

ANNOUNCEMENT RE. PANEL OF VICE-CHAIRMEN

THE DEPUTY CHAIRMAN : It is a practice Since it amounts to a Money Bill, in whatever form the Lok Sabha has sent us, we are doing it in the same manner.

Before I adjourn the House till 2.30, I have to announce the new Panel of Vice-Chairmen. The Chairman has nominated the following Members : Miss SH raj Khaparde, Syed Sibtey Razi Shri V. Narayanasamy, Shri Satish Agarwal, Shrimati Kamla Sinha and Shri Md. Salim Three out of the six are new.

THE DEPUTY CHAIRMAN : I would definitely. Since the Chairman has announced a new Panel, it does not mean that the previous Panel did not work well. Because there is a certain time for every Member to work on the Panel of Vice-Chairmen, that is the reason why there has been a change off and on. But I must thank those three Members who have served on the Panel and who are now being changed. They have been very helpful to run this House. We will miss them and off and on we might require their service as the House needs. I hope the House will cooperate with the other three members who have been appointed. They are all senior members and Sober Members I think hardly anybody who gives trouble to the Chair is here just now, but I do hope that everybody will cooperate.

श्री संजय प्रिय गोस्वामी (उत्तर प्रदेश) : जैसे आपके साथ कोऑपरेटिव करते रहे, वैसे ही इनके साथ भी कोऑपरेट करेंगे।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (उत्तर प्रदेश) : महोदय, एक स्पष्टीकरण चाहूंगा। कौनसा ऐडजर्न होने से पहले। सुशील साहब यहाँ बैठे हैं। अध्यक्ष माफ कीजिए, गलती हो गई। वे तो अब्बा-हुजूर हैं। उनके बेटे यहाँ बैठे हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि प्रधानमंत्री का अभाव हो गया लेकिन उस दिन सदन में हम लोगों ने चाहा था कि सरकार की ओर से लंदन की कांग्रेस के विषय में कुछ जानकारी मिले। प्रधानमंत्री चले गए, उन्होंने कोई सफाई नहीं दी। तो क्या सरकार की ओर से उसकी सफाई कोई देगा कि नहीं देगा ? क्या हमको अन्धकार में रखा जाएगा ? अध्यक्ष बात हुई थी, हमने यह माफ़ता उठाया था (अध्यक्षान्)

मैंने सुर्ज किया था कि उनके बयान के बाद चीजें और उलझ गई हैं। प्रधान मंत्री खुद आकर इसके ऐक्सप्लेन करे।

उपसभापति : माथुर साहब, जहाँ तक मेरी समझदारी का सम्बन्ध है, प्रधान मंत्री ने अपने भाषण में इसके विषय में कहा था।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : प्रधान मंत्री जी के भाषण में इसका रिफरेंस आया है, लेकिन क्या हुआ, कैसे हुआ, इसका जवाब नहीं आया। (अध्यक्षान्)

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Mathur Saheb, you have raised this matter on Friday. You have raised this matter today also. The Prime Minister has replied to your point very clearly. In spite of that, you are not satisfied ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कलमान सुधीर) : हमारे यहाँ एक कलम है, हाथी के पैर में सब का पैर। प्रधान मंत्री ने जवाब दिया, उसमें सब कुछ आ गया।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now the House is adjourned till 2.30 P.M. for lunch.

The House then adjourned at thirty-one minutes past one of the clock.

The House then reassembled after lunch at thirty-two minutes past two of the clock, *THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL) in the Chair.*

SHRI V. NARAYANASAMY: Welcome, Mr Vice-Chairman, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Thank you very much.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : प्रथम बार आने के लिए आपको बधाई।

उपसभापति : बहुत-बहुत धन्यवाद।

1. THE BUDGET (RAILWAYS), 1994-95,
2. RESOLUTION APPROVING RECOMMENDATIONS IN PARAS 27,28,29,30,31 AND 34 OF FIFTH REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, MM,

3. THE APPROPRIATION (RAUWAYS) NO. 2
BILL, 1994 AND4. THE APPROPRIATION (RAIUWAYS) NO. 3
BILL, 1994.—*CONTD.*

श्री सुन्दर सिंह धरमदारी (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आज जब रेलवे बजट और अप्रोप्रिएशन बिल नं० 2 और 3 पर मैं बहस प्रारम्भ कर रहा हूँ तो प्रारम्भ में ही मैं एक चीज यहाँ रिपोर्ट करवाना चाहता हूँ। एक अप्रैल से नये किराये लागू कर दिये गये हैं। जो भी स्टैंडिंग कमेटी का अर्रैजमेंट रहा हो मेरी यह प्रार्थना होगी पार्लियामेन्टरी ऑफेयर्स मिनिस्टर से और सरकार से कि कम से कम स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट आने तक ऐसा कुछ इंतजाम होना चाहिए कि नये भाड़े, नई वृद्धि लागू न की जाए। नहीं तो स्टैंडिंग कमेटी के रिफॉर्स, उसका महत्त्व और जिस महत्त्व से स्टैंडिंग कमेटी के गठन करने का फैसला किया गया उसमें बहुत बड़ा व्यवधान उत्पन्न होगा। मुझे विश्वास है कि अगले साल से फिर से यह परिस्थिति पैदा नहीं होगी। जब बजट पर या रेलवे पर हमें विचार करना है और किराये पड़ती अप्रैल से बढ़ाने हैं तो इससे पहले ही कच्चे न कर लें। यथा इस प्रकार की पार्लियामेन्टरी मैनेजमेंट, व्यवस्था नहीं की जा सकती ? यह एक सोचने वाला सवाल है।

इस बार जब बजट पेश किया गया तो यह एक प्रकार से चौथा साल है जब हर साल किराये में बढ़ोतरी की जाती रही है। इस वर्ष तो खासतौर से बजट के पहले ही एडमिनिस्ट्रटिव प्रोसेस में 6 हजार करोड़ रुपये की बढ़ोतरी कर दी गई और उस संवर्धन में और विशेषकर उसके बाद जनरल बजट में भी लोगों पर बोझ डाल दिया गया। इसके बैकड्रॉउंड में रेलवे द्वारा बढ़ाये गये भाड़े से, किराये से लोगों पर बहुत बुरा असर पड़ा है। इस बार 997 करोड़ रुपये बढ़ाये गये हैं और 800 करोड़ केवल माल भाड़े में बढ़ाये गये। गत वर्ष भी 1200 करोड़ रुपये से अधिक बढ़ाये गये थे। माल भाड़े में 54 परसेंट की बढ़ोतरी हुई है। मैं एक बात समझ सकता हूँ कि इस सारे रेलवे बजट की मैनेजमेंट में इस बात को ध्यान में रखा गया कि अगले साल यानी 95-96 वाला साल इलेक्शन ईयर होगा,

उस बात किराया-भाड़ा न बढ़ाना पड़े, इस बार लोगों के सिर पर खेदारी मार, मार दी जाये। यह एक पोलिटिकल कंसीडरेशन आपके सामने हो सकता है। लेकिन मैं समझता हूँ कि यह एक अच्छे मैनेजमेंट के लक्षण नहीं हैं। रेलवे को इस प्रलेम्न से बचना चाहिए था। इस बार भी जो माल-भाड़े में वृद्धि हुई है, बड़े विहतापूर्ण और चतुराई से की गयी है। आपने कई चीजों का कर्गीकरण बहुत दिया है। छोटा और इस्पात के वर्तमान कर्गीकरण को समाप्त किया है, अनाज और दालों के लिये ग्रेनिज बदलती है और इसी प्रकार से बिना कुछ कड़े हुए आपने कई चीजों पर माल-भाड़े के इन्फ्लैट काफ बढ़ा दिये। गेहूँ की दूल्हाई में 20 परसेंट की वृद्धि हुई है। दाल, नमक, दूध, मूँफली के तेल में 8 परसेंट की वृद्धि हुई है, कोयला, लोहा, चूना-पत्थर, डाइनामाइट, सीमेंट, डीजल,

मैग्नीज, जिप्सम आदि पर महंगाई के कारण असर पड़ा है। बाधा किया गया है कि इन पर इसका कम असर पड़ेगा। लेकिन बजट और रेलवे बजट से कुछ मिलाकर इन्फ्लेशन पर भी असर पड़ा और अब वह दबल डिबिट फिगर में पहुँच गया है। यह इस बात का स्पष्ट संकेत है कि भाड़ा वृद्धि से, किराये से तथा दूसरे साम बढने से, मूल्य वृद्धि से मुद्रा-स्फुरति हुई है और इसकी मार सञ्चारण से साधारण, गरीब से गरीब आदमी तक पड़ी है। अनाज की वृद्धि से बचत करने की कोशिश की है और कहा गया कि राशन की दुकानों पर जो अनाज आयेगा उस पर इसका असर नहीं होगा। मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही बारीक तन्तर है और इसका असर कीमती पर पड़े बिना नहीं रहेगा। एफ०सी०आई० की ओर टोटल डिस्टिन्क्शन कास्ट है वह 32 परसेंट रेलवे भाड़े की वजह से है और उसमें भी शिफायत यह है कि इनकी प्रोक्योरमेंट के समय भी और डिस्टिन्क्शन के समय भी जो रेलवे वेगन्स उन्हें मिलने चाहिए, वह उन्हें उपलब्ध नहीं होते। मैं यहाँ पर यह सुझाव देना चाहूँगा कि खासतौर से प्रोक्योरमेंट के समय में अगर एफ०सी०आई० की स्पेशल डिमाण्ड हो तो रेल गाइडों में रैक की उनको प्राथमिकता मिलनी चाहिए। अगर ऐसा होना तो समय पर यह सामान लोगों तक पहुँच जायेगा। 1993-94 में 418 मिलियन टन आपने लक्ष्य रखा था लेकिन भाड़ा बढ़ा देने के कारण और अन्य कारों से 362 मिलियन टन ही आप ले सके। मैं समझता हूँ कि 1993-94 में तो लक्ष्य का नाम नहीं लिया जा सकता क्योंकि 1992-93 का अब हिसाब बतलाया गया था तो बाहे जनरल बजट या बाहे रेलवे बजट हो, लक्ष्य को जोड़े बिना बतलाया ही पूरा नहीं होता था, उसके बिना तुल्य ही नहीं आता था। मैं ऐसा समझता हूँ कि 1993-94 में यह कम दुलाई इसलिए हुई क्योंकि रेलों का अधिक भाड़ा रहा इसलिए रेलों से आने वाला जो सामान या उसके ले जाने के लिए दूसरी एजेंसियों के जरिये रोड के जरिये हाइवर्ट हो गया, इसकी वजह से यह परिणाम हुआ। मैं यहाँ पर इस बात का उल्लेख करना चाहूँगा कि आपने इस बार अपना टारगेट कम रखा है। इस बार केवल 380 मिलियन टन का टारगेट रख कर आप संतुष्ट हो गये क्योंकि आपको विश्वास नहीं है। आज जो परिस्थितियाँ हैं रेल वेगन्स सफाई करने की ओर उनमें जो चोरियाँ होती हैं, पिलफरेज होता है, सामान समय पर नहीं पहुँचता,

उसकी वजह से ज्यादा माल आपको हाथ नहीं मिल सकेगा। यहाँ पर रैक्स देने पर ज्यादा आग्रह है। मैं मानता हूँ कि रेलवे को उसमें सुविधा है लेकिन पूरे के पूरे रैक तो कुछ बेसिक कम्पेटीटीव है, उसी के आपको मिलते हैं। वेगन्स भी कुछ चीजों के मिल सकते हैं लेकिन बहुत बड़ा जनसमूह ऐसा है जो छोटी-छोटी चीजों में माल डुक कराना है। अब मैं यहाँ पर एक टिपिकल उदाहरण प्रस्तुत करना चाहता हूँ पाठ्य पुस्तकों का। छोटे-छोटे बच्चों में यह पुस्तकें एक स्थान से दूसरे स्थान पर घेजी जाती हैं। मान लीजिये 10 बच्चों एक साथ डुक किये गये। उसमें से अगर एक जगह पर 9 बच्चों पहुँच गये और एक बच्चों बीच में कहीं रह गये, छूट गया तो हिलीवरी लेने वाला 0 बच्चों की हिलीवरी स्वीकार करेगा। जब तक 10 बच्चों डुकड़े नहीं मिलते तब तक जो 9

बग़ल पहुँच गये हैं, उन पर भी आप डेमरेज वसूल कर लेंगे। अब कहाँ गलती किस की है? कनसाहनी इसके मामले में तकलीफ क्यों डटते? जब रेलवे में एक साथ 10 बग़ल शुरू करने के बाद अगर किसी बग़ल 9 बग़ल या 8 बग़ल पहुँचते हैं और लेने वाला पूरी डिस्टेंसरी के अन्तर्गत में भाग नहीं उठाए तो उसकी सजा उसको नहीं चुगतनी चाहिए। एक महीना अगर लग गया तो उसको डेमरेज देना पड़ता है। मेरा यह मानना है कि जिस प्रकार शिक्षा के अन्य क्षेत्रों में सरकार सब प्रकार की मदद दे रही है तो वाटय फुलरवॉ के लाने-ले-जाने पर भी आपको कूट देने का विचार करना चाहिए।

एक सवाल इसमें और पैदा होता है कि अगर पार्सल रिबुक करना हो तो आप मनी आर्डर से कैसे मंगाते हैं और मनी आर्डर के पीछे जब तक नहीं आते हैं तब तक डेमरेज की रकम भी वसूल करते हैं। रिबुक में टूटे की किल्टी बना कर क्यों नहीं वापिस कनसाहनी को भाग भेजा जाता? मुझे विश्वास है कि मेरे इस प्रश्न का आप अध्ययन करवाएंगे और इसमें जो राहत देना जरूरी है, आप अवश्य विचार करेंगे। इसमें जो खेरियाँ हुई हैं, जो गफलत हुई है, जिनके गुनाह पकड़े गये हैं, उन पर भी ठीक प्रकार से कार्यवाही नहीं होती है। सेंट्रल विजिलेंस कमिशन की 1992 की रिपोर्ट में फस है, इन्होंने इस सम्बन्ध में यह कहा है—

"There ate 509 cases at the end of the year under report in which the Commission having advised initiation of major penalty proceedings aga inst the suspect public servants had advised the departments concerned to approach the Commission for nomination of CDIs as IOs if me charged officers, in reply to the charge-sheets, had denied the charges levelled against them."

"List of organisations who are yet to

इसमें 262 केसेज़ पेंडिंग थे। उसमें से खोले रेलवे के 55 केसेज़ पेंडिंग थे। वह तो डिपार्टमेंटल कार्यवाही है। मेरा ऐसा विश्वास है कि आप इस पर ठपठप देंगे कि जो एक्सीज्यू आपने बनाई है, वह ठीक प्रकार से काम करे और जो लोग सज़ा पाने के मुस्तक हैं, उनको सज़ा मिले। यहाँ पर इसी रिपोर्ट में पेज 133 पर है—

approach the Commission for nomination of CDIs for appointment as IOS—cases pending for more than six months..."

"List of case pending with the orga-

इसमें भी रेलवे का रिक्वाइ है।

nisations for implementation of CVC's advice—In the Minsitry of
18—27 RSS/95

Railways, for first stage advice, the pending cases are 297 and for second stage advice, there are 109 cases pending."

मेरा यही कहना है कि अगर एक मशीनरी इन्वेस्टिग हुई है जिसकी आप हर बार दुहराई देते हैं कि इसके माध्यम से जो गड़बड़ियाँ हो रही हैं, जो गलतियाँ हो रही हैं हम उनको रोकेंगे तो फिर ये पेंडिंग केसेज़ फिलफरेंस के लिए किम एक्सीज्यू के पास जाने चाहिए उसमें देरी होने की कोई वजह नहीं होनी चाहिए। आप इसके बारे में विचार करके देखिए कि ये कमियाँ दूर की जा सकती हैं या नहीं।

सिक्सटी सिक्स रिपोर्ट जो पी०ए०सी० की है उसमें भी एम० एंड एस० ऑर्गेनाइजेशन आपका बना हुआ है। उसका आम्बेक्टिव है—

"To improve the quality of service to the customer and for that to plan and provide inter-model services combining the advantages of rail and road transport."

अब सवाल यह है कि इस पर अध्ययन हुआ या इसका क्या परिणाम निकला। मेरा यह कहना है कि यह कम्पटीशन का क्षेत्र नहीं है। रेल और रोड टैफिक के मामले में अगर कुछ कोऑर्डिनेशन बैठ सके, इफ्रीशियंसी उसमें से पैदा करवाई जा सके तो उस पर अधिक ध्यान देने की जरूरत है और उस रूप में इस प्रश्न का विचार होना चाहिए।

यान्त्री किराये का जहाँ तक सवाल है, 101 किलोमीटर पर एक रुपया बढ़ा दिया है, 601 किलोमीटर पर पांच रुपये बढ़ा दिया गया है। मेल एक्सप्रेस, सेकेण्ड क्लास में 156 किलोमीटर के ऊपर एक रुपए से 20 रुपए तक बढ़ा है। ए०सी० फर्स्ट क्लास, बैयर और पर 6 रुपये बढ़ा है। उपनगरीय रेल यात्रियों के बारे में स्टैंडिंग कमेटी की सिफारिश थी कि आप उन पर भाड़ा न बढ़ाएँ। यह मालूम नहीं कि क्यों स्टैंडिंग कमेटी की इस सिफारिश पर विचार नहीं किया गया और उन पर भी भाड़ा बढ़ा दिया गया है। पिछली बार भी जब किराया बढ़ा था उसके कारण पैसेंजर टैफिक कम हुआ। 245 करोड़ रुपए की आय कम हुई 1993-94 में। 1992-93 में 7.4 परसेंट पैसेंजर्स की कमी हुई और 4.76 पैसेंजर किलोमीटर्स में कमी हुई। यह गिरावट ज्यादातर पांच सौ किलोमीटर से कम दूरी के सफर करने वालों में हुई। उन्हीं के पास अल्टरनेटिव मोड आफ ट्रेवल है और वहीं पर इफ्रीशियंसी का टैस्ट होता है कि रेलगाड़ियाँ लोगों को कितनी पसन्द हैं। उसके बजाये अगर उनके पास ईजी मोड आफ ट्रांसपोर्ट है तो उसको पसंद करते हैं। पांच सौ किलोमीटर से ज्यादा दूरी के लिए मजबूरन, चाहे या न चाहे रेल की सुविधा उनको पसन्द हो या न हो उनके रेल में यात्रा करनी होती है। इसलिए अगर यह कमी पांच सौ किलोमीटर से कम दूरी की यात्रा करने वालों में आई तो मैं चाहूँगा कि इसके बारे में अध्ययन किया जाये।

लोगों को इस बात की शिकायतें हैं कि गाड़ियां लेट होती हैं। स्टार्टिंग स्टेशन से भी गाड़ियां लेट रवाना होती हैं। कोई कहेगा कि आली देर से है तो आली देर से है, तो यह एक अनएन्डिंग सरकिसा है। इसको कहा से कंट्रोल किया जाये इसका विचार करने की जरूरत है।

अमेनिटीज के बारे में आज भी सवाल बने हुए हैं। अमेनिटीज के बारे में बहुत खूलासा तौर पर स्टैंडिंग कमेटी में भी बहुत विचार हुआ। उन्होंने सारे टेबुल्स दिये हैं। उन्होंने इस बात का उल्लेख किया है कि 2340 स्टेशन्स का उन्होंने अध्ययन किया, उसमें से 875 पर पीने के पानी का इंतजाम नहीं था, 718 पर लैटिन का इंतजाम नहीं था।

वेटिंग जेडज़ एंड डालज़ 604 पर नहीं थे और पेड़ की छाया भी 666 पर उपलब्ध नहीं थी। मैं समझता हूँ कि आप इसमें सुधार करेंगे। लेकिन सुधार करते समय एग्जिज के लिए जो पैसा रखा गया है एक तो यह बहुत कम है और उसका भी ठीक प्रकार से उपयोग नहीं होता। ठीकी योजना में टोटल एलोकेशन 76 परसेंट बढ़ा या लेकिन एग्जिज पर 0.44 परसेंट ही आपने पैसा बढ़ाया, सासवी योजना में 55 परसेंट टोटल प्लान आपका बढ़ा लेकिन एग्जिज पर 0.71 इतना ही आप बढ़ा कर पाए। अखिर पैसेजर्स से जब आप खपेस कर रहे हैं इतना बढ़ा हुआ किराया पाने का तो उनको भी डक है कि उनको आराम मिले, सुविधा मिले, समय पर गाड़ी मिले। आजकल जब गाड़ियों लेट हो जाती है तो यह काम शिकायत है कि उनको पीने का पानी नहीं मिलता और जिन स्टेशनों पर भोजन मिलने की व्यवस्था है उन स्टेशनों पर भोजन भी उनको नहीं मिलता। तो फिर रेलवे की सजा उसको प्यासा रहने में या भूखे रहने में बर्बाद करनी पड़ती है। मैं समझता हूँ कि जिसको सजा मिलनी चाहिए हम उसकी तरफ नहीं देख रहे, जो आशावास का उम्मीदवार है उसकी सजा उसको मिल रही है। इस पर विचार करने की जरूरत है।

मेरा आपसे यह कहना है कि इन्होंने भी इस बात का उल्लेख किया है कि अब एग्जिज में भी आपने यह सारी चीजें कंप्यूटराइजेशन, एअर कंडीशनिंग आप्ठ खपर क्लास वेटिंग क्लास, इंस्टालेशन आप्ठ वाटर कूलर्स, गिनाई हैं अब ये सुविधाएं जरूरी हैं। लेकिन पीने का पानी, यूरिनलज की व्यवस्था, श्रद्धा की व्यवस्था उनके बाकी के जो मेन प्राइमरी बेसिक एग्जिज का सवाल है मैं चाहता हूँ कि बेसिक एग्जिज और जनरल एग्जिज फर व ट्रेवलिंग पीपुल इसके से हिस्से बना दिए जाए और आप जो एग्जिज के लिए पैसा देना चाहते हैं उनको स्पष्ट रूप से से हिस्से में बाँटिए मेरा ऐसा सुझाव है कि जो बेसिक एग्जिज है स्वाभाविक रूप से इन पर ज्यादा खर्च होना चाहिए। आप इसको करते-करते और उनको एयर कंडीशनिंग, कूलर्स और कंप्यूटराइजेशन का गितना लाभ पहुंचा सकते हैं आप जरूर देने की कोशिश करें, लेकिन मैं यह चाहता हूँ कि इस संबंध में प्राथमिकी बेसिक एग्जिज पर जाना चाहिए।

रिवाइज्ड एस्टीमेट्स में 63 करोड़ के खर्च का आपने अनुमान लगाया इस बजट में फिर से घटाकर 60 करोड़ कर दिया। अब एग्जिज की जो बढ़ाने की मांग हो रही है और जब रिवाइज्ड बजट में आप 63.49 करोड़ तक आ गए तो फिर से 60 करोड़ पर ले जाने का क्या कारण है, यह समझना चाहिए। पिछले साल भी जनवरी 1994 तक Only 40 per cent of the total amount was spent on amenities. अब यह आखिर के तीन महीनों में और यह एक टेबेसी है रेलवे से मैं आपका कहूँ कि सारे साल भर का बजट जो जनवरी से मार्च तक खर्च करने की आवत पैसा हुई है और उसी से बहुत बड़ी शिकायतें मिल चुकी थी, कार्पान की, फाल्स एकाउंटिंग की है। अगर इनको रोकना चाहते हैं, तो जब यह बजट आपने पास करा लिया, क्यों नहीं आप जून के महीने से जबकि कहीं डाउट कंडीशंस हैं, हाई समय है, लोग नौकरी के लिए मारे-मारे घूम रहे हैं, इसी समय में यह रेलवे का काम भी प्रारम्भ करके इनको मदद पहुंचाने की कोशिश क्यों नहीं करते, इन पर आपको विचार करना चाहिए।

जहां तक गाड़ियों का सवाल है, गाड़ियां आपने बढ़ाई है और बढ़नी चाहिए। कुछ लम्बी दूरी की गाड़ियां भी बढ़ाई हैं, लेकिन अभी भी ऐसे छोटे सेक्शन हैं डिविजन टू डिविजन में समझता हूँ कि आपने यह तय किया हुआ है कि किसी भी रेलगाड़ी में 10 से कम डिब्बे नहीं होंगे।

लेकिन मेरे पास ऐसी गाड़ियों की सूची है जिनमें कि सात डिब्बे, आठ डिब्बे लगते हैं। अब आप ये गाड़ी चलाने, तो दस डिब्बों से कम की गाड़ी न चलाए और रात में गाड़ी चलती हो और उसमें स्लीपर कोच हो या फर्स्ट क्लास कोच हो तो इन दोनों चीजों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

उपसम्प्रेषण और पैसेजर्स कोच के मेंटनींस का सवाल एक ऐसा सवाल है जिस पर कि ध्यान देने की जरूरत है। डिब्बों में छतममल पीछे लग जाते हैं और खासकर सैकंड क्लास स्लीपर कोच में यह डाउत हो जाती है कि रात परेशानी से गुजरती है, फिर चाहे आप उनसे सोने का किराया भी ले लेते हैं।

श्री संघ प्रिय गौतम : उसका फाई मच्छर भी है।

श्री सुन्दर सिंह चन्दाही : मच्छर, कांकोच और छतममलों से छुटकारा—ये ऐसी सीनेटरी आवश्यकताएं हैं जिन पर यदि रेल मैनेजमेंट ध्यान नहीं देगा तो यह उस पर बहुत ही लाइन लगने वाली है।

फिर स्लीपर कोच की जो व्यवस्था आपने इंट्रोड्यूस की है, मैं समझता हूँ कि उसे रिफ़्यू करा लिया जाये क्योंकि जो आपने गारंटी दी थी कि उन स्लीपर कोच में चढ़ी लगे ट्रेवल करेंगे जोकि स्लीपर का एडीशनल चार्ज देकर बैठेंगे। लेकिन यह व्यवस्था 99 परसेंट कैसेज और खासकर छोटी डिस्टेंस और जहां कि ऐसे कम्प्यूटर्स के लिए, स्थान लेना होता है, जहां वे न

सबैपर देखते हैं और न छी-टायर कोच देखते हैं। वह सब कोचों में घुस जाते हैं। तो फिर यह एडीशनल चार्ज 25 परसेंट, क्योंकि कम नहीं है, उसको आप फिर से रिज्यू कीजिए और इसका विचार कीजिए कि इस व्यवस्था को जारी रखना आवश्यक है कि नहीं? इसके अलावा डिभिजन-टू-डिभिजन डेडक्वार्टर पर जो ट्रेस चलती है, उनमें खन-रिजर्व कोचों को छोड़ने की जरूरत है क्योंकि वह शार्ट-डिस्टेंस पैसेजर्स के लिए ही काम करते हैं। फिर आपने डिभिजन और बंदरों की बात की है। कुछ कोच बंदरों की बात कही है। वे आप बढ़ाएं, लेकिन जोसेल कोच खूब-फिरकार इसी रेल मचन में ही खेने हैं और दिए गए बजट में भी बड़ा के डिस्टेंस ठीक हो जाने के बाद यहाँ स्टूटनबुल खेना है, उसमें रद्दों-बदल करना है, एक रेलगाड़ी का पैसा दूसरी रेलगाड़ी पर, एक स्टेशन पर लगाने वाली फेसिलिटी दूसरे स्टेशन पर चली जाय तो डिभिजनल डेडक्वार्टर का बैलन आफिस काम करने का क्या अर्थ है? इन खेनों के बीच में कुछ सार्वकला पैसा खेनी चाहिए और ज्यादा-से ज्यादा काम आपनी जागह पर डिस्टेंसबुल खेकर होना चाहिए। एक बार आपने बजट अलौट कर दिया, आयटम्स अलौट कर दिया और फिर उनको बौड़-बौड़कर फिर से रेल मचन में ही सेक्शन के लिए बरान देना पड़े, तो यह ठीक नहीं है। इसकी जरूरत नहीं खेनी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष जी, अब मैं यहाँ एक टिपिकल केस कोटा स्टेशन का बाना चाहता हूँ। यहाँ कम्प्यूटर के लिए मचन तैयार पड़ा है कम्प्यूटर लगाने के लिए दो-तीन साल खे चुके हैं। इस बीच में आपने जामेन में कम्प्यूटर लग दिया है, एक और रतलाम में लगा रहे हैं। मगर कोटा का कम्प्यूटर मचन अभी भी कम्प्यूटर की प्रतीक्षा कर रहा है। क्या यहाँ का पैसा दूसरी जगह ट्रांसफर हो गया या यहाँ का ज्यादा प्रेजर लगा, इसलिए यहाँ का ठप्पर बला गया। इसलिए मेरा कहना है कि यहाँ पर आपने जो व्यवस्था करने का फैसला किया है, उसे लागू कीजिए। आपने कम्प्यूटर से रिजर्वेशन की बात कही। आप बहुत से एक्सपेरिमेंट्स कर चुके हैं। सभी क्यू में खड़े लोगों को आप ठेकन देते हैं। मैं समझता हूँ कि वह स्कीम फेल हो गयी है। फिर आपने निबम बानाया है कि एक आरम्भी से एक ही फार्म रिजर्वेशन के लिए लिया जाएगा, लेकिन ऐसे उपाहरण हैं कि यहाँ कम्प्यूटर से रिजर्वेशन के स्पर्तों में टिकट के बलात खड़े रहते हैं और बस-बस, बीच-बीच फार्म उनको एक्सेट हो जाते हैं और वह सारे टिकट्स खरीब लेते हैं। रैशेजर को खिड़की पर "नो कैबेले" मिलती है, लेकिन बाहर उसको टिकट मिल जाता है।

अब वह ऐसी बीमारी है कि जिस पर आपको गंभीरता के साथ विचार करना चाहिए और यह कैसे बल हो सकती है, इस पर विचार करना चाहिए।

कुछ गड़ियाँ आपने एनाउन्स की हैं, मैं चाहता हूँ कि इस बार थोड़ा-सा खे एक नेशनल आऊटलुक रखा गया है हर

क्षेत्र में कुछ न कुछ गड़ियाँ बंदरों का, यह डाइवर्जन है और इसके लिए मैं बधाई देता हूँ।

रेल मंत्री (श्री सी. के. जाफर शरीफ):
शुक्रिया।

श्री सुन्दर सिंह बंधारी: थोड़ा सा इस नेशनल आऊटलुक को और स्ट्रेन्ग करने की जरूरत है।

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार): एक मिनट, बंधारी जी, आपने उनको बधाई दी तो उन्होंने भी शुक्रिया कहा। उसको भी तो लीजिए।

श्री सुन्दर सिंह बंधारी: बहुत बहुत शुक्रिया आपका जी।

मेरा यही कहना है, अभी भी इस बार के बजट में कुछ स्टेट के लोगों को शिकायत है और उनका यह कहना है कि उनकी बेकवर्डनेस और बड़ा खे रेलगाड़ियों की कमी है, पॉसिबिलिटी आफ ट्रेन्स है, उसको ध्यान में रखते हुए कुछ गड़ियों के बारे में विचार करना चाहिए। आपने राजस्थान से एक गाड़ी झपड़ा के लिए चल दी जयपुर से, यह बहुत अच्छा किया, लेकिन जितना इम्प्लेमेंट्स राजस्थान के लोगों का हावड़ा से है उतना ही राजस्थान के लोगों का बक्षिण भारत और मद्रास से भी है। अब तो आपने जोधपुर, जयपुर भी खेदगेज कर दिया है। जयपुर से मद्रास तक एक गाड़ी आप चला सकें तो राजस्थान के लोगों की बहुत सुविधा खे जाएगी।

मेरा आपसे एक निवेदन यह है कि आपके अधिकारी, अब उनका महकमा रेलवे का है तो इसकी मोनेटरिंग करिए कि रेलवे अधिकारी, रेलगाड़ी के बजय उबाई जडाज का उपयोग क्यों करते हैं अपने दोरों पर जाने के लिए?
(अपवाधान)

श्री शंकर दयाल सिंह: मंत्री जी भी करते हैं।

श्री सुन्दर सिंह बंधारी: मैं मंत्री जी पर भी जाता हूँ। स्पेसल गाड़ी का, सैलून का पहले अवज्ञा लोग, राजा लोग इस्तेमाल किया करते हैं। If they want to feel the pulse of the people... रेलवे आफिसर ट्रेन से यात्रा करें तो उन्हें पता लगेगा। उनको क्या तकलीफ आती है, किस तरह से रेलवे स्टाफ उनके साथ बीहेव किया करता है और रिक्वेस्ट ट्रेन न मिलने से क्या कलत बिगड़ती है, अब तक वह धुक्तरभोरी नहीं बनेंगे इन सारी चीजों के, अब तक वह उनकी तकलीफ समझ नहीं पाएंगे। मेरा कहना है कि इसकी मोनेटरिंग करवाइए डिभिजनल डेडक्वार्टर पर, जेनरल डेडक्वार्टर पर, कि किस आफिसर ने किस काम के लिए

हवाई जहाज का इस्तेमाल किया। आपको बहुत बचत हो जाएगी और रेलवे की एफिसिएन्सी बढ़ाने में भी बहुत मदद मिलेगी।

ओ गेज परिवर्तन का काम है। आपकी प्रायोरिटी के साथ ये सहमत हूँ, लेकिन गेज परिवर्तन का ही काम हो और बाकी सब काम एक तरफ पड़े रहें, ठीक नहीं। आपने कहा जरूर है कि हम किसी के प्रति अन्धधर्ष नहीं कर रहे, लेकिन व्यवहार में है। लोगों के काम आपने बीच बीच में उलगा आगा कर दिये और काम रुक गए, स्ट्रेगिंग हो गया। पब्लिक को भी तकलीफ होती है। मैं राजस्थान के दो उदाहरण दूंगा। आपने जोधपुर मेल का रास्ता बदल दिया और उसके कारण रतनगढ़ से लेकर डोगना तक कोई तेज गाड़ी नहीं है। अब यह लोग आज मस्जिनों से परेशान है। सारे के सारे लोग बंगाल, असम, उधर जाने वाले लोग, आज बहुत दूर तक आकर गाड़ी पकड़ते हैं। अब इसका पीरिएड कम होना चाहिए। अल्टरनेट मोड आफ कन्वेन्स उनको प्राप्त होना चाहिए। कर्म चलकर नहीं, गाड़ी में ही कुछ डिब्बे ऐसे जोड़िए, गज्जट ट्रेन में कुछ ऐसे डिब्बे जोड़िये, जो कनेक्टिंग ट्रेन को कनेक्ट कर लें और वह लोग अपने डेस्टिनेशन पर पहुँच जाए। अभी एक मई में आपने दिल्ली-जयपुर गाड़ियाँ भी बंद कर लीं और बहुत घुमाकर उनकी तो जा रहे हैं। मेरा यह कहना है कि आप गेज परिवर्तन करें, लेकिन गेज परिवर्तन का काम टुकड़ों में लें और जहाँ लें वहाँ एक पूरा सर्किट कम्पलीट कर ले क्योंकि उसके कारण बाधा होती है। लोग रद्द बेनीफिट बहुत हैं, उसका बहुत काम होगा इंटरस्टलाइजेशन में मदद मिलेगी, लेकिन उसका शार्ट टर्म दिसएडवांटेज भी है। उसके बारे में भी ध्यान देकर इन दोनों का अगर जोड़िनिंग करें तो इसमें बहुत लाभ होगा।

मैं आपको उसके लिए आग्रह करना चाहता हूँ।

यहाँ पर मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि जिस तरीके से बाढ़ गेज के बारे में आपने विचार किया है। मैं आपको उदयपुर-चित्तौड़ के बाढ़ गेज के लिए आग्रह करना चाहता हूँ पिछले साल के बजट में आपने सड़ें जंक्शन की बात कही थी और साल-भर बाद यह बाढ़ गेज हो जाएगा। हम जान का भी कमीटमेंट था। इस बार के बजट में भवका कही उल्लेख नहीं है। यह भी उलना ही हम्पटेट है। आपने जोधपुर-बीकानेर को बाढ़-गेज करके सारी मिनरल कैपेसिटी ट्रांसपोर्टेशन की बहुत बड़ी फेसिलिटी प्रोवाइड की है। उदयपुर भी सामान्य के लिए, बाकी खदानों के लिए, जिससे वह कामकाज है और भी इन्फ्रस्ट्रक्चर एक्स्टेंसिव है और एक छोटा टुकड़ा है। क्योंकि चित्तौड़ तक आप बाढ़ गेज ले जा चुके हैं। जेज कंसिडरेशन के कारण आप चित्तौड़ से सीधे तक गए हैं, जैसे के जैसे और उसने सन्तुल्य कंसिडरेशन चित्तौड़ से लेकर उदयपुर तक के हैं जो आपने जैसलमेर के बाढ़ गेज के लिये कंसिडरेशन टूरिज्म की दृष्टि से रखा है। मैं आग्रह हूँ कि आज भी उदयपुर और

उसका सराउडिंग राजस्थान में टूरिज्म की दृष्टि से पहले नम्बर पर आता है। उसको भी ध्यान में अगर रखेंगे तो एक फारेन कैपिटल वरनिंग प्रोजेक्ट, इस रूप में इसे डेवलप किया जा सकता है। इसका भी आप ध्यान रखें लेकिन इन सबके लिए एफिसिएन्सी भी बढ़ानी होगी आपने उनमें नई ओ रेलवे गेट्स हैं, उनके बारे में आपने कुछ रुपया मंजूर किया है, यह बहुत अच्छी बात है लेकिन मैं समझता हूँ कि कुल कितने उनमें नई गेट्स हैं, उनका कम्पोज़न करिए। आज भी लाखबारों में खबर है कि आन्ध्र प्रदेश में एक बहुत बड़ा एक्सीडेंट हो गया, 35 लोग उसमें मारे गए। मैं समझता हूँ कि यह एक ऐसा प्रियारिटी सेक्टर है कि रेलवे के मैन्ड गेट्स जल्दी से जल्दी बनाने चाहिए। अभी जो रुपया आपने दिया है उससे तो मुश्किल से 500 गेट्स बन जाएंगे और अभी 18,000 गेट्स ऐसे हैं जो अनमैन्ड हैं। अब आप कितने सालों में इस पर पहुँच जाएंगे, इसका आप विचार करिए और इसलिए दोनों के बीच में मेल बैठाना आवश्यक है।

प्लानिंग के लिए मेरा आपसे आग्रह है, जैसे आपका भी इरादा है, कि आपको फिर से प्लानिंग कमीशन के पास जाना चाहिए और रुपया जो आपने घटाया है इस बार या उन्होंने कम कर दिया है, वेज के इस महत्वपूर्ण विभाग के लिए वह और रुपया बढ़ाए, अधिक धन बढ़ाए, अधिक ख़वसूर लोगों को सुविधा प्रदान करने का इसमें प्राप्त होना चाहिए।

उसके साथ-साथ ओ इकनोमीज़ की जरूरत है, कमेटी तो बहुत बनी हैं, आपने भी उल्लेख किया है नन्डूमहप्पा कमेटी का, अब तो हम चाहते हैं कि सरकार ने उस पर क्या फैसले किए ? खासकर उन्होंने स्टाफ को किस तरह से एडजस्टमेंट किया। कैसे उनके पर-बैट कम खर्चा पड़े, इसके बारे में जो सुझाव दिए हैं, उसका विचार करना चाहिए।

टेंडर्स में काम कराने के बारे में यहाँ पर कमेटी में इसका उल्लेख हो चुका है। मैं समझता हूँ कि मैं सेक्टरने की कोशिश नहीं करूँगा, लेकिन विफिलेस कमीशन ने यह कहा है कि बिना टेंडर वाले काम करवाए गए हैं और अगर आप चाहते हैं तो मैं यहाँ क्वोट कर सकता हूँ :-

"For the work of extension of Loops at Jatinga on IMG-BPB Section of N.F. Railways, the estimated cost of Rs. 24.50 lakhs was based on market rates. However, the contract was awarded at a much higher cost of Rs. 3*. 63 lakhs without any further item-wise market rate analysis to ascertain the reasonableness of the high tender."

अब कमीशन की रिपोर्ट में इस बात का उल्लेख है और हम जानते हैं कि वहाँ तक काफी खर्चा होने के बाद भी कामकाज एडवर्ड है। अब कमीशन भी इस नीती पर पहुँचता है तो आपको इस मैकेनिज्म का विचार करना चाहिए कि

किस तरह से टेंडर्स के मामले में सावधानी बरतने की जरूरत है। मैं यहाँ पर उल्लेख करना चाहूँगा, उस पर काफी चर्चा हो गई है, इकोनोमी का विचार किया जाए। मैं यह कहना चाहूँगा कि इंजनों की खरीद, यह एक बहुत बड़ा बोझ बन गयी है। रेलवे कंवेन्शन कमेटी ने भी ए. सी. सी. डील के लिए आपको आगाह किया था। उन्होंने यह कहा था कि उन-इकोनोमिकल है। आपका इंफ्रस्ट्रक्चर भी उनको अपरेंट करने के लिए उपयुक्त नहीं है, काफी साल लगेंगे। फाइनेंस कमीशन ने भी माना है कि रेलवे 1200 करोड़ रुपए के बोझ को सहन नहीं कर सकती। अब जब यह चीजें हैं, तब आपको बार-बार आगाह है कि हम उस पर पीछे नहीं आ सकते। लेकिन रुपए का सदुपयोग हो क्योंकि अगर एफिसिएंसी बढ़ाना है तो केवल किराया बढ़ाने से, भाड़ा बढ़ाने से, जोन बनाने से इतने मात्र से नहीं होगा। ओवर ऑल एफिसिएंसी उसके टोटल वर्किंग में आना चाहिए और इसलिए मुझे यह लगता है कि आपको इस पर विचार करने की आवश्यकता है। अब आपने शायद यह सुझाव दे दिया कि हर एक यात्री अगर एक-एक रुपया ज्यादा दे तो जम्मू कश्मीर में बहुत जल्दी रेलवे लाइन बिल जाएगी। यह तो फिर से आना चाहिए लोगों के पास कि वह . . . (अव्यवधान)

श्री सी. के. जाफर हारीफ : लोअर हाऊस सहमत है।

श्री सुन्दर सिंह बंधारी : लोग सहमत थे या नहीं थे। यह तो अब आप प्रोजेक्ट लाएंगे तब पता चलेगा। यह जो अभी तक किराया वसूल कर रहे हैं वह किस खर्च में जाता है, यह भी पूछना चाहेंगे। इसलिए हर एक ऐसे आईटम पर जिस पर एक जनरल कंसेंट हो, लोग दिखाते हैं। अगर वहीँ पर आप रुपया वसूल करने का आईटम लेकर खड़े हो गए तो फिर मैं समझता हूँ कि आर्थोकेटिच पिकिंग उस पर बहुत बड़ी आपत्ति खड़ी हो जाएगी। लोग महत्व दे रहे हैं उस क्षेत्र का, उसको महत्व देना चाहते हैं। लेकिन उससे से आप हर बात के लिए और पैसा दो तो हम यह काम कर लेंगे, तो आप भी तो जो वह जमीन रेलवे की है अत्यधिक उपयोग के लिए लाना चाहते हैं, स्को की कमी कर रहे हैं। स्टैंडिंग कमेटी ने भी माना कि it should be accounted for as receipt of Railways

उसको इम्प्लीमेंट करिए और उसका खर्च जब तक लोगों के किराए के कम होने में नहीं दिखाई देगा तब तक आपकी एफिसिएंसी कहाँ से देखी जाएगी। इन चीजों का नेल बैठाना चाहिए। मुझे ऐसा लगता है कि एफिसिएंसी बढ़ाए बिना आप अब लोगों से पैसा लेने के लिए स्वीय निकालते हैं। पिछले साल मैं आपने जारी की थी, मैं नहीं समझता कि उसकी कितनी सफलता मिली। इस बार भी आप 1145 करोड़ रुपया बोरोइंग से लेना चाहते हैं। लोग पैसा देंगे, आप ऑक्जनिंग एफिसिएंसी एस्टेब्लिश करवा देंगे। अगर एक

बार फिर एस्टेब्लिश हो गई तो ज्यादा खासानी होगी। मुझे खुशी है कि रेलवे कंवेन्शन कमेटी में आप भी मेबर बन गए हैं और इस वजह से पार्लियामेंट के मेम्बर्स जितनी गंभीरता से इन विचारों को वहाँ रखते हैं, अब यह बाहर बैठकर उनको देखने का मौका नहीं है। अब शामिल बैठकर उनका सहयोग लेकर, उनका विश्वास प्राप्त करके काम करने की आवश्यकता है। आप अगर इस आधार पर काम करेंगे तो मेरा पूरा प्रोसा है कि रेलवे के काम में काफी सुधार आ जाएगा और जो लोग अफ़ रेलवे का उपयोग करने में, रेलवे के माध्यम से अपना माल वगैरह भेजने में संकोच करते हैं, वह संकोच समाप्त होकर रेलवे की आमदनी भी बढ़ जाएगी। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Mr. Rahman Khan

AN HON. MEMBER: This is his maiden speech.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Let us welcome the hon. member on his maiden speech.

SHRI K RAHMAN KHAN (KARNATAKA) : Sir, can I come to the front and speak?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): You can Hon. Member of this House are very generous.

SHRI K RAHMAN KHAN Mr Vice-Chairman. Sir, thank you very much for providing me an opportunity to speak on the Railway Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): No need to thank. I am here only for that purpose.

SHRI K RAHMAN KHAN : This is my maiden speech I thank you for welcoming me on my maiden speech.

Sir, the Indian Railways play a very dynamic role in the economic growth of the country. Probably, (I am not wrong when I say that the Indian Railway network is the largest in the world. The Indian Railways which have a history of more than a century, have created another new history of gauge conversion. This gauge conversion should be considered as a historic act because, probably, ours is the only country in the world which is having a multi-gauge system. On the other hand, we have a large network of railways. On

the other side, we have a multi-gauge system which creates transport bottlenecks. Now, the decision taken by the Government to have a uniform gauge, or, what we call now as a uni-gauge system, is a historic act and the whole country should welcome this. Our hon. Prime Minister, Shri P.V. Narasimha Rao, and the hon. Railway Minister, Shri OK. Jaffer Sharief, would go down in the history of Railways for having taken such an important step, for having played such a historic role, in the matter of gauge conversion.

The Budget presented by the hon. Railway Minister has projected a number of positive developmental activities. As the hon. Minister himself had admitted in his Budget Speech, the Railways need structural changes; the Railways need organisational changes. These changes are needed in order to see that the Railways play a very useful and a dynamic role in the future development of the country. The hon. Minister has rightly said that the Railways have the potentiality, the capability and also the resources.

Another important feature of the Budget is the less dependence of the Railways on the budgetary support, on the support from the General Finance, Railways being a commercial organization, it has to generate its own resources; it has to be a vibrant organization and it has to find its own resources. I am happy that the Minister has given a correct direction and railways are moving in that direction. And it is revealed not only by the payment of dividend by the railways on the overall investment but also by the slashing down of the budgetary support to the railways. But nowhere have the developmental activities been curtailed.

Sir, what is important now is that the railways has to take note of the fall in revenue. Why is there a fall in the revenue? I feel that merely attributing the fall in revenue to some of the causes which have obstructed the progress of railways during one or two years is not sufficient. The actual revenue from goods traffic and passenger traffic has to be properly assessed. Even the Standing Committee report has indicated that there is no proper assessment or survey of the potentiality of the traffic which the railways can handle with the infrastructure it has. Today they may be moving 350—400 million tonnes of goods traffic. But what the total requirement is and also the amount of traffic that is moved through road transport have to be assessed. I feel that a detailed survey is very

essential with regard to the potential, and then only the railways will be able to project their requirements and plan for the coming 15—20 years.

Sir, one historic step taken by the railways in this direction is gauge conversion. The next step, I feel, is that the railways should take up doubling of the track. Now the movement of goods is restricted because of the single track. In this age of competition, those who want to transport their goods will naturally look to quicker means of transport. That is the reason why today road transport has increased ten-fold compared to the last ten years. So, the total goods movement by road has to be assessed. Also, the percentage of increase of movement of goods by road transport and rail transport, both, have to be assessed.

Sir, from the public point of view also, it is very essential that the Railways should take up the major burden of the goods traffic because our roads are becoming too busy. Now our roads are too congested, with the result that there are a lot of accidents on the roads, and a lot of human resources are being lost because of the accidents on the roads. We cannot afford to increase the traffic on our roads. It is very important that we invest some amount in increasing the track and doubling the railway lines. It is also very important that we should increase the goods movement.

Sir, the passenger revenue also constitutes hardly 25 per cent of the total railway revenue. There is also a lot of potentiality in the passenger traffic also. As the hon. Member has rightly pointed out, you should attract the passenger traffic. Now people choose the mode of transport so that they can go to their destinations early and also comfortably. There is a lot of potentiality in this. The passenger traffic can also be increased.

Here comes the question of infrastructure. The Railways have the infrastructure. The question is whether the existing infrastructure is being properly made use of. My finding from various reports is that the Railways are not able to make use of either the coaches or the wagons and that there is a lot of idle capacity with the Railways. This idle capacity is definitely going to increase the cost of operation. The Railways should assess the idle capacity with them and see how best the idle capacity can be made use of. I am happy to note that the hon. Minister, while speaking in a function, has admitted this. I

quote the Minister

"I do not know what I should say. We have surplus manpower, sufficient assets and also demand for services. Still I am confused about what to do and how to tackle the problems. In the wake of technological advance, our requirement becomes different."

He said that he had told the Board to formulate a policy in the light of the problems. He has further said :

"Money earned is invested on wagons, coaches, racks, New lines and other things. But, when we allow our coaches, racks and wagons to lie idle in the yards, how can they earn revenue for the Government ?"

This is the direction of the Minister. He has railed the Railway administration as "confusing and complicated." I am quoting the Minister. These are not my words. He said that the anomalies in the system should be corrected immediately. I am sure. Sir, when the Minister himself feels this, then, there will be a correct direction to the Board, and that correct direction, I am sure, will result in the development of the railways.

Sir, another important factor is that the railway has become a very big network.

From Kashmir to Kanyakumari and from East to West it is a very big network and the Railway Administration itself is not able to have an overall control over the day-to-day administration of the entire railways of course, there is a well-knit Railway organisation right from the Chairman of the Railway Board up to the Zonal and Divisional level, but what is required is to ensure how such a big organisation is able to undertake the monitoring work. The Railway is divided into 9 zones. If you include its production units these may be 14 or 15. These zones should be made accountable. We are not aware at what level they are exercising the accountability. That is why the Standing Committee of Parliament on Railways has said that there should be a performance Budget and it should be presented before the Parliament. Here I would urge upon the Railways to make each zone as a profit-making centre. It should not forget that the Railway is a commercial organisation and it should work on commercial principles

I have some suggestions to make to the Railways. If we have to adjust ourselves to the new economic policy of liberalisation and globalisation and ending the subsidies we have to have structural changes. There is a need to rationalise the activities of the Railways and then create a self-supporting financial status within the organisation. It should see that its organisational system yields positive results. If it does not, resort to organisational restructuring. Every one of us is talking of scarcity of resources and that we have to conserve the resources. In order to do that, there is a need to have financial discipline. Every expenditure to be incurred must undergo financial discipline. Moreover, the Railways must have a corporate mission and should have a manpower planning. It has plenty of manpower numbering about 1.7 million people. They also have the necessary infrastructure. So, the manpower has to be planned. Besides, a proper information system has to be brought about. There is a need for optimisation of existing assets. The assets that the Railways are having are not being properly utilised.

Sir, another aspect which I would like to touch upon is the production units of the Railways. The production units are to be run on commercial lines like any other production unit. As you know, Sir, I am a new Member and I had little access to the various publications of the Railways. But whatever I have seen in the reports submitted to the Parliament, the production units—whether it is the Wheel and Axle plant in Bangalore or the Rail Coach Factory at Kapurthala—should work as commercial units. Their balance sheets are to be published separately. Their profit and loss accounts should be made available to the Parliament. Their profitability has to be judged. Of course, they have submitted a balance sheet of the entire organisation, the profit and loss account of everything. But they have not indicated which unit is working profitably and which unit is not working profitably. May be the figures are available with the Railways. But those aspects have to be made very clear. There should be total transparency in the system.

Sir, coming to the passenger amenities, it is essential to improve them. I fully agree with the hon. Member that when a passenger pays money, he expects from the Railways certain minimum service. Today, the First class coaches are really in a very bad shape. They need a lot of changes. No doubt from the Minister's Budget speech it can be seen that he is very keen to

improve passenger amenities. But the fact of the matter is that the entire funds made available for passenger amenities have not been fully utilised. I would like to know the reason for this. This is one area where priority should have been given. I am sure this will be taken note of and improvement of passenger amenities will be given greater emphasis.

Sir, it is necessary that gradually the Railways have to reorganise the bureaucratic structure of the entire system. A definite corporate objective has to be evolved. They should introduce zero-based budgeting, performance budgeting and analyse it periodically. They should introduce management information system at the decentralised level, at the Zonal level and at the Divisional level. Then, they will introduce commercial accounting policies including preparation of commercial accounts. No doubt the Railways are a service organisation. They are rendering service.

Yet, they are a commercial organisation. The Railways are collecting charges for their services. So, this organisation cannot be treated as a social organisation. This is not part of the Government where one department collects the revenue and provides it for spending on services. This organisation charges for the services rendered by it. So, it is a commercial activity. They will have to have their accounting principles totally on a commercial basis so that they will be able to generate their own resources. This system was introduced in 1924-29 when the Railway Budget was separated from the General Budget. From that time onwards, the same convention has been followed. This is, probably, the only instance in the world when a commercial organisation, the Railways, projects a Budget and not its performance accounts. This is a commercial organisation like any other commercial organisation and it will have to be treated as such. There is need for a total change in the entire approach. (Interruptions).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): After hearing you, I am convinced that you have done your home work very well. You cannot say that you did not have access to reports.

SHRI K. RAHMAN KHAN: The total investment of the Railways is around Rs. 40,000 crores. There is one area where I would like to make a suggestion. On going through their balance-sheet I find that there is no mention as to how much scrap the Railways are holding.

What is the total stock which has been removed? What is the value of that stock? Even when they dispose of it how are they going to treat the value of the scrap in their accounts? It has not been exhibited. What is the total quantum of the rolling scrap which has a value? The scrap has a value and anything which has a value has to be exhibited in the accounts of the Railways, either in their inventory or as scrap stock. This has to be taken note of.

To conclude, I have no doubt that the Railways will continue to play a major role in the economic growth of the country. The next priority of the Railways should be the doubling of the track. Then come the priorities of providing more passenger amenities, increasing the movement of traffic on the rails and assessing, by proper survey, the total capacity of the traffic available which they can transport through the Railways.

Thank you very much for providing me this opportunity.

श्री शंकर दयाल सिंह : उपसभाध्यक्ष जी, रेल मंत्री जी अभी इस सदन में उपस्थित नहीं हैं ... और कुछ की बात यह है कि कोई राज्य मंत्री और उप मंत्री भी नहीं है ...

उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल) : एक कैबिनेट मिनिस्टर मौजूद है।

THE MINISTER OF CIVIL SUPPLIES, CONSUMER AFFAIRS AND PUBLIC DISTRIBUTION (SHRI A. K. ANTONY): The Railway Minister has gone to the other House to make a statement. I am noting down the points.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): It is regarding the unmanned level crossing accident. He has got the permission. I do not think there can be any technical objection. Shri Shankar Dayal Singh to continue.

श्री शंकर दयाल सिंह : उपसभाध्यक्ष जी, मैंने यह कहना शुरू किया था कि रेल मंत्री महोदय यहाँ नहीं हैं और रेल विभाग इतना बड़ा विभाग है फिर भी यहाँ कोई रेल मंत्री और उप मंत्री नहीं है। इसलिए गाड़ी चलाने का भी भार रेल मंत्री पर और झंझा दिखाने का भी भार उनके ऊपर यानी कि हाईवर भी बड़ी है और गार्ड भी बड़ी है। . . . (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : वह आ जाए।

श्री शंकर दयाल सिंह : मैं उनकी मज़बूती समझ रहा था। . . . (व्यवधान)

कई माननीय सदस्य : मंत्री जी आ गए। . . . (व्यवधान)

श्री श्रीकर दयाल सिंह : मैं कहा रहा था कि मज़बूरी थी कि आकेले बही है।

उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल) : सारे मंत्रिमण्डल में एक ही तो शरीफ है। . . . (व्यवधान)

श्री श्रीकर दयाल सिंह : उपसभाध्यक्ष जी, आपने दुशारे से अपनी एक तरह से कलिंग े दी कि मंत्रिमण्डल में बस एक ही शरीफ है। . . . (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल) : शरीफ नाम का दूसरा जानकारी में अगर वो तो आप बता दीजिए ? . . . (व्यवधान) कहा है जाफर शरीफ, कोई और है शरीफ तो बताइये ? . . . (व्यवधान) मैंने कोई कमेंट नहीं दिया . . . (व्यवधान)

श्री इकबाल सिंह (पंजाब) : सिंठ साहब, यह नई कलिंग रे रहे है माननीय वाइस चेयरमैन साहब।

उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल) : नहीं-नहीं मैंने यह कहा है कि सारे मंत्रिमण्डल में शरीफ जिसके नाम के आगे लगता हो ऐसा दूसरा कोई व्यक्ति नहीं है। एक ही शरीफ है। . . . (व्यवधान)

श्री श्रीकर दयाल सिंह : जो एकमात्र शरीफ मंत्री हैं, उनकी के विभाग के सम्बन्ध में उनके सामने में कुछ बातें उर्ज करना चाहता हूँ। भारतीय रेलवे के सम्बन्ध में आलोचना काफी होती रही है, लेकिन उपसभाध्यक्ष जी, मैं उन लोगों में हूँ जो कि भारतीय रेलवे को नज़दीक से देखने के बाद में उसके लिए बहुत प्रशंसा रखता हूँ और प्रशंसा इसलिए रखता हूँ कि दुनिया के रेलवे विस्तार का मैंने कुछ नज़दीक से अध्ययन किया है और उसमें मैंने पाया है कि भारतीय रेल एक ऐसी रेलवे व्यवस्था है जहाँ एक करोड़ यात्री प्रति दिन रेल से सफर करते हैं। यानी एक बड़ा-सा देश आस्ट्रेलिया जैसा देश बराबर चक्कों पर चला चूमता रहता है और उसके परिचालन में 62 हजार से लेकर 64 हजार, 70 हजार किलोमीटर तक जो इसकी दूरियां हैं उसको तय करने में जितनी अधिक मेहनत की, जितनी अधिक दक्षता की अचूकत पड़ती होगी उसे मैं समझ सकता हूँ। इसका अर्थ यह नहीं है कि रेल मंत्रालय में आलोचना की गुंजाइश नहीं है। आलोचना की गुंजाइश है और इसलिए आलोचना की गुंजाइश है कि हम लोग, जो जनता के प्रतिनिधि हैं, ये जब आते हैं और जनता के जब दुख-बर्दों को देखते हैं तो हमारा यह कर्तव्य होता है कि आपके माध्यम से सरकार तक हम इसे पहुँचाएँ। लेकिन मैं चाहूँगा कि आलोचना-प्रत्यालोचना में अधिक नहीं पड़ कर, मैं उन बातों को रेल मंत्री के सामने रखूँ जो आज निश्चयत अचूरी है और थोड़ी-सी सावधानी बरतने से वह 19—27 RSS/95

काम रेलवे कर सकती है। जैसे मैंने पहले ही कहा कि कुछ ऐसी बातें हैं जिनके बारे में आपस में मत भिन्नता की गुंजाइश नहीं है। जो भण्डारी साहब ने कहा और जो एक माननीय सदस्य ने कहा, उसको मैं पुनः दोहराना नहीं चाहता हूँ और जैसा मैंने कहा कि नुस्त्राचीनी करके मैं कोई समय बर्बाद भी नहीं करना चाहता हूँ। मैं सीधे अपने सुझावों पर आ रहा हूँ कि क्या-क्या रेलवे को करना चाहिए और क्या-क्या हमारी अपेक्षाएँ हैं जिससे कि यात्रियों को एक लगे को अधिक से अधिक सुविधा हो सकेगी और जिसकी अधिक से अधिक अचूकत है।

उपसभाध्यक्ष जी, पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे को राजधानी या अंतर्राष्ट्रीय एक्सप्रेस के ज़रिए हर प्रान्त से देश की राजधानी को जोड़ना चाहिए, यह मेरा पहला सुझाव है। दूसरी चीज़ यह है कि यात्री निवास कुछ जगहों में बढ़ें हैं। आज जब रेलवे का यात्री लाता है बड़े-बड़े महानगरों में फार्थ स्टेशन होटल में, या बड़े कर्मती और महंगे होटल में ठहरना नहीं चाहता। सवारी की भी उतनी ही दिक्कत है और उसमें भी महंगी है। ऐसी हालत में मैं चाहता हूँ कि हर प्रान्त में कम से कम एक यात्री निवास अचूक हो। वहाँ रेलवे को यात्री निवासों की संख्या बढ़ानी चाहिए। तीसरी बात मैं यह कहना चाहूँगा कि बिना टिकिट यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बढ़ गयी है। उपसभाध्यक्ष जी, हम लोग भी रोज चलते हैं और बिना टिकिट चलते हैं और हम लोगों को पहचानते हैं। हमारे पास अथॉरिटी है, इसलिए हम बिना टिकिट चलते हैं, लेकिन जिनके पास अथॉरिटी नहीं है तब भी वह बिना टिकिट चलते हैं। उपसभाध्यक्ष जी, मैंने ऐसे लोगों को देखा है कि जोकि एम०पी० और एम०एल० बनकर चलते हैं जबकि वे कुछ नहीं हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि जिस तरह पहले बिना टिकिट यात्रियों को घर-पकड़ होती थी, इस समय उसमें बढ़ी छील आ गयी है। मैं चाहूँगा कि आप इसे देखें। मछोदय, मैं ऐसे इस्टेसेज जानता हूँ कि जहाँ कि मैंने देखा है कि एम० पी० के नाम पर सीट बुक है और दूसरे लोग चल रहे हैं। मछोदय, इससे बढ़कर बुरी बात और कोई नहीं हो सकती।

उपसभाध्यक्ष जी, अगली बात यह है कि आप एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में मीटर गेज से ब्रॉड गेज कर रहे हैं और इसके लिए आपको पूरा देश घूमना पड़े रहा है, लेकिन आप यह भी जानते हैं कि मीटरगेज की भी एक खासियत रही है। वह खासियत इसलिए रही है कि हम जब कभी अपने इतिहास को देखना चाहते हैं तो मलकों के नीचे झाँककर देखते हैं। मेरा कहना है कि आप एक-दो क्षेत्र ऐसे बना दें जो कि मीटरगेज के लिए सुरक्षित रहें क्योंकि आपके पास इतना साधन है, इतना स्टक्चर है और बराबर विदेशी यात्री आते हैं जोकि क्षिमला चले जाते हैं, दार्जिलिंग चले जाते हैं या और जगह नॉर्थईस्ट में चले जाते हैं और वह देखते हैं कि ट्रेन सरकती हुई चलती है दिब्बे की तरह से तो उसका लुत्फ, कुछ और होता है।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मछोदय इस सदन या उस सदन में बराबर यात्रियों की सुख-सुविधा के बारे में, गड़ियाँ

दर से चलने के बारे में, गाड़ियां बढ़ाए जाने के बारे में और उनके ठहराव के बारे में चर्चा की जाती है, लेकिन मानसिक खुराक के बारे में चर्चा कम की जाती है। मछोदय, रेलवे के बुक स्टालों का एक बहुत बढ़ा जाता पैसा हुआ है जिनमें कि ए०एच० वीटर्स है, डिमिन बायम है और तब सचोदय व गीता धाले भी है। उपसभाध्यक्ष जी, मेरे सुझाव पर माननीय मंत्री जी ने सार्वांक कदम उठाया है जिसकी रिपोर्ट तैयार करने में मैं लग्न हूँ। मेरा कहना है कि इस मानसिक खुराक की ओर भी सरकार को ध्यान देना चाहिए और खसल रखना चाहिए कि जब आप दूसरी तरफ यात्री किराया बढ़ा रहे हों, माल भाड़ा बढ़ा रहे हों, बिस्तर और खाने का भी कुछ पैसा बढ़ा रहे हों तो उन बुक स्टालों को जो रॉयल्टी का पैसा 50 खत पहले मिलता था, खाल भी बड़ी है। आप उसे भी बढ़ाए और उनके स्तर में सुधार के लिए हर सम्भव कोशिश करनी चाहिए।

इसके अतिरिक्त राजधानी में जैसे बिस्तर का पैसा नहीं लगता है, वैसे ही दूसरे एक्टर कंटीनेंट डिब्बों में भी बिस्तर का पैसा नहीं लगना चाहिए और बिस्तर यात्री को प्री दिया जाना चाहिए।

श्री सुन्दर चिन्मय शर्मा : वह टिकिट में वसूल कर लेते हैं।

श्री शंकर दयाल शिन्ध : मछोदय, अगली बात यह है कि इधर कुछ लाईंस के निजीकरण की बात चल रही है। मैं अभी पटना गया था, वहाँ गया-पटना रेलवे लाइन निजी व्यक्तिओं को सौंपने के बारे में बात चल रही है। मेरा कहना यह है कि जब एक बार निजीकरण की शुरुआत हो गयी और आपने रेलवे को निजी हाथों में देना शुरू कर दिया तो यह सुधार, उदार की बात नहीं होगी बल्कि सारेडर की बात अधिक होगी। उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे सक्षम है। वह इतना बड़ा काम कर रही है, तो आप छोटी-छोटी जगहों को निजीकरण में मत दीजिए। इससे आपका प्रशासन खराब होगा, चलन की पद्धति में खराबी आएगी और दूसरी चीजें आ जाएंगी।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपसे क्षमा मांगते हुए अगली बात यह कहना चाहता हूँ कि स्वाधीनता सेनानियों को आपने पास की सुविधा दी है और बहुत सम्मान दिया है, लेकिन मैं प्रयः देखता हूँ कि उनको सम्मान की जगह उपमान मिलता है। लोग कहते हैं कि स्वाधीनता सेनानी का गण, बिना रिजर्वेशन आ गये और साथ में एक आदमी भी लिए हुए आ गये। कई साहूकारों ने तो उन स्वाधीनता सेनानियों को अपने घर में रख लिया है कि आपके टिकिट पर हम धूमने चलेंगे या सामान ले चलेंगे।

टी०टी०ई० से लेकर पैसेंजर तक फंक्शियां कसते हैं। स्वतंत्रता संग्राम सेनानी आते हैं उनको जगह नहीं मिलती। खच्छा नहीं लगता है। फिर दूसरे के कामों में ज्यादा हमदर्द रहते हैं। हमारे ही गांव में दो स्वतंत्रता सेनानी हैं। पूरे इलाके के लोग कहीं जाना होता है तो उनके पास आते हैं और कहते हैं कि

आपको टिकिट नहीं लगना है आप जरा पटना चलिए, कलकत्ता चलिए। पूरे गांव से लोग आते रहते हैं। मैं चाहता हूँ कि एक सीलिंग लगा दीजिए इस पर और पांच हजार, दस हजार किलोमीटर के लिए उनको जरूर दीजिए कि जरूरत पर वह उसका सदुपयोग कर सके और दुरुपयोग न करे। यही आप दूसरे जो पास होल्डर हैं उनके लिए भी करें।

यात्री किराया आपने बढ़ाया। एक बात जो मैं कहना चाहता हूँ, यह केवल मैं ऊपर से नहीं कह रहा हूँ, जब यात्री भाड़ा बढ़ता है तो, उपसभाध्यक्ष जी, सभी वर्ग को नुकसान होता है, लेकिन एक ही वर्ग ऐसा है जिसको फायदा होता है और वह वर्ग है हम लोगों का वर्ग, संसद सदस्यों का वर्ग। जब-जब किराए में वृद्धि होती है तो लाभान्वित होता है अगर कोई वर्ग देश में, तो वह संसद सदस्यों का वर्ग है, जिसमें मैं आता हूँ, जिसमें उपाध्यक्ष जी आप आते हैं, और जिसमें यहाँ बैठे सब लोग आते हैं। मैं उदाहरण देना चाहता हूँ कि हम जो संसद सदस्यों को टी०ए० टी०ए० की सुविधा है उसमें एक फर्स्ट क्लास और एक सेकेंड क्लास का किराया मिलता है। तो जब-जब किराया बढ़ा, हमारा तो लाभ हो जाता है और अनता मारी जाती है। तब अनता इस बात को समझ गई है। इसलिए उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि संसद सदस्यों के लिए भी कुछ उस तरह की सीलिंग होनी चाहिए, जिससे अनता यह न समझे कि ये लोग अपने मतों के लिए सब कुछ कर लेते हैं और हमारी मलाई के लिए नहीं सोचते।

अगली बात, मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे का अपना प्रकाशन होना चाहिए। अच्छा सुसज्जित पूर्ण प्रकाशन रेलवे को अपना शुरू करना चाहिए। जैसे यह बुक है, तब मान लीजिए रेलवे की बहुत सुन्दर "इंडियन रेलवे" की यह बुक है, लेकिन कुछ ही लोगों के लिए यह है। ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए कि यह स्टाल पर भी मिलनी चाहिए ताकि यात्रियों को पता चले कि रेलवे क्या-क्या काम कर रहा है या क्या-क्या काम उसने किया है। इसी तरह का कुछ पब्लिकेशन रेलवे को अपना निकालना चाहिए।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के पास बहुत जमीन है, देश में कोई ऐसी जगह नहीं है जहाँ रेलवे की खाली जमीन न पड़ी हो। बड़े-बड़े शहरों में, महानगरों में आज उस जमीन पर एनक्रोचमेंट हो रहा है। मेरा कहना है कि उस जगह का यूटिलाइजेशन होना चाहिए, चाहे रेलवे खुद करे या किसी के माध्यम से कराए, जिस तरह से भी हो, नहीं तो दूसरे लोग उस पर नाजायज कब्जा करते चले जाएंगे और रेलवे की जमीन कच्चे में चले जाएगी। रेलवे को मैं बधाई देता हूँ कि अभी रेलवे ने खेपणा की कि 100 होटल बनेंगे और उस जमीन का यूटिलाइजेशन किया जाएगा। ऐसा रेलवे का प्रोग्राम है।

मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि गांधी जी कि 125वीं जयन्ती यह देश मनाने आ रहा है। इस अवसर पर गांधी जी से

बूढ़े हुए जिले भी स्थल है, उनके लिए सल-भर एक विशेष ट्रेन की सुविधा होनी चाहिए, जिससे कि गांधी से बूढ़े हुए उन ऐतिहासिक और पवित्र स्थलों को देश के दूसरे लोग कसेशन रूप में देख सकें, खान लोग भी वहाँ आ सकें, जिस तरह से कि गांधी जी कि सीधी जयन्ती के अवसर पर सुविधा दी गई थी।

एक बात की ओर मैं और ध्यान दिलाना चाहूँगा कि कितानों पर जो मद्रास लगता है, उसको दूसरे जिलों की तरह लिया जाता है, उसमें दूसरी तरह की चीजों, जैसे कोयले पर आप लेते हैं, सड़की पर आप लेते हैं या दूसरे सामान पर लेते हैं, पचास परसेंट कितानों पर कसेशन होना चाहिए। जवाहर लाल जी के जमाने में ऐसा होता था। रेल मंत्री जी स्वयं भी पढ़ने-लिखने वाले व्यक्ति हैं और हर तरह से यह आवाज आती है कि कितानों पर आपका भार होना चाहिए, अगर पूरा प्री कर दें तो सबसे अच्छी बात है। अब जैसे बचा पर या कई चीजों पर आपने किया था, ऐसा कुछ छोड़ चाहिए और आपका पैसा इसमें लिया जाना चाहिए।

इसी के साथ जब मैं पूरे देश और दुनिया की बात कद रहा हूँ, तो अब कुछ अपने प्रान्त की समस्याओं की ओर भी ध्यान दिखाना चाहूँगा। (अवधारण) राखी जी, राखी जी लिखिए। मंत्री जी को पहले बात सुनने दीजिए मेरी।

गृह मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री राम लाल राठी) : मैं आपकी बात कहने आया था कि आपकी बात ध्यान से सुनी जाए। (अवधारण)

श्री शंकर दयाल सिंह : ठीक है, अब मैं अपने प्रान्त की बात कहना चाहूँगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल) : सम्मानित सदस्य, केवल इतना है कि आपकी पार्टी की तरफ से चार नाम हैं और कुल केवल एक घण्टा, 58 मिनट का समय है। आप स्वयं ध्यान रखिए। मैं घण्टी नहीं बजाऊँगा आपके लिए। आप खीनियर मैम्बर हैं। आप स्वयं ध्यान रखिए।

4.00 P.M.

श्री शंकर दयाल सिंह : उपसभाध्यक्ष महोदय, परम्परा यह रही है कि हम लोगों को इसकी जानकारी रहती है और जिस पार्टी का जितना समय रहता है, पार्टी की ओर से जो लोग खड़े होते हैं, यह जानते हैं कि उनको कितना बोलना है। अगर वे इसका तदिक्रमण करते हैं तो नुकसान भी होता है। तो मैं पहले अपनी बात समाप्त कर दूँ।

अब मैं अपने प्रान्त की ओर आता हूँ। जेनरल कार्यालय बिहार में होना बहुत आवश्यक है। कलकत्ता में पूर्व और दक्षिण-पूर्व

रेलवे का जेनरल कार्यालय है। मंत्री महोदय भी अच्छी तरह से जानते हैं कि पूर्व रेलवे का 4,294 किलोमीटर का आयत बिस्तार है और उसमें से 80 प्रतिशत केवल बिहार में बिस्तार है—करीब साढ़े तीन हजार से ज्यादा किलोमीटर। कलकत्ता में भीड़ भी बहुत है, आवागमन की सुविधाएँ भी उतनी नहीं हैं, तो कलकत्ता में से-से जेनरल कार्यालय है, तो एक जेनरल कार्यालय या तो आप वहाँ से ले जाएँ और अगर नहीं ला सकते हैं तो एक नया जेनरल कार्यालय बिहार में खुलना ही चाहिए। यह प्रोग्राम-बार-बार हो रही है और आपसे हर जगह यह प्रोग्राम की गई है।

दूसरी बात यह है कि गया-पटना रेलवे लाइन का कोइरीकरण आपको करना ही चाहिए क्योंकि बहुत अधिक पैसेजर्स का भार उस पर है। पिछले 30-40 वर्षों से लगातार इस बात की मांग आ रही है कि गया-पटना रेलवे लाइन का कोइरीकरण किया जाए, ठां उस पर अधिक से अधिक सुविधा हो सकती है।

तीसरी बात है कि महेन्द्र घाट गंगा के किनारे है पटना में और उसके के जमाने से, महान् अशोक के लड़के—सचमित्र और महेन्द्र, जब "बुद्धम शरणम् गच्छामि" कहते हुए वहाँ से अति का संदेश लेकर दुनिया में गए थे, तो उसी घाट से गए थे। यह महेन्द्र घाट रेलवे के पास है, अभी वहाँ कुछ नहीं होना है, पहले वह पैरी का घाट था। वहाँ पर रेलवे को चाहिए कि जैसे बी०एन०आर० घुटी में है या जैसे यात्री-निक्कस है, उसका मूटलाइजेशन अच्छे ढंग से कर सकती है और उसका लाभ भी रेलवे को मिल सकता है।

अगली बात है गंध से लेकर मुगलसराय के स्टेशन्स, उनका सुधार बिल्कुल नहीं हुआ है। रफ़ेगंज छो, अक्लिम छो, औरंगज़ाब रोड छो, देहरी जेनरल छो, सासाराम छो, बारन छो, भपुआ रोड छो, कोई भी छो, उन स्टेशनों को देख लीजिए, जैसे आजादी के पहले उनकी स्थिति थी, आज भी वही स्थिति है। तो क्रम से कम कुछ स्टेशनों का तो सुधार बहुत जरूरी है।

एक छोटी-सी बात और भी है कि सोन नगर बारन, देहरी-आनसोन के पास है। रोहतास इण्डस्ट्रीज़ बन्द हो जाने के बाद सारी भीड़ वहाँ पर आ गई है। वहाँ देहरादून एक्सप्रेस का कम से कम एक ओर से, यानी डाउन में उसका ठहराव अवश्य होना चाहिए।

और छठी बात यह कहना चाहूँगा कि रांची तथा पटना से दिल्ली के लिए एक सीधी फास्ट ट्रेन अवश्य होनी चाहिए। पटना से जो भी गाड़ियाँ हैं, जैसे मगध है, श्रमजीवी है, वह पूरे पटना की गाड़ी नहीं है। विक्रमशिला है, भागलपुर से उसके आगे दिखते हैं, लगते हैं तब वह गाड़ी छूटती है। श्रमजीवी में कुछ बनारस से लगते हैं। तो हम चाहते हैं कि जैसे दूसरे सभी स्टेट कोण्टल से राजधानी के लिए गाड़ियाँ चलें हैं, वैसे ही एक सीधी और फास्ट गाड़ी आप वहाँ से भी आकर बला दें, यह हम आपसे अनुरोध करना चाहते हैं।

हम जानते हैं कि रेलवे की 140 साल की पुरानी परम्परा है और उस परम्परा में रेलवे ने कई स्वर्ण युग भी देखे हैं और हर चीजें भी देखी हैं। पहले जब बजट पेश किया जाता था राजाजी के बाद दस वर्षों तक, तो रेलवे का जब बजट आता था तो देश की आशाएं उससे बढ़ती थीं कि दूसरे जनरल बजट में जो घाटा होगा, रेलवे उसको पूरा करेगी, लेकिन दुख की बात है कि हथर रेलवे भी निरन्तर घाटे में चली आ रही है और रेलवे जो घाटे में चली आ रही है, केवल खपती व्यवस्था के कारण नहीं बल्कि अब कभी देश के किसी हिस्से में किसी तरह का कोई आन्दोलन होता है तो उसका शिकार रेलवे को होना पड़ता है। हमें लोगों में एक नागरिकता का बोध पैदा करना चाहिए। हम लोग, जो राजनीतिक के लोग यहां बैठे हुए हैं, ठीक है, राजनीति हम करें और राजनीति हम कुर्सी की करें लेकिन देश की मर्यादा, देश की सम्पत्ति की राजनीति कभी नहीं होनी चाहिए। इसलिए सारे एजनेटाओं को एक बैठक बुलाकर रेल मंत्री जी को चाहिए कि वे एक वातावरण इस तरह का बनाएं कि छोटे-मोटे आन्दोलन अगर कोई होते हैं तो उनका शिकार रेलवे को नहीं होना चाहिए। उससे यात्रियों को भी तकलीफ होती है, रेलवे को भी नुकसान होता है और अन्त में रेल किराया बढ़ता है तो यात्रियों को भी इसकी तकलीफ भुगतनी पड़ती है।

मैं इन अर्थों के साथ अन्तिम बात यह कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ने रेलवे में सुधार के लिए कई कदम उठाए हैं। चूंकि पिछले बार साल से मैं रेलवे कंसल्टेंटिव कमेटी का मंचर हू। तो कई तरह के काम हुए हैं। इन्होंने खोपी एक सब-कमेटी बनाई थी, कंसल्टेंटिव कमेटी थी कि कौन-कौन लाईनों का खेदीकरण हो और कहाँ-कहाँ नई लाईन बिछाई जाएं। मैं समझता हू कि इसके लिए 25 नई लाइनों की सिफारिश आपकी की गई है और 8 गेज लाइनों के कंजर्वेशन की रिपोर्ट भी पेश की गई। मैं उसका नाम नहीं पढ़ रहा हू। लेकिन जैसे-कोटरमा, बरहज बाजार, खालिशबाब, बलारामपुर, सरजनमा, खेडीघाट, चित्रा, ससनपुर, चित्रा, मधुपुर, कुसीनगर, सुमिनी बहुत सारे हैं। जो हमारा यह कहना है कि क्रमशः धीरे-धीरे इनकी खोपी काम लगाना चाहिए। सुनी की बात है कि मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। अदरश्वर्य मनमोहन सिंह जी से मैं यह कहना चाहता हू कि वह जो एन०आर०आई० का, आहर का और बल्लू बैक से इतना जो पैसा लाकर देश के विकास में लगाना चाहते हैं इन्होंने रेलवे को भी प्राथमिकता देनी चाहिए। अब तक रेलवे के पास पैसे नहीं होते तब तक रेलवे अपने काम को खाने नहीं बढ़ा सकते। उपमहानगर जी, इन्हीं अर्थों के साथ यह जो विनियोग संख्या--2 और विनियोग विधेयक संख्या--3, 1994 लागू है, हम पर मैंने अपनी धर्या करते हुए एक बात कहस इसमें कहा रहा है, विनियोग संख्या--3 कर्मचारी पुनः कल्याण सुध-सुविधाओं के लिए आपने कोशल 32327 लागू दिए हैं। यह बहुत कम एमाउंट है। उसको भी कुछ बढ़ाना चाहिए। मैं लाका करता हू कि जो बालें मैंने कही हैं, उन पर रेल मंत्री जी ध्यान देंगे और निश्चित ही अपने ब्रज में लोकाय करेंगे कि इनमें से कुछ लोगों की पूर्ति कर दी गई है। धन्यवाद।

श्री वीरेन्द्र कटारिया (पंजाब) : बाईस बेयरमैन साहिब, हमारे रेलवे मिनिस्टर जनाब जाफर अलीफ साहब ने रेल का जो बजट पेश किया है, वह बहुत मौजू और बेलेस बजट है। मैं उनको बजट पेश करने के लिए मुबारकबाद देता हू। मेरी उनको एक और मुबारकबाद भी है। श्रीगंगानगर से दिल्ली के दरम्यान राजाजी के 47 साल होने के बाद भी कोई नई गाड़ी नहीं चली थी। जो गाड़ी चलती थी उसका बहुत बुरा हाल था। उसका जिक्र पिछले साल जब बजट पेश हुआ तो मैंने अपने भाषण में किया था और उसकी हालतें और की तस्वीर खींची थी। मैं महज यमनूम और मशकूर हू रेल मिनिस्टर साहब का, कि उन्होंने बराए मेहरबानी उस पिछड़े इलाके के लिए दिन के लिए एक मेल गाड़ी—इण्टर सिटी ट्रेन मंजूर कर दी है। यह वह इलाका है जहां गाड़ियों के दिक्के ऐसे लगाए जाते हैं कि अब हम मलगादियों में मवेशियों को बैठे हुए देखते हैं तो रसक करते हैं कि वे हमारे से अच्छे दिक्कों में बैठे हैं। तो मैं उनका शुक्रिया अदा करना चाहता हू कि उस सैकान पर उन्होंने एक ए०सी० सेकेण्ड क्लास का भी प्रबन्ध करके उस इलाके की एक बहुत बड़ी जरूरत को पूरा किया है और एक नयी ट्रेन चलाकर, जो हमारे उस इलाके का गिला था, उस सारे गिले को उन्होंने बुरा कर दिया है। हम उनके बहुत मशकूर हैं। पंजाब के सारे पोलियामेंट के मेम्बर्स ने कहा था कि पंजाब में कोई नयी ट्रेन नहीं की गई है, दिल्ली से खमुतसर के लिए, बण्डीगढ़ के लिए इस बजट में किसी नयी ट्रेन का खेविजन नहीं किया गया था। मैं इस बात के लिए मंत्री जी का शुक्रिया अदा करता हू कि अब वह रेलवे बजट पर लोकसभा में खोले तो उन्होंने दिल्ली से खमुतसर के लिए एक नयी इलाखी गाड़ी का ऐलान किया। पंजाब के लोग उनके बहुत मशकूर हैं कि इस डिमांड को भी उन्होंने माना है।

इसके अलावा दिल्ली से बण्डीगढ़ का जो टैफिक था, उसको पूरा करने के लिए जो 2 ट्रेनें चलती हैं—एक अलाखी और दूसरी हिमालयन क्वीन, उस हेवी टैफिक को देखते हुए उन्होंने एक ऐलान यह भी किया है कि दिल्ली और बण्डीगढ़ के दरम्यान एक रिटर्न अलाखी एक्सप्रेस खलेगी। उसके लिए भी पंजाब के लोग उनके मशकूर हैं और उनका धन्यवाद करते हैं। इसके अलावा एक और ट्रेन जिसका कि बजट की स्पीच में कोई जिक्र नहीं था और जिसका ऐलान इन्होंने बाद में किया है और जिससे पंजाब को फायदा होने जा रहा है, वह है दिल्ली से जम्मू तक के लिए एक वीकली राबजानी एक्सप्रेस। इससे भी पंजाब जाने वाले लोगों को, हरियाणा जाने वाले लोगों को बहुत आराम मिलेगा। उसके लिए मैं रेलवे मिनिस्टर साहब का शुक्रिया अदा करता हू लेकिन इसके साथ-साथ मैं इनसे यह दरखास्त करना चाहता हू कि बराए-करम इन ट्रेनों को बहुत जल्दी शुरू कर दिया जाए क्योंकि पंजाब में हालात के ठीक होने के बाद जब पंजाब के लोग जाने-जाने की अच्छी सुविधा को खजिशमन्द है और वे इसके सुविजिरे हैं कि वे सारी सुविधाएं उनके जवसी मिलें।

यह मुबारकबाद देने के बाद मैं एक बात उनकी विदमत्त में

कहना चाहता हूँ कि पंजाब 30 साल से इस बात के लिए आपसे शरणागत कर रहा है कि चण्डीगढ़, जो पंजाब की राजधानी है, ओरियाणा की राजधानी है, ओरियन टैरिटरी की सीट है और ओरियाणा जाने का गेटवे है, उस चण्डीगढ़ को आज तक 30 साल के तकाज़े के बावजूद लुधियाना और राजपुरा से इम्पेरेक्ट लाइन के जरिए मिलाया नहीं गया है और पंजाब और ओरियाणा के लोग इस बात से बहुत परेशान हैं कि उनको अपने हार्ट्‌वार्टर में जाना हो, हार्ड-कोर्ट में जाना हो, डिमांड प्रेश में जाना हो, तो उनको जाने का कोई रास्ता नहीं मिलता, कोई सीपी ट्रेन नहीं है, उल्टे-सीधे रास्तों से उनको जाना पड़ता है।

मैं उनसे अर्ज़ करना चाहता हूँ कि बराए-करम जहाँ उन्होंने पंजाब और ओरियाणा पर इतना करम किया है, वहाँ इस बात का भी वह ध्यान रखें कि अब पंजाब की स्टेट गवर्नमेंट, ओरियाणा की स्टेट गवर्नमेंट, ओरियन टैरिटरी की गवर्नमेंट और डिमांड प्रेश की गवर्नमेंट इस बात का तकाज़ा करती है कि एक सीपी ट्रेन चण्डीगढ़ से राजपुरा और लुधियाना को मिलाने के लिए शुरू की जाए और जिसका सर्वे भी हो चुका है, उसमें मंज़ूर-ताज़ीर नहीं होने चाहिए। यह मेरी उनसे इतिज़ा है।

महोदय, मैं भी यह कहना चाहता हूँ कि पिछले 10-12 साल से पंजाब में जो आग लगी हुई थी, बेगुनाहों का खून हो गया था, वह धीरे-छात्प हुआ लेकिन इस दौर में पंजाब में बहुत-सी ट्रेनें या तो कैंसिल कर दी गई या नज़र-अंदाज़ कर दी गई जिससे लोगों को बेहतरीन तकलीफ़ हुई। उस तकलीफ़ को उन्होंने गंकारा किया अब यहाँ आग लगी हुई थी; लेकिन अब अमाने-अमान बापस लौट आया तो पंजाब के लोग यह जानना चाहते हैं कि अब नार्मल-सी पूरी बहाल हो चुकी है और रात को और दिन को पंजाब के एक हिस्से से दूसरे हिस्से तक अमान और वैम से हर रोज़ रात को सफ़र कर सकते हैं और वहीं पुराने दिन कपस लौट आए हैं तो इतने बड़े पैमाने पर ओरिएण्टल कैंसिल की हुई पड़ी है, या उनके समय बदले हुए हैं तो उन परिस्थितियों को फिर से खेलाता चलाया जाए और पूरा रिज़ीदुल करके उनको ओरिएण्टल टाइम पर खेलाया शुरू किया जाए तर्क लोग सबी धायने में नार्मल जिन्दगी का लुम्फ़ ले सकें।

रेलवे मिनिस्टर साहब ने रेल के किराए और भाड़ा बढ़ाए:—
 €—An increase in the fare and freight is (the ritual of every year's Rail Ruily?.

आप रेलवे का माहर्नइज़ कर रहे हैं। आप रेलवे को ऐक्स्पेंशन कर रहे हैं। आप रेलवे में नई-नई चीज़ें इंट्रोड्यूस कर रहे हैं। एक नया कंसेप्ट है उसके लिए साधनों की अक़रत है, इस का मुझे एहसास है। लेकिन जैसा कि मैंने कहा आप में केयर बढ़ाए हैं यह बात फ़ैयर नहीं है। मैं अर्ज़ यह करना चाहता हूँ बहुत से ओवरड्रेट रेलवे के ऐक्स्पेंसेज हैं जिन को कम करके आप रेलवे को बढ़ा सकते हैं। अभी एक आनरबल मैम्बर जिन्हें

कर रहे थे कि आज भी रेलवे के ओरिफिसर साहिबान हैं उनके लिए स्पेशल सैलून लगाते हैं रेलगाड़ियों में, उनको अगर बन्द कर दिया जाए तो उससे भी बहुत बड़ी बचत हो सकती है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मिनिस्टर साहब से यह अर्ज़ करना चाहता हूँ कि अगर टिकट के इतने मुसाफिर आजकल सफ़र करते हैं और यह तादाद दिन व दिन बढ़ती जा रही है और इससे रेलवे का करोड़ों रुपये का नुक़सान होता है और इसमें इन्फ़िनिटी से रेलवे के कर्मचारी जिनकी इयूटी इस बात को रोकने के लिए होती है कि टिकट को चेक करना है, वह टिकट को चेक करने के बजाए टिकट न ले, इस बात के आम्बेलन में इस बात की साज़िश में शामिल हैं और रेलवे को करोड़ों रुपये का नुक़सान हो रहा है। आपकी जगह ओर आपने पार्लियामेंट में दिए हैं वह अपनी जुबान से बोलते हैं कि हर साल इस बीमारी में इज़ाफ़ा होता जा रहा है और इसके साथ-साथ रेलवे का नुक़सान भारी मात्रा में हो रहा है।

इसके अलावा मैं आप से एक बात कहना चाहता हूँ कि एक बात और की जा सकती है। रेलवे का किराया बढ़ाने के बजाए जो माहर्नइज़ेशन और ऐक्स्पेंशन का प्रोग्राम है इस पैसे की मदद से उस को काफ़ी हद तक पूरा किया जा सकता है। इसके अलावा एक बहुत बड़ा स्कैंडल रेलवे के ख़न्दर है। आपकी नज़र में भी यह आया होगा। नौर लोडिंग के बिजिलियाँ आपके रेलवे में बनती हैं। ज़मान बूक कर दिए जाते हैं। व्यापारियों द्वारा बिजिलियाँ बैंक में रखकर लाखों करोड़ों रुपये ले लिया जाता है, उसके बाद रेलवे पर क्लेम भी होता है। अभी एक बड़ा केस बरनाला में पिछले साल पकड़ा गया था जिस में एक करोड़ रुपये का घोटाला था। यह एक बरनाला की बात नहीं है, पता नहीं कितने बरनाला इस किस्म की साज़िश में हैं। कितना रेलवे को ख़ुना लगाया जाता है। यह आप की नज़र में होना चाहिए। आपने यह केस सी०बी०आई० को दिया हुआ है लेकिन ये व्यापारी लोग इतने चालाक हैं कि इतनी सारी बातें खेने के बावजूद भी वह इक़मत की गिरफ़्त में नहीं आ पाते हैं। ये लोग भी अधिकारियों से मिले हुए होते हैं। अगर ऐसे अवमाज़ों को पक़ल नहीं गया तो रेलवे को ख़ुना लगाने की ओर रफ़्तार है यह और बढ़ जाएगा।

एक बात और मैं कहना चाहता हूँ। रेलवे की एफ़िशियेंसी के लिए रेलवे के ऐक्स्पेंशन के लिए किराया बढ़ाना इलाज़ नहीं है। टैफ़िक बढ़ाना इसका एक इलाज़ है। टैफ़िक को बढ़ाइये यह मेरी आप से इतबा है। आपकी अपनी ओर प्लानिंग है उसके मुताबिक 5 परसेंट टैफ़िक आपके मुताबिक होना चाहिए लेकिन आपके अपने ही आंकड़ों के मुताबिक इतना इज़ाफ़ा नहीं होता। इसके लिए रेलवे की एफ़िशियेंसी के लिए टाइमिंग के लिए, कनेक्शन के लिए और दूसरी चीज़ों के लिए गौर करने की अक़रत है। मैं आपसे इतबा करूँगा कि आप अपने अफ़सरों से और जो जोनल कंसल्टेंटिज कमेटियाँ हैं उनसे कहिये कि किसी तरह से टाइमिंग को ठीक करके रेलवे के रेलवेयू और टैफ़िक में इज़ाफ़ा करें। एक प्रिसाल में आपको देता हूँ। गंगानगर से एक गाड़ी दिल्ली के

तिरु चल्ती है जिसका नाम उद्यानखाम है। आसाम के बिना पर आपने उसका टाइम 8 बजे के बजाय 4 बजे कर दिया था। इससे क्या हुआ कि वहाँ रात को 25 बसें चल्ती थीं एयर कंडीशंड कोच थे बिल्कुल फुल होकर चल्ती थी। 25 की 25 कोचें फुल पर कर बिल्ली आते थे। 25 कोचों में कितने मुसाफिर होते हैं, कितना रेवेन्यू रोज का होता है इस बात का आप खुद आँखा लगा सकते हैं। आज भी वे कोच इसी बिना पर चलते हैं। जो आपके टाइमिंग है गाड़ी के वह जल्दी के हैं और दिल्ली में वह गाड़ी डेर से पहुँचती है। जो व्यापारी है, सफर करने वाले हैं, आने-जाने वाले हैं वे इस बात की चाहत रखते हैं कि हम लेट जायें और वहाँ जल्दी पहुँच जायें। इस तरीके से अगर इस गाड़ी का टाइमिंग चलने का लेट कर दें और पहुँचने का जल्दी कर दें तो मुसाफिरों को भी फायदा होगा और आपका रेवेन्यू भी बढ़ेगा। इसी तरीके से और ओ गाड़ियों के उनका भी पता लगायें। इस तरह की चीजों का एनालिसिस करके रेलवे का ओ ट्रेफिक है उसमें खातिरखाँ इजाफा कर सकते हैं। इन सब बातों का ओ मजबूत खसरा है उससे ट्रेफिक बढ़ जायेगा और आपका रेवेन्यू भी बढ़ जायेगा। ओ टिकटलेस मुसाफिर हैं उनको रोक कर भी आप रेवेन्यू बढ़ा सकते हैं। ओ नकली बिशिया बनाकर बिद आउट लेटिंग के आप से बेईमानी करते हैं, लाखों, करोड़ों रुपये का क्लेम लेते हैं यह सब बच जायेगा ओ आपके पास इतना पैसा हो जायेगा कि आपके किराये भाड़े में इजाफा करने की जरूरत महसूस नहीं होगी। रेलवे में चेंकिंग की भी सख्त जरूरत है। मैं देखता हूँ कि फर्स्ट ए.सी. में टिकट लेने की जरूरत नहीं समझते। ओ लोग बीच लाइनों से गुजर कर आते हैं, दूसरे तरीके से आते हैं वे आपका किराया रेलवे के आफिसर्स को, टीटी बगैरह को दे देते हैं। आपका जब चार्ट आता है उसमें कोई टिकट पुरा हुआ नहीं होता है लेकिन एकजुल्मी तौर पर देखने से आपके सामने कि बैठने की जगह नहीं है। मैं आपसे इच्छा करता हूँ कि रेलवे का किराया भाड़ा जब बहुत जरूरत हो तब आप बढ़ावें। क्योंकि हिन्दुस्तान के गरीब आदिमियों का आमोदरपत सबसे बड़ा अरिब है रेलवे। हिन्दुस्तान में ओ इंसान रहते हैं वे पहले ही महीगाई से पिस रहे हैं रेलवे के पट्टियों में उसको नहीं पिसना चाहिए यह मेरी आप से तवकको है।

मैं आपकी खिदमत में एक बात और कहना चाहता हूँ कि मैंने आपको मुबारकबाद दी है गंगानगर-दिल्ली के इरध्यान गाड़ी चलाने के लिए। लेकिन ओ मौजूदा गाड़ी रात को चलती है उसके रैक इतने खराब हैं उसकी तस्वीर में पहली ही खींच चुका हूँ, कुमारा नहीं कहना चाहता हूँ। आपकी खिदमत में इतलभास करना चाहता हूँ कि आप इसका एक नया रैक लगा दें ताकि हम महसूस करें कि इंसानों की गाड़ी में हम सफर कर रहे हैं।

एक और बात मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जब आप रेलों का किराया बढ़ावें तो ओ सबरबन ट्रेन हैं, इनमें ओ नौकरी पेशा लोग हैं, ओ छोटी-छोटी नौकरियाँ करते हैं, इफतरों में काम करते हैं, क्लर्क हैं, उनमें वे सफर करते हैं। मैं आपको यह

सुझाव देना चाहता हूँ कि सबरबन ट्रेन का किराया, चाहे वह मध्यम टिकट हो, चाहे वे देली टिकट हो, बराबेकरम इन लोगों को इससे आसग रखियेगा, यह मैं आपको सुझाव देना चाहता हूँ।

ओ पैसेंजर अमनिटीज हैं, इसके लिये ओ फंड है वह इस पर लगता नहीं है। आप स्टेशनों पर चले जाइये, आपको वहाँ पर बिल्कुल सफाई नजर नहीं आयेगी। बैठने के लिये बेंच बहुत कम हैं, रेलवे प्लेटफार्म पर वहाँ बिल्कुल नहीं लगे हुए हैं पीने के पानी का कोई इंतजाम नहीं है। एक आपने कूलर लगा रखा है। मैं तो कहता हूँ कि पहले के वे दिन अच्छे थे जब सोशल आर्गनाइजेशंस के आदमी या रेलवे के आदमी बाल्टियों पर ठंडा पानी ले जाते हुए हिन्दू पानी और मुसलमान पानी की आवाज लगाते थे। यह बात बुरी थी लेकिन आम आदमी को पीने के लिये पानी मिल जाता था। आज एक कूलर आपने लगा दिया है उस पर बहुत भीड़ होती है और बच्चे, औरतें और बुजुर्गों के लिये पानी की बहुत इश्वारी होती है। यह मेरी आपसे दरखास्त है कि इस तरफ आप ध्यान दें। पैसेंजर अमनिटीज में आपने प्रावधान कर रखा है कि जहाँ पर ट्वाइलेट हैं वहाँ पर पानी का नल अकर लगेगा, लेकिन आज बड़ी लायम में आप छोटे-छोटे स्टेशनों में चले जाइये, आपको कोई नल नहीं नजर आयेगा। वहाँ पर ट्वाइलेट की सफाई का कोई इंतजाम नहीं है। रेलवे प्लेटफार्म में आप किसी भी ट्वाइलेट पर चले जायें तो सबसे पहले बच्चा का एक प्रपका आपका स्वागत करेगा। उसके ऊपर प्रेपर पानी नहीं है, न प्रेपर सफाई है। उसके ऊपर साबुन रखने का इंतजाम होना चाहिए, ताकि जो आदमी ट्वाइलेट आवे उसको हज्य साफ करने की सुविधा हो। ये पैसेंजर अमनिटीज जो मैंने कही है इसका इंतजाम बहुत जरूरी है और मैं आपसे दरखास्त करूँगा कि आप इस पर गौर फरमावें।

श्री संजय प्रिय मौलम : पानी तो बहुत आवश्यक है लेकिन हिन्दू पानी और मुस्लिम पानी यह क्या हुआ ?

श्री वीरेन्द्र कटारिया : मेरा कहने का मतलब यह है कि पुराने वक्त में भी, पुराने वक्त की मैं याद दिलाता चाहता हूँ जब कि इतनी पर्सलिटीज हासिल नहीं थी। लेकिन पीने का पानी तब इफतरा में मिलता था। लेकिन आज इतनी सारी पर्सलिटीज मिलने के बावजूद पीने के लिये पानी नहीं मिलता।

श्री संजय प्रिय मौलम : आपकी सरकार की आँखों में पानी नहीं है तो पानी कैसे मिलेगा।

श्री वीरेन्द्र कटारिया : आँखों का पानी तो सारे आपके हिस्से में आ गया है, इसलिये मजबूरी है हमारी।

अनाम रेल मंत्री जी दुनिया इक्कीसवीं सदी में आ रही है लेकिन हमारी गाड़ियों की स्पीड आज भी बहुत कम है। आज

लाइन की गाड़ियों की स्पीड का तो नाम मन लेजिये। जहाँ खड़ी हो गयी वस खड़ी हो गयी। विलाने का नाम तक नहीं लेती। उपसभाध्यक्ष जी, जब तक हम बैच्यू आप टाइम नहीं समझेंगे जब तक यह नहीं हो सकेगा। इसमें बेकार में टाइम जरा होता है। मेरी गुजारिश है कि मंत्री जी इस पर गौर करें। स्टोपेज अगर किसी ट्रेन का हो मिनट है तो गाड़ी केवल दो मिनट ही खड़ी हो, यह नहीं कि आराम से आधे-आधे घंटे खड़ी रहे, गाड़ी साइब क कोई पता न हो। जो बीच लाइन की गाड़ियाँ हैं उनकी हालत बहुत खराब है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप जरा इन पर गौर करवायें। हिन्दुस्तान के ज्यादा लोग बड़े-बड़े शहरों में नहीं बल्कि उन छोटे-छोटे शहरों और कस्बों में बसते हैं जहाँ पर बीच लाइन की गाड़ियाँ गुजरती हैं। इसलिये मेरी आपसे दरखास्त है कि इस पर ध्यान दें।

इलेक्ट्रिफिकेशन का प्रोग्राम आपने बनाया है, मैं इसके लिये आपको मुबारकबाद देता हूँ। लेकिन जिस दग से बात चल रही है मेरा ख्याल नहीं कि हम अपने प्रोग्राम को प्लान के मुताबिक पूरा कर सकेंगे। इसका नतीजा यह होगा कि हमें डीजल पर निर्भर होना पड़ेगा और आपा डीजल का इस्तेमाल करना पड़ेगा।

डीजल के इस्तेमाल करने का मतलब है कि हमें पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स बाहर से ज्यादा मंगाने पड़ेंगे और उसके साथ साथ हमारा फारेन एक्सचेंज भी इस बात के लिए जाएगा। मेरी आपसे इल्लज है कि इलेक्ट्रिफिकेशन का जो प्रोग्राम है उसको एक सुनजम तरीके से, टाइम-बाउंड तरीके से चलाया जाए। मैं आपकी तरफ से पंजाब की एक प्रोब्लम के बारे में बिलाना चाहता हूँ। अम्बाला से लुधियाना का इलेक्ट्रिफिकेशन प्रोग्राम पेंडिंग पड़ा हुआ है। उसके टेंडर भी आ चुके हैं लेकिन अभी तक उस प्रोग्राम को शुरू नहीं किया गया। ऐसी ही मिसालें दूसरी जगहों की इलेक्ट्रिफिकेशन की होंगी। इसलिए मेरी आपसे दरखास्त है कि फारेन एक्सचेंज बचाने के लिए, ट्रेनों की स्पीड तेज करने के लिए और जो हमारा प्लान है, इसको पूरा करने के लिए इलेक्ट्रिफिकेशन का जो प्रोग्राम है, उसको आप जरा तेजी से चलाइये।

रेलवे की अनयुज्ड टिकटें होती हैं। एक मुसाफिर गाड़ी पर बंद नहीं सकता उसका रिफंड भी मुसाफिरों के लिए एक बहुत बड़ा मसला है। रेलवे के जो कानून हैं उनके मुताबिक अगर एक मुसाफिर को रात को 10 बजे गाड़ी पर बंदना है, अगर वह गाड़ी पर बंद नहीं सकता है तो उसको 3 घंटे के अन्दर वह टिकट वापिस करें जहाँ से उसने वह टिकट खरीदा है, वहाँ जा कर के वापिस करे तब उसको रिफंड मिलता है। खदरवाइस यह रिफंड सीफ कमीशियल सुपरिटेण्डेंट के पास जाता है और इस रिफंड को लेने में दिन, हफ्ते, महीने नहीं बल्कि सालों-साल लग जाते हैं। अखबारों के कालम आप पढ़ लीजिये, इन शिकायतों से मरे हुए हैं। सम्बोर्दिनेट लजिस्लेशन जो हमारी छऊस की कमेटी है, उसने भी रिकमेंडेशन की है कि इस टाइम में बढ़ाया किया जाए और कम से कम जिस दिन आदमी ट्रेन को

मिस कर जाए उससे जगले बिन 12 बजे दोपहर तक वह अपना टिकट देकर रिफंड ले सके। ऐसी व्यवस्था करने की मेरी आपसे दरखास्त है। आप इस की तरफ त्वरजोह दें।

आपने सीनियर सिटीजन के लिए कई किस्म के कनसेशन दे रखे हैं। लेकिन मैं आपकी खिदमत में यह तर्ज करना चाहता हूँ कि यह कनसेशन सिर्फ मेट्रोपोलिटन सिटीज में ही मिलते हैं। छोटे स्टेशनों पर इन कनसेशंस को देने में टिकट बाबू रिलक्टेंट हैं। इसके इलावा कानून यह है कि यह सिर्फ सेकेंड क्लास के लिए है और 500 मील से अधिक यात्रा करने पर मिलते हैं। यह कनसेशन लेने के लिए सीनियर सिटीजन की उम्र 65 साल होना जरूरी है। मैं रेलवे मिनिस्टर साइब से यह दरखास्त करूँगा कि इस बात पर दोबारा गौर करें यह उम्र की सीमा 65 साल के बजाय 60 साल होनी चाहिये और 500 मील के बजाय 300 किलोमीटर की भर्त होनी चाहिये। इसके इलावा जिनको आप सीनियर सिटीजन कहते हैं उनको सेकेंड क्लास के इलावा बेयर कार में सफर करने पर भी कनसेशन दिया जाना चाहिये। यह मेरा सुझाव है।

रेलवे मिनिस्टर साइब, एक तरफ आप कहते हैं कि ट्रेफिक बढ़ना चाहिये, ट्रेनें बढ़नी चाहिये लेकिन ओ हमारी भीजूस ट्रेनें हैं, उनमें 30 फीसदी कोचेज काबा आदम के बमाने की है और टूटे फूटे कोचेज हैं। अगर हम 21 वीं सदी में जाना चाहते हैं, पैलेस ऑन व्हील्स चलाना चाहते हैं, हॉलीवुड ट्रेस इंटरव्यूस करना चाहते हैं, अगर आप कम्प्यूटराइजेशन करना चाहते हैं, अगर आप इलेक्ट्रिफिकेशन करना चाहते हैं, माडर्नाइजेशन करना चाहते हैं तो उसमें 30 प्रतिशत घिसे-छिटे डिब्बे फिट-इन नहीं होते। मैं आपसे दरखास्त करना चाहता हूँ कि यह जो टूटे-फूटे डिब्बे पुराने जमाने के काबा आदम के जो डिब्बे हैं।

बाए करम इन डिब्बों को बदलने की कोशिश कीजिए, इन डिब्बों को बदलिए। लेकिन एक खोजीम इतिफाक है कि एक तरफ हमें और कोचेज चाहिए, फार मोर ट्राफिक के लिए। हम कहते हैं कि 5 परसेंट ट्राफिक बढ़ना है तो उसके लिए डिब्बों की जरूरत है। लेकिन 30 फीसदी डिब्बे खराब हैं और जो हमारी कोच फेक्ट्री है उनको हम काम नहीं देते हैं। उनसे हम डिब्बे बनाने की जो पूरी यूटिलिटी है वह नहीं लेते हैं, कपूरथल की जो फैक्ट्री है उसकी कैपेसिटी एक हजार डिब्बों की है लेकिन वहाँ पर 650 या 700 डिब्बे बनाए जाते हैं क्योंकि उनको पैसा नहीं दिया जाता है। जो फैक्ट्री आपकी मद्रास में है उसकी कैपेसिटी भी एक हजार डिब्बों की है, वहाँ भी 600-650 डिब्बे बनते हैं। कहीं सारी जो यूटिलिटी है वह जाया हो जाती है। इसके अलावा केस्ट बंगल में प्रायवेट और गवर्नमेंट दोनों के जो साधन हैं उनका कोई इस्तेमाल ही नहीं हो रहा है। शायद हमारी पालिसी, अपनी सेल्फ-रिलायंस की जो पालिसी है, उसके बजाये डिब्बों के, कोचेज के इम्पोर्ट करने की हो, इसका मुझे पता नहीं है। मैं आपसे जानना चाहूँगा कि हम अपनी प्रेजेंट कैपेसिटी का

इस्तेमाल क्यों नहीं कर रहे हैं, वोन और तार इन द्वारा नीह आप को बेचें। इसकी क्या वजह है। जो भी वजह है उसे हूर करके फुल कैपेसिटी में ट्रिप्स को बनाना चाहिए ताकि पुराने ट्रिप्स को बदलना या सके और मुसाफिरों को-ओ पैसेंजर एग्जिप्रेस की बात करते हैं--सबसे पहले बैठने की जगह हो। ये ट्रिप्स पैसेंजर्स की सिक्कोरिटी के लिए भी खतरा है और वैसे भी बहुत इनकन्वीनियंट है। यह मेरी आपसे इस्तिज़ा है कि आप फुल कैपेसिटी का इस्तेमाल करके पहले ओ भी बात हो इन ट्रिप्स को बदलिये और जो आपने बढ़ी-बढ़ी फेक्ट्रीज बनाई है उनको भी फुल काम दीजिए।

एक बात में और आपकी छिदमत में तर्ज करना चाहता हूँ कि पहले तो टिकट छपते थे उन पर किराया लिखा होता था लेकिन आज रिकव बरलत आ रहा है। टिकट छपती होगी। लेकिन आज बहुत बड़ी लाबा में टिकटें बनाई जाती हैं जिनमें समय का भी नाम होता है, वक्श पर अगर कोई मुसाफिर किसी गाड़ी में बदना चाहता है तो उसको तकलीफ होती है। इसके अलावा इसमें अर्बिस्ट घपलेबाजी होती है। ऊपर टिकट पर कुछ लिखा होता है नीचे कुछ। जो खनपद मुसाफिर है उनके लिए एक बहुत प्रणाल्य है। बराबर काम पुराना रिकव चालू रक्षिए कि टिकट छापे और छिदकियों पर उन टिकटों को दिया जावे।

जनम शरीफ साहब, जैसा कि हमारे भाइस बेयरमैन साहब ने फरमाया, मैं आपको गेज कन्वर्जन के लिए सुझारकबाद देना चाहता हूँ। यह आपकी बहुत बड़ी देन है रेलवे को। चूकि न तो मीटर गेज के जरिये कोई पैसेंजर ट्राफिक का फायदा है न माल भाड़े का कोई फायदा है, यह कन्वर्जिनिटी ही लक्ष्यबिलिटी है। आपने सोच विचार करके ये जो लाइनें बनाई हैं इसके लिए आप सुझारकबाद के मुस्तहक हैं। लेकिन कोई डेवलपमेंट के काम इस वजह से रुक न जावे वैसा आपने अपनी रिपोर्ट में कहा है। खठनी योजना के पहले को सालों में इतनी नयी रेल लाइनें बनाई हैं, इतना पैसा खर्च हुआ है जितना पहले नहीं हुआ। इसका मतलब यह है कि इन कन्वर्जन के प्रोग्राम की वजह से कोई डेवलपमेंट का काम रुका नहीं है। मैं आपको इसके लिए सुझारकबाद देता हूँ। फिर भी यह कहना चाहता हूँ कि रीजनल इन्वील्लेसेज इन द ग्रोप ऑफ रेलवे लाइन और रेलवे की एक्सपेंशन में नहीं होना चाहिए। आपने अपने बजट में पहली बार इसका उलाल रखा है कि सब इलाकों में आपने ट्रेनें बी हैं। मैं आपको सुझारकबाद देना चाहता हूँ।

एक बात में और आपकी छिदमत में तर्ज करना चाहता हूँ कि हमारे बहुत से प्रोजेक्ट पहले बड़े होते हैं लेकिन वे बस-बस साल लटकते रहते हैं और नये प्रोजेक्ट शुरू कर दिने जाते हैं।

इससे कोई लाभ नहीं होता। जो पुराने प्रोजेक्ट हैं उनकी अॉस्ट इतनी बढ़ जाती है और नए प्रोजेक्ट थोड़े से शुरू करके

फिर और नए प्रोजेक्ट शुरू किए जाते हैं। यह एक ऐसा विशिष्य सर्कल है जिसकी वजह से न तो लोगों को ताराम होता है और न रेलवे का ओ प्लान है वह सिरे बढ़ता है। मेरा आपको सुझाव है कि ओ पहले प्लान आपने बना रखा है रेलवे के बराय मेहरबानी उनको पहले पूरा कीजिए और उसके बाद नए एक्सपेंशन प्लान का या स्कीम का एक्शन करना चाहिए। केवल पपुलर डिमांड में ऐसी बात करके जिसका कोई फायदा न हो, इसका कोई फायदा नहीं है, यह मेरा आपको सुझाव है। मैं आपकी तवज्जह दिलाना चाहता हूँ, आपने इस दफ्त जम्मू-उधमपुर प्लान के लिए कुछ पैसा रखा है। इस स्कीम का, इस योजना का जिक्र मैं आज इस छउस में करना चाहता हूँ। 1972 में जम्मू तक रेलवे लाइन बनाई गई थी। मुल्क के छल्लात को देखते हुए, उसके बाद 1982-83 में उधमपुर तक इस लाईन को बढ़ाने के लिए उस वक्श की प्रमान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने 1983 में इस प्रोजेक्ट का संगे मुनिबाद उधमपुर में रखा था। 1983 में यह प्लान ओ पहले 50 करोड़ का था यह 68 करोड़ का कर दिया गया और 54 किलोमीटर के इस प्रोजेक्ट के लिए टार्गेट डेट 1988 मुकरर की गई। बस साल में सिर्फ 34 फीसदी काम हुआ है। एस्टीमेट को सौ करोड़ रुपये का हो गया है। रेलवे मिनिस्टर 1990 में बड़ा खुद गए थे और फिर उन्होंने रिवाइज्ड टार्गेट अप्रैल 1993 मुकरर किया था। 1992-93 में बजट एल्लोकेशन 5 करोड़ रुपये किया गया, 1993 में बस करोड़ रुपये किया गया। मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि इस बजट एल्लोकेशन से जहां 200 करोड़ रुपये लगाने हों, इस टार्गेट को आप 1993 तक कैसे पूरा कर सकते हैं? मैं यह आपको कहना चाहता हूँ अगर आप इसी रफ्तार से इस प्रोजेक्ट को पूरा करते रहे तो यह इस साल में भी पूरा नहीं हो सकता और इसकी कॉस्ट 400 करोड़ रुपये हो जाएगी। मैं यह जानना चाहता हूँ कि हमारी प्रियरिटी क्या है? आज काश्मीर के मामले में हम इस प्रोजेक्ट को तेजी से शुरू करना चाहते हैं, लेकिन इस बजट में इसके लिए प्रोविजन कितना रखा गया है, इस बात के लिए मैं आपकी तवज्जह दिलाना चाहता हूँ कि यह बड़े नेशनल इंपाटैस का प्रोजेक्ट है। बराय करम इस पर पूरी तवज्जह देकर जल्दी से इस प्रोजेक्ट को पूरा करना चाहिए।

आपने सेफ्टी मेजर्ज के लिए बहुत कदम उठाए हैं, इसके लिए आप सुझारकबाद के मुस्तहक हैं। आपने हिन्दुस्तान के वे जोग ओ गमे रोज़गार के चक्कर में रहते हैं, उनके लिए भी बेहतर दिनों की कामना की है, प्रोग्राम बनाया है, बीक एंड हॉल्वीडे ट्रेस पर आपने एतमाद किया है, उनकी स्कीम रखी है। यह बहुत खच्छी स्कीम है। मैं इसके लिए भी आपको सुझारकबाद देना चाहता हूँ। आप रेल की बस सर्विस शुरू करने पर जोर दिए हैं, यह बहुत जरूरी है। छोटी जगहों में जिनके फसले कम हों, जिन पर टैफिक इतना ज्यादा न हो, वहां पर रेल बसें बहुत कामयाब हो सकती हैं। आप बराय करम इनको जगह से ज्यादा जगहों पर बसाइये और रेलवे से जल्दी चलाइये।

एक बात में आपसे और कहना चाहता हूँ कि एक्सीडेंट वक्तेम जो हैं उनको निवारण के लिए आपने बहुत अच्छा काम किया है, अच्छी व्यवस्था की है। साथ में एक बार फिर आपको अच्छा रेलवे बजट पेश करने के लिए मुबारकबाद देता हूँ।

श्री मोहम्मद खलील (पश्चिमी बंगाल) : उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले तो मैं आपको मुबारकबाद देता हूँ कि आप सदन में वायस-चैयरमैन की कुर्सी पर फिरजमान हैं और आपने मुझे अपनी बात रखने का निर्देश दिया है।

उपसभाध्यक्ष (श्री खलील अख्तार) : बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री मोहम्मद खलील : उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे मंत्री महोदय ने बजट पेश किया और उस बजट के प्रस्ताव भी लागू हो गए हैं। इन प्रस्तावों के लागू होने के बाद यह पहला मौका है कि हम यहाँ चर्चा में भाग ले रहे हैं। महोदय, मैंने कई बार इस रेलवे बजट को देखने की कोशिश की है और मुझे मंत्रीजी पर गुस्सा के बजाय तरस आ रहा है। महोदय, कभी समय था कि रेल बजट और आम बजट-इन दोनों को ही देश बहुत महत्व के साथ देखता था, लेकिन अब जो हमारे यहाँ नया आर्थिक दौर चल रहा है, स्ट्रक्चरल एडजस्टमेंट का दौर चल रहा है, उसमें यह जो इतने महत्व का बजट है, उसमें रेलवे मिनिस्टर साहब इस बजट के द्वारा देश की जनता को बहुत ज्यादा कुछ दे या उसका कुछ कम करें, वे ऐसी स्थिति में नहीं हैं और इस तरह मंत्री महोदय ने इजारा भी किया है विश्व के दूसरे देशों का उदाहरण देते हुए कि इसे एक सामाजिक दृष्टिकोण से देना चाहिए न कि एक कारोबार की दृष्टि से। लेकिन उनके बाजू में मनमोहन सिंह जी बैठे हुए हैं और उन्होंने यह कहा है कि इसे कारोबार की दृष्टि से देखना चाहिए। बजटरी एलोकेशन वर्षों तक घटता रहा है और घटता ही रहेगा, यह ऐसी उम्मीद करते हैं। साथ-ही-साथ वे रेलवे की प्रोफिटैबिलिटी बढ़ाना चाहते हैं और एग्जिस्टेंसी बढ़ाना चाहते हैं। मैं उसकी तो दम दूंगा, लेकिन इस बजट में रेलवे की एग्जिस्टेंसी बढ़ाने की जरूरत है, दूसरी सर्विसेस बढ़ाने की जरूरत है और आमदनी बढ़ाने की जरूरत है, उस तरफ ज्यादा ध्यान नहीं दिया गया है। लेकिन यह कहा गया है कि प्रॉफिट करना पड़ेगा और इंटरनेशनल रिस्सेस को मोबसाइज करना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय, तीन-चौने तीन साल से रेलमंत्री हैं और यह तीसरा बजट है और जुलाई महीने में मंत्री महोदय ने नए सिरे से जो पहला बजट पेश किया था, उस समय उन्होंने पिछले साल के आंकड़े देते हुए कहा था कि हमारी नयी सरकार आधी थी और उसके पहले नेशनल फ्रेट और दूसरी सरकार थी। उस समय बहुत हंगामा हुआ, इसलिए सब कुछ झिझक गया। ऐसा इक्विवॉक उन्होंने दिया था, लेकिन उस समय पैसेंजर ट्रेफिक उनके आंकड़ों के मुताबिक 5 परसेंट से ज्यादा

बढ़ा था तमाम हिस्टॉरिक्स के बावजूद। उपसभाध्यक्ष जी, 1991-92 में जुलाई महीने के बजट स्पीच में कहा गया कि हम फ्रेट और पैसेंजर ट्रेफिक बढ़ाने की कोशिश कर रहे हैं। लेकिन आज जब यह 1994-95 का बजट पेश कर रहे हैं तो वर्ष 1991-92 से 1993-94 तक के जो आंकड़े मिले हैं, उसके अनुसार पैसेंजर ट्रेफिक तो प्रतिशत घट गया है। तीन सालों में हम कामयाबी से बढ़ रहे हैं जबकि देश की आबादी बढ़ी है और जब हमें टिकट नहीं मिलता है, रिजर्वेशन नहीं मिलता है तो लोग कहते हैं कि जब इतनी आबादी बढ़ रही है तो लोगों को जगह कहाँ से दोगे ? इन पिछले तीन सालों में आपकी कामयाबी की बात यह है कि पैसेंजर ट्रेफिक तो प्रतिशत घट गया है। आप बजट के द्वारा तीन साल की जो आपकी आमदनी है फ्रेट एंड फेयर से या महसूल और किराए से, उसे आप 50 प्रतिशत बढ़ाना चाहते हैं; आप पैसेंजर नहीं बढ़ाकर, माल ज्यादा न लेकर, आप उनके किराए में इजाफा कर के अपनी आमदनी 50 प्रतिशत ज्यादा करना चाहते हैं तो पैसेंजर घटेंगे। आप लाइन बढ़ाएं, वो चार नई ट्रेन बढ़ाएं, लेकिन जो परस्पेक्शन है, जो नजरिया है इससे ऐसा होगा कि प्लेटफॉर्म के इर्द-गिर्द हजारों लोग रहेंगे, जिन्हें एक प्रांत से दूसरे प्रांत जाने की जरूरत तो रहेगी, आपकी रेलगाड़ियाँ भी रहेगी, लेकिन वह उस रेलगाड़ी में चढ़ने लायक नहीं रहेंगे। जो गाड़ी आपकी रहेगी, उस गाड़ी में चढ़ने के लायक भारतवासी नहीं रहेंगे। आपने इस बजट में जो कहा है कि बढ़ा इन्वेस्टमेंट करेंगे, नई टेक्निक मार्केट से लेगे रेल गाड़ियों के लिए। वह किनके लिए आप लेगे ? हमारे जो गांव के लोग हैं, जिनको जरूरत है एक जगह से दूसरी जगह लाने के लिए, जो इतना बड़ा देश है, जो इतना बड़ा विशाल देश है उसमें इस वर्ग के लिए नहीं है। हाँ, एयर कंडीशन, फास्ट क्लास ए./सी और ऐसे कुछ एरिस्ट की परस की चीजे हैं, जो हमारी वर्धमान्यता में आ रही है, पूरे मुल्क में आ रही हैं, कंज्यूमर की आ रही है, जो टेलीविजन पर हम देखते हैं बैठे हुए, वह आप रेल में करने की कोशिश कर रहे हैं, उससे कुछ रुपये कुछ पैसे और ज्यादा मिलने की कोशिश होगी।

आपने पिछले बजट में संसद को यह कहा था कि मनचुनहण्य कमेटी बनी थी, उसकी रिपोर्ट का सरकार इंतजार कर रही है और तब तक थोड़ा यह रेट बढ़ा देते हैं और हमने देखा कि यह ट्रेन के फ्रेट एंड फेयर बढ़ा। इस साल के भाषण में आपने कहा कि यह रिपोर्ट हमें मिली है, हम जांच कर रहे हैं, सरकार इसे देख रही है और तब तक थोड़ा सा बढ़ा देते हैं। क्या है उस रिपोर्ट में ? कौनसा नजरिया है ? जरा स्पष्ट करें। यह एक बड़ा "टांसपेरेंसी" आपके भाषण से मैं ले रहा हूँ। आप चाहते हैं कि रेल को ज्यादा ट्रांसपेरेंट होना चाहिए। उसके बाद आपने कुछ बताया है तो वह थोड़ा हमें भी मालूम होना चाहिए कि आखिर इस सफर में आप हमें कहाँ से कहाँ ले जाना चाह रहे हैं ? मंजिल कहाँ है ? किस दिशा की ओर से जा रहे हैं ? या अचानक जैसे जब निर्देश आए जैसे ही आप बन गए ? मैं यह इसलिए कह रहा हूँ (अपवाहवाह)।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : तरक्की की ओर तो जाना चाह रहे हैं।

श्री मोहम्मद सलीम : तरक्की की तरफ ? दो परसेंट घटाया है, और किसना घटाएंगे ? इसलिए मैं आपसे पूछ रहा हूँ। अगर तरक्की की तरफ है तो ठीक है। तरक्की की तरफ आप तो जा सकते हैं। आपके दोहरा यह कम्प्लिमेंट भी है, लेकिन आप अगर गार्ड मनमोहन सिंह जी को रखेंगे तो निशाना गलत हो जाएगा।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : मनमोहन सिंह जी गार्ड होने से सेफ जर्नी होगी।

श्री मोहम्मद सलीम : सेफ होगी जरूर, क्योंकि जर्नी ज्यादा होगी नहीं। कटारिया जी यह कह रहे थे कि वह स्पीड ही नहीं रही है। हम स्पीड की बात जरूर करते हैं लेकिन गाड़ी में स्पीड ही नहीं रही है। हाँ, आगे बढ़ने की ओर आप जा रहे हैं, लेकिन बैंक गियर लग्न हुआ है और इसलिए जो स्पीड हमारी बढ़नी चाहिए वह हम बढ़ा नहीं पा रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष जी, इसका नतीजा क्या है कि हमारी सरकार यह कह रही है कि बजटरी एलोकेशन नहीं होगा। मंत्री जी ने यह कह दिया। मैं आपको मैं नहीं आ रहा हूँ, लेकिन साइज छोटा हो गया। आपके इंटरनल रिसोर्स मोबिलाइजेशन घट गया। आप अपने बजट में कह रहे हैं कि जितना आपकी उम्मीद थी पिछले साल आपने बजट से, वह टारगेट आप पूरा नहीं कर पाए। आपका इंटरनल रिसोर्स मोबिलाइजेशन घट गया। इसके लिए आपने 360 करोड़ एनुअल प्लान का घटा दिया। इससे पहले जो लाठी पंचवर्षीय योजना का था, उसको आपने खाना कर दिया, करीब 45,000 करोड़ से 27,000 करोड़ पर आप उसे तो लाए। सरकार यह कह रही है, गार्ड साइज कह रहे हैं सेफ जर्नी के लिए और इसलिए एटच फाइव ईयर प्लान में जो रेल मंत्रालय, रेल बोर्ड और समाज जो रेलवे के एक्सपर्ट हैं वह योजना प्रबन्धन में गए और बहाल आकर के यह घट गया। फिर इस साल आप इंटरनल रिसोर्स मोबिलाइज नहीं कर पाए और इसलिए आपके बजट में इस साइज को घटा दिया। एनुअल प्लान आपका घट गया। यह कट हाऊस एनुअल प्लान आपका 300 करोड़ का है।

दूसरी बात यह जो इन्वेस्टिग मार्केटिंग कर रहे हैं, वह एक सेक्शन के लिए, एक स्माल सेक्शन के लिए है, पूरी जनता जिसको आज भी जरूरत है एक जगह से दूसरी जगह जाने के लिए उनको जो पहुँच चाहिए रेल की, वह पहुँच हम नहीं दे पा रहे हैं। मैं इस बारे में ज्यादा नहीं कहूँगा। वहाँ रेल मंत्रालय के काम में है गैज कनवर्शन का। यह हमने 1992 में प्लेस किया। वर्ष 1992-93 में बजट में आपने शुरू किया। आपको कामयाबी भी मिली। आपको बहुत बधाई भी मिली। हम भी बधाई देने के लिए हैं, लेकिन सवाल यह है कि एटच फाइव ईयर प्लान की

बम शुरू से चर्चा कर रहे थे, उस समय यह मूवींग काल थापल नहीं था। अचानक वल्व बैंक में डिप्लिटिड हमारे पुराने जफसर ने मंत्री जी को लिखा कि यह है मैजिक वल्व बुनिंग फर इंडिया और मंत्री महोदय ने हमें तो कहते थे कि स्टीम रोलल जलएंगे, आजकल रेल का डिम्मा चलने से भी स्टीम रोलर अफेक्ट होता है।

SHRI C. K. JAFER SHARIF : No World Bank official has said like this.

यह तो यहाँ के हमारे टेक्निकल की ओपीनियन है। कोई बाहर से निकालेंगे ?

श्री मोहम्मद सलीम : उपसभाध्यक्ष जी, हमें खुशी होगी अगर में मंत्री महोदय की बात मान लें, लेकिन मैं कोई आसमान से बात लेकर नहीं आ रहा हूँ, स्टैंडिंग कमेटी की जो रिपोर्ट है-स्टैंडिंग कमेटी आन रेलवेज़ 1993-94, मिनिस्ट्री आफ रेलवे, वल्व रिपोर्ट, पेज 22, रिकमेन्डेशन पैरा नं. 55 इसमें यह बात कही है। मैं समय लेना नहीं चाहता, मैं पूरा कपट करके पढ़ सकता हूँ। और स्टैंडिंग कमेटी कई बार बैठी, वह रेल मंत्रालय के लोगों से पूछताछ किए, रेलवे बोर्ड के लोगों से और नान आफिशियल जो पहले बेयरमैन रह चुके हैं, ऐसे लोगों से पूछा और उसके बाद जो सब तथ्यावली निकली है, इसको हमें गंभीरता से लेना चाहिए, सदन को भी और मंत्री महोदय को भी गंभीरता से लेना चाहिए कि हमने 8वीं योजना, पूरा उसका जो रवैया था, रख था, उसको हमने बदल दिया। किसलिए बदला ? मैं पूरा अगर न भी पढ़ूँ :-

شری محمد سلیم : پیسجی بنگال : آپ سبھا
او حیکش مہودے۔ سب سے پہلے تو میں آپ کو
مبارکباد دیتا ہوں کہ آپ سدن میں وائس چیرمن
کی کرسی پر براجمان ہیں اور آپ نے مجھے اپنی
بات رکھنے کا بڑا دیش دیا ہے۔
آپ سبھا او حیکش "شری ستیش اگر وال : بہت
بہت دھنیواد۔

شری محمد سلیم : آپ سبھا او حیکش جی۔ ریلوے
منتری مہودے نے بحث پیش کیا اور اس بحث
کے پرستاد بھی لاگو ہو گئے ہیں۔ انڈیا پرتاؤں
کے لاگو ہونے کے بعد یہ پہلا موقع ہے کہ

ہم یہاں چرچہ میں بھاگ رہے ہیں۔ ہم نے کئی بار اس ریلوے بجٹ کو دیکھنے کی کوشش کی ہے اور مجھے منتری جی پر غصہ کے بجائے ترس آ رہا ہے۔ ہمدے کبھی سے تھا کہ ریل بجٹ۔ اور عام بجٹ ان دونوں کو ہی دیش بہت مہنتوں کے ساتھ دیکھتا تھا لیکن اب جو ہمارے یہاں آرٹھک دور چلا ہے "اسٹرکچرل ایڈجسٹمنٹ" کا دور چلا ہے اس میں جواننے مہنتوں کا بجٹ ہے اس میں ریلوے منسٹر صاحب اس بجٹ کے دوارا دیش کی جنتا کو بہت زیادہ سکھ دیں یا اس کا دکھ کم کریں وہ ایسی استحقاق میں نہیں ہیں اور اس طرف منتری ہمدے نے اشارہ بھی کیا ہے۔ دشو کے دوسرے دیلوں کا ادھار

دیتے ہوئے کو اسے ایک ساما جک درشٹی سے دیکھنا چاہیے کہ ایک کاروبار کی حیثیت ہے لیکن ان کے ہارو میں من سو بن سنگھ جی بھی بیٹھے ہوئے ہیں اور انہوں نے یہ کہا کہ اسے کاروبار کی درشٹی سے دیکھنا چاہیے۔ بجٹری ایلوکیشن ورشول تک گھٹتا رہا ہے اور گھٹتا ہی رہے گا۔ وہ ایسی امید کرتے ہیں ساتھ ہی ساتھ وہ ریلوے کی پروفٹ ایسیٹیٹی بڑھانا چاہتے ہیں اور ایفینسنسی بڑھانا چاہتے ہیں۔ میں اس کی تو داد دوں گا۔ لیکن اس بجٹ میں ریلوے کی ایفینسنسی بڑھانے کی

ضرورت ہے دوسری سروکس بڑھانے کی ضرورت ہے۔ اور آمدنی بڑھانے کی ضرورت ہے اس طرف زیادہ دھیان نہیں دیا گیا ہے۔ لیکن یہ کہا گیا ہے کہ پروفٹ کرنا پڑے گا اور انٹرینشل ریسورسز کو سو پلا کر کرنا پڑے گا۔ آپ سمجھا دیکھیں ہمدے۔ منتری ہمدے یمن ہونے میں سال سے ریل منتری ہیں اور یہ تیسرا بجٹ ہے اور جولائی مہینہ میں منتری ہمدے نے نئے سرے سے جو پلا بجٹ پیش کیا تھا اس سے انہوں نے پچھلے سال کے اٹکڑے دیتے ہوئے کہا تھا کہ ہماری نئی سرکار آئی تھی اور اس کے پہلے نیشنل فرسٹ اور دوسری سرکار تھی۔ اس وقت بہت ہنگامہ ہوا۔ اس لیے سب کچھ جڑو گیا۔ ایسا حوالہ انہوں نے دیا تھا۔ لیکن اس سے ہسجھر ٹریفک ان کے آنکڑوں کے مطابق ۵۰ پرفنٹ سے زیادہ بڑھا تھا۔ تمام ڈسٹرمنسز کے باوجود۔ آپ سمجھا دیکھیں جی ۱۹۹۱-۱۹۹۲ میں جولائی مہینہ کی بجٹ اسپنچ میں کہا گیا کہ ہم "فریٹ" اور ہسجھر ٹریفک بڑھانے کی کوشش کر رہے ہیں۔ لیکن آج جب وہ ۹۵-۹۶ کا بجٹ پیش کر رہے ہیں تو ورشس ۹۲-۹۱ سے ۹۳-۹۴ تک کے جو آنکڑے ملے ہیں ان کے انوسار ہسجھر ٹریفک پرفنٹ گھٹ گیا ہے۔ یمن سالوں میں ہم کامیابی سے بڑھ رہے ہیں۔ جیکو دیش کی آبادی بھی

ہے اور جب میں ٹکٹ نہیں ملتا ہے۔
 زر رویشن نہیں ملتا ہے تو لوگ کہتے ہیں
 کہ جب اتنی آبادی بڑھ رہی ہے تو لوگوں
 کو جگہ کہاں سے دیں گے۔ ان پچھلے تین
 سالوں میں آپ کی کامیابی کی بات یہ ہے کہ
 پیسنجر ٹریفک ۲۰ پر فیصد گھٹ گیا ہے
 آپ بجٹ کے دوران میں سال کی جو آہٹ
 آمدنی ہے "فریٹ اینڈ فیر" سے یا محصولات
 اور کرائے سے اسے آپ ۵۰ پر فیصد
 بڑھانا چاہتے ہیں۔ آپ پیسنجر بڑھا کر
 مال زیادہ نہ ڈھوکر۔ آپ انکے کرائے میں
 اضافہ کر کے اپنی آمدنی ۵۰ پر فیصد زیادہ
 کرنا چاہتے ہیں۔ تو پیسنجر گھٹیں گے۔ آپ

وائن بڑھائیں۔ دو چار نئی ٹرین بڑھائیں لیکن
 جو "پرسپیکشن" ہیں۔ جو نظریہ ہے۔ اس سے
 ایسا ہو گا کہ بیٹ فارم کے ارد گرد ہزاروں لوگ
 رہیں گے جنہیں ایک پرانت سے دوسرے پرانت
 جانے کی ضرورت تو رہے گی۔ آپ کی ریل گاڑیاں
 بھی رہیں گی لیکن وہ اس ریل گاڑی میں چڑھنے
 لائن نہیں۔ میں گئے۔ جو گاڑی آپ کی رہے گی
 اس گاڑی میں چڑھنے کے لائق بھارتی واسی
 نہیں رہیں گے۔ آپ نے اس بجٹ میں جو
 برا ہے کہ بڑا انویشن کریں گے۔ نئی ٹیکنیک
 آرکیٹ سے لیں گے ریل گاڑیوں کے لیے وہ
 ان کیلئے آپ لیں گے۔ ہمارے جو گاڑی کے

لوگ ہیں جن کو ضرورت ہے ایک جگہ سے
 دوسری جگہ لانے کے لیے جو اتنا بڑا دینش
 ہے۔ جو اتنا بڑا وصال دینش ہے اس میں
 اس ورگ کے لیے نہیں ہیں۔ ہاں ایرکڈ ٹریٹ
 فرسٹ کلاس اے۔ سی اور ایسے کچھ "ایڈٹ"
 کی پسند کی چیزیں ہیں جو ہماری ارتھ ویو سکھا
 میں آ رہی ہیں اور پورے ملک میں آ رہی
 ہیں۔ کنزیومر کی آ رہی ہیں۔ جو ٹیلی ویژن پر
 ہم دیکھتے ہیں بیٹھے ہوئے وہ آپ ریلی میں
 کرنے کی کوشش کر رہے ہیں۔ اس سے کچھ
 روپیہ کچھ پیسے اور زیادہ ملنے کی کوشش
 ہوگی۔ آپ نے پچھلے بجٹ میں سسٹم کو
 یہ کہا تھا کہ "نن منڈیا کیٹی" بنی تھی۔ اسکی

رپورٹ کا سرکار انتظار کر رہی ہے اور
 تب تک تھوڑا یہ ریٹ بڑھا دیتے ہیں اور
 ہم نے دیکھا کہ یہ ٹرین کے "فریٹ اینڈ فیر"
 بڑھا۔ اس سال کے جانشین میں آپ نے
 کہا تھا کہ یہ رپورٹ ہمیں ملے ہے ہم جانچ
 کر رہے ہیں۔ سرکار اسے دیکھ رہی ہے۔
 اور تب تک تھوڑا سا بڑھا دیتے ہیں۔
 کیا ہے اس رپورٹ میں کون سا نظریہ ہے
 ذرا پیش کش کریں۔

یہ ایک ورڈ ٹرانسپیر میں آپ کے جانشین
 سے میں لے رہا ہوں۔ آپ چاہتے ہیں کہ
 ریل کو زیادہ ٹرانسپیرٹ ہونا چاہیے اس
 کے بعد آپ نے کچھ بتایا ہے وہ تھوڑا

میں بھی معلوم ہوتا چاہیے۔ آخر اس سفر میں آپ ہمیں کہاں سے کہاں نے جانا چاہ رہے ہیں۔ منزل کہاں ہے۔ کس دشا کی طرف لے جانا چاہ رہے ہیں۔ یا اچانک پیسے جب زبردیش آئے ویسے ہی آپ بن گئے ہیں یہ اس لیے کہہ رہا ہوں۔ بدافلت۔ شری سی۔ کے۔ جعفر شریف، ترقی کی طرف لے جانا چاہ رہے ہیں۔

شری محمد سلیم، ترقی کی طرف۔ دو پرسنٹ گھٹایا ہے اور کتنا گھٹائیں گے۔ اس لیے میں آپ سے پوچھ رہا ہوں۔ اگر ترقی کی طرف ہے تو ٹھیک ہے۔ ترقی کی طرف آپ لے

جاسکتے ہیں آپ کے امداد قابلیت بھی ہے۔ لیکن آپ اگر گاڑی میں سونے لگے گی تو رکھیں گے تو نظام غلط ہو جائے گا۔

شری سی۔ کے۔ جعفر شریف، میں سوہن سنگھ جی گاڑی بول گئے تو سیف جونی ہوگی۔ شری محمد سلیم، سیف ہوگی عذر۔ کہو کہ جونی زیادہ ہوگئی نہیں۔ کھادی جی یہ کہہ رہے تھے کہ وہ اسپید جی نہیں رہی ہے۔ ہم اسپید بات ضرور کرتے ہیں۔ لیکن گاڑی میں اسپید ہی نہیں رہی ہے۔ پٹا آنے بڑھنے کی طرف آپ جاس رہے ہیں۔ لیکن بیک ٹیرنگا ہوا ہے۔ اور اس لیے جو اسپید جاری ہو رہی ہے چاہیے وہ ہم بڑھا نہیں پار رہے ہیں۔

اپ لوہیکش جی۔ اس کا نتیجہ کیا ہے کہ جاری سرکار یہ کہہ رہی ہے کہ بھڑی ایلوکیشن نہیں ہوگا۔ منتری جی نے یہ کہہ دیا۔ میں آکٹروں میں نہیں جا رہا ہوں لیکن سائز چھوٹا ہوگا۔ آپ کے انٹرنل ریسورس موبلائزنگ گھٹ گیا۔ آپ اپنے بحث میں کہہ رہے ہیں کہ جتنا آپ کو امید تھی پچھلے اپنے بحث سے وہ مارکیٹ آپ پورا نہیں کر پائے۔ آپ کا انٹرنل ریسورس موبلائزیشن گھٹ گیا۔ اس لیے آپ نے ۲۰ کروڑ ڈالرز پروگرام کا گھٹا دیا۔ اس سے پہلے جو آٹھویں پنچ ورٹھے ہو جتنا کا تھا اس کو آپ نے ادا کر دینا تو یہ

۲۵ ہزار کروڑ سے ۲۰ ہزار کروڑ آپ اسے لے آئے۔ سرکار یہ کہہ رہی ہے گاڑی صاحب کہہ رہے ہیں سیف جونی کے لیے اور اس لیے ایجنٹ فائبر ایسٹ پلان میں جو ریل مینٹل ریل پورڈ اور تمام جو ریلوے کے ایکسپنڈ ہیں وہ پورے جونی میں گئے اور وہاں جا کر کے یہ گھٹ گیا۔ پھر اس سال آپ انٹرنل ریسورس موبلائز نہیں کر پائے اور اس لیے آپ کے بحث نے اس سائز کو گھٹا دیا۔ اینڈ پلان آپ کا گھٹ گیا۔ یہ کٹ ٹاؤن اینڈ پروگرام آپ کا تین سو کروڑ کا ہے۔ دوسری بات یہ جو "اینڈ ویشو مارکیٹنگ" کر رہے ہیں۔ وہ ایک سیکشن کے لیے ایک

اسمال سیکشن کے لیے ہے۔ پوری جتنا جس کو آج بھی ضرورت ہے۔ ایک جگہ سے دوسری جگہ جانے کے لیے ان کو جو پہنچ جا رہے ریل کی وہ پہنچ، ہم نہیں دے پا رہے ہیں۔ میں اس بارے میں زیادہ نہیں کہوں گا۔ یہاں ریل محکمہ کے کام میں ہے۔ "گنج کنورشن" کا۔ یہ ہم نے ۱۹۹۲ میں پیش کیا ورنش ۹۲-۱۹۹۳ میں بحوث میں آپ نے شروع کیا۔ آپ کو کامیابی بھی ملی۔ آپ کو بہت بد حالی بھی ملی۔ ہم بھی بد حالی دینے کے لیے میں لیکن سوال یہ ہے کہ ایسٹہ فائیو ایئر پلان کی ہم شروع سے چرچ کر رہے تھے۔ اس وقت یہ پوئینٹج والا معاملہ نہیں تھا۔ لپانک ورلڈ بینک میں ڈیوٹیڈ ہمارے پرانے افسر نے منتر جی کو یہ لکھا کہ یہ ہے "میٹک ورلڈ پوئینٹج فار ایئر" اور منتر جی نے ہم کو کہتے تھے کہ اسٹیم رولر چلا کر لیں گے۔ آج کل ریل کا ڈبہ چلنے سے بھی اسٹیم رولر ایکٹ ہوتا ہے

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI K. JAFFER SHARIEF): No World Bank official has said like this.

یہ تو ہمیں کے ہماری "ٹیکنو کریٹس" کی اور بینیں ہے۔ کوئی باہر سے نکالیں گے۔ شری محمد سلیم: اب سبھا دیکش جی۔ ہمیں خوش ہوتی اگر میں منتر جی بہودے کی بات مان

لینا لیکن میں کوئی آسمان سے بات لے کر نہیں آ رہا ہوں۔ اسٹینڈنگ کمیٹی کی رپورٹ ہے۔ "اسٹینڈنگ کمیٹی آف ریلویز ۱۹۹۲-۹۳ منٹری آف ریلوے ٹھہر رہی ہے" ۲۲ "رکنڈیشن پیرا ۵۵ اس میں یہ بات کہی ہے۔ میں وقت لینا نہیں چاہتا میں پورا کوٹ کر کے بڑھ سکتا ہوں اور اسٹینڈنگ کمیٹی کئی بار بیٹھی وہ ریل منتر جی کے لوگوں سے پوچھتا ہے کہ ریلوے بورڈ کے لوگوں سے اور ان انٹیلی جو پہلے چیرمین رہ چکے ہیں ایسے لوگوں سے پوچھا اور اس کے بعد جو سب نام باقی نکلی ہیں اس کو ہمیں گھبرتا ہے لینا چاہیے سدن کو بھی اور منتر جی بہودے کو بھی گھبرتا ہے لینا چاہیے کہ ہم نے آٹھویں یو جی۔ پورا اس کا جو رٹویہ تیار تھا اس کو ہم نے بدل دیا۔ کس لیے بدلا۔ میں اگر پورا نہ بھی پڑھوں۔

"The non-official advisor of the Railway Minister further suggested that there was no need to undertake any indepth study on the issue, thus, the Committee can reasonably conclude that the sudden shift in the policy of gauge conversion was made at the instance of the Railway Minister whose only aim was to convert certain metre gauge lines to broad gauge irrespective of their economic benefit and without waiting for any proper, far less any detailed study of reports regarding requirements of rolling stock, traffic projections and other infrastructure required for passenger facilities and amenities, etc."

[] Transliteration in Arabic script

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI MANMOHAN SINGH) : Where is the name of the World Bank official?

SHRI M. D. SALIM : In this report itself, the name of the official is also given, the letter written to the Minister is also given in the appendix. But I do not want to mention it. The report has been printed, published and circulated and you can see it for yourself. It is mentioned in the annexure. The letter of the World Bank official is there, the letter written to the Minister is there and the observation of the Committee is also there.

अगर विश्व बैंक यह कहता है कि यूनिगेज सिस्टम से डी हमारी समस्या का समाधान है, जो रेल की पंजा है वह दूर हो जाएगी और अगर मंत्री महोदय यह मानते हैं तो आप करें, लेकिन सवाल यह है कि हमारे को आप बार-बार कह रहे हैं कि हमारे पास रिसोर्सिस लिमिटेड है तो उसका इन्फ्रिक्शियल एप्लीकेशन केना चाहिए और उसके लिए हम क्या कर रहे हैं ? हमने पिछले को बजट में तो यह देखा कि हमारे बजट का जहाँ पड़ले 11 प्रतिशत, 12 प्रतिशत प्लान का हम खर्चा करते थे गेज कन्वर्जन में, उस जगह हम यहाँ पर भी ऊपर उठ गए हैं 50, 55, 56 या 57 प्रतिशत हम गेज कन्वर्जन के लिए कर रहे हैं और यह इस रिपोर्ट में है। इसके लिए कहाने वह बना रहे हैं, यह ठीक है, अब अगर ऐसा होता है क्योंकि स्ट्रक्चरल एडजस्टमेंट कर रहे हैं, इंडस्ट्रियलइजेशन होगा पूरी सोसाइटी का, बहुत इन्वेस्टमेंट होगा, बहुत कारखाने होंगे तो लोगों को काम मिलेगा, बैसा आपने कहा था। तो यह भी इस रिपोर्ट में यह कहा जा रहा है कि यह एडाप्टेशन फलतः है। गलत इसलिए है कि जहाँ मीटर गेज से ब्रॉड गेज हम कर दिए हैं यही एकमात्र शर्त नहीं है इंडस्ट्रियलइजेशन का। हमारे यहाँ जो टंक कट्स है, जहाँ यह मिनरल थे, रिच मिनरल्स, जहाँ पर टेक्निकल इंडस्ट्रियलइजेशनस हुए हैं ऐतिहासिक कारणों की वजह से, ज्योफ्रिकल कारणों की वजह से, वजह पर तो इंडस्ट्री कंसटेंटिड है, लेकिन ऐसी बहुत सी जगह का उदाहरण भी इस रिपोर्ट में दिया गया है जहाँ ब्रॉड गेज लाइन है लेकिन उसके बावजूद भी इंडस्ट्री नहीं पहुँची। असम में क्यों नहीं पहुँची ? आप उसम एक तो ब्रॉड गेज ले गए, मंत्री महोदय, आप तो वहाँ से चुनकर आते हैं--मनमोहन सिंह जी, वहाँ पर अगर ब्रॉड गेज लाइन होने की वजह से इंडस्ट्री होती तो आज असम इंडस्ट्रियलइज्ड स्टेट होता। तो सिर्फ यह कारण नहीं हो सकता, यह मददगार साबित हो सकता है।

दूसरी बात यह है कि आप जैसे एक मेजरस्टी की तरह से यह कह रहे हैं कि सिर्फ ब्रॉड गेज हम करेंगे बाकी सब मामला हो जाएगा और ब्रॉड गेज केवल रेल की तरफकी के लिए नहीं, इंडस्ट्री के लिए नहीं, यहाँ होगा आपका अपना वजन। अब गेज कन्वर्जन की बात कहे और प्रधान मंत्री जी ने इस सदन को बताए

और सालाना एक करोड़ को काम देने की बात खई तो बचपन में कहानी सुनी हुई थी न कि कौवे को बच्चे को वह सिपार दिखाता है, एक ही बच्चे को सात बार दिखाता है, तो आप इंडस्ट्री के लिए भी गेज कन्वर्जन दिखाए।

5.00 P.M.

आपने रोजगार के लिए भी गेज कन्वर्जन दिखाया था इस सदन में कि किस तरह से इस साल में इस करोड़ को काम देंगे। हम गेज कन्वर्जन कर सकेंगे, इतने हजार करोड़ रुपए खर्च करेंगे और उसमें रोजगार मिलेगा। तो मंत्री महोदय आपको इस बजट स्पीच में यह बात कहनी चाहिए थी कि पिछले दो साल में हमने इतने हजार करोड़ रुपए खर्च किए और उसका इम्पैक्ट फीसल ऑफ एम्प्लोयमेंट जेनिरेशन यह रहा। चूंकि आप नहीं चूकते, क्योंकि जो काम नहीं होता उसका भी प्रचार टेलीविजन के द्वारा होता है। तो देश की जनता यह सुनकर के खुश हो जाती है कि जो हुआ उसको तो आप बजट के माध्यम में ले आते हैं।

श्री सी. के. आफर शरीफ : वही बदकिस्ती है जो हो रहा है उसका प्रचार नहीं हो रहा है।

श्री मोहम्मद खलीम : बड़ी माफूसी हुई चुनकर के। जो नहीं हो रहा है उसका प्रचार हो रहा है, इसके लिए बहुत अफसोस है। चूंकि प्रधान मंत्री जी ने भी इस सदन में यह कहा था कि एम्प्लोयमेंट जेनिरेशन के बारे में एक गेज कन्वर्जन, एक मेजर रेल, तो मैं मंत्री महोदय से यह पूछूंगा कि यह फीसल ऑफ एम्प्लोयमेंट जेनिरेशन क्या है ताकि मुल्क के मौजबानों को मालूम हो। इसके आलावा कुछ ईमानदारी से भी काम देना चाहिए। मैं व्यक्तिगत मंत्री जी के लिए नहीं, मंत्रालय के बारे में कह रहा हूँ। पिछले बजट में यह कहा गया कि कम्प्यूटर चालू हो गया है तो कम्प्यूटर फीस लेंगे। हर टिकट जो कम्प्यूटर के द्वारा निकलेगी उसमें भी कम्प्यूटर फीस लागू हो जाएगी। रिजर्वेशन बार्ज बढ़ गया और इस बार आपने आखिर यह कहा, उसके लिए एक पैरा आपकी स्पीच में यह था कि किस तरह से कम्प्यूटर की डिमांड है पूरे मुल्क में सब लोग चाह रहे हैं कि हमारे यहाँ लगाया जाए। इसलिए जहाँ-जहाँ कम्प्यूटर लगा है वहाँ ऐसा होगा। इस बार बजट में आपने मायना नहीं दिया। इस साल आपने यह कहा कि जो फीस कम्प्यूटर के द्वारा बढ़ा दी गई है, अगर मेन्चुअरी होगा तो भी फीस सब के लिए लागू हो जाएगी। तो जहाँ कम्प्यूटर नहीं लगे उनको तो इसके लिए मजबूर कर रहे हैं। स्टैंडिंग कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है तब जो गेज कन्वर्जन की स्कीम ली, उससे हमारे जैसे 40 साल से नीचे वाले लोग बहुत घबरा रहे हैं। आपका जो नजरिया है कि उनके मविष्य को देखेंगे में टकेल हो, वह गेज कन्वर्जन में भी हो रहा है। आपने यह कहा कि हम कम खर्च में गेज कन्वर्जन करेंगे, जितना रुपये खर्च होता है कम होगा, इसके लिए हम क्या कर रहे हैं, मीटर गेज को हम ब्रॉड गेज बना देंगे। इसके लिए कैसे काम खर्च करेंगे। कमी इस तरह से होगी कि स्टेशन बिल्डिंग बनाना, सिग्नलिंग और दूसरे

सेफ्टी रिकवियरमेंट में प्लेट फार्म को ऊंचा करना तथा इलेक्ट्रिकलेशन हो, खप्पा लगाना हो, यह सब हम नहीं करेंगे। हम सिर्फ लाइन को मीटर तक बढ़ा करके ब्रॉड गेज के साईज में कर देंगे। इससे खर्च कम हो जाएगा। लेकिन जहाँ आपने हजार किलोमीटर ब्रॉड गेज कर दिया, लेकिन आपने काम अधूरा छोड़ दिया। जो यजवृत्ती प्रदान करनी थी, जो ब्रिज को मजबूत करना था, जो ब्रिज को ऊंचा और चौड़ा करना था वह सब आने वाली नस्ल करेगी। मंत्री महोदय, सरकार आपकी है, आप दो साल रहें, तीन साल रहें या पांच साल पूरा करें लेकिन मविध्य के लिए काम अधूरा न छोड़ें। जो शोर्ट टर्म लोन था, वित्त मंत्री जी ने उसको लॉग टर्म कर दिया। तो दस साल बाद या बीस साल बाद जो आज के नौजवान हैं, वह जब जिम्मेदारी लेंगे तो उसकी ज़िम्मेदारी करेंगे, हम अभी ज़िम्मेदारी नहीं करते हैं। इस तरह से हम इसको टाल रहे हैं। एक तरफ हमारे पूर्वजों की बनाई हुई सम्पत्ति को हम बेच रहे हैं और दूसरी तरफ हम आने वाली पीढ़ी पर जिम्मेदारी ढाल रहे हैं कि तुम आने के बाद यह कर लेना हम तुम्हारे लिए यह छोड़ दे रहे हैं। पिछले प्रजनन भी कोस रहे हैं और आने वाले प्रजनन भी कोसेंगे। आप अगर अपने काम को अधूरा रखकर के सिर्फ अभी की पीढ़ी के लिए काम करेंगे तो, मैं सिर्फ नौजवानों की दैसियत से नहीं, मैं तीन पीढ़ी की बात कर रहा हूँ। तो उपसमाध्यक्ष महोदय, मैं दूसरी तरफ न बहकर अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। अभी आज के अखबार में आप देखेंगे कि जो वन-अटेंडेड लेम्बल ओसिंग है, उसके कारण

(व्यवधान)

अगर थोबंक यह कहता है कि "यूनिसेफ सैम" से हमारी स्मिती का सारा हान है जो रेल की इंटरना है वह दोर हो जायेगी और अगर मंत्री महोदय ये मानते हैं तो आप किये लेकिन सवाल ये है कि हमारे को आप बाबा कब रहे हैं कि हमारे पास रिसोर्स लैमिन्ट हैं। तो उस का जो डीरिशनल इलिकिशन होना चाहिए और उस से लिये कि कब रहे हैं कि हमने पछिले दो बजट में तो ये दिक्का हमारे बजट का जहाँ पहले "प्रतिशत" १२ प्रतिशत बलान का हम खर्च करते थे गेज कोरशन में। अस जगह, हम यहाँ पर भी अप्राप्य किये हैं

५०-५५-५६ या ५८ प्रतिशत, हम गेज कोरशन के लिये कर रहे हैं और ये अस रपुर्थ में है। अस के लिये बताने वह बतार है। वह ठीक है। अब अगर ऐसा होना है कि "अस रपुर्थ" ५८ प्रतिशत "कर रहे हैं"। अन्ड स्ट्रुक्चरल रीजन हो सका पुरी सुसांजी का। बहुत अफेसमेंट हों गये। बहुत कारखाने हों गये तो लोको को काम मिले का। मिया आप ने कहा है। तो वह भी अस रपुर्थ में कि बाबा है कि ये अडाप्टेशन फल्ट है। गलत अस लिये है कि जहाँ मीटर गेज से ब्राड गेज कि यह है। भी। भी। एक मात्र शर्त नहीं है अन्ड स्ट्रुक्चरल रीजन कलह से यहाँ जो ठीक दोस हों जहाँ वह मोल्स हूँ। रीज मोल्स- जहाँ पर थ्री स्ट्रुक्चरल अन्ड स्ट्रुक्चरल रीजन हों हैं। अतिसक कारखाने की वजह से जो ग्राफिकल कारखाने की वजह से वहाँ पर तो अन्ड स्ट्रुक्चरल रीजन हैं। लेकिन इसी वजह से जगह का अदमन भी अस रपुर्थ में दिया गया है जहाँ ब्राड गेज लास है। लेकिन अस के बावजूद भी अन्ड स्ट्रुक्चरल रीजन हैं। अस में किमों नहीं हैं। आप अस तक तो ब्राड गेज से गये मंत्री महोदय आप तो वहाँ से जगह कते हैं किमों सगरी वहाँ पर अगर ब्राड गेज लास होने की वजह से अन्ड स्ट्रुक्चरल रीजन तो अस अन्ड स्ट्रुक्चरल रीजन अस्थिर होता है। तो वह किमों नहीं हो सकत

یہ مددگار ثابت ہو سکتا ہے۔
 دوسری بات یہ کہ آپ جیسے ایک مجسٹریٹ
 کی طرح سے یہ کہہ رہے ہیں کہ صرف براڈ ریج
 ہم کریں گے باقی سب معاملہ ہو جائے گا
 براڈ ریج کیوں ریل کی ترقی کے لیے نہیں۔
 انڈسٹری کے لیے نہیں۔ یہاں ہوسکا آپ کا
 اپنا وزن۔ جب گج کنورشن کی بات کہے
 اور پھر دھان منتری جی نے اس سدن کو بتلے
 اور سالانہ لیک کر ڈیڑھ کو کام دینے کی بات
 اُٹنی تو پچھن میں کہا سنی ہوئی تھی نہ کہ کوئی
 کے بچے کو وہ سیار دکھاتا ہے ایک ہی جگہ
 کو سات بار دکھاتا ہے تو آپ انڈسٹری کیلئے
 بھی گج کنورشن دکھائے آپ نے جو مفید
 کے لیے بھی جو گج کنورشن دکھایا تھا اس
 سدن میں کہ کس طرح سے دس سال میں
 دس کروڑ کو کام دیا گئے۔ ہم گج کنورجن
 کر سکیں گے اتنے ہزار روپے کروڑ خرچ
 کریں گے اور اس میں روزگار ملے گا تو
 منتری جی ہودے آپ کو اس بحث اسپیش میں
 یہ بات کہن چاہیے تھی کہ پچھلے دو سال میں
 ہم نے اتنے ہزار کروڑ روپے خرچ کیے
 اور اس کا امپیکٹ فیلڈ آف امپلائمنٹ
 جزیشن یہ رہا۔ چونکہ آپ نہیں چوتھے کیونکہ
 جو کام نہیں ہوتا اس کا بھی پیر چارٹیل ویشن
 دوارا کیا جاتا ہے تو ویشن کی جتنی یہ سکر
 کے خوش ہو جاتی ہے کہ جو ہوا اس کو تو

آپ بھاشن میں لے آتے ہیں۔
 شری سی۔ کے۔ جعفر شریف: وہی بد قسمتی
 ہے جو ہو رہا ہے اس کا پیر چار نہیں ہو رہا ہے۔
 شری محمد سلیم: بڑی ملاوٹ سی ہوئی سن
 کر کے۔ جو نہیں ہو رہا ہے اس کا
 پیر چار ہو رہا ہے۔ اس کے لیے بہت
 افسوس ہے۔ چونکہ پیر دھان منتری جی نے بھی
 اس سدن میں یہ کہا تھا کہ امپلائمنٹ جزیشن کے
 بارے میں ایک گج کنورجن۔ ایک میجورول۔
 تو میں منتری جی ہودے سے یہ پوچھوں گا کہ یہ
 "فیلڈ آف امپلائمنٹ جزیشن" کیا ہے تاکہ
 ملک کے فوجوالوں کو معلوم ہو۔ اس کے علاوہ
 کچھ ایفانڈاری سے بھی کام ہونا چاہیے۔ میں
 ویکٹیلٹ منتری جی کے لیے نہیں۔ منترالیہ
 کے بارے میں کہہ رہا ہوں۔ پچھلے بجٹ
 میں یہ کہا گیا کہ کمپیوٹر چالو ہو گئے سب تو کمپیوٹر
 فیس میں گئے۔ ہر ملک جو کمپیوٹر کے دوارا
 نکلے گی اس میں بھی کمپیوٹر فیس لاگو ہو جائیگی
 زرر ویشن چارج بڑھ گیا اور اس بار آپ
 نے آخر یہ کہا۔ اس کے لیے ایک پیر آپ
 کن اسپیش میں یہ تھا کہ کس طرح سے کمپیوٹر
 کی ڈیمانڈ ہے پورے ملک میں سب لوگ
 چاہ رہے ہیں کہ ہمارے یہاں لگایا جائے۔
 اس لیے یہاں جہاں کمپیوٹر لگتا ہے وہاں
 ایسا ہو گا۔ اس بار بجٹ میں آپ نے بھاشن
 نہیں دیا۔ اس سال آپ نے یہ کہا کہ جو فیس

کمپیوٹر کے دوران بڑھادی گئی ہے۔ اگر سینڈون
ہو گا تو بھی ٹیس سب کے آگے ہو جائے گی۔
تو چاہا کمپیوٹر نہیں لگے ان کو تو اس کے لیے
مجبور کر رہے ہیں۔ اسٹینڈنگ کیٹیں نے جو رپورٹ
دیکھ ہے تنہا جو "گیج کنورجن" کی اسکیم لی۔

اس سے ہمارے جیسے ۲۰ سال سے نیچے
والے لوگ بہت گھبرانے ہیں۔ آپ کا جو نظریہ
ہے کہ ان کے جھوٹے کو اندھیرے میں دھکیل دو۔
وہ گج کنورجن میں بھی ہو رہا ہے۔ آپ نے یہ
کہا کہ ہم کم خرچ میں گج کنورجن کریں گے۔ جتنا
روپیہ خرچ ہوتا ہے کم ہو گا۔ اس کے لیے ہم
کیا کر رہے ہیں۔ میٹرنگ کو ہم براڈ گیج بنادینگے۔
اس کے لیے کیسے کم خرچ کریں گے۔ کی اس
طرح سے ہوگی کہ اسٹیشن بلڈنگ بنانا، سٹینڈنگ
اور دوسرے سیفٹی ریکوارمنٹ میں ہیڈنگ نام کو
اوپنا کرنا تھا ایکٹری فیکشن ہو۔ کھانا لگانا ہو۔
یہ سب ہم نہیں کریں گے۔ ہم صرف لائن کو
میٹرنگ بڑھا کر کے "براڈ گیج" کے سائز
میں کر دیں گے۔ اس سے خرچ کم ہو جائیگا۔
لیکن جہاں آپ نے اتنے ہزار کلومیٹر براڈ گیج
کر دیا۔ لیکن آپ نے کام ادھورا چھوڑ دیا۔
جو مضبوطی پر دان کرتی تھی جو برج کو مضبوط
کرنا تھا جو برج کو اونچا اور چوڑا کرنا تھا وہ
سب آنے والی نسل کرے گی۔ منترئی ہو دے۔
سرکار آپ کی ہے۔ آپ دو سال رہیں۔ تین
سال رہیں یا پانچ سال پورا کریں لیکن جو شے

کے لیے کام ادھورا نہ چھوڑیں۔ جو شارٹ ٹرم
نوں تھا۔ وٹ منترئی جی نے اس کو لانگ ٹرم
کر دیا۔ تو دس سال بعد یا بیس سال بعد جو
آج کے نوجوان ہیں۔ وہ جب ذمہ دار لیں گے۔
تو اس کی ادائیگی کریں گے۔ ہم ابھی ادائیگی نہیں
کرتے ہیں۔ اس طرح سے ہم اس کو ٹال رہے
ہیں۔ ایک طرف ہمارے پور دھول کی بنائی ہوئی
سہتی کو ہم پنج رہے ہیں اور دوسری طرف
ہم آنے والی دیر میں بر ذمہ داری ڈال رہے ہیں
کہ تم آنے کے بعد یہ کر لینا ہم تمہارے لیے یہ
چھوڑ دے رہے ہیں۔ پچھلے برس جی کو اس
رہے ہیں اور آنے والے پر جنس جی کو سیں گے۔
آپ اگر اپنے کام کو ادھورا کر کے صرف
ابھی کی دیر میں کے لیے کام کریں گے تو میں صرف
نوجوانوں کی حیثیت سے نہیں میں تین برس
کی بات کر رہا ہوں۔ تو آپ ادھیکش ہو دے۔
میں دوسری طرف نہ بہہ کر اپنی بات سمجھ کرنا
چاہتا ہوں۔ ابھی آج کے اخبار میں آپ دیکھیں
گے کہ جو "ان انٹینڈڈ لیول کراسنگ" ہیں
اس کے کارن... "مداخلت"...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): I wish to inform the hon. Members that the Railway Minister has sought my permission to make a statement on that question. If you so wish, he can make the statement right now. You can seek clarifications later on.

SHRI MD. SALIM : It is now 5 o'clock. If it is convenient for the Minister to make the statement, I have no problem. I will continue later.

†Translation in Arabic Script.

THE VICE-CHARIMAN (SHRI SATISH AGARWAL): No, no. (Interruptions) . . .

SHRI MD. SALIM : I am not going into that point now. (Interruptions).....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): You leave that particular point and you seek your clarifications on that later on. You conclude your speech. There is another Member of your party yet to speak. So, you seek clarifications later on. You conclude your speech.

श्री मोहम्मद खलीम : तो मैं कह रहा हूँ कि हमारे देश में विपक्ष यह है कि 12 करोड़ नौजवान हैं, जिनके पास काम नहीं है और दूसरी तरफ ये जो ऐक्सीडेंट्स होते हैं, हम इनको रोक सकते हैं, अपने ही लोगों को काम पर लगाकर। इस तरह से हम इन हादसों से बच सकते हैं। आपने इस ओर इशारा किया है कि इसके लिए आप कुछ प्रयत्न करेंगे ताकि इन ऐक्सीडेंट्स की संख्या कम हो, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। इस तरह से हम इन ऐक्सीडेंट्स को एवार्ड कर सकते हैं।

फिर आपने इस बार घोषणा की कि श्रीनगर तक आप रेल लाइन ले जाएंगे। जो जम्मू-ऊधमपुर लाइन है, उसको आप ऊधमपुर से श्रीनगर ले जाएंगे। यह बहुत अच्छा काम है। यह तो आजादी के बाद अरबी से जल्दी होना चाहिए था लेकिन वर अत्यंत दुर्लभ आयत। लेकिन इसमें लोगों की शिकायत है कि जो डिस्प्लेस परसन हैं काश्मीर वैली से, उनको आपने कॉन्टैक्ट देने की घोषणा की थी लेकिन वहाँ का जो डिवाजन है या जो नार्दन-रेलवे का मामला है, वे इस तरह से पेन्सिवीया पैदा करते हैं कि जिनको मिलना चाहिए, जिस तरह से मिलना चाहिए, उनको नहीं मिलता है और बाहर से बड़े-बड़े कान्ट्रेक्टर्स को आप बुला रहे हैं और जिस मकसद से यह काम होना चाहिए, वह मकसद पूरा नहीं हो रहा है।

श्री अगदीश प्रसाद माथुर : टेरिस्ट ले लेगे ठंका।

श्री मोहम्मद खलीम : टेरिस्ट नहीं, मैं रिफ्यूजी लोगों की बात कर रहा हूँ।

श्री संघ प्रिय मौलम : माथुर जी आपकी बात को सपोर्ट कर रहे हैं कि जो लोग यहाँ से विस्थापित हैं, उनको नहीं दे रहे हैं।

श्री मोहम्मद खलीम : मैं मंत्री मन्त्रेय से अर्ज करना चाहता हूँ कि उनको ठीक तरह से इस मामले को देखना चाहिए और यह हमारी जिम्मेदारी भी है।

श्री अगदीश प्रसाद माथुर : आप यह कहिए कि इसमें टेरिस्ट से सम्बन्धित कोई भी व्यक्ति नहीं आएगा। आपके हाथ से सारा पैसा टेरिस्ट के हाथ में ही जाता है। इस प्रकार से पैसा बाँटें कि टेरिस्ट के हाथ में न जाए।

श्री सी०के० जाफर शरीफ : वैली में जाता है तो टेरिस्ट को जाता है। हमें दोनों को देखना है। माहजरेम को भी देखना है टेरिस्ट को भी देखना है।

श्री अगदीश प्रसाद माथुर : यही होता रहा है। आपका जितना रेवेन्यू है, उसमें से 99 परसेंट टेरिस्ट के हाथ में जाता है चाहे वह डेक्लपमेंट का काम हो, चाहे कोई और काम हो। मैंने इण्टरवीन किया, भाषी चाहूँगा, मैं आपसे खिंच कर रहा हूँ कि आप देखें कि यह पैसा टेरिस्ट को न जाए।

श्री मोहम्मद खलीम : तो अब काश्मीर में यह मिलिटेंट काला मामला है। वे लोग देश को तोड़ना चाहते हैं और इसके लिए वे विदेशों से भी मदद ले रहे हैं। आप श्रीनगर तक रेलवे लाइन ले जाएंगे, यह अच्छी बात है लेकिन आप नार्थ-ईस्ट को क्यों छोड़ रहे हैं ? आप चाहते हैं कि वे लोग भी वैसे ही बंगाला करें तब आकर यह लाइन बर्बाद देंगे ? अब तो नवी टेक्नोलॉजी भी आ गई जिससे आप रेलवे नेटवर्क को वहाँ बढ़ा सकते हैं लेकिन आप नहीं बढ़ा रहे हैं। कुमलघाट से अगर तला तक रेलवे लाइन आपको बनानी चाहिए। नसका सर्वे भी हो चुका है। उसको आप कब तक करना चाहते हैं, यह बताइए। यूनीगेज के बारे में आपति यह है कि ऐतिहासिक कारणों से और इण्डस्ट्री के कारण कई जगहों पर ज़ब्रिगेट लेन में लाइन थी।

हमने पिछले 22 सालों से रेलों के दफ्तरी में जो योजनाएँ बनाई, जो कमेडियाँ बनाई, प्लानिंग कमीशन के लोग यह कह रहे थे कि हम सेलेक्टिव करेंगे, प्रणहारी जी भी कह रहे थे कि सेलेक्टिव करेंगे, लेकिन जो योजनाएँ आपने बनाई हैं उनको दूसरों के साथ भी लिंक करें। मैं बंगाल से आता हूँ। ऐतिहासिक रूप से वहाँ पर कुछ बड़ी लाइनें हैं लेकिन जो ब्रॉच लाइन है वह मीटर गेज की है। तो आप उस ब्रॉच गेज को ले रहे हैं तो मीटर गेज को क्यों नहीं करते। आप का जो टोटल बजट है, खर्चा है यह पूरे देश से आपको आमदनी होती है लेकिन आप कुछ पर्सिवीया जगहों पर उसको खर्च कर रहे हैं। रेलवे के डबलिंग का सवाल है, इलेक्ट्रिफिकेशन का सवाल है, नई रेल लाइनें बढ़ाने का सवाल है उसमें कैप्टैलिटी हो रही है आपके इस यूनीगेज के नारे के कारण। इसके कारण जो पुरानी मार्गें हैं, जो प्लानिंग कमीशन ने भी मान ली हैं, 2900 किलोमीटर से ज्यादा नई रेलवे लाइनें होनी चाहिए थी लेकिन आप केवल 200 किलोमीटर की बात कर रहे हैं, तो आप का पैसा गेज कंवर्शन के लिए खर्च हो रहा है। हमने बहलुघाट वाला, हाथड़ा वाला मामला जो प्लानिंग कमीशन ने ऐपूव कर दिया था उसके बारे में पूछा था तो वह प्लानिंग कमीशन का यह कहना था कि दीया ऐसे ट्रिस्ट स्पॉट है, खूबसूरत जगह है बंगाल में एक ही सी बीच है, वहाँ जाएंगे

तो आपको वहाँ एक रेलवे स्टेशन मिलेगा देखने को सफेद रंग का, लेकिन वहाँ कोई रेलवे लाइन नहीं है, कोई रेलवे प्लेटफार्म नहीं है। रेलवे स्टेशन बना दिए हैं लेकिन रेलवे लाइन नहीं है। उसका इनफ्रास्ट्रक्चर बीचा में भी हुआ था, कई जगह ऐसे पत्थर लगाए गए, कई जगह शिलान्यास हुआ था। प्रधान मंत्री से लेकर छोटे मंत्री तक जब चुनाव का या दूसरा कोई मौका आया तो शिलान्यास हो जाता था। लोगों को यह कहा गया था कि यहाँ रेल लाइन बनेगी, तो जो वायदा किया था सिर्फ वही काम भी पूरा नहीं किया। हमने पूछा तो हमें कहा गया कि जो वादा किया गया था सिर्फ वही काम भी अगर हम पूरा करेंगे तो आने वाले 25 वर्षों में वही काम पूरा हो जाएगा, और सारा रुपया खर्च हो जाएगा। तो जिनका बड़े-बड़े मंत्रियों ने शिलान्यास किया, नीच के पत्थर लगे उनको भी पूरा नहीं करेंगे जो आपकी इसमें बदनामी होगी, उन स्वर्गीय नेताओं की भी बदनामी है जिन्होंने शिलान्यास किया, जिन्होंने पत्थर लगाए, जिन मंत्रियों का नाम बड़ा लिखा रहता है उनकी भी बदनामी है। इसलिए जो पत्थर लगाए गए हैं उनको पूरा करें, जल्दी से जल्दी उनको निपटा लें ताकि वहाँ पर पत्थर के बजाय रेल लाइन दाली जा सके। (छाया की छपटी)

उपसभ्यक्ष महोदय, मैं अपनी बात समाप्त करने से पहले एक बात आप को कहना चाहूँगा। जो आपका रेलवे का इंपेक्ट है वह स्पष्ट होना चाहिए। इंप्लायमेंट के बारे में आपको स्पष्ट रूप से बताना चाहिए। नहीं बताएंगे तो मैं प्रश्न करूँगा और उसका रिप्लाई आ जाएगा। दूसरे आपका जो डाइवर्सन हुआ, गेज कवर्जन में उससे जो वैगन्स, जो कोचेज बढ़ने चाहिए वे, पंजाब के कुछ आईर घटते जा रहे हैं। जितने वैगन्स की जरूरत थी वह घटती जा रही है। एक तरफ कहते हैं कि हमारा इन्टरनेशनल ट्रेड इनक बढ़ जाएगा और दूसरी तरफ हमारी जितने वैगन्स की जरूरत थी वह भी पूरी नहीं कर पा रहे हैं उसे हम घटाते जा रहे हैं। कोच घटा रहे हैं, वह नहीं होना चाहिए। इससे हमारी इन्डस्ट्री पर भी एफेक्ट हो रहा है। जब उसकी ट्रकस्मात हमें फ्लो को जरूरत होगी तो आप कहेंगे कि बैकलॉग हो गया है। यह कैसे पूरा होगा। इसलिए हम विदेशों से ले आते हैं। हमारी कैपेसिटी है, लेकिन आप कहते हैं कि रिस्सेंज नहीं है। इसलिए आईर प्लेस नहीं करेंगे। तीन, चार, पाँच साल का बैक लॉग हो जाएगा तो उसको पूरा करने के लिए आप फिर कहेंगे कि हमने हम विदेशों से ले आएंगे। वैगन्स के बारे में मैं यह भी कहूँगा कि हमारे सदन में भी यह सवाल उठा लेकिन बंगाल में बहुत सारी कम्पनियाँ हैं, जो इसके कारण एफेक्ट हो रही है, उनको भी शिकायत नहीं होनी चाहिए उनको बन्व नहीं होना चाहिए।

हमारे उद्योग हैं, राष्ट्रीय उद्योग हैं। वहाँ के लोग काम करना चाहते हैं। वहाँ पर एक्सपोर्ट्स भी हैं उसका इन्स्ट्रुमेंट होना चाहिए। वहाँ पर आईर प्लेस होना चाहिए। सबसे बड़ी बात यह है कि हमने यह खेचा था कि तीन साल का स्टक्चरल एडजस्टमेंट और रिफॉर्म के बाद तीसरा बजट जो होगा उस पर ध्यान देंगे और सरकार के तमाम दूसरे किंग हैं जो क्लेम कर रहे

हैं उसको आप कम से कम बजट में प्रोजेक्शन देंगे लेकिन एफ-लेस इस बात का है कि तीन साल का जो बजट हुआ उसमें कोई स्टडी नहीं की है। जो स्टक्चरल एडजस्टमेंट आप कर रहे हैं उसका जो इम्पेक्ट होना चाहिए जो क्लेम कर रहे हैं कि हमारा स्टोनेशन खत्म हो जाएगा, 40 साल से कुछ नहीं हुआ आने वाले दिनों में हो जायेगा, कापी इन्वेस्टमेंट बढ़ेगा, रोजगार बढ़ेगा, नौकरी बढ़ेगी, इन्डस्ट्रीज बढ़ेगी, एक्सपोर्ट बढ़ेगा, इम्पोर्ट बढ़ेगा.

श्री सी०के०जाफर शरीफ : होगा नहीं, हो रहा है।

श्री मोहम्मद सलीम : हो रहा है लेकिन कापी घट रहा है। पैसेजर टैफिक घट रहा है। नार्मल जो प्रोप है वह प्रोप नहीं हो रहा है। इन्विजिबल इक्लिपमेंट हो रहा है जो रेलवे बजट में विजिबल होना चाहिए था। जैसे गांव के बच्चे होते हैं वह शहर के बारे में नहीं जानते, सरकार के बारे में नहीं जानते। वह या तो पुलिस के दरोगा को देखते हैं या रेल के डिब्बे को देखते हैं।

श्री सी०के०जाफर शरीफ : मैं इन्टरवीन करना चाहता हूँ जो लाइन बिछाने का काम है वह रेलवे कर रही है कबकी के जो इन्डस्ट्रियल इक्लिपमेंट होना है, पावर देनी है, लैंड देनी है और दूसरी चीजें होनी हैं इट इज द रिस्पेसिबिलिटी आफ द स्टेट गवर्नमेंट। आप नहीं करेंगे तो क्या हम करेंगे ?

श्री मोहम्मद सलीम : मैं यह कह रहा हूँ कि लाइन बिछाने के साथ एक-दूसरे से लिंक भी है। लाइन बिछायेगे तो लोकोमोटिव की जरूरत होगी, वैगन की जरूरत होगी, आपको कोचेज की जरूरत होगी. (व्यवधान)

श्री सी०के०जाफर शरीफ : वह तो हो रहा है।

श्री मोहम्मद सलीम : प्रोजेक्ट का टारगेट जो है उसको मीट करना पड़ेगा। लेकिन आपके बजट में सेवण, कांटेक्टिंग है। आपने कहा कि आप शाइ गेज की लाइन असम ले गये लेकिन मनमोहन सिंह जी का जो राज्य है जहाँ से वह चुनकर आये हैं वहाँ इन्डस्ट्रीज क्यों नहीं लगती ? (व्यवधान) दूसरा यह है कि इसका जो इम्पेक्ट होना चाहिए था वह इम्पेक्ट विजिबल होना चाहिए था। मैं उदाहरण के तौर पर बोल रहा था कि वह आपको नहीं देखेंगे वह आपके डिब्बों को देखेंगे।

मैं एक छोटी-सी बात कह कर खत्म करूँगा। इन्टरलिंक का मामला होता है। आपने इलेक्ट्रिफिकेशन कर दिया, हावड़ा से दिल्ली तक कर दिया। स्टेट गवर्नमेंट के ऊपर खेद सकते हैं लेकिन इलेक्ट्रिक लाइन पर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव द्वारा ट्रेन चल रही है उसमें भी आपको पावर की आवश्यकता पड़ती है, डीजल जनरेटर सेट लगाने पड़ते हैं। छोटी-सी मशीन है अब तो हमारे देश में भी तैयार होने लगी है, वह लगानी पड़ेगी। इसको

شرعی جگہ پیش پر سادہ مائع: آپ یہ کیسے
کہ اس میں ٹیڑورسٹ سے سبزدھت کوئی بھی

بھڑاپ نے اس بار گھوشتہ کی کوسری حرکت
آپ ریل لائن سے جائیں گے۔ جو جتوں اودھم
لائن ہے اس کو آپ اودھم پور سے سہی نگرے
جائیں گے۔ یہ بہت اچھا کام ہے۔ یہ تو آزادی

ویکیتی نہیں آئے گا آپ کے ہاتھ سے سارا پیسہ ٹرورسٹ کے ہاتھ میں ہی جاتا ہے اس پر کار سے پیسہ بانٹیں کہ ٹرورسٹ کے ہاتھ میں نہ جائے۔

شری سی۔ کے۔ جعفر خریف: وہی میں جانتا ہے تو ٹرورسٹ کو جاتا ہے۔ ہیں دونوں کو دیکھنا ہے۔ مائیکریٹس کو بھی دیکھنا ہے۔ ٹرورسٹ کو بھی دیکھنا ہے۔

شری جگدیش پرصادا ماتر: یہی ہوتا رہا ہے۔ آپ کا جتنا روپیہ ہے اس میں سے ۹۹ پر سنٹ ٹرورسٹ کے ہاتھ میں جاتا ہے۔ چاہے وہ ڈیو پینٹ کا کام ہو چاہے کوئی اور کام ہو۔ میں نے انٹرون کیا معافی چاہوں گا۔ میں آپ سے اپیل کر رہا ہوں کہ آپ دیکھیں کہ یہ پیسہ ٹرورسٹ کو نہ جائے۔

شری محمد سلیم: تو اب کشمیر میں یہ پلیٹنٹ والا معاملہ ہے۔ وہ لوگ دیش کو توڑنا چاہتے ہیں اور اس کے لیے وہ وڈیشنوں سے بھی

مدد لے رہے ہیں۔ آپ سری نگر تک ریلوے لائن لیجائیے۔ یہ اچھی بات ہے لیکن آپ نارٹھ ایسٹ کو کیوں چھوڑ رہے ہیں۔ آپ چاہتے ہیں کہ وہ لوگ بھی ویسے ہی ہنگامہ کریں تب جا کر وہ لائن وہاں دیں گے۔ اب تو نئی ٹیکنالوجی بھی آگئی ہے جس سے آپ ریلوے "نیٹ ورک" کو وہاں بڑھا سکتے ہیں لیکن آپ نہیں بڑھا رہے ہیں۔ کمار گھاٹ

سے اگر تک ریلوے لائن آپ کو بنانی چاہیے۔ اس کا سروے بھی ہو چکا ہے۔ اس کو آپ کب تک کرنا چاہتے ہیں یہ بتائیے۔ یونینگج کے بارے میں آئی ہے کہ ایتھاسک کارٹوں سے اور انڈسٹری کے کارن کئی جگہوں پر پرائیویٹ اکثریت میں لائن تھی۔ ہم نے پچھلے ۲۲ سالوں سے ریلوں کے دفتر میں جو یوجنائیں بنائیں۔ جو کیٹیاں بنائیں۔ پلاننگ کمیشن کے لوگ یہ کہہ رہے تھے کہ ہم سلیکٹیو کریں گے۔ بھنڈاری بھی جو کہہ رہے تھے کہ سلیکٹیو کریں گے۔ لیکن جو یوجنائیں آپ نے بنائی ہیں ان کو دوسروں کے ساتھ بھی لنک کریں۔ میں بنگال سے آتا ہوں۔ ایتھاسک روپ سے وہاں پر کچھ ٹری لائنیں ہیں۔ لیکن جو براب لائنیں ہیں وہ میٹر گج کی ہیں۔ تو آپ جب برادری گج کو لے رہے ہیں تو میٹر گج کو کیوں نہیں کرتے۔ آپ کا جو

ڈپل جھٹ ہے۔ خرچہ ہے وہ پورے دیش سے آپ کو آمدنی ہوتی ہے لیکن آپ کچھ پسندیدہ جگہوں پر اس کو خرچ کر رہے ہیں۔ ریلوے کے ڈبلنگ کا سوال ہے۔ الیکٹری فیکیشن کا سوال ہے۔ نئی ریل لائنیں بڑھانے کا سوال ہے اس میں کچھ ملٹی ہو رہا ہے۔ آپ کے اس یونینگج کے فخرے کے کارن۔ اس کے کارن جو پرائی مانگیں ہیں۔ جو پلاننگ کمیشن نے بھی مان لی ہیں۔ ۲۹۰۰ کلو میٹر سے

بہ نامی ہوئی۔ ان سورتیہ نیتاؤں کی جملہ بنائی ہے جنہوں نے شیلانیاس کیا۔ جنہوں نے پھر لگائے۔ جن منتریوں کا نام وہاں لکھا رہتا ہے ان کی بھی بدنامی ہے۔ اس لیے جو پھر لگائے گئے ہیں ان کو پورا کریں جلدی سے جلدی ان کو پٹا میں تاک وہاں ہر پھر کے بجائے ریل لائن ڈالی جا سکے۔۔۔ وقت کی گنتی۔۔۔

اُپ سجااد صیکس مہودے۔ میں اپنی بات سمایت کرنے سے پہلے ایک بات آپ سے کہنا چاہوں گا۔ جو آپ کا ریلوے کا امپکٹ ہے وہ سپسٹ ہونا چاہیے امپلائٹ کے بارے میں آپ کو سپسٹ روپ سے بتانا چاہیے۔ نہیں بتائیں گے تو میں پرسن کروں گا اور اس کا ریلپلانی آجائے گا۔ دوسرے آپ کا جو ڈائورشن ہوا۔ گج کنورشن ہوا۔ گج کنورشن میں اس سے جو وگنس جو کو چیز بڑھانے چاہیے تھے۔ پنجاب کے کچھ آرڈر گنتے جارہے ہیں۔ جتنے ویکس کی ضرورت تھی وہ گنتی جارہی ہے۔ ایک طرف کہتے ہیں کہ ہمارا انٹرنیشنل ٹرمینڈ اتنا بڑھ جائے گا اور دوسری طرف ہماری جتنے ویکس کی ضرورت تھی وہ بھی پوری نہیں کر رہا ہے۔ اسے ہم گھٹا ستنے جارہے ہیں۔ کوچ گھٹا رہے ہیں۔ وہ نہیں ہونا چاہیے۔ اس سے ہماری انڈسٹری پر بھی انیکٹ ہو رہا ہے۔ جب اس کی اکسمات ہیں

نریادہ نئی ریلوے لائنیں ہونی چاہیے نہیں لیکن آپ کیوں ۲۰ کلومیٹر کی بات کر رہے ہیں۔ تو آپ کا پیسہ گج کنورشن کے لیے خرچ ہو رہا ہے۔ ہم نے بالو گھاٹ والا۔ ہاڈرہ والا معاملہ جو پلاننگ کمیشن نے اپروڈ کر دیا تھا اس کے بارے میں پوچھا تھا تو وہ پلاننگ کمیشن کا یہ کہنا تھا کہ دیکھا ایسے فورسٹ اسپاٹ ہیں۔ خوب صورت جگہ ہیں۔ بنگال میں ایک ہی سی پیس ہے۔ وہاں جائیں گے تو وہاں آپ کو ایک ریلوے اسٹیشن ملے گا دیکھنے کو سفید رنگ کا لیکن وہاں کوئی ریلوے لائن نہیں ہے۔ کوئی ریلوے پلیٹ فارم نہیں ہے۔ ریلوے اسٹیشن بنادیے ہیں لیکن ریلوے لائن نہیں ہے۔ اس کا انوگریشن دیکھا میں بھی ہوا تھا۔ کئی جگہ ایسے پھر لگائے گئے۔ کئی جگہ شیلانیاس ہوا تھا۔ ہمدان منتری سے لے کر چھوٹے منتری تک جب چناؤ کا یا دوسرا موقع آیا تو شیلانیاس ہو جاتا تھا۔ لوگوں کو یہ کہا گیا تھا کہ یہاں ریل لائن بنے گی تو جو وعدہ کیا گیا تھا صرف وہی کام بھی پورا نہیں کیا۔ ہم نے پوچھا تو ہمیں کہا گیا کہ جو وعدہ کیا گیا تھا صرف وہی کام بھی اگر ہم پورا کریں گے تو آنے والے ۱۵ برسوں میں وہی کام پورا ہو جائے گا اور سارا روپیہ خرچ ہو جائے گا۔ تو جن کا بڑے بڑے منتریوں نے شیلانیاس کیا۔ نیو کے پھر گئے ان کو بھی پورا نہیں کریں گے تو ابھی اس میں

کل کو ضرورت ہوگی تو آپ کہیں گے کہ بیک لاگ ہو گیا ہے یہ کیسے پورا ہوگا۔ اس لیے ہم وڈیشن سے لے آتے ہیں۔ ہماری کمپنسی ہے۔ لیکن آپ کہتے ہیں کہ ریسورسز نہیں ہیں۔ اسلئے آرڈر ملین نہیں کریں گے۔ مین جلد پانچ سال کا بیک لاگ ہو جائے گا تو اس کو پورا کرنے کے لیے آپ پھر کہیں گے کہ اتنے ہم وڈیشن سے لے آئیں گے۔ ونگنس کے بارے میں میں یہ بھی کہوں گا کہ ہمارے سڈن میں بھی یہ سوال اٹھا لیکن ہنگال میں بہت ساری کمپنیاں ہیں جو اس کے کارن افیکٹ ہو رہی ہیں۔ انکو بھی شکایت نہیں ہونی چاہیے۔ ان کو بند نہیں ہونا چاہیے۔ ہمارے ادھیوگ میں راسٹر یہ ادیوگ ہیں۔ یہاں کے لوگ کام کرنا چاہتے

ہیں۔ وہاں پر ایکسپریٹس بھی ہیں اس کا استعمال ہونا چاہیے۔ وہاں پر آڈر پلیس ہونا چاہیے۔ سب سے بڑی بات یہ ہے ہم نے یہ سوچا تھا کہ تین سال کا اسٹرکچرل ایڈجسٹمنٹ اور ریفرم کے بعد میسر ایجٹ جو ہو گا اس پر دھیان دیں گے۔ اور سرکار کے تمام دوسرے ونگ ہیں جو کلیم کر رہے ہیں اس کو آپ کم سے کم بجٹ میں پروجیکشن دیں گے۔ لیکن انکسوس اس بات کا ہے کہ تین سال کا جو بجٹ ہوا اس میں کوئی اسٹیڈی نہیں کی ہے۔ جو "اسٹرکچرل ایڈجسٹمنٹ" آپ

کر رہے ہیں اس کا جو اسبکٹ ہونا چاہیے جو کلیم کر رہے ہیں کہ ہمارا "اسٹیگنیشن" ختم ہو جائے گا ۳۰ سال سے کچھ نہیں ہوا۔ آنے والے دنوں میں ہو جائے گا۔ کافی انویسٹمنٹ بڑھے گا۔ روزگار بڑھے گا۔ نوکری بڑھے گی۔ ایکسپورٹ بڑھے گا۔ امپورٹ بڑھے گا۔ خری سی۔ کے۔ جعفر ٹریف: ہو گا نہیں ہوتا ہے۔

خری محمد سلیم: ہو رہا ہے لیکن کافی گھٹ رہا ہے۔ پسنمر ٹریفک گھٹ رہا ہے۔ نڈرمل جو گروتھ ہے وہ گروتھ نہیں ہو رہا ہے۔ انویسٹمنٹ ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے جو ریلوے بجٹ میں وریبل ہونا چاہیے تھا۔ جیسے گاؤں کے بچے ہوتے ہیں۔ وہ شہر کے بارے

میں نہیں جانتے۔ سرکار کے بارے میں نہیں جانتے وہ یا تو پریس کے داروفا کو دیکھتے ہیں یا ریل کے ڈبے کو دیکھتے ہیں۔

خری سی۔ کے۔ جعفر ٹریف: میں انڈون کرنا چاہتا ہوں۔ جو لائن بچانے کا کام ہے وہ ریلوے کر رہی ہے۔ باقی کا جو انڈسٹریل ڈیولپمنٹ ہونا ہے۔ پاور دینی ہے۔ لینڈ دینی ہے اور دوسری چیزیں ہونی ہیں۔ اٹ اڈوہ ریپا نیسیٹی آف وہ اسٹیٹ گورنمنٹ آپ نہیں کریں گے تو کیا ہم کرینگے۔ خری محمد سلیم: میں یہ کہہ رہا ہوں کہ لائن

بچانے کے ساتھ ایک دوسرے سے ٹک بھی ہے۔ لائن بچھائیں گے تو کوکو موٹو کی ضرورت ہوگی۔ وٹین کی ضرورت ہوگی۔ آپ کو چیز کی ضرورت ہوگی... ”مداخلت“...

شری سی۔ کے۔ جعفر شریف: وہ تو سو رہا ہے۔ شری محمد سلیم: پروجیکٹ کا ٹارگیٹ جو ہے اس کو میٹ کرنا پڑے گا۔ لیکن آپ کے بجٹ میں ”سیلف کنٹریکشن“ ہے۔ آپ نے کہا کہ آپ براڈ گیج کی لائن آسام لے گئے۔ لیکن من موہن سنگھ جی کا جو راجہ ہے جہاں سے وہ جن کر آتے ہیں۔ وہاں انڈسٹریز کیوں نہیں لگتی۔ ”مداخلت“ دوسرا یہ ہے کہ اس کا جو ایکٹ ہونا چاہیے تھا۔ میں ادا حرقی کے طور پر بول رہا تھا کہ وہ

آپ کو نہیں دیکھیں گے وہ آپ کے ڈبل کو دیکھیں گے۔

میں ایک چھوٹی سی بات کہہ کر ختم کر دینگا۔ انٹرک کا معاملہ ہوتا ہے۔ آپ نے الیکٹری فیکشن کر دیا ہاؤز سے دھچک کر دیا۔ اسٹیٹ گورنمنٹ کے اوپر چھوڑ سکتے ہیں لیکن الیکٹرک لائن پر الیکٹرک کوکو موٹو دوارا ٹرین چل رہی ہے اس میں بھی آپ کو پاور کی اوٹیکٹا پڑتی ہے ڈیزل جنریٹر سیٹ لگانے پڑنے ہیں۔ چھوٹی سی مشین ہے اب تو ہمارے دیس میں بھی تیار ہونے لگی ہے وہ لگائی پڑے گی اس کو آپ کو دیکھنا پڑے

گا۔ جہاں الیکٹری فیکشن ہو گیا پرانے ڈیزل یا اسٹیم کے انجن کے لیے جو پر بندہ تھا اس کو ہٹا کر الیکٹرک لائن اور ہیڈ وائر سے ہم لے سکتے ہیں بجلی کی بتی جلا سکتے ہیں۔ ورلڈ بینک نہیں ہوگا وہ ہمیں ہی کہنا پڑے گا۔ جو سادھن جٹائے ہیں ان سادھنوں کا کس پرکار سے دراپیوگ کیا جائے اس کو دیکھنا پڑے گا۔ میں دو تین سال سے پرسن کر رہا ہوں۔ دو سال پہلے بھی پرسن کیا تھا آپ کی راجدھانی چلتی ہے الیکٹرک ٹرین لیکن اس میں دو ڈیزل جنریٹر سیٹ لگانے پڑتے ہیں ڈیزل جنریٹر سیٹ لگاتے ہیں پاور سپلائی کرنے کے لیے آپ کیوں نہیں الیکٹرک پاور سپلائی کے لیے ایسا کوئی پر بندہ کرتے ہیں کہ دو جنریٹر سیٹ کے بجائے ایک ہی جنریٹر سیٹ لگایا جائے دوسرا ایرجنسی کے لیے رکھا جائے۔ دوسرے سیٹ سے آپ کو پچ چلا سکتے ہیں۔ پسیر کو دے سکتے ہیں ”فیول اینڈینسی“ بڑھا سکتے ہیں۔ آخر میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ سرکار کے ایک ڈیپارٹمنٹ سے دوسرے ڈیپارٹمنٹ میں اور ریلوے کے ایک ڈیپارٹمنٹ سے دوسرے ڈیپارٹمنٹ میں آپس میں سہیوگ ہونا چاہیے۔ کوآپریشن ہونا چاہیے۔ اتنا ہی نہیں کہنا چاہتا ہوں۔ ”ختم شد“ دھنیوار۔