

The House reassembled after lunch at thirty-two minutes past two of the clock. [The Vice Chairman (Shri Syed Rahmat Ali) in the Chair.]

MESSAGE FROM THE LOK SABHA

The Administrative Tribunals Bill, 1985

SECRETARY-GENERAL; Sir, I have to report to the House the following message received, from the Lok Sabha, 'signed by the Secretary-General of the Lok Sabha

"In accordance with the provision of Rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Administrative Tribunals Bill, 1985, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 29th January, 1985."

Sir, I lay the Bill on the Table.

I. The Appropriation (Railways) Bill, 1985.

II. The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1985—Contd.

श्री ग़ुलाम रज़ूल काज़र (नाम-निर्दिष्ट):
जनाब सदर साहब, मुझे रेलवे ऐप्रोप्रिएशन बिल पर कुछ कहना है।

जनाब, हमारी रियासत हिन्दुस्तान भर में एक ऐसी बद-किस्मत रियासत है कि जहाँ पहाड़ी रास्ता होने के नाते रेलवे की लाइन अभी वैली तक यानी काश्मीर सूबा तक, श्रीनगर तक नहीं आ सकी। गुजिस्ता 40 साल में जब हमने अपनी रजामन्दी के साथ इस बड़े मुल्क के साथ नाता जोड़ा, तत्कालीन से पहले रियासत में रेल स्थानकोट से जम्मू तक आती थी। तत्कालीन के बाद यह सिलसिला टूटा और बाद में 20-25 साल के बाद पठानकोट से जम्मू को जोड़ा गया और एक लाइन खड़ी कर दी गई। जहाँ यह बदकिस्मत रियासत दुनिया भर में

अपनी खूबसूरती के नाते और अपनी पुरफिजा जगह होने के नाते एक सहतअफजा मुकाम के तौर पर मशहूर है, वहाँ पर जो टोपोग्राफी इस रियासत की है, ट्रांसपोर्ट के बारे में यह रियासत तमाम हिन्दुस्तान के बाकी रियासतों के मुकाबले में अभी पसमांदा है। जम्मू से आगे इस रेलवे लाइन को बढ़ाने के लिये एक सिलसिला शुरू किया गया, मरहूम प्राइम मिनिस्टर श्रीमती इंदिरा गांधी ने 24 अप्रैल, 1983 को इस रेलवे लाइन की बुनियाद बाली। यह रेलवे लाइन जम्मू से आगे काइ 63 किलोमीटर की तामीर करनी थी। इस रेलवे लाइन पर जो 1984 के लिये तख्मीना था 17 करोड़ का। 17 करोड़ के मुकाबले सिर्फ 3 करोड़ रुपये खर्च किये गये और उस खर्च के लिये कुल प्रोजेक्ट में 170 के करोड़ छोटे और बड़े पुल तामीर करने हैं। उस वक्त तक मुश्किल में इस लाइन पर एक दर्जन के करीब छोटे पुल तामीर किये गये और 16 सुरंगें तामीर करनी थी जिसकी तरफ अभी कोई कदम नहीं उठाया गया। अब नये अख्बराजात में इजाफा के तौर पर जो अंदाजा लगाया गया है वह है कि एक अरब रुपये खर्च होंगे। लेकिन जो रफतार इस रेलवे लाइन की तामीर करने के सिलसिले में हाथ में ली गई उससे यह लगता है कि अगले 30 साल में यह रेलवे लाइन जम्मू-उधमपुर तक मुकम्मल होगी। हमारी बदकिस्मत रियासत का यह हाल है कि जम्मू से लेकर श्रीनगर तक नेशनल हाईवे जाती है। एक नेशनल हाईवे हमारी रियासत में है। यह जो है मामूली सी वारिश या मामूली सी बर्फ गिरने से वैली के रास्ते बंद जाते हैं; सड़कें टूट जाती हैं, बसें रास्ते में रुक जाती हैं और रास्ते में मुसाफिरों को कई-कई दिन गुजारने पड़ते हैं। अक्सर देखा गया है कि रास्ते में रुकने की वजह से कई मौतें हो गई हैं। लोगों ने अपना सामान फरोख्त किया, घड़ी फरोख्त की, कपड़े फरोख्त किये। लेकिन मैं महुसूस करता हूँ कि जहाँ हमारी रियासत की टोपोग्राफी ऐसी है वहाँ हमारी रियासत की अपनी अहमियत है, हिफाजत है। डिफेंस के नाते हमारी एक रियासत का सर-हद चीन के साथ मिलता है, पाकिस्तान के साथ मिलता है और जो हिस्सा हमारा इस वक्त पाकिस्तान के कब्जे में है अगर उस

[श्री गुलाम रसूल कार]

हिस्से का कभी मौका मिला अपनी रियासत के साथ मिलाने का तो हमारी सरहदें रूस और अफगानिस्तान के साथ भी मिलती हैं, लेकिन इस डिफेंस के तौर पर जो कश्मीर के डिफेंस का ताल्लुक है अगर कश्मीर में डिफेंस आपकी मजबूत है तो तमाम हिन्दुस्तान को बाहरी डिफेंस के तौर पर इन सरहदों के नाते मजबूत कर सकते हैं। अगर कश्मीर में आपकी डिफेंस जाइन खुदा न ख्वास्ता टूट जाती है तो डिफेंस को कमजोर होने का मौका मिलता है। लेकिन मैं यह महसूस करता हूँ कि गुजिस्ता 40 साल में जब से हमने हिन्दुस्तान के साथ अपना नाता जोड़ा उसे कभी भी आगे बांधे जमाने में कोई भी दुनिया की ताकत तोड़ नहीं सकती। लेकिन हमें क्याल रखना चाहिये कि एक पृथ्वीनी रियायत होने के नाते हम अपनी रजायंदी से उनको वहाँ छोड़ कर इस मुल्क के साथ आ गये। रेलवे लाइन न होते हुये भी जब आपकी नेशनल हाईवे टूट जाती है, आपके हवाई रास्ते टूट जाते हैं, जब थोड़ी सी बर्फ पड़ती है, बारिश होती है तो कई-कई दिनों तक हमारा जहाज श्रीनगर नहीं जा सकते तो सर्वेन्सिट एलीमेंट, रीजनल एलीमेंट जो हैं वे काफी हद तक लोगों को सियासी तौर पर खपना बनाने की कोशिश करते हैं। मैं सरकार को यह कहना चाहता हूँ कि बाकी सबों के मुकाबले में आपकी मजबूतियाँ हो सकती हैं। आपकी मजबूरी छोटी लाइन बिछाने, एक शहर को दूसरे शहर के साथ मिलाने, एक रियासत को दूसरी रियासत के साथ मिलाने में मजबूरियाँ हो सकती हैं लेकिन सियासी मिसले हल करने के सिलसिले में और डिफेंस को मजबूत करने के सिलसिले में आप कश्मीर को नजर-अन्दाज नहीं कर सकते रेलवे के नक्शे में। महाराजा प्रताप सिंह के जमाने में श्रीनगर तक रेलवे लाइन बिछाने के लिये सर्वे किया गया था। आज से कोई 50-60 साल पहले महाराजा प्रताप सिंह ने एक रेलवे स्टेशन वहाँ पर बनाने के लिये सर्वे करवाया था। लेकिन यह हमारी बदकिस्मती है कि इस जमाने में भी जैसा कि पत्थर लगाने का काम किया जाता है, उस जमाने में भी पत्थर लगाया गया था, लेकिन आज तक

वह रेलवे लाइन नहीं बन सकी। काश्मीर वैली की बात में इस वजह से करता हूँ कि हमारी वैली का मुकाम और अहमियत दुनिया भर में बहुत ज्यादा है। दुनिया भर में स्विटजरलैंड के मुकाबले भी हमारी वैली की खूबसूरती बहुत ज्यादा है। इसका हस्त, इसके दरिया, इसका आबसार सारी दुनिया में मशहूर है। हम जानते हैं, आपकी कुछ दिक्कतें हैं। काश्मीर वैली में कोयला एबेलबल नहीं है। आपको कोयले को वहाँ ले जाना पड़ता है। इसलिये जरूरत इस बात की है कि वहाँ पर पावर पैदा की जाय। पावर पैदा करने की वहाँ पर बहुत गुंजायश है। सलाल प्रोजेक्ट बन रही है। दून वैली में भी पावर पैदा हो रही है। ऊरी में भी पावर पैदा की जा रही है। हम चाहते हैं कि उधमपुर से लेकर श्रीनगर तक एक ऐसी रेलवे लाइन बिछाई जाय जिसका दारोमदार बिजली पर हो। बिजली की बात में इस वजह से कर रहा हूँ कि कोयला का इस्तेमाल करने से हम वैली का पोल्यूशन बढ़ाना नहीं चाहते हैं। वहाँ की जो खूबसूरती कुदरत की दो हुई है उसको हम कम नहीं करना चाहते हैं। इसलिये मैं आनरेबल वजीर से यह गुजारिश करना चाहता हूँ, वे हमारे हमसाया भी हैं और उनकी तारीफ में काफी कुछ कहा जा चुका है, हमारे हमसाया होने के नाते भी उनकी जिम्मेदारी कुछ और बढ़ जाती है, उनको काश्मीर वैली की तरफ खास तवज्जह देनी चाहिये। जब ये डिफेंस मिनिस्टर थे तो उस जमाने में भी इन्होंने काश्मीर की मजबूरियों को जरूर जेरेनजर रखा होगा। अब सवाल यह है कि काश्मीर में जो फोर्स काम कर रही हैं, रेलवे लाइन से जहाँ लोगों को आसपास मिलेगी, आमदोरफ्त में सहूलियत मिलेगी, सप्लाई में सहूलियत मिलेगी, वहाँ कौमी इकजहती को बढ़ाने में भी मदद मिलेगी। रेलवे से मुकम्मल तौर पर और जाहिरा तौर पर एक दूसरे के नजदीक आने में काफी मदद मिलती है। जब आप के लिये चीपर ट्रांसपोर्ट मुहय्या न हो तो बड़ी दिक्कत पैदा हो जाती है। हमारे यहाँ से दिल्ली के लिये फ्रूट की काफी पैदावार आती है और खुबसूरत गेब की पैदावार काश्मीर में बहुत ज्यादा है। हिन्दुस्तान भर में सेब की पैदावार हमारी रियासत में दूसरी रियासतों के मुकाबले

काफी ज्यादा है। लेकिन इस पैदावार की यहाँ लाने में, दुलाई में और ट्रांसपोर्ट नहीं होने की वजह से हम लोगों की जो खसारा उठाना पड़ता है उसकी वजह से हमारी रियासत पसमीदा रह जाती है। हमारी परवेपिटा इन्कम बाकी रियासतों के मुकाबले में काफी कम है। जम्मू शहर में आपने दुलाई के लिये एक इंतजाम कर रखा है। लेकिन एक ऐसे मिडिल-मैन को दरमियान में रखा हुआ है जो वहाँ से फ्रूट को बुक करता है और फिर रेलवे के पास पहुँचाता है। काफी शिकायतें इस गुडलक कम्पनी के खिलाफ की गई हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि जब वहाँ पर गवर्नमेंट का ट्रांसपोर्ट का सिलसिला है तो आप क्यों नहीं गवर्नमेंट ट्रांसपोर्ट के जरिये यह काम करते हैं? कारपोरेशन के साथ गवर्नमेंट टू गवर्नमेंट इस फ्रूट की दुलाई का इंतजाम किया जा सकता है। आप इस तरह से दरमियानी शक्ल को दरमियान में क्यों लाते हैं? आपने फ्रूट की दुलाई के लिये जो एजेंसी दे रखी है उसके बारे में श्री केदार पांडे के वक्त में वहाँ के लोगों ने काफी शिकायतें की थीं। लेकिन आपको मैं बसूक के साथ कहना चाहता हूँ कि रेलवे डिपार्टमेंट में ऐसे लोग हैं जिनके अग्राव और मकासिद हैं जिन्होंने इस कम्पनी को फायदा पहुँचाने के लिये आज तक उसको एजेंसी दी। मैं चाहता हूँ कि अगर आप इसका इंतजाम नहीं कर पाते तो क्या वजह है कि आप काश्मीरियों को इसकी एजेंसी नहीं देते हैं जिनका फ्रूट के कारोबार के साथ ताल्लुक है। इंदिरा गांधी की बेरहमानी कल के मौके पर जम्मू में एक पूरी, भरपूर रेलगाड़ी फ्रूट लेकर यहाँ दिल्ली पहुँची, आज तक पता नहीं चला है उस एजेंसी के तौर पर कि उसने फ्रूट कहाँ रखे। कहीं बेंच दिये और कहते हैं उन लोगों से कि दिल्ली पहुँचा कर हमने माल हैंड-ओवर किया था और वहाँ जल गया। लेकिन हमारी इत्तिला यह है कि दिल्ली माल न पहुँचा कर उसका दूसरे स्टेशनों पर डाइवर्ट किया है। मैं आनरेबल मिनिस्टर साहब से यह गुजारिश करना चाहता हूँ कि वे इस मामले की पूरी-पूरी तहकीकात करें और यह देखें कि इस एजेंसी और रेलवे डिपार्टमेंट के जिन मुलाजिमों का आपस में गठजोड़ है उसकी तहकीकात होनी चाहिये, उस पर नजर रखनी चाहिये। हमारी इत्तिला यह है कि

जितना माल रेलवे के जरिए यहाँ पहुँचता है उसके मुकाबले में वे कम माल दिखाते हैं और उनसे वे पूरा किराया वसूल करते हैं। मैं आनरेबल मिनिस्टर साहब से गुजारिश करना चाहता हूँ कि क्या यह नहीं हो सकता कि जम्मू तक, श्रीनगर से या सापौर से या बारा-मूल से या अनन्तनाग से रेलवे की आप डाइ-रेक्ट बुकिंग करावें, ट्रांसपोर्ट के सिलसिले में गाड़ियों के जरिये आपका महकमा यह खुद करे ताकि जो फ्रूट्स ग्रीवर्स हैं, फ्रूट्स डीलर्स हैं, उनको इस मामले में कोई दिक्कत न रहे।

जनाबेआली, मैं अज़ कर रहा था कि हमारी बदकिस्मती रियासत को जहाँ तक ताल्लुक है, ट्रांसपोर्ट के बारे में, हम महसूस करते हैं कि हमारे साथ सौतेली माँ का सलूक हो रहा है अगर आप श्रीनगर तक रेलवे लाइन लाने में नाकाम रहते हैं तो मुझे यह कहने में शिश्क नहीं कि आप यह क्यों नहीं सोच रहे हैं कि जो ये गलत ताकते, गलत फोर्सज कभी-कभी वहाँ इस चीज को एक्सप्लाइट करती हैं उनका किस तौर पर आप मुकाबला करना चाहते हैं। आपके नेशनल हाई-वे का जो ताल्लुक है जब नेशनल हाई-वे टूटता है और हवाई रास्ता बन्द हो जाता है तो वहाँ खाने-पीने की चीजों में काफी ब्लैक-मार्केटिंग होती है। इसकी जिम्मेदारी आप लोगों की है। अगर आप लोग सीरियसली न सोचें तो आप के लिये किसी जमाने में इस चीज का सियासी तौर पर मुकाबला करना पड़ेगा जिसको आप बाद में शायद रोक नहीं सकते, जब रियासती पैमाने पर इक्तासादी बढ़हाली न हो और इस हालत में आप उन लोगों को मदद न दें। मैं इस नजरिये का हूँ कि रेलवे की तरफ आपको एक ऐसा सोशलिस्ट नजरिया अपनाना चाहिये, रेलवे में अमेनिटीज आपको इस तौर पर देनी चाहिये जिसमें ऊँच नीच का फर्क न हो। एक सोशलिस्ट सोसाइटी में अपर क्लास के लिये, दरमियानी क्लास के लिये और गरीबों के लिये तकावत में कोई फर्क नहीं होना चाहिये। आपको पूरी अमेनिटीज गरीबों को भी देनी चाहिए, मजदूरों को भी देनी चाहिए, कम आमदनी वालों को भी देनी चाहिए, और सरमायेदारों को भी देनी चाहिए और सब को एक तरह से ट्रीट

[श्री गुलाम रसूल कार]

करना चाहिये। जसे आपकी ताजमहल एक्सप्रेस चलती है, उसमें ऊंच नीच का सवाल नहीं है। आपकी हर रेलवे में एयर कंडीशंड कोच हैं, फर्स्ट क्लास है, सैकंड क्लास है। मेरा कहना है कि इसमें एक ही क्लास रहनी चाहिये। यह नरमायेवा नजरिया, कैपिटलिस्ट नजरिया क्लासों पर न अपनाता चाहिए। इसको पूरी तरह से अहिंसा अहिंसा कम करना चाहिए और अमेनिटीज के बारे में क्लासेज को खत्म करना चाहिए। इसका यह मतलब नहीं कि हम एयर कंडीशन को खत्म करना चाहते हैं, नहीं, इसका मतलब यह है कि हम एक ही लेवल पर हर एक को अमेनिटीज देना चाहते हैं जो कि सरमाएदारों को कैपिटलिस्ट लोगों को मुहैया होती है वह सब को मिलना चाहिये। लिहाजा मेरी यह गुजारिश है कि रेलवे में रेल के डिब्बों को जिनमें सब तरह के मुसाफिर सफर करते हैं, गरीब सफर करता है, मजदूर सफर करता है, हर एक को एक तौर पर एयर-कंडीशंड की अमेनिटीज हर एक को दें, हर मौसम में हर सूरत में यह अमेनिटीज उनको मुहैया करनी चाहिये। खाने पीने के सिलसिले में भी रेलवे का जो इन्तजाम है उसमें सुधार लाने की जरूरत है और मैं यह महसूस करता हूँ कि रेलवे में चीजें बाजार के मुकाबले में सस्ती मिलती है लेकिन साफ सुथरी चीजें मिलनी चाहिये, साफ पानी मिलना चाहिये और जम्मू-कश्मीर के बारे में जब श्रीनगर से हम गाड़ी के जरिये बस के जरिये सफर करते हैं अक्सर मौकों पर 10 बजे 12 बजे के बाद हमें जम्मू पहुंचना पड़ता है सड़क की नादुरुस्ती की वजह से और दूसरी ओर से (समय की घंटी) मैं कनक्लूड कर रहा हूँ। शाम के समय तक हमें इन्तजार करना पड़ता है। रात के वक्त में हमारी ट्रेनें चलती हैं। चाहिये तो यह था कि जहां आप दिल्ली के लिए शाम के वक्त जम्मू से गाड़ियां निकालते हैं वहां सुबह के वक्त भी दिन में एक दो ट्रेन्स जम्मू से दिल्ली की तरफ जानी चाहिये। इसी तरह से जलंधर से लेकर जम्मू तक दूसरा साइड ट्रक तामीर करना चाहिये। परानकोट से लेकर जम्मू तक

रेलवे लाइन एक ही है एक ही पटरी चलती है उसकी भी मरम्मत करने का आपको मौका नहीं मिलता है। है। जलंधर से लेकर जम्मू तक दूसरा साइड ट्रक तामीर करना चाहिये और जम्मू से लेकर उधमपुर तक रेलवे लाइन तामीर करने में आपको वारफुटिंग काम करना चाहिये और उधमपुर से लेकर काश्मीर तक रेलवे लाइन लाने में आपको पहल करनी चाहिये। अगर आपकी रेलवे लाइन श्रीनगर तक आती है तो आपका डिपेंस मजबूत होता है, लोगों को सहूलियत मिलती है, मजदूरों को काम मिलता है, साथ ही साथ वहां पर सस्ती चीजें मुहैया हो सकती हैं और वहां की जो प्रोडक्शन हमारी है फूट की, हैंडक्राफ्ट्स की, तामीरी लकड़ी की मार्केट में लाने के लिये हमारे लोगों को आसानी होगी और हमें वक्त पर जरूरियात मुहैया होगी। आपको यह अहसास होना चाहिए हमारे ऐसे रिजस हैं, लद्दाख रीजन है जहां 6 महीने के लिये सड़कें बन्द रहती हैं... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री संयद रहमत अली):
आप यह महसूस कीजिये कि आपको 15 मिनट हो गये हैं।

श्री गुलाम रसूल कार : मैं खत्म कर रहा हूँ। आपको जम्मू से लेकर पंछ तक सर्वे कराना चाहिये और उधमपुर से लेकर श्रीनगर तक रेलवे लाइन तामीर करने में भी पहल करनी चाहिये। मैं बाजे तौर पर यह कहना चाहता हूँ यह मसला हमारे लिये इतना अहम है और जरूरी है कि हमारे तमाम इक्तसादियात दारोमदार रेलवे लाइन की तामीर करने पर है और जहां आपके लिये पावर मुहैया होगी वहां आपको पावर पर उधमपुर से ले कर श्रीनगर तक और पठानकोट से लेकर जम्मू तक रेलवे चलाने के लिये इत्तजाह करनी चाहिये। इससे आपका कोयला बच जाएगा। कोयले से तो पोल्यूशन बढ़ता है। इसीलिये आपको यह ख्याल भी रखना चाहिये। इतना कहते हुए वजीरे रेलवे से यह गुजारिश करना चाहता हूँ कि उनका पूरी तरह इस की तरफ काम होना चाहिये और हमारी इन दिक्कतों को सामने रख कर कोई न कोई कदम उठाना चाहिये।

۲۴ اپریل ۱۹۸۳ کو اس ریلوے لائن کی بنیاد ڈالی - وہ ریلوے لائن جموں سے آگے کوئی ۶۳ کلو میٹر کی تعمیر کرنی تھی اس ریلوے لائن پر جو ۱۹۸۴ کھلئے تھیں وہ ۱۷ کروڑ کے مقابلے میں صرف ۳ کروڑ روپے خرچ کئے گئے اور اس خرچ کے لئے کل پروجیکٹ میں ۱۷+ کے قریب چھوٹے اور بڑے پل تعمیر کرنے ہیں - اس وقت وہ مشکل ہے اس لائن پر ایک درجن کے قریب چھوٹے پل تعمیر کئے گئے اور ۱۹ - رنگیں تعمیر کرنی تھیں - جسے اس طرف ابھی کوئی قدم نہیں اٹھایا گیا - اب نئے اخراجات میں اضافہ کے طور پر اندازہ لگایا گیا ہے کہ ایک ایک ارب روپے خرچ ہونگے - لیکن جو رفتار اس ریلوے لائن کی تعمیر کرنے کے سلسلے میں ہاتھ میں لی گئی اس سے یہ لگتا ہے کہ اگلے ۲۰ سال میں یہ ریلوے لائن جموں اور دہم پور تک مکمل ہوگی - ہماری بدقسمت ریاست کا یہ حال ہے کہ جموں سے لیکر سری نگر تک نیشنل ہائی وے جاتی ہے - ایک نیشنل ہائی وے ہماری ریاست میں ہے - یہ جو ہے معمولی سی بارش یا معمولی سی برف گرنے سے ویلی کے راستے رک جاتے ہیں - سڑکیں ٹوٹ جاتی ہیں - بسوں راستے میں رک جاتی ہیں اور راستہ میں مسافروں کو کئی کئی دن گزارنے پڑتے ہیں -

[شری قلام رسول کار]

انٹر نیکھا گیا ہے کہ راستہ میں رکھے کیوجہ سے کئی موتیں ہو گئی ہیں۔ لوگوں نے اپنا سامان فروخت کیا۔ گھڑی فروخت کی۔ کپڑے فروخت کئے لیکن میں متحسوس کرتا ہوں کہ جہاں ہماری ریاست کی توپوگرافی ایسی ہے وہاں ہماری ریاست کی اپنی اہمیت ہے۔ افادیت ہے۔ قفینس کے ناطے ہماری ایک ریاست کا سرحد چین کے ساتھ ملتا ہے۔ اور جو حصہ ہمارا اس وقت پاکستان کے قبضہ میں ہے اگر اس حصے کو کبھی موقع ملا اپنی ریاست کے ساتھ ملانے کا تو ہماری سرحدیں روس اور افغانستان کے ساتھ ہیں ملتی ہیں۔ لیکن اس قفینس کے طور پر جو کشمیر کے قفینس کا تعلق ہے۔ اگر کشمیر میں قفینس آپکا مضبوط ہے تو تمام ہندوستان کو باہری قفینس کے طور پر اس سرحدوں کے ناطے مضبوط کر سکتے ہیں۔ اگر کشمیر میں آپکی قفینس وٹن خدا نخواستہ ٹوٹ جاتی ہے تو قفینس کو کمزور ہونے کا موقع ملتا ہے۔ لیکن میں یہ متحسوس کرتا ہوں کہ گزشتہ چالیس سال میں جب سے ہم نے ہندوستان کے ساتھ اپنا ناطہ جوڑا اسے کبھی بھی آنے والے زمانے میں کوئی بھی دنیا کی طاقت توڑ نہیں سکتی۔ لیکن

ہمیں خیال رکھنا چاہئے کہ ایک پشتینی ریاست ہونے کے ناطے ہم اپنی رضامندی سے انکو وہاں چھوڑ کر اس ملک کے ساتھ آگئے۔ دیلوے لائن نہ ہوتے ہوئے بھی جب آپکی ٹھنڈل ہائی وے تروت جاتی ہے۔ آپکے ہوائی راستے ٹوٹ جاتے ہیں۔ جب تووڑی سی برف پڑتی ہے بارش ہوتی ہے تو کئی کئی دنوں تک ہوائی جہاز سری نگر نہیں جا سکتے تو مسیس نشٹ الیمٹ۔ ریجنل ایلمینٹ جو ہیں وہ کافی حد تک لوگوں کو سیاسی طور پر اپنا بڈانے کی کوشش کرتے ہیں۔ میں مرکزی سرکار کو یہ کہنا چاہتا ہوں کہ باقی صوبوں کے مقابلے میں آپکی متحدوریاں ہو سکتی ہیں۔ آپکی متحدوری چھوٹی لائن بچھانے ایک شہر کو دوسرے شہر کے ساتھ ملانے۔ ایک ریاست کو دوسری ریاست کے ساتھ ملانے میں متحدوریاں ہو سکتی ہیں لیکن سیاسی مسئلہ حل کرنے کے سلسلے میں اور قفینس کو مضبوط کرنے کے سلسلے میں آپ کشمیر کو نظر انداز نہیں کر سکتے دیلوے کے نقشے میں۔

مہاراجہ پرتاپ سنگھ کے زمانے میں سری نگر تک دیلوے لائن بچھوانے کیلئے سروے کیا گیا تھا۔ آج سے کوئی 4-5 سال پہلے مہاراجہ پرتاپ سنگھ نے ایک دیلوے

چاہتے ہیں۔ اسلئے میں انریبل ریلوے وزیر سے یہ گزارش کرنا چاہتا ہوں۔ وہ ہمارے ہمسایہ بھی ہیں اور انکی تعریف میں کافی کچھ کہا جا چکا ہے۔ انکو کشمیر ویلی کی طرف خاص توجہ دینی چاہئے۔ جب یہ ڈیفینس منسٹر تھے تو اس زمانے میں بھی انہوں نے کشمیر کی سہولتوں کو زہر نظر رکھا ہوگا۔ اب سوال یہ ہے کہ کشمیر میں جو فورسز کام کر رہی ہیں ریلوے لائن سے جہاں لوگوں کو آسائش ملے گی۔ آمد و رفت میں سہولت ملے گی۔ سیلابی میں سہولت ملے گی۔ وہاں قومی یکجہتی کو بڑھانے میں بھی مدد ملے گی۔ ریلوے سے مکمل طور پر اور ظاہراً طور پر ایک دوسرے کے نزدیک آنے میں کافی مدد ملتی ہے۔ جب آپکے لئے چیئر ٹرانسپورٹ مہیا نہ ہو تو بڑی دقت پیدا ہو جاتی ہے۔ ہمارے یہاں سے دلی کے لئے فروت کی کافی پیداوار آتی ہے اور خصوصاً سب کی پیداوار کشمیر میں بہت زیادہ ہے۔ ہندوستان بھر میں سب کی پیداوار ہماری ریاست میں دوسری ریاستوں کے مقابلے کافی زیادہ ہے۔ لیکن اس پیداوار کو یہاں لانے میں تھلائی میں اور ٹرانسپورٹ نہ ہونے کی وجہ سے ہم لوگوں کو جو خسارہ اٹھانا پڑتا ہے اسکی وجہ سے ہماری ریاست پسماندہ رہ جاتی ہے۔

اسٹیشن وہاں پر بنانے کے لئے سروے کروایا تھا لیکن یہ ہماری بدقسمتی ہے کہ اس زمانے میں بھی جیسا کہ پتھر لگانے کا کام کیا جاتا ہے اس زمانے میں بھی پتھر لگایا گیا تھا۔ لیکن آج تک وہ ریلوے لائن نہیں بن سکی۔ کشمیر ویلی کی بات میں اسوجہ سے کرتا ہوں کہ ہماری ویلی کا مقام اور اہمیت دنیا بھر میں بہت زیادہ ہے۔ اسکا حسن اسکے دریا اسکا آبشار ساری دنیا میں مشہور ہوں۔ ہم چاہتے ہیں آپکی کچھ دقتوں میں کشمیر ویلی میں کوئلہ اوریلہیل نہیں ہے آپکو کوئلے کو وہاں لے جانا پڑتا ہے اسلئے ضرورت اس بات کی ہے کہ وہاں پر پارو پیدا کی جائے۔ پارو پیدا کرنے کی وہاں پر بہت کدھائی ہے۔ صلاں پروجیکٹ بن رہی ہے دون ویلی میں بھی پارو پیدا ہو رہی ہے۔ آوری میں بھی پارو پیدا کی جا رہی ہے۔ ہم چاہتے ہیں کہ اوڈھم پور سے لہکو سری نگر تک ایک ایسی ریلوے لائن بچھائی جائے جسکا دارومدار بھلی پر ہو۔ بھلی کی بات میں اس وجہ سے کر رہا ہوں کہ کوئلہ کا استعمال کرنے سے ہم ویلی کا پولوشن بڑھانا نہیں چاہتے ہیں۔ وہاں کی جو خوبصورتی قدرت کی دی ہوئی ہے اسکو ہم کم نہیں کرنا

[شری فلام رسول کار]

ہماری پوکھپھٹا انکم باقی دیہاستوں کے مقابلے میں کافی کم ہے۔ جنوں شہر میں آپ نے تھلائی کیلئے ایک انتظام کر رکھا ہے۔ لیکن ایک ایسے مڈل مین کو درمیان میں رکھا ہوا ہے جو وہاں سے فروت کو یک کرتا ہے اور پھر ریلوے کے پاس پہنچاتا ہے۔ کافی شکایتیں اس کڈل کمپنی کے خلاف کی گئی ہیں۔ میں پوچھنا چاہتا ہوں کہ جب وہاں پر گورنمنٹ کا ٹرانسپورٹ کا سلسلہ ہے تو آپ کیوں نہیں گورنمنٹ ٹرانسپورٹ کے ذریعہ یہ کام کرتے ہیں۔ کارپوریشن کے ساتھ گورنمنٹ ٹو گورنمنٹ اس فروت کی تھلائی کا انتظام کیا جا سکتا ہے۔ آپ اس طرح سے درمیان میں شخص کو درمیان میں کیوں لاتے ہیں۔ آپ نے فروت کی تھلائی کے لئے جو ایجنسی دے رکھی ہے اس کے بارے میں شری کیدار پانڈے کے وقت میں وہاں کے لوگوں نے کافی شکایتیں کی تھیں لیکن آپ کو میں وٹراس کے ساتھ کہنا چاہتا ہوں کہ ریلوے ڈیپارٹمنٹ میں ایسے لوگ ہیں جن کے اغراض اور مقاصد ہیں جنہوں نے اس کمپنی کو فائدہ پہنچانے کیلئے آج تک اسکو ایجنسی دی۔ میں چاہتا ہوں کہ اگر آپ اسکا انتظام نہیں کر پاتے تو کیا وجہ ہے کہ آپ کشمیریوں کو اسکو ایجنسی نہیں دیتے ہیں جیسا کہ فروت

کے کاروبار کے ساتھ تعلق ہے اندرا گاندھی کے بے رحمانہ قتل کے موقع پر جموں سے ایک پوری بھڑور ریل گاڑی فروت لیگ یہاں دلی پہنچی۔ آج تک پتہ نہیں چلا ہے اس ایجنسی کے طور پر کہ اس نے فروت کہاں رکھے۔ کہاں بوجھ دیئے اور کہتے ہیں ان لوگوں سے کہ دلی پہنچا کر ہم نے مال ہیلت اور کیا تھا اور وہاں جل گیا۔ لیکن ہماری اطلاع یہ ہے کہ دلی مال نہ پہنچا کر اسکو دوسرے اسٹیشنوں پر ڈال دیا گیا ہے۔ میں انریبل منسٹر صاحب سے یہ گزارش کرنا چاہتا ہوں کہ وہ اس معاملے کی پوری پوری تحقیقات کریں۔ اور یہ دیکھیں کہ اس ایجنسی اور ریلوے ڈیپارٹمنٹ کے جن ملازموں کا آپس میں کٹہہ جوڑ ہے اسکی تحقیقات ہونی چاہئے۔ اس پر نظر رکھنی چاہئے۔ ہماری اطلاع یہ ہے کہ جتنا مال ریلوے کے ذریعہ یہاں پہنچتا ہے۔ اس کے مقابلے میں وہ کم مال دکھاتے ہیں اور ان سے وہ پورا کرایہ وصول کرتے ہیں۔ میں انریبل منسٹر صاحب سے گزارش کرنا چاہتا ہوں کہ کیا یہ نہیں ہو سکتا کہ جنوں تک سری نگر سے یا سو پور یا بارہ مولہ سے یا نلت ناگ سے ریلوے کی آپ ڈائریکٹ بکنگ کرائیں۔ ٹرانسپورٹ کے سلسلے میں گاڑیوں کے ذریعہ آپکا محکمہ یہ خوف کرے تاکہ جو فروت

درودس ہیں - فروٹ قیلوس ہیں
انکو اس معاملے میں کوئی دقت
نہ رہے -

جناب عالی میں عرض کر رہا
تھا کہ ہماری بد قسمت ریاست کا
چہاں تک تعلق ہے ٹرانسمیورٹ کے
بارے میں ہم متحسوس کرتے ہیں
کہ ہمارے ساتھ سوتیلی ماں کا سلوک
ہو رہا ہے - اگر آپ سرینگر تک
ریلوے لائن لائے میں ناکام رہتے ہیں
تو مجھے یہ کہنے میں جھجک
نہیں کہ آپ یہ کیوں نہیں سوچ
رہے ہیں کہ جو یہ غلط طاقتیں -
غلط فورسز کبھی کبھی وہاں اس
چیز کو ایکسپلاؤڈ کرتی ہیں انکا
کس طور پر آپ مقابلہ کرنا چاہتے
ہیں - آپکے نیشنل ہائی وے کا جو
تعلق ہے - جب نیشنل ہائی وے
ٹوٹتا ہے اور ہوائی راستہ بند ہو جاتا
ہے تو وہاں کہانے پیلنے کو چیزوں
میں کافی بلیک مارکیٹنگ ہوتی
ہے اسکی ذمہ داری آپ لوگوں کی ہے -
اگر آپ لوگ سیوریسلی نہ سوچیں
تو آپکے لئے کسی زمانے میں اس
چیز کا سیاسی طور پر مقابلہ کرنا
پڑیگا - جسکو آپ بعد میں روک
نہیں سکتے - جب ریاستی پیمانے
پر اقتصادی بد حالی نہ ہو اور اس
حالت میں آپ ان لوگوں کو مدد
نہ دیں - میں اس نظریہ کا ہوں
کہ ریلوے کی طرف آپکو ایک ایسا

پولیسٹ نظریہ اپنانا چاہئے - ریلوے
میں امینٹیز اس طور پر آپکو دینی
چاہئیں جسموں اونچ نیچ کا فرق
نہ ہو - ایک سوشلسٹک سوشائٹی
میں آپر کلاس کیلئے درمیانی کلاس
کیلئے اور غریبوں کے لئے مقابلہ میں
کوئی فرق نہیں ہونا چاہئے - آپکو
پوری امینٹیز غریبوں کو بھی دینی
چاہئیں - مزدوروں کو بھی دینی
چاہئیں - کم آمدنی والے کو بھی
دینی چاہئیں اور سرمایہ داروں کو
بھی دینی چاہئیں اور سبکو ایک
طرح سے تربیت کرنا چاہئے - جیسے
آپکی تاج محل ایکسپریس چلتی
ہے اس میں اونچ نیچ کا سوال نہیں
ہے - آپکی ہر ریلوے میں اینڈر
کنڈیشن کوچ ہیں - فروٹ کلاس
ہیں - سیکنڈ کلاس میں مہرا کہنا
ہے کہ اس میں ایک ہی کلاس رہتی
چاہئے - یہ سرمایہ داری نظریہ
کیپٹالسٹ نظریہ کلاسوں کا نہیں
اپنانا چاہئے - اسکو پوری طرح سے
آہستہ آہستہ کم کرنا چاہئے اور
امینٹیز کے بارے میں کلاسز کو ختم
کرنا چاہئے -

اسکے یہ مطالب نہیں کہ ہم
اینڈر کنڈیشن کو ختم کرنا چاہتے
ہیں نہیں اسکا مطلب یہ ہے کہ ہم
ایک ہی لیول پر ہر ایک کو
امینٹیز دینا چاہتے ہیں چونکہ
سرمایہ داروں کو کیپٹالسٹ لوگوں

[شہری فلاں رسول کار]

کو مہیا ہوتی ہے۔ وہ سب کو ملتی چاہئے۔ لہذا شہری یہ گزارہ ہے کہ ریلوے میں ریلوے قہوں کو جنہیں سب طرح کے مسافر سفر کرتے ہیں غریب سفر کرتا ہے مزدور سفر کرتا ہے ہر ایک کو ایک طور پر ایئر کنڈیشنڈ کی اسیلٹیز ہر ایک کو دیں۔ ہر موسم میں ہر صورت میں یہ اسیلٹیز انکو مہیا کرنی چاہئیں۔ کہانے پہلے کے سلسلے میں بھی ریلوے کا جو انتظام ہے اس میں سدھار لانے کی ضرورت ہے۔ اور میں یہ محسوس کرتا ہوں کہ ریلوے میں چیزیں بازار کے مقابلے میں سستی ملتی ہیں لیکن صاف سستی چیزیں ملتی چاہئیں۔ صاف پانی ملنا چاہئے اور جموں کشمیر کے بارے میں جب سری نگر سے ہم گڑی کے ذریعہ۔ بس کے ذریعہ سفر کرتے ہیں۔ اکثر موقعوں پر دس بجے بارہ بجے کے بعد ہمیں جموں پہنچنا پوتا ہے۔ سوک کی نا درستی کیوجہ سے اور دوسری طرف سے..... (وقت کی گھنٹی)..... میں کنکلاؤ کو رہا ہوں۔ شام کے سے تک ہمیں انتظار کرنا پوتا ہے۔ رات کے وقت میں ہماری ٹرینیں چلتی ہیں۔ چاہئے تو یہ تھا کہ جہاں آپ دلی کیلئے شام کے وقت جموں سے گاڑیاں نکالتے ہیں۔ وہاں صبح کے وقت وہی دن میں ایک دو ٹرین جموں سے

دلی کی طرف جانی چاہئیں۔ اس طرح سے جالندھر سے لیکر جموں تک دوسرا سائڈ ٹریک تعمیر کرنا چاہئے۔ جو پٹھان کوٹ سے لے کر جموں تک ریلوے لائن ایک ہی ہے ایک ہی پٹری چلتی ہے اسکی بھی مرمت کرنے کا آپکو موقع نہیں ملتا ہے جالندھر سے لے کر جموں تک دوسرا سائڈ ٹریک تعمیر کرنا چاہئے اور جموں سے لے کر اودھم پور تک ریلوے لائن تعمیر کرنے میں آپکو وار فوٹنگ کام کرنا چاہئے اور اودھم پور سے لے کر کشمیر تک ریلوے لائن لانے میں آپکو پھل کرنی چاہئے۔ اگر آپکی ریلوے لائن سری نگر تک آتی ہے تو آپکا ڈپلنٹس مضبوط ہوتا ہے۔ لوگوں کو سہولتیں ملتی ہیں۔ مزدوروں کو کام ملتا ہے۔ ساتھ ہی ساتھ وہاں پر سستی چیزیں مہیا ہو سکتی ہیں۔ اور وہاں کی جو پروڈکشن ہماری ہے فروٹ کی۔ ہیلڈی کرافٹس کی۔ تعمیری لکڑی کی۔ مارکیٹ میں لانے کے لئے ہمارے لوگوں کو آسانی ہوگی۔ اور ہمیں وقت پر ضروریات مہیا ہوں گی۔ آپ کو یہ احساس ہونا چاہئے ہمارے ایسے ریجنس ہیں۔ لدانج ریجن ہے۔ جہاں چھ مہینے کے لئے سڑکیں بند رہتی ہیں۔ (مداخلت)۔

اپ سہوا ادھیکھی (جذاب سہوا)

(رحمت علی): آپ یہ محسوس کیجئے

کہ آپ کو ۱۵ منٹ ہو گئے ہیں۔

شہری غلام رسول کار : میں ختم

کر رہا ہوں - آپ کو جموں سے لیکر
پونچھ تک سروے کرانا چاہئے اور
اودھم پور سے لیکر سری نگر تک ریلوے
لائن تعمیر کرنے میں بھی پہل کرنی
چاہئے - میں واضح طور پر یہ کہنا
چاہتا ہوں یہ مسئلہ ہمارے لئے اتنا
اہم ہے اور ضروری ہے کہ ہمارے تمام
اقتصادیات - دارومدار بھاوے لائن کی
تعمیر کرنے پر ہیں - اور جہاں آپ
کے لئے پارہ مہیا ہوئی وہاں آپ کو
پارہ پور اودھم پور سے لے کر سری نگر
تک اور پٹھان کوٹ سے لے کر جموں
تک ریلوے چلانے کے لئے ابتدا کرنی
چاہئے - اس سے آپ کا کوئلہ بیچ
جائے گا - کوئلہ سے تو یہ پوابویشن
بڑھتا ہے - اس لئے آپ کو یہ خیال
بھی رکھنا چاہئے - ابتدا کہتے ہوئے
وزیر ریلوے سے یہ گزارش کرنا چاہئے
ہوں کہ ان کا پوری طرح اس کی
طرف کام ہونا چاہئے اور ہماری ان
دقتوں کو سامنے رکھ کر کوئی نہ
کوئی قدم اٹھانا چاہئے -]

श्री जगदम्बी प्रताप यादव (बिहार) :
उपमान्धव जी, रेलवे की जब बात आती है तो ऐसा लगता है कि रेलवे की आजादी से पहले जितनी गति थी शायद उससे भी अब कम धीमी गति है। अगर हम

श्रमियों के काम को लेते हैं तो 94 वर्ष में उन्होंने 80 हजार किलोमीटर रेल लाइन बनाई और 38 वर्ष में हमने कुल 6 हजार कह लें या 8 हजार कह लें रेलवे लाइन बनाई है ... (व्यवधान)

श्री रामानन्द यादव (बिहार) : अंग्रेज
तो कच्चा माल यहाँ से अपनी बन्दरगाहों
तक ले जाते थे (व्यवधान)

उपसमाध्यक्ष (श्री संयद रहमत खली):
यादव जी के बाद आपका ही नम्बर है
तब कह लीजियेगा (ध्यवधान)

श्री गुलाम मोहिउद्दीन शाल (जम्मू और काश्मीर) : इनका कहना है कि आप रेलें बनाइये, बिगाड़िये नहीं (व्यवधान)

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव, मंत्री जी मैं तो यह चाहूंगा कि इस पर आप जरा विचार कीजिए। अभी-अभी हमारे पूर्व वक्ता श्री कल्पनाथ जी ने कहा कि विकास का मूल आधार आवागमन है, आवागमन के साधन हैं और रेल उसमें मुख्य है और मैंने देखा कि समस्तीपुर से दरभंगा तक बड़ी लाइन के बनाने में स्वर्गीय ललित बाबू लगे। वे स्वर्गवासी हो गये। केदार पाण्डे लगे वे भी स्वर्गवासी हो गये। गभी खान जी आये...

श्री बंसी लाल : मैं ऐसा काम नहीं करूँगा । मैं स्वर्गवासी नहीं बनने वाला हूँ ।

श्री जगदम्बो प्रसाद यादव: आप जरा सुन लीजिए। गनी खान जी इस पर चुप बैठे हैं। गुम हो गये हैं। गुम हो गये हैं मर नहीं गये... (व्यवधान) मैं कहना चाहता हूँ कि खासकर नार्थ बिहार के लोगों के जो आवागमन के साधन हैं वे बड़े ही कम हैं, कंदकमय हैं, उनको एक्सप्लोडाइट कराने के लिए प्रयास हो। बार-बार लंबे कह देता है कि स्पेयर पार्ट्स नहीं हैं, इक्विपमेंट नहीं है, रोलिंग स्टॉक नहीं है और यह सब कह करके, साधनों की बात कह करके टाल दिया जाता है। इसलिए जो कम से कम निश्चित रूप से आपने कहा है उस पर कुछ किया जाये।

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

तीपुर-दरभंगा की पुरानी मांग बड़ी लाइन को अपने कार्यकाल में पूरा करें।

कैजुअल लेबरर्स के बारे में हमारे सभी सदस्य प्रश्न करते हैं। मेरा इतना ही कहना है कि बंधुआ मजदूरों की सी स्थिति से इनको कल्याण दिलाया जाये। रेलगाड़ियों की व्यवस्था में सुधार हो। यह तो आप भी करते हैं बोर्ड भी करता है लेकिन देश में और विशेष करके बिहार में जो सबसे दुर्गति है वह पैसेंजर्स ट्रेन की है। विलम्ब से चलना तो लगता है कि उनका खानदानी हक हो गया है। मैंने लिखा था कि विलम्ब से चलती है तो मान लीजिए यही टाइम है। अगर रोज ही इनको 6-8 घंटे लेट चलना है और अगर यही निश्चित हो गया है तो क्यों नहीं इसको ही टाइम मान लिया जाये। तो इनका विलम्ब से चलना दूर करें। हनुमन्तिया साहब अपने जमाने में जब सभी गाड़ियां टाइम पर चला सकते थे तो उनसे कोई कर्म समर्थ हमारे वर्तमान मंत्री जी नहीं हैं। भले ही इनके आने के साथ विभाग ने एक्सीडेंट करा कर इनको चुनौती दी है। नये मंत्री जी आ रहे हैं और एक्सीडेंट पर एक्सीडेंट दैनिक रूप से होते गये। एक्सीडेंट आपके आगमन को विगाड़ने के लिए किये गये हैं, मैं चाहूंगा कि आप इस व्यवस्था को देखें तथा जानना चाहूंगा कि आप इस चुनौती को कितना स्वीकार करते हैं।

आज पैसेंजर्स ट्रेन्स की कोई भी चीज ले लीजिए, चाहे सीटों को ले, पानी को लीजिए, शौचालयों को ले लीजिए, बत्तियों को ले लीजिए, कोई भी चीज ले लीजिए, कहीं ठीक व्यवस्था नहीं है। हमारे मित्रों ने सही कहा कि अगर हम समाजवादी स्टेट की बात करते हैं तो इस व्यवस्था में कुछ न कुछ सुधार हो। हमारे यहां लूप लाइन जो है

श्री रामानन्द यादव : थर्ड क्लास का कहिए, सेकेण्ड क्लास का कहिए।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : सेकेण्ड क्लास कहने से अगर सेकेण्ड क्लास हो जाये तब कुछ बने ... (व्यवधान) ललित बाबू ने तो कहा कि थर्ड क्लास कहना छोड़ दो। थर्ड क्लास कहने से उसकी स्थिति बदल जाती तब तो सही था। कहने से कुछ बनता नहीं है।

माननीय मंत्री जी, एक लूप लाइन क्यूल से साहबगंज की है वहां सिंगल ट्रैक होने के कारण सभी गाड़ियां लेट हो जाती है, तिनसुकिया भी लेट हो जाती है। वाम्बे से जो भागलपुर जाती है, भागलपुर जनता वह क्यूल से जैसे ही भीतर आती है वैसे ही उसकी कीमत खत्म हो जाती है। वहां से उसको मेल माना जाये, सुपर फास्ट माना जाये, या पैसेंजर कुछ नहीं मान सकते। कई स्टेशनों पर स्क जाती है। तो इसलिए पैसेंजर ट्रेन्स में कुछ सुधार होगा तो मैं समझता हूं कि यह आपकी देन होगी।

यात्रियों की सुरक्षा के बारे में सभी लोगों ने कहा है। मैं भी कहना चाहता हूं। मैं जी० आर० पी० और आर० पी० एफ० के बारे में कहना चाहता हूं। जी० आर० पी० तो राज्यों की है उसको पावर है लेकिन आर० पी० एफ० जो आपकी है उसको पावर नहीं है। लेकिन पावर हो या न हो ये दोनों डिपार्टमेंट कमाने का काम करते हैं यात्रियों की सुविधा या सुरक्षा का कोई काम नहीं करते हैं। इस पर भी क्या आप विचार करेंगे कि इसमें इस प्रकार का परिवर्तन लाया जाये कि ये दोनों संस्थाएं सही रूप में कारगर सिद्ध हों और रेल विभाग तथा दूसरे यात्रियों की भी सुविधा दें। ये एक काम और करते हैं। हमारी तरफ एक प्रथम श्रेणी का डिब्बा है उसको निश्चित रूप से ये आक्जुपाई करते हैं। टी० सी० को कहा जाये तो टी० सी० कहता है कि हम तो इन्हीं को लेकर हटाते हैं जब ये ही आक्जुपाई कर लिये हैं तो हम क्या करें। तो इसमें कोई सुधार दिखाइय। जंजीर खिचवाने को भी रोक सकें तब भी मैं समझूँ उनका कोई काम है।

एक बात और भी देखता हूँ तथा इसे आपकी नजर में लाना चाहता हूँ। हमारे बगल में एक रेलवे वर्कशॉप है, उसकी कालोनी भी है। लेकिन रेलवे कालोनीज की स्थिति आज धीरे-धीरे बिगड़ती बिगड़ती शुग्गी-झोंपड़ी पर आ गई है। मैं समझता हूँ कि उसकी तरफ आपका ध्यान जाये और शुग्गी-झोंपड़ी से उसकी ठीक व्यवस्था करें।

एक कठिनाई और हो रही है ओवर ब्रिज की। ओवर-ब्रिज की सैकड़ों की संख्या में आवश्यकता है, लेकिन कुछ तो बहुत जल्दी हैं। जैसे निजामुद्दीन गुमटी को ले लीजिए। घंटों बन्द रहता है। यदि बन्द और खुले का समय लिया जाये तो लगता है कि बन्द का समय ज्यादा पड़ता है और खुले का कम। इसलिये मैं चाहूँगा जरा इस ओर आप विचार करके देखें, जो कि आपके सामने है।

श्रीमान् जी, मैं अब एक छोटी सी बात बिहार के बारे में कहना चाहता हूँ। एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है सुल्तानगंज, यहां से जल भर कर सावन-भादों में एक लाख से अधिक लोग रोज बैजनाथ धाम जाते हैं। इस स्टेशन पर कोई व्यवस्था नहीं है। न विश्रामालय बड़ा है, न भोजनालय बड़ा है, न जल का स्थान है। अब जहां से लाख आदमी रोज जायें, वहां व्यवस्था नहीं है। गाड़ी सीधी नहीं है, मंदारहिल तक गाड़ी है और फिर वापिस लौटना पड़ता है क्यूल। डायरेक्ट गाड़ी न होने के कारण क्यूल की तरफ यात्रियों को जाना पड़ता है। आप सोचिये लाखों यात्री यहां से जाता हो, वहां रेल व्यवस्था न हो, इससे बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण बात मैं नहीं समझता कि आपके जमाने में कोई और हो। इस पर विचार विमर्श हो कि लाख यात्री यहां से रोज जाते हैं पैदल भी जाते हैं जल भरने के लिये आपकी ट्रेन अव्यवस्था के कारण हजारों की संख्या में बसें चलती है। लेकिन बस में लोगों को मुविधा नहीं है। अगर आप इस ओर ध्यान कर सकें, तो मैं समझता हूँ कि यह बहुत बड़ी सेवा यात्रियों की होगी।

क्यूल-साहिबगंज लूप-लाइन को डबल करने 3 PM की बात हो गई है। लेकिन गति इतनी धीमी है कि लगता है 50 वर्ष लग जायेंगे, 30 वर्ष लग जायेंगे। इसका पता नहीं चलता है। इसमें मंजूरी आपकी है, लेकिन गति नहीं है। उसी तरह से क्यूल और गया लाइन तब तक ठीक नहीं होगी, जब तक उसको डबल नहीं किया जायेगा। जब तक आप इसको डबल करने की व्यवस्था नहीं करते हैं, तब तक ठीक व्यवस्था नहीं होगी। अभी भी बिहार में डुमुका डिवीजन का हड्डवार्टर है, जो रेल पथ से पचास किलोमीटर बाहर है। डाल्टन-गंज का कई बार इतिहास निकला कि वहां के आधे से अधिक लोगों ने रेल देखी ही नहीं है। अगर आज के विकास के युग में देश का विकास न हो, रेलवे का विकास न हो, तो कैसे समझें कि सचमुच में विकास हो रहा है। यह कुछ ऐसी फंक्चुअल चीजें हैं, जो आपके जमाने में होना चाहिये, इसलिये कि आप प्रदेश के मुख्य मंत्री रहे हैं और वहां कैसे विकास हो सकता है, इसका स्वयं आपको अनुभव है। तो प्रदेशों में जो हम लोग फैले हुये हैं, यहां पर रेल गाड़ियों का अभाव है, जिसके कारण देश के विकास के सारे साधन खो रहे हैं। मैं आप से चाहता हूँ कि जो यह विकास के लिंक-अप हैं, उनको जोड़ने की आवश्यकता है और यह आप देखेंगे, तो यह एक बहुत बड़ा प्रयास होगा और इससे बैजनाथ धाम का भी काम निकल जायेगा।

श्रीमान् जी, यह एक जमालपुर का कारखाना है। आपके पूर्व मंत्री ने कहा था कि मैं पहली बार इसमें बहुत लाख रुपया दे रहा हूँ इसके विस्तार के लिये। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जमालपुर आपके रेलवे का सबसे पुराना कारखाना है। अब यह कारखाना खूबार बन गया है। यहां पहले लोकोमोटिव रिपेयर का काम होता था, वह अब कम होता जा रहा है। भले ही आप किसी को रिटायर नहीं कराते, नौकरी छुड़ाने हैं। जिस अनुपात में वहां पर एप्लायन्टमेंट होनी चाहिये, वह नहीं होती है; यहां पर विकास का काम भरपूर हो सकता है, अगर कोच बनें, कोच नहीं बनती हैं, यहां पर डीजल इंजन और इलेक्ट्रिकल इंजिन की मरम्मत आसानी से हो सकती है। हमारे मित्रों ने कहा कि रेलवे में सैकड़ों

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

ही नहीं हज़ारों इक्युपमेंट, पार्ट्स विदेश से मंगाए जाते हैं। आपके जमालपुर में ही इतने अच्छे कारीगर हैं कि जब चितरंजन को एक 60 टन की लिहाई बनाने का हुआ, तो विदेशों ने कहा कि इसको बनाने में चार वर्ष लगेंगे, दो वर्ष लगेंगे। लेकिन जमालपुर ने छः महीने में बनाकर इसको दे दिया। तो चितरंजन में आज भी वह विद्यमान है। उसी तरह से कैन बनाकर के दो और जो भी काम कहा गया, किया। वहाँ के अधिकारी कहते हैं कि यहाँ के कारीगर इतने अच्छे हैं कि अगर इनको मौका दिया जाए, तो जो हम विदेशों से पार्ट मंगाते हैं, उसको भी बना सकते हैं। तो मैं आप से कहना चाहूंगा कि इस कारखाने को आप अनेक काम सौंप सकते हैं, ऐसे काम जो कहीं दूसरी जगह नहीं कर पाते हैं। कोई कारण नहीं कि दूसरी जगह पर इंट्रीगल कोच फैक्ट्री है तो यहाँ नहीं बनाई जा सकती आप उसका कुछ हिस्सा ही दे दें, माल का डिब्बा या किसी प्रकार का डिब्बा बनाने का काम दे दें। जमीन भी उसके पास है, कर्मचारी भी उसके पास हैं। यही नहीं थर्ड क्लास एग्प्रेसों की ट्रेनिंग वहाँ होती है, फर्स्ट क्लास एग्प्रेसों की ट्रेनिंग होती है। सब प्रकार के लोग मौजूद हैं। कभी-कभी तो रेलवे बोर्ड के अधिकारियों में तीन हिस्सा जमालपुर से आये होते हैं, लेकिन मुझे दुख होता है कि इतने लोगों के आने के बाद भी जमालपुर का विकास नहीं होता जो होना चाहिये। आप जमालपुर के लिये कुछ कर सकें तो यह सचमुच आपकी देन होगी।

मैं फिर कहना चाहूंगा कि बिहार में ओवर-ब्रिज की बहुत कमी है। पटना में आपने दो-एक ब्रिज देने की कोशिश की है जो बन रहे हैं। वह तो ठीक है, लेकिन उसी प्रकार पाकुर को ले लें और दूसरी जगहों को ले लें 100 स्थान निकलेंगे जहाँ बन्द होने और खुलने का समय दोनों जोड़ा जाय तो बन्द होने का समय ज्यादा निकलेगा बनिस्वत खुलने के। यह स्थिति एक्सिडेंट का भी कारण बनती है। यह स्थिति आवागमन के रास्ते में बहुत बड़ी बाधक है। रेलवे विभाग कहता है कि हम तैयार हैं, बिहार सरकार को तैयार करो। बीच में यह इन्टरलिक डाल कर राज्य सरकार के भरोसे इसको

छोड़ दिया जाता है मैं कहना चाहूंगा कि इसको एक्सपीडाइट करने के लिये जब तक रेल मंत्रालय अपनी ताकत नहीं लगायेगा तब तक यह काम बनने वाला नहीं है। इस लिये मैं चाहूंगा कि इस पर विचार किया जाये।

इसी तरह से धनबाद है। धनबाद बिहार में ऐसी सबसे बड़ी जगह है जहाँ यातायात साधन हैं लेकिन उसका बिहार के अन्य शहरों से ठीक लिंक नहीं, बस एक-आध गाड़ी चलती है। पटना से धनबाद को जोड़ने वाली कोई गाड़ी नहीं है। इसलिये धनबाद के लोग एक करोड़ रुपये रोज का ट्रांजेक्शन कलकत्ता में करते हैं। इसीलिये जो प्रगति बिहार की होनी चाहिये वह नहीं हो पाती। धनबाद से कलकत्ता के लिये अच्छी गाड़ियाँ हैं, लेकिन धनबाद से पटना के लिये गाड़ी ठीक नहीं है। इसी तरह से बोकारो और रांची से लिंक नहीं है। गाड़ियाँ जो हैं इतनी गयी-गुजरी हैं, इतना लम्बा समय लेती हैं, उसलिये लोग वहाँ से कलकत्ता जाना ज्यादा सुविधाजनक समझते हैं। इस प्रकार बिहार के पिछड़ेपन का कारण रेल है और उत्तर बिहार में तो निश्चित रूप से रेल की स्थिति भयावह है। इसलिये मैं चाहूंगा कि धनबाद, रांची, बोकारो, इन जगहों को अच्छी रेल-गाड़ियों से बिहार के अन्य शहरों से लिंक किया जाय। इसी तरह वहाँ का कल्याण हो सकता है अन्यथा नहीं हो सकता। कल्पनाथ जी ने कहा था कि पूर्वी उत्तर प्रदेश पिछड़ा है। मैं कहता हूँ कि पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार का पिछड़ेपन बराबर है। और पिछड़ेपन की स्थिति का मूल कारण यह है कि रेलों का जो जाल बिहार में बिछाना चाहिये था वह नहीं बिछा। उत्तर प्रदेश के तो दो रेल मंत्री बने, लेकिन हमारे यहाँ से तो आधा दर्जन रेल मंत्री बने और लम्बे समय तक उन्हें रेल मंत्री रहने का मौका मिला, लेकिन बिहार में जो उन्नति के साधन होने चाहिये वह नहीं हो सके। इसलिये मैं आप से निवेदन करूंगा कि बिहार की प्रगति के लिये बिहार के बड़े शहरों को दूसरे शहरों से जोड़ें जिससे उसका कल्याण हो।

एक बात कह कर मैं अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। आप राजधानी एक्सप्रेस राजधानियों से लेते जाते तो ज्यादा अच्छा होता।

मुगलसराय के बदले पटना से राजधानी पास हो जाती तो राजधानी एक्सप्रेस अपने नाम को सार्थक करती, लेकिन वह भी नहीं हुआ। इसी तरह से डीलक्स एक्सप्रेस है, उसका बाइ-वीकली की जगह दैनिक रूप से पटना जाने का हो जाय तो बहुत अच्छा रहे।

इसके अलावा रेलवे मन्त्रालय छोटी-छोटी चीजों पर ध्यान नहीं देता। एक गाड़ी बर्दवान से गया तक जाती है। बर्दवान से भागलपुर आती है, भागलपुर से जमालपुर नहीं जाती। जमालपुर से दूसरी गाड़ी जाती है। बर्दवान से गया तक चली जाय, इसको रोकना है तो जमालपुर पर रोकें। भागलपुर और जमालपुर के बीच के यात्रियों ने कौन पाप किया था कि इसको बीच में रोका गया ?

कमेटियों की बात को आप लें, तो कह सकते हैं आप कि बहुत सी कमेटियाँ हैं। कंवेशन कमेटी हैं, जोनल कमेटी है, आदि उन में आप यह बात उठा सकते हैं। लेकिन कुछ समय पूर्व के मंत्री महोदय के काल में कई कमेटियों की अवधि समाप्त हो गयी थी। कुछ बातें अवश्य वहाँ उठायी जा सकती थी, लेकिन नहीं उठायी गयी। यदि आप उन को पुनः सक्रिय कर दें तो आप का भार बहुत हल्का हो सकता है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि अगर आप आये हैं तो रेलवे ने जो आप को एक चुनौती दी है उस को आप स्वीकार करें और अगर आप हरियाणा का विकास कर सकते हैं तो रेलवे के माध्यम से भारत का विकास भी आप कर सकते हैं।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

श्री रामानन्द यादव : माननीय उप-समाध्यक्ष महोदय, मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता, केवल कुछ प्रश्नों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मान्यवर, देश के विकास में रेलवे का बहुत बड़ा हिस्सा रहा है लेकिन इस के लिये जो एलोकेशन आफ फण्डस होता है वह बहुत

कम होता है। आप जानते हैं कि यह एक यूटिलिटी सर्विस है और इस पर बहुत सा सोशल वर्क है। इसके लिये काफी पैसा दिया जाना चाहिये। यह सही है कि इसकी जितनी डिमांड है उस को सरकार पूरा नहीं कर सकती, लेकिन रेलवे के विकास में अधिक पैसा दिये जाने से बहुत काम हो सकता है और इसलिये प्लानिंग कमीशन को लिबरल ढंग से इस के लिये एलोकेशन करना चाहिये। 20 हजार किलोमीटर का ट्रैक रिन्यूअल के लिये है। आज कल जो एक्सीडेंट्स होते हैं उन के दो प्रमुख कारण हैं। पहले तो ट्रैक में किसी न किसी तरह की गड़बड़ी होती है जिस की वजह से यह एक्सीडेंट्स होते हैं या फिर किसी इंजन फाल्ट की वजह से यह दुर्घटनाएँ होती हैं। इसलिये यह जो 20 हजार किलोमीटर का ट्रैक रिन्यूअल के लिये बाकी है इसके लिये सरकार को विचार करना चाहिये और इस को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाना चाहिये ताकि एक्सीडेंट्स को कम किया जा सके। दुर्घटनाओं का एक और कारण भी है। रोलिंग स्टॉक में कमी होने की वजह से ट्रैक का रिप्लेसमेंट नहीं हो पाता है या बरसों तक नहीं हो पाता है और इस वजह से भी एक्सीडेंट्स होते हैं। इसलिये रोलिंग स्टॉक को पूरी तरह से मेन्टेन करने की आवश्यकता है और इस के लिये सरकार को काफी पैसा खर्च करना चाहिये। कभी-कभी देखा जाता है कि रोलिंग स्टॉक खरीद लिया जाता है लेकिन वह केवल पेपर पर ही खरीदा जाता है। उस की एक्चुअल खरीद नहीं होती है। तो सरकार को एक्जामिन करना चाहिये कि एक्चुअली जो खरीद हुई है वह सामान आया है या नहीं और उस में से कितना सामान ईश्यु हुआ है और कितना बाकी है। इस का वेरोफिकेशन हर साल होना चाहिये।

शॉर्टेज आफ स्टॉक्स भी एक वजह है जिसके कारण रेलवे ठीक से काम नहीं कर पाती है। अभी रेलवे में हर साल हजारों वर्कर्स रिटायर होते हैं, रिटायर होते हैं और अधिकांश बेकार थर्ड और फोर्थ ग्रेड के इम्प्लॉईज ही होते हैं।

[श्री रामानन्द यादव]

लेकिन उन का नया रिक्लूमेंट रोक दिया गया है। उन को बहाली नहीं होती है। यह रिक्लूमेंट न होने का बर्डन थर्ड और फोर्थ ग्रेड के इंग्लैंड पर ही पड़ा है तो मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि थर्ड और फोर्थ ग्रेड के इंग्लैंड पर जो आपने बैन लगाया है उस को हटा दिया जाय और बड़े अफसरों के रिक्लूमेंट पर बैन लगा दिया जाय। मैं देखता हूँ कि उन का रिक्लूमेंट होता जाता है और गरीब नीचे इंग्लैंड का रिक्लूमेंट बैन कर दिया गया है। इसलिये सरकार को इस बैन को हटाने पर विचार करना चाहिये।

रिटायर्ड इंग्लैंड जीवन भर जब तक ठोक रहते हैं काम करते हैं। रिटायरमेंट को ऐज आने पर वे रिटायर हो जाते हैं। मैं सरकार से प्रार्थना करूंगा कि जो इंग्लैंड रिटायर होते हैं और अच्छी सर्विस किये हैं उन के बच्चों को अगर अनइम्प्लायड है तो नौकरी मिल जानी चाहिये। इस को आप कंप्लेसी कर दें वड़ी कृपा होगी क्योंकि बहुत से इम्प्लायड रिटायर हो जाते हैं और उन के परिवार में किसी को नौकरी नहीं मिल पाती है और उन को बहुत परेशानी होती है। मैं चाहूंगा सरकार से कि एक कमिशन बनाये और उसका यह काम हो कि इस बात का इन्वेस्टिगेशन करे कि इस देश में रेलवे में शॉर्टेज आफ स्टाफ है कि नहीं? अगर है तो किस विभाग में कितना है, किसमें बाहुल्य है। इसको इन्वेस्टिगेशन करके आपको रिपोर्ट दे और आप उस पर विचार करें।

मान्यवर, ढाई लाख के करीब कैजुअल लेबरर्स रेलवे में काम करते आ रहे हैं जिन्हें 10 वर्ष से अधिक हो गये हैं। इनका जीवन अधर में लटका हुआ है। मैं चाहूंगा कि कैजुअल लेबरर्स की ओर मंत्री जी ध्यान दें। वैसे तो हम लोग भी कैजुअल हैं, लेकिन अभी तक हमारा 6 वर्ष का समय फिक्स है, लेकिन उनको जब चाहे उसी दिन खत्म कर दें और बीच में जो परमानेंट बनाने का समय आता है उसके पहले ही

हटा दें, यह उचित नहीं है। तो कैजुअल वर्कर्स को परमानेंट करने की व्यवस्था आप करें।

मान्यवर, हिन्दी की उपेक्षा, जब से पंडित कमलापति त्रिपाठी जी हटे और केदार पांडे जी रेलवे से हटे तब से हिन्दी की बराबर उपेक्षा हो रही है। कभी बैठक हो नहीं होती है रेलवे की हिन्दी सलाहकार समिति की। न गनी साहब ने कार्रवाई जब कि उसके पहले केदार पांडे जी के समय में बैठकें होती थीं। मैं चाहता हूँ कि चूंकि हिन्दी हमारी राष्ट्रभाषा है और उसमें जिस गति से प्रगति हो रही थी वह आज नहीं हो पा रही है, इस कमेटी को आप ऐक्टिव बनायें और हिन्दी का अधिक से अधिक प्रयोग करवायें।

मान्यवर, सिवान एक बहुत बड़ा स्टेशन है जहां से मैं खुद आता हूँ। यह स्टेशन क्राइम का प्रड्डा बन गया है, यह एक जंक्शन है। आपकी मुजफ्फरपुर-गोहाटी जो गाड़ी जाती है गोरखपुर से या नई दिल्ली से जयन्ती जनता जो मुजफ्फरपुर जाती है, आपको सुनकर ताज्जुब होगा कि सिवान जैसे स्टेशन पर जहां गल्फ कंट्रीज से लोग काम करके लोटते हैं, अगर वे संध्या के समय उतर गये तो निश्चित रूप से उनका सामान छीन लिया जाता है और रेलवे इंग्लैंड भी उनकी सर्व करते हैं कि इसमें क्या रखा हुआ है। आर० पी० एफ० और रेलवे पुलिस के लोग उनकी सर्व लेते हैं। जैसे ही हवाई जहाज से वे उतरते हैं उनकी सर्व हो जाती है तो फिर यहाँ सर्व इनको करने की क्या जरूरत है। आपको सुनकर ताज्जुब होगा कि एयर फोर्स का एक नौजवान अभी हाल में ही जलालपुर स्टेशन जा रहा था, उसको चाकू से मारा गया, उसकी आंख फोड़ दी गई यह जानकर कि यह गल्फ कंट्रीज से आ रहा है क्योंकि उसके पास एक बड़ा बक्सा था। तो वहां काफी क्राइम बढ़ गया है। चारों ओर वहां लोगों ने अन-अथोराइज्ड दुकानें बना ली हैं, लोग परेशान हो रहे हैं। इस स्टेशन से रेलवे की आमदनी काफी है, लेकिन लोगों को फैसिलिटीज कुछ

नहीं हैं। बॉटिंग रूम वही पुराना है, फर्स्ट क्लास पैसेंजर का टिकट काटने का कमरा एक बाहर अलग से बना हुआ है। जिस स्टेशन पर रेलवे की आमदनी काफी बढ़ गई हो, मैं चाहूंगा कि वहां पर अधिक से अधिक फैसिलिटीज देना भी उचित होगा।

मान्यवर, नई दिल्ली से गोहाटी तक वाया लखनऊ होती हुई एक फास्ट ट्रेन जल्दी है। जानो जाना इधर से भी और उधर से भी काउडेड रहती है। वह नार्थ बिहार और नार्थ यू० पी० से होकर जाती है जो कि हाकी मनुनेटेड एरिया हैं जहां पैसेंजर्स की कमी नहीं होगी, खानहर पंजाब और बंगाल जाने वाले लोग इन्हीं रास्तों से जाते हैं। तो नई दिल्ली से गोहाटी तक वाया लखनऊ एक फास्ट ट्रेन चलाने की व्यवस्था करें।

मान्यवर, बहुत दिनों से गंगा ब्रिज बनाने की बात भी पटना के पास। ललित बाबू के जमाने से पहले ही यह बात चल रही थी कि दीवा के पास एक रेलवे ब्रिज बनाया जाए। और जो जाकर रेलवे को कनेक्ट करे, जो पुरी, भुवनेश्वर को कनेक्ट करे ताकि इस तरह से हमारी डिफेंस कंट्रोल हो सके। रुड़की में इसकी मिट्टी भेजी गई। वहां के इंजीनियरों ने कहा कि मिट्टी ठीक है। यह बात मंजूर हो गई कि यह ब्रिज बनेगा। यह सारे बिहार को मांग है कि पटना जो बिहार की राजधानी है, इसके पास रेलवे का एक ब्रिज निश्चित रूप से बनना चाहिये जो कि संकशन है। जैसा जगदम्बी प्रसाद यादव जी ने कहा कि जमालपुर में डीजल इंजन मरम्मत के लिये भेजे जाते थे वे बन्द कर दिये गये। एक जमाना था कि वहां पर 40 हजार मजदूर काम करते थे। आज शायद, हम समझते हैं कोई 15 या 16 हजार भी नहीं रहे गये हैं। पीछे गनी साहब ने कहा था कि मैंने इतना रुपया अनुदान दिया है लेकिन उसको काम न मिलने के कारण आज उस वर्कशॉप के मजदूर बेकार पड़े रहते हैं। तनख्वाह बेचारों को मिलती है। उनकी दक्षता, कारीगरी, मैनपावर सब व्यर्थ जा रही है। इसलिये मेरा कहना है कि अपनी मुकाम जो मुजफ्फरपुर में बनाना है, रेलवे का कारखाना बनाना है और तीसरे जमालपुर में, तीनों में अधिक पैसा

खर्च कीजिये और इनको रेनोवेट करने की कोशिश कीजिये। लोगों को आर्डर मिलने चाहिये ताकि यह काम कर सकें। इनके मजदूरों को खाली बैठे मजदूरी देने की आवश्यकता नहीं है।

आर० पी० एफ० का काम रेलवे की प्रापर्टी को बचाने, उसकी सुरक्षा करने का काम है। रेलवे की सम्पत्ति, जो सामान गुड्स ट्रेन में आता है उसकी रक्षा करने का काम उनका है। वे जाइों में, गर्मी में, बरसात में हर वक्त वहां पर मौजूद रहते हैं लेकिन उनको कोई फैसिलिटीज नहीं है। उनको पावर्स नहीं है। एक बार पावर कुछ दी गई थी लेकिन और अधिक पावर उनको देने की जरूरत है। इसके साथ-साथ यह भी देखना चाहिये कि सरकार को प्रतिवर्ष कितना पिलफिरेज, रेलवे को माल की चोरी का कम्पनसेशन देना पड़ता है, व्यापारियों को। मैं सरकार से जानना चाहूंगा कि पिछले वर्ष सरकार को गत वर्षों के अनुपात में कितना अधिक कम्पनसेशन देना पड़ा है व्यापारियों को। यह देखना चाहिये कि इसको रोकने के लिये, चोरी को रोकने के लिये कौन सी व्यवस्था होनी चाहिये।

जो हमारे पोर्टर्स हैं, कुली हैं जो हमारे और आपके सामान को एक ट्रेन से दूसरी लेन में ले जाते हैं, उनका कोई मालिक नहीं। उनके रहने के लिये कोई घर नहीं है, कोई फैसिलिटी नहीं है। जाइों के दिनों में एक लाल वर्दी दे दी जाती है। पतले कपड़े की दे दी जाती है और एक पट्टी दे दी जाती है एक झोपड़ी बना कर दे दी है। इससे क्या होता है। इनको फैसिलिटी मिलनी चाहिये। यह यूजफुल सर्विस करते हैं। अगर यह काम के लायक नहीं रह जाते हैं तो हटा दिया जाता है। अगर वह यह चाहते हैं कि उनके लड़के को उनकी जगह लगा दिया जाये तो वह भी रेलवे मुलाजिम नहीं लगाने देते हैं। इस पर भी सरकार को विचार करना चाहिये।

बेटर्स जो हमारे भोजन की सर्विस करते हैं उनकी भी दो कैटेगरी हैं। कुछ को तो कमीशन पर रखा गया है। इनमें भी कुछ को वर्दी मिलती है और कुछ को नहीं। आपको इन कैटेगरी को तोड़ कर सभी

[श्री रामानन्द यादव]

वेर्ट्स को चाहे वे यहाँ काम करते हैं, रेलवे में काम करते हैं, रनिंग ट्रेन में काम करते हैं, या सरकार द्वारा चलाई गई कंटेरिंग में काम करते हैं उनको परमानेंट करने की जरूरत है। उनको भी रेलवे का एम्पलाई माना जाना चाहिये। यूनिफार्म मिलनी चाहिये। मेडिकल एड मिलनी चाहिये। प्राइवेट भी कंटेरिंग चलती है और सरकार द्वारा भी कंटेरिंग चलाई जाती है। रनिंग ट्रेनों में कंटेरिंग चलती है। रनिंग ट्रेन में जो कंटेरिंग है चाहे वह प्राइवेट द्वारा चलाई जाती हो या सरकार द्वारा चलाई जाती हो, दोनों जगह भोजन की व्यवस्था अत्यन्त खराब रहती है। यहाँ जो हम लोगों को मिलता है वह भी बहुत खराब मिलता है। पहले हमें बड़ी कटोरी में खीर मिलती थी वह कटोरी अब छोटी हो गई है। गिलास में जो जूस मिलता था उसे अब आधा कर दिया गया। पैसे पूरे लेते हैं। रेलवे कैंटीन में अगर केला आ जाए, मौसमी आ जाए तो आप खुद देख लीजिये कि वे किस तरह की होती हैं। सड़ा गला केला होता है, मौसमी में रस नहीं होता, सूखी होती हैं। रनिंग ट्रेन में अगर आप खाना खाने लगे तो आप शायद घर जाते-जाते बीमार पड़ जाएं। मैंने पहले एक सुझाव दिया था कि कंटेरिंग की कोआपरेटिव बना दी जाए रेलवे में। ये प्राइवेट कंटेनर किसी की बात नहीं सुनते हैं। आपके द्वारा जो कंटेरिंग चलाई जाती है उसकी हालत कुछ अच्छी है। वे लोग हमारी कम्प्लेंट को सुनते हैं, लेकिन प्राइवेट वाले तो डरते ही नहीं हैं क्योंकि वे जानते हैं कि दूसरे अफसरों को खरीद लेंगे और अपना काम चला लेंगे। इसलिये मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि एक कंटेरिंग कारपोरेशन बनाने की जरूरत है।

बुकिंग स्टालों के बारे में मैंने पहले भी यह मांग की थी कि एक बुकिंग स्टाल कारपोरेशन बनाने की जरूरत है। अगर आप ऐसा कर देते तो यह एक बहुत अच्छा काम होता। जहाँ तक करप्शन का सवाल है, वेगन्स में बहुत करप्शन चलता है। अच्छा से अच्छा वेगन भी रिपेयर के लिये चला जाता है।

वेगन्स की कमी की वजह से जनता को कितनी दिक्कत होती है, यह किसी से छिपा हुआ नहीं है। देखने में यह आता है कि कई बार अफसर लोग अच्छे वेगन्स को भी रिजेक्ट कर देते हैं और फिर उन अच्छे वेगन्स को ठेकेदार के हाथ में सस्ते दाम पर बेच देते हैं। मैं मंत्री महोदय से यह कहना चाहूंगा कि आप इस बात की इन्क्वायरी करवायें कि पिछले तीन चार साल में जो वेगन्स नीलाम हुये हैं उनमें क्या नतीजे सामने आये हैं। कितने वेगन्स स्कैप किये गये हैं, कितनों का ऑक्शन हुआ है और उससे रेलवे को कितना नुकसान हुआ है। मैं चाहता हूँ कि आप एक अथॉरिटी कांस्टिट्यूट करें जो इस सारे चीजों को एक्जामिन करे। वेगन्स के मामले में काफी करप्शन चल रहा है, इसको रोकने की जरूरत है।

मान्यवर, जहाँ तक पैसेजर्स की फैसिलिटीज का सवाल है, अगर आप सैकण्ड क्लास में यात्रा करें तो आपको पता चलेगा कि कहीं पर खिड़की का दरवाजा टूटा हुआ है, पाखानों में गन्दगी भरी हुई है, पानी का कोई इन्तजाम नहीं है, दरवाजे टूटे हुये हैं। मैंने स्वयं कई बार सैकण्ड क्लास से यात्रा की है। वेटिंग रूम में झाड़ू देने वाला नहीं होता है। सर्वत्र गन्दगी फैली रहती है। इसलिये सबसे पहले पैसेजर्स की एमेनिटीज की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये। स्टेशन पर पीने का पानी नहीं होता है।

जहाँ तक एक्सीडेंट्स का सवाल है, हिन्दुस्तान में जितने भी अनमैन्ड गमटी हैं, रेलवे क्रासिंग हैं, जहाँ पर कोई आदमी नहीं होता है, वहाँ पर आदमी रखे जाने चाहिये। वहाँ पर गाड़ियां आती-जाती रहती हैं और लोग भी आते-जाते रहते हैं। इससे दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिये आज जरूरत इस बात की है कि अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग पर आदमी रखे जाने चाहिये। इससे एक फायदा यह भी होगा कि लोगों को रोजगार मिलेगा। जो अनपढ़ और गरीब लोग हैं उनको काम मिलेगा।

इसके साथ-साथ मैं इस बात की तरफ भी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि आज से दस वर्ष के बाद हिन्दुस्तान पेट्रोलियम के मामले में काफी आत्मनिर्भर हो जाएगा।

इसलिये रेलवे की तरफ से अभी से इस बात का प्रयास किया जाना चाहिये कि रेलवे को ज्यादा से ज्यादा डीजलइजेशन और इलेक्ट्रिकीकरण की तरफ जाना चाहिये। जितने भी कोयले से चलने वाले इंजिन हैं उनको हटाया जाना चाहिये और उनके स्थान पर इलेक्ट्रिक और डीजल से चलने वाले इंजिन लगाये जाने चाहिये। आप जानते हैं कि धनबाद, रांची और चायबासा साइड में काफी खनिज पदार्थ मिलते हैं। मैंगनीज, कोयला और लोहा वहां पर काफी मात्रा में मिलता है। ये धातुएं और कोयला ट्रक से जाते हैं जिसमें काफी दिक्कत होती है। अभी स्थिति यह है कि चायबासा से पारादीप तक ट्रक से लोहा जाता है। इसलिये अधिक से अधिक रेलवे लाइन बिछाने की जरूरत है। तो इस तरह दोनों तरफ देश की पैदावार कम होती है, रेलों की कमी के कारण। आज स्थिति यह है कि पारादीप जों पोर्ट है वह अपना काम ठीक से नहीं कर रहा है। अगर पारादीप पोर्ट पर लोहा आसानी से मिले तो शायद पारादीप पोर्ट चालू हो जाये और वह नफे में चलने लगे। इसलिये मैं चाहता हूं कि जो माइका एरिया है, जो आइरन और के एरियाज हैं, जो खनिज पदार्थों के एरियाज हैं उनमें अधिक से अधिक रेलवे लाइन बननी चाहिये। ये जो कमर्शियल रेलवे लाइन होंगी ये देश के फायदे के लिये होंगी।

मान्यवर, मैं एक रैक्वेस्ट जरूर कहूंगा। हम लोग समाजवाद की बराबर चर्चा करते हैं लेकिन समाज के लिये कोई कदम आज तक उठाने की हम लोगों ने कोशिश नहीं की। मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री जी से कि जो क्लासिफिकेशन आपकी रेलों में है उसको आप हटा दें, आलटुगेदर क्लासिफिकेशन आप हटा दें। केवल सैकंड क्लास रहने दिया जाये, एक ही क्लास रहने दिया जाये और जो फीसिलिटीज आप देना चाहते हैं वे जारी फीसिलिटीज आप सैकंड क्लास में दे दीजिए ताकि देश को अहसास हो सके कि हमारा यह समाजवादी कदम है। और देश के आम लोग जब कभी फर्स्ट क्लास के डिब्बे के पास पहुंचते हैं तो उनसे कहते हैं कि यह फर्स्ट क्लास है यहां से जाओ, यहां मत आओ, एयर कंडीशंड डिब्बे के पास जाकर भी लोगों को यही अनुभव होता है, तो समाज में यह जो भिन्नता है, जो एकानामिक तफरका

है, वह इसमें नजर आता है। इसलिये समाजवाद का आभास लोगों को मिले और अगर सचमुच में हम इस प्रकार सोचते हैं और यह करना चाहते हैं तो इसके लिये आप कुछ कदम उठाइये और मंत्री जी आप अपने जीवन काल में रेलवे का यह क्लासिफिकेशन हटा दें और जो फीसिलिटीज आप लोगों को देना चाहते हैं वे तमाम सुविधाएं आप एक ही क्लास में देने की कोशिश कीजिए ताकि इसमें सब तफरक के लोग चल सकें। मान्यवर, ... (व्यवधान) ...

उसको भी हटा देने की जरूरत है। मैं चलता ही नहीं फर्स्ट क्लास में। ... (व्यवधान) ... अच्छा हुआ जो हटा दिया। अच्छा हुआ। इसके लिये आप इनको बढ़ाई दीजिये जो इन्होंने हटाया है और हम लोगों को गाली सुनने से बचा दिया। नहीं तो हम लोगों को गाली सुननी पड़ती। इसके लिये हमें इनको धन्यवाद देना चाहिये जो इन्होंने हटा दिया। मैं तो चाहूंगा कि एक ही क्लास रेलवे में रखी जाये।

मान्यवर, रेलवे विभाग में फारेन कंट्रीज में काम देने के लिये एक कारपोरेशन है... (व्यवधान)... मैं नहीं चलता। फर्स्ट क्लास जब अवेलेबल नहीं होता तो मैं बराबर सैकंड क्लास में जाने की कोशिश करता हूं। ... (व्यवधान) ...

मान्यवर, जब गरीबों की बात आती है तो हम लोग जानते हैं कि आप लोग टाटाजी के... (व्यवधान)... अमेरिकन एजेंट साहब बैठिए... (व्यवधान) ...

मान्यवर, रेलवे विभाग में फारेन कंट्रीज में काम कराने का ठेका देने के लिये एक कंपनी है और रेलवे के दूसरी जगहों से इसमें आने के लिये लोग बहुत लालायित रहते हैं। यहां पर बहुत धांधली होती है। जो लोग इन कम्पनी में हैं वे क्या-क्या करते हैं इसका वर्णन मैं यहां पर नहीं करना चाहता। लेकिन मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस बात का ध्यान रखें कि यहां पर इस तरह से लोगों का रिक्लूटमेंट होना चाहिये या रेलवे के ऐसे इम्प्लॉईज आने चाहिये जो कि योग्य हों, जो अच्छे हों और जो फारेन में जाकर ठीक से काम कर सकें और हमारा नाम ऊंचा कर सकें। बहुत

[श्री रामानन्द यादव]

से लोग ऐसे गए जिन्होंने हमारा नाम बदनाम किया है, फारेन कंट्रीज में। इसलिये मैं आप से चाहूंगा कि आप ऐसे लोगों का चयन कीजिये कि जितने समय के लिये कंटेनर को पूरा करने का वायदा किया है, वह उतने ही समय में उसको कम्प्लीट कर दें जिससे कि हमारे देश का नाम ऊंचा हो। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि यह आपकी कारपोरेशन, मैंने सुना है कि यह नफे में रन करती है, लेकिन मैं थोड़ा सा एक्सप्लेनेशन चाहूंगा कि किस तरह से, जो आफिसर हैं वे रिकार्ड बनाने में बहुत मशहूर हैं। वे जानते हैं कि किस तरह से आकड़ों का मुँह मिलाकर घाटे को नफे में दिखाया जा सकता है। इसलिये मैं चाहूंगा कि आप थोड़ा सा इस पर विचार करने की कोशिश कीजिये। (समय की घंटी)।

मान्यवर, और अधिक न कहकर मैं आशा करता हूँ कि आप निश्चित रूप से, मैं इतना ज्यादा आपके बारे में नहीं कहूंगा क्योंकि मेरे पास इतना मक्खन है नहीं और न ही लेकर आया हूँ कि आप यह कर दीजिये, वह कर दीजिए। क्योंकि मैं जानता हूँ कि आपकी भी कुछ लिमिटेशन हैं। लेकिन आप एक व्यावहारिक आदमी हैं और आप अवश्य ही अच्छा काम करेंगे यह मैं जानता हूँ। इसलिये मैं आप से चाहूंगा कि आप कोई कसर इस रेलवे को आगे बढ़ाने की तरफ उठा कर नहीं रखेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ।

श्री सुशील चन्द्र महन्त (हरियाणा) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, सन् 1946 में हिन्दुस्तान में इंटरिम गवर्नमेंट थी और 1947 से लेकर आज 1985 तक दो या ढाई साल का अरसा बीच में से छोड़ दें तो कांग्रेस की सरकार रही है या कांग्रेस (आई) की सरकार रही है और अब तक यहां जो भाषण सदन में हुए हैं जो बहस हुई है खास तौर पर जो उस ओर से बयानात हुए हैं उनमें से भी खास तौर पर कल्पनाथ राय जी, रामानन्द यादव जी के जो कथन हैं उनसे

जाहिर होता है कि आज तक इस देश में इस महकमे में रेलवे मन्त्रालय के महकमे में बुराइयां ही बुराइयां घुसी हैं कोई अच्छाई की चीज नहीं है। चोरी इसमें बेतहाशा होती है, कोई काबू नहीं है, दरवाजे तथा खिड़कियां टूटी रहती हैं, बेंटिंग रूम्स की सफाई नहीं होती है, पीने के लिए पानी नहीं है, खुराक इतनी खराब है कि घर पहुंच कर आदमी बीमार हो जाता है। ट्रेनें लेट चलती हैं। जहां पर अंग्रेजों के द्वारा रेलवे लाइनें बनाई गई थी वे आज तक बदली नहीं गई हैं। जहां पर मीटर गेज थी वहां पर अभी भी मीटर गेज है किसी किस्म की तरक्की नहीं हुई है, ऐसा प्रतीत होता है। मेरा यह मानना है कि हम लोग खास तौर पर जिस हिस्से में रहते हैं इस देश में हरियाणा, पंजाब, राजस्थान, इस एरिया में आज तक कोई आदमी इस महकमे को कंट्रोल नहीं करता था। जितने भी मन्त्री हुए हैं सब इस तरफ के हुए हैं, दिल्ली से सारे ईस्ट की तरफ के हुए हैं हमारे एरिया का कोई भी मन्त्री नहीं हुआ है। जो तरक्की रेलवे के महकमे में हुई चाहे मालवाह का स्टेशन हो जो कि बिलकुल अप-टु-डेट बनाया गया है, चाहे नयी रेलवे लाइनें बनाई गईं, नई गाड़ियां चलाई गईं, बाराणसी एक्सप्रेस, कावेरी एक्सप्रेस चलाई गईं, वे सारी की सारी गाड़ियां जो चलाई गईं हमारी ओर उनका कोई रास्ता नहीं हुआ सब का रास्ता इनकी तरफ ही हुआ है और बुराइयां भी यही लोग करते हैं और यह कहते हैं कि रेलवे की कोई तरक्की नहीं हुई है। मैं पूछता हूँ कि आज तक जब से रेल मन्त्रालय चाहे 1946 में इंटरिम गवर्नमेंट के पास था या 1947 के बाद से आजाद हिन्दुस्तान के पास है हरियाणा के अन्दर कितनी रेलवे लाइनें एड हुई हैं? हिन्दुस्तान में कितनी बनी हैं और उसमें से हरियाणा के अन्दर कितनी एड हुई हैं? सिवाय एक भिवानी से लेकर राहतक तक एक छोटा सा हिस्सा है जिसको रेलवे लाइन से कनेक्ट किया गया है लिंक किया गया है उसके इलावा एक भी रेलवे लाइन एड नहीं की गई। अंग्रेजों ने जो छोटी लाइन हरियाणा और राजस्थान

के हिस्से में लगाई थी वह इसलिए लगाई थी कि यहां पर व्यापार नहीं था, उपज नहीं थी, पैदावार नहीं होती थी, लोगों की इतनी आय भी नहीं होती थी, आवागमन के साधन भी नहीं थे, तो उन्होंने छोटी लाइन लगा दी और वही छोटी लाइन आज भी एगजिस्ट करती है मौके पर, कभी कोशिश नहीं की गई। यहां पर अब बड़ी-बड़ी मण्डियां हो गई हैं, भाखड़ा के आने से, बिजली के आने से, पानी के आने से, मण्डियां बड़ी हो गई, पैदावार बढ़ गई, इंडस्ट्रीज लग गई, इस एरिया की पापुलेशन बढ़ गई, विकास हो रहा है, हिन्दुस्तान के इस एरिया को अगर देखा जाए तो आज तक किसी ने इस एरिया को नहीं देखा, हिन्दुस्तान के इस हिस्से के बारे में आज तक किसी ने ख्याल नहीं किया जिसका नतीजा यह हुआ कि यह सारा इलाका पिछड़ा हुआ है। और आज तक कोई रेलवे लाइन एड नहीं हुई नहीं कोई नया रेलवे कनेक्शन मिला है। जो छोटी लाइन आंग्रेजों के समय से मिली हुई है उसके बारे में आज तक किसी ने नहीं सोचा कि इसे नई लाइन में बदल दिया जाए या नयी रेलवे लाइन बिछा दी जाए। मैंने इस सदन में सरकार से कई बार प्रश्न पूछे हैं कि क्या यह मुमकिन नहीं है कि गंगानगर, हनुमानगढ़, रानियां, सिरसा, फतेहाबाद, हिसार, जींद, रोहतक दिल्ली को एक नयी रेलवे लाइन से और एक्सप्रेस गाड़ी से जोड़ दिया जाए ताकि बाकी के जो हिस्से हैं जहां पर रेल की सुविधा अभी तक नहीं है जो एरियाज अभी तक रेलवे लाइन से वंचित हैं उन एरियाज को भी रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाए और जहां पर छोटी लाइन है वहां पर बड़ी लाइन लगा दी जाए। रोहतक और भिवानी के बीच में जो रेलवे लाइन लगी है उस रेलवे लाइन को एक्सटेंड कर दिया जाए ताकि हरियाणा के इस हिस्से को और राजस्थान के हिस्से को भी इससे कनेक्ट किया जाए। इसके बारे में आज तक किसी ने नहीं सोचा है और कोई योजना भी नहीं है। मैंने यह भी पूछा है पार्लियामेंट में कि क्या अगले पांच, सात या दस सालों में कोई ऐसी योजना है ताकि हम को भी देखा जाए लेकिन नहीं।

एक बड़ी तारीफ की बात बताता हूं रेलवे महकमे की कि दिल्ली से लेकर चंडीगढ़ तक हिमालयन क्वीन है। पंजाब को तसल्ली देने के लिए उसके आधे हिस्से का नाम शाने पंजाब रख दिया और आधे का नाम हिमालयन क्वीन रख दिया गया है। इसके अंदर फर्स्ट क्लास की चेयर कार लगा दी है। हेरानशी की बात है कि ये फर्स्ट क्लास चेयर कार का किराया फर्स्ट क्लास के किराये के बराबर चार्ज करते हैं और डीलक्स में जो एयर कंडीशन्ड कोच है तो उसका किराया इस फर्स्ट क्लास के कोच के आधे से भी कम है। तो फर्स्ट क्लास में जो जाता है उसे किराया पूरा देना पड़ता है लेकिन सुविधा इतनी कम है और जो एयर कंडीशन्ड डीलक्स कोच है उसकी सुविधा इससे निहायत ज्यादा है। आज तक किसी ने नहीं सोचा कि किराया कम किया जा सकता है और सुविधा बढ़ाई जा सकती है फर्स्ट क्लास कोच की जगह एयर कंडीशन्ड कोच अटैच कर दिया जाय।

दिल्ली से हिसार की जो एक एक्सप्रेस ट्रेन है जिसे हरियाणा एक्सप्रेस कहते हैं क्या यह ट्रेन एक्सटेंड होकर भटिंडा तक नहीं की जा सकती है खासकर सिरसा तक तो जा ही सकती थी। यदि पंजाब से आप इतना डरते हैं नहीं जा सकती तो सिरसा तक तो जा ही सकती थी। लेकिन नहीं की गयी। कोई तबज्जह नहीं इस एरिया के लिए?

आप देखिए क्या हाल है? जो रेलवे महकमे के अन्दर लोगों की भर्ती की गयी है आप उसमें मुझे परसेंट बताइये, आप वर्क आऊट कीजिए मिनिस्ट्री के द्वारा कि उसमें राजस्थान और हरियाणा से कितनी परसेंटेज में भर्ती हुई है तथा बंगाल, बिहार और ४० पी० से कितनी परसेंटेज में हुई है। हमारे एरिया को कतई तौर पर नेगलेट कर दिया गया है। सोचा कि ये आदमी नहीं हैं। मुझे बड़ी खुशी है कि इतने अर्से के बाद आज हरियाणा के एक बड़े वरिष्ठ व्यक्ति को इस मंत्रालय का भार सौंपा गया है और अशा करता हूं कि वे इस पहलू से

[श्री सुशोभ चन्द्र महन्त]

देखें कि यह जो सारा एरिया है पंजाब का, हरियाणा का, राजस्थान का आज तक जिसके ऊपर निगाह उठाकर नहीं देखा गया है यह सारा एरिया भी रेलवे लाइन से कुछ हद तक कवर होना चाहिए, हमारा भी हक है। बड़ा रैपिड इंडस्ट्रियलाइजेशन हो रहा है, इस एरिया के अन्दर कारखाने लगाए जा रहे हैं, उत्पादन बढ़ रहा है। एंथ्रैकोल उत्पादन भी बहुत बढ़ रहा है उसके लिए ट्रांसपोर्ट की सुविधा देना आवश्यक है या नहीं? सड़कों के माध्यम से जो गुड्स की कैरिज होती है, ट्रकों से जो माल ले जाया जाता है उसका किराया बहुत ज्यादा होता है। रेलवे के मुकाबले में वह किराया बहुत अधिक है। इसलिए रेलवे की अगर सुविधा मुहैया की जाए तो क्या उन लोगों को सुविधा नहीं हो जायगी।

इसके अलावा मैं एक और बात अज करना चाहता हूँ। मेट्रोपोलिटन सिटीज, बाम्बे, कलकत्ता में बिजली की ट्रेन्स लगी हुई हैं जो हर 3-3, 4-4 मिनट में चलती हैं सबरबन से जो लोग आते हैं, ट्राफिक होता है इन शहरों के अन्दर लोग सबेरे धीरे-धीरे आते हैं और शाम को घर चले जाते हैं, ये ट्रेन्स इनको भी लेकर जाती हैं। नाइट प्रेशर बम्बई और कलकत्ता के ऊपर कुछ कम रहता है। दिन में काम करने के लिए लोग आते हैं और अपना रोजगार करके चले जाते हैं। यहाँ दिल्ली के अन्दर चारों ओर से प्रेशर है। हरियाणा का जो हिस्सा लगता है दिल्ली के आसपास से वह है। इधर से रिवाड़ी फिर इधर से बहादुरगढ़, रोहतक साइड से, इधर सोनीपत से, उधर मथुरा से, पलवल से इन चार हिस्सों में हरियाणा लगता है। दूसरा हिस्सा गाजियाबाद, मेरठ साइड से यू० पी० का लगता है, तो क्या यहाँ दिल्ली में इलेक्ट्रिकल ट्रेन्स चलाई जा सकती हैं ताकि इन एरियाज के आदमी सबेरे 40-50 मिनट या एक घंटे में दिल्ली आ जायें और अपना काम करके वापस चले जायें। यहाँ ट्राफिक की तो कोई कमी नहीं है। जब यह

सुविधा कलकत्ता में दी जा सकती है, बम्बई में दी जा सकती है तो यह दिल्ली के लिए तथा हरियाणा और यू० पी० के इन हिस्सों में क्यों नहीं दी जा सकती है। अगर यह सुविधा दे दी जाये तो आज जो इन्फ्लक्स पापुलेशन का हो रहा है हरियाणा की तरफ से दिल्ली में, वह नहीं होगा। आज जो आता है दिल्ली में वह यहाँ मकान लेने की कोशिश करता है तो इस शहर की आबादी जो आज 70 लाख है वह सन् 2000 में एक करोड़ की हो जायगी अगर हम दिल्ली के अन्दर जो काम करने के लिए आते हैं और ग्राम को घर चले जाते हैं उनके लिए इलेक्ट्रिकल ट्रेन्स की, ट्रेन्स की व्यवस्था नहीं कर सके जो कि बम्बई और कलकत्ता में चलाई जा रही हैं। वह यहाँ नहीं चलाई जा सकती है लेकिन यहाँ रिंग रेलवे चला दी गयी एशियाड के लिए, बहुत बड़ा खर्च किया गया, सारा जाल बिछ गया लेकिन इस रेलवे की क्या उपयोगिता है। कौन चढ़ता है इनके अन्दर? कोई नहीं चढ़ता है। इस रिंग रेलवे की बजाय अगर यहाँ पर अंडरग्राउंड जैसे मेट्रो रेलवे कलकत्ता में बनायी गई है, वैसे ही दिल्ली में बनाई जाती तो सड़कों पर जो आज इतना भारी ट्रेफिक नजर आता है, इतना सारा ट्रेफिक ब्लाकेड हो जाता है आफिस आंवर में, उससे बचा जा सकता था और इससे दिल्ली का वातावरण अच्छा रहता। आज ऐसा नजर आता है कि अब टक्कर लगी, कार की टक्कर लगी, साईकल की टक्कर लगी, स्कूटर की टक्कर लगी। आज एक्सीडेंट-प्रोन ट्रेफिक हो चुका है दिल्ली का। इसलिए मैं कहता हूँ कि यह रेलवे मंत्रालय का पहला भार है, यह उसकी पहली जिम्मेदारी है क्योंकि यह महकमा आज इतने वर्षों के बाद हरियाणा के एक आदमी के पास आया है, इस सारे एरिया के डवलपमेंट की तरफ दृष्टि उनको लानी चाहिए और देखना चाहिए कि कैसे यहाँ का आदमी सर्विस में आ सकता है। नम्बर दो यहाँ की गाड़ियां चला सकते हैं या नहीं और यहाँ के पैसंजर को सुविधा दी जा सकती है या नहीं। इसके अलावा आप देखें.....

एक माननीय सदस्य : क्या अकेले हरियाणा को ही डवलप करना चाहते हैं

श्री सशोल चन्द महंत : जब हरियाणा डवलप होगा, तब आपका जम्मू भी डवलप होगा। जम्मू क्या आप यहां से उड़ाकर ट्रेन ले जाएंगे, क्या वह हरियाणा से पास नहीं होगी, पंजाब से पास नहीं होगी, जब तक यह हरियाणा पंजाब से पास नहीं होगी, जम्मू नहीं जाएगी। अगर कोई ऐसा रास्ता है हरियाणा को काट कर, पंजाब को काट कर जम्मू ट्रेन ले जाएं तो मुझे बता दोजिए, मैं मान जाऊंगा। हर कीमत के ऊपर हरियाणा का डवलपमेंट करना होगा, पंजाब का डवलपमेंट करना होगा, तब जम्मू की बात आएगी। हरियाणा और पंजाब के बाद बात आएगी। आप अपने गुमान और वहम में मत रहिएगा

जहां तक सर्विस का क्वेश्चन है हर स्टेशन के ऊपर, जितने स्टेशन हैं, यह कहते हैं वेटिंग रूम नहीं है। ईस्टने रेलवे पर जो स्टेशन लगते हैं, बेहद वेटिंग रूम हैं। वे स्टेशन डवलपड हैं। इधर जाधव साहब से मैं कहूंगा कि आप इधर चक्कर मारिए और मुझे बताइए कि यहां की स्थिति और वहां की स्थिति में क्या फर्क है? कोयला और जो चीजें रा-मेटेरियल के रूप में बिहार से आती हैं। बिहार वाले उसे कंज्यूम नहीं करते हैं, वहां से यहां आता है और हम कंज्यूम करते हैं। बिहार वाले इसलिए गरीब हैं, वे काम नहीं करते। हम इसलिए तकलीफ में हैं कि हम काम करते हैं, हमको माल नहीं मिलता माल इसलिए नहीं मिलता, वहां से माल की उपज नहीं होती और उपज होती है, तो हमारे लिए ट्रांसपोर्ट नहीं होता इसका प्रबंध रेल मंत्रालय को कराना चाहिए सबसे बड़ी चीज यह है कि इस देश की तरक्की अगर होनी है, तो रेलवे ट्रैफिक की ओर ध्यान देना होगा। जैसे एक माननीय सदस्य ने बयान किया कि जंग जिस्म के अन्दर खून की नालियों का जाल बिछा हुआ है, उसी तरह रेलवे खून की नाली का काम करता है। अगर देश के अन्दर ट्रैफिक सही होगा, रेलवे लाइन

ठीक होगी, टाइम पर गाड़ियां चलेगी तो कोई बजह नहीं है कि इलाका तरक्की नहीं करेगा। आज अब आपको गाड़ी का यकीन नहीं है कि आप टाइम पर पहुंच सकते हैं। अगर दो घंटे का फर्क भी हो तो दूसरी गाड़ी जो आपने दूसरे जंक्शन से पकड़ती है, तो यह नज़र आता है कि वह गाड़ी नहीं पकड़ पाएंगे। अगर दो घंटे का मार्जिन लेकर चले तो ट्रेन का कनेक्शन मिस पाएंगे, ट्रेन नहीं मिलेगी इसलिए एक दिन पहले पहुंचना होगा। यह आम बहम हो गया है। किसी जमाने में यह होता था कि गाड़ी टाइम पर पहुंच जाती थी। लेकिन अब टाइम की कोई पाबंदी नहीं रही। टाइम तो ऐसे हो गया, जैसे कोई कन्सर्न नहीं है। इसलिए रेलवे मंत्री जी के ऊपर एक नया भार आ गया है क्योंकि इनकी रेप्टेशन फैली हुई है कि इन्होंने हरियाणा में बड़ा डवलपमेंट किया है। इसलिए यह भी आशा करते हैं कि ये अपना जौहर रेलवे में भी दिखाएंगे। रेलवे में जो आलरेडी डवलपड एरिया है, उस एरिया में क्या डवलपमेंट करेंगे, उसके ऊपर क्या जौहर दिखाएंगे, वह तो आलरेडी डवलपड एरिया है। डवलपमेंट तो होनी चाहिए, जहां रेलवे की पूरी सुविधा नहीं है। तो मैं मंत्री जी से इस बात का जरूर आश्वासन चाहूंगा आज भी मैं यह कहता हूं अगर कोई इनके दिमाग में ऐसी योजना है, जिससे हरियाणा और राजस्थान को दिल्ली तक एक एक्सप्रेस ट्रेन से बाया सरसा-फतेहाबाद कनेक्ट किया जा सकता है। क्या ऐसी योजना बनाई जा सकती है या नहीं बनाई जा सकती है और दूसरे यह कि इनकी भिवानी तक की लाइन है, यह राजस्थान के जयपुर तक कनेक्ट की जा सकती है या नहीं की जा सकती है। इसको देखें क्योंकि इससे हरियाणा को बड़ा लाभ होगा पंजाब को बड़ा लाभ होगा और राजस्थान को बड़ा लाभ होगा... (व्यवधान)... कश्मीर की बात मैं पहले कह चुका हूं हमारी स्टेट प्रगति करेंगी, तो आपको स्टेट भी प्रगति करेगी। अब मैं एक और बात कहता हूं कि जो अधिकारी लिए गए हैं, रेलवे बोर्ड के अन्दर लिए गए हैं, उनकी भी इस चीज के बारे में

[श्री सुशोल चन्द महन्त]

इन्कवायरो होनी चाहिए कि पटिकुलर रोजन की तरक्की क्यों होती है और एक पटिकुलर रोजन से हो रिक्लूमेंट क्यों होता है। हमारी तरफ से क्यों नहीं होता। कारखाने अगर बिहार और यू०पी० में रेलवे के लगाये जा सकते हैं कोच फैक्टरी के या एक्सेल के या पहिये ठीक करने के तो दिल्ली के आस-पास का यह जो एरिया है यहाँ कारखाने क्यों नहीं लगाये जा सकते। क्या हमारे पास स्टील की कमी है या हम लोगों को काम करना नहीं आता या हम लोगों के पास अक्ल की कमी है या हम लोगों को मेहनत करने की आदत नहीं है या यहाँ का इलाका उन के लिये मौजू नहीं है इसके लिये अगर कारखाने यू०पी० में, बिहार में, पेराम्बूर में या बंगाल में लगाये जा सकते हैं तो रेलवे कोच का कारखाना या दूसरे रेलवे के सामान बगानों का कारखाना हरियाणा और पंजाब में क्यों नहीं लगाया जा सकता और आज तक क्यों नहीं लगाया गया? क्या बजह है क्यों नहीं लगाया गया? अगर यहाँ लगाया जाता तो क्या सुविधा नहीं होती? इसके अलावा यहाँ से अमृतसर तक इतना हैवी ट्रैफिक है रेलवे का, लेकिन अभी तक वहाँ तक की लाइन डबल नहीं हुई। शायद पानीपत तक डबल लाइन है, लेकिन इसके बाद की नहीं है। नेट रिजल्ट यह है कि अगर एक गाड़ी लेट हो जाती है तो और सब गाड़ियाँ लेट होती चली जाती हैं। यहाँ से हर एक मेजर सिटी के लिये लाइन जाती है और हर जगह के लिये डबल लाइन की गयी है। हमारे यहाँ के लिये क्यों नहीं की गयी है? क्या उस एरिया का ट्रैफिक कम है या यह लाइन पेइंग नहीं है या वहाँ प्रोडक्शन नहीं होता या माल गाड़ी का सामान ढोने की इकोनामिक्स इधर के लिये कुछ गलत है। यह डबल लाइन क्यों नहीं बनायी गयी आज तक? और अगर आगे बनाने की योजना है तो मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी इस के लिये हम को आश्वासन दें। और मैं यह आशा करता हूँ कि हरियाणा, पंजाब और राजस्थान के लिये स्पेशल अट्रेंशन दी जाय ताकि उस एरिया को भी यह महसूस हो कि हमारे साइड का एक अच्छा

रेल मंत्री हुआ है। अगर मालदा का रेलवे स्टेशन माडल रेलवे स्टेशन बन सकता है तो हमारे यहाँ कोई माडल स्टेशन वैसा ही बने ऐसा तो मैं नहीं कहता लेकिन कुछ न कुछ तो तरक्की होनी ही चाहिये। बहुत-बहुत धन्यवाद।

[उपसभाध्यक्ष (श्री सन्तोष कुमार साहू) पीठासीन हुए]

श्री सुल्तान सिंह (हरियाणा) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, रेलवे देश की सब से बड़ी अंडरटेकिंग है और हिन्दुस्तान के इंडी-पेंडेंस का भी यह सबसे बड़ा जरिया है। और मुझे इस बात की खुशी है कि रेलवे मंत्री एक ऐसे व्यक्ति बने हैं कि काफी काम तो उन के नाम से भी ठीक हो सकता है। क्योंकि उन की एक बैकग्राउंड ऐसी रही है कि जहाँ भी वह जिस काम को अपने हाथ में लिये हैं उस में चुस्ती और एफिशियेंसी आयी है।

मैं रेलवे मंत्री जी के सामने दो, तीन छोटे-छोटे मुद्दा रखना चाहता हूँ। जैसा महन्त जी ने फरमाया, अभी नेशनल कैपिटल रोजन की स्कीम आ रही है। उसके लिये बोर्ड बनेगा। नतीजा यह है कि 15 साल के बाद दिल्ली की आबादी एक करोड़ से ऊपर चली जायेगी। अगर हम इस के सैटेलाइट सिटीज को रेल से नहीं जोड़ेंगे तो इस दिल्ली के अन्दर ज़िदगी तरक बन जायेगी। बम्बई भी समुद्र के किनारे है इसलिये वहाँ एयर पोल्यूशन का इतना खतरा नहीं है।

कुछ माननीय सदस्य बहुत बड़े बहुत हैं।

श्री सुल्तान सिंह : समुद्र साथ है और इसलिये उससे कुछ बचाव है। आप हमारी बात काट रहे हैं, लेकिन यहाँ तो समुद्र भी नहीं है। आस-पास कोई जंगल भी नहीं है और अगर दिल्ली की आबादी की एक करोड़ से ऊपर हो गयी तो हवा इतनी दूषित हो जायेगी कि दिल्ली वालों का जीना मुश्किल हो जायेगा। उसके लिये भी बहुत जरूरी है कि जो आस पास के

शहर हैं वह बिजली की रेल लाइन के साथ जोड़े जायें। अगर आप स्टेटों से बिजली लेंगे तो आपकी रेल चल नहीं पाएगी। आप सौ किलोमीटर पर, दो-तीन किलोमीटर पर अपना थर्मल प्लान्ट बनाएँ और जो सरप्लस बिजली हो उसको स्टेट्स को दे दें। जब तक आपका इंडिपेंडेंट इन्तजाम नहीं होगा, आज के वातावरण में रेलवे को आप एफीशिएंसी से चला नहीं पाएंगे। इससे जो कोयला खर्च होता है इन्फ्लेशन में वह आपके थर्मल प्लान्ट में खर्च हो जाएगा बिजली जनरेट करने के लिए और मैं समझता हूँ कि जब आपके इकोनोमिस्ट सारा यह हिसाब जोड़ेंगे तो जितना डीजल और कोयला खर्च होता है उसमें इससे बचत भी होगी और रेलवे में एफीशिएंसी भी आएगी।

इसके अलावा आज जो हालत रेलवे की है उस में सबसे बड़ी दिक्कत एक यह है कि रेलवे में चोरी बहुत होती है। रेलवे की प्रापर्टी पर लोग कब्जा कर लेते हैं। आप कितनी ऊँची दीवार बनाएँ, चार दिन के बाद लोग उसको तोड़ देते हैं। आपकी कालोनीज स्लम हैं। आम आदमी रेलवे की जमीन को भट्टे से भट्टे काम के लिए इस्तेमाल करता है, अपना कूड़ा साफ करता है कि रेलवे की जमीन पर फेंक देता है, लोग टट्टी-पाखाना रेलवे की जमीन पर जाते हैं। आपकी इतनी बड़ी रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है, वह रेलवे की प्रापर्टी का रख-रखाव नहीं कर सकती। मैं इसमें एक दिक्कत यह मानता हूँ कि आपकी रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के जो आफिसर हैं वह आप उधार लेते हैं दूसरी स्टेट्स से, वह आपके निज के नहीं हैं। लोअर रैंक्स के जो आदमी हैं वह रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के हैं। मैं चाहूँगा कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स में कांस्टेबिल से लेकर रक्षक से लेकर हायर से हायर आफिसर तक उसी का हो, आपका हो ताकि वह रेलवे की प्रापर्टी को अपनी प्रापर्टी समझे और रखरखाव, संभाल कर सके।

आज रेलवे की जगह-जगह जायदाद है। मैं तो यहाँ तक समझता हूँ कि

रेलवे की जायदाद पर रेलवे वाले ही कब्जा करवाते हैं, वरना रेलवे की जमीन पर एक आदमी मकान खड़ा करे तो रेलवे वाले अन्ध हैं कि उनको नजर नहीं आता। मैं तो कहूँगा कि जिस रेलवे के आफिसर के चार्ज में वह इलाका था उसको तो फौरन इतनी बड़ी सजा देनी चाहिए कि वह छूट न पाए। जगह-जगह रेलवे की जमीन पर लोग मकान खड़ा कर लेते हैं, कब्जा कर लेते हैं और रेलवे के लोग मिल कर कब्जा करवाते हैं।

महन्त जी ने पांच-छः बातें आप से कही हैं। एक तो मैं यह उम्मीद करता हूँ कि रेलवे का ध्यान उत्तर भारत की तरफ ज्यादा जाना चाहिए। वह जितनी ज्यादा एफीशिएंसी यहाँ लाएंगे उतना ही डिफेंस पर्सनल के लिए सुविधा होगी और वह सारे देश के हित में है, खाली पंजाब और हरियाणा के नहीं। ये सारी बार्डर स्टेट हैं, बड़ी सेंसिटिव स्टेट हैं। जब हम यहाँ रेलवे में एफीशिएंसी लाएंगे तो उससे सारे कन्ट्री को एडवांटेज होगा। मैं दो-तीन सुझाव आपको हरियाणा के बारे में देना चाहता हूँ इस लिए नहीं कि आप हरियाणा से आते हैं बल्कि वहाँ यह आवश्यक है। आप देखिए कुरुक्षेत्र में हर तीसरे-चौथे साल मेला लगता है, पांच-छः लाख लोग वहाँ आते हैं, यात्री आते हैं, कोई ओवरब्रिज वहाँ नहीं है, करनाल शहर दो हिस्सों में बंट गया है, कोई वहाँ ओवरब्रिज नहीं है, पानीपत में कोई ओवरब्रिज नहीं है, सोनीपत में कोई ओवरब्रिज नहीं है, रोहतक में कोई ओवरब्रिज नहीं है, रिवाड़ी से पाँच लाइन जाती हैं, वहाँ कोई ओवरब्रिज नहीं है। आप का स्वयं का तजुर्बा है, अगर आप भिवानी से हिसार की तरफ जाएँ जो कितने-कितने घंटे रुकना पड़ता है। वहाँ कई बार शंटिंग होती है तो कितनी देर के लिए खड़ा रहना पड़ता है।

4 P.M.

इसी प्रकार यह भी सुनने में आया है कि पहले एक प्रोजेक्ट थी कोच फैक्टरी सोनीपत में लगाने की। फिर उसके बाद पता लगा कि वह हिसार में लगने जा रही है। अब पता चला है कि हिसार

[श्री सुलतान सिंह]

में भी नहीं लगने जा रही है। मैं चाहूंगा की जब आप बाकी जगहों पर रेलवे की फैक्टरीज, कारखाने लगा चुके हैं, तो जो एक आलरेडी प्रपोज्ड प्लान है, कम से कम वह आपके होते हुए दूसरी जगह नहीं जाना चाहिए।

इसके अलावा रेलवे के अन्दर सफाई का ठीक इंतजाम नहीं है। आप किसी भी कालोनी में देख लें, वे आज स्लम्स बनी हुई हैं। इनकी ओर भी आप ध्यान दें।

जहां तक रेलवे कंटेरिंग का ताल्लुक है, मैं आपको सुझाव दूंगा कि आप अच्छे कंटेरर बनाने के लिए रेलवे में ही एक कंटेरिंग इंस्टीट्यूट बनाएं ताकि उनको अच्छी ट्रेनिंग दे सकें और उनको काम सिखा सकें। जिस तरह से होटल मैनेजमेंट होता है, कंटेरिंग का भी इंतजाम उसी तरह से हो सके, इसकी ट्रेनिंग आप उनको दे सकें। इन प्राइवेट ठेकेदारों को आप हटा दें। आज आपका होटल कारपोरेशन का काम इतना बढ़ चुका है, आप उसको उसी तरीके से बनाएं और कोई प्राइवेट ठेकेदार न हो। आपकी कंटेरिंग सर्विस बैस्ट हो, साफ़ मुथरे आपके सामान हों तो मैं समझता हूं कि जितना कस्टमर आपके पास है उतना होटल वालों के पास भी नहीं है। आपके पास जो कस्टमर है वह मजबूरी में खाता है। यहां से बैठकर वह मद्रास तक जाता है तो आपका ही खाता उसे खाना पड़ता है। तो उस कस्टमर को जो मजबूर है, आपकी उस पर मोनोपली है, जो चाहे पैसा आप उससे ले लें तो इतना बढ़िया कस्टमर किसी को नहीं मिलेगा। आप रेल का भाड़ा भी उतते लेते हैं, फिर भी वह सीट नहीं मांगता। आप किसी स्टेशन पर जाएं आप देखेंगे कि जो बैठने के वेटिंग रूम हैं या कुर्सियां हैं उन पर भिखमंगे बैठे रहते हैं, भिखारी बैठे रहते हैं, कुत्ते बैठे रहते हैं और उनसे कुछ कहो तो डंडा उठाते हैं और बेचारे शरीर कस्टमर बूमते रहते हैं। आप किसी दुकान पर जाएं, आपको ठीक माल न मिले

तो आप फेंक कर चल देते हैं, लेकिन आपका कस्टमर मजबूर है आप उससे मनमाने पैसे लेते हैं और उसके बदले में न उसको सीट मिलता है, न हवा मिलती है पंखे की, न पानी मिलता है, न मूसाफिरखानों में जगह मिलती है। इसलिए आपको अपने उस मजबूर कस्टमर की मजबूरी से ज्यादा फायदा नहीं उठाना चाहिए। उसको पूरी सर्विस देनी चाहिए। मैं समझता हूं कि आपके होते हुए अगर रेल में ये सुविधायें नहीं आ सकी तो फिर शायद कमी भी नहीं आयेंगी। जिस दिन से आप आये हैं, कामन सैन की यह राय है कि कम से कम रेलों के अन्दर सुधार जरूर होगा।

तो मंत्री जी, थोड़े से मैंने जो आपको सुझाव दिए हैं, मैं उम्मीद करता हूं कि आप इन सब पर ध्यान देंगे। जो मैंने ओवर ब्रिज की बात कही है, हरियाणा में, जहां तक मोहन्ता जी ने कहा, रेलवे की एक रेलवे लाइन भिवानी तक बनी, वह भी आपके व्यक्तिगत असर से और उसमें भी जमीन हरियाणा गवर्नमेंट ने दी, पैसे हरियाणा गवर्नमेंट ने दिए। वह एक छोटी सी लाइन बनी। सोफिड बल्ड बार से पहले रोहतक से पानीपत लाइन डाली गई थी, और कोई रेलवे का पैसा हमारे यहां खर्च नहीं हुआ इस बात को भी आप ध्यान में रखें। यह सारा का सारा जितना एरिया है, इसमें जितने भी आपके नज़दीक सर्वेवन हैं, इनको जल्दी से बिजली से जोड़ सकें, जैसे मेरठ, पलवल, मथुरा, रिवाड़ी, रोहतक, सोनीपत, बहादुरगढ़ आदि तो इससे दिल्ली को जान छूटेंगी। दिल्ली में जमीनों के भाव आकाश छूते हैं। इन से दिल्ली के लोग बच सकेंगे। मैं कहना चाहूंगा कि इस पर सरकार इमीडियटली ध्यान दें।

एक बात मैं फिर से कहना चाहूंगा कि स्टेट की बिजली पर एतबार न करें। अपने थर्मल प्लांट लगायें। 100-200 किलोमीटर के ऊपर खुद स्टडी कर लें अपने इकानोमिस्ट को बैठा कर। जहां बिजली और कोयला आप कंज्यूम करते हैं, अगर आप अपने थर्मल प्लांट लगायें और

विजली की लाइन ले जायेंगे तो विजली की रेल चलाने में आपको वचत भी होगी और एफिशियंसी भी आयेगी।

श्री सुशील चन्द महन्त : मैं एक क्लेरिफिकेशन देना चाहता हूँ। मैं जब बोल रहा था तो मेरे से ऐसा निकल गया कि बिहार के लोग काम नहीं करते हैं। मेरा मतलब ऐसा नहीं था। मेरा मतलब सिर्फ यह था कि बिहार सरकार के जो लोग हैं, सरकारी मशीनरी जो है वह काम नहीं करती। बिहार के लोगों के प्रति मेरा कोई आरोप नहीं है।

श्री चतुरानाथ मिश्र (बिहार) : उप-सभाध्यक्ष महोदय, अपने मित्र महन्ता जी से मैंने कहा था कि आपने जो यह कहा कि बिहार के लोग काम नहीं करते यह ठीक नहीं है। मैंने उनसे कहा कि यह सात भीलियन टन कोयला काट कर कौन देता है, आपके कल-कारखाने कौन चलाता है कौन लोहा काट कर देता है। इसीलिये उन्होंने यह कह दिया और मैं इसका स्वागत करता हूँ। कम से कम यह हम लोगों को देखना चाहिये कि हम लोग पालियामेंट में है और रेल पर बहस कर रहे हैं जो रेल सारे हिन्दुस्तान को जोड़ती है तो ऐसा न हो कि उस बहस करते वक्त हिन्दुस्तान को अलग-अलग करके हम बात करें। कम से कम इतना तो हम न करें। बाकी चीजों पर हम बहस करें तो और बात है लेकिन रेल में हम ऐसा न करें। मैं इसलिये भी कहता हूँ कि यह अच्छा हुआ कि बंसी लाल जी मंत्री हुए हैं। किसी को तो होना ही था और यह भी हुए हैं, अच्छी बात है। हमारे बिहार से चार-चार रेल मंत्री हुए हैं। जगजीवन राम हुए, राम सुभग सिंह हुए, एल० एन० मिश्र हुए और पांडे जी। लेकिन बिहार के किसी मंत्री ने बिहार की तरफ ध्यान नहीं दिया। किसी ने भी यहां पर रेलों में तरक्की नहीं की। मैं यह कहना चाहता हूँ कि बिहार में कुछ हिस्सों को छोड़ कर जहां कल-कारखाने अभी खुले हैं वहां रेल लाइनें गई है। जो मुख्य बिहार है, जहां सबसे ज्यादा घनी आबादी है उत्तरी बिहार में वहां ईस्ट इंडिया कम्पनी के समय में जितनी रेल लाइनें

थी कमोबेश इतनी ही रेल लाइनें अभी भी हैं। अंग्रेजी राज में इस इलाके में कुछ नहीं हो सका और उसके बाद भी वैसा ही है। इसलिये मैं सदन का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि इस सवाल पर हम लोग गहराई से विचार करें। मैं समझता हूँ कि यह सप्लीमेंटरी बजट है इस पर हम लोग कुछ बातें ऐसी करना चाहते हैं जिससे आग का बजट बनाने में मंत्री महोदय को असानी हो। इस लिहाज में मैं कुछ बातें कहना चाहूंगा। मेरा ऐसा ख्याल है कि सातवीं योजना में रेल और एनर्जी का अगर सरकार ने सही ढंग से लेखा-जोखा नहीं रखा तो आप देखेंगे कि जो कोयला काटा जायेगा वह कारखानों तक नहीं पहुंचाया जा सकेगा, घरों तक नहीं पहुंच सकेगा। इसलिये पहले इस पर ध्यान दिया जाए कि रेल को कैसे गियर अप किया जाए ताकि सैन्धन ईयर प्लान को पूरा कर सकें। मैं इस संबंध में एक बात जरूर कहना चाहूंगा कि 46 वात कई माननीय सदस्यों ने सदन के दोनों पक्षों के लोगों ने कही कि सैकिण्ड क्लास की जो हालत है वह बहुत ही बदतर है। उसकी तरफ सरकार का ध्यान सब ने आकर्षित किया है। मैं उसकी चर्चा नहीं करूंगा। मैं इससे सहमत हूँ। मैं यह कहना चाहूंगा कि इस मसले पर गहराई से सरकार विचार करे। सैकिण्ड क्लास की हालत खराब हो गई है उसको हम कैसे अच्छा करें इस पर सरकार को विचार करना है। मेरा ऐसा ख्याल है कि रेलवे में जो इतना ज्यादा भ्रष्टाचार है, इतनी ढील आ गई है इसका एक कारण है। भारत सरकार की लेबर पालिसी। लेबर पालिसी में आपको अन्तर लाना होगा। अगर ऐसा नहीं होगा तो सारा देश जो एक प्रजातान्त्रिक ढांचे पर चल रहा है वह अप्रजातान्त्रिक ढांचे पर आ जायेगा। रेल के अन्दर जो यूनियनों हैं उन यूनियनों के बारे में हमारा ख्याल है कि मान्यता उनको दी जाए जिस को मजदूर वोट दे। अगर सारा देश चलाने के लिये आप वोट के बल पर आए हैं और मुल्क चला रहे हैं तो रेलवे भी उनको चलाने दीजिए। नहीं तो इतने मजदूरों को हटाया नहीं जा सकता है, चार्ज शीट

[श्री चतुरानन मिश्र]

उत्तको नहीं दी जा सकती है। सब को आप नौकरी से बर्खास्त नहीं कर सकते हैं। इसलिए कोई ऐसी श्रम नीति अविश्वर करने की जरूरत है जिसमें सब का एक्टिव सहयोग प्राप्त किया जा सके और तभी इन सब चीजों में हम तरक्की कर सकते हैं। अगर हम ऐसा नहीं करेंगे तो कई पंचवर्षीय योजनाएं बीत चुकी हैं और भी बीत जाएंगी और कोई खास प्राप्ति इस देश की रेलवे में नहीं हो सकेगी।

मैं पालिसी के संबंध में यह चर्चा करना चाहूंगा कि जैसा मैंने कहा कि मुझ को अंदेशा है कि सेक्टर फाइव ईयर प्लान में रेलवे पोछे पड़ जाएगा क्योंकि तब तक मुल्क काफी तरक्की कर चुका होगा। उसी सिलसिले में मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे मंत्रालय इस बात की गारन्टी करे कि कम से कम जितने भी हमारे डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर्स हैं वहां पर अगले पांच साल के अन्दर उनको रेलवे से संयुक्त कर दिया जाये। हमारे बिहार में कम से कम दो कमिश्नरियां ऐसी हैं जो रेलवे से संयुक्त नहीं हैं और वे हैं हुजारी बाग और ठुमका। पांच जिले ऐसे हैं जो रेलवे से संबंधित नहीं हैं। इसलिए कम से कम यह पालिसी बनाई जानी चाहिए कि जिला हेडक्वार्टर्स को और कमिश्नरी हेडक्वार्टर्स को रेलवे से संयुक्त कर दिया जाएगा। यहां पर बिहार की चर्चा दोनों तरफ से की गई है, इसलिए मैं भी बिहार के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। बिहार में बहुत पहले से रेलवे लाइन्स हैं, लेकिन वहां पर रेलवे का कोई हेडक्वार्टर नहीं है। बिहार की यह उपेक्षा हुई है। यद्यपि मंत्री महोदय हरियाणा के हैं, लेकिन रेलवे मंत्री होने के नाते उन पर सारे भारत की जिम्मेवारी है। जिस बिहार में रेलवे की लाइनें इतने किलोमीटर तक हैं वहां पर रेलवे का कोई हेडक्वार्टर्स क्यों नहीं बनाया गया, इस पर गहराई से विचार करें। पटना में ओवरब्रिज बनाने की योजना का मैं समर्थन करता हूं। सदन में दोनों तरफ से उसकी

चर्चा की गई है। इस संबंध में मैं यह कहना चाहूंगा कि बिहार के उत्तरी हिस्से से अगर पटना जाना हो तो रेल के जरिए से पटना से दिल्ली आदमी कम समय में आ सकता है, लेकिन जयनगर से पटना आने में ज्यादा समय लगता है। इसलिए इस बात का ख्याल किया जाये कि इस इलाके को पटना से संयुक्त कर दिया जाये। इसकी सुविधा न होने के कारण अभी रेलवे को काफी घाटा उठाना पड़ रहा है क्योंकि रोड का रास्ता भी चलता है जिससे रेलवे को आमदनी मारी जाती है। इसलिए इस ब्रिज की जो बात कही गई है उसका मैं समर्थन करता हूं।

जब दरभंगा की चर्चा आई तो मंत्री महोदय ने कहा कि जिसने भी यह काम शुरू किया वह मर गया। इसलिए मैं यह नहीं कहता कि वे इसको शुरू करें लेकिन मैं यह चाहता हूं कि इसको वे थोड़ा आगे बढ़ा दें, नेपाल के बोर्डर तक पहुंचा दें और वहां से कलकत्ता तक ले जायें। इससे मरने का खतरा भी नहीं रहेगा और हम लोगों को भी रेल के होने का खतरा नहीं रहेगा। कोई भी नहीं चाहेगा कि इस प्रकार की अशुभ घटना घटे। हम लोग तो यह चाहेंगे कि पूरी रेल लाइन बने।

एक विशेष बात की तरफ मैं और ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। रेलवे में, खास तौर से बिहार में बहुत ज्यादा डकैतियां होती हैं। दुर्घटनाएं तो अपनी जगह पर हैं, लेकिन डकैतियों भी बहुत ज्यादा होती हैं जिससे रेलवे को बहुत नुकसान होता है। इन डकैतियों में रेलवे की सम्पत्ति की चोरी होती है। मेरे पास समय नहीं है, इसलिए मैं उसकी ज्यादा चर्चा नहीं करना चाहता हूं। लेकिन यह कहना चाहूंगा कि रेलवे मंत्री महोदय को इस बात से संतुष्ट नहीं हो जाना चाहिए कि ला एण्ड आर्डर का मामला स्टेट का मामला है। जब तक इस समस्या का निदान नहीं होगा तब तक रेलवे को यह नुकसान होता रहेगा। अगर इस संबंध में नियमों में कोई संशोधन करने की जरूरत हो तो वह

किया जाना चाहिए। ला एण्ड आर्डर को रेलवे अपने हाथ में ले और कोई ऐसी व्यवस्था करे जिससे डकैतियां न होने पायें, उनको रोका जा सके। कई बार यह भी देखने में आता है कि रेलवे की सम्पत्ति की जो चोरी होती है उसमें आपके मजदूर और रेलवे प्रोटेक्शन के लोग भी शामिल पाये जाते हैं। कोई ऐसा रास्ता निकाला जाना चाहिए इससे इन कमियों से बचा जा सके और इस बुराई को रोका जा सके ताकि इस मद में जो हर्जाना देना पड़ता है वह नहीं देना पड़े।

एक बात की चर्चा मैं और करना चाहूंगा। आमतौर पर बिहार के संबंध में मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। बिहार में चाहे फस्ट क्लास के डिब्बे हों या सेकेंड क्लास के डिब्बे हों, आम तौर पर वहां पर कंडेम गाड़ियां दी जाती हैं। पता नहीं, कब की वे गाड़ियां बनी हुई हैं। उनमें भयंकर डेमेज रहता है। इसलिये इसका भी इंतजाम देखिये कि इस बारे में क्या कर सकते हैं। कुछ कुछ जगह ... (समय की घंटी)

श्रीमन्, दो-तीन मिनट में समाप्त करता हूँ।

तो इसलिये पटना और गया दो इम्पोर्टेंट प्लेसेज हैं, गया, घोघ-गया, यह विदेशी लोग जाते हैं, लेकिन पटना से गया इतनी कम दूरी का सफर करने में भी चार घंटे लग जाते हैं क्योंकि यहां पर एक ही लाइन है जिसको लेकर ही अभी तक काम चल रहा है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो प्रोजेक्ट रिपोर्ट तैयार हैं, जो पहले बिहार के मामले में बनी, है, श्री एल० एन० मिश्रा के टाइम में और उसके पहले भी जो बनी हैं, उनका क्या हुआ? होता क्या है कि जिस इलाके के मंत्री होते हैं, बिहार को छोड़कर आज तक सभी मंत्री अपने अपने इलाके के लिये यही सब करते हैं ... (व्यवधान) ... बिहार के लोगों ने नहीं दिया जब कि बिहार के चार-चार मंत्री रहे लेकिन किसी ने

नहीं दिया। आप करते हैं तो ठीक है, कहीं भी तरक्की हो तो वह हिन्दुस्तान की तरक्की होगी। इसलिये मुझे इसका कोई दुख नहीं है। मुझे प्रसन्नता होती है अगर कहीं भी तरक्की हो। लेकिन इस सिलसिले में मैं यह कहना चाहूंगा कि जो प्रोजेक्ट रिपोर्ट हमारे यहां की तैयार हैं, उनके बारे में मंत्री महोदय ध्यान दें ताकि उसको पूरा किया जा सके क्योंकि उसके पीछे आपका खर्चा लगा है। इस सिलसिले में सिरडी-हजारीबाग-रांची, कोल फोल्ड में जाने के लिये बहुत पहले की यह जो प्रोजेक्ट रिपोर्ट तैयार है, मैं निवेदन करूंगा कि उस ओर आप ध्यान दें क्योंकि यहां से कोयला ट्रेन से नहीं लाया जाता है जिससे उसकी कास्ट ज्यादा बढ़ जाती है। हमारे मित्र ने हरियाणा की चर्चा की। लेकिन अगर ट्रेन से कोयला न ले जाकर बस से ले जाया जाय तो उस पर दुगुना खर्च होता है। अगर आप तरक्की करना चाहते हैं तो हरियाणा की भी तरक्की हो, काश्मीर की भी तरक्की हो, सबके सब हिन्दुस्तान के हिस्से ही हैं और इससे हिन्दुस्तान की ही तरक्की होगी। लेकिन मैं यह चाहता हूँ कि अगर बिहार के इस हिस्से को रेल से कनेक्ट किया जाये तो आसानी से आपको यह सुविधा प्राप्त हो सकती है।

आखिर मैं मैं एक बात कह दूँ जो कि बिहार के संबंध में है और वह यह है कि स्टैंडर्डाइज्ड फ्रेट सिस्टम जो है वह हमारे लिये घाटे का है। हमारे सदस्य ने एक माननीय सदस्य श्री दरबारा सिंह जी ने इस संबंध में एक भाषण दिया था तो मैंने उनसे कहा था कि आपकी रुई हमको मिलेगी बिना स्टैंडर्डाइज्ड रेट से, आपके गेहूं हमको बिना स्टैंडर्डाइज्ड रेट के मिलेंगे और जो आप हमारा कोयला लेते हैं, जो हमारा स्टील होता है वह स्टैंडर्डाइज्ड रेट पर लेते हैं और उसके बाद भी अकाली लोग कहते हैं कि हम सेंकेंड क्लास सिटिजन हैं। लेकिन बिहार के लोग चुपचाप बैठ रहते हैं, इसलिए नहीं कि वे हंगामा नहीं कर सकते हैं, या भिड़रा-वाले पैदा नहीं कर सकते हैं। इसलिये मैं चाहता हूँ कि हमारी बात पर सुनवाई की व्यवस्था हो। हमारा मांग पर सुनवाई न हो

[श्री चतुरानन मिश्र]

यह उचित नहीं है। इसलिये आप इस पर सम्यक ढंग से विचार कीजिये और अगला जो बजट आप रेलवे का बनायें उसमें कुछ बदल कीजिये जिससे लगे कि इस मामले में हम आमूल परिवर्तन कर रहे हैं। अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो मैं फिर दोहरा देता हूँ कि सेंवथ फाइव इयर प्लान में रेलवे कट्टी को फेल करेगा और इससे हमारे देश के औद्योगिक विकास को गहरी क्षति होगी।

श्री प्रबोध कुमार प्रजापति (मध्य प्रदेश) : महोदय, मुझे आपने इस बारे में बोलने का समय दिया इसके लिये मैं आपका आभारी हूँ। आपके माध्यम से मैं रेलवे मंत्री जी को अपनी बात कहना चाहता हूँ।

अभी हरियाणा, उत्तर प्रदेश, बिहार के हमारे मित्रों ने अपने क्षेत्र में जो रेलवे की व्यवस्था है, उस सम्बन्ध में चर्चा की। मैं मध्य प्रदेश का हूँ और हमारे प्रदेश का कोई भी साथी यहाँ नहीं था और इसलिये उन्होंने इसमें भाग नहीं लिया इसलिये मैंने आपसे निवेदन करके समय मांगा और आपने मुझे इसके लिये समय दिया। इसके लिये मैं पुनः आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं मध्य प्रदेश की बात को आपके सामने और रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। आज तक जो भी रेलवे मंत्री रहे हैं वे अपने प्रदेश को ही ज्यादातर देखते रहे हैं। पंडित कमलापति त्रिपाठी जी ने अपने टाइम में उत्तर प्रदेश के लिये ज्यादा किया, बिहार के जो मंत्री बने उन्होंने बिहार के लिये किया।

श्री चतुरानन मिश्र : बिहार वालों ने अपने प्रदेश के लिये नहीं किया।

श्री प्रबोध कुमार प्रजापति : इससे पहले उन्होंने अपने ही क्षेत्र की ओर ज्यादा ध्यान दिया। यह दुर्भाग्य की बात है कि मध्य प्रदेश की भूमि में इतनी तारीर नहीं थी जो वह किसी को रेल मंत्री के रूप में पैदा कर सकती। इसलिये

हमारा मध्य प्रदेश सदैव ही रेलवे के संबंध में पीछे रहा है और रेलवे व्यवस्था वहाँ जो है वह बहुत नगण्य है। सेठी जी रेल मंत्री रहे लेकिन उनका कार्यकाल, रेलवे मंत्रालय में वे अल्पायु रहे। उस समय उनके सामने हम लोग प्रस्ताव लाये। लेकिन वहाँ कम समय में रहने के कारण वे इस दिशा में कुछ भी नहीं कर पाये। अब हमें आशा बंधती है कि जो नये रेल मंत्री आये हैं वे निष्पक्ष रूप से जैसा कि हमारे दाहिने साइड पर बैठे हुए दोस्तों ने कहा कि अगर रेल से हिन्दुस्तान के एक कोने को दूसरे कोने से जोड़ा जायेगा तो यह राष्ट्रीय विकास के दृष्टिकोण से बहुत ही अच्छा होगा। मान्यवर, हमारे मध्य प्रदेश, में जो पूर्व की व्यवस्था है उसमें जरा भी रद्दोबदल नहीं हुआ है। सेठी जी के समय में एक नयी ट्रेन सांची एक्सप्रेस चलाई गई वहीं एक उपलब्धि हम को नज़र आती है और उसके बाद अभी तक कोई भी नयी गाड़ी वहाँ पर नहीं चलाई गई। मैं इस सम्बन्ध में बार-बार रेलवे परामर्शदात्री समिति में जिसमें मैं स्वयं हूँ कई प्रश्न उठाए हैं और प्रस्ताव लाए हैं, उस परामर्शदात्री समिति को महत्वपूर्ण समिति माना भी जाता है, जो उस में प्रस्ताव और सुझाव आते हैं उनका क्रियान्वयन नहीं किया गया है। मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि पूर्व में परामर्शदात्री समिति के माध्यम से जितने भी सुझाव आए हैं एक बार उनके ऊपर बिहंगम दृष्टि डालेंगे तो उनको काफी काम करने की जगह मिलेगी जहाँ पर रेलवे की प्रमुख समस्याएँ हैं वहाँ पर समाधान का रास्ता मिलेगा। मान्यवर, मैं मध्य प्रदेश के पिछड़े जिले सरगुजा जिले से आता हूँ। दिल्ली से सरगुजा जाना और सरगुजा से दिल्ली आना बहुत ही दुश्वर कार्य है। इस जिले में आवागमन की अत्यंत असुविधा है जिसका कोई हिसाब नहीं है। मान्यवर, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि किसी भी देश, किसी भी क्षेत्र या किसी भी जिला मात्र का विकास का माध्यम आवागमन और संचार व्यवस्था है। हमारे जिले में आवागमन भी नहीं है और संचार व्यवस्था भी नहीं है, नगण्य है। जो विकास के सबल माध्यम हैं उनका

अभाव है। जब तक इन को सबल नहीं किया जाए तो विकास की कल्पना करना अभी बात होगी। मैं सरगुजा जिले की दो तीन रेलवे समस्याओं के बारे में भी अपना पक्ष रखना चाहता था। ब्रिटिश पीरियड में सरगुजा जिले के चिरमरी कोल फील्ड थे और अनूपपुर तक एक ट्रेन चलती थी जो सुबह जाती है और शाम को आती है और ब्रिटिश पीरियड से आज तक कोई दूसरी ट्रेन नहीं चलाई गई और एक ही सिंगल लाइन है जिसको डबल लाइन भी नहीं किया जा रहा है, उस दिशा में कोई प्रयास नहीं किया गया। इसमें हम अनेकों बार अनेक मांग रखते चले आए किन्तु पूर्व के रेल विभाग में जो रेल मंत्री रहे हैं उन्होंने हमारे जिले के बारे में कुछ भी नहीं किया। मान्यवर, मैं यह बताना चाहूंगा कि सरगुजा जिले में भूगर्भ सम्पदा है, अपार मात्रा में वहां पर कोयला है, वाक्साइट के बड़े-बड़े भंडार हैं, सरगुजा जिले की धरती अपनी छाती में यूरेनियम जैसी धातु छिपाए बैठी है और सरकार को अरबों रुपये कोल फील्ड से मुनाफा होता है, रेलवे से मुनाफा होता है उसमें से अगर 10 परसेंट भी सरगुजा जिला के विकास में खर्च किया जाए तो सरगुजा जिला बहुत ज्यादा आगे बढ़ सकता है। मैं रेलवे से इन बातों को जोड़ना चाहता था जहां से प्रशासन को इतना लाभ होता है वहां पर उस दिशा में हमारे विकास के सम्बन्ध में भी कुछ सोचा जाना चाहिये। बहुत दिनों से प्रस्तावित है, न्यू ब्राडगेज लाइन करंजी से बरवाडी जोड़ने का प्रस्ताव है, अभी तक उस दिशा में कुछ भी नहीं किया जा सका है। 37 साल से इस दिशा में प्रयास करते चले जा रहे हैं किन्तु अभी प्रारम्भिक सर्वेक्षण नहीं किया गया है, इससे आगे इस दिशा में कोई भी काम नहीं किया गया है। मान्यवर, ब्रिटिश पीरियड में सरगुजा जिले में ब्रिटिशज ने विकास की दृष्टि से सोचा था कि यह बहुत विकसित होगा वे रेलवे लाइन को इस जिले के भीतर तक ले जाना चाहते थे और उसके लिए आज भी बहुत हद तक काम किया हुआ है और बिहार की तरफ से उस में काफी जगह लाइन बिछ चुकी है,

बड़ी-बड़ी नदियों पर पुल बन चुके हैं, कलवर्ट बन चुके हैं और हमारे जिले तक अर्थ वर्क भी हो चुका है। करंजी बरवाडी जोड़ देने से मध्य प्रदेश का सरगुजा जिला बिहार से जुड़ता है मध्य प्रदेश से बिहार की तरफ आवागमन की सुविधा उपलब्ध होगी किन्तु बड़े दुख के साथ यह कहना पड़ता है कि इस दिशा में प्रयास नहीं हुआ है, काम नहीं हुआ है। मान्यवर हमारा जिला सरगुजा जिला बहुत कोयला क्षेत्र माना जाता है और मध्य प्रदेश का यह जिला हिन्दुस्तान से जितने लेबरजं आते हैं उनका भार सम्भालता है और यह मजदूर लोग कोल फील्ड में काम करते हैं। बिलासपुर, सरगुजा शाहडोल, सिधी कोयले के क्षेत्र हैं जहां पर सारे हिन्दुस्तान से आ कर मजदूर काम करते हैं वे अपने घरों को वापिस जाते हैं और अपने घरों से अपने कर्म क्षेत्र को आते हैं उनके आवागमन की सुविधाओं के लिए हमने अनेक मांग की है। मजदूर बनारस जाना चाहते हैं उनकी कई दिनों से मांग चली आ रही है कि एक बोगी चिरमरी से अनूपपुर पैसेन्जर में जुड़ कर के दुर्ग से वाराणसी जाने वाली गाड़ी में जोड़ी जाए। बहुत दिनों की मांग के बाद सरगुजा जिले के विश्रामपुर रेलवे स्टेशन से एक बोगी निजामुद्दीन तक दी गयी और एक बोगी निजामुद्दीन से विश्रामपुर जाती है। मान्यवर, हमारे जिले को रेलवे लाइन दिया जाना बहुत ही आवश्यक है। आपको हैरत होगी कि हमारे जिले को मात्र दो बोगियां मिली हैं। ट्रेन्स के नाम पर देखा, जाये तो कोई भी ट्रेन नहीं है। मान्यवर मैं निवेदन कहूंगा कि वह बहुत विकास उन्मुख क्षेत्र है बहुत विकास की संभावनाएं हैं। वहां पर बड़ी-बड़ी फैक्ट्रियां चल सकती हैं किन्तु रेल के आवागमन के नसाधन होने की वजह से कोई भी इंडस्ट्रियलिस्ट वहां जाना नहीं चाहता है जबकि वहां पर विकास के बहुत से साधन और रास्ते हैं (समय की घंटी) मान्यवर, बिलासपुर से भोपाल जाने के लिए जो रेल गाड़ी चलती है, वैसे वह एक्सप्रेस गाड़ी है लेकिन आपको हैरत होगी कि हमारे यहां यह दो प्रकार की गति से चलती है जिस प्रकार से गिरगिट रंग बदलता है उसी प्रकार से यह

[श्री प्रबोस कुमार प्रजापति]

गाड़ी कुछ दूरी तक फास्ट चलती है और कुछ जगह पैसेंजर हो जाती है, फिर कुछ जगह फास्ट हो जाती है। इस दिशा में मैंने लिखा था कि इसको फास्ट किया जाये। जहाँ पैसेंजर होकर चलती है वहाँ भी पूरी तौर से एक्सप्रेस गाड़ी की जाये। मगर हमारे रेल मंत्रालय द्वारा जवाब दिया गया कि रेलवे लाइन कमजोर होने की वजह से, पुरानी होने की वजह से इसको फास्ट नहीं किया जा सकता है। लेकिन आपको हैरत होगी कि जिस हिस्से में पैसेंजर होकर चलती है उसी हिस्से में कलिंग एक्सप्रेस और उत्कल एक्सप्रेस तेजी से चलती हैं। जब ये गाड़ियाँ तेजी से जा सकती हैं तो "विलासपुर दन्दौर एक्सप्रेस" भी उस हिस्से में तेजी से जा सकती है।

मान्यवर, मैं आपके सामने दो तीन सुझाव रखना चाहता हूँ। पहला तो यह है कि रेलवे कंसल्टेंटि कमेटी से जो महत्वपूर्ण सुझाव आये हैं उनको आप अवश्य देखें। दूसरा जिन क्षेत्रों में रेलवे के साधन कम हैं वहाँ पर आप स्वयं पूरी जानकारी करवायें और उस क्षेत्र को भेंट देने के प्रयत्न में रहे ताकि हमारी समस्याओं का समाधान हो। धन्यवाद।

PROF. C. LAKSHMANNA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, railway travel in this country presents a very grim picture—such a picture that one sometimes fears even at the thought of it. The number of people who are crammed together in the railway compartments, the facilities that are available in the trains and on the platforms, and in other fields, present a very dismal picture. And this is specially after 35 years of continued effort as it is claimed by the Railway Minister and the Railway Ministry. It may be a mute satisfaction for the Railway Minister and the Railway Ministry that the originating passenger traffic has risen from 1284 million in 1951-52 to 3655 million in 1982-83. It is also perhaps a mute satisfaction for the Railway Minister and the Railway Ministry

that the goods traffic has risen from about 93 million tonnes in 1950-51 to 256 million tonnes in 1982-83. But for me it presents only the grimmest of grim pictures because the increase in demand only indicates the congestion, crowdedness and hazards of train travel. More number of people want to travel and more goods have to be carried from one place to another. And that is the position. But have we done anything in commensurate with the demand that has been growing on the part of the people to travel from one place in the country to another for one purpose or the other and also to move the goods that have been produced as a result of certain development either in agriculture or in industry? My answer for this—I do not think the Railway Minister would be able to refute my statement—is that it has been very negligible. Sir, before 1950-51 there was as much as 53,596 kms of railway line. And from 1950-51 to 1982-83, in about 33 years, all that we have been able to add is only less than 8000 kms. That means, we have not been able to lay new lines to the extent we ought to lay. We have not done anything to improve the backward regions and under-developed regions in the country by laying new railway lines and by creating communicational facilities.

On the other hand, we have been having the mute satisfaction that we have had tremendous development. The documents of the Railway Ministry claim that there has been tremendous development in the railways. To my mind, if we have been able to extend the railway line only by 8000 kilometres it is a very sad state of affairs. It is no gratification. It is no satisfaction. It is no glory for the Government. Therefore, the Government should take this factor into consideration.

I was talking about the facilities. Other Members have already spoken about it. Whatever facilities might have been required, they have not been attended to. The trains do not

move on time. If they move, they do not reach on time. If they move, there are no facilities in the trains. Light is not working. Fans are not moving. Something also is not working in the compartment. About latrine, the less said the better. If this is the case, then what efforts will be made? I am not finding any blueprint, any perspective plan, on the part of the Railways as to how they are going to solve these problems. Will the communication facilities reach those areas which have been denied for hundreds of years? Therefore, it is time that the Railway Minister and the Railway Ministry think in terms of a perspective plan keeping in mind those areas where the railway lines do not exist today and which need them very badly. They are either very backward or on the threshold of development. Because of the problem of insufficiency of the facility of railways, etc. they are not able to reach the take-off stage.

Another thing that pains me is that during the Sixth Plan between 1980 and 1985, certain targets were fixed. When we look at the anticipated fulfilment of those targets of the various items, they do not expect to fulfil those targets at all. They had a target of 309 million; tonnes of the clearance of originating traffic per million and they anticipate to achieve by the end of 1984-86, i.e. by the coming March, only to the extent of 282 million tonnes. Similarly they had a target of 287 regarding the clearance of originating revenue earning traffic per year in million tonnes and they anticipate to achieve only to the extent of 257. About procurement of wagons, they expected to have one lakh wagons and they anticipate to fulfil it only to the extent of 77,000. The only area in which they hope to exceed the target is the procurement of locomotives. The target was 780 and they hope to have 980. For this I congratulate the Ministry. I will be the first person to congratulate them if they achieve success. Similarly, in the case of procurement of coaches, the

target was 6070 and they anticipate to fulfil it only to the extent of 5900. In the case of track renewal in kilometres, they expected 14000 and ultimately they are anticipating to achieve only 10,400. Finally, in the case of electrification in kilometres, they had a target of 2800 kilometres and they hope to fulfil it only to the extent of 2500 kilometres. In this way, in each one of these various vital aspects, we find that they are not able to achieve the targets that had been laid down by them. To that extent, the Railway Ministry deserves indictment. It is not my indictment. It is the indictment which is flowing from the documents produced by them. Therefore, it is time that the Railway Minister and the Railway Ministry look and try to find out the reasons which were responsible for the non-fulfilment of the targets laid down by them at the end of the Sixth Plan. Sir, I would also like to draw the attention of the hon. Railway Minister to two Unstarred Questions answers which are contradictory, at least to my mind. I do not know how it has escaped their attention. Sir, I am referring to Unstarred Question No. 285 in Lok Sabha as answered on the 24th January, 1985, only six days back. In that they have given the list of new railway lines taken up during the Sixth Plan. I am familiar with some routes and, therefore, I am only referring to them. One is the Chitradurg-Rayadurg railwayline. Chitradurg and Rayadurg are two points in Karnataka and Andhra Pradesh. That means, they say that this railwayline is taken up during the Sixth Plan and they expect to spend Rs. 2.28 crores. Now, Sir, you turn to the next question. Here, it is the list of new lines taken up for survey and for which the report has been prepared during the Sixth Plan. And here, Sir, under the Southern Railway, Item No. 3 is this: Preliminary engineering-cum-traffic survey for MG line between Chitradurg and Rayadurg. I am not able to understand this. To one question they say that the line has been taken up and

[Prof. C. Lakshman] the amount to be spent is so much. To other question on the same day the answer given is that a preliminary survey has been taken up for this line. So, what is the correct answer? Like wise Sir, there are some others in the same question. I will refer to another railwayline and this refers to Tolapur-Pattancheru line in Andhra Pradesh. They say that it is the new railwayline taken up during the Sixth Plan...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI SA-TOSH KUMAR SAHU): Now, you have to conclude.

PROF. C. LAKSHMANNA: I am telling something for the consideration of the Minister.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI SA-TOSH KUMAR SAHU): Professor, time is the only consideration. Next time, you will have another opportunity. . .

PROF. C. LAKSHMANNA: I don't mind simply sitting because I am not interested in speaking for the sake of speaking nor am I interested in hearing my own voice. I am only placing the facts before him for his consideration.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI SA-TOSH KUMAR SAHU): Please concluded in two minutes.

PROF. C. LAKSHMANNA: Therefore, Sir, the amount that is expected to be spent by the end of 31-3-1985 is Rs. 2.87 crores for the Tolapur-Pattancheru railwayline. Then, Sir, in answer to the other question, they mentioned this under the Central Railway—Item No. I which says: Preliminary engineering-cum-traffic survey for a new BG line from Pattancheru to Peddapalli. Then, Sir, there is one more line, that is from Adilabad to Pimpalkutti. The amount that is supposed to have been spent by 31-3-1985 is Rs. 2.51 crores. This is the new line which has to be taken up, according to them, during the Sixth Plan. The answer given to the

other question is: Preliminary engineering-cum-traffic survey of a new BG line from Adilabad to Pimpalkutti. This is under the list of new lines taken up for survey. So, Sir, I have given three instances with which I am familiar. I think, if the Members really examine all these, I do not know how many of them will turn out to be like this. Therefore, my point is that the Railway Minister should examine these things. These are the answers given in a responsible House. And they are so contradictory. I am a teacher; and perhaps the mistakes came to my notice when I looked at them. That is the reason why I wanted to point it out. (*Time bell rings*)

Sir, if I do not say a few things about my State which are very important for the country as a whole, I will not be doing justice. Sir, Visakhapatnam is a very important city in the country today. In fact, as per the population estimates of the world, it is the 21st Century city. Visakhapatnam is going to have the highest growth rate in the world in the 21st Century. Around it, there are very important districts like East Godavari, West Godavari, Srikakula, Vizianagaram and Krishna of Andhra Pradesh. And there is no train which comes from Visakhapatnam to Delhi. If somebody has to come to Delhi from that important industrially-growing city, they have to come to Vijayawada and change the train. And you know, Sir, the problems about reservation. The Minister knows the problem of getting accommodation on the train. Therefore, I plead with the Railway Minister, to kindly consider the possibility of introducing a straight Express train from Visakhapatnam to New Delhi, which will go a long way in fulfilling the needs of the backward region as also a region which has been producing the maximum rice for the country, and a surplus area. Therefore, it is my fervent appeal that the Minister may kindly consider the possibility of introducing an Express train from Visakhapatnam to New Delhi.

Sir, there is a railway line known as Bibinagar-Nadikude and Miryalgud. There is a bridge to be constructed and if this project is completed expeditiously, the distance between New Delhi and Madras will be reduced and some of the developed districts and also the backward districts of Andhra Pradesh will come on the rail map, and I said, the distance between Madras and Delhi can be reduced by at least 150 miles, which means the journey will be reduced by 4 or 5 hours. Therefore, I plead with

. Railway Minister to get the work completed expeditiously. This bridge was supposed to have been completed about two years back. Even now there is no hope whether it could be completed in the next two years. Therefore, my fervent plea with the Railway Minister is to kindly consider this Bibinagar-Nadikude railway line with a bridge on river Krishna so that there is proper linkage. This also needs conversion of the existing metergauge line between Macherla and Guntur into, broadgauge line.

Finally, Kazipet was supposed to have a coach factory. The Minister who hailed from Hanamkonda had promised. The previous Railway Minister had promised and it was almost certain that coach factory was to be established at Kazipet but unfortunately, political fortunes changed. Andhra Pradesh became a step daughter because of its own political complexions. As a result, the coach factory which was to come up there, never came, and there is no hope of its coming there. My request to the Railway Minister is to reconsider the matter, and look into the issue as an issue of the country as a whole, not as of a State having an Opposition Government. I don't hope the Railway Minister will look at it from the point of view. I know he has come recently and he will have a broad perspective and in the interest of the development and to provide coaches for the country as a whole, he will think about it. Thank you.

SHRI SANKAR, PRASAD MITRA (West Bengal); Mr. Vice-Chairman, kindly give me ten minutes and within ten minutes, I shall finish.

The hon. Railway Minister's predecessor in office has been criticised by some of the hon. Members on the ground of Malda. I do not want to enter into this controversy because this is a national forum, and not a regional forum. Apart from West Bengal, in this House, various commitments were made with regard to Bihar, Orissa, Andhra Pradesh, Karnataka, Punjab and other States. I do hope that the projects which he had announced, would not be allowed to lapse and would be completed as quickly as possible. I know the present Railway Minister for many years and I am aware of his dynamism and his capacity for hard work. It is my duty to inform him that in certain parts of Eastern India, an impression is growing in public mind that some of the projects which were previously announced may not be pursued at all, at any rate in the near future.

Take, for example, the railway link between Contai and Digha. You are aware, Sir, that Digha was developed by the late Dr. Bidhan Chandra Roy, the maker and architect of modern Bengal for three purposes. He thought that it would be a sea-side resort, he thought it would be one of the principal fishing centres for West Bengal and Orissa and he also thought that it had its importance from the defence point of view. I am saying so because I was a member of his Cabinet for some time. It was announced that this railway link was coming. A railway colony was gradually being built up. Even some pieces of furniture meant for the station had arrived. But I have reports from several persons who have recently visited this area that from the 2nd week of January, the furniture which had arrived had been sent to other places and the work of the railway colony, which was being built up, has been suspended for the time being.

[Shri Sankar Prasad Mitra] Sir, on Friday last, this House gave statutory recognition to the Calcutta Metro Railway Bill. This is the first underground railway in our country. The damage which has been caused due to delay, you can easily see.

This scheme was sanctioned by the Government of India in 1972 at an estimated cost of Rs- 140 crores. In twelve years, 248 crores of rupees have been spent. But we have completed only one-fourth of the proposed route. The route from Esplanade to Bhowanipore was opened on the 24th October, 1984, and the route from Dum Dum to Belgachia on the 12th November, 1984. The present estimate for the completion of this railway, is said to be Rs. 800 crores. And I have heard from the Metro Railway authorities in Calcutta that ultimately, it may go up to Rs. 1,000 crores. This is what is happening due to delay. To save further costs and public inconvenience and harassment, due to digging of roads, it is needless to overemphasise the expeditious completion of this project.

Then, Sir, the circular railway was a dream of Dr. Bidhan Chandra Roy which has come true. It is now operating between Princep Ghat and Ultadanga. It is to be extended to Dum Dum and the rest of the route circling the city would have also to be completed.

Sir, I am mentioning about the Metro railway and the circular railway for this reason. Bansi Lalji has been a very good friend of mine. I invite him to come to Calcutta. I invite him to travel in a private car without any red light or pilot, without any flag, without any siren or hooter, in peak hours from the northernmost part of the city to the southern most part of the city and I can assure him that he would not be able to reach his destination even within 2-1/2 hours. To relieve this traffic congestion certain action is immediately necessary. I know decongestion may be a remedy, but that is a far

fetched remedy, a slow process. A quicker process would be to complete those two railways as early as possible. (*Time bell rings*). Sir, I have almost finished.

The other thing to which I draw your attention is that the B. R. Singh railway hospital at Sealdah in Central Calcutta has recently imported the most advanced type of instruments for performing various kinds of surgical operations. They have even started bypass surgery for coronary diseases. You will realise that it is not possible for every person to go either to the United States of America or to the United Kingdom for bypass surgery. It is also not possible for millions of people in this country to go from eastern India to Bombay or Madras for bypass surgery. The B. R. Singh railway hospital under the Railways is one of the most advanced centres of medical faculty. It can be converted into a principal centre for medical research on the same lines as the All India Institute at Delhi and the All India Institute at Chandigarh. And if the hon. Railway Minister, with all the dynamism of the past, can convert this into a principal centre of medical research in eastern India, we the people of eastern India would remain ever grateful to him.

With these few words I give my support to this Bill.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL (Jammu and Kashmir): Mr. Vice-Chairman, Sir, I congratulate the hon. Minister on assumption of the office of Railway Minister and I have the sanguine hope that he will come to the rescue of the State of Jammu and Kashmir. Sir, ours is a very backward State and most underdeveloped one. It is only today that while making special mention I had drawn the attention of the Central Government to the bad condition of the National Highway 1A when it is blocked and the cancellation of air flights to and from Srinagar. For the last 37 years after independence, we

have had the benefit of having only a small fraction, say 70 kilometres of railway line constructed in 1974 from Pathankot to Jammu.

[The Deputy chairman in the Chair]

We have raised the issue many a time on the floor of this House that the railway line be extended to Udhampur for reasons of security and the defence of the State as well as progress and further development of the region which is a part and parcel of the Union of India. But unfortunately due to some political or other reasons step motherly treatment is being meted out to us. I hope the present hon. Minister will not be misled or misinformed by the General Managers about the state of affairs in the Northern Railway, especially from Jammu to Udhampur and from Pathankot to Jammu.

One of the most essential things for the development of any country and any part of the world is better means of communication. In Jammu and Kashmir on three sides we have hostile countries. And there is no outlet to the other side. It is only one life line which links the State of Jammu and Kashmir to the rest of the country—i.e. National Highway I-A. And we have craved for justice, we have pleaded that the railway line be extended to Udhampur, but.. . (*Time bell rings*). Madam, I have yet to start

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have not started yet?

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: This is misinformation. That was the peculiarity of your predecessor.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We do not want our train to get derailed.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: Kindly accommodate us because ours is a pressing problem. I want all regions to be better developed. I do not grudge if they get better facilities and amenities. But

the *sine qua non* for the development and progress of Jammu and Kashmir is that the railway line be extended from Udhampur to the Valley. For the time being you have allotted certain sums. It was conceded in 1982 that the railway line would be constructed, but the amount allocated for the construction of railway Rne is very meagre. But even that meagre amount is not spent, so that this 60 kilometer line will not be completed by the turn of this century. So I pray for expediting the construction of this line from Jammu to Udhampur in the interest of development of the State of Jammu and Kashmir, for improving the conditions of the people of the State, trade and commerce and for better defence of the country. Along with that at least a survey be undertaken for the construction of a railway line from Udhampur to valley. There was a time when we had heard that they were thinking of constructing a railway line in the Valley itself from Qasigund to Baramulla. A survey had also taken place. We are eager to know about its fate, because later on the idea even was given up.

Our foremost consideration with regard to Northern Railway is its timings and punctuality. These are the well known latest casualties of Railways. And we suffer because of that. There are three, four or five trains going to Jammu, but the timings are such that they either run late or are cancelled due to some disturbance. We had submitted even a joint memorandum on behalf of the Members of Parliament to the late Prime Minister that the timing of Jhelum Express be such that it leaves New Delhi in the evening and reaches Jammu in the morning. When a tourist leaves Delhi and has to go to Kashmir, the train leaves from Delhi late at about 10, 11 or 12 in the night, he is not certain about the arrival of Jhelum Express. This train starts from Poona and reaches Jammu next day or even after two days in the evening. So, the problem is that these people who

[Shri Ghulam Mohi-ud-din Shawl]

travel- in Jhelum reach Jam-5 P.M. late in the day with the result that they are not able to go on with their onward journey to Srinagar. They have to wait in Jammu perforce where the hoteliers and others fleece them and thus they are put to inconvenience and hardship. So, with regard to that we shall again press this point that Jhelum, as it used to start from New Delhi should start from, there In the evening. The second point is from Jammu a train should be started the next day in the morning because the first train leaving Jammu for Delhi is at three p.m. and up to three p.m., the passengers, tourists; and labour have to wait there in the waiting rooms and other places.

Now, Madam, I would like to draw your attention to the out-agency.

THE DEPUTY CHAIRMAN: How much more time will you take?

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: I am finishing. This out-agency of the Northern Railway is given to one private firm called N.D. Radhakrishna. Earlier, on the floor of this august House I had raised this issue that we have a Road Transport Corporation of Jammu and Kashmir State which plies its buses between Jammu and Srinagar. This route is nationalised in the sense that no private bus can ply on it. N.D. Radhakrishna has no buses; this company has only a few trucks. Still, for reasons best known to them, this out-agency is given to this company. The Road Transport Act provides that the Central Government shall assist and give financial aid to any roadways which is brought under that Act. The Road Transport Corporation is a public sector undertaking and in spite of this it has not the honour of getting this out-agency.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We are talking about railways, I think.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL:

This too comes there because it is the Northern Railway out-agency. I repeat this out-agency *m* given to N. D. Radhakrishna company. So I would plead that this out-agency be given to the Road Transport Corporation there.

Madam, previously there used to be an informal consultative committee and honourable Members from the Northern Railway region and other regions were associated with it and used to meet. We used to have free discussions with the Railway Minister then, but that practice is given up, perhaps by this predecessor, I do not know why. In those informal meetings Members of Parliament used to discuss things and bring certain aspects of our own difficulties to the notice of the hon. Railway Minister, but now it is not there.

Madam, the catering service is in very bad shape right from Delhi up to Jammu. It is in private hands who never care to serve good or, I should say, clean food to the passengers and, on the other hand, their charges are exorbitant. I hope the hon. Railway Minister will kindly look into this aspect and see that this service is not given to private caterers. If Members of Parliament are associated with the Committee for Catering Services, they would see that conditions are improved.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now everybody has spoken on this point. You may say you endorse everybody's point and finish because the hon. Minister has yet to reply and the Bill has to go to Lok Sabha.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: Madam, I can understand your difficulty but my own difficulty is higher.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I think mine is higher because I am sitting higher than you.

SHRI GHULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: I represent a backward State where the problem of educated-unemployed is very acute. I am closing it. Kindly accommodate only for two minutes.

Recruitment of educated people from Jammu and Kashmir is very negligible, and even I say zero. Kindly see to it that the Recruitment Boards give employment to our educated people who are without any employment. Kindly see to our problems. The hon. Railway Minister is to prepare the Railway Budget. I would request him kindly to see that the requirements of this backward area are met and the essential things to be done in that area should be done when he prepares the Railway Budget.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Thank you.

SHRI GULAM MOHI-UD-DIN SHAWL: Madam, you are in a hurry.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The Minister Sahab has to reply. Let him have time to reply to all the points. Thank you.

SHRI BANSI LAL: Madam Deputy Chairman, I am grateful to the hon. Members who have taken keen interest in the debate. They have given me benefit of their valuable suggestion*. Some of the points which were raised by the hon. Members, are: —

First of all, a point was raised about the casual workers. The question was that the casual workers should be absorbed in the Railways. Madam Deputy Chairman, the casual workers are enrolled for casual work, and the moment the casual work is finished they have to go back to their homes. Otherwise, there will be no end to it.

Then the question was raised about the accidents. Accidents do take place in the railways, and we are doing our best to stop them or to minimise them as much as possible. We have given them ten point guidelines very recently.

About the railway level-crossings unmanned railway level-crossings and the accidents on the unman and railway level-crossings, I have written letters to all the Chief Ministers only yesterday seeking their cooperation in the implementation of the Motor Vehicles Act and the rules.

Then there was the question on the formation of the committees. I will look into that.

Then about conversion of meter gauge to broad gauge, it has been the demand from almost all the hon. Members who have participated in the debate. Madam, if we convert all the meter gauge to broad gauge, what the hon. Members have asked for, I think the whole budget of the Government of India will be spent on it. We are giving priorities to some of them and the priority work will be finished first and whatever we can do we are doing our best.

Then the question was raised about the condition of the track. The position of the track is also not very promising. We are chalking out a programme for replacement of track over due for renewal in ten years period.

Then, on question was raised about the punctuality of the trains. I agree punctuality of the trains should be there. But, Madam, I want to tell you, and through you to this august House, that during the last one month we have made a lot of improvement in the punctuality of the trains. We have opened a Cell in the Ministry itself, where about 60 trains are monitored and when the hon. Members go back to their homes the day after tomorrow they will find that the punctuality, has come to a reasonable extent.

Then, shri Ramakrishnan asked about naming of the trains after the names of personalities. The policy of the Railway the policy of the Government, is not to name the train after the names of personalities.

Shri Kalpnath Rai mentioned about the modernisation of the railways. Whatever is possible towards modernisation, we are doing out best.

Then, again conversion of the meter gauge to broad gauge was his demand also, and he was talking about conversion of the Barauni-Katihar line. We are concentrating this year completing the conversion of the Barauni-Katihar line, 182 km, which was opened on October, 1984. In 1985-86 We will progress with the conversion of the Varanasi-Bhatni line.

Then, Madam, Deputy Chairman, another question was raised about the amenities to passengers by almost all the hon. Members who have participated in the debate. I agree that the amenities to passengers are less. The other day I paid a surprise visit to the Old Delhi Railway Station—I myself visited the old platform and also visited at least 20 coaches of the railways. The coaches were not very clean. The bathrooms were stinking. The second-class booking windows were having dust and groundnut shells. So, I immediately transferred the Station Superintendent. An Enquiry Clerk was sitting there and suspended him then and there—and so whatever is possible, we are doing our best. I do confess that amenities to passengers are inadequate, but hon. Members will find improvement in another one or two months.

Then, two hon. Members from J&K, have mentioned about booking agency in that State. I will look into the matter.

Then, Shri Jagdambi Prasad Yadav have mentioned about late running of trains in Bihar. Madam, Deputy Chairman, I agree with Shri Yadavji that trains are running late in Bihar. But it is not fault of the Railways because the chain pulling is very chronic in Bihar and West Bengal. So, I will request them to tell the State Governments to cooperate with us in this respect.

श्री रामानन्द यादव : हम नहीं बोले थे,
जगदम्बो प्रसाद यादव जी बोले थे ।

श्री बंसो लाल : अभी तक तो ग्रॉप ट्रेडिट
लेने की कोशिश कर रहे थे ।

Shri Ramanand Yadav mentioned about the maintenance of rolling stock. He is right and we are trying to improve "the situation as a whole there. Shri Ramanand Yadav has also mentioned about the Hindi Committee. We have fixed a meeting of the Hindi Committee on the 11th of February at Udaipur.

Then, Madam, some hon. Members particularly from Bihar have mentioned about law and order situation that is dacoities in that State. The law and order situation is the State subject. This is for the concerned State Governments to keep check on it and the Railway Protection Force, because this Force comes under the State Governments.

Some hon. Members have mentioned about catering. Shri Ramanand Yadav gave a very good suggestion about setting up of a Catering Corporation. I agree that Catering Corporation should be there. We will get the case examined. The meals which are Provided on the running Railways at the moment are not satisfactory at all, we will try to improve the quality of the food.

Shri Mohunta mentioned about the utility of ring railway in New Delhi. He said there was no utility of ring railway in Delhi. Today, it may be that it is not too much utilised But tomorrow it will be utilised more. We are thinking for the future. The whole plans are made for the future. He has also mentioned about the doubling of the Railway lines beyond Panipat. The work is in progress in this regard.

Chowdhury Sultan Singh mentioned about the electrification of the trains in the National Capital Region. The steps are being taken to chalk out the plans and the National Capital Re-

gion will lay down the policy. The National Capital Region will provide the funds and then the electrification can take place. He has also mentioned about over-bridges in Haryana. Z know that there are no over-bridges. But there was one doubt in the minds of the speakers sitting from the other side and particularly from Bihar that old Ministers, they have been doing for their own areas. But they will have no such complaint from me at least. Chowdhury Sultan Singh has also mentioned about cleanliness. I have seen with my own eyes about the cleanliness in the Old Delhi Railway Station and we are trying to improve it as much as possible. Then he mentioned about a catering institute for the Railways. That I have already replied to.

SHRI SULTAN SINGH: En-
croachment on railway property?

SHRI BANSI LAL: Encroachment is also being looked into. Then Mr. Mitra, my learned friend—we are very good friends, very fast friends, for so many years—mentioned that there is a fear in the minds of the Bengal people that some of the projects going on in the east may not be continued. I want to assure him, through you, Madam Deputy Chairman, that none of the projects started by the previous Minister will be stopped and every commitment made by the previous Minister will be thoroughly honoured. Then he mentioned about the metro railway. I agree that it was started in 1972 and I am sorry to say that it will be completed only by December, 1989. About the circular railway which was conceived by late Dr. Bidhan Chandra Roy, as said by Mr. Mitra, 10 kilometres of the circular railway has already been opened, and when we want to go a little bit further, there are some "jhuggi-jhonpris". We have requested the State Government to open that land. The

moment that land is taken possession of, we will go ahead. The total length of the circular railway is 35 kilometres. So we will go ahead with that also. Thank you, Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I shall now first put the motion regarding the consideration of the Appropriation (Railways) Bill, 1986, to vote.

The question is:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1983, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause-consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1 was added to the Bill.

Anacting Formula

SHRI BANSI LAL: Madam, I beg to move:

That the Rajya Sabha recommends to the Lok Sabha that the following amendment be made in the Appropriation (Railways) Bill, 1985, as passed by the Lok Sabha, namely:—

"That at page 1, line for the word "Thirty-fifth", the word. "Thirty-sixth" be substituted".

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Enacting Formula, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

SHRI BANSI LAL: Madam, I beg to move:

"That the Bill as amended, be returned."

The question was proposed.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY (West Bengal): Madam Deputy Chairman one word on this third reading. I am astonished at the policy of the Government now announced by the Railway Minister regarding casual workers. It has been announced that they are taken for casual work and then they will be discharged. Now, the law established both by the High Court and the Supreme Court—and statutes are there—is that a man who is working for 240 days, a man whose PF is cut must be confirmed. But the policy which just now fell from the lips of the hon. Minister is highly condemnable . . .

SHRI BANSI LAL: The hon. Member has misunderstood me.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Chakraborty, you have made your point.

SHRI AMARPROSAD CHAKRABORTY: So he must reconsider it. Those who have completed the total period must be confirmed.

श्री चतुरानन मिश्र : मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि भूतपूर्व जो रेलवे के मुख्य मंत्री थे, उन्होंने इस दिन में . . .

श्री बंसी लाल : रेलवे का मुख्य मंत्री कभी नहीं होता ।

श्री चतुरानन मिश्र : हाँ, रेलवे के मंत्री जो थे . . .

उपसभापति : जरा संक्षेप में कह दीजिये ।

श्री चतुरानन मिश्र : उन्होंने इस सदन को आश्वासन दिया था कि केजुअल मजदूरों को, जो बहुत वर्षों से काम कर रहे हैं, उनको रेग्युलराइज करने के लिये संमति कोशिश की जाएगी ।

श्री बंसी लाल : एक मिनट, मैं आपको जवाब दे दूँ । मेडम, जो लोग लम्बे समय से काम कर रहे हैं और केजुअल लेबर हैं, उन केजुअल लेबर को हर साल बीस हजार, बाईस हजार, तेईस हजार को हम एम्प्लॉय करते हैं नियमों के अनुसार ।

That does not mean that each and casual labourer has to be absorbed.

SHRI CHATURANAN MISHRA—That is why I was telling that this is contrary to the assurances that was given.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will now put the motion. The question is:

"That the Bill, as amended, be returned.

The motion was adopted

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now I will put the other motion. The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1984-85 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration"

The motion was adopted

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 were allotted to Bill.

The Schedule was added to the Bill.

Clause 1 was added to the Bill...

THE DEPUTY CHAIRMAN: There is one amendment to the Enacting Formula. The Minister may move it.

Enacting Formula

SHRI BANSI LAL: Madam, I move:

"That the Rajya Sabha recommends to the Lak Sabha that the following amendment be made in. the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1985, as passed by the Lok Sabha, namely:—

"That at page 1, line 1, for the word "Thirty-fifth", the word "Thirty-sixth" be substituted.

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Enacting Formula as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

The Enacting Formula as amended was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

SHRI BANSI LAL: Madam, I move:

"That the Bill, as amended, be returned."

The question was proposed.

SHRI GHULAM RASOOL MATTO (Jammu and Kashmir): Give me half a minute. The House is going to adjourn tomorrow. What I am

going to say may not affect us from Jammu and Kashmir, but it may affect others from the rest of the country. It is about the concession to be given to the Members of Parliament so that they could travel in Second Air conditioned Class. The Minister had informally told many of us in the corridor that something is being done. But today I came to know from the Railway Booking Office.

SHRI BANSI LAL: Something is being done.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill, as amended, be returned."

The motion was adopted.

I. THE APPROPRIATION BILL, 1985

II. THE APPROPRIATION (No, 2) BILL, 1985.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI JANARDHAN POOJARI): Madam, I beg to move;

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the Services of the financial year 1984-85, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The Bill arises out of the supplementary appropriation charged On the Consolidated Fund of India and demands voted by the Lok Sabha on the 24th January 1985, These involve a gross additional expenditure of Rs. 1,265.93 crores. The additional requirement of Rs. 1,265.93 crores comprises Rs. 150.78 crores for tranter to the State Governments, Rs. 182.58 crores for release to the public sector enterprises, Rs. 15 crores for the

SHRI JANARDHAN POOJARI: Union Territory Government and ad-