

THE BUDGET (RAILWAYS), 1993-94  
GENERAL DISCUSSION

श्री कैलाश नारायण सारंग (मध्य प्रदेश) :  
उपसभापति महोदय !

श्री शंकर ब्याल सिंह (बिहार) : मेरा  
प्लाइंट आफ आर्डर है। मैंने काला बाल  
देखा है सफेद बाल देखा है, सुनहरे बाल  
देखा है पर किसी का गुलाबी बाल नहीं देखा  
है। . . . (व्यवधान)

श्री कैलाश नारायण सारंग : यह आपके  
राज में होता है।

श्री शंकर ब्याल सिंह : उपसभापति महो-  
दय, इसका राज मुझे बता दिया जायें कि  
क्या कारण है? आप बताइये, आपने गुलाबी  
साड़ी देखी होगी, गुलाबी गाना सुना होगा,  
गुलाबी मुस्कान देखी होगी लेकिन आपने  
गुलाबी बाल कभी नहीं देखे होंगे।

उपसभापति : लगता है उनका मन बहुत  
गुलाबी है। चलिए, आप बोलिये  
सारंग जी।

श्री कैलाश नारायण सारंग : उपसभापति  
महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

24 फरवरी को जो रेल बजट रेल मंत्री  
महोदय ने प्रस्तुत किया है मैं उस रेल बजट  
का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।  
यह रेल बजट दिशाहीन, दूरगामी विपरीत  
परिणाम देने वाला है। इससे मूद्रास्फीति  
बढ़ेगी। महंगाई बढ़ने वाली है। यह  
सीधे-सीधे गरीब और मध्यम वर्गीय रेल  
यात्रियों को जेब पर हाथ साफ रखने वाला  
बजट है, उन पर बोझ बढ़ाने वाला बजट है,  
जनाकर्षणों का विरोधी बजट है। वास्तव  
में आंकड़ों के मायाजाल में भ्रमित करने वाला

[उपसभाध्यक्ष (श्री जी. नारायणसाही)  
पीठासीन हुए]

और आंकड़ों की धोखाधड़ी मात्र है। विश्व  
बैंक और अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के इशारे पर,  
मैं तो यहां तक कहूंगा कि यह रेल बजट  
विश्व बैंक और अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के

दबाव पर तैयार किया गया बजट है क्योंकि भारत  
पर विदेशी कर्ज 2,43,314 करोड़ रुपया  
है जिसका सीधा-सीधा और साफ-साफ अर्थ है  
कि हिंदुस्तान की 80-85 करोड़ जनता के  
एक-एक व्यक्ति के ऊपर करीब-करीब 2,693  
का कर्ज है। इसका साफ-साफ अर्थ है कि  
साहूकार जो होता है वह अपनी मनमानी करता  
है और इस रेल बजट पर विदेशी बैंकों  
और विदेशी मुद्रा का बहुत बड़ा दबाव है।

वर्तमान जो रेल मंत्री महोदय हैं इन्होंने अब  
तक तीन बजट प्रस्तुत किये हैं। सन् 1991-  
92 का बजट इन्होंने 16 फरवरी, 1991  
को प्रस्तुत किया था। वह सात-साढ़े सात  
महीने का बजट था। उसमें इन्होंने 584  
करोड़ की बढ़ोतरी की। दूसरा बजट 25  
फरवरी, 1992 को प्रस्तुत किया गया।  
इसमें 1,366 करोड़ और यह तीसरा बजट  
जो 24 फरवरी को प्रस्तुत किया है इसमें  
1,848 करोड़ रुपये की बढ़ोतरी है,  
जिसका सीधा-सीधा अर्थ है कि वर्तमान रेल  
मंत्री महोदय ने अपने तीन बजटों में हिंदुस्तान  
की जनता पर, गरीब जनता पर और मध्यम-  
वर्गीय रेल यात्री पर 3,788 करोड़ की बढ़ो-  
तरी की है। इसके बाद आप बड़ी भासुमियत  
से फरमाते हैं कि यह जो बढ़ोतरी है  
उसका असर बड़े लोगों पर पड़ेगा, गरीब  
या मध्यमवर्गीय यात्रियों पर नहीं पड़ेगा।  
इसलिए मेरे मुंह से बसता यह शेर निकल  
आता है—“किस कदर वे ध्यान रखते हैं”,  
यानी रेल मंत्री महोदय, “किस कदर वे ध्यान  
रखते हैं हमारी प्यास का, आंसुओं से भर दिया  
है प्याला जहां खाली हुआ।”

वास्तविक स्थिति यह है कि चारों तरफ  
इन्होंने सार की है। मैं यात्री-किराये में  
बढ़ोतरी का आपके सामने बयान करता हूँ।  
जाफर सरीफ साहब फरमाते हैं कि इसका  
केवल बड़े आदिमियों पर असर पड़ेगा।  
परन्तु यह बिल्कुल असत्य है। यह आंकड़ों  
का भ्रमजाल है। वास्तव में इसका असर  
सीधे-सीधे गरीब आदमी और जो मध्यम श्रेणी  
के, सेकंड क्लास के पैसेजर्स हैं उन पर पड़ेगा।  
इन्होंने कहा है कि सी किलोमीटर या सी से  
कम के यात्री-किराये में हमने कोई बढ़ोतरी  
नहीं की है। कितना धोखा है। सीधे-  
सीधे भिन्नमय बाजेंज के नाम पर आपने डेढ़

रुपये का दो रुपये कर दिया और साढ़े तीन रुपये का चार रुपये कर दिया। सी किलोमीटर से ऊपर तो आपने 10 से 12 परसेंट की वृद्धि की है लेकिन इसमें तो सीधी-सीधी करीब-करीब 30 परसेंट की वृद्धि होती है। डेढ़ रुपये का दो रुपये होगा और साढ़े तीन रुपये का चार रुपये होगा तो करीब करीब 25 परसेंट की वृद्धि है। फिर आपने सी किलोमीटर से ऊपर 10 परसेंट, सेकंड क्लास पर भी, प्रथम श्रेणी पर भी, ए.सी. सेकंड पर भी, ए.सी. फास्ट पर भी, सब पर किया है। फिर एक इन्होंने नया दर्जा निकाला है शयन यान जिसको हम कहते हैं स्लीपर क्लास। यह तो बहुत अच्छी बात है क्योंकि जो सेकंड क्लास स्लीपर है उसमें दिन में दूसरे यात्री बैठते हैं तो तकलीफ होती है। उस सीमा तक तो मैं इस शयन-यान का समर्थन करता हूँ, स्वागत करता हूँ। परन्तु उपसभाध्यक्ष जी, इसमें तो इन्होंने बहुत चालाकी के साथ इस सेकंड क्लास के यात्री की जेब पर हाथ मारा है।

मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूँ। दिल्ली से अगर आप मद्रास जायेंगे, तो पहले दिल्ली से मद्रास का किराया लगता था 210 रुपये और उस पर स्लीपर चार्ज होता था 25 रुपये और सुपर फास्ट चार्ज होता था छह रुपये और सात रुपये होता था रिजर्वेशन चार्ज, कल मिला कर 248 रुपये दिल्ली से मद्रास जाने वाले यात्री के लगते थे।

अब जो बढ़ोतरी हुई है, उपसभाध्यक्ष जी, 231 रुपये किराया टिकट—यह मैं आपके लिए मना रहा हूँ—231 रुपये, 10 परसेंट के हिसाब से बढ़ोतरी हुई। अब इस पर जो 25 परसेंट स्लीपर-चार्ज लगेगा, वह बनता है 57 रुपये 75 पैसे और छह का दस रुपये हो गया, यानी सुपर फास्ट का सात रुपये रिजर्वेशन का अब हो गया—एक मई बात वह कंप्यूटर का भी रिजर्वेशन बढ़ गया, तो दस रुपये वह, इस तरह से 308 रुपये 75 पैसे, यानी 309 रुपये। पहले आपके 248 रुपये दिल्ली से मद्रास के लगते थे, अब आपका 309 रुपये लगेगा, जिसका सीधा-सीधा अर्थ है कि 61 रुपये आपको दिल्ली से

मद्रास जाने का अब अधिक देना पड़ेगा। यानी सीधा-सीधा इसका असर किस पर पड़ेगा, किसी फास्ट-क्लास ए.सी. या सेकंड क्लास ए.सी. वाले पर या फास्ट-क्लास पर नहीं पड़ेगा, सीधा-सीधा हमारे देश के गरीब और मध्यम श्रेणी यात्री पर पड़ेगा।

अब देखिये, इन्होंने एक नया तर्क दिया है, क्योंकि प्लेटफार्म पर बहुत भीड़ होती है, इसलिए प्लेटफार्म टिकट दाम भी बढ़ा दिया। अभी तक डेढ़ रुपया होता था, अब कर दिया दो रुपये, यानी एक लंगड़ा-लूला तर्क देकर कि वहाँ भीड़ बढ़ेगी, इस नाम पर आपने डेढ़ से दो रुपये प्लेटफार्म टिकट कर दिया।

फिर सुपर-फास्ट ट्रेन का पूरक भाग भी बढ़ा दिया। पंद्रह रुपये से बारह रुपये फास्ट क्लास ए.सी. और सेकंड क्लास ए.सी., नये शयन-यान पर छह से दस रुपये कर दिया। दूसरे दर्जे पर दो से पाँच रुपये कर दिया।

अभी एक और बड़ी भारी चालाकी की है हमारे रेल मंत्री महोदय ने, वैसे तो वह बहुत शरीफ आदमी हैं और मैं उनकी बहुत इज्जत करता हूँ और नाम भी उनका है शरीफ—यानी कंप्यूटर के द्वारा अगर आप आरक्षण करायेंगे, तो उसमें भी बढ़ा दिया वीर से पच्चीस रुपये प्रथम श्रेणी, दस से पंद्रह रुपये ए.सी. सेकंड, ए.सी. फास्ट, दस से पंद्रह शयन-यान और तीन रुपये से पाँच रुपये दूसरा दर्जा। यानी कहीं छोड़ना नहीं, जहाँ मौका मिले, वहीं, जैसे मिले, जिस तरह से मिले।

**श्री जगन्मोहन बोस (महाराष्ट्र) :** सीजन टिकट का आप भूल गये... (व्यवधान)

**श्री कल्याण नारायण सारंग :** फिर इसके बाद सीजन टिकट—अब सीजन टिकट पर कोई बड़ा आदमी नहीं जाता है। जिसके पास कार है, जिसके पास अपना कोई निजी साधन है, वह नहीं जाता। यह सारे जो बड़े-बड़े महानगर हैं, या जिसको कह सकते हैं राजधानियाँ हैं, उसके आसपास लोग रहते हैं, उन्हें सीजन टिकट के माध्यम से अपनी नौकरी करने के लिए आना पड़ता है क्योंकि वहाँ उनको कोई भकान नहीं मिलता,

उनको वहां रहने का कोई साधन नहीं होता है। वह आते हैं। उसमें भी उन्होंने बहुत बढ़ोतरी की है। एक से पांच कि.मी. तक पांच रुपये, 51 से 100 कि.मी. तक दस रुपये और 101 से 120 कि.मी. तक बीस रुपये और उसे जानें। अब जो सी किलोमीटर चलने वाले लोग ज्यादा होते हैं, उन पर भी हमारे रेल मंत्री महोदय ने बढ़ोतरी की है।

अब टोटल बढ़ोतरी का हिसाब अगर मैं लगाता हूं और हमारे जाफर शरीफ ने जो कुछ बजट में प्रस्तुत किया है और जो कहा है, उसका हिसाब लगाता हूं, तो उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके सामने रखना चाहता हूं कि कूल बढ़ोतरी जो इस बार है, वह 5,110 करोड़ रुपये की हुई है। अब इसमें से हमारे जाफर शरीफ साहब फरमाते हैं कि सैकंड क्लास के यात्री पर इसका कम असर पड़ेगा। लेकिन मैं उनके सामने रखना चाहता हूं उनके गंकाई के माध्यम से कि इसमें से 4.464 करोड़ रुपया जो है, वह दूसरे दबे से लिया जाएगा। [2.00 पी.एम.]

उपसभाध्यक्ष महोदय, बल्करे दबे के यात्री पर पड़ेगा और 694 करोड़ रुपया मात्र लंबी बसों के लोगों पर पड़ेगा, इसको हम क्या कहेंगे? इसमें से भी यह 694 करोड़ का जब मैंने हिसाब लगाया, यद्यपि मैं कोई इकोनोमिस्ट नहीं हूं, कोई अर्थशास्त्री नहीं हूं, कामन सेंस है, सामान्य व्यक्ति है और रेल की यात्रा में भी अब मैं एस. पी. बन गया तो सैकंड क्लास ए.सी. में चलने लगा हूं। इसके पहले मैं सैकंड क्लास में ही चलता था, उस भीड़ भरी क्लास में ही चलता था, जिसमें बैठने की जगह नहीं, जिसमें पानी की व्यवस्था नहीं जिसमें सौचालय साफ नहीं उसमें मैं बैठता था। आज मैं ए.सी. में चलता हूं, क्योंकि अब मैं एम. पी. बन गया हूं। तो उस 694 करोड़ रुपये में से... (अवधान)

श्री अजीज भाऊजी (गुजरात) : आप बहुत अच्छा कर रहे हैं। हम बड़ा एप्रीशिएट कर रहे हैं। इसमें दो फिगर आप और दो टीचिंग तो हम लोग एहसानमंद होंगे। वह यह... (अवधान) एक, पूरी गाड़ी में सैकंड क्लास

के डिब्बे कितने होते हैं और ए.सी. के कितने होते हैं और दूसरा यह कि इस बीच में बिजली, डिजल, लोहा और लेंबर चार्ज, वरर मैटीरियल और मार्केट का इन्फ्लेशन किस रेट से बढ़ा है, उसी तुलना में ये दोनों फिर हम लोगों को दते बलिए?

شری شمیم ہاشمی :۔ آپ بہت اچھا کہہ رہے ہیں۔ ہم بڑا اپریشیٹ کر رہے ہیں۔ اس میں دو فیکر آپ اور دے دی جیسے تو ہم لوگ احسان مند ہوں گے۔ وہ یہ... "مداخلت"۔ ایک پوری گاڑی میں سینڈ کلاس کے ڈبے کتنے ہوتے ہیں اور اے۔ سی۔ کے کتنے ہوتے ہیں اور دوسرا یہ کہ اس بیچ میں بجلی، ڈیزل، لوہا اور لیبر چارج اور میٹریل اور مارکیٹ کا انفلیشن کس ریٹ سے بڑھ رہا ہے اسی تلمنا میں یہ دونوں پھر ہم لوگوں کو دیتے چلیے۔

श्री कलानारायण सारंग : कौशल करूंगा। तो 696 करोड़ रुपया प्रथम अंणी ए.सी.-2, ए.सी.-सैकंड के ऊपर आया है। इसमें से भी शायद रेल मंत्री महोदय ने हिसाब लगाया होगा, तीन सी करोड़ रुपया रोइवर्स होता है जो गवर्नमेंट के लोग चलते हैं इस रेल में, पूरी रेल में ए.सी. फर्स्ट या ए.सी. सैकंड या फर्स्ट क्लास दो या तीन डिब्बे होते हैं सारे सैकंड क्लास हिन्दुस्तानी गरीब हैं, यहां तो 85 करोड़ लोग गरीब हैं, वे ही उसमें चलते हैं। लेकिन यह फर्स्ट क्लास ए.सी. और फर्स्ट क्लास सैकंड का जो 696 करोड़ रुपया है उसमें से 300 करोड़ रुपया गवर्नमेंट का होता है यानी इस जेब से निकलता है और इस जेब में चला जाता है। कूल उनके ऊपर जिनका दावा इन्होंने किया है, बड़े आदमी हैं, जो ए.सी. फर्स्ट

और सैकंड में बसते हैं उन पर केवल 496 करोड़ रुपये की बढ़ोतरी की गई है। यानी इसका सीधा-सीधा अर्थ है कि यह सारा बडन, सारी बढ़ोतरी किराया यात्री की सारी बढ़ोतरी हिन्दुस्तान के कामन मैन के ऊपर, सामान्यजन के ऊपर है, जो सैकण्ड क्लास की यात्रा करता है। लेकिन मजबूरी है हमारी, आपका राज है, आपका एकाधिकार है। रेल पर आप चलते हैं। रेल आपकी है। हम मजबूर हैं, कोई आपसे कह ही नहीं सकती। मुझे तो एक बात याद आती है :

“इसे कल कर, उसे कल कर, तुझे सात खून भूँसफ है,”

तेरी सत्तनत, तेरा बबदबा और तेरा इकतदार है आज।”

सब बात यह है। इस तरह से सारा जो कुछ तम कर रहे हो, यह सामान्य व्यक्ति के जब पर तम सीधा-सीधा आका डाल रहे हो। अब यह मालभाड़ा वृद्धि... (व्यवधान)

हाशमी साहब, जरा बैठ जाइये, अपचाप रहिए। यह आपकी सरकार गरीबों की जेबों में कैसे हाथ डाल रही है, इसको जरा गौर में सुन लीजिए। ... (व्यवधान)

श्री शंकर दयाल सिंह : जरे भाई, गसावी बालों पर कुछ तो दया कीजिए। ... (व्यवधान)

श्री शमीम हाशमी : इसमें हमारे लहू लगे हुए हैं। ... (व्यवधान)

VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARA-YANASAMY) : Kindly do not interrupt him. When your turn comes, you can speak.

श्री कैलाश नारायण सारंग : उपसभाध्यक्ष महोदय, यह नोट करते जाइये, यह जो मेरे से टोका-टाकी कर रहे हैं, वह मेरा टाइम ले रहे हैं। पार्सल, यात्री और यातायात और फटकर माल में भी वृद्धि कर दी है और फिर मालभाड़ा वृद्धि में 501 किलोमीटर तक 10 प्रतिशत की वृद्धि है और इससे अधिक पर 12 प्रतिशत वृद्धि है। अब इसमें भी किन्हीं बड़ियां अंकड़ों की धोखा-धड़ी में खून को सामने और रेल मंत्री महोदय को साधने रहना चाहता है। मैं सीधा-

सीधा धोखा-धड़ी कह रहा हूँ, यह आप लोगों की धोखा-धड़ी है, मायाजाल है। उप-सभाध्यक्ष महोदय, 12 चीजों को जो पिछले दश में छूट दी गई थी माल यात्रा की, माल ढोने की वह छूट कायम रहेगी, परन्तु इसमें से 4 चीजों को उस छूट से बाहर कर दिया गया है। उस छूट को रद्द कर दिया गया है, वह है अनाज और दालें, चीनी, डीजल और खली। अब ये चारों चीजें गरीब आदमी के काम की हैं। क्या कोई बड़ा आदमी, क्या इस पर कुछ असर पड़े, उसको पता ही नहीं गेहूँ का क्या भाव है। बड़े आदमी को इस बात से कोई सरोकार नहीं है। उसका तो एक दिन का टॉबिल का खर्चा, तीन-चार लोगों का 2 हजार रुपए होता है। वह क्या जानें, किस तरह से उसको भाव मालूम पड़ेगा, लेकिन इनकी विद्वत्ता क्या है।

फिर एक और बात है कि यह वृद्धि जिन 12 चीजों पर की गयी है, इस बार उसमें छूट नहीं दी गयी है। पिछली बार छूट दी गयी थी, लेकिन इस बार यह वृद्धि इन 12 चीजों पर भी लागू करेगी मतलब यह कि जो वृद्धि आज की गयी है, वह पुरानी जिन 12 चीजों पर छूट दी गयी थी, उन पर लागू करेगी। इसका साफ अर्थ है कि इस भाड़ा वृद्धि का असर सीधे-सीधे महंगाई पर पड़ेगा। इससे मुद्रा-स्फीति बढ़ेगी और जो आवश्यक वस्तुएं हैं, उनकी महंगाई बढ़ेगी। फिर एक और तर्क दिया गया कि माल-भाड़ा वृद्धि से जो पैसा आया है, उसमें बहुत कम बढ़ोतरी हुई है, उसकी आय कम हुई है और वह इसलिए कि माल ढोया नहीं गया। कौन ठूलवाएगा माल आपके यहां? आपके यहां तो बैगन मिलने में दो-दो महीने लग जाते हैं। बैगन लेने के लिए लोगों को रिश्वत देनी पड़ेगी है, बैगन लेने के लिए लाइन लगती है। ये बैगन कहां चली गयीं? बैगन बोरी जाती है। एक तरफ तो आप कहते हैं कि औद्योगिक विकास हुआ है। अगर औद्योगिक विकास हुआ है तो माल-भाड़े की क्लाइमें भी वृद्धि होनी चाहिये थी, पर जो कुछ रेल मंत्री महोदय ने बजट प्रस्तुत किया है, उस बजट से तो सीधे-सीधे यह लगता है कि रेल भाड़ा वृद्धि का जो कुछ हिस्सा है, उसकी आय में वृद्धि नहीं हुई है।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे रेल मंत्री महोदय ने जो वृद्धियाँ तीन साल तक की हैं, उसके पीछे एक तक वह हमेशा देते रहे हैं और यह तक हर रेल मंत्री देता रहा है और हमारे जो वर्तमान मंत्रीजी हैं श्री जाफर अरीफ, उन्होंने कहा कि रेल भाड़ा में वृद्धि करने की इसलिए जरूरत है क्योंकि हम रेल यात्रियों को बेहतर सर्विस देना चाहते हैं, उसकी गुणवत्ता बढ़ाना चाहते हैं, नई-नई रेल-पटरियाँ बिछाना चाहते हैं, हम विद्युतीकरण करना चाहते हैं। हम नौरो गेज से मीटर गेज और मीटर गेज से ब्राड गेज बनाना चाहते हैं, परन्तु जहाँ रेल की व्यवस्था का सवाल है, जिसके नाम पर कि इन्होंने किराया वृद्धि की है, जिसके नाम पर माल-भाड़ा वृद्धि की है, अगर मैं उसका हिसाब बताऊँ तो रेल की जो व्यवस्था है, वह पूर्णतः जर्जर है। हमारी रेल विश्व की, एशिया की सबसे बड़ी रेल है जिसकी कि 62 हजार किलोमीटर पटरियाँ बिछी हुई हैं, परन्तु जहाँ तक गुणवत्ता का सवाल है, व्यवस्था का सवाल है, प्रशासन का सवाल है मुझे यह कहने में जरा भी संकोच नहीं है और यह कोई अतिशयोक्ति पूर्ण भी नहीं है कि हिंदुस्तान की रेल की व्यवस्था पूर्णतः जर्जर है। वास्तव में इसकी प्रशासनिक क्षमता काँटिल हो गयी है, इसकी गुणवत्ता ध्वस्त हो गयी है। वहाँ भ्रष्टाचार और अनियमितताओं का साम्राज्य है, भेदभाव और पक्षपात का बोलबाला है। अगर इस अव्यवस्था का अलग-अलग हिसाब लगाया जाए तो पता चलेगा कि कई स्टेशन पर आपको पानी नहीं मिलेगा। महोदय, हम लोग तो रोज चलने वाले हैं। इस राजनीतिक जीवन के 45 वर्षों में अगर चलने का हिसाब लगाएँ तो हमने 30 वर्ष रेल गाड़ियों, बसों और कारों में यात्रा करने में व्यतीत किए हैं। हमने देखा है कि स्टेशंस पर पीने का पानी नहीं है, टागलेट्स गंदे रहते हैं, भोजन बदबूदार मिलता है, बासा मिलता है और उसकी जाँच-पड़ताल का इस रेल व्यवस्था में कोई इंतजाम नहीं है। कहीं लाइट नहीं है, सैकंड क्लास में तो भले ही आपको रिजर्वेशन मिल जाए लेकिन आपको आश्चर्य होगा कि जिनका रिजर्वेशन होगा है उनको जगह नहीं मिलती और दूसरे लोग बैठे रहते

हैं। इस बारे में कोई नियंत्रण नहीं है। मैं और क्या-क्या बताऊँ क्योंकि आप सभी को इसका थोड़ा-बहुत अनुभव तो होगा ही क्योंकि यह अव्यवस्था जो अभी तक सैकंड क्लास में थी अब आप सबको कहने में मुझे जरा भी संकोच नहीं है कि यह अव्यवस्था ए. सी. सैकंड क्लास में भी शुरू हो गई है। कुछ माननीय सदस्यों को भी इसका अनुभव हुआ होगा कि ए. सी. सैकंड क्लास में जो बिस्तर दिए जाते हैं, उन बिस्तरों से बदबू आती है, कंबलों से बदबू आती है और जो चादर दी जाती है वह गीली होती है। यह आपकी व्यवस्था की हालत है, कोई पूछने वाला नहीं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यहां तक रिजर्वेशन का सवाल है। रिजर्वेशन में तो लूटमार होती है। हम सुनते थे कि किसी व्यापारी सा सामान्य यात्री से रिजर्वेशन के नाम पर पैसे लिए जाते हैं, लेकिन मैं आपको अपना एक व्यक्तिगत अनुभव बताता हूँ। हमारे इसी सदन के ही एक सदस्य अजीत जोगी जी के साथ एक दिन हम भोपाल जा रहे थे। एम.पी.जी. को रिजर्वेशन नहीं मिला। जब गाड़ी में पहुँचे, डिब्बे में पहुँचे तो टी.टी. ई. ने कह दिया कि कोई जगह नहीं है। तो अजीत जोगी, जो कांग्रेस के मैनबर थे, जिनकी सरकार है, उन्होंने उसको डाँटा। आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि उस डिब्बे में छह स्लीपर खाली थे और उन स्लीपर के लिए सौदा हो गया था, पैसे लेकर वह दिए जाने वाले थे, तीन-चार यात्री टी.टी.ई. के पीछे घूम रहे थे। मगर जब अजीत जोगी साहब गाराज हुए तो कुछ स्थिति बदली।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यहां तक गाड़ियों के ठीक समय पर चलने का है। गाड़ी कभी ठीक समय पर नहीं चलती है, दो घंटे, तीन घंटे, चार घंटे लेट होती है। आप इन्क्वायरी ऑफिस से पूछिए तो इन्क्वायरी क्लर्क कहता है कि आधा घंटा लेट है, आधे घंटे बाद अगर हम इन्क्वायरी ऑफिस से बिना पूछे रेलवे स्टेशन दुर्भाग्य से पहुँच गए तो स्टेशन पर कदम रखते ही खबर मिलेगी कि आधा घंटा नहीं बल्कि एक घंटा लेट है और फिर दो घंटे लेट है। मेरे साथ स्वयं यह

वीता है, उपसभाध्यक्ष महोदय, कि मुझे कटनी जाना था भोपाल से। इन्दौर-बिलासपुर एक ट्रेन इन्दौर से चलती है और बिलासपुर आकर खत्म होती। रेल राज्य मंत्री जी बैठे हैं, वह कृपया इसे नोट कर लें कि यह गाड़ी पिछले दो महीने पहले से चार महीने तक निरन्तर लट चलती रही है, दस-दस, बारह-बारह घंटे। तो उस दिन मैं कटनी जा रहा था मैंने साढ़े दस बजे पूछा कि गाड़ी कितनी लट है और मुझे बताया गया कि आधा घंटा लट है। आधा घंटा लट के हिसाब से मैं स्टेशन पहुँच गया। मेरा सिक्कारिट गाड़ मेरे साथ था। स्टेशन पर पहुँच तो बताया गया कि डेढ़ घंटा लट गाड़ी आ रही है। हम डेढ़ घंटा गप्प लगाते रहे। उसके बाद पता चला कि गाड़ी तीन घंटे लट हो गई है। फिर पता चला कि पाँच घंटे लट है। इस तरह साढ़े तीन बजे रात तक मैं वहाँ बैठा रहा। मेरा कार्यक्रम कटनी में 11.00 बजे का था और गाड़ी कहीं जाकर सुबह 6.00 बजे आई। ऐसा निरन्तर चलता होता है, यह कोई नई बात नहीं है। अगर इन्क्वायरी के भरसे आप रहेंगे तो या तो रेल से आप चूक जाएंगे या फिर स्टेशन पर बैठकर रेल का इन्ट्रुजर करते रहिएगा। यह तो मेरे साथ स्वयं ही घटा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, बंटिकट यात्रियों का कोई हिसाब नहीं है। एक तरफ तो गरीब और मध्यम वर्गीय यात्रियों पर आप धड़ाधड़ किराए बढ़ाते जा रहे हैं, वहीं बंटिकट यात्रियों का कोई हिसाब नहीं। मैं एक सीधा आरोप लगाता हूँ कि जो बड़े नगर हैं, महानगर हैं, उनके आसपास के नगरों के लिए, जैसे मेरे यहाँ भोपाल नगर है, भोपाल से विदिशा, विदिशा से भोपाल, भोपाल से सीहोर, भोपाल से होशंगाबाद, भोपाल से इटारसी यह लाइनों ठीके पर बिकी हुई हैं। राज हजारों यात्री बिना टिकट जाते हैं। इस बिना टिकट का मैंने एक बार हिसाब लगाया, जब बिना टिकट का हिसाब लगाया तो, उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे पता चला कि साल भर में 368 करोड़ 85 लाख लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं। उसमें से 5 लाख लोग पकड़े जाते हैं और इन 5 लाख लोगों में

से केवल 2 लाख पर मुकदमा चलता है और 75 हजार लोग छूट जाते हैं। यह क्या बात है? लाइनों ठीके पर हैं, बिना टिकट यात्रियों का कोई हिसाब नहीं है।

दूसरा जो तर्क दिया हमारे रेल मंत्री महोदय ने कि यह बढ़ातरी इसलिए करनी पड़ रही है कि हम गुणवत्ता बढ़ाना चाहते हैं, सुधार करना चाहते हैं, लोगों को अच्छी सुविधाएँ देना चाहते हैं। मैंने आपको वर्णन कर दिया कि कैसे अच्छी सुविधाएँ दे रहे हैं, कैसे गुणवत्ता बढ़ा रहे हैं। यात्रा बस से बदतर होती जा रही है, लेकिन आपकी मोनोपली है, हम जाएँ तो जाएँ कहां।

फिर कहा गया कि नई रेल लाइनें हमने बिछानी हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तान में 1853 में अंग्रेजी राज रेल लाया और सन् 1947 में वह रेल लाइनें छोड़कर चले गए। अगर अंग्रेज इसको ले जा सकते तो वह अवश्य इसको ले जाते। एक बात बहुत उल्लेखनीय है कि अंग्रेज तो चले गए और उस समय के बाद जैसी परिस्थिति थी, विकास की जैसी संभावनाएँ थीं और विकास के जो विभिन्न सहयोग लगते हैं, उनकी उपादेयता के हिसाब से अगर देखें तो 94 वर्ष में हर साल में एक हजार किलोमीटर रेल लाइन डालते थे। हर वर्ष एक हजार, अर्थात् उन्होंने इन रेल लाइनों का विकास किया, बढ़ाते ही चले गए। परन्तु जब हमने अपना हिसाब लगाया, तो हमने देखा कि हम इस देश में आधी शताब्दी राज करने को जाने जा रही है, 45 बरस से हम राज कर रहे हैं, परन्तु जो कुछ हिसाब मैंने लगाया उससे यह पता चला कि दो सौ किलोमीटर से अधिक रेल लाइन हम आज तक नहीं बिछा सके।

श्री बयानन्द सहाय (बिहार) : एन्ग्रजली न।

श्री कलाल नारायण सारंग : एन्ग्रजली। यह एक हजार, ये दो सौ। फिर सन् 1947, 37 या 20, उस समय की परिस्थितियाँ कैसे थीं, कैसे हमारे साधन थे? आज तो इतना विकास हो गया है, साइंस का विकास हो गया है, दुनिया भर का विकास हो गया है। आज जिस तरह से हम पट-

दियां तंजी से बिछा सकते थे, नहीं बिछाई गईं और उन्हें बिछाए कैसे, इस तरफ कोई ध्यान आज तक नहीं दिया गया। यह हमारे लिए, निश्चित रूप से रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन और रेल मंत्रालय के लिए शर्म की बात है कि अंग्रेज ने अपने जमाने में एक हजार किलोमीटर हर साल रेल पटरी बिछाई और हम केवल दो सौ किलोमीटर बिछा रहे हैं।

अब रेल पथों के नवीकरण को लीजिए। नवीनीकरण, अर्थात् महाद्वय, बहुत जरूरी है क्योंकि पुरानी चीज जो है, वह खराब होती है, उसकी बदलना बहुत जरूरी है और अगर रेल पथ नहीं बदल जाएंगे तो उससे गति पर असर पड़ेगा, ठीक से सेवा नहीं हो सकेगी, समय का हिसाब नहीं बन सकता। लेकिन जो कुछ हिसाब मैंने लगाया कि सन् 1987-88 में चार हजार इन्चान नवीनीकरण किया, 1988-89 में तीन हजार अट्ठासी किया, 1989-90 में तीन हजार छः सा सत्तर। यानी कुल मिलाकर तीन हजार से चार हजार किलोमीटर नवीनीकरण किया गया है जो इस बात का बोधाक है कि जो रेल पटरियों के खराब होने का हिसाब है, उनका हिसाब पता चला तो कराब-कराब 22 हजार किलोमीटर रेल पटरियां ऐसी हैं, जिनका नवीनीकरण होना चाहिए। इसका अर्थ साफ-साफ हुआ कि दस-बारह साल में यह नवीनीकरण भी पूरा नहीं होगा और दस-बारह साल में जो और पटरियां खराब होंगी, उनका क्या परेणाम होगा, जरा रेल मंत्री महाद्वय इस पर विचार करें।

अब विद्युतीकरण को लें। विद्युतीकरण बहुत जरूरी है। आज डीजल और पेट्रोल की कमी के कारण यह नितान्त आवश्यक है। हमारे देश में 62 हजार किलोमीटर रेल लाइन है और अभी तक, जब से विद्युतीकरण का प्रोसेस शुरू किया गया, तब से अभी तक केवल दस हजार किलोमीटर यानी 15-16 प्रतिशत ही विद्युतीकरण हमारे रेल मंत्रालय ने किया है। यानी 15-16 प्रतिशत ही विद्युतीकरण, उपसभाध्यक्ष जी, हमारे रेल मंत्रालय ने किया है। जिसका

अर्थ यह है कि जो कुछ अभी तक किया है वह 400 किलोमीटर से ज्यादा रेल विद्युतीकरण नहीं कर सकते। अब तक का इनका जो रेकार्ड है और जिसका साफ-साफ अर्थ है कि इनको टाटल, चूंकि याब की और रेल की, इन सबका हिसाब लगाएंगे तो एक करोड़ किलोमीटर रेल लाइन्स है और विद्युतीकरण तो सबका करना होगा। अगर उन सबका हिसाब लगाए और इनकी गति देखें तो बों कछुए की चाल चल रहे हैं, बड़ी धीरे-धीरे जो विद्युतीकरण कर रहे हैं, तो इस प्रकार उपसभाध्यक्ष जी, 125 वर्ष लगेंगे। उसे न आप देख सकेंगे, न आपका बेटा देख सकेगा और न आपका पोता। विद्युतीकरण होने में पूरे 125 वर्ष लगेंगे और यह इक्कीसवीं सदी की बात करते हैं कि हिन्दुस्तान को इक्कीसवीं सदी में ले जाना चाहते हैं। जापान में रेल चार सौ किलोमीटर और छः सौ किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलने की बात हो रही है और हमारे यहां अगर विद्युतीकरण नहीं होगा तो डीजल के इंजन या भाप के इंजन के माध्यम से चार सौ, छः सौ किलोमीटर रेल चलना जितना मुश्किल है। जो यह आमान बदलना, मीटर गेज से ब्रॉड गेज और नैरो गेज से ब्रॉड गेज करने का सवाल है, हिन्दुस्तान में 62 हजार किलोमीटर चलने वाली, जिस पटरी पर रेल चलती है, वह है। उसमें जो मीटर गेज है, वह 23999 है और नैरो गेज है 4068, अभी तक आपने 185 या 256 किलोमीटर आमान परिवर्तन किया है जो आपकी प्रगति, आपके विकास, आपकी क्षमता, आपकी योग्यता, आपकी गति का और आपके काम करने का तरीका बता रहा है। यानी इस गति से अगर आपने रेल आमान परिवर्तन किया, तो उपसभाध्यक्ष जी, 150 वर्ष लगेंगे। यह गणित की बात है, 150 वर्ष लगेंगे। लेकिन मैं इसमें एक बात कहना चाहता हूं कि यह जो रेल आमान परिवर्तन वाली बात है, आपने जिस तरह से इस देश को आर्थिक दृष्टि से जिस स्थान पर लाकर खड़ा कर दिया है, आज मैं यह मानकर चलता हूं कि बड़े अत्यन्त आर्थिक संकट में है। विचार कर लें कि जो नैरो गेज है, उपसभाध्यक्ष जी, उन

नरेंगे गेज का परिवर्तन तत्काल करना चाहिए, वह नितांत आवश्यक है। नई-नई रेल लाइनें डालने की बात करनी चाहिए। परन्तु मुझे ऐसा लगता है कि बंकार है, आप कितना ही बोलते जाएंगे, कितनी घोषणा करते जाएंगे, परन्तु आप कुछ कर नहीं पाएंगे। मेरा ऐसा सुभाव है व्यक्तिगत रूप में कि मीटर गेज को ब्रूड गेज में बदलने वाला जो काम है, उसको फिलहाल स्थगित रखिए और यह भ्रष्टाचार मिटाइए कि बिना टिकट यात्रियों का जो बोझ है वह कम कीजिए, उनको पकड़िए, वे रेल में न जा सकें तथा उन पर कुछ नियंत्रण कीजिए। यह जो मीटर गेज है उसकी गति में सुधार कीजिए और रेल पटरी को ठीक कीजिए और जो नरेंगे गेज है उसको ब्रूड गेज कीजिए। तो इसमें आपका पैसा भी कम खर्चा और शायद मीटर गेज में जो लोग शिकायत करते हैं, उसमें भी कमी आएगी।

उपसभाध्यक्ष जी, हमारे रेलवे मंत्री महोदय ने यहाँ भी हमको बड़ी खूबसूरती के साथ, बड़ी सुन्दरता के साथ और बड़ी नज़ाकत के साथ धोका देने की कोशिश की है। उन्होंने कहा है कि रेल दुर्घटनाओं में कमी आई है। वह आंकड़ा तो रेल मंत्री जी के भाषण में है, परन्तु रेल मंत्री ने दुर्घटनाओं में कमी का श्रेय अपने ऊपर लेने की कोशिश की है और बड़ी हाँसियारी के साथ कोशिश की है और ज़रूरत को सफलतापूर्वक अंधरे में रखने की कोशिश की है। मेरा सीधा कहना है, सीधा आरोप है कि यानी कमिशन आफ रेलवे सेफ्टी के अन्तर्गत जो रेल दुर्घटनाएँ नहीं आती, उनका उल्लेख ही नहीं है हमारे रेल मंत्री जी के बजट भाषण में। अगर उनको मिला लिया जाए तो, हुआ, यह दुर्घटनाएँ 12 हजार हैं, जो कई गुनी हैं। क्या आपका दावा है कि हमने रेल दुर्घटनाएँ कम की हैं, मैं यह समझता हूँ कि यह दावा पूरी तरह से खोखला है। इससे कितना नुकसान हो रहा है। अभी कल ही हमारे सज़नपुर के पास दो मालगाड़ियाँ लड़ गईं। वहाँ टैंक खड़े थे पेट्रोल के, डीजल के, उनमें आग लग गई। यातायात चार दिन बंद रहा। अभी भी यातायात

नहीं खुला है। रेल दुर्घटनाओं की दृष्टि से जो सेफ्टी मैजर्स आपको करने चाहिए, इसकी जितनी चिन्ता करनी चाहिए, इस दिशा में लोगों को जो सहायता देनी चाहिए, इस मामले में आप कोताही करते हैं, इस-लिए निरन्तर रेल दुर्घटनाएँ बढ़ रही हैं।

अब ये विकास की बात करते हैं। रेल इंजन हमारे यहाँ 9 हजार हैं और हमारा चितरंजन कारखाना 5-6 इंजन बनाता है। 8000 सवारी डिब्बे हैं, 5000 माल डिब्बे हैं। छह हजार डिब्बे पुराने हैं। मोटे रूप से जो आपने आँकड़ा दिया है, उसके मुताबिक आपके कारखाने 500 डिब्बे हर वर्ष बनाते हैं। इसका अर्थ यह है कि जो आपके पुराने डिब्बे हैं, जिनको बदलना नितांत आवश्यक है, उनको संख्या 6 हजार है या 12 वर्ष लगभग आपको अपने रेल के डिब्बों को बदलने में और इन 12 वर्षों में त्रुटि से और बीमार हो जाएंगे। यह दुर्दशा है आपके कारखानों की।

हमारे यहाँ भोपाल में कारखाना है, डिब्बे का कारखाना। वह कारखाना वजूद में आया कि नहीं आया? करीब 10-12 साल से मैं सुनता रहा हूँ। इन्होंने सवें किया था। 1984 में जो दुर्घिष्ठा की सबसे बड़ी गैस त्रासदी हुई है, ऐतिहासिक औद्योगिक त्रासदी जिसको कहते हैं, गैस रिसी थी, जिसमें 5-7 हजार लोगों की जान गई। सरकार ने कहा था कि उस गैस त्रासदी से जो ख़ास पीड़ित हैं, उन लोगों को उस कारखाने में काम दिया जाएगा। लोकल लोगों को काम दिया जाएगा परन्तु दुर्भाग्य यह है कि वहाँ उनको भी काम नहीं दिया गया और जो जिस प्रान्त का इंचार्ज बनता है वह अपने प्रान्त के लोगों को बाहर से ला-लाकर वहाँ नौकरियाँ दे रहा है। यह तो आपके कारखानों की स्थिति है।

अब जो देश की बढ़ती हुई आवश्यकता है रेल डिब्बे के मामले में कहें या इंजन के मामले में, उस आवश्यकता को ये पूरा नहीं कर रहे हैं। फिर पक्षपात और उपेक्षा का जहाँ तक सवाल है, रेल मंत्रालय एक ऐसा मंत्रालय है जहाँ इसकी भरमार है।



जो जिस प्रान्त का रेल मंत्री बना (समय की घंटी) अभी तो इन्तिहा है, इन्तिहा तो देर में होगी ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY) : You have taken more than 30 minutes already.

THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI SIKANDER BAKHT) : What difference does it make

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY) : There are two more speakers from your party.

SHRI SIKANDER BAKHT : That is all right.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY) : The time allotted to your party is one hour. And, the other two speakers have to be accommodated.

श्री कैलाश नारायण सारंग : मरे को टाइम तो मिलना चाहिए । चलिए कोशिश करता हूँ । आप तो फिर देख लेंगे मरे को । मैंने कहा कि जहाँ तक पक्षपात और उपेक्षा का सवाल है, मैं समझता हूँ रेल मंत्रालय में इसकी भरमार है । जो जिस प्रान्त का रेल मंत्री बना, सारे की सारी योजनाएँ, सारे की सारी सुविधाएँ, सारे के सारे काम अपने प्रान्त में ले जाता है । हमारे रेल मंत्री बने थे श्रीमान माधव राव सिंधिया जी । उन्होंने अपनी चिंता की । अब शरीफ साहब बन गए, वह अपनी चिंता कर रहे हैं या प्राइम मिनिस्टर की चिंता कर रहे हैं । अभी जो नया रेल लाइन सैक्शन हुई है उनमें 3 लाइनों में से 2 लाइने प्राइम मिनिस्टर को दी गई है और एक रेल लाइन हमारे जो नया उड़ीसा के मंत्री महोदय हैं, उनको मिली है ।

श्री झारदा मोहनो (उड़ीसा) : उड़ीसा को तो देना ही चाहिए ।

श्री कैलाश नारायण सारंग : मैं उसका धिरोध नहीं कर रहा हूँ । मैं तो आपको बता रहा हूँ जो दी गई है । उड़ीसा को देना

चाहिए, मध्य प्रदेश को देना चाहिए, राजस्थान को देना चाहिए परन्तु मेरा कहना यह जो जिस प्रान्त का मंत्री बनता है वह अपनी मुट्ठी में घी और दूसरी जगह वह मुट्ठी में चने दे देता है ।

यह पक्षपात की बात मैं कर रहा हूँ । मध्य प्रदेश का विचार करने की बात मैं करता हूँ तो इसलिए करता हूँ कि मध्य प्रदेश इस दृष्टि से सबसे अधिक पिछड़ा प्रदेश है ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके सामने एक लाइन के बारे में कहना चाहता हूँ, वैसे तो बहुत सी लाइने पड़ी हुई हैं, लेकिन बस्तर-राउल्डेडा-जगदलपुर जिसको हम कहते हैं कि वहाँ की लाइफ लाइन है । आप बहुत सी बातें करते हैं आदिवासियों की, दार्जिलिंग के उत्थान की, इसलिए मैं बस्तर की बात आपके सामने रखना चाहता हूँ बस्तर एक ऐसा जिला है जो हिन्दुस्तान में क्षेत्रफल के हिसाब से सबसे बड़ा है । वहाँ बड़े-बड़े जंगल हैं, बड़ी-बड़ी नदियाँ हैं, पहाड़ हैं, अस्य श्यामला भूमि है । यहाँ की भूमि में अनेक प्रकार के खनिज पदार्थ विद्यमान हैं । अगर मैं आपको बताऊँ, उपाध्यक्ष जी, तो इनमें ग्रेनाइट है, लोहा है, कोयला है, सोना है, डाइमण्ड है, चूना है, लाइमस्टोन है, सब कुछ इस भूमि में है । सोना तक इस भूमि में है । परन्तु आपको सुनकर आश्चर्य होगा और मैं सदन के सामने कहना चाहता हूँ, यह रहस्य उजागर करना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान की 45 वर्षों की लंबी आजादी के बाद भी, 1947 में जैसा बस्तर था वैसे ही आज भी है । आज बस्तर में आदमी-आदमी को देखकर भाग जाता है । उपाध्यक्ष जी, आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि हम 21वीं सदी की बात करते हैं । हिन्दुस्तान को 21वीं सदी में ले जाने की बात करते हैं । हम चांद सितारों में जाने की बात करते हैं, सूरज पर पहुँचने की बात करते हैं लेकिन आप को सुनकर आश्चर्य होगा, आपको आँखों से आँसू आ जाएंगे, कि बस्तर में आज भी लोग नंगे रहते हैं । आज भी आदमी को देख कर भाग जाता है । वहाँ औरते

नंगी रहती है। आदमी नंगे रहते हैं, बच्चे नंगे रहते हैं। 40 साल की आजादी के बाद भी मध्य प्रदेश की बस्तर की यह हालत है। बस्तर जिला मध्य प्रदेश में है और मध्य प्रदेश का नाम है जो हिन्दुस्तान का मध्य है। उस प्रदेश में बस्तर ऐसा जिला है जिस की ओर कोई ध्यान अगर दे देता, वहां एक रेल लाइन चली जाती जिस महत्वपूर्ण रेल लाइन के बारे में मैंने बताया, तो वहां का लोहा जो दुनिया में सबसे उत्तम कोरट का लोहा है, यहां से जापान जाता है और फिर वहां से बनकर वापिस आता है। वहां पर हजारों कारखाने खल सकते थे। एक बार बस्तर में आवागमन के साधन हो जाते, यातायात की सुविधा हो जाती तो बस्तर हिन्दुस्तान में सबसे उन्नत जिला होता। परन्तु किसी को कोई चिन्ता नहीं है।

श्रीमान, अभी सदन में जो आपने बिल पास किया, आपने जो पिछड़े वर्ग, हरिजन और आदिवासीयों के लिए हजारों बार घीड़-साली आंसू बहाए, आप एक बार बस्तर जाकर देखिए। मैं एक बार नहीं, हजारों बार बस्तर गया हूँ। वहां की भूमि से मझे इतना लगाव है लेकिन 46-47 साल की आजादी के बाद भी वहां कोई प्रगति नहीं है।

श्रीमान, आपको सनकर आश्चर्य होगा कि सन 1973 में इस लाइन का सर्वे हो चुका है। 234 किलोमीटर की यह रेल लाइन है। परन्तु उस ओर कोई ध्यान आज तक नहीं दिया गया है। इसी तरह से गुना-सिन्धुपरी-भिंड-इटावा लाइन की ओर कोई चिन्ता करने वाला नहीं है। इसके अतिरिक्त ललितपुर-खजुराहो-रोवा-सिंगरौली लाइन बड़ी महत्वपूर्ण लाइन है। जैसा मैंने कहा कि यदि बस्तर में यातायात के साधन हो जाएं तो बस्तर हिन्दुस्तान का सबसे उन्नत जिला हो सकता है। इसी तरह से खजुराहो का पर्यटन की दृष्टि से बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। यहां बड़े-बड़े जंगल हैं, संव्यवरी है ऐसे प्राकृतिक दृश्य हैं तो देख कर इन्सान मन हो जाए। यहां की भूमि

में लाइम स्टोन है, सोना है, लोहा है परन्तु इस लाइन की ओर ध्यान नहीं है। यह लाइन 1981-82 में सर्वेक्षण हो गई थी लेकिन आज उसकी कोई चिन्ता करने वाला नहीं है कि यहां भी लाइन दौरी है। जो रेल मंत्री दूनें, अपने हिसाब से, अपने विचार से, अपने प्रदेश की दृष्टि में वह विचार करते हैं। मेरा यह कहना है कि हिन्दुस्तान एक है और हिन्दुस्तान की एक-एक इंच भूमि हम सब की है, कोई माल नहीं किसी एक की होने की लेकिन प्रियोरिटी का सवाल है। कहीं किसी एक की प्रगति कराने से वह हिन्दुस्तान नहीं बन सकता, दो-चार लोगों की प्रगति कराने से वह हिन्दुस्तान नहीं बन सकता, दो-चार, दस-बीस परसेन्ट देश के इन्सान की प्रगति कराने से वह हिन्दुस्तान नहीं बन सकता। यह 80 करोड़ का देश है। आज भी हमारे हिन्दुस्तान में गरीब लोग हैं, पिछड़े लोग हैं वे नए साधनों से वंचित हैं। अगर उनको उठाना है, उनको बड़ा बनाया है तो उनकी तरफ देखा पड़ेगा। यह संसद है, यह हिन्दुस्तान का प्रतिनिधित्व करती है हिन्दुस्तान के सारे प्रांतों का प्रतिनिधित्व करती है वहां के लिए कोई प्रियोरिटी लिस्ट बनानी चाहिए कि कहां ज्यादा आवश्यकता है, कहां कम। कहां हिन्दुस्तान में विकास की ज्यादा गंजाइश है और कहां कम। यह सारा काम बिना भेद-भावे के हमें करना चाहिए तब यह हिन्दुस्तान बड़ा बन सकता है। देश की एकता को बनाए रखने के लिए, उसकी अखण्डता को बनाए रखने के लिए रेल बहुत इम्पोर्टेंट है। कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक, अटक से कटक तक देश को एक रखना है, रीति-रिवाजों में मिलना है तो यही आवागमन का सबसे उत्तम साधन है। सबसे बेजोख साधन है।

मैं कोरवा-रांची लाइन की बात करता हूँ। यह दस वर्ष से पड़ी हुई है, कोई सनने वाला नहीं है। इसका सर्वे हो चुका है 80 करोड़ रुपये सर्वे में खर्च हो चुका है अभी तक। एक लाइन के बारे में और

सुनकर आश्चर्य होगा जो 1927 में परगोज हुई थी। उस लाइन का नाम है विलास-पुर-जबलपुर। यह जंगल एरिया है। 90 फीसदी यहां पर बनवासी रहते हैं जो जन-संख्या है उसमें से 1927 में यह लाइन परगोज हुई थी लेकिन आज तक कोई सुनने वाला नहीं है। अगर यह रेल लाइन बन जाए तो उस क्षेत्र का विकास होगा, सारा खनिज सब जगह पहुंच सकेगा। देश बड़ा बन सकेगा। फिर एक और रेल लाइन है बस्तर-सुरगुजा-अम्बिकापुर। इस ओर भी सरकार ने कोई ध्यान नहीं दिया। एक दूसरी लाइन है गोदरा-दाहादे-इन्दौर-देवास-भरती रेल लाइन। सातवीं पंचवर्षीय योजना में प्रमुखता के साथ संकेशन हुई थी। परन्तु इस ओर भी कोई ध्यान सरकार का नहीं गया है। मध्य प्रदेश में इस तरह से कोई 10-12 लाइनें हैं जिनका सब है चूका है और जिन पर 80 करोड़ रुपया खर्च हो चुका है। यह स्थिति है।

अंत में एक बात और कहना चाहता हूं। रेल मंत्री महोदय ने पहली बात कही है उसे कह कर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। रेल मंत्री महोदय ने रेल की गणवत्ता, रेल की कमाई, उसकी आय के बारे में कहा है कि उसमें कमी आई है और यह कमी आई है कि अयोध्या की वजह से। अयोध्या दोषी है। मुझे बहुत आश्चर्य हुआ है जो पहली बात इन्होंने कही उसको सुनकर। आजकल और कोई बहाना तो मिलता नहीं, एक मात्र बहाना अयोध्या का है। महंगाई बढ़ी तो अयोध्या के कारण। सूखी बढ़ी तो अयोध्या के कारण। पानी नहीं बरसा तो अयोध्या के कारण, आपका भाषण अच्छा नहीं हुआ तो अयोध्या के कारण। लेकिन किसी ने यह कहने की हिम्मत नहीं की कि स्टाफ का भ्रष्टाचार जो हुआ वह भी अयोध्या के कारण हुआ। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं...

SHRI CHHOTUBHAI PATEL (G-uja-rat) :  
Sir, may I interrupt for a moment ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI. V. NARAYANASAMY) : No, no; he is not yielding.

श्री छोटु भाई पटेल : क्या आप यह कह सकते हैं कि अयोध्या काण्ड के बाद, 6 दिसम्बर के बाद ... (अवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI. V. NARAYANASAMY) : He is not yielding. Please sit down. ... (Interruptions) ... He is not yielding. Please take your seat.

श्री कलेश नारायण सारंग : मेरा यह कहना है कि :—

तू इधर-उधर की न बात कर,  
यह बता कि कारवां क्यों लूटा।

अयोध्या घटना भी घटी, बम्बई में बम विस्फोट काण्ड भी हुआ तो इसी का बहाना क्यों बनाते हैं।

तू इधर-उधर की न बात कर,  
तू यह बता कि कारवां क्यों लूटा।  
मझे रहजनों से गरज नहीं,  
तेरी रहवरी का सवाल है।

रेल मंत्री महोदय, दूसरों पर इल्जाम लगाना, दूसरों की गलतियां निकालना, दूसरों के बारे में ही बोलना और यह कहना कि ये सारी झंझटें इस कारण से हैं या उस कारण से हैं, यह होता है यह हो जाता और यह नहीं होता यह हो जाता, यह सब ठीक नहीं है। मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूं :—

अपने जमीर को गिराने लगे हैं लोग,  
हर एक बात को बताने लगे हैं लोग,  
अपने मनाह पर किसी की नजर नहीं,  
इल्जाम दूसरों पर लगाने लगे हैं लोग।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे समय दिया। इन शब्दों के साथ रेल मंत्री महोदय से यह कहना चाहता हूं कि ये जो रेल किराए में वृद्धि की है इसको आप वापस लीजिए। हिन्दुस्तान की गरिब जनता पर और माफिया जन पर इस किराया वृद्धि और गलत भाड़ा वृद्धि का असर पड़ेगा, महंगाई बढ़ेगी, मुद्रास्फीति बढ़ेगी। अगर आपको रेल की गणवत्ता ठीक करनी है तो आप रेलों को ठीक से चलाएँ और यह देखिए कि रेलें लेट न चले, इसकी चिन्ता कीजिए। भ्रष्टाचार कम कीजिए। अटिकट गांधियों पर रोक लगाइए। मैं दावे से कहता हूं और मैंने

हिसाब लगाकर, सारे दो-तीन-चार साल के आंकड़े मिलाकर हिसाब लगाया है अगर आप इस भ्रष्टाचार पर 50 प्रतिशत भी कमी कर दें तो 4 हजार 322 करोड़ रुपए अतिरिक्त आपको मिल सकते हैं। लेकिन वह आप नहीं करेंगे, दूसरों पर इल्जाम लगाएंगे। मैं इस सदन के माध्यम से रेल मंत्री और सरकार से निवेदन करता हूँ कि जो रेल भाड़ा वृद्धि की है और किराए में वृद्धि की है उसको आप तत्काल वापस लीजिए। मुझे आपने सुना, इसके लिए बहुत बहुत धन्यवाद।

SHRI STVAJIRAO GIRIDHAR PATIL

(Maharashtra) : Mr. Vice-Chairman, Sir, at the very outset let me make a reference to clauses 9 and 15.1 of the speech of the Railway Minister. Clause 15.1 says, "An amount of Rs. 4,640 crore will be met from out of the internally generated resources and the balance of Rs. 900 crore is proposed to be raised through issue of bonds. It is for the first time that more than 70% of the Plan outlay is being funded by the resources generated internally, after payment of dividend in full". In clause 9 it is stated, "Budgetary support has come down from 75% in the Fifth Plan to 58% in the Sixth Plan and 42% in the Seventh Plan. It is now only 14.7% in 1993-94". With the budgetary provision, and budgetary support coming down to a low level, it is remarkable and commendable that the Railway Minister has presented a Budget which is going to generate its own resources. One must really congratulate the Railway Minister for having presented such a good Budget. Well, when a budget on Railways is presented, so many issues could be raised. But one thing is sure that though our budgetary provisions for railways is declining, in areas where it is possible to generate its own resources, it is made possible and I congratulate the hon. Minister for that. While doing this, I would like to draw the attention to the Railway Minister to one contradiction regarding the increase. The interesting part of the speech is that while in para 31.2 the Railway Minister is committed to continue the exemption on kerosene, salt, livestock, oil seeds, edible oils, fodder, food-

grains, fruits and vegetables, organic manure, chemical manure, etc., the Railway Minister asserts in para 31.5 that "These increases, freight from 10 to 12%, will also apply to 12 exempted commodities." There is an apparent contradiction. At least, it is not logical at all. Freight rise exemption to the 16 commodities was almost a permanent feature in all the Railway Budgets in the Past. It is now being given up. In an egalitarian society like ours, where majority lives at subsistence level, the aforesaid freight increase will make the life of the people more difficult. As far as these exemptions are concerned, I want the Railway Minister to reconsider them.

I am very happy to note that in 1992-93 the Railways had witnessed revenue increase by 17%. This is now expected to go up to 18% in 1993-94. 6.5% from natural increase and 11.5% from the increase proposed in the Budget.

I would like to raise an important issue about the possibility of the Railways raising resources through bonds. They are expecting to raise Rs. 1200 crores by this way. But very poor results have come. If this trend continues, I don't think, the Railways will be able to raise Rs. 1200 crores. By this perhaps the Konkan Railway Project, which is one of the most important ongoing projects, may suffer.

People are not ready to invest in railway bonds. When people are ready to invest in Mahanagar bonds and other Government bonds and the investing public considers fixed deposits with banks at 11% interest, why are they not ready to invest in railway bonds? The Railway-Minister should discuss this matter with the Finance Minister and try to find out why the railway bonds are not becoming popular and why they have not been able to raise it to the level which they have decided. I am afraid, if this trend continued, the future projects may suffer from shortage of funds. The Konkan Railway may be the worst sufferer.

So far goods traffic has earned 70% of the revenue. The last two Budgets have

not spared passenger<sup>1</sup> fares. The additional passenger traffic receipts in 1993-94 is targeted at 86% from second class travellers. Suburban travellers are expected to contribute 10% of the additional passenger receipts. Yet, when we come to providing of basic amenities and comfortably travel to suburban travellers and second class passengers, there is a large scope for positive action. The services that we are providing today are not satisfactory. They should consider the plight of the commuters in Bombay. A huge crowd travels in Bombay. I think, it is necessary that the capacity of the suburban railway in Bombay and Calcutta should be increased and adequate facilities should be provided to them. There is a lot of scope for positive action. The Bombay suburban travellers have received a rough deal. It is very difficult to travel in Bombay not only during office hours but the whole day.

We have been suggesting for a long time that the eight-bogie trains which are generally there in the suburban local sector should be changed to ten-bogie trains. We have been told again and again that it is not easily possible. Well, nothing is easily possible. But if the proposal is considered seriously, i.e., by adding two more bogies to every suburban train in Bombay and making it a train with ten bogies instead of eight, it will increase the capacity of the train by 25 per cent and it will relieve the difficulties faced by the local passengers to a great extent. The world over, suburban commuters have been given a sympathetic deal. Whether it is London or Paris or New York or Tokyo, everywhere, the suburban commuter has been held in high esteem. Not only more and more fast trains are being introduced, but an attempt is being made to make the suburban travel comfortable because the suburban traveller has no other place to go. It is not possible for him to acciuire a place in the crowded cities of Calcutta and Bombay. His fate is that he shou'd travel daily two to four hours. It should be the responsibility of the railways to help this particular section of people. In this context I request the

hon. Railway Minister to ask the Railway Board to study the Paris Suburban System which is supposed to be one of the best in the world. I must also express my unhappiness over the refusal of the Railway Board and the Railway Ministry to undertake expansion of suburban railways so as to help the lot of commuters in the expanding suburbs of Bombay city. Especially, during the last two-three decades no substantial investment has been made in the Bombay Metropolitan Region (BMR) for increasing the capacity of mass transportation in general and of the suburban railway sector in particular. This has led to the worsening of traffic situation to a great extent. The State Government of Maharashtra has prepared a comprehensive project named Bombay Urban Transport Project — BUTP-II. The Government of Maharashtra does not want only the railways. They haves in fact, formed a sort of consortium. The tentative estimated cost of the project is Rs. 2,248 crores, out of which Rs. 1,305 crores are required for Suburban Railway Projects. The BUTP-II expects participation of a number of agencies 'ike the State PWD, BMC, CIDCO, TMC, BEST, MSRTC and also the railways. The works expected to be undertaken are providing new roads, improvement of existing roads, construction of fly-overs, over-bridges, etc., improving of bus transport and undertaking schemes for creating additional capacity in the Suburban Railway System.

Substantial assistance from the World Bank which is likely to be approximately 50 per cent of the cost is expected for the project provided the Railway Minister agrees to participate in this. But unfortunately, until this time, the Railways have not agreed to it. The project profile of the ! BUTP-II was reviewed earlier by the iWorld Bank officials and they had found 'it satisfactory. But they made a categorl--a! observation that unless substantial investment in suburban railways is made "or increasing its capacity, the World Bank would not be interested in financing the sheme in view of this observation of the World Bank, an amount of Rs. 1,305 crores has been proposed for improving

the suburban railway services from a total cost of Rs. 2,248 crores. In June, 1990, the project was submitted by the State Government to the Government of India. It was expected that Government of India would concur with the proposal and forward it to the World Bank. The road transport component thereof has been examined and has been found satisfactory by the Surface Transport Ministry. It is on the railway component and the question of incurring expenditure thereof that the project has got stuck.

Since, from the very beginning, the Indian Railways have been running suburban railway services, improvement thereof in the changed circumstances and making investment therefor should be the Railways, responsibility. I don't know why the Railways have refused to accept the responsibility of expanding the suburban railway service when the entire thing is with them. The Ministry of Railways has taken a stand which is really surprising. Sir, the stand that the Railway Ministry has taken is that the increase in suburban rail traffic is the outcome of rapid urbanisation. Well the very demand for the increased rail service comes because of the increase in population.

And on that ground, I don't think that the Railways would be able to say, "Because your population has increased, you take on the responsibility now." The Railway Ministry has taken a stand that since the State and the local Governments prepare and implement plans for providing sufficient funds for execution of the suburban railway projects, it is the responsibility of the State and the local Governments. After quite a lengthy correspondence and discussion on this issue with the Ministry of Urban Development and the Ministry of Railways, the State Government has taken the following decisions : To share (1) 50 per cent in capital cost of Railway projects in BU-TP-II, along with 50 per cent in the increased cost due to time and cost overrun provided the Railways accept the responsibility for the rest of the cost, and (2) 50 per cent in operation and maintenance

(O&M) losses/profits for new Railway projects in BUTP-II other than optimisation and till the setting up of UMTA. The Railway Ministry needs to agree to the remaining liability so that the project can be posed to the World Bank for claiming assistance.

The Railway Ministry has gone at length to "Project Unigauge" in a big way. It is a welcome decision. But is it not our social obligation to think of laying new railway lines in those backward areas which have still not been developed. Our record in adding new lines, after independence, has not been encouraging. While it is true that laying of new lines does require more outlay and it takes four to five years for the lines to break even, it is a national responsibility.. (*Interruptions*)

SHRI SHANKAR DAYAL SINGH : Sir, just a minute. There are two Ministers, a Cabinet Minister and a Minister of State for Railways. We are having a full-fledged discussion on the Railway Budget. Therefore, I want you to give instructions that at least one of the Railway Ministers should be present here.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY) : No, file Minister came to the House and informed us that he would be back in five to ten minutes.

श्री मुहम्मद मक़दुम खान (उत्तर प्रदेश) :  
मान्यवर, रेलवे ब्यूरोक्रेसी से चलती है।  
उसे जाने दीजिए।

SHRI SHIVAJIRAO GIRIDHAR PATIL : There is a mention of 'Unigauge' work on 2950 kms. and doubling work on 2950 kms. track. But there is a proposal to construct only 588 kms. of new lines. Sir, demand for new railway lines has been increasing and this demand has got to be considered seriously because this is the most important infrastructure which helps the general economic advancement and there are areas which are suffering only because there is a constant lack of this. Take for instance, the Konkan railway project. The entire Western Ghats are rich in minerals, have very very good farming,

fisheries, etc., but the whole area remains economically backward only because there is no linkage by rail and general transport assistance. So the Government must consider improving this area. I know that the Railways are doing their best in this but we have got to place sufficient emphasis on laying new lines in the areas which have remained economically backward and industrially backward only because essential infrastructure facilities have not been provided to them.

[3.00 P.M.]

As I have already stated about Konkan Railway, I only expect that the projects should not suffer due to the inability of the Railways to raise funds through/bonds. I am very glad-I must congratulate the Railway Minister—that he has provided Rs. 400 crores which eventually was dependent on their ability to raise funds. I expect that if the position of funds does not increase through mobilisation of bonds, the Government must now be ready within an alternative plan to provide money as they have provided this time.

In para 32.6, the Railway Minister mentioned about the inordinate delay in respect of 'to-pay' consignments. He proposed an increase in surcharge from 5% to 10%. Why 5% to 10% when the 'to-pay' industrial concern or anybody who is going to use that transport system is not going to pay it for four or six months? I suggest that it should be 18%, as the normal level of interest. Otherwise, the Railways would lose on account of the delay caused by the users. There is no reason for them to give this concession.

I am glad to note that the Railway Minister is conscious of improving the quality of service to passengers, including the extended computerisation. I do not agree with the criticism levelled by my friend who spoke earlier that the quality of services by the Railways is not increasing. No, Sir. The quality of the Railway services has increased. Not that it has come to our expectations or everybody's expectations, but whatever was there four or five years ago, is not there today. I think the Railways are

making tremendous efforts to improve passenger amenities and it would be absolutely unfair on our part to criticise the Railways for neglect of passenger services. It is true that time-tables are disturbed but there are certain things which are beyond the control of human beings. It may happen anytime, anywhere. Yes, more care should be taken. But to say that the Railways are not improving the conditions at all would be absolutely unreasonable. In fact, it is not a fact. It must be agreed that during the last four or five years, a tremendous effort is made and progress is achieved in providing passenger amenities. There is scope for more and we expect the Railways to fulfil it.

The Perambur Hospital has shown a very good record and it deserves an applause from the Members of this House for the pioneering work done in the area of cardiology and cancer research. I am glad that the Railway Minister has proposed to upgrade the facilities. This hospital is doing a good job. There are many good institutions that the Railways have established and I am quite sure that with the effort the Railway Minister is making to increase resources of the Railways, it will, besides improvement, provide new facilities to the passengers and will greatly add to the economy of this country.

Thank you, Sir.

**श्रीशंकर ब्याल सिंह :** रेलवे के बारे में कहने के लिए बातों की कमी नहीं है और इस सदन में बहुत से सदस्य उस संबंध में चर्चा करेंगे। मैं बहुत कम समय में कुछ महत्वपूर्ण बातों की ओर मंत्री महोदय का और सरकार का ध्यान दिखाना चाहता हूँ। एक तो मैं इस बात को मानता हूँ कि भारतीय रेलवे केवल देश की अर्थ व्यवस्था में ही महत्वपूर्ण स्थान नहीं रखती है बल्कि दुनिया में भारतीय रेलवे का एक गौरवपूर्ण स्थान है और इसलिए मैं इस बात को मानता हूँ कि इतने विशाल क्षेत्र में और इतने बड़े यात्री समूह को लेकर चलना कोई मामूली बात नहीं है और बार-बार जब नई शोचता हूँ तो पाता हूँ कि और लोग केवल इसके एक ही पक्ष को देखते हैं, इसके

आलोचनात्मक पक्ष को, लेकिन मुझे खुशी होती है कि यह अपनी 140 साल पुरानी परंपरा को सामने रखते हुए लगभग 62 से 65 हजार किलोमीटर तक चलती हुई प्रतिदिन एक करोड़ लोगों को अपनी सुविधा उपलब्ध कराती है। इसका अर्थ यह है कि दुनिया में बहुत से ऐसे देश हैं जिनकी माबादी 10 लाख, 20 लाख, 25 लाख या एक करोड़ होगी तो भारतीय रेलवे को यह गौरव प्राप्त है कि वह एक साथ एक ऑस्ट्रेलिया को बराबर अपने पैरों पर लेकर घूमती रहती है। उपाध्यक्ष महोदय, इसीलिए मैं यह भी मानता हूँ कि उसके कर्मचारी सक्षम हैं क्योंकि अगर वे सक्षम नहीं होते तो इतनी बड़ी रेलवे का नेटवर्क इस सफलता के साथ नहीं चलता। इसलिए मैं रेलवे कर्मचारियों, अधिकारियों, पदाधिकारियों को धन्यवाद देता हूँ, बधाई देता हूँ। साथ-ही-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि बार-बार कहने के बावजूद भी रेलवे में सुधार की गुंजाइश बहुत कम आई है। हर साल यहाँ असुविधाओं का रोना रोया जाता है, हर बार सवालाल भी पूछे जाते हैं, लेकिन उसके अनुसार रेलवे ने क्या किया, यह उसे स्वयं सोचना चाहिए? मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि 62,458 किलोमीटर लंबी नई गेज और ब्राड गेज पर यह रेलगाड़ियाँ चलती हैं। लेकिन विकास की दर नगण्य है। वर्ष 1990-91 में रेलवे वागनों की संख्या 3,46,102 थी और 1991-92 में यह 3,46,394 हुई जोकि एक भीनी प्रगति कही जाएगी। इसी प्रकार स्टेशनों की संख्या वर्ष 1990-91 में 7100 थी जोकि 1991-92 में बढ़कर 7116 हुई अर्थात् इतने बड़े देश में एक वर्ष में केवल 16 स्टेशन्स बढ़े हैं जबकि दूसरी ओर यात्रियों की संख्या जोकि वर्ष 1990-91 में 3858 लाख थी, वह 1991-92 में 4049 लाख हो गयी अर्थात् यात्रियों की संख्या में वृद्धि 5 प्रतिशत के बराबर हुई है, लेकिन दूसरी ओर रेलवे की तरफकी उस अनुपात में बहुत कम है। भारतीय रेलवे में 9 जॉस और 58 डिबीजन्स हैं। ये संख्या भी पिछले 10 वर्षों से, 15 वर्षों से ज़रूरी ही है।

18-151 RSS/94

रेलवे कर्मचारियों की संख्या करीब 16 लाख है और मजदूरों की लगभग सवा लाख है। उस हिसाब से कर्मचारियों और मजदूरों की संख्या पिछले 10 सालों में बढ़ी है, घटी है या वही स्थिति है, यह जानकारी मैं रेलवे से पूछना चाहता हूँ?

जैसाकि मैंने स्वयं कहा कि मैं अधिक शिकायतों में न जाकर कुछ सुझावों की ओर ही ध्यान दिखाना चाहता हूँ। लेकिन उन सुझावों के आधार पर कुछ शिकायतें भी सामने आ ही जाती हैं। मैं इस संबंध में आपको दो-चार बातें कह दूँ। मैं पटना में रहता हूँ, मैं नहीं जानता कि पटना स्टेशन पर अभी हाल में कोई मंत्री गए हैं कि नहीं, लेकिन पटना स्टेशन की जो हालत है, वह देखकर किसी को भी दुःख हो सकता है। वहाँ न बैठने की जगह है, न खड़े होने की जगह है, न सोने की जगह है। रिटायरिंग रुम्स से लेकर सभी जगह गंदगी भरी रहती है। इन्स्पेक्टरी आफिस के बारे में मैं पत्र लिख चुका हूँ, लेकिन बार-बार कहने से मुझे दुःख होता है कि मेरे जैसा व्यक्ति एम. पी. होकर जड़ फोन करता है तो वहाँ पहले तो कोई उठानेवाला नहीं होता, अगर उठा भी लेगा तो ठीक से बताने-वाला नहीं होता और अगर कुछ बताया भी तो स्टेशन पहुँचने पर वह जानकारी कभी सही नहीं निकलती है।

जैसा मैंने कहा कि मैं आपको ज्यादा शिकायतों में नहीं उलझाना चाहता, लेकिन दो-चार बातें जो कहना चाहता हूँ वह आपने सामने रखूँगा और आका कलूंगा कि आप उनके ऊपर ध्यान देंगे।

सबसे बड़ी बात जो मैं कहना चाहता हूँ, वह एक सुझाव के रूप में रखता हूँ। रेलवे में फास्ट, सुपर फास्ट, एक्सप्रेस, पैसेंजर, राजधानी, आदि कई तरह की गाड़ियाँ चलती हैं। जब कोई यात्री सुपर फास्ट का टिकट कटाता है तो उसे पैसेंजर गाड़ी और एक्स-प्रेस गाड़ी से अधिक पैसा देना पड़ता है। अब अगर सुपर फास्ट गाड़ी तीन-चार बन्दे



लेट पहुँचती है तो उसमें दोष यात्री का नहीं है, वह ज्यादा पैसा खर्च करता है जल्दी पहुँचने के लिए। इसलिए मेरा सुझाव है कि अगर कोई सुपर फास्ट गाड़ी तीन घण्टों से ज्यादा लेट पहुँचे, एक गंतव्य स्थान से दूसरे गंतव्य स्थान पर, तो यात्री को यह हक होना चाहिए कि उसका सुपर फास्ट का पैसा रिफण्ड हो और उससे एक्सप्रेस या पैसेंजर का किराया लिया जाना चाहिए इसलिए कि एक तो उसको मनसिक यंत्रणा मिलती है और दूसरी ओर उससे ज्यादा पैसा लिया जाता है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि नौ जॉनल आफिस हैं, तो एक जॉनल आफिस बिहार में भी खुलना चाहिए। कलकत्ता में ईस्टर्न रेलवे और साउथ ईस्टर्न रेलवे का मुख्यालय है, लेकिन कलकत्ता में ईस्टर्न रेलवे का जॉन जरूर है लेकिन बंगाल और बिहार में रेलवे लाइन का प्रतिफल कितना है यह ध्यान देने की बात है। बिहार में 5317 किलोमीटर लंबी रेलवे लाइनें हैं, जबकि उसके मुकाबले बंगाल में नहीं के बराबर हैं ईस्टर्न रेलवे में। कलकत्ता में दक्षिण-पूर्वी रेलवे लाइन है ही, इसलिए लाजमी तौर पर आपको एक जॉनल आफिस बिहार में लाना चाहिए, जिसकी मांग शुरू से हो रही है।

मुगलसराय-पटना-आससोल लाइन का उद्घाटन विद्युतीकरण नहीं करते हैं तब तक सारा लोड ग्रैंट लाइन पर रहेगा। मैन लाइन को पटना होकर गुजरती है उधर से लोड नहीं हो पाता है। इसलिए इस लाइन का प्राथमिकता के साथ विजलीकरण होना चाहिए।

बहुत पहले से यह कहा जा रहा है कि गया-बतारा-हजारीबाग रेलवे लाइन की मंजूरी होनी चाहिए। एक बार फिर मैं दर्ज करता हूँ कि इसका सॉल्व हो गया है, बार-बार कहा गया है कि यह आदिवासी क्षेत्र है, कोल बेल्ट है, इसलिए इसको देखकर काम शुरू हो जाना चाहिए, जैसे दूसरी जगहों पर किया। बारा-सासाराम रेलवे लाइन के

लिए बांडगंज लाइन बननी चाहिए क्योंकि वहाँ यात्रियों की संख्या बहुत है।

मैं यह कहना चाहूंगा कि बिहार में औरंगाबाद एक जिला है, वहाँ आउट एजेंसी के लिए हमने आपको पत्र लिखा था और रेलवे को और से पत्र चला गया कि आपने मंजूरी दे दी है। लेकिन, अभी तक आउट एजेंसी, जो कि एक छोटा सा काम है, वह नहीं खुली। इसका अर्थ यह होता है कि सक्षम तरीके से आपके काम की मॉनटरिंग नहीं होती है।

पटना से दिल्ली के लिए कोई एक सीधी गाड़ी नहीं है। दो गाड़ियाँ आप कहेंगे कि एक मगध और दूसरी श्रमजीवी है, लेकिन मगध गाड़ी जो चलती है कि विक्रमशिला-भागलपुर से आधी गाड़ी आती है, पूरी गाड़ी वहाँ से नहीं है, जब तक विक्रमशिला नहीं आती है तब तक मगध नहीं छूटती है और दूसरी गाड़ी श्रमजीवी, इसमें आधी बीगी बमरस से लगती है। तो एक राज्य की राजधानी से देश की राजधानी आने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। इसलिए एक सीधी गाड़ी पटना से दिल्ली होनी चाहिए।

महोदय, एक सुझाव मैं आपको इन सुझावों के साथ देना चाहूंगा कि जैसे लंबी दूरी की जो गाड़ियाँ हैं, उन लंबी दूरी की गाड़ियों में आप डायरेक्ट टिकट बीजिए। डायरेक्ट टिकट से हमारा मतलब यह है कि आप प्रयोग करके देखें कि जैसे बंदई से पूना, तो बंदई से पूना के लिए एक गाड़ी चले, जो बीच में कहीं न रुके और उसमें टिकट केवल पूना के लिए ही मिले। इस तरह के देश में कम से कम पचास ऐसे रूट जें लीजिए। मैं समझता हूँ कि इन रूटों से रेलवे की आय भी बढ़ेगी और एफिसियेंसी भी बढ़ेगी।...

जैसे मान लीजिए भुवनेश्वर-पूरी है, बरबाद-हावड़ा है, गया-पटना है, उसको ले लीजिए। सीधी एक जगह से दूसरी जगह का टिकट इसमें होना चाहिए।

अगला सुझाव मैं यह देना चाहता हूँ कि रेलवे में जो चैकिंग होती है, उसकी पद्धति बदलनी चाहिए। किसी एक स्ट पर कभी-कभी चैकिंग हो गई, फिर विदाउट टिकट लोग चले जा रहे हैं। इसमें मैं सुझाव दूंगा कि एक-एक लाइन लेकर 15-15 दिन तक आप लगातार चैकिंग करें। जैसे मंगल सप्ताह से हावड़ा तो 15 दिन लगातार उसी लाइन पर चैकिंग हो, तो आप देखेंगे कि बिना टिकट वालों की आदत छूट जाएगी। एक-दो बार पकड़े जाएंगे, जेल जाएंगे, उसके बाद वे बिना टिकट नहीं चलेगें।

अगला सुझाव मैं यह देना चाहता हूँ कि रेलवे के पास इतनी बड़ी प्रापर्टी है, खाली जमीन पड़ी हुई है—जिसके बारे में आपने एक सब कमेटी भी बनाई है, जिसमें आपने मेरे जिम्मे भी कुछ काम लगाया है, उस संबंध में आपको यह कहना चाहेंगा कि वह सारा आपके पास रिकार्ड है, आप उसमें दूर नहीं करें और जो कमर्शियल वायबल लैंड्स हैं जिसका उपयोग रेलवे कर सकती है, उसका सेंटलमैंट करना चाहिए या कमर्शियल यूज करना चाहिए, वरना उस पर अबंध कब्जा होता चला जाएगा और नतीजा यह होगा कि आपके हाथों से वे चीजें निकल जाएंगी। इसमें दूर नहीं होनी चाहिए।

दो-तीन और छोटी-छोटी बातें आपको कहनी चाहता हूँ। स्वतंत्रता सैनानियों को जो पास दिया गया है, मैं उसके विरोध नहीं हूँ—मैं उनको प्रणाम करता हूँ, आदर करता हूँ और उनकी त्याग-तपस्या के बल पर ही हम लोग यहां पार्लियामेंट में आए हैं, यह मैं मानता हूँ—लेकिन उन इंचार्जों की हालत बड़ी बुरी रहती है। आपने आदर और सम्मान के लिए पास दिया है लेकिन वे जहाँ डिब्बे में आते हैं तो यात्री भी और रेलवे कर्मचारी भी उनको बड़ी उपेक्षा और असम्मान की दृष्टि से देखते हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि या तो उनको सम्मान दीजिए और नहीं तो आप एक काम कीजिए एक लाख हाठ हजार स्वतंत्रता सैनानी हैं इस देश में और हरके को दो-दो का पास मिला

हुआ है, मतलब तीन, साढ़े तीन लाख अधिकारियों को तो आपने फ्री पास दे दिया है। ऐसे भी कई नगरों के सेंट-साहूकार, व्यावसायिक लोग जो हैं, उनको अपने दम पर रख लेते हैं और कहते हैं कि आपकी ही टिकट तो हम जरा घुमने चलते हैं। कई जगह मुझे यह देखने में आता है तो मुझे क्या आती है उन पर। तो आप ऐसा कीजिए कि उनके लिए आप सीमा बांध दीजिए कि 2000 या 4000 किलोमीटर तक आप यात्रा कर लीजिए क्योंकि रात-दिन उनको यात्रा करनी भी नहीं है, बूझ भी हों गए हैं, उनको उरा आराम करने की जरूरत है।

मैं बराबर इस बात को कहता रहा हूँ कि स्टेशन पर जो किताबें और पत्रिकाएँ बिकती हैं उनका स्टैंडर्ड इतना खराब रहता है कि कोई अच्छी किताब या मगज़ीन तो किसी को मिल नहीं सकती। मैंने बार-बार कहा कि मेरे उसके लिए मोनोपली प्रीलर कम्पनी को मिली हुई है, उसको आप तोड़िए। एक अच्छा काम किया कि सर्वोदय बुक स्टल्स आपने दिया, वहाँ मैं देखता हूँ कि अच्छी किताबें मिलती हैं लेकिन और जो दूसरे आपके स्टाल्स हैं, उनमें घटिया बंध की पत्रिकाएँ होती हैं और जब भी हम कोई अच्छी पत्रिका खोजते हैं, वह नहीं मिलती है। इसलिए आप उस मोनोपली को तोड़ें और कुछ ऐसा कीजिए ताकि कम से कम वार्षिक खुराक तो आदमी को मिल जाए। इसलिए मैं चाहता हूँ कि इस पर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

एक और छोटी सी बात मैं आपको सामने रखता हूँ। रेलवे का टाइम-टेबल जो निकलता है, वह 5 या 6 रुपये में बिकता है, लेकिन उसी टाइम-टेबल को लेकर और उस पर कवर चढ़ाकर, बीच में से खाली कवर हटा दिया और प्राइवेट लोगों ने उस पर दूसरा लगा दिया और जो 6 रुपये का टाइम-टेबल है, उसे 16 रुपये में बेच रहे हैं। तो आपको निर्धारित करना चाहिए कि रेलवे का टाइम-टेबल, इसका दाम 6 रुपये है, इससे ज्यादा कोई न दे। आपकी अपनी

पत्रिका निकलती है—'रेल समाचार' या रेल मंजीम कुछ है, उसका सार आप मधारिए। मैं आज तक खोजकर मर गया मगर आपका रेल समाचार या जो भी आपके पब्लिकेशन होते हैं, किसी भी रेलवे स्टाल पर मुझे नहीं मिले। तो रेलवे के प्लेट-फार्म पर रेलवे की प्रकाशित चीजें न मिलें, न उसकी छोटी सी बुकलेट मिले, न टाइम-टेबल मिले तो उसे बंद कर दीजिए, उसको मत छपाइए।

महोदय, मेरे अन्य साथी भी बोलने वाले हैं, इसलिए मैं उनका बहुत समय न लेकर अंत में, केवल एक बात बड़े ही अदब के साथ अपने प्रान्त बिहार के बारे में कहूंगा। एक जमाना था कि बिहार से जगजीवन राम जो रेल मंत्री हुआ करते थे, डा. राम सभरम सिंह जैसे व्यक्ति रेल मंत्री हुए और ललित नारायण मिश्र जैसे व्यक्ति भी हुए।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय (उत्तर प्रदेश) :  
केदार पाण्डे भी थे।

श्री अंकर दयाल सिंह : हां, केदार पाण्डे भी थे। ये चार-चार लोग हुए वहां पर। 4-4 रेल मंत्री हुए और उन्होंने कभी अपने प्रान्त में यह जाकर के नहीं किया कि सारा रेलवे बिहार में ही ले जाएं। लेकिन उस समय नेतृत्व बिहार का जरूर था। आज जब बिहार का कोई व्यक्ति, रेल मंत्री या बिहार का कोई तगड़ा नेतृत्व केन्द्र में नहीं है, तो ऐसी उर्पेक्षा नहीं होनी चाहिए। मैंने बड़े ध्यान से इस बार के रेलवे बजट को देखा है कि कहीं भी बिहार के विकास के बारे में, बिहार में रेलवे लाइन के बारे में, बिहार में रेलवे विज के बारे में कोई चर्चा नहीं है। तो बिहार की इस तरह से आप उर्पेक्षा न करें क्योंकि यह प्रान्त देश का दूसरा सबसे बड़ा प्रान्त है। इसलिए मैं आपसे कहना चाहूंगा कि इस पर आपको विशेष ध्यान देना चाहिए।

अंत में, दो बातें हैं आपको नोट कराना चाहता हूं, वह यह है कि गया और पटना रेलवे लाइन के दोहराकरण को संबंध में आज 20-25 सालों से मांग चली आ रही है

और उस रेलवे लाइन के ऊपर ऐसा लोड है कि सिंगल लाइन कितने वर्षों से चली आ रही है। उसका दोहराकरण होना चाहिए और गया रेलवे स्टेशन का आपको विकास करना चाहिए, क्योंकि गया में पूरे देश से ही नहीं दुनिया भर के लोग आते हैं। बोध गया की वजह से, पावा पुरी की वजह से, राजगीर की वजह से और नालंदा की वजह से, यहां दुनिया भर के पर्यटक आते हैं। तो उस स्टेशन का आधुनिकीकरण होना चाहिए, उसका विकास होना चाहिए। आपने राजधानी एक्सप्रेस के बारे में जो निर्णय लिया है कि वह सातों दिन चलेगी, धन्यवाद की बात है। लेकिन उसको पांच दिन आप गया की ओर से हावड़ा ले जाइए और दो दिन पटना की ओर से, यह मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। मैं आपका अधिक समय नहीं ले रहा हूं, क्योंकि हमारे पास समय की कमी है और हमारे दूसरे साथी भी बोलना चाहते हैं।

रेलवे राज्य मंत्री लंका साहब एक उत्साही आदमी हैं और जाफर शरीफ का नाम ही शरीफ है। तो मैं चाहता हूं कि रेलवे भी शराफत के साथ अपने यात्रियों से पेश आते हुए अधिक से अधिक उनकी सुविधा के लिए काम करें। इसके अतिरिक्त एक्स-प्रेस को पेंशन नहीं तो रेलवे पास की सुविधा तोनी ही चाहिए, इस पर भी आप ध्यान लेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आज्ञा करता हूं कि मैंने जो बातें आपके मामले रखी हैं, उनमें से जो भी जायज और अच्छी बातें होंगी, उन पर आप विचार करेंगे और निश्चिन्त रूप से इस बार आप घोषणा करेंगे कि यात्रियों के किरण में और माल भाड़ा में जो वृद्धि करी है, वह जनता के ऊपर बहुत बड़ा बल्लाचार है, कोई मंत्री तो ऐसा पैदा हो जो रेलवे विभाग में एक बार भी कहे कि मैंने एक रुपया रेल भाड़ा में कम कर दिया है। मैं चाहता हूं कि जिस तरह से हम बार सरदार मनमोहन सिंह जी ने कई चीजों को टाल घटाए हैं, उसी तरह से रेलवे दफ्तर का जब आप जवाब देने लगेंगे तो भारत की जनता को यह संतोष दोगे कि प्लेटफार्म टिकट को अपने दो रुपया किया था उसका एक रुपया किया और यात्री भाड़ा में 12 परसेंट

की जो बढ़ोतरी की है, उसको मैं बताता हूँ।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : बताइए, किस चीज के दाग घटाए हैं मनमोहन सिंह जी ने ?

श्री बंकर बहाल सिंह : लवेंडर का, पाउडर का, क्रिम का, जूते का ... (ध्वनि) लेंका साहब, मैं चाहता हूँ कि आप जरूर एकमति यह घोषणा कर दें कि जितने टिकट अब से कटौतें उन पर एक रुपए से लेकर 5 रुपया तक की हम कमी करते हैं, मैं समझता हूँ कि पूरे देश में आपकी जयजयकार हो जाएगी। धन्यवाद।

श्री मूल चन्द मीणा (राजस्थान) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री जी ने इस वर्ष जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ और इसका समर्थन करना चाहता हूँ। मैं अपनी बात रेल मंत्री जी के भाषण के पैरा 2 से शुरू करूंगा जिसमें मंत्री जी ने कहा है कि—

“श्रीमान, जब समय आ गया है कि हम अपने देश में एकता और अखंडता बनाए रखने, अपने संविधान में अंतर्निहित महान आदर्शों को परिरक्षण तथा कानून के मासन में अपनी निष्ठा की पुनः प्रतिष्ठा करें। श्रीमान, मैं बयोध्या की दर्शनापूर्ण घटना का उल्लेख करना चाहता हूँ जिसका तत्काल कोई समाधान नहीं है। भविष्य का निर्माण हमारी विरासत तथा धार्मिक सहनशीलता की सुदृढ़ नीति पर होना चाहिए तथा इसमें कटुतरपन के लिए जो हमारी संस्कृति के प्रतिकूल है, कोई स्थान नहीं होना चाहिए। श्रीमान, वास्तव में यह गौरव की बात है कि रेल परिवार आपसी मेल-मिलाप, मैत्री का एक उज्ज्वल उदाहरण बना रहा है।”

अपनी बात मैं इस पैराग्राफ से शुरू करता हूँ। श्रीमान, देश के अंदर रेलों का शांति-यात्र में जितना महत्व है और लोगों को

जितना विश्वास इस रेल यातायात के ऊपर है, दूसरे यातायात के साधनों पर कम विश्वास है लेकिन बयोध्या की घटना जो 6 दिसम्बर को इस देश के अंदर हुई, उससे यह यातायात को साधन भी प्रभावित हुआ था। रेलों के माध्यम से माल ढोने का कार्य होता है, यात्री ढोने का कार्य होता है। तो जो राजस्व रेलवे को प्राप्त होता है, इस बयोध्या की घटना के कारण, रेलवे को इसमें घाटा हुआ। यह घटना होने के बावजूद भी रेलवे विभाग के माल भाड़े में वृद्धि हुई है।

आखंड मुक्ति मोर्चे के आर्थिक नाकेबंदी जैसे आन्दोलनों के होने के बावजूद भी रेलवे विभाग ने अपनी उपलब्धि प्राप्त की। इसके लिए मैं रेल मंत्रालय के कर्मचारियों और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेलों की कार्यक्षमता बनाए रखी।

रेलवे मंत्री जी ने अपने बजट भाषण के अंदर जो उपलब्धियाँ हुईं और रेलवे विभाग को जो आय हुई, उसका विवरण दिया है। साथ ही रेलवे मंत्री जी ने एक बात कही, जिसको इस सदन के सदस्य भी जानते हैं कि वीजल की महंगाई विजली की दरों में वृद्धि के बावजूद भी रेलवे विभाग ने जो पिछले बजट का लक्ष्य था 675 किलोमीटर लाइनों के विद्युतीकरण का, उससे बढ़ाकर रेलवे विभाग ने 726 किलोमीटर रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण किया।

इसके बाद जो बजट के अंदर था उससे बढ़ कर कार्य किया। साथ ही इस बजट भाषण के अंदर मंत्री जी ने एक बात कही थी कि हम रेलों के संगठनात्मक, संरचनात्मक कार्य-क्रम में बदलाव लाने के लिए एक विशेषज्ञ समिति बनाएंगे। मंत्री जी ने एक अच्छा संभाव इस रेल विभाग के कार्मिकों को ठीक करने के लिए अच्छी बात इस बजट के अंदर कही है। साथ ही रेलगाड़ियों का समय और यात्रियों के समय की बचत के लिए जो कार्यक्रम बनाए गए उनसे स्थितियों के अनुसार रेलों में सुधार किया है। पिछले बजट के अंदर जो प्रावधान थे उन में भी सुधार करके प्रावधान किया है। मैं मानता हूँ कि

रेल विभाग इस पैसों को सही यूटिलाइज करेगा और रेलों के कार्यक्रमों की जो समय सीमा है उसको पूरा करेगा।

श्रीमन, नई रेलगाड़ियों के लिए भी इस बजट के अंदर कुछ किया गया है। पिछले साल 77 नई रेलगाड़ियां चलाई गई थीं। उनके कार्यक्रम के और समय के अच्छे परिणाम हमारे सामने आए। उसी को देखते हुए मंत्री जी ने 9 नई रेलगाड़ियां इस वर्ष जिनमें राजधानी एक्सप्रेस भी है, सुपरफास्ट एक्सप्रेस भी है, चलाने की बात कही है।

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) पीठासीन हुए।

महोदय, इस बजट भाषण के अंदर यात्रियों को सुविधाओं हेतु गृणवत्ता में सुधार करने की बात भी कही गई है जिसके अंदर रेलवे स्टेशनों पर बंकिंग की सुविधा, अच्छे प्रतीक्षालय बनाना, उनमें सुधार करना, प्लेटफार्म की सफाई, प्लेटफार्म पर किसी प्रकार की गंदगी न होना, यात्रियों को शुद्ध पेयजल उपलब्ध कराना आदि है। यात्रियों को सुविधाएं देने की जहां बात है इस बजट में एक बात नई मंत्री जी ने की है कि रेल डिब्बों के अंदर जो 24 वॉल्ट की प्रणाली की व्यवस्था लाइट की थी उस को 110 वॉल्ट प्रणाली में करने की बात है। जो सेकिरिड श्रेणी शयन बर्थों में पानी की कमी आ जाया करती थी उस कमी को दूर करने के लिए जो 1820 लीटर की टैंकियां थीं उनको बढ़ा कर 2220 लीटर की टैंकियां बनाने का जो प्रस्ताव मंत्री जी ने रखा है, वह अच्छा है। इससे यात्रियों को सुविधा निश्चित रूप से मिलेगी। नई सुविधाओं में टेलीफोन की व्यवस्था है। रेलवे स्टेशनों के ऊपर जहां लाइन की व्यवस्था है, वहां पृच्छाल कार्यालय, नियंत्रण कक्ष की व्यवस्था है वहां हाट लाइन की व्यवस्था की गई है। बजट के अंदर मंत्री जी ने जो सुविधाएं देने की बात कही है इनसे यात्रियों को बहुत लाभ होगा चाहे मेरे विपक्ष के साथी इस बात की दुराई करें।

बजट के अंदर यात्रियों का किराया बढ़ाया है। मैं नहीं समझता कि जब ये सुविधाएं उपलब्ध करानी हैं तो पैसा कहां से आएगा। अगर सुविधाएं उपलब्ध करानी हैं तो किराया बढ़ाना ही पड़ेगा। हर कोई चाहता है कि एस. टी. डी., आई. एस. डी., होट लाइन आदि की व्यवस्था हो। मंत्री जी जो बजट लाए हैं उससे इस सब का प्रावधान करने के लिए कहा गया है। रेलों के अंदर आरक्षण हेतु कम्प्यूटरीकरण करने की बात है। मैं उनकी इस बात का स्वागत करता हूँ। इससे आरक्षण उपलब्ध होने में कोई दिक्कत नहीं रहती। ऐसी व्यवस्था पहले से ही रेल विभाग द्वारा की गई है। अब से पहले 37 स्टेशनों पर यह व्यवस्था है और 18 स्टेशन ऐसे हैं जिस पर इसका कार्य चल रहा है। नये बजट के अंदर मंत्री जी ने 12 स्टेशनों का और कम्प्यूटरीकरण करने की व्यवस्था की है।

इस बजट भाषण में एक बात और कही मंत्री जी ने वह है नई बीमा योजना की। इस देश में दुर्घटनाओं से रेल में यात्रा करने वाले यात्री भी प्रभावित होते हैं। रेलों की दुर्घटनाएं होती हैं, आतंकवादियों के जरिये से घटनाएं होती हैं, साम्प्रदायिक दंगों के कारण से यात्रियों को नुकसान होगा है, बम विस्फोट से नुकसान होता है। इस सब के लिए मंत्री जी ने एक बीमा योजना का कार्यक्रम रखा है। इससे दुर्घटना से प्रभावित होने वाले लोगों को नुकसान का मुआवजा मिल सकता है।

रेल मंत्री जी को एक बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ। उन्होंने मीटरगेज लाइन से ब्रडगेज लाइन में परिवर्तन करने का एक कार्यक्रम रखा है। आपने जो उपलब्धि इस साल के अंदर की है वह आपकी आशा के बाहर जाकर है। आपको यह आशा नहीं थी कि इतने किलोमीटर की मीटरगेज लाइन ब्रडगेज में परिवर्तित हो जायेगी। लेकिन आपके विभाग की कार्यक्षमता का ही परिणाम है कि आपकी आशा के बाहर यह काम हुआ। अगले बजट के अंदर आपने 1000 किलोमीटर की मीटरगेज लाइन को ब्रडगेज लाइन में परिवर्तित करने का कार्यक्रम रखा

है। जिस प्रदेश से मैं जाता हूँ राजस्थान से वहाँ पर मीटरगेज को ब्रॉडगेज में बदलने का जो कार्यक्रम आपने रखा है उससे राजस्थान का एक बहुत बड़ा हिस्सा ब्रॉडगेज में परिवर्तित हो जाएगा।

इसके साथ ही मैं मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि जिन छाड़यान पदार्थों के ऊपर गांव भाड़े की छूट थी आपने प्रस्ताव रखा है इस छूट को समाप्त करने का। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि खान-पान की वस्तुओं, अनाज, दाल, चीनी, डीजल आदि ऐसी वस्तुएं हैं जिससे एक गरीब प्रभावित होता है।

इसलिए गरीब आदमी को फायदे के लिए आपने जो छूट पहले दी थी वह छूट वापस उन लोगों को दीजिये जिससे उन लोगों को इसका फायदा मिल सके खाने के सामान में जो छूट पहले थी उसको बनाये रखा जाये, यह मैं निवेदन करना चाहता हूँ। साथ ही इस बजट की जो अच्छाइयाँ हैं उनके बारे में तो मैंने कुछ कहा, लेकिन अफसोस होता है मंत्री जी आपका जो यह बजट बनाया जाता है यह फायदा अधिकारियों के दिमाग की अपनी उपज से यह बजट तैयार किया जाता है। न किसी क्षेत्र की समस्याओं के संबंध में, न किस क्षेत्र की जलवायु के संबंध में या सदन के अन्दर बैठने वाले जन-प्रतिनिधियों के विचारों के संबंध में कोई विचार किया जाता है, इस बजट के अंदर देखने को नहीं मिलता है। पिछले सदन के अंदर कुछ अनुपूरक मांगें रेलवे की आई थीं और इस सदन में और सदन के अंदर चर्चा रहती है उन चर्चाओं का और इस सदन के सदस्यों के सुझावों का कोई ध्यान इस बजट में नहीं रखा जाता है। इसी सदन के अंदर राजस्थान के करीब 4—10 सदस्य हैं उन सभी सदस्यों ने बार बार यह मांग रखी, सुझाव दिया, लेकिन उनकी ओर रेलवे विभाग ने कोई भी प्रावधान नहीं किया। पहली बात तो यह थी और मैं यह कहना चाहता हूँ कि इन रेलवे बजट के अंदर आदिवासियों को, अनुसूचित जातियों के लोगों को, बंटीहर किसानों और मजदूरों के लिए किसी एरिया में लाभ पहुंचे, इसका भी कोई प्रावधान नहीं किया है। धौलपुर से गंगापुर

सीटी के लिए नई लाइन बिछाने की मांग की जाती रही है। इस बात को रेलवे विभाग के अधिकारी भी सुन रहे होंगे, मंत्री जी भी सुन रहे हैं, आपको रेल भाड़े में जो लाभ दूसरी जगहों से होता है, यदि इस रेल लाइन को बिछा दिया जाए तो रेलवे विभाग को सबसे ज्यादा हिन्दुस्तान में इस रेल लाइन से लाभ हो सकता है क्योंकि इस एरिया के अंदर पत्थर की खानें हैं और वहाँ का पत्थर हिन्दुस्तान के काने काने के अंदर जाता है और आज तो स्थिति यह है कि अब वह पत्थर विदेशों में जाने लगा है। वहाँ से पत्थर की दुर्लभ द्रव्यों से होती है। उसी एरिया के अंदर चार-पांच सौ किलोमीटर के अंदर यह पत्थर का काम होता है।

आदिवासी और हरिजन लोग इस काम को करते हैं, उनको भी फायदा होगा। रेलवे से सस्ती दर पर माल उनका जाएगा तो ज्यादा पैसा उनको मिलेगा।

दूसरा, आपकी 80 किलोमीटर रेलवे लाइन धौलपुर से सरयूपुरा घाट में चल रही है। उसको आपने केवल 100 किलोमीटर और बढ़ानी है। इससे यह लाभ में आ सकती है। इससे रेलवे विभाग को बड़ा लाभ हो सकता है। दूसरी बात, हम कहते आ रहे थे सदन में कि अंग्रेजों के जमाने से, जब से रेलवे लाइन इस देश के अंदर बिछायी गई, तब से लेकर अब तक गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन महत्वपूर्ण स्टेशन है जहाँ पर रेलों के रख-रखाव का लोको सेट था और डिब्बों के पुनः निर्माण का कार्यक्रम यहाँ होता था। लेकिन आज उस रेलवे स्टेशन पर जो दो हजार एकड़ भूमि रेलवे की है और 1500 मकान और आफिस खाली पड़े हुए हैं, उजड़ रहे हैं। उन मकानों की हालत यह हो रही है, उपसभाध्यक्ष महोदय कि लोग उनके फिवाड़ों को, खिड़कियों को तोड़कर ले जा रहे हैं और वे खण्डहर होते जा रहे हैं। लेकिन रेलवे विभाग इन मकानों और जमीन का उपयोग नहीं करता और नए मकान कहीं कलकत्ता में, कहीं धनबाद में कहीं मुंबई में बनाता है, वहाँ नए मकान बन रहे हैं। तुंगलकाबाद में अनहोनी बात हो रही है।

कोटा डिवीजन के अंदर गंगापुर सिटी स्टेशन आता है और कोटा डिवीजन में रेलवे इन्जनों के रख-रखाव के लिए कारखाना स्वीकृत हुआ था और गंगापुर सिटी का नाम उसमें रखा गया था। लेकिन इस विभाग के लोगों ने इस रेलवे रख-रखाव कारखाने को तुंगलकाबाद में लगा दिया जिससे कि कोटा से कर्मचारी आए तो उनको टी. ए., डी. ए. ज्यादा मिले, यह एक दिन यहां रुके और भत्ता लें। इसलिए अपने स्वार्थ को लेकर, मैं मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूँ कि मंत्री जी आप अपने जवाब में यह बताएं कि कोटा डिवीजन का कारखाना तुंगलकाबाद में कैसे लगा? क्या आपकी दो हजार एकड़ भूमि और 1500 मजदूर, जो रेलवे की सम्पत्ति है, क्या इसकी बरबादी की बात अधिकारियों ने नहीं सोची? क्यों नहीं इसको गंगापुर सिटी में लगाया गया? गंगापुर सिटी कपड़े के व्यापार का केन्द्र है। इसका संबंध इन्दौर से ज्यादा रहता है, कपड़ों के संबंध में। गंगापुर के अंदर बहुत बड़ा कपड़े का व्यापार है गंगापुर के अंदर हिन्दुस्तान में सबसे बड़ी पत्थर की भण्डी है। कल्ला देवी का मेला जो इस एरिया में लगता है, यह हिन्दुस्तान में सबसे बड़ा मेला है, जिसमें करोड़ों लोग 15 दिनों तक इस तीर्थ स्थान पर आते हैं। हमने इस सदन के माध्यम से यह बात कही थी कि निजामुद्दीन से इन्दौर फास्ट ट्रेन चलाइए और उसको गंगापुर सिटी रोक दें। लेकिन इनके विभाग और मंत्री जी का हमारे पास क्या जवाब आता है "वाणिज्य की दृष्टि से इस ट्रेन को रोकना ठीक नहीं है"। मैं कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी जांच कराएं। हमें आप ऐसा जवाब देते हैं लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि आप जांच कराइए ताकि पता लग सके कि क्या स्थिति है? लेकिन आपका केवल एक दृष्टिकोण था कि इस रेल को वहां रोकना नहीं था। आपके अधिकारी यह कहते हैं कि फिर हमें रासमंज मंडी में भी रोकना पड़ेगा, भरतपुर में भी रोकना पड़ेगा, बदायुन में भी रोकना पड़ेगा। क्या उदाहरण दिया गया है? जहां नैसेसरी है, आवश्यक है उस जगह पर रोकने के बजाय दूसरी रेलवे स्टेशनों को उदाहरण दे रहे हैं।

इसलिए मैं यह चाहता हूँ कि आप मेरे द्वारा यह कुछ जो समस्याएं रखी गयी हैं, जिनके बारे में मैंने आपसे कहा, उनका निराकरण करने की कोशिश करेंगे।

आज जो रेलों की स्थिति है, उसकी ओर आपका ध्यान आकर्षित कराया जाएगा। मंत्री जी आपके फास्ट क्लास डिब्बों की क्या हालत है, इसको आप जरा ट्रेन में बैठकर देखें। मैं अभी कुछ दिन पहले देहरादून एक्सप्रेस से गंगापुर सिटी गया था। फास्ट क्लास की डिब्बों की हालत अगर आप देखते तो वैसी हालत सेकण्ड क्लास डिब्बों की भी नहीं होगी।

इतनी गंदगी उसके अंदर होती है। लेटरिन बाथरूम की हालत आप देखें तो इतनी गंदगी होती है कि आप उतर कर बाहर लेटरिन बाथरूम तो जा सकते हैं लेकिन डिब्बों के अंदर नहीं जा सकते हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जहां तक रेलों में खाने पीने के सामान की बात है, मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इसमें सुधार करें ताकि इस देश के लोगों को कम से कम रेल के अंदर अच्छा खाना-पीना मिल सके। उपसभाध्यक्ष जी, हम कांग्रेस अधिवेशन में भाग लेने के लिए तैयारी वाला जी गए थे। दो दिन ट्रेन में यात्रा करने के बाद यह स्थिति हुई कि हम बीमार हो गए (व्यवधान)

**एक माननीय सदस्य :** अब सूरजकुंड जाइए।

**श्री सुलचन्द शीषा :** उपसभाध्यक्ष जी, हमें आराम करने के लिए दो दिन तैयारी में और रुकना पड़ा। (व्यवधान) मंत्री जी, रेलों में भोजन की व्यवस्था अच्छी हो, यात्रियों को सुख-सुविधाएं मिल सकें, अच्छे खाने की व्यवस्था हो। रेल में पाऊंडर वाला दूध मिलता है लेकिन वह पाऊंडर का दूध भी सही नहीं मिलता है (व्यवधान) इसलिए थोड़ा इन सारी चीजों पर ध्यान देते हुए रेलों में यात्री सुविधाओं में सुधार करने की कोशिश करेंगे, यह मुझे पूर्ण आशा और विश्वास है। इन शब्दों के साथ मैं प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI RAMACHANDRAN PILLAI  
(Kerala) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I stand to oppose this Budget.

The proposal for increasing the freight and passenger charges are anti-people. They add a heavy weight on the people. They have an inflationary effect. The Budget does not analyse the realities of the Indian Railways and suggest remedial measures. The Budget presented by the hon. Railway Minister tries to draw a rosy picture of the affairs of the Indian Railways. The Railway Minister starts with the increase in the revenue additions of the Indian Railways. It seems that he is satisfied with the state of affairs of the Indian Railways. Let us see how he describes the financial performance of the Indian Railways at page 2, paragraph 5 in his Budget Speech. He states, "Sir, the financial results truly reflect the good physical performance." The end of that particular paragraph is this : "Sir, this is indeed a creditable performance, as yet unsurpassed in the annals of Indian Railways".

Sir, the Railway Minister is exceedingly exuberant in praising the increase in the revenue additions of the Indian Railways. I do not agree with this. I do not deny the increase. But the increase in the earnings of the Indian Railways does not indicate, the better performance of the Indian Railways. What is the source of this increase ? One reason is, as we all know, the population is increasing and more and more people are travelling. Another reason is, there is more interaction between different producers and producers and consumers. So, more freight traffic is there. But the most important reason is, last year, the Railway Minister imposed an unprecedented increase in the passenger fares and freight charges.

This is the reason for increases in the revenue earnings of the Railways and this is not because of the better performance of the Railways. I will come to that later. So they do not show a creditable performance of the Indian Railways, as claimed by the Railway Minister. The

true picture of the Indian Railways is entirely different. The Plan objects, the size of the Plan, the budgetary allocation, the ever-increasing financial burden, the financial difficulties, the under-utilisation of tracks and wagons, the mismanagement in giving contracts, the mismanagement in the execution of contracts, the creeping corruption, the lack of amenities for passengers, the wastages and losses in freight transportation, over-crowding in trains and other problems show that the Indian Railways are in a very bad shape. It require\* urgent and determined repairs. If these are not done, the Indian Railways will get derailed and ruined. Let us be honest and realistic about the state of affairs. Then only we will be in a position to improve the state of affairs of the Indian Railways. This alone can help us in solving the problems of the Indian Railways. The art of concealment will no\* help us. It will not help the Indian Railways. The problems of the Indian Railways will definitely affect our economy.

Sir, the Railways play a very vital role in the entire economic life of the people, right from the production of raw-materials to the distribution of finished goods. We all know that. It facilitates territorial division of labour and regional specialisation. It also plays an important part in price mechanism, price equalisation and price stabilisation. The importance of Railways is more and more in a vast country like ours. It plays an important role in the political sphere also. It plays a very vital role in strengthening the unity and integrity of the country. It also promotes homogeneity among the people of the country. I want to ask : "Does the Indian Railways get the importance it deserves ? I am sorry to state that it does not get the consideration that it deserves. The Eighth Five Year Plan is insufficient to meet the needs of the Indian Railways. The most distressing aspect is this that we have not got any opportunity to discuss the Eighth Five Year Plan. Now, already one year is over. According to me, the Plan objects need through revision. Many of the priorities, according to me, are wrong and the Eighth Five Year Plan failed to give proper attention to the needs



of the Indian Railways. Sir, the most disturbing feature is this that the Plan allocation for the Indian Railways is decreasing year by year and Plan by Plan. Sir, not only the Plan allocation is declining, the budgetary allocation is also declining. Out of the total Plan outlay, the outlay for the Indian Railways was 11.05 per cent during the First Five Year Plan. It was 15.43 per cent during the Second Five Year Plan and it was 15.45 during the Seventh Five Year Plan. But, what is the present allocation ? It has come down to 6.26 per cent, that is, only one half of what was there in the earlier Plans. Sir, the budgetary support to the Railways is also fast declining.

4.00 P.M.

It came down from 75 per cent in the Fifth Plan to 58 per cent in the Sixth Plan and again to 40 per cent in the Seventh Plan. During 1990-91 it was 33 per cent, during 1991-92 it was 32 per cent and now it has declined to 14.7 per cent. Sir, this is about the Plan Allocation and the Budgetary Support. But what about the demand of Indian Railways for carrying freight and passengers ? It is fast increasing. The projection shows that by the turn of this century, it would be almost double the level attained in 1987-88. What do this declining Plan Allocation and the Budgetary Support indicate ? The Indian Railways, if this is the present position, cannot reach its destination. It will definitely break down midway. This will have very grave repercussions on our economy. Due to the resource crunch the Indian Railways have been forced to undertake market borrowings from 1987-88 onwards. Till 1986-87, as we have seen ear-lier the Plan Outlay was financed with the help of the Central budgetary support. The proportion of market borrowings has gone up from 20 per cent in 1987-88 to 28 per cent in 1991-92. Sir, the market borrowings definitely increase the burden of the Indian Railways in Interest-Repayment Liability. That adds to the expenditure. During the year 1991-92 an amount of Rs. 1,200 crores was expected to be mobilised by the Indian Railway Finance Corporation through bond; and the Indian

Railway Finance Corporation had also increased the rate of interest from nine to ten and a half per cent. Even then, what did we get ? We got only Rs. 10.5 crores. This amount is less than one per cent of the total amount we expected. Why is it so ? Why are the people loosing confidence in the Indian Railways ? The hon. Railway Minister finds an easy way out for all these things, but this 'way out' is imposing burden on the people. The Central Government should not treat road transport and railways on the same lines. The Railways are entirely different from the road transport, Sir. The Railways have to incur heavy investment in land purchase, in rail tracks, in building bridges for electric installations and we also now that it is more and more energy efficient than the road transport, ten times more energy efficient. That is the calculation. So, the Central Government should pay adequate attention to the needs of Indian Railways.

Sir, there is a strong rumour throughout the country that there is a road transport lobby working somewhere in the Government—I do not know—which is influencing the Central Government to take » stepmotherly attitude towards the Indian Railways. Sir, the Central Government should change their attitude, they should give more Plan allocation to the Indian Railways and they should give more budgetary support to the Indian Railways. The Railway Minister very casually and very mildly referred to this particular aspect in his Budgetary Speech.

On page 8, para 14.4, he refers to it.

"Massive outlays are needed for creation of additional capacity for replacements of assets. Development of alternative routes through gauge conversion has become a necessity for smooth flow of rail traffic and for opening up areas for development. The size of the Eighth Plan may require a mid-term upward revision."

When he says "the size of the Eighth Plan may require" he does not speak the whole truth. He is not placing before us the

whole realities. He is trying to conceal the realities. With this concealment we cannot solve the problems of the Indian Railways. This is only one aspect of the Indian Railways. How are the internal affairs of the Indian Railways? That is the other most important aspect. It requires a through overhauling from *top to bottom*. Before going into the details of the mismanagement, avoidable wastages, corruption and neglect of research and development, I wish to deal with the claims made by the hon. Minister about the improvement in the operation ratio. We all know what this operation ratio means. It means the percentage of the working expenses to the gross revenues. The improvement in operation ratio does not reflect the improvement in the efficiency of the Indian Railways. He claims so. But that is not the reality. The present improvement in the operation ratio was because of the increased income due to the increase in passenger and freight charges. The hon. Railway Minister speaks about 2% increase. What is the burden that he has imposed on the people? Last year it was more than Rs. 1,300 crores. This year he is proposing Rs. 1,848 crores. This is exactly the 2%. So, this improvement in the operation ratio is not because of the improvement in the efficiency of the Indian Railways. The hon. Railway Minister speaks about an action plan. I know the hon. Minister is a man of action. I think he would take sincere and determined steps to revamp the entire system and make it more efficient.

Let us first examine how the major resources of the Indian Railways are utilised. The major resources of the Indian Railways, we all know, are wagons and tracks. The income from goods traffic constitutes 73.7% of the revenue of the Indian Railways. The optimum utilisation of wagons is the most important factor for the profitable working of the Indian Railways. Avoidance of unnecessary detention in yards and transport-points reduction in the interval between two successive loadings at the wagons, and proper maintenance of the wagon fleet help the Indian

Railways to move more goods. If we examine the wagon traffic, if we examine the wagon turnaround that means the travelling time between two successive loadings of wagons, we will see there is no improvement. There is no improvement at all for the last 40 years as per the Comptroller and Auditor General's report. This is the most important sphere of activities. The report of the Comptroller and Auditor General for the year 1991, at pages 45 and 46, says :

"A parameter indicating the utilisation of wagons is the turnaround. The wagon turnaround is shown in Chart XII. It may be seen that the turnaround time has been at the same level of 11 to 11.6 days between 1950-51 and 1989-90....."

But the reality is that in 1950-51 it was 11 days. Now it is 11.3 days. A small decline is there. The C&AG report says despite the experience gained over the last 40 years, there has been no significant improvement in the wagon turn round time. This is the sad state of affairs. Sir, crores and crores of rupees were wasted. I don't want to go into all these details or what the C&AG says. It incurred a loss of Rs. 40.18 crores due to the avoidable detention of wagons in workshops and transit points and sidings and marshalling yards, terminal points, sick lines, etc. Let us look at the tank wagons. The percentage of POL traffic remained stagnant. The Eastern and North-Eastern Frontier Railways made an addition to the cost of Rs. 35.75 crores. But there was no consequent improvement in the freight transport. A heavy loss to the tune of Rs. 112.11 crores was incurred due to the excess detention and other avoidable wasteful utilisation. Sir, the C&AG report is full of such reports on irregularities. I don't want to go into all those details. I would like to know from the Minister whether there is any system in fixing liabilities. I would also like to know whether there is any system in realising the losses and those who are responsible for making these losses. I would like to know how the tracks are utilised and how the tracks are laid.

I remember a saying in Malayalam :

"Kjittila Thadi—Thevarude Ana

Vettode Vett—Valiyode Vali" .

That means, trees in the forests, elephants of the temples. Who is there to stop? you cut the trees, pull the trees, go, sell, amass wealth. This is the sad state of affairs of the Indian Railways. The C&AG report refers to a Bhoj-Nalia track. This was mainly intended for defence requirements. The traffic requirements projected by the Defence department was 10 trains each way and wagon requirement was 150 per month. In 1984, Rs. 35.92, crores were sanctioned for cons-fraction. This was opened to goods traffic in 1988. There was no movement of traffic during 1988-89 and 1990-91. Sir, the earning from the passenger traffic from August 1990 to January 1991 was only 1.11 lakh. There is no cost benefit analysis. What does it show ? In 'his low density traffic, track of high density standard was used. This means an addition of Rs. 59.24 lakhs. An expenditure of Rs. 1.34 crores was incurred for the installation of signalling these stations and Rs. 1.03 crores for tele-communication facilities. Sir, the other important aspect is the inordinate delay in the execution of track construction. I shall cite only one example from the C&AG report. The Guntur-Macherla metre gauge line was taken up in 1974-75 at an estimated cost of Rs. 28.17 crores. The work was only completed in 1990 and the cost went up to Rs. 126.15 crores. That means 350% increase. There is not only delay in execution of work but there are deficiencies in contract management, lack of supervision, irregular execution, inadequate planning, etc. These are causing a loss of many crores of rupees. The machines purchased for the Indian Railways have been lying unutilised and under-utilised for years together. The thirteen automatic Hunky welding plants as stated in the CAG report were lying unutilised and under-utilised. The delay ranged from 3 to 33 months. The other area where the appalling irregularity is taking place is in the area of purchases, open

tenders, i.e. open advertisement inviting quotations, this is the usual course. But what is happening in the case of Indian Railways ? Limited tenders, that means, when there is an emergency our institutions resort to limited tenders without public advertisement. But the limited tender system has become a normal procedure and open tender system has become an exception, it seems. This is the state of affairs of the Indian Railways. In the Currey Road Stores Department—I want to state one example—steel worth lakhs of rupees is lying unutilised for years together. How was the steel purchased ? This was purchased from April to September, 1988. Three hundred and four purchase orders had been issued on limited tender basis. Another case is the purchase made in 1988-89. The Eastern Railway purchased certain items for coach fittings worth Rs. 144.08 lakhs. On examination they were found unsuitable to the requirement of the coaches. That is not the only important thing. The rates are also exorbitant. But the most interesting aspect is that the purchase was split up into many divisions so as to enable issue of purchase orders at lower levels. I can understand, in a vast institution like the Indian Railways there will be irregularities and there will be persons misappropriating. All these things are there. But I would like to know whether there is an internal system for checking it up, for curbing such irregularities, identifying the culprits and punishing them. If there is such an internal system, it is not functioning. I want to know how the vigilance department is functioning. They should show some vigil in finding out these irregularities, identifying the culprits and punishing them. As I said earlier, the Central Government is not giving sufficient attention to the needs of the Indian Railways. The Central Government is not making sufficient Plan allocations to the Indian Railways. The Central Government is not giving adequate budgetary support to the Indian Railways. But the most important aspect is that the present resources of the Indian Railways are not being utilised properly at the optimum level. There is mismanagement,

appalling irregularities and mounting corruption. These are the things that have been eating into the vitals of the Indian Railways. These are the major reasons for the financial difficulties. What is the remedy for these maladies ? The Indian Railway management has a panacea for everything—'Let us increase the freight and passenger charges.' During the tenure of the present Railway Minister the increase imposed on freight and passenger fares has come to the tune of Rs. 4,000 crores. If we look at the increase during the last 12-year period, we see one astounding fact, i.e. the increase during this period was the highest in the history of the Indian Railways. The figures during the last two years have no parallel in the long history of the Indian Railways. I would like to borrow the words of the Railway Minister. He has surpassed all others in, the annals of Indian Railways, This is the state of affairs.

This is the state of affairs, Sir. The steep increase in the freight charges will have inflationary effects. It is also another fact that the Indian economy is passing through a stage of recession. Definitely, the steep increase will have an adverse effect on our economy. The removal of commodities such as pulses, diesel, oil, seeds, grain and sugar from the tax exemption limit as well as the five per cent increase of coal surcharge will adversely affect the common people as these are mass consumption items. Sir, the hon. Railway Minister says that he does not propose to increase the fares for the ordinary second class travellers up to distance of 100 kms. He says that travellers who travel a distance of more than 100 kms. are levied an addition of 10 per cent in fares. Let us see how he says this. On Page 19, in para 32.7, he says, I do not propose to increase the fares of ordinary second class up to distance of 100 kms. However, the fare in the first 1 to 15 kms. will be rounded off to the next rupee." He casually mentions this thing. This will be rounded off. Sir, what is the effect of this thing? Now, the effect is that, the Present fare for ordinary class is Rs. 1.50. This will

become Rs. 2. What is the percentage of increase ? There is a 30 per cent increase. There is an increase in other slabs also. So, the short distance travellers, who form the majority, are affected the most. The increase in the fares of the second class monthly pass holders will also affect a majority of the people. Now, the hon. Railway Minister has introduced a new class, the sleeper class. This will not help in solving the overcrowding in trains. We need more trains. Without that, we cannot solve the problem of overcrowding. So, Sir, I am against all these increases. The increase in fares is unjustifiable. It will add to the burden of the common people. The resources for development can be generated by improving more Plan allocation from the central Government. If mismanagement, waste, corruption, and underutilisation of tracks and wagons, are met, we can generate sufficient capital for the development of the Indian Railways. Sir, about the future plans, the Indian Railways should apply its mind more dispassionately and objectively. The hon. Railway Minister sneers about the 'Unigauge' system, electrification and phasing out of steam engines. Sir, I stand for making the Indian Railways most efficient, most modern and catering to the needs of the passengers. With the heavy investment required for converting metre gauge into broad gauge or narrow gauge into broad gauge, electrification and phasing out of steam engines, how does he justify the allocation of the scarce resources of the Indian Railways on these things? My complaint is that the hon. Railway Minister is leaving track renewal in the air and ventures on conversion of tracks. Sir, we all know that faulty and old tracks are the major causes for railway accidents. The Railway Minister says in his Budget Speech on Page 12 that the repairs for the 4400 kms. of track that were scheduled to be carried on during the Fifth Five Year Plan are being postponed to the Ninth Plan. It will come to about 10 per cent of the whole traffic. Sir, track conversion into unigauge should not become an obsession, in a vast country like India where the resources are scarce,

.track conversion is not all that important. In Australia, there are three gauges.

In Russia, there are three gauges. Even in small England, there are two gauges. So, my submission is that priority should be given to track renewal, to running more trains on the track. There are also demands for new lines to new areas. Indian Railways should, therefore, give top priority to these things instead of giving top priority to unigauge system.

Sir, the allocation of funds to research and development is insufficient. The Budget proposals for next year are nearly half of the revised estimates for the last year. We should fix our priorities on the basis of our long-term and short-term requirements. We should clearly define all our priorities. I think conflicts of priorities are there. In the Railway Minister's Speech he says one thing, in the Annual Report of the Indian Railways he says another thing. The Railway Minister is all for the unigauge system, converting metre gauge into broad gauge. What does this Indian Railways Year Book for 1991-1992 say? Page 78 of the Annual Report shows some of the projects taken up for research and development. One of them is about the metre gauge long-bodied coach. I am not against this metre gauge long-bodied coach. There should not be any conflict of priorities. If there is any conflict in the priorities, money will be lost, human expertise will be lost. So, what I appeal is that our long-term and short-term priorities must be fixed and all institutions should turn their attention to achieve these long-term and short-term priorities. There should not be any conflicting interests with regard to the objectives.

Sir, many countries are now trying to have fast trains. As a vast country, we should also move in that direction. Now, I do not want to go into the details of what is happening in Germany or in Japan. So, we should consider all these aspects while fixing our priorities. There is the Research, Design and Standard Organisation which was started in 1957

for technological improvement. The hon. Railway Minister in his Speech, did not speak about the management structure of the Indian Railways. He had completely ignored that particular aspect. The Railway Department, as we all know, was separated from the General Finance in 1927 during the British time. This was done with a distinct understanding, intention to give more autonomy to the Indian Railways. I know different Commissions were there—the Kunzru Committee, the Estimates Committee, the Wanchoo Committee, the Study Team of the Indian Railways—and I do not want to go into all those details. An important issue that the Indian Railways should address itself to is how to make the management of the Indian Railways more efficient, more accountable. The Indian Railways' management structure and organisation is more or less in the same position during the last 140 years. A lot of improvement, a lot of change is taking place in almost all the developed countries in regard to management structure. But we are not making any such changes here. Without making such changes, we cannot avoid all these things. The question now discussed throughout the world is about decentralisation. Without distribution of powers, efficiency cannot be improved. So, the structure of the Railway Board, its relations with zonal and divisional offices, delegation of powers and responsibilities at the zonal level, the element of competition—all these things should be examined. Therefore, my submission is that an expert committee should be appointed to go into all these questions and to suggest remedial measures for improving the management of the Indian Railways.

The other issue is how the voice of the passengers and the workers should be considered in decision-making. The hon. Railway Minister claims that there are better industrial relations. I do not agree with this statement.

At the time of the loco running staff strike, many of the workers were thrown out of service. They filed their petitions

before the Administrative Tribunal. Many such petitions were allowed. Now the Railway Board is filing appeals before the Supreme Court. We brought the matter to the attention of the honourable Railway Minister on many occasions and he assured us that he would take necessary steps for the reinstatement of those thrown out employees. I would request the honourable Minister to implement the assurances that he has given to us on many occasions.

Sir, the honourable Railway Minister does not also speak about many of the serious problems which the Indian Railways face such as ticketless travelling, overcrowding, non-punctuality, lack of customary amenities, unsatisfactory catering service, lack of security for passengers and so on. Mere platitudes about how to eradicate corruption will not help the Railways. I am happy to see that the number of accidents has declined. But what is the state of affairs of this decline of accidents in the different Zones ? Are they similar ? He is silent on that particular point. According to my information, in some Zones the number is increasing and in certain Zones the number is declining. So, he should pay proper attention to this problem.

The other disturbing aspect is that the crimes are increasing. The statistics about murders, dacoities, thefts of passenger belongings, etc. indicate a very disturbing trend. The Indian Railways have taken various measures and I know that. But what is the present state of affairs ? Crimes have not declined, but they are increasing. The Estimates Committee Report of 1991-92—I am not going into all those details—says that the amount involved is increasing. So, adequate protective measures should, be taken.

Then there is the question of thefts of booked consignments. Here also the amount involved is increasing. I want to bring to the notice of the Minister one thing. It is obvious that the Indian Railways are not fully seized of the dimensions of the problem and needless to say

that their response to it is also *ad hoc*. This state of affairs is accentuated by the fact that the responsibility for checking this crime, that is, the crime of baggage lifting, does not strictly lie with the Railways alone. The Committee has, therefore, observed that luggage lifting has been almost accepted as an unmitigable fact of life in and around the Indian Railways. This is the sad state of affairs ! So, to all these things the Railway Minister should address himself and try to find solutions.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM) : Please conclude now.

SHRI M. A. BABY (Kerala) : Sir, it is his maiden speech so far as the Railway Budget is concerned !. . . (*Interjections*) .

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM (Uttar Pradesh) : Whether it is a maiden speech or not, it is a good speech.

SHRI RAMACHANDRAN PILLAI : Nine new trains, the Railway Minister has proclaimed, are to be started this year. I am not satisfied with this number of trains. We need more trains in all the Zones. I request that the honourable Railway Minister should take a decision on all these matters looking into the needs on the basis of statistics.

Sir, I doubt whether justice is done to Kerala and the North-Eastern States. It is not done. It seems that the Railway Minister is neglecting these areas. So, he should look into the needs of Kerala and the North-Eastern States including West Bengal. There are complaints of people not getting relief properly or promptly from the Railway authorities. This also should be looked into.

The other point that I would like to mention is the time-table which is old and archaic type. I agree that the "Trains at a Glance" is good. We should be more modern and modernize everything.

Therefore, I stand for a thorough change in the whole approach to the Budget. The Railway Budget does not approach

the problems realistically and objectively. The suggested remedies are found to be faulty and wrong. The increase in the passenger fares and the freight charges suggested are absolutely unwarranted and they add to the burdens of the common people.

I demand scrapping of these measures. I demand a thorough revision of the whole Budgetary approach. The Union Government should increase the Plan allocation to the Indian Railways. The whole developmental plan and the research priorities should be refixed keeping in view the long-term perspectives. Hence, I oppose this Budget. The Budget does only one thing. It adds to the burden of the common people.

**श्री मुहम्मद मसूब खान :** मोहतरम, मैं बहुत आधका शुक्रगुजार हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। चंद मिनटों में मैं अपनी बात रखना चाहूँ।

किसी मुल्क की तरक्की, बेकारी और बेरोजगारी दूर करने का जरिया अगर है तो रेलवे लाइन और सड़क। एक फिलॉसफर ने तो यहां तक कहा है कि किसी एरिया में तहजीब और तमद्दुल भी अगर जाती है तो सड़क और रेलवे लाइन के जरिए। लिहाजा इसकी रोज़नी में अगर देखा जाता है तो पता यह चलता है कि रेलवे आज जिस तरह से काम करना चाहिए तेजी से किसी न किसी मजबूरी की वजह से काम नहीं कर पा रही है।

मान्यवर, हम लोग आजमगढ़ से आते हैं। आजमगढ़ से 7 एम. पी. है। हरियाणा की जितनी स्टूथ है करीब करीब उतनी स्टूथ एक जिले में है और खुश-किस्मती यह है कि एक ही पार्टी के रहते सब पार्टियों में शामिल हैं। अगर आपकी पार्टी में है तब भी वह हमारे जिले के रहने वाले हैं। इस तरह से हर पार्टी में शामिल हैं। लेकिन आजमगढ़ जाने के वास्ते यहां से शाहगंज तक जितना टाइम हम लोगों को लगता है उससे ज्यादा शाहगंज से आजमगढ़ जाने में लगता है। इस वास्ते कि शाहगंज से मऊ सी

किलोमीटर है। छोटी लाइन है और उसको कोई कनेक्शन नहीं है। या तो हम लोग बनारस उतरें, या हम लोग गोरखपुर उतरें। कभी कभी हमारे बंगाल के सज्जन ट्रेन में मिलते हैं, वह पूछते हैं कि क्या आप लोग बंगाल जा रहे हैं क्या। उन को बताना पड़ता है कि नहीं बंगाल नहीं जा रहे हैं, बल्कि बनारस के आगे जाकर उतरेंगे और उसके बाद फिर लौट कर आएंगे। इस प्रकार सौ, डेढ़ सौ और दो सौ किलोमीटर रोड से चलकर हम लोग घर पहुंचते हैं। सिर्फ 100 किलोमीटर की दूरी शाहगंज से मऊ तक की है। वह छोटी लाइन से बड़ी लाइन में तब्दील करने का है। हम लोगों को पूरा यकीन था कि इस बजट में छोटी लाइन से बड़ी लाइन को तब्दील करना जरूर होगा इस वास्ते कि जो सवालात किए गए हैं उनमें जवाब यह मिला है कि यह फस्ट फेज में है, मास्टर प्लान के फस्ट फेज में है। मेरी मंत्री जी से गुजारिश है, मैं भी यू. पी. में पी. डब्ल्यू. डी. मिनिस्टर रहा, कि सबको और पोलो के वास्ते पोलिटिकल दबाव में नहीं दिल्थ जरूरत के एतबार से बननी चाहिए। उसी तरह से रेलवे लाइन के कंक्शन या रेलवे लाइन का बनना पोलिटिकल दबाव में नहीं बनना चाहिए बल्कि वाकई जहाँ सबसे ज्यादा जरूरत हो उस जरूरत के एतबार से बनना चाहिए।

मान्यवर, इलाहाबाद से बनारस तक बड़ी लाइन थी, बनारस से इलाहाबाद से छोटी लाइन भी है। यह कान सा पोलिटिकल दबाव इस मंत्रालय पर हुआ कि जिस ने इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की जरूरत महसूस की और काम शुरू करा दिया जब कि शाहगंज से मऊ तक सिर्फ छोटी लाइन से बड़ी लाइन तक तब्दील करने की बात होती ने कि इलाहाबाद से बनारस।

मोहतरम, हमारे कुछ एम. पीज, ने यहां तक जाकर जिले में कह दिया कि इस बजट में बड़ी लाइन शाहगंज से मऊ तक है। लेकिन हम देख रहे हैं, हम को तो नहीं मिल रहा है। लेकिन हमको पूरा यकीन है कि सबसे

ज्यादा जरूरत सब काम छोड़कर नगर वाकई कंवर्शन का कोई प्लान है तो सबसे पहले शाहगंज से मऊ तक कन्वर्ट करना चाहिए। और उसको अपने जवाब की तकरीर में मंत्री जी यह यकीन दिलाएंगे कि इसे इन्क्लूड कर लिया है। ऐसा मुझे यकीन है। इसकी सबसे ज्यादा जरूरत है।

शाहगंज-मऊ जो छोटी लाइन है इसमें तीन स्टेशन आते हैं—फूलपुर, फरिहा और सठियां। जानता हूं इसमें पालिटिकल बात है। हमें नहीं पता था कि हाल्ट स्टेशन डी क्लास होता है, फूल स्टेशन बी क्लास होता है। वहां रेलवे के अधिकारी गए। उन्होंने फूल स्टेशन को हाल्ट स्टेशन कर दिया। इसका मतलब नहीं समझे। उन्होंने जाकर ताला लगा दिया। वहां बड़ा एंजिंटेशन हुआ। हम लोगों ने दख्खि दी। हम लोगों को जवाब मिला कि स्टेटस को मैनेज करने का आर्डर दिया गया है। अभी फिर चिट्ठी लिखने की जरूरत पड़ी क्लेरिफिकेशन के वास्ते कि कौन सा स्टेटस को हाल्ट वाला स्टेटस को या फूल स्टेशन वाला स्टेटस को। इसका जवाब नहीं आया है। लेकिन मुझ को पुरा यकीन है कि ये तीन स्टेशन बं हैं जहां बड़े-बड़े विध्वान रहते हैं। फूलपुर बहुत पुराना स्टेशन है। सारा बिजनेस फूलपुर से होता है। तमाम बिजनेस फरिहा, सठियां से दक्करी लोग आते-जाते हैं। इसका फूल स्टेशन साल, दो साल तक रखने में भी समझता हूं कोई हर्ज नहीं। मेरा स्थान है यह आर्डर जरूर हो जाना चाहिए। यह एम्बीगुअस है, इसकी क्लेरिफिकेशन हो जाएगी।

यू. पी. और हासकर पूर्वी यू. पी. के लोग धम्बड़ और सूरत में बहुत रहते हैं। मैं सूरत गया था जब दंगे हुए थे। तो हिन्दू-मुसलमान मुझ से मिले थे और मिलने के बाद उन्होंने दो-तीन चीजें रखीं। एक तो सूरत से बनारस तक एक ट्रेन आती है हफ्ते में दो मर्तबा। उन्होंने यह कहा कि जिस कदम वहां भीड़ होती है उसको देखते हुए वह ट्रेन हफ्ते में चार मर्तबा चलनी चाहिए। दूसरे उस ट्रेन में गोरखपुर-इलाहाबाद-बनारस-

बाजमगढ़ और पूर्वीचल के लोग उस ट्रेन में सफर करते हैं। जब जनता दल की सरकार बनी थी तब यह ट्रेन चली थी तो उस वक़्त नैनी से बनारस चली जाती थी, इलाहाबाद नहीं आती थी। हम लोगों ने रिप्रिजेंटेशन किया, उस वक़्त जो मिनिस्टर थे जार्ज साहब। उन्होंने कहा यह इलाहाबाद तक बढ़ा दी जाएगी, प्लेटफार्म की कमी है। वह बन रहा है। प्लेटफार्म भी बन गया। अब तक कई बार एप्लीकेशन और रिप्रिजेंटेशन दिए लेकिन कुछ नहीं हुआ। सूरत से जो बनारस ट्रेन जाती है वह इलाहाबाद न होकर नैनी से लौट जाती है। हमारा सुझाव है मंत्री जी इस पर गौर करें। एक तो यह कि हफ्ते में चार मर्तबा ट्रेन चलाइए और नैनी के बजाय इलाहाबाद जाती रहे तो बहुत अच्छा है।

एक बात और कहना चाहता हूं। मैंने बड़ी चिट्ठी लिखी। जब हम लोग शाहगंज से आते हैं तो हमने देखा है कि जो वहां फस्ट क्लास और ए. सी. का रिटायरिंग रूम है वहां दो मिनट भी कोई आदमी बैठ नहीं सकता। हमने चिट्ठी मंत्री जी को लिखी और मंत्री जी ने शायद अपने किसी अधिकारी को लिखा होगा। इस मंत्रालय की सबसे बड़ी बकस्मती है कि किसी चिट्ठी का जवाब नहीं आता। मैं चिल्ला करता हूं मंत्री जी को। यह गैर इंसानी रिटायरिंग रूम है। अगर आपका कोई भी अधिकारी यह कहता है कि वह ठीक है, साफ सुथरा है तो पांच मिनट भी उस अधिकारी को उस कमरे में बंद कर दिया जाए। अगर जिन्दा निकलकर आ जाए तो जो सजा आप दंगे में लेने को तैयार हूँ। कि दो मिनट भी वहां टिक पाना दूभर है। मैंने मंत्री जी को कई बार शिकायत की है लेकिन ऐसा लगता है जैसे एक सामान्य सी चीज उनके लिए हो गई है इंसानी सल्की पैसंजरी के साथ नहीं की जाती है। शराब पीये हुए वहां अधिकारी रहते हैं, जितने स्टेशन मास्टर हैं वे शराब पीये रहते हैं। दो मिनट जो वहां ट्रेन रुकती है तो कोई बताने वाला नहीं रहता, हम लोगों तक को कोई बताने वाला नहीं रहता कि डिब्बा कहाँ पर होगा और अक्सर ट्रेन निकल जाती है।



जब तक ऐसे लोगों का इलाज नहीं होगा तब तक इसका सुधार नहीं हो सकता।

यह यह है कि यह मंत्रालय यहां दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर ही चला जाए, कोई बड़ा अधिकारी चला जाए, एक से एक धुरन्धर बड़े बड़े अधिकारी हों, वे दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर चलें जाएं, बनारस या ऐसी जगह पर चलें जाएं जहां पर मजदूर अपनी गाड़ी कमाई कमा करके अपने घर ले जाने के वास्ते कुछ थोड़ा बहुत सामान जैसे चटाई, छतरी या अलम-बल्लम चीजें ले जाते हैं तो ये रेलवे पुलिस वाले उन्हें इस कदर तंग करते हैं कि दिल्ली से लेकर बनारस तक इस कदर तंग करते हैं कि आदमी की जान दूभर हो जाती है, पैसा देते देते वे तंग आ जाते हैं। एक पैसेन्जर ने तो कहा कि डिपार्टमेंट वाले एक ही जगह पर दिल्ली में या बनारस में हमसे ले लें। हर जगह उन्हें मूठ्ठी बांधकर दानी पड़ती है। यही हाल बाहर से आने वालों का होता है। हमारे जिले, आजमगढ़ के बहुत से लोग दुबई और शारजाह में काम करते हैं, जब दोन से आते हैं तो बड़ी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। कभी कभी तो ऐसा होता है कि फाजाबाद में एक मर्तबा रेलवे स्टेशन पर एक आदमी बात कर रहा था दूसरी तरफ से उसका सामान चोरी हो रहा था। यह भी कहा जाता है कि रेलवे में ज्यादा छतरा रेलवे पुलिस से हैं बनिस्वत दूसरे लोगों के। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इन बातों की तरफ ध्यान दें। इसमें सिर्फ थोड़े से बड़े अधिकारी कह दें और फिजिकली देख लें, हफ्ते में या महीने में एक कुर्तया चैक कर लें तो ये घटनाएं और वाक्यात नहीं होंगे।

अखिर मैं फिर मंत्री जी से गुजारिश करता हूँ कि इन तीन स्टेशनों पर जैसा पहले था उस स्टेटस को बहाल कर दें और शाहगंज से मऊ तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कन्वर्ट कर दें तो यह बहुत बड़ा कर्म होगा। अगर आप बेकारी और बेरोजगारी को खत्म करना चाहते हैं तो शाहगंज से मऊ तक की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कन्वर्ट कर दें। अभी पूरा पूर्वी हिस्सा फांका मस्ती में है। इससे उन्हें आने-जाने में सहूलियत

हो जाएगी। मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी अपने जवाब में इस बारे में कुछ न कुछ जरूर कहें कि शाहगंज से मऊ तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कन्वर्ट करने का आदेश दे दिया गया है।

شری محمد مسعود خان "لمتھ پر دیش":  
محترم۔ میں آپ کا شکریہ گزار ہوں ہوں کہ آپ نے مجھے بونے کا موقع دیا۔ چند منٹوں میں میں اپنی بات رکھنا چاہوں گا۔

کسی ملک کی ترقی۔ بے کاری اور بے روزگاری کو دور کرنے کا ذریعہ اگر ہے تو ریلوے لائن اور سڑک۔ ایک فلاسفر نے تو یہاں تک کہا ہے کہ کسی ایریا میں تہذیب اور تمدن بھی اگر جاتی ہے تو ریلوے لائن یا سڑک کے ذریعہ۔ لہذا اس کی روشنی میں اگر دیکھا جائے تو پتہ یہ چلتا ہے کہ ریلوے آج جس طرح سے کام کرنا چاہتے تیزی سے کسی نہ کسی مجبوری کی وجہ سے کام نہیں کر پا رہی ہے۔

مانیہ ور۔ ہم لوگ اعظم گڑھ سے آتے ہیں۔ اعظم گڑھ سے سات ایم۔ پی۔ ہیں ہریانہ کی جتنی اسٹریٹھ ہے قریب قریب اتنی اسٹریٹھ ایک ضلع میں ہے اور خوش قسمتی یہ ہے کہ ایک ہی پارٹی کے نہیں سب پارٹیوں میں شامل ہیں۔ اگر آپ کی پارٹی میں ہیں تب بھی وہ ہمارے ضلع کے رہنے والے ہیں۔ اس طرح سے ہر پارٹی میں شامل ہیں۔ لیکن

اعظم گڑھ جانے کے واسطے یہاں سے شاہ گنج تک جتنا وقت ہم لوگوں کو لگتا ہے اس سے زیادہ شاہ گنج سے اعظم گڑھ جانے میں لگتا ہے۔ اس واسطے کہ شاہ گنج سے سو ۱۰۰ کلو میٹر ہے۔ چھوٹی لائن ہے اور اس کو کوئی کنکشن نہیں ہے۔ یا تو ہم لوگ بنارس آئیں۔ یا ہم لوگ گورکھپور آئیں۔ کبھی کبھی ہمارے بنگال کے سجن ٹرین میں ملتے ہیں وہ پوچھتے ہیں کہ کیا آپ لوگ بنگال جا رہے ہیں۔ اُن کو بتانا پڑتا ہے کہ نہیں بنگال نہیں جا رہے ہیں۔ بلکہ بنارس سے آگے جا کر آئیں گے۔ اور اس کے بعد پھر لوٹ کر آئیں گے۔ اس پر کلہ سو۔ ڈیڑھ سو اور دو سو کلو میٹر روڈ سے چل کر ہم لوگ گھر پہنچتے ہیں۔ صرف ۱۰۰ کلو میٹر کی دوری شاہ گنج سے سوٹنگ کی ہے۔ وہ چھوٹی لائن سے بڑی لائن میں تبدیل کرنے کا ہے۔ ہم لوگوں کو پورا یقین تھا کہ اس بجٹ میں چھوٹی لائن سے بڑی لائن کو تبدیل کرنا ضرور ہے۔ اس واسطے کہ جو سوالات کئے گئے ہیں ان میں جواب یہ ملا ہے کہ فرسٹ فیز میں ہے۔ ماسٹر پلان کے فرسٹ فیز میں ہے۔ میری منتری جی سے گزارش ہے کہ میں بھی یو۔ پی۔ میں پی۔ ڈبلیو۔ ڈی منسٹر رہا کہ سڑکوں اور ریلوں کے واسطے پولی ٹیکل دباؤ میں نہیں بلکہ ضرورت

کے اعتبار سے بنی چاہئے۔ اسی طرح سے ریلوے لائن کے کنورژن یا ریلوے لائن کا بننا پولی ٹیکل دباؤ میں نہیں بننا چاہئے۔ بلکہ واقعی جہاں سب سے زیادہ ضرورت ہو اس ضرورت کے اعتبار سے بننا چاہئے۔ مانیہ ور۔ الہ آباد سے بنارس تک بڑی لائن تھی۔ بنارس سے الہ آباد تک چھوٹی لائن بھی ہے۔ یہ کونسا پولی ٹیکل دباؤ اس منترالیہ پر ہو کہ جس نے اس چھوٹی لائن کو بڑی لائن میں بدلنے کی ضرورت محسوس کی اور کام شروع کر دیا جب کہ شاہ گنج سے سوٹنگ صرف چھوٹی لائن سے بڑی لائن تک تبدیل کرنے کی بات ہوتی نہ کہ الہ آباد سے بنارس۔

محرم ہمارے کچھ کچھ ایم۔ پیز نے یہاں تک جا کر ضلع میں کہہ دیا کہ اس بجٹ میں بڑی لائن شاہ گنج سے سوٹنگ تک ہے۔ لیکن ہم دیکھ رہے ہیں ہم کو تو نہیں مل رہا ہے۔ لیکن ہم کو پورا یقین ہے کہ سب سے زیادہ ضرورت سب کام چھوڑ کر اگر واقعی کنورژن کا کوئی پلان ہے تو سب سے پہلے شاہ گنج سے سوٹنگ کنورٹ کرنا چاہئے۔ اور اس کو اپنے جواب کی تقریر میں منتری جی یہ یقین دلائی گئی کہ اسے انکلوڈ کر لیا ہے۔ ایسا جیسے یقین ہے۔ اس کی سب سے زیادہ ضرورت ہے

شاہ گنج۔ سو۔ جو چھوٹی لائن ہے اس میں تین اسٹیشن آتے ہیں پھول پور، فریہاں اور سٹھیواؤں۔ جانتا ہوں اس میں پولی ٹیکل بات ہے۔ ہمیں نہیں پتہ تھا کہ ہالٹ اسٹیشن ڈی۔ کلاس ہوتا ہے۔ پھول اسٹیشن بی کلاس ہوتا ہے۔ وہاں ریلوے کے ادھیکاری گئے۔ انھوں نے پھول اسٹیشن کو ہالٹ اسٹیشن کر دیا۔ اس کا مطلب نہیں سمجھے۔ انھوں نے جاکر تالا لگا دیا۔ وہاں بڑا ایجنڈیشن ہوا۔ ہم لوگوں نے درخواست دی۔ ہم لوگوں کو جواب ملا کہ اسٹیشن کو مینٹینس کرنے کا آرڈر دیا گیا ہے۔ ابھی پھر چٹھی لکھنے کی ضرورت پڑی کلیری فیکیشن کے واسطے کہ کون سا اسٹیشن کو ہالٹ والا اسٹیشن یا پھول اسٹیشن والا اسٹیشن کو۔ اس کا جواب نہیں آیا ہے لیکن مجھ کو پتہ چلا ہے کہ یہ تین اسٹیشن وہ ہیں جہاں بڑے بڑے ودوان رہتے ہیں۔ پھول پور بہت پرانا اسٹیشن ہے سارا بنز نس پھول پور سے ہوتا ہے۔ تمام بنز نس فریہاں۔ سٹھیواؤں سے دستکاری لوگ آتے جاتے ہیں۔ اس کو پھول اسٹیشن سال دو سال تک رکھنے میں میں سمجھتا ہوں کوئی حرج نہیں۔ میرا خیال ہے یہ آرڈر ضرور ہو جانا چاہیے۔ یہ ایسی گواہی ہے اس کی کلیری فیکیشن ہو جائے گی۔

یو۔ پی اور خاص کر پور پی یو۔ بی کے

لوگ بھلی اور سورت میں بہت رہتے ہیں۔ میں سورت گیا تھا جب دنگے ہوئے تھے تو ہندو، مسلمان مجھ سے ملے تھے اور ملنے کے بعد انھوں نے دو تین چیزیں رکھیں۔ ایک تو سورت سے بنارس تک ایک ٹرین آتی ہے ہفتہ میں دو مرتبہ۔ انھوں نے یہ کہا کہ جس قدر وہاں بھیڑ ہوتی ہے اس کو دیکھتے ہوئے وہ ٹرین ہفتہ میں چار مرتبہ چلنی چاہیے۔ دوسرے اس ٹرین میں گورکھپور۔ الہ آباد۔ بنارس۔ اعظم گڑھ اور پورہ آنچل کے لوگ اس ٹرین میں سفر کرتے ہیں۔ جب جتنا دل کی سرکاری تھی تب یہ ٹرین چلتی تھی تو اس وقت غسنی سے بنارس چل جاتی تھی الہ آباد نہیں آتی تھی۔ ہم لوگوں نے رپرینٹیشن کیا اس وقت جو منسٹر صاحب تھے جارج صاحب انھوں نے کہا یہ الہ آباد تک جڑھا دی جائے گی۔ پلیٹ فارم کی کمی ہے وہاں رہا ہے۔ پلیٹ فارم بھی بن گیا اب تک کئی بار اپلیکیشن اور رپرینٹیشن دیئے لیکن کچھ نہیں ہوا سورت سے جو بنارس ٹرین جاتی ہے وہ الہ آباد نہ ہو کر غسنی سے لوٹ جاتی ہے۔ ہمارا سمجھاؤ ہے منتری جی سے اس پر غور کریں۔ ایک یہ کہ ہفتہ میں چار مرتبہ ٹرین چلائیے اور غسنی کے بجائے الہ آباد جاتی رہے تو بہت اچھا ہے

ایک بات اور کہنا چاہتا ہوں۔ میں بڑی  
رجحش لکھی۔ جب ہم لوگ شاہ گنج سے آتے ہیں  
تو ہم نے دیکھا ہے کہ جو وہاں فرسٹ کلاس  
اور اے سی کارٹائرنگ روم ہے وہاں  
دومنٹ بھی کوئی آدمی بیٹھ نہیں سکتا۔ ہم  
نے چھٹی منٹری جی کو لکھی اور منٹری جی نے شاید  
اپنے کسی ادھیکاری کو لکھا ہوگا، اس منٹرالیہ  
کی سب سے بڑی بدقسمتی یہ ہے کہ کسی چٹھی کا  
جواب نہیں آتا۔ میں چیلنج کرتا ہوں منٹری جی  
کو۔ یہ غیر انسانی رٹائرنگ روم ہے۔ اگر آپ  
کا کوئی بھی ادھیکاری یہ کہتا ہے کہ وہ ٹھیک  
ہے صاف ستھرا ہے تو پانچ منٹ بھی اس  
ادھیکاری کو اس کمرے میں بند کر دیا جائے  
اگر زندہ نکل آئے تو جو سزا آپ دیں گے  
وہ میں لینے کو تیار ہوں۔ وہاں اس قدر کھلم  
ہیں۔ پھر ہیں۔ جو ہے ہیں کہ دو منٹ بھی  
وہاں تک پانا دو بھر ہے۔ میں نے منٹری جی  
کو کئی بار شکایت کی ہے لیکن ایسا لگتا  
ہے کہ جیسے ایک سامانیہ سی چیز ان کے لئے  
ہو گئی ہے۔ انسانی سلوک پس مندر کے  
ساتھ نہیں کی جاتی ہے۔ شراب پئے ہوئے  
وہاں ادھیکاری رہتے ہیں۔ جتنے اسٹیشن  
ماسٹر ہیں وہ شراب پئے رہتے ہیں۔ دو  
منٹ جو وہاں ٹرین رکتا ہے تو کوئی بتانے  
والا نہیں رہتا۔ ہم لوگوں کو یہ بھی کوئی بتانے

والا نہیں رہتا کہ ڈبہ کہاں پر ہوگا اور اکثر  
ٹرین نکل جاتی ہے۔ جب تک ایسے لوگوں کا  
علاج نہیں ہوگا تب تک اس کا سدھار  
نہیں ہو سکتا۔ وہ یہ ہے کہ یہ منٹرالیہ  
یہاں دتی کے ریلوے اسٹیشن پر ہی چلا  
جائے کوئی بڑا ادھیکاری ایک سے  
ایک دُھرندھر بڑے بڑے بڑے ادھیکاری  
ہیں۔ وہ دتی کے ریلوے اسٹیشن پر  
چلے جائیں۔ بنارس یا ایسی جگہوں پر  
چلے جائیں جہاں پر مزدور اپنی گاڑھی  
کمانی کما کر کے اپنے گھر لے جانے کے  
واسطے کچھ تھوڑا بہت سامان جیسے  
چٹائی، چھتری یا آٹم۔ بلم چیزیں لے جاتے  
ہیں تو یہ ریلوے پولیس والے انہیں  
اس قدر تنگ کرتے ہیں کہ دتی سے لے کر  
کے بنارس تک اس قدر تنگ کرتے ہیں کہ  
آدمی کی جان دو بھر ہو جاتی ہے۔ پیسہ  
دیتے دیتے وہ تنگ آ جاتے ہیں۔ ایک  
پس مندر نے تو کہا کہ ڈپارٹمنٹ والے ایک  
ہی جگہ پر دتی ہیں یا بنارس میں ہم سے  
لے لیں۔ ہر جگہ انہیں مٹھی باندھ کر  
دینی پڑتی ہے۔ یہی حال باہر سے آنے  
والوں کا ہوتا ہے۔ ہمارے ضلع انڈیا گڑھ  
سے بہت سے لوگ دبی اور شرابہ میں  
کام کرتے ہیں۔ جب ٹرین سے آتے ہیں تو

بڑی دقتوں کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ کبھی کبھی تو ایسا ہوتا ہے کہ فیض آباد میں ایک مرتبہ ریلوے اسٹیشن ایک آدمی بات کر رہا تھا دوسری طرف سے اس کا سامان چوری ہو رہا تھا۔ یہ بھی کہا جاتا ہے کہ ریلوے میں زیادہ خطرہ ریلوے پولیس سے ہے نسبت دوسرے لوگوں کے۔ اس لئے میں چاہتا ہوں کہ منتری جی ان باتوں کی طرف دھیان دیں اس میں صرف تھوڑے سے بڑے ادھیکار کی کہدیں اور فریکلی دیکھ لیں۔ ہفتہ میں یا مہینہ میں ایک مرتبہ چیک کر لیں تو یہ گھنٹائیں اور واقعات نہیں ہوں گے۔

آخر میں میں پھر منتری جی سے گزارش کرتا ہوں کہ ان تین اسٹیشنوں پر جیسا پہلے تھا اس

اسٹیشن کو بحال کر دیں اور شاہ گنج سے سونٹک جھوٹی لائن کو بڑی لائن میں کنورٹ کر دیں تو یہ بہت بڑا کرم ہو گا۔ اگر آپ بے کاری اور بے روزگاری کو ختم کرنا چاہتے ہیں تو شاہ گنج سے سونٹک کی جھوٹی لائن کو بڑی لائن میں کنورٹ کر دیں۔ ابھی پورا پورا بی حصہ فاقہ مستی میں ہے۔ اس سے انھیں آنے جانے میں سہولت ہو جائے گی میں چاہتا ہوں کہ منتری جی اپنے جواب میں اس بار سے میں کچھ نہ کچھ ضرور کہیں کہ شاہ گنج سے سونٹک جھوٹی لائن کو بڑی لائن میں کنورٹ کرنے کا آدیش دے دیا گیا ہے۔

”ختم شد“

+ [ ] Transliteration in Arabic Script.

डा. फागुनी राम (बिहार) : माननीय उद्-सभाध्यक्ष महोदय, आपने जो रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया है उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मंत्री जी ने जो रेलवे बजट 24 तारीख को प्रस्तुत किया है उसका समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। यह बात सही है कि रेलवे ने उत्तरांतर तरक्की की है, उसकी वृद्धि हुई है। जब हम पढ़ते थे तो कच्ची सड़क भी नहीं थी, लेकिन अब तो रेल से लोग आते हैं और जाते हैं। लेकिन फिर भी यह तरक्की संतोषप्रद करने के लिए और प्रयास करने की जरूरत है। इसलिए मैं कुछ बिन्दुओं पर सरकार का ध्यान आपके माध्यम से आकर्षित करना चाहता हूँ और वह बिन्दु यह है कि ग्रामीण इलाकों

में जहाँ अभी भी पिछड़ापन है और गरीबी है वहाँ चुन-चुन करके रेल का प्रबन्ध करने की जरूरत है। वहाँ पर रेल लाइनों बिछाई जायें। जब किसान की उपज होती है, फसल होती है तो किसानों और मजदूरों को अपना अनाज कम दाम पर स्थानीय लोगों को बेचना पड़ता है या हाकरों को कम दाम पर बेचना पड़ता है क्योंकि वहाँ पर यातायात के कोई साधन नहीं होते हैं। यही माल अगर रेल द्वारा बाजार में शहरों में ले जायें उनको ज्यादा दाम मिल सकते हैं। उन्हें अपना सामान ग्रामीण बाजार में या गांव के बाजार में बेचना पड़ता है। यही स्थिति उनके लोबीने की भी होती है। जब उन्हें

अपना सामान खरीदना होता है तो होकरों से ज्यादा दाम पर खरीदते हैं। लेकिन अगर वे अपना माल शहर से, रंड़ी से, खरीदते तो उन्हें सस्ते दाम पर सामान मिल सकता है। रेल की सहूलियत न होने के कारण यह दिक्कत होती है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे सीमावर्ती इलाके बड़े सेंसिटिव होते जा रहे हैं। पार्लियामेंट में बार-बार सीमावर्ती इलाकों की रक्षा की बात करते हैं। अन्तराष्ट्रीय सीमा पर जो हमारी सीमाएँ हैं उन तक हमारी रेलवे का विस्तार होना चाहिए क्योंकि ऐसे मौके भी आते हैं, ऐसी स्थिति आती है कि इन इलाकों में हमें अपनी सेना या साधन भेजने पड़ते हैं। इसलिए रेलवे के इन स्थानों में न होने के कारण आदमी और सामान भेजने में बड़ी दिक्कत आती है।

हमें सामान को भेजना पड़ता है या मंगाना पड़ता है तो बड़ा मुश्किल होता है भेजना, रोड के अभाव में। मैं चाहता हूँ कि इन इलाकों में रेल लाइन बिछायी जाय। इससे दो बातें होंगी। एक तो यह होगा कि देश में विशेष परिस्थिति आने पर हम चीजों और सामान को लोगों तक और सेना तक पहुँचा सकते हैं। दूसरी बात यह होगी कि यातायात के अभाव में, जो लोग सीमाओं को पार करते हैं, इससे एक देश से दूसरे देश ने आने वालों पर कंट्रोल हो सकेगा। मैं समझता हूँ कि सरकार इस बात पर विचार करेगी।

इसी प्रकार से यात्री सुविधाओं के बारे में, सफाई, पानी, बिजली और सुरक्षा के बारे में बहुत सी बातें यहां पर कही गयी हैं। अच्छी ट्रेनों में लोग यह अपेक्षा करते हैं कि अच्छा खाना मिले, अच्छी सीटें मिलें। लेकिन जो ग्रामीण इलाके हैं, इन इलाकों में बहुत पर पिछड़े वर्ग के लोग जाते हैं, वहाँ पर खाना करना प्रायः अभी

अच्छे लोगों के लिए तो मुश्किल है ही लेकिन गरीब लोगों के लिए मुश्किल हो जाता है। जेठ के महीने में, गर्मी के दिनों में आप जब बच्चों के साथ यात्रा करते हैं तो बच्चे पानी के अभाव में तरसते हैं, क्योंकि हर स्टेशन पर पानी का प्रबंध नहीं है। इससे उनको कठिनाई होती है। हम समझते हैं कि इसके बारे में सोचा जाना चाहिए।

आज रेलवे में असुरक्षा की भावना जग रही है। यहां तक, एयर कंडीशंड में जाने पर भी सामान चोरी चला जाता है। इसके बारे में सोचा जाना चाहिये। जो एयर कंडीशंड में जाते हैं, अधिक दाम देने पर आदमी उसमें यात्रा करता है, लेकिन इस पर भी अगर उसके मन में असुरक्षा की भावना हो तो उसकी यात्रा सुखद नहीं हो सकती। किसी भी गाड़ी में फर्स्ट क्लास से लेकर स्कैंड क्लास में यात्री को उतारी ही दूर जाना है, वह अधिक पैसों इसलिए देता है कि उसको यात्रा में सुविधा हो।

इसके बाद मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे की जो फालतू जमीन है, वह जमीन स्टेशन के पास होता है और वह जमीन रेलवे लाइन के दोनों तरफ होती है। मुझे ठीक से नहीं मालूम कि यह योजना अभी है या नहीं, रेलवे के पास की जो जमीन होती है इसे ग्री मोर फूड के तहत दिया जाता था। उसका पट्टा सुनाश्चित करके एक निश्चित शुल्क पर वह दिया जाता था। अब बहुत जगहों पर यह काम नहीं हो पा रहा है, या यह सिलसिला टूट गया है। अगर यह कार्यक्रम समाप्त हो गया है तो हम चाहेंगे कि जो जमीन बंकर पड़ी हुई है, जो अन-आथराइज्ड पड़ी हुई है, उस जमीन का बंदाबस्त किया जाय और वह गरीब लोगों को पट्टे पर दी जाय। इससे होगा क्या कि उस जमीन से राष्ट्रीय आप बढ़ेगी, लोगों को रोजी मिलेगी और रेलवे की जमीन पर इन्फोर्चमेंट रहेगा। ग्री मोर फूड प्रोग्राम के तहत इस जमीन को गरीब लोगों को, जो वास्तव में खेती करने वाले लोग हैं, लेकिन जिनके पास जमीन

नहीं है, उनको दी जाए। इससे रेलवे की आमदनी भी होगी और उससे ये लोग गरीबी की रेखा के ऊपर उठेंगे। मैं चाहूंगा कि सरकार इस पर विचार करे।

हम लोग जब समीतियों की बैठक में जाते हैं तो परिवरण के बारे में बड़ी चर्चा करते हैं कि हरितीकरण किया जाए। रेलवे लाइन या स्टेशन के पास जो इलाके हैं उनको हरा-भरा बनाया जाए। इस बारे में मुझे जानकारी है कि इस पर थोड़ा काम हुआ है लेकिन अभी हरा-भरा बनाने की बात नहीं है। इसलिये इसके बारे में सोचा जाना चाहिये। इन जमीनों को अगर व्यावसायिक रूप से इस्तेमाल किया जा सकता है तो किया जाना चाहिये, अगर बंदोबस्ती की जा सकती है तो की जानी चाहिये। मेरा अनुरोध है कि बाकी जमीन पर, रेलवे की इस जमीन पर पड़े लगाकर हरियाली लानी चाहिये और परिवरण की रक्षा करने का प्रयास किया जाना चाहिये। क्योंकि अगर इसका सही उपयोग होगा तो उससे देश को फायदा होगा।

अब मैं विद्युतीकरण की बात पर आता हूँ। हमारे मुगलसराय से दो लाइन जाती हैं। एक ग्रेडकोल्ड को चली जाती है, जिस पर हर सात मिनट में एक गाड़ी चलती है। यह बिजनेस इलाके से जाती है। दक्षिण बिहार खदानों से भरा हुआ है। लेकिन इस खदानों से भरे हुए इलाके रेलों से इन्टर-कनेक्टेड नहीं है, जिसकी वजह से रॉड ट्रांसपोर्ट से सामान लाना पड़ता है। इसकी वजह से लाने वाला सामान महंगा होता है और काला बाजार बढ़ जाता है। मैं मांग करना चाहता हूँ कि जिन इलाकों में खनिजों का उत्पादन होता है उनको रेल लाइन से जोड़ा जाए। इससे वे चीजें सस्ती होंगी। नगर मंहगी होंगी तो उसका भार गरीबों पर पड़ेगा, पब्लिक पर पड़ेगा। इसलिये मैं समझता हूँ बाजान के विस्तार के लिये,

लोगों की सुविधा के लिये यह काम किया जाना चाहिये।

दोहराकरण की बात के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि बिहार इससे अछूता है। वह इस लिस्ट में आता नहीं है। बड़ी दिक्कत है क्योंकि विगत चार वर्षों से बिहार इस मामले में दुर्भाग्यशाली रहा है। इसके साथ वहाँ कोई नई रेल लाइन नहीं बनी। गया-पटना एक तरफ से बौद्ध गया जैसे धार्मिक स्थान से जोड़ता है कि दूसरी तरफ कौपटल से जोड़ता है। यह केवल 92 किलोमीटर ही है। इसमें 12-13 स्टेशन हैं। इन स्टेशनों पर आधा मील, एक किलोमीटर ही दोहरी लाइन बनी हुई है। उसका सबेरा भी हुआ था। हम चाहते हैं कि इसको दोहरी लाइन कर दिया जाए जिससे लोगों को आने-जाने में सुविधा हो सके।

नई लाइनों के बारे में, गया, बौद्धगया और राजगीर यह तीनों बहुत महत्वपूर्ण हैं, धार्मिक दृष्टि से भी और पर्यटन की दृष्टि से भी। एक तरफ गया धार्मिक दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है, बौद्धगया राष्ट्रीय धार्मिक दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है और अंतराष्ट्रीय धार्मिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है, उसी तरह से राजगीर दोनों दृष्टियों से महत्वपूर्ण है। प्राकृतिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है। आप जानते हैं कि वहाँ गर्म पानी के स्नॉत हैं और वहाँ जा कर लोग स्नान भी करते हैं। इसलिए पर्यटन की दृष्टि से और यातायात की दृष्टि से मैं सरकार से अनुरोध करूँगा कि गया, बौद्धगया और राजगीर, तीनों को रेल से जोड़ दिया जाए। सासाराम और आरा लाइट रेलवे थी, फतवा गारसराय भी लाइट रेलवे थी। दोनों बंद हैं। हम चाहते हैं कि इनको चालू किया जाए और इस लाइट रेलवे को राजगीर से जोड़ दिया जाए। यह एक सर्कुलर बन जाएगा जो पटना से चल कर राजगीर पहुँच जाएगा छोटी लाइन से राजगीर से गया, बौद्धगया पहुँचेंगे। इस पर विचार किया जाना चाहिये।

सरकार ने स्वतंत्रता सेनानियों के लिए पाम दिया, इसके लिए हम आभारी हैं।

सारे ऐसे लोग जिनको सरकार अपनी योजना के तहत पेंशन देती है, विधवा पेंशन पाने वाले, बेरोजगारी भत्ता पाने वाले, वृद्धावस्था पेंशन पाने वाले अथवा ऐसे लोग जो कृषि की मजदूरी करते-करते अब असमर्थ हो चुके हैं उन्हें इस उम्र में कुछ धर्म करने को जरूरत है, ऐसे सारे लोगों को धर्म के स्थानों पर जान के लिए रियायती पास देने का प्रबन्ध किया जाए। हम चाहते हैं कि इस पर विचार किया जाए ताकि उन लोगों को अपनी उम्र के चतुर्थ वर्ग में कुछ लाभ हाँ सके।

एक ओवर ब्रिज बन रहा है, बागाह छितौनी पुल बन रहा है। यह 172 करोड़ की परियोजना है। 6 साल में मात्र केवल 60 करोड़ रुपये मिले हैं। इस्टर्न यू.पी. और नार्दर्न बिहार को जोड़ने के लिए यह एकमात्र पुल है। पैसे के अभाव में 6 साल में 60 करोड़ मिले हैं जबकि 172 करोड़ रुपये की परियोजना है, हम चाहते हैं कि इसके लिए अधिक पैसा मुहैया किया जाए ताकि यह पुल शीघ्र बने। इसके लिए लोगों को बहुत प्रतीक्षा न करनी पड़े। उसी तरह से पटना मजफ्फरपुर से रक्सौल जाने वाली छोटी लाइन को मीटरगेज लाइन को ब्राड गेज में परिवर्तित करने का काम चल रहा है लेकिन यह काम बड़ी धीमी गति से चल रहा है। हम चाहते हैं कि इसके लिए अधिक पैसों का प्रावधान किया जाए ताकि इस काम में तेजी आ सके।

आप जानते हैं कि गंगा नदी बहुत बड़ी नदी है। उत्तरी बिहार और दक्षिण बिहार को जोड़ने के लिए गंगा पर पुल बनाना बहुत जरूरी है। 1984-85 में इसका सर्वे पूरा कर लिया गया था कि पटना और सोनपुर के बीच रेलवे पुल बनाया जाएगा। आज तक उस योजना की स्वीकृति नहीं मिल सकी है। हम चाहते हैं कि इसमें तत्परता की जाए और स्वीकृति दी जाए ताकि उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार सभ्यता, संस्कृति, आचार-विचार और व्यवहार की दृष्टि से आपस में जुड़ सकें। हम समझते हैं कि यह बात लोगों के हित में होगी।

अब ओवर ब्रिज की बात है। हम गया के रहने वाले हैं। ओवरब्रिज बनाना जरूरी है। गया से थोड़ी दूर एक कटारी हिल है उसके बाद ओवरब्रिज है। गया के जतने घने इलाके हैं, भांडियों में गल्ला और तरकारी ले जाने के लिए, चाहे बैलगाड़ी या साइकिल ले जाने के लिए, गुमठा नम्बर एक और गुमठा नम्बर दो पर जा कीमण्ड और मारुण्ड से पार करता है, सड़कों पर लम्बी लाइन लगी रहती है। हम चाहते हैं कि इस पर एक ओवरब्रिज बना दिया जाए ताकि जनता को सुविधा हो सके।

माननीय मंत्री जी रेलवे एक बहुत बड़ा संगठन है। यह बहुत से लोगों का राज-भार भूँझा करता है। आज बहुत सी बातें चल रही हैं सैंड्यूल्ड कास्ट और सैंड्यूल्ड ट्राइव्स की। रेलवे का सुविधाएँ देने के बारे में ख्याल रखा जाना चाहिए। रेल चूँकि आम लोगों की सवारी है, मध्यम और निम्न वर्ग के लोगों की सवारी है। इसीलिए टिकट

बढ़ाने में उसका ख्याल किया जाना चाहिए कि गरीब लोगों को गरीबी न सताये और रेलवे की यात्रा कर सकें, कभी तो बेंचारे रेल देखें क्योंकि आज जब रिमोट एरिया में जाते हैं और रेल के पास आते हैं तो उसको प्रणाम करते हैं कि इतनी तेज चलने वाली कार्न सी सवारी है। हम चाहते हैं कि उस प्रणाम करने वाले आदमी के लिए कुछ ऐसी व्यवस्था की जाए कि वह रेल की सवारी देख से और कहे कि बढ़ते हुए हिन्दुस्तान में, विकसित होते भारत में उसका भी कुछ लाभ हुआ, उसका भी स्वप्न साकार हुआ।

अब मैं थोड़ी बात गाड़ियों के बारे में कहूँ। पटना और दिल्ली के बीच कोई गाड़ी नहीं है। पटना बिहार की राजधानी है... सी लीजिए... और दिल्ली हिन्दुस्तान की राजधानी है। ऐसी कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है जो कैंपिटल टु कैंपिटल खुले और जाए। हम यह चाहते हैं कि किसी ऐसी गाड़ी की व्यवस्था हो जो कैंपिटल टु कैंपिटल ओवर नाइट जनी करे और जाए क्योंकि



गाड़ियाँ हैं वे कहीं न कहीं पटना से ... (व्यवधान) आप सुन लीजिए पहले । पटना चूँकि राजधानी है इसलिए मैं पहले राजधानी की बात करता हूँ कि कॉर्पोरेट टू कॉर्पोरेट जाए । अब मैं गया के बारे में बात कर लूँ । गया में मंत्री जी ने राजधानी एक्सप्रेस रुकवायी, हम उसके लिए तहदिल से अपनी ओर से और गयावासियों की ओर से उनका आभार व्यक्त करते हैं, उनको धन्यवाद देते हैं । हम उनके बड़े आभारी हैं । दूसरी बात, पाँच दिन जो राजधानी जाती थी उसको हेली किया । इसके लिए हम उनके आभारी हैं । लेकिन इसमें बर्थ कहाँ है । आप दो बर्थ्स उसमें ए. सी. में रिजर्व करते हैं, गया के कोटा में लेकिन जो एम.पी. लोग जाते हैं वे कइँ एक है, दर्जनों एम.पी. हैं, कइँ दर्जन विधायक हैं, अगर वे भी चाहेंगे तो उनको सीट नहीं मिलेगी । एक एम.पी. को जो दो सीटें मिलती हैं स्कैंड ए.सी. में, मात्र उसी के लिए हाँ जाएगी फिर और एम.पी.ज क्या करेंगे । इसलिए हम चाहते हैं कि कोटा बढ़ाया जाए और जंक्शन कार का कोटा भी बढ़ाया जाना चाहिए । लोगों की मांग तो यह है कि अगर हो सके तो गया के लिए एक डिब्बा जोड़ दिया जाए तो ज्यादा अच्छा होगा । डीलक्स गाड़ी गया से एक ओवर नाइट गाड़ी है । वह सप्ताह में तीन दिन चलती है । कोई न कोई ऐसी गाड़ी हो जो एक रात की जर्नी से आ सके, जैसे आप पूरी एक्सप्रेस ले जाते हैं, नीलांचल की दो गाड़ियाँ चलती हैं । यहाँ से गाड़ी चलती है पाँच साढ़े पाँच बजे भोर में, वहाँ पहुँचती है रात में बारह बजे तो लोगों को उसको पकड़ने के लिए बड़ी असुविधा का सामना करना पड़ता है । हम चाहते हैं कि इन गाड़ियों का ऐसा परिचालन समय निर्धारित होगा चाहिए कि जो समय पर सुबह चले और सुबह यहाँ पहुँच जाए ताकि लोगों को काम कराने का मौका लगे, दिन बरबाद न हो और एक गाड़ी को पकड़ने के लिए दो रातों का आग्रह करने की आवश्यकता न पड़े । हम चाहते हैं कि इसके बारे में ख्याल किया जाना

चाहिए । मैं आपका बहुत आभारी हूँगा अगर इसके बारे में आप ख्याल कर सकें ।

इसी तरह से एक बात और कहना चाहता हूँ कि रेलवे व्यवसाय की दृष्टि से स्टालों, दुकानों और वेंडरों की बहाली करता है । हम समझते हैं कि गरीब लोगों के बारे में ऐसा ख्याल किया जाना चाहिए कि ये दुकानें शीकर सेक्शन के लोगों को दी जाएँ । यह उत्पादन की बात है, गरीबी रेशा से ऊपर उठने की बात है, रोजी की बात है । इसका ख्याल हम समझते हैं कि वे करेंगे । मैं बहुत आभारी हूँगा । रेलवे की ओर तरक्की होनी चाहिए । इन्हीं शब्दों के साथ आपके माध्यम से इस नियोजन के साथ कि जो कुछ मैंने सुझाव दिये हैं उन पर सरकार गंभीरता से और सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी, मैं माननीय मंत्री जी के द्वारा प्रस्तावित रेलवे बजट का हार्दिक समर्थन करता हूँ । धन्यवाद ।

SHRI TINDIVANAM G. VENKATRAMAN (Tamil Nadu) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I must thank my neighbour who has allowed me to speak though it was his chance to speak. He has asked me to finish my speech as early as possible. I abide by his words.

Sir, this Railway Budget, coming close on the heels of the increase in the prices of essential commodities, sugar, steel, coai, etc., is nothing but crushing the common man. To put it in a nutshell, I can say that the (Railway Budget has not taken into consideration the plight of the common man in the street. The Budget is more for the commercial sector. The Minister is thinking more in terms of money. He is very glad and jubilant when he says, "We have been having a surplus for the past three years." "At whose cost ?". is my question. Are we living in a welfare State or are we in a state of hell ? That is my question, poser, to the Railway Minister.

The Ministry should not view this in terms of profits alone. We are living in a welfare State, where the interests of the public are also to be kept in view.

Apparently in this Budget the hon. Minister has not kept in view the common passenger. Every year we see the hike in Passenger fare. For the last ten years at least hike in this sphere has been taking place and the poor commuter is being fleeced. The reason given by the hon. Minister is that the Plan outlay is to the tune of Rs. 6,500 crores, whereas the Budget support is only Rs. 960 crores. I ask : is it the Railway using public alone which has to bear the brunt ? Why not the Government also bear the brunt ? The Budget support is not even one-fifth. So, the logic for the hike is not a correct one. It is nothing but fleecing the commuters. Starting with the platform tickets. It has been increased by fifty paise. It is now Rs. 2/- per person. Next is the increase in the reservation charges. If it had been for the higher classes, I would not have objected. But the second class passengers have not been spared in this. I don't want to load the House with statistics, because my friends have already given various types of statistics. My point is that the interests of the common man have not been taken care of. The hon. Minister should have spared the second class passengers at least. This increase will naturally bring down the amount of traffic. As some hon. Member has suggested some conspiracy has been going on to help the road transporters. Those people have infiltrated into the Railway Department. This hike has been effected mainly to help the road transporters. With this hike the traffic on road will increase. On the one hand, the poor man is affected by the increase in the passenger fare, and on the other, immediately after the Railway Budget, prices are increased by the General Budget. The common man finds himself between the frying pan and the fire. He cannot go this way or that way. He is in a very pathetic condition now. He cannot now dream of going a few miles by railway, which was earlier considered a common man's mode of transport. It is now a transport for those who have a heavy purse.

Sir, my hon. friend said that the common man's mode of transport is the bullock-cart. But we are not living in

the bullock-cart days. Now we are living in modern days.

Mankind is going to the moon and the sun also.

SHRI SARADA MOHANTY: The sun also?

SHRI TINDIVANAM G. VENKATRAMAN : Why not to the sun, when we have gone to the moon ?

What is the total amount they are getting through the passenger fare hike and the freight hike? We can say that just like Shylock wanted to have his pound of flesh, this Railway Budget also wants to have its pound of flesh from the common man. The hike in the prices of essential commodities is taking half of his life; the Railway Budget is taking the rest of his life. That is how we can describe it.

What is its impact ? The wholesale price index rose by 0.4 per cent, wheat and sugar went up by 15 naye paise per kg. and 20 naye paise per kg. respectively. High speed diesel went up by 13.8 per cent and kerosene by 3.27 per cent, iron and steel by Rs. 97 per tonne. Coal will cost us more by Rs. 33 per tonne. Naturally, the hike in freight charges will raise the prices of all the commodities which I have described.

Sir, from the freight charges alone, they will net about Rs. 1,417 crores and from the passenger fare hike, they will get Rs. 431 crores, totalling to Rs. 1,848 crores. It is going to be a surplus one. This steep hike in the freight charges and the passenger fares will certainly have an inflationary impact.

The economy is passing through a recession and that has aggravated our problems. It is having a serious impact on the economy of our country.

So far as the improvement in the Railway services are concerned, I humbly submit that it is nothing but stale. There are no innovative ideas or major proposals in this Budget. It has failed to take into consideration the economic liberalisation

of the Government. I do not know how the Railway Minister has lost sight of it. The industrial production will have a setback due to the hike in the freight charges. The Special Insurance Scheme, of course, is a laudable one. At the same time, that alone will not solve the problem of the commuters. The other day in this House I had put a question to the Railway Minister. "What are the latest and new—found theories worked out by the Railways to avoid the train accidents ?" The Railway Minister replied, "If the hon. Member suggests any measure, I would try to incorporate it." Sir, I would like to say that accidents are taking place at the same spot, on the same route for six or seven titties. Nobody can deny it. That is the repeated history of the Railways. That cannot be refuted; and it is a fact. Therefore, accidents should be avoided and necessary steps should be taken in this direction.

Sir, the Fifth Plan Budgetary support of 75 per cent to the Railway Plan has gradually been brought down to 42 per cent. Where is 75 and where is 42 ? Every year, it is going down. Even in the Eighth Plan, what is going to befall us in the future also ? We are put on notice saying, "Do not think that there will be a good day You will be facing only the doomsday." Only the doomsday is nearing. The Eighth Plan says that the Budgetary proposal is 42 per cent. From 75 per cent, it has dwindled to 42 per cent. The aim of the Eighth Plan. I would like to submit, is only at the IMF structural adjustment and package. That is what I feel. Therefore, we are only in the clutches of the IMF. This has been reduced from 16 per cent in the annual plan for 1992-93 to a new low of 14.7 per cent in the plan for the year 1993-94.

Sir, much is said about this Uni-Gauge System. I am totally against it. And I Want to put my condemnation on record. It is nothing but denying employment to a number of people. When people are starving without food, what is the point in just obliging some politicians who say, 'You bring a broad gauge lino to my

native place or see that the train is stopped" or something like that? You must lay new lines. What is the point in breaking this old metre-gauge and bringing in uni-gauge and all that ? The entire length and breadth of India should be connected by railway lines. That will provide more work for labourers and the working class will be benefited and to a certain extent, you can reduce the poverty of the poor people. This Uni-Gauge System is not an answer to the problem. After all, in repairing a line or modifying a line or changing a line from metre-gauge to broad—gauge, the employment potential, the number of labour and the expenditure on poor people involved are not much comparatively. On the face of it, this Uni-Gauge System may look to be a very good thing and to be improving the railways. But, in fact, it is not so.

Coming to the State of Tamil Nadu, the Railways have got a Metropolitan Transport Project. In Madras City, they have got the Madras Beach-Luz Rapid Transit System. It was estimated to be finished by 16-9-91. That is given in the Railway Budget Explanatory Memorandum at page 41. This particular project, namely, the Madras Beach-Luz Rapid Transit System must have come into operation on 16-9-91. Sir, the latest amount estimated is Rs. 108.21 crores. Up to 1992-93, the amount spent was only Rs. 8853 crores. In 1993-94, only Rs. 19.00 crores has been spent. Yet, Rs. 68 crores has to be spent. When are they going to allot it ? The financial year is over now. Therefore, your probable date of opening this line, that is 16-9-91, is nowhere. As, I have already stated, the Eighth Plan is also facing the doomsday. If you see the Madras project site, it is something like a dilapidated structure.

It is located in the midst of city. Therefore, at this juncture. I would like to request the Railway Minister that this project should somehow be completed, at least, by the year 1994. This project was supposed to be completed by 1991, as was decided in the beginning. It has already been delayed by two years,

Kindly try to complete it as early as possible. Then there is Madras-Kanyakumari line on which a proposal has been pending for the last so many years. I draw the attention of the Railway Minister to this line also. I condemn the passenger fare rise which has affected the commuters as well as the movement of goods and I would appeal to the Railway Minister to slash the passenger and freight fare hike to the extent possible so that the burden on the common man is reduced. Thank you, Vice-Chairman Sir

**श्री छोटे भाई पटेल :** मैं सन् 1993-94 के रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। आज बड़ी ख़शी की बात है कि गत साल जब मैंने रेलवे बजट पर काफी कलह कहा तो हमारी आफिशियल गैलरी में रेलवे मंत्रालय के टोप आफिशियल्स, जिन्हें फ्रीम कहते हैं, नहीं थे, मेरी जानकारी के मतलबिक और आज यहां हैं इसलिए मैंने ख़शी है। अगर हमारे आदरणीय मिनिस्टर फोर रेलवे शरीफ साहब यहां होते तो और भी ज्यादा ख़शी होती और इसलिए होती क्योंकि हमारे मिनिस्टर फोर रेलवे जो हैं वह गार्डियन फिलोसफी वाले हैं। वास्तव में गार्डियन फिलोसफी वाले बहुत शरीफ होते हैं और शरीफ होने के नाते उन्होंने जो रेलवे बजट देश के सामने, इस सदन के सामने पेश किया है, इसकी मैं सराहना करना हूँ।

लघुसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे का एक लैंग्वेज इतिहास हमारे देश में है। इस इतिहास में एक पन्ना और मैं जोखना चाहता हूँ, तो इना नहीं चाहता। उप संघ के सहयोग से, साथ ही सरकार के सहयोग से हम रेल मंत्रालय को काफी मजबूत कर सकते हैं और वही प्रयास मेरा होगा। आज आकस्मिक बोलने का मौका मिला है। इसलिए मैं कुछ ज्यादा बातें नहीं करना चाहेगा। वन्ती तक, अगर मैं हमारे रेलवे के गौरवपूर्ण इतिहास को अवश्य टोहरना चाहेगा। हमारे रेलवे का जो नेटवर्क है वह सारे देश में काफी फैला हुआ है। यहां 62,000 किलोमीटर से ज्यादा रेलवे की इमारती पटरियाँ हैं और 7000 से ज्यादा हमारे रेलवे स्टेशन हैं। राजधानी करोड़ों पैमेंटर और लाखों टन बल्क रेलवे के द्वारा देश के एक कोने से

दूसरे कोने तक जाता है। इस तरह यह देश की सेवा करता है। इस सेवा के नाते रेलवे की प्रणाली को, सिस्टम को, नेटवर्क को मैं सलाम करता हूँ। सर, अभी-अभी 8वीं पंचवर्षीय योजना में जो कॉकण रेलवे का एक बड़ा हिस्सा है, यह रेलवे लाइन जो डाली जा रही है करीबन 1,786 करोड़ रुपये की, जो बम्बई से मंगलूर तक की करीब 760 किलोमीटर की पटरी बिछाई जा रही है, इसमें से एक छोटे से हिस्से—उड़ीपी-मंगलूर तक—का अभी 20 तारीख को हमारे आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने, हमारे रेल मंत्री जी के साथ उद्घाटन किया, यह हमारे देश के लिए बड़ी अच्छी बात है। सर, 8वीं पंचवर्षीय योजना में हमारे लिए रेलवे तंत्र में जो गेज कन्वर्जन करना बहुत जरूरी था, वह 6 हजार किलोमीटर तक हम करने जा रहे हैं 1997 तक। इसमें से काफी कुछ हमने मार्च, 1993 तक कर दिया है। सर, 8वीं पंचवर्षीय योजना में जो सात स्ट्रैटेजीस और आब्जेक्टिव्स दिखाए गए हैं, वे भी बहुत सराहनीय हैं, इस बारे में कोई शक नहीं है और बीच में कहीं प्वाइंट्स ऐसे हैं जो हाई लाइट करने जैसे हैं, जिन्हें कि आज इतनी लाइट में हाइ लाइट करना नहीं चाहूंगा क्योंकि समय के पाबंदी के कारण मैं इन्हें थोड़ा छोड़ रहा हूँ। लेकिन काफी ठोस कदम इस बजट में रेल मंत्री जी ने उठाए हैं। सर, बजट में काफी सालों तक हमें बजटरी सपोर्ट मिलता था, अगर इस साल हमें सिर्फ 14 प्रतिशत बजटरी सपोर्ट मिला है। 75 प्रतिशत जो है, वह हमारे रेलवे मंत्रालय के इन्टरनल रिसोर्सिज के जरिए देश का डेवलपमेंट करना है। सर, चौथी पंचवर्षीय योजना के बाद जो 6 परसेन्ट रेलवे आउट-ले में हमें मिलता है, यह चौथी योजना से आज तक वही चल रहा, इसमें कोई बढ़ोत्तरी नहीं हुई है। तो इतने कम संसाधनों से, इतने कम रिसोर्सिज से अपने देश की इतनी बड़ी मांगों को हम कैसे पूरा कर सकते हैं? एक बड़े कुटुम्ब में सिर्फ एक ही व्यक्ति आमवनी लाता हो, मान लीजिए पांच हजार लाता है, तो उस फॉर्मली को सूचारू रूप से चलाना बड़ी मुश्किल बात है। सर, इतने कम संसाधनों

से अच्छी तरह से हमारी नाथ को, एक घर को, एक फौमिली को चलाने की कोशिश इस साल की गई है, जो मैं आपके सामने रख रहा हूँ। इसलिए रेलवे ने कुछ बाराइंग के लिए कुछ सिस्टम देश के सामने रखा है, जो मुझे लगता है कि वह फण्ड के लिए एंटर-रिक्टिव नहीं है, इस बाराइंग के लिए हमें सीरियसली सोचना चाहिए ताकि कुछ लोग और हमारे सामने आएँ और हमें ज्यादा पैसा दें। दूसरी बात जो फेयर एंड फ्रेट में बढ़ोतरी की गई है, करीबन् 1,848 करोड़ तक, इससे इनफ्लेशनरी भी बढ़ सकता है और जनरल जो आइटम हैं पब्लिक के लिए, उन पर भी ज्यादा बर्धन पड़ सकता है। तो मैं यह कहना चाहूँगा कि इसके लिए जो रिजल रेमेंडीज होती हैं उसके बारे में रेलवे मंत्रालय को सोचना चाहिए, ताकि हम हर साल लोगों पर दिन-प्रतिदिन पैसेजर्स पर और गूड्स के लिए ज्यादा से ज्यादा कर डाल रहे हैं, इसमें से हमें थोड़ी सी सुविधा और राहत मिल सकती है। तो इतने कम संसाधनों से रेलवे को डवलप करना बड़ा मुश्किल बात है, फिर भी रेलवे मंत्रालय की फिंगर्स को देखकर मैं कहना चाहूँगा कि इसका ग्रेस रिसीट 19 हजार 21 करोड़ है, 15 हजार 155 करोड़ एक्सपेंसेज है और नेट रेवेन्यू 3448 है और डिबिटेंड जो गवर्नमेंट को पैमेंट करना पड़ता है, वह 1253 करोड़ को छोड़कर सर्प्लस 2195 करोड़ हमें बचता है। सर, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहूँगा कि इसमें भी जो कैपिटल फंड है, वह अहम बात है। वह 1960 करोड़ कैपिटल फंड रखा गया है जिससे फ्यूचर में हम कुछ खरीदना चाहें, कुछ बढ़ाना चाहें, कुछ डवलप करना चाहें तो इस कैपिटल फंड से हम कुछ कर सकते हैं। यह इस साल रेलवे मंत्रालय द्वारा बजट में अच्छा प्रावधान किया गया है। सर, यह हमारा रेलवे मंत्रालय जो है, वह कम्युनिकेशन के लिए बहुत अच्छा मीडिया है, जिसके तहत हम देश के कोने-कोने में पहुँच सकते हैं। इसकी जो रेस्पॉन्सिबिलिटी है, वह काफी बड़ी है। इसलिए मैं ऐसी बात नहीं कहना चाहूँगा जो प्रोत्साहित करने के बजाय कुछ उसको रुद्धता पहुँचे।

लौकिक जो ठोस बात है, वहम बात है, वह मैं जरूर कहना चाहूँगा जिसमें मुझे आपसित लगती है और इसमें कुछ करने के लिए हमें सोचना चाहिए। मेरे कई साथियों ने कहा कि गाड़ियाँ बहुत धीमी गति से, धीरे से चल रही हैं। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री जी से पछना चाहूँगा कि 17 मार्च को जो रिप्लाइ दिया गया—  
इन्फ्रैक्शन के लिए, अपग्रेडेशन के लिए, इलेक्ट्रिफिकेशन के लिए, माडर्न टेक्नोलॉजी के लिए, तो इसमें भी जो छोटी-छोटी बातें हैं, इसमें भी काफी टाइम लग सकता है। अगर जो छोटी-छोटी बातें हैं, कंटीन्युस टैक सर्किट जो है, जिस वजह से हम ट्रेन का समय कम कर सकते हैं। स्टेशन के बीच ब्लॉक सिस्टम बनाकर हम ट्रेन का समय कम कर सकते हैं। कल लीवर फ्रेम लगाकर हम क्राइंग एंड प्रिसिडेंस जो आगने-गमने की और सेम डायरेक्शन की जाने की ट्रेन के बारे में भी हम कुछ टाइम कम कर सकते हैं। जो सिंगल लाइन टैक है, हममें टॉकिन ब्रेस इन्टरमेंट प्रोवाइड करने से हम वन लाइन में ट्रेन भेज सकते हैं। ताकि मध्य हम कम कर सकते हैं। इमरिला जो छोटी-छोटी ट्रेनें हैं, वह इम्प्लीमेंट करने में मुझे लगता है कि हम लीग टर्म में पैमेंट्स को कल सुविधा दे सकते हैं, वरना पैसेजर्स को असेनीगेज हम बहुत कम देते हैं, सिर्फ वन परसेंट, जो ज्यादा देना चाहिए। उप-सभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं सरकार से लार्ज कर रहा हूँ कि कम से कम लार्ज-ट्रिज का जो सिर्फ एक परसेंट है, तो इसमें कुछ बढ़ोतरी की जाए, क्योंकि हमारी पैसेजर्स की जो आमदनी है, वह 4648 करोड़ है। इसमें से सिर्फ 50 करोड़ हम पैमेंट्स एम्प्लिफिकेशन पर खर्च करते हैं। तो मुझे लगता है, मुझे तो रेलवे एक्ट की जानकारी नहीं है मगर इसके बारे में हमें काबल लास सोचना चाहिए। सर, मैं आपके माध्यम से एक सभाष्य यहां आपके सामने रख रहा हूँ कि रेलवे बसेज रोजस की जो बात है, जिसमें हर साल हम रॉड मवमेंट से जो गूड्स, जो माल है वह ज्यादा होते हैं। पहले जो रेलवे मूवमेंट से हम 65 प्रतिशत

ले जाते थे, अब वह 52 प्रतिशत हो गया है। मैं 1987 की बात कर रहा हूँ और रॉड भूखण्ड 35 से 48 परसेंट हो गया है। तो धीरे-धीरे फ्रेट ट्रैफिक का जो परसेन्टेज है, इसमें ज्यादा डिफरेंस हो रहा है। इसलिए हमें इसके बारे में ठोस कदम उठाने चाहिए ताकि हम रेल के जरिए लोगों को सही समय पर, सही ढंग से माल पहुंचा सकें।

इसके लिए मुझे लगता है कि हमें कम्प्यूटराइजेशन आफ फ्रेट अपरेशन करना चाहिए ताकि हमें मालूम हो जाए कि माल कहां तक पहुंचा है, क्या कर्मियां हैं, क्या समस्याएं हैं, क्या प्रॉब्लम है। दूसरा कन्टेनराइजेशन करना चाहिए जो कन्टेनर्स में माल भरकर, पैक करके सीधा हम डाल सकते हैं ताकि सेफ्टी से माल पहुंचा सके। इससे हमारी रेल भूखण्ड भी बढ़ सकती है। इस बारे में रेलवे मंत्रालय से सोचने के लिए मैं रिक्वेस्ट कर रहा हूँ।

सर, अभी जो बजट में किराया बढ़ाया गया है फ्रेट रेट्स, इसमें मेरा एक सुझाव है कि जो ग्रंथ है, इसमें पल्सेज है, शुगर है, जीजल है, जो पहले एक्जम्पशन दिया गया था, पहले की जो पालिसी थी, यह पालिसी जारी रखनी चाहिए ताकि लोगों पर इस फ्रेट की वजह से जो बोझ बढ़ गया है, वे उससे मुक्त हो सकें। मैं बिल को सपोर्ट तो कर ही रहा हूँ। इसमें जो आपत्तियां हैं, उनको मैं सामने रख रहा हूँ जिनके बारे में सरकार सोचेगी और मुझे विश्वास है कि सरकार सही कदम उठा रही है और जितनी बात गही लगेगी, उसको वह स्वीकार करेगी और देश इसका स्वागत करेगा। मेरे मेरा सुझाव है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) :** आप ज्यादा सुझाव देंगे तो आपके दिल के जो दूसरे लोग हैं यह सुझाव नहीं दे पाएंगे।

**श्री छोटेभाई पटेल :** अब मैं परफॉर्मेंस के बारे में कहना चाहता हूँ। जो हमारा डिरेलमेंट बार-बार हुआ है, इसमें हर

साल 365 दिन तो नहीं होता है लेकिन 90 प्रतिशत जो डिरेलमेंट होता है, इसमें 70 प्रतिशत ह्यूमन गलती से, मानवीय गलती से एक्सीडेंट होता है। तो कुछ ट्रैनिंग देकर इस में कुछ रिगोवेशन करके माडर्न टेक्नालाजी, हाई टेक्नालाजी लेकर इसके लिए ठोस कदम उठाना चाहिए ताकि एक्सीडेंट्स का परसेन्टेज कम कर सकें वरना रेलवे की परफॉर्मेंस के बारे में मैं थोड़ा चिंतित हूँ। लेकिन जो 17 मार्च को रिप्लाइ दिया गया है आठवीं योजना में जो इक्विमेंटेशन हां पाएगा तो मुझे लगता है कि इससे काफी सुविधा पैसंजर्स को मिल पाएगी। . . . . (समय की घटी)

इस के बाद हमारी स्टेट के लिए, राउथ गुजरात के लिए जो बातें हैं वह मैं आपके जरिए सरकार के सामने रखना चाहता हूँ। समय की वजह से मैं लम्बी बात नहीं करूंगा मगर जो आवश्यक बातें हैं वह मैं आपके सामने रख रहा हूँ।

Construction of station building at Hansa-pore Flag station at Level Cross Gate No. 124 between Navsari and Vedchha with general amenities to the travelling passengers viz., urinals, benches, roof-sheds etc. and connecting roads from the platform.

1992-93 के बजट के समय भी मैंने यह बात कही थी। जो 1990-91 में एक स्टेशनों सेक्शन हुआ है उस के बारे में मैं सरकार से रिक्वेस्ट कर रहा हूँ।

Conversion of gauge between Billimora and Waghai. The present metre gauge line should be converted into broad gauge and the track should be connected with Nasik on city railway to develop the tribal area. A flyover connecting east and west at Navsari should be constructed as early as possible for road traffic keeping in view the area developing at the railway crossing in the South of Navsari. Introduction of EMU rakes between Virar-Bulsar, Bulsar-Baroda and Baroda-Ahmedabad since the area is developing fast and the present setup is not in a position to cater to cum-muters. Highway No. 8 is the most bus

road in Asia. Same is the case with GT road. For many years I have been demanding that there should be an electrical multiple unit track in Eastern Railway. There should be provision for retiring rooms at Navsari because of heavy passenger train so that visitors who go there would be able to avail themselves of this facility. A foot-over bridge should be constructed at Navsari railway station on the south side of the platform for use of commuters. Provision for an overbridge for vehicles may be provided as the traffic there is held up for long hours and causes great misery to travellers. In this connection it may be pointed out that the way to the tourist centre at Umibhrat-Vansi-Borsi port passes through the Maroli station. Introduction of new trains. There should be a shuttle train between Surat-Umibergaon; a shuttle train between Surat-Ukai-Songadh; Inter-city train between Surat-Bombay Central; Commuters train between Vapi and Bharuch. Sir, Vapi and Bharuch are big industrial towns in Asia. There is a huge demand. My request is, please provide commuters train between Vapi and Bharuch. A coastal railway line between Hajira-Surat and Valsad should be constructed. Provision for double section between Udhna and Faldani should be made because of heavy traffic. Electrification, and OHE facility should be provided on TV section. Construction of station building on platform No. 1 of Navsari has to be taken up because the building is very old. The new building should be provided with latest amenities to passengers.

बांद्रा स्टेशन जो अभी-अभी शुरू हुआ है वहाँ काफी सुविधा होती है आप भी वहाँ से आ रहे हैं। तो मैं आपके माध्यम से एक रिक्वेस्ट सरकार से कर रहा हूँ कि सभी ट्रेनें जो अंधेरी रुकेंगी तो सभी पैसengerों को ज्यादा सुविधा मिल सकती है। क्योंकि अंधेरी से एयरपोर्ट जाने और चारों तरफ जाने की काफी सुविधा मिल सकती है। तो मेरी प्रार्थना है कि अंधेरी स्टेशन पर और बांद्रा स्टेशन पर सभी ट्रेनें रुकें। अब मैं गुजरात के बारे में कहना चाहता हूँ।

1. Creation of new Railway Division at Ahmedabad/Gandhi Nagar. 2. Rajkot Veraval Broad-gauge work. 3. Modassa-Kapadvanj Railway line work. 4. Electrical multiple unit racks. 5. Reservation quota of different trains at Navsari Railway Station, particularly, Surat and Howrah as there are many workers from Navsari. 6. Extension of trains in South Gujarat. 7. Amenities to passengers at Navsari and other stations. 8. New trains, which I have already mentioned. 9. Some major problems and difficulties in AC Express 53, 54, 25/26, up and down. 10. Some problems and difficulties of Surat railway Station. II. Insufficient railway bogies for salt, so far as Saurashtra is concerned. 12. Some problems and difficulties in Western and Delux Express 2925/26. 13. Extra gate-men for different gates. 14. Footway at bridge No. 372 of Western Railway, locked between Amalsana and Dilimura. 15. Batear Nasik new railway line. 16. Gujaratees are getting coal irregularly due to shortages of racks.

THE VICECHAIRMAN (SHRI MD. SALIM) : Please conclude. You can write the the Minister giving all these good suggestions.

श्री छांदू भाई पटेल : जैसा मैंने शुरू में आपसे कहा था रेल बजट जो आपने रखा उसका मैं स्वागत करता हूँ और समर्थन करता हूँ और वांछा करता हूँ रेल मंत्रालय की ओर से जो मांगें हैं देश के लिए उसमें खुद के जो संसाधन हैं, रिसोर्सेज हैं उसका ज्यादा से ज्यादा इस्तेमाल करके ये मांगें पूरी की जाएँगी। धन्यवाद।

SHRI SARADA MOHANTY : Sir, I think we will have to sit up to 10 o' clock. If that is so, I request the Railway Minister to make arrangements for dinner.

SHRI MENTAY PADMANAHAM (Andhra Pradesh) : Before you call the other speakers, I would like to know as to how long we are going to sit. My question is, are we sitting beyond 6 o' clock until all the Members have spoken ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD SALIM) : We normally sit up to 8 o'clock and beyond.

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM : Today, we are not normal because we have come back from our constituencies only today. Therefore, adjourn the House after 6 o'clock.

**श्री महेन्द्र सिंह साठर (हरियाणा) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, बड़ी अजीब विडम्बना है कि हलिंग पार्टी के कई काबिल मंत्रियों को सुना तो उन्होंने कहा कि इस रेलवे के महकमे में कुछ भी ठीक नहीं है। ट्रेन के डिब्बों से लेकर प्लेटफार्म तक न सफाई है, न ही ट्रेन वक़्त पर जाती है, एक्सीडेंट बहुत हो रहे हैं और यह भी कहा कि किराया भाड़ा, माल भाड़ा बढ़ाने से गरीबों के ऊपर बोझ लाद दिया गया है और आखिर में कहते हैं कि मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ और बँठ जाते हैं। मैं हैरान होता हूँ कि कैसे अजीब विडम्बना है। इतनी क्या पाबन्दी है कि सच्चाई बोलते हुए भी इतने मोरल गेट्स इनमें नहीं है कि कह सकें मैं इस बजट का विरोध करता हूँ।

**श्री संघ प्रिय गौतम :** इसलिए नहीं कह सकते, एक कहावत है :

नाऊ के रं नाऊ के तोय गही गांव में रहनों,

और ऊंठ बिलइया ले गई तो हांजू हांजू कहतों।

**श्री महेन्द्र सिंह साठर :** सर, जब हम छोटे थे तो ट्रेन की तरफ भाग करते थे, ट्रेन देखने का बड़ा शौक हुआ करता था और कहते थे कि धर दे पैसा चल कलकत्ता। अब गाँव कलकत्ता जाने के लिए दो सौ रुपये का टिकट लेना पड़ता है। इतना महंगा टिकट हो गया है और मैं समझता हूँ कि जिनका बोझ लादा गया है वह गरीब आदमी पर लादा गया है, मिडिल क्लास आदमी पर लादा गया है। यह गरीबों की सवारी है। बड़े और अमीर लोग तो हवाई जहाज से एयर

कण्डिशन कारों में सफर करते हैं। आम आदमी, देहात का आदमी, शहर का मजदूर और छोटा मिडिल क्लास का आदमी तो रेल से ही सफर करता है। जो यह बोझ उस पर लादा गया है इस सबके ऊपर 10-12 परसेंट किराया बढ़ाया गया है। जैसा मर काबिल दास्त ने कहा कि इस 10-12 परसेंट का 5 परसेंट भी लोगों के लिए सहूलियत देने के लिए खर्च किया जाता तो भी अच्छा होता, लोगों का सफर अच्छा होता। तब तो हम मानते कि सरकार रेलों का जो फायदा कर रही है उसके लिए उसको पैसे की जरूरत है। लेकिन हमारी रेलों की इतनी दयनीय दशा है कि कुछ नहीं कहा जा सकता। प्लेटफार्म टिकट पहले डेढ़ रुपये का था अब वह दो रुपये कर दिया गया है। आप किसी प्लेटफार्म पर जाइए वहाँ पर किसी को छोड़ने या रिसीव करने के लिए खड़े हो जाइए तो आप देखेंगे कि जब रेल चली जाती है तो प्लेटफार्म पर इतनी गंदगी होती है कि पाँच मिनट भी खड़ा नहीं हुआ जाता है। बाहर टूरिस्ट लोग भी हमारे देश में आते हैं। वे क्या इम्प्रेशन लेकर आते होंगे। यदि बम्बई जाएं तो बम्बई जाते-जाते ट्रेन आहिस्ता होने लगती है तो क्या सीन देखने को मिलता है यह किसी से छिपा हुआ नहीं है। झुग्गी-झोपड़ियाँ, सड़ा हुआ पानी और बदबूदार लैंड्रिन, गंदे लोग और गंदे बच्चे दिखाई देते हैं। यह चिन्ना दृश्य देखने को मिलता है। आप कहते हैं कि रेलवे ने बहुत तरक्की की है और सराहनीय काम किया है। मैं यह कहना चाहूँगा कि जो लोग ईमानदारी के साथ टिकट लेकर सफर करते हैं उनको परेशान किया जाता है। जो लोग विदआउट रिजर्वेशन के और विदआउट टिकट के सफर करते हैं उनको टी. टी. कुछ नहीं करते हैं। वे लोग उनका स्थान करते हैं। मुझे इस संबंध में एक किस्सा याद आता है। एक बूजुर्ग अपनी पड़ोसी के कपड़े लेकर बनारस जा रहे थे और उन्होंने टिकट खरीद लिया था। ट्रेन जब कुछ आगे बढ़ी तो दो टी. टी. आपस में बात कर रहे थे कि यह आदमी अनपढ़ लगता है, इससे कुछ मजाक करना चाहिए और इसको परेशान करना चाहिए। वे उस



बाबा के पास पहुँचे और कहने लगे कि बाबा टिकट दिखाओ। बाबा ने टिकट दिखा दिया। टिकट बनारस तक का था। वे कहने लगे कि बाबा यह तो जनाना टिकट है, तुम इस पर कैसे सफर कर रहे हो। तुम्हें दुबारा टिकट लेना पड़ेगा। उस बुजुर्ग के पास पैसे भी नहीं थे। फिर वे आस-पास के लोगों के कहने पर कहने लगे कि हम तो तुम्हें छोड़ देंगे, लेकिन आगे हाँशियार रहना। आगे के स्टेशन पर हमारी जिम्मेवारी नहीं होगी। वहाँ पर दूसरा टी. टी. होगा। वे टी. टी. वहाँ पर उतर गए। पाँच-छः स्टेशनों के बाद दूसरा टी. टी. आ गया तो उस बुजुर्ग ने सोचा कि पैसे तो मरे पस हैं नहीं, इसलिए बाध रूप में जाकर उसने अपनी लड़की का लहंगा और दुपट्टा ओढ़ लिया और उकड़ू होकर बैठ गया। जब टी. टी. आया तो कहने लगा कि माई टिकट दिखाओ। माई ने इतना बड़ा हाथ दिखाकर टिकट दिखा दिया। टी. टी. कहने लगा कि माई तुम इस टिकट पर कैसे सफर कर रही हो, यह तो मर्दाना टिकट है और यह कानून के खिलाफ है। बुजुर्ग बड़ा परेशान हुआ उसने बर्का और दुपट्टा हटा कर अपनी सफेद बड़ी-बड़ी मूछें दिखाकर कहा कि टी. टी. साहब था तो मैं भी मर्दा हूँ, लेकिन इस टिकट ने मंत्री जति खराब कर दी।

आज जो लोग टिकट लेकर सफर करते हैं उनकी खड़ा रहना पड़ता है और जो वर्ग टिकट की सुविधा चढ़ती है, वे रेलवे मूलाजिमों को पैसा देकर बड़े आराम से सोकर चलते हैं। महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि यह जो बोझ डाला गया, इसको बचाया जा सकता था। जो लोग वर्ग टिकट के सफर करते हैं उनका कितना मँगनीट्यूट है।

मंत्री महोदय से मैंने एक सवाल पूछा कि हमें बताया जाए कि दो सालों में कितने विदेशाउट टिकट ट्रेवेलिंग करते हुए पकड़े गए, तो उत्तर था कि 1990-91 और 1991-92 में 80.40 लाख पर्सन्स वर डिटेक्टेड ट्रेवेलिंग विदेशाउट टिकट्स। ये तो वाइस-चेयरमैन साहब वे लोग हैं जो पकड़े

गए। कितने लोग ऐसे होंगे जो वर्ग टिकट सफर करते हैं। इन 80 लाख लोगों से जो पैसा सरकार को मिला, वह 2862 लाख रुपये इनसे जर्मनी का वसूल किया गया। लेकिन अगर वर्ग टिकट चलने वाले जो लोग हैं उनको रोका जाए तो आपको यह किराया बढ़ाने की जरूरत ही नहीं है। लेकिन रेलवे की एफिसियेंसी का क्या कहें। रेलवे महकमे के बारे में ही मैंने एक सवाल पूछा था कि जो चेन खींचकर लोग गाड़ी रोकते हैं और फिर उतर जाते हैं, तो इसकी संख्या दो सालों में कितनी थी। 1990-91 और 1991-92 में 6.62 लाख इन्सीडेंट्स हुए। यह साढ़े छः लाख के करीब इन्सीडेंट्स हुए, जिनमें चेन खींची गयी और ट्रेन को रोका गया। मैंने उनसे पूछा कि इसमें से कितने पकड़े गए, सेंट्रल, ईस्टर्न और नार्थन को सब मिलाकर, तो बताया गया कि कुल 4135 कैसज पकड़े गए। साढ़े लाख में से इतने कैसज पकड़े गए। दिस इज दि एफिसियेंसी आफ रेलवे डिपार्टमेंट।

मंत्री महोदय यह है सर कि कानून से डिपार्टमेंट में रेलवे ने तरक्की की। अभी यहाँ पर कहा जा रहा था कि अंग्रेजों के वक़्त में इतने हजार मील रेल पट्टी बिछायी गयी और एक मील हर राज्य रेल बिछायी जाती थी। मैं सरकार से पूछना चाहता हूँ कि यह 45 साल आपकी भी हो गए, आपने कुल कितना पर डे के हिसाब से, पर मंथ के हिसाब से, कितनी रेल लाइन बिछायी? कितनी आपने तरक्की की? आज आप किसी भी क्रासिंग पर चले जाएँ, वाइस-चेयरमैन सर, मैं बहुत इम्पोर्टेंट बात करने जा रहा हूँ, किसी भी क्रासिंग, जो अनमंड क्रासिंग है उनकी तो बात छोड़ दीजिए, वहाँ तो कितने ही एक्सीडेंट्स होते हैं लेकिन जो मैन क्रासिंग है उनके ऊपर कितने ओवर-ब्रिज हैं, कितने अंडर ब्रिज हैं, कितने अंडर ब्रिज इन लोगों ने बनाए हैं और कितने एक्सीडेंट्स वहाँ पर होते हैं? कितने लोग मैन आर इन क्रासिंग पर वेस्ट होते हैं और कितना गाड़ियों का तेल खर्च होता है। इस बात का आप अंदाजा लगा सकते कि वह

General Discussion

कितना बढ़ रहा है। फाटक टूट जाते हैं, जिनको जल्दी हर्ती है वे ऐसा करते हैं, लेकिन सरकार इसके बारे में कुछ नहीं कर रही है। मैं समझता हूँ कि इतना बड़ा नुकसान जो ओवर-बिज न बनाकर होता है, जो अंडर-बिज न बनाकर होता है—ओवर-बिज पर ज्यादा खर्चा होता है तो अंडर-बिज बचाएँ। अंडर-बिज पर कम खर्चा होता है इसको जर्मन सिस्टम कहते हैं। इसमें कम खर्च पर लोगों को सहूलियत मिल जाती है। यह जो क्रासिंग्स पर घंटों-घंटों खड़े होना पड़ता है, एक्सीडेंट्स में जो लोग मरते हैं, यह जो परेशानी है इससे बचा जा सकता है। लेकिन सरकार क्या कर रही है। ओवर-बिज बनाने के लिए अभी मेरे पास जायसवाल जी बैठे हैं, ये मुझे बोले कि मेरी भी सिफारिश कर दें कि लखनऊ के पास बारा-बंकी जो कि दिल्ली गृहवाटी में पर है, कड़ सालों से वहाँ ओवर-बिज की मांग चल रही है, सहोदावाद में। लेकिन किसी को तकलीफ ही नहीं है किसी बात की। इस तरफ आपका ध्यान जाना पड़ेगा। आपने किधर तरक्की की? वाइस-चेयरमैन साहब माल गाड़ियाँ चलती हैं। जब माल-गाड़ी अपने डिस्टिन्शन पर, अपनी मंजिल पर पहुँचती है कि किसी का भी माल, जो वह रिसीव करता है उसको उसका परा वजन नहीं मिलता।

हमेशा मालगाड़ी में चोरी होती है। हास तौर से ऐसा माल जो कि खराब हो सकता है, जो खाने का माल है, पेरिशेबल आइटम है, उनके लिए तो टाइम बाउन्ड ट्रेन्स को चलाना चाहिए। मैं आपको अपने तजरुबे की बात बताता हूँ। हम कलकत्ता से स्पेशल आल् का बीज मंगाते हैं। पोटेटो सीड अब भी कलकत्ता से आता है। यह जलिलों में बक हो जाता है। जब यह सीड करनाल या दिल्ली पहुँचता है तो इसमें बदल उठ जाती है, मड जाता है। हमारा पैसा भी गया और सीड भी गया। इस किस्म की जो पेरिशेबल आइटम्स हैं, मझे तो बड़ा कम्प्लेस इस बात का है कि इन्होंने खाने की चीजों पर जो छूट दे रखी थी वह भी वापिस

ले ली है। मैं समझता हूँ आखिर यह किस पर बोझ पड़ेगा? डीजल पर आपने जो एग्जेंप्शन दे रखी थी वह भी वापिस ले ली। यह बोझ किस पर पड़ेगा? मैं सरकार से यह अपील करना चाहूँगा कि कम से कम आप गरीब आदमी को तो वरदान दें। ट्रेन्स में यात्री सुविधाओं की बात मैं अभी कर रहा था। जब आप ट्रेन में बैठते हैं तो आप चंकि मैम्बर आफ पार्लियामेंट हैं टी. टी. आपको सनाम बोल देता है लेकिन आप उस पानी को पीने के लिए इस्तेमाल नहीं कर सकते हैं। पीने के लिए तो क्या हाथ धोने के लिए भी इस्तेमाल नहीं कर सकते हैं। आप तो लोगों को पीने का पानी भी नहीं सप्लाई कर सकते हैं बाकी सुविधाओं को तो छोड़ दीजिए। राज राजधानी या दूसरी गाड़ियों में चादरें या तकिए देते हैं। उनके अंदर से बदल आती है। यह सारे हालात आपके सामने हैं। कहते हैं कि बहुत बहिरा बजट पेश किया है, बड़ा सराहा गया है क्योंकि आपने चार पैसे बढ़ा दिए हैं। उपमहाधक्ष जी, अफसोस की बात तो यह है कि मेकंड क्लास आर्टिडनरी यात्री किराया 10-12 प्रतिशत आपने बढ़ा दिया है। सेकेंड क्लास की हालत तो आप छोड़िए अभी रूटिंग पार्टी के लोग बोल रहे थे कि फर्स्ट क्लास के डिब्बे इतने बदतर हैं कि अंदर भाड़ू तक लगाने के लिए कोई नहीं आता है। अगर आप वाथरूम में घुस जाएं तो बस भगवान ही मालिक है। मेरे साथ एक बर्जुआवार जेम्स हैं, उन्होंने लगे कि अगर वाथरूम जाना पड़े जाए तो पानी नहीं होता तो क्या करें, बड़ी दिक्कत होती है। मैंने इनसे कहा कि यह आपको वेस्टमाइज कर रहे हैं। दूसरे मुल्कों में पानी कोई इस्तेमाल नहीं करता है। वह कागज इस्तेमाल करते हैं। इसलिए आप भी कागज साथ ले जाएं तो आपको कोई दिक्कत या परेशानी नहीं होगी।

उपमहाधक्ष जी, मैं एक बात की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। आज जो रेलवे में काइम हो रहा है, इसका कारण यह है कि आपकी रेलवे पोलिस सब से कमजोर और भय से नाजबल फोर्स है। इन्होंने काइम रेलों के अंदर होते हैं। जब काटना

लोग तो छोड़ दीजिए, मोलेंस्टेशन भी छोड़ दीजिए, रेलों में गैबलिंग गैंग दने हुए हैं क्योंकि लोग आम जगह पर पुलिस से बचने के लिए जूआ खेल नहीं सकते हैं इसलिए रेल के अफसरों से मिल कर ट्रेने के डिब्बों में अश्रम लोग जमा करते हैं। यह लोग अश्रम-नाइज्ड गैबलिंग करते हैं। इससे रेलवे अधिकारियों का भी हिस्सा रहता है। मंत्री जी बैठे हैं, आप कृपया रेलवे पुलिस पर भी थोड़ी सी निगाह डालें, थोड़ी सी दूरबीन लगाएं और देखें कि आपकी जो रेलवे पुलिस के लोग हैं यह क्या करते हैं। जब भी कोई क्राइम होता है तो बहुत दोष ऐसा होता है कि रेलवे पुलिस के लोग कहते हैं कि गार्डिनरी पुलिस स्टेशन में चले जाइए हम इसको करने वाले नहीं हैं। जब वह गार्डिनरी पुलिस स्टेशन में जाते हैं तो वह कहते हैं कि यह रेलवे का क्राइम है इसलिए हम इसको करने वाले नहीं हैं आप वहां जाइए। जितने एक्सीडेंट हुए हैं आप इनके आंकड़े मंगा कर देखिए कि कितने क्राइम रेलवे के अंदर होते हैं और सरकार उनकी राकने के लिए क्या कदम उठा रही है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अब मैं आउटिंग, मैंने स्पेशल मेशन के तौर पर एक मामला यहां पर 6000 हार्मपावर इलेक्ट्रिक इंजन का उठाया था।

वह मैंने उठाया। मैंने अखबारों में पढ़ा था। "दैनिक जागरण" में सबसे पहले खबर आई थी कि ये जो इंजन हैं रातों रात उनका जो आर्डर है वह स्विस् कम्पनी ए. डी. बी. को दे दिया गया है। मैं एल्विक इंटरटेकिंग कमेटी का मेम्बर हूँ। मुझे पता है भेल और वाकी इंटरटेकिंग्स की क्या हालत है क्योंकि सेंटर की जो गवर्नमेंट है वह इतना उनके खिलाफ आज-कल काम कर रही है कि उनको कोई सह-लिस्ट, कोई हैला नहीं दे रही है। "भेल" एक बहुत अच्छा पब्लिक इंटरप्राइज है और उसके अंदर बड़े कंपेबल माडिटिम्स और टेक्निकल हैं।

taken away from them saying that they are not in a position to manufacture the engine. But they were also doing it in collaboration with some Japanese firm.

मैंने वह सबाल उठाया था। भरे पास मंत्री महोदय का जवाब आया। कई महीने के बाद उन्होंने जवाब दिया कि इसके ऊपर हमने बड़ा एक्सपर्ट ओपीनियन लिया था और "भेल" कम्पनी के लोग तो नालायक लोग हैं ये इंजन बना ही नहीं सकते हैं। तो हम अपनी इण्डस्ट्रीज को खूब कंडेमेंट कर रहे हैं। वह आर्डर क्यों ए. डी. बी. को दिया गया यह तो पता नहीं। यह तो बोफोर्स वाला मामला था या कोई और मामला था लेकिन "भेल" के पास काम नहीं है और दूसरी कम्पनियों को यह काम दिया जा रहा है।

श्री अनन्तराथ देवशंकर दवें (गुजरात) : अब तो नमक बनाने के लिए भी परदेश की कम्पनियां आ रही हैं।

श्री महेश्वर सिंह लाठर : नेहरू जी जिनके आप फालोअर्स हैं, जिनका आप अपने आपको फालोअर मानते हैं ये उनके चलाए हुए पब्लिक इंटरप्राइजेज हैं। आज सारे के सारे घाटे में जा रहे हैं। बंद होने की हैं। जितने इम्प्लायीज हैं वे कहां जाएंगे। कैसे उनका गुजर चलेगा। यह सरकार इसकी तरफ बिल्कुल नहीं देखती। रेलवे का क्योंकि बहुत भारी काम है इसलिए रेलवे इंटरटेकिंग्स से बड़ा भारी काम करा सकती है लेकिन वह भी बाहर के मल्लों की तरफ देखती है। मैं समझता हूँ कि गवर्नर पर कोई तार वह मामला उठा है। मंत्री महोदय, जो भी एक्सप्लेनेशन आपने दिया उसमें लोगों की, मेम्बरों की तसल्ली नहीं हुई। एक खतरा उसमें दृष्टान्त, सारे कारण बताएं कि आपने अपनी इण्डस्ट्री को एलाट किया हुआ इंटर क्यों वापस किया, क्या कारण थे और वहां पर देने की प्रज्वरने क्या थी, इसमें दबनी जीधता क्यों दिखायी गयी। लोगों को तब मैं बड़ी-बड़ी शंकाएं हैं। मैं उम्मीद करूंगा कि वह सारी शंकाएं दूर करेंगे।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। मंत्री दास्त ने अभी एक बात की जो यह रेल विभाग है यह दिलों के जोड़ने का बड़ा काम कर सकता है। एक दूसरी जगह जाने की व्यवस्था हो, सस्ता टिकट हो, साउथ के लोग नार्थ में जाएं, नार्थ के लोग नार्थ इन्स्ट जाएं। मैं समझता हूँ कि यह काम कभी रेलवे का नहीं रहा जो कि रहना चाहिए था। आज इतने सालों के बाद भी हम काश्मीर जाना चाहें, श्रीनगर जाना चाहें तो मंत्री महोदय, कोई ट्रेन नहीं है। आप कहते हैं काश्मीर को मैन स्टीम से मिलाना चाहिए। आप काश्मीरी जमीन को ट्रेन से तो मिला नहीं सकते, क्या मैन स्टीम में मिलायांगे। इतने सालों के बाद भी आप काश्मीर में ट्रेन नहीं ले जा सके हैं। कैसे लोग यहां पर आयांगे, कैसे यहां से वहां जाएंगे। इसी तरह में नार्थ इन्स्ट के अंदर जितनी स्टेशन हैं, जिसको मेकन सिस्टम डोलते हैं या क्या डोलते हैं, उन सारी स्टेशन के अंदर क्या कैलाश रेलवे का किया है? कैसे यह मिलान होगा। मुझे बड़ा अफसोस है कि इस महत्त्व में लोग और गवर्नमेंट इन सारी बातों को देखकर भी सो रही है। उनको यह ज्ञाता है कि हर साल उजड़ जाता है पाम डूने जाता है और ठाण तो बरसाती, हालांकि कांग्रेस के छोटे भाई भी दिल में यह नाराज है कि हम सरकार को समर्थन करते हैं। मैं समझता हूँ कि रेलवे का गजब तैयारी नहीं होना चाहिए जिसके अंदर लैन्ड पोलिटिक्स इलाक़ा हो। यह काम आदमी के साथ, उसके जीवन के साथ सम्बन्ध है और इसके प्रकृति-प्रकृति ताने-बाने और रेलवे महत्त्व को सही-सही तरीके से समझें और उसके अंदर रहते उसके कदम सरकार सही लाइफ़ेक्शन में उठा सके।

करोड़ों अरबों की ज़ायदाद रेलवे की योजना पड़ी है। यह प्लानेट छोटे-छोटे भागों में पहले उठाया है। ट्रेक के दोनों तरफ कहीं जगह तो काफी-काफी रकम देकर पड़ा है। या वह प्लानेट कर लिया गया है। उस पर लोगों ने माइक्रोज कब्ज़े कर लिया है। इसकी तरफ भी सरकार का

बिल्कुल कोई ध्यान नहीं है। उसको यूटिलाइज़ करना चाहिए। अगर वह प्रापर्टी आपके किसी काम की नहीं है, तो आप उसे बंद दें। उसको डिस्पोज़ आफ कर दें। वहां पर कहीं जगह जो शहरों के नज्दिक है, वहां पर मार्केट बनाई जा सकती है, जमीन को और तरह से यूटिलाइज़ किया जा सकता है। व्यूटिफिकेशन की बात तो इस मुद्दे से करना, मैं समझता हूँ बेफायदा है। क्या शानदार बात हो, अगर ट्रेक के दोनों तरफ फूल लगे हों, वृक्ष हों, बाहर के लोग और यहां के लोग भी देखें। अब हो खिड़की से बाहर देखने को मन नहीं करता।

कम से कम, मंत्री महोदय, आप अपने प्लेटफार्म पर, वॉटिंग रूम के अंदर, वहां पर तो इतना ख्याल कीजिए कि कोई आदमी अगर जाए, तो उसे शर्म तो न आए कि हम किस देश में आ गए हैं और कहां रहते हैं। ऐसी गंदगी, ऐसी जगह—कहीं कोई सफाई है ही नहीं।

हरियाणा में करनाल एक छांटा सा स्टेशन है। मैंने वहां पर बात की कि तुम सफाई क्यों नहीं करते हो? वह कहने लगे कि हमारे पास सैनिटेशन स्टाफ ही इतना थोड़ा है कि वह इसके लिए सफिशेंट नहीं है। हम सफाई कैसे कर सकते हैं। मंत्री महोदय आप भी स्टेशन पर गए होंगे, कभी आप प्लेटफार्म पर जाकर देख कर आइये कि वहां पर हालत क्या है?

एक माननीय सदस्य : वह तो प्लेन पर जाते हैं।

श्री महेश्वर सिंह लाठर : हां प्लेन में जायेंगे, तब तो वह बदबू नहीं आएगी।

अब रेल का इतना बड़ा विभाग है और इसकी बहुत सारी फंक्शनिंग है। रेलवे की कोई भी फंक्शरी अपनी कोर्पोरेट की हिसाब से पूरी तरह काम नहीं कर रही है। उदाहरण जो काम होता है, वह सब-स्टेण्डर्ड होता है और कहते यह है कि रेलवे विभाग में सब कुछ पारिबल हो सकता है।

अब जो टैंडर की बात की थी, यह जो टेम्पोरेरी टैंडर लेते हैं, लिमिटेड टैंडर सिस्टम, वह अभी बताया कि वह पर्मानेंट बन गया है। वह पर्मानेंट इस वास्ते बन गया कि जो सिस्टम असल में होगा चाहिए था, उसके ऊपर कोई कारगुजारी इस महकमों के अंदर नहीं हुई। इन फक्ट्रोज की जांच होनी चाहिए कि इनमें क्या-क्या काम हो रहा है। कितनी उसकी कैपैसिटी है, कितना प्रोडक्शन वह आपको दे रही है, कितना आप उसके ऊपर खर्च कर रहे हैं। इन महकमों से आपको बचत करनी चाहिए ताकि यह हर साल का जो किराया बढ़ाने का चक्कर है, वह खत्म हो सके।

यह अभी थोड़े से अच्छे जेब में जो पैसे रखने वाले लोग हैं, उनके लिए एक स्पेशल स्लीपर क्लास इन्होंने प्रोजेक्ट की है। उसमें 23 प्रतिशत किराया फालतू होगा और यह जो ए.सी. स्लीपर है, इसकी जरूरत क्यों महसूस हुई—जैसे बताया गया कि जो आम स्लीपर है, इनके अंदर विदाउट रजर्वेशन वाले लोग आ जाते थे और वह उनको सोने नहीं देते थे, उनकी सीटों पर बैठ जाते थे और बड़ी भारी परेशानी होती थी। इसलिए यह ए.सी. सैकंड क्लास स्लीपर चालू किया गया और उसका 25 प्रतिशत किराया बढ़ा दिया।

मंत्री महोदय, मैं आपसे पूछना चाहूंगा कि कौन सी प्लिस फोर्स आप लगाओगे कि इस स्लीपर क्लास के अंदर जो विदाउट टिकट लोग हैं, विदाउट रजर्वेशन लोग हैं, वह न आयेंगे? क्या आप इस हाउस को और जनता को दिव्वास दे सकते हैं कि जो आप यह 25 प्रतिशत फालतू लेना चाहते हैं, आप-को आराम की नींद वह लोग सोने देंगे? वह कौन-सी अथारटी और एजेंसी होगी, जो इश्यूर करेगी कि उन लोगों को जिनसे 25 प्रतिशत फालतू ले रहे हैं, वैसे ही आराम उनको मिलेगा?

अब मैं, मंत्री महोदय, दो-चार छोटी सी बातें अपनी स्टेट हरियाणा के बारे में करना चाहूंगा। हरियाणा के लिए दो प्रा-जैक्ट्स रेलवे के सिलेक्ट हुए थे, पहले एलाट

हो किसे गये थे, एक तो डीजल इंजन बनाने का जोकि पटियाला भेज दिया गया और दूसरा, रेल कोच फैक्ट्री थी। यह भी हरियाणा को—इसके लिए चैंबरमैन सर, (समय की घंटी) इस मैं कन्कलूड ही कर रहा हूँ। यह रेल कोच फैक्ट्री जो हरियाणा को अलाट की गई थी, उस फैक्ट्री के लिए जमीन भी एक्वायर कर ली थी। जमीन सलेक्ट कर ली गई, एक्वायर कर ली गई, लेकिन यह जो रेल कोच फैक्ट्री है यह भी बंदर पोलिटी-कल प्रेशर या किस वजह से इसको पंजाब भेज दिया और डीजल इंजन की जो वर्कशाप थी वह पटियाला भेज दी। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि “चिराग तले अंधेरा” क्योंकि हरियाणा बिल्कूल दिल्ली के साथ लगता है, पर यह आपको दिखता नहीं है। यह एक छोटा बहुत है। क्या आप, कैसे आप हरियाणा को कंपेंसेट करेंगे? जो दो प्रोजेक्ट हमारे लिए गए। . . . . (ध्वजधान) हाँ, मंत्री दोस्त कह रहे हैं,

They are taking Haryana for granted.

लेकिन आप हरियाणा को कैसे कंपेंसेट करेंगे? रेलवे का कोई हैवी प्रोजेक्ट हरियाणा को देना चाहिए। . . . . (ध्वजधान)

श्री संघ प्रिय मोहन : दे दिया है भजन लाल को . . . . . (ध्वजधान)

SHRI MOHINDER SINGH LATHER :  
That is the only project and that is why he is being fully utilised in Faridabad.

तो मैं मंत्री महोदय, आपसे कहना चाहूंगा कि हरियाणा के अंदर आप कोई ऐसे प्रोजेक्ट लाएँ जहाँ पर कि बेकार नौजवानों को काम मिल सके और हरियाणा के अंदर भी कुछ इण्डस्ट्री का फैलाव हो सके।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह) पीठालीन हुए

अब मैं और थोड़ा नजदीक आ रहा हूँ और बात करना चाहता हूँ कि हमारे साथ क्या हो रही है। करनाल एक ऐसा

डिस्ट्रिक्ट है, करनाल इज ए डिस्ट्रिक्ट प्लेस मंत्री महोदय और चंडीगढ़ और दिल्ली के बिलकुल बीच में है। कर्ण के नाम पर है। बहुत इस्टॉरिकल जगह है, महाभारत की जगह है। मुझे अफसोस यह है कि वहाँ पर तीन एम.पी. रहते हैं। एक मैं हूँ, मैं तो राज्य सभा में हूँ और दो आपकी कांग्रेस पार्टी की हैं। सरदार तारा सिंह और पं. चिरंजी लाल। करनाल स्टेशन से जितनी फास्ट ट्रेज आती हैं उनमें से एक भी वहाँ नहीं रुकती। सुपर फास्ट आती है वहाँ पर वह थू जाती है, शान-ए-पंजाब आती है वह करनाल पर नहीं रुकती। शताब्दी क्लासिका से दिल्ली आती है, वह करनाल में नहीं रुकती। लोगों को इतनी परेशानी है और लोग हमें कहते हैं कि आप यह आवाज क्यों नहीं उठाते। करनाल के अंदर जितनी सुपर फास्ट ट्रेने हैं, चाहे अमृतसर-वाराणसी हैं, भोहेलम एक्सप्रेस है, सब की वहाँ से फुर्र करके निकल जाती है और लोग देखते रह जाते हैं। मैं प्रार्थना करूँगा कि इसमें से कम से कम शान-ए-पंजाब, शताब्दी एक्सप्रेस उनको तो वहाँ पर रुकना चाहिए। शताब्दी एक्सप्रेस की बात मैं आपको बता रहा हूँ कि वह नहीं कि उससे कोई टाइम ब्रेस्ट होगा। शताब्दी एक्सप्रेस में मैंने ट्रेवल किया है और जब दिल्ली के बाहर आती है, क्योंकि वह टाइम से पहले आ जाती है वह या खड़ी हो जाती है या फिर रॉगती-रंगती स्टेशन पर पहुँचती है। वह जो टाइम यहाँ लगाती है वह 5 मिनट का टाइम करनाल पर उसको स्टाप करने का लगा दें तो कितने लोगों की सहूलियत हो जायेगी? वहाँ पर करनाल के अंदर कोई कोटा नहीं है। अबाला में जाकर बूक कराओ या दिल्ली में जाकर बूक कराओ। कम से कम 10-10 सीटों का वहाँ पर से कोटा होना चाहिए ताकि करनाल के अंदर ही उन लोगों को सहूलियत मिल सके और हम भी उनसे कह सकें कि हमने भी तुम्हारे लिए कोई आवाज उठाई है। लोग वहाँ पर परेशान होते हैं। जो डेली पैसंजर्स हैं उनको भी परेशानी होती है। ये लांकल प्रॉब्लम है, मंत्री जी, जो मैं आपके

ध्यान में लाया हूँ। मैं उम्मीद करूँगा कि आप इन सारी बातों का ध्यान करते हुए और यह न सोच कर कि यह रेलवे बजट कोई पॉलिटिकल धंधा है, किसी पार्टी का इसमें असर नहीं होना चाहिए, आप मुझे बहुत अच्छे सुलभ मंत्री जी लग रहे हैं, जिस कि मुझे बताया गया आप इन सारी इट्रॉक्सीज में जाकर और पार्टी से ऊपर उठकर, इन सारी कमियों को, मैं उम्मीद करूँगा कि आप दूर करने की कोशिश करगें और यह जो बाध आपने लाया है कि थाम गरीब आदमी पर सफर करने के लिए, आप इसको वापस ले लीजिए जितना किराया बढ़ाया है और दूसरा जो यह फूड आइटमज के ऊपर आपने एक्जेशन वापस ले ली है, वह एक्जेशन भी आपको देनी चाहिए। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। . . . . (व्यवधान)

इन्हीं बातों के साथ, मैं इस बजट का पूरी ताकत के साथ विरोध करता हूँ।

SHRIMATI BASANTI SARMA (Assam) : Thank you, Vice-Chairman, Sir. At the very outset let me thank the Railway Minister for his bold and balanced budget. Through you, Sir, I would like to bring to the notice of the Railway Minister some of the demands of the people of my region, that is, the north-eastern region, for kind consideration.

Sir, of the seven north-eastern State, that is, Arunachal Pradesh, Nagaland, Manipur, Meghalaya, Mizoram, Sikkim and Assam, Assam is the only State that has a railway line touching most of the districts in metre gauge. Most of these lines were laid in the latter part of the last century and need improvement.

Sir, you are aware of Assam's peculiar geographical position. Assam is connected with the rest of the country by a narrow corridor, where a railway line was constructed only after Independence. This line is not stable. Every year, flood and erosion cause havoc, and railway communication is disrupted. Essential commodities are carried not only for Assam but the entire

north-eastern region and the railways, at present, cannot cope with the volume of goods needed for this vast region. So, the people of this region have to depend upon motor transport which is costlier and, as a result, the people of this region have to pay higher costs. It appears that there is no scheme of any improvement of railways for this region in this year's budget. This region suffers greatly from transport bottleneck. A scheme for extension of the broad gauge line from Guwahati to Tinsukia, parallel to the existing metre gauge line, was proposed to be taken up earlier. I would urge the Railway Minister to construct a broad gauge line not parallel to the existing metre gauge line but parallel to the Brahmaputra river, on the south bank, which would be more beneficial to the people. The railway line introduced in the early sixties on the north bank of the Brahmaputra from Rangpara to Mokochung has practically no amenities for passengers travelling on this line.

Sir, here I would also like to mention about the Hill Section. The Mill Section from Lumding to Barak Valley and to Tripura gets disrupted almost every week in the summer season due to landslides, washing away of bridges, etc. Therefore, an alternate broad gauge line is necessary for this section also.

Sir, I would also request the Railway Minister that a passenger train service should be introduced to Bairobi in Mizoram. Although Bairobi is connected by a railway line, no passenger train has been introduced on this line till now.

Assam being an industrially backward State, some of the branch lines may not be economical. Still, I would urge the Railway Minister not to close down any line in Assam on the ground of being uneconomical, as the entire region is not yet covered by railways.

Sir, there is a long-standing public demand for the creation of a Railway Division at Rangia. The Government of India had announced, several years back, that a Railway Division would be sanctioned at Rangia, but nothing concrete has been done till now in that direction. I

would, therefore, request the Railway Minister to fulfil this long-standing demand of the people of this region.

Sir, as I have stated earlier, the railways in Assam cater to the needs of the seven north-eastern States, and the bulk of the people of these States travel through Assam, speciality, through Guwahati. So, I would request the hon. Railway Minister to introduce a superfast train in this region.

Then, Sir, it seems the Indian tea exports would be affected too, as the "container movement" will take a beating due to the hike in freight. Generally, high-value items are exported through containers, and any setback here would severely affect price competitiveness. Guwahati has a container terminal and the traffic from here may be affected.

The only silver lining in the Budget for the people of the North-Western region is the proposal for an Insurance Scheme for passengers to cover cases of death and injury as a result of train and dacoities, the introduction of which accidents, terrorist attacks, bomb-blasts will greatly benefit the people of the North-Eastern region, who have to travel to other parts of the country for treatment of cancer and other diseases.

Lastly, through you, I would like to appeal to the hon. Minister to reconsider the case of the North-Eastern region for a fair and better deal and to lay more stress on development of this region.

Thank you, Sir.

SHRI V. RAJAN CHELLAPPA (Tamil Nadu) : Sir, I rise to support my honourable colleagues who opposed this Railway Budget which is anti-people.

Railway is one of the modes of transport widely used by the public. It is the cheapest means of transport available to the common man but not from now because due to the steep increase in the passengers fares, the rail service has become an exclusive service of rich men.

The economically middle and working class people use train facilities for going to their place of work as also the small and petty traders and workers depend on these for their economic survival. The steep increase in the second-class fare has come as a blow to the public. The common man is now forced to spend more as his meagre earnings are not sufficient even to overcome the recent increase in the prices of rice, sugar etc.

The impact due to the increase in the fare is disastrous to the common man's interests, and the burden is falling on the people at the bottom. The hikes will adversely affect the economy and hit hard the common man. In addition, the taking away of the concession available in freight charges for essential commodities like grains, pulses, diesel, sugar, oil etc., would certainly affect the price level of the products and would itself be a cause for higher inflationary trends.

The present inflation coupled with such measures will certainly result in harassment to the poor. The poor have to pay a lot more on purchasing the essential goods, and the real income becomes more insufficient. Thus, the increase in the travel fare and the freight charges will certainly affect the economically poor classes and reduce their standard of living to a significant extent. Therefore, the Budget - has not taken into consideration the additional burden laid on the weaker and poor sections of the society. When controlling the inflation itself is to be the basic objective of the Government, the Railway Budget has given a severe blow to his objective.

The people of Tamil Nadu are waiting for a very long time for a new service between Madurai and Bangalore, and it is highly regrettable to note that our people are very much disappointed as there is; no new proposal for introduction of new train services except the weekly-once Rajdhani Express. It is also regrettable to note that no concrete proposal has been given for providing amenities in trains, especially in long-distance trains.

The Railway Budget has not yet brought out any measure or steps for increasing the efficiency of the rail service and the comforts provided by the Railways to the passengers. In every Railway Budget, one finds an increase in fares being inevitable. The facilities provided to the public are deteriorating day by day. The present Railway Budget has not made any concrete proposal or allocation for providing a better and safe travel to the public.

The present Budget has not provided adequate funds for conversion of metre gauge into broad gauge in Tamil Nadu. It has also not provided any new train facility on the small section of the route recently converted into broad gauge between Madurai and Dindigul section up to Bangalore.

When Tamil Nadu is not in a position to have more broad-gauge tracks compared to other States, a plan for it should have been announced. It seems the hon. Minister has simply neglected the interests of Tamil Nadu.

The Budget has brought a total dejection for the people of Tamil Nadu on all grounds. Nothing is there for our people which they can boast of. The Minister had announced only a weekly Rajdhani Express up to Madras, but forgot to fulfil the long standing demand of the people of the State for starting a rail service between Madurai and Bangalore. He has also not allocated sufficient funds for the proposed project for conversion of rail tracks in the southern part of Tamil Nadu.

This Railway Budget is quite in contrast to the Government's economic liberalisation policies. While the Railway Minister takes pride in reducing the freight charges for some items, he does not have sufficient justification for the increase in the rail fare. This hike will adversely affect the common man, who is already suffering from the recent hike in prices of rice, sugar and agricultural implements. People ask if this is the way to achieve nothing but difficulties to the common man economic liberalisation, it would bring nothing but difficulties to the common man.



While passenger fares and freight rates have been hiked, no positive step has been proposed to avoid derailment of trains, theft\* and robbery and to improve passenger amenities.

I would request the hon. Railway Minister to introduce the diesel railway engine between Madurai and Bodinaickanur and to increase its frequency keeping in view the following points :

Already all infrastructural facilities between Madurai and Bodinaickanur have been provided. These facilities are being kept idle for quite a long time.

If the railway is not able to meet the demands of the public, the pressure on the alternative mode of transport, i.e. the road transport, increases further.

On the route between Madurai and Bodinaickanur lie a university, four colleges and one ITI. Besides more and more people go to their offices on this route.

During the British rule, a railway line was laid to meet the transportation requirements of products like coffee, tea, pepper, cardamom etc. Now, the Estate owners dealing in these products refrain from using this facility.

Between these places, Theni is a business centre, which is linked to all places in country.

For these reasons I request the Railway Ministry to utilise the existing railway line, which will help them increase their revenue. With the introduction of the diesel engine the demands of the people at large and the students, officials and businessmen in particular will be met.

On behalf of my party I strongly urge the honw Railway Minister: to consider and reduce the rail fare to the minimum possible level;

to cancel the proposed freight rate increase. Otherwise this hike will adversely affect the poor;

to run a daily service of the proposed Rajdhani Express; to withdrawn the proposed withdrawal of concessions in freight rates for transportation of essential commodities;

and last but not the least, allocate more funds for the MRTS project in Madras, for conversion of rail lines in southern parts of Tamil Nadu and to start a rail service between Madurai and Bangalore by name Vaigai-Kaveri.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : Shri S. K. T. Ramachandran—absent. Chowdhury Hari Singh—absent.

श्री गंगा सिंह (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जो रेलवे बजट पर भाषण किया है और जो पेश किया है, उस पर काफी माननीय सदस्यों ने बहुत सारे सुझाव दिए और आपने भी दिए हैं। मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि दो साल पहले जब कांग्रेस पार्टी हुकूमत में नहीं थी और 1991 में जब चुनाव आए तो इन्होंने अपने घोषणा पत्र में यह लिखा था कि हम सी दिन के अंदर महंगाई कम करके एक साल पहले की स्थिति में ले जाएंगे और इसके अलावा कई तरह के वायदे भी उसमें किए गए। लेकिन आज रेलवे बजट में जो इन्होंने पैसेजर्स ट्रेन्स—सेंकेड क्लास, आम नागरिकों के लिए किराए भाड़े में वृद्धि करके न केवल रेलवे में जो पैसेजर्स भाड़ा लगेंगे, बल्कि इसका असर दूसरे सामानों पर भी मूल्य वृद्धि पर पड़ेगा। इसलिए हम इस बजट का विरोध करते हैं और साथ ही साथ हम यह कहना चाहते हैं कि आज रेलवे जिसकी चर्चा माननीय सदस्यों ने की, आपने भी कहा कि चालीस साल की अवधि में काफी विकास किया है और कई क्षेत्रों में सराहनीय कार्य हुए हैं, तो उससे इन्कार नहीं किया जा सकता कि 40 साल में रेलवे का विकास नहीं हुआ। अगर हिन्दुस्तान की अंडरटेकिंग्स और अन्य विभागों की चर्चा की जाए तो हमारा ख्याल है कि 40 साल में जितना रेलवे में भ्रष्टाचार बढ़ा है, उतना उस अनुपात में और जगह नहीं बढ़ा। इसलिए जिस अनुपात में रेलवे का विकास हुआ उससे कई गुना ज्यादा भ्रष्टाचार इसमें है। कई माननीय सदस्यों ने भी इसकी चर्चा की है।

मैं उन क्षेत्रों में ध्यान ले जाना चाहता हूँ जहाँ ज्यादा भूषाचार कहाँ है। वह टी. टी. या पैस-जूस के भाड़े में कितना लिया, नहीं लिया उसका कोई परसंटेज नहीं, उसकी मैं चर्चा नहीं करना चाहता कि दस रुपया, बीस रुपया ले लिया। वह भूषाचार तो है और वह रहेगा। मूल रूप से जो भूषाचार रेलवे में है, वह सबसे ज्यादा कन्स्ट्रक्शन एरिया में है। इनके जो भी प्रोजेक्ट्स आते हैं, उनमें काम हो रहे हैं वहाँ सबसे ज्यादा भूषाचार है। जहाँ पर इनके कार्मिशियल डिविजन है, ऊपर से नीचे तक अगर उनके कार्यों की समीक्षा की जाए और जैसा कि कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि आज रेलवे में जो साधन है अगर उनका पूरा यूटिलाइजेशन किया जाए तो आज यह स्थिति न हो कि हम हर साल रेलवे में भाड़े की वृद्धि कर सकें, जिसकी वारे में हमारे माननीय सदस्यों ने काफी विस्तार से उन बातों की चर्चा की है। मैं सिर्फ एक-दो उदाहरण देना चाहता हूँ। आज हमारे देश में बड़े-बड़े पब्लिक सैक्टर हैं—लोयला है, स्टील है और भेल है, जिसकी चर्चा कुछ माननीय सदस्यों ने भी की है। मैं एक उदाहरण सेंट्रल रेलवे का देना चाहता हूँ। बोकारो स्टील प्लांट है, जहाँ से मैं आता हूँ। वहाँ से अगर एक लाख दस हजार टन लाईम स्टोन चाहिए, हाईएस्ट ग्रेड का लाईम स्टोन वहाँ पर है। चूँकि सेंट्रल रेलवे वॉगन नहीं देता है और हम मजबूर होकर के भिलाई में और बोकारो स्टील में जो दूसरे प्राइवेट सैक्टर से खरीदते हैं, तो वहाँ वॉगन मिल जाते हैं। हम प्राइवेट सैक्टर से अगर लाईम स्टोन खरीदना चाहते हैं तो उसके लिए जितना चाहें वॉगन मिलेगा, लेकिन चूँकि वह पब्लिक सैक्टर है, वह क्यूमें कि 4 और 5 रैंक से ज्यादा उपलब्ध नहीं है। आज इस तरह से मैं आपके सामने पिक्चर लाउन तो आपको लगेंगा कि आज प्राइवेट सैक्टर की और निजीकरण की जो होड गवर्नमेंट ने लगा दी है, उसमें ऐसा लगता है कि उसमें यह भी भागीदारी है और उसमें भूषाचार है, क्योंकि वॉगन की कीमत आज कल बड़ गई है। प्राइवेट वाले बड़ कीमत, चूँकि 40 हजार टन और 60 हजार टन बोकारो स्टील को नहीं जाएगा अपने कोस्टिव माईन्स

से, प्राइवेट वाले से खरीदेंगे, प्राइवेट वाला कार्मिशियल डिविजन में जाएगा और हर वॉगन का दाम लाख-लाख रुपए में उनको अदा कर देगा और वह प्राइवेट में चला जाएगा। तो आज भूषाचार वहाँ है और उसका यूटिलाइजेशन और उसमें इम्प्टी वॉगन आता है। जैसा हमारे कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि आज माल भाड़ा के लिए अगर कोआर्डिनेशन हो और अगर हम सामान्य बोकारो ले जाते और वहाँ दूसरे एरिया में ले जाते हैं। जाने में फिर और आने में भी फिर होवा। तो जितने वॉगन अवलेबल हैं इस देश में उसका 90-95 प्रतिशत यूटिलाइजेशन हो सकता है अगर उसका यूटिलाइजेशन इस देश में हम करने लगे तो नेचुरली आज यह घाटा न रहे और तब वहाँ भाड़ा बढ़ाने की बात हो नहीं सकती। इसलिए 40 साल के बाद भी अगर हमारे देश की रेलवे आत्मनिर्भर नहीं हुई और जो अपने माथों से विकसित नहीं हो सकी। जब मैं 1964 में दिल्ली आया था, 19 रुपए में आया था, आज पटना से वहाँ आने के लिए डेढ़ सौ रुपए से ज्यादा लगते हैं। 19 रुपए में मैं आता था 1965-66 तक। आज साधारण ट्रेन में भी डेढ़ सौ से ज्यादा किराया हो गया। इतना बढ़ा दिया। इस ढंग से हम आपसे कहना चाहते हैं कि आपको ये साधन हैं, जिसकी चर्चा लोगों ने की है, नम्र आप भरपूर यूटिलाइजेशन करें। जब आप इस पर रोक नहीं लगाएंगे, तब तक मध्य नहीं हो सकता।

आपके अलग-अलग डिवीजन हैं, अलग-अलग रेलवे हैं। एक दूसरे के साथ उनका कोआर्डिनेशन नहीं है। वह कोआर्डिनेशन अभी हो सकता है जब आप इस पर अंकुश लगाएंगे। महोदय, आपने भी बिहार की चर्चा की, और बिहार के लोगों ने भी की। उस पर मैं अपनी बात कहना चाहता हूँ कि बिहार में छोटा नागपुर में आन्दोलन चल रहा है, झारखंड आन्दोलन चल रहा है, राजस्थान राज्य होने की बात हो रही है। सबसे ज्यादा खनिज पदार्थ तो छोटा नागपुर में है। वहाँ सब खदानें हैं लेकिन बिहार का उत्तरी भाग और मध्य बिहार जैसे इलाके में इतना पिछड़ापन है और बाहर से लिंक नहीं है।

गया और पटना दोहरीकरण की बात हुई है। उसके बारे में 25 साल से कहा जा रहा है कि हम करेंगे। उसने न केवल पटना में रेलवे लाइन डबल होगी बल्कि जो कोयला की खदान बिहार के अंदर है, आज वह कोयला बिहार के गंगा के उस पार में जो हमारा हिस्सा है, उसको नहीं मिलता क्योंकि एक उतने अवलंब नहीं है और आज बिहार के उत्तरी भाग में कोयला भी मंडरा है। आज गया और पटना का दोहरीकरण किया जाए और इस लाइन को गंगा के उस पार के हिस्से से जोड़ा जाए तो लोगों को राजगढ़ मिल सकता है। आज वह संभव नहीं है। आज जो खनिज पदार्थ हमारे हैं, उसके बेसिस पर छोटा नागपुर को उस खनिज पदार्थ से पंजाब के अंदर, दूसरे राज्यों में इण्डस्ट्रीज लग रही हैं लेकिन बिहार में और मध्य बिहार में वह संभव नहीं है। जब कि हमारे ही राज्य के ये साधन हैं। किसी को ध्यान नहीं है।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपने ठीक ही कहा था, जब आप बोल रहे थे कि हमारे बिहार के बड़े-बड़े नेता रेल मंत्री हुए, बड़े जगह थे। उन्होंने सोचा पहले और जगह देख लो, फिर आएंगे बिहार में। उसके बाद ऐसा हुआ कि कांग्रेस का कोई आग नहीं। एक श्रीमती कृष्णा साहू आई तो पूरी कांग्रेस की हकूमत ने सोचा कि बिहार तो हमारे हिस्से में है ही नहीं इसलिए बिहार की परसे बजट में चर्चा ही नहीं की। कलकत्ता से हमारे कामरेड चलते हैं वह भी देने से चलते हैं और अध्यक्ष जी और मैं भी चलता हूँ देने से, वह पहले पहुंच जाते हैं, मैं बाद में पहुंचता हूँ। दोनों देने से चलते हैं। यह स्थिति है। पटना से हम आते हैं 22-24 घंटे में। आज ही मैं आया हूँ 5 घंटा लेट क्योंकि कोई डायरेक्ट देने नहीं है। आपने कर दिया श्रीमती, ठीक है बहुत अच्छी देने है। उस धमजीवी को लखनऊ से सिंगल लाइन में लगा दिया कभी 9 घंटा लेट, कभी 12 घंटा लेट।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं जो कह रहा था कि बिहार में जरूरत है छोटा नागपुर उत्तर से दक्षिण मिलाने के लिए। आपने

टूने लगा दिया आसनसोल होकर। चलेंगे हम यहां से टाटा से आसनसोल होकर और इधर से जाइए, यह संभव नहीं है। इसलिए आज बिहार में जो पिछड़ापन है, अगर उसे आप नजर अंदाज करेंगे तो हम समझते हैं कि यह आपकी बात नहीं है।

श्रीमन, मेरा सुझाव है कि जैसा कि सभी लोगों ने कहा है एक गाड़ी पटना से दिल्ली डाइरेक्ट चलवाइये। आसनसोल और भगल-सराय तक बिजली की लाइन बिछवाइए। आज सबसे ज्यादा फारेन एक्सचेंज रेलवे में डीजल में लग रहा है। टोटल कंजम्स डीजल का रेलवे में है। आप बिजलीकरण करेंगे तो देश का अरबों रुपए का फायदा फारेन एक्सचेंज के नाम पर जा रहा है क्योंकि वहाँ पर करप्शन है। एक बड़ा भारी कमीशन बाहर से लेने में और फिर जितना कंज्यूम करते हैं उसमें भी इधर-उधर करने में जाता है। बिजली अगर लग गई तो घाटा हो जाएगा। इस लिए रेलवे मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे का विकास में डीजल बहुत बड़ा बाधक है। इसलिए आप बिजलीकरण को तेजी के साथ कीजिए। जहां जहां संभव है बिजलीकरण कीजिए ताकि डीजल की खपत को कम कर सकें और बिजली के माध्यम से सस्ती रेलें चला सकें और इससे आपको लाभ होगा। इसलिए कुछ आवश्यक पग इसके लिए आपको उठाने चाहिए।

श्रीमन, इस बजट में पैसेजर्स का स्लीपर चार्ज जो लगाया है, उस को आप माफ कर दीजिए। हार् ए. सी. में दुगना कर दीजिए। फस्ट ए. सी. का चार गुना कर दीजिए, क्योंकि उस में तो ज्यादा रेलवे का ही लोग होते हैं या सरकारी लोग ही रहते हैं। आप का पैसा आप के पास ही रहेगा। आम जनता को उससे मुक्त करिए। इसी आधार पर हम समझते हैं कि आप का जो फायदा है वह पूरा हो सकता है।

जहां तक सुविधाओं का सवाल है, मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। मैं अभी रांची गया था। वहां पर बाथ रूम भी नहीं था। बोकारो स्टील सिटी है, इतनी महत्वपूर्ण जगह है। वहां न कोई इन्क्वायरी है, टेलीफोन भी नहीं है। कोई सुविधा वहां

रही है। आप वहाँ जाए तो पता चलेंगा कि गाड़ी चार घंटे लेट है। स्टील सिटी से भी वह थोड़ा दूर है। इतनी असुविधा होती है कि कहते-कहते थक जाते हैं। लेकिन एक टेलीफोन भी वहाँ नहीं है, कोई इन्फार्मर नहीं है। कब देने आएगी पता नहीं चलता। रेल की सुविधा की यह स्थिति है। सुविधा की बात करें तो बूहे से लेकर मच्छर तक गाड़ी में बसना शुरू हो गया, उसकी बर्बादियाँ की जाएँ वह आम तौर पर है।

पुलिस वालों की बात की गई। वह तो आपको भी पता है। बाहर चीकिंग की बात की गई, वह भी आपको पता है और आपके बस के बाहर की बात है। छोटे-छोटे लोगों को जो देने में तंग किया जाता है, हम मनाते हैं कि काफी ज्यादा लोगों को तंग किया जाता है। उस पर अंकुश लगाएँ।

जो बात आन्वेषी सदस्यों ने कही है, मैं उससे सहमत हूँ कि आप बिना टिकट वालों की चीकिंग के लिए उड़न दस्ते बनाएँ। लेकिन यह काम उन्हीं को मत दीजिए। वह तो सब के सब फिट किए रहते हैं। पाकेट-गाय, चोर सब फिट है। वही लोग जो आपके विभाग के हैं वही लगाए जाते हैं चीकिंग के लिए। इसलिए आप दूसरी रेलवे से, दूसरे ज़ोन से चीकिंग करवाएँ। आप बिना टिकट वालों को डिटेक्ट करने हैं। मैं वरना आम आदमियों से जो चीकिंग करवाती है वह पहले से जानते हैं कि चीकिंग हो रही है, इसलिए आज काम नहीं चलता।

इस के साथ ही जो भड़ा आपने बढ़ाया है उस को घटाएँ। धन्यवाद।

SHRI M. A. BABY : Sir, so far as my information goes, the sitting of our House may continue till 9.30 p.m. or so with you in the Chair, I hope you would make arrangement for the dinner of the Members.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : I am waiting for the Parliament Affairs Minister.

SHRI M.A. BABY : Sir, either the Parliamentary Affairs Minister or the Railway Minister can take care of this thing. Sir, we are discussing the Railway Budget and the Railway canteen is here. The Railway canteen can take care of that.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : The Minister is paying full attention to what you are saying.

SHRI VITHALBHAI M. PATEL (Gujarat) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I am congratulating the Railway Minister for presenting a Southern Railway Budget instead of Indian Railway Budget. I do not know whether the Minister knows there is a Gujarat State which is also a part of the Indian Union. But unfortunately, Gujarat has no place in the Railway map.

I don't know why. In this Railway Budget nothing has been there for Gujarat. Whatever my State Govt. has suggested, not even a single thing out of it has been accepted by the Railway Minister as if we have seceded, as if we are not part of the Indian Union. What is this nonsense going on in the Railway Budget? Mr. Minister, you kindly remember that

Western Railway is the only Railway which is giving you the maximum income but even then Gujarat is not "given justice. So we will have to demand that whatever the Western Railway is earning should be spent on the Western Railway. This type of injustice will not be tolerable. And the new generation is thinking in another way : Why should we tolerate this type of injustice, stepmotherly attitude of the Central Government?" It will be your mistake if the new generation is misled by somebody. My State Government has asked to complete the Nadiad-Kapadvarya railway line. It is a continuing Railway project. When Madhavrao Scindia was the Minister, he managed to provide an amount of Rs. 5 crores or something like that. In this Budget Rs. 5 lakhs have been provided which is not sufficient even for the administrative expenditure.

Another thing my State Govt. suggested is the conversion of Raikot-Varawal line. It has also no place. My Gov-

ernment has been demanding since years that there should be an Ahmedabad division. There are a number of divisions already. If Malda can be a division, why not Ahmedabad ? Why is it not made a division ? The Government have enough money. The Western Railway is giving you enough money. Why didn't you spend the money there ? The Western Railway has a railway track of 5,600 kms. in Gujarat, 1,400 kms. in Madhya Pradesh, 1,500 kms. in Rajasthan and 349 kms. in Bombay. Bombay has the smallest railway track compared to other place but the headquarters of the Western Railway is in Bombay. When a railway track of 5,600 kms. is in Gujarat, they might have some difficulty in shifting the headquarters; I can understand that, but why can't they make Ahmedabad a division. It is so because Bombay city has its own glamour. My State is a prohibition State.

SHRI MENTAY PADMANABHAM :  
In spite of bomb blast. ...(*interruptions*)

SHRI VITHALBHAI M. PATEL : No; we don't bother about the bomb blasts. If money is there, we don't bother about that.

So, Mr. Minister you have a chance to correct your Budget; otherwise, you will be the gentleman who is creating a separatist movement in the country in the young generation, let me warn you about that; otherwise, I have nothing to say. You have increased your fares, I don't mind, but don't be partial. This is not a Southern Railway Budget so that you can spend the money only on the Southern Railway and totally neglect the Eastern part, Gujarat and other places. I am sorry to say, you just have a chance and if you don't correct your Budget, it is only you who will be held responsible. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : Mr. Mentay Padmanabham. I am giving you 5 minutes only.

SHRI MENTAY PADMANABHAM :  
Why are you so strict, Sir ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : No, no; don't worry. Don't worry about it. As a friend I am telling you.

SHRI MENTAY PADMANABHAM : Sir, I rise to oppose this Budget with all the force at - my command. This budget is a most cruel Budget in the recent past. Not only that, Sir, this is a pointer to the future functioning of the Railways. If you go through the speeches of the Railway Minister or any of the Budget documents, two things are quite clear. Number one is this. There has been a steep decline in the support from the General Budget to the Railway Budget.

The second point is that there is a decrease in the assistance given by the planning Commission to the Railways. Therefore, the Railway have to fend for themselves. It means that the Railways, instead of improving their functional efficiency, instead of plugging the loopholes by way of effective measures, instead of making economies in the management of the Railway, have opted for the disastrous course, that is, increasing the fares, both passenger and freight.

Is there any rational - behind this increase in fares, both freight and passenger? I don't think. There appears, to be no rationale. This Government came to power in 1991. Ever since, this Government came to power it imposed a burden of Rs. 4,000 crores on the people, that is, in 1991-92 Rs. 990 crores, in 1992-93 Rs. 1,366 crores and this year Rs. 1,848 crores. As long as this Government continues to be in power they have to resort to the system of imposing additional burden on the common man because they have no other alternatives since the budgetary as well as Plan assistance is decreasing. The only alternative left to them to generate resources is to impose additional burden on the people by way of increasing the fares and freight charges. This is a very wrong method and one has to think twice before supporting this kind of a Budget. As long as this Government continues the Resent liberalised economic policies they will not come to

the rescue of the Railways and they will not substantially help the Railways in their developmental activities. Therefore they have no option but to increase the fares year after year. There is one more point here. The Railway Minister is trying his best to convince the people that this additional increase will not affect the common man, the poorer section of the people and they will affect only the richer section of the people. The additional revenue that accrues to the Railways by way of passenger traffic is Rs. 431 crores. Out of this, Rs. 41 crores is by way of increase in the fare of AC First Class, AC Chair Car and First Class. The rest of the burden falls on the common man. Therefore, this is another untruth that the Railway Minister is trying to propagate. With regard to freight charges, the additional increase is Rs. 1,417 crores. This has nothing to do with the general economic situation in the country. According to the statement given by the Railway Board Chairman, the impact of the new freight rate on coal has been estimated at Rs. 33 per tonne and Rs. 97 per tonne on iron and steel. This way the freight charges of all industrial inputs have been increasing. There has been a steep increase in all the industrial inputs. The domestic industry is already in a recession. Instead of giving some stimulus to the domestic industry the Railways have imposed much more burden on the industry which is not able to complete its.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : Mr. Padmanabham...

SHRI MENTAY PADMANABHAM : Sir, I will finish in one minute.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : If you want to continue your speech you can continue. I am in no hurry.

SHRI MENTAY PADMANABHAM : I have only one or two sentences.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH) : That is okay.

SHRI MENTAY PADMANABHAM : This enhancement of freight charges, etc., is again dampening the industrial activity. The overall impact of this Railway Budget on the entire economy is deleterious. It is not only hard on the railway commuters but is also creating a big problem as far as industries are concerned. Thank you very much, Sir.

[7.00 P.M.]

**उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह) :**  
कछ लोगो को इफ्तार की पार्टी में जाना है।  
इस कारण से सदन की बैठक कल 11 बजे तक  
के लिए स्थगित की जाती है।

The House then adjourned at one minute past seven of the clock till eleven of the clock on Tuesday, the 23rd March, 1993.