

4.00 P.M.

Sir, I would like to bring to the attention of the hon. Minister the pressing needs of the North-Eastern region of our country, in particular Assam. There is a strong case for extending the Board Gauge railway line from Guwahati Dibrugarh. The importance of this extension in the economic development of the Assam Valley cannot be over-emphasised since there is a sufficient, effective demand for passenger and freight traffic over a Broad Gauge track from Guwahati to Dibrugarh. This investment project is not only financially viable from the viewpoint of Railways, but would also make a significant contribution to the socio-economic development of a relatively backward region of the country. I request the hon. Minister to sympathetically consider this worthwhile proposal for extending the Broad Gauge net work of the Indian Railways.

Sir, rationalisation of the operation of the railways in Assam deserves a serious consideration. In this respect, I would urge the hon. Minister to consider the long-standing demand of the Assamese people that the junction in Rangia be upgraded to that of a Division.

While I deplore the inflationary implications of the Railway Budget which would be painful to the people, the Railways are faced with a challenge and an opportunity. The challenge is to improve safety and quality of service through increased productivity. The opportunity is for the Railways to extend its services to many far-flung regions of the country. I hope that the Indian Railways will face the challenge and exploit the opportunity with courage and imagination. I am afraid that these require a lot more than increase in freight rates and passenger fares. Ensuring economic growth with equity requires significant improvements in the productivity of the Indian Railways. The conspicuous absence of these pressing issues leaves a lot to be desired in the Railway Budget of 1990-91. Thank you, Sir.

MESSAGES FROM THE LOK SABHA

II. Appropriation (Railways) Bill, 1990

III. Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1990

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following messages received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:—

I

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Appropriation (Railways) Bill, 1990, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 26th March, 1990.

2. The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill within the meaning of article 110 of the Constitution of India."

II

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1990, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 26th March, 1990.

2. The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill within the meaning of article 110 of the Constitution of India."

Sir, I lay a copy each of the Bills on the Table.

I. THE BUDGET (RAILWAYS) 1990.
#1—GENERAL DISCUSSION.

II. RESOLUTION APPROVING RECOMMENDATIONS OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, 1989—
Contd.

-SHRI MENTAY PADMANABHAM (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, for the last three or four days, a number of speakers have been making speeches on the Railway Budget and most of them, I should say almost all of them, welcomed the Budget, and also expressed...

DR. YELAMANCHILI SIVAJI (Andhra Pradesh): Expressed the problems of their area.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: ...their satisfaction with the broad trends in the Budget. Of course, as may friend point out, most of the speakers have brought out some specific problems pertaining to their areas. That is, of course, a general problem. And in future, I think, the Railways will have to cope up with these massive demands.

Sir, as everybody knows, the railways are the life-line of the nation. And without extending the Railway system, I don't think it is possible to achieve any worthwhile economic progress in this country. Sir, I am fondly hoping that a day will come when the entire rural India of about five lakh odd villages will be brought within the vortex of the Railway system. Then only, if that happens, it is possible to achieve greater integration among different parts of the country and also between different ethnic groups.

Sir, the Indian railways carry every day nearly a crore of passengers and the length of railway network is about 70,000 kilometres. The railways are discharging a service, which is a very very essential for the overall growth of the country. Hence, it should be treated more as a public utility service than as a commercial venture.

Sir, the status paper, which was recently published, in fact, published a few weeks before the presentation of the railway budget, clearly stated that the major problem with the Indian railways is the problem of resource crunch, i.e., mobilisation of resources for the expansion of railway system throughout the country. Sir, the railway finances were separated from the general finances way back in 1924. Ever since this separa-

tion, the railway finances are crawling like a passenger train and there is no appreciable improvement in the railway finances. Every year they are facing the same kind of trouble and every year they are trying to find resources, find money, for their expansion. This has become a very big problem with the railways.

Sir, there is an immediate need to re-orient the entire financial system of the railway; so as to make them elastic enough to meet the growing demands of the railways. For this, the Railway Minister, known for his non-conformist ideas and also for unconventional methods will rise to the occasion and follow the suggestions which he made before and during the presentation of the Budget, which will go a long way in improving the railway finances.

Sir, the earlier idea mooted by the railways to go for public borrowing, though it is costly for the railways, as they will have to pay more money by way of interest, I think that is an excellent idea, that is a good idea and it can be pursued in future also. Sir, the idea of involving the State Government in the matter of construction of new railway lines or conversion of meter gauge lines into broad gauge lines is also a very good one and one should welcome it. But, Sir, there is one little problem in this. In the case of advanced States like Maharashtra and Gujarat there will not be any problem, but with regard to the backward States, they may not be able to find the resources to invest in the new railway construction programmes. In their case the Central Government should come forward and evolve a system or a formula of financial assistance on the basis of specified projects to help develop underdeveloped areas. Otherwise, the smaller States—I mean, the comparatively backward States—will be in a disadvantageous position because they may not be able to balance their budgets and invest any more money in the new railway projects. On that score, if projects are not given to these States, they will be in a disadvantageous position and this will lead to imbalances in growth; there will not be a balanced

growth of all the regions. Therefore, this may kindly be borne in mind while inviting the State Governments to participate in the railway programmes.

Then, I would like to make one suggestion for the consideration of the hon. Minister in regard to the proposed freight hike. Though increase in freight and fares may lead to inflationary pressures, in the present situation, within the framework of the railway finances and the difficulties faced by the Railways, it is rather unavoidable. But the exemptions given, from the proposed hike, to items like foodgrains, edible oil, vegetables, fruits, etc., is a welcome feature and I congratulate the hon. Minister for thinking on these lines of giving exemption to some socially depressed sections. In this connection, I suggest that this exemption should be extended to items which are specifically manufactured by the small-scale units for export purposes. Those units which are situated in the hinterland have to transport their manufactured goods to port areas for export. They have to pay more towards freight. If those items—some specified items—which are meant for export purposes are exempted from the proposed freight hike, it will also be in consonance with the declared objectives of the National Front Government. In order to redress the imbalance that has crept into the balance of payments position, the National Front Government is trying to increase the exports. Therefore, this gesture on the part of the Railways in giving exemption to the specified items which are manufactured for export purposes will be in consonance with that declared policy of the National Front Government. I would, therefore, appeal to the hon. Minister to consider this aspect.

Going by the Status Paper and the statements made by the hon. Minister, there is absolutely no possibility of taking up new projects in the near future. This is because, the on-going projects themselves will take at least five to seven years for completion. I do not, therefore, propose to suggest any new projects from our State, from the State of Andhra

Pradesh though there are very very important projects in Andhra Pradesh which are required to be taken up for the development of the State. But there are some small matters which I would like to mention and I believe, the hon. Minister may not find it difficult to comply with these requests.

I will start with passenger trains. Some time back, in the year 1988, the South Central Railway suddenly cancelled some three passenger trains. These were: No. 333/334-Hyderabad-Raichur passenger; No. 327/328-Hyderabad-Pune passenger and No. 365/364-Hyderabad-Kazipet passenger, in spite of repeated requests to the South Central Railway authorities by the general public as well as by the local legislators, these trains have not been restored so far. I do not know the reasons why, in the first instance, these trains were cancelled and, secondly, what are the difficulties in restoring them. These trains mostly cater to the needs of the people in the rural areas. Therefore, the hon. Minister should consider this aspect. There is another important demand from the people of Andhra Pradesh. Members of Parliament and also other public representatives requested the then Railway Minister that there is need for starting one superfast express train from Visakhapatnam. Visakhapatnam is fast growing city with steel plants and other industrial centres. Its population is growing by leaps and bounds and shortly it is going to be a big metropolis. Last year one train was introduced and that was a link train. It starts from Visakhapatnam and linked to Dakshin Express at Vijayawada to Delhi. The total journey takes around 50 hours provided the train runs in time. Generally, it is late by three-four hours. Therefore, I request that a superfast train may be started from Visakhapatnam to New Delhi.

In his budget speech the hon. Railway Minister has indicated that Tirumallai and Kakinada train will be extended to Visakhapatnam. There is some problem with regard to that train. Presently, this train runs from Tirupati to Kakinada and according to the new suggestion it will be extended to Visakhapatnam. But, Sir,

[Shri Montey Padmanabham]

Kakinada is also an important town. There is one train from Kakinada to Madras and another from Kakinada to Hyderabad. The town is developing into a big city day by day. So, the people of Kakinada are also agitated over this move. I suggest that this train may be retained as it is from Tirupati to Kakinada. There is another train which goes from Tirupati to Howrah. It touches Visakhapatnam on the way. That train is maintained in a very bad shape. Nobody knows when it starts. There are no first-class compartments or II class AC sleepers. The seating capacity is also limited. So, I suggest that instead of extending the Tirupati-Kakinada train to Visakhapatnam the Railway Board may upgrade Tirupati-Howrah train. On the way it will touch Visakhapatnam and the train will serve the needs of Visakhapatnam. I appeal to the Railway Minister to consider this.

Then there are three or four new projects that are going on in Andhra Pradesh. These projects are still incomplete because of lack of sufficient budget allocations.

Firstly, there is the construction of line from Telapur to Patancheru. The length of the track is 9 kilometres. The total outlay was about Rs. 6.5 crores, out of which so far Rs. 3.5 crores have been spent. Due to insufficient allocation this work is still incomplete. If a little more allocation is given, this work will be completed. This may kindly be taken note of and necessary action taken.

Another work is doubling of Hyderabad-Telapur section. This was sanctioned in 1981-82. This is also not completed.

Third one is the incomplete construction work on chord line connecting Mouli and Sanatnagar. These lines are intended to decrease the pressure on Hyderabad and Secunderabad section. This will also be useful to the suburban passengers. These projects are at various stages of completion and because of lesser allocations, the work is not being comple-

ted and is getting delayed. Therefore, I appeal to the Railway Minister to make more allocations so that these works may be completed within one or two years. This will be useful in lessening the pressure on Hyderabad-Secunderabad main line.

Then there are some minor demands. For example, legislators and also Members of Parliament wanted one second class ACC coach on Narsapur-Secunderabad Express. They also requested for one second class ACC coach on Tirupati-Howrah train. But so far nothing has been done. There is one request for an ACC second class coach in Krishna Express. These are small things. Even then the South-Central Railway and the Railway Board are deaf and they are not heeding to any of the requests or suggestions or representations made by the Members of Parliament or other representatives of the public. Because of the seasonal conditions also the second class ACC coaches are very important in coastal parts of Andhra Pradesh. That is why I am making this request specially. Sir, there are only two seasons in Andhra Pradesh—hot season and the hottest season. Therefore, I appeal to the Railway Minister to give as many second class ACC sleeper coaches as possible on the trains running in the coastal belt of Andhra Pradesh.

Thank you, Sir.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (Punjab): Mr. Vice-Chairman, Sir, it is with a sense of genuine satisfaction that I acknowledge the role played by the railways.....

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलवालिया (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, श्री बंसल जी की बातें सुनकर मैंने इससे पहले मैं लीडर आफ दि हाउस से कहना चाहूंगा कि विशेषकर अवर में लीडर आफ द हाउस ने एश्योरेंस दी थी कि हाउस में कश्मीर का मसला आज डिसकस किया जायेगा अगर लेट बैठना पड़े तो लेट बैठ कर कश्मीर पर डिसकस करने के लिए तैयार हैं। लीडर आफ द

हाऊस से जानना चाहंगा कि आज डिस्कस कर रहे हैं या नहीं कर रहे हैं?

श्री राम चन्द्र विकल (उत्तर प्रदेश) : जरूरी मसला है इस पर गौर होना चाहिए।

श्री राम नरेश यादव (उत्तर प्रदेश) : कश्मीर का मसला बहुत खतरनाक हो गया है, कश्मीर जल रहा है। कश्मीर के इस मामले पर नेता सदन को चाहिए कि इसको वह गम्भीरता से लें। वह कह दें कि इस मामले पर बहस करायेंगे। जब सरकार यह सो रही है तो देश की जनता क्या समझेगी इस सरकार के लिए। नेता सदन इस पर सोचें। सरकार सको गम्भीरता से नहीं ले रही है इसलिए आप निर्देश दें कि इस पर चर्चा कराने के लिए आज ही वह सोचें। (व्यवधान)

THE LEADER OF THE HOUSE (SHRI M. S. GURUPADASWAMY): They have to find time for discussion on Kashmir.

SHRI S. S. AHLUWALIA: When will you find time? When Kashmir will go to Pakistan?

SHRI M. S. GURUPADASWAMY: Let the official business be over. (Interruptions) Sir, the Business Advisory Committee has to meet, they have to discuss this matter and they have to find time. I said, I have no objection to discussing Kashmir if we sit longer. But the official business has got to be over.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. G. VIJAYA MOHAN REDDY): Time has to be allotted.

SHRI S. S. AHLUWALIA: According to today's morning newspapers, Shri Mufti Mohammad Sayeed is not going to Kashmir because he is preoccupied in Parliament. Where is he? Why is he not coming to make a statement on Kashmir?

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Instead he goes to Imphal to give warning to the militants in Kashmir. Mr. Vice-Chairman, Sir, over the years the Indian

Railways have played a very significant role in meeting the multifarious needs of the country. The contribution of the railways has been immense in keeping the country on the move. Today a vast network of railway lines across the length and breadth of the country veritably serve as arteries for the Indian economy. This, I am convinced, would not have been possible without the dedication and commitment of lakhs of railwaymen all over the country.

Sir, I had an occasion to work on a Select Committee dealing with the Indian Railways Bill—which was subsequently passed by the two Houses of Parliament—and I did come to have a feeling that the Railways were fortunate enough to have very competent officers. But this optimism of mine did give way to some dismay—I do not know whether this is as a result of the new Government taking over—that there has been some slackness in responding to the various queries made by Members of Parliament in the House and elsewhere. For example, Sir, in this session only I asked a question—and I would just read out the wording of it and the answer to illustrate how callous the Department seems to have become over this period. My question was: "Whether the Government are aware of the long-standing demand to link Chandigarh with the main line through Ludhiana; if so, whether the Government propose to undertake this project; and, if so, by when?" Sir, I come from that area, I know that this has been a persistent demand and I know that Chandigarh is not linked to Ludhiana directly. My question was kindly mark the words—"Whether there is a proposal to link Chandigarh with the main line through Ludhiana." It is clear from this that what I wanted to know is whether the long-standing demand was going to be met for building a direct line between Ludhiana and Chandigarh and thereby putting Chandigarh on the main railway line. The reply that I got is this: "Chandigarh is already linked to Ludhiana via main line through Ambala." Sir, I really feel sorry over

[Shri Pawan Kumar Bansal]

the way this question was taken, I could understand if the answer was, "Yes, the Government is aware of this long-standing demand. A survey was conducted but because of constraint on resources and otherwise we may not be able to take up the project for some time." If a reply like that were to be there, I could, in fact, have put another question. Now, Sir, I am earnestly saying that all my opinion about the staff of the Railway Board which I had formed over the years, has just plummeted when I got this reply from the Railway Board. I hope Parliament, and even the public, would not be treated this way when some sort of information is sought from the Government.

Sir, it was while on the new railway lines that I referred to my question. I find that though over the years an all-out endeavour has been made to add new lines in the different sectors, Punjab has been totally neglected. This demand for a line between Ludhiana and Chandigarh has been pending for over a decade and nothing has been done thereon. Last year there was an assurance given to the people of Punjab that Goindwal complex would be connected to Beas very soon. Sir, I find that the progress of even this 27-kilometre stretch is indeed very tardy. This line was conceived to take more industry to that part of Punjab which is in the throes of terrorist and secessionist activities, and it was the intention of the Government to take more industry there so that more avenues could be provided to the youth to get gainful employment. For this I find, Sir, that when the total anticipated cost is Rs. 21.13,000, the outlay proposed for the year 1990-91 is only about Rs. 2 crores. I think, this way, unless the Minister gives an assurance that, well, this is for survey or some other work and that for the next year they are going to give the whole amount, if we go at this pace, it may take even ten years to complete it.

We have said on many occasions, and it is supported with full facts that Punjab has contributed the maximum, over 60 per cent, to the national food kitty. Punjab deserves something from the country

in return. When we take up construction of new lines in Punjab, it will not be just only for the benefit of Punjab. It will ultimately go to the benefit of the whole country. There is movement of foodgrains from all over the State to other parts of the country, and we have been crying hoarse for double lining as well as electrification of the line between Amritsar and Delhi. But, I suppose, it is not even within the contemplation of the Government I would like the hon. Minister to react to this, to give some sort of an assurance to the people of Punjab that—Railways incidentally may be getting a good bit of its revenue from Punjab, but even otherwise Punjab would not be left uncared for by the Railways.

Sir, I may be sounding parochial but because I don't want to take more time I straight away came to various points that concern us and concern us deeply. In this context, Sir, I would like to reiterate the demand which has been raised over the years but which has been overlooked for not very convincing reasons. Most of the MPs from Punjab have over the years brought to the notice of the concerned authorities that two trains leave Delhi, that is, the Punjab Mail and the Udyan Abha, within a gap of about half an hour. They traverse almost the same distance right up to Bhatinda from where they go further in two different directions. They traverse just the same distance within a gap of half an hour. Our plea has been that a very important but utterly neglected area of Malwa has never been taken care of by the Railways. If one of these two trains, anyone of these two, were to be diverted from Jakhai, to go to Dhuri and from Dhuri to proceed to Bhatinda, a big sector of Dhuri, Bhatinda and Jakhai area could be covered. The reply that we get is that these are through trains and that it would mean an extra coverage of about 30 km. I could understand if you were to provide another train in this area. Then we would not ask for one of these trains to be diverted there. We say that there is constraint of resources. We cannot start more trains. If that is the plea, then, there is no justification to deprive this important area to

have access to Delhi. I am not really saying that there should be a train from Bhatinda going to Patiala and then coming to Delhi. That would be ideal to serve the people of this area. But till the time we are able to do that, this genuine demand of the people should be accepted by diversion of one of these trains. If the people sitting in air-conditioned rooms here are oblivious of the needs of the people of the toiling masses of this area and only those oft-repeated replies to oft-repeated demands which we have to make because of the compelling necessities are given, I suppose we will be drifting away from the avowed objects which the Indian Railways, as I said in the beginning, have served in the past.

Sir, that would take me to another demand of Punjab. That relates to the construction of road overbridges. Sir, this is done to cater to those areas where the crossings are very busy, where the traffic on the road is held up for long many hours. Some steps have been taken, but I don't know why Rajpura has always been neglected. There is one crossing at Rajpura, which must not be opening for more than one hour out of the 24 hours. The Punjab Government did construct a bypass for the Rajpura-Patiala Road, but that does not meet the need of the people. It is for the Railways to come up with an overbridge there. I must, at the same time, acknowledge that the construction of the overbridge at Ludhiana, which will be completed very soon, will be of great benefit. But Punjab's share is not one bridge. Here we do not require that any survey should be conducted. We do not need people to go around spotting places where bridges are to be constructed. One at Rajpura and one at Patiala are the minimum need.

In all fairness I also want to have this opportunity to bring on record the appreciation of the people of Chandigarh for introducing a Shatabdi Express to Chandigarh. This has really served the people very significantly. But at the same time coming from the backward region, the Malwa region, I again want to bring to

the notice of the new Railway Minister through you about the needs of the people residing in places falling in the Patiala-Bhatinda Segment. Two trains with old numbers 348 and 349 were discontinued some time back. We were told that it was a temporary measure, but now it seems that these have been discontinued permanently. The trains have been removed from the schedule altogether. They do not now find a mention even in the Time Table. The reply that was given was that those were not really used by the public. That is far from truth. These trains were serving the people. I do make a plea on behalf of the people that these trains have to be reintroduced.

We have also been saying time and again that people of this area find it extremely difficult to reach Haridwar. They have to undertake journey there for various religious purposes. We were saying that there should be a train from Bhatinda to Haridwar. If you are unable to provide a train, some bogies, which may meet the needs of the people, should be attached to some trains. When I refer to bogies I am talking of second class bogies and sitting seats. There is no idea of introducing either second class or first class AC coaches. We have to meet the needs of the common man first and once we are able to do that, then it will be a welcome thing to introduce airconditioned coaches etc.

While talking of the needs of the common man, I am conscious that a large number of people of my area are daily travellers. They commute from the place of their residence to the place of their work. For some time the administration has been quite sympathetic to their demands and the points put forth by various railway users committees, which are not, of course, recognised ones. By and large their one demand is for extension of shuttles UD 1, 2 and 3 running between Ambala and Dhuri. They want their extension to Bathinda. I suppose no consideration has been given to this demand. I would take this opportunity to impress upon the hon. Minister to see that the meetings of the consultative committees

[Shri Pawan Kumar Bansal]

become useful and meaningful. The members of this consultative committee include Members of Parliament. They put forth their views and that is the end of it. I wish you could call such meetings if you mean business. You should call meetings of the MPs from different States—statewise. You try to see to their needs and try to work out solutions. I am not asking for the moon now. I know the constraints, the resource constraint but there are certain things which if given the will to do, given the desire to meet the needs of the people, can be achieved and certain positive measures can be adopted.

Sir, taking care that I don't repeat what other hon. Members had said but for the sake of just laying emphasis on that I would say that the present hike in the fares and freight has not been taken well by the people. It is definitely a measure which adds to the overall inflation in the country. It will do tremendous good to the Railways if they try to improve the efficiency rather than passing on the burden always to the common man. Sir, I often wonder that the Railways here are assuming a dual role, on the one hand that of common carrier and, therefore, say that if the road transport or the other people have anything, we must have that to ourselves, they must arrogate certain rights. On the other hand, they assume to themselves the role of a sovereign Government. Being the Department of the Government of India, it definitely connotes that it does have certain trappings of a Government. But I feel, Sir, the peculiar responsibility cast on the Ministry of Railways is such that it has to rise above that feeling. It has to really always have a feeling that the Indian Railways are meant to serve the people. I do not want to suggest that the Indian Railways must suffer losses. It is not a social service. I would admit that but it must not also take it to itself that it is a monopoly house and has no social obligations. What I feel today is Sir, that the Railways do at times behave as if they monopolies that particular area of

activity. This feeling, this attitudinal change has to be brought about and once you do that, Sir, I think the Railways would carve a niche for itself in the hearts of the people.

Now these are very small matters on which people do suffer which I want to bring to your notice. One is regarding the reservation. Sir, if say, four people want to travel from Delhi to Chandigarh. They seek reservation. All the four names not the names, the particulars would be on one ticket. If at the last moment for any reason, any compelling reason, one of them has to drop out, he cannot proceed with the journey, you want the ticket for one person to be cancelled. Now you just have to be in a position as that to feel the travails of the ordinary passenger. You reach the booking counter here at the railway station, they say "You please get it done in the train." If in some hurry you just take somebody else with you that becomes an offence because nobody else can travel on the ticket which is reserved for somebody else. Sir, such inconveniences of the people have to be removed by the Railways. When I talk of reservation, there is another thing which I have seen. Sir, apart from that a person reserves a seat in second class. He wants his ticket to be upgraded when he gets into the train because he finds that earlier there was no seat available in the first class but there was one available for the second and he went in for the second, but when he boards the train he finds that there is one seat available in the first-class also. He wants his ticket to be upgraded. Now, he has to bear the cancellation charges. That is where I say there is exploitation. It may be Rs. 2, Rs. 3, Rs. 5 but it is not the amount which matters, it is the harassment that the man is put to. It is the principle that really matters in this case. Similarly, Sir, suppose a person just takes a ticket on the platform and enters the bogey. There is no prior reservation by him but a seat is available there in the train. He still has to pay the reservation charges. Now on what reasons can the Railways ever justify that? Sir, I suppose all these minor things have to be

looked into. I only feel that they gloss over these things. If they were to really apply their mind to it and see as to where you extract even one rupee more or fifty paise more from the passengers, those rules have to be modified. In this context I would just like to reiterate again, Sir the rise in the price of the platform ticket to Rs. 2 is very much on the higher side. I must admit that I have not checked up as to what is the minimum fare but I think even the minimum fare may be less than that, at least for the local journeys. So charging that much for a person who just accompanies somebody to the platform is not fair; it should not be raised and it will be good if the Railway Minister were to respond to this and take back this hike.

Sir, the other point which I want to make now is about the stalls on the platforms. Sir, about the other vendors I do not have any experience but I do know—this question which has been raised often in the two Houses of Parliament—that there are only two firms which are monopolising the agencies to run the book-stalls on all the platforms. I have no grouse with that at all but the point that I want to make is that today when the Government is committed to remove unemployment, Government is committed to introduce schemes which are employment-oriented, there should be some sort of a formula, some sort of a system worked out, where the unemployed educated youth get the licence to sell books on the railway platforms. Now, when the overall agencies are with big firms, we cannot expect this from them. Therefore, the Railways would do good if they were to take over the allotment of these small agencies to the vendors themselves and invite applications from unemployed youth and give them this opportunity to eke out a living for themselves.

When I refer to the book-stalls on the platforms, I also do not want to miss the point that the condition of some of the platforms otherwise is also miserable. From the documents that we have, I find that in Punjab again I would like to confine myself to Punjab it is only one or two stations where they have made fresh provision for certain amenities to the passengers. Bhatinda is an old railway sta-

tion. Some distinction in the Railways it has but the condition of the platforms there is deteriorating day by day. Some arrangement has to be made to see that the platforms are modernised and basic amenities are provided to the people there.

Finally, Sir, though I am aware of only one case, there may be more cases like that, in my home-town Tapa Mandi a small place on the Dhuri-Bhatinda line, ever since the days I have acquired my age of discretion, I find a long stretch of vacant plot there, I learn it belongs to the Railways. The people have not encroached upon this otherwise but it stinks of filth. Sometime back the Municipality gave a proposal to the Railways that it could develop it into a park for the benefit of the people of the town, for the benefit of the children and would remove the filth from there. This happened some five years back. The Railways said, they were wishing to utilise it for some purpose of their own. They have not done it over the last sixty years. I am not saying this. I have learnt this from elders also. That is not my age. It has been in the same stage of neglect over the last sixty years. Sir, if they give it to the Municipality, may be temporarily there may be no permanent vesting of rights in the Municipality but till the time the Railways really, genuinely require it for some purpose, this could be given to the Municipality for developing it into a park and when the area has otherwise developed on both sides, the Railways are adamant in not providing a foot-overbridge for the pedestrians. These needs of the people have to be met by the Railways. If the Railways insist that the Municipality should contribute fifty per cent of the amount in building up that bridge, that will be too unfair a thing. People are held up on different sides. School children have to go from one side to another. But trains are parked at a stretch for a long period, many many days. It becomes extremely difficult for people to cross the railway lines. I think it is, in fact, the duty of the Railways to see to this.

To conclude, I appreciate that Government's declaration that it will adopt austerity measures but there is a very minor

[Shri Pawan Kumar Bansal]

point I want to make, I think if we have to begin making savings, it has to be done enters the bogey. There is no prior re-immediately. I find that in the Budget speech there are 24 pages, the first part of the Minister's speech, bound in one volume and another four pages bound in another volume. These could have been numbered Part I and Part II, but could have been in the same volume, resulting in saving of some amount for the Railways. This is one very very small example which I have given. But this is how you have to make a beginning and identify places where you can resort to austerity and make savings. Thank you, Sir.

श्री राम अवधेश सिंह (बिहार): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मेरी इच्छा थी कि रेल मंत्री जी हो तो उनके सामने मैं बात करूँ। मैं ने पिछले दिन कोशिश की जब मेरा नाम पुकारा गया था कि रेल मंत्री जी होंगे तो मैं बात करूँगा लेकिन आज भी वह निकल गए; उनके सामने बातचीत नहीं हो पायी।

[माननीय उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश द्वेसाई):
पीठासीन हुए]

महोदय, रेल मंत्री जी समाजवादी रहे हैं और हम और वे एक साथ मिलकर आंदोलन करते रहे हैं, लांछन खाते रहे हैं, जेल जाते रहे हैं। हम और वे एक ही स्कूल के हैं। जब वे रेलवे बजट पेश कर रहे थे तो मेरे मन में यह बात आ रही थी कि यह बजट डा. लोहिया के सिद्धांतों के अनुरूप बजट होगा। लेकिन बजट देखने से जो प्रतिक्रिया मेरे मन में हुई, वह यह हुई कि पुराने ढर्रे पर यह बजट ज्यों-क्यों चल रहा है। रेलवे के जो ब्यूरोक्रेट्स हैं, वे उनके ऊपर उही तरह से गहरे रूप से छाए हुए हैं। मैं कल्पना नहीं कर सकता हूँ कि एक समाजवादी आदमी इस तरह का बजट पेश कर सकता है। उन्होंने उसमें कोई नयी चीज नहीं दी। रेलवे बोर्ड का कहना है कि दस परसेंट हमारा हर साल नुकसान हो जाता है और अष्टाचार में चला जाता है। महोदय एक विध्यवासीनी प्रसाद, हायकोर्ट जज की अध्यक्षता में रेलवे के अष्टाचार की जांच करने के लिए कमेटी बनी थी।

उस कमेटी में जस्टिस मैथु भी थे। उन लोगों ने रिपोर्ट दी थी कि अगर रेलवे का अष्टाचार दूर हो जाय तो दस साल में लोहे की पट्टी की जगह चांदी की पट्टी लग सकती है। यह रिपोर्ट दी गयी 1964 में। मैं समझता हूँ कि वह बात आज भी सही है। एक बस कोई आदमी चलाता है दो लाख पैसे की पूंजी लगाकर तीन-चार साल, दो साल में दो लाख की पूंजी और बना दूसरी बस निकाल लेता है। तो जहां हजारों करोड़ की पूंजी लगी हो और कामशियल बिजनेस हो, जो मुनाफे हो, घाटे वाला न हो तो उसमें घाटा कैसे होता है, यह मेरी समझ में नहीं आता है। रेल में अगर घाटा होता है तो मैं कह सकता हूँ कि रेल मंत्री जी, आप-कट्रेक्ट पर एक साल के लिए मुझे दे दीजिए, मैं आपको एक हजार करोड़ रुपया मुनाफा जरूर दे दंगा। यह कम से कम है, ज्यादा भी हो सकता है लेकिन मैं एक हजार करोड़ रुपए कट्रेक्ट पर लेने को तैयार हूँ। इसमें भी घाटा लगता है, तो यह बात मेरी समझ के बाहर है।

मान्यवर, आपने रेल-भाड़ा यात्रियों का बढ़ा दिया, मालभाड़ा बढ़ा दिया। मैं तो कहूँगा कि आप केवल अष्टाचार रोक दें, चोरी रोक दें जो वहां रेलवे में है वैसे आप हमसे ज्यादा जानते हैं क्योंकि आप रेलवे यूनियन में रहे हैं, आप जानते हैं कि ग्युरोक्रैट्स कहीं-कहीं चोरी करते हैं, बिना कोई मरम्मत के, कागज पर मरम्मत लिखी जाती है और लाखों करोड़ का बिल निकल जाता है। यह सब उनको मालूम है, हमको भी मालूम है। मान्यवर, आपको याद होगा, पिछली दफा मैंने "सेल" की चोरी के बारे में सवाल उठाया था कि 15 हजार करोड़ की मोडर्नाइजेशन में ये लोग कितने हजार करोड़ रुपया खा रहे हैं। तो उस पर कुछ अकुश लगा। मेरा तो यह मानना है कि इस देश में रेल, कोयला, सेल यानी स्टील ग्युरोक्रैटी आफ इंडिया और तेल यानी तेल कंपनी, इन चार का अष्टाचार रोक दिया जाय तो हर साल पूरे बजट में, जो पूरे देश का बजट

बनता है, उसमें पांच हजार करोड़ से दस हजार करोड़ रुपए तक का मुनाफे का बजट बनेगा और कर नहीं लगना पड़ेगा। लेकिन यह चारों की चोरी का गांव पर, हमारे पिता जी पर, हमारे गांव के रहने वालों की पीठ पर सवार हो जाती है, कर लाद दिया जाता है और उनका जीवन-स्तर नीचे गिरता चला जा रहा है क्योंकि चोरी यह करते हैं घाटा लगता है तो टैक्स बढ़ता है और, टैक्स के अलावा किराया आप बढ़ाते हैं, कीमतें बढ़ती जाती हैं अर्थात् चोरी का असर टोटल कीमत पर आता है।

मान्यवर मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी अगर यहां होते तो मैं और जरा साफ-साफ बात उनसे कर सकता था। मैंने रेल के कुछ खास महकमों की चोरी का पता लगाने के लिए कुछ लोगों को लगाया हुआ है और हो सकता है कि जैसे मैंने 12 मई को स्टील अथॉरिटी आफ इंडिया की चोरी का पता लगाकर यहां बमबार्ड किया था, वैसे ही कुछ करें।

मान्यवर, रेल मंत्री जी बिहार से आते हैं और बिहार से शक्ति पाकर बिहार की जितनी उपेक्षा की गई है इस रेलवे बजट में, मैं समझता हूँ कि कभी नहीं की गई थी। कोई भी रेल की संख्या नहीं बढ़ाई गई है। वह जानते हैं कि पूर्वी क्षेत्र में जो रेलवे है, वहां से दो ट्रेन हटा दी गई हैं 14 डाऊन और 13 अप और जो जनता एक्सप्रेस थी उसको हटा दिया गया, उसकी जगह पर कोई गाड़ी नहीं दा गई। वैसे कई गाड़ियों को मिलाकर एक मगध-एक्सप्रेस दा गई है। मान्यवर, रेलमंत्री जी यह जानते हैं कि अब सीजन शुरू हो गया है, बिहार से लोग पंजाब, हरियाणा आते हैं। उनके पास टिकट होता है, लेकिन जगह नहीं मिलती तो छत पर आ जाते हैं। सारे देश में दो क्लास हैं—फ़र्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास और एयर कंडीशन को भी एक क्लास मान लीजिए—लेकिन बिहार में चौथी क्लास भी है और वह है “छत क्लास”। रेल की छत पर ... (व्यवधान)

5.00 P.M.

उप सभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :
पांचवी क्लास।

श्री राम अवधेश सिंह : और रेल मंत्री, अब तो वह रेल में चलते भी नहीं, हुवाई जहाज से चलते हैं, कभी-कभी स्टेशन पर उतरते तो छत पर चलते हुए अपने मतदाताओं को देखते लेकिन वह तो रेल मंत्री होकर रेल पर चढ़ने भी नहीं। ... (व्यवधान) ...

उप सभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) :
राम अवधेश जी, पांच मिनट और।

श्री राम अवधेश सिंह : मंत्री जी के इस बजट से एक चीज हमारे देश को मिली, वह है मिट्टी का कुल्हड़। और कुछ मिला चाहे नहीं मिला पर मिट्टी का कुल्हड़ मिला है। ... (व्यवधान) ...

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (मध्य प्रदेश) : आपने उसमें चाय पी है ?

श्री राम अवधेश सिंह : चाय तो पीनी ही पड़ेगी, जय उन्होंने कुल्हड़ दिया है तो।

रेलवे मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूँ एकाधिकार के खिलाफ हम लड़ते रहे हैं। यह “वीलर” जो एक कंपनी है किताब बेचने वाली, उसकी सारे देश में मोनोपली कैसे चलेगी ? मैं चाहता हूँ कि “वीलर” कंपनी को डिस्ट्रीलाइज करके तोड़ करके कम से कम पांच या दस हजार युवकों को रोजगार मिल सकता है लेकिन मैं नहीं समझता कि वह उसकी तोड़ पाएंगे। मैं जानता हूँ कि अब वह पुराने समाजवादी नहीं रहे जो हमारे साथ जेल में लाठी खाएँ, अब उनका चरित्र बदल गया है और “वीलर” कंपनी से उनकी साठ-गांठ हो गई है। अगर वह “वीलर” कंपनी के एकाधिकार को तोड़ते हैं तो हम शानें कि अभी कुछ समाजवादी चरित्र बचा है और मोनोपली के खिलाफ लड़ने की उनकी कुछ इच्छा-शक्ति है (व्यवधान)।

श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव :
 आज हमारे साथ हैं राम अवधेश जी।

श्री राम अवधेश सिंह : मैं अपने साथ हूँ, किसी के साथ नहीं। यह जो आप लोगों ने बिगाड़ा है इतने दिनों तक, उसी का अजाम है कि इतना खराब बजट लाना पड़ा है। आपने जो इतने दिनों तक चोरी की है और लूट की है, उसी लूट का अंजम है कि आज इस हुकूमत को ही इतना खराब बजट बनाना पड़ा है। यह सब बात है इसलिए आप हमको प्रवोक मत कीजिए, मैं सब जानता हूँ आपके राज। मैं अभी इसलिए बोल रहा हूँ कि मेरी अपेक्षा ज्यादा थी आपसे तो हमारी अपेक्षा थी ही नहीं, आपको तो हमने रिजैक्ट कर दिया था कि आपसे सुधार हो ही नहीं सकता। इनसे अपेक्षा थी क्योंकि हम लोग आपके अष्टाचार के खिलाफ साथ-साथ लड़ते रहे हैं, लेकिन खेद है कि यह भी आपके अष्टाचार में आपके अकर उसी तरह से गढ़ गए हैं, जिस तरह से कि आप।

ईस्टर्न जोन की जो गाड़ियां हैं, उनमें भोजन इतना खराब मिलता है कि उसमें कहने का कोई हिसाब नहीं—हम लोग जैसे प्रतापगढ़ से इधर आते हैं, इसमें भोजन फास्ट क्लास मिलता है—पता नहीं यह किस स्कीम से चलाया गया? भोजन बनाते हैं 3.00 या 4.00 बजे या पता नहीं कब बनता है और फिर गाड़ी जब चलती है 8.00 या 9.00 बजे, फिर वही भोजन हम लोगों की मिलता है। पहले भोजन ट्रेन में बनता था, पता नहीं उसमें कितना घाटा हुआ या मुनाफ़ा हुआ, मुझे नहीं मालूम?

मुझको मालूम नहीं है लेकिन मैं समझता हूँ कि ट्रेन में भोजन बनने से कोई घाटा नहीं होता था। इसमें कुछ कांटेक्टर जरूर हुए जिनको भोजन मप्लाई करने का इन्तिज़ाम श्री माधव राव सिधिया ने अपने जमाने में दिया था। उन्होंने शायद अपने कुछ कांटेक्टरों को करोड़ों प्रतिशत बढ़ाकर बनाने के लिए यह व्यवस्था की होगी लेकिन रेल का भोजन अगर खुद ट्रेन में बने तो उसमें काफी फायदा है।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश हेस्राई) :
 अब आप समाप्त कीजिए, आपके 15 मिनट हो गए हैं।

श्री बीजेन्द्र वर्मा (उत्तर प्रदेश) :
 डिस्टर्ब भी तो किया है।

श्री राम अवधेश सिंह : अभी तो मैंने बोलना शुरू किया है। मान्यवर, आप जानते हैं रेलवे में एक फ़ोट इक्विला-जेशन पालिसी है।

श्री पवन कुमार बांसल : यह रेलवे का काम नहीं है।

श्री राम अवधेश सिंह : उसकी मार तो हमारे ऊपर पड़ती है, आपको मालूम नहीं है। आप तो उसके चलते मालामाल हो रहे हैं और बिहार लूट रहा है। वह दंद मुझे है कि पांच रुपए टन भाड़ा किसी कच्चे माल की ढुलाई का है पांच मील तक तो वह पांच हजार किलोमीटर तक भी पांच ही रुपया है। इसीलिए तो हम मारे जाते हैं। जहां किस्म-किस्म के खनिज हैं—लोहा, कोयला, मैंगनीज, आदि उपलब्ध हैं जब कि हरियाणा, पंजाब में उपलब्ध नहीं है लेकिन वहां सारे इंजीनियरिंग के कारखाने खोल दिए गए और बिहार में ये कारखाने खुलने चाहिए थे वहां फ़ोट इक्विला-जेशन पालिसी के चलते बिहार को नुकसान हो रहा है।

यह जो रेल माल भाड़ा समानीकरण की नीति है उसके चलते बिहार लूट गया है। मैं चाहता हूँ कि फ़ोट इक्विला-जेशन की पालिसी को तत्काल, अभी और तुरन्त खत्म किया जाए। जब तक यह पालिसी खत्म नहीं होगी, बिहार के निवासियों के तन पर वस्त्र नहीं जुटेगा और इन नागरिकों के घरों में दोनों वक्त चूल्हा नहीं जलेगा।

मान्यवर मैं एक-दो बातें और कहना चाहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश हेस्राई) : आप एक ही बात कहिए।

श्री राम अवधेश सिंह : अंतिम बात हो भूमिजिये । वैसे तो मुझे कई बातें कहनी थीं लेकिन अंतिम बात ही कहता हूँ ।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश बेसाई) : आप बोलिए ।

श्री राम अवधेश सिंह : मान्यवर, पहले जमाने में, पहले जमाने का मतलब यह है कि कांग्रेसी जमाने में जो व्यूरोक्रेसी का आचरण था उसमें कोई परिवर्तन इन सरकार के जमाने में नहीं हुआ है । मेरे पास कागजात मौजूद हैं । इस रेलवे बजट में छोटा नागपुर और बिहार की धोर उधेधा की गई है, यह मैं आपको इतिला देना चाहता हूँ । मिसाल के लिए बरवाडीह ने करंसी तक अर्थात् पलामू (बिहार) के मध्य प्रदेश तक रेल लाइन बिछाने की योजना अंग्रेजी शासन काल में बनी थी । इस पथ पर मड़क, पुल, पुलिया, स्टेशन, क्वार्टर्स आदि का भी निर्माण किया जा चुका है । मात्र लाइन बिछाने का काम बाकी रह गया है जो अब तक अधूरा पड़ा हुआ है । इसके निर्माण हेतु दुनिया के विचारक डा० राम मनोहर लोहिया ने अनेक बार लोकसभा में तथा जनसभा के द्वारा आवाज उठाई थी । स्वयं श्री जार्ज फ्रान्डीज जो आज रेल मंत्री हैं, इन्होंने लोक सभा में और जनसभा के द्वारा इसके निर्माण के सवाल को उठाया था ।

1977 में स्वर्गीय कपूरी ठाकुर के मन्त्रिमंडल ने सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर बरवाडीह-करंसी योजना को पूरा करने के लिए कैंपला लिया था और श्री मधु दंडवते जी जो तत्कालीन रेल मंत्री थे, उन्होंने सर्वोच्च प्राथमिकता देकर इसका सर्वेक्षण करवाया था ।

इसका निरीक्षण के लिए लोक सभा में अग्रजगण दिया था लेकिन वह याजना जमाने में अधूरा रह गया है । इस योजना का पूरा होना जनता और अर्थव्यवस्था के लिये 300 किलोमीटर को दूरी कम हो जायेगी और मुगलसराय पर बोझ

कम हो जाएगा । साथ ही साथ यह जो अन्य प्रदेश हैं जहाँ खनिज बहुत हैं जैसे छोटानागपुर और मध्य प्रदेश होते हुए जो आदिवासीयों का इलाका है वह जुड़ जाएगा और उनको रोजगार के अवसर मिल सकेंगे । इससे अनेकानेक उद्योग धंधे खुलने और स्थानीय लोगों को नौकरी और रोजगार मुलम हो सकेगा ।

आमन, चांपन से हावड़ा तक जाने वाला शक्तिपूज सवारों गाड़ी का प्रतिदिन चलाने का वापणा करने के संबंध में भी विचार करें । इस के साथ मुरो-अमृतसर एक्सप्रेस (गाड़ी नं० 9101) में बरकाखाना और रेनुकट के बीच में प्रथम श्रेणी का एक भी बर्थ नहीं है । इधर एक साल से हटा दिया गया है । डाल्टेनगंज से चार बर्थ, गढ़वा-2 बर्थ, नगर-1 बर्थ, बरवाडीह जंक्शन-1 बर्थ, साथ ही पहले की भांति डाल्टेनगंज से चार बर्थ ए. सी-2 से तथा रेल-2 बर्थ आवश्यक हैं ।

द्वितीय श्रेणी का मुरो-अमृतसर एक्सप्रेस में 2 बोगी जोड़ी जायें । बनारस-हटिया एक्सप्रेस को प्रतिदिन मुगलसराय, डेहरी-आन-सोन, गढ़वा रोड, डाल्टेनगंज होते हुए हटिया तक किया जाए । इससे करीब डेढ़ सौ किलोमीटर की दूरी कम हो जायेगी ।

मान्यवर, आरा-सासाराम छोटी लाइन थी जो जनता पार्टी के जमाने में उखाड़ी गई । उस समय के रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था जगह पर जाकर कि हम इसका बड़ी लाइन बना देंगे । जार्ज साहब भी जानते हैं कि उस लाइन का महत्व किता है । आरा-सासाराम में पी० पी० सी० एल० का नया कारखाना खुला है खाद का और उसमें जोड़ने का काम बाकी है क्योंकि इस एरिया में कोई दूसरा सहारा नहीं है । पी० पी० सी० एल० और आरा जोड़ने के लिए केवल बीच वाला हिस्सा बना दिया जाए ।

मान्यवर, राजधानी को बोध गया में रोका जाय क्योंकि बोध गया इंटरनेशनल

[श्री राम अवधेश सिंह]

सिटी है। तापान, तिब्बत आदि जितने देशों के लोग हैं जो बॉन्ड वर्क को बनाने वाले हैं वह हर तरह से कष्ट पाते हैं। वह चाहते हैं कि गया में जल्द राजधानी का पड़ाव रखा जाय। अगर वह धनबाद में रुक सकता है तो वहां भी रुक सकता है। इसमें कोई शिकन नहीं होनी चाहिए।

उपसभापक्ष (श्री जगेश देसाई) :
आपके दो मिनट हो गये, अब आप बस कीजिए।

श्री राम अवधेश सिंह : एक मिनट में समाप्त करता हूँ। आसन, लुधियाना में करीब 33 गैरेज एवं बैगन सफाई कर्मचारियों हैं, जिनको जबरिया काम से हटा दिया गया। उनका अभी हाई कोर्ट में मामला लंबित है और उनको जबरदस्ती हटा दिया गया है। इसके बारे में हमने पहले भी मंत्री जी को लिखा और स्टोरियो टाइप तबबब इसमें आ जाता है। कोई नायर साहब हैं जो वहां थे, उस जमाने में। वह फिर दिल्ली में रेल मंत्रालय या रेलवे बोर्ड में आ गए हैं। तो मैं कहना चाहता हूँ कि उससे असल बात यह है कि जल सर्टिफिकेट का आधार लिया गया है, 7 साल काम करने के बाद उनको निकाला गया। असल बात यह कि वे लोग पैसा ले ले कर सर्टिफिकेट देते हैं और वह कुछ समय तक लगा होता है। कुछ समय बाद फिर देना पड़ता है। तो जो बिहार का आदमी है वह बेचारा वहां काम करता है, पिछड़ा है, इरिगन है, इसी वर्ग के लोग ज्यादा हैं सफाई के काम में। अब पैसा उन लोगों को नहीं दिया तो फिर उनको हटा दिया। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जो इसका ऑग्रीकेंडी से ऊपर उठकर देखें क्योंकि वह मजदूरों के नेता रहे हैं। वह मजदूरों के वर्क को जल्द समझेंगे और उनको नौकरी देंगे। मैंने उनकी बिट्टी बिट्टो है, लेकिन उन्हें पुराना जवाब आ गया है।

उपसभापक्ष (श्री जगेश देसाई) :
अब आपका समय हो चुका है, आप ठीक नहीं कर रहे हैं, बस कीजिए।

श्री राम अवधेश सिंह : मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जो थोड़ा टाइम निकालें तो हैं लेकिन साथ ही वे जो रेल के असल-दमल से घिरे हुए हैं ऑग्रीकेंडी के, उसके ऊपर कांजु पाते हैं कि थोड़ा समय के काम करें तो अंगला बसट रेल को निकालें तो वह मुलाके का बसट पैक हो या नहीं मैं चाहता हूँ और रिया कोला का बसट डिस्टेंलाइज किया जाय।

SHRI MIRZA IRSHAD BAIG (Gujarat): Sir, I am thankful for allowing me to present my views on the 1990-91 Railway Budget. Sir, I wish to mention only two or three problem briefly.

At the outset I would like to state that this year's Railway Budget has failed to satisfy the hopes of the youth, women sportsmen and the poorer classes of the society. A further increase in the second-class fares, freight and platform tickets has dealt a severe blow to the middle class people who form the bulk of the population.

Sir, the 1989-90 Railway Budget had imposed an 11 per cent increase in the freight in general on all commodities. However, at that time essential commodities such as salt, fruits and vegetables, gur and jaggery, edible oils, oilseeds, oil cakes, fodder and organic manure were exempted from this additional burden. Milk is also an essential commodity, especially for the children and the sick. This was not exempted and a 10 per cent increase was imposed on the freight charge for transporting liquid milk by Rail Milk Tankers or by Rail wagons from production areas to consumption centres. Unfortunately, again this year in the 1990-91 Railway Budget, a further hike of 10 per cent is proposed. The hon. Railway Minister is aware that since the Operation Flood Programme was launched about 20 years back, rapid progress has been made in achieving self-sufficiency in the production of milk. This progress was possible mainly because under Operation Flood Programme, the rural milk producers, majority of whom are small, marginal and landless farmers, were given remunerative prices and an assured market through-

out the year. This was possible because the production areas have been linked to the consumption areas by moving liquid milk through Rail Milk Tankers which is a key factor in the operation of the milk grid within the respective State, between the States and also from the production areas to the Metropolitan cities like Calcutta, Bombay, Delhi and Madras. There is no doubt that with the cooperation of the Railways and availability of Rail Milk Tankers, from the NDDB through National Milk Grid, milk has been transported from the rural milksheds to the urban centres, thus providing a regular income to the producers and a regular supply of liquid milk to the consumers. Liquid milk has to be moved over long distances by rail since it is not possible to send the milk through Road Milk Tankers.

Sir, after three consecutive years of drought, the milk producers have realised the importance of milk marketing through their own cooperatives and that the income from milk is vital when other crops have failed. Sir, this year, because of good monsoon and better availability of fodder and feeds, the milk production has increased by 30 per cent in many of the milk producing States. Sir, due to the unprecedented flush, the dairy co-operatives were forced to declare milk procurement holidays. The increase in milk production has also resulted on the cooperatives having to reduce the procurement price of milk being paid to the farmers. The additional burden on account of the 1990-91 Railway Budget proposals amounts to a large sum of money which will have to be met by the milk producers' co-operatives which in turn will affect their income. Sir, I would like to mention here that the co-operatives have the obligation of meeting the liquid needs of the consumer in towns and cities whereas the private grade and multinationals manufacture high-margin and premium products without any obligation to pay the producers fair price or market liquid milk at a reasonable price to the consumers. Milk being a highly perishable commodity requires to be transported by attaching the rail milk tankers with fast passenger trains and express

trains, and cannot be attached to goods trains. However, wherever faster goods trains are operating, the Railway Board has been good enough to allow the co-operatives to attach the rail milk tankers to fast trains.

Sir, through you, I request that in the interest of the dairy cooperatives in general and the milk producers of the rural areas in particular, many of whom are poor and landless with milk as their only source of income, the additional 10 per cent hike in the proposed Railway Budget of 1990-91 may kindly be withdrawn.

Sir, now I would like to highlight the problems of the Gujarat State in regard to the railways.

Sir, two days back, when I have raised the issue of Nadiad-Modasa-Kapadvanj Railway project in my Special Mention, while replying, the hon. Minister clarified that Rs. 6 crores had been allocated. Sir, I would like to remind the hon. Minister that in the last Budget, my Government had already allocated Rs. 3 crores. So, there is only an increase of Rs. 3 crores which is totally insufficient to complete this project at the earliest.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I had a talk with the Minister. He told me that if more funds are needed, you just meet him.

SHRI MIRZA IRSHAD BAIG: Sir, When he was replying, he said that Rs. 6 crores had been allocated. So, what is the total amount of this? Last time, our Government allocated Rs 3 crores though they have not been able to spend the full amount. And this time they have allocated Rs. 3 crores. Even this is not sufficient to complete this project. That is why, Sir, through you, I am demanding that at least a reasonable amount should be allocated to this project, and the pending work may be stepped up, and more funds allocated to this project.

[Shri Mirza Irshad Baig]

Sir, the suburban traffic on various sections of the Ahmedabad-Bombay Broad Gauge railwaylines has increased considerably in the last seven years due to industrialisation and economic growth in and around towns of Ahmedabad, Nadiad, Baroda, Bharuch, Ankleshwar, Kosamba, Surat, Navsari, Bulsar, and Umargaon. The existing train services on this Railwayline are over-saturated, and it is very difficult for the commuter traffic to travel by these passenger traffic trains smoothly and quickly. Sir, it is, therefore, necessary that EMU trains or inter-city quick trains are started between these stations with a view to cope up with the requirements of commuters.

Sir, in 1955-56, the Estimates Committee of the First Parliament, in para 33 of its 19th Report recommended that the headquarters of the Western Railway should be shifted to a place centrally located. Sir, 55 per cent, that means, 5,656 Kms. of the total 10,272 Kms. passes within the State of Gujarat and only 1.3 per cent, that means 140 Kms. passes through the Maharashtra State. In addition, the Western railway, gets the largest earnings and traffic from the Gujarat State and in the interests of its largest clientele within the Gujarat State the headquarters office of the Western Railway should be at a place in Gujarat preferably at Gandhinagar. So, kindly consider this matter urgently.

Sir, repeatedly we have demanded that the Railway Ministry may create a new division at Ahmedabad but alas up till now no reply has been given by the Railway Ministry in this regard. Though the Railway department have agreed in principle to set up a new railway division at Ahmedabad, Malda, Bhopal and Ambala, new divisions have already been created at Bhopal, Malda and Ambala but the request of Ahmedabad has not yet been entertained. So I am requesting the Railway Minister to fulfil our genuine demand.

Sir, Ahmedabad-Bombay broad gauge line has already been electri-

fied. There are isolated railway lines taking off from the main line, such as Ahmedabad-Gandhinagar, Surat-Bhusaval, Anand-Khamhat and Vasad-Kathana. In order to provide speedy train communications and also to make use of uniform power locomotives, it is necessary that these lines, are also electrified in a time-bound programme. Conversion of these broad gauge isolated railway routes into electrified ones can be taken up in order of priority as I have mentioned in my speech.

Lastly, Sir, only two points. Sir, as my friend has mentioned the Railway Protection Force should be allowed to restart its Union and welfare activities. Sir, it will be in the larger interest of the railway employees as well in the larger interests of the country and the Railway administration also.

Sir, my last point is that I would like the Hon. Railway Minister to kindly accept all my suggestions and keep in mind the welfare of the common man in general and the rural poor in particular.

With these words, Sir, I end my speech. Thank you.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Sir, we would not like to repeat that point again and again but the hon. Minister for Railways has not been present even for one-tenth of the time. And I find that no Minister is taking any notes. Is it a mere formality that we are going through here in this House?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Nobody is taking any notes also.

SHRI NATHU RAM MIRDHA: Notes are being taken. All these proceedings will be gone through before answering. He will go through them and he will give a good answer which will satisfy everybody.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: It is not a question that he will satisfy everybody. We want the hon. Minister

to be really present here so that he can respond very meaningfully and he will know what we are speaking.

SHRI NATHU RAM MIRDHA: He will come just now. (*Interruptions*)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: If he listens here, then only he can respond meaningfully.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): He is busy in the other House.

SHRI NATHU RAM MIRDHA: He has gone to the other House. He will come soon.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Sir, there is also other business before us. If the hon. Minister is busy in the other House, after he is free from there we can take up the Railways Budget.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): That is the stock reply from the Minister. Mirdhaji is saying that he is coming. He said the same thing when we raised the matter about an hour and a half back. About two hours back also he said the same thing.

SHRI NATHU RAM MIRDHA: He will be here in a short while.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: He came and went back. He was not here for more than five minutes. (*Interruptions*).

SHRI NATHU RAM MIRDHA: I will call him just now. I think they should not be so impatient.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: We have not been impatient. It is after waiting for long that we made the point again. We acknowledge that, when we take up matters concerning your Ministry, you do justice. But we want the other Ministers also to do so.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO

JADHAV: Sir, we have high regard for the hon. Minister, Mr. Mirdha. No problem. But the normal procedure is that when a discussion in regard to a particular Ministry is on, the concerned Minister should be present in the House. Otherwise,....

SHRI NATHU RAM MIRDHA: I do not disagree with what you say. He is coming very shortly. I have sent a man. He will be coming. Kindly go on.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Shri Thomas Kuthiravattom. He is not here. Shri Shabbir Ahmaq Salaria.

SHRI SHABBIR AHMED SALARIA (Jammu and Kashmir): Mr. Vice-Chairman, Sir, when I see the Railway Budget, I am reminded of an Urdu couplet which would describe best the impression that is created by the Budget.

बहुत जोर मूँते थे पहुँ मे दिल का,
जो चीरा तो एक कतर-ए खूँ निकला ।

It was hoped that Shri George Fernandes, who has had a career of struggle for the workers and for the downtrodden people of the country, would present a Budget which would mark a departure from the past. But one is dismayed to find that the Budget has trodden the same path which used to be treaded by the earlier budget-makers. It appears to be no more than a document prepared by the bureaucrats and presented to Parliament.

The Budget has proposed a steep increase in the passenger fares, even in the case of second class, which is generally used by the poorer and middle-class sections of our society. Thus, the already burdened people of the country will suffer more. They will have to bear more burden and this will also lead to increase in prices.

[Shri Shabbir Ahmed Salaria]

The freight rate is also proposed to be raised. It cannot be gainsaid that this is bound to result in the increase in prices of various commodities. This will, in turn, fuel the inflationary trends which are predominant in the economy today and there is no likelihood of the same being arrested.

Then, the platform ticket rate has been increased from Rs. 1 to Rs. 1.50. This has been done with a view to netting more revenue, but the fact remains that the people who go to the platform rarely take, what are called, platform tickets. If the rule had been enforced strictly, there would have been no necessity for this increase. The same revenue—in fact, even more than that,—would have been got by enforcing the rule and seeing to it that the people who go to the platform purchase tickets. Nobody goes to the platform for the sake of a picnic. People go there with a view to receiving or seeing off their friends or their relatives or their leaders. But rarely platform tickets are taken and the staff of the Railways is negligent. They are negligent and careless in the matter with the result that the revenue which should accrue from this source thus does not accrue. On the contrary, the honest persons will be harassed more and then will have to pay Rs. 1.50 in future instead of Rs. 1 at present. Moreover in the matter of development of railway in areas where no railways have not developed, no care has been taken in the Budget. For instance, in the State of Jammu and Kashmir there used to be a railway line which connected the State with part of Punjab which is now part of Pakistan. Thereafter for years together there was no railway line. In place of that we are now provided with a railway line which connects us with Pathankot and that railway line has not been carried to Udhampur so far despite promises. Although some work has been done, it is going on at a snail's speed and there is no hope of seeing that railway line completed in my life time. The funds earmarked for this purpose are so

very meagre that, I am told, hardly the establishment charges are met. Jammu has Katra-Vaishnudevi in it which is a very important place of pilgrimage. Railway should go to Katra-Vaishnudevi. That will not only give a boost to tourism in the State of Jammu and Kashmir but also provide employment to a large number of persons and the ordeals of the people who have to go to Mataji shrine will be lessened. Moreover, in that area for defence purposes as well expediting of that railway line is absolutely important. But I find that the budget has ignored that and has not earmarked sufficient funds for that purpose.

Much was said when the Congress party was in power with regard to laying of a railway line from Varinag to Uri in the valley of Kashmir, a stretch of about 125 miles which could have connected Kabwara, Sopore and so many places in the Valley and provided employment to many persons. Shri Mohd. Shafi Qureshi, when he was the Minister of Railways, had also made this promise repeatedly to the people of Kashmir. We believed that promise, but that promise was never fulfilled.

जम्मू वीरता देवे तारे के पथार मिले ।

Since has been spent no any plan has been prepared to provide that railway in the valley of Kashmir. If the ordeals and difficulties of the people of Kashmir are to be remedied, provision is to be made, if unemployment is to be rooted out. It is now time that a railway line is laid in the Valley of Kashmir. If the Railway Ministry, which is a monopoly, is not prepared to do it, it can follow the example of other Western countries where private companies also run railways. If funds are in a bad shape, if knowhow is an obstacle, other means can be found out to provide that railway.

Attention may be invited to the fact that in the matter of employment in railways the handicapped and the

women have been particularly ignored. I feel that in the matter of employment the people of a region through which the railway passes should also have a right to get employment in the railway services. Jammu and Kashmir has been ignored. Similarly, many other areas through which the railway passes have been ignored. A particular area of the country, particular stretch of the country, gets more of employment and the rest of the people are ignored. Therefore, I submit that the handicapped, the women and the weaker sections of the society should find employment in the railways which has not been taken care of in the present budget. In the matter of laying of more railway lines in the country, funds have been cited as one of the difficulties. But I would submit that funds can be tapped. One method which has now been developed is that the States through which a new railway line passes, shall have to contribute to the making of that railway line. That can be done in other parts of the country as well. In the Western Coast area, this has been done. This idea has been mooted in the present Budget that the States through which the railway line will pass and which will be the beneficiaries thereof, will also contribute to the funds which are needed for that purpose. That system can be followed for other areas also to set up a Railway Financial Corporation or funds from other sources can be collected, because what we spend today may appear to be dearer, but it would not be dear and after some time it would appear much cheaper.

In the interest of development of the railways, it is submitted that we should lessen the chances of theft which is rampant in the railways. We should also do away with the contract system, which is doing a great disservice and which is bringing some limited persons to the forefront and giving them all the profits at the cost of the commuters and persons who travel on the railways. On the other hand, the railways should themselves provide catering on the railways which

is being done by the contractors in many cases who exploit the general public and charge more.

Similarly, in the matter of works on the railway station, as pointed out by some of the Members, I have also been feeling for long that this has been monopolised by some particular agencies, like the Wheelers Company and others. Therefore, I submit that steps should be taken to see that the wealth does not get concentrated in a few hands and employment is not throttled because a particular company gets total control over the supply of certain things on the railways. This is my humble submission that the works in that connection should be given to unemployed youth of our country who are clamouring for work and whose lives are being wasted.

Sir, I submit that in the Budget certain relieving features do exist. For instance, the compensation payable in case of death has been increased from one lakh to two lakhs and in case of injury, it has been doubled. What I feel is that the railways should also provide safeguards to the people who travel by the railways. If they meet death on account of murder, or dacoity, or their property is stolen, the railways say that they are not responsible. I submit that the responsibility of the railways should also be in regard to such cases where the railways cannot provide sufficient security to the people and because of that the travellers are either killed or suffer theft or dacoity. In such cases, it should be the responsibility of the railways to compensate the persons who are thus affected. The Railway Protection Force should be made more vigilant so that such occurrences do not take place.

I further submit that the freight charges should be lessened as far as possible to curb inflationary trends in our country and the computerisation of tickets should be done as far as possible. Sir, I would submit that at the railway station of Jammu—it is very important because many pilgrims

[Shri Shabbir Ahmed Salaria]

and tourists go there—it is found that there was a computer provided there but the local staff there had burnt out that computer because they wanted to get money by illegal means. Sir, corruption is rampant there; the arrangements there are bad. So, persons who go there for purposes of pilgrimage to Vaishno Devi or as tourists, are suffering quite a lot. Therefore, a computer system should be provided at the Jammu station as early as possible.

Sir, as regards the proposal to do away with the first class, I see no reason for it. Firstly, the revenue that comes from first class passengers will be lost and, secondly, doing away with the first class does not help us in any manner because it is only those people who can afford to travel by first class that take tickets for that class and so, by doing away with that we will not be serving the general public.

In the matter of second class bogies it is promised that their number will be increased. But the condition of the second class bogies should also be better because there are no amenities available there. In the case of long range travel, we have no means of knowing about the outside world: there are no radio or television facilities available. These facilities should also be provided in the railway so that people undertaking long range travel can also know about developments in the rest of the world. Otherwise, they just remain in the train and cannot know anything.

Sir, I was submitting about the general class coaches. If the honourable Railway Minister takes the trouble of travelling by a general class compartment, he would realize the fate of the people who suffer while travelling in these coaches. Those people who cannot get reservation—although they want reservation, because the reserved coaches are limited in number—have to travel per force in the general compartment. The condition in the general compartment is such that people are herded there like cattle

and one cannot even sit down. Therefore, the number of general compartments should be increased so that the people who cannot get reservation can travel comfortably in those compartments. The public are suffering on account of this as well.

So Sir, with these submissions although there were many more points which I wanted to submit, since the time is limited and your good self is asking me to conclude....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You can write to the Minister separately.

SHRI SHABBIR AHMED SALARIA: ...I once again submit that these submissions may kindly be taken into consideration and the State of Jammu and Kashmir be not ignored. The railway line to Udhampur may kindly be got completed within two years, the condition of the railway station at Jammu may be improved and a railway line to the valley of Kashmir may also be provided. With these submissions, Sir, I thank you.

SHRI V. NARAYANASAMY: Mr. Vice-Chairman Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in this discussion on the Railway Budget.

Sir, when the National Front Government came to power, we were under the impression that this Government will not tax the poor and their target was only the richer class. But I was disappointed when the Railway Minister presented the budget increasing the fares of even the second class.

Sir, while going through the speech of the Railway Minister, we find that there is constraint of funds and the railway administration cannot cope with the financial difficulties and, therefore, they have to go in for increase of passenger fares and freight on goods movement. In this connection I would like to recall the last two Railway Budget presented by the former Railway Minister, honourable Mr. Madhavrao Scindia. He had

financial constraints, specially because he had to face a period of severe drought. Added to that, even the funds provided through Planning were limited. He was able to present a surplus Budget even after giving dividends to the shareholders. But, Sir, I cannot appreciate the fare increase by the Railway Minister as far as the second-class passengers are concerned.

In the present Budget what are the new changes that have taken place? I find no new change except the introduction of some trains. It is a usual phenomenon. Last year eight new trains have been introduced by Shri Madhavrao Scindia.

Here you find that the southern sector has been completely ignored. Though revenue to the Railways is coming from the southern sector to certain extent, it has been ignored to the maximum level possible. Because the people of the South are complacent, the Railway Minister has taken them for granted. Here I give the reasons as regards the goods traffic and as regards the passenger traffic, the southern sector has been catering to the needs of the Railways. Let us take even a small instance. If you go through the Railway records, not even 5 per cent of the ticketless travels were there from the southern sector. But for that the southern people have been completely sidelined, and they have not been given the benefit. From the Minister's speech I can quote two things. While introducing even the summer specials, out of 12 trains only one has been given. The Jammu-Tawi Express has been extended up to Tiruchirapalli. While increasing the frequencies of the trains, in the Andhra Pradesh sector only one train has been given. That is all, Sir. No new trains have been introduced in the southern sector.

Apart from that, if you go through the Railway Chart, you will find that in the northern sector and also in the western sector they have been getting benefits. If you go through the allocation of funds, the southern sector is

getting only 7 per cent as far as the renewal of track is concerned.

Apart from that, a very vital and important thing is about the mass rapid transport system in Madras. It is hanging fire for a long period. Every year a total allocation of Rs. 9 crores has been made. With Rs. 9 crores only 2 pillars can be raised. Nothing else will move. It is an important sector between George Town and the Luz Corner where the traffic congestion is much. The progress of the work is going on at a slow pace.

Let us take West Bengal. The Calcutta Metro system is about to be completed. To overcome all these things, in important big cities like Madras, Calcutta and Bombay, the circular railway system should be introduced instead of going in for mass rapid transport system. The circular railway system will be able to help the passengers in big cities like the three cities.

The Minister was stating in this speech, I could find, that they are discouraging the first-class travel and the A.C. sleeper travel. The reason given by the Minister is, for having an egalitarian society we should avoid manufacture of first-class and A.C. coaches. In a democratic country like India the Government should make the poor rich by providing him all the necessities, all the facilities, and when a person is paying out of his pocket for the purpose of travelling in first class and A.C. coaches, he should not be denied that. The Minister's argument is rather strange. We should make the poor rich, and we should not make a person who can afford to pay, to suffer. I quite disagree with the Minister on this particular aspect.

So far as Tamil Nadu is concerned, we have only one broad-gauge line and one metre-gauge line up to Kanyakumari. There is no two-track system even in the metre-gauge. They are extending it up to Chinglepet

[Shri V. Narayanasamy]

now. But lot of trains are moving only through the metre-gauge and there is a lot of congestion up to that level. Double line system has not been introduced there for years together either because the Tamil Nadu people have not demanded it or the Ministry simply ignored it.

Secondly, as far as broad-gauge is concerned, it goes via Selam. Even Karur-Dindigul line which has been completed recently, has not been extended up to Madurai. No steps have been taken in that direction. Even the existing train in the South has been discontinued.

The Pondicherry-Madras train which was running in the morning was started in 1939 and was discontinued in 1983. I wrote to the previous Railway Minister. The reply that was given was that the Railways were not getting sufficient revenue by running that train. I was quite surprised at that reply. We are running the railways for moving goods and passengers. The profit alone should not be the motive behind running the railways. The particular train which started from Pondicherry at 6 O'clock in the morning reached Egmore at 9.30. It was a convenient train not only for the people of Pondicherry but also provided benefit to the people living in Villupuram, Dindigul, Chennai and other areas. Seventy per cent of the people living in these sectors were getting the benefit. The people who went to the Offices in the morning were getting its benefit and in the evening when the train returned, they were also coming by that train. The railways have completely ignored the demand of the people of Tamil Nadu and Pondicherry for reviving this train. I hope the hon. Minister will reconsider this demand and revive it. It is a long-pending demand of the people of Pondicherry and Tamil Nadu.

There is another demand for having a broad-gauge line between Pondi-

cherry and Bangalore. The previous Minister agreed with the same and he ordered a survey. By that the industrial development in the State and also the movement of goods between the two destinations will definitely improve; and the areas, if it is connected with Salem, will also get the benefit. I hope the Minister will consider these points and reply in the House.

Now, I would talk about the manufacture of the coaches. In the Seventh Plan, the production target was 11,925 coaches. In the Eighth Plan the production target was 12,000 coaches. The requirement is actually 21,194 coaches. This includes replacement of 11,360 coaches and additional new coaches of 9,834. Even in the Eighth Plan if you manufacture 50 per cent of the coaches i.e. 12,000 coaches, we are still short of 8,000 coaches. The existing capacity of the Perambur Coach factory, which is 1,000 coaches, can be increased to 2,000 coaches per year so that 70 per cent of the demand for coaches can be met.

6.00 P.M. About fare hike, as I have already said, resources come from the passenger and also from the goods movement. This sum is considered to be Rs. 892 crores. Out of this, from the passenger traffic alone, the Railway Minister is getting about Rs. 405 crores and Rs. 485 crores from the goods traffic. I would like to quote the observation made by the coalition partners of the National Front Government. Shri Lal K. Advani, who is the President of the Bhartiya Janta Party, while giving his reaction to the Railway Budget, has said, "Increase in railway fare will hit the common man." They are very blunt. They said, it will hit the common man and it is a burden for common man and it will give rise to inflationary trend. When we see our CPI(M) friends they have also not spared the Railway Minister. They said, "Increase in railway fare so far as goods traffic and passengers is concerned, we are not happy and we request the Minister to

reconsider it." That was the observation made by them. Therefore, Sir, I request the hon. Minister that as far as second class fare is concerned, he must reconsider it.

Coming to the working conditions of the employees in the Railways—because the Minister himself is a person connected with the railway employees' movement—I need not explain it in details about the working conditions of the employees. Sir, the railway employees are very sincere and hard working. We also travel in trains and avail of their services also. But the services of thousands of employees in various sectors have not been regularised. There are long pending demands from various railway federations. They have been making demands and the administration met their demands only to a certain extent. No time-bound programme is there and they have no uniform policy for regularising the services of the employees. I was told that the employees working in the South Central Railway have been retrenched because of the fact that they have been over-staffed. I hope the Minister will review the working conditions of the employees and the aspect of regularisation of the services of employees will also receive his consideration.

Another commitment of the Railway Ministry which has the public sector undertakings like the IRCON, the IRTES and other organisations. Sir, I had the opportunity to go to Iraq. There I saw our railway officials and railway workers have done a tremendous job. They have laid a very big railway line, the Baghdad line for more than 400 kms. A beautiful railway track has been laid by them and the stations constructed by them are the ones which we find in European countries. The people of Iraq appreciated the services rendered by the people of the Railway Ministry and in fact, even the President, Saddam Hussein, had praised the railway em-

ployees when we happened to meet him. It is a feather in the cap of the Railway Ministry, who have, in fact done the job of keeping the prestige of India high in the international arena. The railway employees have done very well in Baghdad.

Now, I come to the aspect of railway safety. The railway accidents have come down. There is no doubt about it. But while considering the enquiry conducted by the Commissioner of Railway Safety, it was quite shocking that when there was a railway accident at Perumon in Kerala, a surprising report was given that due to tornado, the bogies had been just derailed and the passengers died. When we raised this matter in this house stating that it was a false and cooked up theory and demanded a review, then a further enquiry was conducted and the report was submitted. Even in Madras, about some years ago, there was a major train accident at Ashtamudi killing several passengers. We do not know anything about that. We were given to understand that the enquiry is going on but we have not received any report so far. Sir, the report of the railway accidents have not been submitted to the House and the Members have not been taken into confidence. Will the Minister take a decision that wherever a railway accident takes place, the report of the enquiry committee should be submitted before both Houses of Parliament?

As regards cancellation of a ticket there is a general grievance of the Members of this House that 50 per cent of the money is taken away from the passenger. When the Minister says, he is for the poor, he has to consider it. People who purchase second class ticket are more in number when compared to the first class or the AC coach passengers. So, the Minister has to consider that it should not be more than 10 per cent. 10 per cent should be the maximum even if the cancellation is done at the last

[Shri Shabbir Ahmed Salaria]

moment, 50 per cent of the money is being taken away by them. The Railways are robbing the passengers. That should not be the attitude. I went through the speech of the hon. Minister when he was a member in the fourth Lok Sabha. I found that he said that when a person purchases a ticket, he should find a seat in the train. I hope the Minister will introduce that system. Nowadays, you know, how the passengers are suffering? Even a passenger who gets the reservation but is not getting a seat is suffering if it is a long journey. Therefore, I think, he will introduce a system that if a passenger gets a ticket, he should also get a seat in train.

Finally, I would like to mention about two trains. In respect of Madras sector G.T. and Tamil Nadu Express, the Railways have been changing the timings according to their whims and fancies. Tamil Nadu Express was in the morning. Now its timing has been changed and now it is in the evening. G.T. Express time has been changed to 7 O'clock. We have the Rajdhani train system between Delhi and Calcutta and Delhi and Bombay. There have been several representations from the people of South that Rajdhani type of trains have to be introduced in the Southern sector. We have the track and only in a particular sector—if I am wrong, the Minister has to correct me—between Bina and Jhansi, the electrification has to be completed. I was told it is about to be completed. Otherwise, the entire sector between Madras and Delhi has been served with the electrical system. That being the case, I think there will not be much difficulty in introducing Rajdhani type of trains between Madras and Delhi and the people of the South have been demanding for more than ten years to have that type of train because they are suffering. Apart from that when the entire system has been electrified, there will not be much difficulty for the Railway Minister to introduce the Rajdhani type of trains in that sector.

With these words, I conclude and I request the Minister to consider the sug-

gestions given by me. As regards the points mentioned by me in respect of Southern sector, I think, he will cover those points in his reply. Thank you.

SHRI BASUDEB MOHAPATRA (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am very thankful to you for giving me this opportunity to discuss the Railway Budget. We were expecting that backward areas of the country would receive the attention of the new Railway Minister. But the Minister has not fulfilled the aspirations of the people living in backward areas. Sir, I would like to give some examples. When the Minister had visited the State of Orissa during the month of January, he had assured the public that all ongoing projects would be completed very soon and a special attention would be given to backward areas. But actually, he has not given his due attention to these areas. He had also specifically stated that the Sambalpur-Telcher line would be completed within two years. But the allocation in this year's Budget is not at all sufficient because only 12 per cent of the work has been done so far, that is, on 170 kilometres of this line. The Minister also announced that the Sambalpur railway division would be completed within three months. But Sir, I would like to point out that the allocation in this Budget is some lakhs when the estimated cost of this railway division is Rs. 10 crores.

My next point is about the Daitari-Banspani railway line. The length of this line is 170 kilometres. But only 35 kilometres from Jakhapura to Daitari has been completed and opened for traffic. Sanction was issued for the second phase of construction of 95 k.m. by the Railway Board, but construction of work has not yet been started. The previous Government, due to constraint of funds, had linked this project to the scheme for the integrated development of the Paradeep Port for which the South Korean firm, Hyundai Corporation, had already proposed a scheme. The scheme is economically viable and needed for the development of Paradeep Port. I therefore re-

quest the Minister that the proposal of Hyundai Corporation should be cleared immediately so that financial constraints would not arise for the Daitari-Banspani line.

Sir, the hon. Minister has stated that a committee for expansion of the railway network appointed by the Planning Commission had recommended 2306 kilometres' gauge conversion. These gauge conversion projects were taken up by the previous Government. In the current year's Budget, the hon. Minister has not mentioned about this gauge conversion project. In my State, the Rupsa-Bangini Prusi line should be converted into a broad gauge line. This line has got special importance in view of its connecting the tribal-dominated district of Mayurzanj and passing through forests and mineral resources area. Previously, on a plea of economic non-viability, the railway authorities had decided to close this line. But the closure proposal was dropped because of the agitational attitude of the local people. Fortunately, the Minister has now realised the importance of this line and has promised to take up the same in the near future. He has ruled out closure of uneconomic routes. The Minister should allocate funds for the construction of this rail line.

My third point is that the Paradip Port itself is contributing hundred crores annually to the Railway authorities towards freight charges, but that port has no railway station of its own. The present one is 7 kms. away from the port area, giving a lot of trouble to the public as well as the port employees. The demand for a new railway station at Paradip Port has not been fulfilled so far. The Port Trust has expressed its willingness to provide land and other facilities. The Railway Minister should give serious thought to this. Sir, regional disparities create resentment in the minds of the people of Orissa and it would be instrumental for all disturbances. The Indian Railways have 61,976 route kms. of railway lines. Out of this, Andhra Pradesh has got 5,021 kms. Bihar—5305 kms., Gujarat—5,553 kms. Madhya Pradesh—5,764 kms., Maharash-

tra—5,434 kms., Rajasthan—5,611 kms. and Uttar Pradesh—8,914 kms. In the case of smaller States like Punjab and Assam, they have more route kilometres than Orissa. Sir, Punjab has got 2145 kms. and Assam has got 2,338 kms, but Orissa has got 1,982 kms. Orissa's case for more rail lines has been overlooked. Orissa is a backward State and 40 per cent of its population consists of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. We have abundants of natural resources. So I demand that more Railway projects should be sanctioned for Orissa and more funds be allocated for completion of incomplete projects. The construction of Khurda to Bolangir via Phulbani rail line may be started immediately because this line will go through the backward and tribal area of the State and this will link Phulbani district which has not been covered by the rail lines. The rail lines from Amulguda to Kesinga, Talcher to Bimalgarh, Gopalpur to Berhampur and Jeypur to Malkangiri, as proposed by the State Government, should be taken up immediately.

Sir, Orissa's demand for shifting the headquarters of South-Eastern Railway from Calcutta to Orissa has not yet been fulfilled. The Orissa Assembly passed a Resolution unanimously to this effect and the Minister has been apprised of the fact during his last visit to the State of Orissa. I, therefore, request the hon. Minister to consider the proposal of shifting the headquarters to the State of Orissa. Sir, a railway workshop was set up at Mancheshwar in Orissa, but due to inadequate staff, the day-to-day work has not been managed effectively.

..The Vice-Chairman (Shri Mirza Irfad Baig) in the Chair]

I came to know that about 200 to 300 posts are lying vacant although applications were called for since long. The Railway Board is silent over the matter. Every year, trade apprentices are to be taken in different trades, specially matriculates and ITI passed candidates, but ITI candidates are preferred. So far, no apprentices have been taken although 45,000 applications

[Shri Basudeb Mohapatra]

are pending for selection of apprentices. In the case of other workshops, the apprentices are getting training, but in the case of Orissa, there is no scope for this type of training. Sir, all the railway projects under construction within the jurisdiction of the State of Orissa are being monitored from Calcutta or Bilaspur. It was decided earlier to appoint one Chief Engineer to attend to these projects and do all types of work in the State of Orissa. But the South-Eastern Railway has not done anything in this regard. As per the norms, any project costing over Rs. 15 crores has to be placed under the charge of a Chief Engineer at the site. But, at present, work worth more than Rs. 30 crores is in progress in different parts of the State. I demand that at least one CE may be posted immediately either at Bhubaneswar or at Cuttack to look after these works. The honourable Minister should look into this.

Sir, I come to next point. It is reported in a section of the Press that the Railway Minister is going to have his own Sena soon. I would like to quote what has appeared in the Press. The newspaper cutting says like this:

"The Railway Minister will soon have his own Sena. It will be an army of volunteers of unskilled labour. The Sena will not have the status of permanent employees of the Railway employees of the Railways. It will be based on the seasonality of the work undertaken by the gigantic railway network. Instead of allowing the contractor and the middle men to continue to swindle both the Government and the labour by fudging figures of work done and payment made, the Rail Bhavan now intends not only to create more employment opportunities for thousand of unskilled workers all over the country but also to ensure quality of work. It is proposed that the supervision of the work to be undertaken by the Bharatiya Rail Shramik Sena will be entrusted to ex-servicemen."

"Mr. George Fernandes, Railway Minister, asked the Railway Board about the possibility of work being

given to the proposed Bharatiya Rail Shramik Sangh. The Railway Board said, it had work worth about Rs. 20 crores on hand and it could be done by unskilled labour."

Sir, this is a very good proposal. I congratulate the Minister. But I would like to know from the honourable Minister whether this proposal is true or not. If it is there, this should be implemented immediately. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHAD BAIG: Now, Mr. Mohammed Amin Ansari.

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी (उत्तर प्रदेश) : अध्यक्ष महोदय जी, मैं आपका मशकूर हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, आपका शुक्रगुजार हूँ।

बड़े दुःख के साथ कहना चाहते हैं कि हम जानते हैं कि रेल मंत्री जी सोशलिस्ट माइंड्ड हैं और उनके काम भी सोशलिस्ट हैं और उनका सोशलिज्म ये यकीन है। हम समझते थे कि उनके रेल मंत्री बनने के बाद गरीब लोगों को कुछ राहत मिलेगी। मगर बड़ा अफसोस हुआ कि आप जानते हैं कि प्लेटफार्म पर ज्यादातर गरीब लोग आते हैं। वह बड़ा दिया गया है। उसी तरह से रेल भाड़े में और माल भाड़े में आपने जो ज्यादाती की है, वह अगर आप दूसरी मिनिस्ट्री के नाम से बढ़ा देते, तो सेक्टर का बजट पूरा हो जाता और हम गरीबों को बचा लिया होता। बहरहाल, आप इस पर विचार कीजिये कि अगर इन चीजों को वापस ले सकते हैं, तो जनता आपकी मशकूर होगी।

मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ और पुर-उम्मीद हूँ कि आप उन पर जरूर गौर करेंगे और वे सस्ते हज़ होंगे। वैसे इण्डियन रेलवे ने बहुत अहम और काबिले तारीफ कामों को अंजाम दिया है। इस सरकार ने मुसाफिरों को काफी राहत पहुंचाई है। नई नई तेज़ रफ्तार रेलें चलाई हैं। उम्मीद है कि मौजूदा सरकार की रेलवे मंत्री यात्रियों को राहत

पहुंचाने के बारे में गौर करेंगे और उसे अमली जामा पहनाने में तेज रफ्तारी दिखायेंगे।

मान्यवर, आजकल ट्रेनों में और खास-तौर से बम्बई से जो उत्तर भारत की तरफ ट्रेनें आती हैं, कोई ट्रेन ऐसी नहीं है, जिसमें डकैत और बदमाश घुसकर वहां लूटपाट न करते हों। वे वहां पुलिस की बर्दी में आते हैं, रेलवे की बर्दी में आते हैं और खासतौर से श्री टायरवोगी में घुसकर उन लोगों की सामान की तलाशी लेते हैं। वह सब जानते हैं कि बम्बई से उत्तर भारत की तरफ में जो मजदूर आएगा तो वहां वह से कुछ न कुछ कमाकर लाएगा, कुछ साजो-साजान अपने साथ लाएगा। किसी का शादी करनी होती है, किसी को कुछ करना होता है। इसलिये वह जरूर कुछ न कुछ सामान लेकर जाएगा। उसमें कोई ऐसी चीज नहीं होती है, जो गैर-कानूनी चीज हो। ये बदमाश वहां घुसकर उनका सामान छीन लेते हैं। अगर कोई बोलता है तो दो-तीन आदमी रिवाल्वर या कट्टा दिखाकर उनका मुंह बन्द कर देते हैं। किसी की हिम्मत नहीं होती, जो उन्हें कुछ कह सके। इस तरह के बहुत सारे वाक्यात ऐसे हुए हैं, जब उन्होंने लूटपाट की और जंजीर खींच कर ट्रेन से उतर गये। ऐसा नहीं कि यह अभी से शुरू हुआ है। यह बहुत दिनों से हो रहा है। मैं यह नह कहता कि आपके मिनिस्टर होते ही हुआ है। यह पिछले बहुत दिनों से होता आ रहा है। मुझे उम्मीद है कि बम्बई से उत्तर भारत की तरफ जो ट्रेनें आती हैं उनकी तरफ खासकर आपकी तवज्जह होनी चाहिये। आजकल शादियों का वक्त आ गया है और ऐसे समय पर इनकी ज्यादाती बढ़ जाती है। मुझे उम्मीद है कि मंत्री महोदय इस पर जरूर गौर करेंगे। मैं कहना चाहता हूं कि जहां पर इस तरह के बाक्ये हों, इसके लिये वहां की जी०आर०पी० और वहां के एस०ओ० को जिम्मेदार ठहराया जाये। जो पुलिस या जी०आर०पी० कहलाती है वह रिश्ता लेने में, सामान की चोरी करवाने में, रेल के पंखे उतरवाने में ऐसे लोगों के साथ बराबर शरीक होती है। जो

मुहाफिज है और वही डकैत बन जाएगा तो काम चलने वाला नहीं है। इसलिए इस ओर खास तौर से तवज्जह देने की जरूरत है।

मान्यवर, अब ट्रेनों में खाने-पीने के लिये जो चीजें दी जाती हैं, उसकी तरफ आपकी तवज्जह दिलाना चाहता हूं। मैं कहना चाहता हूं कि बम्बई की तरफ सफर किया है। जहां पर मुझे मड़ा हुआ और वासी पाना मिला। मैं करीब करीब उसी स्टेशनों पर उतरा और मैंने देखा कि चाय उर है वह पानी का नाम चाय है। गर्म पानी का नाम चाय है। चाय में कुछ रंग डालकर उसको चाय का रूप दी जाती है और सेक्रीन मिला कर पेश की जाती है और वह एक रुपये में मिलती है। रेलवे के जो इन्स्पेक्टर हैं, रेलवे के जो छोटे बड़े अधिकारी हैं, वे उस चाय को खुद पीते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि वे क्यों नहीं उस चीज को देखते और इसकी रोकथाम क्यों नहीं करते। होना यह चाहिये कि असली दूध हो, वैसा दूध जो आपकी यहां मिलता है, सही पत्ती हो। महोदय बुरादे को चमड़े के रंग में रंगा जाता है और उसका इस्तेमाल चाय के रूप में किया जाता है। इससे प्रतापगढ़ में, मुगलसराय में और जबलपुर में बीमारी फैल रही है। मैं आपसे गुजारिश करूंगा कि जब पेमेंजर पैसा देते हैं, तो उनको खाना सही मिलना चाहिये। अगर एक रुपये की चाय देने हैं, तो कम से कम 75 पैसे लागन को चाय उनको मिलनी चाहिये और 25 पैसे उनका मुनाफा होना चाहिये। मैं आपसे गुजारिश करना चाहूंगा कि इन चीजों पर आप ध्यान दें।

रेलवे की ओर से गरीबों पर जो अत्याचार हुआ है, उसकी तरफ भी मैं मंत्री जी की तवज्जह दिलाना चाहता हूं। पान बेचने वाले गरीब होते हैं। जब से रेल बनी है, तब से इलाहाबाद रेलवे स्टेशन पर पान बेचने वाले, खोमचा लगाने वाले वहां पर होते हैं। हमने

(श्री मुहम्मद अमीन अंसारी)

जो पिछले अधिकारी लोग रहे होंगे उन्होंने उन पर जुम ठाया है। वाराणसी और लखनऊ दो जगह तो बेच सकते हैं लेकिन इलाहाबाद में नहीं जहां पर कि दुनिया भर के और देश भर के लोग आते हैं, आते जानते हैं और आपने भी मान लिया होगा, लोगों को मान करते हुए देखा होगा। मुम्म आ रहा है। आप उनका इलाका प्रच्छन्न करेंगे। आपका क्या पान बेचने वालों पर लावन्दी लगा दी है। दोनों लोग वहां बेच रहे हो गये हैं। वाराणसी तकजो दिताई गई मगर वहां तक नहीं गये रही है। आप तो गरीबों के समीप रहना चाहते हैं। आप तो एक चीज के लिए लड़े हैं। आप इलाहाबाद में पान बेचने वाले गरीबों को पान बेचने की इजाजत दिलवाने की कृपा करेंगे। पान वहां बिक रहा है मगर पुलिस की मारफत बिक रहा है। वहां के जो इन्चार्ज हैं, रेलवे के इन्चार्ज हैं, उनकी मारफत पान वहां पर बेच आ रहा है। इलाहाबाद में, मैं कल वहां से आ रहा था। मैंने देखा कि पान बेचने वाला पान बेच रहा है। उन्होंने मुझे बताया कि रेलवे बजट देने वाला है मंत्री जी से हम लोगों की तरफ से इजाजत पहुंचा दीजिये, हम लोग भुखे मर रहे हैं, इलाहाबाद में पान बेचने वालों को फिर एक अन्तवा मौका दे दीजिये ताकि गरीब पान बेच सकें। मैं छोटी छोटी बातें कह रहा हूं क्योंकि मैं एक छोटा ना बर्कर हूं। मैं रेल में अन्तर मफर करता हूं तो हर स्टेशन पर देखा हूं कि टी०टी०आई० और पुलिस वाले मड़ा हुआ बना और दूसरा सामान बेचने वालों को बेचने में हैं क्योंकि उनका पुलिस वालों के पास धंधा होता है। चाहे किसी भी इलाके में पान बेचने वाले ट्रेन हो गये आखिरी ट्रेन में जोरगुल करने हैं चाहे गैरजोर योभार हो, चाहे कुछ भी हो, वह पान मड़ा हुआ सामान बेचना है। उस पान की कोई लावन्दी नहीं है। उस पान को स्टेशन पर पुलिस वाले काटते हैं, उस पान की जिम्मेदारी है और उनकी मारफत ही वह पान भ्रष्टाचार रेलवे में हो रहा है। इनको भी आप मेहरबानी कर के देखिए। आप

जानते हैं कि सड़ी हुई खाने की चीज खाने में कई दफा लोगों को कोहरा भी हो चुका है। मेरी आपसे गुजारिश है कि आप इस पर तबज्जो दें। इस पर काफी ध्यान देने की जरूरत है। अब गर्मी के दिन आ रहे हैं। आपने स्टेशनों पर दो-चार प्याऊ तो खुलवा रखे हैं। लेकिन वहां पीने का पानी उपलब्ध ही नहीं है। अगर वहाँ ट्रेन नेट हो गई, ट्रेन नेट होने का तो आप कल रिकार्ड कायम कर रहे हैं। पीने के पानी के लिए भी लोग तरस जाते हैं। गर्मी के जमाने में शादी-विवाह पर आने वालों की बड़ी तबदस्त भीड़ हो रही है। इन यात्रियों के लिए हर स्टेशन पर पीने के पानी का प्रबन्ध होना चाहिये। ठंडा पानी उपलब्ध नहीं करता सकते तो कम से कम ताजा पानी ही लोगों को मिल जाय। लोगों का गला सूखा रहता है लोगों को गला तर करने का मौका मिले। मान्यवर, कुछ पब्लिक की मांगें हैं जो मैं आपसे सामने रखना चाहता हूं और पूरज्मीद हूं कि आप इन पर जरूर गौर फरमायेंगे। कुछ ट्रेनें हैं जैसे आप जानते इलाहाबाद में कानपुर रोहताना हजारों की तादाद में लोग एम० एम० टी० बनवा कर आते-जाते हैं। कई ट्रेन बन्द कर दी गई हैं। आपास में ट्रेन चल रही थी उसको बन्द कर दिया। अब सुबह कोई भी आदमी इलाहाबाद से कानपुर बिजनेस के लिए, नौकरी के लिए न आ सकता है, न जा सकता है। जैसा वाराणसी में लखनऊ इंटरसिटी ट्रेन चली है, उसी तरीके से अपने वक्त में कम से कम एक इंटरसिटी ट्रेन इलाहाबाद से कानपुर के दरम्यान चलवा दें। सुबह 6 बजे इलाहाबाद से चले 9 बजे तक वहां पहुंचे आए। शाम को 6 बजे वहां से चले और रात 9 बजे तक काम करने वाले लोगों को इलाहाबाद वापस ले जाए। मुझे उम्मीद है कि आप इन मांग को स्वीकार कर लेंगे। आप इन में कम से कम एक बागी चेयर कार ही लगवा दें, दाखी उन में सेकेंड क्लास की तोगीज लगायें। यह बहुत बड़ा काम होगा। हम लोगों की वरारर जनता की तरफ से यह मांग रही है। कल इलाहाबाद में ही लोगों ने हम को घेर लिया था।

इस्तेफाक से मालवीय जी नहीं आए थे मैं अकेला पड़ गया था। मैंने वायदा किया है कि मंत्री जी तक आपकी मांग मैं पहुंचाऊंगा और मंत्री जी भी बड़े दयालु हैं। गरीबों के लिए राहत का रास्ता खोलेंगे। इसलिए मैं आपसे गुजारिश कर रहा हूँ, आप मेरी बात को आज सुन रहे हैं, इसलिए मुझे आपसे पूरी उम्मीद है। आप रेलवे के दूसरे अधिकारियों में सलाह भगविराज वर के पहली अप्रैल को न दिलवा सके तो दूसरी अप्रैल को दिलवा दीजिये। आपका बहुत बड़ा नाम होगा। एक दो बातें मैं कहना चाहता हूँ। अभी बम्बई-वाराणसी और बम्बई-फैजाबाद सिर्फ एक सुपरफास्ट ट्रेन चलती है। सुपरफास्ट में मैंने सफर किया है। वह तो खड़बड़िया ट्रेन है। नाम तो है सुपर फास्ट मगर बहुत देर से पहुंचती है, बहुत देर से जाती है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि वाराणसी से बहुत सारी ट्रेनें जा रही हैं, मुगलसराय में 3 अप-4 डाउन पास होती हैं, जनता ट्रेन जाती है, काशी-दादर वाराणसी आती है, महानगरी ट्रेन भी आती है। वाराणसी के लिए बहुत ट्रेन हैं। बहुत महत्वपूर्ण जगह है। मगर उससे भी महत्वपूर्ण जगह हमारा प्रयागराज है। फैजाबाद और वाराणसी सुपरफास्ट एक बाम्बे से ट्रेन चल रही है, इसको फैजाबाद से रोजाना कर दें। आप देखिएगा कि जब रोजाना फैजाबाद से ट्रेन चलेगी तो गरीब हुई चलेगी, इसमें रेलवे को भी प्राफिट होगा और लोगों को राहत मिलेगी। मैं आपसे इसलिए भी गुजारिश कर रहा हूँ कि फैजाबाद से जब आप चलाएंगे तो उसमें गोंडा, बहराइच, सीतापुर, लखीमपुर, फैजाबाद, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़, जौनपुर और इलाहाबाद इन 10 जिलों के लोग आपकी उस ट्रेन से सफर करेंगे और सब वहां बम्बई में मजदूर हैं, मेहनतकश लोग हैं, गरीब लोग हैं, वही उसमें सफर करेंगे। उसमें कम से कम 8-10 बोगियां 3 टायर की लगवा दें बाकी जनरल और एक बोगी 2 टायर एंसी० की लगवा दीजिए ताकि कारोबार वाले और परभारी लोग उसमें चल सकें।

मऊ अयमा से आप गुजरे हैं। वह एक बहुत बड़ा टाउन है। पावरलूम व

हैण्डलूम का एक सेंटर है और वहां किसानों की बहुत बड़ी आबादी है, वहां से आलू बहुत जाता है, सन बहुत जाता है, हैण्डलूम, पावरलूम का कपड़ा जाता है। एक सुपर फास्ट ट्रेन चली है मगर हम सब उसमें वंचित हैं। मेरा मकान भी वहीं है। मैं आपसे गुजारिश करना चाहता हूँ कि मऊ अयमा जो प्रतापगढ़ और इलाहाबाद के दरम्यान में है, सिर्फ 5 मिनट वहां स्टापेज रख दीजिए। जो पौने दो घंटे का समय आपके इंजीनियर लोगों ने बनवाया है वह सब बच जायेगा। वहां कम से कम 3 टायर में 20 बर्थ का रिजर्वेशन का हिस्सा हो, इसलिए कि वहां ने रोजाना 50 आदमियों से ज्यादा बम्बई, भिवंडी, मांजगांव, धूलिया वगैरह सफर करते हैं। इसलिए वहां उसका स्टापेज करवा दें यह मेरी आपसे गुजारिश है। उसकी स्पीड भी बढ़वा दें। सुपर फास्ट है, 24 घंटा बोलते हैं मगर वह कभी 28 गंटे में पहुंचती है तो कभी 30 घंटे जो फैजाबाद सुपर फास्ट ट्रेन है। वह 20 घंटे में बम्बई पहुंच सकती है। इलाहाबाद से चले और इलाहाबाद से सतना, सतना से पहुंच जायें जबलपुर, जबलपुर से इटारसी, इटारसी से भुसावल, भुसावल से इगतपुरी, इगतपुरी से कल्याण और कल्याण से बम्बई। क्यों? क्योंकि इसमें सभी जितने मुसाफिर हैं कुल के कुल बम्बई जाते हैं और कुल मुसाफिर ही बम्बई से उत्तर भारत को आते हैं। इससे पैसेजर्स को परेशानी भी नहीं होगी और राहत भी मिलेगी तथा आपकी एक शानदार ट्रेन चलेगी और आपका नाम होगा।

मैं आपको मुबारकबाद देता हूँ कि आपने कुल्हड़ भी चालू कर दिये हैं गरीबों के लिए, दूसरी मुबारकबाद देना चाहता हूँ कि आप मुजफ्फरपुर-बम्बई एक सुपर फास्ट ट्रेन चलाना चाहते हैं। उसको वाया इलाहाबाद चलाइये। इसलिए कि आपके क्षेत्र से निकलते हुए, बिहार से निकलते हुए, उत्तर प्रदेश से निकलते हुए लोगों को लेकर चली जायेगी। उसको कम से कम 18 या 20 घंटे में इलाहाबाद से बम्बई पहुंचा दीजिए। पहुंच जायेगी बम्बई बड़े आराम से। यह आपसे मेरी गुजारिश है।

[श्री मुहम्मद अमीन अंसारी]

दूसरी बात यह है जो बहुत सारी ट्रेनें चल रही हैं उत्तर भारत की तरफ, जैसे 3 अप 4 डाउन, कलकत्ता-बम्बई मेल, एक आती है महानगरी एक्सप्रेस बम्बई से काशी तक, दूसरी जनता एक्सप्रेस है जो बनारस मुगलसराय से होकर निकल जाती है भागलपुर, एक और ट्रेन चलती है बम्बई से देहरादून, बम्बई से लखनऊ, गोरखपुर वगैरह, तो इन सबकी स्पीड थोड़ी आप बढ़वा दीजिए। इनकी स्पीड बढ़ सकती है। इनमें दो-दो बोगियां और लगवा दीजिए इसलिए कि अभी अप्रैल से लेकर जून तक शादी विवाह का सामला चलेगा। मैं बम्बई से गुजरता हूँ तो देखता हूँ कि एक लम्बी ब्यू में लोग सुबह से लेकर लगे हुए हैं और फिर रात को भी ईट रखे हुए हैं कि कहीं कोई दूसरा न आये और 24 घंटे के बाद कहीं जाकर खिड़की पर पहुंचते हैं। उनको बड़ी दिक्कत होती है। इस पर भी बम्बई के अंदर जो दलाल हैं, एजेंट्स हैं वे पहले मेरिजरेशन करवा लेते हैं और सौ रुपये सैंडेंड सौ रुपये में वे 3 टायर की टिकट दलाली से मजबूर लोगों से ज्यादा लेकर फायदा उठाते हैं। इस पर आपको खास तवज्जह देने की जरूरत है। चाहे जैसे भी सी०आई०डी० या जो भी आपकी नयी फ़ोर्स है जिससे आप करवाना चाहें, इसकी जांच पड़ताल करवा कर जनता को राहत पहुंचाएँ, यह मेरा आपसे बहुत बड़ा निवेदन है। बस मैं खत्म कर रहा हूँ।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। जैसा आप जानते हैं कि बिहार तो बहुत उरुज पर है, बड़ी तरक्की पर है ट्रेन में गुंडागर्दी की, जोकि मैं भोग चुका हूँ। मैं एक जगह से आ रहा था, तो मुझे फ़्रस्ट-क्लास में उतार कर 3-टायर में बिठा दिया और कहा कि फ़्रस्ट-क्लास हमारे लिखे है और हम बेटिकट हैं, हमारी सरकार आ गई है। तो मैं चुपचाप दुबक कर बैठ गया। वहाँ एक शरीफ़ आदमी बैठा था। उसने कहा कि आप बैठिये, मालूम होता है कि आप कोई एम० पी० हैं।

तो वहाँ गुंडागर्दी इतनी है कि 3-टायर में तो टिकट लिये हुए मुसाफ़िर

को बैठने के लिए जगह नहीं है और वह बाहर खड़े हैं, जैसे कोई पुरवैया हवा हमारे उत्तर प्रदेश में चली आ रही है। तो जितनी ट्रेन चल रही हैं, वहाँ मन चाहा, वहाँ चैन खींच दिया, चैन पुलिंग हो गई, जहाँ मन चाहा, पैसेंजर को तमाचा मार करके बैठ गये, जहाँ चाहा मन चाहा, सामान बसीटा और उसे लेकर उतर गये।

तो यह बड़ी गंभीर समस्या पैदा हो गई है। इस पर आपको खास तवज्जो देने की जरूरत पड़ेगी।

मैं आपको सुझाव देना चाहता हूँ कि चैन पुलिंग जहाँ होती है, उस इलाके में जो थाना आता हो, ऐसे पुरुषों को जिम्मेदार करार दिया जाए, उमक खिफ़ाफ़ नोटिस इसलिए दें जो की चैन खींच करके उतरता है उस इलाके में, उसे सब पुलिस वाले जानते हैं। एक आदमी पकड़ा जाएगा, तो चैन पुलिंग पूरे के पूरे इलाके में बंद हो जाएगी। जब मैं उत्तर प्रदेश में मिनिस्टर था तो तीन जगह हमने रेड करवा कर लोगों को पकड़ाया। वह ट्रेन इलाहाबाद-फ़ैजाबाद, प्रतापगढ़ से इलाहाबाद तक एक-दो महीने में ही चैन पुलिंग बंद हो गई।

तो अगर आप चाहेंगे और उस पर तवज्जो देंगे, तो कम से कम यह राहत ही आएगी।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि ट्रेन लेट चल रही है और गर्मी का मौसम आ गया है, पंखे बंद हैं, लैट्रीन, सैंटास की सफ़ाई नहीं होती। पीने के पानी का इंतजाम नहीं है। इस तरह यह सब छोटा-छोटा काम है। इस पर गरीब लोग, गरीब पैसेंजर चलता है। उस पर ग्लेव बोर्ड की तबीह हानी चाहिए और उन ट्रेनों पर खास तौर से ध्यान देना चाहिए।

हमारी ट्रेन बहुत पुरानी है। आप ने उनमें सफ़र किया होगा। लखनऊ-इलाहाबाद पैसेंजर 357-अप और 356-डाउन में फ़्रस्ट क्लास आधी बोगी लगती थी। मगर अब हम लोग वंचित हो

गये हैं। पता नहीं किस गुस्से में वह आघी फर्स्ट-क्लास की बोगी निकाल दी गई हैं। तो हम 3 टायर में चलते हैं, कोई हर्ज नहीं है। हम तो 3 टायर वाले हैं ही। तो 3 टायर में जब चलते हैं, तो कंडक्टर भूसा के तरीके से लाकर पेसेन्जर उसमें भर देता है और किसी की टिकट तक नहीं भरता। परसों ही मैंने लखनऊ से इलाहाबाद तक 357-अप में सफर किया है। एक भी आदमी को उसने टिकट नहीं दिया।

तो इस तरीके से वहां लूट हो रही है। आदत खराब हो चुकी है। आप इस आदत को सुधार दें, तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी। हमारे 3 टायर वालों के लिए, जिन्होंने टिकट लिया है, उनके लिए तो बैठने की व्यवस्था होनी चाहिए। (समय की घंटी) इसके साथ ही यह गुंडागर्दी भी बंद होनी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री मिर्जा इश्मादबेग) : बस, अब आप खत्म कीजिए।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : मान्यवर, बस मैं अपनी बात शार्ट हो कर रहा हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री मिर्जा इश्मादबेग) : बहुत रेल मांग रहे हैं आप।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : बस एक दो बात और कह कर..... उपसभाध्यक्ष (श्री मिर्जा इश्मादबेग) : अब आप गाड़ी रोक दीजिए।

श्री मुहम्मद अमीन अंसारी : नई दिल्ली से इलाहाबाद और इलाहाबाद से नई दिल्ली तक, प्रयागराज एक ट्रेन चली है 22 बोगी की और आज हालत यह है कि ए०सी०सी० सैंकड में आपकी रेलवे के आदमी और बाकी कारोबारी सभी आते हैं और चले जाते हैं। तो उसमें दो ही बोगी ए०सी०सी० की जुटी रहती है। एक बोगी उसमें बढ़वा दें और 3 टायर में एक बोगी बढ़वा दें, क्योंकि जब इलैक्ट्रिक इंजन आपकी 72 बोगी खींच ले जाता है, धड़ाधड़ निकल जाता है, तो इसकी 24 बोगी बनने में कोई परेशानी नहीं है। प्लेटफार्म बन गया है। वहां अच्छा प्लेटफार्म है, प्लेटफार्म की कोई कमी नहीं होगी और आपके निजामई में कमी नहीं होगी।

इतिफाक से वहाँले ट्रेन बड़ी सही चलती थी। पता नहीं कि मिजाज कैसे बिगड़ गया है कि आजकल यह बहुत दूर से चन रहे हैं। ऐसे सरामाए नांछ से आती है। दिल्ली पहुंच करके एक घंटे में हम लोग पहुंचते हैं। गाजियाबाद से नई दिल्ली इतना समय लेती है। इसकी तबीह हानो चाहिए। आप उसकी रिपोर्ट मंगवाये कि वह क्यों लेट हो रही है और उसका समय थोड़ा सा घटा सकते हैं, बजाए तीन घंटे के अढ़ाई घंटे में कानपुर से इलाहाबाद प्रयागराज बड़े आराम से आ सकती है। (समय की घंटी)

अब आप बार बार घंटी बजा रहे हैं, मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रिया करता हूँ और मुझे उम्मीद है कि मंत्री जी ने मेरी बातों को सुना होगा और मैं उनसे बड़ी उम्मीद लगाये हूँ और जो कुछ मैंने तजवीज रखी है—मैंने भाषण नहीं दिया है, गरीबी के लिए कुछ बातें रखी हैं, मुझे उम्मीद है कि मंत्री जी उसका उत्तर देंगे और उत्तर वह होगा कि चलती हुई ट्रेन को हम देखे और मरु आइमा में वह सुपर फास्ट फ़ैजाबाद वाली ट्रेन रुक जाए, ताकि मैं मंत्री जी को वहां जय-जयकार करवा दूँ और हमको राहत मिल जाए।

[شری محمد امین انصاری]

(اثرپردیہ) : محترم اپ شہا ادیبکھش جی - آپ کا مشکور ہوں کہ آپ نے مجھے دہلویہ بھت پر بولنے کا موقع دیا - میں آپ کا شکور ہوں -

بڑے دکھ کے ساتھ کہنا چاہتے ہیں کہ ہم جانتے ہیں کہ دیل ملے گی جی سوشلسٹ مائلڈ ہوں اور ان کے کام سوشلسٹ ہیں اور اند سوسائزم میں یقین ہے - ہم سمجھتے تھے کہ ان کے دیل ملے گی

[] Translation in Araic Script.

[شری محمد انصاری]

ہلنے کے بعد غریب لوگوں کو کچھ راحت ملے گی۔ مگر بوا افسوس ہوا کہ آپ جانتے ہیں کہ پلٹے فارم پر زیادہ تو غریب لوگ آتے ہیں۔ وہ بڑھا دیا گیا ہے۔ اس طرح سے ریل بھارے میں اور مال بھارے میں آپ نے جو ذمہ داری کی ہے۔ وہ اگر آپ دوسری منسٹریوں کے نام سے بڑھا دیتے تو سیلنگ کا بھرت پورا ہو جاتا اور ہم غریب لوگوں کو بچا لیا ہوتا۔ بہرحال آپ اس پر وچار کھجئے کہ اگر ان چیزوں کو واپس لے سکتے ہوں تو جلتا آپ کی مشکور ہوگی۔

میں کچھ سمجھاؤ دینا چاہتا ہوں اور پر امید ہوں کہ آپ اُن پر ضرور غور کریں گے۔ ویسے انڈین ریلوے نے بہت اہم اور قابل تعریف کاموں کو انجام دیا ہے۔

اس سرکار نے مسافروں کو کافی راحت پہنچائی ہے۔ نئی نئی تیز رفتار ریلیں چلائی ہیں۔ امید ہے کہ موجودہ مرکزی سرکار کے ریلوے منسٹری پاتریوں کو راحت پہنچانے کے بارے میں غور کریں گے۔ اور اسے عملی جامہ پہنانے میں تیز رفتاری دکھائیں گے۔

سانچہ ور۔ آپ آجکل تریڈوں میں اور خاص طور سے بمبئی سے جو اتر بھارت کی طرف تریڈیں آتی ہیں، کوئی تریڈ ایسی نہیں ہے جس

میں ذکھت اور بدمعاش گھس کر وہاں لوٹ پات نہ کرتے ہوں۔ وہ وہاں پولیس کی وردی میں آتے ہیں۔ دیلوے کی وردی میں آتے ہیں۔ اور خاص طور سے تھری تاثیر برگی میں گھس کر ان لوگوں کے سامان کی تلاشی لیتے ہیں۔ یہ سب جانتے ہیں کہ بمبئی سے اتر بھارت کی طرف سے جو مزدور آئے گا۔ تو وہ وہاں سے کچھ نہ کچھ کما کر لائیکا۔ کچھ سازوسامان اپنے ساتھ لائیکا۔ کسی کو شادی کرنی ہوتی ہے۔ کسی کو کچھ کرنا ہوتا ہے۔ اسلئے وہ ضرور کچھ نہ کچھ سامان لیکر آئے گا۔ اس میں کوئی ویسی چیز نہیں ہوتی ہے جو فہر قانونی چھڑ ہو۔ یہ بدمعاش وہاں گھس کر ان کا سامان چھین لیتے ہیں اگر کوئی بولتا ہے تو دو تھن آدمی دیوالور یا کتا دکھا کر انکا منہ بند کر دیتے ہیں۔ کسی کی ہمت نہیں ہوتی جو انہیں کچھ کہہ سکے۔ اس طرح کے بہت سے واقعات ایسے ہوئے ہیں۔ جب انہوں نے لوٹ پات کی اور ڈنچر کھینچ کر تریڈ سے اتر گئے۔ ایسا نہیں کہ یہ ابھی سے شروع ہوا ہے۔ یہ بہت دنوں سے ہو رہا ہے۔ میں یہ نہیں کہتا کہ آپ کے منسٹر ہوتے ہی ہوا ہے۔ یہ پہچلے بہت دنوں سے ہوتا آ رہا ہے۔ مجھے امید ہے کہ بمبئی سے اتر بھارت کی طرف جو تریڈیں آتی ہیں۔ انکی طرف خاص کر آپ کی توجہ ہونی چاہئے۔

آجکل شادیوں کا وقت آگیا ہے اور ایسے وقت انکی زیادتی ہو جاتی ہے۔ مجھے امید ہے کہ ملتوی مہودے اس پر ضرور غور کریں گے۔ میں کہتا چاہتا ہوں کہ جہاں پر اس طرح کے واقعات ہوں اس کے لئے دھان کی جی۔ آر۔ پی۔ اور دھان کے ایس۔ او۔ کو ذمہ دار تہہ در تہہ کیا جائے۔ جو پولیس یا جی۔ آر۔ پی کہلاتی ہے وہ رشوت لینے میں سامان کی چوری کرواتے ہیں۔ ریل کے پلکے اترواتے ہیں ایسے لوگوں کے ساتھ برابر شریک ہوتی ہے۔ جو محفاظ ہے اگر وہی ذمہ دار بن جائے گا تو کلم چلنے والا نہیں ہے۔ اسلئے اس طرف خاص طور سے توجہ دینے کی ضرورت ہے۔

مانیہور اب میں تریلوں میں کھانے پینے کیلئے دو چیزیں دی جاتی ہیں اسکی طرف آپ کی توجہ دلائنا چاہتا ہوں۔ میں کہتا چاہتا ہوں کہ بمبئی کی طرف میں نے سفر کیا۔ وہاں پر مجھے سزا ہوا باسی کھانا ملا۔ میں قریب قریب سبھی اسٹیشنوں پر اترا اور میں نے دیکھا کہ چائے جو ہے وہ پانی کا نام چائے ہے۔ گرم پانی کا نام چائے ہے۔ چائے میں کچھ رنگ ڈالکر اسکو چائے کی شکل دی جاتی ہے۔ اور سکرین ملاکر پیس کی جاتی ہے۔ اور وہ ایک روپے میں ملتا ہے۔ میں ایک چھوٹا سا رکر ہوں۔ میں

ریلوے کے جو انسپیکٹر ہیں ریلوے کے جو چھوٹے بڑے ادھکاری ہیں۔ وہ اس چائے کو خود پیتے ہیں۔ میری سمجھ میں نہیں آتا کہ وہ کیوں نہیں اس چیز کو دیکھتے اور اسکی روک تھام کیوں نہیں کرتے۔ ہونا یہ چاہئے کہ اصلی دودھ ہو۔ ویسا دودھ ہو جو آپ کو یہاں ملتا ہے۔ صحیح پتی ہو۔ مہودے۔ برادے کو چمچے کے رنگ سے رنگا جاتا ہے۔ اور اسکا استعمال چائے کے روپ میں کیا جاتا ہے۔ اس سے پرتاپ گندہ میں۔ منگل سرائے میں اور جہانپور میں بیماری پھیل رہی ہے۔ میں آپ سے گزارش کروں گا کہ جب پیسنجر پیسے دیتے ہیں تو انکو کھانا صحیح ملنا چاہئے۔ اگر ایک روپے کی چائے دیتے ہیں تو کم سے کم ۷۵ پیسے لاکٹ کی چائے انہیں ملنی چاہئے اور ۲۵ پیسے کا منافع ہونا چاہئے۔ میں آپ سے گزارش کرنا چاہوں گا کہ ان جھڑوں پر آپ دھیان دیں۔

ریلوے کسی طرف سے فریڈوں پر جو اتیاچار ہوا ہے۔ اسکی طرف بھی میں ملتوی جی کی توجہ دلائنا چاہتا ہوں۔ پان بیچنے والے قریب ہوتے ہیں جب سے ریل بنی ہے۔ تب سے الہ آباد ریلوے اسٹیشن پر پان بیچنے والے، خونچہ لٹانے والے وہاں پر ہوتے ہیں۔ ہمارے جو پچھلے ادھکاری لوگ رہے ہوں گے انہوں نے

[شری محمد امین انصاری]

اُن پر ظلم ڈھایا ہے۔ اور وارانسی اور لکھنؤ دو جگہ تو بھیج سکتے ہیں۔ لیکن الہ آباد میں نہیں جہاں پر دنیا بھر کے اور دیس بھر کے لوگ آتے ہیں۔ آپ نے بھی اشدان کہا ہوگا۔ لوگوں کو اشدان کرتے ہوئے دیکھا ہوگا۔ گلاب اُڑھا ہے۔ آپ اسکا انتظام اچھا کریں گے۔ آپ نے وہاں پان بھیجے والے پر والوں پر پابندی لگا دی ہے۔ بیسیوں لوگ بھکار ہو گئے ہیں۔ با بار توجہ دلائی گئی مگر جوں تک نہیں رینگ رہی ہے۔ آپ تو فریبوں کے مسیحا کہلائے جاتے ہیں۔ آپ تو اس چھڑ کہلئے لڑے ہیں۔ آپ الہ آباد میں ان پان بھیجے والوں کو پان بھیجنے کی اجازت دلوانے کی کرپا کرینگے۔ پان وہاں بک رہا ہے۔ مگر پولیس کی معرفت بک رہا ہے۔ دعاں کا جو انچارج ہے دیلوے کے انچارج ہیں۔ انکی معرفت پان وہاں پر بھیجا جا رہا ہے۔ الہ آباد میں کل وہاں سے اُڑھا تھا۔ میں نے دیکھا کہ پان بھیجنے والا پان بھیج رہا ہے۔ انہوں نے مجھ سے کہا کہ دیلوے بھرت آتے والا ہے۔ سلمتری جی سے ہم لوگوں کی طرف سے التجا کر دینگے۔ ہم لوگ بھوکے مر رہے ہیں۔ الہ آباد میں پان بھیجنے والوں کو ایک مرتبہ پھر موقع دے دینگے تاکہ وہ فریب لوگ پھر دعاں پان بھیج سکیں۔ میں چھوٹی

چھوٹی باتیں کہہ رہا ہوں کھونکے دیل میں اکثر سفر کرتا ہوں۔ تو ہر اسٹیشن پر دیکھتا ہوں کہ ٹی۔ ٹی۔ ای۔ اور پولیس والے سڑا ہوا چلنا اور دوسرا سامان بھیجنے والوں کو بھیجنے دیتے ہیں۔ کھونکے ان کا پولیس والوں کے ہاتھ بندھا ہوا ہوتا ہے۔ چاہے کسی علاقے میں جانے والی ترین ہو ایسے آدمی ہر تین میں شور و غل کرنے میں چاہے پسینہ بیمار ہو چاہے کچھ بھی ہو۔ وہ اپنا سڑا ہوا مال بھیجتا ہے۔ اس پر کوئی پابندی نہیں ہے۔ یہ سارے جرم اسٹیشن پر پولیس والے کراتے ہیں۔ یہ ان کی ذمہ داری ہے اور انکی معرفت ہی سارا بھرتا چار وہاں پر ہو رہا ہے۔ اسکو بھی آپ مہربانی کر کے دیکھئے۔ آپ جانتے ہیں کہ سڑی ہوئی چھڑیں کھانے سے کئی بار لوگوں کو کالرا بھی ہو چکا ہے۔ مہری آپ سے گزاری ہے کہ اس پر آپ توجہ دیں۔ اس پر کالی دھماں دینے کی ضرورت ہے۔ اب گرمی کے دن آ رہے ہیں آپ اسٹیشنوں پر دو چار پھاؤ کھلوانے رکھ دیں۔ لیکن وہاں پھلے کا پانی ایلندہ نہیں ہے۔ اگر کہیں ترین لیت ہو کئی ترین لیت ہونے کا تو آجکل ریکارڈ قائم کر رہے ہیں۔ پھلے کے پانی کھلئے بھی لوگ ترس جاتے ہیں۔ گرمی کے زمانے میں شادی جہاز پر آنے جانے والوں کی بڑی

ان پر ظلم تھا یا ہے - وارانسی اور
زبردست بھیڑ ہو رہی ہے - ان
ہاتھیوں کیلئے ہر استیشن پر پانی
کا انتظام ہونا چاہئے - تھلدا پانی
ایکدم نہیں کھوا سکتے تو کم سے کم
تازہ پانی ہی لوگوں کو پینے کیلئے
مل جائے - لوگوں کا کلا سوکھا دھتا
ہے - لوگوں کو کلا تر کرنے کا موقع
ملے - مانیہور - کچھ پبلک کی
مانگیں جو مہن آپ کے سامنے رکھنا
چاہتا ہوں - اور امید کرتا ہوں کہ
آپ ان پر ضرور غور فرمائیں گے -
کچھ تریلوں مہن - جیسے آپ جانتے
ہیں کہ الہ آباد سے کانپور روانہ ہزاروں
وی تعداد مہن لوگ ایم - ایس - ٹی -
بنڈوکر آئے جاتے ہیں - کئی ٹریڈس
بند کر دی گئیں ہیں - آسام میل
ٹرین چل رہی تھی اسے بند کر دیا
گیا - اب صبح مہن کوئی آدمی
الہ آباد سے کانپور بزنس کے لئے نوکری
کھلئے نہ آ سکتا ہے نہ جا سکتا ہے -
جیسے وارانسی سے لکھنؤ انٹرسٹی
ٹرین چلتی ہے - اسی طریقے سے اچھ
وقت مہن کم سے کم ایک انٹرسٹی
ٹرین الہ آباد سے کانپور کے درمیان
چلا دیں - صبح ۶ بجے الہ آباد سے
۹ بجے تک وہاں پہنچ جائے - شام
کو ۶ بجے چلے اور رات ۹ بجے تک
کام کرنے والے لوگوں کو الہ آباد واپس
لے آئے - مجھے امید ہے کہ آپ اس
مبانگ کو سوچنا کریں گے - آپ اس
مہن کم سے کم ایک ہوئی چوڑی گاڑ

لکوا دیں - باقی اس مہن سیکلڈ
کلاس کی ہوگی لکوا دیں - یہ بہت
بڑا کام ہوگا - ہم لوگوں کی بڑی
جنگ کی طرف سے یہ مانگ رہی
ہے - کل الہ آباد ہی میں ہم کو
لوگوں نے کھیر لیا تھا - اتفاق سے
مالوہ جی نہیں آئے مہن اکیلا
پو گیا تھا - میں نے راجدہ کہا ہے
کہ ملتوی جی تک آپ کی مانگ
میں پہنچاؤں گا - اور ملتوی جی
بھی دیا ہو - فریڈم کیلئے
راجدہ کا راستہ کھولیں گے - اسلئے میں
آپ سے گزارش کر رہا ہوں آپ مہری
بانت کو آج سن رہے ہیں - اسلئے
مجھے آپ سے پوری امید ہے کہ -
آپ دوسرے امیدوارین سے صلح مشورہ
کر کے پہلی کو نہ دلوں سچے تو دوسری
اپریل کو دلوں دینکے - آپ کا بہت
بڑا نام ہوگا - ایک دو باتیں میں
کہنا چاہونگا - ابھی بمبئی وارانسی
اور بمبئی الہ آباد فیض آباد صرف
ایک سپر فاسٹ ٹرین چلتی ہے -
سپر فاسٹ ٹرین مہن مہن نے سفر
کیا ہے - وہ تو بڑی کھڑکھڑیا ٹرین
ہے - کھڑکھڑیا ٹرین نام تو سپر فاسٹ
ہے - مگر بہت دیر مہن پہنچتی
ہے - بہت دیر سے آتی ہے - مہن
آپ سے کہنا چاہونگا کہ وارانسی
سے بہت ساری تریلوں چا
رہی ہیں - مغل سرائے سے تھیں
اب اور چار ڈاؤن پائیں ہوتی ہیں -
چلتا تریلوں جاتی ہے - کلائی داؤر

[شری محمد امین انصاری]
 وارانسی آتی ہے۔ سہانگڑی ترین
 بھی آتی ہے۔ وارانسی کیلئے بہت
 ترین ہیں۔ بہت سہو پورن
 جگہ پریاک راج ہے۔ فیض آباد اور
 وارانسی سپر فاسٹ ایک بمبئی سے
 ترین چل رہی ہے۔ اسکو فیض آباد
 سے روزانہ کڑیں۔ آپ دیکھئے گا۔
 کہ جب روزانہ فیض آباد سے ترین
 چلے گی۔ تو بھی بھی ہو چلے گی۔
 اس سے ریلوے کو بھی پرافٹ ہوگا۔
 اور لوگوں کو راحت ملے گی۔ میں
 آپ سے اسلئے بھی گزارش کر رہا ہوں
 کہ فیض آباد سے جب آپ چلائیں گے
 تو اس میں گونڈا۔ بہرائچ۔ سیٹاپور۔
 لکھنپور۔ فیض آباد۔ سلطان پور
 الہ آباد ان ۱۰ اضلاع کے لوگ آپ کی
 اس ترین میں سفر کریں گے۔ اور
 سب وہاں سے بمبئی میں مزدور
 ہیں۔ محنت کش لوگ ہیں۔
 غریب لوگ ہیں۔ یہ ہی اس سے
 سفر کریں گے۔ اس میں کم سے کم آٹھ
 دس ہوکھان تین ٹائر کی لکوا دیں۔
 باقی جنرل اور ایک ہوکی ۲ ٹائر
 کی اپے۔ سی۔ کی لکوا دیجئے۔
 تاکہ کاروبار والے اور سرکاری لوگ اس
 سے چل سکیں۔

مٹو آئمہ سے آپ گزرے ہیں۔ وہ
 ایک بہت بڑا ٹاؤن ہے۔ پارو لوم
 ہیڈ لوم کا ایک سنٹر ہے اور وہاں
 کسانوں کی بہت بڑی آبادی ہے۔
 وہاں سے آلو بہت جاتا ہے۔ سن

بہت جاتا ہے۔ ہیڈ لوم پارو لوم
 کا کھڑا جاتا ہے۔ ایک سپر فاسٹ
 ترین چلی ہے۔ مگر ہم سب اس سے
 ونچت ہیں۔ میرا مکان بھی وہیں
 ہے۔ میں آپ سے گزارش کرنا چاہتا
 ہوں کہ مٹو آئمہ جو پرتاپ گڑھ اور
 الہ آباد کے درمیان میں ہے۔ صرف
 یانچ مدت وہاں اسٹاپیج رکھ دیجئے۔
 جو پورے دو گھنٹے کا وقت آپ کے
 انجینڈر لوگوں نے بدلوایا وہ سب
 بیچ جائے گا۔ وہاں سے کم سے کم ۳
 ٹائر میں ۲۰ برتھ کا ریزیشن کا
 حصہ ہو۔ اسلئے کہ وہاں سے روزانہ
 ۵۰ آدمیوں سے زیادہ بمبئی پہنچند
 سالیکاروں۔ دھلوا وغیرہ سفر کرتے
 ہیں۔ اسلئے وہاں اسکا اسٹاپیج
 کروا دیجئے۔ یہ میری آپ سے
 گزارش ہے۔ اسکی اسپیڈ بھی
 سپر فاسٹ ہے۔ ۲۴ گھنٹہ بولتے
 ہیں مگر وہ کبھی ۲۸ گھنٹہ میں
 پہنچتی ہے تو کبھی ۲۰ گھنٹہ میں
 جو فیض آباد سپر فاسٹ ترین ہے۔
 وہ ۲۰ گھنٹہ میں بمبئی پہنچائی
 جا سکتی ہے۔ الہ آباد سے چلے۔ اور
 الہ آباد سے ستنا۔ ستنا سے جہلپور۔
 جہلپور سے اتارسی۔ اتارسی سے
 بھساول۔ بھساول سے اگتھوری۔
 اگتھوری سے کلیان اور کلیان سے
 بمبئی۔ کہوں۔ کہونکہ اس میں بھی
 جو مسافر ہیں۔ وہ کل کے کل
 بمبئی جاتے ہیں۔ اور مسافر ہی
 بمبئی سے اتار بھارت آتے ہیں۔ اس

سے پیسنیچرس کو پریشانی بھی نہیں ہوگی اور راحت بھی ملے گی - اور آپ کی ایک شاندار ترین چلے گی اور آپ کا نام ہوگا -

میں آپ کو مبارکباد دیتا ہوں کہ آپ کلہو بھی چالو کر دیئے ہیں - غریبوں کھلئے - دوسری مبارکباد دینا چاہتا ہوں کہ آپ مظفر پور سے بمبئی ایک سہر فاسٹ ترین چلانا چاہتے ہیں - اسکو وایا الہ آباد چلائے - اسلیو کہ آپ کے علاقے سے نکلتے ہوئے - بہار سے نکلتے ہوئے - اتر پردیش سے نکلتے ہوئے - لوگوں کو لیکر چلی جائے گی - اسکو کم سے کم ۱۸ یا ۲۰ گھنٹے میں الہ آباد سے بمبئی پہونچا دیجئے - پھونچ جائے گی - بڑے آرام سے بمبئی - یہ آپ سے میری گزارش ہے -

دوسری بات یہ ہے کہ جو بہت ساری ترینوں چل رہی ہیں - اتر بھارت کی طرف جیسے ۳ اپ ۴ ڈاؤن کلکتہ بمبئی مہل ایک آتی ہے - مہا نگری ایکسپریس بمبئی کاشی تک - دوسری جانتا ایکسپریس ہے جو بنارس منل سرائے ہوکر نکل جاتی ہے - یہاں کلہو - ایک اور ترین چلتی ہے - بمبئی سے دھرا دون - بمبئی سے لکھنؤ گورکھپور وغیرہ - تو ان کی اسپید بڑھوا دیجئے - انکی اسپید بڑھ سکتی ہے انہیں دو دو

بوگیاں اور لکوا دیجئے - اسلئے کہ بھی اپریل سے لیکر جون تک شادی بیاہ کا معاملہ چلے گا - میں بمبئی سے کزرتا ہوں تو دیکھتا ہوں کہ ایک لمبی کھو ہوتی ہے - لوگ صبح سے لیکر لگے ہوئے ہیں اور پھر رات کو بھی ایلٹ رکھے ہوئے ہیں کہیں کوئی دوسرا نہ آئے اور ۲۴ گھنٹے بعد جانر کھڑکی پر پہنچتے ہیں - انکو بڑی دقت ہوتی ہے - اس پر بھی بمبئی کے اندر جو دلال ہیں - ایجنٹس ہیں وہ پہلے سے رزرویشن کروا لیتے ہیں - اور سو روپے میں دیوہ سو دیوہ سو روپے میں وہ ۲ ٹائر کی ٹکٹ دلالی سے منجھو لوگوں سے فائدہ لیکو فائدہ اٹھاتے ہیں - اس پر آپ کو خاص توجہ دینے کی ضرورت ہے - چاہے جیسے بھی سی - آئی - قی سے یا جو بھی آپ کی نئی فورس ہے - جس سے آپ کووانا چاہیں - انکی جانچ پوتال کرواکر چلتا کر راحت پہونچائیں - یہ میرا آپ سے بہت بڑا نویدن ہے - بس میں ختم کر رہا ہوں -

میں ایک بات اور کہنا چاہتا ہوں کہ - جیسے آپ جانتے ہیں کہ بہار تو بہت عروج پر ہے - بڑی ترقی پر ہے - ٹرینس میں فلتوہ گردی کی - جو کہ میں بہت چکا ہوں - میں ایک جگہ سے آ رہا تھا - تو مجھے فرسٹ کلاس سے اتار کر ۳ ٹائر

[شادی محمد امین انصاری]

میں بیٹھا دیا - اور کہا کہ فرسٹ کلاس ہمارے لیے ہے - اور ہم بے تکلف ہوں - ہماری سرکار آگئی ہے - تو میں چپ چاپ دیکھ کر بیٹھ گیا - وہاں ایک شریف آدمی بیٹھا تھا - اس نے کہا کہ آپ بیٹھے - معلوم ہوتا ہے کہ آپ ام - پی ہیں -

تو وہاں غلطہ گردی اٹلی ہے - کہ نوری تاثیر سے میں تکلف لیے ہوئے ہوں مسافر کو بیٹھنے کی جگہ نہیں ہے - اور وہ باہم کہتے ہیں - چھپ کر کوئی پروا ہوا ہمارے اتر پردیس میں چلی آ رہی ہے - تو جتنی ٹرینیں چل رہی ہیں - جہاں من چاہا وہاں چھن کھینچ دی - چھن پلنگ ہو گئی - جہاں من چاہا - پسند کر طمانچہ ساز کر کے بیٹھ گئے - جہاں من چاہا - سامان کھسکت کر اسے لے کر اتر گئے - تو یہ بڑی کمبھیر سسٹیا پیدا ہو گئی ہے - اس پر آپ کو خاص توجہ دینے کی ضرورت ہے -

میں آپ کو صحابہ دینا چاہتا ہوں کہ چھن پلنگ جہاں ہوتی ہے - اس علاقے میں جو تھانہ آتا ہے - ایسے لوگوں کو ذمہ دار قرار دے کر - اس کے خلاف نوٹس اساتے ہیں کہ جو چھن کھن کھینچ کر کے اترتا ہے - اس علاقے میں - اسے سب پولیس والے جانتے ہیں - ایک آدمی پکڑا جائے گا - تو چھن پلنگ پورے کے پورے علاقے میں رگ جائے گی - جب میں اتر پردیس میں دستگیر تھا تو - دو تین جگہ ہم نے ریت گروا کر لوگوں کو پکڑوایا - وہ تین الہ آباد - فیض آباد - پرتاپ گڑھ سے الہ آباد تک ایک دو

مہینے میں ہی چھن پلنگ بند ہو گئی -

تو اگر آپ چاہیں گے اور اس پر توجہ دینگے تو کم سے کم یہ راحت تو ملے گی - دوسری بات میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ٹرینیں لیت چل رہی ہیں - اور گرمی کا موسم آگیا ہے - پلنگے بند ہیں - لیٹرین - سلتاس کی صفائی نہیں ہوتی - پلنگے کے پانی کا انتظام نہیں ہے - اس طرح یہ سب چھوٹا چھوٹا کام ہے - اس پر فریب لوگ فریب پسند چاہتے ہیں - اس پر ریلوے بورڈ کو تنبیہ ہونی چاہئے - اور ان ٹرینیں پر خاص طور پر توجہ دینی چاہئے -

ہماری ٹرینیں بہت پرانی ہیں - آپ نے انہیں سفر کیا ہوگا - لکھنؤ - الہ آباد - پٹنہ - ۴۵۸ آپ اور < ۳۵ ڈاؤن میں فرسٹ کلاس کی آدھی ہوگی لکھنؤ تو - مگر اب ہم لوگ ونچت ہو گئے ہیں - ہتھ نہیں کس غصے میں یہ آدھی فرسٹ کلاس کی ہوگی نکال دی گئی ہے - تو میں تھری تاثیر میں چلتے ہیں - کوئی حرج نہیں ہے - ہم تو تھری تاثیر والے ہی ہیں - تو تھری تاثیر میں جب چلتے ہیں تو کلڈنگر بھوسا کی طرح لاکر انہیں پسند کر بہر دیتے ہیں - اور کسی کو تکلف تک نہیں بھرتا - پوسوں ہی میں نے لکھنؤ سے الہ آباد تک < ۳۵ آپ میں سفر کیا ہے - ایک بھی آدمی کو اس نے تکلف نہیں دیا -

تو اس طریقے سے وہاں الوداد ہو رہی ہے - عادت خراب ہو چکی ہے - آپ اس عادت کو سدھار دیں -

تو آپ کی بڑی مہربانی ہوگی -
 ہمارے تہری ٹائر والوں کہئے -
 جنہوں نے ٹکٹ لیا ہے - انکے لئے
 تو بیٹھنے کی دوسرہا ہونی چاہئے
 (وقت کی گھنٹی) اسکے ساتھ ہی یہ
 فلاحہ کردی بند ہوئی چاہئے -

اپ سبھا ادھیکھن (شری مرزا
ارشاد بھگ) : بس اب آپ ختم
 کہجئے -

شری محمد امین انصاری :
 ساہوہ ور - بس میں اپنی بات
 شارت کر رہا ہوں -

اپ سبھا ادھیکھن (شری مرزا
ارشاد بھگ) : بہت دلیلیں مانگ
 دے ہیں - آپ

شری محمد امین انصاری : بس
 ایک دو باتیں اور کہکر

اپ سبھا ادھیکھن : اب آپ
 گاڑی روک دیجئے -

شری محمد امین انصاری :
 نئی دلی سے الہ آباد اور الہ آباد سے
 نئی دلی تک - پریماک راج ایک
 تریں چلی ہے - ۲۲ ہوگی کی اور
 آج حالت یہ ہے کہ اے - سی - سی -
 سیکٹہ میں آپ کی ریلوے کے آدھی
 اور باقی سبھی کاروباری آئے ہیں -
 اور چلے جاتے ہیں - تو اسدوں دو
 ہی ہوئی اے - سی - سی - کی جٹی
 رہتی ہیں - ایک ہوئی اسدیں
 بوہوا دیں اور تہری ٹائر میں ایک
 ایک ہوگی بوہوا دیں - اور ۳ ٹائر
 میں ایک ہوگی بوہوا دیں - کیونکہ

جب الیکٹریک انجن آپکی ۷۲ ہوگی
 کہہچ لہتا ہے - دھوا دھو نکل
 جاتا ہے - تو اسکی ۲۳ ہوگی بلے
 میں کوئی پریشانی نہیں ہے -
 پلیٹ فارم پن گیا ہے - وہاں اچھا
 پلیٹ فارم ہے - پلیٹ فارم کی
 کوئی کمی نہیں ہوگی - اور آپ کے
 نظام میں کمی نہیں ہوگی -

اتفاق سے پہلے ٹریکس بڑی
 صحیح چلتی تھیں - پتہ نہیں کہ
 کسے مزاج بگڑ گیا ہے کہ آج کل
 بہت دیر سے چل رہی ہیں - ایسے
 خرابہ انداز سے آتی ہے - دلی پہونچ
 کرے ایک گھنٹے میں ہم پہونچ پاتے
 ہیں - فازی آباد نئی دلی اتنا سے
 لہتی ہے - اسکی تہہ ہوئی چاہئے -
 آپ اسکی رپورٹ ملگوائیں کہ وہ
 کہوں لیت ہو رہی ہے - اور اسکا
 وقت تھوڑا سا کٹتا سکتے ہیں -
 بچائے کے تھائی کہلتے میں کانپور سے
 الہ آباد پریماک راج بڑے آرام سے
 آسکتی ہے - وقت کی گھنٹی آپ بار بار
 گھنٹی بجا رہے ہیں - میں آپ کا
 بہت بہت شکریہ ادا کرتا ہوں -
 اور مجھے امید ہے کہ ملتري جي
 نے موري باتوں کو سنا ہوگا اور میں
 ان سے بڑی امید لگائے ہوں - اور جو
 کچھ میں نے تجویز رکھی ہے - میں
 نے بھاشن نہیں کیا ہے - فریہوں
 کہئے کچھ باتیں رکھی ہیں - مجھے
 امید ہے کہ ملتري جي اسکا اثر بھی
 دیکھے - اور اثر وہ ہوگا کہ چلتی
 ہوئی تریں کو ہم دیکھیں گے - اور
 مٹو آئہ میں وہ سپر فاسٹ فیض آباد
 والی تریں رک جائے - تاکہ میں
 ملتري جي کی وہاں جے جے کار
 کرؤا دوں اور ہم کو راحت مل جائے -

श्री राम चन्द्र विक्रम : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे भी थोड़ा-सा समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

रेल मंत्रीजी यहां मौजूद हैं। वे हमारे लेबरलीडर भी हैं और समाजवादी भी हैं। लेकिन जो रेल भाड़ा और प्लेफार्म टिकट की दर बढ़ायी गयी है उसकी सभी तरफ से आलोचना हुई है उन्होंने भी समाचार पत्र पढ़ होंगे। पब्लिक में भी उसका कुछ अच्छा रिएक्शन नहीं हुआ है। मैं उनसे यही कहूंगा कि इस पर पुनः विचार करें और इसे वापिस ले लें, तो ज्यादा अच्छा होगा वरना यह उनके समाजवादी वाले मामले पर कुछ झटका लग सकता है, ऐसी चीजों की चाहना है।

महोदय, मैं कुछ मोटे-मोटे सुझाव देना चाहता हूँ। एक तो रेल बुध्दनायें रेलवे क्रॉसिंग पर ज्यादातर होती हैं, और लापरवाही के कारण होती हैं। ट्रैफिक भी बढ़ रहा है और पावेलक भी इन दिनों बढ़ रही है। महोदय, ओवर ब्रिज बनाने पर ज्यादा खर्च होता है इसलिए अगर नीचे से ब्रिज बनाए जाएं तो वे सस्ते पड़ेंगे और रेल बुध्दनायें भी बहुत बच सकती हैं जिस तरह नदियों पर पुल बनाए जाते हैं और जब तक पुल की कीमत वसूल नहीं होती है तब तक टैक्स लगता है, उसी तरह आप ओवर ब्रिज बनायें या अंडर ब्रिज बनायें और जब तक कीमत वसूल न हो शौक से टैक्स लगायें। लेकिन जिस तरह से वहां बुध्दनायें हो रही हैं, ट्रैफिक जाम हो जाता है या ट्रैफिक की दिक्कत होती है बहुत-सी जगह, उसे रोकें। खासकर बड़े शहरों के नजदीक जैसे दिल्ली है, मद्रास है, कलकत्ता है, बम्बई है या और भी बड़े शहर हैं, उनके करीब से ज्यादा ट्रैफिक निकलना है वहां पर ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज बनायें। आप शौक से पब्लिक से उसका पैसा वसूल करें। उसके लिए आप टैक्स लगा सकते हैं। दूसरे मैं मंत्री जी के ध्यान में एक बात यह भी लाना चाहूंगा कि आप बड़े शहरों के नजदीक लोकल ट्रेन ज्यादा चलाएं। आज शहरों की आबादी बढ़ रही है। सबसे वाले लोग, स्टूडेंट, व्यापारी और

पब्लिक के लोग भी हैं जिससे कि उन्हें अपने घरों से काम करने के लिए आने-जाने में सुविधा हो सकती है। इसलिए बड़े शहरों के नजदीक लोकल ट्रेन ज्यादा-से-ज्यादा चला दें। तीसरा मेरा सुझाव यह है कि पिछले बजट के मौके पर हमने रेल मंत्री जी से बहुत आग्रह किया था कि मिरट, दौराला और हस्तिनापुर जोकि पुराना ऐतिहासिक स्थान है और विजौनर तक रेलवे लाइन ले जायें। इसका अभी सर्वे भी शुरू नहीं हुआ है। यह मांग भी बहुत पुरानी है। महोदय, हस्तिनापुर एक ऐतिहासिक जगह है जोकि उड़ने जा रही है। बहुत-सी इन्स्ट्रक्शन वहां से हट रही हैं। इस तरफ मैं मंत्री जी का ध्यान आकर दिलाना चाहूंगा। साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्यक्रम तो रेलवे विभाग का चल ही रहा है, लेकिन उसमें कुछ प्रायोरिटी देनी चाहिए। जो प्रांती से राश्ट्रानियता हैं, उन्हें बड़ी लाइन से पहले मिला देना चाहिए। उपसभाध्यक्ष महोदय, आप भी जानते हैं कि जयपुर बड़ी ही ऐतिहासिक जगह है। तो दिल्ली से जयपुर और जयपुर से अहमदाबाद इतको आप बड़ी लाइन करा दें। इस तरह खाली इन दो शहरों की नहीं, एक बहुत बड़े इलाके की जरूरत है क्योंकि रेलवे के जिस इलाके में आप यह कार्य शुरू करेंगे वहीं सारे देश से उस इलाके को जोड़ देगा। तो रेलवे ही एक ऐसा संगठन है जो पब्लिक सेक्टर में सबसे बड़ा है

उपसभाध्यक्ष (श्री मीर्जा ईशविदेव) :
मंत्री जी तो करना चाहेंगे, लेकिन प्लानिंग कमीशन नहीं चाहता है।

श्री राम चन्द्र विक्रम : प्लानिंग कमीशन, मिनिस्टर साहब से बड़ा नहीं होता है। प्लानिंग कमीशन को मंत्री जी और हम लोग एप्रोच कर सकते हैं।

छाछ और नागरिक पूर्ण मंत्री (श्री नाथू राम मिर्छा) : साढ़े 12 मी किलो-मीटर में ब्राड गेज हुआ है। अब इतना एक साथ कहीं से होगा ... (व्यवधान)

श्री राम चन्द्र विक्रम : शुरू तो कर दो । मैं तो सोच रहा था कि आप दाद देंगे, आप तो शिकायत कर रहे हो । मैं तो यह कह रहा हूँ कि जो जरूरी है उनको आप जरूर करो, लेकिन राश्ट्रानियों को बड़ी लाइन से जोड़ दो और वक्त तो तब आएगा जब आप लाना चाहेंगे । अगर इरादा नहीं होगा तो वक्त कैसे आएगा । खैर, मेरा सुझाव है, अगर आप सहमत नहीं हैं तो मंत्री जी शीक से इंकार कर दें । वहां को पब्लिक महसूस करता है कि यह होना चाहिए । अब उसकी भूमिका आप कहाँ से और कब शुरू करेंगे, यह आप सोचिए । महोदय मैं कहना चाहता हूँ कि हनुड और बलदशहर को दो रेलवे लाइन को एक ब्रिज से जोड़ा जा सकता है । एक में दो लाइन को, मेरठ—हनुड और मुरादाबाद—दिल्ली वाली लाइनों को एक ओवरब्रिज बनाने से काम हो जाएगा । इसी तरह मैं डबल-लाइन का सुझाव दे रहा हूँ इसलिए कि जो मैं ठ से होकर के जम्मू-नया तक लाइन जाना है या दिल्ली से बड़ी होकर, सामलो होकर सहारनपुर लाइन जाती है, जो एक बहुत बड़ा जरूजे इलाका है, उसका फायदा होगा । डबल लाइन के अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि पैमेन्टर ट्रेन वहां ज्यादा चलाई जायें, ग्रामों वहां मालगाड़ी ज्यादा चलती है, पैमेन्टर ट्रेन ज्यादा चलाई जाने से उस इलाके का बहुत बड़ा कल्याण हो सकता है ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा यह कहना चाहता हूँ कि जो पिछड़े इलाके हैं, उनको रेल से जोड़ देना चाहिए । छोटी लाइन को बड़ी लाइन द्वारा किसी स्टेशन तक ले जाकर तब बैकवर्ड इलाके से जोड़ेंगे तो वह सारे देश का एक हिस्सा बन जाएगा । मेरा कहना है कि आप प्राइमिटी दोब्रिए, जो बैकवर्ड इलाके हैं पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, उनको, तो इससे देश का बहुत बड़ा लाभ होगा । जैसा मैंने कहा, रेलवे प्रगति सबसे बड़ा उपयोगी है, यह देश की एकता का द्योतक है, देश की अखंडता का द्योतक है, सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर है, इसमें जो हमारे कर्मचारी हैं, विशेषकर छोटे कर्मचारी, उनकी जो मांगें हैं, उनकी तरफ भी ध्यान देना चाहिए ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जम्मू-कश्मीर की तरफ मैं आपका ध्यान विशेष रूप से दिलाना चाहूंगा, रेल मंत्री जी जम्मू-कश्मीर के प्रभारी मंत्री भी हैं इन दिनों, इसलिए भी ध्यान दिलाना चाहूंगा । यह बात सही है कि बहुत दिनों से यह वायदा किया गया है, वेला के अन्दर श्रीनगर के आसपास शोपोर की तरफ, अन्ततःग की तरफ जो मैदानी इलाका है, वहां रेलवे लाइन की नए सिरे से शुरूआत करना है । यह आज की मांग नहीं है, बहुत पुरानी मांग है । जम्मू और उधमपुर रेलवे-लाइन का आश्वासन जरूर दिया है, लेकिन उसको शुरू नहीं किया गया । इसके साथ ही कटारा एक ऐसी जगह है, जो वैष्णोदेवी मंदिर से तीर्थ स्थान है, वहां सारे देश के लोग जाते हैं बल्कि विदेशी भी जाते हैं । इसके लिए भी मेरा अनुरोध है कि ऐसे स्थानों के लिए, जो तीर्थ स्थान हैं या पिकनिक स्पोट है या व्यापारिक केन्द्र हैं, उनके लिए प्लानिंग कमीशन से नए सिरे से सर्वे करायें या कमेटी बनाकर प्राइमिटी फिक्स करवायें कि कहाँ रेलवे लाइन की ज्यादा आवश्यकता है । यह आवश्यकता तो मामूली तरीके से ऐसे स्थानों पर जाने से पता लग सकती है । इसके लिए एक कमेटी भी हो सकती है मैं कहता हूँ कि भले ही संसदीय कमेटी हो क्यों न हो, चाहे सरकारी कमेटी हो, संसद के दोनों सदनों की कमेटी हो, यह ऐसा सर्वे करें कि कहाँ पर दर्शनार्थ स्थान है, कहाँ पर तीर्थ-स्थान है, कहाँ पर औद्योगिक स्थान हैं, कहाँ पर बैकवर्ड एरिया हैं और उसानुसार प्राइमिटी दी जानी चाहिए, प्लानिंग कमीशन से मिलकर या उस कमेटी से मिलकर । मेरा अनुरोध है कि मंत्री जी इस तरफ के सुझावों पर गौर करेंगे तो मैं समझता हूँ कि यह मंत्रालय जितना उपयोगी है, और ज्यादा उपयोगी सिद्ध होगा । साथ ही पब्लिक की जितनी भारी अकांक्षाओं की आप पूर्ति करेंगे, मैं समझता हूँ कि उतना ही ज्यादा कल्याण आप लोगों का कर सकेंगे । मैं चाहता हूँ कि आप और आपका महकमा पब्लिक की कठिनाइयों को दूर करें क्योंकि यह राष्ट्रीय समस्या है और उसमें आपका योगदान होना चाहिए ।

[श्री रामचन्द्र विकल]

उपसभाध्यक्ष महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका भी आभार मानता हूँ और आशा करता हूँ कि मंत्री जी मेरे सुझावों पर अगर कुछ भी ध्यान देंगे तो वह इस देश की जनता पर एक बहुत बड़ा ग्रहण होगा। धन्यवाद।

श्री राम नरेश यादव : महोदय, यह जो माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे बजट प्रस्तुत किया है, इससे देश की जनता को विशेष रूप से जो सर्वसाधारण जनता है, जिसमें गरीब, किसान, मजदूर, गांव के रहने वाले और शहर के रहने वाले गरीब तबके के लोग हैं जो आशा लगाए बैठे थे कि एक नई सरकार बनी है कुछ करेंगी, उनकी सारी आशाओं पर पानी फिरा है और सारी अपेक्षाएँ उनकी धूल-धूसरित हुई हैं।

महोदय, रेल मंत्री जो समाजवादी रहे हैं, समाजवादी आन्दोलन से जुड़े रहे हैं, नेता भी रहे हैं और बराबर पिछड़े क्षेत्रों को विशेष अवसर देने की वकालत भी रहे हैं, आज भी संभवतः उसी दृष्टि से सोचते होंगे, ऐसा मुझे विश्वास है। किन्तु इस बजट को पढ़ने के बाद, उनका बजट-भाषण सुनने के बाद निश्चित रूप से यह बात स्पष्ट हो रही है कि जो राष्ट्रीय मोर्चे की सरकार बनी है, जिसके आप रेल मंत्री हैं, सत्ता में आते हैं, सरकार में आते हैं वह समाजवादी चरित्र धर्मिल हो गया, कुछ बदल सा गया है क्योंकि अगर वह बात होती तो निश्चित रूप से इस बजट में उस तरह का कोई आभास दिखाई देता। इस संदर्भ में मैं यह भी कहना चाहता हूँ माननीय मंत्री जी से कि मैं उस आजमगढ़ जिले से आता हूँ, पूर्वांचल से आता हूँ, जहाँ से आपका बहुत संबंध रहा है, बराबर आप आते-जाते रहे हैं समाजवादी आन्दोलन से जुड़े रहकर के, चाहे वह आजमगढ़ हो, बलिया हो, गोरखपुर हो, गाजीपुर हो, वाराणसी हो, इसको उठाने की वकालत करते रहे हैं और आप ही नहीं बल्कि सदन में भी और दूसरे सदन में भी बराबर इस बात की चर्चा भी होती रही है कि पूर्वांचल का विकास होना चाहिए। हमें यह भी दिन स्मरण हो जाता है जो गाजीपुर के विश्वनाथ सिंह गहमरी में पूर्वांचल की गरीबी का जो

नंगा बितरण किया था लोक सभा के अंदर और वह बताने का काम किया था कि हिन्दुस्तान में अगर सबसे गरीब और पिछड़े इलाके हैं, यही हमारे उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल के जिले हैं। तो उस समय के या तत्कालीन प्रधान मंत्री पं० जवाहर लाल नेहरू ने इस बात को अच्छी तरह से समझा और समझने के बाद उन्होंने एक आयोग की नियुक्ति भी की थी—पटेल आयोग—सन् 1953 में। पहले तो तीन जिले रखे गए थे उसमें—आजमगढ़, बलिया और गाजीपुर, बाद में जोनपुर जनपद को भी जोड़ दिया गया था। पटेल जी ने सारा अध्ययन किया, अध्ययन करने के बाद अपनी एक रिपोर्ट भी सरकार को दी। उस रिपोर्ट में स्पष्ट रूप से उन्होंने लिखा था कि पूर्वांचल के विकास के लिए और विशेष रूप से आजमगढ़ के विकास के लिए और पड़ोसी जिलों के विकास के लिए उन्होंने शाहगंज से मऊ और भटनी तक की छोटी लाइन को बढ़ी लाइन में परिवर्तन करने की अपनी सिफारिश की थी क्योंकि उन्होंने इस बात को भी महसूस किया था, महोदय मैं इसलिए इस बात की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और माननीय मंत्री जी का भी मुबारकपुर भी आप गए हैं, बनारसी साड़ी पूरे देश में प्रसिद्ध है और विदेशी को भी वह साड़ी जाती है, जहाँ इस तरह की साड़ियाँ बनती हो, जिनका विदेशों में भी नाम हो, वह भी उसके किनारे पड़ता है। एक मोहम्मदाबाद भी स्थान है, टाऊन एरिया है, अब तो म्युनिसिपल बोर्ड हो गया है, वहाँ भी हैंडलूम के काफी कारखाने चलते हैं, हजारों परिवार उससे अपनी जीविका का निर्वहण करते हैं। उसी प्रकाश से उसके बगल में घोसी भी पड़ता है, मैं इसलिए इशारा कर रहा हूँ कि जो छोटी लाइन है शाहगंज से मऊ तक, उसके किनारे जो आबादी पड़ती है, उस आबादी में इतना अच्छा काम होता है, लेकिन विकास की गति इसलिए नहीं तेज हो पा रही है कि छोटी लाइन पर जो दो गाड़ियाँ चलती हैं, मान्यवर, जैसा कि राम अवधेश जी कह रहे थे बिहार के बारे में कि जितने लोग अंदर बैठते हैं, उससे आधिक

लोग उस गाड़ी की छत पर बैठकर आते-जाते हैं, इसलिए तो विकास का काम रका हुआ है।

1977 में जब मैं लोक सभा का सदस्य चुनकर आया था तो मैंने इस सवाल को उठाया था। इसके बाद उसकी जांच भी शुरू हुई और सर्वे भी हुआ लेकिन उसके बाद वह मामला बराबर वहीं का वहीं पड़ा हुआ है। — माननीय मंत्री जी से बहुत अदब के साथ कहना चाहता हूँ कि आप पूर्वांचल की स्थिति को ध्यान में रखते हुए आजमगढ़ का विकास ही नहीं बल्कि उसके अंगज-बगल, वाराणसी से भटनी तक, मऊ तक बनवाने का काम तो हो गया है, कुछ काम बाकी है, वह भी हो जाएगा, लेकिन यह शाहगंज से मऊ तक क्योंकि बम्बई से भी लोग आते हैं और शाहगंज जंक्शन है बड़ी लाइन का, बनारस से भी ट्रेन जाती है, लखनऊ से भी जाती है, तो जब जंक्शन है तो केवल शाहगंज से मऊ तक छोटी लाइन से बड़ी लाइन को परिवर्तित करने का मेरा आग्रह माननीय मंत्री जी से है और मेरा विश्वास है कि माननीय मंत्री जी, जो वहां से जुड़े रहे हैं, आगे विकास सम्मेलन भी कभी किया था वहां पर, वहां भी लोगों ने इस बात की आवाज उठाई थी, प्रस्ताव भी पास किया था, इसलिए मेरा आग्रह है कि आप गंभीरता से विचार करेंगे और इसे अमली जामा पहनाने का काम करेंगे 7.00 P.M.

तभी पिछड़े इलाके की समस्या का समाधान हो सकेगा और विकास हो सकेगा और फिर जो सामान लाने-ले-जाने का काम होना चाहिए वह और आगे बढ़ेगा और फिर जो बनारसी साड़ी वहां का मजदूर बनाता है उसकी आमदनी बढ़ेगी। जब आमदनी बढ़ जाएगी तो विकास के कार्य आगे चलेंगे और निश्चित रूप से रेलवे की आमदनी में भी वृद्धि होगी और जब रेलवे की आमदनी में वृद्धि होगी तो विकास के कार्यों में तेजी आएगी।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि बराबर इस बात की दुहाई दी

जाती है कि हम लोग तो गरीबों की आमदनी को बढ़ाना चाहते हैं, साधारण लोगों की जिन्दगी को बेहतर बनाना चाहते हैं और आज स्थिति यह ही रही है कि एक तरफ तो मंहंगई की मार है और दूसरी तरफ गांव का आदमी भागकर शहर की तरफ जाना चाहता है, जा रहा है क्योंकि रोजी-रोटी चाहिए। रोजी-रोटी की तलाश में वह गांव छोड़कर बाहर निकलता है और जब निकलता है, स्टेशन पर आता है तो अपनी पाकेट टटोलता है क्योंकि सफर करने के लिए पैसा चाहिए, तो उस सिलसिले में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो सेकंड क्लास के टिकट के दाम बढ़ाए गए हैं, प्लेटफार्म टिकट का दाम बढ़ाया गया है, सेकंड क्लास के स्लीपर का दाम बढ़ाया गया है और जो सरचार्ज ऊपर से रखा गया है, मैं ऐसा समझता हूँ जो राष्ट्रीय मोर्चे के घटक हैं—जैसे सी०पी०एम० है, बी०जे०पी० है—बाहर से समर्थन करने वाले हैं लेकिन केवल साधारण लोगों ने ही नहीं बल्कि पूरे देश की जनता ने इस बजट को निकम्मा बताया है और यह बताया है कि इससे सर्वसाधारण के पाकेट में जो पैसा है, उसके पाम जो थोड़ी सी आमदनी है उसको भी निचोड़ने का काम, गरीब लोगों को परेशान करने का काम, उनको तबाही के रास्ते पर ले जाने का काम इस रेल कार्य विभाग ने किया है।

इसलिए मेरा सुझाव है कि इस बड़े हुए किराए के बारे में माननीय मंत्री जी गंभीरता से सोचें। इस देश के जो लोग किसी भी तरह से रोजी-रोटी कमाकर जिन्दा रहने का काम करते हैं उनके सामने कभी-कभी यह भी स्थिति आती है कि दिन भर काम करने के बाद भी शाम को चैन से नहीं सो पाते क्योंकि उन्हें दूसरे दिन की चिंता सताते लगती है। इसलिए उनकी भावनाओं को ध्यान में रखते हुए और जो गांव से साधारण लोग निकलकर शहरों की तरफ जाना चाहते हैं रोजी-रोटी की तलाश में उनके बारे में सोचते हुए इन बड़े हुए किरायों को वापस लेना चाहिए।

[श्री राम नरेश यादव]

आज हमारे बहुत से नौजवान बेकार पड़े हुए हैं। जब वे शहरों में इंटरव्यू के लिए जाते हैं या अपनी समस्याओं के समाधान के लिए जाते हैं तो उनको भी मेकअप क्लास में जाना पड़ता है। इसलिए मेरा मंत्री जी में अनुरोध है कि वे इस पर गंभीरता के साथ विचार करें और अपने समाजवादी चरित्र को इस देश की जनता के सामने दिखाने का काम करें और इस देश का जो साधारण नागरिक है उसको भी विश्वास दिलाने का काम करें कि सरकार उनके हितों को ध्यान में रखेगी।

वदली हुई परिस्थितियों में यह जो नई सरकार आई है, जिम्मे बहुत से वायदे किए हैं उन वायदों में आप लोगों ने जो आर्थिक स्थिति को सुधारने का संकल्प किया था, उस दिशा में यह एक बहुत बड़ी सफलता होगी। इसलिए मुझे यह विश्वास है कि आप इस दिशा में गंभीरता के साथ विचार करके इसे वापस लेने का काम करेंगे।

उसके साथ-साथ मान्यवर, कुछ मोरमो, सीजनल टिकट में जो लोग यात्रा करते रहते हैं उनको भी आपने बढ़ा दिया है और उसका दाम चार रुपए में बढ़ाकर बारह रुपए कर दिया है। अतः आपको इस बारे में थोड़ा सोचना पड़ेगा कि आखिर इस मार में कौन तस्त होने जा रहा है? अतः मेरा निवेदन है कि इस पर भी आप गंभीरता से विचार करें।

इसके साथ-साथ एक और चीज सरकार ने कही है कि जो एकाधिकारवाद है, हम उस एकाधिकारवाद को समाप्त करके विकेंद्रीकरण की नीति को अपनाने का काम करेंगे। मेरे एक सम्मानित साथी ने इस सवाल को उठाया था कि यह जो बुक-स्टाल है, व्हीलर कंपनी के जिम्मे छोड़ दिया है। मैं सम्मत्ता हूँ कि इसके बारे में चर्चा भी होनी चाहिए थी, संकेत भी होता चाहिए था। इस बात को ध्यान में रखकर उसे विकेंद्रित करने की दिशा में कदम उठाएँ क्योंकि एक हाथ में रहने का नतीजा यह होगा कि

विभिन्न क्षेत्रों में भी विकेंद्रीकरण हो जाएगा और ज्यादा लोगों को काम करने का अवसर मिलेगा और शाने बढ़ने का अवसर मिलेगा।

श्रीमन्, प्लेटफार्म की सफाई का प्रश्न आता है और जिस तरह की गंदगी का साम्राज्य वहाँ दिखाई पड़ता है वह कभी-कभी तो गर्मी के दिनों में कोलरा का कारण बन जाता है। उस पर भी गंभीरता से ध्यान दें और इस लायक बताएँ कि रेलवे विभाग जो आपके हाथ में है वह आगे बढ़े और आगे बढ़कर सचमुच देश को यह बताने का काम कर सके कि देश आगे जा रहा है।

श्रीमन्, एक बहुत विकट स्थिति यह भी है कि रेलवे में कर्मचारी दस-दस साल से बारह-बारह साल से काम करते चले आ रहे हैं उनमें असंतोष क्यों बढ़ता है। यूनियन हड़ताल करने पर क्यों उतारू हो जाती हैं और आप तो रेलवे यूनियन में जुड़े हुए रहे हैं, उसमें बराबर लीडिंग पार्ट अदा करते रहे हैं, तो आप देखें कि 10-10, 12-12 साल तक निरंतर काम करने के बाद भी वे नियमित क्यों नहीं हो पाते हैं तो उनमें असंतोष होना स्वाभाविक है। उनकी समय पर प्रमोशन नहीं होती है। इसलिए मैं चाहूँगा कि इस मामले में आप गंभीरता से विचार करें और सदन में घोषणा करें कि जो लोग 10-10, 12-12 साल से काम पर हैं उनको नियमित करने की घोषणा करें ताकि उनको यह एहसास हो कि रेलवे विभाग ने वदली हुई स्थिति में विशेष ध्यान दिलाया है।

इन शब्दों के साथ मैं निवेदन करूँगा कि माननीय मंत्री जी मेरे सुझावों पर गंभीरता से विचार कर घोषणा करें।

डा० रत्नाकर पाण्डेय : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे रेल मंत्री मजदूर आन्दोलन से जुड़े हुए हैं और इन्होंने बराबर जो मन्त्र का निचला वर्ग है, सबसे निचला तबका है उसके हित से काम करने का प्रयत्न अपने कार्यकलापों से किया है। यह दूसरी बात है कि यह सरकारी मन्त्र के बाहर थे तो इनके कार्यकलापों का एक प्रकार की व्याख्या

रही है लेकिन ज्ञानन में आने के बाद एशिया के प्रथम और विश्व के दूसरे सरकारी उद्योग रेलवे विभाग को देखने के बाद जिस निर्माता, क़रता और बेददी के साथ रेलवे यात्रियों के किराये में वृद्धि की गई है और विशेषतः गरीब नवके पर यह वृद्धि की गई है, वह इनके चरित्र के हमारे पक्ष को उजागर करता है। मरता में न रहने पर गरीबों के लिए बड़ा चक्काकर बान करना, उनका संगठन बनाना और यहां तक कि उनके हित में बड़ौदा डाइनेमाइट कांड का श्रेय लेना, जैसा उस दिन कहा था मंत्री महोदय ने कि बड़ौदा डाइनेमाइट कांड फर्ती आपके सामने खड़ा है, मेरे कहने का आशय यह है कि यहां तक रिस्क लिया लेकिन जो बजट उन्होंने प्रस्तुत किया है, वह बड़ा निराशाजनक, आक्षेपपूर्ण, गरीबों की कमर तोड़ने वाला, बेददी के साथ अभावग्रस्त प्राणियों के हितचिन्तन की उपेक्षा करने वाला एक ऐसा बजट है जिसकी हम प्रशंसा कदापि नहीं कर सकते।

मान्यवर, रेलवे अक्षिभूमय [मिति 1989 की विफारिश का अनुमोदन और रेलवे बजट पर सामान्य चर्चा संयुक्त रूप से हो रही है और हमने 527 करोड़ रुपये की मातवी पंचवर्षीय योजना में मरफूस आय दिखाई थी।

श्री राम अवधेश सिंह : 1989-90 वाला बजट कैसा था ?

डा० रत्नाकर पाण्डेय : आप सुनिये न, वह बजट गरीबों पर भार करने वाला नहीं था। गरीबों को भारने वाला बजट नहीं था, उसे देखिये आप फिर से मैं कहना चाहता हूँ कि सामान्य बजट जो रेल का प्रस्तुत किया गया है उसमें जिस तरह से मांस भाड़े में वृद्धि की गयी है, जिस तरह से द्वितीय श्रेणी के यात्रियों पर टिकट का बोझ बढ़ाया गया है जिस तरह से प्लेटफार्म का टिकट बढ़ाया गया है वह हमें बात का बोझ नहीं है कि यह जनता के पक्ष की बात है। अभी प्रधानमंत्री राष्ट्रपति के अभिभाषण पर होली हो रहे हैं कि एक सत्ता पक्ष

है, दूसरा विरोध पक्ष है, तीसरा जन पक्ष है तो मैं कहना चाहूंगा कि जन पक्ष के विरोध का यह बगट है। जन पक्ष में यह बजट कदापि नहीं कहा जा सकता। जिस तरह से रेलवे को हर स्तर पर सक्षम नेतृत्व की जरूरत है, वह नेतृत्व देने में हमारे माननीय रेल मंत्री, बड़े अदब और दुख के साथ मैं कहना चाहता हूँ, अगफल रहे हैं। जो आशा हमें थी वह आशा की कणौटी पर खरे नहीं उतरे है।

अभी हमारे माननीय उत्तर प्रदेश के मृतपूर्व मुख्यमंत्री और समाजवादी विचारक श्री राम नरेश यादव जी पूर्वांचल की बात कर रहे थे। मैं भी पूर्वांचल में रहता हूँ और वहां की जो स्थिति है उस स्थिति पर आने से पूर्व जो घाटी किराये भाड़े में वृद्धि की गयी है, पार्सल और माल की दरों पर वृद्धि हुई है, मासिक सीजन टिकटों में वृद्धि हुई है, स्लीपर के रिजर्वेशन में वृद्धि हुई है। इन सब पर आप पुनर्विचार करें और अपने रेलवे बोर्ड में, अपने केबिनेट में मामले को रखें और इसमें अगर जन पक्ष की बात आपका प्रधानमंत्री करना है तो जन पक्ष में जनता के हित चिन्तन में -

जामु राज प्रिय प्रजा दुखारी ।
तो नृप अवसरक अधिकारी ।

इसलिये इनको हम करिये और नॉमिनल वृद्धि करिये ताकि महंगाई न बढ़े। सामान अगर भाड़े की दुलाई में महंगा होगा तो आपने कमर तो तोड़दो वैसे ही जो पूरा बजट मधु दण्डवते जी लाये हैं और उसके बाद सामान दुलाई में आप जो वृद्धि कर रहे हैं, आपने दूसरे दर्जे के स्लीपर चार्ज में 33 प्रतिशत से 55 प्रतिशत तक की भारी वृद्धि की है। प्लेटफार्म टिकट को डेढ़ रुपये से बढ़ाकर दो रुपये कर दिया है। माल भाड़ा प्रसार, पार्सल और सामान की दरों में 10 प्रतिशत की भारी वृद्धि की है। आवश्यक वस्तुओं में जो एसोशियल कमोडिटीज हैं उसमें थोड़ी छूट दी है आपने, लेकिन आवश्यक वस्तुओं के मूल्य भाड़े की दुलाई के कारण बहुत बढ़ेगे और इन पर नियंत्रण आप नहीं पाइयेगा तो आपका जन पक्ष वाली बात करना

[डा० रत्नाकर पाण्डेय]

बेअसर होगा, केवल भाषणों में होगा, फर्म में नहीं होगा और फर्म में तारने की बात आप करेंगे इसलिए उन्ता आपको सामान में लायी है, इस बात का बराबर ध्यान रखिएगा, निश्चित तौर पर इस प्रकार के बजट में जो समतावाद की बात आप करते हैं, इक्वलटी की बात आप करते हैं, समाज में गरीबों को गरीबों के स्तर तक लाकर एक स्तर पर, समान स्तर पर आने की बात करते हैं, वह ए० दिवा स्वप्न आपका सिद्ध होगा और मैं आपसे अप्रार्थ कर्हूंगा कि दूसरे दर्जे में आपने जिस निर्ममता के साथ यात्रा भाड़ा बढ़ाया है उसको वापिस लीजिए और बढ़ाना ही है तो थोड़ा कम करके उसको आप थोड़ा सा अपने बजट के लिये कर लीजिये, इतना अधिक भार मत करिये।

किसी रेल दुर्घटना के संदर्भ में जब आप उस दिन बतलाव द रहे थे तो मैंने कहा था कि हमारी रेल की पटरियाँ बड़ी पुरानी हो चुकी हैं जैसे कोई गरीब महिला परतन्त्रता के पूर्व अपनी पुरानी लुगरी में पेबन्द लगा बरके, बारबार उसको सी करके पहनती थी, उस तरह के गांव की गरीब महिला जो उपेक्षित, विमुक्त और संरक्षक विहीन है, इसी तरह से रेल पट्टी पर कितनी चिप्पी लगाइयेगा, कितनी ही सिलाई करियेगा उसको बदलने के लिए कोई ठोस योजना बनाइयेगा नाकि आठे दिन होने वाली दुर्घटनाएं हो सकें।

इतना ही नहीं आपने एक नैक काम किया, एक अच्छा काम किया। वह यह है कि जो कुम्हार है लाखों की संख्या में इस देश में हैं। हम लोगों को प्लास्टिक का गिलास 35 पैसे का पड़ता था कुछ दिनों पहले तक, उसको रोका आपने और जो कुटीर उद्योग है उस को बढ़ावा देने के लिए पर्ब में चाय पीने की जो व्यवस्था की है उसकी मैं प्रशंसा करता हूँ और विश्वास करता हूँ कि अगर एक काम आपने किया है तो दूसरा काम भी करिये। वह यह कि जो पन्नों में किसी ठेकेदार द्वारा देशभर में खाने का सामान मिलता है, चाहे ए० सी० में मिलता हो, फर्स्ट क्लास में मिलता हो

या सेकेंड क्लास में मिलता हो यह भी ठीक नहीं है। आपने हवाई जहाज की नकल तो की है लेकिन यह ठीक नहीं है। पहले प्रइवेट ठेकेदार जो होते थे उन्हें डर रहता था कि अगर कन्वेंट आयेंगी तो उनकी मुश्किल हो जायेगी, एम०पी० ने, अधिकारों ने या किसी विधायक शिकायत कर दी तो पूरी जांच होगी इसका उन्हें डर रहता था। अब जो खाना हमें मिलता है, आप विश्वास करिये मैं भूखा रह जाता हूँ लेकिन रेल का जो पन्नी में लिपटा खाना है वह नहीं खाता, उसे देख कर तो उवाई, उवकाई आने लगती है। क्या इसके लिए कोई व्यवस्था करेंगे? पहले के जो ठेकेदार होते थे वे अच्छी तरह से राजा खाना थाली में सजा कर दिया करते थे। क्या इस व्यवस्था को पुनः लागू करने की और उम्मीद है?

खान-पान की बात आयी तो मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे की जो केन्टीन है हमारी संसद में और संसद की एन्क्ली में उसकी भी व्यवस्था खराब है। दिनों दिन उसका स्तर गिर रहा है भोजन का। पता नहीं आपको सँका मिलता है या नहीं क्योंकि आपके ऊपर सरकार में सँका बोझ आ पड़ा है। सेंट्रल हॉल में बैठ कर हम लोग खाते हैं या ऊपर जो केन्टीन है उसमें बैठने की व्यवस्था नहीं है। जैसे कंगाल होता है उसी तरह से सांसद लोग लाइन लगाकर खड़े रहते हैं कि कब सीट खाली होगी और कब भोजन आयेगा। आप ऐसी कोई व्यवस्था करिये जिससे वहाँ एक्सटेंशन हो सके, वहाँ पास ही बड़े-बड़े कमरे पड़े हुए हैं उनमें टेबल कुर्सी लगाइये। हम जन प्रतिनिधि हैं। अगर जन पक्ष है तो खाने-पीने की व्यवस्था उसके अनुरूप कीजिए। उसका स्तर भी ऊँचा कीजिए। हंसने की बात नहीं है फन डोज जो मैं कह रहा हूँ उसे गम्भीरता से लीजिए। केन्टीन की जो प्रिपरेशन है वह अच्छी नहीं है। उससे अच्छी तो वातारों में ही मिल जाती है। सारे देश में यह भ्रम है कि पार्लियामेंट के मैसेज को बेस्ट खाने की सामग्री संसद के परिसर में मिलती है। अब इस स्थिति

में परिवर्तन आ चुका है। इसमें सुधार करने की आवश्यकता है। बहुत अधिक सुधार करने की इसमें जरूरत है। मैं विश्वास करता हूँ कि इसकी जांच करेंगे और अच्छे से अच्छा स्वादिष्ट, स्वास्थ्यवर्धक और सफाई के साथ हम लोगों को खाना सप्लाई करायेंगे जो पत्रकार है, जो गेस्ट आते हैं या जो विभिन्न प्रांतों के एम०एल०एज० हैं, एक्स एम०पीज है, एक्स मिनिस्टर्स हैं उन के लिए अच्छे खाने की व्यवस्था आप करेंगे ऐसा मेरा विश्वास है।

बहुत से पुल पुराने हो चुके हैं। जब उस पर से गाड़ी चलती है तो पुरा वातावरण हिलने लगता है, पुल जिस पर ट्रेन पास होती है लगता है पुल टूट कर गिर जायेगा। मैं सब की बात नहीं कर रहा हूँ, बहुत से इस तरह के पुल हैं उन पुलों को ठीक कराने की जरूरत है। उनकी तरफ ध्यान तुरन्त दिया जाना चाहिए। उनकी मर्यादा समाप्त हो चुकी है, गिराये जाने योग्य है। एक दिन की घटना मैं सुनाना चाहता हूँ जो मेरे साथ घटी है। राजधानी एक्सप्रेस से हमारी संसद राजभाषा समिति कलकत्ता से आ रही थी। धनवाद के पास एकाएक ऐसा झटका लगा कि ट्रेन रुक गई। पता चला कि क्रासिंग पर कोई व्यवस्था नहीं थी इसलिए एक ट्रक आकर ट्रेन से टकरा गया। ट्रक तो छिन्नबिभ्रन्न हो गया और कई लोग मरे भी और ट्रेन के इंजिन में भी खराबी आई। लेकिन मैं बधाई देना चाहता हूँ उस ड्राइवर को, उस संचालक को, जिसके मूँह और सिर पर शीशे धंसे हुए थे, लेकिन उसने एक्सीडेंट नहीं होने दिया। उसी स्पीड पर तीन चार किलोमीटर तक अपने प्राणों की परवाह न करके गाड़ी को ले गया। तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जी को मैंने पत्र लिखा तो उसको पुरस्कृत किया गया। जो व्यक्ति अपनी जिन्दगी का रिस्क लेकर, विशेषकर ड्राइवर और गार्ड और गाड़ी चलाने वाले, उनको अधिक से अधिक सम्मानित किया जाय। अगर व रिस्क लेकर हजारों ट्रेन यात्रियों के जीवन की सुरक्षा करते हैं तो उनको सम्मानित किया जाना चाहिए। क्रॉसिंग, विशेषकर गांवों

में जो होते हैं, उनमें भंसे और लड़के क्रॉस करते हुए मर जाते हैं। इन सब पर ध्यान लगने चाहिये। सब जगह जहाँ से ट्रेनें पास होने वाली हों उनमें हिदायतें लिखी होनी चाहिए। जिस प्रकार से मेन लाइनों पर बड़े बड़े अधरों में हिदायतें लिखी होती हैं उसी प्रकार से लिखी होनी चाहिये।

जहाँ तक रेलवे सर्विस कमिशन की बात है, वहाँ पर ब्यूरोक्रेट बैठे हुए हैं। उस ब्यूरोक्रेसी को 40-42 वर्ष में कोई नहीं तोड़ सका। आप परम्पराओं को तोड़ने में विश्वास करते हैं। मैं चाहूंगा कि चाहे मंत्री हों, चाहे सांसद हों, अभी स्थिति यह है कि सही काम नहीं हो पाता है। रेलवे सर्विस कमिशन और रेलवे बोर्ड आपको सर्वोच्च संस्थायें हैं। उनका आप विकेन्द्रीकरण करिये। लेकिन उनके विकेन्द्रीकरण करते समय व्यवस्था में अव्यवस्था नहीं होनी चाहिए। जन प्रतिनिधियों को जो मांग हो और जो सही मांग हो उस पर एम्मीडिएट एक्शन होना चाहिए। एक दो पत्र मैंने आपको लिखे। आपने उनका जवाब दिया कि आपने हमारा ध्यान इस ओर आकर्षित किया है, इसके लिए हम कृतज्ञ हैं। मैं इस पर कार्यवाही करूंगा। लेकिन हम चाहते हैं कि आप कार्यवाही करके दिखाइये पहले भी ऐसे ही लिखा जाता था। आप इस व्यवस्था को बदलिये। मंत्री आते हैं और चले जाते हैं। श्री फर्नांडोज जी आप आये हैं। आप सन् 1977 से 1980 तक इंडस्ट्री मिनिस्टर रह चुके हैं। हमें स्मरण नहीं कि आपने कोई ऐसा काम किया हो जो हमें अभी तक स्मरण हो। अब आप रेल मंत्री बने हैं, कुछ ऐसा काम कीजिये जिससे लोग याद रखें कि जब श्री फर्नांडोज जी रेल मंत्री थे उनके जमाने में ऐसा काम हुआ था। हमारा आग्रह है कि आप जरूर कुछ काम करके दिखाएंगे।

आप जानते हैं कि छुट्टियों में छात्र यात्रा करते हैं। पहले से मेरी सरकार ने स्पेशल ट्रेनें चला रखी हैं। अब आपने किराया बढ़ा दिया है। जो ओरिजिनल

[डा० रत्नाकर पाण्डेय]

किराया था उतना भी आप कंसेशन वड़ा दें तो भी वह कम है। आप एस्टेट देना चाहिये और जो यात्री स्थान हैं, जो हिल स्टेशन्स हैं, जो घासिया स्थान हैं उन स्थानों को ट्रेनों से जोड़िये। जिस एन माननीय सदस्य ने कहा कि पहाड़ी इलाकों में भी ट्रेनें होनी चाहिए। पिछले 40 वर्षों में नहीं हुई हैं। अभी तो आपको आये हुए 3-4 महोने ही हुये हैं। आप प्लानिंग करिये, पहाड़ी इलाकों में ट्रेनें चलाने की प्लानिंग करिये। सबसे बड़ी बाधा प्लानिंग कमिशन की है। प्लानिंग कमिशन आपके सारे प्रयासों को ठुकरा देता है, आपको मान्यता नहीं देता है। इसलिए आप प्लानिंग कमिशन को चुनौती देकर करिये और उससे बड़ा करके और उससे अधिकार पूर्वक कहिये कि दुनिया की सबसे बड़ी इंडस्ट्री, एशिया की दूसरे स्थान की सबसे बड़ी सरकारी इंडस्ट्री, की तरफ ध्यान देने की जरूरत है। इसलिए आप प्लानिंग कीजिये। टाइम वाउन्ड प्रोग्राम बनाइये, कुछ योजना लाइये।

आप जानते हैं, कंप्यूटराइजेशन हमने कर दिया था। उसको आगे चालू रखिये और जहाँ कंप्यूटर के माध्यम से टिकट लेने और रिजर्वेशन में एक तरह की सव्यवस्था हुई है, उसको चालू रखिये। पहले यह स्थिति थी कि बाबू लोगों को खुश करके, उनको मुट्ठी गरम करके लोग रिजर्वेशन पा जाते थे। लेकिन अब कंप्यूटर के माध्यम से सिस्टिलेवार व्यवस्था होती है। रेलों में चोरी एक आम बान है। सामान लोग बुरा करते हैं। इस सदन के माननीय सदस्य सरदार दरबारा सिंह हमारे बीच में नहीं हैं। जो रेलों में चोरी होती था उसके लिये एक कमेटी बनी थी और वे उसके चेयरमैन थे। उन्होंने इसके लिये बहुत कुछ काम किया और रेलों को चोरी में नियंत्रण आया है। दुर्घटनाएँ हो रहें हैं और होतें रहेंगी।

कुछ तो प्रकृति रही दुर्जय, अपरिचित,
हम सब थे फूले मद में,

प्रकृति के वैभव का श्रंगार
जैसे अभी न बास फूल
मिनेगे वे जाकर अतिशय
सतत व्याकुल है उनका धूल।

प्रकृति और भगवान पर किसी का कोई नियंत्रण नहीं है। दुर्घटनाएँ कुछ देवी आकस्मिकता में होती हैं और कुछ दिखाई दे, लापरवाही से और नष्ट होने के कारण होती हैं। बहुत अधिक परिश्रम करने के बाद और अगर ड्यूटी आवसर्ग खतम हो गये हैं और उसके बाद भी वह ड्यूटी पर रहा है तो निश्चित रूप से वह गलत विचार कर सकता है और उनसे दुर्घटना हो सकती है। दुर्घटनाएँ हम से आती हैं उनसे निवे मेजर प्रोटेक्शन लिये जाये।

अब मैं दोसरी बात पर आता हूँ। आप रेलवे यूनियन में काम करते रहे हैं। मैं भी सोमाय से या दुभाय से ईस्टर्न रेलवे में कांग्रेस का (अध्यक्ष) ... दादा मैं कलकत्ता की बात बोल रहा हूँ। ... (अध्यक्ष) ... तो मैं कहाँ रहा था कि मैं ईस्टर्न रेलवे में कांग्रेस का अध्यक्ष हूँ जिसमें हजारों, कई दर्जन हजार कर्मचारी काम करते हैं। क्या आपका जो रेलवे बॉर्ड है, आपकी बैरजेंस ऐसी है कि आज तक हमको मान्यता नहीं मिल रही है। क्या बात है यह समय में नहीं आया। मैं जब धनवाद पहुंचता हूँ तो वहाँ से लेकर कलकत्ता तक, कर्मचारी प्लेटफार्म पर भरे रहते हैं। लेकिन आपके यहाँ से मान्यता नहीं मिल रही है। मैं चाहूँगा कि इस मामले को मीरियमल आप देखें। प्रोटेक्शन फोर्स की यूनियन बनाई है। वर्डीदा डाइनामाइट कांड के आप कर्ता हैं। प्रोटेक्शन फोर्स जो है उसको यह कहकर कि यह पुलिस के समान महकमा है, आप उनकी जुवान देवाना चाहते हैं। वे कोई एन्टि-सोशल काम करें, एन्टि-नेशनल काम करें और वे व्यवस्था के प्रतिकूल काम करें तो उनकी नौकरी को आप समाप्त करने के लिए आप मजबूत कानून बनायें लेकिन यूनियन बनाकर अपनी आवाज उठाने के

अधिकार से वंचित करना यह उचित नहीं है। संकेत शक्ति कलुष है। एकता का साथ आवाज उठाने में ताकत होता है। आप उस ताकत को दबाव को काशिश मत कागिए। जितनी भी जनतांत्रिक ढंग से चुना हुई यूनियन है, चाहे व कांग्रेस का हों, चाहे कम्युनिस्ट का हों और चाहे जनतंत्र, सो काल्ड बी० जे०पी० का हों, उस यूनियनों को अधिकारपूर्वक बात करने का आप मौका दोजिए। मैं चाहूंगा कि जास्किगनाइज्ड यूनियन हैं उन्हें परस्पर राग विराग से भलग हटकर ऐसा काम करना चाहिए, जिससे यह बाध हो सक कि आपका सरकार जनतंत्र में सामूहिक आवाज को दबा नहीं रहा है, विभिन्न काम करने वाले वर्गों का आवाज का दबा नहीं रहा है बल्कि उनका आवाज को सुनना चाहता है और उनका बात का सुनकर सही ढंग से काम करना चाहता है।

अभी राम नरेश जा डबल लाइन को बात कर रहे थे। बनारस जो लाइन इलाहाबाद से चलती है और बिहार तक चला जाता है, शायद आपकी कास्टि-टुपेसा तक चला जाता होगा, उसको डबल लाइन में परिवर्तन करने के लिए कोई योजना बनाइये। इस वर्ष न तो अगले वर्ष में उस पर काम शुरू करवायें। आपने एक काम किया बगहा वाला लाइन का। वह हम कर गए थे लेकिन उसका श्रेय आपका मिलना था और आपने उसका शिरोधार्य किया। आप इस काम का करिए। भले हा आपका इसका श्रेय मिले लेकिन आप इस काम का करिए। सटन वाला रेलवे लाइन जो है, उस पर बात हुई है। मऊ और शाहगंज वाला रेलवे लाइन का भी बात हुई है। जो माटर गी है या सिगल लाइन है या डाटा लाइनों है उनको डबल लाइन में परिवर्तित करना होगा। बनारस से इलाहाबाद जाने वाला सिगल लाइन है। बनारस सब से बड़ा केंद्र है बिहार का न वगैरह और खराबफरास्त पश्चिमी बिहार का आपके पटना से नहीं होता है, बनारस से होती है। अब हम धुवाचल

कहते हैं तो गोरखपुर, बनारस दोनों कामान्तारियां उसके भीतर आती है जैसे मिजपुर, बनारस, जानपुर, गाजपुर, बालिया आनमगढ़, बस्तो, गोडा, सार जिल, कराव 12 जिल इसमें आता है और वहां आपके रेलवे का व्यवस्था है। अभी वही पुराना खटरास चल रहा है, 40-42 बर्षों में भी काम नहीं हो पाया है। डबल लाइन यहां बिछे और सार जिल मुगलसराय से हो कर इलाहाबाद आ जाता है और सिगल लाइन बनारस से हान के कारण इलाहाबाद के लिए हमें यह अकसर नहीं मिलता है। हम आपको विदेशा मुद्रा देते हैं। आपसे कोई भुख नहीं मांग रहे हैं। सदि तान सो-चार सी कराड रुपए का विदेशा मुद्रा देते हैं और डबल लाइन न पावे तो आपवगे रेलवे मंत्रा के रूप में ले कर के हम क्या करेंगे पहले भा हमारा मांग रहा लेकिन पूरा नहीं हुई इलाहाबाद से बनारस तक सिगल लाइन है, उसका डबल लाइन प्रायटी द कर के पूरा किया जाए ताकि सारा मुगलसराय से बनारस ट्रेसइक्ट होकर इलाहाबाद जाये (समय का घंटी) आपने घंटी बजा दी है, यह ऐसा विषय है... (व्यवधान)

श्रीमती विजय चक्रवर्ती (असम) :

आप तो फिर बनारस चल गए (व्यवधान) अब दिल्ली पहुंचना चाहिए।

डा० रत्नाकर पाण्डे : इलाहाबाद के एम० पी० मिश्रा हमारे बंगल में बैठे हैं। मंत्रा जा कंट क बाद काशी स्टेशन पड़ता है। कोई भी ट्रेन वहां नहीं रुकती है। मरे पास कुलिया का डेलीगेशन आया, वायुको का डेलीगेशन आया। सारा ट्रेन जा काशी से हो कर गुजरता है, सिर्फ एक दो मिनट के लिए वहां रुक जाये। क्योंकि आपने जनपक्ष का बात की है। इसलिए मैं यह बात कह रहा हू। सारा ट्रेन बनारस कंट से होकर जाये, राजघाट काशी पर दो मिनट के लिए अवस्था उनको रुकना चाहिए। अगर यह काम आप करा दें तो हजारों लोगों का राजा राटा मिलेगा, कर्मचारियों को सुविधा होगा गरीबों का आशीर्वाद आपका मिलेगा

[डा० रत्नाकर पाण्डेय]

और आपको मानसिक परिवर्तन आएगा और आप यशस्वी बनेंगे इसलिये इस काम को जरूर करायें। (व्यवधान)

उपभाष्य (श्री मोर्जा इलाहबाद) :
आपका भी उनको आशीर्वाद प्राप्त होगा।

डा० रत्नाकर पाण्डेय : मेरा आशीर्वाद तो है ही क्योंकि रंत्री महोदय ने स्वीकार किया है यद्यो डा० यनामाइट आपके समाने खड़ा है। उसी दिन मे मेरा आशीर्वाद आपके साथ है क्योंकि उन्होंने सत्य को स्वीकार किया है। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आप हर जगह शताब्दी एक्सप्रेस चला रहे हैं। आप हमारे द्वारा शुरू किए गए अच्छे कार्यों को चालू रखे हुए हैं। कानपुर तक शताब्दी एक्सप्रेस चला रहे हैं शायद लखनऊ तक उसको बढ़ा दिये हैं। बढ़ाया है या नहीं? मैं सुन रहा था, अखबारों में पढ़ा था (व्यवधान) ठीक है जातो है तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि क्या बनारस हो बिना मां-बाप का बच्चा है, गाँधिसर्वहोत्र, संरक्षकविहिन बनारस हो है! इलाहाबाद तक प्रयागराज चला रहे हैं। दो घंटे में इसे आप बनारस पहुँच सकते हैं। मैं आपके माध्यम से मांग करूँगा कि प्रयागराज को बनारस तक चलाया जाए। 6 बजे इलाहाबाद पहुंचती है आठ-सवा आठ बजे तक बनारस पहुंचेगी। कितनी बड़ी सुविधा हो जाएगी, आप स्वयं कल्पना करें। आपकी शताब्दी एक्सप्रेस जो कानपुर तक चलती है उसे आप बनारस तक चलायें। यदि बनारस तक चलाने में दिक्कत हो तो मुगलसराय तक चलाने की कोशिश करें। (व्यवधान) देसाई जी, जहाँ चाह है वहाँ राह है। अगर इच्छा शक्ति हो तो कोई भी काम ऐसा नहीं है संसार में जो न हो सके। बिल पावर होनी चाहिए, कान की तमन्ना होनी चाहिए, दिल में चला होनी चाहिए।

खूबी को कर दुलन्द इतना

कि हर तकरीर से पहने,

खुदा वन्दे से खुद पूरे

कि कता तरी रजा क्या है।

उस तरह मैं इन दोनों कामों को कर दीजिए।

हमारा भदोही गलीचे के व्यापार का सबसे बड़ा केन्द्र है : हजारों लोग वहाँ से आते हैं, रोज बनारस में जाते हैं। मैंने कई बार मांग की कि वहाँ से लोकल ट्रेन चलनी चाहिए। मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि आप कितने भी डिब्बे लगायेंगे, टिकट खरीदकर भरी हुई वह ट्रेन आयेगी और जायेगी, जितनी बार आप चलायेंगे। जैसे हरिद्वार से ऋषिकेश तक ट्रेन चलती है उस तरह से एक ट्रेन भदोही से वाराणसी के लिए चलनी चाहिए अगर इंडिया वगैरह छोटे-छोटे स्टेशनों पर रुकती थी। मेरे पास शिवायत पर शिकायत आ रही है कि अब छोटे स्टेशनों पर नहीं रुकती है। क्यों नहीं रुकती है। बहुत पुरानी हो गई है थोड़ी देर से आये, लेकिन जहाँ रुकती रही है वहाँ रोकिए क्योंकि वहाँ काम करने वाले और उतरने वाले यात्री जो होंगे उनसे आस पास के लोगों को रेलवे के माध्यम से हित चिंतन होगा, उनकी अर्थव्यवस्था सुदृढ़ होगी चाहे कुली हों, दुकानदार हों या कोई भी हों। इस चीज को आप अवश्य करें।

अंत में इतना ही कहना चाहूँगा कि आप तो सैलून में चलते होंगे लेकिन बहुत सी ट्रेनों में जो बेडिंग हम लोगों को मिलती है उनमें चीलर पड़े रहते हैं! इतनी पुरानी हो चुकी हैं। तकिया लगाइये तो सबेरे सिर को नस ठीक करानी पड़ती है अस्पताल में अंतः पूरी चेकिंग कराइये और बेडिंग वगैरह ठीक ठाक दीजिए, खाने पीने का भी ऐसा ही हाल है। बाथरूम में जाइये तो बिष्ठा पड़ी रहती है। सफाई वाले क्या करते हैं? मुगल सराय प्लेटफार्म मैं बैठने की जगह नहीं है। एक ही फ्रस्ट क्लास बेटिंग रूम है जहाँ बहुत दुर्दशा है। मुगलसराय इंडिया का सबसे बड़ा रेलवे का सेंटर है और वहाँ 6 प्लेटफार्म हैं। इसलिए वहाँ प्लेटफार्म बढ़ाने की जरूरत है।

अति अधुनातन सुविधाओं के साथ आपके कर्मचारी रेलवे में काम करते हैं लेकिन हजारों कर्मचारियों को आप क्वार्टर

नहीं दे पाते हैं, उनको रेगुलरडाज नहीं कर पाते हैं। एक चीज जरूर करिये कि प्रोबेशन पीरियड जो 11 महीने का होता है उससे अधिक प्रोबेशन पीरियड कभी रेलवे कर्मचारी का मत रखिए। उसके बाद उसको परमानेंट करिये ताकि वह निश्चिततापूर्वक आपके इस उद्योग में अपनी सेवायें समर्पित कर सके।

इसके साथ ही अंत में मैं कहना चाहूंगा कि भाषण करना बड़ा आसान है, करना बड़ा कठिन होता है मैं आपसे जानना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड या रेलवे रिटायरमेंट बोर्ड जो हैं उनकी मोनोपली है उनका जो अधिकार तब है जिसमें मिनिस्टर से लेकर सांसद तक एकदम बाहर घेरा बांधे हुए है, एक चक्रव्यूह बना हुआ है तो उस चक्रव्यूह को तोड़ने के लिए आप क्या कर रहे हैं। इस गरीब देश की जनता पर महंगाई की मार तो आपने चारों तरफ से डाली ही है, 15 रुपया एक दिन में पेट्रोल को आपने बढ़ा दिया। माफ़ करोगी जनता इस देश को आपको? देश में हर जगह कहीं स्कूटर की हड़ताल हो रही है, कहीं टैक्सियों की हड़ताल हो रही है। सारी अवस्था हो गई है। रेलवे में भाड़ा आपने बढ़ाया है। जनपक्ष की बात करने वाली आपकी सरकार की कथनी और करनी में भेद है। आप आपा करके पुनः विचार करें और रेलवे के द्वितीय श्रेणी के किराये में कमी करिये।

एक चीज अंत में कहना चाहूंगा कि स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को भारत सरकार ने पास दिये हैं। हमारे प्रधान मंत्री राजीव गांधी ने इसी सदन में घोषणा की थी कि 14 नवम्बर तक पितने भी स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों के पेंडिंग केंद्र हैं वे सब क्लियर कर दिये जायेंगे अभी भी आपकी सरकार उनके केंद्र को क्लियर नहीं कर रही है। कुछ दिन हुए 10-15 बनारस के सेनानी मेरे पास आये, फिर मश्रू ज्वाइंट मेकटरी को फोन करना पड़ा। मैं आपसे पछता चाहता हूँ कि क्या आप उनको भरने के बाद देना चाहते हैं। जो सभ्य अब संसद सदस्य नहीं हैं, उन्हें प्रथम श्रेणी का—आप स्वतंत्रता सेनानियों

को दो पास देते हैं—मैं मग करूंगा आपसे कि अगर आप जनपक्ष की बातें करते हैं, तो जो भूतपूर्व सदस्य हैं, उनके लिए आप घोषणा करिए। अगर आप बड़ौदा डाइनामाईट के हीरो हैं, तो मैं चाहूंगा कि आप घोषणा करिए ... (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : आप भी हीरो हैं।

डा० रत्नाकर पाण्डेय : मैं तो हीरो हूँ ही। मुझे आपके टिकटिफिकेट की जरूरत नहीं है। तो निश्चित रूप से जो भूतपूर्व सांसद हैं, उनको रेलवे में प्रथम श्रेणी का टिकट दीजिए, जिससे उनकी प्रगति की अभिवृद्धि हो और लोग समझें कि एक ऐसा रेल मंत्री आया था, जो बहुत दिनों से दबी मग को पूरा करा सया।

मैं विश्वास करता हूँ कि इस जन-विरोधी रेल बजट के विरोध में हम नया वाहि-वाहि कर रही है, जहाँ गरीबों की चमर झुन गई है, रीढ़ की हड्डी टूटने की ओर अभिमुख हैं, तेजी के साथ महंगाई बढ़ेगी, वहाँ कुछ ऐसी अवस्था आप करेंगे जिसमें आक्रोश, जन-आक्रोश का होगा और रेलवे बजट में जो अपार धनराशि की बृद्धि गरीब इंडिविज्युअल पर आपने की है, उसे वापिस लेंगे, ताकि आपके प्रति लोगों की आस्था बनी रहे। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री मीर्जा इशविबे) : रेल मंत्री जी अब चर्चा का प्रत्युत्तर देंगे।

रेल मंत्री (श्री जार्ज फर्नांडीज) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं उन सभी सदस्यों का आभारी हूँ जिनोंने इस बजट में हिस्सा लिया और अनेक ऐसी सुझाव सदन में रखे कि जिससे रेल की अवस्था को हम सुधार सकें और जो उन लोगों की आशायें आकांक्षायें इस रेल के साथ जुड़ी हैं, उन्हें पूरा कर सकें।

अनेक माननीय सदस्यों ने मेरे समावृत्ति दी चरित्र और इस रेल बजट के बीच में जो अंतर-विरोध है, उसे भी यहां बताने की कोशिश की है।

[श्री जार्ज फर्नांडीज]

मैं सब से पहले यह बात कहना चाहता हूँ कि रेल बजट कोई ऐसा नीति निर्धारक दस्तावेज नहीं है, जिसमें कि कौन विचार-धारा रेल के कामकाज पर विराजमान है, इसकी कोई सफाई उस दस्तावेज में हो सके।

रेल बजट—रेल का साल भर का आय और व्यय का हिसाब लोगों के सामने रखने का एक प्रयास है और इसके साथ किन इलाकों में किन दिशाओं में आप रेल के विकास को करने जा रहे हैं, इसके बारे में भी कुछ निर्णय रेल बजट के द्वारा सदन के सामने रखने का काम होता है और यह भारी चीजें जुड़ी रहती हैं उस चीज के साथ कि इस काम को पूरा करने के लिए धन कहाँ से मिल सकता है। जैसे माननीय सदस्यों ने बढ़ हुए दामों को, बढ़े हुए रेल के किराये को लेकर मुसाफिरों का और माल की टूलाई पर काफी आपत्ति उठाने का काम किया।

श्री राम नरेश यादव: माननीय मंत्रीजी ने कहा कि रेलवे बजट से पता नहीं चलेगा क्योंकि यह नीति निर्देशक भाषण नहीं है। इसलिए ये जानना चाहता हूँ कि जो बजट में व्यवस्था की गई है, उससे यह संकेत नहीं निकलता कि यह ऐसा बजट है कि जैसा सचमुच में समाजवादी चाहते हैं। किस तरह से विषमता कम हो, उसका संकेत मिलता हो, यह इस विभाग के बजट से नहीं मिलता है। इसलिए मैंने इस तरह का सवाल किया है। मैं यह जानना चाहता हूँ।

श्री जगेश देवड़ा: उन्होंने ऐसा किया है।

श्री राम अवधेश सिंह: दो-तीन साल पहले वाला भी याद कीजिए।
... (व्यवधान) ...

श्री जार्ज फर्नांडीज: महोदय, मैं माननीय सदस्यों की बातों को समझता हूँ। इसलिए मैं सबसे पहले सदन के सामने इस बात को रखना चाहूंगा कि पिछले साल और इस साल में यानी जो साल 31 मार्च को खत्म होना है और जिस साल के बजट को इस सदन के सामने

हमने रखा था, जिस पर कि वह सब चल रहा है—तो पिछले साल और अगले साल में कुल रेल व्यवस्था को चलाने में कितना अधिक खर्च होना है, जो बात हम ने बजट के द्वारा सदन के सामने रखी है। उस ओर मैं सदस्यों का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। उपसभाध्यक्ष जी, अगले 12 महीनों में रेल कर्मचारियों का भंडगाई भत्ता बढ़ेगा 240 करोड़ रुपए, उनकी तनखाह आदि की जो साल में बढ़ाव होता है उस पर बढ़ाव होगा 67 करोड़ रुपए की, इंडियन रेलवे फायनेंस कॉर्पोरेशन के माध्यम से रेल चलाने की व्यवस्था में पूंजा जुटाने का काम हो रहा है और उस आई०आर०एस०की और से खरीदी हुई चीजों को रेलवे जो लीज पर लेता है उस पर पिछले साल से अधिक इस साल, किराया कहिए या व्याज कहिए जो देना होगा, यह पिछले साल में 167 करोड़ रुपए अधिक बढ़ेगा। कुल मिलाकर रेल का जो विस्तार होगा, पिछले कुछ महीनों में जो होता रहा और इस साल जो विस्तार होगा—नया गाड़ियाँ आएंगी, और कर्मचारियों की भर्ती होगी, यह सारा जो विस्तार होगा, इसमें बढ़ाव होगा 176 करोड़ रुपए। रेलवे जिस चीजों को खरीदती है और खरीदी पर जो दाम बढ़ा है देश के भीतर या देश के बाहर से जिन चीजों को रेल खरीदेगी, उस पर जो दाम बढ़ा है उस पर अधिक पूंजा देनी पड़ेगी 109 करोड़ रुपए। अन्य छोटे-मोटे क्षेत्रों में जो अधिक खर्च करना होगा, वह 35 करोड़ रुपए और कुल मिलाकर होता है 794 करोड़ रुपए। मगर बात यहाँ नहीं रुक जाती है। जो पेंशन फंड है, हर साल रिटायर होने वाले कर्मचारियों की संख्या भी बढ़ती है और पेंशन का परिमाण भी बढ़ता है। हर साल रिटायर होने वाले कर्मचारियों की संख्या भी बढ़ती है और पेंशन का परिमाण भी बढ़ता है। तो इससे जो अधिक रकम, पिछले साल से अधिक रकम आपको अलग रखनी होगी, वह होता है 172 करोड़ रुपए। जो रेलवे में डेपरसिएशन-रिजर्व फंड है जिसका कि इस्तेमाल रेल परिसम्पत्तियों के बदन्याय के लिये ही किया जाता है, उस में

निम्न साल से इस साल आपको अधिक प्रवर्धित करना है—235 करोड़ रुपए। यह हिवाब भा आप 794 करोड़ रुपए के साथ जाइें तो हो जाता है 1201 करोड़ रुपए। अब पिछले 12 महीनों में रेल पर जा अधिक पूंजा लगी, तो उस पूंजा पर अगले साल आप जो डिवाइड देंगे उस डिवाइड में जो बढ़ोतरी होनी है, पिछले साल दिए गए डिवाइड पर आपको जो डिवाइड देना है अगले साल बढ़ होता है 117 करोड़ रुपए ...

SHRI JAGESH DESAI: By that you will get more revenue also.

SHRI GEORGE FERNANDES: We will come to the revenue part. I am only talking about the additional expenditure that the Railways is required to meet in the next 12 months.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: The argument that is put forward leads to the conclusion that the Railways will have to increase the fares in each successive year because the salary, dearness allowance, everything will have a yearly increase, to meet the yearly increased obligation you will have to go on increasing the fares each and every year. That is the conclusion of the argument that you are giving. This is the argument that the Congress Ministers have been placing in the same House and...

SHRI GEORGE FERNANDES: That is the argument that any Minister will place under any system. If costs go up...

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: The costs will go up. Is there no scope for tightening up the leakages, wastage ...

SHRI GEORGE FERNANDES: We will come to that. Let us first face this reality. If costs go up, if the cost of operation goes up, then there are only two ways of running any system, whether it is the railway system, whether it is the transport system or whether it is the catering system. There are only two ways of doing it. One there should be some god-father who will subsidise or the other is those who are the beneficiaries of that system have to pay. There is no alterna-

tive. When the cost of petrol goes up, the hon. Member who was the last speaker mentioned, scooter operators and taxi operators would demand an increase in fares. Today they are demanding an increase in fares. Well, they will demand an increase in fares if the cost of petrol goes up. By the same token, if the cost of electricity goes up and if the Railways are operating electric train, and if, the Railways are required to pay additional cost to State Electricity Boards from they...

SHRI JAGESH DESAI: Your efficiency will go up.

SHRI GEORGE FERNANDES: There are limits to efficiency. I will come to the efficiency factor also.

SHRI V. NARAYANASAMY: Mr. Vice-Chairman, Sir, the hon. Minister was telling about the burden which they have to bear. But the same burden was there when Mr. Madhavrao Scindia presented his Budget for two year, 1987-88 and 1988-89. There was no increase for the past two years, though he had made a commitment. What is the reply of the Minister? (*Interruptions*)

SHRI GEORGE FERNANDES: I am the successor of Mr. Madhavrao Scindia in the Ministry of Railways. I may disagree with Mr. Madhavrao Scindia and the Congress Party ... (*Interruptions*) But in so far as the Railways are concerned, I believe that I have responsibility to that institution which is a part of the Government of India. The hon. Member has raised the point that my predecessor was able to run the railways without making any extra charge in fares. But may I draw his attention to the facts that in the last year, that is the year we are about to conclude, the additional freight charges levied by my predecessor were to the tune of Rs. 876 crores. Obviously, my hon. friend has not done his home work. (*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY: I want a clarification from you.

SHRI GEORGE FERNANDES: After the exercises in increasing efficiency, increasing productivity, managing to meet the additional costs through internal resources, so on and so forth, it was found

[Sh. George Fernandes]
 necessary by my predecessor to by Rs. 876 crores of additional freight charges. Sir, lest he thinks or concludes that this must have been an aberration and other wise in the last 5 or 10 years the Railways were run without levying any additional charge, I may remind my hon. colleague that in the year 1988-89, i.e. the year preceding this financial year which is coming to a close, my predecessor chose to increase fares by 358 crores of rupees in one year. Along with increasing the fares to the extent of 358 crores of rupees, he chose to increase freight rates by 264 crores of rupees.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Does it include normal increase in the goods traffic freight and passenger fares receipts.

SHRI GEORGE FERNANDES: These are the additional levies and the total additional levies in the year 1988-89 were 622 crores of rupees as against 892 crores of rupees which my budget has presented.

SHRI RAM NARESH YADAV: What about passenger fares in the last budget?

SHRI GEORGE FERNANDES: I have mentioned about passenger fare. It was 358 crores of rupees. Yes, Sir. It was across the board. These are the statistics only of the last two years. I won't burden the House with the statistics of the last 10 years. (Interruptions) I am making a very simple point. It is that the Railways are a commercial undertaking where there are certain inputs, where there are certain costs. If you are going to meet those costs, there are only two ways of doing that. One is that you ask the users of that service to pay and recover your expenses and the other is that you find a godfather who is prepared to give you a subsidy. This happens all over the world. This is not something special to India. We can have a Government which may be willing to subsidise the train services and make them free. We can have a Government like that. We can have a Government which can regulate prices. These are all ideas. Some of them may be utopian. Some of them may be very practical. Experience in the world shows that ideas

keep changing. Ideas have their limitations. That apart, I personally feel that the general Exchequer should underwrite the social cost of the Railways. I believe in it.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Are you prepared to accept that henceforth the Railways will bear all the liabilities and responsibilities like any ordinary commercial undertaking?

SHRI GEORGE FERNANDES: They are already bearing it.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: You were not present here at that time. I wish the Minister were present here. It is my experience and that of many others. Here you are placing the Railways like an ordinary carrier. Good enough. At other places you arrogate to yourself all the rights of the Government and debar many people from going to courts on many things saying that it is the decision of the Railway Board, and that it will be final.

SHRI GEORGE FERNANDES: It cannot be. There are people who have occupying Railway lands for the last 40 years. They have moved the courts and prevented the Railways from recovering the land and the money that is due from them. The jurisdiction of the courts is not debarred. The Railways are and undertaking of the Government of India. The Government of India can be taken to the court by any ordinary citizen in regard to any matter.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Kindly go through the new Act. That is not entirely your fault. You were not the person making that. You say that you are the successor of the earlier Minister in the Ministry of Railways. Therefore, I have ventured to say it. Kindly see the new Act.

SHRI GEORGE FERNANDES: I will certainly see it. There can be no law by which the rights of the citizens can be snatched away by the Government. There cannot be any such law. If there is such a law, that law will be declared *ultra vires* by the law of courts in this country.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL:
I am prepared to discuss it with you.

8.00 P.M.

SHRI GEORGE FERNANDES: I am willing to discuss it. That was the basic question. In fact, I have been pleading that this mystification of the Railway budget must be done away with once and for all. There is no need to mystify this because the Railways are concerned with the laying of railwaylines. And there is a certain school of thought which believes that whereas the roads are the public property and the users of the roads no doubt pay a small-tax, but it is not their concern to maintain the roads. The State maintains the roads. The Railways as a transport undertaking also maintain the track. They lay the track but they also maintain that track. It is not the State that lays the railway tracks and maintains the railway tracks. It is the Railways as an undertaking who lay the tracks and maintain the railway tracks. One can make a point like this. This is one of the reasons why the Status Paper was produced long before the Budget, not very long before the Budget but about a fortnight before the Budget, and that Status Paper was thrown open for a discussion at various levels. And there has been some excellent discussion on this Status Paper in the electronic media in all the State capitals of the country, and in some other centres also, and those discussions are going on. And, Sir, I would like to plead that this discussion continue because a discussion on one Budget is not going to resolve this entire question. I believe that we need to chart out in some new directions. And in this Budget we have made some efforts in that direction some efforts which have been tried for the some time. Some which are being tried for the first time. Take the Konkan railway—the Bomba-Roha line has already been laid—from Bombay to Mangalore. Now, Sir, this has been the dream of the people of the West Coast. In the normal course, I do not know how much the Railways would have been able to spare to lay the railwayline on the West Coast and how much time it should

have taken. We have, interacting with the Finance Ministry and with the Planning Commission, taken a very conscious decision that we shall set up an independent Corporation or Authority of course, with the Government of India, and along with the four State Governments that are concerned with the West Coast railway. We have the Governments of Maharashtra, Goa, Karnataka and Kerala. Though the West Coast railway as conceived does not enter the State of Kerala, that is the biggest beneficiary. In terms of immediate relief, the beneficiaries will be the people of Kerala when the Konkan Railway is in position. The distance from the northern tip of Kerala from Kasargode or Mangalore to Bombay will be reduced by 105. KMs when the Konkan Railway becomes a reality. And so we have approached these four State Chief Ministers, and I am indeed happy, Sir, to make the point which I have already made in my Budget speech that all the four Chief Ministers responded very positively, and we are now working towards the setting up of a Corporation. I do not know how much of equity we shall put into it. At the moment, we have Rs. 80 crores allocated in the current Budget. This will form a part of our equity contribution. We are asking the States to make a certain contribution, and then we shall go to the people of that area who are going to be the beneficiaries of this Railway with the bonds or debentures. And within the next five years, within a specified time-frame we shall complete this Railway project. Now, Sir, when this project was cleared by the Planning Commission and the Finance Ministry, I also referred to the Planning Commission the Kandla-Bhatinda gauge conversion project. That is a project which is expected to cost between 400 to 450 crores of rupees. And here again, I contacted the two Chief Ministers of Gujarat and Rajasthan, and told them that the kind of model that we are going to have for the construction of the Konkan Railway could be tried for broadgauging this particular railway because the benefits of the Kandla-Bhatinda conversion cannot be imagined. Sir, Kandla port came as a substitute

[Sh. George Fernandes]

for Karachi port. But Kandla port has no hinterland today. It does not have a broadgauge connection with the real hinterland which was earlier the hinterland for the Karachi port. Now, if we can have a timeframe within which he bonds and debentures which the people of Gujarat and the people of Rajasthan could contribute and the Railway put in and the Government puts in and the two State Governments put in a limited amount of money, we will be in a position to take literally what one may call a quantum jump in terms of framing the railway system. This will also help the backward areas because a point has been made by many of the critics of this idea. They said, this kind of a project will help the affluent areas because where money is you will be taking the railways. But then there is a difference and the difference is that the money which would have gone into these sectors in the normal course to construct the Konkan railway, over a period of time, Rs. 1200 crores to Rs. 1500 crores, this railway would have cost us in the normal course, that money would become available instead of going through the budgetary stream into the Konkan railway, and that money would become available to be invested on the new railway lines or other railway works in the backward regions of the country.

These are, Sir, some new ideas which we have not just been working on but we are now translating them into action. An hon. Member mentioned about the Paradip port and the railway hinterland of that port. There again, Sir, negotiations are going on. Talks are on with the Surface Transport Ministry, with the MMTC, with the Coal Ministry, to find out how best we could pool the resources of these various agencies including the State Government to lay that railway line from Paradip port right up to the hinterland from where the iron ore could be exported through the Paradip Port. There are international agencies that have been interested in this for the last so many years. In the last few months more than one proposal has come. One is ex-

amining them and, therefore, one is moving away from the beaten track to see that the railways reach out to the people because this debate for instance in the last one week in Parliament has been an eye-opener even to me. My association with the railways dates back to more than three decades. And I know what role the railways have in the economic life of the country. But what a role they play even in the political life of the country is something that I have learnt only in the last one week. Or, I would say in the last three months because we had a discussion in the other House on a Resolution, on a Private Member's Resolution, which said that we should not penalise a small strip of a narrow gauge railway in the Vidharbha. An hon. Member, Mr. Deshmukh, who is a Member of Parliament from that area, a member of the Communist Party, he moved that Resolution. It was a Private Member's Resolution, for which two hours' time had been allotted. I thought this whole debate will be over in less than two hours and the second Resolution will be taken up. But, Sir, that debate went on for two full days, meaning two Private Members' Resolution days and 36 Members from 9 different States participated in the debate which pertained to take over of 200 kilometres of old narrow gauge railway track. And the demands that were made by the Members who participated in the debate for new lines, for gauge conversion and for a lot of other works would cost the railways Rs. 20,000 crores to implement. And, Sir, that is where one realises the extent to which the railways are involved both in the economic as well as in the political life of the country. Therefore, Sir, I understand that we have a very big problem here. I knew that the railways therefore needs to expand. And I seek the support of the House in regard to two proposals, or two particular propositions, I won't call them proposals. One, Sir, the British were laying over a thousand kilometres of railway track annually till they left this country. If one looks at the total railway kilometerage of undivided India and divides it by the number of years, the British not ruled but started laying the railway tracks, one will discover that on

railway tracks one will discover that on an average they laid one thousand kilometres of railway track, not for the economic development of India, but to loot this country primarily and also to enable their troops to move around and tighten control over this country. But since freedom,—from 1974,—till the current year, the average kilometerage of track that we have laid, per annum, is between 60 and 70. This is just between 60 and 70. Now, we do appreciate, we do realise, the significance of the railways in building the economy. But while translating that realisation into action, in terms of laying the track, in terms of taking the railways everywhere, we have just not achieved much. Of course, we get angry and take umbrage at the positions the Railway Board takes. But the Railway Board's positions are not bureaucratic positions. I do not think one should make that mistake. The Railway Board's positions, ultimately, are political positions. It is for the Parliament to change those positions. For instance, you can say that Railways will go only to those areas where it is going to be remunerative. Well, as a commercial proposition, one is right in taking that view. But Railways are not merely a commercial undertaking. Railways are also the defence of India. Railways also mean, going right up, today, to Udhampur and, tomorrow, may be, up to Baramulla. Railways also mean, going to the north-east of India and cover that area. Recently, I went there to inaugurate a small strip of railway line there. We had started work on this in 1978-79. Again, it fell to me to go and inaugurate that line. When I had been there, the engineers told me about the track they have laid. It is a distance of some 300-400 kms. I forget the exact, point to point, distance. But the point is, in a period of two years and a few months, our engineers were able to build the railway line in the strategic north-east part of India.

Sir, Railways are a little more than merely a commercial undertaking. If it is strategically necessary for the States to underwrite the cost of the railways. I

also believe, when we look at the economic development of the country, it is equally important for the States to underwrite the losses which such lines may incur in the initial stages. Ultimately, if you want to have 'centres of growth', as they are called in economic terms, in politico-economic terms, if you want to have centres of growth, if you want to have industrial centres, if you want to have decentralisation in regard to the industrial map of India, all this will call for the Railways reaching out into areas where they have not reached.

The hon. Member from Orissa was very right when he said that...

SHRI JAGESH DESAI: Railways are not merely a commercial undertaking. They have also a social obligation.

SHRI GEORGE FERNANDES: Of course, I agree. They have a social obligation. It is a commercial enterprise with a social obligation. I do appreciate the point made by the hon. Member from Orissa. But the same point could be made by hon. Members from other areas. They could be from Assam, from other States of the north-east, from Konkan, from Chattisgarh, from Bundelkhand, etc. You name the undeveloped or underdeveloped area in the country and you will find that the Railways have not reached there.

Orissa and Bihar are the richest States in the country in terms of the economic wealth available. But today, they are the poorest in terms of their places in the economic ladder of the country. They are at the bottom. They vie for the first and the second places from the bottom. The main reason for this is that investments have not taken place. If investments have not taken place, it is partly because the Railways have not reached there.

Therefore, this is the first proposition that we must work out a plan whereby.

[SH. GEORGE FERNANDES]

in the next ten years, we are able to have an average 1,000 kms. of new track laying and for this we are able to raise the resources. Try every method. Do not just depend on the budgetary support. Do not constantly go and plead with the Planning Commission. But try other methods of raising the finances. One will have to move out of the conventional, out of the traditional, and one will have to make a break from the 60—70, per annum, kilometrage of additional track laying in the post-freedom India. And, Sir, here I need support of the House, support of Parliament.

The second point I want to make is equally important, the limited resources that railways get each year for new developmental works, new lines, gauge conversion, doubling, etc. I discover that even these moneys are not used in a way that they start becoming productive in the quickest possible time. There is so much politics overlapping our economic perceptions that what happens is that the whole exercise starts with the demand, that I need a railway in a particular area, in my constituency I need a railway. So, I, the Minister, announce to the applause of everybody that we will conduct a survey and the survey exercise goes on for five years. Everybody is told that a survey is on. The survey is over and in the next five years the demand is preserved with and then another announcement comes that now a techno-economic survey and updating survey has been taken in hand. So, a little more money allotted. More than one jeep starts moving in that area and everybody is satisfied. The people in the locality are satisfied and if they are satisfied, all of us are satisfied. Then starts the exercise of making allocation and that starts in the 10th year after the survey was initiated. In the first year you allocate Rs. 5 lakhs and in this amount you cannot even do 2 kilometres of earthwork. But if you start, people in your assembly segments are aware that work has started on the railway. And then this exercise goes on till you reach a point where you start making allocation

of Rs. 2 crores of Rs. 3 crores for a railway project which is costing hundred or hundred-fifty crores of rupees. And the work never gets done. The little work that goes on does not pay in terms of money because your money is tied up in one or two or three or ten kilometres of construction work. So, while all of us have our demands, each of us in our respective district and State has his demand for new tracks, for better services and so on. I would be glad if there could be some kind of consensus arrived at in Parliament by which we agree that, all right, here are a thousand kilometres of track that we need to put up this year, these are the priorities where we start and here is a time-bound plan. An hon. Member referred to a time-bound plan. So, if there was a time-bound plan, the money that is put on that particular segment starts giving you return the very next year or the year after because you are able to complete that track and start recovering your investment. Today that is not happening. I would like to make a study of the amount the railways are losing for the simple reason that we have not been able to reach that kind of a decision yet. It is political decision. It is not an economic decision, it is a political decision that one will have to take. I believe that the debate that we are now having, the debate that was initiated by the Status Paper, the debate that this budget has generated for whatever reason, a lot of new ideas have come up. I have been particularly taken to task for letting down everybody in all their expectations. I hope it will be possible for us to carry forward this debate without any acrimony, but with a view to seeing that this railway system which is really a part of the political and economic life of India, to an extent that it is difficult to imagine, we are able to carry this debate forward and come to certain conclusions.

So, Sir, in so far as this whole exercise about additional levies is concerned, I would like to make one another point. My esteemed colleague of 30 years ago, hon. Member Mr. Ram Naresh Yadav, was already concerned about my going off

the track so far as convictions are concerned. He did not use the term but he thought...

SHRI JAGESH DESAI: You have made that clear.

SHRI GEORGE FERNANDES: Sir, we have tried to bring about changes to the extent it is possible, and the changes are particularly in areas where the available resources could be utilised to bring about as speedy a developmental exercise as possible. For instance, in the current year, for the new railway lines, we have an allocation of Rs. 371 crores.

SHRI JAGESH DESAI: Here also, you take only a few lines and complete them.

SHRI GEORGE FERNANDES: That is precisely what we will do. That is precisely what we are doing.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: What is the target? How much will be the kilometrage per crore of rupees?

SHRI GEORGE FERNANDES: If you take an average of kilometres per crores of rupees, it should be about 350 kilometres... No, it is not being spread. In certain areas, take for instance the Konkan railways, before you start laying track, you will have to do a lot of earth work. Therefore, in the first phase of your activity, it could just be earth work. There is bound to be certain phasing, because on the Konkan railways, there are going to be tunnels, fairly longish tunnels running into several kilometres and these are exercises which are going to take a little time. But the point is that as against Rs. 264 crores, that were available for the new railway lines during the last financial year....

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: How much of it will be washed away by floods?

SHRI GEORGE FERNANDES: It is our responsibility to see that nothing is washed away by the floods, because if all

that we are going to do is going to be washed away by floods, then we all deserve to be washed away with those floods. I am saying it in all seriousness, We deserve to be washed away by those floods if that is how we are going to look after the development of our country. This is the increase whose dimension will also become obvious if I tell the House that in the last five years, the total outlay on new lines was only Rs. 912 crores and in this year alone, Rs. 371 crores has been budgeted and it does not include the money that will be raised through bonds. And that will go into new tracks.

SHRI JAGESH DESAI: It will be much more than what you are doing now because the prices have gone up.

SHRI GEORGE FERNANDES: I agree, when one discusses money, it is understood that there is an escalation that is taking place. In the last five years, the total expenditure on new tracks was Rs. 912 crores and this year, it is Rs. 371 crores, not including the bonds that will be raised and the money that will be going into the Konkan railways and certain other sectors.

As against Rs. 87 crores for gauge conversion, we have allocated this year Rs. 120 crores and in the last five years, the total amount of money that went into gauge conversion was Rs. 273 crores. As against, five years' outlay of Rs. 273 crores and against current year's outlay of Rs. 87 crores, the outlay for the next financial year, as provided for in the Budget, is Rs. 120 crores.

For doubling the lines, as against Rs. 845 crores in the Five Year Plan period and Rs. 282 crores in the last year of this Plan which is coming to a close, we have earmarked Rs. 338 crores in the next year's budget.

By the same token, Sir, as far as rolling stock is concerned, while the total outlay from the capital and other Railway funds for the rolling stock in the fifth year of the Plan, namely the year that is coming

[Shri George Fernandes]

to a close, was Rs. 496 crores, in the next year we have earmarked from this source Rs. 630 crores, and as against Rs. 1000 crores that came from the Indian Railways Finance Corporation for providing the necessary rolling stock, we have, this year, budgeted Rs. 1170 crores from the said Corporation. Therefore, there is a certain change in emphasis,

The honourable Member, Mr. Pandey, said that some good work has been done with the computers and we should continue with that programme. Sir, I am very sorry that we have reduced the outlay on computers, and I believe that this computerization is taking away jobs on a large scale in various sectors and, I think, we can afford to stagger it for the time being on the railways and it need not be pursued with the same vigour with which one should take the railways to the people. Therefore, Sir, where the outlay on the computers is concerned, we have brought it down from Rs. 51.87 crores in the current financial year to only Rs. 46 crores in the next year. This is by way of illustration that priorities have been shifted, priorities have changed. And that is about the only thing that one can do in so far as the direction is concerned, because beyond the priorities, beyond deciding which are the areas where we take the railways, where we will reach them, in what kind of a situation we will operate the railways beyond the nuances involved and beyond the priorities involved. I do not see what other policy changes it is possible to do in a system like the Indian railway system. Of course, if the idea is that we abolish the first class, well, we have done that. But I cannot possibly say that all the first class coaches should immediately be cannibalized. The first class coaches will continue to run.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL:
Who suggested that?

SHRI GEORGE FERNANDES: But these are the egalitarian changes that need to be brought about, and I am sure the House will go along with me on this.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: We are asking for introduction of more second class coaches.

SHRI JAGESH DESAI: Instead of first class, we wanted second AC.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Even the ordinary ones.

SHRI JAGESH DESAI: First class should be abolished and, instead of that, let there be second AC so that we get more money.

SHRI GEORGE FERNANDES: Therefore, one of the things that I decided was that we shall stop manufacturing first class coaches from now on. Now, when we said that we will stop manufacturing first class coaches from now on, it was not possible to say that we will scrap all the first class coaches that are half-way or three-quarters of the way on the assembly line. Therefore, there will be a few new first class coaches that will continue to come. But, as a result of this we will discontinue manufacture of first class coaches, 15,000 additional berths and seats, in addition to what was already going to be made available through the second class coaches, through the sleeper coaches, have become available in the next two years. Therefore, Sir, to the extent it was possible to shift emphasis, to change the nuances, it has been done.

The honourable Member referred to the *kullars*. I consider this as a very significant decision. I know that the House is concerned with jobs in the railways. But railways have a limited capacity to generate jobs. A kilometre of track, in terms of direct employment in the railways, would not give more than 10 or 15 jobs, perhaps, not even that. There may be a few upstream and downstream jobs that will be created. But, beyond that, what are the jobs, where are the jobs?

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: But the problem is, we had information that the railways are having a large number of vacancies unfilled because there is a blanket ban on recruitment in the public sector as well as the railways.

SHRI GEORGE FERNANDES: Sir, here is a contradiction that has also got to be resolved. That contradiction is, we are all asking for additional productivity and more efficiency. The fact is that in the last ten years, I think, the increase in employment in the railways is 0.6 per cent or thereabout. And that is because of the additional productivity, that is because of the additional efficiency. So, on the one hand we will all be insisting that there should be more productivity. If there is going to be more productivity, if there is going to be greater efficiency, then there are bound to be certain redundancies. This is a universal truth. How can we run away from certain economic truth?

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: It is a different point. The point is whether the vacancies that were unfilled over the years were all unproductive in nature and, secondly, whether it is also a fact that there is a blanket ban on recruitment and whether this Government is going to withdraw it.

SHRI GEORGE FERNANDES: No, Sir, there is no blanket ban on recruitment.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: There was.

SHRI GEORGE FERNANDES: No, there is no blanket ban. I assure the House that there is no blanket ban on recruitment, and the Railways are recruiting between 15,000 and 20,000 persons a year. But what is happening is that there are bound to be redundancies. We are moving away from the steam engine, and everybody is demanding that we move away from the steam engine. You are closing your old loco-repair shops, and you are going in for heavy-duty engines. So, there are bound to be these situations. That is why one of the decisions that has been taken is to see to what extent the existing workshops could be converted from mere repair workshops into manufacturing units.

SHRI JAGESH DESAI: Thank you very much. Go ahead with this.

43 RS—16.

SHRI GEORGE FERNANDES: You need some balancing equipment. You need some re-tooling. But without balancing equipment and retooling, you could convert these workshops into production centres. They could produce coaches. They could produce wagons. This has to be done, and this is being done. So, to the extent that you can prevent the redundancies from overpowering you, you can take certain steps. But otherwise we are bound to be faced with these problems. I am sure my hon. friend here will understand that. As you go in for efficiency, as you increase the productivity, there are bound to be situations in which the railways are going to have limited scope for new employment generation. But a thousand kilometres of railway track could produce many jobs. Particularly that could stimulate the economy in areas where it has not been stimulated. My own estimate is that a thousand kilometres of railway track could give you, may be, a million jobs in terms of stimulating the economy, both the rural as well as industrial, the agricultural economy as well as the industrial economy. This is possible. But even while all this is being done, this is a simple decision of kullars. Calculations may vary on this. My own belief is that we will be able to provide employment to 1000.000 potters a lakh of potters if kullars are used at every level of the Railways.

SHRI JAGESH DESAI: Earlier this was done.

SHRI GEORGE FERNANDES: Yes, it was done in 1977, I was the Minister of Industry. Hon. Mr. Pandey wanted to know whether there was anything memorable. It was at my instance that the then Railway Minister, Mr. Dandavate, my colleague, who is now the Finance Minister, decided to introduce the kullars. I was called the Minister for kullars. Even now people are asking whether, apart from being Minister of Kashmir Affairs and Minister of Railways, I am also Minister of Cottage Industries. Well, I would like to see that cottage industries are used by the Railways, that they are used by the industry at every level. In offices, instead

[Shri George Fernandes]
of institutions going in for trays and baskets made of Godrej and made by various other big houses, I would certainly like to go in for trays and baskets made by women in the backyard of Chattisgarh.

SHRI JAGESH DESAI: We will support it.

SHRI GEORGE FERNANDES: That is where jobs are, and without a paisa of investment.

श्री राम नरेश यादव : इसके लिए आप बघाई के पात्र हैं ।

SHRI GEORGE FERNANDES: I invest no money on the potters. The state invests no money on the potters. The banking system gives no loan to the potters. He has the potter's wheel.

We had a meeting of potters yesterday in Delhi, of the potters from all the surrounding areas of Delhi, and several of them came, and they are going to produce kullars, not only they but all across the country. In fact, I intend calling potters from all over the country for a day's meeting here in Delhi and make them feel that they have a role in the making of India and that India respects their dignity which their labour also demands. That we give to them. I intend doing it. It is not just the potters.

The handlooms also. We have uniforms, lakhs and lakhs of workers in Government to get uniforms. Now I know that there will a number of trade unions and trade-union leaders who would not agree with my perception of this. There are trade unions who won't agree with my perceptions of this. In fact, I remember, when I was the Minister of Industry I was once invited by the All-India P&T Employees Union to inaugurate their conference. I said that I would speak on uniforms. They said, "No, you should not." I said, "I would not come." Finally a compromise was struck, and I went and spoke on uniforms. I said, "I am not ask-

ing you to wear Khadi. If Khadi is expensive and if it gets torn much quicker than the mill-made cloth, I would not ask you to wear Khadi. But the man-made fibre, spun on machines and woven on handlooms, you can wear." Sir, I will produce two pieces of cloth tomorrow and challenge any Member of the House to tell the difference. You cannot tell the difference. We can do this and there is no investment involved in this. We intend doing it. Yes, for the bed-rolls that some of the hon. Members mentioned here, the linen that is used in various guest houses and offices and various other items the small-scale and cottage industries can give us. We would like to see that we give patronage to that sector. To that extent we will contribute to generating employment where it is so desperately needed. Given the size of unemployment that you have, if anybody believes that with the investment that is forthcoming we are going to solve this problem, I am sure we would be making a very grave mistake. Therefore, even within the existing conditions within the railways with the paucity of resources and so on and so forth, what we have tried to do is something which I feel we all need to be proud of and I seek the support of the House in pursuing this exercise that we have started.

Certain questions have been raised about trade unions and about corruption. So far as the trade unions are concerned, the question of recognition has been raised by several hon. Members. There are two recognised federations in the Railways. I know that there are a large number of unions. I have been associated with the Railwaymen's Trade Union Movement. In fact, when the 1974 strike was organised, there were 111 organisations that I brought under the umbrella of the National Coordination Committee for Railwaymen's Struggle (NCCRS). That did not include the INTUC Union. Excluding the INTUC Union we had 111 unions that came under the umbrella of the NCCRS. Sir, I

know the demands of their recognition. There is a case pending; in form of a writ petition. The National Front presented a Manifesto during the elections and we gave pledge that one of the reforms that we would like to do is in the area of industrial relations. One of the issues in the area of industrial relations that need to be reformed is recognition to trade unions. What we decided was that secret ballot shall be the method which we shall pursue in order to decide the majority status of a union. Now, a legislation is being brought forward by my colleague, the hon. Labour Minister. He has assured me that the legislation is being brought forward in this very session. Once that law is passed, the majority status of the union would be on the basis of the secret ballot. I relieve one of these major irritants in respect of industrial relations not only in the railways but in every public sector establishment is going to be removed. It is not going to take many days for the legislation to be passed.

There is another point that many of the hon. Members raised. It pertains to the workers who have been removed from service under Section 14(2). Here I would like to assure the House that I shall have all the cases that happened in the last many years reviewed and will take a decision on these as soon as the review is completed.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Would that include the cases closed?

SHRI GEORGE FERNANDES: Yes. Review means everything, including the cases that have been closed.

The question of corruption has also been raised and how this corruption has spread at various levels in the Railways. One of the decisions I took a few weeks ago, almost two months ago...

श्री नथू राम मिर्धा : पान के बारे में ?

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : पान तो आपका हम ने कर ही दिया है । आप ने तो आज कहा और मैं जिस दिन रेल मंत्रालय में गया, उसी दिन आपने कहा था कि पान को बंद कर दिया है । हम ने सबसे पहले जो निर्णय लिया था, उसमें यह था कि पान बंद करने का जो काम है, उसे खत्म कर दिया जाए और उस पर रोक न लगाया जाए । ... (व्यवधान) ...

श्री राम नरेश यादव : महोदय, इस बात का भी ध्यान रखा जाए कि प्लेटफार्म और डिब्बे गंदे न होने पाएं । लेकिन इससे पान की खेती करने वाले भी सम्बुद्ध हैं, इसलिए यह ठीक है ।

डा० रत्नाकर पाण्डेय : महोदय, पान की बवालटो भी बढ़िया होनी चाहिए ।

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: It is already 8.40 P.M. Let the Minister reply.

SHRI GEORGE FERNANDES: One of the decisions I took about two months back was in regard to the corruption. Sir, there are many cases that started coming up in which some booking clerk has to be suspended or has been suspended and one gets to see the papers. He has been suspended because he has charged a little extra money. Someone who is the parcel clerk has been suspended. There has been a vigilance raid and it is found that the man was charging half the rate for the full weight of the parcel and umpteen similar matters are there. Now, Sir, one decision that needed to be taken, and which has been taken is that from now on if there are cases of this nature, then, it is not just that man who was caught who should be suspended because I believe that superior officials, the supervisory officials, the managerial cadres also have a responsibility. Their responsibility is to manage the Railways and managing the Railways means managing the Railways honestly and efficiently. Somebody tells me

[Shri George Fernandes]

that it is the booking clerk or the parcel clerk who has been making some money on the side. Then, the man at the top has a duty to see that the booking clerk, the man under his charge performs an honest job and if he does not, then he is as much to be blamed for dereliction of duty as the man who has been caught in the act of cheating the Railways or cheating the people who are the users of the Railways. So a decision has been taken. This decision has been implemented. We are moving in that direction.

There will be other areas where much more action is needed because we are not discussing only small-time corruption. There is big-time corruption also.

An hon. Member referred to some companies. He took the name of a company. I shall not take any company's name but I have received a memorandum which says that little restaurants, little kiosks on railway platforms whose rents were fixed God knows when, whose rent was Rs. 500 and are subject by the man on whose name the kiosk is for Rs. 5000 and he sits at once and makes Rs. 4,500 and gives to the Railways Rs. 500. Now this also has to be ended. Why should someone else make that Rs. 5000? If there is a still worth of Rs. 5000 then the Railways should get the money and no middlemen should walk away with that money. If there is a middleman somewhere then that middlemen can have middlemen right down the line and we cannot accept that. That holds good for the book-stalls also. This was mentioned by Shri Ram Awadhesh Singhji and it holds good for everybody.

Similarly, I have been told that there have been complaints about scrap. They told me it is possible to get much more money if we find a more scientific way of disposing of the scrap, scientific way not in terms of any technological scientific way but a managerial scientific way of dis-

posing of that scrap. So there will be many areas...

SHRI SUNIL BASU RAY (West Bengal): Please crackdown on the anti-social organisations that are growing up in the scrap business of Railways.

SHRI GEORGE FERNANDES: Yes, I agree, Sir. I have been told that there are cartels and guns are used. A crackdown on this will be necessary and every area where such cheating or looting of the Railways or of the countrymen is on where the Railways are concerned, Sir, this will be a priority area where action will be taken.

श्री राम अवधेश सिंह : मंत्री जी, जरा सा थोड़ा करेंगे आप, दो मिनट। माननीय मंत्री जी आप उस बात से नहीं, जहाँ मैं बोल रहा था, यह केवल मैं बाद दिलाने के लिए कह रहा हूँ। आपकी हर एरियर का यही है चूँकि आप उससे सम्बद्ध रहे हैं तो कॉन्फ्रेक्चर्स के एरिए में, देश-विदेशी खरीद के मामले में और जो इन्फन या बड़े-बड़े सामान आयात होते हैं, उसके मामले में करोड़ों-करोड़ नहीं, हज़ार-हज़ारों करोड़ का मामला रहता है। सन् 1964 में जस्टिस विदासासनी प्रसाद और जस्टिस मेथू ने एक जांच-रिपोर्ट तैयार की थी, उसमें कहा है कि अगर रेलवे ईमानदारी से अपना काम करे, उसमें से भ्रष्टाचार दूर हो तो यह लोहे की पट्टी की जगह चांदी की पट्टी देश भर में बिछ जाएगी। खुद रेलवे बोर्ड ने भी माना है कि हर साल दस परसेंट तो इसमें चोरी होती है। तो अगर आप एडमिनिस्ट्रेशन को टाइट करके दस परसेंट चोरी रोक दें तो 1200 करोड़ रुपया तो आपको यही बच जाएगा और इससे आपको फ्रेट या फेयर चार्ज बढ़ाने की जरूरत ही नहीं होगी।... (व्यवधान) मैं यह नहीं कह रहा हूँ, चूँकि इल्लेरी आ रही है, इसमें अभी तो दो महीना, तीन महीना हुआ है, आपने लिया है, मैं तो आपसे अपेक्षा करता हूँ कि जो इल्लेरी भ्रष्टाचार की आ रही है... (व्यवधान)... अरे भाई, आप बीच में क्यों बोल रहे हैं, मैं कह रहा हूँ कि

आज उस इल्लोरी को छत्तम कीजिए तो इससे अगले साल आपको फ़ैट बढ़ाने या फेयर बढ़ाने की जरूरत नहीं पड़ेगी और मुनाफे का बजट आप पेश कर सकेंगे।

श्री जॉर्ज फर्नांडीज़ : हम माननीय सदस्य के इस सुझाव को जरूर ध्यान में रखेंगे और प्रयास ऐसे करेंगे कि अगले साल ऐसी कोई जरूरत न पड़े।

उपसभाध्यक्ष जी, एक और बात जो अनेक माननीय सदस्यों ने छेड़ी है, वह रेलवे बोर्ड के बारे में है और किस प्रकार कुल मिलाकर नौकरशाही, ब्यूरोक्रेसी हावी है। यह भी किसी ने कहा कि मुझ जैसा समाजवादी भी कैसे फंस गया है। उपसभाध्यक्ष जी, रेल-बोर्ड के बारे में मुझे कभी-कभी लगता है कि बहुत से माननीय सदस्यों को गलतफहमी भी है और बाहर तो इससे भी ज्यादा गलतफहमी है, चूंकि सदन में हम लोग कम से कम सरकार के कामकाज और तरीकों को जानते हैं इसलिए गलतफहमी की गुंजाइश नहीं है, लेकिन बाहर इसलिए मैं ज्यादा कह रहा हूँ कि मुझ से कम से कम पचास लोगों ने मांग की है कि उनको रेल-बोर्ड का मेम्बर बनाया जाय क्योंकि उन्हें ऐसा लगता है कि रेल-बोर्ड भी किसी कंपनी के बोर्ड आफ डायरेक्टर्स की तरह एक बोर्ड है और इसमें किसी को भी बंटाया जा सकता है। मेरे पास लिखित चिट्ठियाँ भी आई हैं और लोग भी आकर मिले हैं कि हमें कहीं न कहीं गवर्नर्स या रेल बोर्ड में मेम्बर बना दिया जाय। ... (व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : देखिए, नेशनल फ्रंट के लोगों का क्या एक्सपेक्टेडेशन है।

श्री जॉर्ज फर्नांडीज़ : नहीं, एक्सप्रेसेशन की बात नहीं है, एक्सप्रेसेशन का कोई सवाल नहीं है। यह तो समझ का सवाल है।

उपसभाध्यक्ष (श्री सीआर इरविन्ग) : मैं समझता हूँ, अगर पचास आई हैं तो

फिर भी कम आई हैं ... (व्यवधान)

श्री राम अवधेश सिंह : पहले यह पांच हजार लोगों को फ्री पास दिए गए हैं ... (व्यवधान)

SHRI GEORGE FERNANDES: Sir, the Railway Board is not a company board. The Railway Board is a department of the Government. It is a functional Board which is a department of the Government. A person by virtue of his 35 years of service in the Railways in various branches comes to the top, reaches the top of the ladder and then you have a given number of persons who are members of the Railway Board, each one has the rank of Secretary of the Government and you have a Chairman who has the rank of Principal Secretary. (Interruption). I am sorry if there was an awareness of this, this constant demand to abolish the Railway Board, would not have been made. There is a constant demand that the Railway Board should be abolished. Then what happens? That demand has been articulated in this House. That demand has been articulated in every debate on the Railway that we must abolish the Railway Board. (Interruption). Sir, it is there. Unfortunately this demand is articulated and it is important therefore to make the point. Then you will have to abolish the Railway Ministry also. (Interruptions). Therefore, the idea that there is any particular coterie or group, which is holding the whole railway system in its control and is trying to create situations where elected representatives of people, the Government and everybody is unable to sort this problem out which the Railway faces is a bit unfair and I hope this clarification will settle that matter. Now, I come to the demand that the hon. Members have made in the course of the debate. (Interruption)

श्री राम अवधेश सिंह : बरखाड़ीह, रेलवे के बीच से आती है ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सीर्जा इशदिवेग) :
मंत्री जी, यदि आप चाहें तो और जो सुझाव आए हैं उनको आप लिखित रूप में दे सकते हैं, आपका समय बच जाएगा।

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : जो भी सुझाव आए उन पर हम लिखित जवाब देने का काम करेंगे। ... (व्यवधान) ...

SHRI V. NARAYANASAMY : The Minister can write to the M.Ps. (Interruptions).

SHRI GEORGE FERNANDES : I have been in administration in many lines. I have led many struggles so far as the railway system being spread in many parts of the country is concerned. (Interruption).

श्री राम अवधेश सिंह : बरवांडोह करंजपुर के बारे में आप खूब लड़ते थे, उसके बारे में क्या करेंगे?

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : उस पर भी हम बात कर लेंगे।

SHRI J. P. JAVALI (Karnataka) : I have a request to make before the Minister concludes. The Minister has said that Kullars makers' conference will be called in Delhi. I request the Minister to call it in four or five places, one in South, one in East, one in West, like that. Otherwise the real Kullars makers will not be able to attend; only coteries will attend the conference.

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : उपसभाध्यक्ष जी, आप मुझे क्षमा करेंगे कि माननीय सदस्यों ने अपने-अपने क्षेत्र, अपने-अपने प्रदेश को लेकर या नई पटरी को लेकर या और किसी समस्या को लेकर जो बात छेड़ी, मैं उसका व्यक्तिगत जवाब इस बहस के दौरान नहीं दे पाऊंगा, लेकिन मैं इतना वादा करता हूँ कि सभी सदस्यों को उनके उठाए हुए मुद्दों पर जो भी जानकारी या जो भी उस काम को आगे ले जाने के बारे में जो बात बतानी है उसको लिखित तौर पर देने का काम मैं

निश्चित तौर पर करूंगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री सीर्जा इशदिवेग) :
मंत्री जी, एक विनती है कि मेरे जैसे, जो थोड़े दिन बाद एक्स हो जाने वाले हैं, उनको भी आप जवाब दीजिएगा।

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : उपसभाध्यक्ष जी, आप उस दिन बोलकर गए कि हम तो निरर्थक साबित हो गए। ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (श्री सीर्जा इशदिवेग) :
मैंने उसके बाद कंवेन्शन भी किया था। (व्यवधान)

श्री जगेश देसाई : मुझे बताया था कि if necessary, he will meet him and he will provide more also. That is what he said.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG) : I am very very thankful on behalf of my people.

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : उपसभाध्यक्ष जी, आपके यहां प रहने पर भी हमारी तरफ से जो भी उस क्षेत्र के काम के लिए हाथ बढ़ाना है, वह उस हाथ बढ़ाने का काम तो निश्चित रूप से हो जाएगा। ... (व्यवधान) ...

श्री राम नरेश यादव : यह जो उत्तर आप देंगे, उत्तर 10 दिन में भिजवा दें तो बहुत अच्छा होगा।

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : उपसभाध्यक्ष जी, अब मैं आखिरी बात कूना चाहूंगा। जो किराए में वृद्धि हो गई और अन्य जो हमने प्रस्ताव किए, उसको लेकर जो बातें छेड़ी हैं उसके संदर्भ में मैं 2-3 गैलन करना चाहता हूँ।

एक, प्लेटफार्म के टिकट के बारे में सभी ने शिकायत की, तो हम उसका जो पुराना किराया था 1.50 रुपए, जिसको 2.00 रुपए किया गया था, उसको 1.50 रुपए रखने पर ही काम करेंगे।

दूसरे, उपसभाध्यक्ष जी, जो सेक्ण्ड क्लास का किराया बढ़ा था, 25 किलोमीटर

तक बढ़ाए हुए सारे किराए को हम पुराने किराए तक ही रखेंगे । 25 किलोमीटर तक सेकेंड क्लास का किराया नहीं बढ़ेगा और जो सेकेंड क्लास में एक्सप्रेस ट्रेन पर भ्रष्टाचार, 20 रुपये तक किराया बढ़ाने का हमने जो काम किया था, 50 पैसे से लेकर 20 रुपये तक को हमने जो सीमा बांधी थी तो उसको घटाकर हम 15 रुपये पर ला रहे हैं ।

डा० रत्नाकर पाण्डेय : 25 किलोमीटर की बात समझ में नहीं आई ।

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : अब 25 किलोमीटर तक सेकेंड क्लास का किराया नहीं बढ़ेगा ।

श्री राम नरेश यादव : वह पर्याप्त नहीं है । कृपया उस पर विचार करके उसको वापस लीजिए ।

श्री जॉर्ज फर्नांडीज : शहरों में जो मध्यम सीजन टिकट हैं उसके बारे में एक माननीय सदस्य ने अभी पूछा कि हमने उसको तीन गुना बढ़ाया है । तो उसको हमने 9 रुपये का 12 रुपये किया है, 4 रुपये का 12 रुपये नहीं किया है । जो बहुत बड़ी हुई है वह कम से कम 4 रुपये और अधिकतम 12 रुपये थी । तो जो कम से कम 4 रुपये थी उसको हम घटाकर 3 रुपये और अधिकतम 12 रुपये को घटाकर 9 रुपये पर लाएंगे । जहां तक सेकेंड क्लास के सीजन टिकट और फ़र्स्ट क्लास के सीजन टिकट का संबंध है जहां 16 रुपये था उसको हमने 12 रुपये कर दिया है और जहां 48 रुपये था उसको 36 रुपये कर दिया है ।

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Why are you reducing the First Class fare?

SHRI GEORGE FERNANDES: I am reducing it... (Interruptions)...

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: The First Class passengers are just well

off people. Why you are going to show mercy to them?... (Interruptions)...

SHRI GEORGE FERNANDES: I am reducing it because there are demands from passengers' associations from Bombay, from the Members of Parliament and from other urban centres that there should be some concession made. So that concession is being made. The total amount of money that one is given up as a result of this concession amounts to 45 crores of rupees. Out of 405 crores of rupees... (Interruptions)...

SHRI JAGESH DESAI: What about Second Class fare? That has been increased to a large extent. By Second Class sleeper, very very ordinary people are travelling. The increase is too much... (Interruptions)...

SHRI GEORGE FERNANDES: As against Rs. 405 crores of additional income that was anticipated, 45 crores of rupees are given up as a result of these concessions that I intend making before the House. And I appeal to the House to give me support.

उपसभाध्यक्ष (श्री सीर्जार् ईसाबेग) :

मंत्री जी, यदि आप उत्तर देना चाहें तो मैं व्यक्तिगत आधार पर...

(Interruptions)... What about the milk container? Are you going to review that?

SHRI GEORGE FERNANDES: No, Sir.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: What about the abolition of contract system for the renewal of the traffic lines which have proved to be a safety hazard?

SHRI GEORGE FERNANDES: That is an administrative matter which could be discussed by the hon. Member with me.

With these words, I commend this Budget and the Resolution.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG): Thank you, Mr. Minister, Now I shall put the Resolution to vote.

The question is:

"That this House approves the recommendations made in paragraphs 10 to 14 contained in the First Report of Railway Convention Committee, 1989, appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Rail-

way Finance and General Finance, which was laid on the Table of the Rajya Sabha on the 14th March 1990."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG): Now, the House stands adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at fifty nine minutes past eight of the clock till eleven of the clock on Tuesday, the 27th March, 1990.