

वे एयर इंडिया करके वहां पहुंचे और उन्होंने प्राइम मिनिस्टर को अपना रिपोर्ट भी दी है। उनको वहां बताया गया कि वहां एक 14 साल के लड़के के साथ कितना शर्मनाक सलूक किया गया। यह जो सलूक किया गया यह नाकाबिले बयान है। मुझे एक टेलीग्राम मिला है। सैकड़ों मील से लोग वहां पैदल आते हैं। इसमें यह लिखा है कि 22 तारोख को तीन काश्मीर आर्म्ड पुलिस ने वहां एक औरत को बेइज्जत किया। इस तरीके से अब वहां आम सिटिजन, शरीफ आदमियों, औरतों का बाहर निकलना मुश्किल हो गया है। वहां पर पुलिस इतना जबरदस्त जुल्म कर रहा है। काश्मीर घाटी के किश्तवार डिवीजन को एक अलग जिला बनाने से सरकार क्यों रोक रही है जबकि इसका इतना बड़ा एरिया, 3 हजार मुरब्बा मील है। इसको जिला न बनाना यह ज्यादातो है और फिर वहां की आबादी को मारना-पीटना यह और भी ज्यादातो करना है। इसलिये मैं जनाब से दख्खास्त करूंगा कि सेंट्रल गवर्नमेंट तीन मायनों में फोरो तीर पर इन्टरवोन करे। पहली बात तो यह कि उनको मांग पूरी की जाये दूसरी जितनी अट्रीसिटीज और जुल्म वहां हुआ है, उसके लिये जूडिशियल इन्क्वायरी को जाये और तीसरे वहां के रोजनल टेंशन को फाइनली खत्म करने के लिये, जम्मू, लद्दाख और काश्मीर को रोजनल अटानामी के लिए खासतौर से अरेन्जमेंट किया जाय जिससे कि देश को एकता मजबूत हो। अगर ऐसा नहीं हुआ तो देश को इन्टीग्रेटी और एकता खतरे में पड़ जायेगी। मुझे उम्मीद है कि सेंट्रल गवर्नमेंट इस बारे में अपना रोल अदा करेगी और फोरो तीर पर किश्तवार के लोगों को ओबासेंज को दूर करेगी।

श्री उपसभापति : सदन को कार्यवाही

तीन बजे तक के लिए स्थगित की जाती है

The House then adjourned for lunch at fifty-five minutes past one of the clock.

3 P.M.

The House reassembled after lunch at two minutes past three of the clock, The Vice-Chairman (Dr. Rafiq Zakaria) in the Chair.

THE BUDGET (RAILWAYS) 1982-83—GENERAL DISCUSSION—Contd

SHRI G. C. BHATTACHARYA (Uttar Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, the railways is an important infrastructure but the Government has no policy and direction. On the other hand, this vital sector has been consistently and persistently ignored at the dictates of the road transport lobby in the country in particular and the World Bank and IMF in general who want to cripple our economy and development. Sir, I was very much disappointed at the plea taken by the Railway Minister in the other House saying that "under the circumstances he cannot give more concessions in freight and fare increases." I would not have differed with him on this point if his budget, his department or his Ministry had gone into the question as to why there was so much deficit, whether the causes could be removed and the position could be improved. I do not know whether there is any commercial organisation in any country--of course, in India many unique things happen—where 40 per cent of the strength is lying idle. Sir, there are one lakh wagons in the Railway Ministry and it is admitted that 40,000 wagons are sick. If 40 per cent strength of the wagons is sick, how do you propose to improve your position? You may increase freight charges to any amount, but increasing of freight charges has vicious repercussions in the sense that it adds to

[Shri G. C. Bhattacharya]

inflation and when it adds to inflation, it impedes development and ultimately there are other consequences on economy and development of the country. Therefore, I would like to know: What steps is the Ministry taking to bring down this wagon sickness from 40 per cent to a commercially viable percentage, which should not be more than five per cent? Therefore, it is horrible that sickness of 40 per cent wagons is allowed and it is continuing and there is no indication in the Budget or in the Ministry's policy. Wagon sickness is not the only factor. As I said earlier, a lobby is working, other international forces are working consistently and persistently. Wagon manufacturing has been given an absolute cold shoulder for the last many years. Since mid-60s we are manufacturing wagon. They knew that for our developing economy they need more wagons. Yet unfortunately wagon manufacture has been neglected; sufficient money has not been given. On the one hand, they will impede the manufacture of wagons; on the other hand, there will be 40 per cent sickness in the wagon capacity.

Thirdly, wagons are being used in large scale as godowns. I do not know whether the Ministry is aware, whether the Ministry has given thought to it, whether the Ministry will find out ways and means of attacking these three malpractices, these three factors, which are responsible for wagon shortage. Wagon shortage means less freight carriage. You may say that freight carriage has comparatively increased. But when, there has been a constant war going on between the Railways and the Energy Ministry. Energy Ministry says that coal is abundantly available at the pitheads but there are no wagons, the Railway Ministry says we are giving sufficient wagons but there is shortage of coal. You see how the vicious circle starts. If coal cannot be carried, if there are no wagons, then our energy supply and

energy generation will be affected. We do not have sufficient coal for our thermal power stations. Mr. Sethi's predecessor was saying that we are not allowing thermal power stations to starve for want of coal. But thermal power generation has come down; it has not gone up. So the problem is not solved. There is shortage of wagons. That there is shortage of wagons is - absolutely clear from the fact that there is 40 per cent sickness. And there is no fresh manufacturing. And wagons are being used for storage or as godowns by unscrupulous traders. Then how do you expect that your freight carrying capacity will increase and how will you be able to earn more? That is one aspect.

If you go to the other aspect, the revenue from passenger trains—due to shortage of coal it is admitted that more than 600 trains have been cancelled. After all, at one time these 600-odd trains were carrying passengers and we were getting money from them. Now you have cancelled them because of shortage of coal. You say that there is no shortage of wagons. If there is no shortage of wagons why have you cancelled so many trains?

Then about steam engines you may have a policy. But I see no mechanism to implement your policy. Coal with lot of ash content is put in steam engines. Naturally the life of your engines will become less and consequently the hauling capacity of the engines will also be affected.

Now you have set up factories for manufacturing diesel locomotives. To import petrol we are going in for heavy borrowings even by mortgaging this country and by selling out this country. You will not give attention to the supply of quality coal in sufficient quantities to our steam locomotives. If you manufacture diesel locomotives, you will have to import more diesel with all the consequences on the economy.

Coming to another aspect, I would like to say a steam engine or diesel engine or electric engine can easily haul 18 to 20 bogies. But I do not know why not more than 8 to 10 bogies are attached in each train. After all the engine consumes the same amount of coal or the same quantity of diesel or the same electricity. But you are allowing them to draw only half their capacity. As a result the result is you are losing revenue.

AN HON. MEMBER: They have no coaches.

SHRI G. C. BHATTACHARYA: My learned friend is right. There is extreme shortage of coaches. They are not in shortage just today. Not only wagon manufacture was neglected, coach manufacture was also neglected. It is surprising why the decision to have a coach manufacturing factory is pending with the Planning Commission. I do not know why the Planning Commission is taking so much time over this. Coach manufacturing cannot start in a day. Or, has some other influence been working? Whatever it is, they are not able to take a decision. My charge is that intentionally the scheme for overcoming shortage of coaches is being sabotaged. Wagon shortage is not a one day affair. Consistently this has been neglected as if by design. If you have sufficient coaches, you would not have cancelled 600 trains. Now there is over-crowding in trains. So, that way also you lose revenue.

You should have an integrated policy and you should look at things as a whole. One is connected with the other. That imagination or that policy is lacking in your Ministry. I have not been able to find such an integrated policy or integrated approach in your Ministry.

Why is the passenger fare going up? Sir, he must be knowing, the Minister, that there is racketeering which is going on in the railway tickets. Fake tickets, duplicate tickets,

are being sold and the Railway is deprived of revenue to the tune of several crores of rupees. They are deprived of their revenue. I would like to give the example of Gorakhpur only. (Time bell rings). Sir, if I talk sense, then you stop me; otherwise you will allow.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I want you to co-operate with me. It is not a question like that. I would very much like to hear you at length, as long as you like.

SHRI G. C. BHATTACHARYA: Sir, the time allotted for "Others" is one hour and twenty minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please understand. In the category of "Others", seven speakers have been listed and the time allotted is only one hour and thirteen minutes.

SHRI G. C. BHATTACHARYA: That is right.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You have already taken about 16 to 17 minutes. If I give the ring, that means you can take two or three minutes more and then you should finish. Otherwise, how will the other speakers get their time?

SHRI G. C. BHATTACHARYA: Others will not get a chance today because you have fixed certain date and time. You have fixed the number of days and the date; so, others will not get their chance. If you just divide the whole time by seven, then there will be difficulty because your date is fixed and the days are fixed, three days or four days and, therefore, not more than two or three in the category of "Others" will get their chance. So, you kindly consider. I will not take a minute more.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): All right.

SHRI G. C. BHATTACHARYA: What I was saying is that in Gorakhpur this racketeering in railway tickets

[Shri G. C. Bhattacharya]

kets is going on. You will be surprised to know that this racketeering is going on there on a large scale and the Railways are being deprived of their revenue of about two crores per year from Gorakhpur alone. The people have got the printing arrangements there. Whenever any person sells these tickets, there is no way of checking that. They know that they can go on merrily doing this. Even if somebody is caught, you know what happens? I will tell you now. The person concerned sells the fake tickets and the person who buys cannot enter the train. Therefore, he asks for the return of his money. By this time the man who sold this ticket is away because his duty hour is over and the other man says that this is a fake ticket. But the passenger says, "I have purchased this ticket. So, how can you say that it is a fake ticket?" Then there is so much of noise and some shouting and some inquiry is there and then we do not know what happens later. Nothing happens actually. I am giving you only the example of Gorakhpur. But this sort of thing is going on throughout the country. So, the problem of fake tickets or duplicate tickets is also another form of leakage of revenue for the Railways.

Now, Sir, there is another thing and about it the less said, the better. It happens invariably. You see, tickets are not available, that is, reservation is not available, when one tries genuinely. But what actually happens is that you need not have to give the whole of the value of the ticket. Suppose the ticket costs Rs. 200. You just give Rs. 50 and then you board the train. This is a vicious circle that is going on in the Railways and this malpractice is going on on a large scale. So, the Railways are deprived of a large amount of its revenue running into crores of rupees. Railway tickets would not be available, the seats would not be available, and the berths would not be available. But the arrangement is

this: Don't purchase the tickets. Give him one-half or one-fourth of the ticket amount and go there and then travel. This way the Railways lose their revenue.

Sir, I am very much unhappy to say that things are going from bad to worse in the Railways. These malpractices are there which are increasing and it is not improving at all.

THE DEPUTY MINISTER IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI KALP NATH RAI): Sir.... (Interruptions) . . .

SHRI G. C. BHATTACHARYA: Sir, today.

आप तो महीनों

.. (Interruptions)

Only the other day the Railway Minister admitted that there are about 80,000 kilometres of rails which need immediate replacement.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS AND DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MALLIKARJUN): Eight thousand, not eighty thousand.

SHRI G. C. BHATTACHARYA: I am sorry. I uttered it wrongly. If it is 8,000, it is not a very small thing and if there is leakage of your revenue. You say that you are not able to replace this track which is responsible also for railway accidents because, you say, there is a shortage of rails. But I would like to know from you: Do you have any inventory control process and whether you have ever given thought to the inventory control, whether it is effective and whether this inventory control system is functioning satisfactorily? Sir, on the spot officers will go and place orders for things, which are not necessary, because they get commission. And you do not know that hundreds of thousands of railway sleepers, rails

and such other things one sees on the road-side or at the railway sidings. And in other places they are in abundance. Since this inventory control is defective, it is not working properly, and they should give thought to it how to improve it. This is another leakage. Now, what is the result? The result is very dangerous. The result is that you will have to import the rails. Sir I was shocked the other day to hear—I was intervening at that time, but I thought I would speak on it when I get an opportunity to speak on the Railway Budget—that you will import rails, when our steel mills are working below capacity. If our steel mills are allowed to manufacture rails, they can not only supply the rails sufficiently for 8000 kilometres replacement, but even for export. Is it the way of taking the country forward? Is it the way of self-reliance? Is it the way of more production, about which the Prime Minister was speaking the other day? You go in for import of rails. This is the policy, Sir. (Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Please conclude, Mr. Bhattacharya, Please don't interrupt him. You are eating into his time, Mr. Razi. (Interruptions)

SHRI B. C. BHATTACHARYA: He is a good friend.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): You be my good friend and conclude.

SHRI G. C. BHATTACHARYA: I am very much constrained to say that every day, every week and every month the amenities for passengers are going down and down whereas the fares are going up and up in much more proportions to the amenities—maybe it is catering, safety, cleanliness or over-crowding. Sometimes it so happens that the condition in bath rooms is so nauseating that one does not like to enter the bath room but do it in pants... (Interruptions)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): I hope you have not done that. (Interruptions)

SHRI G. C. BHATTACHARYA: I am only saying what you can do (Interruptions) What else can you do? (Interruptions)

SHRI NARASINGHA PRASAD NANDA (Orissa): Are you permitting him to do that inside the House? (Interruptions)

SHRI B. C. BHATTACHARYA: This is the condition.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): How has he misunderstood you? You didn't say that. (Interruptions)

SHRI G. C. BHATTACHARYA: I will be happy if the Railway Minister will understand me. (Interruptions) Sir, I want to make another point. I am not being parochial. I have invariably found that good coaches, new coaches, maybe First Class, maybe Second Class, maybe Air-conditioned AC Sleeper, are available in certain sections of the Railways consistently. And in prestigious trains, in important trains, in long-run trains, you don't find these new coaches. Those trains are deprived of these new coaches. I do not know why in certain sections only rotten coaches, third-rate coaches, coaches from which the things were filtered, are given though they are very prestigious trains. I do not know why this thing should be done. I am saying, therefore, that this sort of thing should not be there. - I am not being parochial. But this is not proper. Those who are going on long journey should get better comforts. For shorter journeys, first rate coaches, new coaches are provided. After they have become useless, then they are transferred to other important trains. Such things are there. Therefore, I would only request the Railway Ministry that they should have an integrated approach and they should try

to rescue the Ministry from the road transport lobby, from the World Bank lobby, and from the IMF lobby. He said that there is no IMF lobby. What more proof do you want than the conditionality about the public utility services? You will be able to find the conditionality from the letter of Mr. Venkataram to the Director of IMF that public utility services will come up to the cost level. In the case of public utility services, whether the Postal services or the Railway services or the roadways services, during the last two years, the cost has come up not once in a year but sometimes twice or thrice. Therefore, if you say that it is just nothing, then it is not correct. Public utility services are now being treated on par with other commercial things. It is never done. No welfare State has done it. Everywhere you see that public utility services are highly subsidized. They are not equal to the cost.

Therefore, Sir, what you talk of socialist society, now they are going back even from a welfare society. Thank you. Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. RAFIQ ZAKARIA): Now Shri Kalraj Mishra.

श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) :
उपसभाध्यक्ष महोदय, यह लोगों को आशा थी कि रेल मंत्री जो इस समय रेल बजट प्रस्तुत करेंगे उससे आक आदमी को राहत मिलेगी। बजट को देखने के बाद और जिस तरीके से आवश्यक वस्तुओं को माल ढुलाई का जो किराया बढ़ाया गया है उसको देखने के बाद लोगों के मन में ऐसी स्थिति का निर्माण हुआ कि क्या वर्तमान सरकार लोगों के हितों की घोषणा करने के बावजूद भी अब उसके हितों का संरक्षण कर सकेगी या केवल नारा देकर लोगों को गुमराह करने का प्रयास करेगी? जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया है वह इसी प्रकार का है। 1980 से लेकर इस समय जो 1982

है इन तीन वर्षों का अगर हम हिसाब देखते हैं तो हमको लगता है कि लगातार किराये में बढ़ोतरी और आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई के किराये में बढ़ोतरी के कारण ऐसी स्थिति पैदा हो गई है, भले हो प्रधान मंत्री ने 1982 का वर्ष प्रोडक्टिविटी वर्ष का नारा दिया हो, कहा हो कि यह उत्पादन का वर्ष है और उत्पादन के रूप में इसको मानेंगे लेकिन आम आदमी इसका लाभ नहीं प्राप्त कर सकेगा। इसलिये कि रेल बजट और सामान्य बजट जिस तरीके से प्रस्तुत किया जा रहा है उससे इन्फ्लेशन बढ़ेगा और साथ ही साथ वस्तुओं के दाम बढ़ेंगे। साथ साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय ने रेलों में जो भाड़ा बढ़ाया है, क्या उसी संदर्भ में रेलों में सुविधायें प्रदान करने संबंध में भी उन्होंने चिन्ता की है? आप भी रेलों से यात्रा करते हैं, हम भी रेलों से यात्रा करते हैं, रेलों में यह स्पष्ट रूप से दिखाई देता है कि चाहे प्रथम श्रेणी के डिब्बे हों, चाहे एयर कन्डिशनन डिब्बे हों, चाहे द्वितीय श्रेणी के डिब्बे हों, उनकी बहुत ही दुर्दशा है। लोगों को रेलों में सीटें नहीं मिलती है। रेलों में यात्रा करते समय लोगों को इस बात की शंका रहती है कि वे अपने गन्तव्य स्थान पर पहुँच भी सकेंगे या नहीं। आज हमारी रेलों में इस प्रकार की स्थिति का निर्माण हो गया है। लेकिन दूसरी तरफ आप किराये भाड़े में वृद्धि करते जा रहे हैं। कटेरिंग के बारे में अभी हमारे भित्त ने संकेत किया है मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलों के अन्दर जो भोजन और पीने के पानी की व्यवस्था है वह इतनी खराब है कि उसको खाने से ऐसा लगता है कि कहीं कोई संक्रामक रोग न ही जाये। पाने के पानी की व्यवस्था ठीक नहीं होती है। उससे इतनी गन्दगी रहती है कि ऐसा लगता है

कि कोई रोग शरीर में न फैल जाय। रेलवे के बजट में और इन बातों में कोई तालमेल नहीं है। जब सेठी जी रेलवे मिनिस्टर बन कर आए तो ऐसा लगता था कि उनके आने के बाद स्वाभाविक तौर पर भारतीय रेल सेवा के बारे में पुनर्विचार किया जाएगा और कहाँ गलती है और कहाँ खामियाँ हैं, उन गलतियों और खामियों को देख कर दूर करने का प्रयास किया जाएगा। लेकिन ऐसा कुछ नहीं हुआ है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि भारतीय रेल सेवा को उपयुक्त बनाने की दृष्टि से समय समय पर जो जोब कमेटियाँ बनी हैं उन कमेटीज की रिपोर्ट के आधार पर इस संबंध में अगर कुछ चिन्ता की जाती तो शायद आज इतनी स्थिति खराब नहीं होती। पिछले दशकों में अनेक कमेटियाँ बनी हैं। पहले एक कुंजुस कमेटी बनी थी। उन्होंने अपने सुझाव दिये थे। उन सुझावों में यह कहा गया था कि अगर ऑटोमेटिक ट्रेक सर्किटिंग किया जाय तो ईफिशिएन्सी तो बढ़ेगी ही, साथ-साथ दुर्घटनाओं की आशंका भी बहुत कम होगी। उसके पश्चात् वाचू कमेटी बनी। लेकिन उसकी सिफारिशों के बारे में कोई चिन्ता नहीं की गई। दो तीन साल पहले एक सीकरी कमेटी बनी थी। सीकरी कमेटी ने भी अपने सुझाव दिये थे। उन पर विचार नहीं किया गया। अभी मि० दयाल का एक आर्टिकल "हिन्दुस्तान टाइम्स" में निकला है। उन्होंने यह कहा है कि सीकरी कमेटी ने इस प्रकार के सुझाव दिये हैं कि ट्रेक्स की मैनटेनेन्स पर सबसे पहले सर्वाधिक ध्यान दिया जाना चाहिए। उन्होंने यह भी कहा है कि जब तक हम सारे ट्रेक्स, बाकी के वेगल्स और अन्य चीजों का अच्छी प्रकार से मैनटेनेन्स नहीं कर पाते हैं तब तक हमको नई रेल लाइन् इंट्रोड्यूस

करने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। लेकिन उनका कहना है कि छः वर्षों के अन्दर पाँच सौ पेलेन्स ट्रेन्स इंट्रोड्यूस की गईं। वे स्पष्ट कहना चाहते हैं कि चूंकि हमको पैसे की आवश्यकता थी, इसलिए हमने ज्यादा पैसा लेने की कोशिश की। हमें मैनटेनेन्स के लिए पैसे की आवश्यकता है, इसलिए हमने पैसा लिया है। अगर आप भिन्न भिन्न कमेटियों की जो सिफारिशें हैं उनके आधार पर विचार करें तो यह पता चलेगा कि उसके कारण भी यह आवश्यक था। लेकिन सही बात यह है कि रेलवे एक्सपर्ट कमेटी की तरफ से एक रिकमेन्डेशन रखी गई थी, श्री पांडे की अध्यक्षता में गठित रेलवे रिफार्म कमेटी के सामने यह रिकमेन्डेशन रखी गई थी कि समुचित तौर पर योजना बना कर उसके बारे में चिन्ता करके कार्यान्वयन करने के संबंध में कार्यक्रम और मूल्यांकन की दृष्टि से कोई संगठन बना कर व्यवस्थित करने की योजना बनाई जाय तो आगामी 20 वर्षों में बिना किराये बढ़ाये हुए रेल सेवा को व्यवस्थित किया जा सकता है और रेल सेवा के अन्तर्गत आने वाले जितने भी साधन हैं और जो भी उन पर खर्च होता है उन साधनों का अन्यत्र दूसरे ढंग से उपयोग हो सकता है। उस सम्बन्ध में उन्होंने कुछ सुझाव दिये हैं। उन सुझावों को मैं आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूँ।

जो लगभग 7800 स्टोम इंजन हैं उनको तुरन्त स्ट्रेक कर देना चाहिए और इसके साथ-साथ दूसरा उन्होंने कहा कि 2 लाख 75 हजार जो फोर व्हीलर टू एक्सल वेगन हैं विद ब्रास बियरिंग उनको भी हटा देना चाहिए। तीसरा, उन्होंने दिया है कि यह जो फ्रेट ट्रेफिक आन इन्टरनल लाइन पर है इसका पुनर्गठन होना चाहिए। चौथा उन्होंने

[श्री कलाज मिश्र]

दिया है कि रिटायरिंग आफ आल पैसेंजर कोचेज बिद प्रायर टू 70 ऐसे पहले के जो पैसेंजर कोचेज हैं उनको रिटायर कर देना चाहिए। पांचवां उन्होंने दिया है कि इन्टर्गल कोच फैक्टरी में मैनुफैक्चर्ड जो रोलर वियरिंग पुराने वेगन्स हैं वो०ओ० एक्स० टाइम और सो० आर० पो० टाइम इसका ही उपयोग औसत तौर पर करना चाहिए क्योंकि इसके अन्दर इस प्रकार को कैपेसिटी है और उस कैपेसिटी के आधार पर जितना भी माल ढोने की स्थिति हो सकती है वह किया जा सकता है। श्रीमन्, मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो स्टीम इंजन हैं उनमें लगभग 12 मिलियन टन कोयला लगता है और अगर इस कोयले को स्टीम इंजनों से हटाकर यह 12 मिलियन टन कोयला जो है इसको दूसरी दिशा में ले जाय और 2 मिलियन टन कोयला पावर हाउस में जलाकर हम इतनी ताकत, पावर पैदा कर सकते हैं इलेक्ट्रिसिटी इंजन के माध्यम से, जितनी ताकत 12 मिलियन टन कोयला जलाकर स्टीम इंजन में प्राप्त करते हैं। इसलिये इसका उपयोग हम दूसरी दिशा में करके अधिक इनर्जी पैदा करने के लिये कर सकते हैं। श्रीमन्, इस प्रकार का उसका सुझाव है। लेकिन रेलवे बोर्ड में एक बहुत बड़ा प्रभावशाली ऐसा ग्रुप है जो यह नहीं चाहता है कि इस प्रकार के सुझाव इम्प्लीमेंट किये जायें। वे यह इसलिये नहीं चाहते हैं कि ग्पेयर और मेन्टीनेंस में जो पैसा खर्च होता है, उससे उनकी आमदनी होती है और करोड़ों की आमदनी होती है। यह करोड़ों की आमदनी उनकी मारी जायेगी और इसलिये जब करोड़ों की आमदनी मारी जायेगी तो वे ऐसे सुझाव को कभी भी सामने नहीं आने देना चाहते। जिसके कारण रेलवे विभाग, सरकार और देश की जनता

को लाभ प्राप्त हो सके।

श्रीमन्, इस प्रकार की उसमें कई चीजें हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि अधिक से अधिक पैसेंजर, अभी भी टो०बी० में हम लोगों ने देखा एक हफ्ते पहले कि बहुत अधिक भीड़ है और छत पर लोग चढ़े हुए हैं, घुसने की जगह नहीं मिल रही है, एक भयंकर स्थिति बनी हुई है। उसको देखने के बाद मंत्री महोदय ने इस बात को स्वीकार किया कि इतनी अधिक भीड़ बढ़ गई है कि अगर व्यवस्थित इसको नहीं किया जायेगा तो अनेक प्रकार की समस्याएँ पैदा हो जायेंगी। इस भीड़ को कैसे खत्म किया जा सकता है, जो भी हमारे पास साधन उपलब्ध हैं, उन उपलब्ध साधनों के जरिये हम अधिक से अधिक रेलवे के माध्यम से ये सुविधायें कैसे प्रदान कर सकते हैं, साथ ही साथ जो डोजल इंजन इधर, उधर पड़े रहते हैं, जिनका ठंग से उपयोग नहीं हो पाता है, उनको हम व्यवस्थित तौर पर लाकर कैसे उनका उपयोग कर सकते हैं, जो रेलों की एवेरेज रनिंग है, जो उनका औसत रोज का आना चाहिए, उस औसत को ज्यादा से ज्यादा कैसे बढ़ा सकते हैं, इस सम्बन्ध में कुछ सुझाव हैं जो मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ।

पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि सवारी गाड़ियों के डिब्बे बहुत समय तक खड़े रहते हैं। जैसा मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि लखनऊ में दो रैक दिल्ली और लखनऊ में खड़े रहते हैं, ऐसे ही बम्बई बो०टो० और बम्बई सेन्ट्रल में खड़े रहते हैं। यह सब पुराने टाइम में होता था। त्रिपाठी जी के समय में गोमती एक्सप्रेस चलाई गई जो

कि 13 सौ किलोमीटर चलती है अन्य गाड़ियां 5 सौ किलोमीटर और आपका प्रति दिन का औसत केवल 3 सौ किलोमीटर आता है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि कम से कम 900 किलोमीटर प्रति दिन इसका औसत होना चाहिए। इस प्रकार का कार्य आपने रेलवे बोर्ड में कैसे हो सकता है, आप उन पर दबाव डालें तथा जोर दें ताकि वे कर सकें। यदि ऐसा हो तो उन रेक्स को आप शटल कर सकते हैं चाहे 650 किलोमीटर या 250 किलोमीटर का चक्कर ही लगवा लें। यह जो कोचेज खड़े रहते हैं उनका उपयोग दूसरी ब्रांच लाइनों में हम कर सकते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि आपके पास यांत्रिकी बहुत बढ़ गये हैं। शाखा लाइनों पर गाड़ियां बहुत कम हैं और उनकी आवक बहुत देरी में है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप इन सुस्त खड़े डिब्बों का प्रयोग करें, शाखा लाइनों पर टिकट बिक्री इससे दुगुनी तक भी कर सकते हैं। जहां एक गाड़ी चलती है वहां चार चलाइये। मुझे यह भी सूचना है कि ऐसे बहुत से डीजल इंजिन वाडों में हैं या एक दो स्टेशनों में चलते हैं, जो चलते कम हैं, ठहरते ज्यादा हैं, यह आदेश करना चाहिये कि शाखा लाइनों पर डीजल इंजिन चार-पांच बोगियां ले कर तीन या चार चक्कर लगाए इससे बसें का डीजल बचेगा और आपको आमदानो बढ़ेगी। स्टेशन मास्टरों का व्यवस्थित तौर पर उपयोग होगा। इन्हीं गाड़ियों में सामान भी आप ला सकते हैं। बिना शंटिंग किये हुए वेगन भी ला सकते हैं। ट्रकों का डीजल भी इससे बचेगा और इससे हमें रेल भाड़ा भी ज्यादा प्राप्त हो सकेगा। इसी से रेट भी कम किये जा सकते हैं, माल ढोने के रेट घटा कर बाकी की चीजों को भी सामान्य जनता में सस्ती दरों पर

उपलब्ध करवा सकते हैं। इन्हीं के द्वारा माल उठा कर वे जो मिस्त्री बगैरह हैं, अगर ब्रांच लाइन में डीजल इंजिन बगैरह चलते हैं तो मिस्त्रियों का उपयोग भी ब्रांच लाइनों में टिकट बलेट्टर या टिकट बिक्री करने के लिए उपयोग कर सकते हैं। आपको इसके लिए अतिरिक्त स्टाफ रखने की आवश्यकता पड़ेगी, ऐसा नहीं है। मेरी प्रार्थना है कि जहां आप आस-पास के स्टेशनों के बीच सब दर्जों की गाड़ियां चला रहे हैं उनको बदल कर एक समान रूप कर दिया जाए यानी, ऊंचे दर्जों की ही गाड़ी आप रखिये अधिकतर गाड़ियां सेकेंड क्लास की रखिये। कलकत्ता, टाटानगर अलीगढ़-दिल्ली या ईलाहाबाद-बनारस के बीच में यह सुझाव बड़े काम के है आपकी एयरकंडीमंड या फर्स्ट क्लास बोगियों का शटल में दुरुपयोग हो सकता है, गद्दे काट सकते हैं। यह सारी चीजें होती हैं। जहां आप दस गाड़ियां चलाते हैं वहां आठ या सात सेकेंड क्लास चलाईये बाकी मिश्रित सेकेंड क्लास के रेक्स जो हैं उनको शटल कीजिये। मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूं कि आपने अत्यधिक यात्री क्षेत्रों में बिजलीकरण तो कर दिया है लेकिन पेराम्बूर में अभी भी बिजली वाली बोगियां उचित मात्रा में नहीं बन पा रही हैं। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप अब पेराम्बूर में केवल ई०एम०यू० इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट बनाइये और दिल्ली-अलीगढ़, कानपुर इलाहाबाद, मुगलसराय, पटना मुगलसराय आदि में ई०एम०यू० चलाइये। बम्बई में भी बसई लाइन पर ई०एम०यू० चलाइये। साधीरण शायिकाओं का निर्माण करना बन्द कर दीजिये प्रथम श्रेणी तो बिल्कुल ही नहीं बनाइये। यदि ई०एम०यू० के बिजली के पुर्जें समुचित मात्रा में देश में उपलब्ध नहीं है तो जैसे वाराणसी, चित्तूरंजन और पेराम्बूर आपकी रेलवे,

[श्री कलराज मिश्र]

के कारखाने हैं वैसे बिजली के पुर्जों को बनाना आरम्भ कर दीजिये। अभी 500 किलोमीटर में यह ई० एम० यू० चलते हैं मेरा आग्रह है कि आप इसको बढ़ा कर 5000 किलोमीटर तक करिये। उत्तर प्रदेश और बिहार और बंगाल जैसे अवादों के इलाकों में आपका काम 70 सोटों वाली शायिकाओं से नहीं चलेगा थोड़ी थोड़ी दूरी के मुसाफिरों के लिए 200 यात्रों वाली ई० एम० यू० ही आपका जवाब है। बिल्ली से कलकत्ता, कलकत्ता से कटक, विशाखापटनम, मद्रास से विजयवाड़ा और कलकत्ता से नागपुर-दुर्ग, भिलाई, राउरकेला आदि सभी मार्गों पर ई० एम० यू० की बढ़ी जरूरत है। पेटाम्बूर में ई० एम० यू० के अलावा 10 साल तक कुछ भी नहीं बनाना चाहिये। और यदि न बनाएं तो ज्यादा अच्छा है। जब आप 7000 ई० एम० यू० बना लें तो इस मात्रा को जो कि एक अपेक्षा है उसको आप पूरा कर सकते हैं। आपके आंकड़ों से पता चलता है कि डीजल और बिजली के मामलों में इंजिन की मरम्मत का खर्चा लगभग 10 करोड़ रुपये है। भाप के इंजन का 160 करोड़ रुपये। आपके छोटे छोटे इंजन बड़ बड़े शहरों में एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन पर डीजल फूंकते रहते हैं। आप वह व्यापार ट्रकों को सौंपिये। यह आप नहीं सौंपेंगे कि वह ट्रक को जाये, अपने हिसाब से जाये।

कलकत्ता में, बिल्ली में, बम्बई बगैरह में एक जगह बैगन खड़े कर दीजिए इससे जो इंजन बचें उनसे शाखा लाइनों में छोटी छोटी गाड़ियां खूब इधर उधर ले जाइये। आपके इटारसी, लखनऊ, मुरादाबाद जैसे यादों में बड़े बड़े डीजल इंजन घंटों खड़े खड़े पड़े रहते हैं, इधर उधर उनका उपयोग करते हैं। इसे अन्याय ही डीजल

जलता है। उनसे शॉटिंग कराइये, 20 बोरी की सवारी गाड़ी चलवा सकते हैं। शेडों में से डीजल निकालिये। पिछले 15 वर्षों से आपने बहुत से डीजल इंजन बनाये हैं, अब आप भाप के इंजनों को काट कर उनकी धातु को इस्पात को बेचिये। श्रीमन्, मैं यह इसलिए कह रहा हूँ कि इससे एक नया क्रांति-कारी परिवर्तन आ सकता है। इसलिए ये सारी चीजें मैंने नोट की हैं, इनको बनाया है और आज सदन के माध्यम से आपको यह बताना चाहता हूँ कि इससे चार सौ करोड़ रुपये की बचत होगी।

मिस्त्री और कोयला झोकने वालों को आप निकाल नहीं सकते हैं इसलिए उनको ट्रेनिंग देकर विभिन्न रेल सेवाओं के अन्दर उपयोग कर सकते हैं। कन्डक्टर के नाते भी उनका उपयोग कर सकते हैं। एक एक कोच में 2-2, 3-3 रख सकते हैं। मेरा हिसाब है कि यह व्यवस्था आपको अधिक टिकट विक्री में सौ करोड़ या 125 करोड़ रुपये देगी। यह नहीं समझना चाहिए कि छोटी दूरी के यात्री नहीं बढ़ें हैं। पैसंजर ट्रेफिक का भार ज्यादा बढ़ा है और इसलिए यदि यात्री बढ़ने पर आप जो भिन्न भिन्न प्रकार की गाड़ियां ब्रांच लाइन पर चलाते हैं और उस माध्यम से यात्रियों को खींचकर ले जाते हैं तो इसके कारण और भी आपकी आय बढ़ेगी।

मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि कोयला और लोहा दोनों में आपने शाखा लाइन, छोटे व्यापारियों और बड़े शहरों के दैनिक यात्रियों को एक तरह से नेगलेक्ट किया है। यदि एक बोर्ड को व्यवस्थित करने में पर्याप्त नहीं रहता है तो दूसरे प्रकार का आप आर्गेनाइजेशन कर दीजिए। एक मंत्री महोदय को केवल माल की दृष्टि से ही लगाईये कि किस तरीके

से ज्यादा सामान जाये। उस हिसाब से वे देखें।

जहां आप बिजली से चलाते हैं या विदेशी ईंधन, डीजल ट्रकों में फूंकते हैं अगर उसका इस तरीके से लाभ उठाये तो लाभ मिलेगा। तीन लाख मिस्त्री हाथ पर हाथ धरे बैठे हैं। वे तीन लाख लोग जैसा हमें वाणिज्य विभाग से पता चला है, बेकारी की शिदगी बिता रहे हैं। मेरा आग्रह है कि उनका पता करके, किस तरीके से इसमें व्यवस्थित किया जा सकता है, उनको लगाने का प्रयास करें।

मेरा श्रीमन्, यह कहना है कि इस व्यवस्था के माध्यम से एक नये प्रकार का क्रांतिकारी स्वरूप देश के सामने प्रस्तुत होगा और उसमें यह लगेगा कि जो भी योजना बनी है, उस योजना के साथ एक प्रापर, समुचित तीर पर ताल-मेल बैठाकर उसको कार्यान्वित करने की कोशिश की गयी है।

मैं कहना चाहता हूँ कि अभी जो दुर्घटना हुई है, उन दुर्घटनाओं के बारे में कई तथ्य सामने आये हैं। उनमें यह स्पष्ट रूप से दिखाई पड़ा है कि जो ऊपर के अधिकारी हैं उन अधिकारियों की उपेक्षा के कारण ही वे दुर्घटनाएं हुई हैं। आगरा में दक्षिण एक्सप्रेस की जो दुर्घटना हुई तो मैं वहां आगरा में गया हुआ था, मैंने वहां तथ्यों को जानने की कोशिश की और शायद मंत्री महीदय को जानकारी हुई होगी कि वह मालगाड़ी जिसके जो छूटने का समय था उसको वहां लिखकर दे दिया गया लेकिन वह थोड़ा से एक या डेढ़ घंटे के बाद निकली उसके एक घंटे के बाद निकलने के कारण और फिर उधर से दक्षिण एक्सप्रेस एक डेढ़ घंटा लेट चल रही थी वही इसलिए लेट चल रही थी कि जो

फांसी के इधर से छोटे छोटे बाकी गाड़ियों के लोकल पैसेजर्स हैं जिनको जाना आवश्यक लगता है, जो नहीं पहुंच पाते हैं, चैन पुलिंग वगैरह, पचास तरह की बातें होती हैं, शायद एक कारण वह भी रहा होगा।

[उपसमाध्यक्ष डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला पीठासीन हुईं]

और ज्यादा पैसेजर उसमें चढ़ गये, परिणामस्वरूप ट्रेन इस प्रकार से जोलेट हो रही है, वह लेट हुई और जाकर मालगाड़ी जो एक घंटा बाद निकली है, फिर यह जाकर भिड़ गई। अब सारा दोष ड्राइवर को दिया जा रहा है।

मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जो भी रेलवे सेवा कांडक्ट के अंदर है, उसका परिपालन ऊपर के अधिकारियों द्वारा नहीं हुआ और वह यूँ नहीं हुआ है कि उस दिन बुद्ध लाल झांसी के अंदर ड्यूटी पर नहीं था, शाम को आराम से पड़ा हुआ था। उसको एकाएक यहां बुलाया गया और कहा गया कि जाना है। उसकी चिंता भी नहीं की गई कि वह कुछ आनंद की जिंदगी बिता रहा है। क्या लिया है, क्या नहीं हुआ है, इसकी चेकिंग होनी चाहिए। वह नहीं किया गया है। परिणाम बड़ा भयंकर हुआ।

इसी प्रकार तमिलनाडु की जो दुर्घटना हुई, उसकी जो रिपोर्ट आई है, उसके अन्दर जो डेफिसेंसी कही गई है—लेकिन वास्तविकता यह है कि जो स्पीडोग्राफ हैं, जिसकी चेकिंग यहां से चलने के बाद होनी चाहिए और वहां पहुंचने के बाद भी होनी चाहिए, यानी बार-बार चेकिंग होनी चाहिए, पर ट्रिप चेकिंग होनी चाहिए लेकिन सही बात यह है कि साल भर में उसकी चेकिंग ही नहीं हुई है। अनेक जो दुर्घटनाएं हुई हैं, इसी प्रकार का परिणाम रहा है।

इसलिए रेल मंत्री ने यहां बड़ा खेद व्यक्त किया है, सहानुभूति प्रकट की है,

[श्री कलराज मिश्र]

हम सब लोग उनके इस मामले में साझेदार हैं। लेकिन इतना जरूर कहूंगा कि समय-समय पर दुर्घटना के बारे में जो भी कमेटीज बनें, उन कमेटीज की जो भी सिफारिशें आईं, उनकी जो भी रिपोर्ट्स आईं, उसके आधार पर क्या कार्यवाही की गई है, यह अभी तक सामने नहीं आया है।

तो मैं आग्रह करूंगा कि जो भी इस प्रकार की चीजें आती हैं, उसको निश्चित रूप से लोगों के सामने प्रस्तुत करना चाहिए और जो भी उस दृष्टि से जिम्मेदार हो, उसको दण्डित करना चाहिए।

अभी पंकजुएलिटी की बात कही जा रही थी। मुझे तो यह लग रहा था कि मंत्री महोदय जब बजट पेश करेंगे, तो कहीं पंकजुएलिटी के मामले में यह न कह दें कि साहब यह तो एक ऐसी स्थिति है जोकि वर्ल्ड-वाइड फिनामिना है, यह ग्लोबल फिनामिना है, और इसीलिए अगर यहां भी इर्रगुलर ट्रेस चलती हैं, अनियमित चलती हैं, तो कोई हर्ज नहीं है। मैं ऐसा महसूस करता हूं कि जो अनियमितता है—अनियमितता के बारे में जैसे पहले हमने कुछ सुझाव दिये, जो कुछ बातें कीं, वह तो हैं हीं, साथ ही साथ जिस प्रकार की चिंता करनी चाहिए और ध्यान देना चाहिए, उस प्रकार से रेल विभाग की तरफ से ध्यान नहीं दिया जा रहा है और इसलिए वह सारी गड़बड़ियां, इस प्रकार की जो दिक्कतें हैं, रेल सेवा के अंदर पैदा हो गई हैं।

अभी मंत्री महोदय ने यहां टूरिज्म की दृष्टि से कि लोग ज्यादा आकर्षित हों, इस दृष्टि से एक नई स्कीम प्रारम्भ की है, पैलेस आन वील्ज। अब यह इतना

खर्चीली है, इतने अजीब प्रकार की है कि हिन्दुस्तान जैसे देश में यह लगता है कि आखिर यह क्या किया जा रहा है। जहां आम आदमी को अपनी सीट की गारंटी नहीं है, आम आदमी को टिकट लेने के बाद यह लगता नहीं कि वह ट्रेन में ढंग से बैठ जाएगा कि नहीं, वहां इस प्रकार की लक्जूरियस ट्रेन्स बनाई जा रही हैं बिना किसी मतलब के।

मैं यह आग्रह करूंगा कि इस पैसे का उपयोग—आप जो शिकायत करते हैं कि फाइनेंस की कमी है, आपके पास, रेलवे के पास पैसा नहीं है, इसलिए हमें यह सारी उगाही करनी पड़ रही है, लोगों के ऊपर किराया बढ़ाना पड़ रहा है। यह जो आप बार-बार कहते हैं, इस प्रकार खर्चे आप बंद करें, तब तो कुछ उसका हिसाब ढंग से ही सकेगा। अगर ऐसा नहीं करते तो मैं समझता हूं कि चीज नहीं बनेगी। यह भी चीज उसी में से पैदा होती है—जैसा प्रारम्भ में कहा कि पूरे रेलवे बोर्ड के बारे में, रेल के बारे में एक बार पूरा चिन्ता सामने रखकर के समुचित तौर पर उसकी योजना हो, फिर देख सकें कि उसका उपयोग कर सकें, उस दृष्टि से उन कार्यक्रमों की रचना और फिर ढंग से व्यवस्थित तौर पर चल रहा है कि नहीं, उसी प्रकार का काम ढंग से हो रहा है कि नहीं, उसका ढंग से मूल्यांकन करना, अगर यह तीनों चीजें करते हैं, तब तो उसमें तालमेल बैठ जाएगा, नहीं तो तालमेल नहीं बैठेगा और पैसा आप बराबर बढ़ाते जाएंगे तो यह मैं आग्रहपूर्वक कहना चाहता हूं श्रीमान्, कि जो पैसे आवंटित किए गए हैं, न्यू लाइन्स के लिए, वे बहुत ही कम हैं, पिछले वर्ष से कम हैं, इस से रेन्युअल नहीं हो सकता है। हमारे कई मित्रों ने बताया कि इतने हजार किलोमीटर

लाइन्स में रेन्युअल कर रहे हैं, उसमें करोड़ों रु० खर्च होंगे। तो यह उतने से संभव नहीं। मैं आप से निवेदन करना चाहूंगा कि पूर्वी उत्तर प्रदेश विशेषकर इलाहाबाद से समस्तीपुर, इलाहाबाद से छपरा, लखनऊ से समस्तीपुर, इलाहाबाद से वाराणसी, और वहां से भटनी, यह जो लाइन है, अभी तक यह ब्राड गेज नहीं हुई जब कि इसको करना चाहिये। इलाहाबाद बहुत महत्वपूर्ण स्थान है, वहां हाईकोर्ट है, और गोरखपुर एक महत्वपूर्ण सेंटर है। गोरखपुर से जो ट्रेन आती थी, गोरखपुर भटनी, वह भटनी से इलाहाबाद मीटर गेज है, वहां के वकील और क्लार्क्स जाते हैं, उनको दो-दो दिन लग जाते हैं। यानी, इतनी परेशानी हो गई है कि लोग बड़ी ही असुविधा महसूस कर रहे हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि इलाहाबाद से भटनी तक ब्राड गेज बन जाना चाहिये और इसी तरीके से इलाहाबाद से छपरा तक ब्याया गाजीपुर ब्राड गेज बनना चाहिये। शाहगंज से बलिया तक इस को ब्राड गेज बनाना चाहिये। यह निश्चित रूप से ध्यान देकर अगर करते हैं तो पूर्वी उत्तर प्रदेश का विकास हो सकेगा। विकास की दृष्टि से यह एक बहुत अच्छी प्रक्रिया होगी।

मंत्री महोदय से मैं यह भी कहना चाहूंगा कि समस्तीपुर से दिल्ली तक कोई भी सुपर-फास्ट ट्रेन नहीं है, कोई फास्ट ट्रेन नहीं है, अब ब्राड गेज हो गई है। मेरा आग्रह है कि दिल्ली से ब्याया लखनऊ, गोरखपुर होते हुए समस्तीपुर तक सुपरफास्ट ट्रेन चलायें। इससे उधर के यात्रियों को, उधर की जनता को सुविधा प्राप्त होगी।

मैं रेल मंत्री महोदय से कुछ बातें रेलवे रनिंग स्टाफ के बारे में कहना।

2016 RS—8

चाहूंगा। वे जाते हैं तो बेचारों को सोने को स्थान नहीं मिलता है। कोई रुम्मा नहीं है, छोटे-छोटे स्थान हैं। उन को बड़ा परेशानी होती है। मैं आग्रह करूंगा कि जो रनिंग स्टाफ है उस के लिए अलग-अलग रुम्स की व्यवस्था करें ताकि वे सुविधापूर्वक आराम कर सकें और अपने डंग से वे पूरे दिन भर का उपयोग कर सकें... (व्यवधान)... मैं बता रहा हूं कि छोटे-छोटे स्टेशंस पर नहीं हैं। हम लोगों ने खुद देखा है और देखने के आधार पर ये सारी बातें कहा जा रही हैं। इन सारी बातों को तरफ हम मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करते हैं।

अभी लिक रेलवे की बात यहां की गई है कि जून तक पूर्ण हो जाएगा। मैं आग्रह करूंगा कि दिल्ली में जो पैसेन्जर्स का प्रेशर है, जो बगल के स्थानों से बहुत सारे लोग आते हैं, उसको देखते हुए यह जो रिंग रेलवे बना रहे हैं, रिंग रेलवे लाइन बना रहे हैं, उसको अगल-बगल के जो शहर हैं—गाजियाबाद है, फरीदाबाद है, मेरठ है, पलवल है—इन के साथ भी जोड़ने की कोशिश करें ताकि मैन लाइन के साथ संबंध जुड़ सकें और ठीक तरीके से पैसेन्जर्स आ जा सकें। अभी लोकल पैसेन्जर्स जाते हैं। इसलिए इस का अगर आप मैन लाइन से जोड़ देंगे तो इसकी उपयोगिता बढ़ जाएगी।

इतनी बातें कह कर मैं पुनः मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि रेलवे एक्सपर्ट कमेटी की जो रिपोर्ट है उस रिपोर्ट पर एक बार व्यवस्थित तौर पर विचार करें और उसको लागू करने का प्रयास करें। ऐसा करेंगे तो निश्चय ही एक क्रांतिकारी परिवर्तन होगा और

[श्री क्लराज मिश्र]

जनता उसमें लाभान्वित होगी ।
धन्यवाद ।

श्री नरसिंह नारायण पाण्डेय (उत्तर प्रदेश) : मैं हम वाइस चेयरमैन, मैं आप का बड़ा अनुगृहीत हूँ कि आपने इतने महत्वपूर्ण विषय पर हम को कुछ कहने के लिए अवसर प्रदान किया है । महोदया, बातें तो बहुत ज्यादा हैं, लेकिन मैं अपने को कुछ थोड़े से मुद्दों तक सीमित रखूँगा जिसमें मैं वक्त के अंदर उन सारी बातों को माननीय मंत्री जी के सामने और सरकार के सामने रख सकूँ ।

माननीया, यह बजट जो माननीय मंत्री जी ने पेश किया है, यह इस दृष्टि से बड़ा ही उपयोगी बजट है कि इसमें चारों तरफ जो रेल से संबंधित विभाग हैं उन को चुस्त करने के लिए और रेलवे के परिचालन में क्या आवश्यकता है, वर्कशॉप्स में कहां पर माडर्नाइजेशन की जरूरत है, . . . रेलों की 4 P.M. कहां माडर्नाइजेशन की जरूरत है,

उनको बदलने की जरूरत है, वैगन्स को हालत को देखते हुए उन को कहां पर बदलने की जरूरत है, कहां पर इंजिनों को डोजल से इलेक्ट्रिक में और कोयले से डोजल करने की जरूरत है, कैसे इनका परिचालन किया जाए कि जिससे ऐक्सीडेंट्स कम हो सकें, इन सारी बातों की तरफ उन्होंने ध्यान दिया है और मैं उनका बड़ा अनुगृहीत हूँ । बजट में सारे आंकड़े हैं, जो किताबें दी गई हैं, सब आंकड़ों से भरी हुई हैं, ऐसा लगता है कि रेलवे विभाग काफी मुस्तैदी और काफी चुस्तों के साथ अपने कार्यक्रम को कर रहा है । होना भी चाहिये और यह स्वागत योग्य बात भी होनी चाहिये । लेकिन मैं समझता हूँ कि कुछ सच्ची बातें कहने में ऐतराज नहीं होना चाहिए ।

इससे विभाग को भी वन मिलेगा, उनसे मंत्रालय को वन मिलेगा और इससे हमारी परिचालन की आवश्यकताएँ जो बढ़ती जा रही हैं, उनको भी वन मिलेगा ।

श्रीमान्, यह बात सही है कि जितना हमको फंड मिलना चाहिये, लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए, रेलों के विस्तार के लिए, उतना धन प्राप्त नहीं हो पा रहा है । इसलिए मैंने कुछ समय पहले माननीय मंत्री जी को मुझसे भी दिये थे कि ऐसे डेवलपमेंट को स्कैम को या डिबैचर टाइप को स्कैमों को हाथ में ले और कुछ फाइनेंस डिपार्टमेंट से या प्लानिंग कमिशन से या आपके जो वित्तीय कमिशनर हैं, उनसे बातचीत करके कुछ विकास की योजनाओं को चालू रखें, ऐसे कुछ अलग से उपाय भी करें जिनको प्लानिंग कमिशन भी स्वीकार कर ले और जिसको आजकल की आकांक्षाओं को पूरा करने में और रेल को यात्रा को सरलता में सुलभ करने में, ट्रेन ऐक्सीडेंट्स को रोकने में, ट्रेनों की वर्कशॉप्स को ठीक करने में लगावें ।

श्रीमान्, कुछ समय पहले बस्टे बैंक की एक टीम आई थी और उसने भी कहा था कि जो इंडियन रेलवेज हैं इनको माडर्नाइज करने की, इनको वर्कशॉप्स को सिगनलिंग ट्रेक इन सब को माडर्नाइजेशन की जरूरत है । पुराने ट्रेक अभी भी चल रहे हैं । बहुत सी तो छोटी लाइनें और नए गेंज कम्पनियों के जमाने के हैं और उन में गाड़ियां आज भी चल रही हैं ये सब रिप्लेस करने की जरूरत है । इनका रिप्लेसमेंट नहीं होगा तो सबसे बड़ी जो समस्या है कि रेलों को जो बाधा है वह

बहुत दिन से, चाहे ब्राड गेज हो चाहे छोटी लाइन हो, जो भी लाइनों बिछाई हुई हैं वे एक तरफ से कैपेसिटी को ही वर्द्धित कर सकती हैं। उससे ज्यादा लोड को वर्द्धित करने के लिए इनकी क्षमता नहीं रह गई है। इनका विवर एण्ड टिवर होता जा रहा है। तत्तोजा यह होगा कि यदि आप अभी कदम नहीं लेंगे इनके सुधार के लिए तो आप सही तरीके से न तो जन-आकांक्षाओं को पूरा कर पायेंगे और न सही तरीके से आपकी रेलों के जो ऐक्सीडेंट्स हो रहे हैं, उनको रोक पायेंगे।

वैसे फिगर्स दी गई हैं, मैं फिगर्स के बारे में क्या कहूँ। 80 से 90 परसेंट तक वर्कशाप्स आपकी अच्छी तरह से चल रही हैं। उनमें उत्पादन हो रहा है, कैपेसिटी आप प्राप्त कर रहे हैं, आपको जो आंकड़े हैं उनसे यह मालूम होता है। लेकिन जब हम ऐक्सीडेंट्स को देखते हैं और उसमें इंजिनों के ऐक्सीडेंट्स को देखते हैं तो आप के ही आंकड़े बतलाते हैं कि इंजिनों का सही रख रखाव न होने के कारण कितने ऐक्सीडेंट हुए। मैं क्या उन फिगर्स को पढ़कर जो आपने पेज 3 पर दिये हैं, आपका ध्यान आकृष्ट करूँ कि जो रिपेयरिंग होने की वजह से ऐक्सीडेंट हो रहे हैं? जो आंकड़े दिये गये हैं उन आंकड़ों की सिर्फ एक बात से समाधान हो जाएगा और माननीय मंत्री जो उसको समझ जायेंगे कि जो इंजिनों की खराबी के कारण ऐक्सीडेंट्स हुए वह मैं बताता हूँ। फेल्योर आफ इंजिन्स एंड अदर रोलिंग स्टॉक। यदि आप आंकड़े देखें तो आप का पता लगेगा कि 1978-79 में 6,496 इंजन की खराबी की वजह से ऐक्सीडेंट्स हुए, 1979-80 में 7,341 इंजन की खराबी की वजह से ऐक्सीडेंट्स हुए और 1980-81 में 7,695 ऐक्सीडेंट्स इंजिन्स की खराबी की वजह से हुए। मैं आंकड़ों में जाना नहीं चाहता

इसलिये कि आंकड़ों के जाल में पड़ने से कोई लाभ नहीं है, लेकिन इस बात को तरफ भी हतारा ध्यान जाना चाहिए और जब इंक्वैरी की बात आती है और जब आप कहते हैं अपनी कैपेसिटी की बात और जब आप यूटिलाइजेशन की बात करते हैं, रिपेयरिंग की बात करते हैं और आंकड़े देते हैं कि 85 और 90 परसेंट की कैपेसिटी में हम काम कर रहे हैं और उनकी उत्पादन क्षमता बढ़ गयी है तो इंजन जो वर्कशाप में ठीक होता है उसके बाद उसका कोल्लिजन हो जाता है, ऐक्सीडेंट हो जाता है, उस के फीगर्स को आप देखिये और मिलाइये तो आप पायेंगे कि इन दोनों बातों में कितना डिफरेंस है। और अगर डिफरेंस है तो अधिकारीगण केवल आंकड़े दे कर खुश हो जायें यह बात मैं समझता हूँ कि हमारे जिधे और सरकार के लिये और इस मंत्रालय के लिये एक विस्ता का विषय होगा और इस में पता चलता है कि आंकड़े बनाये जाते हैं, तैयार किये जाते हैं दिखाने के लिये अपनी नेकनामी को और सरकार के सामने पेश कर दिये जाते हैं। इसका लाभ क्या होता है? आम जनता को इस को दिखाने को क्या जरूरत है?

यह बात सही है कि आज हम ने ट्रैफिक और गुड्स में काफी इंक्वैरी किया है और यह बात सही है कि 215 मिलियन टन से 220 मिलियन टन तक आप कैपेसिटी बढ़ाने की बात कर रहे हैं। पिछले दिसम्बर तक 20 मिलियन टन बोझ बढ़ा दिया, लेकिन इस के बाद मैं जानना चाहता हूँ कि आप का जो अपरेटस है वह क्या जिम्मेदार है इस पर लिबरामेंट के प्रति? मैं तो मानता हूँ कि अगर आप इस्टिमेट ठीक नहीं बना पायेंगे, और अगर ठीक नहीं बना पायेंगे तो आप की वर्किंग ठीक नहीं हो सकती। मुझे कहते हुए दुख होता है कि यह 1905 का रेलवे बोर्ड ऐक्ट केवल एक पेज का है। जब इस का मैंने देखा

[श्री नरसिंह नारायण पाण्डेय]

तो मैंने उस के बाद इसी सदन में एक बिल-संस्कारी बिल पेश किया था। मैं माननीय सेठी साहब का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। मंत्री जी जरा मेरी बात सुनें। मैंडम वाइस चेयरमैन साहिब, मैं आप के जरिये कुछ फैक्ट्स मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। इंडियन रेलवे बोर्ड 1905 का ऐक्ट नं० 4, 1905 का है। 22 मार्च 1905 का यह ऐक्ट है और मैं पूरा ऐक्ट ही पढ़ रहा हूँ ताकि आप समझ जायें कि क्या स्थिति है।

"An Act to provide for investing the Railway Board with certain powers or functions under the Indian Railways Act, 1890." It reads:

"Whereas a Railway Board has been constituted for controlling the administration of railways in India, and it is expedient to provide for investing such Board with certain powers or functions under the Indian Railways Act, 1890, it is hereby enacted as follows:

1. This Act may be called the Indian Railway Board Act, 1905.

(2) (1) It shall be read with and taken as part of the Indian Railways Act, 1890.

(2) The Central Government may, by notification in the official Gazette, invest the Railway Board, either absolutely or subject to conditions:

(a) with all or any of the powers or functions of the Central Government under the Indian Railways Act, 1890, with respect to all or any railways;

(b) with the power of the officer referred to in Section 47 of the said Act make general rules for the railways administered by the Government;

(c) any notice, determination, direction, requisition, appointment, expression of opinion, approval or sanction, to be given or signified on the part of the Railway Board for any of the purposes of or in relation to any powers or functions with which it may be invested by notification under Section 2, shall be sufficient and binding and if in writing signed by the Secretary to Railway Board or by any other person authorised by the said Railway Board Act in this behalf in respect of the matters to which the said authorisation may relate and the said Railway Board shall not in any case be bound in respect of any of the matters aforesaid unless by some writing in any manner aforesaid...."

यह आपका रेलवे बोर्ड ऐक्ट है जिसने आज तक पार्लियामेंट की रोजनी तक नहीं देखी। इतना ही बड़ा यह ऐक्ट है और इसमें सारी पावर्स रेलवे बोर्ड के चेयरमैन और उस समय जो गवर्नमेंट थी, जिसने यह इंडियन रेलवे ऐक्ट बनाया है 1890 का, दि इंडियन रेलवेज ऐक्ट, नं० 9 आफ 1890, है और यह केवल एक बार अमेंड किया गया पहली जुलाई, 1979 को और सेक्शन 47 में यह क्लॉज ला कर करीब करीब रख दिया गया है। मैंने तो कल अखबार में पढ़ा और मैं चाहता हूँ कि उसके बारे में मंत्री जी स्पष्टीकरण करें और अगर स्पष्टीकरण करेंगे तो बेहतर होगा। हमने यहाँ स्वराज्य के बाद कोशिश की कि हम इस रेलवेज को माडर्नाइज करें। इसको यहाँ की जनता की आकांक्षाओं के अनुरूप बनायें और आप इतने रोज से बैठे हैं आपका ध्यान इस ओर नहीं गया कि इस रेलवे बोर्ड ऐक्ट को बदला जाय और जैसे दूसरे मंत्रालय काम करते हैं या जो भी स्वरूप आप इसके लिए तय करें उसके अनुसार इस रेलवे का संचालन हो। श्रीमन्, होता क्या है। जब

सदन में बजट पेश होता है तो सारे सदन का हमला होता है और माननीय मंत्री जी को सारे सवालियों का जवाब देना पड़ता है। सरकार को सारी बुराइयों और अच्छाइयों के लिए जिम्मेदार होना पड़ता है और ऐक्ट में सारी पावर्स आपने रेलवे बोर्ड को दे रखी हैं। मेरे पास कामजात हैं और मेरे पास सबूत हैं, मैंने मंत्री जी को लिखा भी है कि आप के प्रिडिसेसर, श्री केदार पांडे अब मंत्री नहीं हैं। उन्होंने कुछ आदेश बड़े छोटे छुटे दिये। लेकिन रेलवे बोर्ड ने उनको भी मंगा लिया और उस पर भी किसी बड़े अफसर के दस्तखत हैं। एक ट्रांसफर आर्डर को भी रेलवे बोर्ड मंगा लेता है और उसको एक्जामिन करता है। रेलवे मंत्री आज रहेंगे तो उनको वह खुश करते रहेंगे और कल जब आप चले जाएंगे तो आपके आदेशों को यह फाइलों में फँक देंगे। यह उनका काम हो गया है। इतना बड़ा यह "व्हाइट एलीफेंट" है जिसमें सारे ही इंजीनियर्स हैं, एक्सपर्ट्स हैं और उनकी हालत क्या है कि "एक्सीडेंट्स" बढ़ते चले जा रहे हैं। सेफ्टी मेजर्स लगाते चले जा रहे हैं, आंकड़े बढ़ाते चले जा रहे हैं, अपनी सुख सुविधा बढ़ाते चले जा रहे हैं। आखिर वे कहाँ पहुँच रहे हैं इसका कोई ख्याल नहीं है। मैं नहीं समझता कि माननीय मंत्री जी कब तक इसको अपने सिर पर ले कर बैठे रहेंगे। मैं आपके सामने कहना चाहता था कि यह जो एक पेज का रेलवे बोर्ड ऐक्ट है 1890 के इंडियन रेलवे ऐक्ट के सैक्शन 47 में सारी पावर्स वेस्ट कर दी गयी हैं, आखिर इस की जरूरत क्या था। इसके लिए मंत्री जी ने कुरा करके एक कमेटी बिठा दी है। आखिर वह क्या काम करेगा। इस रेलवे बोर्ड में सारी पावर्स एक अफसर या बोर्ड के चार अधिकारियों में निहित हैं, इतना ही बड़ा यह ऐक्ट है, मैंने कहा कि रेलवे बोर्ड ऐक्ट कि है और इंडियन रेलवेज

एक्ट एक है और जनरल परपज के लिए दो अपेंडिक्सेज हैं, यह पूरा खजाना है। यह सारा खजाना और कानून जो है इसको मैं नहीं कह रहा हूँ कि आप इसको देखें। मैं नहीं कह रहा हूँ कि आप इसको किसी जज से दिखावें लेकिन इस इंडियन रेलवे बोर्ड के ऐक्ट के एक सेक्शन की अमेंड करने में आपको क्या तकलीफ हो रही है, क्या दिक्कत हो रही है। चेयरमैन चाहे वह ए हो, बा. हो, सा. हो, डा. हो, मेम्बर चाहे ए हो, बा. हो, सा. हो, डा. हो इससे किसी का कोई ताल्लुक नहीं। हमें ताल्लुक है अपने पार्लियामेंट की सावरेनिटी से, हमें ताल्लुक है अपने पार्लियामेंटरी सिस्टम को मेंटेन करने से। इतने सालों के बाद 1905 से आज तक हम और आप इस पर गौर नहीं कर सके। इसके लिए कोई जज को कमेटी बैठाने की जरूरत नहीं है। 1905 के ऐक्ट के बारे में मैंने केदार पांडे ज. जब रेलवे मिनिस्टर थे, कहा था और आपसे भी प्रार्थना की तो यह कहा गया कि कमरिहेंसिव ऐक्ट के लिए एक जज को नियुक्ति कर दी गई है। अरे साहब, दो ही काम तो हैं—एक तो ट्रेफिक का और दूसरा कॉर्चिज का। सेफ्टी का काम भी आ जाता है, गुड्स बुकिंग का काम भी आ जाता है। फ्रंट स्ट्रक्चर को ठीक करना है तो उसके लिए आपने कमेटी बना दी। उसकी रिपोर्ट आ गई और उस हिसाब से आपने भाड़े में इजाफा किया। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी के दिल से यह बात साफ हो जानी चाहिये कि किसी भी तरफ से हम रेलवे बोर्ड के इसलिए पक्ष में नहीं हैं क्योंकि हम चाहते हैं कि आपका आधिपत्य हो, (समय की घंटी) मैं पांच मिनट में खतम कर रहा हूँ। इस पर आपका आधिपत्य हो इसलिए हमने साफ-साफ तरीके से आपके सामने इस इंडियन बोर्ड ऐक्ट को रख दिया और इंडियन रेलवे के ऐक्ट की भी

[श्री नरसिंह नारायण पांडेय]

रख दिया। आप इसके लिए कोई न कोई कदम उठाएँ। पिछले सदन में जब पांडे जी रेलवे मंत्री थे तो उन्होंने कहा था कि मैं बिल लाऊंगा लेकिन वह नहीं लाये। जब मैंने समझा कि वह इंडियन रेलवे बोर्ड के एक्ट के रिपोल के लिए कोई बिल नहीं लाये तो मैंने खुद बिल मूव कर दिया। जब कभी यह सदन के सामने आएगा तो वहस होगी। मैंने मंत्री जी को इसकी एक कापी दे दी है और रेलवे बोर्ड एक्ट की भी एक कापी दी है एक रेक्लम को रिपोल करने के लिए। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आज आपकी परसेन्टेज का क्या है। 107 आदमियों के ऊपर एक क्लास बन आफिसर बंटा हुआ है। रेलवे बोर्ड में क्या परसेन्टेज है इस बारे में भी आप बताएँ। वहाँ कई मेम्बर बैठे हुए हैं। वह काम क्या कर रहे हैं? जो मेकेनिकल इंजीनियर हैं उसका काम है इंस्पेक्शन करना वर्कशॉप का, उसके रख रखाव को देखना, उसके स्टोरेज को देखना जिससे इंजिन ठीक काम करे, सिगनल ठीक काम करे लेकिन बोर्ड में इनके पास फाइलों के सिवाय कोई काम नहीं है। वहाँ पर ऐसे आफिसर जिनको यह चाहते हैं रख लेते हैं। बोर्ड का जो चेयरमैन है उसके साथ जो काम कर रहा है--चाहे वह अच्छा हो या बुरा हो, उनका करेक्टर रिवाइड कैसा भी हो लेकिन वह बोर्ड में बन जाएगा क्योंकि वह चेयरमैन को आगे-पीछे, चारों तरफ से घेर लेता है। मैं कहता हूँ इससे डिस्कॉन्टेन्ट बढ़ रहा है। मेरे पास ज्यादा समय नहीं है नहीं तो मैं कई बातें आपके सामने रखना चाहता हूँ। जवाहर लाल जी ने जब देश आजाद हुआ था, कहा था क्लास श्री सबोडिनेट सर्विस बनाई जानी चाहिये। क्लास श्री सबोडिनेट सर्विस के लिए पोस्ट क्रिएट की गई। क्लास श्री के कर्मचारी क्लास टू और क्लास वन तक

पहुँच सकते थे। इन्होंने क्या किया? जो इनको पसन्द आया वह इन्होंने किया। कोई इनका रिस्तेदार रह गया, सी० पी० श्री० का रिस्तेदार रह गया तो उस रिस्तेदार के लिए वह सारे कानून और आदेशों तक को बदल दिए। जो टी० आई० की पोस्ट है, उसकी जो क्वालिफिकेशन है, उसका मैं एकजामल देता हूँ। किसी यूनिवर्सिटी का ग्रेजुएट और डिप्लोमा और उसकी पाँच साल तक ट्रेनिंग होती थी जैसे आई० ए० एस० और आई० पी० एस० की ट्रेनिंग होती है ताकि वह सर्विस करने के लिए फिट हो सके। इन्होंने ए. बी. सी करके एक एपेंडिक्स बना दिया इसमें हाई स्कूल तक के लोगों को जोड़ दिया। आप जानते हैं कि एक तार बाबू होता है, एक छोटा बाबू होता है और फिर स्टेशन मास्टर होता है और उसके बाद कंट्रोलर होता है। लेकिन इन आफिसरों ने बोर्ड के आदेश से इसकी खत्म कर दिया और एक एपेंडिक्स बना कर जनरल मैनेजर की स्वीकृति ले ली। स्वीकृति लेने के बाद बोर्ड के उस पर दस्तखत हो गये। मैं इस बारे में आज तक कहता रहा हूँ। सारे आफिसरों को और सारे मिनिस्टर्स को खत लिखता रहा हूँ। लेकिन आज तक मेरे खत का कोई माकूल जवाब नहीं दिया गया है। इस प्रकार की धांधली आजकल चल रही है। यह काम करने का इन लोगों का तरीका हो गया है। एडहाक एपाइन्टमेंट कर लिए जाते हैं। एक आफिसर को एडहाक ला करके जनरल मैनेजर का आदेश प्राप्त कर लिया जाता है और फिर रेगुलर कर दिया जाता है और फिर उसको क्लास-2, क्लास-1 बना दिया जाता है। अगर किसी को कोई तकलीफ होती है तो उसको एक्स केडर में ला कर रख लिया जाता है और बाद में उसको सर्विस में मर्ज कर दिया जाता है। कई लोगों की तरफकी की सोड़ियां बन्द कर दी गई हैं। उनको सर्विस में स्टेगनेशन आ गया है। इन

लोगों को पता नहीं है कि लेबर और इंडस्ट्री का रिलेशनस क्या होता है। टी० आई० एक सबॉर्डिनेट सर्विस है। पांच साल अगर किसी को इस पद पर हो जाते हैं तो उसको आटोमैटिक ऊंचा पद मिल जाता है। वह क्लास-2 और क्लास-1 तक भी जा सकता है और उससे ऊंचा भी जा सकता है अगर उसमें योग्यता होगी तो वह ऊंचा भी जा सकता है। लेकिन यहां पर दूसरे एक्स-केडर लोगों को मिक्स कर दिया जाता है। सी० बी० आई० में जब इस मामले की जांच की तो अफसरों को जिम्मेवार पाया गया। श्री कमलापति त्रिपाठी जो न भी इस पर एक्शन लेने का बात सोची, लेकिन कुछ नहीं हो सका। यह हालत हमारे रेलवे प्रशासन की हो गई है। इसको अन्दरूनी हालत क्या है, यह आपको पता नहीं है। इसमें कितनी लेबर डिसकॉन्टेंट चल रहा है, यह आपको पता नहीं है। यह सारा बोर्ड "व्हाइट एलोफेन्ट" की तरह से है। जितनी जल्दी आप इसको डिजोल्व करेंगे उतना ही अच्छा होगा, देश के हित में होगा और हमारी सरकार के हित में होगा, जनता के हित में होगा और इससे हमारी इज्जत बढ़ेगी। मैं यह कहना चाहता हूं कि मैं किसी के खिलाफ नहीं हूं। आप कहते हैं कि लोग चैयरमैन के खिलाफ हैं लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि कोई भी चैयरमैन के खिलाफ नहीं है। आप जिसको चाहें चैयरमैन बनाइये, जिसको चाहें उसको मेम्बर बनाइये। यह बोर्ड अंग्रेजों के समय का बना हुआ है और उस वक्त का यह एक्ट है। यह एक्ट कांग्रेस की सरकार में नहीं रह सकता है। सारी पावर्स एक ही आदमी के हाथ में इन्वेस्ट नहीं रह सकती हैं। मैं कहता हूं कि पार्लियामेंट सुप्रीम है, सरकार सुप्रीम है, अफसर सुप्रीम नहीं हो सकते हैं। जब तक आप इसको तोड़ेंगे नहीं तब तक सही तरीके से कोई भी मिनिस्टर कामयाब नहीं हो सकता है। कोई एफिशिएन्ट

मिनिस्टर इस बोर्ड के रहते हुये ज्यादा रोज टिका नहीं रह सकता है। मैं यह दावे के साथ कह सकता हूं और इन तमाम आंकड़ों के साथ कहना चाहता हूं कि जो सबसे बड़ी जरूरत है और जो जन आकांक्षाएँ हैं वे ये हैं कि यह जो रेलवे बोर्ड का स्ट्रक्चर है, उसके लिए जो कानून बना है उसको बदला जाये। तभी आप सही तरीके से अपनी लाइनों को ठीक कर सकते हैं।

वर्ल्ड बैंक के चैयरमैन यहां पर आए। वे पैसा लेकर आये थे। लेकिन हमारे चैयरमैन ने कहा कि नहीं, हमें नहीं चाहिए। अखबारों में यह बात आई थी, इसमें क्या वास्तविकता है, यह मैं नहीं जानता। आखिर हमारा एफिशिएन्सी कैसे बढ़ेगी, कैसे हम एक्सीडेंट्स को रोक सकेंगे। आग में एक्सीडेंट हुआ और कहा गया कि फोग की वजह से वह हुआ? इन्स्ट्रक्शन्स हैं कि अगर फोगी बैदर हो तो उसके लिए किस प्रकार के सिग्नलिंग की आवश्यकता है। लेकिन आपने जो ध्यान दिया उसमें से इस फोगी बैदर को हटा दिया गया है। स्टेटमेंट दिया दिया पार्लियामेंट में कि "फोगी बैदर" नहीं था। उस दिन से ज्यादा "फोगी बैदर" कभी था ही नहीं। लेकिन कर दिया। इस तरह से आखिर हमको या जनता को कब तक भुलावे में रख कर चलेंगे।

श्रीमन्, दूसरी बात मैं कहता हूं। बड़ी लाइन बनी हमारी बाराबंकी से लेकर समस्तीपुर तक। इसी के साथ श्रीमन् प्रोग्राम था कि भटनी जो स्टेशन पड़ता है, टर्मिनल स्टेशन, हमारा इलाहाबाद में हाई कोर्ट है। हम गोरखपुर में बैठते थे, सोते चले जाते थे इलाहाबाद। रात भर सोते चले जाते थे। सुबह गये, कचहरी का काम किया और फिर वापस चले आये। पर आज हालत क्या है?

[श्री नरसिंह नारायण पाण्डेय]

इलाहाबाद में गया और वहां से जब मैं भटनी आया तो बीच में तीसरे नम्बर प्लेटफार्म पर, तीसरे आपको जो लाइन है उस पर ट्रेन खड़ी कर दी। भटनी को आप जानती नहीं हैं। यह पूर्वी जिलों का सबसे चोर और शत्रुओं का शहर और स्टेशन है जहां पर आदमी को दिन में लूटा जाता है, रात की बात तो छोड़ दीजिये। वहां पर तीसरे नम्बर में मैं बाल बच्चों को लेकर चला और उसके बाद बड़ी लाइन की जो गाड़ी खड़ी थी, तो सारे फ्लर्ट क्लास के डिब्बे में आपके सोने-बैठने की जगह सारी उजाड़ ली गई थी और ब्लेड से काट-काट करके उनको झोले बनवा दिये गये थे और उसमें आर०पो०एफ० के जवान, बेचारे बेसन्तो से सो रहे थे, लाइट का कोई प्रबन्ध नहीं? बच्चों को लेकर, वहां कुली इस समय मिलता नहीं, जब ट्रेन पहुंचती है। वहां पर किसी तरह से स्टेशन मास्टर ने मुझे पहचाना और दो आदमियों के जरिये उसने मुझे ट्रेन में पहुंचाया और उसके बाद किसी तरह से मैं गोरखपुर पहुंचा। वह भी कब? 5 बजे ट्रेन पहुंचती है, मैं पहुंचा 10 बजे दिन में। यह हालत है। आखिर इसको बड़ी लाइन बनाने में क्या आपको दिक्कत है? इलाहाबाद में हार्ड कोर्ट है, यह प्रदेश का सबसे बड़ा केन्द्र है। इसको अगर जोड़ देंगे तो उससे गोरखपुर, देवरिया, बस्ती, बहराइच और गोंडा यहां के लोगों के लिये बड़ी अच्छी बात होगी। सब लोग इलाहाबाद जा सकते हैं और वहां से वापस जा सकते हैं और शांति के साथ हम अपने कार्यक्रमों को इलाहाबाद में करके आ सकते हैं। वहां तीर्थ भी पड़ता है, बनारस पड़ता है, इलाहाबाद पड़ता है जो कि सरस्वती का सबसे बड़ा संगम है,

पुण्य होता है आप जानती हैं। इस तरह की चीजें हो सकती हैं। यह प्रोग्राम में दिया था लेकिन कहा गया है कि फंड नहीं हैं। अब की बार योजना की किसी पत्रिका में आया नहीं। अब क्या स्थिति है मैं नहीं जानता।

जहां तक आपके "पैलेस आन व्हील" को चलाने की बात है तो आप बतलाइये कि 1300 रुपये एक पैसेंजर के आप लेते हैं हिन्दुस्तान का कोई पैसेंजर ऐसा नहीं है जो इसमें जायेगा। फारेनर आयेगा? पर फारेनर क्यों आयेगा, क्यों पैसा खर्च करेगा, इसमें क्या अट्रैक्शन है? पुराने पंखे लगे हुए हैं, पुराने राजा-महाराजाओं के गद्दे और गलीचे लगे हुए हैं। क्या इससे काम चलने वाला है, मैं आपसे पूछना चाहता हूं जो आप का यह "पैलेस आन व्हील" है। आप टूरिज्म को ठीक से डेवलप कीजिये और टूरिस्ट डिपार्टमेंट को आप अट्रैक्ट कीजिये, जो आपके तीर्थ स्थान हैं उनको ठीक से डेवलप कीजिये और ऐसे आपके जो केन्द्र हैं, उनको जोड़ने के लिये स्पेशल इंतजाम कीजिये। सिर्फ "पैलेस आन व्हील" खोलने से आप देश के पर्यटकों को अपनी आर आकर्षित नहीं कर पायेंगे। आपको इसके लिये ठोस कार्यक्रम बनाना पड़ेगा। इसलिये आप इसकी तरफ विशेष ध्यान दें। मेरा सुझाव है कि ऐसे क्षेत्रों के लिये आपने जैसे आगरा के लिये है, जयपुर के लिये है कुछ ट्रेनें इस तरह से चलाई है। आपने यह बड़ा अच्छा काम किया है। जो अच्छा काम आपने किया है उसका हम स्वागत करते हैं और उसके लिये हम आपको बधाई देते हैं कि आपने इन सब चीजों को सोचा है। लेकिन आपको बुनियादी चीजों को भी सोचना चाहिए। जब तक आप बुनियादी बातें नहीं सोचेंगे तब तक काम नहीं हो सकता है। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि हमारी ट्रेनों में

अभ्युक्त की भावना बढ़ रही है। इसको दूर करने का काम कीजिये। केवल आप हर स्टेट गवर्नमेंट को, आपका फोर्स है, 50 प्रतिशत आप उनको देते हैं। लेकिन आपको आर०पी०एफ० फोर्स को एक्टिव करने का खयाल करना चाहिए। मैं समझता हूँ कि यह बहुत जरूरी काम है और ऐसा काम है, जिसके बारे में अगर आप ध्यान देंगे तो इससे आपको ज्यादा लाभ होगा। वेंटिंग रूम और रिटायरिंग रूम के किराये बढ़ते ही चले जा रहे हैं। मैं लखनऊ में पहले 10 रुपये में ठहरता था, अब 40 रुपये हो गया, रिटायरिंग रूम का किराया। 10 रुपये की जगह 40 रुपये हो गया है। बम्बई में 40 रुपये किराया, लखनऊ में 40 रुपये किराया है। यह सब ऐसी अमेनीटीज हैं। अब गर्मी के दिन आ रहे हैं, मैंने सुना है सेकेंड क्लास एयर-कंडीशन के कोच जो हैं, उनको खत्म किया जा रहा है; क्योंकि उनका रिपेयर इसके पहले नहीं किया गया। मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि इसको मत करिये, इससे आपको नुकसान होगा। इससे पैसे-जर्स को तकलीफ होगी। इन सब चीजों की तरफ चूँकि गर्मी आ रही है, इसलिए यात्रियों के लिए अमेनीटीज के बारे में एक प्रोजेक्ट बनाना चाहिये।

एक शब्द मैं आपकी इजाजत से कंटेरिंग के बारे में कहना चाहता हूँ। मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि कंटेरिंग के इन्तजाम को ठीक करने की तरफ, आपने ठीक करने हेतु अपने बजट भाषण में कहा है कि कंटेरिंग की व्यवस्था ठीक तरह से नहीं है, इसको आपने स्वीकार किया है। उसको कैसे ठीक तरह से बनाएंगे। मैं समझता हूँ बड़ी मांग हुई है। 60 प्रतिशत वाले बैठे हुए हैं। अभी यादव जो बड़ा शोर कर रहे थे, मैं समझता हूँ, कंटेरिंग का इन्तजाम कुछ

जगहों पर औरतों को दिया जाए, उनको एम्प्लाय किया जाए, उनको यह काम दे कर सारी सुख-सुविधाएं दी जाएं।

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : मिनिस्टर साहब सुनिये महिलाओं की बात हो रही है।

श्री नरसिंह नारायण पाण्डेय : चाहे आप उसके लिए कोअप्रेटिव बनावें या जो भी बनावें, आप करें। इन शब्दों के साथ मैं आपका बहुत बहुत अनुग्रहित हूँ कि आपने मुझे इस बजट भाषण पर बोलने का समय दिया।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. [SHRIMATI] NAJMA HEPTTLLA): The Minister will now intervene.

SHRI MALLIKARJUN: Madam Vice-Chairman, it is needless for me to lay any emphasis on the functional integrity of the Railways as a whole in the form of the greatest ramification and its overall interest in relation to the structure of the society. Without going much into the details, I will just express the whole Railway performance in relation to the freight movement, in relation to the passenger traffic, the entire nucleus on which mostly the economic growth of the country depends. I will come to the passenger sufferings and punctuality and safety later on because it is a matter of concern to everyone both inside and outside the Parliament.

Madam, in 1976-77, the Railways have lifted the originating traffic to the extent of 212 million tonnes. Thereafter, in 1977-78, it had come down by two million tonnes, that means about 210 million tonnes has been transported. Afterwards, the freight movement has been coiling down and the turn-round has gone up to the extent of 16 days. And that is how the trend has developed. And later, after coming down to the extent of 193.1 million tonnes in 1979-80,

[Shri Mallikarjun]

there was a change in the Government. I am not framing any allegation against the previous Government. I am only saying how the assets have been taken over in 1976-77 and how, in 1980, the present Government had to take the liability. However, the overall percentage is that today, as it is, the position has come to 13 days of turn-round. A day of turn-round either will add a few crores to the exchequer or a day of turn-round gone will be a liability of a few crores. However, in the present year, 1981-82, already a capacity of 215 million tonnes has been achieved and we are confident of attaining the target of 220 million tonnes which has been given. This has been done in the interests of developing the economy of the country as a whole.

Now, one of the points which Bhattacharyaji has made is that our power houses are suffering and starving for want of coal. It is not true. Today all major power houses have got a stock of 10 to 13 days coal and even cement plants have got a stock of 25 days. As you know, Madam, transportation of coal is one of the major ingredients in the generation of energy. In 1980, we were not able to provide the required quantity of coal to the various power houses. But today, after this short period of one year odd, it has picked up to such an extent that every day we are loading 11,000 wagons of coal and despatching them to the core sectors. So, is the case about transporting food-grains. This is how a major breakthrough has been made within a short period, particularly in relation to power generation and in relation to the production of cement and other fertilizers and so on and so forth.

Shri Kalraj Mishra has said that there are about 500 to 600 trains which have been cancelled. Why has it been done? It is a simple thing. Steam coal is essentially required for running steam locomotives plus small industries like ceramics, paper, pot-

tery, etc. Today, so far as the availability of the steam coal is concerned, it is only to the tune of 2000 wagons per day. On the contrary, industry plus railway need nearly 3,500 wagons of steam coal every day. So, unless we voluntarily cut down the consumption of steam coal on railways itself we cannot provide some more surplus of steam coal to industries in order to make them survive. In fact, the coal requirement of the industries is not 3000 or 3500 wagons but even more. This is why some trains, not affecting the operations on a major scale, have been cancelled and later they are again been restored.

Madam, keeping these achievements in view, I would like to convey my congratulations to the rank and file of railwaymen and for the discipline and duty consciousness that they have shown, which have helped us to exceed the targets. I hope the House will join me in congratulating the railwaymen of all categories, be they loco running staff or others.

Now, Madam, I come to the question of the safety of railway passengers. We are equally concerned about the punctuality of trains. No doubt, it has increased a little bit but it has not reached a satisfactory level yet. There are various factors involved in the punctuality and also the safety, (factors like chain-pulling, hose-pipe disconnections and sometimes some mechanical defects and also some miscreant activities or the activities of the anti-social elements, affecting the punctuality and safety of the trains. Some mechanical defects may develop sometimes in the locomotives or even a coach may become unfit while running, needing to be replaced. All these are the factors with regard to punctuality. With regard to safety of passengers, safety consciousness has been there and in spite of that, there were some errors on the part of some categories or disciplines affecting the safety of the passengers. It is not only a law and order problem but also sometimes it becomes a mechanical-

cal problem which affects the safety and ultimately may result into an accident. About the accidents, of course, we have discussed much more. These accidents are being minimised. The trend from 1962 onwards has been that accidents' rate is coming down. Of course, during 1978-77, the number of accidents was 700 odd; then it went up to 925 or 964 and last year the number still went up to 1013 and these have been slightly on the increase. Now all these safety measures have been intensified; special teams have been constituted to go into the details of the reasons of these accidents. We are taking all care with regard to maintenance of rolling stock and starting new innovations to see how best we can avoid accidents. The innovations include advancement in signalling and telecommunication interlocking and various other measures. We have started welding of rail joints so that nobody can easily indulge in any sabotage activity. This is the background behind the accidents. So, to develop safety-consciousness, two teams have been constituted; they are going round and they are giving us all the data and after this feed-back, necessary instructions are being issued accordingly.

So far as maintenance of coaches and wagons is concerned, we do have certain difficulties with regard to overaged rolling stock comprising about 40,000 wagons and 3150 coaches and locomotives and necessary steps are being taken by the Government.

About periodical overhauling, today we need at least to arrange 9300 over-haulings per month; whereas we have the capacity of 8000 odd. This capacity has to be developed and necessary facilities have to be provided. To augment overhauling capacity, necessary facilities are being developed in the yards so that there will not be much difficulty to overhaul wagons there. Now, special type of wagon, Box N, has been recently developed to enable carry 4,500 tonnes train loaded on existing loop length. A new rake has been recently deve-

loped in the Golden Rock Workshop. This will be commissioned on the Kiriburu-Bokaro Steel Plant line. This is fitted with special air brakes and so on. In regard to other matters like constraints in development and so on —

SHRI AJIT KUMAR SHARMA (Assam): Madam is he replying or intervening?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SHRIMATI NAJMA HEPTULLA): He is intervening.

AN HON. MEMBER: What type of intervention is this?

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: Please do not interrupt the hon. Minister. Please listen to him. You may get some points from his intervention and you may mention them in your speech. Let him complete his intervention.

SHRI MALLIKARJUN: Madam the greatest inhibiting factor, as far as the development programme is concerned, is the economic factor. Now, in the Plan period, Rs. 5,100 crores have been allocated. This is quite a meagre amount. This meagre amount has to be allocated to various sectors like workshops, sheds, plant and machinery, rolling stock, renewal of tracks, electrification and so on. This is quite a meagre allocation in which we have to carry out different things. For this reason, whatever projects in our hands, Government would like to complete them as early as possible. Now, 38 lines are under construction. They are in various stages of completion. Some new lines have also been taken up for construction.

So far as electrification is concerned, one hon. Member has suggested that in the Perambur Workshop, only EMU coaches should be developed. This is not possible because we should first complete the electrification projects which we have on hand, as per schedule. Of course, for this purpose,

[Shri Mallikarjun] Rs. 450 crores have been provided. And by the end of 1983, the Waltair-Kirandaul section will be completed, the Delhi ring railway will be completed and the Madras-Trivellore line will also be completed. As far as the programme of electrification on trunk routes is concerned, they are in progress and efforts will be made to complete them in target time.

Madam, with the economic constraints on the one side, in order to improve the performance of the Railways, keeping in view the needs of the operational system in future, a suggestion has been made in 1976 that we should go in for computerisation. Since then, many committee have been formed. Recently also, a committee has been formed consisting of the representatives of the Railways the Electronic Corporation and so on. They have visited foreign countries also to see how this system can be applied in our country, which system would be best suitable and so on, or, whether we should prefer indigenous sources. This question is under consideration.

In the end, I would appeal to the Opposition that since this is the Productivity Year and since each one of us is concerned with the Railways, they should co-operate with us in order to see how best the performance of Railways can be improved. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: Shri Syed Sibte Razi.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY (Andhra Pradesh): Madam, what about my name?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA): His number is fourth. You will come afterwards.

SHRI SUSHIL CHAND MOHUNTA (Haryana): Madam, it is our turn to speak.

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: Is it necessary to start a discussion now and waste the time of the House? Let him speak now. (Interruptions)

श्री सयद सिबते रजी (उत्तर प्रदेश) : मोहतरमा वाइस-चेयरमैन साहिबा...

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : वाइस-चेयरमैन साहिबा, मेरी बारी कब आयेगी ?

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : आपकी बारी आयेगी ।

SHRI SUSHIL CHAND MOHUNTA: It is our turn to speak.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : ऐसा किस तरह हो रहा है ? ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : कायदे से हो रहा है ।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : कोई रूलस रेगुलेशन है ? साढ़े पांच बजे तक कल भी मैं बैठा था, कल भी कोई मौका नहीं मिला और आज भी दूसरे मेम्बरों को आप बुलाती जा रही हैं । ... (व्यवधान)

श्री शिवचन्द्र झा (बिहार) : फस्ट राउंड तो खत्म करा दोजिए पहले । ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : अब उनको बोलने दीजिए । रबी साहब, ज्यादा लम्बा मत बोलियेगा । You have got ten minutes.

श्री सयद सिबते रजी : आप हुकम दें तो मैं बोलूँ ही नहीं । I think I am not going to speak if ten minutes are being allotted to me.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : मेरा प्वायंट आफ आर्डर है । तरीका यह होना

चाहिए कि एक राउंड पूरा होना चाहिए। आप दो-दो तीन-तीन को उसके बाद बुलाइये। महां तो एक राउंड भी पूरा नहीं हुआ है। आप किस उमूल से यह समय दे रही हैं? ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : इतना समय तो आप टाइम पूछने पर लगा रहे हैं। वह खत्म करें, फिर बोलिये।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : खत्म करने का सवाल नहीं है। खत्म करने के बाद क्या प्वायंट ऑफ आर्डर मेरा रह जाएगा ?

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: it is much better if you sit down and do not waste time of the House.

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : फर्स्ट राउंड हमारा हो जाना चाहिए। इस पर आप रुकिए दीजिए कि फर्स्ट राउंड तो एक बार हो।

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : जो आर्डर यहाँ लिखा हुआ है, उसी नियम से मैं चलाऊंगी। आप बैठिये।

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : आपको जानकारी करके बैठना चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: It is my discretion. Please sit down.

श्री संयद सिबते रजी : माननीय महोदया, जिस तरह से कल से रेल के ऊपर बहस चल रही है, उम्मेद लगा है कि... (व्यवधान)

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : मैडम वाइस-चेयरमैन, आपको जानकारी करनी चाहिए, अगर जानकारी नहीं है तो लेनी चाहिए। खाली बैठ जाइये कहने से कोई मतलब नहीं है।

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : आपको जानकारी नहीं है। कागज मेरे पास है। आप बैठ जाइये। This is the decision taken by the Business Advisory Committee.

श्री संयद सिबते रजी : माननीय महोदया, जिस तरह से वह रेल नहीं चलने दे रहे हैं, उसी तरह से सदन को भी नहीं चलने दे रहे हैं। जैसा कि मेरे दोस्त जैन साहब ने वहाँ से कल सबाल उठाया था क्वेश्चन आवर के दरमियान में कि विरोध पक्ष के एक माननीय सदस्य ने, जिनका मान्यताओं और नियमों की वजह से मैं नाम नहीं ले सकता हूँ, इस देश में न जाने कितने हादसे कराये। (व्यवधान)

SHRI ARVIND GANESH KUL-KARNI (Maharashtra): On a point of order.

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: Let him speak.

SHRI ARVIND GANESH KUL-KARNI: I am on a point of order. You have to listen to me and then give your decision. You cannot cow me down, I am not for that.

Madam, I am not against my friend Sibte Razi. Mr. Sibte Razi, you please take it in a chivalrous manner.

SHRI SYED SIBTE RAZI: It is between you and the Chair. I do not come in between and I do not like to come in between.

SHRI ARVIND GANESH KUL-KARNI: Perhaps you may think that I am opposing you, I am not opposing anybody. The system in this House has been, one party fields his candidate and then one from the ruling side speaks. (Interruption). Please try to understand.

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]:

I understand that because he was also ____

SHRI ARVIND GANESH KUL-KARNI: No, Madam. You are very clever, but unfortunately, I am not. My difficulty is...

SHRI J. K. JAIN (Madhya Pradesh): I have serious objection to this. Why should you say "you are clever"? He can say that she is very intelligent. You have to admit this fact.

SHRI ARVIND GANESH KUL-KARNA; Mr. Jain's suggestion is quite acceptable to me. You are, Madam, intelligent and I am an unintelligent man. I want to know from you. That is all. We have to respect the position of the Chair. But I am on a convention that before the Deputy Minister of Railways spoke, I wanted to know who spoke. If he is -a Congress (I) Member, then you. know the chance naturally goes to the Opposition. If he is not a Congress (i) Member but an Opposition M^n.ber, then again it goes to a Congress (I) Member. So please enlighten me who spoke, before Mr. Mallikarjun.

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: Okay, I will tell you that it was Mr. Narsingh Narain Pandey who spoke. But there are many Members from the Congress (I) and we hav2 to accommodate them. (Interruptions} Will you please listen to me? Thoy have got longer time than the Opposition and we have to accommodate more of their Members than the Opposition has got. It is not an equal number. That is why...

SHRI ARVIND GANESH KUL-KARNI: I understand this now. Is it your discretion, Madam?

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: You are wasting time.

SHRI ARVIND GANESH KUL-KARNI: Is it your discretion that you want to exhaust the entire Congress (I) list?

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: It is not my discretion.

SHRI ARVIND GANESH KOL-KARNI: Or you want to ignore us and then call our Members?

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: It is neither discretion nor ignorance.

SHRI ARVIND GANESH KUL-KARNI: If you do not want us, we will walk out. You can go on with your M:xbers. We will walk out; we do not mind that. Why should we it here?

SHRI SUSHIL CHAND MOHUNTA: I want to know whether this is your ruling. Just a minute, please.. Is it your ruling.

THE VICE-CHAIRMAN [DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA]: Yes, it is my ruling. Let him speak.

SHRI SUSHIL CHAND MOHUNTA: I want your ruling on this point whether you will invite the second rounders of Congress (I) first before exhausting the first-rounders of the Opposition parties.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. (SHRIMATI) NAJMA HEPTULLA): You will see it by the name of the second pe»on who is going to speak.

SHRI SHIVA CHANDRA JHA. Madam, my point is...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. (SHRIMATT) NAJMA HEPTULLA): Jha Sahib, please sit down.

SHRI ARVIND GANESH KLL-KARNI: As your ruling is not as per the convention, in protest. I walk out.

(A,t this stage, some hon. Members left the Chamber).

SHRI RAM LAKHAN PRASAD GUPTA (Bihar): I also waik cut against your ruling.

(At this since some hon. Members left the Chamber).

श्री हुक्मदेव नारायण यादव (बिहार) :
(व्यवधान) जब कांग्रेस (आई) का समय
खत्म हो जायेगा तब हम आपके दरबार में
हाजिर हो जायेंगे।

श्री शिव चन्द्र झा : मेरा प्वायंट
आफ आर्डर आप सुन लीजिए।

उत्तरभाष्य [डा० (श्रीमती) राजमा
हेपतुल्ला] : वही बात कह रहे हैं ?

श्री शिव चन्द्र झा : पहले सुन तो
लीजिए। आप ने कहा उनको एकोमोडे
करना चाहती हैं, उन के बहुत से स्पीकर
हैं। मान लीजिए 7 अपोजीशन के
मेम्बर हैं फर्स्ट राउन्डर, अपोजीशन
के फर्स्ट राउन्डर बोलेंगे, 7 उनके
बोलेंगे, यह कम्प्लीमेंशन होगा एक इधर
से, एक उधर से। यह राउन्ड खत्म हो
जायेगा तब सेफिन्ड राउन्ड में उन का
आठवां, नवां, दसवां हो सकता है, लेकिन
फर्स्ट राउन्ड में 7, 8, 9 जितने उन के
हैं उनके साथ 7, 8, 9 इधर के भी
होंगे। इस लिए फर्स्ट राउन्डर को न
बुला कर उनके नवें, दसवें, बारहवें को
आप बुला रही हैं, यह परम्परा नहीं हो
सकती।

उत्तरभाष्य [डा० (श्रीमती) राजमा
हेपतुल्ला] : इसमें 15 मिनिट निकल गये।
इतनी देर में वह बैठ जाते।

श्री शिव चन्द्र झा : हम लोग इसी
लिए तो लड़ते हैं कि परम्परा प्रच्छेद
रहे। आपको जो समझा दिया जाता है—
जनत समझाने से परम्परा बदल जायेगी।

उत्तरभाष्य [डा० (श्रीमती) राजमा
हेपतुल्ला] : कोई जनत नहीं समझा
रहा। आप भी सही समझा रहे हैं,
वह भी सही समझा रहे हैं। आप भी
हाऊस की परम्परा को निभाइये। कोई
बोल रहा है, तो उसको एकोमोडे

करिए। अभी माथूर साहब ने कहा कि
होली की वजह से उनके मेम्बर नहीं
रहेंगे, उन्हें बुलवा दीजिए, नन्द जी ने
कहा कि उनके मेम्बर बुलवा दीजिए,
हालांकि उनका फर्स्ट राउन्ड हो चुका
है। मैंने कहा कि आपको एकोमोडे
करेंगे।

श्री शिव चन्द्र झा : यह जो फर्स्ट
राउन्डर है, इसको तो पहले होना चाहिए।

5 P.M.

श्री संयुक्त सिन्धु रज्जी : माननीय
महोदया, जैसे कभी-कभी रेल चलती है
और हर जगह चैन पुलिंग हो जाती है
और वह बेचारी चलने के बावजूद भी
रुकती रहती है, उसको रुकना पड़ता है
वही अवस्था मेरी इस वक्त हो गयी है
यहां पर। यह चैन पुलिंग हाऊस में तो
रोज ही सुबह से शाम तक होती है और
इससे कितना बिघ्न पड़ता है इसको
आज देश की जनता जान चुकी है।

बेचारी रेल आज तकरोबन 130 साल
पुरानी और बूढ़ी हो चुकी है और उस
पर कल से इस सदन में हर तरह के
आक्षेप किये जा रहे हैं। जिससे ऐसा
लगता है कि इस रेल ने देश को अधिक
व्यवस्था को सुधारने के संबंध में, देश
में उन्नति के नये कोटिमान बनाने के
संबंध में, दूसरी जगहों पर अनाज पहुंचाने
के संबंध में, जहां पानी नहीं था, लोग प्यासे
थे वहां पानी पहुंचाने के संबंध में या
देश को सुनियोजित परियोजना में कोई
भी योगदान नहीं दिया है। इस बेचारी
रेलवे को जो व्यवस्था है और इसको
जो अवस्था है उसको ध्यान में रखते
हुए हमें उसका दिक्कतों पर भाषान
देना होगा। बढ़ती हुई जनसंख्या के साथ
रेल में ओवर क्राउडिंग का प्रश्न सब से
पहले आता है। यह सब से बड़ा समस्या
है और बेचारी रेल को बार-बार क

[श्री सैयद सित्तेरजा]

जाता है कि डिब्बों में जगह नहीं है, कोचेज अच्छी नहीं हैं और बहुत ज्यादा लोग रेलों को इस्तेमाल करना चाहते हैं। छतों पर बैठ कर चलते हैं। जन श्रद्धा की बढ़ती हुई विस्फोटक स्थिति की तरफ ज्यादा न इंगित करते हुए हम कोशिश करते हैं रेल के साधनों और व्यवस्था पर आरोध लगाने की, जब कि रेलों के मंत्रालय द्वारा बार बार हमारी योजनाओं के समय और हमारे बजट के समय उसके सोमिट साधनों की याद दिलायी जाती रही है। आंदर काउडिंग की बात आयी तो मैं कुछ सुझाव भी रखना चाहूंगा। सब से पहले तो एक ऐसी भावना को, एक ऐसे माहौल को पैदा करना होगा कि जिससे हम छोटी दूरियों का सफर सड़क के धातवायत से, रॉड ट्रांसपोर्ट के जरिये से तय करें और छोटी दूरी को जगहों के लिये जैसे दस, पंद्रह, बीस मील के बाद के जो स्टेशन्स हैं वहाँ पहुँचने के लिये लोग ट्रांसपोर्ट का सहारा लें। इससे पहले तो डिब्बों में जो भीड़ का दबाव होता है वह कम हो जायेगा और दूसरे रेल को हम दूरदराज की मुसाफिरता तय करने के लिये, दूर दराज की यात्रा के लिये इस्तेमाल कर सकेंगे। आंदर काउडिंग की बात जब आती है तो मुझे खुशी है कि हमारे माननीय मंत्री जी डबल हेड्रेड रेल चलाने का प्रस्ताव रखा है। लेकिन यह कुछ ट्रेन्स के बारे में हो होगा ऐसा आभास होता है। इससे यकीनन फायदा होगा। इससे एक तो भीड़ में कमी होगी और दूसरे जो हमारी लाइन्स हैं, जिनकी सीमायें सामित हैं उन की कंपैसिटी जो है उसका ज्यादा इस्तेमाल हो सकेगा। मैं मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि यह डबल या ट्रिपल हेड्रेड रेलवे की जो परियोजना है उसके बारे में उनके मंत्रालय का क्या

विचार है और उस को तेजी से आगे बढ़ाने में कितनी बाधाएँ हैं और उन को कैसे कम किया जा सकता है। क्योंकि जो हमारे सोमिट साधन हैं बढ़ती हुई जन संख्या को देखते हुए मैं समझता हूँ कि यह डबल हेड्रेड रेलवेज का जो सिस्टम है उसमें तेजी लायी जानी चाहिए। इस से बहुत सी समस्याओं का समाधान हो सकता है। जैसी कि मुंबई से चर्चा चल रही है कि हमारे लोकोमोटिव्स और हमारी कोचेज और हमारे वॉग्स खराब हो रहे हैं और उनके पुराने होने की वजह से एक्सीडेंट्स होने में उनका काफी कंट्रीब्यूशन रहता है, यह बात ठीक है। मोहतरिमा, इसके अलावा भी कुछ चीजें हैं। हमारे सिगनल सिस्टम जो हैं वह आउसलीट हो चुके हैं। हमारे ट्रेन्स, जैसा कि मैंने शुरू में अर्ज किया, 130 साल पुराना हमारा सिस्टम है और इसमें आमूलचूल परिवर्तन भी आजादी के बाद नहीं आया है। इसमें भी तबदीली की जरूरत है। लेकिन इसके साथ-साथ सिर्फ यह बात कह कर नहीं टाला जा सकता कि हमारे पास नये संसाधन नहीं हैं इसलिये हम ज्यादा सेफ्टी की बात, सुरक्षा की बात या दूसरी बात नहीं कर सकते। हमें उम्मीद है नये मंत्री जो के नेतृत्व में, हमारे जो मौजूदा अग्नेट्स हैं रेलवे के, उनका मैक्सिमम यूटीलाइजेशन हो सकेगा। ऐसा देखा गया है कि बहुत सी जगहों पर जहाँ रोलिंग स्टॉक नहीं है, जहाँ मैन्टेनेंस के संसाधन नहीं हैं वहाँ जरूर यह सवाल उठता है कि साधन न होने को वजह से अच्छी वर्कमैनशिप नहीं हो पाती है। जहाँ संसाधन मौजूद हैं, मैन्टेनेंस के जरिये मौजूद हैं, रियरियरिंग का मैटीरियल मौजूद है, मैं मानता हूँ कि इस सब के बावजूद कभी-कभी वहाँ भी जो वर्कमैनशिप है, जो हमारे काम का स्तर है वह अच्छा नहीं आता है, मैं समझता हूँ इस और

भी मंत्री जी ध्यान देंगे। सबसे ज्यादा जरूरत इस बात की है कि हम ऐसी फीलिंग पैदा करें जो अपने कर्मचारियों को कर्तव्य परायणता की तरफ, काम करने की तरफ ला सकें। मैं मानता हूँ कि हमारे देश के रेलवे के कर्मचारी बहुत बड़ा योगदान दे रहे हैं, लेकिन कभी कभी ऐसा होता है कि एक मछली सारे तालाब को गंदा कर देती है। रेलवे में कुछ लोग ऐसे हैं जो मनमौजी हैं, जो समय से अपना काम नहीं करना चाहते हैं। जो सेवा अवाम को देनी चाहिये वह पूरी तरह से नहीं देते हैं। इस तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है।

आजादी से पहले जब इस देश में रेलें लाई गई थीं तो उनका एकमात्र मकसद था अपने देश को सुरक्षा करने के लिये; डिफेंस के सिलसिले में रेलों का इस्तेमाल कैसे हो। लेकिन नये हिन्दुस्तान में, आजाद हिन्दुस्तान में, शांतिप्रिय हिन्दुस्तान में जंग होनी ही है, लेकिन यह जंग इस तरह की नहीं है कि कोई दूसरा देश हमारे ऊपर आकर आक्रमण करे और उसके लिये हम रेलों का उपयोग करें, बल्कि हमें गरीबों के खिलाफ—भुइयारी के खिलाफ जंग लड़नी पड़ रही है। हमें अपनी पैदावार बढ़ाने के लिये अग्रसर होना है, इसके लिये रेलों को जो कार्यक्षमता है, जो योगदान है, उससे कोई इंकार नहीं कर सकता। हम प्रोडक्टीविटी इयर मना रहे हैं। देश में प्रोडक्शन बढ़ाने के लिये इसको बहुत जरूरत है। आज तक जितना भी प्रोडक्शन हुआ है, देश में जितनी भी तरक्की हुई है, देश के लोगों का जो भी जीवन-स्तर ऊंचा हुआ है इसमें रेलों का बड़ा भारी योगदान रहा है। यदि रेलें न होती तो यह देश दुनिया को छोड़ ताकत नहीं बन सकता था। हमारा देश बहुत से मामलों में,

2016 RS

अनाज के मामले में, सक्षम होने में आगे नहीं बढ़ सकता था। यदि फर्टीलाइजर कारखानों से उठाकर खेतों तक नहीं पहुंचेगा। तो खेतों में खाद नहीं पहुंचेगी और उत्पादन अच्छा नहीं होगा। इस्पात के कारखानों से लोहा निकाल कर अवाम तक नहीं पहुंचाया जाएगा तो देश में रेल की पटरियां ही नहीं और बहुत सी चीजें, अनाज, मशीनें, हथियार, गाड़ों, मोटर आदि नहीं बन सकेंगे। (अवधान) (समय की घंटी)। कितना समय हो गया?

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : आठ मिनट हो गये हैं।

श्री संयुक्त सिन्हा रज्जी : मेरा कितना समय और रह गया ?

उपसभाध्यक्ष [डा० (श्रीमती) नाजमा हेपतुल्ला] : आपके दो मिनट रह गये हैं।

श्री संयुक्त सिन्हा रज्जी : स्टोल प्लॉट की बात है, सोमेट की बात है, पेट्रोलियम इन्डस्ट्री की बात है। थरमल पावर स्टेशन की बात है, जैसा कह गया है कि थरमल पावर स्टेशन में कोयले की कमी की वजह से बहुत जगह हालात खराब है। आज हमारी रेलवे को इतनी सक्षमता हासिल करनी है कि कोई भी पावर स्टेशन ऐसा न होगा जो कोयले की कमी की वजह से रुक गया है। पिट सेन्टर से कोयला पहुंचाना है, थरमल पावर स्टेशन तक, तो रेल का इस्तेमाल करना होगा।

श्री सत्यपाल मलिक (उत्तर प्रदेश) : आलू सूख रहा है क्योंकि बैगन नहीं मिल रहा है।

श्री संयुक्त सिन्हा रज्जी : हमें जनरल बजट पर ही निर्भर नहीं रहना होगा,

[श्री सैयद सिक्ते रजी]

हमें इसके साथ दूसरी व्यवस्था चलानी होगी। आप ने इस वक़्त उही बात कही है, हमारे मन्त्री जो ने जो रेल भाड़े में बढ़ोतरी को है, मैं समझता हूँ आबाम के ऊपर इसका भार पड़ेगा लेकिन रेलवे को खुद सक्षम होना पड़ेगा। इतने फंड और रिसोर्सेज एकत्रित करने के लिये जिससे इतने वृद्धि बढ़ सकें कि वह हिन्दुस्तान के आबाम को मांग के हितों से घूरे उतर सकें। अब मैं खास तौर पर सुरक्षा के मामले पर आता हूँ। मैं चाहता हूँ कि इस तरफ मंत्री महोदय ध्यान देने को कृपा करें। पिछले साल आर० पी० एफ० के लिए 44.91 करोड़ रुपये को मुविघा जुटाने की बात कही गई थी। इस साल 57.83 करोड़ रुपये रखे गये हैं। स्टेट गवर्नमेंट्स को कंट्रीब्यूशन पिछले वर्ष 10.83 करोड़ रुपये थे, लेकिन इस साल 13.20 करोड़ रुपये रखे गये हैं। लेकिन एक बात मैं खास तौर से मंत्री जो से कहता चाहता हूँ कि आर० पी० एफ० की जो समस्या है, वह यह है कि जब कोई हादसा होता है, अगर वह स्टेशन पर होता है तो आर० पी० एफ० उसकी जिम्मेदारी लेता है, लेकिन जब रेल आगे बढ़ जाती है, स्टेशन से कुछ दूरी पर चली जाती है, उदाहरणतः 10 किलोमीटर को दूरी पर चली जाती है, वहाँ पर अगर कोई वाकया हो जाता है, कोई हादसा हो जाता है, कोई लूट हो जाती है, तो उसकी जिम्मेदारी आर० पी० एफ० नहीं लेता है। वे कहते हैं कि यह सिविल पुलिस की जिम्मेदारी है, यह मामला हमारे अधीन नहीं आता है। लेकिन स्टेट गवर्नमेंट्स कहती हैं कि यह हमारी जिम्मेदारी नहीं है। इस तरह से जो बेचारा उन्मोक्त होता है, जिन पर इसका असर पड़ता है, उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। इसलिए मेरा सुझाव है कि हमारा जो यह आर० पी०

एफ० एक्ट है, इसको बदला जाये और आर० पी० एफ० को सिविल पुलिस के जो अधिकार हैं वे उनको प्रदान किये जायें ये अधिकार उनको देने पड़ेंगे, वरना मैं समझता हूँ कि सुरक्षा की जो बात की जाती है यह पूरी तरह से मुकम्मल नहीं हो सकती है।

आज रेलों में बढ़े हुए किराये की बात कही जाती है। जो किराया बढ़ाया गया है उस पर कुछ ऐतराज भी किया जा सकता है। इस पर चर्चा चल रही है। लेकिन मैं यह कहना चाहूँगा कि रेलों में अगर किराया बढ़ता है तो उसका असर हर क्षेत्र में पड़ता है। इसलिए किराये में जो बढ़ोतरी की जा रही है उस पर ध्यान देने की जरूरत है। टेरिफ कमीशन की जो रिपोर्ट है, उस पर भी ध्यान देना पड़ेगा। मैं समझता हूँ कि आज भी किराये में सबसेड़ी दी जाती है। अगर प्राइस इंडेक्स के लिहाज से इसको रखा जाय तो मैं समझता हूँ कि यह बहुत बढ़ जाता। मौजूदा दरों को देखते हुए अब भी हमारे मुल्क में सबसेड़ी की प्रवृत्ति है और इस प्रवृत्ति को बदलना होगा। सबसेड़ी का मतलब क्या होता है? इसका मतलब यह है कि जनरल संसाधनों में से पैसे लेकर रेलों को प्रयोग करने वालों को दिया जाये। यह बहुत उचित बात नहीं। उचित बात तो यह है कि जो रेलवे का उपयोग करे उसका खर्चा भी उन्हें वर्दाशित करना होगा।

आखिरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप नई रेलें चलाइये, नये नये स्टेशन्स बनाइये और दूसरे नये-नये काम कीजिये, रेलों को भारत के कोने-कोने से जोड़िये, यह अच्छी बात है, परन्तु आपको इस बात को ध्यान में रखना होगा कि भारत में रेलों की एफिशिएन्सी का अन्दाजा लोग इस बात से लगाएंगे कि

रेल्वे टाइम पर चलती हैं या नहीं रेलों में सफाई का ठीक इंतजाम है या नहीं। रेल कर्मचारियों का व्यवहार जनता के साथ कैसा होता है। जनता को रिजर्वेशन के लिए कितनी देर तक लाइनों में खड़ा रहना पड़ता है। रिजर्वेशन के क्षेत्र में कोई पड़पंत्त तो नहीं चल रहा है। इन तमाम चीजों से लोग आपकी एफिशिएन्सी का अंदाजा लगाएंगे। इसलिए जरूरत इस बात की है कि रेलों की जो कार्यकुशलता है, उसकी तरफ खास तौर पर ध्यान दिया जाये।

आखिर में मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारी प्रधान मंत्री ने इस वर्ष को उत्पादकता का वर्ष घोषित किया है। हमारे रेलवे मंत्री श्री सेठी जी और हमारा रेलवे प्रशासन अभी से इस बात को देखेगा कि हमारी उत्पादन की जो क्षमता है उसको इस वर्ष ज्यादा बढ़ाया जाये और हमने जो यह फैसला किया है कि भारत में हर क्षेत्र में 10 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी होगी, यह बात रेलों में भी पूरी तरह लागू होगी और उसमें हमारा रेलवे प्रशासन यकीनन आगे बढ़ता रहेगा। क निपुण एडमिनिस्ट्रेटर श्री सेठी व्यक्तित्व में, रेल मंत्री के रूप में आपा। मैं आपका शुक्रिया अदा करते हुए। बजट का समर्थन करता हूँ और खिर में यह कहना चाहता हूँ कि : 'हैं नाउम्मीद इकबाल अपनी किशतेवीरों से। नम हो तो मिट्टी बड़ी जरखेज है साकी।'

IE VICE-CHAIRMAN [DR. RIMATI] NAJMA HEPTULLA]:

Reddy, before you speak, I may you what confusion took place. one who was sitting here before ad made certain numbers and lingly I was following. He had certain adjustments in relation Opposition. Accordingly I had ust a Member from Congress I hope you will not take it riously.

श्री बी० सत्यनागयण रेड्डी : मैं हम बाइस चेयरमैन साहिबा, हर साल कुछ सुझाव हम देते हैं और अगर पिछले दो-तीन सालों की हिस्ट्री देखी जाये तो ऐसा मालूम पड़ता है कि रेलवे जो काम अंजाम देता है, उसका जो परफार्मेंस रहा है वह तसल्लीबख्श नहीं है, वह सन्तोषजनक नहीं है। अगर एक मायने में कहा जाये तो तरक्की निल है। अगर इतने बड़े देश, इतने बड़े जनसमूह के लिये उसके आधार पर इसको कम्पयेर किया जाये तो यह तरक्की कुछ नहीं है।

मैं सबसे पहले रेल मंत्रालय का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहूंगा कि मुल्क की सारी तरक्की, उसकी सारी बहदूदी रेलों पर ही मुन्हसिर है। क्योंकि देश इतना बड़ा है, इतना चौड़ा है, एक कोने से दूसरे कोने तक किसी चीज को लाने ले जाने के लिये, चाहे वह रा-मेट्रीरियल हो, कोई भी चीज हो, हमारे बड़े-बड़े कारखाने हैं जो कि देश में फैले हुए हैं, हमारे सीमेन्ट के कारखाने हैं, टैक्सटाइल के कारखाने हैं, हमारी इंडस्ट्रीज जो हैं ये तमाम ठीक ढंग से चले सारे मुल्क को मजबूती और तरक्की के रास्ते पर ले जाने के लिये रेल का बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। अगर रेलवे का विकास ठीक से नहीं हुआ और देश के एक कोने से दूसरे कोने तक ठीक ढंग से रेलें नहीं चलायेगी तो देश की तरक्की रुक जायेगी, प्रगति ठप्प हो जायेगी। तो सबसे पहले जरूरत इस बात की है कि रेल मंत्रालय इसकी तरफ इसके विकास की तरफ ज्यादा ध्यान दे। हम सिर्फ दफ्तर में बैठकर ही न सोचें बल्कि उस पर ठीक ढंग से अमल करायें। रेल मंत्री जी ने जो अपना वक्तव्य दिया है उसमें उन्होंने कहा है कि खामियां जरूर हैं और हम उनकी तरफ तबज्जोह दे रहे हैं। यह बात हर वक्तव्य में कही जाती है। लेकिन जो कदम उठाने चाहिए,

[श्री बी० सत्यनारायण रेड्डे]

वे उठाये नहीं जा रहे हैं। हम चाहते हैं कि जो कारखाने हैं, जो इंडस्ट्रिज हैं जो टैक्साटाइल के कारखाने हैं, साभेन्ट के कारखाने हैं, दूसरे जो भी कारखाने हैं उनके साथ-साथ हमको सारे देश में एक कोने से दूसरे कोने तक अनाज पहुंचाना पड़ता है और जितनी भी चीजें लोगों के जीवन के लिये जरूरी हैं वे सब रेलों के जरिये, बसेज के जरिये या ट्रक के जरिये पहुंचाई जाती हैं। आप जानते हैं कि रेल एक ऐसी सुविधा है जिसके जरिये से आम लोगों को सस्ते दाम पर एक जगह से दूसरी जगह पर खाने-पीने को चीजें मुहैया की जाती हैं। लेकिन जब हम रेलों को प्रगति देखते हैं तो हमारे सामने एक ऐसी डाक पक्कर नजर आती है जो कि नहीं होनी चाहिए। आज हिमाचल प्रदेश में रहने वाले या काश्मीर के पहाड़ों में रहने वाले या अरुणाचल में रहने वाले त्रिपुरा नागालैंड ऐसे जगह पर रहने वाले लोगों को किस ढंग से, किस तरीके से जल्दी से जल्दी जरूरी चीजों को पहुंचाने का इंतजाम किया गया है मैंने इस बारे में पहले भी कहा था कि अगर इस पर आप एक नजर डालें तो आपको पता चल जायेगा कि रेलों ने कितनी तरक्की की है? हर वक्त रेल मंत्री कहते हैं कि हमने रेलों के मामले में बड़ी तरक्की की है। नयी लाईंस चला रहे हैं और इसकी तरफ तबज्जह दी जा रही है। तो मैं अब जो रेलवे मंत्रालय के द्वारा छपी हुई एक किताब है उसी के जरिये उनकी तरफ ध्यान खींचना चाहता हूं। कितनी लाईंस, कितनी स्टेड्स में, अलग-अलग कितनी जगहों पर अब तक नयी लाईंस बनी हैं उसके बारे में इस किताब में दिया गया है। यह किताब है इंडियन रेलवे डेयर बुक 1980-81 यह गुजिस्ता दो साल पहले भी मैंने इसका हवाला दिया था इसकी मैंने

कम्पेयर करके अब देखा है कि इसमें तरक्की हुई है या नहीं हुई है। मेरे नुकतेनजर से इसमें कोई तरक्की नहीं हुई है। जिन स्टेड्स के नाम मैं पढ़ कर सुनाऊंगा उनमें जम्मू काश्मीर है जहां सिर्फ 77 किलोमीटर लैन है, इसमें कोई तरक्की नहीं हुई है। हालांकि दो बार मुझे कहा गया कि कमेटियां जा रही हैं, सर्वे हो रहा है पता नहीं कि कितना समय लगेगा, कितने साल लगेगे। कितना पैसा इसमें सर्फ हो गया है लेकिन अभी तक कोई तरक्की नहीं हुई है। वहां पर पहले भी 77 किलोमीटर लैन था वह कई सालों से यही फिगर दी जा रहा है। उसके बाद इसी प्रकार नागालैंड का है, जहां 9 किलोमीटर लैन है। यह भी कई सालों से है। इसमें भी कोई इजाफा नहीं हुआ है। त्रिपुरा में सिर्फ 12 किलोमीटर लैन ही है। यह तरक्की है और ऐसे ही दूसरी स्टेड्स के बारे में यह फिगर दिए गये हैं। इनमें को तबदोली नहीं हुई। रेलवे मंत्रालय नर लाईनों के बारे में सब कुछ कर रहा है तो जो नेगलेक्टिड एरियाज हैं पिछे इलाके हैं उनकी तरफ भी तबज्जह देने की कोशिश कर रहा है या न कर रहा है। वहां के लोगों की है नई लाईन बिछाने की। आन्ध्र प्रदेश में यही मांग है। ऐसे इलाके जो पिछे इलाके हैं कई जमाने से यह मांग है कि वहां के इलाकों तरक्की के लिए कुछ नयी रेलवे लाईन बिछाने के लिए सर्वे करने की जरूरत तो मैं मुश्किल कुछ चीजों के व रेलवे मंत्री जो का ध्यान दिलाना चाहें। इससे पहले भी और रेलवे मंत्री अपने भाषण में कहा कि बीबी तानाडिकुडे रेलवे लाईन कम्पलीट है। चार पांच साल हो गये अब यह पूरी लाईन कम्पलीट नहीं हुई बीबी नगर ये नालगोंडा तब

करीब 74 किलोमीटर लाइन पूरी हुई है बाकी वैसे ही पड़ा हुआ है। हर साल यह वायदा किया जाता है कि यह लाइन पूरी होगी मगर यह वायदा ही रहा। मालूम नहीं यह कब पूरी होगी। इसको पूरा करने की जरूरत है। इसी तरीके से गुंटूर से मार्चला कनवर्शन का सवाल है। कनवर्शन करने से करीब करीब 100 किलोमीटर का डिस्टेंस कम हो जाएगा अगर इस साल पूरा नहीं हुआ तो इसका असर विशाखापटनम स्टील प्लांट पर जरूर पड़ेगा। विशाखापटनम प्लांट का काम बन्द हो जाएगा पूरा नहीं होगा। इसके लिए जो रकम पहले मंजूर हुई थी स्टेट के अन्दर जो नयी लाइनें हैं उनके लिए 12 करोड़ की और कनवर्शन के लिए 8 करोड़। लेकिन अब जो मौजूदा बजट है जो रकम मंजूर की गई है वह सिर्फ 2.5 करोड़ ही है तो इससे काम पूरा होगा नहीं, बन्द हो जाएगा। ऐसी सूरत में जो काम हाथ में ले रहे हैं। न तो वह पूरा होगा और जो पैसा अब तक खर्च हुआ वह तो उसमें खपा रहेगा। इससे मुल्क के किसी इलाके की तरक्की नहीं हो सकती और रेलवे मंत्रालय जो काम करना चाहता है वे पूरे नहीं हो सकेंगे। इसकी तरफ जल्द से जल्द तवज्जह देने की जरूरत है। इसी तरीके से वहां पर और लाइनें हैं जगैय्यापेटा, कोनाला रेलवे लाइन है इसका सर्वे हुआ है। सात करोड़ का सैशन भी हुआ है लेकिन कोई काम अभी शुरू नहीं हुआ है और अगर यह नहीं होगा तो इसका असर भी विशाखापटनम स्टील प्लांट पर जरूर पड़ेगा। गुंटूर से माचरला के कनवर्शन के लिए जो चार करोड़ रुपया मंजूर हुआ था, ग्रांट हुआ था उसमें सिर्फ एक करोड़ ही खर्च हुआ है और अब सिर्फ एक लाख रुपया के करीब करीब मंजूर हुआ है। अगर ऐसा है तो यह काम भी पूरा नहीं हो सकेगा। कई सालों से और गुजिस्ता

साल भी हमने रेल मंत्रालय के सामने यह मुझाव रखा कि हैदराबाद सबरखान रेलवे लैन के लिए इलेक्ट्रीफिकेशन की डिमांड है। सिर्फ हैदराबाद में ही यह नहीं होना चाहिए बल्कि जितने बड़े बड़े शहर हैं जो सबर्बन इलाके हैं, वहां कम से कम जहां आबादी ज्यादा है, पैसेंजर्स ज्यादा है उन सभी जगहों पर जल्दी से जल्दी इलेक्ट्रीफिकेशन कर देनी चाहिए। जहां तक हैदराबाद का सवाल है बोलारम से फलकनुमा के रूट के इलेक्ट्रीफिकेशन के लिए कई बार रिप्रेजेंटेशन भी दिये गये, सदन में कहा गया इसके लिए वादे किये गये लेकिन अभी तक उस सिलसिले में कोई कदम नहीं उठाया गया है।

तेलंगाना एक पिछड़ा इलाका है, वहां अनइम्प्लायमेंट है और खासकर जो वारंगल जिले में काजीपेट है एक इन्टेग्रल कोच फैक्ट्री कायम करने के बारे में वहां के लोगों ने कई बार रिप्रेजेंटेशन दिये, वहां भूख हड़ताल भी हुई, कई रिप्रेजेंटेशन यहां भेजे गये, सदन में इसके बारे में कहा गया लेकिन इस पर कोई कदम नहीं उठाया गया। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि इस बारे में इस बार जरूर सोचें। एक फैक्ट्री उस इलाके में होनी जरूरी है ताकि वहां के लोगों को इम्प्लायमेंट मिल सके। ये कुछ चीजें हैं। इसके अलावा जितने देश के पिछड़े इलाके हैं जैसे मध्य प्रदेश है, नागालैंड है, त्रिपुरा है और मिजोरम है और जो दूर दूर के इलाके हैं, उन तमाम को ज्यादा से ज्यादा रेल लाइनों से सारे देश को जोड़ने का काम करें। इससे सारे देश में एक नया वातावरण पैदा किया जा सकता है बशर्ते कि रेलवे अपने काम को पूरा कर सके।

इसके पहले मंत्री महोदय ने कहा था कि हमारी जो पैसेंजर ट्रेन्स हैं उसमें

[श्री बो० सत्यनारायण रेड्डा]

बढ़ती हुई है लेकिन ऐसा नहीं है। मैं सिर्फ एक दो मिसाल आपके सामने रखता हूँ। जहाँ तक दक्षिणी स्टेट्स का सवाल है। दिल्ली से हैदराबाद या हैदराबाद से सिकंदराबाद और सिकंदराबाद से दिल्ली के लिए सिर्फ एक ही गाड़ी रोजाना चलती है और वह दक्षिण एक्सप्रेस है। जो फास्ट एक्सप्रेस रेल ए० पी० एक्सप्रेस है वह एक हफ्ते में दो बार चलती है। तो मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या वे कहते हुए इस पैसेंजर ट्रेफिक को केवल एक ही ट्रेन से पूरा कर सकते हैं जो सिकंदराबाद से नई दिल्ली या नई दिल्ली से हैदराबाद चलती है। इसलिए एक डिमांड है कि और एक रेल का इजाफा करना चाहिए। इसके बारे में मंत्रालय को सोचना चाहिए तथा एक फास्ट एक्सप्रेस एडोशनल ट्रेन को जारी करने के लिए भी कुछ इक्दाम उठाने चाहिए। इसी तरह से नई दिल्ली से मद्रास को एक ही ट्रेन रोजाना जाती है, रोज चलने वाली है। जो०टो० है, वहाँ के लोगों को यह मांग है कि कम कम से इस रूट पर, लाईन पर ज्यादा से ज्यादा एडोशनल ट्रेन्स रोज चलने वाली हों। तो ये कुछ मेरे सुझाव हैं, मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय उनकी तरफ ध्यान दें।

नार्थ बिहार का जो इलाका है उसमें समस्तीपुर से दिल्ली वाया लखनऊ सिर्फ एक ही ट्रेन है। इस रूट को ज्यादा लोगों को सहुलियत पहुँचाने के लिए ज्यादा ट्रेन्स की जरूरत है और समस्तीपुर से दरभंगा को बड़ी लाईन में क्वार्ट करना चाहिए क्योंकि दिल्ली से पटना जाने में 14 घंटे लगेंगे। पटना से समस्तीपुर जाने में तेरह घंटे लगेंगे। अगर कोई ट्रेन दिल्ली से समस्तीपुर तक जा रही हो, तो उतना ही समय लगेगा दिल्ली से

समस्तीपुर तक जितने समय में दिल्ली से पटना जा सकते हैं।

तो मंत्री महोदय इसके बारे में भी तबज्जह दें।

एक बहुत ही अहम बात है कि जहाँ रोजाना लोगों की बहुत बड़ी तादाद को दिल्ली से मेरठ और मेरठ से दिल्ली आना-जाना होता है, पिछले 35 साल से केवल एक ही गाड़ी है जो मेरठ से दिल्ली आती है। उसमें ज्यादातर जो नौकरो पेशा लोग हैं, वह ही ज्यादा जाते हैं। बाकी जो जनता है, उनको तो जगह मिलती ही नहीं है और जो गाड़ियाँ हैं वह इतनी फर्सूदा हैं, न उनके अन्दर खिड़कियाँ हैं, न सेनिटेशन है। यह खाली इसी ट्रेन के अन्दर नहीं, देश में सब ट्रेन्स की ऐसी ही हालत है। कोई इंतजाम नहीं किया जाता है कि पैसेंजर कितने हैं, कितने लोग बैठ सकते हैं, उसके नियं कितने कीचेज लगाने पड़ेंगे, यह नहीं देखा जाता है। यह तमाम चीजें हैं जिसको तरफ रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए और दूसरी चीज—ऐसे तो इसके बारे में काफी कहा गया है—फिर भी क्योंकि रेल मंत्री जोयहाँ मौजूद हैं, मैं उनसे कहूँगा कि जो रोज एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, इससे ऐसा पता चलता है कि कोई आदमी रेल के जरिए से जाए या न जाए, दस बार उसको सोचना पड़ रहा है। तो आप कहेंगे कि रेलवे पर सफर क्यों करते हो जैसे कि कल कृषि मंत्री महोदय ने कहा कि गेहूँ में कीटाणु नाशक दवाइयों मिली हुई है, ऐसे गेहूँ को क्यों लोगों को बाँटा जाता है? तो उन्होंने कहा कि राशन कार्ड वापिस कर दो, गेहूँ मत लो।

आप यह न कहें कि रेलवे में सफर न करें—जैसे कि टेलीफोन मंत्री महोदय

ने कहा कि अगर टेलीफोन फंक्शन नहीं करता, तो टेलीफोन वापिस कर दो। तो आप भी यह न कह दें कहीं अपने जवाब में कि एक्सीडेंट्स होते हैं, तो सफर करना बंद कर दो। यह तो जवाब नहीं हुआ। बल्कि आप इस के बारे में सीरियसली सोचें।

मैं आपसे बहुत ही नम्रता के साथ कहना चाहूंगा कि आप जानते हैं कि लाल बहादुर शास्त्री रेलवे मंत्री थे...

श्री कल्याण राय : यह तो हम भी जानते हैं।

एक माननीय सदस्य : तो वैंसा अमल क्यों नहीं करते ?

श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी : हमारी स्टेट में एक हादसा हुआ। जब वह हादसा हुआ, तो उन्होंने फौरन अपना इस्तीफा दे दिया था। लेकिन दूसरी तरफ गुजिष्ठा साल में कोई दो हजार के करीब हादसे हुए, लेकिन रेल मंत्री ने कभी नहीं सोचा कि इस्तीफा दें और जब मंत्री साहब ने इसे संभाला तो हम लोगों ने इतमीनान की सांस ली थी कि एक्सीडेंट्स नहीं होंगे इम्प्रूवमेंट होगा लेकिन जैसे ही उन्होंने अपना आहवा लिया, तो 26 जनवरी 1982 को दक्षिण एक्सप्रेस का आगरा के करीब एक्सीडेंट हुआ और उसमें कई लोगों की जानें गईं। उससे पहले तमिलनाडु एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हुआ था उसमें भी कई लोगों ने अपनी जानें दे दीं, कई करोड़ रुपये का नुकसान हुआ।

तो मैं मंत्रों महोदय से जानना चाहूंगा कि यह किसकी नेग्लिजेंस की वजह से हुआ, आप कहते हैं कि यह तो ट्रेक डिफेक्ट की वजह से, या कोच की डिफिशेंसी की वजह से, या जो आदमी

सिगनल पर रहता है, उसकी नेग्लिजेंस की वजह से हुआ है। मैं आपसे नम्रतापूर्वक कहूंगा कि जो इल्जाम हैं, वह छोटे आदमी पर जो स्टेशन मास्टर हो, या जो लाईन पर आदमी हो, या सिगनल पर हो, उस पर डालते हैं लेकिन जो जिम्मेदार मैनेजर हैं, जनरल मैनेजर हैं, मंत्री आप खुद हैं, आप इन हादसों की जिम्मेदारी क्यों नहीं लेते, ... उन पर ही जिम्मेवारी क्यों डालते हैं ? उन्हीं को क्यों डिमिशन करते हैं, पनिशमेंट देते हैं ? आपको भी पनिशमेंट देना चाहिए, जनरल मैनेजर को भी पनिशमेंट देना चाहिए। पनिशमेंट का मतलब है कि आपको इस्तीफा देना चाहिए। जनरल मैनेजर अपने काम में नाकाबिल हैं तो उनको हटा देना चाहिए, तब कहीं लोगों में कानफिडेंस पैदा होगा, तब कहीं जो लोग रेलवे में काम कर रहे हैं उनके मन में डर होगा कि देखिए, रेलवे मिनिस्टर ने इस्तीफा दे दिया, जनरल मैनेजर के खिलाफ यह ऐक्शन लिया गया। लेकिन आप तो छोटे लोगों के ऊपर ऐक्शन ले लेंगे, बड़े लोगों को छोड़े देंगे, उनको छूट देंगे। तो ऐसा करने से इम्प्रूवमेंट होने वाला नहीं है आप कितनी भी मीटिंग्स कीजिए, कितने ही नए नए मेजर्स कागज पर लिख दोजिए मगर हालत में कोई तबदीली होने वाला नहीं है। यानी, ये दो चीजें लाजमी हैं, एक तो जो मंत्री इन्चार्ज है, अगर कोई ऐसा बड़ा हादसा हो जाए, तो उसको फौरन इस्तीफा देना चाहिए और दूसरे, जो जिम्मेदार आफिसर हैं उन को उस ओहदे से हटाना चाहिए। यह जब तक नहीं होगा तब तक एक्सीडेंट्स होते रहेंगे।

मैं आपको बताना चाहता हूँ, जो घटना हमारे साथ हुई थी। गुजिष्ठा सितम्बर को पटना से पटना सिटी जा

[श्री बी० सत्यनारायण रेड्डी]

रहे थे । हमने रेलवे आथॉरिटीज से रिक्वेस्ट किया कि एम०पी० की टीम जा रही है, हमारे लिए एक बोगी रखिए। जब हम स्टेशन पर गए तो एक स्पेशल कोच अटैच किया हुआ था। हमने कहा यह बहुत पुराना लगता है, पता नहीं चलने के साथ ही टूट जाए, खराब हो जाए और एम० पी० यही बात कहते हुए गाड़ी में चढ़े। वहां के जो स्टेशन मास्टर इन-चार्ज थे उन्होंने कहा, कि नहीं ऐसी बात नहीं है, अच्छी कंडीशन में है। लेकिन हम दस-पंद्रह मिनट भी आगे नहीं चले होंगे कि गाड़ी दूसरे इंजिन के साथ जाकर टकरायी और जिस कंपार्टमेंट में हम थे वह टूट कर चूर-चूर हो गया। यह अच्छा हुआ हम बच गए। हम नीचे चले गए। तो ऐसी हालत है। एम०पी० के साथ ऐसा है तो आम पैसेन्जर्स के साथ क्या होगा? तो यह जिम्मेदारी उन अफसरों पर है। उस समय पांडे साहब भी पटना में ही थे। वह पटना में सुबह हम लोगों के पास आए? उन को हम लोगों ने सारी बातें बताईं। वहां के रेल मैनेजर ने कहा माफी चाहता हूं। माफी चाहने से मतलब हल नहीं होता। सवाल यह है कि आपने अपने काम को पूरी तरह से अंजाम क्यों नहीं दिया? क्यों इस तरह का इंतजाम है? ये कुछ बातें मैंने आपके सामने रखने की कोशिश की।

उसके बाद ट्रेन्स को पंकवुएलिटी का सवाल है। कोई ट्रेन, कोई गाड़ी वक्त पर तो चलती नहीं। हर गाड़ी सात घंटे, आठ घंटे, दस घंटे लेट चलती ही है। कभी कभी समय से आ जातो है वह अलग बात है लेकिन आम तौर पर

देखा गया है—हम एम० पी० सफर करते हैं, हम देखते हैं—कभी कभी दस-बारह घंटे तक गाड़ी लेट हो जाती है। मुझे नहीं मालूम कि रेल मंत्री कभी रेल में सफर करते हैं या नहीं? करते होंगे भोपाल तक, मुझे पता नहीं। लेकिन मैं कहूंगा, कम से कम रेलवे के जो बड़े अधिकारी हैं, और मंत्री लोग हैं खास कर रेलवे मंत्री, वे रेलवे से लांग डिस्टेंस सफर रेल से भी करें और देखें कि ट्रेन्स कैसी चलती हैं, उनके अंदर क्या एमिनिटीज हैं। इन सब के बारे में जब तक आप एक दो बार खुद जाकर जांच नहीं करेंगे, तब तक आपको कुछ पता नहीं चलेगा।

जहां तक एमिनिटीज का सवाल है, इस से पहले भी कहा गया है कि ट्रेन्स में कई जगहों में पीने के पानी का कोई इंतजाम है ही नहीं। स्टेशन में होगा मगर रनिंग ट्रेन में बहुत बुरा हाल है। पहले तो मुझे मालूम नहीं था, मैं पानी मांगा करता था, लेकिन एक बार किसी पैसेन्जर ने बताया कि साहब, आपको तो जो लेबोरेटरी की टंकी होती है उस में से पानी लाकर देते हैं। तो उस वक्त से मेरा रेल सफर में पानी पीना बंद हो गया। मैं रेल मंत्री से खास कर यह प्रार्थना करूंगा कि कम से कम हर बोगी के अंदर, और हर ट्रेन में, पीने के पानी का इंतजाम हो क्योंकि आप अच्छा खाना तो नहीं दे सकेंगे, जो भी यह काम है वह आप कांटेक्टर के हवाले करते हैं। परन्तु यह जिम्मेदारी तो कम से कम आप खुद लें, मंत्रालय खुद ले, कि हर ट्रेन में खास कर जो सैंकंड क्लास पैसेन्जर्स हैं जिनकी दशा बहुत ही खराब है, उनको कोई

पूछने वाला नहीं है—हम तो चूंकि एम० पी० हैं फिलहाल, फर्स्ट क्लास में बैठ जाते हैं या ए० सी० में ट्रेवल कर लेते हैं, कुछ लोग आकर हमको पूछ भी लेते हैं—लेकिन उन सैकंड क्लास के पैसन्जर्स की हालत बहुत ही खराब है। कोई देखने वाला है ही नहीं। उनके लिए कोई एमिनिटीज नहीं हैं। न खाने का इंतजाम है, न पीने के पानी का इंतजाम है। जब ट्रेन खड़ी होती है तो कई लोग भागते हैं पानी लेने के लिए। ट्रेन बाज दफा छूट भी जाती है। तो यह हालत पैदा न हो, हर ट्रेन में कम से कम पीने के पानी का इंतजाम हो, उसके लिए आप कदम उठावें। दूसरी जो फैसिलिटीज आम तौर पर होनी चाहिये, उनकी ओर भी देखना चाहिये। यह देखा गया है कि खिड़कियां टूटी हुई, शीशे टूटे हुए, लेवेटरी, बाथ रूम इतने गन्दे होते हैं कि उनके अन्दर कदम भी नहीं रखा जा सकता। एक सैकिड के लिए भी कोई खड़ा नहीं रह सकता। तो इनको भी इम्प्रूव करना चाहिये। लाखों रुपया आप खर्च कर रहे हैं। यह सब आपके भाषण में है लेकिन जो हो रहा है, इसकी तरफ भी ध्यान आपको देना चाहिये।

जब हम ट्रेन में सफर करते हैं तो जो लोग उसमें सर्व करते हैं, वह कहते हैं कि हम परमानेंट नहीं हैं। कमीशन पर वह लोग काम करते हैं। उनके लिए रेलवे मंत्रालय को चाहिये कि या तो उनको परमानेंट करे या सहूलियतें दे ताकि वह पैसंजर्स की ठीक ढंग से सेवा कर सकें।

महोदया, हजारों की तादाद में आपके रेलवे में कैज्युअल लेबरर्स हैं अब करीब करीब 2.65 लाख कैज्युअल

लेबरर्स हैं। इनको जब जरूरत पड़ती है तो इस्तेमाल किया जाता है और जब चाहे बाहर निकाल दिये जाते हैं। आप उनको इंप्लाय कर रहे हैं तो आपका यह भी फर्ज होना चाहिये कि उनको परमानेंट करने के लिए कदम उठावें। उनको आश्वासन देना चाहिये काम का ताकि उनकी जिन्दगी सही ढंग से बीत सके और वह दिलचस्पी से काम कर सकें। इसकी ओर भी रेलवे मंत्रालय को सख्त ध्यान देने की जरूरत है।

ब्रिजेज का जहां तक सवाल है, अंग्रेजों के शासन में बनी हुई हैं कई पुल बहुत ज्यादा पुराने हो गये और कई तो दो सौ, तीन सौ वर्ष पुराने हो गए हैं। इसके लिए आप ऐसी कमेटी बनायें जो इस सब की जांच करे और यह देखे कि कोई चीज ऐसी न हो कि रेलवे ब्रिजेज पुरानी होने की वजह से कोई दुर्घटना हो।

महोदया, रेलवे लाइन के पुरानी होने के अलावा कई चीजें ऐसी आ गई हैं जो नई हैं। अब तूफान की वजह से भी रेल उड़ जाती है। तूफान से उड़ने वाली बात आपने सुनी होगी। तूफान से, हवा से जम्प करके रेल उड़ जाया करती है। तो इसके लिए क्या मीजर्स लेंगे। हवा को रोकेंगे या क्या करेंगे, मुझे पता नहीं। तो यह जो एक नया खतरा देश के सामने और रेलवे के सामने पैदा हो गया है, इसको कैसे सुलझायेंगे, मुझे मालूम नहीं। रेलवे मंत्री श्री केदार पांडे ने पीछे यहाँ बयान दिया कि बिहार में तूफान से रेलगाड़ी उड़ गई। पता नहीं कैसे हुआ। यह पहली बार इस तरह का समाचार इस देश के, सारी दुनिया के लोगों को मिला कि ट्रेन हवा से उड़कर

[श्री बा० सत्यनारायण रेड्डी]

नदी में गिर जाया करती है ऐसी पहली घटना है। तो ऐसी चीजें जो हैं, सरकार इनकी तरफ भी ध्यान दे और ग्राम तौर पर जैसा मैंने पहले कहा कि सारे रेलवे सिस्टम को ठीक बनाने का और सारी जनता में विश्वास पैदा करने के लिए रेलवे को कड़े से कड़े कदम लेने चाहिये। साथ ही एक बात यह भी कहूंगा कि प्लानिंग कमीशन ने जो 5100 करोड़ का एलाटमेंट रेलवे को किया है वह काफी नहीं होगा। प्लानिंग कमीशन से रेलवे मंत्रालय को डिमान्ड करनी चाहिए कि ज्यादा से ज्यादा फाइनेंस एलाट करे जिस से रेलवे ठीक ढंग से अपना काम अंजाम दे सके।

एक प्वाइंट और कह कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ लेबल क्रॉसिंग के बारे में। लेबल क्रॉसिंग से एक्सीडेंट्स का अन्देशा रहता है। रेलवे मंत्रालय को चाहिए कि जितने लेबल क्रॉसिंग हैं उन सभी पर आदमी रखे जायें, नहीं तो जहां सम्भव हो ओवरब्रिज बनाये जायें ताकि देश में उस वजह से एक्सीडेंट न हों। मैं मंत्री महोदय से चाहूंगा कि वह इन तमाम चीजों को मद्देनजर रखते हुए सारे देश में रेलवे को ठीक रास्ते पर चलाने के लिए कदम उठावें। धन्यवाद।

श्री (मौलाना) असरारुल हक (राजस्थान) : जनाबा डिपुटी चेयरमैन साहिबा, 82-83 का जो रेलवे बजट सदन के सामने है उस सिलसिले में एक बात मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि पिछले तजुरबात की बुनियाद पर रेलवे का डिपार्टमेंट हमें एक अनायास्य मालूम होता है जहां एक यतीम लड़का यह मालूम नहीं कर सकता कि हमारा गाई कौन है, मुहाफिज कौन है। हमारा

पिछला तजुरबा यह है कि रेलवे मिनिस्टर केदार पांडे साहब के जमाने में कई आर्डर पास किये गये, आर्डर उन्होंने दे दिया, जब वह रेलवे में पहुंचा तो यह मालूम हुआ कि यह सौतेली मां है, उसने उस को इम्प्लीमेंट नहीं किया। एक बहुत छोटी सी बात मिसाल के तौर पर बताता हूँ। तीन लड़के इमामुद्दीन निजामुद्दीन, मुल्तान को केजुअल लेबर में ईस्टर्न रेलवे में रखने का मिनिस्टर ने आर्डर दिया। वह आर्डर गया रेलवे बोर्ड में। वह पहुंचा कलकत्ता। कलकत्ते वालों ने उस को गताली खाते में डाल दिया। जब बहुत आदमी दौड़ें-धूपे तो गतालखाते से निकाला गया और मुगल-सराय डी० आर० एम० के पास आया। जब उन के पास आया तो उन्होंने कहा कि ऐसा अभी कोई कागज हमारी नजर में नहीं है। वह काम हुआ नहीं। इन हालात में और इस परिस्थिति में जब कि अभी रेलवे बजट आने वाला था उस से कुछ ही दिन पहले श्री प्रकाश चन्द सेठी को यह महकमा मिला। हमें उम्मीद नहीं थी, खिलाफे उम्मीद बहुत अच्छा बजट आया। मुंसाफिरों के किराये और पार्सल व सामान के महसूल में इजाफा नीज भाड़े में मामूली रद्दोबदल से मजमुई तौर पर 82-83 ईसवी में 2 अरब 61 करोड़ 45 लाख रुपये की मजीद आमदनी होगी। सेठी साहब ने इस सिलसिले में यह भी ऐलान किया है कि इस साल 23 करोड़ टन माल की तकली-हमल होगी। अगरचे किराये की सभी शरहों में इजाफा किया गया है, लेकिन सीजनल टिकट और माल भाड़े की शरहों में इजाफा नहीं किया गया। इस से पहले सेकिन्ड क्लास के टिकटों को सरचार्ज से मुस्तस्ता रखा गया था, लेकिन इस बजट में वह रियायत भी खत्म कर दी गयी। आनरेबिल मिनिस्टर

ने कल लोक सभा में ऐलान किया कि जो तीन साल के बच्चों की कौद थी उस को उन्होंने हटा दिया और उस की जगह फिर पांच साल कर दिया। इस सिलसिले में वह मुबारकबाद के मुस्तहक हैं। लेकिन आम तौर पर मेल और एक्सप्रेस के किराये में जो लम्बे फासले की बुनियाद पर इजाफा हुआ है वह गैर मुनासिब नहीं है। लेकिन स्लीपर के लिये जो 5 रुपये से बढ़ा कर 8 रुपये कर दिया गया है इस का बोझ आम जनता पर पड़ेगा और इस से उस को परेशानी होगी।

[श्री उपसभापति पीछासीन हुए]

रेलवे मिनिस्टर साहब ने अपनी तकरीर में कहा है कि मौजूदा बजट में यह मुमकिन नहीं है कि नयी रेल लाइनों के लिये सर्वे का काम हो सके। यह काम मुश्किल हो गया है। इस समय दो या तीन नयी रेल लाइनों की ही गुंजाइश रह गयी है। हिन्दुस्तान के बहुत से इलाके ऐसे हैं कि जहाँ रेलों के लिये लोग तरसते हैं। पूर्वी इलाके जो अंग्रेजी राज में गुलामी के खिलाफ जद्दोजहद कर रहे थे ऐसे ही हैं। अब तो वहाँ टूटी फूटी ट्रेनें हैं और अगर उन ट्रेनों पर कोई आदमी बैठ भी जाता है तो कभी टाइम पर अपने स्टेशन पर पहुंच नहीं पाता। एक साहब ने एक वाक्या बतलाया। उत्तरी बिहार के इलाके में एक ट्रेन पर एक मुसाफिर बैठा और जब वह अगले स्टेशन पर अपनी मंजिल पर पहुंचा तो उस को एक टिकट बाबू ने पकड़ लिया और उस ने कहा कि अब, तेरी दाढ़ी मूँछ पूरी हो गयी, जवानी से ऊपर उठ रहा है और यह आधा टिकट ले कर क्यों आया है। तो उस ने कहा कि हुजूर, यह मेरी खता नहीं

है। मैं ने जब यह टिकट खरीदा था रेल पर बठने के लिये तो मेरी आधे टिकट की ही उम्र थी। यह तो आप के रेल की खता है कि आज मैं यहां पहुंचा और मेरी यह उम्र हो गयी। रेल में आम तरीके पर इतनी देरी होती है, वे इतनी लेट चलती हैं कि कहा नहीं जा सकता। राजधानी चार चार घंटे लेट चलती है। मैं 27 को कलकत्ता जा रहा था राजधानी यहां से चली और राजधानी जैसी गाड़ी कानपुर में रुक गयी। फिर इलाहाबाद में रुक गयी। पता चला कि इंजन खराब हो गया है। तो मालूम होता है कि रेलवे के जो लोग हैं वे इन सब की देखभाल ठीक से नहीं करते। इस के लिये खास तरीके पर लोगों को तनख्वाह मिलती है कि वे डिब्बों की सफाई करें, उन में पानी का इंतजाम करें। कितने ही डिब्बे ऐसे होते हैं कि अगर आप को लैट्रीन जाने की जरूरत हो तो लैट्रीन नीचे पहुंचने के बजाय, नीचे से ऊपर आ जाती है। पंप ही सही नहीं होते।

श्री उपसभापति : मौलाना के तजुबे बड़ी अजीब होते हैं।

श्री (मौलाना) असदुल हक : इस तरह की खराबियां डिब्बों में अभी भी हैं। डिब्बे पुराने हैं, सड़े हुए लगे हैं और इस तरह की परेशानियां आम जनता को होती रहती हैं। रेलवे में आम तरीके पर हम ने देखा है कि जो टिकट बाबू होते हैं या रेलवे के आफिसर होते हैं वह अपने आप को बहुत बड़ा हाकिम समझते हैं और वह आम आदमी से, जनता से जब कांटैक्ट में आते हैं तो वह इस तरह से बर्ताव करते हैं कि जैसे कोई बड़ा सुपरिंटेंडेंट पुलिस किसी चपरासी से बात कर रहा हो। किसी का रिजर्वेशन हो गया हो, यहां से कंफर्म भी हो गया हो, टेलीफोन भी हो गया हो, तो भी उस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। खुद मेरा तजुबा है। मैंने अपने आदमी के लिये

[श्री (मौलाना) अस्साराहल हक]

एक रिजर्वेशन कराया रेलवे बोर्ड से। हिदायत कर दी कि कंफर्मेशन हो जाये और उस के लिये फोन भी कर दिया। वह फोन हो गया और जब हम लोग प्लेटफार्म पर पहुँचे तो वहाँ देखा कि वेटिंग लिस्ट में नाम लिखा है। उन्होंने कहा कि कोई कंफर्मेशन नहीं हुआ। तो इस तरह की चीजों पर नजर रखनी पड़ेगी। आजाद हिन्दुस्तान में जनता की सरकार है और जब भी हम जनता में जाते हैं तो कहते हैं कि जनता ही सर्वोत्तम है और जनता के हाथ में सब कुछ है लेकिन जब जनता को अफसरान के जरिये तकलीफ पहुँचेगी तो यह तो बहुत तकलीफदेह और दुख की बात होगी। कोटा चित्तौड़ लाइन पर करीब पिछले 20 साल में कई बार सर्वे हुआ और वह बड़ी मुश्किल से ऐड़ी चोटी का जोर लगा कर पास की गयी लेकिन अभी तक उस पर काम नहीं शुरू किया गया है। अपने आनरेबिल मिनिस्टर से मैं यहाँ यह यकीनदहानी चाहूंगा कि इस कोटा चित्तौड़ लाइन का कब उद्घाटन होगा और कब उस का काम शुरू होगा। यह इस लिये कि इस लाइन पर 6 या 7 सीमेंट फैक्ट्रीज लगने वाली हैं। जिससे मुल्क के विकास में, डिवलपमेंट में फायदा पहुँचेगा। इसलिये इस तरफ भी तवज्जो देने की जरूरत है।

कोटा (राजस्थान) से दिल्ली को कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है जो कोटा से शुरू हो कर दिल्ली को पहुँचे। कोटा औद्योगिक नगरी है। जो ट्रेन आती है वह बम्बई से आती है और उनमें जगह नहीं होती। एक गाड़ी है जिसमें एक डिब्बा लगता है, उस गाड़ी का नाम देहरादून एक्सप्रेस है। देहरादून एक्सप्रेस जब हमारे यहाँ कोटा प्लेटफार्म पर आती है तो उसके आने से पहले ही यमराज आ जाते हैं जिसका अरबी में अजरार्इल (मुल कुल-मौत) कहते हैं, मौत के फरीश्ते कहते हैं। यह पहले आ जाते हैं और गाड़ी वाद में आती है। जितने आदमी अंदर होते हैं उससे इयोडे

आदमी छत पर सवार होते हैं इसलिये कि हजारों बार कहने के बावजूद भी जनरल मैनेजर की तवज्जो इस तरफ नहीं हुई और न किसी अफसर की तवज्जो हुई। यह भी भारत के रहने वाले हैं। इन्हें भी दुनिया में जिन्दा रहने का हक है। इन्हें भी रेल में सफर करने का हक हासिल है। अगर एक गाड़ी और चल जाए, जैसा कि पिक सिटी चलती है दिल्ली से जयपुर के लिये उसी तरह से डायरेक्ट ट्रेन चलाई जाए तो सारी दिक्कतें, सारी दुश्वारियां दूर हो जायेंगी।

कोटा औद्योगिक नगरी है। कोटा वाचे अगर कलकत्ता जाना चाहें तो उनके लिये कोई रास्ता नहीं है। हालांकि अगर रेलवे थोड़ी सी तवज्जो दे तो बहुत आसानी से हो सकता है। अगर कोटा से कलकत्ता के लिये ट्रेन नहीं चला सकते तो चम्बल-अवध एक्सप्रेस जो कोटा से लखनऊ तक जाती है उसको आगे बढ़ाया जा सकता है। इससे आम जनता की भलाई होगी। जो लोग यात्रा के लिये जाते हैं, धार्मिक तौर पर जाते हैं उन्हें भी फायदा होगा। अयोध्या में दर्शन कर लेंगे, बनारस में उतर जायेंगे, गया में चले जायेंगे। इस तरह से कलकत्ता और कोटा का लिंक जुड़ जायेगा। पूर्वी हिन्दुस्तान के बहुत से आदमी औद्योगिक नगरी होने की वजह से कोटा के अंदर रहते हैं। कोटा से मद्रास जाने के लिये भी कोई रास्ता नहीं है। इस सिलसिले में मैं गुजारिश करूंगा कि सेठी साहब जब कोटा तشرीफ ले गये थे उस वक्त केदार पांडे जी रेल मंत्री थे। मैं सेठी साहब से तवज्जो चाहूंगा कि जो आदमी छत पर चढ़कर जाते हैं वे भी भारतवर्ष के रहने वाले हैं। उनकी जान भी कीमती है। किसी न किसी सूरत से इनकी जान की हिफाजत के लिये इंतजाम करना बहुत जरूरी है।

राजधानी एक्सप्रेस जो बम्बई जाती है वह दिल्ली से चल कर गंगानगर ठहरती है। गंगा नगर रेलवे स्टेशन बहुत बड़ा है लेकिन

आबादी के लहजा से देहात, गांव जैसा है। इसलिये यह कहूंगा कि बजाय गंगानगर ठहरने के अगर इसका स्टोपेज दो मिनट के लिये कोटा कर दिया जाए तो बहुत अच्छा होगा। कोटा में सारी सहुलियतें हैं और यह औद्योगिक नगरी है। वहां के लोगों को बम्बई जाने में और दिल्ली आने में ज्यादा वक्त नहीं लगेगा। इससे काफी फायदा पहुंचने की उम्मीद है। कोटा औद्योगिक नगरी होने की वजह से वहां बहुत बड़ी तादाद पूर्वी भारत और दक्षिणी भारत के लोगों की है। मद्रास ट्रेन और हावड़ा ट्रेन का रिश्ता जुड़ जाने से बहुत बड़ा फायदा होगा।

श्री उत्पन्नापति : चार-पांच मिनट में खत्म कर देते हैं तो ठीक है।

श्री (मौलाना) असदुल्लाह हक : मैं एक मिनट में खत्म कर रहा हूँ।

क्यों किसी गैर से मैं शिकवे बेदाद करूँ, लुप्त जब है कि तुझी ही से तेरी फरियाद करूँ।

रेलवे मिनिस्टर आज यहां मौजूद हैं और रेलवे बोर्ड भी यहां मौजूद है। अपनी बात मैं उनसे ही कहना चाहता हूँ। वैसे श्री श्री प्रकाश चंद सेठी, रेलवे मिनिस्टर के बजट की मैं तारीफ़ ही नहीं करता बल्कि मैं उनसे उम्मीद और यकीन रखता हूँ कि वह बहुत होशियार मिनिस्टर हैं, चीफ मिनिस्टर भी रह चुके हैं। सेक्टर में भी कई जिम्मेदारी संभाल चुके हैं और उसको सरअंजाम दिया है। उम्मीद करता हूँ रेलवे भी हर सूरत से बेहतर होगी। एक और सबसे बड़ी खराबी है हमारे कोटा रेलवे स्टेशन पर। हम कोटा रेलवे स्टेशन पर रेलवे मिनिस्टर श्री सेठी 6 P.M. का रिसीव करने गये थे। हमें लोगों ने बताया कि यह जो मंत्री हैं, यह इनका अधिकार नहीं है। ये जिस सेलून में आए हैं, वह जनरल मैनेजर के नाम से एलाट होता है। मंत्री के नाम से एलाट नहीं होता है। इसके मायने हैं कि यह वोगस डिपार्टमेंट है। यह एक ऐसा कानून है जिसको

तबदील किया जाना चाहिए। जैसा अभी पांडे जी ने कहा, मेरे ख्याल से भी इसको तबदील करना चाहिए। हमारे आनरेबल मिनिस्टर सर्वेसर्वा हैं, उनको सब अधिकार होने चाहिए। अभी तो इनकी वही हालत है जो किसी कच्ची में होती है। उसमें एक कच्चा होता है और उसके साथ गाने वाला एक दूसरा आदमी तुफली होता है जो यों ही मैं-मैं करता रहता है। तो हमारे मिनिस्टर साहब के साथ भी ऐसा ही है। मिनिस्टर साहब हमारे सर्वेसर्वा हैं, उनको सब अधिकार होने चाहिए। इस कानून को बदला जाना चाहिए और इसके बोर्ड में संशोधन लाया जाना चाहिए और इसके साथ कड़ाई और सख्ती बरती जानी चाहिए।

† [شری (مولانا) اسرارالحق]

(راجستھان) : جناب قیٹی چیئرمین صاحب 82-83 کا جو ریلوے بجٹ سدن کے سامنے ہے اس سلسلے میں ایک بات میں عرض کرنا چاہتا ہوں کہ پچھلے تجربہ کی بلحاظ پر ریلوے کا ڈیپارٹمنٹ ہمیں ایک انتہائی کم معلوم ہوتا ہے جہاں ایک ہتھم لوکا یہ معلوم نہیں کر سکتا کہ ہمارا گارڈ کون ہے - مصافحہ کون ہے - ہمارا پچھلا تجربہ یہ ہے کہ ریلوے منسٹر کھدار پانڈے صاحب کے زمانے میں کئی آرڈر پاس کئے گئے - آرڈر انہوں نے دے دیا جب وہ ریلوے میں پہنچا تو یہ معلوم ہوا کہ یہ سوتیلی ماں ہے - اس نے اس کو ایمپلیمینٹ نہیں کیا - ایک بہت چھوٹی سی بات مثال کے طور پر بتانا ہوں - تین لڑکے

† [Transliteration in Arabic script.]

امام الدین - نظام الدین - سلطان کو کھجور لیڈو میں ایسٹرن ریلوے میں رکھنے کا منسٹر نے آرڈر دیا - وہ آرڈر کیا ریلوے بورڈ میں - وہ کلکتہ پہنچتا - کلکتہ والوں نے اس کو کٹالی کہاتے ہیں میں قال دیا جب ہمیں آدمی دوزے دھوپے تو کٹال کھاتے سے نکالا کھا اور مغل سرائے قی - آر - ایم - کے پاس آئے جب اس کے پاس آیا تو انہوں نے کہا کہ ایسا ابھی کوئی کافڈ ہماری نظر میں نہیں ہے وہ کام ہوا نہیں - ان حالات میں اور اس پوسٹہ میں جب کہ ابھی ریلوے بجٹ آنے والا تھا اس سے کچھ ہی دن پہلے شری پرکاش چند سہتھی کو یہ مہکمہ ملا - ہمیں امید نہیں تھی - خلاف امید بہت اچھا بجٹ آیا - مسافروں کے کرایہ اور پارسل و سامان کے محصول میں اضافہ بھی ہوا ہے میں معمولی رد و بدل سے مجموعی طور پر 82-83 میں دو ارب اکسٹھ کروڑ پینتالیس لاکھ روپے کی مزید آمدنی ہوئی - سہتھی صاحب نے اس سلسلے میں یہ بھی اعلان کیا ہے کہ اس سال 23 کروڑ تین مال کی نقل و حمل ہوئی - اگرچہ

کرایہ کی سبھی شرحوں میں اضافہ کیا گیا ہے لیکن سیزنل ٹکٹ اور مال بھارے کی شرحوں میں اضافہ نہیں کیا گیا - اس سے پہلے سہکت کلاس کے ٹکٹوں کو سہ چارج سے مستثنیٰ رکھا تھا لیکن اس بجٹ میں وہ رعایت بھی ختم کر دی گئی - انریبل منسٹر نے کل لوک سبھا میں اعلان کیا کہ جو تین سال کے بچوں کی قیہ تھی اس کو انہوں نے ہٹا دیا اور اس کی جگہ پھر 5 سال کر دیا اس سلسلے میں وہ مہارکھاد کے مستحق ہیں لیکن عام طور پر میل اور ایکسپریس کے کرایہ میں جو لمبے فاصلے کی بندھاد پر اضافہ ہوا ہے وہ شہر مناسب نہیں ہے - لیکن ساہیو کے لئے جو 5 روپے سے بڑھا کر 8 روپے کر دیا گیا ہے اس کا بوجھ عام چلتا پر پڑے گا اور اس سے اس کو پریشانی ہوگی -

[Mr. Deputy Chairman in the Chair.]

ریلوے منسٹر صاحب نے اپنی تقریر میں کہا ہے کہ موجودہ بجٹ میں یہ ممکن نہیں ہے کہ نئے ریلوے لائنوں کے لئے سروس کا کام ہو سکے - یہ کام مشکل ہو گیا ہے - اس وقت

دو یا تین نئی ریلوے لائنوں کی ہی کھینچائیں رہ گئی ہے۔ ہندوستان کے بہت سے علاقے ایسے ہیں کہ جہاں ریلوں کے لئے لوگ ترستے ہیں۔ پوربی علاقہ جو انگریزی راج میں شامی کے خلاف جدوجہد کر رہے تھے ایسے ہی ہیں۔ اول تو وہاں توٹی پھوٹی تریلیں ہیں اور اگر ان تریلیوں پر کوئی آدمی بیٹھتا ہے تو کبھی ٹائم پر اپنے اسٹیشن پر پہنچ نہیں پاتا۔ ایک صاحب نے ایک واقعہ بتلایا کہ اتنی بھار کے ایک علاقہ میں ایک تریں پر ایک مسافر بیٹھا اور جب وہ اگلے اسٹیشن پر اپنی منزل پر پہنچا تو اس کو ایک ٹکٹ بابو نے پکڑ لیا اور اس نے کہا کہ آپ تھری ڈارہی مونچھے پوری ہو گئی جوانی سے اوپر اٹھ رہا ہے اور یہ آدھا ٹکٹ لے کر کیوں آیا ہے تو اس نے کہا کہ حضور یہ مہری خطا نہیں میں نے جب یہ ٹکٹ خریدنا تھا تو ریل پر بیٹھنے کے لئے مہری آدھے ہی ٹکٹ کی عمر تھی یہ تو آپ کے ریل کی خطا ہے کہ آج میں یہاں پہنچا اور مہری یہ عمر ہو گئی۔ ریل میں عام طریقہ ہر اتلی دیری ہوتی ہے کہ وہ اتلی

لہٹ چلتی ہیں کہ کہا نہیں جا سکتا۔ راجدھانی چار چار گھنٹے لہٹ چلتی ہے۔ 27 مہینہ کو کلکتہ جا رہا تھا۔ راجدھانی یہاں سے چلی اور راجدھانی چھٹی گاڑی کانپور میں روک گئی یہو الہ آباد میں روک گئی پتہ چلا کہ انھیں خراب ہو گیا ہے۔ تو معلوم ہوتا ہے کہ ریلوے کے جو لوگ ہیں وہ ان سب کی دیکھ بھال ٹھیک سے نہیں کرتے۔ اس کے لئے خاص طریقہ پر لوگوں کو تفتوا ملتی ہے کہ وہ قہوں کی صفائی کریں ان میں پانی کا انتظام کریں۔ کتنے ہی قہے ایسے ہوتے ہیں کہ اگر آپ کو لہٹرن جانے کی ضرورت ہو تو لہٹرن نہچے پہنچنے کے بجائے نیچے سے اوپر آ جاتی ہے پمپ ہی صحیح نہیں ہوتے۔

شری آپ سہیلپتی : مولانا کے

تجربہ ہرے عجیب ہوتے ہیں۔

شری مولانا اسرارالحق : اس طرح

کی خرابیاں قہوں میں ابھی بھی ہیں۔ قہے پرانے ہیں سڑے ہوئے لکے ہیں اور اس طرح کی پریشانیاں عام چلتا کو ہوتی دھتی ہیں۔ ریلوے میں عام طریقہ پر ہم نے دیکھا ہے کہ جو ریلوے بابو ہوتے

ہوں۔ ریلوے کے افسر ہوتے ہوں۔ وہ اپنے آپ کو بہت بڑا حاکم سمجھتے ہیں اور وہ عام آدمی سے جلتا ہے جب کلتھکٹ میں آتے ہیں تو وہ اس طرح سے بڑباؤ کرتے ہیں کہ چھ سے کوئی بڑا سہریٹمنٹ وارس کسی چھراسی سے بات کر رہا ہو۔ کسی کا رزرویشن ہو گیا ہو۔ یہاں سے سمبرک بھی ہو گیا ہو۔ تھلوفون بھی ہو گیا ہو تو بھی اس کی طرف کوئی دھیان نہیں دیا جاتا۔ خود میرا تجربہ ہے میں نے اپنے آدمی کے لئے ایک رزرویشن کرایا ریلوے بورڈ سے ہدایت کر دی کہ کلرکسٹن ہو جائے اور اس کے لئے فون بھی کر دیا وہ فون ہو گیا اور جب ہم لوگ پلٹ فارم پر پہنچے تو وہاں دیکھا کہ ویٹنگ لسٹ میں نام لکھا ہے۔ انہوں نے کہا کہ کوئی کلرکسٹن نہیں ہوا۔ تو اس طرح کی چیزوں پر نظر رکھنی پڑے گی۔ آزاد ہندوستان میں جلتا کی سرکار ہے اور جب بھی ہم جلتا میں جاتے ہیں تو کہتے ہیں کہ جلتا ہی سروے سروا ہے اور جلتا کے ہاتھ میں سب کچھ ہے۔ لیکن جلتا کو افسران کے ذریعہ تکلیف

پہنچے گی تو یہ تو بہت تکلیف دہ اور دکھ کی بات ہوگی۔ کوئٹہ چٹور لائن پر قریب پچھلے 20 سال میں کئی بار سروے ہوا اور وہ بڑی مشکل سے ایڑی چوٹی کا زور لگا کر پاس کی گئی لیکن ابھی تک اس پر کام نہیں شروع کیا ہے اپنے انریبل منسٹر سے میں جہاں یہ یقین دہانی چاہوں گا کہ اس کوئٹہ چٹور لائن کا کب انکوائن ہوگا اور کب اس کا کام شروع ہوگا۔ یہ اس لئے کہ اس لائن پر چھ یا سات سہمٹ فیکٹری لگنے والی ہیں۔ جس سے ملک کے وکاس میں قویہ ملت میں فائدہ پہنچے گا۔ اس لئے اس طرف بھی توجہ دینے کی ضرورت ہے۔ کوئٹہ (راجستھان) سے دہلی کو رکوئی فائریٹ ٹرین تھیں جو کوئٹہ سے شروع ہوکر دہلی کو پہنچے۔ کوئٹہ انڈیوگ لکری ہے جو ٹرین آتی ہے وہ بندھنی سے آتی ہے اور ان میں جگہ نہیں ہوتی۔ ایک گاڑی ہے جس میں ایک قبہ لکھا ہے اس گاڑی کا نام دھڑہ دون ایکسپریس ہے۔ دھڑہ دون ایکسپریس جب ہمارے یہاں کوئٹہ پلٹ فارم پر آتی ہے تو اس کے

آنے سے پہلے ہی یمراج آ جاتے ہیں جس کو دریوی میں ملک الموت (موت کا فرشتہ) کہتے ہیں - یہ پہلے آ جاتے ہیں اور گاڑی بعد میں آتی ہے - جتنے آدمی اندر ہوتے ہیں اس سے ڈیوڑھ آدمی چہت پر سوار ہوتے ہیں - اس کے چہ ہزاروں بار کہنے کے باوجود بھی جنرل مولدھجو کو توجہ اس طرف نہیں ہوئی اور نہ کسی انسپر کی توجہ اس طرف ہوئی - یہ بھی بھارت کے رہنے والے ہیں انہوں ہی دنیا میں زندہ رہنے کا حق ہے - انہوں ہی ریل میں سفر کرنے کا حق حاصل ہے - اگر ایک گاڑی اور چل جائے چوسا کہ پٹک سٹی چلتی ہے دلی سے چہ دور کے لئے اسی طرف سے ڈائریکٹ ٹرین چلائی جائے تو ساری دلتوں ساری دشواریاں دور ہو جائیں گی -

کوٹہ انڈیوک نگر کی ہے کوٹہ والے اگر کلکتہ جانا چاہیں تو ان کے لئے کوئی راستہ نہیں ہے حالانکہ اگر دہلی سے تھوڑی سی توجہ دے تو بہت آسانی سے ہو سکتا ہے - اگر کوٹہ سے کلکتہ کے لئے ٹرین نہیں چلا سکتے تو چہل اودھ ایکسپریس جو کوٹہ سے لکھنؤ تک چلتی ہے اس کو آگے بڑھایا جا سکتا ہے اس سے عام چلتا کی بھلائی ہوگی - جو لوگ ہاترا کے لئے جاتے ہیں - دھارمک طور پر جاتے ہیں انہوں ہی فائدہ ہوگا -

اچودھیا میں درشن کر لیں گے - یلارس میں انٹر جائنیں گے گیارہویں جلیے جائیں گے - اس طرح سے کلکتہ اور کوٹہ کا لنک جو جائیگا - پوربی ہندوستان کے بہت سے آدمی انڈیوک نگر ہونے کی وجہ سے کوٹہ کے اندر رہتے ہیں - کوٹہ سے مدراس جانے کے لئے بھی کوئی راستہ نہیں ہے - اس سلسلے میں میں گزارش کرونگا کہ سبھی صاحب صاحب کوٹہ تشریف لے گئے تھے اس وقت کیدار پانڈے جی ریل منسٹری تھے - میں سبھی صاحب سے توجہ چاہونگا کہ جو آدمی چوٹ پر چوہکر جاتے ہیں وہ بھی بھارت ورش کے رہنے والے ہیں ان کی جان بھی قیمتی ہے کسی نہ کسی صورت سے ان کی جان کی حفاظت کے لئے انتظام کرنا بہت ضروری ہے -

راہدھانی ایکسپریس جو بمبئی جاتی ہے وہ دہلی سے چاکر کلکا نگر تھرتی ہے کلکا نگر دہلی سے اسٹیشن بہت ہوا ہے - لیکن آبادی کے لحاظ سے دیہات - گوں چوسا ہے - اس لئے یہ کہونگا کہ بجائے کلکا نگر تھرنے کے اگر اس کا اسٹاپیج ۲ میل کے لئے کوٹہ کر دیا جائے تو بہت اچھا ہوگا - کوٹہ میں ساری سہولتیں ہیں اور یہ انڈیوک نگر کی ہے - وہاں کے لوگوں کو بمبئی جانے میں اور دہلی آنے میں زیادہ وقت نہیں

لگے گا - اس سے کافی فائدہ پہنچنے کی امید ہے - کوئٹہ انڈسٹری ہونے کی وجہ سے وہاں بہت بڑی تعداد پوری بھارت اور دکن کی بھارت کے لوگوں کی ہے مدراس تریبی اور ہارڈ تریبن کا رجسٹر جو جانے سے بہت بڑا فائدہ ہوگا -

شری اپ سدا بیتی : چار پانچ

ملک میں ختم کر دیتے ہوں تو تھک ہے -

شری (مولانا) اسرار الحق : میں

ایک ملک میں ختم کر رہا ہوں

کہیں کسی قوم سے میں شکوہ یہاں کروں لطف جب ہے کہ نچوہ ہی سے تیری فریاد کروں

ریلوے منسٹر آج یہاں موجود ہیں اور ریلوے بورڈ بھی یہاں موجود ہے - اپنی بک میں ان سے ہی کہنا چاہتا ہوں - ویسا پرکاش چند سوتی ریلوے منسٹر کے بھرت کی میں ہو ہو فائدہ ہی نہیں کرتا بلکہ میں ان سے اسد اور بھون کرتا ہوں کہ وہ بہت ہوشیار منسٹر ہیں - چیف منسٹر بھی وہ چکے ہیں سوتی میں بھی کئی ذمہ داری سونپا چکے ہیں اور اس کو سر انجام دیا ہے - امید

کرتا ہوں ریلوے بھی ہر صورت سے بہتر ہوگی - ایک اور سب سے بڑی خرابی ہے ہمارے کوئٹہ ریلوے اسٹیشن پر ہم کوئٹہ ریلوے اسٹیشن پر ریلوے منسٹر شری سوتی کو رسوا کرنے گئے تھے ہمیں لوگوں نے بتایا کہ یہ جو ملوثی ہیں یہ ان کا اندھکار نہیں ہے یہ جس سہارن میں آئے ہیں وہ جنرل منسٹر کے نام سے لاکھ ہوتا ہے - ملوثی کے نام سے لاکھ نہیں ہوتا اس کے معنی ہیں کہ یہ بوکس ڈپارٹمنٹ ہے یہ ایک ایسا قانون ہے جس کو تبدیل کیا جانا چاہئے - ایسا ابھی پانڈے جی نے کہا - ہمارے خیال سے بھی اس کو تبدیل کرنا چاہئے - ہمارے آنرہبل منسٹر سرورے سروا ہیں ان کو سب اختیار ہونے چاہئیں - ابھی تو ان کی وہی حالت ہے جو سی قوالی میں ہوتی ہے - اس میں ایک قوال ہوتا ہے اور اس کے ساتھ گانے والا ایک دوسرا آدمی طمیلی ہوتا ہے جو بونہی میں میں کرتا رہتا ہے - تو ہمارے منسٹر صاحب کے ساتھ بھی ایسا ہی ہے - منسٹر صاحب ہمارے سرورے سروا ہیں ان کو سب اختیار ہونے چاہئیں اس قانون کو بدلا جانا چاہئے - ریلوے بورڈ میں سٹورڈن لیا جانا چاہئے - اور اس کے ساتھ لوائی اور سٹوری برتی جانی چاہئے -

श्री उपसभापति : आपकी बातों का रेलवे मंत्री जवाब देंगे ।

श्री सत्यपाल मलिक : श्रीमन्, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है । अभी हमारे विदेश मंत्री जी एक बयान देने वाले हैं । इस मामले पर हम लोग पिछले तीन दिनों से कॉलिंग एटेंशन मोशन के लिए अनुरोध करते आ रहे हैं । वह इतना महत्वपूर्ण मामला है कि इस पर सदन में फुलफुल्लेज्ड बहस होनी चाहिए । इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप मंत्री जी को कहें कि वे अभी बयान न दें । किसी और दिन के लिए इसको स्थगित कर दिया जाय और कॉलिंग एटेंशन पर जब बहस हो, उस दिन यह दिया जाय ।

श्री उपसभापति : आप पहले बयान तो हो जाने दीजिये ।

श्री सत्यपाल मलिक : बयान के बाद आप हमें प्रश्न पूछने की इजाजत देंगे ?

श्री उपसभापति : पहले आप बयान तो हो जाने दीजिये, उसके बाद देखेंगे कि क्या हो सकता है ।

STATEMENT BY MINISTER

Recent incident in Dacca involving the Indian High Commissioner and Bangladesh Security Personnel

THE MINISTER OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI P. V. NARASIMHA RAO): Mr. Deputy Chairman, Sir I would like to take the House into confidence regarding the incident which took place in Dacca on February 25th, in which our High Commissioner was involved.

It is a matter of regret that the concerned Bangladesh authorities should have arranged surveillance of our High Commissioner in an objectionable manner while he was driving around Dacca in pursuance of his normal and legitimate functions. The

High Commissioner stopped his car and asked his Security Guard to request the occupants' of the car following him not to do so. This resulted in an altercation which has since been exaggerated in the Bangladesh press. Unfounded allegations were also made that the High Commissioner was interfering in the domestic affairs of Bangladesh. The House will appreciate that in line with Government's policy, our Missions abroad, as well as their personnel, scrupulously avoid any action which might have connotations of interference or involvement in the domestic affairs of the host country. The High Commissioner has since made a *demarche* to the Bangladesh Foreign Office regarding the unfortunate incident.

Government are in touch with the Bangladesh Government with a view to ending any unwarranted surveillance over our Mission and its officers.

As the House is aware, there has been steady improvement in the relations between India and Bangladesh and that we have been able to make progress in dealing with some of the major outstanding matters between our two countries. It is the consistent desire of the Government of India to continue this forward movement towards bettering our bilateral relations. It is, therefore, our hope that this unfortunate incident can be handled in proper perspective and will not be permitted to become a hurdle in this process. The Bangladesh Government have informed us that this is also their approach.

SHRI LAL K. ADVANI (Gujarat): Sir, the hon. Minister has said:

"Unfounded allegations were also made that the High Commissioner was interfering in the domestic affairs of Bangladesh."

The House would like to know as to who has made these "unfounded allegations" and at what level.