

[Shri Narayan Datt Tiwari]

was whether or not we can have re. servours to augment waters at Farak-ka Barrage. Then this question came up. So, I would like the hon. Min-| lister to consider this issue whether we are mentally prepared to have such a dialogue with the Nepalese Government so that we could harness all the rivers for our own and their flood protection, to fight silting. That is the Nepalese stand.

Now, Indo-Nepal Joint Commission is going to be set up. That was the decision taken during Rashtrapati Ji's visit to Kathmandu and the modalities are being worked out. I think the Joint Commission will be appropriate for discussing many bilateral, economic and other issues between India and Nepal.

Regarding other matters with Bangladesh, as I said, there are other forums also and we will utilise all those forums for discussions with it.

I think I have dealt with most- of the points substantively. I am very thankful to all the Members for giving me a sympathetic hearing.

SHRI ALADI ARUNA alias V.

ARTMACHALAM: The hon. Minister stated that no instruction was given by the Centre to arrest the Sri Lanka Tamil leaders in Tamil Nadu, but our Chief Minister has clearly stated to the Press that they were arrested because of the instructions for the Centre. This is for the information of the House. (*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned for Lunch till 3. 15 P. M.

The House adjourned for Lunch at twentyfive minutes past two of the clock.

The House reassembled after lunch at eighteen minutes past three of the clock. The Vice-Chairman (Shri G. Swaminathan) in the Chair.

The Appropriation (Railways) No. 4 BUI, 1986—contd.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Now we will take up discussion on the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1986. Dr. Bapu Kaldate.

डा० बापू कालदास (महाराष्ट्र) :
उपसभाध्यक्ष जी, सही माने में मैं इस विषय पर मंत्री जी का अभिनंदन करके ही शुरू करना चाहता था क्योंकि मैं यह बात यहां कहना आवश्यक मानता हूं कि जो भी कुछ इने गिने मंत्रालय हैं जो मंत्रियों के सवाल का या पत्रों का जवाब विस्तृत रूप से देते हैं, भले ही हम उनसे सहमत हों या नहीं किन्तु आपका मंत्रालय उनमें से एक रहा। आपके मंत्रालय में हमने देखा है कि आप जवाब भी देते हैं जबकि बहुत से मंत्रालयों का मुझे याद है कि दो तीन साल में भी उनका जवाब नहीं आया। इतनी मेहरबानी वे जरूर कर देते हैं कि एक दो महीने बाद वे हमको ऐकनालेजमेंट भेज देते हैं। महोदय, रेल का मंत्रालय ऐसा मंत्रालय है जिसने न सिर्फ ऐकनालेजमेंट ही भेजे हैं, विस्तृत जवाब भी दिए हैं, उनकी बात भले ही हम मानें या नहीं। वह अलग बात है। लेकिन क्या हो गया है कि आपकी कार्य क्षमता में क्षति हो रही है, यह मेरी समझ में नहीं आ रहा है। मैं इसका सिर्फ जिक्र करना चाहता हूं और इसको यहीं छोड़ देता हूं। मैं उम्मीद करता हूं कि आपकी कार्यक्षमता जो पीछे रही है, उसको आप आगे भी चलाएंगे। हमने आपको एक चिट्ठी लिखी थी, आपको ही लिखी थी जिसमें आपसे कहा था कि आप एजेन्सियों की नियुक्ति कर रहे हैं, रेलवे प्रवासियों के लिए सर्विस एजेन्ट्स नियुक्त कर रहे हैं। इसके लिए हमने एक चिट्ठी लिखी। इसका जवाब आपने दो सितम्बर को

भेज दिया। दो सितम्बर, के जवाब के बाद हम आपसे जरूर अपेक्षा करते थे, जो कुछ राय बने, यह नहीं कहता कि क्या बने, वह हमें लिख दे देते। मैंने कहा था कि यह केस मैं आपके पास भेज रहा हूँ। तुरन्त दो दिन के अन्दर आपने एक्नालेजमेंट भेज दिया। अब हम नवम्बर के अंत में आ पहुँचे हैं उसके विस्तार से जवाब की अपेक्षा करते थे लेकिन अभी तक नहीं आया है। इतना मैं पहले ही आपसे कह चुका हूँ कि हम आप से बहुत अपेक्षा करते हैं, उम्मीद रखते हैं कि आगे भी इसको आप जारी रखेंगे।

मैं सिर्फ दो-तीन बातें ही रखना चाहूँगा। पूरे विस्तार से तो पालिसी के बारे में तभी कहूँगा जब बजट आएगा। उस वक्त इस पर चर्चा होगी। लेकिन मुझे लग रहा है कि गये कुछ सालों से आपके नये-नये प्लान्स आ रहे हैं। इन प्लान्स से हम को पता लगता है कि धीरे-धीरे रेल के बारे में लोगों की आकांक्षाएं बढ़ती जा रही हैं। लेकिन रेल के लिए जो प्लानिंग कमीशन से पैसा मिलना चाहिए वह धीरे-धीरे घटता जा रहा है। जहाँ तक हमारी याद है थर्ड फाइव ईयर प्लान में हम लोगों को 16 परसेंट पैसा मिलता था रेल के लिए और इस सातवें फाइव ईयर प्लान में सिर्फ 5.2 तक पहुँचे हैं। मुझे पता नहीं क्या होगा यह क्या आपके भरोसे पर चल रहा है? क्या आप ही सारे रिसॉर्सेज तैयार करेंगे? सारे लोगों की आकांक्षाएं आपकी तरफ हैं। आप आधुनिकीकरण चाहते हैं, आप कई सुधार लाना चाहते हैं लेकिन नहीं कर पा रहे हैं। आपके लिए बड़ी मुश्किल आ पड़ती है और इसीलिए हर साल आप तो किराया बढ़ाने की बात हम लोगों के सामने लानी पड़ती है। अभी 7 नवम्बर को आपने हमारे सामने एक वक्तव्य दिया था। उस वक्तव्य में आपने कहा था कि रेलवे के फ्रेट बढ़ा रहे हैं जिससे 311 करोड़ रुपये प्राप्त होंगे। आपका यह कहना था कि साल के अंत तक शायद 311 करोड़ रुपये की अर्निंग हो जायेगी। और आपने यह भी कहा था

कि 95 करोड़ का अन्कवर्ड गैप रहेगा, इसके माने यह है कि डेफिसिट होगा। कोई न कोई ऐसा तरीका आपको निकालना चाहिए जिससे रेल से जो लोगों की आकांक्षाएं हैं वह पूरी हो सकें। आराबोझ किराया बढ़ा कर या माल भाड़ा बढ़ा कर जनता पर लादना चाहते हैं यह ठीक नहीं है। यह लोगों की आकांक्षाएं पूरा करने का रास्ता नहीं है। आपसे एक दर्खास्त करना चाहता हूँ कि जो कुछ भी शक्ति आपके पास है वह लगा कर देखिये। यह माल भाड़े या यात्रा भाड़े पर सारा बोझ नहीं पड़ना चाहिए। मुझे उसमें जरा भी शक नहीं है कि आप अगले बजट में रेल किराया बढ़ा कर ही यहाँ आयेंगे। वह इसलिए कह रहा हूँ कि क्योंकि आपके पास पैसा नहीं है और न ही सरकार दे रही है। तो आपके मन में जो भी संकल्पनाएं होंगी रेल के सुधार के लिए, भविष्य को सुधारने के लिए, यात्रियों को सुविधाएं देने के लिए वे सारी संकल्पनाएं मटियामेंट हो जायेंगी क्योंकि आपके पास पैसा नहीं होगा। जैसा मैंने आपसे कहा कि हम आपका साथ देंगे रेल सुधारों के बारे में। अगर पैसे की जरूरत हम से कुछ हो सकती है तो हम जरूर मदद करेंगे।

मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूँ जो माडल स्टेशन की आपने बात कही है तो जैसे एक माडल स्कूल की बात कही गई है जिसको नवोदय नाम दिया गया है, इसका पहले ही नाम माडल दिया हुआ था, इसके ऊपर एक करोड़ खर्च करेंगे और इसके साथ-साथ दूसरे स्कूलों में बोर्ड तक नहीं है। जहाँ कुछ लिखाई पढ़ाई का इंतजाम हो सके तो इसी तरह से यहाँ पर भी जो छोटे-छोटे स्टेशन हैं उनकी तरफ से ध्यान आपका हट जायेगा। उनकी तरफ ध्यान देने का न आपके पास समय होगा और न पैसा होगा। कहां से पैसा लायेंगे? सारा पसा तो आप माडल स्टेशन बनाने में खर्च कर देंगे। इसी माडल की तरह की राजधानी ट्रेनें चलाई हैं। इसकी क्या हालत है आप जानते हैं। पहले एक

[डा० बापू कालदाते]

फ्रंटियर हुआ करती थी जो बम्बई जाया करती थी अब आपने राजधानी चला दी है। हैदराबाद से परली आने वाली ट्रेन में मुझे बैठने का सौभाग्य प्राप्त हुआ। मैंने उसमें देखा कि न उसमें फर्स्ट क्लास है और न उसमें खिड़कियां हैं। सारी रात हवा आती रही थी। सारी रात हवा में गुजरनी पड़ी। इससे पैसंजर्स को कितनी तकलीफ हो रही थी इसका आप अंदाजा लगा सकते हैं। इसलिए मैं आपसे दरखास्त करूंगा कि सुपर फास्ट ट्रेन्स और मेल ट्रेन्स की भांति आप पैसंजर्स ट्रेन्स में भी वे फेसिलिटीज दीजिये। आप पैसंजर्स ट्रेन्स को भी मोडल ट्रेन्स में बदलिये।

इसी से जुड़ी हुई एक दूसरी बात भी मैं आपसे कहना चाहता हूँ। आप कहते हैं कि फाइनेंशियल कंस्ट्रेंस हैं जिसकी वजह से आप बहुत से काम नहीं कर पाते हैं। अविकसित क्षेत्रों की बात हम पिछले 15 सालों से कह रहे हैं। पिछले साल हमने 14 साल की बात कही थी, अब हम 15 सालों की बात कह रहे हैं। राम जी का वनवास भी 14 सालों में समाप्त हो गया। वे अपनी राजधानी में आ गये थे, लेकिन हमारा वनवास तो 15 साल के बाद भी समाप्त नहीं हुआ है। मनमाड से परली तक का काम अभी तक आप नहीं कर पाये हैं। मुझे पता है आपने इसके लिए 10 करोड़ रुपये दिये हैं। ये आंकड़े मैंने आपके दफ्तर से ही लिये हैं। आज तक आपने सिर्फ 10 करोड़ रुपये दिये हैं। अगर आप इसको टाइम बोनड कर देते और आठ करोड़ और दे देते तो इसको औरंगाबाद तक बढ़ाया जा सकता था। अठारह करोड़ रुपयों में आप औरंगाबाद तक आ सकते थे। आप जानते हैं कि हर वर्ष चीजों के दामों में एक्जलेशन भी होता जा रहा है। थोड़ा थोड़ा करके कीमतें बढ़ती जा रही हैं। जब आप थोड़ा-थोड़ा पैसा देते हैं तो इससे किसी का संतोष भी नहीं होता है। आप पैसा इस ढंग से दीजिये कि काम एक बार पूरा हो जाय।

मैं दो बातें और आपसे कहना चाहता हूँ। हमारा मराठवाड़ा हमारे विकास का एक केन्द्र हो सकता है। वहाँ पर काफी अनाज है, वहाँ पर अब इंडस्ट्रीज भी आ रही हैं। लेकिन वहाँ से चीजों के बाहर जाने का साधन नहीं है। इस बारे में मैं अनेक बार डिटेल् दे चुका हूँ, इसलिए ज्यादा विस्तार से नहीं कहना चाहता हूँ। आपसे सिर्फ यह आग्रह करना चाहूंगा कि यह जो रेलों के कंक्शन का सवाल है, इसको आप टाइम बोनड बनाइये। मैं जानता हूँ, आपको पैसा चाहिए। आप अधूरा कार्य करते हैं जिससे हम कायकत्तियों को भी संतोष नहीं होता है और आम लोगों को भी सुविधा नहीं मिलती है। आप पिछड़े क्षेत्रों का काम प्रायरीटी के आधार पर कीजिये। अनेक बार हमें इसके लिए झगड़ना पड़ता है। अगर हम झगड़ा करेंगे तो झगड़े में ही रह जायेंगे। इसलिए मेरी आपसे दरखास्त है कि मराठवाड़ा के सदरमें में हमारे देश में जितने भी अविकसित इलाके हैं, उनका आप प्रायरीटी के आधार पर विकास कीजिये और उनको रेलों से जोड़िये। चाहे उत्तर प्रदेश हो, आसाम हो, आन्ध्र प्रदेश हो या मध्य प्रदेश का वस्तर का क्षेत्र हो। इन क्षेत्रों में आप प्रायरीटी के आधार पर काम कीजिये।

एक बात मैं भ्रष्टाचार के संबंध में भी कहना चाहता हूँ। यह बात अपने अनुभव के आधार पर कह रहे हैं। 16 तारीख को जनता पार्टी की कौंसिल की मीटिंग महाराष्ट्र के मागीर स्थान पर थी। हमारे देश के बड़े स्वतंत्रता संग्राम सेनानी भारत के हाई कमिश्नर और इस राज्य सभा के भूतपूर्व सदस्य श्री एन० जी० गोरे जी के लिए हमें एक फर्स्ट क्लास के टिकट की रिजर्वेशन चाहिए थे। हमने वहाँ पर रेल अधिकारियों से 10 दफा कहा कि हमें एक फर्स्ट क्लास का रिजर्वेशन दीजिये तो उन्होंने नहीं दिया। इस बात पर झगड़ा हो गया। पंचोरी स्टेशन मुसावल के बीच में है। पालियामेन्ट के एक भूतपूर्व सदस्य और स्वतंत्रता संग्राम सेनानी को रिजर्वेशन

नहीं दिया गया। जब झगड़ा हो गया तो हमारे कार्यकर्ता डिब्बे में गये। वहाँ उन्होंने देखा कि 12 आदमी बिना रिजर्वेशन के बैठे हुए हैं। हमने रेल कर्मचारियों से पूछा कि इनका रिजर्वेशन कहाँ है तो वे कुछ जवाब नहीं दे सके। आप 12 आदमियों को बिना रिजर्वेशन के तो बैठा सकते हैं लेकिन श्री एन० जी० गोरे जैसे वजुर्ग व्यक्ति को रिजर्वेशन नहीं देते हैं, यह सभ्यता की बात नहीं है। यह रेल अधिकारियों के शोभनीय नहीं है। वे तो अलग बैठे रहे। उन्होंने कुछ नहीं कहा। यह एक मामला मैंने आपके सामने रखा है। दूसरी बात मैं हमारे देश में जो फ्रीडम फाइटर्स हैं उनके संबंध में कहना चाहता हूँ। उन लोगों ने हमारे देश की आजादी के लिए लड़ाई लड़ी है। उनमें भी अधिकांश लोग काफी बूढ़े हो गये हैं। अगर आप उनको एक बार सारे देश का भ्रमण करने का मौका दे दें तो यह बहुत अच्छा होगा। आपने पहले फाउन्ट्स की बात कही थी और हमने आपसे इस संबंध में कहा भी था। मैं आपसे आग्रह करूँगा कि आप उनको एक बार सारे देश की यात्रा करने की सुविधा प्रदान करें। उन लोगों ने अपने जीवन में कई सालों तक देश की आजादी के लिए काम किया है। इतना मौका आप उनको जरूर दीजिये ... (अवधान)।

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : वह हो गया है।

डा० बापू कालदाते : क्योंकि बहुत दिनों से वह चल रहा था अगर हो गया है तो यह बहुत अच्छी बात है।

अन्त में मैं आप से कहना चाहूँगा कि इस देश में यह बहुत चल रहा है जैसे कि एयर इंडिया के चेयरमैन कोई टाटा बन गये हैं, वैसे ही इंडियन एयर लाइंस के राहुल जी बन गये हैं तो क्या रेलवे बोर्ड का चेयरमैन कोई प्राइवेट इंडस्ट्री वाला होगा, ऐसा लोग हम से पूछ रहे हैं। क्योंकि अतीत में जब पब्लिक अडरटेकिंग है उन्हें आप धीरे-धीरे उन लोगों के हवाले कर रहे हैं। ऐसा एक माहौल बन रहा है। ... (अवधान) ... मैं चाहता हूँ कि ...

SHRI MADHAVRAO SCINDIA:
There is no basis.

डा० बापू कालदाते : आज वैसे नहीं है यह मैं समझ गया हूँ क्योंकि आप कह रहे हैं। लेकिन एक साल बाद कभी ऐसा न हो कि रेलवे बोर्ड का चेयरमैन कोई डी०सी०एम० का, मैं ज्यादा कम्पनियों का नाम नहीं जानता, ग्वालियर सूटिंग वाला भी हो सकता है, आपके इलाके के हैं। मैं आप से कहना चाहता हूँ कि ऐसे लोगों को मत बनाइये। ग्वालियर सूटिंग वाले जैसे लोग कि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन मेहरबानी करके मत बनाइये।

श्री माधवराव सिधिया : रेलवे विभाग में ग्वालियर की पकड़ अभी भी है।

डा० बापू कालदाते : वह है, यह हम भी जानते हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Now, the Bill has to conclude by 6 o'clock and the honourable Minister would need at least 45 minutes to reply. There are still 15 Members to participate. Pro-rata each Member would be left with no more than 7 to 8 minutes. I would, therefore, leave it to the discretion of the honourable Members.

श्री हाशिम रजा इलाहाबादी आबखी (उत्तर प्रदेश) : मोहनराम वाइस चेयरमैन, मैं आप के माध्यम से इस बिल का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। वाइस-चेयरमैन साहब, इस बिल के सिलसिले में हमारे लायक वजीर ने करीब सात अरब रुपये हमसे मांगे हैं। हमें यह ताज्जुब है कि उनको यह 7 अरब रुपये की जरूरत क्यों पड़ी। अगर वे प्लानिंग कमीशन रेलवे के साथ वह इंसाफ बरतता, जिस इंसाफ का यह भूकम्प मस्तहक था तो फिर मजीद रुपयों की जरूरत नहीं थी। लेकिन हमें अफसोस है और अफसोस के साथ यह कहना पड़ता है कि प्लानिंग कमीशन रेलवे के साथ इंसाफ

[श्री हाशिम रजा इलाहाबादी आवाजें]

नहीं कर रहा है। बात हमारे घर की है। लेकिन अगर घर का बच्चा भी कोई गलत करता है तो वह गलती भी सामने आना चाहिये। हम अपने अजीम वज़ीर जो कि प्लानिंग कमिशन के वजीर हैं उनसे इस सदन के माध्यम से पुरजोर इस्तजा करेंगे कि वे प्लानिंग कमिशन को इस बात पर मजबूत करें कि वे रेलवे को, जो हिन्दुस्तान में सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर है और जो कि दुनिया की दूसरी सबसे बड़ी रेलवे है, उसके साथ-इंसाफ करें और उसे आइन्दा इस तरीके से रुपयों की जरूरत न पड़े। हमारे कुछ साथियों ने वजीर आजम को इस बात के लिये बधाई दी थी कि उन्होंने एक नौजवान को रेलवे का मंत्री बनाया है। और अवादोगुमार देते हुये इस बात को साबित किया था कि वह हिन्दुस्तान का त्वारीख में सबसे पहला और सबसे कमसिन वजीर रेलवे है। यह अजीब बात है कि वजीर रेलवे तो आपने नौजवान बना दिया लेकिन प्लानिंग कमिशन ने उसकी ताकत को छीन लिया। यह कहाँ की नौजवान दोस्ती है कि आप वजीर तो बनायें नौजवान को लेकिन वजीर बनाते हुये उसकी ताकत को, उसकी हैसियत को और उस महकमे को दीलत को छीन लें लिहाजा प्लानिंग कमिशन को रेलवे के इस मामले पर रेलवे को इस जरूरत पर त्वज्जोह देनी चाहिये और मैं उम्मीद करता हूँ कि वह त्वज्जोह देगा। मुजमई तौर से इन के आने के बाद हर सूत से रेलवे का सुधार हुआ है। मैं बड़े-बड़े मसायल पर, रेलवे बिल पर, इत्तेफाक है कि हमेशा बोलता हूँ लेकिन छोटे-छोटे मसायल उठाता हूँ। मुझे याद है कि पिछले मौके पर मैंने गनी खान चौधरी साहब जब रेलवे मिनिस्टर थे उनको नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से बासी पूरियां खरीद कर उनके घर भेजी थीं, मैंने एक सेर बासी पूरियां खरीद कर उनके घर भेज दी थीं कि आप भी इसे खायें हम तो खाते ही हैं। उसके बाद यह हुआ, मैं तो यह नहीं कहता कि बासी पूरियां खाने से चौधरी साहब ने सुधार किया, लेकिन यह हुआ कि बहुत बड़ा सुधार रेलवे के खाने के सिलसिले में हुआ (व्यवधान) ...

एक माननीय सदस्य : वह तो सिंधिया जी के जमाने में हुआ (व्यवधान)

श्री हाशिम रजा इलाहाबादी आवाजें : कुछ तो ऐसा टाइम रहा है वह भी रहे हैं फिर उस के बाद सिंधिया जी का वक्त आया तो बहुत सुधार हुआ, खाने के सिलसिले में खसूसी सुधार हुआ और मंहगी तो मिलगी (व्यवधान)

डा० बापू कालदास : अब मैशा मिलेगी (व्यवधान)

श्री गुलाम रसूल भट्ट (जम्मू और काश्मीर) : सेवइयां भी खिलायेंगे (व्यवधान)

श्री हाशिम रजा इलाहाबादी आवाजें : सेवइयां मिलेंगी तो सुधार हुआ है लेकिन आप यह कहा है कि हम ठेकेदारों के मामले बड़े-बड़े ठेकेदारों को छोड़ कर छोटे-छोटे ठेकेदारों को मौका देंगे। मैं बहुत अदब से इस सदन में आप से सवाल करना चाहता हूँ कि यह वह लर कौन ठेकेदार है, यह छोटा ठेकेदार है या बड़ा ठेकेदार है और इसकी क्या एज है? आपने एक जमाने में पूरी वालों को, सिगरेट वालों को, खिलौने बेचने वालों को सब को नेशनलाइज कर दिया और सबसे दुकानें छीन लीं लेकिन यह एक व्हीलर जो है इनकी दुकान के लिये यह कहा कि यह तीन साल में अपना हिसाब किताब कर के अपनी बोरिया विस्तर बांध लेंगे और उसकी जगह नये पड़े लिखे नौजवानों को मौका दिया जाएगा। लेकिन इस बात को 30 वर्ष गुजर गये आज तक वह बात वही कायम है और व्हीलर की मोनोंपोली उसी तरीके से कायम है। तो मैं आप से यह कहूंगा कि वो दोवा कीजिये, वो प्रोग्राम बनाइये जिसका कि लोग मजाक न उड़ाएं। लोग हंसी न उड़ायें। एक व्हीलर आपके यहां कायम है और छोटे-छोटे ठेकेदार तथा छोटे-छोटे दुकानदारों को आप हटाना चाहते हैं। अगर हिम्मत हो, ताकत हो, आप में जरूरत हो तो ए० व्हीलर को सफाया कीजिए। उसकी जगह छोटे-छोटे पड़े लिखे बेकार नौजवानों को मौका दीजिए फिर उसके बाद दूसरे सुधार कीजिए जिससे आपका नाम भी हो, नाम हो रहा है लेकिन ज्यादा नाम हो।

मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र रामपुर से हल्द्वानी एक रेलवे लाइन बिछाने की बात चल रही है। यह बात किसने शुरू की थी? सन् 1972 में श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने इस रेलवे लाइन का पत्थर लगाया था। आज हम राजीव गांधी जी के तो वफादार हैं और हमको होना चाहिए, हर नेता की वफादा। हमारा फर्ज है लेकिन हम इंदिरा जी को इतनी जल्दी भूल गये, इतनी जल्दी उनकी अजमत को उनकी खिदमत को फरामोश कर गये कि सन् 72 से सन् 86 तक जो उन्होंने नैनीताल और रामपुर के दरम्यान थोड़े से फासले के लिये रेलवे लाइन बिछाने के लिये कहा था उसके लिये हम बजट में स्वाद के तौर पर प्रसाद के तौर पर सिर्फ इतना रूपया खर्च देते हैं कि यह मालूम हो जाये कि यह योजना जिदा है, बरना जिस रस्ते पर उस लाइन पर काम हो रहा है, उस योजना पर काम हो रहा है उससे मैं यह समझता हूँ कि अभी 50 से 100 साल चाहिये उस योजना के पूरे होने में। तो मैं यह चाहता हूँ कि मेरे लायक रेलवे वजीर उन वायदों को अव्वलियत दें, प्रायोरिटी दें जो श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने किये थे जिन्होंने हमारे बतन के लिये अपने खून का आखिरी कतरा दिया है, जिन्होंने हमारे बतन के की एकता के लिये तन मन धन सब कुछ दे दिया है तो उनके वायदों को पूरा करें। उनके वायदों के पूरे होने पर हमें एक बल मिलेगा, एक रूहानी ताकत मिलेगी और खुशी होगी और हमें यकीन है कि हमारे रेलवे मंत्री जी उस तरफ और उस सिलसिले में गौर करेंगे।

दूसरी बात यह है, रामपुर के लिए, कि मुझे अपने लायक रेलवे मंत्री जी से यह कहना है कि रेलवे टाइम टेबल में जितनी भी उलट पलट होती है यह इनके महकमें के बड़े-बड़े अफसरान करते हैं। ये जो मिरकल्स होते हैं एकदम से यानी एक ट्रेन थी जो रात को बरेली से चलती थी और रामपुर, मरादाबाद होते हुए मुंबई लखनऊ पहुंचती थी। रामपुर का सारा बिजनेस तबका उस गाड़ी से चलता था। दिन भर

दिल्ली से खरीद फरोख्त करता था और रात को वापस जाता था...
(समय की घंटी)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): The hon. Member is speaking for more than 15 minutes. I would request him to conclude early.

श्री हाशिम रजा इलाहाबादी आबदी : मैं खत्म करता हूँ। तो आपके डिपार्टमेंट ने यह मिरकल किया कि वह ट्रेन जो डाइरेक्ट रामपुर से मरादाबाद होते हुए सही रास्ते पर...। सीधे रास्ते पर दिल्ली आती थी, उसे चंदौसी मोड़ दिया। अब वह बरेली से चंदौसी जाती है, रामपुर नहीं आती है।

मेरा मतलब यह है कि रामपुर से पैसेजर्स को अभी कोई ऐसी ट्रेन रात को नहीं रह गई है कि वह दिल्ली पहुंच जाएं। तो बजाए इसके कि मैं रेलवे मंत्री जी के कमरे में जाकर उनसे खुशामद करूं, उनकी बिनती करूं, उनकी मिन्नत करूं, मैं यह कहना चाहता हूँ कि वह इस दिशा में भी अपना थोड़ा सा ध्यान दें। रामपुर से 29-अप और 30-डाऊन जो गुजरती है, तो उसमें रामपुर का कोई कोटा नहीं रहता है। शाहजहाँपुर का कोटा रहता है, हरदोई का रहता है, बरेली का रहता है, लेकिन रामपुर का कोई कोटा नहीं रहता है।

रामपुर में दुनिया की सब से बड़ी लायब्रेरी है, जिसको कि रजा लायब्रेरी कहते हैं, जोकि दुनिया के नक्शे पर है हिंदुस्तान के ही नक्शे पर नहीं है बल्कि मैप पर है, लेकिन उसे आप डिपार्टमेंट वाले, आपके महकमे वाले श्री रेलवे के ऊंचे अधिकार इस तरीके से भूल रहे हैं कि मैं किस तरह उनका याद दिलाऊँ।

बहरहाल यह मोटी-मोटी बातें कर मैं आपके इस बिल की तारीफ कर हूँ।

کई माननीय सदस्य : شہر کے ساتھ ।
... (بہار)

آئی ہاشیم رجا ابراہیم آبادی :
اور آپ کو مبارکباد دے رہا ہوں کہ
آپ نے پینشنرز کا کرایہ نہیں بڑھایا ۔

ڈاکٹر : ہاں ۔ آج ۔ بڑھائیں گے ،
بڑھائیں گے ... (بہار) ۔

آئی ہاشیم رجا ابراہیم آبادی :
آج کا سوال ہے ۔ آپ دس سال کی
بات نہ کیجیے ۔ آپ نے پینشنرز کا
کرایہ نہیں بڑھایا ... (بہار)

آئی سत्य प्रकाश मालवीय (उत्तर
प्रदेश) : ہمارے لوگ اس پر چلتے ہیں ،
اس لیے پتا نہیں چلتا ۔

آئی ہاشیم رجا ابراہیم آبادی :
نہیں ، مالویہ جی ہم آپ ایک
ہی شہر کے رہنے والے ہیں اور پہلے ہی
اس سے نہیں چلتے تھے اور آئی ہاشیم آبادی
یہ آج ہے کہ اس سے نہیں چلتے تھے—
اس لیے آپ ۔

لیہاج ، یہ اس سے آج ۔ ٹیمپری
ہو رہی ہے ، لیکن آپ نے پینشنرز کی رہائش
جو ہے ، وہ کامیاب رہی ، پینشنرز کے کرایہ نہیں
بڑھائے ، آپ کو اس کے لیے شکریہ دے رہا
ہوں ، مبارکباد دے رہا ہوں ، آپ کا شکریہ
ادا کرتا ہوں ۔

کई माननीय सदस्य : शहर तो सुनिये ।

آئی ہاشیم رجا ابراہیم آبادی :
شہر سناؤں گا ، تو وہ پھر گنتی بڑھا دیں گے ۔

† [شری ہاشیم رضا الہ آبادی]

عابدی (اتر پردیش) : محترم وائس
چیمبرمین میں آپ کے ماحول سے
اس بل کا سمرٹن کرنے کیلئے کہوا
ہوا ہوں ۔

† [] Transliteration in Arabic Script.

وائس چیمبرمین صاحب : اس
بل کے سلسلے میں ہمارے لائق وزیر
نے قریب ساٹھ ارب روپے ہم سے
مانگے ہیں ۔ ہمیں یہ تمسجب ہے
کہ ان کو یہ ۷ ارب روپے کی
ضرورت کہوں ہوتی ۔ اگرچہ پلاننگ
کمیٹی ریلوے کے ساتھ وہ انصاف
پر تھا ۔ جس انصاف کا یہ محکمہ
مسئمتی تھا ۔ تو پھر مزید روپے
کی ضرورت نہیں تھی ۔ لیکن ہمیں
افسوس ہے اور افسوس کے ساتھ
کہنا پڑتا ہے ۔ کہ پلاننگ کمیٹی
ریلوے کے ساتھ انصاف نہیں کر رہا
ہے ۔ بات ہمارے گھر کی ہے ۔ لیکن
اگر گھر کا بجھ بھی کوئی غلطی کرتا
ہے ۔ تو وہ غلطی بھی سامنے آتی
چاہئے ۔ ہم اپنے عظیم وزیر جو
پلاننگ کمیٹی کے وزیر ہیں ۔ ان سے
اس سدن کے ماحول سے ہرگز انتہا
کرہنگے ۔ کہ وہ پلاننگ کمیٹی کو
اس بات پر مجبور کریں ۔ کہ وہ
ریلوے کو جو [ہندوستان میں سب
سے بڑا پبلک سیکٹر ہے ۔ اور جو کہ
دنیا کی دوسری سب سے بڑی ریلوے
ہے ۔ اس کے ساتھ انصاف کریں ۔ اور
اسے آئندہ اس طریقہ سے روپے کی
ضرورت نہ پڑے ۔ ہمارے کچھ
ساتھیوں نے وزیر اعظم کو اس بات
کیلئے بدھائی دی تھی ۔ کہ انہوں
نے ایک نوجوان کو ریلوے ملٹری
بھایا ہے ۔

اور اعداد و شمار دیجے ہوئے اس بات کو ثابت کیا تھا کہ وہ ہندوستان کے تاریخ میں سب سے پہلے اور سب سے کمسن وزیر ریلوے ہے۔ یہ عجیب بات ہے کہ وزیر ریلوے تو آپ نے نوجوان بنا دیا لیکن پلاننگ کمیشن نے اس کی طاقت کو چھین لیا۔ یہ کہاں کی نوجوان دوستی ہے کہ آپ وزیر تو بنائیں نوجوان کو لیکن وزیر بناتے ہوئے اسکی طاقت کو اسکی حیثیت کو اور اس کے اس کے دولت کو چھین لیں۔ اب پلاننگ کمیشن ریلوے کے اس مسئلے پر ریلوے کی اس ضرورت پر توجہ دینی چاہئے اور میں امید کرتا ہوں کہ وہ توجہ دیکر - مجموعی طور سے ان کے آنے کے بعد ہر صورت سے ریلوے کا سدھار ہوا ہے۔ مجھے بڑے بڑے مسائل پر ریلوے پر اتنا ہل اتھاتا ہے - ہمیشہ بولتا ہوں لیکن چھوٹے چھوٹے مسائل اتھاتا ہوں - مجھے یاد ہے کہ پچھلے موقع پر میں غنی خان چودھری صاحب جب ریلوے منسٹر تھے انکو نئی دہلی ریلوے اسٹیشن سے ہاسی پوریاں انکے گھر بھیجیں تھیں - میں نے ایک سیر ہاسی پوریاں خرید کر انکے گھر بھیجیں تھیں کہ آپ بھی کہیں ہم تو کہاتے ہی ہیں - اس کے بعد یہ ہوا کہ بہت بڑا سدھار ریلوے کے کہانے کے سلسلے میں ہوا (مداخلت)

ایک معزز ممبر: وہ تو مدھیہ صاحب کے زمانے میں ہوا (مداخلت) شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی: کچھ تو ایسا ٹائم رہا ہے وہ بھی ہے میں پھر انکے بعد سدھار جی کا وقت آیا تو بہت سدھار ہوا کہانے کے سلسلے میں خصوصی سدھار ہوا اور مہنگی تو مہنگی (مداخلت)

ڈاکٹر ہاپو کالدانی: اب مہنگی بھی مہنگی (مداخلت) شری غلام رسول مٹہ: (جموں و کشمیر) سوئیاں بھی کھلائیں گے (مداخلت)

شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی: سوئیاں ملیں گی تو سدھار ہوا ہے - لیکن آپ نے یہ کہا ہے کہ ہم تھیکیداروں کے معاملے میں بڑے بڑے تھیکیداروں کو چھوڑ کر چھوٹے چھوٹے تھیکیداروں کو موقع دیا ہے - میں بہت ادب سے اس سدن میں آپ سے سوال کرنا چاہتا ہوں کہ یہ ریلوے کون تھیکیدار ہے - چھوٹا تھیکیدار ہے یا بڑا تھیکیدار ہے اور اسکی کیا ایج ہے - آپ نے ایک زمانہ میں پوری بھچنے والوں کو - سکویت والوں - کھلونے بیچنے والوں کو سب کو نوٹلائز کر دیا - اور سب سے دکانیں چھین لیں یہ وہیلر جو ہے ان کی دکان کے لئے

[شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی]

یہ کہا کہ تین سال میں اپنا حساب کتاب کر کے اپنی بریاں بستو باندھ لیجئے۔ اور اسکی جگہ نئے پڑھے لکھے نوجوانوں کو مروج دیا جائیگا۔ لیکن اس بات کو ۳۰ ورہں گزر گئے آج تک وہ بات وہیں قائم ہے اور وہیلر کی مونوپولی اسی طریقے سے قائم ہے۔ تو میں آپ سے یہ کہونگا کہ وہ دعویٰ کیجئے وہ پروگرام بنائیے جسکا لوگ مذاق نہ اڑائیں۔ لوگ ہڈیں نہ اڑائیں۔ ایک وہیلر آپ کے یہاں قائم ہے اور چھوٹے چھوٹے تھیکیداروں اور چھوٹے چھوٹے کارندوں کو آپ ہٹانا چاہتے ہیں۔ اگر عمت ہو۔ طاقت ہو۔ آپ میں جرأت ہو تو اے۔ وہیلر کا صفایا کیجئے۔ اسکی جگہ چھوٹے چھوٹے پڑھے لکھے بھکار نوجوانوں کو مروج کیجئے پھر اسکے بعد دوسرے سدھار کیجئے جس سے آپ کا نام بھی ہو۔ نام ہو رہا ہے لیکن زیادہ نام ہو۔

میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ میرے علاقے رامپور سے ہلدوانی ایک ریلوے لائن بچھانے کی بات چل رہی تھی۔ یہ بات کس نے شروع کی تھی۔ سنہ ۱۹۷۲ء میں شریعتی اندرا گاندھی سی نے اس ریلوے لائن کا پتھر لگایا تھا۔ آج ہم راجیو جی کے تو وفادار ہیں اور

ہمکو ہونا چاہئے۔ ہر نہما کی وتاداروں ہمارا فرض ہے لیکن ہم اندرا جی کو اتنی جلدی بھول گئے۔ اتنی جلدی انکی عظمت کو انکی خدمت کو فراموش کر گئے۔ کہ سنہ ۱۹۷۲ء سے سنہ ۱۹۸۶ء تک جو انہوں نے نہیں قال اور رامپور کے درمیان تھوڑے سے فاصلے کے لئے کہا تھا اسکے لئے ہم بجٹ میں سواں کے طور پر پرساں کے طور پر صرف اتنا روپیہ رکھ دیتے ہیں۔ کہ یہ معلوم ہو جائے کہ یہ پوچھنا زندہ ہے۔ ورنہ جس رفتار سے اس لائن پر کام ہو رہا ہے۔ اس پوچھنا پر کام ہو رہا ہے اس سے میں یہ سمجھتا ہوں کہ ابھی ۵۰ سے ۱۰۰ سال چاہئے اس پوچھنا کے پورے ہونے میں۔ تو میں یہ چاہتا ہوں کہ میرے لائق وزیر ان وعدوں کو اولیت دیں۔ پرائیوٹی دیں جو شریعتی اندرا گاندھی جی نے کئے تھے جنہوں نے ہمارے وطن کیلئے اپنے خون کا آخری قطرہ دیا ہے۔ انہوں نے ہمارے وطن کی ایکٹا کیلئے سب کچھ دیدیا ہے تو انکے وعدوں کو پورا کریں۔ انکے وعدوں کے پورا ہونے پر ہمیں ایک ہل ملیگا۔ ایک روحانی طاقت ملیگی اور خوشی ہوگی اور ہمیں یقین ہے کہ ہمارے ریلوے مذہبی جی اس طرف اور اس سلسلے میں غور کریں گے۔

دوسری بات یہ ہے - رامپور کیلئے - مجھے اپنے لائق دیلوے منڈری جی سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ دیلوے ٹائم ٹیبل میں جتنی بھی الٹ پلٹ ہوتی ہے - یہ انکے محکمے کے بڑے بڑے افسران کرتے ہیں - یہ جو سیریکلس ہوتے ہیں ایکدم سے یعنی ایک تہین تھی جو رات کو بریلی سے چلتی تھی اور مراد آباد ہوتے ہوئے صبح لکھنؤ پہنچتی تھی - رامپور کا سارا بزنس طبقہ اس گاڑی سے چلتا تھا - دن بھر دلی سے خرید فروخت کوٹا تھا اور رات کو واپس جاتا تھا۔ (وقت کی گھنٹی)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): The Hon. Member is speaking for more than 15 minutes. I would request him to conclude early.

شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی:

میں ختم کرتا ہوں - تو آپ کے قیپارٹمنٹ نے یہ مرکز کیا کہ وہ تہین جو ڈائریکٹ رامپور سے مراد آباد ہوتے ہوئے صحیح راستے پر سیدھے راستے پر دلی آتی تھی - اسے چندوسی موڑ دیا گیا - اب وہ بریلی سے چندوسی جاتی ہے رامپور نہیں آتی ہے -

میرا مطلب یہ ہے کہ رامپور سے پوسٹجرس کو اب ایسی کوئی تہین رات کی نہیں رہ گئی ہے کہ وہ

دلی پہنچ جائے - تو بجائے اسکے کہ میں دیلوے منڈری جی کے کمرے میں جا کر ان سے خوشامد کروں - انکی بذتی کروں - انکی مفت کروں - میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ وہ اس دشا میں بھی اپنا تہوڑا سا دھیان دیں - رامپور سے ۲۹-اپ اور ۳۰ - ڈاؤن جو گزرتی ہے - تو اسیں رامپور کا کوئی کوٹا نہیں رہتا ہے - شاہ جہاں پور کا کوٹا رہتا ہے - ہرنوئی کا رہتا ہے - بریلی کا رہتا ہے - لیکن رامپور کا کوئی کوٹا نہیں رہتا ہے -

رامپور میں دنیا کی سب سے بڑی لائبریری ہے - جسکو رضا لائبریری کہتے ہیں جو کہ دنیا کے نقشہ پر ہے - ہلوستان کے ہی نقشہ پر نہیں ہے - ورلڈ مپ پر ہے لیکن اسے آپ کے ڈیپارٹمنٹ والے - آپ کے محکمے والے اور دیلوے کے اونچے افسیکاری اس طریقے کو بھول رہے ہیں کہ میں کس طرح ان کو یاد دلاؤں -

بہر حال یہ موتی - موتی باتیں کہہ کر میں آپ کے بل کی تائید کرتا ہوں -

ایک معزز ممبر: شعر کے ساتھ (مداخلت)

شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی: اور آپ کو مبارکیاں دیتا ہوں کہ

[شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی]
آپ نے پیسنیجرس کا کرایا نہیں
بڑھایا -

ڈاکٹر بابو کالداتے : بڑھانے کے
بڑھانے کے (مداخلت)

شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی:
آج کا سوال ہے - آپ دس سال کی
بات نہ کیجئے - آپ نے پیسنیجر کا
کرایا نہیں بڑھایا ... (مداخلت) ..

شری ستیہ پرکاش مالویہ
(اگر پردیش) : ہم لوگ پاس پر
چلتے ہیں اس لئے پتہ نہیں چلتا -

شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی:
نہیں - مالویہ جی ہم اور آپ ایک
ہی شہر کے رہنے والے ہیں اور پہلے
بھی پاس سے نہیں چلتے تھے اور
ابھی یہ آسا ہے کہ پاس سے
نہیں چلیں گے - سمجھو آپ -

لہذا - یہ پاس - واس تو
تمہاری چیزیں ہوتی ہیں - لیکن
آپ نے پیسنیجرس کی راحت جو
ہے وہ قائم رکھی - پیسنیجرس کے
کرائے نہیں بڑھائے میں آپ کو اس کے
لئے مبارکباد دیتا ہوں - آپ کا
شکریہ ادا کرتا ہوں -

ایک معزز ممبر: شعر تو سنائیے -

شری ہاشم رضا الہ آبادی عابدی:
شعر سناؤں گا تو وہ بھر کھینٹی
بھرا دیں گے -

شری سत्य प्रकाश मालवीय : मान्यवर,
मैं यह जो रेल विभाग है और रेल
मंत्री जी हैं—तो विभाग भी राष्ट्र का
विभाग और देश का होता है और मंत्री
जी इस देश की जो सरकार है, उसके
मंत्री हैं, लेकिन मैं अपनी बात वहीं
से शुरू करूंगा जहाँ पर बापू कालदाते
ने अपनी बात खत्म की थी क्योंकि
मैं उदाहरण देना चाहता हूँ कि रेल
विभाग का दुरुपयोग और रेलगाड़ियों का
दुरुपयोग कभी-कभी तो किसी प्रदर्शन-
कारियों की मदद के लिए किया जाता
है और कभी-कभी जब कुछ प्रदर्शनकारी
अपनी बात को पहुँचाने के लिए किसी
तरह राजधानी तक पहुँचाना चाहते हैं,
तो रेल को रोक कर ही किया जाता है।

इसलिए इस सन्दर्भ में मैं रेल विभाग
का जो एक आदेश है, रेल के अधिकारी
का, उस ओर आपका ध्यान आकर्षित
करना चाहता हूँ, जो कि युवा इंका के
प्रदर्शन के संबंध में था। रेल प्रशासन ने
पिछले दिनों बिहार में दो बार नियम
कानून की धमकियाँ उड़ाई, एक बार
युवा इंका की मदद के लिए और दूसरी
बार मजदूरों, किसानों के पटना प्रदर्शन
को विफल बनाने के लिए। इस
चक्कर में दोनों बार आम यात्रियों को
काफी तकलीफ उठानी पड़ी। यह काम
अगस्त में एक सप्ताह के भीतर हुआ
और जो आदेश जारी किया गया, उस
ओर मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना
चाहता हूँ।

पटना जंक्शन स्टेशन के अधीक्षक,
श्री महेश सिंह ने अपने स्टेशन के
बुकिंग सुपरवाइजर को 16 अगस्त को
दिन के साढ़े ग्यारह बजे एक पत्र
लिखा। पत्र संख्या है ई-15-मूव-
पी.एन.बी.ई.०-86। इसमें अधीक्षक
ने लिखा कि दानापुर के वरीय मंडल
परिचालन अधीक्षक के आदेशानुसार
आपको सलाह दी जाती है
कि 17 अगस्त के लिए मगध एक्सप्रेस
(191 अप) की द्वितीय श्रेणी के अनारक्षित
डिब्बों के लिए कोई टिकट नहीं बेचें
क्योंकि उन डिब्बों में युवा इंका के सदस्य
सफर करेंगे। उस ट्रेन के टिकट किसी

भी स्टेशन के लिए नहीं बेचे जाएं । इस पर टिकटों की बिक्री बंद कर दी गई ।

दूसरा उदाहरण है कि अरवल कांड के सिलसिले में जब प्रदर्शनकारी पटना जाना चाहते थे बिहार की राजधानी में तो रेलवे प्रशासन ने एक आदेश जारी किया । रेलवे प्रशासन ने मोर्चा समर्थकों की अधिक संख्या वाले इलाकों के तमाम रेलवे स्टेशनों को निर्देश दे दिया कि पटना के लिए टिकट नहीं बेचे जाएं । नतीजतन पटना-गया रेल मार्ग के परसा बाजार और पोठही रेलवे स्टेशनों पर 21 अगस्त के पूर्व की रात की पाली में कोई टिकट नहीं बिका । यह इलाका मोर्चे का समर्थक इलाका है । कई रेलवे स्टेशनों पर टिकट खिड़की पर कतार लगाकर खड़े गरीब यात्रियों को पुलिस ने जबरन लाइन से बाहर कर दिया । इस ओर मान्यवर मेरे ध्यान इसलिए आकर्षित किया है कि रेल विभाग का दुरुपयोग अक्सर कांग्रेस पार्टी के लिए किया जाता है और उसका दुरुपयोग कभी-कभी जब लोग अपने कष्टों के लिए रेल विभाग का इस्तेमाल करना चाहते हैं । इसके लिए मैंने दो उदाहरण स्पष्टतः मंत्री जी के आगे रखे हैं और इस आशय से रखे रखे हैं कि माननीय मंत्री जी इस संबंध में कोई कारगर कदम उठावेंगे । मुझे इस बात में कोई आपत्ति नहीं है कि कोई भी प्रदर्शनकारी रेल गाड़ी में जाना चाहे कभी भी अपने सम्मेलन में जाना चाहे उसके लिए रेलगाड़ी चलाने की विशेष व्यवस्था होनी चाहिए । लेकिन साधारण यात्रियों के लिए रेल गाड़ी बंद करके और इस तरीके का आदेश जारी करके कि आम यात्रियों को टिकट नहीं बेचे जायेंगे मैं यह समझता हूँ कि यह किसी भी लोकतांत्रिक व्यवस्था के लिए या ऐसे देश में यह संभव नहीं है । इसलिए मंत्री जी इस ओर विशेष ध्यान देंगे । दूसरी ओर आज जो रेल की सुविधाएं हैं और यात्री जो रेल में सफर करते हैं वे अपने को बहुत असुरक्षित महसूस करते हैं । यात्री के जीवन की कोई सुरक्षा नहीं है और उसकी संपत्ति की कोई सुरक्षा नहीं रह गई है और

साथ-साथ जो रेल की संपत्ति है इसकी भी कोई सुरक्षा नहीं है । केवल सन् 1986 में जनवरी से अक्टूबर तक ले करके दस महीने में 545 रेल दुर्घटनाएं हुईं और इन दुर्घटनाओं में 211 व्यक्तियों की मृत्यु हुई । रेल विभाग ने इस बात को स्वीकार किया है कि इनमें से जो अधिकतर दुर्घटनाएं हुई हैं वे ह्यूमैन फेल्योर या रेलवे कर्मचारियों की असावधानियों के कारण या उनकी लापरवाही के कारण हुई हैं । केवल 21 अक्टूबर, 22 अक्टूबर, 23 अक्टूबर तीन दिन तक लगातार इस देश में रेल की दुर्घटनाएं हुईं । इसलिए मैं इस ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और इन दुर्घटनाओं को हुए अभी करीब-करीब एक महीना हुआ है । 21 अक्टूबर को दुर्घटना हुई सरजू एक्सप्रेस में जिसमें सरकारी आंकड़ों के अनुसार तीन यात्री मारे गये । दूसरे दिन 22 अक्टूबर को मुजफ्फरपुर टाटा एक्सप्रेस सोनपुर डिवीजन में दुर्घटना हुई उसमें दो व्यक्ति मारे गये । इसके बाद फिर तीसरे दिन 23 अक्टूबर को अहमदाबाद जाने वाली साबरमती एक्सप्रेस में दुर्घटना हुई उज्जैन के पास और उसमें 14 व्यक्ति मर गए । मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेल विभाग इस संबंध में बराबर आश्वासन देता है कि हम लोग कदम उठा रहे हैं, हम लोग इस प्रकार के उपाय कर रहे हैं जिससे कि कम से कम दुर्घटनाएं हों और जो रेल कर्मचारी हैं जिनकी असावधानी के कारण दुर्घटनाएं होती हैं उनको रोकने में हम समर्थ हो सकें । लेकिन मान्यवर केवल आश्वासन दिया जाता है, केवल कदम उठाए जाते हैं लेकिन सही मायनों में उनका कार्यान्वयन नहीं हो पाता । इसलिए मैं सरकार से, रेल विभाग से निवेदन करना चाहता हूँ कि कम से कम इस प्रकार की व्यवस्था करें कि जब यात्री रेल में सफर करना शुरू करे तो उसको इस बात का डर नहीं हो कि वह गन्तव्य स्थान तक पहुंचेगा या नहीं । तीसरे जो 15 प्रतिशत माल-भाड़े में वृद्धि की गई है इस वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है । अभी इसी वर्ष जब रेल का बजट प्रस्तुत किया गया था उस समय भी यात्री

[श्री सत्य प्रकाश मालवीय]

किराए में कुछ वृद्धि की गई और उसका भार आम आदमी पर पड़ा था। हालांकि सरकार की ओर से इस बात को कहा गया था कि जो साधारण श्रेणी के यात्री हैं जो साधारण जनता है उसके ऊपर इसका भार नहीं पड़ेगा। लेकिन यह बात उचित नहीं थी। आज भी जो 15 प्रतिशत वृद्धि की गई है इससे महंगाई बढ़ेगी। जो सीमेंट की दुलाई होती है उसकी दुलाई का भाड़ा बढ़ेगा और उसके फलस्वरूप जो विजली की दरें हैं उसमें वृद्धि होगी। इसके बाद भी जो कि अभी 15 प्रतिशत वृद्धि कर रहे हैं करीब-करीब 95 करोड़ का घाटा होगा जो कि आपके अनुसार बताया गया है। तो मेरा यह निवेदन है कि जो रेलों का बोझ है, उसको आप समाप्त करिए, उसको कम करने की आप कोशिश करिए क्योंकि जब रेल विभाग घाटे में होता है, तो सिर्फ एक फैसला रेल विभाग ले लेता है कि किराया बढ़ा दो या माल भाड़े में वृद्धि कर दो या किसी और फ्लीट में वृद्धि कर दो और इसका भार देश की साधारण जनता पर पड़ता है।

अन्त में मान्यवर, मैं एक मांग की ओर जोर डालना चाहता हूँ, मैं कई बार निवेदन भी कर चुका हूँ कि इलाहाबाद से जो मीटरगेज, छोटी लाइन है बनारस की, उसके लिए मेरा आपसे निवेदन है कि जहाँ आपने इस बात की घोषणा की है कि इलाहाबाद का जो सिटी स्टेशन है, जहाँ से कई यात्री गाड़ी चलती हैं, उसको आप मॉडल-स्टेशन में परिवर्तित करने जा रहे हैं, वहीं आप इलाहाबाद से बनारस मीटरगेज लाइन को भी बड़ी लाइन में परिवर्तित करें।

इसी प्रकार जहाँ से मंत्री महोदय आते हैं मध्यप्रदेश से, जहाँ रीवा जनपद है, जो ऐतिहासिक और पौराणिक स्थान है, लेकिन रीवा में कोई भी रेल-लाइन नहीं है। रीवा जनपद हमारे मिर्जापुर से जुड़ा हुआ है और इलाहाबाद से।

इसके लिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप रीवा को रेल-लाइन से जोड़ने की कोशिश करें मिर्जापुर से और इलाहाबाद से।

मान्यवर, कुछ दिन पूर्व मैंने समाचार पत्र में पढ़ा था कि मध्यप्रदेश में एक रेल कोच फैक्टरी लगने वाली है। मैं इस समाचार के बारे में तो नहीं जानता कि कहां तक सत्यता है। इसलिए मंत्री जी से चाहूंगा कि वे इसकी पुष्टि करेंगे कि क्या कोई रेल कोच फैक्टरी मध्यप्रदेश में खुलने वाली है? हमारे उत्तर प्रदेश में भी बहुत दिनों से यह मांग चली आ रही है कि एक रेल कोच फैक्टरी वहां खोली जाय और इस मामले में उत्तर प्रदेश सरकार ने सुझाव भी भेजा था कि इसे गोरखपुर में खोला जाय या इलाहाबाद में खोला जाये। लेकिन उस स्कीम को सरकार ने खत्म कर दिया, उसे नहीं माना और पंजाब में खोली गयी। इस बात में हमें कोई आपत्ति नहीं है कि वहां क्यों खोली गयी। खोलनी चाहिए लेकिन मध्यप्रदेश में अगर खुल रही है तो हमारा आपसे निवेदन है, सुझाव है कि जो उत्तर प्रदेश सरकार की स्वयं की मांग है और योजना आयोग के पास यह विचाराधीन थी, उसानुसार उत्तर प्रदेश के गोरखपुर में या इलाहाबाद में एक कोच फैक्टरी खोली जाय।

अभी हाल ही में 15 दिन पूर्व 8 जोड़ा एक्सप्रेस गाड़ियां अचानक केन्सिल कर दी गयीं समाचार पत्रों में विज्ञप्ति देकर। अब अचानक 8 जोड़ा गाड़ियां निरस्त कर दी जायं या समाप्त कर दी जायं, तो मान्यवर, आप जानते हैं कि 16 गाड़ियां केन्सिल होने से उसमें सफर करने वाले यात्री, जो अपना आरक्षण कराए हुए थे या किन्हीं कारणों से जाना था, उनको कितनी परेशानी हुई, उनको कितनी तकलीफ हुई? मान्यवर, पन्द्रह-पन्द्रह दिन तक यात्री दिल्ली के स्टेशन पर अंकुर पड़े रहे, एक-एक सप्ताह तक दूसरे गन्तव्य स्थानों पर पड़े रहे। मैं आप से एक बात की जानकारी करना चाहता हूँ कि क्यों अचानक इस तरह से 16

रेल-गाड़ियों को, यात्री-गाड़ियों को केन्सिल किया गया और यदि कोई दूसरा काम था या इन गाड़ियों से दूसरा काम लेना था तो क्या कोई स्पेशल गाड़ियां चालू नहीं की जा सकती थीं? इस प्रकार से रेल यात्रियों को तकलीफ पहुंचाने का काम रेलवे विभाग को नहीं करना चाहिए था।

इन शब्दों के साथ मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि जहाँ आपने मॉडल स्टेशन के संबंध में घोषणा की है, तो मॉडल स्टेशन तो बाद में खुलेंगे। पहले जो आज प्लेटफार्म हैं, बड़े-बड़े शहरों में या छोटे-छोटे शहरों में या कस्बों में जो रेलवे स्टेशन हैं, वहाँ यात्रियों को पूरी सुविधा नहीं है। कई जगह, आप अगर जाइए तो देखेंगे कि पीने का पानी वहाँ नहीं मिलता, ऐसे कितने स्टेशनों का नाम मैं गिना सकता हूँ, मैं लिखकर के भेज दूंगा, वहाँ पर शांचालय की व्यवस्था नहीं है, प्लेटफार्म पर बैठने के लिए यात्रियों के लिए सीट की व्यवस्था नहीं है। कितने ही ऐसे वेटिंग रूम हैं, जहाँ एक मात्र ताला लगा रहता है और रेल-कर्मचारी उसका स्वयं के लिए इस्तेमाल करते हैं, दूसरे दर्जे के या अन्य दर्जे के कर्मचारी उसका इस्तेमाल नहीं कर पाते हैं। इसलिए मेरा मंत्री जी को सुझाव है कि कम से कम जो सुविधाएँ जरूरी हैं, जो सुविधाएँ उपलब्ध थीं, उनको पहले आप ठीक करिए, उनको दुरुस्त करिए। जब ये सारी सुविधाएँ सब जगह यात्रियों के लिए हो जाएँ, तो आप मॉडल स्टेशन खोलिए। मॉडल स्टेशन खोलने से हमें कोई विरोध नहीं है, लेकिन पहले न्यूनतम सुविधाएँ आपको देनी चाहिए।

मान्यवर, एक गाड़ी चलती है, मैंने कई बार निवेदन भी किया है, 101 और 102 राजधानी एक्सप्रेस, यह चलती है हावड़ा से दिल्ली तक और दिल्ली से हावड़ा तक। बीच में इलाहाबाद स्टेशन पड़ता है। इलाहाबाद ही एक ऐसा स्टेशन है उत्तर प्रदेश में, यहाँ सभी रेल गाड़ी रुकती हैं, केवल एक यही नहीं रुकती। जब-जब चिट्ठी लिखी विभाग को, विभाग अपना नोट बनाकर भेज देता

है कि यह सुपर फास्ट गाड़ी है और इसकी कोई आवश्यकता इलाहाबाद स्टेशन पर रोकने की नहीं है। 4 P.M. मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इलाहाबाद एक पौराणिक और ऐतिहासिक स्थान है और उसका एक राजनीतिक महत्व है। और केवल यह एक रेलगाड़ी ऐसी है कि जिस को आप इलाहाबाद में नहीं रोकते। उसका ठहराव दोनों तरफ से दो, तीन या चार मिनट के लिये इलाहाबाद में आप कराइये। राजधानी एक्सप्रेस का मतलब यह भी हो सकता था कि शायद यह केवल राजधानियों से ही हो कर जाती हो, लेकिन ऐसी बात नहीं है। कई ऐसे स्टेशन हैं कि जहाँ यह राजधानी एक्सप्रेस रुकती है और वह किसी प्रदेश की राजधानी नहीं है। तो मैं निवेदन करूंगा और मेरा सरकार से आग्रह है कि इस रेलगाड़ी का ठहराव इलाहाबाद में कराने की आप कृपा करें।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः निवेदन करूंगा कि जो 15 प्रतिशत आप वृद्धि कर रहे हैं उस का भार महंगाई पर पड़ेगा और कीमतों की वृद्धि पर भी पड़ेगा। इसलिये इस को आप कृपा पूर्वक वापस लेने पर विचार करें।

श्री धूलेश्वर मीणा (राजस्थान) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री जी द्वारा जो पूरक मांगों के लिये एप्रोप्रियेशन-बिल लाया गया है उस का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। सब से पहले जैसा कि डा० वापू कालदाते जी ने कहा था उस के अनुसार हो मैं भी उनको बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आप ने रेल मंत्रालय को सम्हालने के बाद उस में बहुत ही सुधार किया है। उस में सुधार हो रहा है और यही नहीं मैं आप के साथ-साथ आप के कर्मचारियों को भी बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जहाँ जहाँ भी मैं गया हूँ, हिन्दुस्तान के कोने कोने में हम जाते हैं और रेलवे कर्मचारियों का व्यवहार हम मेम्बरस पार्लियामेंट के प्रति तो अच्छा होता ही है लेकिन आम जनता के प्रति भी उन लोगों का व्यवहार बहुत अच्छा

[श्री सत्य प्रकाश मालवोय]

हुआ है। बहुत ही सीधे ढंग से जहाँ वह कर सकते हैं वे लोगों को एकोमोडेट करने की कोशिश करते हैं और इस के लिये वे बघाई के पात्र हैं।

श्रीमन्, आप ने इस एप्रोप्रियेशन बिल के अनुसार 590 करोड़ के करीब की मांग की है। इस मांग के लिये, जैसा कि अभी हमारे एक साथी गोल रहे थे कि अगर प्लानिंग कमीशन ने पहले पैसा दे दिया होता तो आप को इस तरह की सप्लीमेंटरी डिमांड न करनी पड़ती। लेकिन इस प्रगतिशील देश में, विकासशील देश में ज्यों ज्यों प्रगति होती जाती है उसी प्रकार सप्लीमेंटरी डिमांड्स न सिर्फ रेलवे में बल्कि हर तरफ और हर स्टेट में या जिला परिषदों में भी होती ही हैं। मैं यह कह कर आप का ध्यान इस ओर ले जाना चाहता हूँ कि ऐसे की इस कमी को देखते हुए हम नहीं कह सकते कि आप रेलवे में सुधार नहीं कर रहे हैं या रेलवे प्रगति की ओर नहीं है या उस का काम ठीक ढंग से नहीं चल रहा है, लेकिन आप और हम सब जानते हैं कि हम जब विकास करते हैं तो नयी नयी चीजों की जरूरत होती है और इसी लिये हम संसद् सदस्य आप के सामने और सरकार के सामने जनता की आवाज लेकर आते हैं और आप उसे जहाँ तक हो सके पूर्ण करने की कोशिश करते हैं और हम यही आशा करते हैं कि आप उसे पूरी करते रहेंगे।

श्रीमन्, सब से पहले मैं आप का ध्यान इस ओर ले जाना चाहता हूँ कि आप ने एक वित्त निगम बनाया है रेलवे में। यह एक अच्छी बात है। इस से रेलवे में सुधार होगा। उस का विस्तार होगा और एक नया मार्ग दर्शन होगा सर्विसेज में और एडमिनिस्ट्रेशन में काम अच्छी तरह होगा।

यह बड़ी खुशी की बात है कि आप ने यह बताया है कि अब की बार रेलवे में

बियर एंड टियर से 120 करोड़ रुपये का फायदा हुआ है। इस के लिये मंत्री जी और रेल मंत्रालय बघाई के पात्र हैं। साथ ही आप ने 15 वर्ष का लम्बा एक लांग पर्सपेक्टिव प्लान बनाया है और उस में 45 हजार करोड़ रुपयों का खर्च होगा। तो यह प्रकृति की हमारी चाल है इसको देखते हुए आपने जैसा कहा कि ट्रैक्स पुरानी हो गई हैं, उसको आप इलेक्ट्रिफाई करना चाहते हैं, उसके लिये आपने बताया है कि तीन हजार पांच सौ किलोमीटर की ऐचीवमेंट आपने कर लिया है इलेक्ट्रिफिकेशन करने का। इस प्रकार से आपकी धीरे धीरे प्रगति हो रही है। लेकिन मैं आपका ध्यान राजस्थान की कुछ रेलवे लाइनों की ओर ले जाना चाहता हूँ। दिल्ली से अहमदाबाद को जाने के लिए 201 अप तथा 202 डाउन गाड़ियां चलती हैं जिनकी कधी को पूरा करने के लिए आपने सुपर फास्ट चलाई हैं जो हफ्ते में दो दिन तीन दिन चलती हैं। उसके लिए बार बार हमने मांग की है कि इस ट्रेन को डेली करें तभी सारे ट्रैफिक को खींच सवेंगे। इस ट्रेन में कम से कम सौ से दो सौ तक बेंडिंग लिस्ट होती है जिनका नम्बर नहीं आ पाता है।

इसके साथ ही साथ जैसा कि हम बार बार निवेदन कर रहे हैं, हमारे राजस्थान से गुजरने वाली कोई भी ब्राड गेज लाइन नहीं है, कोटा को छोड़कर। इस लाइन को जैसा कि सैद्धांतिक तौर पर प्लानिंग कमीशन ने मान लिया है आपके प्रस्ताव को और आपने कुछ काम भी शुरू करवा दिया है, तो मैं चाहता हूँ कि इस काम को आप करवा दें क्योंकि राजस्थान में भी भीषण अकाल पड़ा हुआ है। दिल्ली अहमदाबाद लाइन को ब्राड गेज करने के लिए आप अकाल राहत के रूप में इसे ले लें तो लोगों को भी इससे राहत मिलेगी और आपका काम भी परमानेंटली हो जाएगा। इसमें राजस्थान के बहुत सारे जिले आते हैं जिसमें अधिकतर आदिवासी, किसान और मजदूर निवास करते हैं, उनको भी इससे मजदूरी मिल जाएगी।

आपने एक सर्वे किया है अजमेर से पुष्कर तक का । आपको मालूम है कि वहाँ सास में एक या दो बार अजमेर में और दो एक बार पुष्कर में मेले लगते हैं । वहाँ जाने के लिए प्राइवेट बसों के अलावा कोई साधन नहीं होते हैं । इसलिए आप अगर वहाँ रेल लाइन बिछा दें तो इससे मेले के लिए जाने वाले यात्रियों को भी आप सुविधा दे सकेंगे । इसका आपने सर्वे करा लिया है, अब इसको आप कार्यान्वित करा दें तो बहुत बड़ी सुविधा वहाँ हो जाएगी ।

तीसरी बात मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि उदयपुर से दिल्ली को जो चेतका एक्सप्रेस चलाती है उसको आप डीजलाइज कर दीजिए क्योंकि बार-बार-बार रेलवे अवारिटाज यह कहकर इस मामले को टाल देती हैं कि यह ट्रैक पुरानी है । परन्तु गरीब नवीज को जो आपने उदयपुर तक एक्सटेंड किया है जिसमें डीजल इंजन लगा हुआ इससे टाइम की लोगों को बचत हो सकेगी और लोग आसानी से अपने घरों से वहाँ आ जा सकेंगे और समय पर अपना काम करके वापस लौट सकेंगे ।

आपको मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने कोटा से चित्तौड़ लाइन शुरू करवा दी है । मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप इसको जल्द से पूरा कराने की कोशिश करें ।

श्रीमन्, मैं अब पैसेंजर एमिनिटीज की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ । ट्रेनों में जब हम सफर करते हैं तो पाते हैं कि उनमें कहीं वांच नहीं है खिड़की का, तो कहीं सीट या रेक्सीन नहीं है, कहीं लाइट नहीं है तो कहीं पंखा नहीं है । यह हालत सैकिड हो या फर्स्ट हो सभी क्लासों में मिल जाती है । फर्स्ट क्लास में आप एटेंडेंट तो रखते हैं उनको आप एक ताला दे दें तो ये चोरियाँ रोकੀ जा सकती हैं और जहाँ पर भी ट्रेन खत्म हो वे सब चीजों को देखकर उनको लाक कर देंगे तो रेलवे को भी नुकसान नहीं हो सकेगा ।

इसके अलावा खाने-पीने का जहाँ तक सवाल है वैसे इसमें काफी सुधार हुआ है लेकिन खासकर हमारी वेस्टर्न रेलवे में तो खाना अच्छा मिलता है मगर अन्य जोन्स में अभी भी थोड़ा और सुधारने की जरूरत है । मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण चीज आपके सामने रखना चाहता हूँ । मैंने पहले भी निवेदन किया था क्योंकि पश्चिमी वेस्टर्न रेलवे का हैडक्वार्टर बम्बई में रखा हुआ है जो कि पहले से ही बहुत कंजस्टेड है, वहाँ पर आम आदमी ठीक से धूमफिर नहीं सकता, यात्रियों को ट्रेन पकड़ने में भी बड़ी कठिनाई होती है, यह हैडक्वार्टर वहाँ ठीक नहीं है तो जैसे आपने रेलवे आयोग का हैडक्वार्टर अजमेर में कर रखा है ऐसे ही इसका हैडक्वार्टर भी अजमेर रख दीजिए या अहमदाबाद में ताकि वहाँ से ट्रेफिक कम हो जाए और वहाँ से लोगों को हैडक्वार्टर के लिए बम्बई तक न जाना पड़े ।

इसके अलावा और एक निवेदन करना चाहता हूँ वह यह कि आपने रेलवे एम्पलाइज के बच्चों के लिए, उनको फैमिली के लिए पास इशु किये हुए हैं । हमारे समाने इस प्रकार की समस्या आ कि जब आपका एम्प्लॉई के बच्चे एक जगह से दूसरी जगह अपने पैरेंट्स के साथ जाते हैं तब तो कोई बात नहीं है लेकिन उनके लड़के अलग से पास लेकर झुंड-के झुंड बना कर ट्रेन में यात्रा करते हैं । नौजवान लड़के होते हैं । उस कम्पार्टमेंट में लेडीज भी होती हैं और उन लेडीज को देख कर व लोग आवाजें देते हैं, भद्दी भद्दी बातें करते हैं । हम लोगों को चुप रहना पड़ता है । मेरा निवेदन यह है कि आप उन लोगों को पास जरूर दें लेकिन वे अपने पैरेंट्स के साथ ट्रेन में यात्रा करें ऐसा उनसे कहिये । और नहीं तो सेकिण्ड क्लास का पास उनको दीजिए ।

इसके अलावा एक बात और कहना चाहता हूँ । मैंने आपसे पहले भी निवेदन किया था कि वहाँ के लोगों का कहना है जो एक ट्रेन चित्तौड़गढ़ से उदयपुर जाती है 85 अप और इसी तरह से 86 डाउन भी उदयपुर से चित्तौड़गढ़ जाती है ।

[श्री सत्य प्रकाश मालवीय]

इसमें बहुत से एम्पलायज आते-जाते हैं। चित्तौड़गढ़ से उदयपुर तक जाने वाली गाड़ी का टाइम साढ़े तीन बजे डिपाचर टाइम है और वहाँ पहुँचती है साढ़े 8 बजे या 9 बजे बीच में बहुत से स्टोपेज आते हैं। मेरा कहना है कि इनके स्टोपेज को कम कर दीजिए और इसका डिपाचर टाइम बढ़ा दीजिए यानी साढ़े 3 के बजाय 4 बजे या साढ़े चार बजे कर दीजिए ताकि जो इम्पलाइज हैं वे ट्रेन को आसानी से पकड़ सकें और अपने काम पर जा सकें। इसी प्रकार 86 डाउन की बात है। इसका टाइम भी आप थोड़ा बढ़ा दीजिए ताकि इम्पलाइज रात को खा पी कर ट्रेन में बैठ सकें। मैंने ये बातें आपसे कही हैं। मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का टाइम दिया और उम्मीद करता हूँ रेल मंत्री जी से कि मेरी इन मांगों पर ध्यान देंगे।

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: Mr. Vioe-Chairman, Sir, we are required to pass the Appropriation (Railways) No. 44 Bill, 1986, for an amount of Rs. 590 crores. I have read the speech of Mr. Madhavrao Scindia—our dynamic Railway Minister—and the reasons given in the statement. That because of the Pay Commission's recommendations and the hike in other things it has become necessary to increase the freight structure may be justified, but I feel that he has touched, perhaps, in my opinion a very delicate instrument in the matter of telescopic freight. I have in view a consignment of goods that were bought from Bombay last year. That consignment of a hundred bales was booked from Bombay to Srinagar, but from Jammu Tawi it comes by road through a railway out-agency. So, up to Jammu it comes by train, and from Jammu it goes through the railway out-agents by road to Srinagar. I then brought another consignment of 100 bales of the same thing through road transport, and I found that it cost me Rs. 376 less by bringing them through road and getting it delivered at home

rather than the railways. I am afraid that if this is restructuring of telescopic rates is implemented the result may prove adverse. I think the hon. Minister has taken the point into consideration that this may not affect the railway freight so far as the long-distance trains are concerned, obviously so because I find from the revision of taper-off classes that whereas there are classes of 1 to 100 101 to 250, 251 to 800, there is a big variegated class of SOI to 2400 km. I am afraid that it may be possible that the road transport may come in competition with you. So, this thing should be looked into. I hope the hon. Minister will react in his speech whether this aspect has been taken into consideration.

Sir, while considering these railway-freight increases, I have not come across any expenditure about which the hon. Prime Minister has given a promise in his public speech in Jammu, only last month, that is about the increasing of the allocation for the Jammu-Udhampur railway line. I hope, the Minister has taken that into consideration. But now if it is not being done, I would request the hon. Minister—the Railway Budget must be on the anvil—that he should take into consideration the fact that the allocation for the Udhampur-Jammu road is trebled, and then alone can we expect the railway line of 59 km. only to be completed in another ten years. Otherwise, if we take into consideration the allocation that is being done at the present moment, then, I am afraid, we will not be able to complete that within 59 years. That is not my age at all, and of course not the age of my young friend also.

I had requested the hon. Minister that in this time of science and technology it is not impossible for a railway line to be laid from Udhampur to Srinagar. This is essential because the Banihal cart road which links Srinagar to Jammu is the most

independable road even in the summer time. I had requested for this. At the time of Maharaja in 1905 also a survey was done under which a railway line could be laid up to Srinagar. Now that there is technical advancement, it should be all the more possible. Of course, there are constraints of money, there is no doubt about it. But as a gesture of goodwill, I hope he will announce today, and if he does not announce today he will make a provision for at least a survey, some Rs. 25 lakhs for making a survey for laying a railway line from Udhampur to Srinagar, which is very important for our economy. Our tourist traffic is affected. Our apples are really getting rotten for want of transport when the time is there for these to be transported to places like Delhi and other cities places. My friend and colleague D. C. Pra-shant has been requesting for a daily train which should reach Jammu Tawi in the evening. No such provision has been made so far although the request has been repeatedly made by us over the past few years.

There are complaints about the Railway Out Agency which transport goods from Jammu and Srinagar. It is in the hands of a private company for a long number of years but the fleet owned by that company is very small and the time taken to transport the goods from Jammu to Srinagar is also long; although the Railways on their part see to it that the goods reach Jammu in time. I would request the hon. Minister to examine this issue and find the possibility of either entrusting the job to the State Road Transport Corporation, which has a fleet of about two thousand vehicles or to some other corporation which may be floated for transporting goods to that place.

Now, I would like to make my last point. I remember when Madhayrao Sqindia Ji came as the Railway Minister, I was the only person who ap-

preciated the constraints on finances for him and had suggested in regard to issue of bonds. The hon. Minister had reacted to it favourably and said if the Finance Ministry clears that there will be no difficulty on the part of the Railways to float those bonds. At that time Shri Pranab Mukherjee was the Finance Minister. I do not know what is the position now. I would request the hon. Minister to let me know whether those bonds have been floated, what is the reaction and what is the position. In my opinion, Railways are the only Department which can consecutively float bonds and repay them in time, because they have so much of daily income with which bonds that get matured at a particular date can be repaid without any difficulty unlike other departments like the tele-communications and others. I would request the hon. Minister to examine this and keep a provision — minimum of Rs. 600 crores in the next Budget for raising resources by way of floating of bonds. This will facilitate the implementation of various railway projects as has been mentioned by the Railway Minister himself also. In the days of the British we had so many lines of Railways laid and we have only 500 kilometres of it added to that in the last forty years. Since we need more railway lines, new railway rolling stock and other things, we need more money for doing all these things. I would request him kindly to let me know the latest position with regard to the bonds.

With these words, I support the Bill.

श्री बिट्ठलराव माधवराव जाधव
(महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल
मंत्री महोदय ने जो यह रेलवे का
विनियोग विधेयक पेश किया है, इसका
मैं समर्थन करता हूँ। इसमें जो 5
अरब 90 करोड़ 42 हजार रुपये की
आर्थिक मांगें हैं उनका भी मैं समर्थन
करता हूँ। उपसभाध्यक्ष महोदय, जो
हर साल का एक्सपेंडीचर होता है, खर्चा

[श्री बिट्ठलराव माधवराव जाधव]

होता है, उनके लिये रेल मंत्री महोदय संसद् के समक्ष आर्थिक मांगें रखते हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, इस रेल विधेयक का समर्थन करते वक्त मैं यह कहना जरूरी समझता हूं कि भारत की रेल गाड़ियां जो हैं, भारत की रेल जो है वह दुनिया में नंबर दो की रेल है। जब हम रेलवे स्टेशन पर जाते हैं, भारत के किसी भी रेलवे स्टेशन पर जाते हैं तो हम वहां पूरे भारत की संस्कृति देखते हैं, रेलवे स्टेशनों पर पूरे भारत की संस्कृति उभर कर सामने आती है और उसे देखकर हमें बड़ा गौरव होता है। विविधता में एकता का जो नारा भारत की लोकशाही की आधारशिला बनी थी यह भारत की रेलों को देखने के पश्चात हमें सब लगती है। हमारे देश में पिछले 25-30 सालों में रेलवे की व्यवस्था में काफी सुधार हुआ है। रेलगाड़ियों के टाइम में सुधार हुआ है। पहले बहुत देर से रेल गाड़ियां चलती थीं। अगर हम पिछले साल का रिकार्ड देखें तो रेलगाड़ियां इररेगुलर चलती थीं मगर अब हम यह देखते हैं कि काफी टाइम पर चल रही है। मैं रेल मंत्री जी माधव राव सिधिया जी को बधाई देना चाहता हूं कि वे डायनेमिक व्यक्ति हैं उन्होंने रेल विभाग जो कि बहुत बड़ा विभाग है इसमें सुधार करने की जो कठिन समस्या है, जटिल समस्या है, उन्होंने इसमें काफी सुधार किया है। हमारे देश में जितनी पब्लिक सेक्टर इंडस्ट्रीज हैं रेलवे उन सब से बड़ी पब्लिक सेक्टर इंडस्ट्री है। इसलिए रेल का बजट भी अलग से पार्लियामेंट में रखा जाता है। इसका बहुत पुराना इतिहास है। मैं समझता हूं कि 1901 से लेकर अभी तक रेल का बजट अलग से इस सदन में पेश किया जाता है। हमारी सरकार ने रेल का आधुनिकीकरण, रेल का विद्युतीकरण, रेल को समय पर चलाने में आधुनिक यंत्र विज्ञान का उपयोग किया है। रेल कन्वेयंस का साधन है यह गरीबों के लिए कन्वेयंस का साधन है... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): I am sorry to

I intervene while the hon. Member is speaking. As I have already informed the discussion has to conclude by 6 O'clock.

SHRI VITHALRAO MADHAV-RAO JADHAV: That is all right. But j I have not taken even one minute. I

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Not for you. But for other Members. There- are ten Members.

SHRI VITHALRAO MADHAVRAO JADHAV: You please tell me the time given to irie, then, I will try to conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Not for you.

SHRI VITHALRAO MADHAV-BAO JADHAV: Thank you.

THE, VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): It is intended fo'r all those Members who are going to speak subsequently. The hon. Minister wants at least 40 minutes to reply to all the points that the hon. Members have raised. That means we have to conclude by 5. 15 p. m. There are ten Members to speak. Unless Members conclude very quickly, it will not be possible for us to conclude this discussion at all. We may not have time for the Minister to reply, and that will be a problem.

CHOWDHARY RAM SEWAK (Uttar Pradesh): Hon. Minister can reply tomorrow also.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): The Minister has to decide, not me.

श्री बिट्ठलराव माधवराव जाधव : रेलवे में जो विद्युतीकरण हुआ है और बड़ी तेजी से हो रहा है यह हम सब के लिए बड़े गर्व की बात है। हमारे कई रेलवे स्टेशनों में भी सुधार हो रहा है। अभी कुछ दिन पहले रेल मंत्री महोदय ने कहा कि उत्तर भारत में 66 माडल

स्टेशन बन रहे हैं। दक्षिण भारत के लोगों के हिस्से में भी कुछ माडल स्टेशन आए। दक्षिण भारत के जो लोग मीटर गेज से चलते हैं हमारी जिन्दगी में कभी ब्राडगेज नहीं आई। वे भी चाहते हैं कि कुछ ब्राडगेज बने तथा उत्तर भारत की तरह से कुछ अच्छे माडल स्टेशन हमारे यहां भी बना दें। एक बात की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। बम्बई से मानसुंद रेल लाइन की घोषणा बम्बई में सेंटीनेरी सेली-ब्रेशन के समय की गई थी और माननीय प्रधान मंत्री जी ने इसके लिए धनराशि की व्यवस्था करने का आश्वासन भी दिया था मगर इस साल बहुत कम धनराशि का प्रावधान बजट में किया गया है। अगर इस रफ्तार से चलेंगे तो बम्बई की जो जटिल समस्या है उसको हम हल नहीं कर सकते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं गत पांच साल से मैं बजट पर बोलता रहा हूं। हमारा जो ब्राडगेज में कनवर्शन का कार्य है वह रुका हुआ है नयी प्रोजेक्ट्स का कार्य रुका हुआ है और इस पर 1650 करोड़ रुपये खर्च होने का अनुमान है मैं मंत्री महोदय से यह कहना चाहता हूं कि कोई न कोई रास्ता निकालें। ब्राडगेज के नये प्रोजेक्ट्स तथा कनवर्शन के जो प्रोजेक्ट्स हैं इनके लिए अगर आप बम्बई-कलकत्ता-मद्रास के बाजार में रेलवे बांड जारी कर दें तो एक ही दिन में 1650 करोड़ क्या आप 2000 करोड़ इकट्ठा कर सकते हैं। मैं समझता हूं इसके लिए फायनेंस नियोजन तथा रेल मन्त्रालय बैठ कर रास्ता निकालें। मेरी एक समस्या है, मैं 5 साल से कंटीन्यूअस उसको उठा रहा हूं। हमारे मराठवाड़ा क्षेत्र को आप जानते हैं मंत्री महोदय। दो दफा मैंने आपके सामने उठाया, गनी खान चौधरी जी के सामने 3 दफा उठाया और बंसी लाल जी के सामने भी उठाया गया था कि पिछले 40 साल से एक मीटर भी नयी रेलवे लाइन हमारे यहां नहीं बनी है। भौगोलिक दृष्टि से जब हम देखते हैं तो हमारा क्षेत्र महाराष्ट्र का तृतीयांश है। पूरे महाराष्ट्र में 5 हजार किलोमीटर की रेलवे लाइन है लेकिन हमारे मराठवाड़ा में सिर्फ 3 सौ किलोमीटर मीटर गेज

लाइन है। ब्राडगेज में परिवर्तन चल रहा है लेकिन वह इतनी धीमी गति से चल रहा है कि वह कभी पूरा नहीं हो सकता है। दो स्टेशनों में उन्होंने प्रकल्प रखे हैं। एक मनमाड से औरंगाबाद, परभणी और परली की तरफ प्रोजेक्ट है तथा दूसरा लिक प्रोजेक्ट है आदिलाबाद से पूरना परभणी तक। मनमाड से परली तक के क्षेत्र में 30 करोड़ रुपया है और आदिलाबाद से परभणी पूरना तक 80 करोड़ रुपये हैं। आज तक औरंगाबाद तक या मानमाड से औरंगाबाद तक 10 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं, अगर और 5 करोड़ रुपये खर्च किये जायें तो वह ब्राडगेज लाइन औरंगाबाद तक आ सकती है फिर आगे 15 करोड़ खर्च किये जायें तो वह परली तक जा सकता है, मगर हर साल बजट में कभी 50 लाख कभी इतने करोड़ का प्रावजन होता है और हमारी रेल गाड़ी आगे नहीं जाती है। इसके अलावा हमारा जो सामान है ब्राड गेज में परिवर्तन के लिए वह भी उठाकर ले गये हैं। हमारे लोग चिल्लाते हैं हम भी यहां बोलते हैं मगर उतका कुछ असर नहीं होता है, यह देखकर मुझे एक शेर याद आता है: "एक हूक सो दिल में उठतो है, एक दर्द जिगर से उठता है, मैं रात में उठकर रोता हूँ, जब सारा आलम सोता है।" ऐसी बात हो गयी है। मैं मंत्री महोदय से इतना ही कहूंगा अभी भी आपने बजट में कोई प्रावधान नहीं किया है। मैं सप्लीमेंटरी ग्रंट में यह देख रहा था कि ब्राडगेज में परिवर्तन के लिए क्या कोई पैसा है, मगर यह आइटम ही नहीं है। तो इसका मतलब यह है कि इसमें एक पैसे का प्रावधान नहीं किया है। फिर अगले साल जब आप बजट तैयार करेंगे तो बापू कालदास साहब जो उसी क्षेत्र आते हैं, हमारी सदस्या सूर्यकान्ता पाटिल व उसी क्षेत्र से हैं और सारे लोग ऐसी वा को उठावेंगे। बापू जी ने तो उठाया ही तो कम से कम 5 करोड़ रुपये मनमाड औरंगाबाद परभणी परली लाइन के लिए रख दीजिए तो हमारी गाड़ी औरंगाबाद तक आ जायेगी क्योंकि औरंगाबाद प शहर ऐसा है जो कि एशिया में फा प्रोइंग सिटी है। वहां अजन्ता और एले

[श्री विठ्ठलराव माधवराव जाधव]

के इन्टरनेशनल केवज है, यह आप भी अच्छी तरह से जानते हैं। तो फिर हमारी गाड़ी औरंगाबाद तक आने दीजिए। आगे 270 किलोमीटर पर हमारा नान्देड़ है, वहाँ तक आने के लिए पता नहीं हम रहेंगे या नहीं रहेंगे। हम रहेंगे या नहीं रहेंगे मगर गाड़ी तो आती रहे, इतना तो कीजिए। एक दूसरी बात मैं इस सदन में उठाना चाहता हूँ। मैं सिर्फ पाइंटस में बोलने वाला हूँ। एक मिराज से लातूर, मीटर गेज लाइन है नैरो गेज लाइन है। वहाँ मिराज से निकल कर पंडरपुर जाती है जो एक बहुत बड़ा स्थान है महाराष्ट्र का, दक्षिण भारत का बहुत बड़ा। वह भगवान विठ्ठल का स्थान है। मेरा भी नाम विठ्ठल है मगर मैं भगवान नहीं इन्सान हूँ। हर साल वहाँ 15 से 20 लाख यात्री कर्नाटक से आन्ध्र प्रदेश से आते हैं, सारे भारत से आते हैं। वहाँ के लोगों की यह मांग है कि मिराज-लातूर रोड तक जो नैरो गेज है उसको ब्राड गेज में कन्वर्ट किया जाये जिससे देश की मुख्य धारा में वह वहाँ आ जाये और सारे भारत के लोग वहाँ जा सकें। लातूर शिवराज पाटिल साहब की भी कांस्टीट्यूएँसी है। इससे भगवान विठ्ठल भी आपसे प्रसन्न होंगे आपको बड़ावा देगे, अगर यह काम आपने किया तो। दूसरी बात यह कि रामगुडम से कर्छुवाड़ी निजाम के जाने में एक प्रोजेक्ट तैयार हुआ था, जब निजाम राजा था। उसके बाद आजादी मिली और आजादी मिलने के बाद वह प्रोजेक्ट कर्छुवाड़ी पुरली का कट गया। रामगुडम से निजामाबाद तक उसका सर्वे हो चुका है, उसका काम चल रहा है। मैं समझता हूँ कि वे काग-जात मिल सकते हैं। रामगुडम से निजामाबाद और कर्छुवाड़ी वाया देगलूर, मुखाड़ कोंघार, पुरली तक लाइन जा सकती है। इसका सर्वे कराना मैं जरूरी मानता हूँ। एक हमारा अहमदनगर और क्षेत्र है। और और उस्मानाबाद दो डिस्ट्रिक्ट हैं हमारे महाराष्ट्र में लेकिन उनका कोई कम्युनिकेशन नहीं है। तो उनकी मांग है कि अहमदनगर से भीड़ और पुरली तक तथा पुरली से सिकन्दराबाद तक ब्राड गेज लाइन को जोड़ा जाये।

दो ढाई सौ किलोमीटर की लाइन है। मंत्री महोदय ने उसके सर्वे करने का आश्वासन रेल की बजट स्पीच में दिया था, मैं चाहता हूँ कि उस पर तेजी से अमल किया जाये। और इसी के साथ मैं यह बताना चाहता हूँ कि यह तो हमारे क्षेत्र की समस्याएँ हैं। मगर उसके साथ-साथ हमारे देश की रेलगाड़ियों में काफी सुधार हुआ है और मैं कहना चाहता हूँ कि जब मैं जापान गया था पार्लियामेंटरी डेलीगेशन में, मैंने बुलेट ट्रेन देखी। 250 किलोमीटर की रफ्तार से वह भागती है। हमारी भी "राजधानी" की काफी स्पीड बढ़ चुकी है, एक घंटा पहले से कम हो चुका है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि आगे क्या कोई प्रायोजन हमारे देश में है? हम इसकीसवीं सदी में जाने वाले हैं और रेलवे ही एक ऐसा कन्वेयंस है जो सारे भारत को एक जोड़ सकता है, दक्षिण से लेकर उत्तर तक, जम्मू से लेकर कन्या कुमारी तक। आगे श्रीनगर तक नहीं बोलता क्योंकि रेल नहीं है। जम्मू से लेकर कन्याकुमारी तक और इधर कच्छ से लेकर कलकत्ता तक, यह सब जोड़ती है भारत को तो उसमें अगर न्यू साइंस एण्ड टेक्नालोजी, रेलवे में जल्दी लगायें—मैं जानता हूँ कि मंत्री महोदय उससे काफी वाकिफ है, क्योंकि वह चाहते हैं, वह आधुनिक विचार के हैं, यह नई साइंस ज्ञान और यंत्र ज्ञान रेलवे में लाया जाए और रेलवे में और सुधार लाया जाए।

सब से बड़ी बात जो रेलवे में मुझे दिखती है, वह है करप्शन की समस्या। उपसभाध्यक्ष जी, जब हम राजधानी से भी जाते हैं, तो हम देखते हैं—यह कोई और ट्रेन से जाते हैं, तो कण्डक्टर लोग—बाजू में एम०पी० बैठा है, तो वह दूसरे कम्पार्टमेंट में आ जाता है, सौ रुपये लेता है, उसको जगह देता है। अब यह सब करप्शन जोरों में चल रही है। यह करप्शन अगर रूट आउट हो गया, तो मैं कहता हूँ कि 25 प्रतिशत हमारा रेवेन्यू बढ़ सकता है।

और यह जरूर हो चुका है। हमारे माननीय मंत्री जी ने उसको काफी कब किया है, कम किया है, मगर और भी कम करने की आवश्यकता है।

उसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि यह जो सारे काम चल रहे हैं, यह ब्राडगेज के और मीटर गेज के, उसके लिए जल्दी फण्ड की व्यवस्था की जाए, पैसों का इंतजाम की जाए—ग्रान-गोइंग प्राजेक्ट्स हैं, नये लेने की बात नहीं है। ग्रान-गोइंग प्राजेक्ट्स को कम से कम पाँच या सात साल में पूरा की जाए और हमारी जो मनमाड-औरंगाबाद, परभणी-परली की जो लाइन है, उसको अगले साल के बजट में पाँच करोड़ रुपये दी जाए और आदिलाबाद से जो परभणी तक आने वाली है, उसके लिए 80 करोड़ का प्राजेक्ट है हम माँग करते हैं मंत्री महोदय से कि कम से कम आठ या दस करोड़ रुपये उसके लिए रखिये तो हम दस साल में उस काम को पूरा कर सकते हैं। आखिर लोग कितना इंतजार करें। इंतजार करते-करते हमारा इंतकाल हो रहा है।

तो इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय कुछ करें।

अभी मैं कुछ बम्बई की समस्या उठाना चाहता हूँ। बम्बई में रेलगाड़ियों की भीड़ इतनी है कि दादर में एक नया प्लेटफार्म बना कुछ आठ-दस साल पहले—और भी दादर स्टेशन अगर पीछे लिया जाए, तो एक और प्लेटफार्म बन सकता है और उसका सर्वे भी हो चुका है। मैं चाहता हूँ कि वह जल्द से जल्द बने।

बम्बई में, कलकत्ता में, मद्रास में या शहरों में काफी पैसा खर्च हो रहा है, काम तो हो रहा है, पर सारे देश में कुछ भी नहीं हो रहा है। कलकत्ता में मेट्रो लाइन बन रही है, बम्बई में कुछ नहीं, मानखुर्द का अनाऊसमेंट किया है, या और कुछ हुआ है। जैसे यहाँ बम्बई में एक करोड़ लोग रहते हैं, वैसे ही एक करोड़ लोग मराठवाड़ा में रहते हैं। उस पर एक करोड़ रुपया खर्च नहीं होता रेलवे लाइन पर,

मगर बम्बई कलकत्ता में उससे दस-दस, पंद्रह-पंद्रह गुना खर्च होता है। शहरों में ज्यादा पैसा खर्च करने की वजह से वहाँ सुविधाएँ ज्यादा बढ़ रही हैं, वहाँ उद्योग ज्यादा लग रहे हैं और देहातों में कोई रोजगार नहीं होने की वजह से देहात के लोग शहरों में आते हैं।

तो मैं चाहता हूँ कि कम्युनिकेशन फौसिल्टी जो रेलवे की है, वह ज्यादा देहातों में तैयार की जाए, तो वह उद्योग जो बम्बई, कलकत्ता में लगने वाले हैं, वह देहातों में जाएंगे और यह पापुलेशन भी इधर नहीं आएगी, स्लम भी नहीं बढ़ेंगे और बहुत सी समस्याओं को हम टाल सकते हैं।

मैं एक और बात आपको कहना चाहता हूँ कि जो कुछ ट्रेन्स की माँग हमारी है, काचीगडा से अजमेर तक ट्रेन आती है, हफ्ते में दो दिन चलती थी, अभी पाँच दिन, मंत्री महोदय, चला रहे हैं। मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। अगर इसे अजमेर से पुरानी दिल्ली तक बढ़ाया जाए, तो बहुत अच्छा हो जाएगा और उसमें एक-दो स्लीपर कोच लग जाएं, तो हमारे क्षेत्र से दिल्ली तक लोग सीधे आ सकते हैं। इसके साथ ही मीटर-गेज लाइन में भी मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसके बारे में ध्यान देंगे।

अगर हम सारी समस्याओं के बारे में बोलते रहे और वह समस्याएँ हल नहीं हुई, तो फिर हमारे क्षेत्र के लोग भी नाराज होते हैं और वह कभी-कभी आंदोलन छेड़ देते हैं। उसका बहुत ही बुरा परिणाम हो सकता है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि ऐसा मत हो। हमारे क्षेत्र के लोगों ने हमें हमेशा मत दिया है, कांग्रेस वालों को मत दिया है, हमेशा कांग्रेस पार्टी को चुना है, ऐसा कभी नहीं हुआ कि हम आपोजीशन के पास गये, फिर भी आपोजीशन वाले बेचारे हमारा सवाल उठाते रहते हैं।

[श्री विशुन्त राव माधव राव जाधव]

तो उनका तो हाल यह होता है कि—

अपने भी हो जाते हैं बेगाने बुरा
वक्त आने पर,

और हमारे भी हमारे नहीं होते।

ऐसी बात नहीं होनी चाहिए और
नई रेलवे लाइन होनी चाहिए।

यह कह कर मैं अपनी बात समाप्त
करना चाहता हूँ।

श्री चतुरानन मिश्र (बिहार) :
माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी जो
रेल मंत्रालय की ओर से मांग प्रस्तुत
की गई है, मैं उसके खिलाफ में बोलने
के लिए खड़ा हुआ हूँ। अगर यह मांग
नई रेलवे लाइन बिछाने के लिए होती
तो पांच सौ करोड़ क्या, पांच हजार
करोड़ रुपया भी मंत्री महोदय
मांगते तो मैं उसका समर्थन करता।
लेकिन इस मांग के पीछे कोई ऐसी
महत्वपूर्ण बात नहीं है जिसको पहले
आंका नहीं जा सकता था और अभी
आंका गया है। इस मांग का विरोध
करता हूँ। मंत्री महोदय ने मांग की है
590 करोड़ रुपया से कुछ ज्यादा की
स्वीकृति दी जाये। पिछले वर्ष का
आंकड़ा है कि 596 रेलवे के एक्सीडेंट
हुए। इस प्रकार हर रेलवे के एक्सीडेंट
के लिए सौटे तौर पर एक करोड़ रुपया
मंत्री जी मांगते हैं। इसलिए मैं इसका
विरोध करता हूँ मैं दूसरी बात यह
कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय ने
कहा है कि पेन्शन और महंगाई
भत्ता के चलते हमको भाड़ा बढ़ाना
पड़ रहा है। महंगाई भी तो आपकी सरकार
ने ही पैदा की है, मजदूरों ने नहीं
पैदा की है। तो जो जिसका बच्चा
है वह उसी से दूध मांगेगा। इसीलिए
वह आपका दूध चाहता है और सरकार
उसको दूध दे। दूसरी बात मैं मंत्री
महोदय से कहूंगा कि इस बात का आंकड़ा
प्रस्तुत करें कि हमारे मजदूर सालाना
कितना न्यू वैल्यू एडिड करते हैं और
उसमें से कितना लेते हैं? मेरी निश्चित

राय यह है कि सालाना जो हम न्यू वैल्यू
एडिड करते हैं उससे हम कम पैसा लेते
हैं। हम राष्ट्र के लिए भी छोड़ देते हैं।
लेकिन आपका यह मिसमैनेजमेंट है,
आपका यह भ्रष्टाचार है, कि हम जो
न्यू वैल्यू एडिड करते हैं वह राष्ट्र को
नहीं मिल करके कुछ चोर लोग खा जाते
हैं। इसलिए सब से बड़ा क्रक्स आप
दी प्रब्लम जो है वह यहीं पर है।
आप इसको देखें। इस संबंध में मैं यह
कहना चाहता हूँ कि जो आपने रेलवे
में प्राइवेटाईजेशन शुरू किया है यह बड़ा
कास्टली साबित हो रहा है। दुर्घटना के
लिहाज से अभी गुड्स ट्रेन में गार्ड देना
बन्द किया है। यह लोगों के लिए जान
का खतरा हो गया है। मजदूर तो
16-16 घंटे काम करते हैं। उनको बात
का तो रोना ही क्या है। आप सुनने
वाले भी नहीं हैं। लेकिन मैं अभी इतना
ही कहना चाहूंगा कि अभी सरकार की
नीति रही है कि जिससे कास्ट पुश होती
है, हमारी इकोनोमी कास्टली हो रही है
उसको हम रोकें। लेकिन आप फ्रेट को
बढ़ा करके फर्दर कास्ट पुश करेंगे और
इससे देश की आर्थिक समस्या और भी
विकट होगी, यह मैं आपसे कहना चाहता
हूँ रेलवे में जो सप्लाय होता है उसका
काट्रेक्ट दर बहुत ऊंचा है। इसलिए
आप उस पर गंभीरतापूर्वक विचार करें
और बाजार दर से उसकी तुलना करके
सदन को बताइये कि आप उचित दाम
पर चीजे खरीदते हैं तभी हम लोग
विश्वास करेंगे कि रीयल इकोनोमी उसमें
आ रही है। आपका रेलवे बोर्ड है, यह
उजला हाथी है। इस हाथी का चारा
बहुत ज्यादा है। व्हाइट एलीफेंट है।
... (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : सफेद हाथी।

श्री चतुरानन मिश्र : उजला नहीं तो
सफेद कहें। जगदम्बी बाबू जैसे बूझे।
... (व्यवधान)

SHRI A. G. KULKARNI (Mahara-shire):
Why are you telling him? He is sleeping.

SHRI CHATURANAN MISHRA: Do you think "railways are not sleeping? Anyway.. at least you listen to me; because you are going there, you will tell him... (Interruptions).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SIWAMINATHAN): Please address the Chair.

श्री चतुरानन मिश्र : दूसरी बात मैं यह चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड का जिस तरह का मैनेजमेंट है वह कास्ट एफीशिएंसी नहीं ला सकता है। इसलिए जोनल रेलवे को ज्यादा अधिकार दीजिए और एक मंत्रालय कोऑर्डिनेशन के लिए आप रखिए जैसे बड़े-बड़े उद्योग और भी मंत्रालय हैं। सरकारी स्तर पर उसका कोऑर्डिनेशन कीजिए तब आपके इंतजाम में शायद अच्छी हालत पैदा हो सकती है। एक बात और भी फायदे में पहुंचायेगी, ओपरेशन कास्ट डिफेंट रेलवे का कंपी-टीटिव होगा। उस फर्क से जनरल मैनेजर्स को आप उसके लिए पकड़ सकेंगे। यह पब्लिक सेक्टर में इस ढंग से कंपीटीशन ला करके आप कास्ट को घटा सकेंगे। इसलिए मैं चाहूंगा कि इस पर आपका ध्यान जाए। सदन में प्रस्तुत हो कि किस रेल का क्या ओपरेशन करना है। यह बात सही है कि बात से माननीय सदस्यों ने जायज ही चर्चा की है कि उनके क्षेत्र में भी रेल बढ़ाई जाये। अभी कांग्रेस पार्टी के एक माननीय सदस्य ने तो कहा कि कांग्रेस पार्टी के एम० पी० जहां से आते हैं, वहां ज्यादा रेल-लाइन बढ़ाई जाये और हम लोगों, विरोधी दल को छोड़ दीजिए ... (व्यवधान) ...

ठाकुर जगतपाल सिंह (मध्य प्रदेश) : नहीं-नहीं, ऐसी बात नहीं थी। ... (व्यवधान) ... ऐसा था कि हमारे यहां नहीं बनतीं, बल्कि विरोधी लोग विरोध करते हैं, इसलिए उनके यहां बन जाती हैं ... (व्यवधान) ...

श्री चतुरानन मिश्र : बहुत अच्छी बात है। अगर यही बात है तो हम स्वागत करते हैं। उसी सिलसिले में मैं कहना चाहूंगा जरा इस बात की जांच कीजिए

कि क्या आपकी सरकार ठीक से चल रही है। अंग्रेज इस देश में, मेरा ख्याल है, 1857 के बाद रेल-लाइन बिछाने लगे, तो सन् 1857 से 1946 तक, 1946 तो नहीं, 1936 में ही अंग्रेजों ने बूझ लिया था कि वे अब जाएंगे इसलिए नई रेल लाइन नहीं बिछी, उस बीच में कितनी रेल लाइन बिछी और आपने 40 वर्षों में कितनी बिछाई मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस विषय में अवगत करा दें ताकि हम बूझ सकें कि किसकी गाड़ी तेज चलती थी? आपकी तेज चल रही है या अंग्रेज की तेज चलती थी। इससे पता चल जायेगा कि कंस्टीट्यूएन्सी बेसिस नहीं रहने पर भी अच्छा काम चल सकता है इस देश में।

दूसरी बात मैं आपसे यह कहना चाहूंगा, जो मैं जरूरी समझता हूं हमारा औद्योगिक एवं एग्रीकल्चर (उत्पादन) बढ़ा है सन् 1950 के मुकाबले 732 परसेंट, लेकिन रेलवे की माल ढोने की कॅपेसिटी बढ़ी है 285 परसेंट। इसलिए रेलवे 50 परसेंट पीछे गति से चल रहा है, जिससे संकट पैदा हो रहा है, हाई कोस्ट एकनॉमी हो रही है। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि रोड ट्रांसपोर्ट करके रेलवे के लिए दिक्कत पैदा कर रहे हैं। मैं दूसरी बात कहता हूं कि रेलवे जिस काम को न करें और रोड ट्रांसपोर्ट से किया जाये तो बराबर कोस्टली होता है। रेलवे अभी भी चीप है आन दी होल। इसलिए पूरी माल ढुलाई का मात्र 70 प्रतिशत ढुलाई कर एकनॉमी को सबसे ज्यादा कोस्टली बनाने में रेलवे का बात बड़ा हाथ है। इसलिए आप इस पहलू पर भी ध्यान दें। रेलवे की क्षमता बढ़ाने से ही इकनॉमी सस्ती होगी।

अब मैं कुछ खास समस्याओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जो हमारे औद्योगिक क्षेत्र हैं, जहां पर ज्यादा उत्पादन होता है, उसके बारे में सरकार, रेलवे धनघोर उपेक्षा करती है। मैं अभी उदाहरण देता हूं आपको। मैं पिछले सप्ताह सिंगरौली क्षेत्र में गया था। यह नया क्षेत्र है, मध्यप्रदेश भी

[श्री चतुरानन मिश्र]

हैं, उत्तर प्रदेश भी है। लेकिन रेलवे लाइन वहां से दूर है, फास्ट ट्रेन वहां नहीं है, कोयले के ट्रांसपोर्ट में बड़ी भारी दिक्कत हो रही है और इससे ज्यादा कोस्टली कोयला हमारा पड़ रहा है। अगर हम सस्ता कोयला भी पैदा करते हैं तो वह कोस्टली पड़ता है। इसलिए सिंगरोली की बात हम मंत्री महोदय से कहेंगे, उसको उचित मात्रा में रेल सुविधा दी जाये।

मान्यवर, पिछले सप्ताह मैं बेरमो इलाके भी गया था, जो गोमो से लेकर बरखाखान रेलवे लाइन है, वहां पर कोयले का बहुत बड़ा भंडार है, बहुत बड़ा उत्पादन वह क्षेत्र करता है। तीन-चार वहां पावर हाउस हैं और बिरला जी का स्टील प्लांट है, बहुत सारे कल-कारखाने वहां हैं। वहां की हालत यह देखी कि बेरमो स्टेशन पर जा ही नहीं सकते हैं, फोर लाइन से रास्ता नहीं है, बेकलाइन से ट्रेक को क्रास करके ही जाना होता है। इस क्षेत्र के लोग दौलत पैदा करते हैं तो उनकी इस तरह उपेक्षा नहीं होनी चाहिए। रेलवे, जिसको राष्ट्रीय एकता पैदा करनी चाहिए, वही अगर क्षेत्रीय इम्बेलेन्स पैदा करने लगे तो और भी बवण्डर होगा। इसलिए मैं चाहूंगा जहां ऐसी समस्याएं हैं, उनकी ओर ध्यान दिया जाये।

मान्यवर, यूं ती रेल के सम्बन्ध में पूरे बिहार की ही उपेक्षा है। बिहार में जो प्रशासनिक डिवाइजनल हेडक्वार्टर्स हैं, कमिशनरी हैं, जिला हेडक्वार्टर्स हैं, वहां अभी भी रेल नहीं है, चाहे हजारीबाग हो, चाहे दुमका हो, चाहे औरंगाबाद हो, बहुत सों जगहों का मैं उदाहरण दे सकता हूं। हमारी राजधानी पटना में आने के लिये रेलवे की जो व्यवस्था है, उससे 16-18 घण्टे का समय लगता है, जबकि बसों से चार पांच घण्टे में पहुंच जाते हैं। इसलिए एम०इ०आर० के अंदर वैसे ट्रेक को मीटरगेज से ब्रॉडगेज में करने की बात तो हो, जब हो, तब हो, मैं नहीं कहूंगा कि सारा साधन आपके पास है,

आप कर लें, लेकिन मैं यह चाहूंगा कि वहां पर भी आप एक्सप्रेस ट्रेन, मेल ट्रेन दें और वहां फिलहाल डीजल इंजन सिस्टम छोटी लाइन के लिये करें तो भी तेजी से गाड़ी चल सकती है और कोयला की गाड़ी तो वैसे ही काफी कोस्टली साबित हो रही है। इसलिये इस काम को तो आप कम से कम कर सकते हैं। चम्पारन, सीतामढ़ी, मधुबनी, दरभंगा, सहरसा आदि सभी आबादी के एम०इ०आर० क्षेत्र के लिये यह बहुत जरूरी है।

मान्यवर, अब मैं एक समस्या की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। हमारे बिहार के करीब पांच-छह लाख मजदूर हर साल पंजाब हरियाणा आते हैं, कृषि सीजन में, काम करते हैं, उस समय उनके लिये आप एक्सप्रेस ट्रेन नहीं देते। दुर्घटनाएँ हो जाती हैं, बहुत लोग मारे जाते हैं, यह बात आप भी जानते हैं। अभी जो नयी बात हमारे सामने आई है कि बिहार के ये मजदूर जब रेलवे से जाते हैं तो रेलवे स्टाफ, पुलिस के लोग, तमाम लोग उनसे जबरदस्ती रुपया ऐंठ लेते हैं। वह ट्रेन में बैठते हैं, बैठने के वक्त भी टी०टी० बहुत ज्यादा है और वे उनको परेशान करते हैं। मैं चाहता हूं कि सरप्राइज जांच कर के आप इसको चेकअप करायें और समाज के निम्नतम हिस्से के लोगों को ऐसा कर के आप मदद कीजिए। हमने कई बार लिखा है कि पुलिस वाले भी इन लोगों से पैसा वसूल करते हैं और बिना टिकट चलाने का यह उन्होंने एक रास्ता निकाला है। एक बात जरूर है कि जो पत्र आप को दिये जाते हैं उसका जितनी जल्दी आप जवाब देते हैं अगर आप की ट्रेन भी उतनी जल्दी चलती तो मैं आप को धन्यवाद देता। लेकिन आप का एक्नालेजमेंट ज्यादा तेज चलता है और ट्रेन स्लो चलती है इसलिये मैं आप को धन्यवाद नहीं दे रहा हूं, जैसा कि दूसरे लोग कर रहे हैं। आखिरी बात यह कि फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेलवे का राष्ट्रीयकरण हुआ। राष्ट्रीयकरण में यह प्राविजन था कि जितने भी कर्मचारी उसके हैं उनको रेलवे सर्विस में ले लिया जाएगा। आज हमारे यहां 8 कर्मचारी आये थे जिनको अभी तक काम नहीं दिया जा रहा

है। तो आप ने जिन कर्मचारियों को रेलवे सेवा में ले लिया उनको भी रेलवे की जो सुविधाएँ हैं वह उनको नहीं देते हैं। उन में से कुछ लोगों को आप इप्टा भी नहीं देते हैं। तो इस गैर-कानून, हरकत पर आप गहराई से विचार करें। इसी सिलसिले में मैं फिर एक बात दोहराना चाहूंगा कि आप जो प्राइवेटाइजेशन कर रहे हैं उस में आप गैगमेंट में भी कंट्रिक्टर सिस्टम को ला रहे हैं। यह प्राइवेटाइजेशन बहुत खतरनाक है और रेलवे के दूसरे विभागों में भी ऐसी प्राइवेटाइजेशन की परिपाटी चल रही है। इस में आंकड़े प्रस्तुत किये जाते हैं कि आप नफे में चल रहे हैं लेकिन दरअसल प्रॉफिट रेलवे को नहीं उसके आफिसर्स को होता है। यह आप के लिये प्रॉफिटबिल साबित नहीं हो सका है। जैसा कि मैंने पहले कहा, मैं फिर चाहूंगा कि आप पता कर लें कि हमारे मजदूर न्यू वेल्यू एड करके उसका हिस्सा लेते हैं या सरकारी खजाने से पैसा लेते हैं। अगर हम न्यू वेल्यू एड कर के अपना हिस्सा लेते हैं तो आप को अलग से मांग पेश करने का कोई अधिकार नहीं है। ऐसा कर के आप कसूर कर रहे हैं और जो घन सार्वजनिक क्षेत्र में लगना चाहिये था वह उस में नहीं लगा सके हैं। तो यह आप का कसूर है। और इसलिये मैं चाहता हूँ कि आप की यह मांग अस्वीकार की जाये।

SHRIMATI BIJOYA CHAKRA-VARTY (Assam): Mr Vice-Chairman, Sir, thank, you very much for giving me this opportunity. I am also thankful to the hon. Railway Minister that he has not imposed any direct tax on the passengers. They are already burdened too much. But by increasing the freight rate by 12 per cent, industrial products are greatly affected, and it has also adversely affected the common man. So I request the hon. Minister to consider this again.

Secondly, there is a lot of regional imbalance in the country. Specially the north-eastern Vegaon is not developed either industrially or agriculturally or in any other sphere. You 1583RS—12

will find that this region is not at all developed (because the transport system in that region is not well developed. Officially the seven States in the north-eastern "region, except Assam, none of them is connected with railway links. Even after 39 years of independence, Meghalaya, Arunachal, Mizoram and Manipur are not connected with railway links. We know that Manipur produces a large number of pine-apples. But due' to lack of proper transportation, this precious product is rotting like any thing. So, I appeal to the Minister to consider the point again and introduce railwaylines linking all the seventh States of the North-Eastern Region.

Sir, so far as Assam is concerned, the less said the better. The condition of railways in Assam is in such a condition that people prefer to travel by buses than the trains because the buses move faster than the trains. Even to cover 150 KMs the train takes more than 10 to 12 hours. And moreover, the Assamese people have to launch a movements to get either a railway bridge or a railway-line or an over-bridge or even a gate at the level-crossing. So, I appeal to our dynamic hon. Minister to do justice to this region. Sir, there are proposals for six passenger trains in Assam and they were proposed in 197a And I do not know where the proposals are now. So, I appeal to the hon. Minister to look into it again and do justice to that part of the country. Moreover it is well known that the people of Assam are trying for a Divisional Office at Ran-giya, and the railway employees of the North-Eastern Region proposed to launch a movement for this. I would appeal to the Minister to consider it. If the movement is started, I think, theVe will be no let up. Moreover, Sir, there is no direct train linking Assam to Bombay. And it is known to you all that there are many-cancer patients in Assam. They have to travel for their treatment either to

[Shrimati Bijoya Chakravarty] Madras or to Bombay. And if there is a direct train between Guwahati and Bombay, this will be a great help for the cancer patients of Assam.

Sir, so far as the Broad-Gauge is concerned, there is this Broad-Gauge railwayline upto Guwahati only, and the *rest of the towns are not connected with the BG line. And that is why the passengers have to suffer a lot. I appeal to the hon. Minister to quickly connect all the towns of Assam with the Broad-Gauge line. There is one more point. In Assam, almost every year tragic rail accidents take place at the unmanned level crossings. Recently, there was a Railway accident at an unmanned level crossing. Some 30 people died and 72 people were injured. So, I request the hon. Minister to look into this matter and see that there are gates at almost all the level crossings in the State.

SSr, there is one more point which I want to mention. In the long-distance trains that move in and out of Assam, there are no pantry cars, there is no water and there is no light. I myself had the experience of travelling in one such train and I had to spend more than eight hours with my co-passengers without having anything. I hope this will be looked into by the hon. Minister. Sir, from Guwahati to Dhubri, it is more than 600 KMs. And one train moves at night and that train moves through the thickly populated areas. So, I appeal to the hon. Minister to introduce more trains in (between Guwahati and Silchar and Guwahati and Lakhimpur linking Arunachal and Murkhangchung in between. And this will be a great help to the people of Assam. Thank you.

SHRI JERLIE E. TARIANG (Meghalaya):
Mr. Vice-Chairman, Sir, while welcoming the Appropriation

(Railways) Bill introduced in the House, I would like to offer some observations.

Sir, we in the North-East are really very unfortunate. The whole of North Eastern region is connected by a bottleneck between Bhutan and Bangladesh. And this is about forty kilometers only. And because of this position we are left out from the mainstream of life in many spheres. One of the major factors promised to us before the Independence was that we will be connected the railways with the rest of the country, and the railway transport system would be the cheapest that we could expect in this region. Sir, we do not have waterways. Our road transport system is very bad and our distances are also very far. We have therefore to depend on railways. But this also we do not have. None of the North-Eastern States, except Assam has got any railway link. I am sure that our young and dynamic Minister of Railways will kindly give us a helping hand to develop this backward region which has suffered for so long. I know of the difficulties in financing these projects. But while taking care of the developed parts of the country, the hon. Minister should not forget the backward regions of the North-East.

Sir, we have number of difficulties like one of them being lack of employment opportunities. Now our boys are educated. They are educated to get degrees in arts and science and something like that. And they have opportunities for employment only in the Government sector. Railways offer a large number of vacancies but we find that only people from outside the region are only appointed. No quota has been given to the people from the States in the North-East.

That is how we see every year new influx of recruits from

•outside the North-Eastern region. The educated people are unemployed. They cannot rest content with whatever they see. They are think-ink that they are being ruled. Let us remove this apprehension from the minds of our young boys who are being educated.

Sir, we have seen what happened in the North-East because of certain misgivings. Now, if these difficulties could not be tackled by the Government, I am afraid that we may face a lot of trouble in future. Therefore, I would request the hon. Minister to consider this aspect of the matter and provide for a quota to be given to each of the States in the North-Eastern region.

[The Vice-Chairman/Dr. Bapu Kaldate, in the Chair. t

Sir, our only hope to reserve a seat is through the out-agencies of the railways situated in other State capitals. 'In the case of our States these quotas are so small that our people have to wait' for months to get a seat in a train. It is therefore all the more difficult for our people to go outside the region and meet different people of India or visit other States to see the advancement of the rest of our countrymen. They have to rest content with their backwardness and appreciate only what little development is there within the region. It is, therefore, requested, Sir, that our agencies should be given more quota for the people of the North-East so that each State has got enough quota to meet the requirements of its people to travel to various parts of the country.

Sir, I have already stated that We do not have any waterways, that our road transport system is very bad and that most of the States in the region do not have any railways. I would like to say that even in the matter of airlines they have neglected us very badly.

The Vayudoot was supposed to tackle the problems of transport in the North-Eastern region. But now they have diverted this service also to bigger cities and towns like Bombay, Calcutta and Delhi and other places. Well, I do not know whether the Vayudoot has been set up for the benefit of the Corporation itself or for the benefit of the people in the remote and backward areas who have been suffering for so long. Therefore, I would request the hon. Minister to take steps to provide rail links to every State in the North-Eastern Region, linked with Guwahati.

Another thing which I would like to mention is in regard to railway wagons. Our people have been exploited by the capitalists and business tycoons.. There are a number of middlemen who take away the economic benefit which should rightly go to the people of this region. / Whatever we produce, we have to sell to these middlemen because they are the only people who can get railway wagons. Whatever we produce, whether it is agricultural produce or minerals, we have to put it in the hands of these middlemen, from Rajasthan, from U. P., from Punjab etc. They are the people who extract the maximum benefit out of this and our people are not able to enjoy the fruits of their labour. Therefore, I would request the hon. Minister to consider whether wagons could also be allotted on a quota-basis to each of the States in the North-Eastern Region.

Sir, mention has been made about the railway timings by the previous speaker. I hope, the hon. Minister would consider the poor plight of our people. (Time bell rings). Sir, the railway timings are very very important because our people have to come by road. They cannot come in the night because there are no bus services. When they come to Guwahati during the day, they have no place to stay in Guwahati. Unless the train timings are changed in such a way that they can avail of the transport without

[Shri Jerlie E. Tariang]

having the necessity to say at Guwahati, they will find it difficult to travel outside the region. Sir, I do not want to take more time of the House. I know there are other speakers. I conclude my speech with the hope our hon. Railway Minister who, as I said, is young and dynamic, will also kindly, sometimes, turn his face towards the North-Eastern Region. Thank you.

चौधरी राम सेवक : माननीय उप-सभाध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। माननीय रेलवे मंत्री जी ने सदन के सामने जो 590 करोड़ रुपये की जो अनुपूरक मांगें रखी हैं, उनका मैं अनुमोदन करता हूँ, समर्थन करता हूँ। मैं इस सदन के माध्यम से सम्माननीय प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने श्री माधवराव सिंधिया जी को रेल मंत्रालय चलाने का सम्पूर्ण अधिकार देकर देश भर पर एक बड़ी कृपा की है। इनके चार्ज सम्भालने के बाद रेल विभाग में चतुर्मुखी विकास हो रहा है। और हर फील्ड में इम्प्रूवमेंट हो रही है। चाहे वह पैसेजर्स को एमेनिटिज देने का सवाल हो या दूसरे क्षेत्र हो, उन सब में तत्काली हो रही है।

मैं बन्देलखण्ड के एक बहुत ही पिछड़े हुए इलाके से आता हूँ जिसके बारे में माननीय मंत्री जी को पूर्ण जानकारी है। यह एरिया ऐसा है जो डकैतों से भरा हुआ है। यहाँ पर डकैत क्यों हैं? इसलिए कि वहाँ के लोगों को काम नहीं मिलता है। अगर उनके पास काम होगा तो उनकी आमदनी भी होगी। मैं आप माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि भूतपूर्व रेल मंत्री स्वर्गीय शास्त्री जी के टाइम पर वहाँ पर एक सर्वे हुआ था। इसके अलावा श्री ललित नारायण मिश्र जी जब रेल मंत्री थे तो उनके टाइम में भी एक सर्वे हुआ। उरई-भिन्ड और भिन्ड से होकर म्वालिबर तक रेलवे लाइन को मिलाने की एक सर्वे रिपोर्ट आपके विभाग में होगी। कृपया उसको निकाल कर देखें।

यह नई रेल लाइन उसको दी जानी चाहिए।

इसके अलावा मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि पहली जनवरी से, लखनऊ से बम्बई के लिए एक नयी ट्रेन उन्होंने इन्ट्राड्यूज की है। लेकिन मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूँ कि उसका स्टोपेज उरई में नहीं है। उरई स्टेशन को हमीरपुर, भिन्ड और जालोन के लगभग 30-40 लाख आदमी इस्तेमाल करते हैं। पहले जो ट्रेन चलती थी उसका-यहाँ स्टोपेज था क्योंकि यह जिला हैडक्वार्टर है। इसलिए वहाँ पर स्टोपेज होना चाहिए। इसके अलावा 911 नम्बर की ट्रेन जो गोरखपुर से कोचीन जाती है उसका हाल्ट भी वहाँ पर नहीं है। यह वहाँ पर मॉनिंग में पहुंचती है और यह ब्रेकफास्ट का टाइम होता है। इसलिए पैसेजर्स की सुविधा तथा उस एरिया के लोगों की सुविधा को दृष्टि में रखते हुए यह उचित होगा यदि उसका भी स्टोपेज उरई में करने पर विचार करें।

मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि हरिजन और शैड्यूल्ड कास्ट के लोगों का रिप्रेजेंटेशन जो रेलवे की कमेटियाँ हैं, उनमें बहुत कम है। जो भी कमेटियाँ हैं, चाहे कर्टरिंग कमिटी हो और चाहे दूसरी कमेटियाँ हों, जो रेलवे की बीसों कमेटियाँ हैं उनमें इस बात का ख्याल रखा जाना चाहिए। उनमें शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों और पिछड़े वर्ग के लोगों को उसमें अवश्य रखा जाए। जो रेलवे बोर्ड हैं, उसमें शैड्यूल्ड कास्ट का रिप्रेजेंटेशन नहीं है। मैं आपको इस सदन के माध्यम से यह कहना चाहूंगा, आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड में भी शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों के हितों का ख्याल रखते हुए एक सदस्य इन जातियों में से अवश्य मनोनीत किया जाये।

जो रेलवे कर्मचारी हैं, उन कर्मचारियों के प्रमोशन के सिलसिले में मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के कर्मचारियों

के साथ बहुत डिसक्रिमिनेशन होता है। अगर उनका प्रमोशन ड्यू होता है तो उनके करेक्टरोल में बैड एंट्री कर दी जाती है और उनको प्रमोशन नहीं दिया जाता। या फिर ऐसा होता है कि अगर लिस्ट एनाउन्स की जाती है और अगर उसमें चार शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के आदमी आते हैं तो उसमें से पांच-पांच लेंगे इक्छा 15 नहीं लेंगे। यह परम्परा, प्रथा वहाँ पर चली आ रही है। इसके लिए मैं यह निवेदन करूँगा कि इसमें सुधार लाने की व्यवस्था करें।

अब मैं प्लेटफार्म की बात कहूँगा। कोंच, कालजी, उरई, एट, मांट, चिरगांव में कोई प्लेटफार्म शैड नहीं है। इसलिए वहाँ पर कवर शैड की व्यवस्था की जानी चाहिए। एट जंक्शन से एट और कोंच को गाड़ी जाती है वहाँ पर ओवर ब्रिज नहीं है। इसलिए गाड़ी में चढ़ते वक्त वहाँ पर बांसियों आदमी मौत के घाट उतर गये हैं। वहाँ पर बहुत से एक्सीडेंट्स होते हैं। मैं आपके जरिए मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि वे कृपया इसका इंतजाम करें।

महोदय, मैं जल्दी में कुछ प्वाइंट्स आपके सामने रखना चाहता हूँ। झांसी में डिवाजनल हैडक्वार्टर है। वहाँ पर आक्शन होता है। वहाँ पर लोग पार्टी बना लेते हैं। अगर वहाँ पर 10 लाख रुपये के सामान का आक्शन होता है तो वे लोग अधिकारियों से मिलकर 20 लाख रुपये के सामान निकाल लेते हैं। इसलिए कोई ऐसा व्यवस्था होनी चाहिए ताकि इस पर चैक हो सके। मैंने देखा है कि जिनके पास कुछ भाँ नहीं था आज उन्होंने बड़े-बड़े शेड बना लिए हैं, बड़े-बड़े गोदाम बना लिए हैं, जिनमें लाखों रुपये का माल भरा पड़ा है। इस बारे में आप अपने अधिकारियों के जरिए जानकारी प्राप्त कर सकते हैं।

इसके अलावा रेलवे रेस्टोरेंट झांसी में मैं एक दिन गया। मैंने वहाँ देखा कि बदबूदार खाना मेरे सामने रख दिया गया जिसमें सड़ हुई दाल और सब्जियाँ थी। मैंने जब शिकायत की तो कहने लगे कि

खराब हो गई होगी। मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस में सुधार होना चाहिए। मेरे दो तैल प्वाइंट्स हैं जो मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ।

Book stalls at railway stations should also be allotted to members of the scheduled caste and scheduled tribes. Subletting of food, tea and book stalls by contractors should be totally prohibited at the railway stations. Special vigilance is necessary in this connection.

I also invite the attention of the Minister to the deplorable conditions that exist at Ghaziabad railway station. At the dawn of Independence, the population of Ghaziabad was 20,000 only. Now it is in the neighbourhood of about 6 lakhs. More than 1000 industrial units of all kinds have been added. Since then in Ghaziabad proper, Lone Road and Sahibabad industrial estate. Improvements, if any, are only marginal and they do not serve the purpose. Functioning of RPF and GRP should be improved for eradicating daylight small crimes, pick pocketing and aimless loitering. Better platform facilities are needed for the aged, women and children. Ghaziabad railway station should be upgraded and put in charge of a Station superintendent. Better sanitation in residential colonies etc. is needed. Housing can be improved by replacing the present quarters with four-storeyed buildings. A full-fledged and better hospital is also needed at Ghaziabad railway station. Only one railway bridge is there to serve the passengers.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. BAPU KALDATE): You better give that paper to him. He will check up better. Just mention the points.

CHOWDHARY RAM SEWAK: More bridges are needed for this purpose. Some improvements are also necessary near the new Ghaziabad railway station. The approach road to the Ghaziabad railway station is always

[Chowdhary Ram Sewak]

full of chaos during the peak hours. An approach road to the goods shed is crying need of the hour. There are too many encroachments by shopkeepers on the approach road, which is a traffic hazard. This matter should be taken up with the Ghazia-bad Development Authority and the Local District Magistrate. Thank you.

SHRI THANGABAALU (Tamil Nadu): Sir, Railways are playing a very important role in India's economic development. In a developing country the first and foremost factor? are—transport and communication. Of course, in India we have a very effective transport system—i. e. our railway system which is one of the best systems in the world. Also the railways link the people of the entire country from south and north and from east and west. This is a very important factor. Our country is having various people of different castes, creed, religions, regions etc. In spite of these factors, the role of railways is a commendable one. Also transport plays a very important part in the developing countries. We would like to improve the railways still further under the dynamic ministership of Scindia Ji. As and when we represent any small matter of public importance to him, due attention is paid to it to an extent we had never seen in the past. I would say this openly because we have seen so many Railway Ministers. He is young, he is so dynamic.

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): Get more funds.

SHRI THANGABAALU: And also the approach which he has for the common problems is tremendous. It has to be supported by one and all. And rise to support this Bill, not only because he is piloting the Ministry but because of his dynamic views, and his dynamic attitude towards the transport system will help the country all round development.

Sir, first of all I would like to thank the honourable Minister for his approval of the Arkonam-Thiruttani new line for electrification which had been pending approval for quite a long time. In spite of much persuasion we could not get it but, after my meeting him when he visited Madras last month, he immediately ordered for it. Thiruttani is the abode of Lord Muruga and thousands of people go to that place daily. So, on behalf of the people of Tamil Nadu and on my own behalf I thank him, and let him have all the blessings of Lord Muruga in his endeavours in future also to have a vibrant and effective functioning of his Ministry.

Sir, when I and other Members of Parliament met him and impressed on him the importance of the Madras rapid transport system and urged for allocation of

more funds for this project, he was gracious enough to, 'uninounce Rs. 2 ' crores—for which we should thank him—but he suggested that that the State Government must also participate in the project. Sir, my humble submission to him through you is that the State Government is investing about Rs. 30 crores by way of acquiring land and other things and, therefore, if you still look for the State Government to see that the problem is solved, I don't think Madras will ever be able to get this MRTS. So, I humbly request him to allot more funds for this project as you are allotting funds to Calcutta and other areas and try to complete this project within the Seventh Plan period itself because otherwise there will be high cost escalation and we will not be able to get this system quickly for Madras city.

Sir, the Karur-Dindigul-Tuticoriir line is a very important line in the southern region of Tamil Nadu. Many honourable Members from this House and the other House and many people of Tamil Nadu have been requesting him for so many years for quick completion of the conversion of this line. He was gracious enough to

announce an allocation of Rs. 2. 5 crores and we are grateful to him. But it is a very small amount because the project is an on-going one. It may continue for quite some time if sufficient funds are not allotted and we may not be able to complete it within the stipulated period. Therefore, I request that at least in the coming budget, if not within this year, he should allot a minimum of Rs. 50 crores so that we will be able to complete it in time.

Sir, another problem is regarding the Jolarpet-Mettur-Salem electrification project. I again express my gratefulness to him because he has given Rs. 2. 5 crores to give life to that project. For the Mettur thermal station we have to take ' coal from Madras and if this line is electrified quickly then there will be improvement in power situation in Tamil Nadu, and because the people of Tamil Nadu are always short of power, there the railways have got and can play a very important role in solving this great problem.

Sir, I do not want to make any more submissions because I can meet him often and He has the courtesy to help us. But I have a few words to say. In the railways the system of public conveniences is very good. When our honourable Minister last visited Madras, some places and some canteens, people there were very much joyful and happy that there is a Minister who can look after people's health. By the way I would like to inform this House that the system where the "VLR contractors or canteens are there, it is not functioning so effectively—according to me because of my own personal experience.

You have stipulated certain conditions where they have to supply certain quantities at the stalls and the trains, but your rental system is not so good because you are charging a rental of between 2. 5 and five per cent on the average sales and again they have to pay market rent for the places which they are occupying. The market rent is abnormal, which is not in tune with the other business. But there, if you want to give good food to the people, public, certainly, you have to think in these terms. There must be some slab rate, only one year rent or total two to five per cent calculation. That is the only way in which you can make the people, the contractors, to give good food. Thereby you should be vigilant. Also, you must take the most stringent action against those people who are not complying with those conditions of the Government.

Another thing is, I know, my friend, Mr. Narayanasamy was not able to speak today. So, on his behalf I would like to state that the Pondicherry-Madras Express was running previously. It has been stopped for the past so many years. I would humbly request the hon. Minister through you that this train should be reintroduced—this train is very essential—so that the people of the two States can go easily and the inter-linkage between the two States will be more effective. Otherwise, we will have to deviate Pondicherry from Tamil Nadu. I want to have a direct link with them. I would request you to consider that factor. (Time bell rings. O

[Shri Thangabalu]: Only one minute. Last point, Sir.

You know about the Khalasi appointments, you have been kind enough to give sanction for another 200 people for the Trichi Division. You are appointing only the official committees from your Department. Thereby a lot of corruption is taking place. For each Khalasi the poor people have to pay from Rs. 5, 000 to even Rs. 7, 000. This is happening. We have brought this to the previous Minister's notice! Last year also I brought this to your notice. In future at least the Members of Parliament public representatives must also be there on the committee, whereby the bureaucrats would not be able to make any corrupt practice, so that you can have a check on both sides, thereby you can give justice to this selection, Sir.

Only one more point. I know, to implement all these important factors, certain new lines also you have your constraints. And these constraints must be removed, I request through you, Sir, to the Planning Minister of the Government of India and particularly the Prime Minister. As I said earlier, communications and transport are very important factors in any country's overall development, and thereby the railways are playing a very important role in this country's development activities. I request the Planning Minister to have comfortable thinking to give more funds in the sense that apart from other departments, this department also must get the due share so that new lines and electrification and new instruments can be evolved. Thereby our Minister can graciously accommodate more projects. Thereby I request through you the Planning Minister to give more funds in the future, in the next, coming budget. I would request the hon. Minister to look to the Tamil Nadu problems. We have submitted 23 projects altogether, and in those projects new lines can be considered in future, particularly Salem, Rasi-

puram, Namakkal, Karur. This was the long-felt need of the people of that area, from where I come. So, my personal request to the Minister that new lines should also be consi-

Thank you, Mr. Vice-Chairman.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. BAPU KALDATE): Smt. Suryakanta Patil.

DR. MOHD. HASHIM KIDWAI (Uttar Pradesh): What about my name, Sir?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. BAPU KALDATE): All the names are here.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: You are partial to the ruling party today.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. BAPU KALDATE): There is no partiality.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Only partiality to ladies.

**श्रीमती सूर्यकंता जयवंतराय (टील
(महाराष्ट्र) :** माननीय उपसभाध्यक्ष जी,
भारत गणराज्य के 37वें साल के रेल
विनियोग विधेयक को समर्थन देने के लिए
मैं यहां खड़ी हुई हूं।

इस विधेयक का स्वागत करते हुए
माननीय रेल मंत्री जी को मैं बधाई देना
चाहती हूं कि आपकी डायनामिक लीडर-
शिप में भारत की रेल को आप प्रगति पथ की
ओर ले जा रहे हैं। रेल का इतिहास
सम्मुख रखने का कोई कारण तो नहीं है।
देश की आर्थिक व्यवस्था को, देश के अर्थ-
करण को आगे ले जाने के लिए जो माध्यम
उपयोग में लाया जाता है, वह यह सशक्त
माध्यम है।

यह दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा उद्योग है
जो निश्चित ही स्वागत योग्य प्रगति कर
रहा है। मैं माननीय रेलवे मंत्री जी को

और उनके कर्मचारियों को, अधिकारियों को धन्यवाद देती हूँ एक बात के लिए जो उन्होंने रेलवे वित्त निगम की स्थापना की। उसके साथ-साथ संचार केन्द्र बनाने का भी उन्होंने उचित कदम उठाया है जिसके माध्यम से रेल को और रेलवे को आगे ले जाने का जो उनका संकल्प है वह चंद दिनों में पूरा होने की उम्मीद नजर आती है। अब की श्रीमान माधव राव जी की व्यवस्था के अन्दर जो प्रगति रेलवे विभाग ने की है फुल डिवीडेंड जो उन्होंने पेश किया है वीयर एंड टीयर का काफी रुपया उन्होंने जमा किया है। 120 करोड़ शायद मुनाफा है। पिछली छमाही में रेलवे का जो फ्रेट का लक्ष्य निर्धारित किया था उससे 106 करोड़ रुपया अर्जित किया गया है। आय में काफी इजाफा हुआ है और भी आय बढ़ने की उम्मीद है। आपकी जो 15 साल के लिए प्लानिंग है, 1986 से 2000 साल तक का जो आपने लॉन्ग प्रोस्पेक्टिव प्लान दिया है उसको मद्दे-नजर रखते हुए पिछड़े हुए इलाके में हम सांसद क्या यह उम्मीद रखें कि हम लोगों की उम्मीदों को आप नागवार नहीं होने देंगे? मैं अपनी और हमारे विभाग की मांगों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ। बड़ा योगायोग है, उपसमाध्यक्ष महोदय भी हमारे ही इलाके से ताल्लुक रखते हैं, मुझ से पहले काफी सीनियर सांसदों ने इस बात पर प्रकाश डाला है, माधव राव जी से मैं कुछ खास करके बात करना चाहती हूँ। मराठवाड़ा के रहने वाले हम लोग आंध्र बार्डर और कर्नाटक के बार्डर पर बसने वाले हम लोग पिछले तीस साल से एक ही बात की मांग कर रहे हैं। मैं बड़ी कम समय लेने वाली हूँ। सिर्फ चार सवालियों को लेकर हम महाराष्ट्र के लोग बार-बार आपके सम्मुख पेश होते हैं। 1972 में स्व० हमारी प्रिय नेता इंदिरा जी मराठवाड़ा में आई थीं, महाराष्ट्र में आई थीं। कोंकण में उन्होंने कहा था, हमारे मराठवाड़ा के उस्मानाबाद में उन्होंने कहा था, उन्हीं बातों को मैं फिर से यहां दोहरा रही हूँ, वे चार मांगें इस प्रकार हैं : माधव राव जी मैं आपका ज्यादा समय

नहीं लूंगी।... (व्यवधान) आपको सिधिया से फिर शिंदे में बना देती हूँ इसलिए महाराष्ट्र से आपका बड़ा गहरा ताल्लुक पड़ता है। आप इस वहन की बात पर खास तवज्जो देंगे। माननीय इंदिरा जी ने हम से चार वायदे किए थे। आज स्व० इंदिरा जी हमारे बीच नहीं हैं। लखनऊ के हमारे साथी बड़ी गहरी बात कह गए हैं उस बात को मैं दोहराना नहीं चाहूंगी। लेकिन उन वायदों को पूरा करना आपका और हमारा फर्ज है। ऐसा मत मैं अगर प्रकट करूं तो झूठ नहीं होगा उन चार वायदों को फिर से मैं दोहराती हूँ। मान-खुर्द बेलपुर वाशी जो 17 किलोमीटर का मार्ग है जिसको 1983-84 में आपने मान्यता दी है बड़ी कठिनाई से 160 कोटि का यह प्रकल्प 1984-85 में सिर्फ 75 लाख रुपया ले पाया है जो 1.60 करोड़ रुपया बनता है 1984-85 में आपने 75 लाख रुपये दिये। 1985-86 में आप दे रहे हैं दो कोटि रुपये। तो इस गति से यह प्रकल्प कब पूरा होगा, यह हम सोच नहीं पा रहे हैं? मैं सिर्फ इतना कहना चाहती हूँ कि आप कुछ कालबद्ध कार्यक्रम लें। कालबद्ध कार्यक्रम से यह होगा कि आप कुछ न कुछ तो कर पायेंगे। कुछ न कुछ बता पायेंगे कि हमने यह किया है। हर जगह बांटने की थोड़ी-थोड़ी कोशिश करेंगे तो कुछ भी नहीं हो पायेगा। हमारे चार वायदों में से एक भी वायदा पूरा नहीं हो पायेगा। फिर 1992 में और कोई नया आकर यही बात दोहरायेगा जो आज मैं दोहरा रही हूँ। दिसम्बर, 1985 में मान्यवर राजीव जी ने मान्यता दी थी इस मानखुर्द-बेलपुर मार्ग को। राज्य शासन ने 80 कोटि के डिबेन्चर सिडको के माध्यम से खड़े किए हैं। केन्द्र शासन की ओर मान्यता के लिए यह जो योजनाएं आयी हैं, उन योजनाओं को आप मान्यता देने की कृपा करें। डिबेन्चर के बाद जो बाकी योजना बनती है, उसको भी आप मान्यता नहीं दे रहे हैं। जल्द से जल्द आप उसको मान्यता दे दें तो वह डिबेन्चर बचकर महाराष्ट्र का शासन कोंकण की जनता को मान-खुर्द बेलपुर की एक रेल परियोजना

[श्रीमती सूर्यकांता जयवंतराय पाटील
दे सके, उनके यातायात की व्यवस्था हो
और उनका पिछड़ापन कुछ कम करने की
सुविधा प्राप्त कर दे। तो काफी अच्छा
रहेगा।

दूसरी, हमारी जो लाइन केन्द्र शासन
की और मान्यता के लिए राज्य शासन
ने भेजी हैं, वे चार इस प्रकार हैं :

1. मनमाड-औरंगाबाद-परभणी परली
बैजनाथ मीटरगेज का ब्रोडगेज में
रूपांतर,
2. परभणी पूर्णा मुदखेड मीटरगेज का
ब्रोडगेज में रूपांतर,
3. मिरज-लातूर नैरोगे का रुंदी
करण तथा लातूर से लातूर
रोड पर नया ब्रोडगेज मार्ग,
4. अहमदनगर बीड परली बैजनाथ
नया ब्रोडगेज मार्ग,

श्रीमान् मनमाड-औरंगाबाद-परभणी
परली-बैजनाथ, इस मार्ग को सन् 1978-
79 में मान्यता प्राप्त हुई थी। मनमाड
औरंगाबाद 113 किलोमीटर के लिए
अंदाज 31 कोटि रुपया दिया गया और उस पर
अनुमानित खर्च 9 कोटि हुआ है। वर्ष
1985-86 के वित्तीय वर्ष में रेलवे
मंत्रालय ने सिर्फ एक कोटि रुपया
दिया है, यह रकम हमारे विकास का
गहरा मजाक उड़ाती है। यह रकम
10 कोटि चाहिए थी, लेकिन निधि की
अपूर्णता से नहीं प्राप्त हो सकी।
माधवराव जी, निधि तो अपूर्ण रहेगी ही,
देश का इतना बड़ा कारोबार चलाने के
लिए निधि तो हमेशा अपूर्ण ही रहती
है। लेकिन अगर कोई भूखा आपके
सामने हो तो थोड़ा सा उसे
ज्यादा देने में हिचकिचाहट की जरूरत नहीं
है और वह दिल शायद आपके पास है।
इसलिए कुछ ज्यादा आप हमको दे, ऐसा मैं
उपसभापति महोदय, आपके माध्यम से बिनती
करती हूँ।

परभणी-पूर्णा-मुदखेड के लिए 1985-
86 में नाममात्र राशि आपने दी। उसके

ऊपर भी आपको ध्यान देना चाहिए।
मिरज-लातूर ने रोगज का रुंदीकरण, इसका
अभियंत्रिकी तथा यातायात परीक्षण रेलवे
मंत्रालय द्वारा हो चुका है। आर्थिक दृष्टि से
कम फायदे की यह लाइन है। इसका हमें
पता है। लेकिन अगर यह पूरी लाइन नहीं
कर सकते तो कम से कम मिरज-कुर्दवाड़ी,
कुर्दवाड़ी से लातूर सेक्शन तो आप पूरा
कीजिए। यहां पर भी आप अपनी असमर्थता
बताएंगे, इस बात को हम ध्यान में रखते हैं।
लेकिन फिर से इस बात को मैं कहती हूँ आपसे
कि यह सेक्शन पूरा करने से कम से कम जो
लाइन न करने का हमें दुख है, दुख थोड़ा सा
कम होगा।

अहमदनगर-बीड-परली बैजनाथ, इसके
लिए भी निधि नहीं है, ऐसा आप कहते
हैं। पश्चिम किनारा कोंकण रेलवे प्रकल्प,
911 किलोमीटर का यह प्रकल्प सन् 1973
में माननीय पन्त प्रधान जी ने जाहिर
किया, जैसा मैंने पहले ही कहा है, लेकिन आप
हमेशा और अभी जो आपकी करतूत है, वह
आपको बताना चाहती हूँ। किसी भी लाइन
पर आपने एक कोटि से एक रुपया भी
ज्यादा नहीं दिया। एक जगह तो इतना कम
किया है आपने परभणी-पूर्णा-मुदखेड के
लिए आपने सिर्फ एक हजार रुपया दिया
है। अब इस एक हजार रुपए में क्या होगा?
हमें पता नहीं। मैं महाराष्ट्र शासन की बिनती
को फिर से आपसे दोहराना चाहती हूँ, आप
वहां पैसा नहीं दे रहे हैं, लेकिन हमारी एक
बिनती को आप मान्यता दीजिएगा।
महाराष्ट्र का शासन यह ब्रोडगेज की लाइनों
को रोजगार, हमी योजना के द्वारा मिट्टी
का काम पूरा करना चाहता है। कम से कम
उस काम को पूरा करने की इजाजत दीजिए
ताकि हमारा कुछ न कुछ काम बने। हम
लोगों के सामने जायें तो कुछ कार्यक्रम लेकर
जायें, कुछ ठोस बातों को लोगों के सामने
रखें कि यह काम किया है, हमारे शासन ने
यह काम किया है, हमारे पास पैसा कम
है तो हम यह कर रहे हैं। रोजगार हमी
योजना के बाद बाकी जो योजना शेष बचती
है ब्रोडगेज की, नई लाइनों की, उस योजना
को आप मान्यता दीजिएगा... (सभ्य
की घंटी)...

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : ज्यादा समय हो गया । आप समाप्त करिए ।

श्रीमती सूर्यकान्ता जयवंतराव पाटील : मैं ज्यादा समय नहीं लूंगी ।

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : नहीं-नहीं, बहुत समय ले चुकी हैं आप । पहले हाँ ज्यादा समय ले चुकी हैं ।

श्रीमती सूर्यकान्ता जयवंतराव पाटील : क्या करें ? दुख हो इतना गहरा और पुराना है मैं एक बात और बताना चाहती हूँ । मैं ने कन्सल्टेटिव कमेटी में एक बात की मांग की थी कि आप हमको ब्राड गेज भी नहीं देते हैं, नयी लाइन भी नहीं देते हैं, अगर आप हम को खाली डिब्बे भी दें तो लोग उस को खींच ले जायेंगे, लेकिन टू-टायर स्लीपर के डिब्बे हम ने पंचवटी और एलोरा के लिये मांग थे । वह भी हम को दे दीजिए तो वहाँ के लोगों को कुछ सुविधा हो जायगी । इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ ।

श्री केशव प्रसाद शुक्ल (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेलवे विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूँ । इस विधेयक द्वारा रेलवे के खर्च के लिये भारत की संचित निधि से 590 करोड़ 42 लाख रुपये की मांग की गयी है, जो रेलवे के खर्च को देखते हुए उचित है । मैं इस का समर्थन करता हूँ । रेलवे का एक प्रमुख सावजनिक उपक्रम है । इस में विभिन्न खर्च हैं और उन सब खर्चों को देखते हुए जो मांग की गयी है वह अधिक नहीं है । मैं रेलवे मंत्री जी का धन्यवाद करूँगा कि उन के इस रेल मंत्रालय का भार सम्हालने के बाद इस में हर तरह से प्रगति हुई है । चाहे यात्रियों के आवागमन की बात हो या उन के खानपान का प्रबंध हो, हर क्षेत्र में कुछ न कुछ सुधार हुआ है । इस के लिये मैं उनको धन्यवाद देता हूँ ।

चूँकि समय बहुत कम है इस लिये मैं अपने प्वाँट पर आता हूँ । मैं जिस क्षेत्र से आ रहा हूँ वह आर्थिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ क्षेत्र है । वह मध्य प्रदेश का रीवा जिला है जिस की ओर मैंने

पहले कई बार मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया है चिट्ठी लिख कर और दूसरी कई तरह से...

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : मैंने भी उसके लिये कहा है ।

श्री केशव प्रसाद शुक्ल : मैं आप का आभारी हूँ कि आप ने अपने को रीवा से संबद्ध किया । लेकिन मुझे दुख है कि योजना आयोग ने हमरी उस योजना को ठंडे बस्ते में रख दिया है । मैंने एक पत्र लिखा था प्रधान मंत्री जी को, योजना आयोग के अध्यक्ष की हैसियत से उस को उन्होंने पास कर दिया था रेल मंत्री जी के पास । पाँच या छः दिन पहले मुझे उस का जवाब मिला है । 1947 से देश के स्वतंत्र होने के बाद से ही यह इलाका पिछड़ा रहा है । रीवा जिला, रीवा नगर इलाहाबाद और मिर्जापुर के समीप है और इलाहाबाद में मैं जो राजनीतिक चेतना जाग्रत हुई थी उस से हमारा क्षेत्र संबद्ध था । इसलिये हम को बहुत आशाएँ थी कि हम लोगों का क्षेत्र भी विकसित होगा और हम लोगों के इस इलाके को विकसित करने के लिये सब से जरूरी चीज है रेलवे लाइन । इस की मांग हमारे यहाँ 1947 से ही चली आ रही थी । हर चुनाव में यहाँ मांग होती थी । जो भी वहाँ से एम पी चुना जाता था लोक सभा में और राज्य सभा में तो मैं पहली बार आया हूँ वहाँ से, उन सब की मांग होती थी कि वहाँ एक रेल लाइन लायी जायगी और वह मांग हर बार ठंडे बस्ते में चली जाती थी । 1984-85 में हम लोगों का एक डेलीगेशन स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी जी से मिला था और उन्होंने आश्वासन दिया था कि आप को रेल लाइन मिल जायगी और उस के बाद बजट में उस का प्रावधान किया गया रीवा से मुलतानपुर गढ़ी मानकपुर लाइन की एक योजना बनायी गयी । दो सौ करोड़ की उस योजना को 1984-85 के बजट में रखा गया था । लेकिन फिर जब योजना आयी तो अखबारों में मैंने दिया कि यह योजना आ गयी है । उस पर जनता पार्टी के जो अध्यक्ष के

[श्री केशव प्रकाश शुक्ल]

उन्होंने उस का प्रतिवाद किया और कहा कि यह फ्राड है। उस पर अखबारों में उन का और हमारा खंडन मंडन होता रहा। जनता को उस बारे में काफी अच्छी तरह से मालूम हो चुका था। फिर हमने स्वर्गीय प्रधान मंत्री जी से कहा कि इस तरह की बात यहां चल रही है। आप इस को जल्दी रेल दीजिए क्योंकि केवल घोषणा करने से ही लोग संतुष्ट नहीं होते। इस पर उन्होंने जब ब्लू स्टार आपरेशन हुआ था उसके एक दिन पहले हमारे यहां आ कर इस लाइन का शिलान्यास किया। उस के बाद हम लोगों में आशा जागी थी कि यह रेल लाइन बन जायेगी। लेकिन अभी तीन, चार साल से यह योजना ठंडे बस्ते में पड़ी हुई है, योजना आयोग के पास पड़ी हुई है। तो मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकषित करना चाहूंगा कि उन्होंने इस के लिये आश्वासन दिया है और लिखा पढ़ी चल रही है। मुझे विश्वास है कि जैसी उनकी कार्यकुशलता है उसके अनुसार वह इसको पूरा करेंगे। मैं उनसे विनती करता हूं कि इस ओर ध्यान दें।

मेरे क्षेत्र में रीवा का इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है रेल की दृष्टि से। मेरा निवेदन है कि रीवा को सतना से रेल लाइन से जोड़ा जाए क्योंकि हम आर्थिक दृष्टि से भले ही पिछड़े हुए हों, राजनीतिक दृष्टि से पिछड़े हुए नहीं हैं। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि इस काम को आप इस वर्ष के बजट में पूरा करने के लिए प्रावधान करने की कृपा करें।

श्रीमान हमारे रीवा जिले में एकमात्र रेलवे स्टेशन है डभौरा। वहां पर मंडो है और तीन गाड़ियां—महानगरी, काशी एक्सप्रेस और सारनाथ एक्सप्रेस वहां से गुजरती है। लेकिन वे वहां पर नहीं रुकती हैं। इसके लिए वहां के लोगों ने आंदोलन भी किया कि तनों गाड़ियों को कम से कम दो मिनट के लिए आप खड़ा करने का बंदोबस्त कीजिए लेकिन रेल मंत्रालय द्वारा उसका लिहाज नहीं किया गया, तो रेल रोको आंदोलन वहां पर शुरू हुआ। एक डेल गेशन भी मंत्री जी

से मिला तो मंत्री जी ने आश्वासन दिया कि उसका कामर्शल बेसिस देखने के बाद इस पर वे विचार करेंगे। वहां पर कामर्शल बेसिस की जांच हो चुकी है और जो वहां के विधायक हैं उनको इसका उत्तर भी मिल चुका है। तो मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वहां पर तीनों गाड़ियों को ठहराने की कृपा करें ताकि वहां का आंदोलन बंद हो और लोगों को सुविधा मिल सके।

आपने मॉडल रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही और 66 मॉडल रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही। मेरा सुझाव है कि जो पहले से ही बने हुए हैं, पहले से ही सुधारे हुए हैं उनकी तरफ आप ध्यान न देकर कुछ ऐसे रेलवे स्टेशनों को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाए जो कि वस्तुतः पिछड़े हुए हैं। उसके लिए मैं सतना रेलवे स्टेशन का नाम आपको सुझाना चाहता हूं कि इसको मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जाए। मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने हमारे लिए एक प्लेटफार्म दिया है सतना में और और 14 फुट क्लास के रिटायरिंग रूम आपने दिए हैं। लेकिन हमारे यहां की बहुत सी पुरानी मांगें हैं जिनको मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। आप इनको देखिए और उनको पूरा करने का प्रयत्न कीजिए। आपने जो शेड के लिए लिखा है वह आपने हमको दिलवाया लेकिन वह नम्बर 2 प्लेटफार्म पर बनाया है नम्बर 1 पर शेड अधूरा पड़ा हुआ है, उसको आप पूरा कराने की कृपा कीजिए इससे बरसात और गर्मियों में जो कष्ट लोगों को होता है, इससे उनको राहत मिलेगी।

श्रीमान हमारे सतना जिले में चित्तकूट का धार्मिक स्थान है जहां पर भगवान राम ने वनवास जाते समय विश्राम किया था। उस रेलवे स्टेशन पर धार्मिक यात्री आते हैं लेकिन उनके ठहराने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है जो कि बहुत जरूरी है। इसकी आप व्यवस्था कराइए।

हमारे यहां जो कुतुब एक्सप्रेस चलती है, महानगरी चलती है, इनमें बी० आई० पी० कोटा नहीं है। मैं आपसे दरखास्त

कहेंगे कि आप इसमें बी० आई० पी० कोटा दीजिए ताकि स्तना, सीधी, रीवा और पन्ना चार जिलों से यहाँ पर जो 6 एम० पी० है तथा 40 एम० एल० ए० उनको सतना से कभी-कभी रीजरवेशन नहीं मिलता है बी० आई० पी० कोटा हो जाने पर आरक्षण सरलता से होगा और वे यात्रा सुविधा से कर सकेंगे।

श्रीमन् आपने लखनऊ से दिल्ली एक गाड़ी चलाई है। मैं उज्जैन विश्वनाथ को मिलाने की जो योजना थी उसकी और आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि इन धार्मिक नगरियों को जोड़ने के लिए मैंने आपको जो चिट्ठी लिखी थी, उस पर कार्यवाही करें। आप ऐसी गाड़ी चलाइए जो भोपाल और इलाहाबाद होकर बनारस को भी मिला सके। इससे लोगों की धार्मिक मांग की पूर्ति होगी और आपको भी लोग धन्यवाद देंगे।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ।

डा० एम० हाशिम कदवाई : सबसे पहले मैं मुबारकबाद देना चाहूँगा कि अपने मिनिस्टर साहब को कि उन्होंने रेलवे अप्रोप्रिएशन बिल पेश किया है। इस बिल की तहेदिल से तारीफ करता हूँ। हमारे मुल्क में रेलवे का जो कंट्री-ब्यूशन रहा है वह भूलने वाला नहीं है। वह मुल्क को एक करने वाला और एक रखने वाला है। इसलिए रेलवे की जितनी भी तरक्की हो वह कम है, उसके लिए हमें पूरी कोशिश करनी चाहिए। यह हमारी खुशकिस्मती है कि इस वक्त हमारे रेलवे मिनिस्टर एक ऐसे साहब हैं जो बहुत ज्यादा डायनामिक हैं और बड़े ही कारगुजार और मुस्तैद हैं। इनकी रहनुमाई में रेलवे ने बड़ी जबरदस्त और तरक्की की है। कुमाजेहर इस तरक्की को अगर ध्यान दिया जाए तो उसके लिए बड़ा वक्त बहुत चाहिए। रेलवे की इस हमारेहती और औरलाउण्ड पर आनर्स पर मिनिस्टर साहब को दिल्ली मुबारकबाद। हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब उन चंद मिनिस्टर्स में से हैं जो हर खत देता हूँ फौरन जवाब देते हैं और जब भी कोई शिकायत उनके

नोटिस में लाई जाती है तो फौरन उस पर एक्शन लेते हैं। वह उनकी एफिशियेंसी, कारगुजारी और डायनामिक की जीती जागती मिसाल है। बड़े अफसोस की बात है कि रेलवे मिनिस्टर जो मुल्क को एक करने और रखने का जबरदस्त काम कर रही है। और जिसकी वजह से मुल्क जबरदस्त खुशहाली की तरफ बढ़ रहा है। बदकिस्मती से उसको इतने फंड नहीं मिल रहे हैं जितने मिलने चाहिए। मैं आपके जरिये से अपने महबूब वजीरे आजम से यह दख्तास्त कहूँगा कि प्लानिंग कमिशन को इस पर आमादा करें दिलायें कि वह रेलवे मिनिस्टर को ज्यादा से ज्यादा ग्रांट दे। चूंकि वक्त बहुत कम है इसलिये मैं मुक्तसर लफ्जों में मिनिस्टर साहब की तबज्जोह बाज अहम मसलों की तरफ दिलाना चाहूँगा।

सबसे पहली बात यह है कि अलीगढ़ लखनऊ और खुद दिल्ली का मुझे तजुर्बा है कि यहां स्टेशनों पर इक्वायरी आफिस हैं वह ठीक से काम नहीं करते। ट्रेनों के बारे में पूरी बात नहीं बताते। ट्रेन कब आयेगी और कब जायेगी इसके बारे में टेलीफोन कीजिए तो कोई जवाब नहीं मिलता। लिहाजा मैं मिनिस्टर साहब से दख्तास्त कहूँगा कि इस तरफ खास तबज्जोह दें कि इक्वायरी आफिस में जो लोग बैठे हैं वे अपनी ड्यूटी आजम दें और पब्लिक को ठीक तरह से जवाब दें। देखने में यह आता है कि वे टेलीफोन उतार कर रखे देते हैं और चाय पीते रहते हैं।

दूसरी बात की जिस तरफ मिनिस्टर साहब का ध्यान दिलाना चाहता हूँ वो यह है कि स्टेशनों पर बदकिस्मती से सेनिटेशन की तरफ बहुत कम तबज्जोह दी जाती है। प्लेटफार्म साफ नहीं किये जाते हैं। इन पर कूड़ा करकट पड़ा रहता है। जहां तक रीफ्रेशमेंट का और ट्रेनों में खाने का ताल्लुक है इसमें काफी तरक्की हुई है। जो दाना है वह अच्छा हो गया है, और अच्छा मिलने लगा है। लेकिन प्लेट फार्म पर जो बैड्स होते हैं वे आम तौर से सड़ीगली चीजें

[डा० एम० हाशिम किदवाई]

बेचते हैं। जरूरत इस बात की है कि इसकी पूरी तरह से जांच की जाए। इसके लिए एक मुश्तैद स्कवाड मुकर्र किया जाए जो वक्तन-फवक्तन चीजों की बेंडर के जरिये खाने पीने की बेची जाने वाली चीजों की जांच करता रहे। मिनिस्टर साहब की तबज्जोह इस बात की तरफ चाहता हूं कि टाइम टेबल छपता है उसमें कुछ गलतियां रह जाती हैं। यह देखने में आया है कि नया टाइम टेबल जो बनाया जाता है पुराने टाइम-टेबल की सारी गलतियां मौजूद होती हैं। इन गलतियों को दूर नहीं किया जाता है। मैं एक मिसाल देना चाहता हूं कि पिछली जनवरी में आपने मेहरबानी करके हमारी एक दख्खिस्त को मंजूर किया कि जो प्रयागराज एक्सप्रेस देहली से इलाहाबाद जाते में अलीगढ़ पर रुका करेगी इसका जिक्र उस वक्त के टाइम टेबल में न था। अब जो नया टाइम टेबल छपा है, उसमें भी इस ट्रेन के अलीगढ़ में रुकने का जिक्र नहीं किया गया। इसी तरह से आप देखेंगे कि जो गलतियां पुराने टाइम टेबल में हैं वह नये टाइम-टेबल में भी है जरूरत इस बात की है कि इनकी तसही की जाये।

करप्शन को रोकने के लिए आपको तबज्जोह देनी पड़ेगी। यह देखने में आया है कि बड़े बड़े शहरों में, खुद अलीगढ़ में मैंने देखा है स्टेशन के कुछ पहले ट्रेन रोक दी जाती है और माल फेंक दिया जाता है। और इस तरह से रेलवे को कोई महसूल नहीं दिया जाता, न इस सामान को पहले से बुक किया जाता है। जरूरत इस बात की है कि एक विजिलेंस स्कवाड मुकर्र किया जाय जो इसको रोके। इस तरह से रेलवे का नुकसान हो रहा है। वह खत्म हो जायेगा।

अब मैं बाज ट्रेनों की तरफ आपकी तबज्जो दिलाना चाहता हूं। हमारे दोस्त घनश्याम सिंह जी ने भी इन मसलों का जिक्र इस तकरीर में किया था। अलीगढ़ बरेली की लाइन जो खास तबज्जोह की मुस्त-हक है। गालिवन जब से यह लाइन चली है,

ना तो इसके टाइमिंग में कोई तबदीली हुई है और न इसकी रफ्तार बढ़ाई गई है। इसमें कोई तबदीली नहीं हुई है। कम से कम यह किया जाय कि एक एक्सप्रेस गाड़ी अलीगढ़ और बरेली के दरमियान चलाई जायया देहली से अलीगढ़ को जाने वाली सुबह से शाम तक कोई गाड़ी नहीं है इसलिए आप अगर ऐसा कर दगे तो अलीगढ़ के लोगों को बड़ी सहूलियत हो जाएगी। दरखास्त है कि टाटा एक्सप्रेस को बजाय हफ्ते में चार दिन के रोजाना कर दी जाये। इसी तरह से रांचीकालका एक्सप्रेस को भी बजाये हफ्ते के पांच दिन के रोजाना कर दीजिये।

आखिर में मैं एक चीज की तरफ और तबज्जोह दिलाना चाहूंगा और चूंकि हमारी स्टेट वेलफेयर स्टेट है लिहाजा रेलवे को सिर्फ कमर्शियल पाइन्ट आफ व्यू से नहीं देखना चाहिए बल्कि पब्लिक यूटिलिटी को ध्यान में रखना चाहिए। मैं आखिर में आपकी बेमिसाल लिडरशिप पर मुबारकवाद देना चाहता हूँ जिस तरह से आज पब्लिक को ट्रेनों में एमेनिटीज हासिल हो रही है और उनकी मुश्किलों को दूर करने की कोशिश की जा रही है उसके लिए मैं आपको तहेदिल से मुबारकवाद देता हूँ। आखिर में ओवरक्राउडिंग को कम करने के लिय मैं यह तजवीज पेश करना चाहूंगा कि जिन बड़े जंक्शनों पर इन ट्रेनों में दो-तांन एडोशनल बोगियों जोड़ दी जाये जहां मुसाफिरों का ज्यादा मजमा हो। इस तरह से आम मुसाफिरों को बड़ी राहत मिलेगी। दूसरे स्टेशन मास्टर और रेलवे के दूसरे अफसरों को ट्रेन की आमद और खानगी के वक्त प्लेट फार्म पर मौजूद रहना चाहिये आखिर में मैं इस बिल को पुरजोर ताईद करता हूँ।

† (اکثر ایم - ہاشم قدوائی)

(اتر پردیش): سب سے پہلے میں
مبارکباد دینا چاہوں گا آپے منسٹر

† [Transliteration in Arabic script.]

صاحب کو کہ انہوں نے ریلوے ایگزیکٹو ایجن ہل پھری کیا ہے۔ اس ہل کی تہہ دل سے تائید کرتا ہوں۔ ہمارے ملک میں ریلوے کا جو کلغی بیوشن رہا وہ بھولنے والا نہیں ہے۔ وہ ملک کو ایک کرنے والا ہے۔ اور ایک رکھنے والا ہے اسلئے ریلوے کی جتنی بھی لمبی ترقی ہو وہ کم ہے اور اسکے لئے ہمیں پوری کوشش کرنی چاہئے۔ یہ ہماری خوش قسمتی ہے کہ اس وقت ہمارے ریلوے منسٹر ایک ایسے صاحب ہیں جو بہت زیادہ ڈائنامک ہیں اور بڑے ہی کارگزار مستعد ہیں انکی رہنمائی میں ریلوے نے زبردست ہمہ جہتی کی ہے اس ترقی کو اگر بیان کیا جائے تو اسکے لئے بڑا وقت چاہئے۔ ریلوے کی اس ہمہ جہتی اور alround ترقی پر انٹرنیٹل منسٹر صاحب کو دلی مبارکباد دینا ہوں۔ ہمارے ریلوے منسٹر صاحب ان چند منسٹروں میں سے ہیں جو ہر خط کا فوراً جواب دیتے ہیں اور جب بھی کوئی شکایت انکے نوٹس میں لائی جاتی ہے۔ تو فوراً اس پر ایکشن لیتے ہیں۔ یہ انکی ایفی شینسی کارگزاری اور ڈائنامک کی جہتی چانگتی مثال ہے۔ بڑے افسوس کی بات ہے کہ ریلوے منسٹری جو ملک کو ایک کرنے اور رکھنے کا زبردست کام کر رہی تھی اور جس کی وجہ سے ملک زبردست خوش حالی کی طرف بڑھ رہا ہے۔ بدقسمتی سے اسکو اتنے فغ نہیں مل رہے ہیں جتنے ملنے چاہئے۔ میں آپ کے فریضہ سے اپنے محبوب وزیراعظم سے یہ درخواست کروں گا کہ پلاننگ کمیشن

کو اس پر آمادہ کریں کہ وہ ریلوے منسٹری کو زیادہ سے زیادہ کرائف دے۔ چونکہ وقت بہت کم ہے اسلئے میں مختصر لفظوں میں منسٹر صاحب کی توجہ بعض اہم مسئلوں کی طرف دلانا چاہوں گا۔

سب سے پہلی بات یہ ہے کہ علیگڑھ لکھنؤ اور خود دلی کا مجھے تجربہ ہے کہ یہاں اسٹیشنوں پر انکوری آفس ہیں یہ ٹھیک سے کام نہیں کرتے۔ ٹرینوں کے بارے میں پوری بات نہیں بتاتے۔ ٹرین کب آئیگی اور کب جائیگی اسکے بارے میں ٹھانیون کیجئے تو کوئی جواب نہیں ملتا۔ لہذا میں منسٹر صاحب سے درخواست کروں گا کہ اس طرف خاص توجہ دیں کہ انکوری آفس میں جو لوگ بیٹھے ہیں۔ وہ ایلی ڈیوٹی انعام دیں اور پبلک کو ٹھیک طرح سے جواب دیں۔ دیکھئے میں یہ آتا ہے کہ وہ ٹھانیون اتار کر رکھ دیتے ہیں اور چائے پیتے رہتے ہیں۔

دوسری بات جس کی طرف منسٹر صاحب کا دھیان دلانا چاہتا ہوں وہ یہ ہے کہ اسٹیشن پر بدقسمتی سے سیٹی ٹیشن کی طرف بہت کم توجہ دی جاتی ہے۔ پائمنٹ فارم صاف نہیں کئے جاتے ہیں۔ ان پر کورٹ کرکٹ پڑا رہتا ہے جہاں ریفریشمنٹ کا اور ٹرینوں میں کھانے کا تعلق ہے اس میں کافی ترقی ہوئی ہے۔ جو کھانا ہے وہ اچھا ہو گیا ہے۔ اور اچھا ملنے

[ڈاکٹر ایم ہاشم قدوائی]

لگا ہے - لیکن پالیٹ فارم پر جو ویلنڈرز ہوتے ہیں وہ عام طور سے سری گلی چیڑوں بیچتے ہیں - ضرورت اس بات کی ہے - کہ اس کی پوری طرح سے جانچ کی جائے - اسکے لئے ایک مستقل اسکویڈ مقرر کیا جائے جو وقتاً فوقتاً چیڑوں کی venders کے ذریعہ کہانے پینے کی بیچتی جانے والی چیڑوں کی جانچ کرتے رہیں - منسٹر صاحب کی توجہ اس بات کی طرف دلانا چاہتا ہوں کہ جو ٹائم ٹیبل چھپتا ہے اسمیں غلطیاں رہ جاتی ہیں - یہ دیکھنے میں آیا ہے کہ نیا جو ٹائم ٹیبل بنایا جاتا ہے اسمیں پرانے ٹائم ٹیبل کی ساری غلطیاں موجود ہوتی ہیں ان غلطیوں کو دور نہیں کیا جاتا ہے میں ایک مثال دینا چاہتا ہوں کہ پچھلی جنوری میں آپ نے مہربانی کر کے ہماری درخواست کو منظور کیا کہ جو پراگ راج ایکسپریس دہلی سے الہ آباد جاتے میں ترین جو پہلے علیگڑھ پر رکا کرے گی - اسکا ذکر اس وقت کے ٹائم ٹیبل میں نہ تھا اب جو نیا ٹائم ٹیبل چھپا ہے اسمیں بھی اس ترین کے علیگڑھ میں رکنے کا ذکر نہیں کیا گیا - اسی طرح سے آپ دیکھیں گے کہ جو غلطیاں پرانے ٹائم ٹیبل میں ہیں وہ نئے

ٹائم ٹیبل میں بھی ہیں - ضرورت اس بات کی ہے کہ ان کی تصحیح کی جائے -

کرپشن کو روکنے کیلئے آپ کو خاص توجہ دینی پڑیگی - یہ دیکھنے میں آیا ہے کہ بڑے بڑے شہروں میں خود علیگڑھ میں میں نے دیکھا ہے - کچھ پہلے ترین روک دی جاتی ہے ارد مال بھیج دیا جاتا ہے - اور طرح سے ریلوے کو کوئی محصول نہیں دیا جاتا نہ اس سامان کو پہلے سے بک کیا جاتا ہے - ضرورت اس بات کی ہے کہ ایک وہیٹنس اسکویڈ مقرر کیا جائے جو اس کو روکنے اس طرح سے ریلوے کا نقصان ہو رہا ہے وہ ختم ہو جائیگا -

اب میں بعض ترینوں کی طرف آپ کی توجہ دلانا چاہتا ہوں - ہمارے دوست گھنشیام جی نے بھی ان مسئلوں کا ذکر اس تقریر میں کیا تھا - علیگڑھ بریلی کی لائن جو ہے وہ خاص توجہ کی مستحق ہے غالباً جب سے یہ لائن چلی ہے نہ تو اس کے ٹائمنگ میں کوئی تبدیلی ہوئی ہے نہ اسکی رفتار بڑھائی گئی ہے اسمیں کوئی تبدیلی نہیں ہوئی ہے - کم سے کم یہ کیا جائے کہ ایک ایکسپریس گاڑی علیگڑھ اور بریلی کے درمیان چلائی جائے - دہلی سے علیگڑھ کو

جانے والی صبح سے شام تک کوئی گاڑی نہیں ہے اسلئے آپ اگر ایسا کر دینگے تو علیگڑھ کے لوگوں کو بڑی سہولیت ہو جائیگی۔ درخواست ہے کہ ٹائٹل ایکسپریس کو بجائے یہاں سے ۴ دن کے روزانہ کی طرح سے رانچی کاٹا ایکسپریس کو یہی بجائے ہفتے کے 5 دن کے روزانہ کر دیجئے۔

آخر میں میں ایک چیز کی طرف اور توجہ دلانا چاہوں گا۔ چونکہ ہماری اسٹیمٹ ویلفیئر اسٹیمٹ ہے۔ لہذا ویلوے کو صرف کمرشل پوائنٹ آف ویو سے نہیں دیکھنا چاہئے بلکہ پبلک پوائنٹی کو دھیان میں رکھنا چاہئے۔ میں آخر میں آپکی بے مثال لیڈرشپ پر مبارکباد دیتا چاہوں گا۔ جس طرح سے آج پبلک کو ٹرینوں میں ایسے نگیز حاصل ہو رہی ہیں۔ اور انکی مشکلوں کو دور کرنے کی کوشش کی جا رہی ہے اسکے لئے میں آپکو تہ دل سے مبارکباد دیتا ہوں۔

آخر میں اوکوڈنگ کو کم ہرنے کے لئے میں یہ تجویز دہوں ناچاہوں گا کہ جن بڑے حلقوں پر ان ٹرینوں میں دو تین ایڈیشنل ہوکھاں وز دی جائیں۔ جہاں جہاں مسافروں کا زیادہ مجموعہ ہو اسطرح عام مسافروں کو بڑی راحت ملے گی۔ دوسرے اسٹیشن مسٹر اور ویلوے کے دوسرے افسروں کو ٹرین کی آمد اور روانگی کے وقت پلیٹ فام پر موجود رکھا چلائے۔ آخر میں میں اس بل کی پوزر تائید کرتا ہوں۔

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालराते) :

श्री नत्था सिंह अनुपस्थित। श्री जगदम्बी प्रसाद यादव। आपकी पार्टी का समय खत्म हो गया। लेकिन फिर भी आप दो चार मिनट में अपनी बात समाप्त कर दें।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) :

श्रीमन्, कांग्रेस वालों के लिए तो आपने यह रोक नहीं लगाई, हमारे लिए क्यों लगा रहे हैं?

उपसभाध्यक्ष महोदय, बहुत लोगों ने रेल मंत्री जी से बहुत बातों की मांग की है। मैं रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि क्यूल साहेबगंज लूप लाइन की दोहरी लाइन बनाने के काम को आपने धमरा करके उसको क्यों बन्द कर दिया है? क्या आप वहाँ पर आवागमन को रोकना चाहते हैं? वहाँ पर लाइन डबल हो रही थी। डबल लाइन का आधा से अधिक काम हो गया था। मिट्टी भी भरी जा चुकी थी। लेकिन वह काम अब बन्द पड़ा हुआ है। इतने दिनों की उपेक्षा के बाद यह परिवर्तन हो रहा था। वहाँ पर इसके लिए आन्दोलन भी चल रहा है। कुछ तो आन्दोलन शुरू भी हो गया है। अभी भाषण हो चल रहे हैं। मुझे ऐसा लगता है कि जैसी भारत सरकार की पद्धति है, जब आन्दोलन उस रूप ले लेता है तभी वह कोई काम करती है। चाहे तिनसुखिया मेल हो, मगध हा, उन सब के लिए कठिनाई हो रही है। इसी प्रकार से जमालपुर की बकशाप बा भी प्रश्न है। वहाँ पर जी टनल है वह सौ वर्ष से भी अधिक पुरानी है। उस टनल को बड़ा करना बहुत जरूरी हो गया है। जमालपुर और रतनपुर को यह सबसे बड़ी समस्या है। आपने भागलपुर और बरारी में और दूसरे स्थानों, महादेवपुर के बीच पर जहाज चलता था वह बन्द कर दिया है। गंगा नदी पर पुल तो बनाया नहीं, लेकिन वह जहाज बन्द कर दिया है। इससे आवागमन में बड़ी दिक्कत हो रही है। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि ऐसा लगता है कि जमालपुर का कारखाना शायद बन्द हो जाएगा। जैसे जैसे वाष्प के इंजिन खत्म होते जाएंगे,

[श्री जगदम्बो प्रसाद यादव]

यह कारखाना भी बन्द हो जाएगा जब तक आप यहां पर डीजल इंजिन और इलेक्ट्रिक इंजनों के लिए भी सुविधाएं प्रदान नहीं करेंगे तब तक यह कारखाना ज्यादा दिनों तक चलने वाला नहीं है। चाहे रेल के डिब्बे हों या इंजिन, इसके लिए कोई व्यवस्था की जानी चाहिए। तो मैं जरा इसको जानना चाहता हूं। जमालपुर 6 P.M. वर्कशाप फस्ट क्लास, थर्ड क्लास और स्पेशल क्लास अप्रेंटिस को ट्रेनिंग देता है लेकिन यह व्यवस्था भी ढाली पड़ रही है। मैं चाहता हूं कि इस व्यवस्था में ढाल न हो, इसको आप ठीक कर दें।

वैजनाथ धाम के लिये एक लाख यात्री रोज आते हैं लेकिन वहां आज तक रेल की व्यवस्था नहीं की, रेल पहुंचाने की व्यवस्था नहीं की गई। मैं मंत्री महोदय को याद दिलाता चाहता हूं कि 4-6 महीने से वरियापुर स्टेशन से आगे कोडिया धाम में भी एक बांवा तैयार हो गये हैं। वहां पर दैनिक 10-11 हजार लोग जाते हैं। वहां वरियापुर स्टेशन पर करीब 200-400 आदमी रात को रहते हैं। छोटा स्टेशन होने के कारण वहां न बें सफाई कर सकते हैं और न उसकी ठीक से व्यवस्था कर सकते हैं। वहां रेलवे अधिकारी, लगता है कि, उसके लिये ठीक से कुछ नहीं कर पा रहे हैं।

एक बात में आप से कहना चाहता हूं श्री.पी.एफ.

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : खत्म कीजिये। समय खत्म हो गया। (व्यवधान)

श्री गुलाम रसूल मद्दू : आप कल बोल लेना। (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (डा० बापू कालदाते) : अच्छा एक दो मिनट कल लेना।

HAUF-AN HOUR DISCUSSION ON POINTS ARISING OUT OF THE ANSWER! GIVEN IN THE RAJYA SABHA ON 5TH NOVEMBER, 1986 TO STARRED QUESTION 23 REGARDING POOR SHOWING AT SEOUL ASIAD BY INDIAN CONTINGENT...

SHRI JASWANT SINGH (Rajasthan): Mr. Vice-Chairman. Sir at

the very outset, I -would like to say that in the process of my submissions if I am constrained to use strong words or if / say anything which is hurting, if in not in any fashion a reflection of my lack of esteem of either the hon. Minister of Human Resource Development or indeed of my charming friend, the Minister of State, who. I do believe is imbued with a great deal of energy, dedication and approaches her task with an exemplary sense of commitment.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA): He is glazing his arsenal. (Intermp-

SHRI JASWANT SINGH: I have perforce, when discussing the whole aspects of ASIAD-86, to- start from reminding the House about what was mentioned on the occasion of ASIAD-82. There were Members on this side who then mentioned to the late - Prime Minister that this huge expenditure which was being incurred on the building up of various stadia was going to be wasteful because these were not going to be utilized. She, then, on one interruption, dubbed all that criticism as lacking in national pride. Now, Sir, I cannot, I in all sadness, help reflecting that all those stadia are now collecting dust and have become the venue of political jamborees of dubious kinds. There were expectations about ASIAD-86. On an earlier occasion, in reply to a question the hon. Minister for Human Resource Development, indulged in some kind of statistical obfuscation. Indeed, the Minister of State attempted to put across that artistically we had actually performed better. Even then I was unconvinced, and I cannot help reminding the two hon. Ministers who are both present here that a very simple question needs to be answered. After sending what was possibly the third largest contingent, outside of South Korea, of course, which was