

SHRI VIREN J. SHAH: Sir, as initiator of the discussion I want to raise one or two points. I am very grateful to the hon. Minister for his positive attitude. The hon.

Minister has taken a very cooperative line. There are a number of points on delay etc. I am not going into them. My only submission to him would be that he might carefully go through some of the suggestions that I have made and look into them personally. He should go into them in the way in which I alluded to as an ordinary Member and he will find facts at variance with the kind of reports he gets. Secondly, as I said earlier, identical replies were given by eight or nine of his predecessors but the replies remain constant and the results do not come up. Please state about it because there are drilling firms which are hit by the devaluation and they met the hon. Minister and said that if something was not done early, there will be further fall in crude oil production. This is all going to have a very serious impact on the whole economy. About Panna also I said, because of the delay Hyundai Co. have increased the price. That is why I have mentioned that from the third Lok Sabha onwards, the Committee on Public Undertakings—that was the first one-fourth, fifth and eighth Lok Sabha—have made caustic comments and strictures have been passed by the Committee about the delay that is taking place in finalising tenders, rebids leading to hundreds of crores of rupees' loss to the country. If the hon. Minister finds times to look into this and some other aspects about the functioning of ONGC—I have referred to specifically three cases which are reported to be, of corrupt practices; about one in this very House the hon. Finance Minister replied—I am sure the hon. Minister is looking into it. I am

not seeking any assurance. I hope he would look into it—there would definitely be a benefit accruing to the country.

SHRI B. SHANKARANAND: The suggestion of the hon. Member is well taken.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1991-92— Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SHANKAR DAYAL SINGH): Now we are going to take up further discussion on the Railway Budget. Dr. Abrar Ahmed.

मैं एक बात यह कहूँ कि सदन को देर तक बैठना है। यहाँ दो दर्जन के लगभग ऐसे वक्ता हैं जिनके नाम सूची में हैं। मैं चाहता हूँ कि पैसेंजर की रफ्तार से न चलकर के मेल की रफ्तार से चले।

श्री विश्वजित पृथ्वीजित सिंह (महाराष्ट्र): मेरा एक प्वाइंट आफ आर्डर है। मेरा प्वाइंट आफ आर्डर यह है कि हम सब संसद सदस्य हैं। हम न आलू हैं, न छोले हैं और न कोई ऐसी वस्तु है जो बिकाऊ हो। इसलिए यह दो दर्जन मत कहिये, आप 24 कहें तो ज्यादा अच्छा है।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह): ठीक है, मैं आपकी बात मान लेता हूँ 24 के लगभग है।

श्री विदुलराव साधव राव जाधव: मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। रेल बजट देश के सभी राज्यों से संबंधित है, इसके लिए देर से बैठें यह इतनी महत्वपूर्ण बात नहीं है मगर सभी को अपनी बात कहने का मौका मिलना चाहिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह): जाधव जी, बिजनेस एडवाइजरी कमेटी ने तय किया है कि इसको आज समाप्त कर के उठना है (व्यवधान)

श्री विश्वजित पृथ्वीजित सिंह: उपसभाध्यक्ष जी, हमको यह नहीं भूलना चाहिये कि बिजनेस एडवाइजरी कमेटी इस सदन का एक भाग है और यह सदन बिजनेस एडवाइजरी कमेटी का भाग नहीं है। यह हमको नहीं भूलना चाहिये।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दयाल सिंह):
ऐसा है कि मैं सदस्यों से प्रार्थना करूंगा कि वे अपनी बात निश्चित रूप से कहें लेकिन रेपीटीशन नहीं होना चाहिये। अपनी बात कम से कम समय में कहें।

डा० अब्दुल अहमद (राजस्थान):
आपने यह कहा है कि पैसेंजर की तरह नहीं मेल की तरह चलें। अगर माननीय रेल मंत्री जी मेरे एरिया में एक मेल ट्रेन चलाने का वायदा करें तो मैं बिना बोले बैठ सकता हूँ।

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र): इस हिसाब से ढाई सौ मेल शुरू करनी पड़ेगी।

डा० अब्दुल अहमद: माननीय उप-सभाध्यक्ष जी, मैं इसके पहले जब रेल बजट पर चर्चा चल रही थी, उस समय मैं यह बात कह रहा था कि जो एक्स्प्रेस-शान क्लास और फर्स्ट क्लास के किराये बढ़े हैं मैंने उसका स्वागत किया था लेकिन मैं यह सुझाव दे रहा था कि ए.सी. सेकेंड क्लास में जो बेडरोल दिये जाते हैं उनके लिए अलग से पांच रुपये लेकर दिये जाते हैं।

[उपसभाध्यक्ष डा० नगेन सेकिया
(पीठासीन हुए)]

ए०सी० सेकेंड क्लास स्लीपर कोच में लगभग 64 बर्थ होते हैं लेकिन उसमें 34-35 बेड रोल की व्यवस्था होना है। व्यावहारिक रूप से देखने में यह आया है कि ए०सी० सेकेंड क्लास में यात्रा करने वाले यात्री अपने साथ बेडिंग लेकर नहीं चलते हैं। इसके कारण यह स्थिति हो जाती है कि जब यात्री बेड रोल मांगते हैं तो उनकी यह जवाब मिलता है कि बेड रोल संप्राप्त हो गये हैं। इस प्रकार से ए०सी० सेकेंड क्लास में जो परिवार के साथ चलते हैं इतना किराया देने के बावजूद भी उनको परेशानी होती है। यह बहुत दुख की बात है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को यह सुझाव देना चाहूंगा, उनमें यह आग्रह करना चाहूंगा कि ए०सी० सेकेंड क्लास में चलने वाले प्रत्येक यात्री को बेड रोल दिया जाए चाहे वह किसी भी ट्रेन में यात्रा कर

रहा हो। कुछ ट्रेन के अंदर दिया जाता है, लेकिन कुछ ट्रेन में पांच रुपये अलग से लेकर दिया जाता है। तो सभी ट्रेन के अंदर ए०सी० सेकेंड क्लास के प्रत्येक यात्री को यह सुलभ करवाया जाए, यह सुझाव मैं उस समय दे रहा था।

इसके साथ-साथ एक बात जो खाम-तौर में जोर देने वाली बात थी, वह यह कि जो भाड़ा सेकेंड क्लास आडिटरों में बढ़ाया है, उसके संबंध में मैंने यह कहा था कि यदि उसे कुछ कम किया जाए, तो ज्यादा बेहतर होगा। उसकी जगह अपरेटिंग कास्ट को घटाया जाए, जिससे रेवेन्यू की पूर्ति हो जाए और उसमें एक बात बहुत महत्वपूर्ण थी कि इलेक्ट्रिफिकेशन जितना ज्यादा होगा, काम सिर्फ इलेक्ट्रिफिकेशन का होगा, लेकिन उससे फायदा हमारा बहुत ज्यादा होगा, क्योंकि हमारे पास विदेशी मुद्रा का जो संकट है, विदेशी मुद्रा से जो परेशानी है, सबसे ज्यादा विदेशी मुद्रा अगर हमें खर्च करनी पड़ती है, तो वह तेल के आयात पर करनी पड़ती है।

अगर हम ट्रेन का इलेक्ट्रिफिकेशन कर देते हैं, ज्यादा से ज्यादा पैसा उस पर खर्च करने हैं, तो हाँ, बजट का एक बड़ा हिस्सा तो उसमें खर्च हो सकता है, लेकिन उसके दूरगामी परिणाम बड़े अच्छे होंगे। जो कि राशि हम तेल के आयात पर खर्च करते हैं, वह डीजल हम बचा सकते हैं, उसका आयात हम घटा सकते हैं। उसमें हर प्रकार से हमारा अपरेटिंग कास्ट घट सकता है।

तो इस प्रकार से जो हमें सेकेंड क्लासेज का किराया बढ़ाना पड़ता है, वह नहीं बढ़ाना पड़ेगा।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं राजस्थान के संबंध में बात कर रहा था और हमारे रेल मंत्री जी, श्री सी० के० जाफर शरीफ साहब यहां बैठे हैं, वह अच्छी तरह से इस बात को जानते हैं कि राजस्थान का बहुत बड़ा हिस्सा रेगिस्तान से ढका हुआ है, बहुत

[डा० अब्दुल ग़हमद]

अगर राजस्थान में उद्योग लगाने की बात करें, तो सबसे पहले वह वहां परिवहन के साधनों को देखता है। आज बड़ी लाईन जो राजस्थान में है, वह सिर्फ दिल्ली से बम्बई जो लाईन जाती है, उसमें जो राजस्थान के दो-तीन जिले पड़ते हैं, वहां होकर जो बड़ी लाईन निकली है, इसके अलावा आप राजस्थान के दूसरे हिस्सों में चले जाएं, तो वहां कोई बड़ी लाईन नहीं है और इसी कारण राजस्थान राष्ट्र की मुख्य धारा से अलग है।

जिस बड़ी लाईन को सवाई माधोपुर से जयपुर और जयपुर से आगे जोधपुर तक के लिए संक्शन किया गया है, वह भी इतनी धीमी गति से उसका कार्य है, उसके लिए इतनी कम राशि का प्रयोजन किया जाता है कि अगर उसी गति से वह चली, तो वह पचास वर्ष के अंदर भी वह बड़ी लाईन नहीं बन सकती है। तो राजस्थान का अगर विकास करना है, तो वह बड़ी लाईन को तेजी से बिछाना होगा, चाहे वह सवाई माधोपुर से जयपुर की हो, या जयपुर से जोधपुर की हो, जो आलरेडी संक्शन है या जयपुर से जाकर अहमदाबाद की लाईन हो, या सवाई माधोपुर से डाइरेक्ट अहमदाबाद की तरफ की जाने वाली लाईन हो।

इसके साथ ही साथ, उपसभाध्यक्ष जी, राजस्थान के खासतौर से मैं जिस पूर्वी राजस्थान से संबंध रखता हूं, वहां पर जो ट्रेन चलती हैं, ज्यादातर वहां दिल्ली-बम्बई लाईन पर जितनी भी ट्रेन गुजरती है, वह ट्रेन कोटा, सवाई माधोपुर होकर निकलती हैं, लेकिन कोटा और सवाई माधोपुर—सवाई माधोपुर जहां का मैं वास्तव में रहने वाला हूं, रेलवे की दृष्टिकोण से अगर सवाई माधोपुर का गेटवे आफ राजस्थान कहा जाए, तो वह ज्यादा सही होगा। सवाई माधोपुर को सवाई माधोपुर के रूप में देखा जाता है, लेकिन सवाई माधोपुर छोटी और बड़ी लाईन का जंक्शन है, जहां पर सारे राजस्थान के यात्री सवाई माधोपुर आकर बम्बई की तरफ बड़ी रेलवे लाईन के द्वारा जाते हैं, चाहे वह फ्रंटियर मेल से जाने वाले हों,

चाहे राजधानी एक्सप्रेस से जाने वाले हों, चाहे डीलक्स ट्रेन से जाने वाले हों, किसी भी ट्रेन से उनको जाना हो, तो पहले वह सवाई माधोपुर आता है और उसके बाद वह उस रेल से बम्बई जा पाता है। तो सवाई माधोपुर गेटवे आफ राजस्थान कहा जाता है, लेकिन उसके बाद भी मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि जो कुछ खास-खास ट्रेन हैं, तेज रेल हैं, वह सवाई माधोपुर जंक्शन पर नहीं रुकती हैं, जैसे राजधानी एक्सप्रेस, वह कोटा में रुकती है लेकिन सवाई माधोपुर पर नहीं रुकती है, जबकि सारे राजस्थान का, चाहे वह जयपुर हो, चाहे वह सीकर का हो, चाहे वह झुनझुन हो, कहीं का भी यात्री अगर बम्बई जाना चाहता है, तो उसके सवाई माधोपुर से बड़ी लाईन मिलती है।

तो मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि राजधानी एक्सप्रेस को अगर राजस्थान के पिछड़े हुए निवासियों को उसका लाभ देना चाहते हैं, वह चाहे वह भी राजधानी एक्सप्रेस में बैठें, तो उस राजधानी एक्सप्रेस को सवाई माधोपुर में रोकें।

अभी एक ट्रेन जो ए० सी० एक्सप्रेस चलाई है, उसका दो दिन का हॉल्ट सवाई माधोपुर में दिया है, लेकिन वह मात्र हफ्ते में तीन दिन चलती है। मैं कहना चाहूंगा कि अगर उस ए० सी० एक्सप्रेस का पूरा लाभ देना है, तो उस ए० सी० एक्सप्रेस को पूरे हफ्ते के अंदर सातों दिन चलायें और सात दिन चलाकर सवाई माधोपुर में उसका कोटा—क्योंकि उसका कोटा एक्सप्रेस ट्रेन के अंदर चार सीट ए० सी० चेयर कार का रखा गया है, अब सारे राजस्थान वाले जो सवाई माधोपुर आकर उसमें जाने वाले हैं, हफ्ते में तीन दिन चार सीट ए० सी० कार का कोटा किया है? उसके माध्यम से राजस्थान के सारे निवासी उसका लाभ क्या ले सकते हैं।

महोदय और उसमें भी ऐसा जवाब सुनने को मिलता है, जब बीच में भी मैं एक बार सवाई माधोपुर गया और मैंने पूछा कि आरक्षण की क्या स्थिति है, दो हमारे मिलने वाले हैं उनको बम्बई जाना आरक्षण चाहिए तो जवाब मिला कि 28 जुलाई तक का तो सारा आरक्षण दिल्ली से ही भर रखा है। यह आज से 15 दिन पहले की बात है। सवाई माधोपुर को चार सीट का कोटा दिया और वह भी दिल्ली से 15 दिन आगे तक का भर दिया जाता है। तो फिर ऐसी ट्रेन को वहां रोकना या न रोकना या वहां के माध्यम से चलाना, उससे कोई लाभ नहीं है। इसके साथ ही साथ, सवाई माधोपुर होकर जो दूसरी ट्रेनें गुजरती हैं जिसके अन्दर जम्मू-तवी हैं, सर्वोदय एक्सप्रेस हैं। मैंने एक बार इसके संबंध में पत्र लिखा था कि जम्मू तवी, सर्वोदय एक्सप्रेस और राजधानी को सवाई माधोपुर रोक जाए तो मुझे जवाब पढ़ कर बड़ा आश्चर्य हुआ। उस समय हमारी कांग्रेस पार्टी की सरकार थी और सिधिया जी मंत्री थे। लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि अधिकारी ने जो जवाब दिया वह पत्र मेरे पास आ गया, उन्होंने वहां सवाई माधोपुर में उन ट्रेनों के न रोकने का कारण दिया कि वह ऐसे समय पर वहां से गुजरती है कि उन ट्रेनों को वहां रोकना उपयुक्त नहीं है महोदय, कोई ट्रेन सुबह 6.00 बजे सवाई माधोपुर से गुजरती हो, क्या वह अनुपयुक्त समय होगा, कोई ट्रेन रात के दस बजे सवाई माधोपुर से गुजरती हो तो क्या वह अनुपयुक्त समय होगा? यानी जो ट्रेनें सुबह के समय 6 बजे वहां से निकलती हैं उनके लिए उत्तर दिया गया जो ट्रेन रात के दस बजे सवाई माधोपुर से गुजरती है उसने लिए यह उत्तर दिया गया। तो सवाई माधोपुर के महत्व को मात्र सवाई माधोपुर के रूप में न देख करके राजस्थान को गेटवे ऑफ राजस्थान के रूप में देखा जाए और जितनी भी दिल्ली से बम्बई जाने वाली फास्ट ट्रेनें हैं उन सब ट्रेनों को वहां रोक जाए और उनके अन्दर वहां जो आरक्षण का कोटा है वह इस बात को मद्देनजर रखते हुए दिया जाए कि इस

ट्रेन के अन्दर जसपुर की, जोधपुर की, बाडमेर की, जैसलमेर, झुनझून, चुरू, सीका, नागौर की जितनी भी मारवाड़ी क्लासेज हैं जो कि सारे हिन्दुस्तान के अन्दर विजनेस कम्पनिटि के रूप में फैली हुई है, वह सब सवाई माधोपुर से भेज करके सारे हिन्दुस्तान के अन्दर जाती हैं और आती हैं इस बात को मद्देनजर रखते हुए सवाई माधोपुर में रेलों के आवागमन और वहां के आरक्षण कोटे पर ध्यान दिया जाना चाहिए। महोदय जहां तक राजस्थान का सवाल है वहां कोटा से और दिल्ली आने के लिए बहुत ही अगर देखा जाए तो एक देहरादून एक्सप्रेस ऐसी ट्रेन है जो शाम को 7.00 बजे कोटा से चलती है और सुबह दिल्ली आती है जिसमें साधारण क्लास के लोग ज्यादातर आते हैं। उसके अन्दर इतना रश रहता है कि अगर 15-15 दिन भी पहले लोग उसके अन्दर अपना आरक्षण कराना चाहें तो नहीं हो सकता है। इस संबंध में कई बार मंत्री महोदय को लिखा गया है और कहा गया है और इस संबंध में एक आश्वासन भी दिया गया था। एक ट्रेन कोटा से दिल्ली शीघ्र चलने वाली है उसके लिए कोई समयसारणी की भी घोषणा हुई थी, लेकिन इस बात को करीब 7-8 सहीने हो गए हैं आज तक वह कोटा से दिल्ली चलने वाली ट्रेन नहीं चल पाई है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि एक ट्रेन कोटा से दिल्ली के बीच में चलाई जाए जो राजस्थान के निवासियों को कोटा सवाई माधोपुर, गंगापुर, भरतपुर आदि-आदि स्थानों से लेकर दिल्ली तक आसके। इसके साथ ही साथ, सवाई माधोपुर से जयपुर जाने वाली ट्रेनों के बारे में मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि जिस सवाई माधोपुर में बम्बई से जाने वाले, चाहे फ्रंटियर मेल से आने वाले यात्री हैं, राजधानी से आने वाले हन, डीलक्स से आने वाले यात्री हैं, एयर-कंडीशंड के अन्दर आते हैं, लेकिन सवाई माधोपुर उतरते ही उन्हें राजस्थान की उस गर्मी का आभास हो जाता है, क्योंकि जो ट्रेनें छोटी लाईन पर सवाई माधोपुर से जयपुर की ओर चलती हैं, उन ट्रेनों में जितनी ट्रेनें मेल कराती हैं बम्बई का ट्रेनों से, किसी में भी एयर कंडीशंड का कोई

[डा० अवतार अहमद]

डिब्बा नहीं है। पर फर्स्ट क्लास के डिब्बे तो इतने माशा-अल्लाह हैं कि अगर आप उनको देखें कि किसी फर्स्ट क्लास के कूपे को अगर बंद करना चाहें तो शायद उसकी खिड़की अलग मिलेगी, किसी का ठक्करन अलग मिलेगा, किसी के अन्दर लैटरीन बाथरूम टूटा मिलेगा, किसी के अन्दर कांच टूटा मिलेगा। इस प्रकार के फर्स्ट क्लास के डिब्बे हैं। तो जो यात्री इतना भारी पैसा खर्च करके बम्बई से चल कर सवाई माधोपुर आकर उतरा और राजस्थान में आते ही उसको इस बात का आभास करा दिया कि राजस्थान का स्तर क्या है या यहां के निवासियों का स्तर क्या है? फंटीयर मेल से बंबई से जो यात्री आता है सवाई माधोपुर से मेल के नाम से ट्रेन चलती है जयपुर की तरफ लेकिन उस मेल के अन्दर एयर कंडीशंड नहीं है। उस मेल के अन्दर अगर फर्स्ट क्लास की स्थिति देखें तो बहुत खराब मिलेगी। सवाई माधोपुर में शाम को जो ट्रेन आती है, रात को जो ट्रेन आती है, जिसमें बम्बई से यात्री आते हैं, उसको लेकर एक गाड़ी चलती है जयपुर की तरफ उसके अन्दर कोई एयर कंडीशंड का कोच नहीं है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करना चाहूंगा कि जितनी भी ट्रेनें सवाई माधोपुर से जयपुर की तरफ चलती है और बम्बई से आने वाली ट्रेनों का मिलान करती है और उनके वाली उसमें बैठते हैं उसमें एयर कंडीशंड के कोच भी लगाए जाएं और फर्स्ट क्लास के और आर्डिनरी सैकन्ड क्लास के उन टूटे-फूटे कोचों को हटाया जाए जो कि राजस्थान का नाम सुन कर कि यह ट्रेन राजस्थान में चलती है, राजस्थान में चलती है, वहीं खैरात में फेंकना होता है उसको वहां लगा दिया जाता है। कम-से-कम राजस्थान-वासियों को इतना घटिया न समझें और अच्छे डिब्बे लगाएं। चाहे वह फर्स्ट क्लास हो या सैकंड क्लास हो... (समय की घंटी) ...मान्यवर, इसके साथ ही मैं आपसे उसी सवाई माधोपुर-जयपुर लाइन के बारे में करना चाहूंगा कि वहां एक भी ट्रेन ऐसी नहीं है कि जो सवाई माधोपुर से जयपुर चकत्तू हो और जिसमें डीजल एंजिन लगा

हुआ हो। चाहे ट्रेन एक्सप्रेस हो, मेल हो या आर्डिनरी हो। इससे जो पैसेंजर वाम्बे से ए.सी. एक्सप्रेस में आ रहा है, वहां से उसे कोयले के एंजिन वाली गाड़ी में बैठकर जयपुर आने में चार-साढ़े चार घंटे का समय लगता है। मैंने इस बारे में पहले माननीय सिधिया जी को पत्र लिखा था जिसके उत्तर में यह कहा गया कि यहां पर इस प्रकार की रेलवे लाइन डाली गयी है कि उस पर तीव्र गति की रेल चलना संभव नहीं है। मान्यवर, इस संबंध में मैं यह भी बताना चाहूंगा कि वहां जयपुर तक का लोकल ट्रेन का किराया है 10 रुपया और एक्सप्रेस ट्रेन का किराया है 21 रुपया। यहां आपने लोकल ट्रेन और एक्सप्रेस ट्रेन में किराए के हिसाब से 10 रुपए और 21 रुपए का अंतर रखा है, लेकिन आपने उसमें एंजिन लगाने के हिसाब से, डिब्बे लगाने के हिसाब से, गाड़ी चलने में समय के हिसाब से कोई अंतर नहीं रखा है। तो इस प्रकार के जो विरोधाभास हैं, राजस्थान में चलनेवाली गाड़ियों के प्रति जो पक्षपात है, मैं मंत्रीजी से निवेदन करूंगा कि वह समाप्त किया जाए और सवाई माधोपुर से चलनेवाली उन ट्रेंस को ठीक किया जाए। इसके साथ ही साथ सवाई माधोपुर से जयपुर की तरफ जितनी भी ट्रेंस चलती हैं, उनमें कोई भी फास्ट ट्रेन नहीं है। बीकानेर एक्सप्रेस के नाम से एक ट्रेन चलती है, लेकिन वह भी जयपुर से सवाई माधोपुर के बीच में 6 जगह रुकती है। सवाई माधोपुर से जयपुर तक की 132 किलोमीटर की दूरी है, लेकिन चाहे मेल के नाम से गाड़ी चलती है, वह भी 6 जगह रुकती है। वहां एक भी ट्रेन ऐसी नहीं है जोकि सवाई माधोपुर से जयपुर तक फास्ट ट्रेन के रूप में दो या ढाई घंटे के अंदर सफर तय कर ले। मान्यवर, मैं माननीय मंत्रीजी से आग्रह करना चाहूंगा कि सवाई माधोपुर से जयपुर के बीच में एक फास्ट ट्रेन जरूर चलाएं जिससे कि दूर से आने वाले यात्रियों को सुविधा हो और एक यात्री जो बंबई से बड़ी सुविधा जनक ट्रेन में आ रहा है, उसे राजस्थान में प्रवेश करने के बाद सवाई माधोपुर से जयपुर और उससे आगे जाने के लिए सुविधाजनक ट्रेन मिल सके।

मान्यवर, मेरो पैदाइश कोटा डिस्ट्रिक्ट में चीपा बड़ोद की है, जहाँ कि कोटा-बीना लाइन पर सालपुरा स्टेशन से चीमा बड़ोद जाना पड़ता है। महोदय, मेरे जो सबसे बड़े हैं, जब मैं उनसे पूछता कि क्या आपके होश में कोटा-बीना लाइन से कोई नयी ट्रेन चली है? तो जवाब मिलता है, नहीं। महोदय, फास्ट ट्रेन तो वहाँ चलती ही नहीं है कोई। महोदय, कोटा-बीना लाइन से ऐसा कौन सा पाप हो गया या वहाँ ऐसे कौन से लोग रहते हैं कि सब जगह फास्ट ट्रेन चलाई गयी, लेकिन कोटा-बीना लाइन पर आज तक कोई नई ट्रेन या कोई फास्ट ट्रेन नहीं चलाई गई। वही कोयले के इंजिन से चलने वाली एक ट्रेन सुबह और एक ट्रेन शाम को चलती है। क्या वहाँ इस देश के निवासी नहीं हैं? क्या वहाँ अच्छे लोग नहीं रहते हैं? क्या वहाँ ज्यादा भाड़ा देने वाले नहीं रहते हैं? वहाँ की किसी ट्रेन में आपको एअर कंडीशंड डिब्बा नहीं मिलेगा सवाई माधोपुर से जयपुर जानेवाली ट्रेस में। तो आखिर राजस्थान ने ऐसा क्या पाप किया है, क्या दोष है राजस्थान का कि वहाँ ट्रेन की यह हालत है, लेकिन नई ट्रेन चलाने के बारे में नहीं सोचा जाता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार से राजस्थान में चलनेवाली ट्रेन के डिब्बों में सुधार के बारे में, वहाँ से चलनेवाली ट्रेस में डीजल इंजन लगाने के बारे में, वहाँ से चलने वाली ट्रेस में एअर कंडीशंड डिब्बे लगाने के बारे में आग्रह करना चाहूँगा। इसके साथ ही मैं दो-तीन बातें कहकर अपनी बात शीघ्र समाप्त कर दूँगा। महोदय, कुछ बातें जनरल हैं, जैसे कि फर्स्ट क्लास के अंदर जो यात्री यात्रा करता है, कम-से-कम उसको डिब्बे में पीने का पानी तो मिलना ही चाहिए, अटेंडेंट तो उसमें होना चाहिए, मांगने पर बेड रोल की व्यवस्था होनी चाहिए महोदय, हर बार बजट में किराया अच्छा खासा बढ़ाते हैं। मैंने उसका स्वागत किया है और कहा है कि आप फर्स्ट क्लास का किराया और बढ़ाएं, उसमें आपत्ति नहीं है, लेकिन किराया बढ़ाने के साथ-साथ हमें उस स्तर के यात्री

की सुविधा का ध्यान भी रखना पड़ेगा। फर्स्ट क्लास का यात्री अगर पैस देकर बेड रोल मांगता है तो कम-से-कम बेड रोल उसको प्रोवाइड किया जाना चाहिए। फर्स्ट क्लास में बैठे यात्री के लिए कम-से-कम अटेंडेंट होना चाहिए क्योंकि वहाँ सी. आर.पी. या पुलिस वाले आकर लेट जाते हैं और कहते हैं कि गाड़ी तो हमारी है। तो कम-से-कम उस यात्री को वह अटेंडेंट जगह करा दे कि नहीं भाई, इनका रिजर्वेशन है, इन्हें जगह दो, लेकिन जो व्यावहारिक रूप से देखने को मिलता है, वह यह होता है कि वहाँ न कोई अटेंडेंट है, न टी.टी. है। तो कम-से-कम उसमें अटेंडेंट रहे।

तो यह उनके अंदर सुविधा होनी चाहिए और पीने के पानी की व्यवस्था होनी चाहिए इसके साथ-साथ प्लेटफार्म पर छोटे-छोटे स्टेशनों पर हर जगह पानी पिलाने के लिए प्याऊ लिखा रहता है, गुमटी बनी रहती है, लेकिन उस पर एक तीन पाव का या एक किलो का ताला लगा रहता है। अब प्याऊ लिखा हुआ है, गुमटी बनी हुई है, उसकी जाली में से मटक दिखता रहता है, बाल्टी दिखती रहती है, लेकिन एक ताला लगा रहता है। एक यात्री जो गर्मी के अंदर यात्रा कर रहा है उसके लिए सब कुछ वहाँ है, फिर किन कारणों से ताला लगा रहता है और पानी उपलब्ध नहीं होता? माननीय मंत्री जी आप इस बात को अवश्य देखें कि प्रत्येक स्टेशन पर जहाँ प्याऊ उपलब्ध है, जहाँ मटका उपलब्ध है, जहाँ बाल्टी उपलब्ध है, उसमें पीने का पानी उपलब्ध नहीं है, कौन इसके दोषी है क्योंकि पानी एक ऐसी चीज है जो यात्रा करते समय अगर यात्री को न मिले तो...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Please do not repeat the same thing again and again. Please make your point.

DR. ABRAR AHMED: This is not a repetition, Sir. This is very essential.

महोदय, बिना पानी के कोई जीवित नहीं रह सकता और यात्रा के अंदर यह देखने को मिलता है। अब उस खाली प्याऊ को देखने के बाद उस प्याने आदमी को जो

[Dr. Abrar Ahmed]

आक्रोश आता है, उसका अंदाज़ा हम इस एअर-कंडीशनर सदन के अंदर बैठकर नहीं लगा सकते। इसका आभास हम नहीं लगा सकते कि उस गर्मी में प्यास में तड़फ़ने यात्री की क्या स्थिति होती है जो आख निकाल कर देखेगा, उसे प्याऊ दिखेगी, मटका दिखेगा, बाल्टी दिखेगी, लेकिन पानी पिलाने वाला नहीं दिखेगा। तो पानी एक असेन्सियल चीज़ है, जिसको हमारी सरकार और मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए। मैं मानता हूँ, इसमें दोष सरकार का नहीं है बल्कि वहाँ के जो कर्मचारी हैं, जिनकी ड्यूटी है, उनका है क्योंकि वह इसमें नेगलिजेंसी करते हैं। अगर इसमें मंत्रालय सक्ती से कदम उठाए और इसके लिए दोषी लोगों को सजा देने लगे तो शायद हर स्टेशन पर पानी मिले करना प्याऊ बनाकर प्याऊ बंद रखने से पानी देने का लक्ष्य पूरा नहीं होता।

महोदय, क्योंकि आप बार-बार कह रहे हैं और उपेन्द्र जी को भी एक मीटिंग में जाना है, मेरे बाद वह बोलने वाले हैं, इसलिए मैं अपनी बात को बीच में ही खत्म करते हुए, अपनी बात को आधी रखते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ और यह मानकर चलता हूँ कि माननीय मंत्री जी मेरी बातों को सुनकर जो मैंने छोटे-छोटे सुझाव दिए हैं, जिनमें कोई आर्थिक खर्चा नहीं है या राजस्थान में जो रेलवे का पक्षपात होता है, उसको देखेंगे और वहाँ अच्छी रेलवे चलायेंगे। धन्यवाद।

श्री प्रमोद महाजन : उपाध्यक्ष जी, रेल समय पर नहीं आती, यह तो आम शिकायत थी, लेकिन लगता यह है कि रेल बजट की चर्चा भी इस बार राज्य सभा में काफी लेट हुई है और शायिकाओं के अभाव में बेंच पर बैठकर ही आज इस रेल बजट का सफर करना पड़ेगा। जब पहले मैंने रेल बजट सुना था तो मुझे यह लगा था कि मानो जनता को कुली समझ कर उसके सिर पर ढेर सारा बोझ रख दिया हो और जब सर्वसाधारण बजट आया तो उसमें मनमोहन के द्वारा तन शोषण हुआ। इन दोनों को अगर मिलाकर देखा जाए तो लगता यह है कि गए चुनाव में कांग्रेस ने जो वायदे किए थे,

उनके घोषणापत्र के वायदों की यह सरकार पटरी पर से उतर गई है। अपने ही घोषणा-पत्र की अपने ही पहले बजट में इतनी हत्या करने वाली सरकार दुनिया में शायद इसके पहले किसी ने नहीं देखी होगी।

उपाध्यक्ष जी, अंग्रेजी "बजट" को आम तौर पर हिंदी में "बजट" कहा जाता है, जिससे ठीक अर्थ-बोध नहीं होता। अधिक अर्थवाही शब्द होता "अर्थ संकल्प"। अपने संकल्प को पूरा करने के लिए अर्थ का समर्थ उपयोग, यह अर्थ-संकल्प का मूल उद्देश्य है। इस प्रकाश में अगर वर्तमान अर्थ-संकल्प को रेल के देखा जाए तो यह अर्थ-संकल्प नहीं, किसी दुकान के मुनीम जी का खाता लगता है। इसकी न दिशा है न गति है, न साध्य है न साधन है, न संकल्प है न विकल्प है। अगर किराया वृद्धि को छोड़ दें तो लगता है कि यह नई सरकार का पुरानी सरकार से लिया हुआ अंतरिम बजट नंबर दो है इंजन ड्राइवर, और गार्ड भले ही बदले हों, मालगाड़ी भी पुरानी है और माल भी पुराना है।

इस वर्ष यात्री और माल भाड़ा बढ़ा, इसका मुझे आश्चर्य नहीं हुआ क्योंकि सत्ता-दल कोई भी हो, प्रतिवर्ष भाड़ा बढ़ाना आम सी बात हो गई है। वर्तमान रेल मंत्री की विशेषता इतनी ही है कि उन्होंने सबसे ज्यादा भाड़ा बढ़ाने के लिए पुरस्कार के लिए प्रथम क्रमांक लपाया है। यात्री और माल भाड़े की वृद्धि से रेलवे इस वर्ष 584 करोड़ का राजस्व इकट्ठा करेगी। वर्ष कहना गलत होगा, यह साढ़े सात महीने में इकट्ठा करेगी और अगर इसको 12 महीने के हिस्सा से देखा जाए तो 934 करोड़ इकट्ठा करेगी। यह भी मैं कम कह रहा हूँ, यह और थोड़ा बढ़ेगा क्योंकि यात्रियों की संख्या रेलवे हमेशा अनुमानतः तीन प्रतिशत बढ़ती है, जबकि अपने भाषण में गतवर्ष यात्रियों की संख्या में बढ़ोत्तरी स्वयं मंत्री जी पांच प्रतिशत मानते हैं और इसलिए बरसों से यह देखा गया है कि हिस्सा लगाते समय यात्री तीन प्रतिशत बढ़ते हैं और जब दूसरा बजट आता है तो पांच प्रतिशत बढ़ते हैं। अगर इस एक-डेढ़ प्रति-

शन को लिया जाए तो एक हजार करोड़ से ज्यादा बोझ इस अर्थ-संकल्प द्वारा जतना के सगर पर डाला गया है। अब आम तौर पर सतही रूप में अगर देखा जाए तो उच्च श्रेणी पर 20 प्रतिशत है, द्वितीय श्रेणी पर 10 प्रतिशत है, संभवतः लोग स्वीकृत करते हैं। उच्च जतना की जो श्रेणी के पक्ष में बोले, वह पूंजीपति होता है और दूसरे के पक्ष में बोले तो वह समाजवादी होता है। इसलिए उच्च श्रेणी का कितना भी बढ़ाएँ, कोई विरोध नहीं करता।

श्री एच० हनुमन्तपा : बी०जे०पी०
किसके समर्थन में बोलती है ?

श्री प्रमोद महाजन : मैं आपसे प्रार्थना करूँगा कि अगर रेल मंत्री की उपस्थिति में आप चेन खींचेंगे तो आप एक मुकदमा चल सकता है और बिना कारण के आप गाड़ी की चेन को खींचने का प्रयास न करें। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूँगा कि इतने सम्मानिय सदस्य अगर गाड़ी में सफर करते समय चेन खींचें और गाड़ी में देरी हो जाए तो इसकी जिम्मेदारी मेरी नहीं है। मैंने उल्लेख इसलिए किया कि इसमें समाजवाद के नाम पर लोगों को मूर्ख बनाया जाता है। 20 प्रतिशत भाड़ा बढ़ा, मुझे कोई आपत्ति नहीं है और जब तक एम०पी० हूँ, एम०पी० से कुछ लेना-देना नहीं है। एम०पी० का मतलब है—मुफ्त पास, इस लिए रेल में प्रथम श्रेणी का भाड़ा बढ़े या और किसी का बढ़े इसका एम०पी० से कुछ लेना-देना नहीं है। लेकिन 20 प्रतिशत बढ़ा और अगर इसका आप विप्लेषण करें तो यात्रियों से जो 235 करोड़ लिए जाते हैं उसमें से सिर्फ 35 करोड़ उच्च श्रेणी से आता है और 200 करोड़ द्वितीय श्रेणी से आता है। इसका कारण भी मैं जानता हूँ। मैं कोई वित्त मंत्री जी की तरह आंकड़ों से खेलना नहीं जानता। इसका कारण यह है कि द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने वालों की

संख्या प्रथम श्रेणी में इतनी ज्यादा है कि पैसा उसी से उगाया होगा इतना ही है कि ढोंग क्यों करते हो? वही कि हमने उसके सगर पर थोड़ा-थोड़ा बोझ डाला है। 20 प्रतिशत वहाँ डालो और 10 प्रतिशत यहाँ डालो, मानो कोई एहसान कर रहे हो द्वितीय श्रेणी पर, ऐसी स्थिति नहीं है। सचका इसमें बराबर से जब आपने तकलीफ दी है तो समाजवाद का नाटक न करो इतना ही मेरा कहना है। अब साल भाड़े की वृद्धि से कुछ जीवन उपयोगी वस्तुएँ छोड़ दी हैं—मिट्टी का तेल छोड़ दिया है, पेट्रोल छोड़ दिया है, उसके कारण भाषण में एक परिच्छेद हो जाता है। सुखियों में दूसरे दिन छप जाता है कि ये बच गया। लेकिन साल भाड़े से आप जितना पैसा उठाते हो, उसमें इनका प्रतिशत कितना है? साल भाड़े से जितना आप उठाते हो, उसमें 85 प्रतिशत को आपने बढ़ा दिया है, इसको नहीं बढ़ाया इसके लिए मैं आभारी हूँ, उसमें कुछ और चीजें अगर लग जातीं तो उससे मुझे दुख नहीं है। लेकिन जिस प्रकार का लोगों के सामने रखा जाता है कि मानो सरकार गरीबों के हितों का उतना रक्षण करना चाहती है और उसके कारण यह कर रही है, मैं इस ढोंग के खिलाफ हूँ और उस प्रकार का ढोंग और जैसा मैंने कहा कि मैं इन रेल मंत्री को दोष नहीं देता और मैंने तीनों रेल मंत्रियों के भाषण में यही पढ़ा है और इसलिए मुझको लगता है कि कुछ हिस्सा पढ़ा हुआ माना जाये और इस प्रकार वर्षों से उसी प्रकार आ रहा है और इसीलिए मुझे इसमें आश्चर्य नहीं होता। अब आनन्द हमें होता है क्योंकि हमको लगता है कि कुछ चीजें छूट गयी किन्तु रेल मंत्री के लिये आसान होता है, माल ढोने का अगर यह छोटा सा हिस्सा है तो इसमें रेल मंत्री अपना स्वार्थ भी करते हैं। परमार्थ भी करते हैं। कम से कम लोगों के सामने यह चीज आनी चाहिए इसलिए मैंने रखी। अब रेल मंत्री जी कुछ भी कहें, यात्रा भाड़ा बढ़ाने से आम आदमी को कष्ट होगा इसमें दो राय नहीं है और मैं मानता हूँ कि रेल मंत्री जी चाहे उनकी कठिनाईयाँ कुछ भी हों लेकिन जो लोगों

[श्री न मोद महाजन]

को कष्ट होगा उसके प्रति उदासीन होंगे या सहमत नहीं होंगे। लेकिन इतना याद रहे :

“बोझ से बदन दोहरा हो चुका याशो, मैं सिजदे में नहीं था आपको धोका हो चुका याशो” ॥

अगर आप किसी प्लेट फार्म पर जाकर खड़े हो जाओ तो बेचारे का बोझ से बदन दोहरा हो चुका है यात्रा में, यह जरूर ध्यान रखें और माल भाड़े की वृद्धि के कारण जो पहिया महंगाई के चक्र को गतिमान करेगा उसको आप रोक नहीं पायेंगे, भले ही आपका मंत्रालय कहे कि मुद्रा स्फीति केवल 0.16 बढ़ेगी। मैं नहीं मानता, कोई अर्थशास्त्री नहीं हूँ लेकिन मैं इतना ही कहता हूँ कि यदि आप 10 प्रतिशत लगाओगे तो मुद्रा स्फीति उसके कारण जो बढ़ेगी उन चीजों की वह 12 होगी, 14 होगी, जोशे दशमलव कुछ नहीं होगी और इसलिए इस महंगाई के चक्र को जन्म देने वाला यह अर्थ संकल्प रेल के रूप में आप लाये।

इस संबंध में सरकार ने रेल दर जांच समिति बिठाने का निर्णय किया है, निर्णय पहले हो चुका है आपने उसको अभी निश्चित करके आगे लाने का प्रयास किया है। लेकिन मैं सरकार को इस संबंध में केवल इतनी ही चेतावनी देना चाहता हूँ कि इससे पहले की भी जो दर जांच समिति थी वह तो केवल अर्थशास्त्र के हिसाब से विचार करते थे और उसके आधार पर आपको सुझाव देते थे और जिस पर आपको भी अमल करना इस सरकार के लिये सम्भव नहीं हुआ। इसलिए मैं आपको चेतावनी देना चाहता हूँ कि रेल एक अत्यावश्यक सेवा है और रेल पर आपका एकाधिकार है, आप जितना भी दाम बढ़ायें जिसको जाना है उसको जाना ही पड़ेगा। इसके लिये अगर आप यह सोचें कि रेल दर जांच समिति के द्वारा कुछ मनमानी करोगे तो मुझे लगता है कि एक सीमा के बाहर जाने के बाद फिर चींटी भी कुचल जाये तो काट लेती है और

इसलिए जिस प्रकार से सिर पर बोझ रखा जा रहा है उसके संबंध में यह गढ़बढ़ न हो।

दुनियाँ के अधिकांश देशों में रेल केवल लाभ-हानि के हिसाब से चलाई जाती है और कुछ क्षेत्र में, जैसे आपने अपने भाषण में कहा कि सवारी, पार्सल और कम दर के आयात के कारण 80 में जिसके लिये आपको 332 करोड़ देना था अब 90 में आपको 2222 करोड़ देना पड़ रहा है। इसके कारण भय और आतंक का वायुमंडल खड़ा मत कीजिए। इससे मुझे कभी-कभी लगता है कि 80 और 90 के आंकड़े जो आप देते हैं तो उस आंकड़े में जो रूप्यों का अवमूल्यन होता है—घोषित और अघोषित उसके कारण भी आंकड़ों में बहुत फर्क पड़ता है इसलिए मैं आंकड़ों से नहीं डर रहा हूँ कि वह तीन सौ था और यह दो हजार कैसे हो गया। वैसे अगर 332 करोड़ बैंक में भी रखते तो दो हजार करोड़ दस साल में हो जाते और इसलिए मुझे आपके भाषण से यह लगता है कि कहीं आने वाले दिनों में पूरक माल भाड़ा तो इकट्ठा नहीं करने वाले हैं? कहीं पूरक माल भाड़ा इकट्ठा करने के लिये आप इसकी कोई भूमिका तो नहीं बना रहे हैं लोगों के सामने यह कह कर कि वह तो तीन सौ था अब से दो हजार दे रहे हैं। तो बीच में फिर पूरक माल भाड़ा बढ़ाना पड़ेगा। मुझे डर यह है, आशंका यह है कि यह बढ़ाने का प्रयास हो सकता है। उपसभाध्यक्ष जी, यात्रा और माल भाड़ा वृद्धि रेल अर्थ-संकल्प का बहुत छोटा सा हिस्सा है जिस पर हम ज्यादा बहस करते हैं। वास्तविकता तो यह है कि रेल की अर्थव्यवस्था जर्जर हो चुकी है, चरमरा रही है कि कभी-कभी लगता है कि रेल मंत्री जो को किसी बोरबल की जरूरत है जो यह कहे कि तोता मर चुका। मैं आशा करता हूँ कि वर्तमान रेल मंत्री हिम्मत करके यह कहेंगे कि यह अर्थ-व्यवस्था जर्जर और आसन्नमरण हो चुकी है। मैं केवल इस मूलप्रायः रेल अर्थव्यवस्था के कुछ बिंदुओं को तरफ इशारा करना चाहता हूँ। नई रेल लाइनों का बिछाना लोजिए। जनता की इच्छा होती है, हर

तरफ से मांग आती है इसके लिए। सन् 1853 में जब हिंदुस्तान में रेल आई तो वह अंग्रेजों द्वारा लाई गई और 1947 में वे इसलिए उसे छोड़ गए कि अपने साथ उठाकर नहीं ले जा सकते थे। इन 94 वर्षों में वे हर साल एक हजार किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाते थे और जब से हमने देश की बागडोर संभाली, तब से इन 43 वर्षों में हमने प्रतिवर्ष 200 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई है। वे एक हजार किलोमीटर बिछाते रहे एक शताब्दी तक और हम 200 किलोमीटर बिछा रहे हैं अर्ध-शताब्दी तक। इस वर्ष तो आपने 43 करोड़ रुपये कम रखा है और इतना ही नहीं आपने अपने भाषण में बिल्कुल स्पष्ट कर दिया है कि कोई नई रेल लाइन इस साल हम नहीं बिछावेंगे। सही या गलत की चर्चा में मैं नहीं जाना चाहता लेकिन रेलवे की अर्थव्यवस्था आज इतनी आसन्नमरण हो चुकी है कि हमारी सरकार एक इंच भी रेलवे लाइन इस साल बिछाने का विचार नहीं रखती है।

अब रेल पथों के नवीकरण को ही लीजिए। हर पुरानी चीज को नया करना चाहिए और अगर रेल पथ नये न हों तो गति नहीं होगी, अगर गति नहीं होगी तो समयशीलता नहीं आएगी और अगर समयशीलता नहीं होगी तो पैसा नहीं आएगा। इसलिए मैं कह रहा था कि रेल पथों का नवीकरण आवश्यक है। अब स्थिति क्या है? आप केवल 3 वर्षों के आंकड़े लीजिए। सन् 1987-88 में 4540 किलोमीटर, 1988-89 में 3858 किलोमीटर, 1989-90 में 3670 किलोमीटर और 1990-91 में 3325 किलोमीटर रेल लाइन का नवीनीकरण हुआ अर्थात् हर साल नवीनीकरण कम होता जा रहा है। सातवीं योजना में यह 12,000 किलोमीटर बचा है, यह आपने बताया। इसका बोझ अगर आठवीं योजना पर डाला जाए तो 2400 किलोमीटर आता है। हर वर्ष करीब 2300 किलोमीटर रेल लाइन का नवीनीकरण होना चाहिए। इस हिसाब से आपको हर साल 4700 किलोमीटर रेल लाइन का नवीनीकरण करना चाहिए और

आप करने वाले हो 3300 किलोमीटर। बचेगा 1400 किलोमीटर और इसलिए जब आप आठवीं योजना से नवी योजना में जाओगे तो 8000 किलोमीटर के नवीनीकरण का घाटा लेकर जाओगे।

आपने अपने भाषण में आंकड़ा तो नहीं दिया है लेकिन इसका उल्लेख किया है और जब अगला मंत्री 10वीं योजना में जाएगा तो वह और 10,000 किलोमीटर का घाटा ले कर जाएगा। मतलब यह कि हमारी आंखों के सामने कभी भी यह घाटा पूरा नहीं होगा।

महोदय, मुझे तो कभी-कभी लगता है कि रेल मंत्रालय उस विद्यार्थी के समान है जो सेकेंड ईयर में फर्स्ट ईयर की स्टडी करता है और थर्ड ईयर में सेकेंड ईयर की स्टडी करता है। इस प्रकार जाता तो वह अगली कक्षा में है लेकिन स्टडी हमेशा पिछली कक्षा की करती है। अगर रेल मंत्रालय को आप देखें तो उससे भी इसी स्थिति का पता चलता है।

अब आप रेल पथ का विद्युतीकरण लीजिए। डीजल की कमी के कारण रेल पथ के विद्युतीकरण की आवश्यकता बढ़ी है, इसमें कोई दो राय नहीं है। अगर आंकड़े लें तो हिंदुस्तान में जो 62,200 किलोमीटर की रेल लाइन है उसमें केवल 9700 किलोमीटर पर बिजली है। यह लगभग 15-16 प्रतिशत बैठता है। बाकी सब जगह तो बिजली जाने की संभावना नहीं है मगर दुख इस बात का है कि गत वर्ष से इस वर्ष आपने लक्ष्य केवल 400 किलोमीटर ही रखा है। अब अगर इमहिसाब से देखें तो मुझे नहीं लगता है कि हम में से किसी के जीवन में यह विद्युतीकरण पूरा हो 7.00 P.M. सकेगा संगनीकरण, जिसे कंप्यूटराइजेशन कहते हैं, बहुत आवश्यक है। आपने कुछ नए स्टेशन जोड़े हैं। जो पैसा आपने उसके लिए रखा है वह गए साल से 28 लाख कम है, आपने कंप्यूटराइजेशन पर पैसा बढ़ाया नहीं है। यात्रियों की संगणना करें यह पर्याप्त नहीं है। आपने कहा है कि 75 प्रतिशत कंप्यूटराइजेशन करेंगे, जरूर करेंगे। हिन्दुस्तान के बड़े बड़े शहरों को ले लीजिए तो 75 प्रतिशत यात्री वहीं

[श्री प्रमोद महाजन]

से आते हैं और आप भी खुश हो जायेंगे कि हमने 75 प्रतिशत कर दिया है। सवाल प्रतिशतता का नहीं है। संगणनीकरण जितना यात्रियों के लिए आवश्यक है उससे ज्यादा माल के लिए चाहिए। दुर्भाग्य इस बात का है कि यह लगभग बंद हो चुका है।

चल स्टॉक की बात आप करते हैं और कहते हैं कि चल स्टॉक की कमी से हम चिन्तित हैं। मैंने शोधता से इसकी जांच के आदेश दिए हैं। मैं भ्रष्टाचार तो सुन रहा था पर मुझे पता नहीं चला कि किस बात की जांच हो रही है। अगर हम चिन्तित हैं तो जांच किस बात की हो रही है? लेकिन जिसकी सबसे अधिक चिन्ता है उस पर आपने 113 करोड़ 33 लाख रुपया रखा है जो कि बजट का केवल 20 प्रतिशत आता है। 20 प्रतिशत स्टॉक से पैसा कम कर रहे हो और चिन्तित होकर अधिकारियों को जांच का आदेश दे रहे हो? मुझे पता नहीं किस बात का आदेश है? 20 प्रतिशत नहीं दोगे तो चल स्टॉक कैसे बढ़ेगा?

महोदय, अनुसंधान बड़ी महत्वपूर्ण चीज है। इस पर आपने 83 करोड़ रुपया कम खर्च करने का तय किया है। 83 लाख कम लगेगा। 5 करोड़ की योजना है उसमें 83 लाख यानी 20 प्रतिशत कम कर रहे हो। रेल विकास निधि के लिए आपने 235 करोड़ रखा है जो कुल राशि 13319 करोड़ का लगभग 2 प्रतिशत आता है। इस 2 प्रतिशत में हिन्दुस्तान की रेल क्या विकास करेगी, यह समझ में नहीं आता। इस वर्ष आप केवल 185 किलोमीटर पूरी करेंगे। जो काम चल रहा है उसको पूरा करेंगे। मुझे इस बात का आनन्द है कि मैसूर-बंगलौर का आमान परिवर्तन करने का हम भरसक प्रयास करेंगे, यह आपने कहा है। आपका यह भरसक प्रयास क्या होता है मैं नहीं जानता। लेकिन मैसूर-बंगलौर से हम सभी लोग बहुत नजदीक से संबंधित हैं, इसलिए उसका उल्लेख होना आवश्यक भी है। महोदय, राजनीतिज्ञों के बारे में कहा गया है—
When a politician says 'yes', he means 'may be'; when he says 'may be', he

means 'no' and when he says 'no', he is not a politician at all. इसलिए मैं जानता हूँ कि मंत्री महोदय को यह कहने की आवश्यकता क्यों पड़ी कि मैसूर-बंगलौर के बीच में आमान परिवर्तन शीघ्र गति से किया जाए इसके लिए प्रयास करेंगे। इसके लिए एक पैसा भी नहीं दिया गया है। कैसे इसका आमान परिवर्तन होने वाला है बिना पैसे के, समझ में नहीं आता। मैं कहना चाहता हूँ कि एक बात हम जिम्मेदार राजनीतिज्ञ के नाते समझ लें कि इस देश की जनता को हिम्मत से समझाएं कि देश में जो हमारे पास रेल लाइनें हैं उसमें लगभग 23599 किलोमीटर मीटरगेज है और 4068 किलोमीटर छोटी लाइन है। 185 किलोमीटर आपने आमान परिवर्तन किया है। इस गति से मीटरगेज का ब्रांड गेज होने में हमको केवल 150 वर्ष लगेंगे। इसलिए 150 वर्ष का तो कोई बजट नहीं हो सकता। इसलिए देश को यह समझाना चाहिए कि हर मीटर गेज ब्रांड गेज करना आवश्यक नहीं है। दुनिया में बहुत जगह मीटरगेज चलता है, उस पर प्रयास करें। जो भी सुधार आपको चाहिए उस पर ला सकते हैं।

लेकिन इसमें परिवर्तन अगर हम डेढ़ सौ वर्ष के हिसाब से करायें तो सस्ती लोकाप्रियता मिल सकती है, काम कभी हो नहीं सकता। यह भी रेल की स्थिति आपको पता चल सकती है। माल ढोना सबसे महत्वपूर्ण रेल का काम है। रेल कहती हैं कि असली माल तो माल ढोने से ही मिलता है, यात्री तो हम ऐसे ही मुफ्त में ले जाते हैं, माल ढोने से ही हम को माल मिलता है। इसका चित्र देखिये। मैंने क्या किया? 88-89 में 302.10 मीलियन टन, 89-90 में 310 मीलियन टन, 90-91 में 318 मीलियन टन। बढ़ोतरी कितनी? हर साल 8.10 मीलियन टन। प्रतिशत कितना? 3 से कम। मुझे लगता है रेल मंत्री अपने बोर्ड से पूछें कि हिन्दुस्तान के औद्योगिक विकास की गति जो आज फिलहाल बहुत कम है, क्या देश के औद्योगिक विकास की गति से माल ढोने का कोई संबंध नहीं है? अगर देश में

विकास होता है तो माल भी उतनी ही मात्रा में ढोना जाना चाहिए, क्यों न जोड़ा जाए ? रेल को इस संबंध में रास्ते पर प्रतियोगिता करनी पड़ेगी । आज लोगों को लगता है कि ट्रक कितना महंगा हो इससे भोजना अच्छा है क्योंकि यह प्वाइंट टु प्वाइंट सर्विस देता है । जो छोटी-छोटी समस्याएं हो रही हैं, चोरी हो रही है, उसमें नहीं जा रहा हूं । इस वर्ष आपने 335.10 लाख टन का उद्देश्य रखा है । मुझे लगता है इस अर्थ संकल्प में अगर कोई हिम्मत की बात की है तो आपने यह माल ढोने की की है और इस हिम्मत के लिए मेरी शुभकामनाएं आपकी माल गाड़ी के साथ है । अगले साल देखते हैं कितना इसमें ढोते हैं और कितना रह जाता है ।

उत्पादन कारखानों का हाल देखिए । चित्तूरजन में कितने नये इंजन बने ? गत वर्ष से पांच ज्यादा । डीजल के कितने ? दो । डीजल रेल इंजन-सात । रेल के पास कुल कितने इंजन हैं, 9 हजार, 9 हजार इंजन के खेल में दो और पांच इंजन ज्यादा बड़े । इससे रेल आगे चल नहीं सकती । सवारी डिब्बे देखिये जो कि आपकी फैक्टरी में बने, 88 ज्यादा । कपूरथला में 425 बने । आंकड़े ढूँढ़ रहा हूं ताकि अभिनन्दन करने से पहले यह देखूं कि कपूरथला की क्षमता क्या थी । गये वर्ष क्या हम कैपेसिटी से कम काम कर रहे थे जो एकदम इतने बढ़ गये ? कैसे बढ़ गये आपने 500 डिब्बे ही बनाये । रेल के डिब्बे कितने हैं ? 38 हजार सवारी डिब्बे हैं और साढ़े पांच लाख माल डिब्बे हैं । आपने अपने भाषण में कहा है साढ़े पांच हजार माल डिब्बे पुराने बदलने हैं । इन पुरानों को बदलने में 500 की रफ्तार से 10 वर्ष लगेंगे । तब तक हम भी पुराने हो जायेंगे और बाकी डिब्बे भी पुराने हो जायेंगे । इस हिसाब से तो पुराने डिब्बे बदलने का कार्यक्रम पूरा हो नहीं सकता । इस रेल की जर्जर अस्थिपंजर व्यवस्था का जितना भी विवरण दें उतना ही कम है ।

इसमें प्राण फूंकने के रास्ते हम को ढूँढ़ने पड़ेंगे । मैं आलोचना की बात नहीं कर रहा हूं, आलोचना तो विपक्ष में है, जरूर करूंगा । आखिर इस अर्थ-व्यवस्था में कैसे प्राण फूँके ? केवल माल यात्री भाड़ा बढ़े इससे काम नहीं होगा । हर साल कितना बढ़ावेंगे इसकी भी अपनी एक क्षमता है ।

Then, you get diminishing returns.

इसमें कुछ भी बढ़ाये इससे काम नहीं चलेगा । सबसे पहले तो हम को देश को तय करना पड़ेगा कोई दल या संसद इसमें नहीं है । इस वर्ष का परिमित्य 5000 करोड़ से बढ़ाकर 5325 करोड़ कर दिया । यह वृद्धि 6.5 प्रतिशत है । दस परसेंट की मुद्रास्फीति मान लीजिए तो आवंटन जो रेल को दिया है वह वास्तविक रूप में कम दिया है । मैं नहीं समझता कोई भी कम्पनी ने जो गये वर्ष पैसा दिया इससे कम पैसा देने के बाद अच्छी चलने की अपेक्षा करे चमत्कार ही इसको चला सकती है और कोई इसको नहीं चला सकती । इसलिए मुझे कभी-कभी लगता है रेल को अपना अंश ससाधारण बजट में नहीं देना चाहिए । सर्वसाधारण बजट को इसका कोई विचार करना चाहिए तो ही इस रेल को हम बचा पायेंगे । बाजार से भी पैसा आपको लेना पड़ेगा । भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा 1170 करोड़ से 1500 करोड़ रुपये लेने तय किये हैं । मुझे इसमें एक डर है कि इसकी भी अपनी एक मर्यादा है कि वही यह ऋण के पिण्डों में अटक न जाये क्योंकि 15 सौ करोड़ उठाने का मतलब होता है कि 12-14 प्रतिशत अगर लगायें तो अगले वर्ष दो सौ करोड़ का ब्याज देना पड़ेगा । सारा यात्री भाड़ा और माल भाड़ा इसी में चला जाएगा । अगर बाजार से व्यवसायिक कर्जा लेना है तो उसकी भी मर्यादा है । मैं कहना चाहता हूं कि रेलों के पास जो जमीन है उसमें भी अनावश्यक जमीन को बेचने का या उसका कोई अलग उपयोग करने पर विचार करना पड़ेगा जिससे हम राजस्व को बढ़ा सकते हैं । मैं तो

[श्री प्रमोद महाजन]

यह मानता हूँ कि जैसे हवाई अड्डों पर इन्टरनेशनल एयर पोर्ट अथोरिटी बनो हुई है जो हवाई अड्डों की मालिक है और उसका इंडियन एयर लाइंस और एयर इंडिया उपयोग करते हैं, क्या उसी प्रकार से कोई हमारी रेल अथोरिटी नहीं बन सकती है जो स्टेशनों की मालिक हो, रेलें उसका उपयोग करें और किराया दें ? वह अथोरिटी स्टेशनों को साफ सुथरा रखने की व्यवस्था करे । मैं चाहता हूँ कि इस पर भी आप विचार करें ।

इसके साथ मैं एक बात और जोड़ना चाहता हूँ । वह बात विवाद की हो सकती है । लेकिन वर्तमान सरकार थोड़ी दिशा बदल रही है, इसलिए मैं आशा करता हूँ कि पटरी बदलते समय ज्यादा आवाज नहीं होगी । मैं कहूँगा कि क्या आप रेल लाइन बिछाने में भी कुछ निजीकरण पर विचार कर सकते हैं ? भारतीय रेलें जनता की सम्पत्ति हैं । आप पारम्परिक सोच को छोड़ दें । यह सोचना कि मां खाना नहीं देगी और बाप भीख मांगने नहीं देगा तो इस प्रकार से काम नहीं चलेगा । कहीं न कहीं तो आपको रास्ता निकालना होगा । अगर आप रेल नहीं बना सकते हैं तो दूसरों को बनाने दो । इसलिए निजीकरण के रास्ते के बारे में भी आपको सोचना पड़ेगा । इसके साथ ही रेलों की भलाई के लिए आप राज्यों से सहयोग मांगें । अगर कोई राज्य कहे कि हमको यह रेल लाइन दो तो आप उससे कह सकते हैं कि आप सहयोगी बनिये और पैसा दीजिये ... (व्यवधान) उपेन्द्र जी कह रहे हैं कि वे तो दिवालिया हैं । अगर सारे दिवालिया हैं तो आई० एम०एफ० को डांभट करें । इस संबंध में आखिर कुछ तो करना पड़ेगा, थाली में बांट कर खाना पड़ेगा और कोई हिसाब करना पड़ेगा । इसलिए आप राज्यों के सहयोग पर विचार करें ।

इसके साथ ही एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ और जिसकी चर्चा बहुत कम होती है कि ज्यादा खर्चा रेल मंत्रालय का नित्य चर्चा का विषय बने ।

इसमें मैं एक वाक्य और कहूँगा, रेल मंत्री उसका अच्छा अर्थ निकाल सकते हैं कि कोई भी कम्पनी अपने राजस्व का 35 प्रतिशत पैसा अगर कर्मचारियों पर खर्च करती है तो उसके मुनाफे में आने को कोई संभावना ही नहीं है । इसलिए इस पर ठीक से विचार करना पड़ेगा । हमारे कर्मचारियों पर जो खर्चा होता है उनकी जो उपयोगिता है उसका जब तक हम हिसाब नहीं बैठावेंगे मुझे लगता है कि 35 प्रतिशत खर्चा करके केवल कर्मचारियों की तनखाह और भत्ते पर खर्च करने से रेलों को बचाना कठिन हो जाएगा । मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ । मिसलेनियस एक्सपेंडिचर गत वर्ष 56 करोड़ रुपये था और इस वर्ष यह 78 करोड़ रुपये हो गया है । रेलों के पास 19 रेल रेक्यूटमेंट बोर्ड्स हैं जो 15 हजार लोगों को नौकरियाँ देते हैं । इसका मतलब यह है कि एक बोर्ड साल भर में पाँच सौ आर्दमियों को रेक्यूट करता है यानी एक दिन में डेढ़ आर्दमियों को रेक्यूट करता है । अब डेढ़ नौकरियाँ देने के लिए 8-10 अफसरों के साथ एक बोर्ड चलेगा तो मिसलेनियस एक्सपेंडिचर बढ़ेगा ही । इस प्रकार तो श्री जाफर शरीफ क्या भगवान भी रेलों को नहीं बचा सकते हैं । इस प्रकार के खर्चों पर भी आपको पुनर्विचार करना चाहिए । आपके क्लेम ट्रिब्यूनल की 19 बेंचेज हैं । आपने कहा ये छः महीने में अपना फैसला देंगे, लेकिन वे दो साल में फैसला नहीं देते हैं । उनसे कौन पूछे कि आप क्या कर रहे हैं ? बगैर टिकट यात्री कितने होते हैं, इसका इस देश में कोई सर्वेक्षण हुआ ही नहीं है । दूसरे सदन में मंत्री महोदय ने अच्छा कहा कि हम कड़ी निगरानी रखेंगे । गये साल इसमें 25 करोड़ रुपये इकट्ठा किया गया और इस बार 27 करोड़ इक्कट्ठा किये गये । मैं इस बारे में प्रशंसा की बात सोच रहा था । लेकिन यह सब लगाकर अगर हर साल 5 प्रतिशत आमदनी बढ़ती है तो दो करोड़ ज्यादा बढ़ गये । इसमें क्या प्रशंसा की बात है ? इसका एक दूसरे से क्या संबंध है ? हिन्दुस्तान में हर साल 368 करोड़ 85 लाख

लोग रेल में सफर करते हैं। यह किसी जमाने में पूरी दुनिया की आबादी होती थी, इसने वहाँ एक साल में सफर करते हैं। अब 368 करोड़ 65 लाख लोगों में से आपने गये वर्ष 5 लाख लोगों को पकड़ा और उनमें से दो लाख पर मुकदमा चलाया और 75 हजार से ऊपर उनमें गुनहगार सिद्ध हुए और उन्हें सजा हुई। 368 करोड़ 65 लाख यात्रियों में से 75 हजार को सजा होती है। मैं कलकुलटर से हिसाब लगा रहा था लेकिन आई वाज अनेबरल टु रिप्लाय कि कितना परसन्टेज होता है। वह इतना जीरो जीरो में जा रहा था। तो क्या आप इसको बदलेंगे? टिकट चेकर कहाँ होते हैं? मुख्य लाइन पर होते हैं। ब्रांच लाइन पर कोई टिकट चेकर नहीं होता जब कि ब्रांच लाइन पर ज्यादा टिकट चेकर चाहिए। मुख्य लाइनों पर चोरी कम होती है। सबसे ज्यादा चोरी होती है उपनगरीय रेलों में। मैं मुंबई से आता हूँ और मैं जानता हूँ कि उपनगरीय रेलों में सर्वाधिक चोरी होती है। क्या मंत्री महोदय को पता है कि मुंबई में एक बीमा योजना है जो वर्षों से चल रही है। उस बीमे के अस्तगत कोई भी यात्री अपना बीमा उस व्यक्ति के पास दर्ज कर सकता है कि तुम 30 दिन मुफ्त में प्रवास करो और मुझे इतना पैसा दे दो। अगर कहीं बीच में पकड़े गये और तुम्हें अगर कोई पेनल्टी देनी पड़े तो तुम रसीद दे दो मैं तुम्हें तुम्हारी पेनल्टी वापस कर दूंगा।

This is a special insurance scheme for ticketless travellers in Bombay. अब यह

जो स्पेशल एश्योरेंस स्कीम चल रही है टिकट लेस ट्रेवलर्स के लिये इसको रोकना चाहिए। उपनगरीय रेलों में कभी कोई छूटना ही नहीं है। मैं बहुत बार उनमें सफर करता हूँ। मैं किसी को कुछ नहीं कहता। अपना परिचय पत्र दिखाकर किसी पर रोब मार्क यह मुझे पसंद नहीं। लेकिन यह कहना चाहता हूँ कि रेलों में बहुत अफ़ाँस है। पूर्व रेल मंत्री ने स्वयं 2 हजार करोड़ रुपये का अनुमान किया था। इसलिये इस अफ़ाँस को दूर करना चाहिये। ये कुछ

रास्ते हैं जिन रास्तों के द्वारा हम रेलों की निष्प्राण अवस्था में प्राण फूँक सकते हैं। कुछ छोटी छोटी समस्याएँ हैं। जैसे कि रेल समय पर चले। आप उसको मेल कहते हो, एक्सप्रेस कहते हो। कभी-कभी तो मुझे लगता है, मैं कानून का विशेषज्ञ नहीं हूँ, लेकिन कभी-कभी मुझे लगता है कि मंत्रालय पर 420 सी का मुकदमा चलाकर देखूँ। जिनको आप मेल या एक्सप्रेस कहते हैं अगर वे उस तरह से नहीं चलती हैं तो आपको यह कहने का क्या अधिकार है। आपने राजधानी एक्सप्रेस की बात की कि आप दूसरी राजधानी एक्सप्रेस दे रहे हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि दस साल पहले जब शुरू में राजधानी की कल्पना की गई थी तो उसमें था कि मुंबई से दिल्ली का प्रवास 12 घंटे का होगा। लेकिन कभी 18 घंटे, कभी पौने अठारह घंटे, कभी 17 घंटे होता है। अभी तक 12 घंटे की स्थिति नहीं आई है।

रेलों में भोजन साफ़ सुथरा मिले यह सब चाहते हैं। मुझे निजीकरण पर कोई आपत्ति नहीं है। मुझे हर यह डर है कि पहले यह व्यवस्था निजी ही थी। लेकिन जब निजी ठीक नहीं चली तो रेल ने यह व्यवस्था ले ली। अब रेल विभाग से यह व्यवस्था ठीक नहीं चलती इसलिये निजी व्यवस्था हो, फिर ठीक न चले तो रेल ले ले। एक मंत्री निजीकरण करे और दूसरा मंत्री रेल करण करे तो मुझे लगता है यह ठीक है। इसका ठीक अर्थ यह है कि अच्छे व्यक्तियों द्वारा अच्छा खाना मिले। इस पर आप विचार करें।

दुर्घटनाएँ कम हुई हैं यह आनंद की बात है। लेकिन मैं मंत्री महोदय यह बात कहना चाहता हूँ कम दुर्घटनाएँ हैं पर व्यक्ति हर साल ज्यादा मर रहे हैं। हर साल चाहे दुर्घटनाओं की संख्या कम हो लेकिन गाड़ियों में मरने वाले व्यक्तियों की संख्या बढ़ती जा रही है। इसकी ओर हमको ध्यान देना पड़ेगा। इसके साथ ही पैन्टन एक्सीडेंट्स भंड ही कम हो गये हैं लेकिन गाड़ियों की पटरियों से उतर जाने की घटनाएँ ज्यादा हो रही हैं। गाड़ियों के पटरियों से उतर जाने के कारण सभी ट्रेनों को विलंब होता है। इसमें दुर्घटनाओं का जो कारण देखा गया है उसमें

[श्री प्रमोद महाजन]

पाया गया है कि 65 प्रतिशत दुर्घटनायें कर्मचारियों की गलती से होती हैं। अगर ऐसी स्थिति है तो कर्मचारियों को गहन प्रशिक्षण देने की आवश्यकता है ताकि वे ऐसी गलती न कर सकें जिससे हम जान खो बैठें और वे नौकरी से हाथ धो बैठें।

महोदय, इस बार आपने कोई नई रेल लाइन शुरू नहीं की है। इसलिये मैं आपसे यह मांग करूंगा कि अब आप मंत्री बने हैं और नई गाड़ी कोई दूसरा छोड़े यह ठीक नहीं है। अगर किसी गाड़ी को आप भी छोड़े तो अच्छा होगा। इस दृष्टि में मैं एक नई गाड़ी जिसका नाम मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि उस गाड़ी का नाम चारधाम एक्सप्रेस हो। जो दिल्ली से चो, दिल्ली पुरी, रामेश्वरम द्वारिका करते करते वह हरिद्वार तक जाए। वहां से लोग बद्रीनाथ का रास्ता अपने आप ढूंढ लेंगे। इस प्रकार की चारों धाम यात्रा की गाड़ी आप आरम्भ करें। (व्यवधान) मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि यह गाड़ी आप रेगुलर रेल चलाइये, ऐसी मेरी कल्पना नहीं है। गाड़ी चलाने के लिए जो निजी लोग आते हैं, उनको आप स्पेशल ट्रेन अलग से देते हैं। चार धाम एक्सप्रेस का नाम से एक स्पेशल ट्रेन चले तो बड़े लोग जाएंगे, चारों धामों की यात्रा करेंगे, उनके लिए यह अच्छा होगा। सार्वदेशिक चर्चा के बाद मेरे पास दो चार मिनट बचे हैं उनमें मैं अपने प्रदेश महाराष्ट्र और मुंबई के संबंध में कुछ कहना चाहूंगा। कोंकण रेलवे को ओर पर्याप्त ध्यान न होने का डर इस रेल वर्ध संकल्प में स्पष्ट हुआ है। कोंकण रेल केवल कोंकण की नहीं है। यह पश्चिमी घाट की है। यह महाराष्ट्र गोवा, कर्नाटक, केरल, तमिल को जोड़ती है। उसका अपना एक सामरिक महत्व है। अगर यह बन जाए तो मुंबई-हैदराबाद मुंबई-मद्रास की रास्ते की भीड़ कम हो सकती है। मुंबई से हमको त्रिवेन्द्रम जाना है तो लगभग मद्रास के साथ हस्त-आग्नेय कर के जाना पड़ता है, वह कम होकर के हम सीधे त्रिवेन्द्रम जा सकते हैं। आपने 51 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है, पिछले पांच करोड़ लगा दें तो यह 56 करोड़ हो जाता है। 56 करोड़ कोई कम रकम नहीं है। लेकिन पिछले रेल मंत्री

ने 70 करोड़ रखे थे और आपने 14 करोड़ रुपये कम किये हैं। मुझे लगता है कि अगर इसी प्रकार से आप कमी करते रहेंगे तो यह कोंकण रेलवे का स्वप्न और आगे चला जाएगा। उसके साथ यह कोंकण रेलवे बनाने के लिए 250 करोड़ के कर मुक्त 9 प्रतिशत ब्याज के बांड निकालने की योजना पिछली सरकार ने रखी थी। मैं यह कहता हूँ, मेरी इतनी ही आपसे प्रार्थना है कि कहीं ऐसा न हो कि जाए कि संसाधनों के अभाव में यह कोंकण रेलवे कहीं साईडिंग पर चली जाए, इस को आप मेन ट्रेक पर रखिये, निर्धारित समय में लागू करने का प्रयास करें। मुंबई की उपनगरीय रेल के बारे में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि अगर चित्रगुप्त किसी को तरक में भेजना चाहे तो वह सीधे मुंबई की रेल में भेज सकते हैं। इससे अधिक वर्णन करने की आवश्यकता नहीं है। 101 लाख यात्री रोज वास करते हैं उस में से 60 लाख यात्री 60 प्रतिशत उपनगरीय सब-अरबन हैं और इन 60 लाख से 45 लाख लोग अकेले मुंबई में प्रवास करत हैं। यह 45 लाख लोग मुंबई की आबादी का 40 प्रतिशत हैं। तो मुंबई शहर में 40 प्रतिशत लोग रोज यात्रा करते हैं, आनन्द से नहीं आवश्यकता के कारण। आपने किराया बढ़ाया, उसकी मैं चिंता नहीं कर रहा हूँ इस समय, लेकिन इनकी कोई सुविधा न बढ़ाते हुए आप किराये क्यों बढ़ा रहे हैं? सुविधाएं दो, गाड़ियां बढ़ाओ फिर किराया बढ़ाओ। मुफ्त में कुछ मत दो लेकिन आप कुछ भी नहीं कर रहे हैं। उनकी छोटी-मोटी अनगिनत समस्याएं हैं। मेरा एक छोटा सा सुझाव है जो आपने नहीं है प्रधानमंत्री जी से है। मुझे कभी-कभी लगता है कि दल की सरकार ही रेल मंत्रालय में एक उप रेल मंत्री होना चाहिये जिसका काम केवल इतना ही हो कि वह मुंबई की समस्याओं के बारे में देखे। जब आपकी गाड़ियों में यात्रा करने वाले 45 लाख लोग यानी 50 प्रतिशत यात्री केवल एक ही शहर में धरते हैं तो उनके लिए एक उप मंत्री हो जो उनकी समस्याओं का ध्यान रखे। मैं नहीं कहूंगा कि वह मुंबई का ही होना चाहिये, यह जरूरी नहीं है। आपने यह कहा कि इसकी व्यवस्था के लिए हम अभिनव तरीके से संसाधन जुटाएंगे। वह आप किस तरीके से जुटाएंगे पता नहीं, शायद आपके उत्तर

से पता चले कि क्या तरीके हैं। रेल मंत्री के भाषण में यह भी कहा गया है कि सीजन टिकट इकहरी यात्रा के 24 गुना के बराबर कर दी जाए, इसकी लगभग वकालत आपके भाषण से आ रही है। मुझे हर डर यह लग रहा है कि कहीं बजट के बाद सीजन टिकट में आप ऐसी बढोतरी कर दें जिसका इससे पहले किसी रेल मंत्री का श्रेय न गया हो। इनका 24 गुना करने का आप प्रयास करेंगे, मुझे इसका डर लगता है। मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि पिछले रेल मंत्री ने यहाँ मुंबई की रेल के संबंध में एक विशेष स्थिति पत्र जारी किया था, जिसको आपके भाषण में कोई उल्लेख नहीं है। आखिर वह रेल मंत्रालय का था। झगड़ा राजनीतिक तो हो सकता है, लेकिन इससे तो नहीं हो सकता है। अब इसमें... (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : किसने जारी किया था ?

श्री प्रसाद महाजन : जार्ज फनडीज जी ने किया था। अब मैं यह तो नहीं कहता कि इसको रद्दी की टोकरी में डाला हो, लेकिन किसी फाइल में दबा पड़ा हो। तो आप उसको निकाल कर विचार करें। इस पर विश्व बैंक मदद करने को तैयार है, लेकिन रेलवे को पहल करनी चाहिए।

सब से बड़ी गलती उप-नगरीय रेलवे के बारे में यह हुई है कि रेल मंत्रालय इसमें विश्वामित्र की भूमिका अदा कर रहा है। वह कहता है कि यह बच्चा मेरे नहीं है। यह 45 लाख प्रवासी हैं और रेलवे मंत्रालय अब यह कहता है कि इंटर-सिटी ट्रांसपोर्ट, यह नागरीय मंत्रालय, अर्बन डिवेलपमेंट मंत्रालय का संबंध है। हमारा है ही नहीं वैंट इज दी नोडल मिनिस्ट्री, वह काम करेगी। अब अगर रेलवे मंत्रालय इससे पीछे हट जाए, तो कभी-कभी लगता है कि पटरियों पर जो आपकी मेल एक्सप्रेस गाड़ियाँ आये, उनका हम क्या करें। आखिर यह अन्य भव्य प्रयोग आपने ही शुरू किया।

इसलिए मुझे लगता है कि रेल मंत्रालय को इसको छोड़ना नहीं चाहिए। यह इसका कास है। इसके संबंध में दो, तीन, चार,

छोटी, एक-एक लाइन के महत्वपूर्ण सुझाव मैं देना चाहता हूँ। तो मुझे लगता है कि मुंबई में जो लोग नौकर रखते हैं, इम्प्लायर, उस पर 2 प्रतिशत स्पेशल टैक्स लगाना चाहिए, क्योंकि आखिर उसी का काम करने के लिए लोग आते हैं और वह उसको भाड़ा नहीं देते हैं। तो उस पर 2 प्रतिशत टैक्स लगा कर इम्प्लायर पर अलग से पैसा इकट्ठा किया जाए, जो सुवर्न रेलवे की स्थिति को सुधारने के लिए हो।

दूसरा मुंबई में आने-जाने के कारण भी जो मुंबई पर लोड आता है, उसके लिए रेल मंत्रालय कोई अलग से टैक्स लगाये, जो वह खुद के पास न रखे, इस उपनगरी को दे दे। फिर सीजन का जितना भी पैसा हो, उनको दे दे और खास कर मुंबई में जमीन की कीमत सोने की है। रेलवे स्टेशन के ऊपर विभिन्न प्रकार का काम किया जा सकता है। मैं तो इतना घूमा नहीं हूँ, आप ज्यादा घूमे होंगे, भिन्न-भिन्न देशों में आपने वहाँ के रेलवे स्टेशन देखे होंगे और उस रेलवे स्टेशन का जिस व्यावसायिक प्रकार से उपयोग किया जा सकता है, क्या मुंबई जैसी जगह में, जहाँ सोने और जमीन में कोई अंतर नहीं है, एक दूसरे का प्रतिशब्द है, क्या इसका उपयोग करने की कोई कल्पना किसी एक स्टेशन पर हमारे मन में नहीं आई?

अगर इनको लिया जाए, तो मुझे लगता है कि फिर आपको बांद्रा, अंधेरी, मनमाड, मानखुर्द, बेलापुर, बोरिविले, बीरार पर चार ट्रैक करना है, यह जो सारी मांगें हैं, इसके लिए आपसे क्या इसके लिए अगर आप मानवीयदृष्टिकोण रखें, और अंत में मैं केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि रेल अर्थ-व्यवस्था, यह महत्वपूर्ण शरीर की रक्तवाहिनी है। अगर यह नस बंद हो जाए, तो देश बंद हो जाएगा। इसका प्रवाही होना और इसका उदार होना आवश्यक है। मुझे खेद है कि वर्तमान अर्थ संकल इस दशा में कोई ठोस प्रयास नहीं करता है और इसलिए इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस संकल्प का विराघ करते हुए, मेरे दिये हुए निर्धारित समय में मेरी गाड़ी, मैं वक्त पर स्टेशन पर ले जा रहा हूँ।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI DAVID LEDGER (Assam): Mr. Vice-Chairman, with your permission, I would raise an important point. We are discussing the Railway Budget and undoubtedly, it is a very important subject. But we are discussing this very important subject in a practically empty House. May I draw your attention to the treasury benches where, apart from the three Ministers, only three Members are present? And in the entire House, there are hardly 15 Members.

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Members are in the lobby.

SHRI DAVID LEDGER: It is not enough to remain in the lobby or at home. We are discussing a very important subject. I come from Assam and I have a lot of... (*Interruptions*).

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Without even intimation, you have extended the sitting of the House up to 12 o'clock. How can you expect Members to sit here from the morning till late in the evening? They will come back at the appropriate time.

SHRI DAVID LEDGER: We want to raise our problems and we want Members to be present in the House. What is the point in continuing with such an important discussion and debate in an empty house practically?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): That is all right. It is the convention of the House that even without quorum, we can run the business. (*Interruptions*).

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI M. M. JACOB): It was a conscious decision in the Business

Advisory Committee since we have only two more days before us to finish with the Railway Budget and the General Budget, before the 30th of this month. There was no other go except to sit late. That is why, the meals are arranged. Members are also sitting outside and since it is a long sitting, some Members are going outside and walking around.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Let us hope that they will come.

SHRI DAVID LEDGER: Sir, I agree with the hon. Parliamentary Affairs minister but is it the way we treat these important subjects? It is very unfortunate. Sir, There has to be a quorum at least. We must have some Members to listen to us. We want to raise some very important problems.

THE VICE-CHAIRMAN (Dr. NAGEN SAIKIA): The speeches of the Members will be recorded. The Minister will reply to it. Shri P. Upendra.

SHRI P. UPENDRA (Andhra Pradesh): Sir, I fully endorse the feelings of the hon. Member. Today, the House looks like a deserted wayside railway station. At least, the Ministers and that speakers are present here. I am happy to that extent. But it shows the dwindling interest of the hon. Members in important debates. You cannot blame the Ministers for that.

Sir, Railways have been my first love and therefore I always have a soft corner whenever I speak about the Railways and whatever criticism I make about the functioning of the Railways, is always tinged with some concern for their pro-

gress and welfare. Sir, in the Budget, we see the extraordinary anxiety of the Minister to balance the accounts, show some surplus, pay the dividend to the general revenues to the extent of Rs 1037 crores and somehow wash his hands off it and say that he has done a good job. In the entire Budget, there is not even the slightest indication of the Railways' preparedness to face the new challenges, the growing challenges, in terms of the increasing freight and passenger traffic which is anticipated by the end of this century. He says in his speech, "To maintain financial viability and fulfil their obligations to the general revenues as usual, the Railways have to increase the fares and freight rates". He says, "I intend to effect, modest increases in fares and freight rates." I do not know, if Rs. 584 crores of additional imposts are modest, what you call the other imposts. It is a heavy burden and the Railways are again caught in a vicious circle in the process because this will have an escalating effect on the prices. Then the additional DA burden will come on the Railways. Their own operating costs will increase. Along with the effect of the General Budget on the prices, the increase in freight rates, particularly, will also add to the inflation and price rise. Again, Railways have to bear the additional charges. Therefore, in the long run, it will not help the Railways at all. I also know the way these fares and freight rates are increased and I know a little of the trick of the trade. You have an account, show the revenue, show the expenditure, net revenue, then allocate it to various funds, then you say, how much you have to pay towards the dividend. Then there is a gap. You have to make it up. Then the officials come and say, Sir, 15 per cent on this, 10 per cent on this. Then the Minister reacts

“उसको जरा कम करो, 15 से 10 करो।

Not so much. There will be furore in Parliament.”

This is how the Budget is prepared. There is no rationale. There is no scientific method. It is not based on any in-

creased costs. Suppose, the Railways come up and say, during the year, we anticipate this much rise in expenditure, other costs and all that or on that basis this much rise has to be there in freights and fares, that we can understand well. This is all *ad hocism* 10 per cent or 15 per cent, whatever it is. And as a consolation to the second-class passengers, they say up to 5 kms. there is no increase. Now-a-days who goes for 5 kms. on railways? These are all sops trying to dress up also... (*Interruptions*), .

this is what is happening year after year. Somehow the budgets are discussed and passed and all that. We are forgetting the future of the railways, the tremendous burden on the railways. I do not blame the Railway administration for this. We have another super-Government in the name of Planning Commission which has no constitutional authority, no constitutional basis, but that dictates everything. When the Railways go to them and say, "We want some thousand crores of rupees.", they say, "No, no, no. Why should you have so much? Take only this much." They don't bother. This is how it is happening and the Railways are unable to persuade the Planning Commission year after year to sanction additional amounts. And in the process the important infrastructure is suffering, and I am sorry to say, they are flogging the system to the hilt and anytime it may collapse.

If you see the increase in traffic, they have made good progress in many respects, say, in terms of total tonnage they are handling. Whereas 93 million tonnes were carried in 1950-51, during the First Five Year Plan, now they have come to 334 million tonnes. This is tremendous progress. But I call it flogging the system; they call it "intensive utilisation of the assets." Where does it lead us? Where does this intensive utilisation lead us ultimately? And the passenger traffic which was 784 millions in 1950, is 3,653 millions today. And correspondingly, what is the expansion? In 1950-51 we had 53,596 route kilometres and after

[Shri P. Upendra]

40 years it has increased to 62,211 route kms.—that is less than 9,000 kms. In 40 years this is the expansion of the railway network in the country.

If you take electrification, just 9,100 or about 10,000 route kilometres are electrified today. If you take the other assets, rolling stock etc., it is understandable that steam locomotives have to come down because of dieselisation and electrification, but even in regard to diesel and electric locomotives also we have only 3,610 diesel locomotives and 1,644 electric locomotives today. And in passenger vehicles the backlog is very much. Today we have 27,992 passenger vehicles. If we come to wagons, it is only 3,49,560 which is less than the stock we had in the Third Plan. In the Third Plan we had 3,70,000 and today we have 3,49,000. At the beginning of the Sixth Plan also, that is on 31-3-80, i.e. about ten years ago, we had more than 4 lakhs. That means the fleet is reduced. The wagon fleet has come down. While your traffic is increasing year after year the wagon fleet has come down...

SHRI S. JAIPAL REDDY: The wagons are over-aged.

SHRI PARVATHANENI UPENDRA: Yes, the wagons are over-aged. Overhauling is being neglected, the coaches are over-aged, the wagons are over-aged. There is no periodical overhauling, overhauling is in arrears and that is why I have said, "The system is being flogged."

And what is the projection? By 2000 AD the Railways will be required to handle 370 to 410 million tonnes of freight; passengers—310 to 330 billion passenger kilometres; suburban, 105 to 110 billion passenger kilometres. That is the projection at the end of this century. But how will you handle it with this present rate of growth? Your expansion is almost at the stagnation level; your rolling stock is not increasing proportionately; your modernisation plans are suffering. What are you going to do at the turn of the century? Today we have a chart here:

"Where does the rupee go?" Only two per cent of revenue goes to the development and the rest is all consumed in the operating costs, staff costs, etc. Even in the Budget also, you see to what level you have come. In the vital sectors, like new line construction, like rolling stock, like signal and telecommunication, like electrification, the allotment in this year's Budget is less than what it was last year. For example, for new lines, last year it was Rs. 293 or 292.83 crores; they reduced it to Rs. 249 crores this year. Then come rolling stock. It was Rs. 721 crores last year; it has come down to Rs. 607 crores in this Budget. For signalling it was Rs. 140 crores last year; it has come down to Rs. 135 crores. For electrification it is the same level of Rs. 135 crores. Of course, a few lakhs of rupees less than last year. But if you take the escalation of costs in real terms, actually you have provided much less than last year's Budget.

I do not know what the plans of the Railways are. When I think of the future as to what is going to happen, it is really shocking and the Railways have to think about it seriously and discuss with the Planning Commission and others, may be the Prime Minister, etc., and come out with a clear-cut plan. I do not know what happened to the corporate plan that the Railways had prepared. They have forgotten about it because there are no funds. There is no point in having a corporate plan without funds. I have been repeatedly questioning as to why the Railways should be pressurised to pay the full dividend liability when they are bearing the social costs to the extent of several thousands of crores of rupees. Why should the Railways also be eager to pay dividends that year itself and impose more burden on rail users in terms of fares and freight rates? Why should they do that? We have got a system of deferred dividend liability. You can defer the payment. May be you will have to show in the books. But just to balance the accounts, just to pay dividend, you showing over-anxiety in collecting funds putting more burden on the people which will still have a discouraging and other effects on the Railways. This thinking also

has to be revised and you defer the payment of the dividend. There is a provision for that and today also you have to pay something to the General Revenues to the extent of Rs. 428 crores as a deferred dividend liability. You let it go. Let it be on the books. I think you have to confer with other Ministries, if necessary, the Finance Ministry, whatever it is, who is pressurising you to pay the dividend. In view of the social costs the Railways are bearing, the Railways need not pay the dividends for a few years. Let it be on the deferred dividend liability account.

Then the uneconomic branch lines. There are as many as 146 branch lines—31 on the broad-gauge, 78 on the metre-gauge and 37 on the narrow-gauge—and the Railways are losing Rs. 107 crores in operating these lines. Several committees, including the Railway Reforms Committee, have recommended repeatedly that some of these branch lines should be closed down. They are not economical; they are not being patronised; they are not running properly. The services are very bad. The coaches are over-aged and are in a rickety condition. There is not even drinking water in some of the trains on the branch lines. There is no upkeep of the stations. What is the fun in running these branch lines in the present form? It is better to close them down. These are alternative good road services on the same branch lines. There was a decision to close down about 40 uneconomic branch lines but even that the Railways could not carry out. The Railway Convention Committee, of which I was a member, had also suggested that the Railways should talk to the State Governments to persuade them to close down the uneconomic branch lines. A decision must be taken quickly and the Railways need not continue to bear this kind of burden for long.

A* regards the other branch lines also, if you consider the service on these lines, it is very poor. I request the honourable Ministers particularly, please visit these branch lines sometime and you will see the pathetic conditions of the stations, of

the coaches and the fittings inside the coaches. I do not know how human beings are travelling in some of the first class coaches even. They are never repaired, never replaced. The service has to be improved on these branch lines also.

As regards passenger amenities very scant attention is being paid. You have provided only Rs. 48 crores for passenger amenities including other railway user amenities. It is very inadequate for all the railways. You have provided only Rs. 48 crores which is quite inadequate.

Then in regard to corruption in the booking offices, in the reservation offices, in the parcel offices, in the goods offices and on trains. Again it is at the peak. Some drive was there earlier by the Vigilance Department. But corruption is at its peak. You have to control that. The vigilance organisation has to be streamlined.

Then punctuality. It has suffered a lot. The Minister has particularly to take care of this aspect. I know that you get a chart for some 100 important trains. But that is not enough. There should be a general consciousness about punctuality. It is very low now. And I also know how the figures are made up. I do not know whether they are still continuing to report NLT—Not losing Time. Each Railway has its own punctuality figures. If the train is on the Border of Northern Railway and is running 4 hours late and reaches Delhi 4 hours late, still it is treated Not Losing Time by the Northern Railway. The Northern Railways says hundred per cent punctuality. It claims hundred per cent punctuality even though the train may reach its destination 4 hours late..

THE LEADER OF THE OPPOSITION
(SHRI S. JAIPAL REDDY): Fabrication

SHRI P. UPENDRA: Therefore, the figures must be calculated on the basis of the scheduled time of arrival and the actual time of arrival. That should be the basis for assessing the correct punctuality. The Ministers must make surprise visits. They should travel on some of these trains. Then I think they will come to see many things. Of course, they will say so many

[Shri P. Upendra] things, alarm chain pulling, this and that. In spite of all that, there is a general laxity in maintaining punctuality on the railways.

About staff welfare; This also is a neglected item. Though they are spending so much on the staff on the budget, from their revenues, yet the welfare of the staff is suffering to a large extent. Now only 6.2 lakh railway employees, out of about 17 or 18 lakh railway employees, have quarters. And you know what type of conditions they live in, in out of the way places, in remote places, where even rented houses are not available. The Railways have to step up the housing activity and build more quarters. If necessary, the Housing Boards and the HUDCO must be involved in that. Take loans, if necessary, from housing corporations. State Governments also have drawn up schemes locally. Housing must be given priority. There are many items of staff welfare. I don't touch on all of them but there is one aspect which has to be attended to and that is reinstatement of the loco running staff, about 700 people, who were removed from service. There was a decision by your predecessor but it was somehow kept pending; probably because it was one of the last decision of the previous Government. Therefore, it was kept pending. I know both of you are sympathetic to the employees; you are pro-labour. You may take more time, if necessary. But you have to see that ultimately they are reinstated so that their families do not suffer. If necessary, you may take some kind of an assurance from the unions concerned of their good behaviour in future. But they have to be reinstated.

As regards security on the trains and at stations, that is also not satisfactory. There is no proper coordination between the RPF and the GRP. There was a proposal to arm the RPF with more powers. At one stage I was even suggesting that since you are bearing half of the cost of the GRP why you don't take it completely under control of the Railways. Their co-ordination with civil police is necessary. There are other paramilitary forces which are keeping a liaison with civil police and

it is not difficult after all. But it is better to have a unified police force controlling the law and order situation on trains, at stations and other railway places. That should be examined. The third point is regarding accidents. Of course the performance to some extent is certainly good. But the figures are not very reliable. I can quote one example. In his Budget speech, the Minister has stated that the number of accidents has come down from 545 to 540 as compared to last year. But, if you go a little deeper, you will find that the more serious kind of accidents like collisions have increased. They have increased from 30 to 34 and the level-crossing accidents have come down from 55 to 42 and hence the total number of accidents has come down from 545 to **540**. You cannot dub the level-crossing accidents with the collisions. You will have to take into consideration the seriousness of the accident while arriving at a conclusion. We have to concentrate on the seriousness of the accidents. Coming to the activities of RITES and TRCON, their activities have slowed down to some extent. We had started them with great fanfare and they had been doing some good job in the past. But their activities have remained confined to this country alone. The Minister will have to look into this and find out as to why we are not able to compete with other countries. The profits of RITES have also come down considerably as compared to the previous year. This needs to be looked into. Now, as regards the Railway Finance Corporation, through which you had collected Rs. 559 crores, Rs. 400 crores, Rs. 600 crores and Rs. 1,000 crores i.e., in 4 instalments up to March, 1989, I would like to know from the Minister as to how these funds are being utilised. IRCON has mentioned that the burden on the railways has increased, their liabilities have increased. I would like to know from the Minister whether these funds are being utilised for development purposes or are being consumed by the operating cost and the staff charges, etc.

The Railway Users Consultative Committees had been doing good work by highlighting the problems of railway users.

But now, these Committees has become a i ritual They are not being rjconstituted in time. Even if they are constituted, meetings are not held regularly , There should be a regularity in convening these meetings and good people should be selected as members of this Committee.

I would like to highlight the problems of my State, Andhra Pradesh. I had been repeatedly pleading and even the Railway Convention Committee had recommended the electrification of Madras-Calcutta and Madras-Bombay trunk routes. I had also pleaded for the introduction of EMU trains on the triangle-Guntur Vijayawada and Tenali-which has been fully electrified and there is a huge commuter traffic here. Even with one or two rakes you can start the EMU service in this section. Similarly, there was a proposal to introduce a circular railway for the twin cities of Hyderabad and Secunderabad. You are taking the plea that the Urban Development Ministry is the nodal Ministry. But, previously, there was a proposal to start a corporate fund to be contributed by the civic bodies, the State Government, the Road Transport Corporation and the Central Government as well as the Railways to fund this circular railway. The RITES had also made a survey and ! had submitted its report to the Andhra Pradesh Government. The Telugu Desam Government had agreed to contribute 25 per cent of the cost. If the Railways contribute 25 per cent and the other organisations can contribute towards the remaining 50 per cent, we could start this service in the capital city of Andhra Pradesh which is very essential. Also, the electrification of the Sanat Nagar-Kazipet section must be speeded up and it should also be extended to cover the suburban lines surrounding Hyderabad and Secunderabad so that EMU trains can ultimately be introduced.

I also gave a suggestion earlier that the Railways should think of having an alternative route connecting Kirandul with Bhadrachalam and Kovvur. Now, you have th« Dandakaranya line from Kiran-

dul to Visakhapatnam which carries the iron ore for export. But the Visakhapatnam port is already saturated and is congested and the Kakinada port is relatively free and is being developed. Therefore, if ytoui construct a new line from Kirandul and Bhadrachalam to Kovvur, the traffic can be diverted to Kakinada port and that wil] relieve the Visakhapatnam port also of its congestion.

Then, Sir, there are certain small things also. In the Narsapur-Hyderabad Express, there should be an A/C 2-tier coach. It is a very popular train. But there is no A/C 2-tier coach in this. This should be introduced. Similarly, the Tirupati-Hyderabad train, which is now a slow train, should be Speeded up and made into an Express train. Then there is no day train from Bhimavaram via Gudiwada to Hyderabad. The Golkonda Express, which is now running from Guntur to Hyderabad, should be diverted. Or, you can introduce a new train. Otherwise, this can be diverted from Guntur to Bhimavaram and Narsapur and then to Hyderabad. There should also be an A/C Chair Car on this since there is none at present in the Golkonda Express. This should be introduced.

I do not want to take more time be cause T am also in a hurry. Otherwise, I would have Spoken on the other aspects also. At the end, I would only say that the Railways should chalk out a concrete plan for meeting the increasing burdens on them so that they are abl? to meet the challenges of the 21st century and are in readiness to carry the burdens which are increasing year after year. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN DR. NAGEN SAIKIA): Now. Mr. Ram Naresh Yadav.

श्री राय नरेश यादव (उत्तर प्रदेश) :
महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी
ने जो बजट पेशा है, उसका समर्थन
करने के लिये खड़ा हुआ है।

[श्री राम नरेश यादव]

महोदय, यह बात तो अपनी जगह पर बिल्कुल सही है और इस देश के लिये यह बहुत ही गौरव की बात भी है कि हमारी भारतीय रेल एशिया की सबसे बड़ी रेलवे व्यवस्था है और दुनिया की रेलों में इसका दूसरा स्थान भी है। इसकी पैसंजर गाड़ियों को ध्यान में रखते हुये, जितने यात्री प्रतिदिन जाते हैं, करीब 1 करोड़ यात्री प्रतिदिन यात्रा करते हैं, 13 हजार गाड़ियां रोज चलती हैं, मालगाड़ी के डिब्बे भी उसकी वास्तविकता को सिद्ध करते हैं जो 5,52,087 हैं। पूरी व्यवस्था के अन्तर्गत 24 हजार इसके अन्तर्गत लाइनें हैं। इसलिये इस तौर पर एशिया की सबसे बड़ी और विश्व में यह दूसरा स्थान रखती है। ऐसी परिस्थिति में जो माननीय मंत्री जी ने वजट रखा है उसमें कुछ बातें ऐसी हैं जिनके लिये मैं धन्यवाद भी देना चाहता हूं। इसलिये धन्यवाद देना चाहता हूं कि कुछ ऐसे क्षेत्रों को उन्होंने छोड़ दिया है जिनके ऊपर बोझ न पड़े उससे जो उन्होंने वंचित किया है उनमें विशेष रूप से ऐंसेल कमांडिटीज जो डेली यूज में आती हैं जैसे ऐडिबल आयल है, फूडग्रेस है, फ्रूट्स हैं, वेजिटेबल्स हैं, किरोसिन है, डीजल है, इनके ढोने के ऊपर कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है, इनको भार से मुक्त रखा गया है, इसके लिये मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं। साथ ही साथ दूसरा प्रश्न है जिसको मंत्री जी ने बांझिल करते से अलग रखा है और वह है स्लीपर सार्वार्थ, सेकिंड क्लॉस, पाथ चांजिंग प्लेटफार्म टिकट, रिजर्वेशन आदि पूर्ववत् रखे हैं। लेकिन महोदय मैं समझता था कि इस वजट में माननीय मंत्री जी जो रेल की व्यवस्था को आगे ले जाना चाहते हैं, कुछ नई रेल लाइनों की शुरुआत करेंगे।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि देश की जो आर्थिक स्थिति है उसका असर पड़ना स्वाभाविक था, लेकिन उसके बावजूद भी कुछ नई रेलवे लाइनों

की व्यवस्था करते तो यह भी लगता कि जो नई सरकार बनी है, विशेष रूप से उस दौर में कि स्वर्गीय राजीव गांधी जिनके मन में नये भारत को बनाने का अरमान था, वह चाहते थे कि हर क्षेत्र की असमानता को दूर किया जाय, उसको दूर करने की दिशा में कदम उठाया जाये, उधर विशेष रूप से ध्यान नहीं दिया गया है। आपने जो यह कहा है कि आमान परिवर्तन की जो व्यवस्था है उसको चालू रखेंगे, नई कोई मीटरगेज लाइन परिवर्तन नहीं करेंगे, उसकी तरफ भी मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा और चाहूंगा कि इस दिशा में गंभीरता से ध्यान दें। इसलिये इस बात को मैं और भी कहना चाहता हूं कि इस प्रश्न को जो कि उत्तर प्रदेश से संबंधित है, वह बहुत ही आवश्यक है। यह सन 1954 से बराबर सदन में गुंजता रहा है। पंडित जवाहर लाल नेहरू जो भारत के प्रथम प्रधान मंत्री रहे, जिनका इस देश को बनाने में सर्वप्रथम स्थान था, उन्होंने उत्तर प्रदेश की गरीबी को ध्यान में रखते हुये एक कमीशन बनाया था जिसे पटेल कमीशन कहा जाता है। उस कमीशन ने पूर्वांचल के लिये कुछ सुझाव दिये थे। इस सिलसिले में 4 जुलाई को मैंने माननीय मंत्री जी को एक पत्र लिखा था उसको मैं यहां

पर पढ़ देना चाहता हूं। उसमें मैंने लिखा था—महोदय उत्तर प्रदेश

में शाहगंज बड़ी लाइन और छोटी लाइन को मिलाकर रेलवे जंक्शन है और वहां से छोटी लाइन मऊ को जाती है। मऊ भी दोनों लाइनों का जंक्शन है। शाहगंज और मऊ के बीच में अलग-अलग बहुत अच्छे पुराने विकासशील कस्बे हैं तथा इसके किनारे के क्षेत्र के काफी लोग लॉक कट्टीज और दूसरे देशों में जाकर अपना व्यवसाय करते हैं तथा काफी मुद्रा भेजते हैं। शाहगंज एवं मऊ जंक्शन के बीच में फूलपुर, सराय-मीर, फरिहा, रानी की सराय, आजमगढ़, सठियांव, मुहम्मदाबाद आदि रेलवे स्टेशन पड़ते हैं और कुछ हाल्ट भी हैं। आजमगढ़ पुराना ऐतिहासिक नगर है।

वहाँ पर कई डिग्री कालेज, आई०टी० आई० एवं पालिटेक्निक हैं। शिवली नेशनल कालेज प्रसिद्ध है और शिवली मंजिल एवं लाइब्रेरी अपना एक स्थान रखती है।

महोदय, आजमगढ़ जनपद में सरायभीर एवं बिलरियागंज अरबी एवं फारसी शिक्षा के प्रसिद्ध केन्द्र हैं जहाँ बाहरी मुल्कों के छात्र आकर पढ़ते हैं। आजमगढ़ के पास में जीयनपुर, बिलरियागंज, महाराजगंज, अजमतगढ़ और दोहरी घाट पुराने कस्बे हैं जो विकास की ओर बढ़ना चाहते हैं। साथ ही सठियांव के पास मुबारकपुर बहुत पुराना कस्बा है जहाँ हजारों बुनकर हथकरघे के काम में लगे हैं। मुबारकपुर साड़ियों के लिये बहुत मशहूर है। यहाँ की साड़ियाँ बनारस जाती हैं जो वहाँ पर बनारसी साड़ी के रूप में जानी जाती हैं। देहात में हथकरघों पर काम करने वाले हजारों की तादाद में हैं। इसके अतिरिक्त खैराबाद, मुहम्मदाबाद भी बुनकर बाहुल्य क्षेत्र हैं। महोदय, छोटी लाइन होने की वजह से इस क्षेत्र का जो विकास होना चाहिये था वह नहीं हो पा रहा है और न ही भविष्य में हो सकता है क्योंकि व्यापारियों को आने जाने व सामान को भेजने तथा कच्चा माल लाने में विशेष कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इस छोटी लाइन के किनारे (शाहगंज-मऊ के बीच में) कई तीर्थस्थान भी हैं जहाँ समय-समय पर लाखों लोग इकट्ठा होते हैं। दुर्वासा, दत्तात्रेय, भैरवबाबा, देवलास आदि ऐसे महत्वपूर्ण सांस्कृतिक और ऐतिहासिक स्थान हैं जहाँ पर पर्यटक आते हैं। शाहगंज से मऊ तक जाने में घंटों समय लग जाता है और गाड़ी की भी स्थिति ठीक नहीं रहती है।

महोदय, जौनपुर, आजमगढ़, मऊ, गोरखपुर, वाराणसी, बलिया, गाजीपुर आदि जम्पदों के विकास की बहुत संभावनाएँ हैं जो इस छोटी लाइन से संभव नहीं है।

महोदय, यहाँ की इन जिलों की गरीबी, बेकारी आदि की स्थिति को ध्यान में रखते

हुए तत्कालीन प्रधानमंत्री पं. जवाहरलाल नेहरू जी ने पटेल आयोग की नियुक्ति की थी जिन्होंने आजमगढ़, बलिया, गाजीपुर और जौनपुर का सर्वे किया था और अपनी रिपोर्ट भी सरकार को प्रस्तुत की थी। अन्य सिफारिशों के साथ ही उन्होंने इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की भी सिफारिश की थी क्योंकि उन्होंने यह महसूस किया था कि गरीबी के कारण यहाँ के लोग हिन्दुस्तान के दूसरे बड़े-बड़े शहरों में जाकर काम करते हैं और अपने परिवार की जीविका के लिए अपना पेट काटकर पैसा बरों पर भेजते हैं। उस समय आजमगढ़ जनपद में मऊ शामिल था किंतु अब विभाजित होकर अलग जिला हो गया है। उसके अलग हो जाने से आजमगढ़ जनपद आर्थिक दृष्टि से विकास के नाम पर और भी शून्य हो गया है।

महोदय, मैंने अपने मुख्यमंत्रित्व काल में प्रयास करके इसका सर्वे भी कराया था किंतु सरकार चली गई और यह संभव नहीं हो सका। तब से विभिन्न स्तरों से मैं बराबर इस दिशा में प्रयास करता चला आ रहा हूँ। समाचारपत्रों के माध्यम से भी मैंने कई अवसरों पर इसे उठाया है। राज्यसभा में भी सन् 1988 से 1991 के पिछले सत्र तक विशेष उल्लेख के माध्यम से तथा रेलवे बजट भाषण के अवसर पर भी मैंने इसे उठाया था और सरकार से मांग की थी कि विकास की दृष्टि से शाहगंज से मऊ तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। यह आज की आवश्यकता है। मुझे स्मरण है कि बलिया में एक सभा हुई थी। तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी वहाँ गये थे। वहाँ उनके सामने लोगों ने इस मांग को रखा था। उन्होंने कहा था कि हम इस मामले पर गम्भीरता से विचार करेंगे। मैं आपका ध्यान आकर्षित करूँगा कि पिछला बजट जो रखा गया था और जिसे जनेश्वर मिश्र जी ने रखा था मैं सोचता था कि वह इसी बलिया के रहने वाले हैं, पूर्वांचल के रहने वाले हैं जहाँ के लिए पटेल कमीशन की नियुक्ति हुई थी, वहाँ का भी सर्वे करने का काम उस कमेटी

[श्री राम नरेश यादव]
 के जिम्मे था तो शायद उनके ध्यान में यह बात आये और कृपा करके इस बजट में इस लाइन के बारे में सोचने का काम करें लेकिन उन्होंने इतना ही करके छाड़ दिया। वह यह लिखते हैं :

"The following new projects are under consideration."

इसके आगे वह भी कुछ नहीं कर सके। उनके पहले जार्ज फर्नांडीस थे जो पूर्वांचल का बहुत डिबोरा पीटते थे। वह भी गये हुए थे पूर्वांचल के नाम पर विकास सम्मेलन में जो गोरखपुर में किया था। वहाँ पर उन्होंने यह बात कही थी कि हम मऊ से शाहगंज और शाहगंज से मऊ तक की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के बारे में विशेषरूप से ध्यान देंगे। वह सरकार चली गई, जनेश्वर मिश्र जी भी चले गए। यह नई सरकार आई है। नई सरकार से हम यह चाहते हैं कि वह इस बात को ध्यान में रखे। वहाँ दो चीजें हैं। एक तो क्षेत्रीय विपमता है और दूसरे वहाँ की गरीबी। इनको ध्यान में रखते हुए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूँगा कि जब यह कहते हैं कि हम कोई नई मीटर गेज को परिवर्तित करने का काम नहीं करेंगे तो एक बार नया काम जो इस समय है करने को घोषणा करें कि हम इस नई शाहगंज से मऊ तक की छोटी लाइन को जो 99 किलोमीटर की है, बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के बारे में सर्वे करायेंगे। सर्वे कराने के बाद फिर से उस काम को आगे बढ़ायेंगे।

दूसरी जो गम्भीर बात है वह किराया बढ़ाने के संबंध में है। मैं फर्स्ट क्लास पर या ए. सी. कोच के बारे में नहीं कहना जो सेकंड क्लास का किराया एक रुपये से लेकर 20 रुपये तक बढ़ाया गया है यह बहुत ही गम्भीर बात है। मैं इसलिए गम्भीर मानता हूँ कि आखिर गांव के लोग सर्वसाधारण व्यक्ति, बहुसंख्यक लोग किस तरह से बड़े-बड़े शहरों की तरफ देख रहे हैं, भाग कर आ रहे हैं। वे यहाँ पर आकर भविष्य के बारे में सोचते हैं। मैं मंत्री जी को कहना चाहता हूँ कि द्वितीय श्रेणी में सारा करने वालों की संख्या बराबर बढ़ती चली जा रही है। उनकी गरीबी

को ध्यान में रखते हुये, उनकी परिस्थिति को ध्यान में रखते हुये मंत्री महोदय को इस तरफ ध्यान देना चाहिये। भारत गांव का देश है। गांव में ही सारे लोग बसते हैं। जो यहाँ का व्यवस्था है उस तरफ सरकार की तरफ से कोई ध्यान नहीं दिया गया है। एक रुपये से 20 रुपये तक जो किराया बढ़ाया गया है यह उचित नहीं है। मेरा अनुरोध है कि मंत्री जी आप जो इस कमी को पूरा करना चाहते हैं उस को पूरा करने के लिये दूसरे स्रोतों का इस्तेमाल कर सकते हैं। जो आपने द्वितीय श्रेणी के यात्रियों का किराया बढ़ाया है यह नहीं बढ़ाया जाना चाहिये। इसका सीधा प्रभाव साधारण नागरिक पर पड़ता है, दूसरे तबके के लोग हैं उन पर पड़ता है। इस दिशा में मंत्री महोदय को गंभीरता से विचार करना चाहिये। मुझे विश्वास है कि नेकिण्ड क्लास के किराये बढ़ाये जाने से जो रेल की आय बढ़ रही है उस आय को जो आपका इतना बड़ा उपक्रम है इसके लिये आप फँसला कर लें कि इसमें दस फीसदी कटौती करेंगे तो आप पूरा कर लेंगे। हमारी छोटी लाइन से बड़ी लाइन की जो मांग है वह भी पूरी हो जायेगी और सारे देश के लोगों में यह संदेश पहुँच जायेगा कि जो नई सरकार आई है, नये रेल मंत्री आये हैं उन्होंने नये तरीके का बजट पेश किया है। वह बजट उन लोगों के हित के लिये है जिन लोगों के हित के लिये यह सरकार बराबर कामना करती रही है, सोचती रही है।

तीसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कैजुअल लेवर्स, खलासी के बारे में। 1.6 लाख लोग कैजुअल लेवर्स हैं और इस साल से बराबर काम करते आ रहे हैं लेकिन सरकार का ध्यान इस तरफ गया नहीं है। इनको अभी तक नियमित नहीं किया गया है। और नियमित न किये जाने से जो उनका सुविधायें मिलती है उन सुविधाओं से वंचित रह जाते हैं। किस तरह से ये लोग श्रम करते हैं, गिट्टी लगाते हैं, स्लीपर लगाते हैं, पटरी बिछाते हैं और फिर पटरी को रेल के लिये चलने के लायक बनाते हैं। और पटरी पर चवाने के लिए रेलगाड़ियों को उनके लायक बनाता है। ऐसे उद्भूत कर्मचारियों की संख्या दो लाख के लगभग है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि उनको नियमित करने के बारे में माननीय मंत्री

जी बहुत गम्भीरता के साथ विचार करें। मुझे विश्वास है कि वे लोग जल्दी से जल्दी नियमित कर दिये जायेंगे।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपके रेलवे की इतनी अपार सम्पत्ति है। रेलवे लाइन के किनारे आप देखेंगे तो पायेंगे पुराने से पुराने पेड़ लगे हुए हैं।

[उपसभाध्यक्ष (श्री शंकर दया न सिंह) पीठासीन हुए]

लेकिन इस जमीन की कोई व्यवस्था नहीं है। इस अपार सम्पत्ति की रक्षा आप कैसे करें? अगर आप फैसला करें कि कोई कमेटी बना करके या जो रेलवे बोर्ड है उसके अन्दर कोई कमेटी बना लें जो पूरे देश के पैमाने पर इस बात की जांच करें कि रेलवे की कितनी सम्पत्ति पहले थी और आज कितनी मौजूद है। आज स्थिति यह है कि पेड़ काट लिये जाते हैं और जमीन पर कब्जा कर लिया जाता है। उसने जो आमदनी होनी चाहिए वह नहीं हो पाती है। इसलिए आप इस संबंध में कोई कमेटी बना कर उस कमेटी को यह काम सौंप दें ताकि इस सम्पत्ति की देखरेख हो सके और विभाग को मालूम हो सके कि जिन समय देश आजाद हुआ था उस समय कितनी सम्पत्ति थी और आज कितनी है और उनको कमे बढ़ाया जा सकता है। मैं चाहता हूँ कि इस तरफ सार्वजनिक मंत्री जी विशेष ध्यान देंगे।

एक बात और भी कहा गई है। आपने कहा है कि खानपान और सफाई के मामले में निजी लोगों से काम करने की व्यवस्था करेंगे। इस देश में यह दिखाई देता है कि हर मामले में जब किसी अन्डरटेकिंग में कहीं कोई लोभ होता है तो उनको निजी हाथों में देने की बात की जाती है। इसका मतलब यह है कि हमारे देश में आजादी के समय लोगों का जो सपना था और जो राजीव गांधी जी का सपना था, आज व हमारे बीच में नहीं है, उसकी तरफ हमारा ध्यान नहीं है। इस पर हमें ध्यान देना होगा। निजी क्षेत्र

में इसको आप क्यों दे रहे हैं? इतना बड़ा आपका उपक्रम है। उसमें बढ़िया तरीके से काम हो सकता है। इसलिए आप निजी हाथों में देने का काम न करें और जब आप सदन में जवाब दें तो इस बात की घोषणा करें कि इसको आप निजी हाथों में नहीं देंगे।

सफाई के मामले में भी वही स्थिति है। डिब्बों में सफाई नहीं होती है। द्वितीय श्रेणी की जब हम बात करते हैं तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि एयर कन्डीशन कोच भले ही आप कम बनायें, लेकिन द्वितीय श्रेणी के लिए आप सुविधायें देने की तरफ ध्यान दें। द्वितीय श्रेणी के यात्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है। इसलिए इस श्रेणी के यात्रियों के लिए कोचेज की संख्या बढ़ाने की तरफ ध्यान देना चाहिए। जो पैसे वाले लोग होते हैं वे तो फर्स्ट क्लास में यात्रा करते हैं और उनके लिए अगर आप कोचेज बनाना बंद कर दें और द्वितीय श्रेणी के कोचेज बनायें तो ठीक रहेगा। महोदय, आप भी सफर करते हैं और जानते हैं कि द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में किस तरह से लोग घुस रहे हैं। उनमें सफाई की व्यवस्था नहीं रहती है और जो लेवेटरी होती है उसकी हालत बहुत खराब रहती है। वहां पर पाकेटमारी भी होती है और धांधलियां भी होती हैं और कहीं कहीं सामान भी गायब हो जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस तरफ मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए ताकि लोगों को सचमुच में लगे कि कुछ बढ़िया काम हो रहा है।

इसके साथ ही एक चीज बहुत ही आवश्यक है और वह यह है कि रेलों का इलेक्ट्रीफिकेशन होना चाहिए। यह बात सही है कि डीजल की और पेट्रोल की कीमत बढ़ रही है और उसकी खपत कम होनी चाहिए। इसलिए रेलों को इलेक्ट्रीफिकेशन की तरफ ध्यान देना चाहिए। 1925 में सबसे पहले रेलों का इलेक्ट्रीफिकेशन प्रारम्भ हुआ और पहली विद्युत रेल लाइन बम्बई बी०टी० में हावर तक पहुंची थी। अब तक 1990 से 1991 तक 10 हजार 83 लाख किलोमीटर का इलेक्ट्रीफिकेशन हुआ और आठवीं योजना

[श्री रामनरेश यादव]

में तीन हजार किलोमीटर का इन्फ्रक्शन करने का संकल्प किया गया है। हम यह कहना चाहते हैं कि आप इसमें जरा और तेजी लायें ताकि गाड़ी जल्दी से पहुंच सके और रेल पटरी में न उतरने पाये और जो विभाग आपके जिम्मे सौंपा गया है उसकी उपयोगिता सिद्ध हो सके। इस दिशा में आप बहुत गंभीरता से सोचें। इन शब्दों के साथ मैं चाहूंगा कि भारतीय रेल मंत्री जी शाहगंज से सऊ तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के बारे में विशेष ध्यान दें। मैं रेलवे बजट पर बोलने वाला नहीं था लेकिन क्योंकि यह समस्या बहुत दिनों से चली आ रही है, इसलिए मैंने ये सवाल उठाये हैं। इसलिए आप मेरी बातों पर ध्यान दें ताकि सामला और आगे बढ़ सके और आपकी रेल गाड़ी ग्रामान्ता के साथ चल सके और यात्रियों को सुविधा हो सके।

DR. NAGEN SAIKIA (Assam): The Railway budget placed on 16.7.91 has got no significance except the hike in the fare. For the balance deficit, the Minister has proposed some increments in fares, 10 per cent increase in the rates for parcels and luggage, maximum of 20 per cent increase in first-class and air-conditioned coach, and so on. With all these increments, the Railway Minister has proposed to collect additional revenue of Rs. 584 crores in the current year.

Sir, the Railway budget has given no hope of making the Indian Railways more efficient, regular and neat in its performance. From this point of view, it is a dull budget for the people of India without making any headway for expansion and improvement. Moreover, some areas in the country, as was done on earlier occasions also, have been left neglected. Especially, the North-Eastern region is the most neglected part. There is no proposal for expansion of the much-demanded broad gauge line from Guwahati to Dibrugarh, not even a proposal for expansion of the meter-gauge line in the State to reach thickly-populated areas. There is no proposal for a bridge at Brigibil over Brahmaputra.

There is no proposal for setting up of a Railway Division at Rangia as per the commitment of the previous Government in 1977 during the time of Mr. Morarji Desai. Even there is no allocation of funds for the Jogighopa-Fanchratna bridge under construction. Actually, to speak about the Railways in Assam means to run through the same old meter gauge tracks put up by the Britishers in the 19th century when local people were to be attracted to board the train by offering one paisa copper coin to each passenger instead of taking fare from them.

* The same track is still running from Guwahati to Dibrugarh to touch the coal-fields, oil-fields, tea gardens — all left out from the towns and thickly-populated areas of Upper Assam. The Railway budget placed on July 16, has not made even a little provision for expansion or improvement of Railways in Assam. Even today, it takes 18 hours to cover a distance of 500 KM by the Railways in Assam.

This is a very shameful chapter of the Indian Railways. I would request both the Railway Ministers to travel with me in the trains in Assam to get a first-hand knowledge of the difficulties faced by the passengers, inefficiency and irregularities and the most dirty maintenance of trains by the Railways. The Railway Department has recently changed the name of Tinsukhia Mail to Brahmaputra Express. But the change is only in name, not in performance.

I myself travelled from Guwahati to Delhi by this train three days back. The train was to leave at 1.10 p.m. and in the hot summer, hundreds and hundreds of passengers were waiting to board the train. The train did not come on time and there was no announcement that it would be delayed. It was delayed by about three hours. There are some counters where sign boards are hanging with words "Reservation-cum-Enquiry". But, there was nobody to attend to it. Even when it departed at 3.30 p.m., there was no announcement at that time also. When it reached Delhi, it was late by 4-1/2 hours. In this way, the trains are run in that part of the country. The North-Eastern region is surrounded by sensitive international borders but it is connected with the rest of the country by a chicken-

neck only. If we do not care to keep the link with the region at its best, we will have to pay a heavy price. I demand that, from the point of view of integrity of sovereignty of the country, the communications to the North-Eastern region should be made efficient, regular and faster.

In Assam, there are about 40 railway crossings on the National Highways. Of these crossings, two in the South bank, one at Thekiraguri and another at Sen-jowa are the two major crossings where over-bridges are very much essential. I raised this point earlier also in the House by way of Special Mention and in the Question Hour. Till date, there has been no positive reply from the Ministry.

I have been raising another point also for the last few years for consideration by the Government. But there has been no action. This point is regarding employment in the railways. The people of the North-Eastern region do not get employment in the railways. There is no avenue for them for employment in the railways. I hope the Minister would reply to this. I feel that the Government is taking statistics on the basis of indigenous or non-indigenous people. The Government will have to answer these questions.

My last point is that the hon. Railway-Minister should review his budget and make some provisions for the improvement and extension of railways in that part of the country. With these few words, I conclude.

श्रीमती सूर्यकांता पाटील (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, 1991-92 के रेल बजट का समर्थन करने के लिए मैं यहां खड़ी हूं। 1990-91 का रेल बजट प्रस्तुत करते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने देश के अनेक भागों में आरम्भ की जाने वाली विकास की योजनाओं का उल्लेख किया है। उन्होंने बताया है कि 3325 किलोमीटर रेल पथ के नवीनीकरण का लक्ष्य रखा

गया है जिसके लिए 1000 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। 314 किलोमीटर के कुल 12 नये रेल पथ खोले जाने का भी प्रस्ताव है। 185 किलोमीटर के पहले से चले आ रहे रेल पथों को पुनः बनाने का भी प्रस्ताव है। 269 किलोमीटर दोहरी रेल लाइन बिछाने का भी प्रस्ताव है। इसी प्रकार अनेक नई गाड़ियों को भी शुरू किये जाने का प्रस्ताव है और कुछ गाड़ियों के चालन क्षेत्र का भी विस्तार किया जाना है। लेकिन, इस के बाद ही हमारी यात्रा आरम्भ होती है। मैं महाराष्ट्र के उस भाग की रहने वाली हूं, मराठवाड़ा रीजन की रहने वाली हूं जो काफी पिछड़ा हुआ इलाका है। मध्य महाराष्ट्र से कुछ हटा हुआ और दक्षिण भारत के करीब यह भाग है। जिस गांव को मैं रहने वाली हूं वह सिद्धों के दसवें गुरु गुरु गोविन्द सिंह जी का समाधि स्थान नांदेड़ है जहां दुनिया भर से सिख आती हैं। उसे काफी माना जाता है जिस तरह से हमारे लिए बनारस का महत्व है उसी तरह से दुनिया के सिख नांदेड़ के महत्व को जानते हैं।

उस भाग की रहने वाली होने के नाते और वहां की जन-प्रतिनिधि होने के नाते इस "लेकिन" के बाद की जो यात्रा है, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मैं बताना चाहूंगी, बड़े खेद के साथ मुझे यह कहना पड़ा है कि महाराष्ट्र प्रदेश के मराठवाड़ा क्षेत्र में विकास कार्यों की न केवल उपेक्षा की गई है, बल्कि जो विकास योजनाएं पहले से चली आ रही थीं, उनके खर्चे में भी कटौती आपने की है। जनमठ-परवनी-परली रेल मार्ग के लिए वर्ष 1990-91 में आपने चौदह करोड़ रुपये की राशि स्वीकार की थी जबकि 1991-92 में इस राशि में चार करोड़ रुपये की कटौती करके केवल दस करोड़ का प्रावधान आपने रखा है।

इसी प्रकार आदिलाबाद-परवनी रेल पथ के लिए 1990-91 में आपने 9.5 करोड़ का प्रावधान रखा था, जो 1991-92 में तीन करोड़ रुपये घटा कर 6.5 करोड़ रुपये आपने कर दिया है। इस

[श्रीमती सूर्यकांता पाटील]

प्रकार अकेले इन दो योजनाओं पर ही आपने सात करोड़ रुपये की कटौती की है।

मान्यवर, जब हम छोटे थे, पहले या दूसरी कक्षा की छात्रा रहे होंगे, तब से इन रेल मार्गों की मांग हम करते आ रहे हैं। आज हमारी उम्र के 42 साल गुजर गये और इस संसद में न जाने 35-36 साल से इस मांग को हम... (व्यवधान)

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया : (बिहार) : उपसभाध्यक्ष जी, यह पहली महिला हैं, जो अपनी सच्ची उम्र बता रही हैं।

श्रीमती सूर्यकांता पाटील : ऐसी महिलाएँ काफी हैं दुनियाँ में, जो सच बताती हैं।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया : नहीं बताती हैं उम्र, वह टीन्स के अंदर ही रहना चाहती हैं। इन्होंने 42 साल बताया। मैंने समझा कि मैंने गलत सुना है।

श्रीमती सूर्यकांता पाटील : नहीं, बिल्कुल सही सुना है। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री शंकरदयाल सिंह) : बैसे, मैं एक बात माननीय सदस्य को कहना चाहता हूँ कि राज्य सभा की जो परिचय पुस्तिका है—हू इज हू—उसमें सभी का उम्र लिखा हुआ है।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया : उसमें मुझे पता है कि मैंने अपनी उम्र कितनी लिखाई है। इसलिए मैं जानता हूँ।

श्रीमती सूर्यकांता पाटील : सफेद सर की तो लज रखो, कम से कम।

मान्यवर, मैं यह बताने जा रही थी कि जब हम लोग पहली या दूसरी कक्षा के छात्र रहे होंगे, तब से हमारे बजुर्गों ने इस सभा में शोभा बढ़ाई थी, खुशकिस्मती है कि आज भी वह यहाँ विराजमान हैं

और अब और खुशकिस्मती क्या हो सकती है कि इस देश की अंदरूनी और बाह्य सुरक्षा सभी महाराष्ट्र के अधीन है। तो इसके बजुर्ग भी आज तक इस भाग को रेल विभाग ने कोई धन्य प्रदान नहीं किया है।

मान्यवर, 1971 में हमारी राष्ट्रमाता स्व. इंदिरा गांधी, जिनकी वजह ने, जिनके बलबूते पर हम राजनीति में आए, इस सदन में आए, वह मराठवाड़ा में आई थीं। तब उन्होंने हमसे वादा किया था—बहुत भारी सुखा पड़ा था मराठवाड़ा में, तब इंदिरा गांधी जी ने हमसे वादा किया कि इस भाग के ब्रांडगेज का मसला हम हल करेंगे। उन्होंने कुछ किया भी। लेकिन खेद के साथ कहना पड़ता है कि तब से आज तक उनका वायदा—आज स्व. राजीव जी भी हमारे बीच नहीं रहे, जिनके ऊपर हमारी बड़ी आस थी, इस देश के गरीबों की, इस देश के युवकों की, इस देश में जो एक पीढ़ी आई थी 25 और 45 के बीच की, अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आज हमारा खुद का भी कोई हाल नहीं रह गया है।

मान्यवर, मेरे यह सब कहने का एक ही मतलब है कि यह मांग इतनी पुरानी है, इन लाईनों को मीटर गेज से ब्रांड गेज में परिवर्तित करने की मांग, जिसके ऊपर मे आपने सात करोड़ घटा करके आपने—रेल विभाग के किसी बड़े आला अफसर का वयान था जो मैंने पढ़ा था, जहाँ तक मेरी स्मृति है, उस आला अफसर ने कहा था कि यह सात करोड़ रुपये हमने कोंकण रेलवे को दिया है। मुझे ख़ुशी है कि कोंकण भी हमारा ही क्षेत्र है, जितना मराठवाड़ा पिछड़ा हुआ है, उससे कहीं पिछड़ा हुआ भाग है। लेकिन, मान्यवर, यह कहाँ का न्याय है कि एक भूख की थाली छीनकर आप दूसरे भूख को खाना खिला रहे हैं, जबकि हमारे सामने अनेक ऐसे क्षेत्र हैं, जहाँ साल-साल भर में आप रेलवे लाईन ले गये। हम देखते ही रह गये। हमारी शिकायत इतनी ही है। किसी भाग को आपने ज्यादा पैसा दिया, या कम दिया, लेकिन आपने हम भूखों की थाली का छीनकर आपने दूसरी थाली

में, जो कि खुद भी भूखा है, उसको परोसा इतना ही हम आपको कहना चाहते हैं और उम्मीद करते हैं कि यदि आपसे कुछ भूल हुई या आपने कुछ गलती से किया हो तो इसमें सुधार होना चाहिए। हमारा प्रावधान हमारे लिए जितना 1991-92 में रखा उससे तो हमने कहीं ज्यादा मांगा था वह तो आपने दिया नहीं, बल्कि आपने पिछला प्रावधान भी कम करके दोनों रेल लाइनों में 7 करोड़ रुपया निकास लिया है, जो बहुत ही खेदजनक है, दुखद बात है। इस बात की दुरुस्ती हम आपसे चाहते हैं।

मान्यवर, नांदेड़ में दक्षिण-मध्य रेलवे का एक डिवीजन खोलने की बात की गई थी। तत्कालीन मंत्री माधवराव सिधिया जी और आज के हमारे गृह मंत्री जी तत्कालीन मुख्य मंत्री रह चुके थे, उस जमाने में माधवराव जी नांदेड़ आए थे और उन्होंने इस डिवीजन की घोषणा की थी। मान्यवर, मैं आपको बताना चाहती हूं कि नांदेड़ एक ऐसा क्षेत्र है जो महाराष्ट्र खत्म होने के बाद जिस तरह से अवरार भाई ने कहा था, वह गेटवे आफ साउथ है, जिस तरह से इन्होंने गेटवे आफ राजस्थान की बात कही थी मैं बड़े गौर से उनकी बात सुन रही थी, यह गेटवे आफ साउथ है। मान्यवर, यही से साउथ के हर राज्य में लोग जाते हैं, जिनको ब्राइगेज हासिल नहीं है वह सारे दुर्भाग्यपूर्ण जो लोग हैं वे इसी रास्ते से आते हैं। हमारे पास काम करने वाले जितने नौकरपेशा लोग हैं उनको सिकन्दराबाद जाना या बम्बई आना बहुत ही कठिन है। इसलिए इस दक्षिण मध्य डिवीजन की हमने मांग की थी उस मांग की माधव राव जी ने, मुझे जहां तक याद पड़ता है 1989 में मंजूर किया था। वह खुद नांदेड़ आए थे। उसका उद्घाटन आज के हमारे गृह मंत्री और उस जमाने के मुख्य मंत्री, इनकी उपस्थिति में वह उद्घाटन समारोह सम्पन्न हुआ था। 1989 चला गया, 1990 चला गया, 1991 आ गया, बीच में हमने मुक्त भूमि संपादन का कार्य भी

पूरा हो चुका है, लेकिन आज तक उस दक्षिण मध्य रेलवे के आफिस का या डिवीजन का कार्य शुरू नहीं हो सका है। वजह हमें कुछ मालूम नहीं है। रेलवे कमेटी पर मैं काम कर चुकी हूं, पिछले पांच साल से इस सर्वोच्च सभाग्रह में काम करते हुए जो भी अनुभव मैंने किया, लेकिन रेलवे विभाग के लोग जिस तरह की उपेक्षा हमारी करते हैं, हमने ऐसी उपेक्षा कभी नहीं देखी थी, कहीं भी नहीं देखी थी और न सुनी और महसूस की थी। सांभल के नाते जितनी बार हम लिखते हैं, उस लिखाई का एक तरह का तय किया हुआ जवाब हमें आता है। मान्यवर, आप खुद भी राजनीतिज्ञ हैं। सोची-समझी हुई बात भी आप समझते हैं, तय करके जो रखी जाती है वह भी बात आप समझते हैं। हम ऐसा महसूस करते हैं रेलवे विभाग के जितने उत्तर पास आते हैं, प्राप्त होते हैं उन्होंने कुछ तय कर रखा है कि हमने कुछ देना ही नहीं है। यह बड़े खेद की बात है। मैं आपके माध्यम से सरकार से गुजारिश करूंगी कि यह दक्षिण मध्य रेलवे का जो डिवीजन है वह इस वर्ष जरूर शुरू हो जाए। जो भी आवश्यक प्रावधान आपको करना है वह प्रावधान आप इस बजट की सप्ली-मेंटरी डिमांडज में कर दें क्योंकि इसमें तो आपने किया नहीं है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी यह प्रार्थना करती हूं, यह निवेदन करती हूं कि इस दक्षिण मध्य डिवीजन को वह जल्द से जल्द खोलने का प्रयास कर, उस तरह की धनराशि का प्रावधान करें। मान्यवर, इसके अलावा मैं सरकार से यह भी अनुरोध करना चाहती हूं कि कोंकण रेलवे के लिए, आपने जिस तरह से कोंकण रेलवे कार्पोरेशन बनाया था, इसके अंतर्गत राज्य सरकार की ओर से डिबेन्चर लिए गए थे, अकसर हमने यह मांग की है कि जो नियम आपने कोंकण रेलवे के लिए लगाया है हम दुर्भाग्यपूर्ण लोग हैं कि हमारे पास मधु दण्डवते जसा कोई रेल मंत्री नहीं हुआ या माधव राव सिधिया जी जैसा करतवगार नहीं हुआ या जाफर शरीफ जी जैसे शरीफ भी हमारे हिस्से में नहीं आए। लेकिन जो न्याय आपने कोंकण रेलवे को दिया है, कोंकण रेलवे से भी हमारी मांग

[श्री मुरेजजीत सिंह ब्रह्मचालिया]

पुरानी है तो मराठवाड़ा के लिए आप क्यों नहीं वह न्याय देते हैं जो आपने कोंकण रेलवे को दिया है। महोदय, मराठवाड़ा ने चुनकर आनेवाला हर सांसद, राज्य सभा में शोभा बढ़ानेवाला हर सांसद बार-बार अपनी मांग को दोहराता है कि जिस तरह से कोंकण को आपने कार्पोरेशन दिया है, उसी तरह का कार्पोरेशन आप हमें दें। ब्राडगेज का सवाल जो कि बहुत सालों से प्रलंबित पड़ा है, लेकिन पता नहीं जैसा कि मैंने पहले कहा था कि यह तय करके रखा है रेलवे विभाग ने कि मराठवाड़ा के लोगों को कुछ नहीं देना है। तो जो अन्याय हो रहा है वहां के लोगों के प्रति, एक सांसद के नाते मेरा एक हक बनता है कि मैं लोगों की मांग सरकार तक पहुंचाऊं। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से यह अनुरोध करती हूं, प्रार्थना करती हूं कि जिस तरह से आपने कोंकण के लिए रेलवे कार्पोरेशन बनाया है, उसी तरह मराठवाड़ा रेलवे कार्पोरेशन बनाएं और उसके लिए पैसों की पूर्ति की जानी चाहिए।

मान्यवर, कोंकण की रेलवे 1994 में शुरू होने वाली है। यह बहुत ही सुखदायी और आनंददायक घटना है कि हमारे कोंकण के पिछड़े हुए भाई 1994 में ट्रेन में बैठकर दिल्ली तक, बंबई तक जा पाएंगे या वहां-वहां उनका निर्धारित क्षेत्र है, वहां-वहां पहुंच पाएंगे। उनके लिए तत्कार अभिवन्दन की पात्र है, बधाई की पात्र है। रेल मंत्री जी को मैं बधाई देती हूं कि उन्होंने कम-से-कम कोंकण लोगों की प्रेक्षाओं को पूरा करने की कोशिश की है। लेकिन मान्यवर, मराठवाड़ा में जो रेलवे लाइन मराठाड़ से औरंगाबाद इस वर्ष शुरू होने की संभावना है पर औरंगाबाद से आगे परभनी और परभनी से मुडखेड तक इस रेल लाइन पर कब तक काम शुरू होगा, यह नहीं बताया गया है। इन काम को पूरा करने के लिए जो प्रावधान है, उसके बारे में मैं पहले ही कह चुकी हूं। प्रावधान के अंतर्गत यह कार्य दो-पाच सालों में पूरा होगा, ऐसा मुझे नहीं लगता है और चेशी यह आशंका बहुत तरह

सही है ऐसा मुझे लगता है। इसलिए रेल विभाग के मंत्रीजी को इस बात को स्पष्ट कर देना चाहिए कि यह रेल औरंगाबाद से आगे मुडखेड तक कब तक जाएगी और उसके लिए कितना प्रावधान रखेंगे। अगर हमें यह रेलवे लाइन समय निर्धारित कर पूरी करनी है तो इसके लिए राज्य सरकार की ओर से कार्पोरेशन बनवाकर आपको पैसा उपलब्ध कराना पड़गा। मान्यवर, संसाधनों की कमी की बात को मैं भी सांसद होने के नाते जानती हूं, लेकिन संसाधनों की कमी की वजह से आप हमें भूखा नहीं मार सकते। तो रेल मंत्रीजी हमें इस बारे में बताने की कोशिश करेंगे।

मान्यवर, मराठवाड़ा विभाग में ब्राड गेज लाइन सिर्फ उदगीर से परली तक जाती है परली में बहुत बड़ा औद्योगिक केन्द्र है और यह लाइन करीब 70 किलोमीटर की है। यह परली से हैदराबाद तक बनायी गयी है। इस रेलवे लाइन पर दो पैसेंजर गाड़ियां चलती हैं जबकि इस रेलवे लाइन पर कम-से-कम एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जानी चाहिए। मान्यवर, यह बहुत ही कमतरनी मांग है। इन पर अगर आप गौर फरमाएं और अगर कुछ देने की कोशिश सही मायने में करना चाहें तो यह तो संसाधनों की कमी के बगैर भी आप पूरी कर सकते हैं और मेरा यहां बोलने का जो भी मतलब है, वह पूरा हो जाएगा ऐसा मुझे लगता है। यह गाड़ी परली से मद्रास तक जानी चाहिए। मान्यवर, हमारे यहां न बहुत सारे यात्री विरूपति दर्शन के लिए जाते हैं जबकि रेलवे होते हुए भी वहां बस से जाना पड़ता है। हर साल लाखों की संख्या में यात्री विरूपति जाते हैं। इसलिए मेरा नियेदन है कि कम-से-कम एक एक्सप्रेस गाड़ी परली से मद्रास तक शुरू की जानी चाहिए। इसके साथ ही जो रेलवे आज परली से हैदराबाद चलती है, उसमें से भी एक गाड़ी एक्सप्रेस बनायी जाए ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके। मान्यवर, रेलवे के नियमानुसार पैसेंजर गाड़ी के डिब्बों में फर्स्ट क्लास का डिब्बा नहीं होता। इसलिए आज परली से हैदराबाद जाने के लिए कोई रिजर्वेशन नहीं होता है। इस गाड़ी के बारे में बहुत

कुछ कहा जा सकता है। इस गाड़ी के डिब्बे बहुत ही गंदे हैं, लेबटरीज तो देखने के लायक भी नहीं है बैठना तो दूर है। इस गाड़ी में बहुत सारे यात्री बिना टिकट होते हैं। उसमें किसी तरह का एडमिनिस्ट्रेशन हमें कहीं नजर नहीं आता। इस गाड़ी को बगैर स्टेशन कहीं पर रोक दिया जाता है। इस लाइन की गड़ियों रोजाना कम से कम दस से बारह घंटे लेट चलती हैं। इसलिए मैं प्रार्थना करती हूँ कि परली-हैदराबाद चलने वाली रेल में सुधार किए जाएं।

मान्यवर, दूसरे हमारी एक छोटी सी मांग है नांदेड़ से हम लोग विदर्भ से जुड़े हुए हैं। नांदेड़ से अकोला सिर्फ 239 किलोमीटर है और आदिलाबाद से नांदेड़ 185 किलोमीटर कुल मार्ग सिर्फ 424 किलोमीटर का होता है, अगर आप नांदेड़ से अकोला मार्ग पर भी एक एक्सप्रेस गाड़ी दिन में चलाएं तो आदिलाबाद, नांदेड़, पूरना, अकोला के लोगों को बहुत सुविधा हो जाएगी, एक क्षेत्र से दूसरा क्षेत्र जुड़ा होगा। आपकी बोर्डिंग आने तक का हमें इंतजार नहीं करना पड़ेगा।

मान्यवर, आपको बताने में कोई हर्ज नहीं है कि दिल्ली से नांदेड़ पहुंचने में दो दिन लगते हैं और नांदेड़ से दिल्ली पहुंचने में ढाई दिन, अगर रेल से जाड़ा की जाए तो। इसी सारी असुविधाओं के बावजूद भी हम रेल-बजट का स्वागत ही करते हैं, मजबूरी है हमारी। इसके पहले भी जब-जब रेल बजट आया, स्वागत किया।

मान्यवर, मैं एक बात याद दिलाना चाहती हूँ मंत्री जी जोइ अचामानी सुलतानी की बात, हमने सोचा था कि जाफरानी कम से कम कुछ कदम नहीं बरपायेगी, लेकिन जाफरानी ने भी कहकर बरपा दिया। गरीफनामा कहकर सही, लेकिन है तो कहर ही। सात करोड़ रुपया हमारा रेल लाइन का आपने निकाल लिया।

मान्यवर, हर रेल बजट का हम इंतजार करते हैं बिल्कुल उस भूख-प्यासे बच्चे की

तरह, जो दिन भर गलियों में खेलता है स्कूल से आता है और शाम होने के बाद अपनी मां का इंतजार करता है, खेत में आने वाली मां का। वह सोचता है कि मेरी मां ने अपनी सबेरे वाली रोटी में से कुछ टुकड़ा जरूर बचाया होगा मेरे लिए। मैं भूखा प्यासा हूँ, उस टुकड़े को खालूंगा। अगर मां रोटी नहीं बनाएगी आटा न हुआ, तो मैं उससे अपनी भूख खतम कर लूंगा और सो जाऊंगा। मां आती है, मायबट, गौर-तलब बात है, आती है पैर पटकती हुई, सिर के ऊपर की घास को फेंकती है नीचे और वह कपड़ा उतारती है रोटी बांधने का। माननीय रेल मंत्री जी को अगर याद हो अपने बचपन के दिन क्योंकि खेत-खलियानों से आए हुए हमारे रेल मंत्री हैं, तो बच्चा देखता है कि कपड़ा खाली है, रोटी है नहीं उसमें। मायबर, बिल्कुल उस बच्चे की तरह हमारे मराठवाड़ा की हालत है। मां होने में कोई शक नहीं है, मां मां होती है, लेकिन भूख नहीं मिटती। मां तो कहना छोड़ेंगे नहीं हम बच्चे जो है, लेकिन कभी आप हमारी भूख की फिक्र करके हमारे लिए कुछ तो आप अपने पास बचाकर रखिए। संशोधनों की कमी के कारण बताकर आप पिछड़े हुए इलाकों को इस तरह से विकास से दूर नहीं रख पाएंगे ज्यादा दिन। लोग आंदोलित क्यों होते हैं, क्यों लोग कराहते हैं, क्यों गुस्सा होते हैं?

मान्यवर, आज एक बिल पर चर्चा बड़े गौर से मैं सुन रही थी, काम के अधिकार पर। यह तो हमारे विकास का अधिकार है। जिससे देश में हम रहते हैं, जिस देश को हम जो मांगते हैं देते हैं, उस देश की सरकार का और उस देश की चलाने वालों का कुछ अपना भी हक होना चाहिए, कुछ कर्तव्य होना चाहिए, जो आप पूरा करें। मराठवाड़ा के ऊपर जो अत्याचार वर्षों से होना आ रहा है, उसे पूरा करने के लिए आप कोशिश करें। हमारे प्रावधानों में से जो काम की गई आज है वह आप हमें लौटा दें तो हम आपको बहुत दिल से धन्यवाद देंगे। लेकिन, उसके बावजूद भी आपका हमारी मां होने

[श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया]

के बारे में हमारे दिल में कोई शक नहीं है।

मान्यवर, एक छोटी सी बात कहने के साथ ही मैं अपना भाषण समाप्त करने की कोशिश करूँगी।

नानदेड़ शहर में हिंगोली गेट नामक एक चौक है, रेलवे लाइन गुजरती है वहाँ से नानदेड़ से होकर आदिलाबाद की ओर और हिंगोली गेट की ओर। हिंगोली गेट जब बना था तो वह शहर के बाहर था, आज वह शहर के बीच में आ गया है। रेलवे विभाग के अधिकारियों का ऐसा कहना है हिंगोली गेट के बारे में, जिसके लिये कि हमने अंडर ब्रिज की मांग की, जब मैं नानदेड़ कारपोरेशन की सदस्या थी, 1974 में और तब से हम मांग करते आ रहे हैं, उस मांग कि तरफ तो गौर नहीं फरमाया इसके विपरीत पिछली एक जुलाई को रेलवे विभाग की तरफ से कुछ आदेश आए कि वह हिंगोली गेट का जो रास्ता है, वह लोगों के लिए बंद कर दिया जाए। मान्यवर, हमने सांसद होने के नाते, कहने को हर्ष नहीं है कि वहाँ का लोक सभा का चुनाव भी मैं लड़ रही थी और काउन्टर-मेंड हो गया है, लोग बड़े आन्दोलित थे, हम कलेक्टर साहब के पास गए, रेल अधिकारियों के पास भी गए और कहा कि यह आप कहें मत बरपाइए, पहले ही बरप गया है, आप इसको थोड़ा मुलतबी कर दीजिए। शुक्र है उन आला अफसरों का और हमारे कलेक्टर का, उस निर्णय को उन्होंने स्थगित जरूर कर दिया है लेकिन आज नहीं तो कल, वह हिंगोली गेट बंद हो जाएगा। शहर के आने-जाने वाले लोगों को 2-3 किलो मीटर फासला तय करके उस रास्ते पर आना पड़ेगा। मान्यवर, जो भी बात होगी, उस बात को जरा सोचने की जरूरत है जो कि मुझे ज्ञात है, पता नहीं वह कहाँ तक सही है। मुझे ऐसा पता चला है कि नानदेड़ की जो मार्किट कमेटी है—एग्रीकल्चरल प्रोड्यूस कमेटी कहा जाता है कि उस प्रोड्यूस कमेटी के साथ रेल विभाग का कुछ झगड़ा है 80 लाख रुपए का। मान्यवर, रेल आपकी, रूट आपके

चलने वाली गाड़ी आपकी और आप प्रोड्यूस कमेटी से 80 लाख रुपया मांग रहे हैं, जब कि मार्किट कमेटी ने लिखित रूप से आपसे कोई वादा नहीं किया था। तो 80 लाख रुपए की लाइई में आप शहर में रहने वाले 8 लाख लोगों को इस तरह से तकलीफ में नहीं डाल सकते। मार्किट कमेटी की बात अगर है या महाराष्ट्र शासन के साथ आपकी कुछ लाइई है तो आपको अपने लेवल पर उस लाइई को समाप्त करना चाहिए, कुछ निर्णय लेना चाहिए और मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूँगी कि उस हिंगोली गेट के लिए आप एक अंडर ब्रिज का प्रावधान करें। मेरे मालुमात के अनुसार जितने भी अंडर ब्रिज आज तैयार होते हैं उनमें राज्य सरकार आधा पैसा देती है। उस तरह का अगर प्रस्ताव आप महाराष्ट्र सरकार के पास भेजेंगे तो हम खुद आपके प्रति-निधि होने के नाते महाराष्ट्र सरकार से कहेंगे कि आधा पैसा आप दें आधा पैसा रेल विभाग देगा। हमको आप एक अंडर ब्रिज हिंगोली गेट पर बनवा दीजिए और लोगों की तकलीफ दूर कीजिए।

दो-तीन छोटी-छोटी बातें हैं। मान्यवर, संसद में जब-जब भी रेल बजट आया, चाहे वह सिधिया जी का बजट हो या उसके बाद का बजट आया या अब आपका बजट आया है, बम्बई से नानदेड़ जाने वाली मनमाड तक एक पंचवटी एक्सप्रेस नाम की गाड़ी चलती है। उसमें एक सादा फर्स्ट क्लास का डिब्बा आपने लगा रखा है। मान्यवर, पास होल्डर्स नासिक से इतने होते हैं कि किसी भी जाने वाले पैसेंजर को नानदेड़ से टिकट मिलना मुश्किल हो जाता है। तब हमने तत्कालीन रेल मंत्री श्री भास्कर राव सिधिया जी को खत भी लिखे थे और कहा था कि आप एक ए०सी० फर्स्ट क्लास उसमें जोड़ दीजिए। वह कुछ दिन के लिए जोड़ा भी गया था और चार-आठ बार हम उसमें बैठे भी थे लेकिन एक दिन हमने पाया कि वह डिब्बा गायब है। फिर हमने पता करने की कोशिश की, क्योंकि हमारे पास कोई और रास्ता नहीं है, हमको रेल से ही जाना होता है, तो पता

चला कि रेलवे एंगल इज और जितने पस होल्डर्स थे, उन्होंने एजिटेशन किया और कहा कि ए०सी० फर्स्ट क्लास के डिब्बे निकाल दो क्योंकि वे उसके इन्टर-टल नहीं थे। मन्थवर, पस होल्डर्स के लिए आपने जो रेग्युलर पैसेन्जर थे जो दो-दो हजार किलोमीटर की यात्रा करते थे, उनकी सुविधा का कुछ भी ध्यान किए बिना रेल विभाग ने उस ए०सी० फर्स्ट क्लास को निकाल दिया। मन्थवर, मेरी इतनी ही प्रार्थना है कि जो भी आपने पस होल्डर्स के लिए किया वह ऐसे ही रहने दें, एक नया डिब्बा ए०सी० फर्स्ट क्लास का आप जरूर जोड़ दें जिससे हमें थोड़ी सुविधा अवश्य हो जाए जो फर्स्ट क्लास है उसको ऐसे ही रहने दें, एक नया ए०सी० फर्स्ट क्लास का डिब्बा आप पंचवटी में जरूर जोड़ दें, जिस वजह से कुछ थोड़ी सुविधा हम लोगों को हो जये। मन्थवर, उसके अगे एलौरा एक्सप्रेस चलती है जो नजम बंद तक जाती है। एलौरा एक्सप्रेस के लिए हमने एक ए०सी० टू टायर की मांग की थी। मेरे संसद साथी श्री वी०एन० बंदव अभी यहाँ नहीं हैं, वह बार-बार इस मांग को दोहराते रहे, मैं भी दोहराती रही, आज तक आपने उस मांग को पूरा नहीं किया है। मैं फिर आपसे अनुरोध करती हूँ कि आप एलौरा एक्सप्रेस का भी एक ए०सी० टू टायर दे दें, ए०सी० फर्स्ट क्लास की हम मांग नहीं करेंगे क्योंकि मझे पता है कि जो मीटर गेज की गाड़ी है उसके डिब्बे बाना आपने बंद कर दिया, वह उत्तर मझे काफी पहले आ चुका था। लेकिन ए०सी० टू टायर के डिब्बे तो आपके पास काफी होंगे, आप किसी बड़े रेल बलों का निकाल दीजिए, हम गरीबों को एक आध डिब्बा तो आप दे दीजिए, बाकी कोई सुविधा तो है नहीं कुछ।

दूसरी बात हम अजंता एक्सप्रेस की करते हैं मन्थवर, जो नजम बंद से मनमाड़ तक जाती है और मनमाड़ से निजामाब तक जाती है। नानदेड़ शहर से सारे यन्त्री उसमें सवार होते हैं। आपने हमको दो बर्थ वहाँ दिये हैं। मन्थवर, वहाँ से पाँच संसद सदस्य आते हैं। माननीय गृह

मंत्री जी आते हैं। यह सारे अगर एक साथ यात्रा करें और अगर कहीं अपने कोरम की बात परी करनी हो हमें... (अवधान)

रे। मंत्री (श्री सी०के० जाफर शर्मा): इसको तो मैंने खुद इण्टरोड्यूस करवाया था, उपसभाध्यक्ष जी, और मैं माननीय सदस्य को बताऊँ कि जिस इलक से मैं आता हूँ वहाँ कोई ए०सी० नहीं है, तब तो आइर्नरी मीटर गेज में ही सफर करना पड़ता है।

श्रीमते सूर्यकांता पाटील : सर, मैं बात कर रही थी अजंता एक्सप्रेस की। सर, सोचने की बात है, दो बर्थ हमको दे रखी हैं। अगर एक ही दिन माननीय गृह मंत्री जी, माननीय सूर्यकांत पाटील जी और माननीय अन्य सदस्यों को एक साथ आना है, आपके पास आना है, यहाँ बिल पस करना है, आपके पास यहाँ संस्था का अभाव है तो आप हमें बात दिये कि हम कैसे उस गाड़ी से सफर करें? हमने मंग की थी कि गाड़ी हमारे लिये वह चलती है अजंता एक्सप्रेस, कम से कम 10 जगह हमारे लिये रखे, चलो 10 नहीं तो कम से कम 5 जगह आप हमारे लिये रखें। यह ऐसी ही छोटी-छोटी मांगें हैं, मन्थवर। रेल मंत्री जी, हम आपसे बहुत कुछ चाहते हैं, आप और हम सीमा-बन्धु हैं और कर्नाटक व महाराष्ट्र का रिश्ता बहुत गहरा और पक्का है। आप उस रिश्ते को नजरअंदाज मत कीजिए। गौर तलब जो बातें मैंने कही उन बातों को आप बहुत गौर से सुन रहे थे। मैं शुकगुजर हूँ, आपकी, लेकिन उसको सुनने की हद तक सीमित मत कीजिए, उन बातों पर कुछ अमल कीजिए। इन शब्दों के साथ इस वजह का मैं समर्थन करती हूँ। धन्यवाद।

[उपसभाध्यक्ष (श्री नरेश सैकिया) : पीठ सिल होए]

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं अपनी बातें कहां से शुरू करूँ, यही समझता हूँ कि अंत करने में हमको कोई समय नहीं लगेगा। पिछले

[श्री शंकर दयाल सिंह]

दिनों हमने अखबारों में एक समाचार देखा था, मैं चाहता हूँ वहीं से अपनी बात शुरू करूँ। वह समाचार था कि बिना ड्राइवर के दो घंटे तक चलती रही ट्रेन। उप-सभाध्यक्ष जी, शायद हिंदुस्तान के इतिहास में यह पहला मौका रहा होगा जब बिना ड्राइवर के 125 किलोमीटर तक एक माल गाड़ी चली और मैं समझता हूँ रेल की भी हालत शायद यही न हो कि बिना ड्राइवर के यानी बिना किसी कानून के और बिना किसी हाकिम के रेल गाड़ी ऐसे ही न चलती रहे। इसमें जाफर साहब हैं, मल्लिकार्जुन जी हैं। मैं दोनों को धन्यवाद और बधाई दे देता हूँ कि कम से कम इतना जरूर हुआ कि वह गाड़ी पटरी से नहीं उतरी और दुर्घटना भी नहीं हुई।

लेकिन एक बात मैं आपको जरूर कहना चाहूंगा कि आज रेलवे की हालत अच्छी नहीं है और अच्छी ही नहीं बिल्कुल अच्छी नहीं है। दूर जाने की आवश्यकता मैं नहीं समझता। आज के ही 'टाइम्स ऑफ इंडिया' में फ्रंट पेज पर जो समाचार आया है उसको आप देख लें। मैं उसे कोट नहीं कर रहा हूँ उसमें कहीं समय बरबाद करूँ लेकिन वे जिस तरह से रेलवे के कार्यों के संबंध में, फिजूलखर्ची के संबंध में वहां की अव्यवस्था के बारे में, वहां जो खराद फरोख्त होती है उसके बारे में ऑडिटर जनरल ने जो अपने रिमार्क दिए हैं मैं समझता हूँ कि इससे बड़ी बात न तो कोई सदस्य आपका कह सकता है, न कोई समझ सकता है। जिस ऑडिटर जनरल के रिमार्क पर पिछले दिनों आपको याद होगा 1989 में उस समय को वर्तमान सरकार संकट में पड़ गई थी, राजीव जी की सरकार चली गई थी, आज ऑडिटर जनरल ने रेलवे के बारे में जो रिमार्क दिए हैं आपने उनका पढ़ा होगा। मैं इस संबंध में कुछ नहीं कहता। लेकिन यह जरूर कहना चाहता हूँ कि यह फिजूलखर्ची किस हद तक है, इसका एक नमूना मैं आपको बताना चाहता हूँ। अभी कुछ दिन पहले रेलवे ने जो सामग्री भेजी है उसमें "इंडियन रेलवेज इयर बुक 1989-90" भी है। एक उदाहरण मैं केवल दे

रहा हूँ। इस किताब को आपने जिस फ़ैशनेबल तरीके से आर्ट पेपर पर छापा है, पूरी की पूरी किताब को, मैं समझता हूँ कि इसमें 50 से 100 रुपये खर्च हुए होंगे जब कि यह किताब 5 से 7 रुपये में छापी जा सकती है। यह शादी ब्याह के अवसर पर गिफ्ट देने के लिए तो नहीं है, ये आप रेलवे की वास्तविकता देखिए। मैंने क्यों इसका उदाहरण दिया है यह फिजूलखर्ची का नमूना है जिससे मैं अपनी बात शुरू कर रहा हूँ।

मान्यवर, जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा, इस फिजूलखर्ची को रोकने के लिए आप भी चिन्तित हैं और सरकार ने जो बजट पेश किया है उसमें सबसे अधिक जोर इस बात पर दिया है। लेकिन क्या यह फिजूलखर्ची आपका रुक सकेगी? इस लिए मैं इस चीज को पूछ रहा हूँ तथा आपको निवेदन भी करने जा रहा हूँ और मैं चाहता हूँ कि आपके काम में भी मदद करूँ, विपक्ष के सहयोगी के नाते मैं आपका सहयोग करना चाहता हूँ। आपके यहां अनुशासनहीनता भी बहुत बड़ी मात्रा में हो रही है। पिछले दिनों भी हो रही थी, आज भी हो रही है। मैं चाहता हूँ कि जो भी आपके पदाधिकारी या अधिकारी हों वह अनुशासनबद्ध होकर काम करें। इसको आप कड़ाई से लागू करें, इसमें किसी राजनीति को नहीं लाना चाहिए। मेरी समझ में अगर अनुशासन को बनाए रखकर आप काम करना चाहते हैं तो विपक्ष को आपकी मदद करनी चाहिए।

श्रीमन्, सुधारों के लिए अनेक कमेटीयां बनीं और मैं समझता हूँ कि रेलवे में एक छोटी सी लाइब्रेरी बन गई होगी जो रिजर्वेशन के लिए, बुकिंग के लिए, वेस्टेज के लिए, यात्रियों के संकट के लिए। उनके अनुसार आपने क्या कार्यवाही की, मैं नहीं जानता। लेकिन आप स्वयं दोनों जो मंत्री हैं, सुधारों की बात छोड़ दीजिए, मेरा अनुरोध है कि आपने सफर तो बहुत किए होंगे, हर आदमी करता है, लेकिन एक बार फिर आप सेकिंड क्लास में चुपके से सफर कीजिए।

यहां से पटना चले जाइए, यहां 9.00 P. M. से कलकत्ता चले जाइए, यहां से गया चले जाइए, आपको पता चलेगा कि सेकंड क्लास में किस तरह से अफरा-तफरी मची हुई है और यात्रियों को कितनी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। आपने जो यह रिपोर्ट हमारे सामने पेश की है इसमें आपने बहुत बते उही हैं। आपने यह कहा है कि न डन स्टेशन पर पत्र बराने जा रहे हैं। किने न डन स्टेशन आप बनाने जा रहे हैं। फिर 67 ही क्यों बनने चाहिए? इसके लिए कम से कम हर विधान में एक तो बनना चाहिए। हर रेलवे जोन में अपना एक अनुपात से माडल स्टेशन बनाइए।

आपने इसमें कहा है कि आप बत्ती निवास बनाने जा रहे हैं। जैसे दिल्ली में आपका यात्री निवास है, आपने दो यात्री निवासों का इसमें जिक्र किया है—गोरखपुर और उज्जैन में। केवल यहां ही तो बत्ती नहीं रहते हैं, देश के और हिस्सों में भी रहते हैं। रेल मंत्री निवास अगर बनना चाहिए तो हर प्रांत में बनना चाहिए। हर प्रांत की राजधानी में कम से कम रेल यात्री निवास तो बन जाए, हर डिवीजन में कम से कम एक बन जाए। इन चीजों पर आपको ध्यान देना है।

मान्यवर, और बहुत सी बातें इस रिपोर्ट में हैं, मैं उनके विस्तार में न जाकर केवल यह कहना चाहता हूं और जैसा हमारे पूर्व बक्ताओं ने भी कहा है कि आपने इसमें लिखा है कि 1989-90 में मात्र 237 किलोमीटर रेलवे लाइन का निर्माण हुआ है जबकि आपका लक्ष्य था 2377 किलोमीटर का। इस छोटी गति से आप कैसे चलेंगे? जहां तक मुझे स्मरण है जब प्रमोद महाजन जी बोल रहे थे तो उन्होंने यह कहा था कि पिछले 43 या 44 वर्षों में 200 किलोमीटर के हिसाब से ही रेल लाइनों का निर्माण हुआ है। मैं उनको करेक्ट तो नहीं कर रहा लेकिन मैं यह जरूर कहना चाहता हूं

कि शायद इससे ज्यादा रेलवे लाइन का निर्माण हुआ है। 1947 में जब देश आजाद हुआ था उस समय 40,000 या 42,000 किलोमीटर रेलवे लाइन थी और आज मैं समझता हूं कि उसमें डेढ़ गुना की वृद्धि हुई है। मेरा ख्याल है कि 26,000 या 27,000 किलोमीटर की वृद्धि उसमें हुई है। लेकिन उस वृद्धि को मैं इसलिए बहुत बड़ी वृद्धि नहीं मानता हूं कि जिस तरह से अंग्रेजों ने रेलवे लाइन को शामिल कर पहुंचाया, जिस तरह से अंग्रेजों ने रेलवे लाइन को दार्जिलिंग का ऊंची पहाड़ियों तक पहुंचाया, आप रेलवे लाइन को समस्त स्थानों पर ही ले जा रहे हैं। आप जम्मू तक पहुंच गए हैं लेकिन ऊधमपुर तक नहीं पहुंच सके हैं। इधर पूर्वांचल में चले जाइए तो त्रिपुरा में आप धर्मपुर तक पहुंच गए हैं, कैलाश शहर तक नहीं पहुंच सके हैं और मैं समझता हूं कि इसी तरह के और उदाहरण भी मिल जाएंगे।

तो आपको देखना यह है कि इस देश को जोड़ने की जो सबसे बड़ी ताकत रेलवे में है और जो देश का सबसे बड़ा उपक्रम है जिसमें आपके 17-18 लाख लोग काम करते हैं और प्रतिदिन जो लाखों यात्रियों को ढोती है, मैं आपसे प्रार्थना करना चाहता हूं कि हर प्रांत में आपको इसके विस्तार को और ध्यान देना चाहिए और उन्हीं जगहों पर ध्यान देना चाहिए जहां इसी सबसे अधिक आवश्यकता है।

मान्यवर, रेलवे रेवेन्यू को बात मैं जरूर कहना चाहूंगा। सहोदय, मैं कोई अपनी ओर से गौरव बखान नहीं कर रहा हूं लेकिन यह सत्य है कि रेलवे को जो आमदनी होती है उसमें सबसे बड़ा हिस्सा बिहार का है माल ढुनई में केवल 37 प्रतिशत आमदनी आपको कोयला को ढुलई से होती है और यदि आपरन और और अन्य खनिज पदार्थों को देखा जाए तो उनसे 42 प्रतिशत आमदनी होती है। कोयला और खनिज पदार्थ जो हैं वे बिहार के पास ही सबसे ज्यादा हैं इसलिए बिहार आपको सबसे ज्यादा रेवेन्यू दे रहा है। लेकिन बिहार के उन क्षेत्रों में, छोटा नाग-

[श्री शंकर दयाल सिंह]

पुर में आप आकर देखेंगे तो पाएंगे कि वहां सबसे बुरी हालत है रेलों की। और लाइनों का विस्तार नहीं है। आपकी रेल लाइन रांची तक पहुंच गई। मैं समझता हूं 1960-61 में रांची तक रेल लाइन पहुंची थी। हजारबाग तक तो आप नहीं पहुंच सके जबकि कोयंबे का सबसे बड़ा क्षेत्र हजारबाग है। चतरा है। इन क्षेत्रों में आप नहीं पहुंच सके। यहां आपको पहुंचना चाहिए था। जिन जगहों पर सबसे बड़ी कोयंबे की खानें हैं, चाहे वह कारगली, कर्णपरा क्षेत्र हो या और कोई क्षेत्र हो उन जगहों पर रेल लाइन की स्थिति अच्छी नहीं है। अगर रेल लाइन है तो माल ढुलाई के लिए डिब्बे उपलब्ध नहीं हैं। इन बातों की ओर आपका ध्यान अभी तक नहीं गया और न ही इनके विस्तार की ओर।

मैं दूसरी बातों की ओर नहीं जाना चाहता। मेरा उद्देश्य बेकार आपकी आलोचना करना है और न खिचाई करना है। मैंने जैसा प्रारम्भ में कहा कि रचनात्मक रूप से मुझे कुछ सुझाव देने हैं। अंत में बिना कुछ कहे कुछ मांगों की ओर जिन्हें डिमांड कहते हैं, उनकी तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा और मुझे विश्वास है सहानुभूतिपूर्वक उन पर विचार करेंगे।

पहला यह है कि रेल यात्री निवास हर प्रांत में एक-एक हो, इस पर विचार करना चाहिए। यह आपके यहां ईयर-मार्क होना चाहिए। दूसरी बात यह है कि शताब्दी गाड़ी जो आपकी चल रही है जिसमें एक भोपाल तक जाती है और दूसरी लखनऊ तक जाती है और तीसरी शायद चंडीगढ़-कलका तक जाती है। ये तीन शताब्दी गाड़ियां चलती हैं इनको हर कैपिटल के साथ जोड़िये। कम से कम पटना तक तो जोड़ने की इया कीजिए। इसलिए कह रहा हूं कि आप जब कानपुर से लखनऊ तक पहुंच गये हैं, राजधानी एक्सप्रेस कलकत्ता तक ले जाते हैं तो बिहार की राजधानी पटना के लिए कोई इस तरह की गाड़ी क्यों नहीं चलाते। दो गाड़ियां एक श्रमजीवी और दूसरी मध्य एक्सप्रेस जो हैं इनकी हालत बहुत खराब

है। मैं इनके बारे में क्या कहूं आपका जवाब मेरे पास है। जिसमें आपने लिखा है कि 15 दिन से या एक महीने में 12 दिन ही यह गाड़ी समय पर चली, नहीं तो कभी चार घंटे रेट 6 घंटे रेट और कभी 12 घंटे रेट तक हो जाती है। एक शताब्दी गाड़ी आपको देनी चाहिए।

मुगलसराय और धनबाद को देख लीजिए। मुगलसराय और धनबाद के बीच अंग्रेजों के समय में आजादी से पहले जो स्टेशन बने थे ठीक वैसे ही उनके शेडों की स्थिति है। एक-आध स्टेशन के शेड की हालत अच्छी हो तो हो। लेकिन आप धनबाद से मुगलसराय तक के स्टेशनों को देख लीजिए। उनकी हालत कितनी बुरी है मैं वर्णन नहीं कर सकता। महिलाओं के लिए कोई टायलट नहीं है, बैठने के लिए जगह नहीं है, ठीक से शेड नहीं है, लाइट नहीं है, पानी नाम की कोई चीज ही नहीं है। सुरक्ष को कोई व्यवस्था नहीं रहती है। कम से कम इन स्टेशनों पर तो आपको ध्यान देना चाहिए। मैं एक बात आपको कह दूं कि हमने कई बार आपको लिखा कि औरंगाबाद जो बिहार में है वह एक ऐसा जिला है जहां रेल का मुख्यालय नहीं है। हमने आपको लिखा था कि कम से कम एक आउट एजेंसी तो खोल लीजिए। एक छोटी सी फणियाद की है ताकि वहां से लोग टिकट तो खरीद सकें, बुकिंग करा सकें। यह एक छोटा सा काम है। बिहार के जो एम० पी० लोग हैं बार-बार इस बारे में कह चुके हैं। वहां के लोग हमसे कहते हैं कि आप एम० पी० होकर भी एक छोटा सा काम नहीं करा सकते। मुझे विश्वास है आप इस काम को करा देंगे।

एक और छोटी सी बात है। रेल की परामर्शदात्री समिति की बैठक वहां पर हुई थी। हम सभी एम० पी० लोग बिहार के, बंगाल के और उड़ीसा के वहां पर गये थे और एक छोटी सी मांग रखी थी कि श्रम जीवी में किचन का कोई इंतजाम नहीं है, कैंटीन की व्यवस्था नहीं है, इसको आप करावें। यह गाड़ी पटना से साढ़े ग्यारह बजे चलती है और सवेरे 6

बजे दिल्ली पहुंचती है। कैंटीन की व्यवस्था नहीं है, एक बूंद पानी नहीं होता, एक चाय का कप नहीं मिलता। लगभग 40 एम.पी.जे. ने यह मांग की थी कि हमें कैंटीन की व्यवस्था होनी चाहिए। मंत्री तक ने हां कह दिया, भले ही आप उस समय मंत्री नहीं थे, दूसरे मंत्री थे, हां-हां हो जाएगा। लेकिन 40-50 एम.पी.जे. को हां-हां करने के बाद भी यह छोटी सी व्यवस्था नहीं हो पाई है।

यह रिपोर्ट हमारे सामने आई है उसमें एक बात मैं कहना चाहता हूँ क्योंकि मेरा विशेष लगाव केवल राजनीति से नहीं है, मेरा लगाव साहित्य से भी है। मेरे शरीर पर राजनीति की धूल जरूर है, लेकिन मेरी आत्मा में साहित्य का देवता वास करता है। साहित्य और संस्कृति में मैं जीता हूँ। आपने हिन्दी के बारे में इस अंग्रेजी पुस्तक में 4 पृष्ठ बर्बाद किये हैं कि किस तरह से राजभाषा हिन्दी का काम हो रहा है। लेकिन जाफर शरीफ साहब आपके मन में भी हिन्दी के लिए बहुत रुचि है और मल्लिकार्जुन जी मेरे पुराने मित्र हैं, वे भी हिन्दी के लिए रुचि रखते हैं, आपके यहां ठीक से धारा 10(4) का पालन नहीं हो रहा है। रेलवे का भारत सरकार में बहुत महत्व है और हिन्दी का काम भी इस विभाग में हुआ है, लेकिन हिन्दी सलाहकार समिति गठित नहीं की गई है। रेलवे एक ऐसी जगह है जहां पर बहुत अधिक लोग हिन्दी पढ़े हुए हैं। अगर आप इन लोगों से कोई हिन्दी का काम नहीं लेंगे और सिर्फ इनको वेतन देते रहेंगे तो यह बात मेरे समझ में नहीं आती है। इसके साथ ही जोड़कर मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि स्टेशनों पर व्हीलर की दुकानें होती हैं। उनमें किताबों, मैगजीनों को उलट कर आप देखें तो किसी भी भले, सज्जन और शरीफ आदमी को खोजने से भी कोई पढ़ने लायक किताब नहीं मिलेगी, वहां पर मिलेगी, सच्ची कहानियां, खूनी हस्ताक्षर, लैला मजनूं भाग गये, इस तरह की किताबें होती हैं। आप कुछ स्टैंडर्ड अच्छा करवाइये जिससे यात्री को कुछ

मानसिक खुराक मिल सके... (व्यवधान)। ऐसा मत कहिए कि सर्वोदय स्टालों पर कोई नहीं जाता है। मैं आपको बताऊं कि सर्वोदय स्टालों पर अच्छी पुस्तकें बिकती हैं, हर जगह बिकती हैं। लेकिन जिस जगह कामिक्स भरे रहें, बिल्कुल हल्की-फुलकी चीजें भरी रहें, वहां अच्छी पुस्तकें कहां पढ़ने को मिलेंगी। रजाधानी एक्सप्रेस में भी जो किताबें और पत्र-पत्रिकाएँ होती हैं वे अच्छे स्टैंडर्ड की नहीं होती हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आपको इस तरफ भी ध्यान देना चाहिए।

एक बात मैं यह भी कह देना चाहता हूँ कि राज्य सभा में एक बिल पड़ा हुआ है और वह वर्कर्स पार्टिसिपेशन इन मैनेजमेंट का है। रेलवे में बड़े-बड़े पदाधिकारी किसी भी निर्णय को जरूर लेते हैं, लेकिन उस निर्णय में छोटे पदाधिकारी शामिल नहीं होते हैं। अगर उनको भी निर्णय लेने में शामिल कर लिया जाये तो मैं समझता हूँ कि रेलवे को इससे लाभ होगा और गति भी मिलेगी और आपस में मेल भी बढ़ेगा। इसलिए वहां भी पार्टिसिपेशन होना चाहिए।

अन्त में दो बातें और कहना चाहता हूँ। मैं समझता हूँ कि ये बातें अच्छी नहीं लगेंगी, लेकिन फिर भी कहना आवश्यक समझता हूँ। 1971 में जब हम लोग लोक सभा में चुनकर आये तो उस समय से लेकर आज तक जब भी रेल बजट पेश किया जाता है तो बार-बार यह मांग की जाती रही है कि रेल बोर्ड को स्क्रैप किया जाय। यह दोहरी व्यवस्था कब तक चलेगी। मंत्रालय भी है और बोर्ड भी है। यह दलील दी जाती है कि बोर्ड बहुत बड़ी चीज है, बोर्ड के बिना काम नहीं चलेगा, मैं समझता हूँ कि एक बार आप हिम्मत से काम लीजिए और बोर्ड को समाप्त कीजिए। जब तक बोर्ड रहेगा तब तक रेल मंत्रालय समाप्त रहेगा। इसलिए हमारा कहना है कि इसमें आप गति लाइये और गति लाने के लिए मैं समझता हूँ कि आपको साइंस के साथ काम लेना पड़ेगा।

[श्री शंकर दयाल सिंह]

अंत में जो बात मैं कहना चाहता हूँ मैं समझता हूँ कि आप लोगों को यह सुनकर दुःख होगा। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि यह पास का सिस्टम जा है इसको बंद कर दीजिये। एम० पी० लोगों के पास भी बंद कर दीजिये। लोगों को बुरा लगेगा। स्वतंत्रता सेनानियों से मेरी कोई दुश्मनी नहीं है। मेरे घर में भी स्वतंत्रता सेनानियों को सवा लाख, डेढ़ लाख, ढाई लाख पास जो दिये हैं...

श्री सुरेश सिंह ठाकुर (मध्य प्रदेश) : माननीय सदस्य महोदय से मैं निवेदन करूँगा कि कम से कम स्वतंत्रता सेनानियों के संबंध में इस प्रकार का प्रस्ताव न करें। यह अर्न्तकाल तक चलने वाली बात नहीं है। स्वतंत्रता सेनानियों की संख्या बैसे ही हर साल कम होती जा रही है। इसलिये मेरी आपसे प्रार्थना है कि बाकी लोगों की बात कीजिये, उसमें तो शायद हम आपसे सहमत हो सकते हैं, लेकिन उनके बारे में न कहें।

श्री शंकर दयाल सिंह : मैंने पहले ही कहा था कि यह बात आप लोगों को पसंद नहीं आयेगी। ऐसा मैं इसलिए कह रहा हूँ...

श्री राम नरेश यादव : स्वतंत्रता सेनानियों को भी पसंद नहीं आयेगी। इसलिये ऐसी बातें नहीं होनी चाहिये। जो लाखों ऐसे लोग सारे देश में फैले हुए हैं क्या उनको दुःख नहीं होगा।

श्री शंकर दयाल सिंह : राम नरेश जी, मैं भी इस बात को बहुत तकलीफ के साथ कह रहा हूँ और तकलीफ के साथ इसलिए कह रहा हूँ कि आपने स्वतंत्रता सेनानियों को वह पैसेज सम्मान के लिये दिये हैं, अपमान के लिये नहीं। लेकिन आज मैं देखता हूँ अपनी आंखों से और कानों से सुनता हूँ कि जब स्वतंत्रता सेनानी पैसेज से ट्रेन में चढ़ने के लिये आते हैं तो रेलवे कर्मचारी बहुत अपमानजनक तरीके से उनके साथ पेश आते हैं। मैंने ऐसा बहुत बार देखा है।

डा० अबरार अहमद : यह बात आपकी सही है लेकिन यह मत कहिये कि उनके पैसेज खत्म कर दिये जायें।

श्री शंकर दयाल सिंह : मैंने केवल उनके लिये ही नहीं कहा मैंने एम० पी० लोगों के लिये कहा है। मैं भी एक एम० पी० हूँ। मैं कह रहा हूँ कि आप सबके पैसेज समाप्त करिये। पिछले दिनों जो सरकार थी, चन्द्रशेखर जी की, उस सरकार ने, मैंने इस बारे में प्रश्न भी पूछा था, उसका जवाब मेरे पास आया है। उस सरकार ने जैसे कि कोई चरणाभूत वादता है उस तरह से उन्होंने फ्री पैसेज बांटे। खैरात जैसा बांटते हैं ऐसे बांटे। इतना ही नहीं, उसी ए सी० फर्स्ट क्लास के पास भी दे दिये। तो स्वतंत्रता सेनानियों को, मैं खुद कह रहा हूँ कि मेरे घर में भी स्वतंत्रता सेनानी हैं और मैं उनका सबसे ज्यादा सम्मान करता हूँ। लेकिन मैं कहता हूँ कि सबके पैसेज बंद कर दिये जायें। अगर आप ऐसा करेंगे तो इससे आपका रेवेन्यू बढ़ेगा। जो एम० पी० लोग हैं उनके लिये आप दूसरी तरह से सुविधा दे दें। लेकिन अगर आपको स्वतंत्रता सेनानियों के लिये रखना है तो उनको सम्मान भी दीजिये। इसके लिये उनके लिये डिब्बे बना दीजिये, आप उनको अलग बोगी दे दीजिए, तभी उनको सम्मान हो सकता है। लेकिन मैं जिस तरह से रेलवे कर्मचारियों को उनका अपमान करते हुए देखता हूँ वह ठीक नहीं है। उनको जगह नहीं मिलती है इसलिये वे नीचे जमीन पर लेट जाते हैं। वे अपना रिजर्वेशन नहीं करा पाते हैं। आम जनता से अधिक उनको दिक्कत होती है। इसलिये रेवेन्यू की दृष्टि से, जिसके बारे में मैंने टाइम्स आफ इंडिया से कोट करते हुए अपनी बात कही है, उसके अनुसार आपका ऐक्शन लेना पड़ेगा है। इन शब्दों के साथ मैं समझता हूँ कि जो रेलवे बजट आपने पेश किया है और जिस तरह से आपने किराये बढ़ाये हैं, जिस तरह से माल भाड़ा बढ़ाया है, जनरल बजट में भी लेखन, पाठन और पुस्तकों पर रियायत दी गई है, लेकिन आपने पुस्तकों पर भी, जवाहरलाल जी के समय पर भी पुस्तकों पर फ्रीट में छूट दी जाती

थी, वह भी आपने नहीं दी और भी कोई कंसेशन आपने नहीं दिया। इन सब बातों को कहते हुए मैं आशा करता हूँ कि जो रचनात्मक सुझाव मैंने आपके सामने रखे हैं उन पर अवश्य ही आप गंभीरता से विचार करेंगे और निश्चित रूप से कुछ न कुछ ऐसी कार्यवाही करेंगे जिससे रेल बाटे का सौदा न रहकर मुनाफे का सौदा रहे और प्रतिष्ठा का द्योतक बने।
वन्द्यवाद।

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, we are discussing an important item at an odd hour (*Interruption*).

So far as the Railway Budget is concerned, I am in general agreement with the criticism offered by my hon. friend, Ms. Upendra. General defects are there. But I have patiently sat here to raise one point of protest against the continued victimisation of railway employees. The Railways, is a vast network, the biggest industry of our country. Millions of our people are working for it. If they are shabbily treated, how can they run it happily? I take the burning example of victimised workers. For their reinstatement for almost a decade an agitation has been going on. Repeatedly a number of times the question was raised in both Houses of Parliament. And the last time, I think, it was in February. All the elected representatives of all parties in both Houses unanimously demanded that the victimised workers should be reinstated. After this was done in March, the then Railway Minister, Mr. Janeshwar Mishra, while replying to the Interim Budget that was proposed, promised to *look* into it and said that about seven hundred employees would be reinstated. That was a definite promise that was made. Besides this, when the National Front Government was there, the then Railway Minister, Mr. George Fernandez, himself gave orders that they should be reinstated. After repeated requests from both Houses of Parliament, it was done. But that was also flouted by the Railway Board. Governments

have come and Governments have gone. But the Railway Board is there — not responding like the Egyptian Sphinx, sitting tight there. After all, they are responsible for the lakhs and lakhs of workers working for the Railways, managed by them. So naturally some humane treatment should be there. I say it is inhuman because hundreds of families are starving and suffering. Under the pretext of spending more, that the Railways would be burdened with Rs. 8 crores or so towards the payment to these victimised employees, their demand was continuously rejected.

Now, my 'hon. friend, Shankar Dayal Singhji, has referred to the report that crores and crores of rupees are wasted. The projects that were undertaken long ago, between 1971 and 1973, are not completed as yet. Crores of rupees that were expected from the World Bank and which were offered by the World Bank for undertaking certain constructions were not spent fully. And the cost of all those projects has gone up like anything. And the present position of the Railway finances is such that they cannot undertake that. So, under these circumstances, when you have to deal with the human element there, with hundreds of starving families, you bring in the pretext that 'we cannot waste eight crores or ten crores on them'. I am sorry to say that I raise my serious protest against this attitude of the Railway Board as well as the Railway Ministry if it continues to maintain the same position. I hope that the Railway Minister even at this stage would come forward to say boldly that they would reinstate the victimised workers. For a decade it has been going on.

So, Sir, they have also raised the fares and the freight charges to the tune of almost Rs. 600 crores. And this is a very heavy dose. Though it is called modest, it is taken as a heavy dose. And despite hiking the rates, they are cutting the allotments to various projects. That is the fun of it. For instance, in the hon. Minister's speech, it is mentioned how allotments were cut. Even the Interim Budget proposals are cut." And

[Shri Moturu Hanumantha Rao]

extra burden is laid on the passengers and less is spent for the railways. That seems to be the general feature. I am concerned about the electrification of Madras-Kharagpur railway line. Whenever an oil crisis comes up, electrification of railway lines is spoken of in a big way. In 1973 or so, it was said that every year 1,000 KMs of railway line should be electrified. And the present Report says about 10,000 KMs., and that too in general terms. Again the oil crisis is there. With the latest devaluation, our import charges would go up on oil. So, in order to avoid this, quick electrification was suggested. It is not undertaken. On the other hand, whatever is planned earlier is also given up. One such proposal is this Madras-Kharagpur railway line. Up to Vijayawada it had been electrified. From Vijayawada to Kharagpur, it has to be done. And the survey is also done. So, everything is prepared. But now the proposal is given up. The point is that here between Visakhapatnam and Vijayawada, so much rush is there, so many industries are developing, particularly steel production is there. And oil production also is to be taken up in a big way. ONGC has been planning for it. So, not only that oil consumption would be saved by electrifying this line but extra oil also would be transported from that area. Such is the importance of electrifying this line. I do not know why it is given up by our hon. Minister. The other day, while replying to a question he said very sharply that there is no such proposal at all before the Railway Ministry. I hope a second thought would prevail and they would again see that immediately electrification is taken up.

So much is talked about the railway amenities. Many hon. Members have spoken about it. They are not at all satisfactory. Particularly, for the second-class passengers it is very bad. Food arrangement is also very bad. It is deteriorating day by day though the price is going up. All of a sudden, the price of food was raised from Rs. 7 to Rs. 10 and that also without extra item. So, it can be described in many ways. Passengers have expressed their total dissatis-

faction. That has been the development recently. I hope the Railway Ministry will immediately see that this is checked up and rectified.

Sir, Railway Zonal Consultative Committees are formed there. I was told that I have been appointed a member of the South Central Railway Zonal Consultative Committee. I attended one meeting. Recently I got a notice in which it was said that I am no more a member of it and the Zonal Committee, are abolished, are suspended by the present Ministry because it is a new Ministry. Whenever a new Ministry comes the old members are removed from the Consultative Committees, even without serving there for the term. I only attended one meeting. Before I gained experience, I was removed from there.

This is the way things are taking place.

It is very bad. This should not be done. I hope that these suggestions would be taken seriously. I am very particular about the reinstatement of the victimised employees. I have been patiently sitting here only to raise that point and to see that the hon. Railway Minister will give some assurance that it would be attended to immediately.

श्री बसन्त कुमार दास (उड़ीसा) :

उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री ने अपना रेल बजट पेश किया है हम लोगों के विचार के लिए, उस पर हमारे विचार आमंत्रित किए हैं, इस बारे में मैं सिर्फ इतना बताना चाहता हूँ कि इस बजट में रेल भाड़ा, माल भाड़ा इस सबमें तो वृद्धि की गई है, लेकिन रेलवे जब हम प्राइमरी स्कूल में पढ़ते थे, देश के विकास के लिए, कोई एरिया के विकास के लिए, रेलवे एक बेसिक नेसेसिटी है, एक आवश्यकता है, यह जो बात हमको पढ़ायी गयी थी बचपन में, उसके बारे में आज के रेलवे बजट में प्रतीत होता है कि देश का जो विकास आज तक हुआ है, जो समान तरीके से बढ़ाए जाने का काम होना चाहिए था, वह समान हिसाब से नहीं हुआ है। उसमें रीजनल इम्बेलेमेंस बहुत है और इन रीजनल को निकालने के लिए, उसमें समता लाने के लिए जो देश में आंदोलन चल रहा है, उसमें कुछ सहयोग

करने के इस बजट में प्रस्ताव आए हैं, उसमें ऐसा कुछ प्रतात नहीं होता है। इस सिलसिले में उपाध्यक्ष महोदय, मैं बताना चाहता हूँ कि जो इंटरिम बजट फार्म रेलवे मिनिस्टर ने प्रजेंट किया था, उसमें कुछ प्रपोजल्स दिए थे जिसमें कुछ नयी रेलवे लाइंस के प्रपोजल्स थे। वह प्रपोजल्स कोई राजनीतिक कारण से नहीं दिए गए थे। वह प्रपोजल्स दिए गए थे रेलवे डिपार्टमेंट के रेलवे बोर्ड की एक कमेटी को रिपोर्ट के ऊपर जिस कि मैं कोट करना चाहता हूँ —

"The Committee for expansion of railways network has identified a combination of new lines and gauge conversion to be executed solely for generating capacity needed to handle the traffic that is likely to materialise by the end of the century. Under these circumstances, approach to new projects has to be extremely cautious and selective. Projects generally are considered on grounds of profitability but projects have also to be considered on grounds of development of backward areas so as to join them to the mainstream of national development."

तो सर, इसमें दो बातों के ऊपर जोर दिया गया है। एक तो प्रोजेक्ट्स को प्रोफिटेबिलिटी के ऊपर और दूसरे बैकवर्ड-नेस के डवलपमेंट के ऊपर। इस सिलसिले में आज तीन रेलवे लाइंस का प्रपोजल दिया गया था जोकि नई रेल लाइंस हैं। इसमें एक है लांडीगढ़ रोड टू जूनागढ़ 54 किलोमीटर, खुरदारोड टू बलांगीर 289 किलोमीटर और रांची हजारीबाग बल्देमा 190 किलोमीटर। खुरजारोड टू बलांगीर और रांची हजारीबाग लाइन के बारे में मुझे कुछ ज्यादा मालूम नहीं है, लेकिन लांडीगढ़ रोड टू जूनागढ़ जो 54 किलोमीटर लाइन है, उसके बारे में आज तक जितना डवलपमेंट हुआ है, उसके बारे में मैं बताना चाहता हूँ। महोदय, रेलवे बोर्ड ने 31 जनवरी, 1991 को एक मेमोरेण्डम प्रिपेयर किया और वह उन्होंने

प्लानिंग कमीशन के ट्रां पोर्ट डिवीजन में प्रिंसिपल एडवाइजर ट्रां पोर्टेशन को सौंपित किया है। यह 54 किलोमीटर का लाइन कालाहांडी जिले के लांडीगढ़ से जूनागढ़ तक 54 किलोमीटर है और उसकी एको-नोमिक वाएबिलिटी, प्रोफिटेबिलिटी है। यह बैकवर्ड रीजन कालाहांडी है और आज वहां पर मल्टीपरपज इरिगेशन प्रोजेक्ट वर्ल्ड बैंक के 1250 करोड़ रुपए के इनवेस्टमेंट से चल रहा है। आज कालाहांडी डिस्ट्रिक्ट में, जहां कि सबसे ज्यादा बाक्साइट डिपॉजिट है, भुखमरी और स्टारवेशन डैथ की समस्या आम दिनों की समस्या बन चुकी है। इस एरिये के डवलपमेंट के लिए सर्वे कर के प्लानिंग कमीशन के एप्रूवल के लिए 80.23 करोड़ की एक स्कीम दी है। उन्होंने जो रिपोर्ट दी है, उसमें मोस्ट इम्पार्टेंट पाइंट यह है कि ...

Langigarh road—Amagura railway link can provide an important railway link in the backward region of Kalahandi district of Orissa. This vast area which had, so far, remained without any internal rail will, for the first time, be placed on the railway map connecting Bhawanipatna and Junagarh. Further, this rail link is likely to yield a return of 15.45 per cent. So, profitability is there. This 15.45 per cent turnout in any project is more than expected.

Now according to the latest Industrial Policy, bauxite ore mining is left without any control. If railway line is extended, the highest deposit of bauxite available in Kalahandi district could be exploited and people could be attracted to that region for doing some business. This would provide a means of livelihood for the people. This would also be profitable to the Railways. Even if the railways may not consider the development of the region, they should consider this project because of its profitability. This matter is already under the consideration of the Planning Commission. I request the hon. Minister to reconsider the whole issue and keep the matter alive.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Thank you for giving me the opportunity to say something on the Railway Budget. One of the mottos of the Railway Department is the conservation of energy. Keeping this in view, I request the hon. Minister to take up the BG conversion from Salem to Bangalore via Dharmapuri. Now, we travel via Jolarpet which is 33 k.m. more compared to the one I said earlier. The railway track is there from Coimbatore to Sengottah. But there is no direct train connecting the two ends. I, therefore, request the hon. Minister to introduce a new train to connect both the stations. Similarly, railway track was laid down long before between Coimbatore and Tirunelveli. But there is no direct train. I request the hon. Minister to look into the issue and introduce new trains thereby helping the thousands of people going to the south of Tamil Nadu.

I understand that the Chamber of Commerce of Coimbatore district had sent a memorandum to take up a new project to lay a circular railway to facilitate the commuters of Coimbatore district. I want to insist on this issue since Coimbatore is one of the metropolitan cities of South India.

The project of constructing a over-bridge at the level crossing of North Coimbatore has been kept in abeyance for a long time. This has been pending for reasons best known to the Railway Ministry. I request the hon. Minister to expedite the work. I had already made a request in this August House to stop all express trains at Morappur station at least for one or two minutes. People from Dharmapuri come to this station to take the connecting trains. Some tracks are kept idle not because of less support from the people. If the authorities concerned concentrate on the issue, the Railway Department may earn more profit. For example, there is a railway route from Mayiladuthurai to Tharangampadi. It was one among the busy lines some three decades ago. Now, it is not in use at all. Similar is the case with the line between Madurai and Bodi.

But in the same route, the buses are plying profitably. There are other lines, sparsely-used lines, namely, Katpadi-Villupuram, Salem-Vridhachalam and Chengalpattu-Kancheepuram. If electrification takes place on these lines and EMU coaches are introduced, it will yield good profit to the Southern Railway.

One of my hon. friends said that Hindi should be taught to the staff and that if somebody does not learn, his salary should be withheld. This is not a good suggestion. This is a sensitive issue. If Hindi is imposed in the Department, the DMK would once again revolt against this. I hope the hon. Minister would not listen to this bad advice.

Another thing is, passenger.; who come to Delhi from South complain regularly that when the trains enter the Hindi belt, there is no difference between reserved and unreserved coaches. Even the TTEs are not able to stop the unreserved passengers from entering the reserved compartments. This grievance should be removed once and for all.

There was a proposal, some eight years back, to construct a coach factory at Karamadai, near Mettupalayam. The railway technical committee was reported to have said that if the factory was set up at Karamadai, the cost of production would be less. But ultimately, the Karamadai site was not chosen and the factory was set up at some other place due to some political compulsions.

I would request the hon. Minister to look into these issues. Because of the time constraint, I made direct points. I hope the hon. Minister would rectify these things and help the people of Tamil Nadu.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Mr. Vincent. Please conclude within five minutes.

SHRI M. VINCENT (Tamil Nadu): Sir, please give me ten minutes. Thank you for giving me an oppor-

unity to speak on the Railway Budget. I welcome the Railway Budget with mixed feelings.

The Budget shows a net surplus of Rs. 235 crores after increase in fares to the tune of Rs. 584 crores. The increases in freight rate and fares this year is too high. It is an additional burden on the middle-class and the downtrodden people. Though the Government had no other option, the hike could have been moderate as the Budget shows a surplus. Already, the rail fares are high compaed to bus fares. It has been announced that there will be no increase in the fare up to 10 kms. in the case of second class. This should be up to 100 kms. Essential commodities must be exempted from the increase in the freight rates.

The Budget clearly shows that the Minister had in mind only the revenue and not the common man. The hike could have been avoided if steps had been taken to effectively check ticketless travel and pilferage of railway property.

The Minister was happy to announce ten new trains. But he has not made us, the people of Tamil Nadu, happy. There is no new train as far as Tamil Nadu is concerned. The Commercial Operating Superintendent of the Southern Railway announced in 1989 that a superfast express, trains between Madras and Tirunelveli would be introduced shortly. This announcement was given wide publicity in all regional newspapers. But it is a matter of regret that there is no mention of it and it does not find a place in this cluster of ten new trains. The people have been demanding for long a super-fast express train from Madras to Tirunelveli. I demand that this should be introduced immediately. Meanwhile, the Vaigai superfast express train between Madras and Madurai should be extended up to Tirunelveli.

Another important thing is the speeding up of the 119-up and 120-down Nellai Express. Madras to Madurai, a distance of 450 kms., is covered in 7 hours and 40 minutes by the Vaigai Express, whereas, the Nellai Express, on the same track, takes 11 hours and 30 minutes, for the same distance of 450 kms. The Nellai Express is the only express train from the southern tip of the country to Madras City. It takes 16 hours to cover a distance of 600 kms. from Madras to Tirunelveli. Therefore, the Railways must find ways to reduce the running time of this train. Now, this train starts first at Tirunelveli and reaches Madras last, in the morning. The Railways must see that the train reaches Madras first. Sir, in 1970, when I was a student, the train used to leave Madras at 18.15 hours and reach Tirunelveli at 8.30 at next morning. But today after lapse of 20 years, with all the improvements and sophistication, the same train starts one hour early and reaches one hour late. This is the fate and improvement of Nellai Express in Tamil Nadu—two hours delay after 20 years of modernisation. I demand, this Nellai Express should be speeded up. the running time between Madras and Tirunelveli should be reduced from 16 hours to 12 hours.

It is regrettable that the Dindigul-Maniyachi broad gauge has not been, given due consideration. Continued neglect and worst treatment has been meted out to this B.G. line project.

Parallel B.G. line from Maniyachi to Thalaiyuthu and from Maniyachi to Tuticorin, a distance of 53 kms., was commissioned in 1985-86. New B.G. line from Karur to Dindigul, a distance of 72.90 kms., was commissioned in 1988-89. Parallel B.G. line from Dindigul to [Madurai, a distance of 64.32 kms., is said to be under progress. Now railways have proposed to lay only B.G. conversion line from Madurai to Maniyachi instead of a parallel B.G. line. I am amazed at this idea of the Government. This is a retrograde step. All along you have laid parallel B.G. line but in between Madurai and Maniyachi the Government

wants to lay conversion line. I do not know what the Government is gaining by this. If you take into account the long period necessary for this conversion and the most of escalation, laying of parallel B.G. line will be cheaper and faster. If the Government does not change the idea of conversion line, there is going to be agitation and dharna and *rail rako* in the southern part of Tamil Nadu because even the slow running Nellai Express will be further delayed by 2 hours. Instead of reducing the running hours of existing trains, you have taken a decision to increase the running hours, causing inconvenience and irritation to the public.

Come what may, you have to lay parallel B.G. line between Madurai and iManiyacbi.

The second terminal for Madras at Villivakkam is a welcome proposal and I hope it will come as a mini Dadar at Bombay.

Sir, though the railway line from Madras to Villupuram as 100 years old, the doubling of the line was done only for 40 kms. upto Chingleput. The Southern Railway has pleaded for doubling the track from Thindivanam to Pattalam, so that many crossing trains are not held up unnecessarily due to single line. The Government should consider it seriously.

As per the poor allocation of Rs. 14 crores, the R.T.S. in Madras will not take shape during the 20th century. This project sanctioned in 1983-84 was estimated to cost Rs. 54 crores. Now the revised estimate is Rs. 108.21 crores. Unfortunately, the funds sanctioned are very low year by year. This is against the annual requirement of Rs. 25 crores. During the last eight-year period only an amount of Rs. 57 crore has been spent on this project. The present estimate indicates the need of another Rs. 51 crores for its completion. Since it is a surplus budget, the Minister should consider allotting more funds to the tune of Rs. 25 crores in 1991-92 for the speedy completion of the 1st phase of

the project from Madras Beach to Luz.

I also request the Minister to approve phase II for Luz to Taramani immediately at a cost of Rs. 106.5 crores as an exclusive railways project and also agree to taking up the I.C.C. between Taramani and Villivakkam as a jointly funded project.

Sir, railway facilities in Kanyakumari district are under complete neglect both by officials and the Government. One prime reason is that it is attached to Trivandrum division. I want to list our grievance. There was a proposal for a coaching complex at a cost of Rs. 5.5 crores at Nagercoil, taking advantage of the availability of water and land. For this purpose, 2 years back Rs. 5 lakhs were allotted for preliminary work, but the D.R.M. Trivandrum has not released the fund because the proposal is for Kanyakumari. I request the Minister to initiate action on the D.R.M. for locking the fund and blocking the proposal. The Nagarcoil Junction is a suitable place to establish such a coach-maintenance complex because it links the railways from the West and the East. Now the West line is B.G., linked from Kanyakumari to all parts of the country via Trivandrum. Likewise, the East B.G. line, on completion of the Tirunelveli-Dindigul B.G. line should be linked from Kanyakumari to any part via the Tirunelveli Junction. On both the East and the West B.G. lines the Nagarcoil Junction is the only Junction connecting both.

Now sufficient land and water are available on Railway account. There is no need of purchasing new lands and constructing new wells. Moreover, skilled, I.T.I. trained, technical people are available. The Kanyakumari District is one of the industrially backward areas not having any major industry. The Southern Railway Planning Cell has also recommended for establishment of a coach-maintenance complex at the Nagercoil Junction

The reason for the delay is that Nagercoil is in Tamil Nadu, but the Kanyakumari District is placed under the Trivandrum Division in **Kerala**.

Sir, several times it was announced by the Government that the Madras-Trivandrum Mail would be extended up to Kanyakumari and called 'Madras-Kanyakumari Mail.'

Even though all other infrastructural facilities are available, the Mail train has not been extended. I understand that because of the internal politics of the Railway Zonal Office at Trivandrum the national move is purposely being delayed. I request the Government to take action to extend the train up to Kanyakumari (*Time bell rings*).

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Please conclude. Your time is over.

SHRI M. VINCENT: At the Nagercoil Station there has been no improvement in the yard facilities, the signalling system and the interlocking arrangements. The Mechanical Department has not been provided even with a hydraulic jack.

There are so many glaring neglects regarding the Island Express which originates at Nagercoil. Only four H-Class berths are available for reservation at Nagercoil.

For the Jayanti Janata Bombay-Kanyakumari Express which originates at Kanyakumari, only 16 second-class berths are available for reservation.

In the Himsagar Express which originates at Kanyakumari only 6 second-class berths are available for reservation.

All these trains which originate from Kanyakumari and Nagercoil not even a single A. C. or first-class berth is available for reservation. (*Time bell rings*) All the second-class and A.C. berths are to be booked at Trivandrum.

It is not only neglect, but it is an insult to the people of the Kanyakumari District. Kanyakumari is having this fate only because it is attached to the Trivandrum Division. I request the

Minister to take necessary action to I attach the Kanyakumari District to the Madurai Division.

THE VICE-CHAIRMAN (DR.

NAGEN SAIKIA): Please conclude.

SHRI M. VINCENT: Sir, one minute.

THE VICE-CHAIRMAN (DR.

NAGEN SAIKIA): No. You have already taken much time. Please conclude. You should abide by the time.

SHRI M. VINCENT: Sir, in 1983 the Himsagar Express was introduced from Kanyakumari to Kashmir as a national-integration train passing through eleven States, covering 3,487 km.

THE VICE-CHAIRMAN (DR.

NAGEN SAIKIA): I shall call the next speaker now. Conclude.

SHRI M. VINCENT: I will finish it within one minute. Give me one minute.

In 1983 the running time of the train was only 68 hours with A.C. coaches. But now in 1991, after eight years, this train takes 86 hours without A.C. facilities and dining car. This train should be treated as a prestigious train. The Railway Minister should take special interest in this train and connect Kanyakumari and Kashmir with this train with all facilities and amenities taking 60 hours. By doing this, we can save the honour of the nation.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Mr. Sarada Mohanty.

SHRI M. VINCENT: Only one minute, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR.

NAGEN SAIKIA): No. I have already called him. You please sit down. You have taken much more time, more than ten minutes.

SHRI M. VINCENT: Give me 30 seconds. At present there is no train from Delhi to Kanyakumari. The Kerala Ex-

press which goes only up to Trivandrum is always over-crowded. One has to wait for more than a fortnight to get a ticket. No only the people of the South but also the tourists, pilgrims from the North, proposing to visit Kanyakumari, find it difficult to undertake the journey.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): If you don't obey the time, then, nothing will go on record.

SHRI M. VINCENT: Therefore, I demand that a direct train should be introduced from Delhi to Kanyakumari.

With these words, I conclude, Sir.

SHRI SARADA MOHANTY (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Railway Minister has presented the Railway Budget for the year 1991-92. If we go through it, it will be seen that it is not a budget but a balance-sheet because only income and expenditure have been shown in it. No new plan, project proposal or scheme has been given priority in it. The Railway Minister has proposed to increase the fares and freights in order to meet the deficit.

Mostly every year the railway fares are being raised without considering the comforts and deplorable problems being faced by the passenger, the poor common man. In the compartments there will be no light, no water supply in the latrines. Also the compartments are not being cleaned at the junctions as was being done previously 10.00 P.M. print as cut note, in sleeper coaches passengers having no tickets or passengers having tickets but without reservations are boarding with heavy baggages giving no room for *bona-fide* passengers. Another thing is that passengers' bags and baggages are not safe in the compartments specially during night times. Every sleeper coach is being interlinked. The thieves are mostly entering the compartment by tearing the canvas covering the inter-links. There are two iron plates which help the passengers to go to other compartment. In some bogies one of the plates was found missing. It became unsafe to go to the other compartment. It will not be out of place to

mention here that in South Eastern Railway some four or five days back one of the Railway employees, a young conductor died while moving from one compartment to another compartment through the inter-link because his foot slipped due to the missing of iron plate of a compartment which is used as a passage. This happens specially during night time.

First class, first class A.C. and second class A.C. compartments are not being supplied with electric bulbs for reading purposes for the passengers during night

Every mail, express and superfast train has been provided with a pantry car facility but food is not prepared in the pantry car. They are supplied from the railway stations enroute. The food supplied is not worth consuming. The Railway Ministry has proposed privatisation of supply of food etc., in the trains which will be worse and there will be no man to be held responsible for bad food.

Now a days every train is running late by a few hours causing a huge loss and suffering to the passengers. Sometimes trains run late for more than 24 hours. Once I was coming to Delhi to attend the session with my family members by train which reached Delhi by 2.00 A.M. instead of 7.00 P.M. which is the scheduled time. The pantry car did not supply food to us that night. So you can imagine what difficulties the passengers had faced.

During the British period, companies used to run the trains. There was one company named Bengal Nagpur Railway. Most of the trains running under that company never came in time. So we called that company as "Be never regular". So also are the trains run by the Indian Railways. In this connection, the Ministry should see that the trains run in time.

[Shri Sarada Mohanty]

The Railway Budget proposes to increase the freight on every commodity except essential commodities. You know that iron is a commodity which is used by daily wage workers, farmers and in small and big industries. If freight is levied on iron, it increases the price of every article made out of iron. Therefore, the common man who uses iron equipment in his agricultural operations, construction of home etc., will be affected. The same is the case with rubber. Mostly goods are transported to villages by trucks, mini-trucks, three-wheelers, trolleys, bullock-carts etc. If the freight is imposed on iron and rubber materials, automatically transportation charges will also go up because these are used in transport industry. By this the sky-high rise of prices will not come down and will go up day by day.

Now looking into the General Budget for 1991-92, presented by the Finance Minister yesterday in both the Houses, it transpires that due to the increase of taxation both direct and indirect, the prices of most of the essential commodities will rise. If transportation cost is added, the prices will move up to such a height that the poor common man cannot afford to pay it.

Our common people are living below the poverty line. So in order to save them from the danger of price rise, fares and freight should not be raised as proposed. The deficit, if any, can be met from the Reserve Funds of the Indian Railways.

Although Orissa is rich in mineral resources, yet it is the poorest State. Mine areas are not linked with railway lines although the State Government has been sending proposals to improve the railway line system in the State since Independence. The Central Government, the Railway Ministry have turned a deaf ear to the proposals under some plea or the other. Every district headquarter

is not linked, with railway system. Therefore, I request the Government, specially the Railway Ministry, through you, Sir, to give top priority to the case of Orissa in laying more railway tracks in this State. I also request the Minister to extend the Chhatisgarh Express up to Rourkela. Lastly, the grievances of railway employees regarding promotion, transfer and other facilities which they are entitled to are:

(a) Due promotions are not being given for several years although they are entitled to get them.

(b) Employees having vast experience in the sections they are working are not being promoted to higher posts, but persons having no experience are appointed in the post.

(c) Employees seeking transfer on genuine health ground are not being given that.

(d) The Railway Employees Union are moving from pillar to post, but no railway higher authorities are looking into their grievances seriously.

Due to the above reasons, the employees are not working properly which causes heavy losses to the Indian Railways. These may please be dealt with seriously.

If the railways have to improve their performance and profitability, they should also deal seriously with the ticketless travellers, the mafia which is thriving on wagon-breaking and scrap-grabbing, bribe givers and takers in the department because of which the Indian Railways are facing heavy losses every year.

With these words, I do not support the Railway Budget.

SHRI DAVID LEDGER: Sir, a little while ago, when I raised the issue

[Shri David Ledger]

of quorum in this House there were about 17 or 18 hon. Members. Now, while I rise to participate in the discussion on the Railway Budget, there are fewer Members. Nevertheless, we have to go on, albeit in a near empty House, as the Indian Railways go on at snail's pace, especially in my part of the country.

Sir, the Railway Budget for the year 1991-92 is yet another disappointment for the people of Assam and the neighbouring north-eastern States. The Budget reflects the continued negligence by the Railways of the entire north-eastern region. I am at pains to say this because, after 44 years of Independence of this country, there is hardly any perceptible change in the railway system in Assam, not to speak of the other States and the regions which are yet to be connected by the railway network. Sir, can anyone believe that today, as the country faces the end of the 20th Century, a State called Meghalaya has no railway service? How many of us know the fact that Nagaland, a State in the north-east, has only three kilometres of railway track and only one railway station? Can anybody imagine that Imphal, the capital of Manipur, is yet to be connected by the railways in spite of the fact that Manipur is situated in a very strategic area from the defence point of view? The entire region is industrially the most backward, transport bottleneck being the main reason for this. Yet, the budgets prepared by successive Governments have hardly taken note of this fact and this year's Budget is no exception.

Sir, this Budget has practically made no allocation for new lines or for gauge conversion in Assam, except for a very minor new line project from Anguri in Upper Assam to Tuli in Nagaland, the length of which will hardly be 15 kilometres. A major project of gauge conversion has been neglected. The extension of the broad-

gauge line from Guwahati to Tinsukia has been languishing for many years. Members from the north-eastern States, cutting across party lines, have been raising this issue in both the Houses of Parliament over the past so many years. There has been a persistent public demand. The inadequacy of the existing meter-gauge line to carry the traffic load has been pointed out repeatedly. But 'surprisingly, no allocation has been made. Not a single rupee has been allocated to complete this project even in this Budget.

Sir, I am equally at pains to point out that not a single rupee has been allotted for the completion of another major project namely the Jogighopa-Pancharatna Bridge over the Brahmaputra. There has been a persistent demand from the people of Assam for opening a new railway division at Rangiya. The foundation of this railway division was laid as far back as in 1972. This project is almost in a state of abandonment despite its viability. Sir, I would request the Railway Ministry to take up this project and I am sure, it will make the functioning of the North East Frontier Railway much more convenient.

There is another long-pending demand for the construction of a rail-cum-road bridge at Bogibil near Dibrugarh. Sir, may I say that this project, this rail-cum-road bridge, will immensely benefit the people in as much as it will connect the north bank and the south bank of the river. I would like to urge upon the hon. Railway Minister to make provisions for allocation of funds for this project. May I request the Hon. Minister to consider extending broad gauge to the Barak valley?

Sir, I would like to suggest that pre-determined amounts should be earmarked in every plan for construction of new lines in the north eastern States, especially those States where railway facilities have not yet been

extended. Some of these projects may not be highly remunerative but they will be beneficial for the development of these remote and backward regions. I would request the Railway Minister to give it a serious thought.

Another important matter to which I would like to draw the attention of the hon. Minister is introduction of another train between Guwahati and Calcutta. Sir, the existing Kamrup Express is not sufficient to deal with the increasing rush of passengers and it takes about 24 hours from Guwahati to reach Calcutta. I would suggest that a fast train of the Rajdhani type should be introduced which will be much more helpful to the commuters.

The hon. Railway Minister, through his new Budget proposals, aims to generate additional revenue of Rs. 584 crores in the current year. He has proposed an increase in the freight rates by 10 per cent with exemption for certain essential commodities of daily use. I would consider this a self-contradictory situation. On the one hand, there is exemption of freight rates on some essential commodities; on the other hand, general freight rates have been increased by 10 per cent. This will have a cascading effect on the general prices and will only add to the miseries of the common man. As a matter of fact, this is a situation which we have been facing over the years. Huge amounts of passenger losses are sought to be compensated by increase in freight rates. This ultimately passes on to the consumers through the increased prices of commodities. The result is inflation, both direct and indirect. During the current budget year also, one cannot but visualise this same situation. In the new inflationary situation, one wonders how the Government can fulfil its promises, to roll back prices to June 1990 level.

There is increase in the fares for ordinary second class and also in the fares for second class in Mail and Express trains. The Minister has sought to give the impression that the increase in the fares for ordinary second class compartments is only marginal and people of the lower income group travelling in these compartments will not be affected by the relatively higher increase in the fares of second class Mail and Express. But he has overlooked the fact that majority of the commuters who nowadays prefer to travel frequently by express trains belong to the lower income and lower middle income group. The increase will hit them pretty hard. On the other hand, the hike in the rate of season tickets has hit the wage-earners very hard. The income of the wage-earner is limited and with every hike, his income is drained out.

The increase in the rates of fares can only be justified if there is an overall improvement in the Railway system and the railway users are provided with better facilities and amenities. The anger and resentment of the rail-user over having to pay more and more year after year in spite of a lack of perceptible improvement in its services is well justified. The Railway Ministry must innovate means to bring about a change. How can the Minister expect a railway user to pay more when he is travelling in a compartment without light or water or even the minimum comfort?

Ticketless travel is on the increase. Reserved compartments are not at all safe. In many long distance trains, reservation has no meaning as passengers without reservation get into the compartments and occupy the seats and berths as a matter of right. There is large scale theft and pilferage of consignments booked in the goods trains and in most instances those on duty are involved. The Minister must find ways to check these evils. Punctuality has to be

[Shri David Ledger]
 entorced^It is ridiculous to see long-distance fast trains runing io hours or. 12 hours or even 24 hours late. Where is the justification for charging increased lares when this is what is happening? Mr. George Fernandes, the former Railway Minister, iias referred to the amount of Rs. 4,000/- crores which is lying with the Railways as Reserve and Depreciation Fund. I wonder why this amount could not be used for the developmental projects. It could have saved the passengers travelling in the lower classes from getting unnecessarily taxed. Shank you.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Now, the Minister to reply.

THE; MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF): Sir, I am grateful to you. Sir, owing to the overlapping of discussion in the two Houses only one of us, mostly my colleague Shri Mallikarjun, could be present in the House to take part in the discussion on the Railway Budget. I am sure the hon'ble Members will understand, i am thankful to the Members who have participated in the discussion and have given very valuable suggestions for improving the railway *sysiem*. The constraints under which the Budget had to be presented has been outlined by me in the Budget speech and these are well known. I would not repeat these.

I will now take up some of the important issues that have featured in the discussion, though I am afraid that I will not be able to cover each and every point that has been raised in this House by hon'ble Members. I have decided to write to them individually in this connection.

Sir, I am really grateful to my friend, Mr. Shankar Dayal Singh, who offered ' a very constructive suggestion to the system mentioning about the discipline that is required. Sir, discipline is not something which we

can preach to others. We have to practise it ourselves. Before we preach discipline to others we will have to set an example by ourselves. I am sure, not only those of us who represent the people here but also those who are sitting at the top echelons of the administration, the managers of the *sysiem* will themselves set an example to bring aout this discipline. particularly when the country* is lacing an economic crisis. Economic discipline can come about only by the administrative discipline anrf wilier disciplines which we have to bring about by our own voluntary involvement and efforts. Sir, in the present economic situation we have to bring about better results for containing costs. It shall be my endeavour to bring about greater cost consciousness anil also evolve a strategy "to augment earnings by plugging the loopholes which many Members have mentioned. I shall also try to bring about structural changes and attitudinal changes. Sir, many Members have just spoken about the passenger amenities. I agree with the hon'ble Members that there is a lol to be done in [his field in order to make travel more comfortable. Soon after taking charge of this Ministry I issued instructions to improve the punctuality of trains. Many Members have spoken about punctuality. Sir, one of the reasons why it has happened So is the political instability which is reflected here. My esteemed oolleague, my friend, my predecessor, MM George Fernandes, had given about 400 stops to all fast, superfast and express trains. My other predecessorT Mr. Janeshwar Mishra, had given about 100 stops. These total 500 stops. You can imagine the plight of a passenger who is travelling from Trivandrum to Guwahati, how many days he has to undergo this arduous journey. This is the problem. If you ask for more stops for a superfast or fast train, better let us not call it a superfast or a fast train. Let us simply call it a passenger train and leave the traveller to his fate, what-

ever the misery that he has to undergo. I have already told the administration to review all such stops and see that long-distance passengers do not suffer, that the long-distance passengers would have a comfortable journey...

- SHRI P. UPENDRA: I hope you will resist the pressures from MPs.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: As I said, I have issued instructions for improving the punctuality. I have made arrangements for monitoring 24 Kmg-dk1.ai:ce trains and I am glad to report to the House that the results have been very encouraging. As a matter of fact, in respect of these trains the improvement has been as high as 82 per cent compared to the situation that prevailed before this Government took over. I have immense satisfaction in informing the House of the Improvement in punctuality which we are witnessing these days. Of the 21 long distance trains that arrived in Delhi yesterday, 20 trains arrived on right time. So the drive will continue. Also I have issued instructions for identifying the stations where large numbers of passengers originate and terminate in order to improve passenger amenities like cleanliness, drinking water and electrical fittings. Similarly I have given directions for identifying long-distance important trains for this purpose. Orders have gone for deputing senior level officers who should monitor and ensure the improvement of these amenities. It is not a question of merely issuing orders or sending out instructions. I have said the stations and the trains should be designated, assigned, to particular officers who would take care of those stations and trains in monitoring both punctuality and maintenance so that the responsibility is not shifted from one to the other. I am not going into the statistical details of allocations against passenger amenities and comparing the

figures with those of the earlier years. My endeavour is to improve the quality of services to the users and I hope I will soon be coming back to the House to report the improvement in this regard.

As regards new lines, gauge conversion and development works, yesterday I made a mention about them in the other House but I do not know how it has not been given coverage. I wanted the people at large to understand the real problem. By and large, I agree with the views of the Members that a large area of our country remains underdeveloped for want of infrastructural support of railway network.

As regards laying of new lines I wish to point out that each kilometre of new line costs Rs. 1 crore and conversion to BG costs about Rs. 70 lakhs per kilometre. Electrification costs Rs. 40 lakhs per kilometre and upgradation of MG line costs Rs. 55.70 lakhs approximately per kilometre. It should be remembered that the annual allocation is only to the tune of Rs. 350 crores to Rs. 400 crores over the years. This is the constraint in the funds position. I am of the view that we should step up our allocation to the ongoing projects so that the projects are completed and the benefits start flowing to the people. By this I do not mean that new projects should not be taken up. It is my endeavour that with improvement in the financial position we keep on taking up projects for underdeveloped areas. When I say this, maybe, I hope—I do not know—the new industrial policy, the new economic policy, would also help. The problem is the investors both in the private sector and the public sector depend only on the broad gauge. There is a misconception that the broad gauge system is the only efficient transport system. Hence the meter gauge areas have suffered. My friend had been saying that the metre gauge lines are equally good as the broad gauge lines and we have to im-

[Shri C. K. Jaffar Sharief]

prove the areas connected with the metre gauge lines so as to build up the confidence among the investors. I fully agree with him. The industries should be encouraged to take advantage of these areas. We have a length of 32,000 km of MG lines which needs to be converted into BG lines. This conversion will need an amount of Rs. 24,000 crores. There is an estimated expenditure of Rs. 3,000 crores on the on going projects. However, I am in favour of paying attention to upgrade the MG lines. We need to concentrate on transshipment points so as to impart confidence among the investors to set up new projects in the MG areas. We have a plan requirement of about Rs. 36,500 crores for the Eighth Plan. Of this amount, rolling stock including diesel and electric locomotives, coaches, wagons, EMU etc claim a share of Rs. 11,900 crores. We need about 1,170 diesel engines and about 660 electric locomotives, 12,500 coaches, 1,52,000 wagons and 1,500 EMU during the Eighth Plan. For track renewal our requirement is Rs. 6,585 crores. Electrification calls for an amount of Rs. 1,100 crores, for traffic facilities which consist of gauge conversion, doubling and other traffic facilities, we need Rs. 4,850 crores. For the new lines we need Rs. 2,650 crores. This is the kind of investment needed to meet the future challenges of increased transportation needs. I am keeping the hon. Members informed of the requirement of funds and the constraints of resource position. Sir, every Member has endorsed the need to improve the passenger amenities. It will be our endeavour to provide the basic amenities at all stations and in the trains. In fact, norms have been prescribed for providing such amenities. Besides basic amenities, additional facilities like computerised reservation system, improved passenger enquiry system, including centralised telephone enquiry, electronic indication boards improved passenger guidance system, casserole meals prepared in modern base kitchens, cushioned seats in

second class sleeper coaches and such other facilities have been provided. My friend Shri Shankar Dayal Singh made a mention about the Yatri Niwas. I have to make a point here. The Yatri Niwas concept, whether it should be introduced in the large cities where the trains either originate or terminate needs to be given a thought. This is after all a diversification and whether it is necessary, given the constraints of resources, has to be looked into. For example, if I start from Delhi, I start from my house or from a hotel or from any other place where I may be staying. After I reach my destination, I go home or to a hotel. There is accommodation available here. What I feel is, the Yatri Niwas becomes necessary at transit points. I do not know whether the Members would appreciate the idea of investing in this particular project. There are several other more important areas which need our attention. I have yet to make up my mind on this aspect whether the railways should invest in this area.

SHRI SHANKAR DAYAL SINGH: Sir, I pointed out that they have announced that only in Ujjain and Gorakhpur they are going to have two Yatri Niwas's. Therefore, I raised this point.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: That is exactly the reason why I am mentioning whether we should allow this.

With a view to improving the passenger amenities, the Budget allocation has been progressively increased during the past years and allocation for passenger amenities received a big boost in the Seventh Plan period. The expenditure under this head has grown from Rs. 6.75 crores in 1985-86 to Rs. 23.6 crores in the terminal year of 1989-90. For the current year, the provision is Rs. 31 crores. Apart from this, works relating to passenger amenities are also carried out as part of certain other projects. I can assure the honourable Members that I will try my

utmost to see that the passenger amenities are improved.

Suggestion for taking up new lines, for gauge conversions and for expediting completion of the on-going projects have been made by several Members and it would be difficult for me to deal with each individual case. There is a general demand for expeditions expansion of the railway network. While I am in general agreement with this demand, I am constrained to observe that one has to be extremely "cautious and selective in taking up these projects as they demand a heavy capital investment. The resources that are available will have to be carefully used not only for expansion of the network, but also for modernization and strengthening the existing network to be able to carry traffic.

Honourable Members will agree with me that priority has to be given to modernization and replacement of overage items. As for the expansion of the network, I would like to repeat here what I have mentioned in my Budget Speech: Funds required for the completion of the on-going new lines and Gauge conversion projects exceed Rs. 3,000 crores. Until these projects progress so as to yield anticipated benefits, it would not be prudent to take on new projects. Prioritization has to be made with under the Plan heads and within Plan outlay fixed. Under these circumstances, it is not possible to increase the allotments on some of the on-going projects to the extent desired.

Sir, Mr. Gopalsamy raised various points connected with the Karm-Dindigul project. This project is being taken up in stages and whenever a stage is completed, the same is commissioned and opened for passenger traffic.

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह, अहमदाबाद :
जो मैसेज उपस्थित नहीं हैं, उनके जवाब
देने से क्या फायदा है? यह तो हम लोगों
पर अत्याचार है और मैं तो बोला ही
नहीं फिर भी आपका भाषण सुन रहा हूँ।

श्री एच. हनुमन्तप्पा : मैसेज बोलकर
चले जाते हैं।

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, a parallel BG line, Dindigul-Madurai, is targeted for 1992-93. It is not because of Mr. Gopalsamy that I am mentioning this, but because other Members also raised this point.

SHRI P. UPENDRA: Yes, because of the subject, you are mentioning it.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Whether a Member is present or is not the question. Since a point has been raised, the Minister will have to reply to it.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, I do not want to go into more details. I have already said that I would be writing to the individual Members. But I would like to say one thing on the point mentioned by my esteemed friend, Mr. Upendra, who said that the triangular route should be electrified. He said that the Madras-Howrah and the Madras-Bombay routes should be electrified. Normally, these are all taken on the basis of density of traffic. He is conversant with these things and he knows much more about the Railways. But I am in agreement with him that the ultimate goal is electrification and we have to step up electrification.

Sir, I will see what I can do keeping in mind the present financial position and the constraints that we have. Sir Ish Dutt raised the point regarding the formation of RPF association. Here I am very clear. This is a very dangerous thing to talk about. It is a disciplined force. Nobody should encourage this, and nobody should talk about it. And where will it lead to? I hope the Members will understand this when they make this kind of demand. This is totally against what is required for the country's interests, and particularly in the area of law and order machinery.

Sir, some hon. Members have spoken about taking back the retrenched workers. I have already said in the other House, I have to take up this matter to the Cabinet, because it was earlier a Cabinet decision which was rescinded.

[Shri C. K. Jaffar Sharief] by the same Government. So, as I have said in the other House, I will take it to the Cabinet and we will have to wait for the Cabinet decision.

Sir, Shri Pramod Mahajan...

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: Which Government had rescinded the order?

AN HON. MEMBER: It was the V.P. Singh Government who took the decision. *(Interruptions)*

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Yes, the same Government had to do it. But by the time they could proceed further the Government had fallen. It was only a caretaker Government. They had to withdraw that.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: May I know from the hon. Railway Minister whether he would press the Cabinet to take it up immediately? It is pending for long. It is almost a decade now.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: I will tell you one thing. Even in the other House I found this anxiety. If you people were so anxious you could allow the Government to continue and get it through. You made it in a hurry, but you do not give time to the other Government. How is it possible?

AN HON. MEMBER: What a nonsense!

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: I am talking sense.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MATUKARJUN): You could have allowed the V. P. Singh Government to continue.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: The V. P. Singh Government itself had issued the order.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: The same Government withdrew it also.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: You can victimize the V. P. Singh

Government, but do not victimize the workers.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: We did not victimize the V. P. Singh Government. Your friends victimised you, with whom you had understanding.

SHRI MOTURU HANUMANTHA RAO: You may be vindictive with regard to your political opponents, but not against workers. *(Interruptions)* Sir, protest against this type of reply.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): This is not to enter into argument.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Don't claim that you are the only champions of workers' rights. We are equally concerned about the workers.

SHRI P. UPENDRA: Sir, it was one of the last decisions of the then Government—the National Front Government. I would not like to drag the President into this. Some of the important decisions, after the withdrawal of support from the BJP, were kept pending on the advice of the President. Maybe it is one of them. I am not very sure about that. The Minister can indicate that.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: It is correct.

Shri Pramod Mahajan has made many points. But while pointing out many improvements I thought he would offer me something how to improve. Try to improve efficiency and try to curtail wasteful expenditure; that is one area. I entirely agree with him. When you look at such a large system and so many needs of the infrastructural development and so many shortcomings in the system, to give efficient service, where a large number of people are travelling, you have rightly said—I entirely agree with him—the money comes only from the poor. It is because they are the bulk of the people who travel. How many rich will travel? The rich will travel by air. The rich will travel by other means, the rich will travel by

air-conditioned and first-class and other things. And we are not here to build for them. The chief mode of transport should be made available more to the large number of out people who want to travel by that. So, naturally they will have to share the burden. There is no question any dispute on that question, (*Interruptions*).

THE VICE CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): The Minister should not grant mere stops.

SHR! C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, once again I thank you and all the hon. Members for the keen interest taken in the Railway Budget, for understanding the various problems that are faced by the Railways, and for giving valuable suggestions. I am quite aware that I have not been able to fully satisfy all the sections of the House, particularly in regard to taking up of new projects. But I do hope that in view of the clarifications given, the Members will appreciate the position. Thank you. Sir,

श्री जफर शरीफ सिंह : मैं केवल एक बात मंगना रेलवे मंत्री जी से जानना चाहता हूँ। आज हमारे यहाँ लोकोमोटिव इंजन के लिए चित्ररेज और वाराणसी, दोनों में हमारे यहाँ जो इंजन बनाने की क्षमता है, वह बहुत अच्छी है और इंजन के विदेशों से भी आदेश आते रहते हैं। क्या यह बात सही है कि दिल्ली सरकार ने, आपके पहले वाली सरकार, हमारी सरकार ने नहीं, के मंत्री ने अपने अंतिम दिनों में या रेलवे विभाग ने वाहिर से इंजन मंगाने के लिए आदेश दिया? अगर यह बात सही है तो उसको रद्द किया जाना चाहिए क्योंकि हमारे यहाँ इसकी क्षमता है और अभी हमको एक-एक पैसे के लिए मोहताज होना पड़ता है। आप इसका जवाब अवश्य दें, यह मैं जानना चाहता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): The Minister will make a note of it. You want to react now?

MGIPMRND—M—252 RS 17-1-92—400

SHR! C. iv. JAFFER SHARIEF; I will examine what he has said.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Now the discussion on the Railway Budget is over. Now we shall take up the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1991.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 3 BILL, 1991

["THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF): Sir, I beg to move—

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1991-92 for the purpose of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

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

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

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir. I beg to move;

"That the bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Now the House stands adjourned till 11 a.m. on Monday, the 29th July, 1991.

The House then adjourned at forty-five minutes past ten of the clock till eleven of the clock on Monday, the 29th July, 1991.