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 Saroj Khaparde, Syed Sibtey Razi, Shri V. Narayanasamy, Shri Satish Agarwal, Shrimati Kamla Sinha and Shri Md. Salim. Three out of the six are new.

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार) : मैडम, जरा पुराने पैनल के लिए धन्यवाद के दो शब्द कह दीजिए।

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 संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : जैसे आपके साथ कोआॅपरेटिव करते रहे, वैसे ही इनके साथ भी कोआॅपरेट करेंगे।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (उत्तर प्रदेश) : महोदया, एक स्पष्टीकरण चाहूंगा हाउस ऐडजार्न होने से पहले। खुर्शीद साहब यहां बैठे हैं. . . . . . व्यवधान . . . . माफ कीजिए, गलती हो गई। वे तो अब्बा-हुजूर है। उनके बेटे यहां बैठे हैं। मैं कहना चाहता हूं कि प्रधानमंत्री का जवाब हो गया लेकिन उस दिन सदन में हम लोगों ने चाहा था कि सरकार की ओर से लंदन की कान्फ्रेस 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 ? . . . . . . व्यवधान . . . . बात हुई थी, हमने यह मामला उठाया था . . . . . . (व्यवधान)

मैंने अर्ज किया था कि उनके बयान के बाद चीजें और उलझ गई है। प्रधान मंत्री खुद आकर इसको ऐक्सप्लेन करें।

उपसभापति : माथुर साहब, जहां तक मेरी समझदारी का ताल्लुक 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। . . . . . . (व्यवधान)

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 or that, you are not satisfied ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सलमान खुर्शीद) : हमारे यहां एक कहावत 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 adjouned 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।

उपसभाध्यक्ष : 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, 1991,

3. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1994 AND

4. THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1994.—*CONTD.*

श्री सुन्दर सिंह भण्डारी (राजस्थान): उपसभाध्यक्ष महोदय, आज जब रेलवे बजट और अप्रोप्रिएशन बिल नं० 2 और 3 पर मैं बहस प्रारम्भ कर रहा हूं तो प्रारम्भ में ही मैं एक चीज यहां रिकार्ड करवाना चाहता हूं। एक अप्रैल से नये किराये लागू कर दिये गये हैं। जो भी स्टेंडिंग कमेटी का अरेंजमेंट रहा हो मेरी यह प्रार्थना होगी पार्लियामेंटरी अफेयर्स मिनिस्टर से और सरकार से कि कम से कम स्टेंडिंग कमेटी की रिपोर्ट आने तक ऐसा कुछ इंतजाम होना चाहिए कि नये भाड़े, नई वृद्धि लागू न की जाए। नहीं तो स्टेंडिंग कमेटी के रिफरेंस, उसका महत्व और जिस मसलहत से स्टेंडिंग 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 पहली अप्रैल से बढ़ाने हैं तो इससे पहले ही क्यों न कर लें। क्या इस प्रकार की पार्लियामेंटरी 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 एडमिनिस्टर्ड प्राइसेस में 6 हजार करोड़ रुपए की बढ़ोतरी कर दी गई और उस संदर्भ में और विशेषकर उसके बाद जनरल बजट में भी लोगों पर बोझ डाल दिया गया। इसके बैकग्राउण्ड 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 बढ़ाया गये। गत वर्ष भी 1200 करोड़ रुपए से अधिक बढ़ाये गये थे। माल भाड़े में 54 परसेंट की बढ़ोतरी हुई है। मैं एक बात समझ सकता हूं 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 वक्त किराया-भाड़ा न बढ़ाना पड़े, इस बार लोगों के सिर पर दोहरी मार, मार दी जाये। यह एक पोलिटिकल कंसीडरेशन आपके सामने हो सकता है। लेकिन मैं समझता हूं कि यह एक अच्छे मैनेजमेंट के लक्षण नहीं हैं। रेलवे को इस प्रलोभन से बचना चाहिए था। इस बार भी जो माल-भाड़े में वृद्धि हुई है, बड़े विद्वतापूर्ण और चतुराई से की गयी है। आपने कई चीजों का वर्गीकरण बदल दिया है। लोहा और इस्पात के वर्तमान वर्गीकरण को समाप्त किया है, अनाज और दालों के लिये श्रेणियां बदली हैं और इसी प्रकार से बिना कुछ कहे हुए आपने कई चीजों पर माल-भाड़े के मार्फत दाम बढ़ा दिये। गेहूं की ढुलाई में 20 परसेंट की वृद्धि हुई है। दाल, नमक, शुगर, मूंगफली के तेल में 8 परसेंट की वृद्धि हुई है, कोयला, लोहा, चूना-पत्थर, डाइनामाइट, सीमेंट, डीजल, मैगनीज, जिप्सम आदि पर मंहगाई के कारण असर पड़ा है। दावा किया गया है कि इन पर इसका कम असर पड़ेगा। लेकिन बजट और रेलवे बजट से कुल मिलाकर इन्फ्लेशन पर भी असर पड़ा और अब वह डबल डिजिट फिगर में पहुंच गया है। यह इस बात का स्पष्ट संकेत है कि भाड़ा वृद्धि से, किराये से तथा दूसरे दाम बढ़ने से, मूल्य वृद्धि से मुद्रा-स्फीति हुई है और इसकी मार साधारण से साधारण, गरीब से गरीब आदमी तक पड़ी है। अनाज की दृष्टि से बचत करने की कोशिश की है और कहा गया कि राशन की दुकानों पर जो अनाज जायेगा उस पर इसका असर नहीं होगा। मैं समझता हूं कि यह बहुत ही बारीक अन्तर है और इसका असर कीमतों पर पड़े बिना नहीं रहेगा। एफ०सी०आई० की जो टोटल डिस्ट्रिब्यूशन कास्ट है वह 32 परसेंट रेलवे भाड़े की वजह से है और उसमें भी शिकायत यह है कि इनको प्रोक्योरमेंट के समय भी और डिस्ट्रिब्यूशन के समय भी जो रेलवे वैगन्स उन्हें मिलने चाहिए, वह उन्हें उपलब्ध नहीं होते। मैं यहां पर यह सुझाव देना चाहूंगा कि खासतौर से प्रोक्योरमेंट के समय में अगर एफ०सी०आई० की स्पेशल डिमाण्ड हो तो रेल गाड़ियों में रैक की उनको प्रायरिटी मिलनी चाहिए। अगर ऐसा होगा तो समय पर यह सामान लोगों तक पहुंच जायेगा। 1993-94 में 418 मिलियन टन आपने लक्ष्य रखा था लेकिन भाड़ा बढ़ा देने के कारण और अन्य कारणों से 362 मिलियन टन ही आप ढो सके। मैं समझता हूं कि 1993-94 में तो अयोध्या का नाम नहीं लिया जा सकता क्योंकि 1992-93 का जब हिसाब बतलाया गया था तो चाहे जनरल बजट या चाहे रेलवे बजट हो, अयोध्या को जोड़े बिना वक्तव्य ही पूरा नहीं होता था, उसके बिना लुफ्त ही नहीं आता था। मैं ऐसा समझता हूं कि 1993-94 में यह कम ढुलाई इसलिए हुई क्योंकि रेलों का अधिक भाड़ा रहा इसलिए रेलों से जाने वाला जो सामान था उसको ले जाने के लिए दूसरी एजेंसियों के जरिये रोड के जरिये डाइवर्ट हो गया, इसकी वजह से यह परिणाम हुआ। मैं यहां पर इस बात का उल्लेख करना चाहूंगा 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 परिस्थितियां हैं रेल वैगन्स सप्लाई करने की और उनमें जो चोरियां होती हैं, पिलफरेज होता है, सामान समय पर नहीं पहुंचता. . . . .

उसकी वजह से ज्यादा माल आपको शायद नहीं मिल सकेगा। यहां पर रैक्स देने पर ज्यादा आग्रह है। मैं मानता हूं कि रेलवे को उसमें सुविधा है लेकिन पूरे के पूरे रैक तो कुछ बेसिक कमोडीटीज 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 बुक कराता है। अब मैं यहां पर एक टिपीकल उदाहरण प्रस्तुत करना चाहता हूं पाठ्य पुस्तकों का। छोटे-छोटे बण्डल्ज में यह पुस्तकें एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजी जाती हैं। मान लीजिये 10 बण्डल एक साथ बुक किये गये। उसमें से अगर एक जगह पर 9 बण्डल पहुंच गये और एक बण्डल बीच में कहीं रह गया, छूट गया तो डिलीवरी लेने वाला 0 बण्डल्ज़ की डिलीवरी स्वीकार करेगा। जब तक 10 बण्डल इकट्ठे नहीं मिलते तब तक जो 9

बण्डल पहुंच गये हैं, उन पर भी आप डेमरेज वसूल कर लेंगे। अब यहां गलती किस की है ? कनसाइनी इसके मामले में तकलीफ क्यों उठाएं ? अब रेलवे में एक साथ 10 बण्डल बुक करने के बाद अगर किसी जगह 9 बण्डल या 8 बण्डल पहुंचते हैं और लेने वाला पूरी डिलीवरी के अभाव में माल नहीं उठाए तो उसकी सजा उसको नहीं भुगतनी 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 पाठ्य पुस्तकों के लाने-ले-जाने पर भी आपको छूट देने का विचार करना चाहिए।

एक सवाल इसमें और पैदा होता है कि अगर पार्सल रिबुक करना हो तो आप मनी आर्डर से पैसे मंगाते हैं और मनी आर्डर के पैसे जब तक नहीं आते है तब तक डेमरेज की रकम भी वसूल करते हैं। रिबुक में टू पे की बिल्टी बना कर क्यों नहीं वापिस कनसाइनी को माल 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 चोरियां हुई हैं, जो गफलत हुई है, जिनके गुनाह पकड़े गये हैं, उन पर भी ठीक प्रकार से कार्यवाही नहीं होती है। सेंट्रल विजिलेंस कमीशन की 1992 की रिपोर्ट मेरे पास है. इन्होंने इस सम्बन्ध में यह कहा है—

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

इसमें 262 केसेज़ पेंडिंग थे। उसमें से अकेले रेलवे के 55 केसेज पेंडिंग थे। यह तो डिपार्टमेंटल कार्यवाही है. मेरा ऐसा विश्वास है कि आप इस पर तवज्जो देंगे कि जो एजेंसीज़ आपने बनाई है, वह ठीक प्रकार से काम करें और जो लोग सज़ा पाने के मुस्तहक हैं, उनको सज़ा मिले। यहां पर इसी रिपोर्ट में पेज 133 पर है—

"List of organisations who are yet to approach the Commission for nomination of CDIs for appointment as IOS—cases pending for more than six months. . . "

इसमें भी रेलवे का रिकार्ड है।

"List of case pending with the organisations for implementation of CVC's advice—In the Minsitry of 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 इस्टेब्लिश हुई है जिसकी आप हर बार दुहाई देते हैं कि इसके माध्यम से जो गड़बड़ियां हो रही हैं, जो गलतियां हो रही हैं हम उनको रोकेंगे तो फिर ये पेंडिंग केसेज क्लियरेंस के लिए जिन एजेंसीज के पास जाने चाहिए उसमें देरी होने की कोई वजह नहीं होनी चाहिए। आप इसके बारे में विचार करके देखिए कि ये कमियां दूर की जा सकती हैं या नहीं।

सिक्सटी सिक्स रिपोर्ट जो पी०ए०सी० की है उसमें भी एम० एण्ड एस० आर्गेनाइजेशन आपका बना हुआ है। उसका आब्जेक्टिव 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 ट्रैफिक के मामले में अगर कुछ कोआर्डिनेशन बैठ सके, इफीशियंसी 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।

यात्री किराये का जहां 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, चेयर कार पर 6 रुपये बढ़ा है। उपनगरीय रेल यात्रियों के बारे में स्टैंडिंग कमेटी की सिफारिश थी कि आप उन पर भाड़ा न बढ़ायें। 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 ट्राफिक 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 आल्टरनेटिव मोड आफ ट्रेवल है और वहीं पर इफीशियंसी का टैस्ट होता है कि रेलगाड़ियां 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, चाहें या न चाहें रेल की सुविधा उनको पसन्द हो या न हो उनको रेल में यात्रा करनी होती है। इसलिए अगर यह कमी पांच सौ किलोमीटर से कम दूरी की यात्रा करने वालों में आई तो मैं चाहूंगा 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 आती देर से है तो जाती देर से है, तो यह एक अनएन्डिंग सरकिल है। इसको कहां 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 खुलासा 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 लैट्रिन का इंतजाम नहीं था।

वेटिंग शेड्ज़ एंड हाल्ज़ 604 पर नहीं थे और पेड़ की छाया भी 666 पर उपलब्ध नहीं थी। मैं समझता हूं कि आप इसमें सुधार करेंगे। लेकिन सुधार करते समय एमेंटीज के लिए जो पैसा रखा गया है एक तो वह बहुत कम है और उसका भी ठीक प्रकार से उपयोग नहीं होता। छठी योजना में टोटल एलोकेशन 76 परसेंट बढ़ा था लेकिन एमेंटीज पर 0.44 परसेंट ही आपने पैसा बढ़ाया, सातवीं योजना में 55 परसेंट टोटल प्लान आपका बढ़ा लेकिन एमेंटीज पर 0.71 इतना ही आप वृद्धि कर पाए। आखिर पैसेंजर्स से जब आप अपेक्षा करते है इतना बढ़ा हुआ किराया पाने का तो उनको भी हक है कि उनको आराम मिले, सुविधा मिले, समय पर गाड़ी मिले। आजकल जब गाड़ियों लेट हो जाती है तो यह आम 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 बर्दाश्त करनी पड़ती है। मैं समझता हूं कि जिसको सजा मिलनी चाहिए हम उसकी तरफ नहीं देख रहे, जो आशाइस 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 एमेंटीज में भी आपने यह सारी चीजें कम्प्यूटराइजेशन, एअर कंडीशनिंग आफ् अपर क्लास वेटिंग हालज, इंस्टालेशन आफ् वाटर कूलर्ज, गिनाई हैं अब ये सुविधाएं जरूरी हैं। लेकिन पीने का पानी, यूरिनल्ज की व्यवस्था, शैड्ज की व्यवस्था उनके बाकी के जो मेन प्राइमरी बेसिक एमेंटीज का सवाल है मैं चाहता हूं कि बेसिक एमेंटीज और जनरल एमेंटीज फार द ट्रेवलिंग पीपुल इसके दो हिस्से बना दिए जाएं और आप जो एमेंटीज़ के लिए पैसा देना चाहते हैं उनको स्पष्ट रूप से दो हिस्सो में बांटिए मेरा ऐसा सुझाव है कि जो बेसिक एमेंटीज है स्वाभाविक रूप से इन पर ज्यादा खर्चा होना चाहिए। आप इसको करते-करते और उनको एयर कंडीशंस, कूलर्ज और कंप्यूटराइजेशन का जितना लाभ पहुंचा सकते हैं आप जरूर देने की कोशिश करें, लेकिन मैं यह चाहता हूं कि इस संबंध में प्रायरिटी बेसिक एमेंटीज पर जाना चाहिए।

रिवाइज्ड एस्टीमेट्स में 63 करोड़ के खर्चे का आपने अनुमान लगाया इस बजट में फिर से घटाकर 60 करोड़ कर दिया। अब एमेंटीज की तो 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 टेंडेंसी है रेलवे से मैं आग्रह करूंगा कि सारे साल भर का बजट जो जनवरी से मार्च तक खत्म करने की आदत पैदा हुई है और उसी से बहुत बड़ी शिकायत मिसयूज की, करप्शन 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 ड्राउट कंडीशंस हैं, हार्ड 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 लंबी दूरी की गाड़ियां भी बढ़ाई हैं, लेकिन अभी भी ऐसे छोटे सैक्शन हैं डिविजन टू डिविजन मैं समझता हूं 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 चलाएं, तो दस डिब्बों से कम की गाड़ी न चलाएं 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।

उपसभाध्यक्ष जी, पैसेंजर कोचेज के मेंटीनेंस का सवाल एक ऐसा सवाल है जिस पर कि ध्यान देने की जरूरत है। डिब्बों में खटमल पीछे लग जाते हैं और खासकर सैकंड क्लास स्लीपर कोचेज में यह हालत 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 भाई मच्छर भी है।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : मच्छर, कांकरोच और खटमलों से छुटकारा—ये ऐसी सैनेटरी आवश्यकताएं हैं जिन पर यदि रेल मैनेजमेंट ध्यान नहीं देगा तो यह उस पर बहुत ही लाछन लगने वाली है।

फिर स्लीपर कोचज की जो व्यवस्था आपने इंट्रोड्यूस की है, मैं समझता हूं कि उसे रिव्यू करा लिया जाये क्योंकि जो आपने गारंटी दी थी कि उन स्लीपर कोचेज में वही लोग ट्रेवल करेंगे जोकि स्लीपर का एडीशनल चार्ज देकर बैठेंगे। लेकिन यह व्यवस्था 99 परसेंट कैसेज और खासकर छोटी डिस्टेंस्स और जहां कि ऐसे कम्यूटर्स के लिए, ध्यान लेना होता है, वहां वे न

स्लीपर देखते हैं और न थ्री-टायर कोच देखते हैं। वह सब कोचेज में घुस जाते हैं। तो फिर यह एडीशनल चार्ज 25 परसेंट, जोकि कम नहीं है, उसको आप फिर से रिव्यू कीजिए और इसका विचार कीजिए कि इस व्यवस्था को जारी रखना आवश्यक है कि नहीं? इसके अलावा डिविजन-टू-डिवीजन हैडक्वार्टर पर जो ट्रेंस चलती है, उनमें अन-रिजवर्ड कोचेज ज्यादा होने की जरूरत है क्योंकि वह शार्ट-डिस्टेंस पैसेंजर्स के लिए ही काम आते हैं। फिर आपने डिविजन और बढ़ाने की बात की है। कुछ जोन्स बढ़ाने की बात कही है। ये आप बढ़ाएं, लेकिन फैसले अगर घूम-फिरकर इसी रेल भवन में ही होने हैं और दिए गए बजट में भी वहां के डिटेल्स तय हो जाने के बाद यहीं स्क्रूटनाइज होना है, उसमें रद्दो-बदल करना है, एक रेलगाड़ी का पैसा दूसरी रेलगाड़ी पर, एक स्टेशन पर लगने वाली फेसिलिटी दूसरे स्टेशन पर चली जाय तो डिविजनल हैडक्वार्टर या जोनल ऑफिस कायम करने का क्या अर्थ है ? इन दोनों के बीच में कुछ सार्थकता पैदा होनी चाहिए और ज्यादा-से ज्यादा काम अपनी जगहों पर डिसेंट्रलाइज होकर होना चाहिए। एक बार आपने बजट अलौट कर दिया, आयटम्स अलौट कर दिया और फिर उनको दौड़-दौड़कर फिर से रेल भवन में ही सेंक्शन के लिए धरना देना पड़े, तो यह ठीक नहीं है। इसकी जरूरत नहीं होनी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष जी, अब मैं यहां एक टिपीकल केस कोटा स्टेशन का देना चाहता हूं। वहां कम्प्यूटर के लिए भवन तैयार पड़ा है कम्प्यूटर लगाने के लिए दो-तीन साल हो चुके है। इस बीच में आपने अजमेर में कम्प्यूटर लगा दिया है, एक और रतलाम में लगा रहे हैं। मगर कोटा का कम्प्यूटर भवन अभी भी कम्प्यूटर की प्रतीक्षा कर रहा है। क्या वहां का पैसा दूसरी जगह ट्रांसफर हो गया या यहां का ज्यादा प्रेशर लगा, इसलिए यहां का उधर चला गया। इसलिए मेरा कहना है कि जहां पर आपने जो व्यवस्था करने का फैसला किया है, उसे लागू कीजिए। आपने कम्प्यूटर से रिजर्वेशन की बात कही। आप बहुत से एक्सपेरीमेंट्स कर चुके है। लंबी क्यू में खड़े लोगों को आप टोकन देते थे। मैं समझता हूं कि वह स्कीम फेल हो गयी है। फिर आपने नियम बनाया है कि एक आदमी से एक ही फार्म रिजर्वेशन के लिए लिया जाएगा, लेकिन ऐसे उदाहरण है कि वहां कम्प्यूटर से रिजर्वेशन के दफ्तरों में टिकट के दलाल खड़े रहते हैं और दस-दस, बीस-बीस फार्म्स उनके एक्सैप्ट हो जाते है और वह सारे टिकिट्स खरीद लेते हैं। पैसेंजर को खिड़की पर "नो वैकेंसी" मिलती है, लेकिन बाहर उसको टिकट मिल जाता है।

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

कुछ गाड़ियां आपने एनाउन्स की है, मैं चाहता हूं कि इस बार थोड़ा-सा जो एक नेशनल आऊटलुक रखा गया है हर क्षेत्र में कुछ न कुछ गाड़ियां बढ़ाने का, यह डाइवर्जन है और इसके लिए मैं बधाई देता हूं।

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

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

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

श्री सुंदर सिंह भंडारी : बहुत बहुत शुक्रिया आपका भी।

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 वहां जो रेलगाड़ियों की कमी है, पॉसिटि आफ ट्रेन्स है, उसको ध्यान में रखते हुए कुछ गाड़ियों के बारे में विचार करना चाहिए। आपने राजस्थान से एक गाड़ी हावड़ा के लिए चला दी जयपुर से, यह बहुत अच्छा किया, लेकिन जितना इम्पोर्टेन्स राजस्थान के लोगों का हावड़ा से है उतना ही राजस्थान के लोगों का दक्षिण भारत और मद्रास से भी है। अब तो आपने जोधपुर, जयपुर भी ब्रोडगेज कर दिया है। अगर जोधपुर से मद्रास तक एक गाड़ी आप चला सकें तो राजस्थान के लोगों को बहुत सुविधा हो जाएगी।

मेरा आपसे एक निवेदन यह है भी कि आपके अधिकारी, जब उनका महकमा रेलवे का है तो इसकी मोनेटरिंग करिए कि रेलवे अधिकारी, रेलगाड़ी के बजाय हवाई जहाज का उपयोग क्यों करते हैं अपने दौरों पर जाने के लिए ? . . . (व्यवधान) . . .

श्री शंकर दयाल सिंह : मंत्री जी भी करते हैं।

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : मैं मंत्री जी पर भी आता हूं। स्पेशल गाड़ी का, सैलून का पहले बादशाह लोग, राजा लोग इस्तेमाल किया करते थे। If they want to feel the pulse of the people . . . रेलवे आफिसर ट्रेन से यात्रा करें तो उन्हें पता लगेगा। उनको क्या तकलीफें आती हैं, किस तरह से रेलवे स्टाफ उनके साथ बीहेव किया करता है और रिलेटेड ट्रेन न मिलने से क्या हालत बिगड़ती है, जब तक वह भुक्तभोगी नहीं बनेंगे इन सारी चीजों के, तब तक वह उनकी तकलीफ समझ नहीं पाएंगे। मेरा कहना है कि इसकी मोनेटरिंग करवाइए डिविजनल हैडक्वार्टर पर, जोनल हैडक्वार्टर पर, कि किस आफीसर 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।

जो गेज परिवर्तन का काम है। आपकी प्रायरिटि के साथ मैं सहमत हूं, 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 अन्याय नहीं कर रहे, लेकिन व्यवहार में है। लोगों के काम आपने बीच बीच में अलग अलग कर दिये और काम रुक गए, स्टेगरिंग 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 हेराना तक कोई तेज गाड़ी नहीं है। अब यह लोग आज महीनों से परेशान है। सारे के सारे लोग बंगाल, असम, उधर जाने वाले लोग, आज बहुत दूर तक जाकर गाड़ी पकड़ते हैं। अब इसका पीरिएड कम होना चाहिए। अल्टरनेट मोड आफ कन्वेन्स उनको प्राप्त होना चाहिए। बसें चलाकर नहीं, गाड़ी में ही कुछ डिब्बे ऐसे जोड़िए, शटल ट्रेन में कुछ ऐसे डिब्बे जोड़िये, जो कनेक्टिंग ट्रेन को कनेक्ट कर लें और वह लोग अपने डेस्टिनेशन पर पहुंच जाएं। अभी एक मई से आपने दिल्ली-जयपुर गाड़ियां भी बंद कर दी और बहुत घुमाकर उनको ले जा रहे हैं। मेरा यह कहना है कि आप गेज परिवर्तन करें, लेकिन गेज परिवर्तन का काम टुकड़ों में लें और जहां लें वहां एक पूरा सर्किट कम्पलीट कर लें क्योंकि उसके कारण बाधा होती है। लोग टर्म बेनीफिट बहुत हैं, उसका बहुत लाभ होगा, इंडस्ट्रिलाइजेशन में मदद मिलेगी, लेकिन उसका शार्ट टर्म डिसएडवांटेज भी है। उसके बारे में भी ध्यान देकर इन दोनों का अगर कोर्डिनेशन करें तो इसमें बहुत लाभ होगा।

मैं आपको उसके लिए आग्रह करना चाहता हूं।

यहीं पर मैं सुझाव देना चाहता हूं कि जिस तरीके से ब्राड गेज के बारे में आपने विचार किया है। मैं आपको उदयपुर-चित्तौड़ के ब्राड गेज के लिए आग्रह करना चहता हूं पिछले साल के बजट में आपने सर्वे कराने की बात कही थी और साल-भर बाद यह ब्राड गेज हो जाएगी, इस बात का भी कमिटमेंट था। इस बार के बजट में उसका कहीं उल्लेख नहीं है। यह भी उतना ही इम्पोर्टेंट है। आपने जोधपुर-बीकानेर को ब्राड-गेज करके सारी मिनरल वैल्थ के ट्रांसपोर्टेशन की बहुत बड़ी फेसिलिटी प्रोवाइड की है। उदयपुर भी संगमरमर के लिए, बाकी खदानों के लिए, जिप्सम का कारखाना है और भी इण्डस्ट्रियल एक्टिविटीज है और एक छोटा टुकड़ा है। क्योंकि चित्तौड़ तक आप ब्राड गेज ले जा चुके हैं। जिन कंसिडरेशन्स के कारण आप चित्तौड़ से नीमच तक गए हैं, वैसे के वैसे और उससे मजबूत कंसिडरेशन्स चित्तौड़ से लेकर उदयपुर तक के हैं जो आपने जैसलमेर के ब्राड गेज के लिये कंसिडरेशन्स टूरिज्म की दृष्टि से रखे हैं, मैं समझता हूं कि आज भी उदयपुर और उसका सराउंडिंग राजस्थान में टूरिज्म की दृष्टि से पहले नम्बर पर आता है। उसको भी ध्यान में अगर रखेंगे तो एक फारेन केपिटल अरनिंग प्रोजेक्ट, इस रूप में इसे डेवलप किया जा सकता है। इसका भी आप ध्यान रखें लेकिन इन सबके लिए एफिशिएन्सी भी बढ़ानी होगी आपने अनमैन्ड जो रेलवे गेट्स हैं, उनके बारे में आपने कुछ रुपया मंजूर किया है, यह बहुत अच्छी बात है लेकिन मैं समझता हू कि कुल कितने अनमैन्ड गेट्स हैं, उनका कम्पेरेज़न करिए। आज भी अखबारों में खबर है कि आन्ध्र प्रदेश में एक बहुत बड़ा एक्सीडेंट हो गया, 35 लोग उसमें मारे गए। मैं समझता हूं कि यह एक ऐसा प्रियारिटी सैक्टर है कि रेलवे के मैन्ड गेट्स जल्दी से जल्दी बनाने चाहिएं। 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 मे इस पर पहुंच पाएंगे, 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, देश के इस महत्वपूर्ण विभाग के लिए वह और रुपया बढ़ाए, अधिक धन बढ़ाए, अधिक अवसर लोगों को सुविधा प्रदान करने का इसमें प्राप्त होना चाहिए।

उसके साथ-साथ जो इकनोमीज़ की जरूरत है, कमेटी तो बहुत बनी हैं, आपने भी उल्लेख किया है नन्जुमहप्पा 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 उनको पर-हैड कम खर्चा पड़े, इसके बारे में जो सुझाव दिए हैं, उसका विचार करना चाहिए।

टेंडर्स में काम कराने के बारे में यहां पर कमेटी में इसका उल्लेख हो चुका है। मैं समझता हूं कि मैं दोहराने की कोशिश नहीं करूंगा, लेकिन विजिलेंस कमीशन ने यह कहा है कि बिना टेंडर मांगे काम करवाए गए हैं और अगर आप चाहते हैं तो मैं यहां क्वोट कर सकता हूं :—

> "For the work of extension of Loops at Jatinga on LMG-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. 31.63 lakhs without any futher item-wise market raate nalysis to ascertain the reasonableness of the high tender."

जब कमीशन की रिपोर्ट में इस बात का उल्लेख है और हम जानते हैं कि वहां तक काफी छनाई होने के बाद ही मामला पहुंचता है। जब कमीशन भी इस नतीजे पर पहुंचता है तो आपको इस मैकेनिज्म का विचार करना चाहिए कि

किस तरह से टेंडर्स के मामले में सावधानी बरतने की जरूरत है। मैं यहां पर उल्लेख करना चाहूंगा, उस पर काफी चर्चा हो गई है, इकोनोमी का विचार किया जाए। मैं यह कहना चाहूंगा कि इंजनों की खरीद, यह एक बहुत बड़ा बोझा बन गयी है। रेलवे कंवेंशन कमेटी ने भी ए. बी. बी. डील के लिए आपको आगाह किया था। उन्होंने यह कहा था कि अन-इकोनोमिकल है। आपका इंफ्रस्ट्रक्चर भी उनको आपरेट कराने 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 है, तब आपका बार-बार आगाह है कि हम उस पर पीछे नहीं जा 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 टटोल 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 बिछ जाएगी। यह तो फिर से आना चाहिए लोगों के पास कि वह . . . (व्यवधान)

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

श्री सुन्दर सिंह भंडारी: लोग सहमत थे या नहीं थे। यह तो जब आप प्रपोजल लाएंगे तब पता चलेगा। यह जो अभी तक किराया वसूल कर रहे हैं वह किस खर्चे में जाता है, यह भी पूछताछ करना चाहेंगे। इसलिए हर एक ऐसे आईटम पर जिस पर एक जनरल कंसेंट हो, लोग दिखाते हैं। अगर वहीं पर आप रुपया वसूल करने का आईटम लेकर खड़े हो गए तो फिर मैं समझता हूं कि आब्जेक्टिव थिंकिंग उस पर बहुत बड़ी आपत्ति खड़ी हो जाएगी। लोग महत्व दे रहे हैं उस क्षेत्र का, उसको महत्व देना चाहते हैं। लेकिन उसमें से आप हर बात के लिए और पैसा दो तो हम यह काम कर लेंगे, तो आप भी तो जो यह जमीन रेलवे की है, व्यवसायिक उपयोग के लिए लाना चाहते हैं, स्क्रेप की बिक्री कर रहे हैं। स्टेंडिंग कमेटी ने भी माना कि It should be accounted for as receipt of Railways

उसको इम्प्लीमेंट करिए और उसका असर जब तक लोगों के किराए के कम होने में नहीं दिखाई देगा तब तक आपकी एफिसिएंसी कहां से देखी जाएगी। इन चीजों का मेल बैठाना चाहिए। मुझे ऐसा लगता है कि एफिसिएंसी बढ़ाए बिना आप जब लोगों से पैसा लेने के लिए स्कीम निकालते हैं। पिछले साल भी आपने जारी की थी, मैं नहीं समझता कि उसकी कितनी सफलता मिली। इस बार भी आप 1045 करोड़ रुपया बोरोइंग से लेना चाहते हैं। लोग पैसा देंगे, आप फंक्शनिंग एफिसिएंसी एस्टेब्लेश करवा दीजिए। अगर एक बार फिर एस्टेब्लेश हो गई तो ज्यादा आसानी होगी। मुझे खुशी है कि रेलवे कंवेंशन कमेटी में आप भी मेंबर बन गए हैं और इस वजह से पार्लियामेंट के मेंबर्स जितनी गंभीरता से इन विचारों को यहां 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 भरोसा है कि रेलवे के काम में काफी सुधार आ जाएगा और जो लोग आज 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. Members 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 net-work 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 one side, 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 C.K. 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 vibrent 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 got. 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 called 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 1924-25 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 दुख 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 यहां नहीं हैं और रेल विभाग इतना बड़ा विभाग है फिर भी यहां कोई रेल मंत्री और उप मंत्री नहीं है। इसलिए गाड़ी चलाने का भी भार रेल मंत्री पर और झंडा दिखाने का भी भार उनके ऊपर यानी कि ड्राईवर भी वही है और गार्ड भी वही है।. . . .(व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : वह आ जाए।

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

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

श्री शंकर दयाल सिंह : मैं कह रहा था कि मजबूरी थी कि अकेले वही है।

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

श्री शंकर दयाल सिंह : उपसभाध्यक्ष जी, आपने इशारे से अपनी एक तरह से रूलिंग दे दी कि मंत्रिमण्डल में बस एक ही शरीफ है।. . . . (**व्यवधान**)

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

श्री इकबाल सिंह (पंजाब) : सिंह साहब, यह नई रूलिंग दे रहे हैं 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 शंकर दयाल सिंह : जो एकमात्र शरीफ मंत्री हैं, उन्हीं के विभाग के सम्बन्ध में उनके सामने में कुछ बातें अर्ज करना चाहता हूं। भारतीय रेलवे के सम्बन्ध में आलोचना काफी होती रही है, लेकिन उपसभाध्यक्ष जी, मैं उन लोगों में हूं जो कि भारतीय रेलवे को नज़दीक से देखने के बाद में उसके लिए बहुत प्रशंसा रखता हूं और प्रशंसा इसलिए रखता हूं 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 जहां एक करोड़ यात्री प्रति दिन रेल से सफर करते हैं। यानी एक बड़ा-सा देश आस्ट्रेलिया जैसा देश बराबर चक्कों पर यहां घूमता 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 जरूरत पड़ती होगी उसे मैं समझ सकता हूं। 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 जाते हैं और जनता के जब दुख-दर्दों को देखते हैं तो हमारा यह कर्तव्य होता है कि आपके माध्यम से सरकार तक हम इसे पहुंचाएं। लेकिन मैं चाहूंगा कि आलोचना-प्रत्यालोचना में अधिक नहीं पड़ कर, मैं उन बातों को रेल मंत्री के सामने रखूं जो आज निहायत जरूरी है और थोड़ी-सी सावधानी बरतने से वह 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 हूं और जैसा मैंने कहा कि नुक्ताचीनी करके मैं कोई समय बर्बाद भी नहीं करना चाहता हूं। मैं सीधे अपने सुझावों पर आ रहा हूं कि क्या-क्या रेलवे को करना चाहिए और क्या-क्या हमारी अपेक्षाएं हैं जिससे कि यात्रियों को तथा लोगों को अधिक से अधिक सुविधा हो सकेगी और जिसकी अधिक से अधिक जरूरत है।

उपसभाध्यक्ष जी, पहली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे को राजधानी या शताब्दी एक्सप्रेस के जरिए हर प्रान्त से देश की राजधानी को जोड़ना चाहिए, यह मेरा पहला सुझाव है। दूसरी चीज़ यह है कि यात्री निवास कुछ जगहों में बढ़े हैं। आज जब रेलवे का यात्री आता है बड़े-बड़े महानगरों में फाईव स्टार होटल में, या बड़े कीमती और महंगे होटल में ठहरना नहीं चाहता। सवारी की भी उतनी ही दिक्कत है और उसमें भी महंगी है। ऐसी हालत में मैं चाहता हूं कि हर प्रान्त में कम से कम एक यात्री निवास जरूर हो। वहां रेलवे को यात्री निवासों की संख्या बढ़ानी चाहिए। तीसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा 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 एम०पी०ज़० और एम०एलएज़० बनकर चलते हैं जबकि वे कुछ नहीं है। इसलिए मैं चाहता हूं कि जिस तरह पहले बिना टिकिट यात्रियों की धर-पकड़ होती थी, इस समय उसमें बड़ी ढील आ गयी है। मैं चाहूंगा कि आप इसे देखें। महोदय, मैं ऐसे इस्टेंसेज जानता हूं कि जहां कि मैंने देखा है कि एम० पी० के नाम पर सीट बुक है और दूसरे लोग चल रहे हैं। महोदय, 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 ब्राड गेज कर रहे हैं और इसके लिए आपको पूरा देश धन्यवाद दे 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 मलवों के नीचे झांककर देखते हैं। मेरा कहना है कि आप एक-दो क्षेत्र ऐसे बना दें जो कि मीटरगेज के लिए सुरक्षित रहे क्योंकि आपके पास इतना सामान है, इतना स्टक्चर है और बराबर विदेशी यात्री आते हैं जोकि शिमला चले जाते हैं, दार्जिलिंग चले जाते हैं या और जगह नॉर्थईस्ट में चले जाते है और वह देखते हैं कि ट्रेन सरकती हुई चलती है डिब्बे की तरह से तो उसका लुत्फ कुछ और होता है।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि महोदय इस सदन या उस सदन में बराबर यात्रियों की सुख-सुविधा के बारे में, गाड़ियां

देर 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। महोदय, रेलवे के बुक स्टालों का एक बहुत बड़ा जाल फैला हुआ है जिनमें कि ए०एच० व्हीलर्स हैं, हिगिन बाथम हैं और अब सर्वोदय व गीता वाले भी हैं। उपसभाध्यक्ष जी, मेरे सुझाव पर माननीय मंत्री जी ने सार्थक कदम उठाया है जिसकी रिपोर्ट तैयार करने में मैं लगा हूं। मेरा कहना है कि इस मानसिक खुराक की ओर भी सरकार को ध्यान देना चाहिए और ख्याल 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 स्टाल्स को जो रॉयल्टी का पैसा 50 साल पहले मिलता था, आज भी वही है। आप उसे भी बढ़ाइए 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 एअर कंडीशण्ड डिब्बों में भी बिस्तर का पैसा नहीं लगना चाहिए और बिस्तर यात्री को फ्री दिया जाना चाहिए।

श्री सुन्दर सिंह भण्डारी : वह टिकिट में वसूल कर लेते हैं।

श्री शंकर दयाल सिंह : महोदय, अगली बात यह है कि इधर कुछ लाइंस के निजीकरण की बात चल रही है। मैं अभी पटना गया था, वहां गया-पटना रेलवे लाइन निजी व्यक्तियों को सौंपने के बारे में बात चल रही है। मेरा कहना यह है कि जब एक बार निजीकरण की शुरूआत हो गयी और आपने रेलवे को निजी हाथों में देना शुरू कर दिया तो यह सुधार, उदार की बात नहीं होगी बल्कि सरेंडर 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, चालन की पद्धति में खराबी आएगी और दूसरी चीजें आ जाएंगी।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपसे क्षमा मांगते हुए अगली बात यह कहना चाहता हूं कि स्वाधीनता सेनानियों को आपने पास की सुविधा दी है और बहुत सम्मान दिया है, लेकिन मैं प्रायः देखता हूं कि उनको सम्मान की जगह अपमान मिलता है। लोग कहते हैं कि स्वाधीनता सेनानी आ गया, 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 घूमने चलेंगे या सामान ले चलेंगे।

टी०टी०ई० से लेकर पैसेंजर तक फब्तियां कसते हैं। स्वतंत्रता संग्राम सेनानी जाते हैं उनको जगह नहीं मिलती। अच्छा नहीं लगता है। फिर दूसरे के कामों में ज्यादा हमदर्द रहते हैं। हमारे ही गांव में दो स्वतंत्रता सैनानी हैं। पूरे इलाके के लोग कहीं जाना होता है तो उनके पास जाते हैं और कहते हैं कि आपको टिकट नहीं लगना है आप जरा पटना चलिए, कलकत्ता चलिए। पूरे गांव से लोग आते रहते हैं। मैं चाहता हूं 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 हो। यही आप दूसरे जो पास होल्डर हैं उनके लिए भी करें।

यात्री किराया आपने बढ़ाया। एक बात जो मैं कहना चाहता हूं, यह केवल मैं ऊपर से नहीं कह रहा हूं, 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 हूं, जिसमें उपाध्यक्ष जी आप आते हैं, और जिसमें यहां बैठे सब लोग आते हैं। मैं उदाहरण देना चाहता हूं कि हम जो संसद सदस्यों को टी०ए० डी०ए० की सुविधा है उसमें एक फर्स्ट क्लास और एक सेकेण्ड क्लास का किराया मिलता है। तो जब-जब किराया बढ़ा, हमारा तो लाभ हो जाता है और जनता मारी जाती है। अब जनता इस बात को समझ गई है। इसलिए उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि संसद सदस्यों के लिए भी कुछ उस तरह की सीलिंग होनी चाहिए, जिससे जनता यह न समझे कि ये लोग अपने भले के लिए सब कुछ कर लेते हैं और हमारी भलाई के लिए नहीं सोचते।

अगली बात, मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे का अपना प्रकाशन होना चाहिए। अच्छा सुरुचि पूर्ण प्रकाशन रेलवे को अपना शुरू करना चाहिए। जैसे यह बुक है, अब 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 हूं कि रेलवे के पास बहुत जमीन है, देश में कोई ऐसी जगह नहीं है जहां 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 कब्जे में चली जाएगी। रेलवे को मैं बधाई देता हूं कि अभी रेलवे ने घोषणा 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 जा रहा है। इस अवसर पर गांधी जी से

जुड़े हुए जितने भी स्थल हैं, उनके लिए साल-भर एक विशेष ट्रेन की सुविधा होनी चाहिए, जिससे कि गांधी से जुड़े हुए उन ऐतिहासिक और पवित्र स्थानों को देश के दूसरे लोग कंसेशन रूप में देख सकें, छात्र लोग भी वहां जा सकें, जिस तरह से कि गांधी जी कि सौवीं जयन्ती के अवसर पर सुविधा दी गई थी।

एक बात की ओर मैं और ध्यान दिलाना चाहूंगा कि किताबों पर जो भाड़ा लगता है, उसको दूसरे जिन्सों की तरह लिया जाता है, उसमें दूसरी तरह की चीजों, जैसे कोयले पर आप लेते हैं, लकड़ी पर आप लेते हैं या दूसरे सामान पर लेते हैं, पचास परसेंट किताबों पर कंसेशन होना चाहिए। जवाहर लाल जी के जमाने में ऐसा होता था। रेल मंत्री जी स्वयं भी पढ़ने-लिखने वाले व्यक्ति हैं और हर तरफ से यह आवाज आती है कि किताबों पर आधा भाड़ा लेना चाहिए, अगर पूरा फ्री कर दें तो सबसे अच्छी बात है। अब जैसे दवा पर या कई चीजों पर आपने किया था, ऐसा कुछ होना चाहिए और आधा पैसा इसमें लिया जाना चाहिए।

इसी के साथ जब मैं पूरे देश और दुनिया की बात कह रहा हूं, तो अब कुछ अपने प्रान्त की समस्याओं की ओर भी ध्यान दिलाना चाहूंगा। . . . . .(व्यवधान) . . . . . राही जी, राह लीजिए। मंत्री जी को पहले बात सुनने दीजिए मेरी।

गृह मंत्रालय में उपमंत्री (श्री राम लाल राही) : मैं आपकी बात कहने आया था कि आपकी बात ध्यान से सुनी जाए। . . . . . **(व्यवधान)** . . . . .

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

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 बजाऊंगा आपके लिए। आप सीनियर मेम्बर 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, वह जानते हैं कि उनको कितना बोलना है। अगर वे इसका अतिक्रमण करते हैं तो नुकसान भी होता है। तो मैं पहले अपनी बात समाप्त कर दूं।

अब मैं अपने प्रान्त की ओर आता हूं। जोनल कार्यालय बिहार में होना बहुत आवश्यक है। कलकत्ता में पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेलवे का जोनल कार्यालय है। मंत्री महोदय भी अच्छी तरह से जानते हैं कि पूर्व रेलवे का 4,294 किलोमीटर का शायद विस्तार है और उसमें से 80 प्रतिशत केवल बिहार में विस्तार है—करीब साढ़े तीन हजार से ज्यादा किलोमीटर। कलकत्ता में भीड़ भी बहुत है, आवागमन की सुविधाएं भी उतनी नहीं हैं, तो कलकत्ता में दो-दो जोनल कार्यालय हैं, तो एक जोनल कार्यालय या तो आप वहां से ले आइए और अगर नहीं ला सकते हैं तो एक नया जोनल कार्यालय बिहार में खुलना ही चाहिए। यह मांग बार-बार हो रही है और आपसे हर जगह यह मांग की गई है।

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

तीसरी बात है कि महेन्द्र घाट गंगा के किनारे है पटना में और अशोक के जमाने से, महान अशोक के लड़के—संघमित्रा और महेन्द्र, जब ''बुद्धम शरणम् गच्छामि'' कहते हुए वहां से शांति का संदेश लेकर दुनिया में गए थे, तो उसी घाट से गए थे। । वह महेन्द्र घाट रेलवे के पास है, अभी वहां कुछ नहीं होता है, पहले वह फैरी का घाट था। वहां पर रेलवे को चाहिए कि जैसे बी०एन०आर० पुरी में है या जैसे यात्री-निवास है, उसका यूटिलाइजेशन अच्छे ढंग से कर सकती है और उसका लाभ भी रेलवे को मिल सकता है।

अगली बात है गया से लेकर मुगलसराय के स्टेशन्स, उनका सुधार बिल्कुल नहीं हुआ है। रफीगंज हो, जाखिम हो, औरंगाबाद रोड हो, डेहरी ओनसोन हो, सासाराम हो, बारुन हो, भभुआ रोड हो, कोई भी हो, उन स्टेशनों को देख लीजिए, जैसे आजादी के पहले उनकी स्थिति थी, आज भी वही स्थिति है। तो कम से कम कुछ स्टेशनों का तो सुधार बहुत जरूरी है।

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

और छठी बात यह कहना चाहूंगा कि रांची तथा पटना से दिल्ली के लिए एक सीधी फास्ट ट्रेन अवश्य होनी चाहिए। पटना से जो भी गाड़ियां हैं, जैसे मगध है, श्रमजीवी है, वह पूरे पटना की गाड़ी नहीं है। विक्रमशिला है, भागलपुर से उसके आधे डिब्बे आते हैं, लगते हैं तब वह गाड़ी छूटती है। श्रमजीवी में कुछ बनारस से लगते हैं। तो हम चाहते हैं कि जैसे दूसरे सभी स्टेट कैपिटल से राजधानी के लिए गाड़ियां चली हैं, वैसे ही एक सीधी और फास्ट गाड़ी आप यहां से भी जरूर चला 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 आजादी 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 इधर रेलवे भी निरन्तर घाटे में चली जा रही है और रेलवे जो घाटे में चली जा रही है, केवल अपनी व्यवस्था के कारण नहीं बल्कि जब 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 राजनेताओं की 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 ही इसकी तकलीफ भुगतनी पड़ती है।

मैं इन शब्दों के साथ अन्तिम बात यह कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ने रेलवे में सुधार के लिए कई कदम उठाए हैं। चूंकि पिछले चार साल से मैं रेलवे कंसलटेटिव कमेटी का मेंबर हूं। तो कई तरह के काम हुए हैं। इन्होंने अभी एक सब-कमेटी बनाई थी, कंसलटेटिव कमेटी थी कि कौन-कौन लाईनों का चौड़ीकरण हो और कहां-कहां नई लाईन बिछाई जाएं। मैं समझता हूं कि इसके लिए 25 नई लाइनों की सिफारिश आपको दी गई है और 8 गेज लाईनों के कंवर्जन की रिपोर्ट भी पेश की गई। मैं उसका नाम नहीं पढ़ रहा हूं। लेकिन जैसे–कोडरमा, बहराइच बाजार, खालिदाबाद, बलरामपुर, सरजनमा, दोहरीघाट, चित्रा, सलनपुर, चित्रा, मधुपुर, कुशीनगर, लुम्बिनी बहुत सारे हैं। तो हमारा यह कहना है कि क्रमशः धीरे-धीरे इनकी ओर भी काम लगना चाहिए। खुशी की बात है कि मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। आदरणीय मनमोहन सिंह जी से मैं यह कहना चाहता हूं कि यह जो एन०आर०आई० का, बाहर का और वर्ल्ड बैंक से इतना जो पैसा लाकर देश के विकास में लगाना चाहते हैं इन्हें रेलवे को भी प्राथमिकता देनी चाहिए। जब तक रेलवे के पास पूंजी नहीं होगी तब तक रेलवे अपने काम को आगे नहीं बढ़ा सकेगी। उपसभाध्यक्ष जी, इन्हीं शब्दों के साथ यह जो विनियोग संख्या—2 और विनियोग विधेयक संख्या—3, 1994 लाए हैं, इस पर मैंने अपनी चर्चा करते हुए एक बात केवल इसमें कह रहा हूं, विनियोग संख्या—3 कर्मचारी वृन्द कल्याण सुख-सुविधाओं के लिए आपने केवल 32327 रुपए दिए हैं। यह बहुत कम एमाउण्ट है। उसको भी कुछ बढ़ाना चाहिए। मैं आशा करता हूं कि जो बातें मैंने कही हैं, उन पर रेल मंत्री जी ध्यान देंगे और निश्चित ही अपने जवाब में घोषणा करेंगे कि इनमें से कुछ मांगों की पूर्ति कर दी गई है। धन्यवाद।

श्री वीरेन्द्र कटारिया (पंजाब) : वाईस चेयरमैन साहिब, हमारे रेलवे मिनिस्टर जनाब जाफर शरीफ साहब ने रेल का जो बजट पेश किया है, वह बहुत मौज़ू और बेलेंस बजट है। मैं उनको बजट पेश करने के लिए मुबारकबाद देता हूं। मेरी उनको एक और मुबारकबाद भी है। श्रीगंगानगर से दिल्ली के दरम्यान आजादी 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 हालते ज़ार की तस्वीर खींची थी। मैं महज़ ममनून और मशकूर हूं 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 डिब्बे ऐसे लगाए जाते हैं कि जब हम मालगाड़ियों में मवेशियों को बैठे हुए देखते हैं तो रश्क करते हैं कि वे हमारे से अच्छे डिब्बों में बैठे हैं। तो मैं उनका शुक्रिया अदा करना चाहता हूं कि उस सेक्शन 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 दूर कर दिया है। हम उनके बहुत मशकूर हैं। पंजाब के सारे पार्लियामेंट के मेंबरों ने कहा था कि पंजाब में कोई नयी ट्रेन नहीं दी गई है, दिल्ली से अमृतसर के लिए, चण्डीगढ़ के लिए इस बजट में किसी नयी ट्रेन का प्रोविजन नहीं किया गया था। मैं इस बात के लिए मंत्री जी का शुक्रिया अदा करता हूं कि जब वह रेलवे बजट पर लोकसभा में बोले तो उन्होंने दिल्ली से अमृतसर के लिए एक नयी शताब्दी गाड़ी का ऐलान किया। पंजाब के लोग उनके बहुत मशकूर हैं कि इस डिमाण्ड को भी उन्होंने माना है।

इसके अलावा दिल्ली से चण्डीगढ़ का जो ट्रैफिक था, उसको पूरा करने के लिए जो 2 ट्रेनें चलती हैं—एक शताब्दी और दूसरी हिमालयन क्वीन, उस हैवी ट्रैफिक को देखते हुए उन्होंने एक ऐलान यह भी किया है कि दिल्ली और चण्डीगढ़ के दरम्यान एक रिटर्न शताब्दी एक्सप्रेस चलेगी। 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 राजधानी 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 हूं लेकिन इसके साथ-साथ मैं इनसे यह दरख्वास्त करना चाहता हूं कि बराए-करम इन ट्रेनों को बहुत जल्दी शुरू कर दिया जाए क्योंकि पंजाब में हालात के ठीक होने के बाद अब पंजाब के लोग आने-जाने की अच्छी सुविधा के ख्वाहिशमन्द हैं और वे इसके मुंतज़िर हैं कि ये सारी सुविधाएं उनको जल्दी मिलें।

यह मुबारकबाद देने के बाद मैं एक बात उनकी खिदमत में

यह कहना चाहता हूं कि पंजाब 30 साल से इस बात के लिए आपसे दरख्वास्त कर रहा है कि चण्डीगढ़, जो पंजाब की राजधानी है, जो हरियाणा की राजधानी है, जो यूनियन टैरिटरी की सीट है और जो हिमाचल जाने का गेटवे है, उस चण्डीगढ़ को आज तक 30 साल के तकाज़े के बावजूद लुधियाना और राजपुरा से डॉयरेक्ट लाइन के जरिए मिलाया नहीं गया है और पंजाब और हरियाणा के लोग इस बात से बहुत परेशान हैं कि उनको अपने हैडक्वार्टर में जाना हो, हाई-कोर्ट में जाना हो, हिमाचल प्रदेश में जाना हो, तो उनको जाने का कोई रास्ता नहीं मिलता, कोई सीधी ट्रेन नहीं है, उल्टे-सीधे रास्तों से उनको जाना पड़ता है।

मैं उनसे अर्ज़ करना चाहता हूं कि बराए-करम जहां उन्होंने पंजाब और हरियाणा पर इतना करम किया है, वहां इस बात का भी वह ध्यान रखें कि जब पंजाब की स्टेट गवर्नमेंट, हरियाणा की स्टेट गवर्नमेंट, यूनियन टैरिटरी की गवर्नमेंट और हिमाचल प्रदेश की गवर्नमेंट इस बात का तकाज़ा करती है कि एक सीधी ट्रेन चण्डीगढ़ से राजपुरा और लुधियाना को मिलाने के लिए शुरू की जाए और जिसका सर्वे भी हो चुका है, उसमें मज़ीद-ताखीर नहीं होनी चाहिए। यह मेरी उनसे इल्तिज़ा है।

महोदय, मैं भी यह कहना चाहता हूं कि पिछले 10—12 साल से पंजाब में जो आग लगी हुई थी, बेगुनाहों का खून हो रहा था, वह दौर खत्म हुआ लेकिन इस दौर में पंजाब में बहुत-सी ट्रेनें या तो कैंसिल कर दी गई या वह रि-शैड्यूल कर दी गई जिससे लोगों को बेइंतहा तकलीफ हुई। उस तकलीफ को उन्होंने गंवारा किया जब यहां आग लगी हुई थी। लेकिन जब अमनो-अमान वापस लौट आया तो पंजाब के लोग यह जानना चाहते हैं कि जब नार्मल-सी पूरी बहाल हो चुकी है और रात को और दिन को पंजाब के एक हिस्से से दूसरे हिस्से तक अमन और चैन से हर रोज रात को सफर कर सकते हैं और वही पुराने दिन वापस लौट आए हैं तो इतने बड़े पैमाने पर जो रेलगाड़ियां कैंसिल की हुई पड़ी हैं, या उनके समय बदले हुए हैं तो उन गाड़ियों को फिर से दोबारा चलाया जाए और पूरा रिशैड्यूल करके उनको ओरिजिनल टाइम पर दोबारा शुरू किया जाए ताकि लोग सही मायने में नार्मल जिन्दगी का लुत्फ ले सकें।

रेलवे मिनिस्टर साहब ने रेल के किराए और भाड़े बढ़ाए हैं—An increase in the fare and freight is the ritual of every year's Rail Budget.

आप रेलवे को माडर्नाइज़ कर रहे हैं। आप रेलवे का ऐक्सपेंशन कर रहे हैं। आप रेलवे में नई-नई चीजें इंट्रोड्यूज़ कर रहे हैं। एक नया कंसेप्ट है उसके लिए साधनों की जरूरत है, इस का मुझे एहसास है। लेकिन जैसा कि मैंने कहा आप ने फेयर बढ़ाए हैं यह बात फेयर नहीं है। मैं अर्ज़ यह करना चाहता हूं बहुत से ओवरहैड रेलवे के ऐक्सपेंसेज़ हैं जिन को कम करके आप रेवेन्यू को बढ़ा सकते हैं। अभी एक आनरेबल मैम्बर जिक्र कर रहे थे कि आज भी रेलवे के जो आफिसर 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 हूं कि बगैर टिकट के इतने मुसाफिर आजकल सफर करते हैं और यह तादाद दिन ब दिन बढ़ती जा रही है और इससे रेलवे का करोड़ों रुपयों का नुकसान होता है और इसमें बदकिस्मती से रेलवे के कर्मचारी जिनकी ड्यूटी इस बात को रोकने के लिए होती है कि टिकट को चैक करना है, वह टिकट को चैक करने के बजाए टिकट न लो, इस बात के आन्दोलन में इस बात की साजिश में शामिल हैं और रेलवे को करोड़ों रुपयों का नुकसान हो रहा है। आपके जवाब जो कि आपने पार्लियामेंट में दिए हैं वह अपनी जुबान से बोलते हैं कि हर साल इस बीमारी में इजाफा होता जा रहा है और इसके साथ-साथ रेलवे का नुकसान भारी मात्रा में हो रहा है।

इसके अलावा मैं आप से एक बात कहना चाहता हूं कि एक बात और की जा सकती है। रेलवे का किराया बढ़ाने के बजाए जो माडर्नाइज़ेशन और ऐक्सपेंशन का प्रोग्राम है इस पैसे की मदद से उस को काफी हद तक पूरा किया जा सकता है। इसके अलावा एक बहुत बड़ा स्कैंडल रेलवे के अन्दर है। आपकी नज़र में भी यह आया होगा। बगैर लोडिंग के बिल्टियां आपके रेलवे में बनती हैं। वैगन बुक कर दिए जाते हैं। व्यापारियों द्वारा बिल्टियां बैंक में रखकर लाखों करोड़ों रुपया 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 रुपए का घोटाला था। यह एक बरनाला की बात नहीं है, पता नहीं कितने बरनाला इस किस्म की साजिश में हैं। कितना रेलवे को चूना लगाया जाता है। यह आप की नजर में होना चाहिए। आपने यह केस सी०बी०आई० को दिया हुआ है लेकिन ये व्यापारी लोग इतने चालाक हैं कि इतनी सारी बातें होने के बावजूद भी वह हुकूमत की गिरफ्त में नहीं आ पाते हैं। ये लोग भी अधिकारियों से मिले हुए होते हैं। अगर ऐसे बदमाशों को पकड़ा नहीं गया तो रेलवे को चूना लगाने की जो रफ्तार है वह और बढ़ जाएगी।

एक बात और मैं कहना चाहता हूं। रेलवे की एफिशियंसी के लिए रेलवे के एक्सपेंशन के लिए किराया बढ़ाना इलाज नहीं है, ट्रैफिक बढ़ाना इसका एक इलाज है। ट्रैफिक को बढ़ाइये यह मेरी आप से इल्तजा है। आपकी अपनी जो प्लानिंग है उसके मुताबिक 5 परसेंट ट्रैफिक आपके मुताबिक होना चाहिए लेकिन आपके अपने ही आंकड़ों के मुताबिक इतना इजाफा नहीं होता। इसके लिए रेलवे की एफिशियंसी के लिए टाइमिंग के लिए, कनेक्शन के लिए और दूसरी चीजों के लिए गौर करने की जरूरत है। मैं आपसे इलतजा करूंगा कि आप अपने अफसरों से और जो जोनल कंसल्टेटिव कमेटियां हैं उनसे कहिये कि किसी तरह से टाइमिंग को ठीक करके रेलवे के रेवेन्यू और ट्रैफिक में इजाफा करें। एक मिसाल मैं आपको देता हूं। गंगानगर से एक गाड़ी दिल्ली के

लिए चलती है जिसका नाम उद्यानआभा है। हालात के बिना पर आपने उसका टाइम 8 बजे के बजाय 4 बजे कर दिया था। इससे क्या हुआ कि वहां रात को 25 बसें चलती थीं एयर कंडीशंड कोच ये बिल्कुल फुल होकर चलती थी। 25 की 25 कोचेज फुल भर कर दिल्ली आते थे। 25 कोचेज में कितने मुसाफिर होते हैं, कितना रेवेन्यू रोज का होता है इस बात का आप खुद अंदाजा 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 देर से पहुंचती है। जो व्यापारी है, सफर करने वाले है, आने-जाने वाले हैं वे इस बात की चाहत रखते हैं कि हम लेट जायें और वहां जल्दी पहुंच जायें। इस तरीके से अगर इस गाड़ी का टाइमिंग चलने का लेट कर दें और पहुंचने का जल्दी कर दें तो मुसाफिरों को भी फायदा होगा और आपका रेवेन्यू भी बढ़ेगा। इसी तरीके से और जो गाड़ियों हैं उनका भी पता लगायें। इस तरह की चीजों का एनालिसेज करके रेलवे का जो ट्रेफिक है उसमें खातिरख्वां इजाफा कर सकते हैं। इन सब बातों का जो मजमुई असर है उससे ट्रेफिक बढ़ जायेगा और आपका रेवेन्यू भी बढ़ जायेगा। जो टिकटलैस मुसाफिर हैं उनको रोक कर भी आप रेवेन्यू बढ़ा सकते हैं। जो नकली बिल्टियां बनाकर विद आउट लोडिंग के आप से बेईमानी करते हैं, लाखों, करोड़ों रुपये का क्लेम लेते हैं यह सब बच जायेगा तो आपके पास इतना पैसा हो जायेगा कि आपके किराये भाड़े में इजाफा करने की जरूरत महसूस नहीं होगी। रेलवे में चैकिंग की भी सख्त जरूरत है। मैं देखता हूं कि फर्स्ट ए.सी. में टिकट लेने की जरूरत नहीं समझते। जो लोग ब्रांच लाइनों से गुजर कर आते हैं, दूसरे तरीके से आते हैं वे आधा किराया रेलवे के आफिसर्स को, टीटी वगैरह को दे देते हैं। आपका जब चार्ट आता है उसमें कोई डिब्बा भरा हुआ नहीं होता है लेकिन एक्चुअली तौर पर देखने से आपको लगेगा कि बैठने की जगह नहीं है। मैं आपसे दर्खास्त करूंगा कि रेलवे का किराया भाड़ा जब बहुत जरूरत हो तब आप बढ़ायें। क्योंकि हिन्दुस्तान के गरीब आदमियों का आमोदरफ्त सबसे बड़ा जरिया है रेलवे। हिन्दुस्तान में जो इंसान रहते हैं वे पहले ही महंगाई से पिस रहे हैं रेलवे के पहियों में उसको नहीं पिसना चाहिए यह मेरी आप से तवक्को है।

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

एक और बात मैं आपसे कहना चाहता हूं कि जब आप रेलों का किराया बढ़ायें तो जो सबरबन ट्रेन हैं, इनमें जो नौकरी पेशा लोग है, जो छोटी-छोटी नौकरियां करते हैं, दफ्तरों में काम करते है, क्लर्क है, उनमें वे सफर करते हैं। मैं आपको यह सुझाव देना चाहता हूं कि सबरबन ट्रेन का किराया, चाहें वह मंथली टिकट हों, चाहे वे डेली टिकट हों, बराये करम इन लोगों को इससे अलग रखियेगा, यह मैं आपको सुझाव देना चाहता हूं।

जो पैसेंजर अमनिटीज हैं, इसके लिये जो फंड है वह इस पर लगता नहीं है। आप स्टेशनों पर चले जाइये, आपको वहां पर बिल्कुल सफाई नजर नहीं आयेगी। बैठने के लिये बैंच बहुत कम है, रेलवे प्लेटफार्म पर पंखे बिल्कुल नहीं लगे हुए हैं, पीने के पानी का कोई इंतजाम नहीं है। एक आपने कूलर लगा रखा है। मैं तो कहता हूं 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, औरतों और बुजुर्गों के लिये पानी की बहुत दुश्वारी होती है। यह मेरी आपसे दरख्वास्त है कि इस तरफ आप ध्यान दें। पैसेंजर अमनिटीज में आपने प्रावधान कर रखा है कि जहां पर ट्वाइलेट है वहां पर पानी का नल जरूर लगेगा, लेकिन आज बड़ी तादाद में आप छोटे-छोटे स्टेशनों में चले जाइये, आपको कोई नल नहीं नजर आयेगा। वहां पर ट्वाइलेट की सफाई का कोई इंतजाम नहीं है। रेलवे प्लेटफार्म में आप किसी भी ट्वाइलेट पर चले जायें तो सबसे पहले बदबू का एक भभका आपका स्वागत करेगा। उसके अंदर प्रोपर पानी नहीं है, न प्रोपर सफाई है। उसके अंदर साबुन रखने का इंतजाम होना चाहिये, ताकि जो आदमी ट्वाइलेट जाये उसको हाथ साफ करने की सुविधा हो। ये पैसेंजर अमेनिटीज जो मैंने कही हैं इसका इंतजाम बहुत जरूरी है और मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा कि आप इस पर गौर फरमायें।

श्री संघ प्रिय गौतम : 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 दिलाना चाहता हूं जब कि इतनी फैसिलिटीज हासिल नहीं थी। लेकिन पीने का पानी तब इफरात में मिलता था। लेकिन आज इतनी सारी फैसिलिटिज मिलने के बावजूद पीने के लिये पानी नहीं मिलता।

श्री संघ प्रिय गौतम : आपकी सरकार की आंखों में पानी नहीं है तो पानी कैसे मिलेगा।

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

जनाब रेल मंत्री जी दुनिया इक्कीसवीं सदी में जा रही है लेकिन हमारी गाड़ियों की स्पीड आज भी बहुत कम है। ब्राच

लाइन की गाड़ियों की स्पीड का तो नाम मत लीजिये। जहां खड़ी हो गयी बस खड़ी हो गयीं। हिलने का नाम तक नहीं लेती। उपसभाध्यक्ष जी, जब तक हम वेल्यू आफ टाइम नहीं समझेंगे तब तक यह नहीं हो सकेगा। इसमें बेकार में टाइम जाया होता है। मेरी गुजारिश है कि मंत्री जी इस पर गौर करें। स्टापेज अगर किसी ट्रेन का दो मिनट है तो गाड़ी केवल दो मिनट ही खड़ी हो, यह नहीं कि आराम से आधे-आधे घंटे खड़ी रहे, गार्ड साहब का कोई पता न हो। जो ब्रांच लाइन की गाड़ियां हैं उनकी हालत बहुत खराब है। मैं यह कहना चाहता हूं कि आप जरा इन पर गौर फरमायें। हिन्दुस्तान के ज्यादा लोग बड़े-बड़े शहरों में नहीं बल्कि उन छोटे-छोटे शहरों और कस्बों में बसते हैं जहां पर ब्रांच लाइन की गाड़ियां गुजरती है। इसलिये मेरी आपसे दरख्वास्त है कि आप इस तरफ ध्यान दें।

इलेक्ट्रिफिकेशन का प्रोग्राम आपने बनाया है, मैं इसके लिये आपको मुबारकबाद देता हूं। लेकिन जिस ढंग 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 ज्यादा डीजल का इस्तेमाल करना पड़ेगा।

डीजल के इस्तेमाल करने का मतलब है कि हमें पैट्रोलियम प्रोडक्ट्स बाहर से ज्यादा मंगाने पड़ेंगे और उसके साथ साथ हमारा फारेन एक्सचेंज भी इस बात के लिए जाएगा। मेरी आपसे इल्तजा है कि इलेक्ट्रीफिकेशन का जो प्रोग्राम है उसको एक मुन्तजम तरीके से, टाइम-बाउंड तरीके से चलाया जाए। मैं आपकी तवज्जो पंजाब की एक प्रोब्लम के बारे में दिलाना चहता हूं। अम्बाला से लुधियाना का इलेक्ट्रीफिकेशन 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 इलेक्ट्रीफिकेशन की होंगी। इसलिए मेरी आपसे दरख्वास्त है कि फारेन एक्सचेंज बचाने के लिए, ट्रेनों की स्पीड तेज करने के लिए और जो हमारा प्लान है, इसको पूरा करने के लिए इलेक्ट्रीफिकेशन का जो प्रोग्राम है, उसको आप जरा तेजी से चलाइये।

रेलवे की अनयूज्ड टिकटें होती है। एक मुसाफिर गाड़ी पर चढ़ 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 चढ़ना है, अगर वह गाड़ी पर चढ़ नहीं सकता है तो उसको 3 घंटे के अन्दर वह टिकट वापिस करें जहां से उसने वह टिकट खरीदा है, वहां जा कर के वापिस करें तब उसको रिफंड मिलता है। अदरवाइस यह रिफंड चीफ कमीर्शयल सुपरिंटेंडेंट के पास जाता है और इस रिफंड को लेने में दिन, हफ्ते, महीने नहीं बल्कि सालों-साल लग जाते है। अखबारों के कालम आप पढ़ लीजिये, इन शिकायतों से भरे हुए हैं। सबोर्डिनेट लजिस्लेशन जो हमारी हाउस की कमेटी है, उसने भी रिकमेंडेशन की है कि इस टाइम में बढ़ावा किया जाए और कम से कम जिस दिन आदमी ट्रेन को मिस कर जाए उससे अगले दिन 12 बजे दोपहर तक वह अपना टिकट देकर रिफंड ले सके। ऐसी व्यवस्था करने की मेरी आपसे दरख्वास्त है। आप इस की तरफ तवज्जोह दें।

आपने सीनियर सिटीजंस के लिए कई किस्म के कनसेशन दे रखे हैं। लेकिन मैं आपकी खिदमत में यह अर्ज करना चाहता हूं 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 सिटीज़न्स की उम्र 65 साल होना जरूरी है। मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से यह दरख्वास्त करूंगा 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 शर्त होनी चाहिये। इसके इलावा जिनको आप सीनियर सिटीजन कहते हैं उनको सेकेंड क्लास के इलावा चेयर कार में सफर करने पर भी कनसेशन दिया जाना चाहिये। यह मेरा सुझाव है।

रेलवे मिनिस्टर साहब, एक तरफ आप कहते हैं कि ट्रेफिक बढ़ना चाहिये, ट्रेनें बढ़नी चाहिये लेकिन जो हमारी मौजूदा ट्रेनें हैं, उनमें 30 फीसदी कोचेज बाबा आदम के जमाने की हे और टूटे फूटे कोचेज है। अगर हम 21 वीं सदी में जाना चाहते हैं, पैलेस ऑन व्हील्ज चलाना चाहते हैं, हॉलीडेज़ ट्रेंस इंटोड्यूस करना चाहते हैं, अगर आप कम्प्यूटराइज़ेशन करना चाहते है, अगर आप इलेक्ट्रीफिकेशन करना चाहते हैं, माडर्नाइजेशन करना चाहते है तो उसमें 30 प्रतिशत घिसे-पिटे डिब्बे फिट-इन नहीं होते। मैं आपसे दरख्वास्त करना चाहता हूं कि यह जो टूटे-फूटे डिब्बे पुराने जमाने के बाबा आदम के जो डिब्बे हैं।

बराए करम इन डिब्बों को बदलने की कोशिश कीजिए, इन डिब्बों को बदलिए। लेकिन एक अजीब इत्तिफाक है कि एक तरफ हमें और कोचेज चाहिएं, फार मोर ट्राफिक के लिए। हम कहते हैं कि 5 परसेंट ट्राफिक बढ़ना है तो उसके लिए डिब्बों की जरूरत हैं। लेकिन 30 फीसदी डिब्बे खराब है और जो हमारी कोच फेक्ट्रीज हैं उनको हम काम नहीं देते हैं। उनसे हम डिब्बे बनाने की जो पूरी यूटिलिटी है वह नहीं लेते हैं, कपूरथला की जो फैक्ट्री है उसकी कैपेसिटी एक हजार डिब्बों की है लेकिन वहां 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, वहां भी 600-650 डिब्बे बनते हैं। बाकी सारी जो यूटिलिटी है वह जाया हो जाती है। इसके अलावा वेस्ट बंगाल में प्रायवेट और गवर्नमेंट दोनों के जो साधन है 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 चाहूंगा कि हम अपनी प्रेजेंट केपेसिटी का

इस्तेमाल क्यों नहीं कर रहे हैं, व्हेन वीर आर इन डायर नीड आफ कोचेज। इसकी क्या वजह है। जो भी वजह है उसे दूर करके फुल कैपेसिटी में डिब्बों को बनना चाहिए ताकि पुराने डिब्बों को बदला जा सके और मुसाफिरों को-जो पैसेंजर आमेनिटी की बात करते हैं--सबसे पहले बैठने की जगह हो। ये डिब्बे पैसेंजर्स की सिक्योरिटी के लिए भी खतरा है और वैसे भी बहुत इनकन्वीनियंट है। यह मेरी आपसे इल्तिजा है कि आप फुल कैपेसिटी का इस्तेमाल करके पहले जो भी बात हो इन डिब्बों को बदलिए और जो आपने बड़ी-बड़ी फैक्ट्रीज बनाई है उनको भी फुल काम दीजिए।

एक बात मैं और आपकी खिदमत में अर्ज करना चाहता हूं कि पहले तो टिकट छपते थे उन पर किराया लिखा होता था लेकिन आज रिवाज बदलता जा रहा है। टिकटें छपती होंगी। लेकिन आज बहुत बड़ी तादाद में टिकटें बनाई जाती है जिनमें समय का भी नाश होता है, वक्त पर अगर कोई मुसाफिर किसी गाड़ी में चढ़ना चाहता है तो उसको तकलीफ होती है। इसके अलावा इसमें जबर्दस्त घपलेबाजी होती है। ऊपर टिकट पर कुछ लिखा होता है नीचे कुछ। जो अनपढ़ मुसाफिर है उनके लिए एक बहुत प्राब्लम है। बराए करम पुराना रिवाज चालू रखिए कि टिकट छापें और खिड़कियों पर उन टिकटों को दिया जाये।

जनाब शरीफ साहब, जैसा कि हमारे वाइस चेयरमैन साहब ने फरमाया, मैं आपको गेज कन्वर्जन के लिए मुबारकबाद देना चाहता हूं। यह आपकी बहुत बड़ी देन है रेलवे को। चूंकि न तो मीटर गेज के जरिये कोई पैसेंजर ट्राफिक का फायदा है न माल भाड़े का कोई फायदा है,यह लाएबिलिटी ही लाएबिलिटी है। आपने सोच विचार करके ये जो लाइनें बनाई है इसके लिए आप मुबारकबाद के मुस्तहक है। लेकिन कोई डेवलपमेंट के काम इस वजह से रुक न जाये जैसा आपने अपनी रिपोर्ट में कहा है। आठवीं योजना के पहले दो सालों में इतनी नयी रेल लाइने बनाई है, 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 मुबारकबाद देता हूं। फिर भी यह कहना चाहता हूं कि रीजनल इम्बैलेंसेज इन द ग्रोथ ऑफ रेलवे लाइन और रेलवे की एक्सपेंशन में नहीं होना चाहिए। आपने अपने बजट में पहली बार इसका ख्याल रखा है कि सब इलाकों में आपने ट्रेनें दी है। मैं आपको मुबारकबाद देना चाहता हूं।

एक बात मैं और आपकी खिदमत में अर्ज करना चाहता हूं कि हमारे बहुत से प्रोजेक्ट पहले बड़े होते हैं लेकिन ये दस-दस साल लटकते रहते हैं और नये प्रोजेक्ट शुरू कर दिये जाते हैं।

इससे कोई लाभ नहीं होता। जो पुराने प्रोजेक्ट हैं उनकी कॉस्ट इतनी बढ़ जाती है और नए प्रोजैक्ट थोड़े से शुरू करके फिर और नए प्रोजेक्ट शुरू किए जाते हैं। यह एक ऐसा विशियस सर्कल है जिसकी वजह से न तो लोगों को आराम होता है और न रेलवे का जो प्लान है वह सिरे चढ़ता है। मेरा आपको सुझाव है कि जो पहले प्लान आपने बना रखे हैं रेलवे के बराय मेहरबानी उनको पहले पूरा कीजिए और उसके बाद नए एक्सपेंशन प्लान का या स्कीम का एलान करना चाहिए। केवल पापुलर 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 हूं, आपने इस दफा जम्मू-उधमपुर प्लान के लिए कुछ पैसा रखा है। इस स्कीम का, इस योजना का जिक्र मैं आज इस हाउस में करना चाहता हूं। 1972 में जम्मू तक रेलवे लाइन बनाई गई थी। मुल्क के हालात को देखते हुए, उसके बाद 1982-83 में उधमपुर तक इस लाईन को बढ़ाने के लिए उस वक्त की प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने 1983 में इस प्रोजैक्ट का संगे बुनियाद उधमपुर में रखा था। 1983 में यह प्लान जो पहले 50 करोड़ का था यह 68 करोड़ का कर दिया गया और 54 किलोमीटर के इस प्रोजैक्ट के लिए टार्गेट डेट 1988 मुकर्रर की गई। दस साल में सिर्फ 34 फीसदी काम हुआ है। एस्टीमेट दो सौ करोड़ रुपये का हो गया है। रेलवे मिनिस्टर 1990 में वहां खुद गए थे और फिर उन्होंने रिवाइज्ड टार्गेट अप्रैल 1993 मुकर्रर किया था। 1992-93 में बजट एलोकेशन 5 करोड़ रुपये किया गया, 1993 में दस करोड़ रुपये किया गया। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि इस बजट एलोकेशन से जहां 200 करोड़ रुपये लगने हों, इस टार्गेट को आप 1993 तक कैसे पूरा कर सकते हैं ? मैं यह आपको कहना चाहता हूं अगर आप इसी रफ्तार से इस प्रोजेक्ट को पूरा करते रहे तो यह दस साल में भी पूरा नहीं हो सकता और इसकी कॉस्ट 400 करोड़ रुपये हो जाएगी। मैं यह जानना चाहता हूं कि हमारी प्रायरिटी क्या है ? आज काश्मीर के मामले में हम इस प्रोजैक्ट को तेजी से शुरू करना चाहते हैं, लेकिन इस बजट में इसके लिए प्रोविज़न कितना रखा गया है, इस बात के लिए मैं आपकी तवज्जह दिलाना चाहता हूं कि यह बड़े नेशनल इंपार्टेंस का प्रोजैक्ट है। बराय करम इस पर पूरी तवज्जह देकर जल्दी से इस प्रोजैक्ट को पूरा करना चाहिए।

आपने सेफटी मेजर्ज के लिए बहुत कदम उठाए हैं, इसके लिए आप मुबारकबाद के मुश्तहक है। आपने हिन्दुस्तान के वे लोग जो गमे रोज़गार के चक्कर में रहते हैं, उनके लिए भी बेहतर दिनों की कामना की है, प्रोग्राम बनाया है, वीक एंड हॉलीडे ट्रेंस पर आपने एतमाद किया है, उनकी स्कीम रखी है। यह बहुत अच्छी स्कीम है। मैं इसके लिए भी आपको मुबारकबाद देना चाहता हूं। आप रेल की बस सर्विस शुरू करने पर जोर दिए हैं, यह बहुत जरूरी है। छोटी जगहों पे जिनके फासले कम हों, जिन पर ट्रैफिक इतना ज्यादा न हो, वहां पर रेल बसें बहुत कामयाब हो सकती है। आप बराय करम इनको ज्यादा से ज्यादा जगहों पर चलाइये और जल्दी से जल्दी चलाइये।

एक बात मैं आपसे और कहना चाहता हूं कि एक्सीडेंट क्लेम जो हैं उनको निबटारे 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 हूं।

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

उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अग्रवाल) : बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री मोहम्मद सलीम : 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 यहां 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 यहां नया आर्थिक दौर चला है, स्ट्रक्चरल एडजस्टमेंट का दौर चला है, उसमें यह जो इतने महत्व का बजट है, उसमें रेलवे मिनिस्टर साहब इस बजट के द्वारा देश की जनता को बहुत ज्यादा सुख दें या उसका दुख कम करें, वे ऐसी स्थिति में नहीं हैं और इस तरफ मंत्री महोदय ने इशारा भी किया है विश्व के दूसरे देशों का उदाहरण देते हुए कि इसे एक सामाजिक दृष्टिकोण से देना चाहिए न कि एक कारोबार की हैसियत 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, वह ऐसी उम्मीद करते हैं। साथ-ही-साथ वे रेलवे की प्रोफिटेबिलिटी बढ़ाना चाहते हैं और एफीसिएंसी बढ़ाना चाहते हैं। मैं उसकी तो दाद दूंगा, लेकिन इस बजट में रेलवे की एफीसिएंसी 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 प्राफिट करना पड़ेगा और इंटरनेशनल रिसोर्सेस को मोबलाइज करना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय, तीन-पौने 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 आयी थी और उसके पहले नेशनल फ्रंट और दूसरी सरकार थी। उस समय बहुत हंगामा हुआ, इसलिए सब कुछ बिगड़ गया। ऐसा हवाला उन्होंने दिया था, लेकिन उस समय पैसेंजर ट्रैफिक उनके आंकड़ों के मुताबिक 5 परसेंट से ज्यादा बढ़ा था तमाम डिस्टर्बेन्सेस के बावजूद। उपसभाध्यक्ष जी, 1991-92 में जुलाई महीने के बजट स्पीच में कहा गया कि हम फ्रेट और पैसेंजर ट्रैफिक बढ़ाने की कोशिश कर रहे हैं। लेकिन आज जब वह 1994-95 का बजट पेश कर रहे हैं तो वर्ष 1991-92 से 1993-94 तक के जो आंकड़े मिले हैं, उसके अनुसार पैसेंजर ट्रैफिक दो 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 कहां से देंगे ? इन पिछले तीन सालों में आपकी कामयाबी की बात यह है कि पैसेंजर ट्रैफिक दो 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 ढोकर, आप उनके किराए में इजाफा कर के अपनी आमदनी 50 प्रतिशत ज्यादा करना चाहते हैं तो पैसेंजर घटेंगे। आप लाइन बढ़ाएं, दो चार नई ट्रेन बढ़ाएं, लेकिन जो परसपेशन है, जो नजरिया है इससे ऐसा होगा कि प्लेटफार्म के इर्द-गिर्द हजारों लोग रहेंगे, जिन्हें एक प्रांत से दूसरे प्रांत जाने की जरूरत तो रहेगी, आपकी रेलगाड़ियां भी रहेंगी, 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 बड़ा इनोवेशन करेंगे, नई टैक्नीक मार्केट से लेंगे रेल गाड़ियों के लिए। वह किनके लिए आप लेंगे ? हमारे जो गांव के लोग हैं, जिनको जरूरत है एक जगह से दूसरी जगह जाने के लिए, जो इतना बड़ा देश है, जो इतना बड़ा विशाल देश है उसमें इस वर्ग के लिए नहीं है। हां, एयर कंडीशन, फर्स्ट क्लास ए./सी और ऐसे कुछ एलिट की पसंद की चीजें हैं, जो हमारी अर्थव्यवस्था में आ रही हैं, 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 ननजुनडप्पा 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 नई "ट्रांसपेरेंसी" आपके भाषण से मैं ले रहा हूं। 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 कहां से कहां ले जाना चाह रहे हैं ? मंजिल कहां है ? किस दिशा की ओर ले जा रहे हैं ? या अचानक जैसे जब निर्देश आए वैसे ही आप बन गए ? मैं यह इसलिए कह रहा हूं . . . . **(व्यवधान)**। . . .

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

श्री मोहम्मद सलीम : तरक्की की तरफ? दो परसेंट घटाया है, और कितना घटाएंगे? इसलिए मैं आपसे पूछ रहा हूं। अगर तरक्की की तरफ है तो ठीक है। तरक्की की तरफ आप ले जा सकते हैं। आपके अंदर यह काबलियत 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 होंगे तो 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। हां, आगे बढ़ने की ओर आप जा रहे हैं, लेकिन बैक गियर लगा 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 आंकड़ों में नहीं आ रहा हूं, लेकिन साइज छोटा हो गया। आपके इंटरनल रिसोर्स मोबलाइजेशन घट गया। आप अपने बजट में कह रहे हो कि जितना आपको उम्मीद थी पिछले साल अपने बजट से, वह टारगेट आप पूरा नहीं कर पाए। आपका इंटरनल रिसोर्स मोबालाइजेशन घट गया। इसके लिए आपने 300 करोड़ एनुअल प्लान का घटा दिया। इससे पहले जो आठवीं पंचवर्षीय योजना का था, उसको आपने आधा कर दिया, करीब 45,000 करोड़ से 27,000 करोड़ पर आप उसे ले आए। सरकार यह कह रही है, गार्ड साहब कह रहे हैं सेफ जर्नी के लिए और इसलिए एट्थ फाइव ईयर प्लान में जो रेल मंत्रालय, रेल बोर्ड और तमाम जो रेलवे के एक्सपर्ट हैं वह योजना भवन में गए और वहां जाकर के यह घट गया। फिर इस साल आप इंटरनल रिसोर्स मोबेलाइज नहीं कर पाए और इसीलिए 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 इनोवेटिव 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 पहुंच चाहिए रेल की, वह पहुंच हम नहीं दे पा रहे हैं। मैं इस बारे में ज्यादा नहीं कहूंगा। यहां रेल मंत्रालय के काम में है गेज कनवर्सन 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 एट्थ फाइव ईयर प्लान की हम शुरू से चर्चा कर रहे थे, उस समय यह यूनीगेज वाला मामला नहीं था। अचानक वर्ल्ड बैंक में डिप्यूटिड हमारे पुराने अफसर ने मंत्री जी को लिखा कि यह है मैजिक वर्ल्ड यूनिगेज फार इंडिया और मंत्री महोदय ने हम तो कहते थे कि स्टीम रोलर चलाएंगे, आजकल रेल का डिब्बा चलने से भी स्टीम रोलर अफेक्ट होता है।

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

यह तो यहीं के हमारे टैक्नोक्रेट्स की ओपीनियन है। कोई बाहर से निकालेंगे?

श्री मोहम्मद सलीम : उपसभाध्यक्ष जी, हमें खुशी होती अगर मैं मंत्री महोदय की बात मान लेता, लेकिन मैं कोई आसमान से बात लेकर नहीं आ रहा हूं, स्टैंडिंग कमेटी की जो रिपोर्ट है-स्टैंडिंग कमेटी आन रेलवेज़ 1993-94, मिनिस्ट्री आफ रेलवे, थर्ड रिपोर्ट, पेज 22, रिकमेंडेशन पैरा नं. 55 इसमें यह बात कही है। मैं समय लेना नहीं चाहता, मैं पूरा क्वोट करके पढ़ सकता हूं। और स्टैंडिंग कमेटी कई बार बैठी, वह रेल मंत्रालय के लोगों से पूछताछ किए, रेलवे बोर्ड के लोगों से और नान आफिशियल जो पहले चेयरमैन रह चुके हैं, ऐसे लोगों से पूछा और उसके बाद जो सब तमाम बातें 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, रुख था, उसको हमने बदल दिया। किसलिए बदला? मैं पूरा अगर न भी पढ़ूं :—

شری محمد سلیم "پشچمی بنگال": اپ سبھا ادھیکش مہودے۔ سب سے پہلے تو میں آپ کو مبارکباد دیتا ہوں کہ آپ سدن میں وائس چیرمین کی کرسی پر براجمان ہیں اور آپ نے مجھے اپنی بات رکھنے کا نردیش دیا ہے۔

اپ سبھا ادھیکش "شری ستیش اگروال": بہت بہت دھنیواد۔

شری محمد سلیم: اپ سبھا ادھیکش جی۔ ریلوے منتری مہودے نے بجٹ پیش کیا اور اس بجٹ کے پرستاؤ بھی لاگو ہو گئے ہیں۔ ان پرستاؤں کے لاگو ہونے کے بعد یہ پہلا موقع ہے کہ

ہم یہاں چرچہ میں بھاگ لے رہے ہیں۔ مہودے
میں نے کئی بار اس ریلوے بجٹ کو دیکھنے
کی کوشش کی ہے اور مجھے منتری جی پر غصے کے
بجائے ترس آرہا ہے۔ مہودے کبھی سمے تھا کہ
ریل بجٹ۔ اور عام بجٹ ان دونوں کو ہی
دیش بہت مہتو کے ساتھ دیکھتا تھا لیکن
اب جو ہمارے یہاں آرتھک دور چلا ہے
"اسٹرکچرل ایڈجسٹمنٹ" کا دور چلا ہے۔
اس میں جو اننے مہتو 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 استھتی میں نہیں ہیں
اور اس طرف منتری مہودے نے اشارہ بھی
کیا ہے۔ وشو کے دوسرے دیشوں کا ادارن

دیتے ہوئے کہ اسے ایک سماجک درشٹی
سے دیکھنا چاہیے نہ کہ ایک کاروبار کی حیثیت
سے لیکن ان کے بازو میں من موہن سنگھ جی
بھی بیٹھے ہوئے ہیں اور انھوں نے یہ کہا کہ
اسے کاروبار کی درشٹی سے دیکھنا چاہیے۔
بجٹری ایلوکیشن ورشوں تک گھٹتا رہا ہے
اور گھٹتا ہی رہے گا۔ وہ ایسی امید کرتے ہیں۔
ساتھ ہی ساتھ وہ ریلوے کی پروفٹ ایبلیٹی
بڑھانا چاہتے ہیں اور ایفیشنسی بڑھانا چاہتے
ہیں۔ میں اس کی تو داد دوں گا۔ لیکن اس
بجٹ میں ریلوے کی ایفیشنسی بڑھانے کی

ضرورت ہے دوسری سروسز بڑھانے کی ضرورت
ہے۔ اور آمدنی بڑھانے کی ضرورت ہے
اس طرف زیادہ دھیان نہیں دیا گیا ہے۔
لیکن یہ کہا گیا ہے کہ پروفیٹ کرنا پڑے گا
اور انٹرنیشنل ریسورسز کو موبلائز کرنا پڑیگا۔
اپ سبھا ادھیکش مہودے۔ منتری مہودے
تین پونے تین سال سے ریل منتری ہیں اور
یہ تیسرا بجٹ ہے اور جولائی مہینہ میں منتری
مہودے نے نئے سرے سے جو پہلا بجٹ
پیش کیا تھا اس میں انھوں نے پچھلے سال
کے آنکڑے دیتے ہوئے کہا تھا کہ ہماری
نئی سرکار آئی تھی اور اس کے پہلے نیشنل فرنٹ
اور دوسری سرکار تھی۔ اس وقت بہت ہنگامہ
ہوا۔ اس لیے سب کچھ بگڑ گیا۔ ایسا حوالہ انھوں
نے دیا تھا۔ لیکن اس سمے پسنجر ٹریفک ان
کے آنکڑوں کے مطابق ۵ پرسنٹ سے زیادہ
بڑھا تھا۔ تمام ڈسٹربنسز کے باوجود۔ اپ سبھا
ادھیکش جی ۱۹۹۱ - ۱۹۹۲ میں جولائی مہینہ
کے بجٹ اسپیچ میں کہا گیا کہ ہم "فریٹ"
اور پسنجر ٹریفک بڑھانے کی کوشش
کر رہے ہیں۔ لیکن آج جب ۹۵-۱۹۹۴
کا بجٹ پیش کر رہے ہیں تو ورش ۹۲-۱۹۹۱
سے ۹۴-۱۹۹۳ تک کے جو آنکڑے ملے ہیں
ان کے انوسار پسنجر ٹریفک ۲ پرتیشت
گھٹ گیا ہے۔ تین سالوں میں ہم کامیابی
سے بڑھ رہے ہیں۔ جبکہ دیش کی آبادی بڑھی

ہے اور جب ہمیں ٹکٹ نہیں ملتا ہے۔ رزرویشن 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 پسینجر ٹریفک ۲ پرتیشت گھٹ گیا ہے آپ بجٹ کے دوارا تین سال کی جو آپکی آمدنی ہے "فریٹ اینڈ فیئر" سے یا محصول اور کرائے سے اسے آپ ۵۰ پرتیشت بڑھانا چاہتے ہیں۔ آپ پسینجر نہ بڑھاکر مال زیادہ نہ ڈھوکر۔ آپ انکے کرائے میں اضافہ کرکے اپنی آمدنی ۵۰ پرتیشت زیادہ کرنا چاہتے ہیں۔ تو پسینجر گھٹیں گے۔ آپ

لائن بڑھائیں۔ دو چار نئی ٹرین بڑھائیں لیکن جو "پرسپیکشن" ہیں۔ جو نظریہ ہے۔ اس سے ایسا ہوگا کہ پلیٹ فارم کے اردگرد 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 لائق نہیں رہیں گے۔ جو گاڑی آپ کی رہے گی اس گاڑی میں چڑھنے کے لائق بھارت واسی نہیں رہیں گے۔ آپ نے اس بجٹ میں جو کہا ہے کہ بڑا انویسٹمنٹ کریں گے۔ نئی ٹیکنیک مارکیٹ سے لیں گے ریل گاڑیوں کے لیے وہ کن کیلئے آپ لیں گے۔ ہمارے جو گاڑیاں کے

لوگ ہیں جن کو ضرورت ہے ایک جگہ سے دوسری جگہ لانے کے لیے جو اتنا بڑا دیش ہے۔ جو اتنا بڑا وشال دیش ہے اس میں اس ورگ کے لیے نہیں ہیں۔ ہاں ایرکنڈیشنڈ فرسٹ کلاس اے۔ سی اور ایسے کچھ "ایلیٹ" کی پسند کی چیزیں ہیں جو ہماری ارتھ ویوستھا میں آرہی ہیں اور پورے ملک میں آرہی ہیں۔ کنزیومر کی آرہی ہیں۔ جو ٹیلی ویژن پر ہم دیکھتے ہیں بیٹھے ہوئے وہ آپ ریل میں کرنے کی کوشش کر رہے ہیں۔ اس سے کچھ روپیہ کچھ پیسے اور زیادہ ملنے کی کوشش ہوگی۔ آپ نے پچھلے بجٹ میں سنسد کو یہ کہا تھا کہ "نن جھنڈیا کمیٹی" 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 فیئر" بڑھا۔ اس سال کے بھاشن میں آپ نے کہا تھا کہ یہ رپورٹ ہمیں ملی 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 سپشٹ کریں۔

یہ ایک ورلڈ ٹرانسپورٹ میں آپ کے بھاشن سے میں لے رہا ہوں۔ آپ چاہتے ہیں کہ ریل کو زیادہ ٹرانسپیرنٹ ہونا چاہیے۔ اس کے بعد آپ نے کچھ بتایا ہے وہ تھوڑا

ہمیں بھی معلوم ہونا چاہیے۔ آخر اس سفر میں آپ ہمیں کہاں سے کہاں لے جانا چاہ رہے ہیں۔ منزل کہاں ہے۔ کس دشا کی طرف لے جانا چاہ رہے ہیں۔ یا اچانک جیسے جب نردیشن آئے ویسے ہی آپ بن گئے ہیں یہ اس لیے کہہ رہا ہوں۔ ؛بداخلت۔

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

جا سکتے ہیں۔ آپ کے اندر یہ قابلیت بھی ہے۔ لیکن آپ اگر گارڈ میں من موہن سنگھ جی کو رکھیں گے تو نظارہ غلط ہو جائے گا۔

شری سی۔ کے۔ جعفر شریف: من موہن سنگھ جی گارڈ ہوں گے تو سیف جرنی ہوگی۔

شری محمد سلیم: سیف ہوگی ضرور۔ کیونکہ جرنی زیادہ ہوگی نہیں۔ گلاریہ جی یہ کہہ رہے تھے کہ وہ اسپیڈ ہی نہیں رہی ہے۔ ہم اسپیڈ کی بات ضرور کرتے ہیں۔ لیکن سٹیلیٹی میں اسپیڈ ہی نہیں رہی ہے۔ ہلا آگے بڑھنے کی طرف آپ جا رہے ہیں۔ لیکن بیک گیئر لگا ہوا ہے۔ اور اس لیے جو اسپیڈ ہماری بڑھنی چاہیے وہ ہم بڑھا نہیں پا رہے ہیں۔

اپ اوصیکش جی۔ اس کا نتیجہ کیا ہے کہ ہماری سرکار یہ کہہ رہی ہے کہ بجٹری ایلوکیشن نہیں ہوگا۔ منتری جی نے یہ کہہ دیا۔ میں آنکڑوں میں نہیں جا رہا ہوں لیکن سائز چھوٹا ہوگا۔ آپ کے انٹرنل ریسورس موبلائزیشن گھٹ گیا۔ آپ اپنے بجٹ میں کہہ رہے ہیں کہ جتنا آپ کو امید تھی پچھلے اپنے بجٹ سے وہ ٹارگیٹ آپ پورا نہیں کر پائے۔ آپ کا انٹرنل ریسورس موبلائزیشن گھٹ گیا۔ اس لیے آپ نے ۳۰۰ کروڑ انول پروگرام کا گھٹا دیا۔ اس سے پہلے جو آٹھویں پنج ورشیے یوجنا کا تھا اس کو آپ نے آدھا کر دیا۔ قریب

۴۵ ہزار کروڑ سے ۲۷ ہزار کروڑ آپ اسے لے آئے۔ سرکار یہ کہہ رہی ہے گارڈ صاحب کہہ رہے ہیں سیف جرنی کے لیے اور اس لیے ایٹھتھ فائیو ایئر پلان میں جو ریل منسٹری، ریل بورڈ اور تمام جو ریلوے کے ایکسپرٹ ہیں وہ یوجنا بنوا میں گئے اور وہاں جا کر کے یہ گھٹ گیا۔ پھر اس سال آپ انٹرنل ریسورس موبلائز نہیں کر پائے اور اسی لیے آپ کے بجٹ نے اس سائز کو گھٹا دیا۔ اینول پلان آپ کا گھٹ گیا۔ یہ کٹ ڈاؤن اینول پروگرام آپ کا تین سو کروڑ کا ہے۔ دوسری بات یہ جو "اینو ویشو مارکیٹنگ" کر رہے ہیں۔ وہ ایک سیکشن کے لیے ایک

اسمال سیکشن کے لیے ہے۔ پوری جنتا
جس کو آج بھی ضرورت ہے۔ ایک جگہ
سے دوسری جگہ جانے کے لیے ان کو جو
پہنچ چاہیے ریل کی وہ پہنچ ہم نہیں دے
پا رہے ہیں۔ میں اس بارے میں زیادہ
نہیں کہوں گا۔ یہاں ریل منترالیہ کے کام میں
ہے۔ "گیج کنورشن" کا۔ یہ ہم نے ۱۹۹۲
میں پیش کیا ورش ۹۲-۱۹۹۳ میں بجٹ
میں آپ نے شروع کیا۔ آپ کو کامیابی بھی
ملی۔ آپ کو بہت بدھائی بھی ملی۔ ہم بھی
بدھائی دینے کے لیے ہیں لیکن سوال یہ ہے
کہ ایٹھتھ فائیو ایئر پلان کی ہم شروع سے
چرچہ کر رہے تھے۔ اس وقت یہ یونی گیج
والا معاملہ نہیں تھا۔ اچانک ورلڈ بینک میں
ڈیپوٹیڈ ہمارے پرانے افسر نے منتری جی
کو یہ لکھا کہ یہ ہے "میجک ورلڈ یونی گیج
فار انڈیا" اور منتری مہودے نے ہم تو کہتے
تھے کہ اسٹیم رولر چلائیں گے۔ آج کل ریل
کا ڈبہ چلنے سے بھی اسٹیم رولر افیکٹ ہوتا ہے۔

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

یہ تو نہیں کے ہماری "ٹیکنوکریٹس" کی
اوپینین ہے۔ کوئی باہر سے نکالیں گے۔
شری محمد سلیم: اپ سبھا ادھیکش جی۔ ہمیں
خوشی ہوتی اگر میں منتری مہودے کی بات مان
لیتا لیکن میں کوئی آسمان سے بات لے کر
نہیں آ رہا ہوں۔ اسٹینڈنگ کمیٹی کی جو رپورٹ
ہے۔ "اسٹینڈنگ کمیٹی آن ریلویز ۹۴-۱۹۹۳
منسٹری آف ریلوے تھرڈ رپورٹ پیج ۲۲
"رکمنڈیشن پیرا نمبر ۵۵ اس میں یہ بات کہی
ہے۔ میں وقت لینا نہیں چاہتا ہیں پورا کوٹ
کر کے پڑھ سکتا ہوں اور اسٹینڈنگ کمیٹی کئی
بار بیٹھی وہ ریل منترالیہ کے لوگوں سے پوچھتا چھ
کئے۔ ریلوے بورڈ کے لوگوں سے اور نان آفیشلی
جو پہلے چیئرمین رہ چکے ہیں ایسے لوگوں سے
پوچھا اور اس کے بعد جو سب تمام باتیں نکلی
ہیں اس کو ہمیں گمبھیرتا سے لینا چاہیے۔ سدن
کو بھی اور منتری مہودے کو بھی گمبھیرتا سے
لینا چاہیے کہ ہم نے آٹھویں یوجنا۔ پورا
اس کا جو رویہ تھا رخ 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 lass 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 ही हमारी समस्या का समाधान है, जो रेल की यंत्रणा है वह दूर हो जाएगी और अगर मंत्री महोदय यह मानते है तो आप करें, लेकिन सवाल यह है कि हमारे को आप बार-बार कह रहे है कि हमारे पास रिसोर्सिस लिमिटेड हो तो उसका ज्यूडिश्यिल एप्लीकेशन होना चाहिए और उसके लिए हम क्या कह रहे हैं ? हमने पिछले दो बजट में तो यह देखा कि हमारे बजट का जहां पहले 11 प्रतिशत, 12 प्रतिशत प्लान का हम खर्चा करते थे गेज कन्वर्शन में, उस जगह हम यहां पर भी ऊपर उठ गए है 50, 55, 56 या 57 प्रतिशत हम गेज कन्वर्शन के लिए कर रहे है और यह इस रिपोर्ट में है। इसके लिए बहाने वह बना रहे हैं, वह ठीक है, अब अगर ऐसा होता है क्योंकि स्ट्रक्चरल एडजस्टमेंट कर रहे हैं, इंडस्ट्रियलाइजेशन होगा पूरी सोसाइटी का, बहुत इन्वेस्टमेंट होंगे, बहुत कारखाने होंगे तो लोगों को काम मिलेगा, जैसा आपने कहा था। तो वह भी इस रिपोर्ट में यह कहा जा रहा है कि यह एडाप्शन गलत है। गलत इसलिए है कि जहां मीटर गेज से ब्राड गेज हम कर दिए हैं, यही एकमात्र शर्त नहीं है इंडस्ट्रियलाइजेशन का। हमारे यहां जो ट्रंक रूट्स है, जहां वह मिनरल थे, रिच मिनरल्स, जहां पर ट्रेडिशनल इंडस्ट्रियलाइजेशन्स हुए है ऐतिहासिक कारणों की वजह से, ज्योग्राफिकल कारणों की वजह से, वहां पर तो इंडस्ट्री कंसंट्रेटिड है, लेकिन ऐसी बहुत सी जगह का उदाहरण भी इस रिपोर्ट में दिया गया है जहां ब्राड गेज लाइन है लेकिन उसके बावजूद भी इंडस्ट्री नहीं पहुंची। असम में क्यों नहीं पहुंची ? आप असम तक तो ब्राड गेज ले गए, मंत्री महोदय, आप तो वहां से चुनकर आते हैं--मनमोहन सिंह जी, वहां पर अगर ब्राड गेज लाइन होने की वजह से इंडस्ट्री होती तो आज असम इंडस्ट्रियलाइज्ड स्टेट होता। तो सिर्फ यह कारण नहीं हो सकता, यह मददगार साबित हो सकता है।

दूसरी बात यह है कि आप जैसे एक मेजस्टी की तरह से यह कह रहे है कि सिर्फ ब्राड गेज हम करेंगे बाकी सब मामला हो जाएगा और ब्राड गेज केवल रेल की तरक्की के लिए नहीं, इंडस्ट्री के लिए नहीं, यहां होगा आपका अपना वजन। जब गेज कन्वर्शन की बात कहे और प्रधान मंत्री जी ने इस सदन को बताए और सालाना एक करोड़ को काम देने की बात आई तो बचपन में कहानी सुनी हुई थी न कि कौवे के बच्चे को वह सियार दिखाता है,एक ही बच्चे को सात बार दिखाता है, तो आप इंडस्ट्री के लिए भी गेज कन्वर्शन दिखाए।

5.00 P.M.

आपने रोजगार के लिए भी गेज कंवर्जन दिखाया था इस सदन में कि किस तरह से दस साल में दस करोड़ को काम देंगे। हम गेज कंवर्जन 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 फील्ड आफ एम्प्लेयमेंट 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 भाषण में ले आते हैं।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : वही बदकिस्मती है जो हो रहा है उसका प्रचार नहीं हो रहा है।

श्री मोहम्मद सलीम : बड़ी मायूसी हुई सुनकर 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 कंवर्जन, एक मेजर रोल, तो में मंत्री महोदय से यह पूछूंगा कि यह फील्ड आफ एम्प्लोयमेंट जेनिरेशन क्या है ताकि मुल्क के नौजवानों 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 हूं। 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 चार्ज 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 यहां लगाया जाए। इसलिए जहां-जहां कम्प्यूटर लगा है वहां ऐसा होगा। इस बार बजट में आपने भाषण नहीं दिया। इस साल आपने यह कहा कि जो फीस कम्प्यूटर के द्वारा बढ़ा दी गई है, अगर मेन्युअली होगा तो भी फीस सब के लिए लागू हो जाएगी। तो जहां कम्प्यूटर नहीं लगे उनको तो इसके लिए मजबूर कर रहे हैं। स्टैंडिंग कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है तथा जो गेज कंवर्जन की स्कीम ली, उससे हमारे जैसे 40 साल से नीचे वाले लोग बहुत घबरा रहे हैं। आपका जो नजरिया है कि उनके भविष्य को अंधेरे में ढकेल दो, वह गेज कंवर्जन में भी हो रहा है। आपने यह कहा कि हम कम खर्च में गेज कंवर्जन करेंगे, जितना रुपया खर्च होता है कम होगा, इसके लिए हम क्या कर रहे हैं, मीटर गेज को हम ब्रोड गेज बना देंगे। इसके लिए कैसे कम खर्च करेंगे। कमी इस तरह से होगी कि स्टेशन बिल्डिंग बनाना, सिग्नलिंग और दूसरे

सेफ्टी रिक्वायरमेंट में प्लेट फार्म को ऊंचा करना तथा इलैक्ट्रीफिकेशन हो, खंभा लगाना हो, यह सब हम नहीं करेंगे। हम सिर्फ लाइन को मीटर तक बढ़ा करके ब्राड गेज के साईज में कर देंगे। इससे खर्च कम हो जाएगा। लेकिन जहां आपने हजार किलोमीटर ब्रोड गेज कर दिया, लेकिन आपने काम अधूरा छोड़ दिया। जो मजबूती 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 भविष्य के लिए काम अधूरा न छोड़ें। जो शौर्ट टर्म लोन था, वित्त मंत्री जी ने उसको लांग टर्म कर दिया। तो दस साल बाद या बीस साल बाद जो आज के नौजवान हैं, वह जब जिम्मेदारी लेंगे तो उसकी अदायगी करेंगे, हम अभी अदायगी 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 डाल 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 हैसियत से नहीं, मैं तीन पीढ़ी की बात कर रहा हूं। तो उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं दूसरी तरफ न जाकर अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं। अभी आज के अखबार में आप देखेंगे कि जो अन-अटेंडेड लेबल क्रोसिंग हैं, उसके कारण . . . . (व्यवधान) . . . .

اگر وشو بنک یہ کہتا ہے کہ "یونیسگیج سسٹم" سے ہی ہماری سمسیا کا سمادھان ہے جو ریل کی ینسترنا ہے وہ دور ہو جائے گی اور اگر منتری مہودے یہ مانتے ہیں تو آپ کریں لیکن سوال یہ ہے کہ ہمارے کو آپ بار بار کہہ رہے ہیں کہ ہمارے پاس ریسورسز لمیٹڈ ہیں۔ تو اس کا جوڈیشنل ایلیکیشن ہونا چاہیے اور اس کے لیے ہم کیا کہہ رہے ہیں۔ ہم نے پچھلے دو بجٹ ہیں تو یہ دیکھا کہ ہمارے بجٹ کا جہاں پہلے ۱۱ پرتیشت۔ ۱۲ پرتیشت پلان کا ہم خرچ کرتے تھے گیج کنورشن میں۔ اس جگہ، ہم یہاں پر بھی اوپر اٹھ گئے ہیں۔ ۵۰۔ ۵۵۔ ۵۶ یا ۵۷ پرتیشت ہم گیج کنورشن کے لیے کر رہے ہیں اور یہ اس رپورٹ میں ہے۔ اس کے لیے بہانے وہ بنا رہے ہیں۔ وہ ٹھیک ہے۔ اب اگر ایسا ہوتا ہے کیونکہ "اسٹرکچرل ایڈجسٹمنٹ" کر رہے ہیں۔ انڈسٹریلائزیشن ہوگا پوری سوسائٹی کا۔ بہت انوسٹمنٹ ہوں گے۔ بہت کارخانے ہوں گے تو لوگوں کو کام ملے گا۔ جیسا آپ نے کہا تھا۔ تو وہ بھی اس رپورٹ میں یہ کہا جا رہا ہے کہ یہ اڈاپشن غلط ہے۔ غلط اس لیے ہے کہ جہاں میٹر گیج سے براڈ گیج ہم کر دیے ہیں۔ یہی ایک ماتر شرط نہیں ہے انڈسٹریلائزیشن کا۔ ہمارے یہاں جو ٹرنک روٹس ہیں جہاں وہ منولس تھے۔ ریتیح منولس۔ جہاں پر ٹریڈیشنل انڈسٹریلائزیشنس ہوئے ہیں اتہاسک کارنوں کی وجہ سے جیوگرافیکل کارنوں کی وجہ سے وہاں پر تو انڈسٹر کنسنٹریٹڈ ہیں۔ لیکن ایسی بہت سی جگہ کا اداھرن بھی اس رپورٹ میں دیا گیا ہے جہاں براڈ گیج لائن ہیں لیکن اس کے باوجود بھی انڈسٹری نہیں پہنچی۔ آسام میں کیوں نہیں پہنچی۔ آپ آسام تک تو براڈ گیج لے گئے منتری مہودے۔ آپ تو وہاں سے چن کر آتے ہیں منموہن سنگھ جی وہاں پر اگر براڈ گیج لائن ہونے کی وجہ سے انڈسٹری ہوتی تو آج آسام انڈسٹریلائزڈ اسٹیٹ ہوتا۔ تو صرف یہ کارن نہیں ہو سکتا

یہ مددگار ثابت ہو سکتا ہے۔

دوسری بات یہ کہ آپ جیسے ایک مجیسٹی کی طرح سے یہ کہہ رہے ہیں کہ صرف براڈ گیج ہم کریں گے باقی سب معاملہ ہو جائے گا لیکن براڈ گیج کیول ریل کی ترقی کے لیے نہیں۔ انڈسٹری کے لیے نہیں۔ یہاں ہوگا آپ کا اپنا وزن۔ جب گیج کنورشن کی بات کہے اور پردھان منتری جی نے اس سدن کو بتلائے اور سالانہ ایک کروڑ کو کام دینے کی بات آئی تو بچپن میں کبھی سنی ہوئی تھی کہ کوے کے بچے کو وہ سیار دکھاتا ہے۔ ایک ہی بچے کو سات بار دکھاتا ہے تو آپ انڈسٹری کیلئے بھی گیج کنورشن دکھائے آپ نے جو روزگار کے لیے بھی جو گیج کنورشن دکھایا تھا اس سدن میں کہ کس طرح سے دس سال میں دس کروڑ کو کام دیں گے۔ ہم گیج کنورجن کر سکیں گے۔ اتنے ہزار روپے کروڑ خرچ کریں گے اور اس میں روزگار ملے گا تو منتری مہودے آپ کو اس بجٹ اسپیچ میں یہ بات کہنی چاہیے تھی کہ پچھلے دو سال میں ہم نے اتنے ہزار کروڑ روپے خرچ کیے اور اس کا امپیکٹ فیلڈ آف امپلائمنٹ جنریشن یہ رہا۔ چونکہ آپ نہیں چوکتے کیونکہ جو کام نہیں ہوتا اس کا بھی پرچار ٹیلی ویژن دوارا کیا جاتا ہے تو دیش کی جنتا یہ سنکر کے خوش ہو جاتی ہے کہ جو ہوا اس کو تو آپ بھاشن میں لے آتے ہیں۔

شری سی۔ کے۔ جعفر شریف: وہی بدقسمتی ہے جو ہو رہا ہے اس کا پرچار نہیں ہو رہا ہے۔

شری محمد سلیم: بڑی مایوسی ہوئی سن کر کے۔ جو نہیں ہو رہا ہے اس کا پرچار ہو رہا ہے۔ اس کے لیے بہت افسوس ہے چونکہ پردھان منتری جی نے بھی اس سدن میں یہ کہا تھا کہ امپلائمنٹ جنریشن کے بارے میں ایک گیج کنورجن۔ ایک میجر رول۔ تو میں منتری مہودے سے یہ پوچھوں گا کہ یہ "فیلڈ آف امپلائمنٹ جنریشن" کیا ہے تاکہ ملک کے نوجوانوں کو معلوم ہو۔ اس کے علاوہ کچھ ایمانداری سے بھی کام ہونا چاہیے میں ڈیکٹیٹنگ منتری جی کے لیے نہیں۔ منترالیہ کے بارے میں کہہ رہا ہوں۔ پچھلے بجٹ میں یہ کہا گیا کہ کمپیوٹر چالو ہو گیا ہے تو کمپیوٹر فیس لیں گے۔ ہر ٹکٹ جو کمپیوٹر کے دوارا نکلے گی اس میں بھی کمپیوٹر فیس لاگو ہو جائے گی ریزرویشن چارج بڑھ گیا اور اس بار آپ نے آخر یہ کہا۔ اس کے لیے ایک پیرا آپ کی اسپیچ 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 جہاں جہاں کمپیوٹر لگا ہے وہاں ایسا ہوگا۔ اس بار بجٹ میں آپ نے بھاشن نہیں دیا۔ اس سال آپ نے یہ کہا کہ جو فیس

کمپیوٹر کے دوارا بڑھا دی گئی ہے۔ اگر مینوولی ہوگا تو بھی فیس سب کے اگر ہو جائے گی۔ تو جہاں کمپیوٹر نہیں لگے ان کو تو اس کے لیے مجبور کر رہے ہیں۔ اسٹینڈنگ کمیٹی نے جو رپورٹ دی ہے تھا جو "گیج کنورجن" کی اسکیم لی۔

اس سے ہمارے جیسے ۴۰ سال سے پیچھے والے لوگ بہت گھبرا رہے ہیں۔ آپ کا جو نظریہ ہے کہ انکے جو شئے کو اندھیرے میں دھکیل دو۔ وہ گیج کنورجن میں بھی ہو رہا ہے۔ آپ نے یہ کہا کہ ہم کم خرچ میں گیج کنورجن کریں گے۔ جتنا روپیہ خرچ ہوتا ہے کم ہوگا۔ اس کے لیے ہم کیا کر رہے ہیں۔ میٹر گیج کو ہم براڈ گیج بنا دینگے۔ اس کے لیے کیسے کم خرچ کریں گے۔ کمی اس طرح سے ہوگی کہ اسٹیشن بلڈنگ بنانا، سلنگ اور دوسرے سیفٹی ریکوائرمنٹ میں پلیٹ فارم کو اونچا کرنا تھا الیکٹری فیکیشن ہو۔ کھمبا لگانا ہو۔ یہ سب ہم نہیں کریں گے۔ ہم صرف لائن کو میٹر گیج 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 پردان کرتی تھی جو برج کو مضبوط کرنا تھا جو برج کو اونچا اور چوڑا کرنا تھا وہ سب آنے والی نسل کرے گی۔ منتری مہودے۔ سرکار آپ کی ہے۔ آپ دو سال رہیں۔ تین سال رہیں یا پانچ سال پورا کریں لیکن جو شیے کے لیے کام ادھورا نہ چھوڑیں۔ جو شارٹ ٹرم لون تھا۔ وِت منتری جی نے اس کو لانگ ٹرم کر دیا۔ تو دس سال بعد یا بیس سال بعد جو آج کے نوجوان ہیں۔ وہ جب ذمہ داری 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 پوروجوں کی بنائی ہوئی سمپتی کو ہم بیچ رہے ہیں اور دوسری طرف ہم آنے والی پیڑھی پر ذمہ داری ڈال رہے ہیں کہ تم آنے کے بعد یہ کر لینا ہم تمہارے لیے یہ چھوڑ دے رہے ہیں۔ پچھلے پر جتنی بھی کوس رہے ہیں اور آنے والے پر جتنی بھی کوسیں گے۔ آپ اگر اپنے کام کو ادھورا رکھ کر کے صرف ابھی کی پیڑھی کے لیے کام کریں گے تو میں صرف نوجوانوں کی حیثیت سے نہیں میں تین پیڑھی کی بات کر رہا ہوں۔ تو آپ ادھیکش مہودے۔ میں دوسری طرف نہ بہہ کر اپنی بات سماپت کرنا چاہتا ہوں۔ ابھی آج کے اخبار میں آپ دیکھیں گے کہ جو "ان اٹینڈڈ لیول کراسنگ" ہیں اس کے کارن ... "مداخلت" ...

THE VICE-CHAIMAN (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 सलीम : तो मैं कह रहा हूं कि हमारे देश में दिक्कत 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 प्रबन्ध करेंगे ताकि इन ऐक्सीडेंट्स की संख्या कम हो, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। इस तरह से हम इन ऐक्सीडेंट्स को एवाईड 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 जल्दी से जल्दी होना चाहिए था लेकिन देर आयद दुरुस्त आयद। लेकिन इसमें लोगों की शिकायत है कि जो डिस्प्लेस्ड परसन हैं कश्मीर वैली से, उनको आपने कांट्रेक्ट देने की घोषणा की थी लेकिन वहां का जो डिवीजन है या जो नार्दन-रेलवे का मामला है, वे इस तरह से पेचीदगियां 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 जगदीश प्रसाद माथुर : टैररिस्ट ले लेंगे ठेका।

श्री मोहम्मद सलीम : टैररिस्ट नहीं, मैं रिफ्यूजी लोगों की बात कर रहा हूं।

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

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

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

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

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : यही होता रहा है। आपका जितना रेवेन्यू है, उसमें से 99 परसेंट टैररिस्ट के हाथ में जाता है चाहे वह डेवलपमेंट का काम हो, चाहे कोई और काम हो। मैंने इण्टरवीन किया, माफी चाहूंगा, मैं आपसे अपील कर रहा हूं कि आप देखें कि यह पैसा टैररिस्ट को न जाए।

श्री मोहम्मद सलीम : तो अब कश्मीर में यह मिलिटेंट वाला 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 हंगामा करें तब जाकर वह लाइन वहां देंगे ? अब तो नयी टैक्नोलोजी भी आ गई जिससे आप रेलवे नैटवर्क को वहां बढ़ा सकते हैं लेकिन आप नहीं बढ़ा रहे हैं। कुमारघाट से अगरतला तक रेलवे लाइन आपको बनानी चाहिए। उसका सर्वे भी हो चुका है। उसको आप कब तक करना चाहते हैं, यह बताइए। यूनीगेज के बारे में आपत्ति यह है कि ऐतिहासिक कारणों से और इण्डस्ट्री के कारण कई जगहों पर प्राइवेट क्षेत्र में लाइन थी।

हमने पिछले 22 सालों से रेलों के दफ्तरों में जो योजनाएं बनाई, जो कमेटियां बनाई, प्लानिंग कमीशन के लोग यह कह रहे थे कि हम सेलेक्टिव करेंगे, भण्डारी जी भी कह रहे थे कि सेलेक्टिव करेंगे, लेकिन जो योजनाएं आपने बनाई हैं उनको दूसरों के साथ भी लिंक करें। मैं बंगाल से आता हूं। ऐतिहासिक रूप से वहां पर कुछ बड़ी लाइनें हैं लेकिन जो ब्रांच लाइनें हैं वह मीटर गेज की हैं। तो आप जब ब्राड गेज को ले रहे हैं तो मीटर गेज को क्यों नहीं करते। आप का जो टोटल बजट है, खर्चा है वह पूरे देश से आपको आमदनी होती है लेकिन आप कुछ पसंदीदा 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 केजुऐल्टी हो रही है आपके इस यूनीगेज के नारे के कारण। इसके कारण जो पुरानी मांगें हैं, जो प्लानिंग कमीशन ने भी मान ली हैं, 2900 किलोमीटर से ज्यादा नई रेलवे लाइनें होनी चाहिए थीं लेकिन आप केवल 200 किलोमीटर की बात कर रहे हैं, तो आप का पैसा गेज कंवर्शन के लिए खर्च हो रहा है। हमने बालुघाट वाला हावड़ा वाला मामला जो प्लानिंग कमीशन ने ऐप्रूव कर दिया था उसके बारे में पूछा था तो वह प्लानिंग कमीशन का यह कहना था कि दीघा ऐसे टूरिस्ट स्पाट है, खूबसूरत जगह है बंगाल में एक ही सी बीच है, वहां जाएंगे

तो आपको वहां एक रेलवे स्टेशन मिलेगा देखने को सफेद रंग का, लेकिन वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है, कोई रेलवे प्लेटफार्म नहीं है। रेलवे स्टेशन बना दिए हैं लेकिन रेलवे लाइन नहीं है। उसका इनआगुरेशन दीघा 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 यहां 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 पाएगा, और सारा रुपया खर्च हो जाएगा। तो जिनका बड़े-बड़े मंत्रियों ने शिलान्यास किया, नींव के पत्थर लगे उनको भी पूरा नहीं करेंगे तो आपकी इसमें बदनामी होगी, उन स्वर्गीय नेताओं की भी बदनामी है जिन्होंने शिलान्यास किया, जिन्होंने पत्थर लगाए, जिन मंत्रियों का नाम वहां लिखा रहता है उनकी भी बदनामी है। इसलिए जो पत्थर लगाए गए हैं उनको पूरा करें, जल्दी से जल्दी उनको निपटा लें ताकि वहां पर पत्थर के बजाय रेल लाइन डाली जा सके। **(समय की घण्टी)**

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपनी बात समाप्त करने से पहले एक बात आप को कहना चाहूंगा। 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 करूंगा और उसका रिप्लाइ आ जाएगा। दूसरे आपका जो डाइवर्शन हुआ, गेज कनवर्शन में उससे जो वैगन्स, जो कोचेज बढ़ने चाहिए थे, पंजाब के कुछ आर्डर घटते जा रहे हैं। जितने वेगन्स की जरूरत थी वह घटती जा रही है। एक तरफ कहते हैं कि हमारा इण्टरनेशनल ट्रेड इतना 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 इण्डस्ट्री पर भी एफेक्ट हो रहा है। जब उसकी अकस्मात हमें कल 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 रिसोर्सेज नहीं है। इसलिए आर्डर प्लेस नहीं करेंगे। तीन, चार, पांच साल का बैक लॉग हो जाएगा तो उसको पूरा करने के लिए आप फिर कहेंगे कि इसमें हम विदेशों से ले आएंगे। वैगन्स के बारे में मैं यह भी कहूंगा कि हमारे सदन में भी यह सवाल उठा लेकिन बंगाल में बहुत सारी कम्पनियां हैं, जो इसके कारण एफेक्ट हो रही है, उनको भी शिकायत नहीं होनी चाहिए उनको बन्द नहीं होना चाहिए।

हमारे उद्योग हैं, राष्ट्रीय उद्योग हैं। वहां के लोग काम करना चाहते हैं। वहां पर एक्सपर्टीज भी है उसका इस्तेमाल होना चाहिए। वहां पर आर्डर प्लेस होना चाहिए। सबसे बड़ी बात यह है कि हमने यह सोचा था कि तीन साल का स्ट्रक्चरल एडजस्टमेंट और रिफार्म के बाद तीसरा बजट जो होगा उस पर ध्यान देंगे और सरकार के तमाम दूसरे विंग हैं जो क्लेम कर रहे हैं उसको आप कम से कम बजट में प्रोजेक्शन देंगे लेकिन अफसोस इस बात का है कि तीन साल का जो बजट हुआ उसमें कोई स्टडी नहीं की है। जो स्ट्रक्चरल एडजस्टमेंट आप कर रहे हैं उसका जो इम्पेक्ट होना चाहिए जो क्लेम कर रहे हैं कि हमारा स्टेगनेशन खत्म हो जाएगा, 40 साल से कुछ नहीं हुआ आने वाले दिनों में हो जायेगा, काफी इनवेस्टमेंट बढ़ेगा, रोज़गार बढ़ेगा, नौकरी बढ़ेगी, इण्डस्ट्रीज बढ़ेगी, एक्सपोर्ट बढ़ेगा, इम्पोर्ट बढ़ेगा. . . . .

श्री सी०के०जाफर शरीफ : होगा नहीं, हो रहा है।

श्री मोहम्मद सलीम : हो रहा है लेकिन काफी घट रहा है। पैसेंजर ट्रैफिक घट रहा है। नार्मल जो ग्रोथ है वह ग्रोथ नहीं हो रहा है। इनविजिबल डवलपमेंट 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 हूं जो लाइन बिछाने का काम है वह रेलवे कर रही है बाकी के जो इण्डस्ट्रियल डवलपमेंट होना है, पावर देनी है, लैंड देनी है और दूसरी चीजें होनी हैं इट इज द रिस्पोंसिबिलिटी आफ द स्टेट गवर्नमेंट। आप नहीं करेंगे तो क्या हम करेंगे?

श्री मोहम्मद सलीम : मैं यह कह रहा हूं कि लाइन बिछाने के साथ एक-दूसरे से लिंक भी है। लाइन बिछायेंगे 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 सेल्फ कांटडिक्शन है। आपने कहा कि आप ब्राड गेज की लाइन असम ले गये लेकिन मनमोहन सिंह जी का जो राज्य है जहां से वह चुनकर आये हैं वहां इण्डस्ट्रीज 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 करूंगा। इण्टरलिंक का मामला होता है। आपने इलेक्ट्रीफिकेशन कर दिया, हावड़ा से दिल्ली तक कर दिया। स्टेट गवर्नमेंट के ऊपर छोड़ 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

आपको देखना पड़ेगा। जहां इलेक्ट्रीफिकेशन हो गया पुराने डीजल या स्टीम के इंजन के लिए जो प्रबन्ध था उसको हटाकर इलेक्ट्रिक लाइन ओवरहेड वायर से हम ले सकते हैं, बिजली की बत्ती जला सकते हैं। वर्ल्ड बैंक नहीं कहेगा वह हमें ही कहना पड़ेगा। जो साधन जुटाये हैं उन साधनों का किस प्रकार से सदुपयोग किया जाए इसको देखना पड़ेगा। मैं दो-तीन साल से प्रश्न कर रहा हूं। दो साल पहले भी प्रश्न किया था आपकी राजधानी चलती है इलेक्ट्रिक ट्रेन लेकिन उसमें दो डीजल जनरेटर सेट लगाने पड़ते हैं। डीजल जनरेटर सैट लगाते हैं पावर सप्लाई करने के लिए। आप क्यों नहीं इलेक्ट्रिक पावर सप्लाई के लिए ऐसा कोई प्रबन्ध करते कि दो जनरेटर सैट के बजाय एक ही जनरेटर सैट लगाया जाए दूसरा इमरजेंसी के लिए रखा जाए। दूसरे सैट से आप कोच चला सकते हैं, पैसेंजर को दे सकते हैं। फ्यूल एफिशियंसी बढ़ा सकते हैं। अन्त में मैं यह कहना चाहता हूं कि सरकार के एक डिपार्टमेंट से दूसरे डिपार्टमेंट में और रेलवे के एक डिपार्टमेंट से दूसरे डिपार्टमेंट में आपस में सहयोग होना चाहिए, कोआपरेशन होना चाहिए। इतना ही मैं कहना चाहता हूं। धन्यवाद।

شری محمد سلیم : تو میں کہہ رہا ہوں کہ ہمارے دیش میں وقت یہ ہے کہ ۱۲ کروڑ نوجوان ہیں۔ جن کے پاس کام نہیں ہے۔ اور دوسری طرف یہ جو ایکسیڈینٹس ہوتے ہیں ہم ان کو روک سکتے ہیں اپنے ہی لوگوں کو کام پر لگاکر۔ اس طرح سے ہم ان حادثوں سے بچ سکتے ہیں۔ آپ نے اس طرف اشارہ کیا ہے کہ اس کے لیے آپ کچھ پربندھ کریں گے تاکہ ان ایکسیڈنٹس کی سنکھیا کم ہو۔ اس کے لیے میں آپ کو دھنیہ واد دینا چاہتا ہوں۔ اس طرح سے ہم ان ایکسیڈنٹس کو ایوائڈ کر سکتے ہیں۔

پھر آپ نے اس بار گھوشنا کی کہ سری نگر تک آپ ریل لائن لے جائیں گے۔ جو جموں اودھم پور لائن ہے اس کو آپ اودھم پور سے سری نگر لے جائیں گے۔ یہ بہت اچھا کام ہے۔ یہ تو آزادی کے بعد جلدی سے جلدی ہونا چاہیے تھا لیکن دیر آید درست آید۔ لیکن اس میں لوگوں کی شکایت ہے کہ جو ڈسپلیسڈ پرسن ہیں کشمیر ویلی سے ان کو آپ نے کانٹریکٹ دینے کی گھوشنا کی تھی لیکن وہاں کا جو ڈویژنل ہے یا جو ناردرن ریلوے کا معاملہ ہے وہ اس طرح سے پیچیدگیاں پیدا کرتے ہیں کہ جن کو ملنا چاہیے۔ جس طرح سے ملنا چاہیے انکو نہیں ملتا ہے اور باہر سے بڑے بڑے کانٹریکٹرس کو آپ بلا رہے ہیں اور جس مقصد سے یہ کام ہونا چاہیے تھا وہ مقصد پورا نہیں ہو رہا ہے۔

شری جگدیش پرساد ماتھر : ٹیررسٹ لے لیں گے ٹھیکہ۔

شری محمد سلیم : ٹیررسٹ نہیں ہیں ریفیوجی لوگوں کی بات کر رہا ہوں۔

شری سنگھ پریہ گوتم : ماتھر جی آپ کی بات کو سپورٹ کر رہے ہیں کہ جو لوگ یہاں سے

وستھاپت ہیں ان کو نہیں دے رہے ہیں۔

شری محمد سلیم : میں منتری مہودے سے عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ان کو ٹھیک طرح سے اس معاملہ کو دیکھنا چاہیے اور یہ ہماری ذمہ داری بھی ہے۔

شری جگدیش پرساد ماتھر : آپ یہ کہیے کہ اس میں ٹیررسٹ سے سمبندھت کوئی بھی

ویکتی نہیں آئے گا آپ کے ہاتھ سے سارا پیسہ ٹیرورسٹ کے ہاتھ میں ہی جاتا ہے۔ اس پرکار سے پیسہ بانٹیں کہ ٹیرورسٹ کے ہاتھ میں نہ جائے۔

شری سی۔ کے۔ جعفر شریف : دیلی میں جاتا ہے تو ٹیرورسٹ کو جاتا ہے۔ ہمیں دونوں کو دیکھنا ہے۔ مائیگریشن کو بھی دیکھنا ہے۔ ٹیرورسٹ کو بھی دیکھنا ہے

شری جگدیش پرساد ماتھر : یہی ہوتا رہا ہے۔ آپ کا جتنا ریونیو ہے اس میں سے ۹۹ پرسنٹ ٹیرورسٹ کے ہاتھ میں جاتا ہے۔ چاہے وہ ڈیولپمنٹ کا کام ہو چاہے کوئی اور کام ہو۔ میں نے انٹروین کیا معافی چاہوں گا۔ میں آپ سے اپیل کر رہا ہوں کہ آپ دیکھیں کہ یہ پیسہ ٹیرورسٹ کو نہ جائے۔

شری محمد سلیم : تو اب کشمیر میں یہ ملیٹنٹ والا معاملہ ہے۔ وہ لوگ دیش کو توڑنا چاہتے ہیں اور اس کے لیے وہ ودیشوں سے بھی مدد لے رہے ہیں۔ آپ سری نگر تک ریلوے لائن لیجا رہے ہیں۔ یہ اچھی بات ہے لیکن آپ نارتھ ایسٹ کو کیوں چھوڑ رہے ہیں۔ آپ چاہتے ہیں کہ وہ لوگ بھی ویسے ہی ہنگامہ کریں تب جاکر 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 اگرتلہ تک ریلوے لائن آپ کو بنانی چاہیے۔ اس کا سروے بھی ہو چکا ہے۔ اس کو آپ کب تک کرنا چاہتے ہیں یہ بتلایئے۔ یونیگیج کے بارے میں آپتی یہ ہے کہ اتہاسک کارنوں سے اور انڈسٹری کے کارن کئی جگہوں پر پرائیوٹ اکشیتر میں لائن تھی۔ ہم نے پچھلے ۴۲ سالوں سے ریلوں کے دفتروں میں جو یوجنائیں بنائیں۔ جو کمیٹیاں بنائیں۔ پلاننگ کمیشن کے لوگ یہ کہہ رہے تھے کہ ہم سلیکٹیو کریں گے۔ بھنڈاری کمیٹی جو کہہ رہی تھی کہ سلیکٹیو کریں گے۔ لیکن جو یوجنائیں آپ نے بنائی ہیں ان کو دوسروں کے ساتھ بھی لنک کریں۔ میں بنگال سے آتا ہوں۔ اتہاسک روپ سے وہاں پر کچھ بڑی لائنیں ہیں۔ لیکن جو برانچ لائنیں ہیں وہ میٹر گیج کی ہیں۔ تو آپ جب براڈ گیج کو لے رہے ہیں تو میٹر گیج کو کیوں نہیں کرتے۔ آپ کا جو

ٹوٹل بجٹ ہے۔ خرچ 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 کیجویلٹی ہو رہی ہے آپ کے اس یونیگیج کے نعرے کے کارن۔ اس کے کارن جو پرانی مانگیں ہیں۔ جو پلاننگ کمیشن نے بھی مان لی ہیں۔ ۲۹۰۰ کلومیٹر سے

زیادہ نئی ریلوے لائنیں ہونی چاہیے تھیں لیکن
آپ کیوں ۲۰ کلو میٹر کی بات کر رہے ہیں۔
تو آپ کا پیسہ گیج کنورشن کے لیے خرچ ہو رہا
ہے۔ ہم نے بالو گھاٹ والا ۔ باوڑہ والا معاملہ
جو پلاننگ کمیشن نے اپروو کر دیا تھا اس کے
بارے میں پوچھا تھا تو وہ پلاننگ کمیشن کا یہ
کہنا تھا کہ دیکھا ایسے ٹورسٹ اسپاٹ ہیں۔
خوب صورت جگہ ہیں۔ بنگال میں ایک ہی سی
بیچ 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
بنا دیے ہیں لیکن ریلوے لائن نہیں ہے۔ اس
کا انوگریشن دیکھا میں بھی ہوا تھا۔ کئی جگہ
ایسے پتھر لگائے گئے۔ کئی جگہ شیلانیاس ہوا
تھا۔ پردھان 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 ۲۵ ورشوں
میں وہی کام پورا ہو پائے گا اور سارا روپیہ
خرچ ہو جائے گا۔ تو جن کا بڑے بڑے
منتریوں نے شیلانیاس کیا۔ نیو کے پتھر لگے
ان کو بھی پورا نہیں کریں گے تو آپکی اس میں
بدنامی ہوگی۔ ان سورگیہ نیتاؤں کی بھی بدنامی
ہے جنہوں نے شیلانیاس کیا۔ جنہوں نے
پتھر لگائے۔ جن منتریوں کا نام وہاں لکھا
رہتا ہے ان کی بھی بدنامی ہے۔ اس لیے جو
پتھر لگائے گئے ہیں ان کو پورا کریں جلدی
سے جلدی ان کو نپٹائیں تاکہ وہاں پر پتھر
کے بجائے ریل لائن ڈالی جا سکے۔۔۔ "وقت
کی گھنٹی"۔۔۔

اُپ سبھا ادھیکش مہودے۔ میں اپنی
بات سماپت کرنے سے پہلے ایک بات آپ
سے کہنا چاہوں گا۔ جو آپ کا ریلوے کا
امپیکٹ ہے وہ سپشٹ ہونا چاہیے
امپلائمنٹ کے بارے میں آپ کو سپشٹ
روپ سے بتانا چاہیے۔ نہیں بتائیں گے
تو میں پرشن کروں گا اور اس کا ریپلائی
آ جائے گا۔ دوسرے آپ کا جو ڈائورشن ہوا۔ گیج
کنورشن ہوا۔ گیج کنورشن میں اس سے جو ویگنس
جو کو چیز بڑھانے چاہیے تھے۔ پنجاب کے کچھ
آرڈر گھٹتے جا رہے ہیں۔ جتنے ویگنس کی ضرورت
تھی وہ گھٹتی جا رہی ہے۔ ایک طرف کہتے ہیں کہ
ہمارا انٹرنیشنل ٹریڈ اتنا بڑھ جائے گا اور دوسری
طرف ہماری جتنے ویگنس کی ضرورت تھی وہ بھی
پوری نہیں کر پا رہے ہیں۔ اسے ہم گھٹاتے
جا رہے ہیں۔ کوچ گھٹا رہے ہیں۔ وہ نہیں
ہونا چاہیے۔ اس سے ہماری انڈسٹری پر بھی
افیکٹ ہو رہا ہے۔ جب اس کی اکسمات ہمیں

کل کو ضرورت ہوگی تو آپ کہیں گے کہ بیک لاگ ہوگیا ہے یہ کیسے پورا ہوگا۔ اس لیے ہم ودیشوں سے لے آتے ہیں۔ ہماری کیپیسٹی ہے۔ لیکن آپ کہتے ہیں کہ ریسورسز نہیں ہیں۔ اسلئے آرڈر پلیس نہیں کریں گے۔ تین چار پانچ سال کا بیک لاگ ہو جائے گا تو اس کو پورا کرنے کے لیے آپ پھر کہیں گے کہ اتنے ہم ودیشوں سے لے آئیں گے۔ ویگنس کے بارے میں میں یہ بھی کہوں گا کہ ہمارے سدن میں بھی یہ سوال اٹھا لیکن بنگال 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 ہیں راشٹریہ ادیوگ ہیں۔ یہاں کے لوگ کام کرنا چاہتے ہیں۔ وہاں پر ایکسپرٹیز بھی ہیں اس کا استعمال ہونا چاہیے۔ وہاں پر آرڈر پلیس ہونا چاہیے۔ سب سے بڑی بات یہ ہے ہم نے یہ سوچا تھا کہ تین سال کا اسٹرکچرل ایڈجسٹمنٹ اور ریفارم کے بعد تیسرا بجٹ جو ہوگا 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 افسوس اس بات کا ہے کہ تین سال کا جو بجٹ ہوا اس میں کوئی اسٹڈی نہیں کی ہے۔ جو "اسٹرکچرل ایڈجسٹمنٹ" آپ کر رہے ہیں اس کا جو امپکٹ ہونا چاہیے جو کلیم کر رہے ہیں کہ ہمارا "اسٹیگنیشن" ختم ہو جائے گا۔ ۴ 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۔

شری سی۔ کے۔ جعفر شریف: ہوگا نہیں ہو رہا ہے۔

شری محمد سلیم: ہو رہا ہے لیکن کافی گھٹ رہا ہے۔ پسنجر ٹریفک گھٹ رہا ہے۔ نارمل جو گروتھ ہے وہ گروتھ نہیں ہو رہا ہے۔ انویسٹیبل ڈیولپمنٹ ہو رہا ہے۔ جو ریلوے بجٹ میں ویزیبل 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 پولیس کے داروغہ کو دیکھتے ہیں یا ریل کے ڈبے کو دیکھتے ہیں۔

شری سی۔ کے۔ جعفر شریف: میں انٹروین کرنا چاہتا ہوں۔ جو لائن بچھانے کا کام ہے وہ ریلوے کر رہی ہے۔ باقی کا جو انڈسٹریل ڈیولپمنٹ ہونا ہے۔ پاور دینی ہے۔ لینڈ دینی ہے اور دوسری چیزیں ہوتی ہیں۔ اٹ از دہ ریسپانسیبلیٹی آف دہ اسٹیٹ گورنمنٹ" آپ نہیں کریں گے تو کیا ہم کریں گے۔

شری محمد سلیم: میں یہ کہہ رہا ہوں کہ لائن

بچھانے کے ساتھ ایک دوسرے سے لنک بھی ہے۔ لائن بچھائیں گے تو لوکو موٹیو کی ضرورت ہوگی۔ ویگن کی ضرورت ہوگی۔ آپ کو چیز کی ضرورت ہوگی... "مداخلت"...

شری سی۔ کے۔ جعفر شریف: وہ تو ہو رہا ہے۔

شری محمد سلیم: پروجیکٹ کا ٹارگیٹ جو ہے اس کو میٹ کرنا پڑے گا۔ لیکن آپ کے بجٹ میں "سیلف کنٹراڈکشن" ہے۔ آپ نے کہا کہ آپ براڈ گیج کی لائن آسام لے گئے۔ لیکن من موہن سنگھ جی کا جو راجیہ ہے جہاں سے وہ چن کر آئے ہیں۔ وہاں انڈسٹریز کیوں نہیں لگی۔ "مداخلت" دوسرا یہ ہے کہ اس کا جو امپیکٹ ہونا چاہیے تھا۔ میں اداھرتی کے طور پر بول رہا تھا کہ وہ

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

میں ایک چھوٹی سی بات کہہ کر ختم کرونگا۔ انٹرلنک کا معاملہ ہوتا ہے۔ آپ نے الیکٹری فیکیشن کر دیا ہاوڑہ سے دہلی تک کر دیا۔ اسٹیٹ گورنمنٹ کے اوپر چھوڑ سکتے ہیں لیکن الیکٹرک لائن پر الیکٹرو لوکو موٹیو دوارا ٹرین چل رہی ہے اس میں بھی آپ کو پاور کی اوشیکتا پڑتی ہے۔ ڈیزل جنریٹر سیٹ لگانے پڑتے ہیں۔ چھوٹی سی مشین ہے اب تو ہمارے دیش میں بھی تیار ہونے لگی ہے وہ لگانی پڑے گی اس کو آپ کو دیکھنا پڑے گا۔ جہاں الیکٹری فیکیشن ہو گیا پرانے ڈیزل یا اسٹیم کے انجن کے لیے جو پربندھ تھا اس کو ہٹا کر الیکٹرک لائن اوور ہیڈ وائر سے ہم لے سکتے ہیں بجلی کی بتی جلا سکتے ہیں۔ ورلڈ بنک نہیں ہوگا وہ ہمیں ہی کہنا پڑے گا۔ جو سادھن جٹائے ہیں ان سادھنوں کا کس پرکار سے درا پیوگ کیا جائے اس کو دیکھنا پڑے گا۔ میں دو تین سال سے پرشن کر رہا ہوں۔ دو سال پہلے بھی پرشن 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 پربندھ کرتے ہیں کہ دو جنریٹر سیٹ کے بجائے ایک ہی جنریٹر سیٹ لگایا جائے دوسرا ایمرجنسی کے لیے رکھا جائے۔ دوسرے سیٹ سے آپ کوچ چلا سکتے ہیں۔ پسنجر کو دے سکتے ہیں "فیول افیشینسی" 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۔ دھنیواد۔

"ختم شد"

---

†[] Transliteration in Arabic script.