

लोक सभा वाद-विवाद

का

हिंदी संस्करण

पहला सत्र

(दसवीं लोक सभा)



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

लोक सभा वाद-विवाद
का

हिन्दी संस्करण

शनिवार, 20 जुलाई, 1991 / 29 आषाढ़, 1913 ॥शक॥

का

शुद्धि - पत्र

पृष्ठ	पंक्ति	शुद्धि
विषय सूची ॥ i ॥	2	"भक्ति" के स्थान पर "भक्ति" पढ़िये।
विषय सूची ॥ i ॥	15	"श्री वील्ला वुल्ली रामैया" के स्थान पर "श्री वील्लावुल्ली रामय्या" पढ़िये।
13	नीचे से पंक्ति 10	"श्री मदलाल खुराना" के स्थान पर "श्री मदलाल खुराना" पढ़िये।

विषय-सूची

दशम भाग, खंड 1, पहला सत्र, 1991/1913 (शक)

अंक 10, शनिवार, 20 जुलाई 1991/29 आषाढ़, 1913 (शक)

विषय	पृष्ठ
निधन सम्बन्धी उल्लेख	1-14
सभा पटल पर रखे गए पत्र	15
सदन का कार्य	15-18
नियम 377 के अधीन मामले	19-20
(एक) हैदराबाद-भुवनेश्वर वायुदूत सेवा बहाल किए जाने की आवश्यकता श्री के० प्रधानी	19
(दो) पश्चिम उड़ीसा के लिए एक क्षेत्रीय स्वायत्तशासी विकास परिषद का गठन करने की आवश्यकता श्री बल्लभ पाणिग्रही	19
(तीन) हिमाचल प्रदेश के उना जिले में स्वां नदी के पानी के नहरीकरण के लिए धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता प्रो० प्रेम घूमल	18-20
(चार) मध्य प्रदेश में अफीम की खेती के बारे में सरकारी नीति की समीक्षा करने और अफीम उत्पादकों को आवश्यक सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय	20
(पांच) पश्चिम बंगाल के उत्तरी और दक्षिणी 24 परगना और नायिदा जिलों तथा गुजरात के कथाना कलमसर में तेल की खोज किए जाने की आवश्यकता श्री चित्त बम्	20

(i)

बजट (रेल) 1991-92.

सामान्य चर्चा और अनुदानों की भाँगे

(सरे), 1991-92	21-171
श्री सी० के० जाफर खरीफ	23
श्री अम्ना जोशी	23-26
श्री भ्रमराज सिंह मलिक	86-88
श्री आनंद पर्वतीजी	88-106
श्री भुवनेश्वर बालकृष्ण बागुनिक	106-111
श्री प्रमत्त दत्त	111-119
श्री प्रयूष यादव	119-122
श्रीमती रामदेवी राजेश्वरी	122-127
श्री सुरेश नारायण सिंह	127-130
श्री दाऊद खान जोशी	130-133
श्री हरमण नारायण प्रभुकांत्ये	133-134
श्री बोल्लुता बल्लारी रावैया	134-137
श्री राम नारायण	138-145
श्री प्रमत्त श्रीधर	145-146
श्री प्रमत्त वर्मन	146-147
श्री जी० देवराज नाथक	147-149
डा० कानिकेश्वर पात्र	149-152
श्री सुमनलाम्बा	152-153
श्री यशदा सिंह यमनाम	153-156
श्री शिवाजी पटनायक	156-157
श्री राम कापसे	157-161
श्री बी० कृष्ण राव	162-164
श्री बसन्त मिश्र मधुकर	165-167
श्री अशोक सिंह	168-171
राष्ट्रपति के संदेश	162
कार्य मंत्रणा समिति	
दूसरा प्रतिवेदन—प्रस्तुत	165

लोक सभा

शनिवार, 20 जुलाई, 1991/29 आषाढ़, 1913(शक)

लोक सभा 11 बजे म ०५० पर समवेत हुई ।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

निधन संबंधी उल्लेख

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण, मुझे अपने एक भूतपूर्व साथी श्री छविराम अग्रल के निधन के बारे में सभा को सूचित करना है ।

श्री छविराम अग्रल 1977—79 तथा 1989—91 के दौरान क्रमशः छठी और नौवीं लोक-सभा के सदस्य रहे थे और उन्होंने मध्य प्रदेश के मुरैना निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व किया था । इसमें पहले वे वर्ष 1972—77 के दौरान मध्य प्रदेश विधान सभा के सदस्य रहे थे ।

श्री अग्रल व्यवसाय से कृषक और वकील थे तथा सक्रिय राजनीतिक और सामाजिक कार्य-कर्ता थे । उन्होंने अपनी जीविका एक अध्यापक के रूप में शुरू की थी और उन्होंने समाज के गरीब और कमजोर वर्गों के उत्थान के लिए और दहेज तथा बाल-विवाह उन्मूलन सहित सामाजिक वुराइयों को समाप्त करने के लिए लगातार कार्य किया । वह जिला अम्बेडकर समिति, मुरैना के अध्यक्ष रहे और मसाला बोर्ड के सदस्य होने के अलावा विभिन्न सामाजिक संगठनों से भी संबद्ध रहे ।

उन्होंने सभा की कार्यवाहियों में अपना मूल्यवान योगदान दिया । श्री अग्रल ने विभिन्न संसदीय ममितियों में सदस्य के रूप में भी कार्य किया ।

16 जुलाई, 1991 को 48 वर्ष की कम उम्र में उनका दुखद निधन एक व्यक्ति की जान बचाने की कोशिश में एक सड़क दुर्घटना में हुआ ।

हम अपने इस मित्र के निघन पर गहरा शोक व्यक्त करते हैं तथा मुझे विश्वास है कि मेरे साथ पूरी सभा शोक सन्तप्त परिवार के प्रति अपनी संवेदना व्यक्त करेगी।

अब सदस्य दिवंगत सदस्य के सम्मान में थोड़ी देर के लिए मौन खड़े होंगे।

तत्पश्चात् सदस्यगण थोड़ी देर तक मौन खड़े रहे।

श्री बसुदेब आचार्य (बांफुरा) : महोदय, आपके निदेश के बावजूद गृहमंत्री ने पीलीभीत की दुर्घटना के संबंध में अपना वक्तव्य नहीं दिया है। समाचार पत्रों में परस्पर विरोधी खबरें आ रही हैं तथा समाचारों में इस घटना को भी शामिल किया गया है। गृह मंत्री को आज ही इस बारे में अपना वक्तव्य देना चाहिए।

श्री तारित बरन तोषवार (बैरकपुर) : महोदय, गृह मंत्री को राजेन्द्र पार्क दुर्घटना के सदर्थ में कानून और व्यवस्था की बिगड़ती हुई स्थिति के बारे में वक्तव्य देना चाहिए।
(व्यवधान)

श्री निर्मल कांति षटर्जी (डमडम) : आपने उस पत्र को परिचालित करने के सबध में कोई सूचना नहीं दी है। हमने यह आप पर छोड़ दिया है। आपने इस संबंध में हमें कुछ नहीं बताया है। यह आपको केवल याद दिलाने के लिए है. (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रवि राय (पुरी) : अध्यक्ष जी, एक गंभीर सवाल के प्रति मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। आज करीब-करीब सब अखबारों में निकला है कि विश्व प्रसिद्ध जगन्नाथ पुरी मन्दिर में :

[अनुवाद]

“श्री जगन्नाथ मन्दिर के भीतरी भाग की छत से दो पत्थर तथा दो पत्थर की शहतीर गायब पाई गई। इसके अतिरिक्त पत्थरों पर कुछ दरारें भी देखी गई तथा भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग द्वारा मन्दिर की अतिरिक्त भाग की जांच के दौरान मन्दिर के गर्भ से एक अन्य पत्थर गायब मिला।”

[हिन्दी]

मेरा कहना यह है कि यह जो विश्व प्रसिद्ध मन्दिर है, यहां एक साल पहले 180 फुट के ऊपर से एक स्टोन गिरा था और फिर आज यह सनमनी खेज खबर निकली है और भारत सरकार के ऑर्किलॉजिकल सर्वे ऑफ इण्डिया की ओर से यह खबर आयी है कि दो पत्थर और एक-एक स्टोन बीम गायब हैं। इस विश्व प्रसिद्ध मन्दिर में एक हजार साल से क्रैक्स नहीं हुए थे लेकिन एक साल से इस तरह निकले हैं। मैं भारत सरकार के शिक्षा मंत्रालय का ध्यान आपके माध्यम से दिलाऊंगा कि जो ऑर्किलॉजिकल सर्वे ऑफ इण्डिया इसकी देखभाल करते हैं, मैं उम्मीद करूंगा

कि भारत सरकार के अधीन एक्सपर्ट्स लोग हैं, उनको वहां तुरन्त भेज कर इस बात का आश्वासन दिलवायें देशवासियों को कि आगे चलकर पूरे मन्दिर में इस तरह के क्रैक्स जो हुए हैं, उनकी पूति हो जानी चाहिये और इस तरह का खतरा न हो, इतनी में गारंटी सरकार से चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय : मेरे ह्याल से हम अंकुरवाड टैम्पल के लिये कुछ करने जा रहे हैं अब यह हमारे देश का ऐसा टैम्पल है और बड़ा प्रसिद्ध है, उसमें जो भी कर सकते हैं, वे करेंगे, हमारी सरकार, को सूचना है। श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (सेदपुर) : अध्यक्ष महोदय, इसमें एक बात और जोड़ दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : नहीं, आप बैठ जायें, मैंने कह दिया है।

[अनुवाद]

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार का ध्यान, विशेषकर कोयला मंत्रालय का ध्यान उड़ीसा विशेषकर कोयला क्षेत्रों के प्रति की जा रही अत्यधिक उपेक्षा तथा सौतेली मां जैसे किये जा रहे व्यवहार की और दिलाना चाहता हूं। यह उपेक्षा स्थानीय युवाओं को नौकरी देने तथा विस्थापित तथा भूमिहीन लोगों को अन्य सुविधाएँ दिए जाने के संबंध में की गई है।

कोयला उत्पादित करने वाले राज्यों में उड़ीसा का स्थान प्रमुख है किन्तु यह दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि कोयला उत्पादन करने वाला केवल यही एक ऐसा राज्य है जहां कोल इंडिया लि० के अधीन कोई सहायक कोयला कम्पनी अभी भी स्थापित की जानी है। अतः बिना और किसी विलम्ब के भारत सरकार को कोयला पट्टी में किसी उचित स्थान पर मुख्यालय सहित उड़ीसा में एक कोयला कम्पनी स्थापित करनी चाहिये। इससे पहले सरकार ने इस संबंध में एक निर्णय लिया था। विशेषकर जबकि बड़ी सख्या में बेरोजगार युवा आगे आ रहे हैं, यह बात दुर्भाग्यपूर्ण है कि बिलासपुर में इसके मुख्यालय में रोजगार दिया जा रहा है। किन्तु स्थानीय युवाओं के यहां तक कि उड़ीसा के पुरुषों को भी उपेक्षा की जा रही है। अतः मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करता हूँ कि इस पहलू पर तथा उड़ीसा में कोयला क्षेत्र के समग्र विकास की ओर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिये।

[हिन्दी]

श्री छेदी वासवान (सासाराम) : अध्यक्ष महोदय, उच्च न्यायालय के निर्णय के पूर्व कोल इंडिया लि० को विभिन्न कोल कम्पनियों के द्वारा देश की मद में 500 करोड़ ६० से अधिक राशि वसूल किये जाने का अनुमान है। कोल इंडिया लि० की कम्पनियों द्वारा उक्त राशि का भुगतान नहीं किया जा रहा है भारत सरकार को जबकि यह राशि इन कम्पनियों ने अपने उपभोक्ताओं से वसूली है। विदित हो कि किसी भी संस्थान को वसूल की गयी कर की राशि

को अपने पास रखने का अधिकार नहीं है। यदि उनके द्वारा जो राशि वसूल की गयी है कोल इण्डिया लि० के अन्तर्गत जो भारत सरकार के संस्थान हैं, ने बहुत सारे केसेज में 500 करोड़ रु० का कलेक्शन किया गया है लेकिन बिहार सरकार को भुगतान नहीं किया जा रहा है। बिहार सरकार की वित्तीय स्थिति बड़ी संकटमय है। उसके पास अपने कर्मचारियों को देने के लिये वेतन भी नहीं है अध्यक्ष महोदय, इसलिये मैं आपके माध्यम से चाहता हूँ कि भारत सरकार इस पर अपना वक्तव्य दे और जो सैस की वसूली की गई है, उस राशि को तत्काल बिहार सरकार को भुगतान किया जाए।

श्री गुमान मल लोढा (पाली) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान . . . * . . . * . . . जो यहां पर, नई दिल्ली में, न्यू क्रैण्ड्स कॉलोनी में रहती हैं उन्होंने एक अरिहन्त फेक्ट्री के नाम से बहुत बड़ा केन्द्र गोमांस का चला रखा है फरीदाबाद की लिक रोड के ऊपर। वहां पर कल ही 147 गऊओं का मांस 5 ट्रकों में पकड़ा गया है और 101 गायें वहां पर कटने के लिये जा रही थीं। अध्यक्ष महोदय, यह एक बहुत बड़ा रिकेट है जहां पर सारे स्थानों से भैंसों के नाम पर गायों को काटकर गोमांस एक्सपोर्ट किया जाता है। इसलिये इस अरिहन्त एक्सपोर्टर्स लिमिटेड को बन्द किया जाए और * . . . * . . . * जो यहां पर, . . .

अध्यक्ष महोदय : रिकॉर्ड पर नाम नहीं जाएगा।

श्री गुमान मल लोढा : इसके जो मालिक हैं, उनको गिरफ्तार किया जाए और मैं गृह मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि सारे स्थानों पर जहां-जहां इस प्रकार से गोमांस का व्यापार किया जा रहा है, उनके खिलाफ सख्त कार्रवाई की जाए।

श्री सूर्यनारायण यादव (सहरसा) : अध्यक्ष महोदय, 17 तारीख को बिहार के जिला सहरसा में बीरपुर बीरेज के मुख्य डैम, जो हनुमान नगर के नजदीक भारत तथा नेपाल के बार्डर पर है, वह बांध टूट गया और बिहार सरकार ने अपने वरीय पदाधिकारियों और अभियन्ताओं को रिपेयर करने के लिए भेजा। नेपाल की जनता और वहां के पदाधिकारियों ने उन्हें रोका और रोका ही नहीं बल्कि उनके ऊपर कातिलाना हमला किया और हम लोगों के नेपाल में जो राजदूत है अध्यक्ष महोदय वे भी वहां आए, लेकिन उन्हें भी वहां से भगाया गया। इस की सूचना मैंने बार-बार भारत सरकार को देने का काम किया है, लेकिन उस पर अभी तक कोई कार्रवाई नहीं हुई है। इसलिए मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से मांग करता हूँ कि श्री प्रधान नेपाल सरकार से वार्ता कर उस बांध को मरम्मत कराने की व्यवस्था करें क्योंकि वहां लाखों-लाख लोगों की जान-माल को खतरा है और उस पर तुरन्त आवश्यक कार्रवाई करें।

अध्यक्ष महोदय इस संबंध में मैं 17-18 तारीख से अभी तक कहता आ रहा हूँ आपके माध्यम में, लेकिन दूरदर्शन और आकाशवाणी ने भी इस महत्वपूर्ण बात को नजरअंदाज कर दिया और करता रहा है। महोदय यह बहुत ही महत्वपूर्ण कार्य है और दो देशों से संबंध रखता है। इसलिए मैं सरकार

*कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

- से मांग करता हूँ कि इसे गम्भीरता से लेकर इस पर तुरन्त कार्रवाई करे ताकि वहाँ की जनता की जानमाल की सुरक्षा हो सके ।

श्री विश्वनाथ शास्त्री (गाजीपुर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, पूर्वी उत्तर प्रदेश भयंकर सूखे की चपेट में आया है। कृषि कार्य पूरी तौर पर बाधित हो गया है। विजली की सप्लाई न होने से नलकूपों एवं नहरों का चालन ठप पड़ गया है। गाजीपुर जनपद का देवकली पंप कैनल, जमानिया पंप कैनल एवं जनपद की दूसरी लिफ्ट कैनलें नहीं चल रही हैं। केन्द्र सरकार से हमारी मांग है कि सूखे का मुकाबला करने के लिए गाजीपुर को डीजल का कोटा बढ़ाया जाए और उसकी आपूर्ति की गारंटी की जाए। नहरों एवं नलकूपों की विद्युत कटौती समाप्त कराके विद्युत उपलब्धता की गारंटी की जाए।

प्रो० रासा सिंह रावत (अजमेर) : अध्यक्ष महोदय, देश में बाल श्रमिकों की स्थिति बहुत गम्भीर है। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि 14 वर्ष से छोटी आयु के बालकों को होटलों, दुकानों, फैक्ट्रियों, कारखानों आदि में स्वास्थ्य शिक्षा, कल्याण, पोषण आदि से वंचित रखकर विषम एवं प्रतिकूल परिस्थितियों में कम से कम पैसा देकर अधिकाधिक काम और बेगार लेकर बाल कल्याण अधिनियमों की धज्जियाँ उड़ाते हुए शोषण की प्रवृत्ति निरन्तर बढ़ती जा रही है। एक भाँकड़े के अनुसार ऐसे बाल मजदूरों की संख्या 1,36,40,872 है। बालक ही किसी राष्ट्र की सम्पत्ति होते हैं। भारत जैसे कल्याणकारी राज्य में छोटी उम्र के बालकों का नियोजकों द्वारा इस प्रकार का नियोजन, उत्पीड़न तथा शोषण घोर अत्याचार है। अतः सरकार को इस सम्बन्ध में कठोर कदम उठाकर बाल श्रमिकों के शोषण की रोकना चाहिए और बाल कल्याण के कानूनों का कड़ाई से पालन होना चाहिए।

प्रो० प्रेम भूषाल (हमीरपुर) : अध्यक्ष महोदय, प्राकृतिक आपदाओं की क्षतिपूर्ति के लिये आजकल केन्द्र सरकार की ओर से वार्षिक आधार पर कुछ निश्चित राहत राशि दी जाती है, विभिन्न प्रदेशों को, लेकिन प्राकृतिक विपदाओं का वार्षिक आधार पर, पहले से कंसे अनुमान लगाया जा सकता है। मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वास्तव में जितना नुकसान हुआ हो, उसके आधार पर सहायता राज्यों को दी जाये। जनवरी, 1991 में हिमाचल प्रदेश, उत्तर प्रदेश और जम्मू-कश्मीर में भारी हिमपात हुआ था और स्वयं केन्द्र सरकार ने सूचना दी है कि हिमाचल प्रदेश में 34 मनुष्यों की जानें गयीं, 2,085 पशु मारे गये और 4,132 मकान तबाह हुए परन्तु केन्द्र सरकार को बार-बार प्रार्थना किये जाने के बावजूद अभी तक कोई राहत हिमाचल प्रदेश को नहीं दी गयी है। इस बार फिर मानसून की वर्षा समय पर न होने के कारण भयंकर सूखा पड़ रहा है। फसलें तबाह हो गयी तथा पीने के पानी और पशुओं के चारे की बड़ी किल्लत है। मेरा केन्द्रीय सरकार से अनुरोध है कि कम से कम 25 करोड़ रुपये विशेष सहायता के तौर पर हिमाचल प्रदेश को तुरन्त दिये जायें ताकि इस विपत्ति से निबटा जा सके।

डा० लक्ष्मी नारायण वाण्डेय (मंदसौर) : अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान भोपाल गैस त्रासदी की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। भोपाल गैस त्रासदी से पीड़ित गेय लगभग 30 हजार परिवारों की अब तक किसी प्रकार की अंतरिम राहत या सहायता केन्द्र से नहीं दी गयी है, जिसके कारण राज्य सरकार को भी उन्हें सहायता पहुंचाने में कठिनाई हो रही है। गैस से

पीड़ित या बीमार लोग 36 वाडों तक ही सीमित न रहकर विभिन्न वाडों में हो गये हैं। इस कारण सारा नगर इस संकट की चपेट में है, सारे नगर को इस संकट का सामना करना पड़ रहा है। मेरा माननीय प्रधानमन्त्री जी से अनुरोध है कि उन्हें तत्काल अन्तरिम राहत और सहायता पहुंचाने की प्रविलम्ब व्यवस्था की जाये।

[अनुबाव]

श्री अम्ना जोशी (पुणे) : अध्यक्ष महोदय, मैं सरकार का ध्यान पुणे शहर तथा उसके घासपास के इलाकों में पीने के पानी की अत्यधिक कमी की ओर दिलाना चाहता हूँ। खडगवासल बांध से पार्वती जलाशय में एक सीमेंट की पाईप से पीने का पानी लाने सम्बन्धी परियोजना केन्द्रीय सरकार के पास लम्बित पड़ी है तथा जब तक केन्द्रीय सरकार को विश्व बैंक में सहायता नहीं मिलती तब तक परियोजना आरम्भ नहीं की जा सकती। 1986 से यह केन्द्रीय सरकार के पास लम्बित पड़ी हुई है तथा आपके द्वारा मैं केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह मामले पर ध्यान दे तथा इसे शीघ्र निपटायें।

[हिन्दी]

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतिहारी) : अध्यक्ष जी, पूर्वी चम्पारन और बिहार में कम वर्षा होने से सूखे की स्थिति उत्पन्न हो गयी है। धान की रोपनी नहीं हो पायी है और जो हुई है, वह भी पानी के अभाव में सूख रही है। नहरों में पर्याप्त पानी का अभाव है। बिजली के अभाव में निजी पम्पिंग सैट पूरे चालू नहीं हैं। सूखे का मुकाबला करने के लिए बिहार सरकार प्रयास कर रही है किन्तु यह काम राज्य सरकार के बूते से बाहर है। अतः बिहार को सूखे से बचाने के लिये, राहत और सहायता कार्यों को पूरा करने के लिए बिहार को केन्द्र सरकार से अधिक से अधिक सहायता दिये जाने की जरूरत है। मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि भारत सरकार बिहार सरकार को सूखे का मुकाबला करने के लिये भरपूर सहायता राशि उपलब्ध कराये और प्रविलम्ब राहत सामग्री भेजे।

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं केन्द्रीय सरकार का ध्यान, आपकी मार्फत, इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि अभी रिजर्व बैंक ने और रिजर्व बैंक की शाखाओं ने 1 जुलाई से बिना पूर्व सूचना दिये हुए, जिन लोगों ने रिजर्व बैंक से या रिजर्व बैंक की शाखाओं से कुछ रकम उधार ले रखी है, उन पर ब्याज बढ़ा दिया है। . . . (व्यवधान) . . . जो उपभोक्ता हैं, व्यापारी हैं, प्रतिष्ठान या व्यक्ति जिन्होंने बैंकों से रुपया उधार ले रखा है उनको किसी प्रकार की सूचना पहले नहीं दी गई। मान्यवर, मैं आपकी सेवा में निवेदन करना चाहूंगा कि पहले 17 प्रतिशत जो ब्याज लग रहा था, कई जगह 25 प्रतिशत कर दिया गया है। 17 से 25 प्रतिशत कर देने के कारण कई व्यापारिक प्रतिष्ठान दुःखी हो गए हैं, परेशान हो गए हैं, उनका व्यापार ठण हो जाएगा। मैं समझता हूँ कि निश्चित रूप से महंगाई का उस पर असर पड़ेगा। इसलिए दो रुपया सैकड़ा के हिसाब से जो ब्याज था, जब ज्यादा बढ़ गया तो बनिया जो लोगों को ब्याज देता है उसकी दर 4 प्रतिशत जाकर होगी। इसलिए मेरा वित्त मन्त्री जी से निवेदन है, जिन्होंने कांग्रेस के घोषणा पत्र में भी कहा है कि महंगाई नहीं बढ़ेगी, रिजर्व बैंक ने इस प्रकार से जो ब्याज बढ़ा दिया है उसकी दर को कम करें और उस पर पुनः विचार करें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री चित्त बसु ।

श्री चित्त बसु (बारसार) : मैं आज कुछ नहीं कहना चाहता । मैं नियम 377 के अधीन मामलों पर बोलूंगा ।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य (जादवपुर) : मेरे पास सभा को बताने के लिए एक बहुत ही गंभीर मामला है । मुझे जानकारी मिली है कि एक दूरदर्शन धारावाहिक निर्माता को बुलाया गया था तथा महानिदेशक दूरदर्शन ने उसके समक्ष प्रस्ताव किया कि वे बजट के सम्बन्ध में एक कार्यक्रम बनाएं ।

इसके बाद जब वह इस कार्यक्रम का निर्माण करने वाला था तब उसे बुलाया गया तथा यह बताया गया कि उसे अर्थशास्त्रियों की सूची में से उन अर्थशास्त्रियों के साक्षात्कार चुनने होंगे जो शीर्ष पर रहेंगे तथा उसे स्पष्ट तौर पर यह बताया गया कि उसे इस कार्यक्रम में उन अर्थशास्त्रियों को शामिल नहीं करना चाहिए जो सरकार की आर्थिक नीति के अलोचक हैं ।

यदि यह सच है तो यह बहुत ही गंभीर मामला है । एक ओर सरकार दूरदर्शन को स्वायत्तता देने की बात कर रही है तथा दूसरी ओर सरकार उन लोगों की अभिव्यक्त करने की स्वतन्त्रता पर प्रतिबन्ध लगाना चाहती है जो उसकी नीतियों के अलोचक हैं ।

मैं सरकार से इस सम्बन्ध में एक वक्तव्य चाहती हूँ । मैं यह जानना चाहती हूँ कि क्या वास्तव में ऐसा हुआ है और क्या उक्त कार्यक्रम अभी भी तैयार किया जा रहा है अथवा इसे रद्द कर दिया गया है ।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : यह सरकार के प्रति बहुत ही गंभीर आरोप है । सरकार का अग्रिम आगे आना चाहिए तथा इस मुद्दे पर एक वक्तव्य देना चाहिए । यह जानकारी हमें संसद के पत्रों के साथ गैर-सरकारी आर्थिक टिप्पण के परिचालन से प्राप्त हुई है । हमें सरकार द्वारा की जा रही इस प्रकार की बातों में अचरित रहना चाहिए ।

श्री अमल बल (डायमंड हार्बर) : क्या कृपया आप संसदीय कार्य मंत्री से इसका पता लगाने, जांच करने तथा फिर इसकी सभा को जानकारी देने के लिए कहेंगे ।

अध्यक्ष महोदय : ऐसी बात नहीं है ।

(अवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप कृपया मुझे निदेश देने के लिए निदेश मत दीजिए ।

श्री अमल बल : हम आपसे अनुरोध कर रहे हैं । हम आपसे निवेदन कर रहे हैं । आपका हम सदन के प्रति भी कर्तव्य है । (अवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपने अपनी बात कह दी ।

(अवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप दूसरे लोगों का समय नष्ट कर रहे हैं। अन्य सदस्यों को भी कुछ कहना है। मैंने आपको यह बात कहने की अनुमति दी है आपने यह बात कह ली। अन्य सदस्यों को भी अपनी बात कहनी है। कृपया उन्हें कहने दीजिए। अब श्री दिलीप सिंह भूरिया। श्री भूरिया को बोलने दीजिए।

श्री अमल बत्त : हम आपसे अनुरोध कर रहे हैं। कृपया यह कार्य कीजिए। (व्यवधान)। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार भवमूल्यन के सम्भावी परिणामों के बारे में कुछ गलत सूचना फैला रही है। ... (व्यवधान) ... भारतीय मुद्रा कोष तथा विश्व बैंक भारत सरकार द्वारा इस प्रकार की गलत सूचना का प्रचार करा रहे हैं। ... (व्यवधान)* ... (व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

[हिन्दी]

भूरिया जी अगर आप नहीं बोलना चाहते तो बैठ जाएं। ... (व्यवधान) ...

श्री दिलीप सिंह भूरिया (शाबुआ) : अध्यक्ष महोदय, मैं यह कह रहा था कि मध्य प्रदेश में हैजा और आंत्रशोथ की बीमारी कई महीनों से फैली हुई है। और इस बीमारी के कारण कई हजारों की तादाद में लोग मर गए हैं। मध्य प्रदेश की सरकार कुंभकरण की नींद में सोई है और यह बीमारी वहां से अन्य राज्यों में भी फैल रही है। इसलिए अध्यक्ष महोदय, मैं सरकार से निवेदन करना चाहता था कि इस बीमारी की रोकथाम करने के लिए सेन्ट्रल गवर्नमेंट एक डाक्टरों की टीम भेजे और इस बीमारी को रोकने की कार्यवाही करे। यही मैं निवेदन करना चाहता था क्योंकि यह वहां से अन्य प्रदेशों में तेजी के साथ फैल रही है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधीनगर) : अध्यक्ष जी, जम्मू और कश्मीर की स्थिति अभी भी बहुत गंभीर बनी हुई है और वहां से जो दो लाख लोग निष्कासित हो कर के जम्मू या दिल्ली या अमृतसर या अन्य भागों में रह रहे हैं, उन को जीवन में अभी भी कोई आशा की किरण नहीं दिखाई दे रही है। इस प्रसंग को तो किसी और मौके पर उठाऊंगा लेकिन हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के जो इम्प्लाईज हैं, वहां श्रीनगर के, जो यहां दिल्ली में या जम्मू में आ गए हैं और जिनके बारे में औपचारिक रूप से बैठ कर समझौता हुआ था, लिखित में समझौता हुआ था, कुछ महीनों से उस समझौते के अनुसार उनको वेतन नहीं मिल रहा है, वे बहुत परेशान हैं, बहुत दुःखी हैं और मैं आग्रह करूंगा सरकार से कि उनसे जो समझौता हुआ था जिसमें जहां तक मुझे स्मरण है, सैफुद्दीन चौधरी भी उपस्थित थे, उस समझौते को कार्यान्वित किया जाए और उनको वेतन देने का जो वचन दिया गया था, वह पूरा किया जाए।

[अनुवाद]

श्री कबीर पुरकायस्थ (सिल्वर) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि मुझे आज ही तार से यह समाचार मिला है कि असम की बरक घाटी में चाय बागानों के लाखों मजदूर भूखमरी का सामना कर रहे हैं क्योंकि मैदानी इलाकों से गेहूँ बरक घाटी

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

में नहीं पहुंच रहा है तथा इसके परिणामस्वरूप चाय बागान क्षेत्रों में बहुत ही गंभीर स्थिति उत्पन्न हो गई है। अतः मैं खाद्य तथा नागरिक आपूर्ति मंत्री से यह अनुरोध करता हूँ कि वह मामले की जांच करें और इस सम्बन्ध में कार्यवाही करें ताकि बरक चाटी के चाय बागान क्षेत्रों में गेहूँ की तत्काल आपूर्ति की जा सके।

श्री के.पी.रेड्डय्या (मछलीपटनम) : मैं सरकार के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान शिपयार्ड यूनिन ने 1-2-1990 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं क्योंकि पिछला समझौता 31-1-1990 को समाप्त हो गया था। सरकार ने प्रबन्धक वर्ग को अनेक बार यह आश्वासन दिया था कि इसे क्रियान्वित किया जाएगा तथा धनराशि जारी की जाएगी। यूनिन ने 1½ वर्ष तक प्रतीक्षा करने के बाद प्रबन्धक वर्ग पर दबाव डाल रही है कि इसे तत्काल क्रियान्वित किया जाए। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह अनुरोध करता हूँ कि वह इसे मंजूरी दे तथा इसके लिए धनराशि जारी करें।

दूसरी बात यह है कि शिपिंग कारपोरेशन आफ इण्डिया 27 करोड़ रु प्रति वर से पोत खरीद रहा है। यह दर पांच वर्ष पहले तय की गई थी। अब प्रबन्धकों के अनुमान के अनुसार पोत निर्माण की लागत 61 करोड़ रु० है। अतः उन्हें 274 करोड़ रु० का घाटा हुआ है। कच्चे माल तथा श्रम लागत की वर्तमान प्रवृत्ति को देखते हुए सरकार को दरों में वृद्धि करनी चाहिए। मैं माननीय नौवहन मंत्री से यह अनुरोध करता हूँ कि वे इन कुछ मामलों पर उदारतापूर्वक विचार करें तथा स्थिति को सम्भाल लें।

धन्यवाद।

डा० (श्रीमती) के.एस.सौन्धम (तिरुचैंगोड़) : माननीय ग्रन्थक महोदय, मैं इस ग्रन्थ-लम्बनीय विषय को माननीय वित्त मंत्री के ध्यान में लाना चाहती हूँ।

पूर्ण मछनिषेध को जिसके कि महात्मा प्रबल समर्थक थे हमारी प्रिय नेता कुमारी जयललिता ने तमिलनाडु में मुख्यमन्त्री का कार्यभार संभालते ही लागू किया है। ऐसा उन्होंने तमिलनाडु में सस्ती शराब की बिक्री पर प्रतिबन्ध लगाकर किया है, जबकि इससे 390 करोड़ रु० के राजस्व का घाटा हुआ है तथा राज्य कठिन वित्तीय परिस्थिति से गुजर रहा है।

अगस्त, 1978 में केन्द्रीय सरकार द्वारा घोषित योजना के अनुसार उन राज्यों को जो मछनिषेध नीति लागू करेंगे। क्षतिपूर्ति करने के लिए केन्द्रीय सरकार को वर्ष 1986-87 से वर्ष 1989-90 तक के लिए 50 प्रतिशत क्षतिपूर्ति के रूप में 500 करोड़ रुपये तथा वर्ष 1991-92 के लिए पूरी क्षतिपूर्ति के रूप में 322 करोड़ रु० का भुगतान करना चाहिए।

यह सरकार जो कि महिलाओं के कल्याण में अत्यधिक रुचि रखती है, तमिलनाडु राज्य में मछनिषेध लागू करने पर हुए राजस्व के घाटे की क्षतिपूर्ति के लिए भागे भ्राना चाहिए क्योंकि यदि वहां मछनिषेध लागू नहीं किया जाता तो इससे सबसे अधिक महिलाएं ही प्रभावित होंगी।

अतः मैं माननीय वित्त मन्त्री से यह अनुरोध करती हूँ कि वे इस मामले का ग्रन्थलम्बनीय महत्त्व का समझें और तमिलनाडु सरकार की सहायता करें।

श्री हम्मान मोल्लाह (अलुबेरिया) : अध्यक्ष महोदय, मैं इस सभा का तथा सरकार का ध्यान पश्चिम बंगाल के दार्जिलिंग पर्वतीय क्षेत्र में उत्पन्न हो रही गंभीर समस्या की ओर दिलाना चाहता हूँ। महोदय, जैसा कि आप जानते हैं वहाँ पर अलगाववादी आंदोलन शूह करने का प्रयास किया गया है। वहाँ पर अलगाववादी देश की सीमा से बाहर सहायता मांगने का प्रयास भी कर रहे हैं। किन्तु अंततः मैं लोगों की इच्छा की पूर्ति हुई तथा दार्जिलिंग हिल कौंसिल के साथ एक समझौता किया गया। वहाँ पर सत्ता के प्राधिकारियों की असफलता के कारण इस प्रकार के लोग अलगाववाद के एक दूसरे रूप की ओर बढ़ रहे हैं वे दार्जिलिंग के लोगों को नेपाली तथा गोरखा के नाम पर बांटने का प्रयास कर रहे हैं तथा लोगों के दो वर्गों के बीच समस्या तथा तनाव उत्पन्न कर रहे हैं। इससे वहाँ पर एक नए प्रकार का अलगाववादी आंदोलन शूह हो सकता है। दार्जिलिंग से इस प्रकार के कुछ अलगाववादी बलों ने क्षेत्र में समस्याएं उत्पन्न करने के लिए केन्द्रीय सरकार से भी सम्पर्क किया है अतः केन्द्रीय सरकार को भी इस समस्या के प्रति जागरूक रहना चाहिए तथा इसे प्रोत्साहन नहीं देना चाहिए जैसा कि इसने पिछले अवसरों पर किया है। यह एक बहुत ही गंभीर समस्या है तथा इस समस्या का समाधान किया जाना चाहिए तथा वहाँ पर शान्ति स्थापित की जानी चाहिए।

[हिम्मी]

श्री चन्द्रजीत यादव (आजमगढ़) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान फिर से पीलीभीत में घटना हुई और जो सिख यात्रियों की हत्या की गई, उसकी ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। आपने उस बात को बड़ी गम्भीरता से लिया और सदन ने भी लिया। आडवाणी जी की सरकार वहाँ पर है, लेकिन इन्होंने भारत सरकार से ज्यादा तत्परता दिखायी। यह मैं जरूर कहूँगा कि इन्होंने फौरन अपनी पार्टी के सैबल पर वहाँ किसी को जांच करने के लिये भेजा, उसमें तत्परता दिखायी और अपनी चिन्ता भी व्यक्त की। आपने भारत सरकार से कहा था कि वह इस पर स्टेटमेंट दे। इसमें जितनी जल्दी कार्रवाई नहीं होती है उतना ही उसका लोगों पर बहुत बुरा असर पड़ता है। इस तरह के असर से ज्यादा घटनाएँ और घटती हैं और उनके परिणाम बड़े भयंकर होते हैं। .. (व्यवधान) .. उसको लेकर कल दिल्ली में जनता दल के कार्यकर्ताओं पर लाठी-चार्ज हुआ क्योंकि यह बात पब्लिक में एजिटेशन का कारण बन रही है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आप आज ही भारत सरकार से कृपा करके यह कहें कि वह इस पर स्टेटमेंट दे। आपने जो यह कहा था कि कमेटी बनाने पर विचार करेंगे, मेरा आपसे यह कहना है कि आप उस पर शीघ्र उचित कार्रवाई करें। .. (व्यवधान) ..

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री एम० आर० जनार्दन ... (व्यवधान) *

*कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : केवल श्री जनार्दन द्वारा कहा गया कार्यवाही वृत्तंत में शामिल किया जाएगा । . . . (व्यवधान)

श्री एम० आर० जनार्दन (तिरुनेलवेली) : अध्यक्ष महोदय, मैं नार्थ ऐवन्यू में मकान नं० 55 में रहता हूँ । आज प्रातः मैंने देखा कि मेरे मकान नं० 55 और मकान नं० 53 के मध्य में एक प्लास्टिक के बैग में दो प्लास्टिक की बोतलें पड़ी हुई थीं । प्रविलम्ब ही मैंने संसद सदस्य का हवाला देते हुए प्रातः 9.05 मिनिट पर 100 नं० पर टेलीफोन किया और बताया कि मेरे मकान नं० 55 के निकट एक संदेहात्मक बैग रखा हुआ है । जब मैं प्रातः 9.20 बजे उस स्थान पर गया तो पाया कि वह बैग उम स्थान से हटा दिया गया था । मेरे विचार में पुलिस ने उस बैग को हटा दिया होगा परन्तु न तो पुलिस मेरे घर आई और न ही मामले की जांच पड़ताल की यद्यपि एक संसद सदस्य ने पुलिस को फोन किया है तथापि देखिए गृह विभाग किस प्रकार से अपना कार्य कर रहा है । मेरा माननीय मंत्री मेरे अनुरोध है कि वे इस मामले पर ध्यान दें । . . . (व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : रिकार्ड पर कुछ नहीं जा रहा है ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : खुराना जी, प्लीज़ । लोढा जी, प्लीज़, पहले आप एक मिनट बैठ जाइए । देखिये, अगर आपका कहना कोई मुन रहा है, ऐसा लगता है, रिकार्ड पर जाए, ऐसा लगता है तो एक के बाद एक बोलें तो उसका परिणाम भी है । अगर आप सब बोलेंगे तो रिकार्ड पर नहीं जायेगा और मेरी इजाजत के बिना बोले तो रिकार्ड पर कुछ नहीं जायेगा ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : सोनकर जी, आप बैठ जाइए । लोढा जी, यह आपके लिए भी अच्छा नहीं है ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : खुराना जी, प्लीज़ ऐसा नहीं ।

श्री मदन लाल खुराना (दक्षिण दिल्ली) : आपने उनको एलाऊ कर दिया है . . .

अध्यक्ष महोदय : खुराना जी, आपको बैठना पड़ेगा, ऐसा नहीं ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हम कोशिश कर रहे हैं . . . कल भी जो हुआ है . . . इसकी अनुमति नहीं है । इस तरह नहीं ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, मैं आपकी बात बाद में मुन्गा। कल भी यह मैटर उठाया गया था। उसके ऊपर कह दिया गया है कि जितनी जल्दी हो सके, उसका स्टेटमेंट करें, उसके बाद आप बोलें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इस तरह नहीं करें। अगर आप सब लोग बोलना चाहते हैं तो आप बोलते रहें, मैं बैठ जाऊंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ऐसे काम नहीं चलेगा।

(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : इसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : इसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : श्री दत्तात्रेय बोलेंगे।

(व्यवधान)

श्री दत्तात्रेय बंडाव (सिकन्दराबाद) : महोदय, मैं निम्नलिखित मामला उठाना चाहता हूँ

आन्ध्र प्रदेश में पानी और वायु के प्रदूषण के कारण बहुत सी गम्भीर बीमारियाँ विशेष रूप से आन्ध्रशोथ की बीमारी फैल रही है जिसमें विशेष रूप से पिछड़े तेलंगाना क्षेत्र में लगभग 750 व्यक्तियों की मृत्यु हो गई। महबूबनगर जिले में ही 55 व्यक्तियों की मृत्यु हो गई और राजधानी हैदराबाद में सभी सरकारी और निजी अस्पतालों आन्ध्रशोथ के मरीजों में भरे हुए हैं फीवर अस्पताल में ही पिछले 2 महीनों में आन्ध्रशोथ के 3,000 मामले दर्ज किए गए हैं। चालू मानसून और बाढ़ के दौरान आगामी महीनों में इनकी संख्या में और वृद्धि हो सकती है।

राज्य के लोगों का जीवन बचाने के लिए केन्द्र सरकार को एक विशेषज्ञ दल भेजना चाहिए जो इतनी अधिक मृत्यु होने के कारणों की जांच करे और इस संकटपूर्ण स्थिति से निपटने के लिए विशेष सहायता प्रदान करे।

नक्सलवादी गतिविधियाँ बढ़ती जा रही हैं और हाल ही में नक्सलवादियों ने मध्य प्रदेश में राजलम्बाबाव—बालाघाट क्षेत्र में 9 पुलिसकर्मियों की हत्या कर दी और 15 व्यक्तियों को घायल कर दिया। मध्य प्रदेश, आन्ध्र प्रदेश, महाराष्ट्र राज्यों में हुई इन घटनाओं को देखते हुए केन्द्र सरकार को चाहिए कि वह प्रभावित क्षेत्रों में अतिरिक्त बल पर्याप्त मात्रा में भेजे और प्रभावित क्षेत्रों को अज्ञान्त क्षेत्र घोषित करें।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री रतिलाल वर्मा (धन्धुका) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि अहमदाबाद शहर गुजरात का मानचेष्टर कहा जाता था, लेकिन अब कोयले की कमी के कारण और बिजली के भाव ज्यादा होने के कारण अहमदाबाद की मिलें दिन प्रति दिन बंद होती जा रही हैं। इसके पहले भूतपूर्व स्वर्गीय राजीव गांधी ने भी वहाँ की मिलों को चालू करने के लिये कहा था और श्री बी पी सिंह जी ने भी कहा था, लेकिन अभी तक मिलें चालू नहीं हो सकीं और दिन-प्रति-दिन मिलें बन्द होती जा रही हैं। इसका परिणाम यह हुआ कि वहाँ के लगभग 20 हजार मजदूर दिन-प्रति-दिन बंकार हो गए हैं। उनका जीना मुश्किल हो गया है और हर पन्द्रह दिन में एक फैमिली का मुखिया रोजी न होने के कारण आत्म-नृत्या करता है। इतना ही नहीं वे अपने बच्चों को पहाड़ से निकाल कर छोटी-मोटी मजदूरी में भेजते हैं। सरकार से मेरा आग्रह है कि अहमदाबाद में जो मिलें बन्द हैं उनको शीघ्र चालू कराने के लिए प्रयत्न किया जाए। जो नेकार हो गए हैं मजदूर, उनको बकाया प्रोविडेंट फण्ड दिया जाए, उनका हक दिया जाए और उनके बच्चों को पढ़ाई के लिए सुविधा दी जाए।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (सैदपुर) : अध्यक्ष महोदय, आपने हमें समय दिया है हम बहुत विनम्रता के साथ आपसे निवेदन करना चाहते हैं, अखबार में यह पूरा फोटोग्राफ छपा हुआ है। कल उत्तर प्रदेश भवन पर जबरदस्त ढंग से लाठी चार्ज हुआ और आंसू-गैस के गोले फेंके गए। वहाँ पर मामूली ढंग से, बहुत विनम्रता से दिल्ली के कुछ संगठनों के लोग प्रदर्शन कर रहे थे। उनका कहना था कि उत्तर प्रदेश सरकार साम्प्रदायिकता फैला रही है। जो पीलीभीत की घटना हुई है, उस घटना के बावजूद... (व्यवधान)...

श्री मबलाल खुराना (दक्षिण-दिल्ली) : अध्यक्ष जी, यह क्या हो रहा है। इसका मतलब यहाँ पर बिहार भी इसकम होगा और बंगाल भी इसकम होगा। ... (व्यवधान)...

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे हाउस कंक्ट करने दीजिए। ... (व्यवधान)...

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, दिल्ली का मामला है, दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन का मामला है। मैं समझता हूँ कि उत्तर प्रदेश की पीलीभीत की घटना के बाद आपने कल स्टेटमेंट देने का आदेश दिया है ... (व्यवधान) ...

अध्यक्ष महोदय : आप अपनी बात लम्बी मत कीजिए।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : पूरे देश के अन्दर ऐसी सम्भावना है कि उत्तर प्रदेश सरकार इस साम्प्रदायिकता की नीति से पूरे देश के अन्दर घटनाएं हो रही हैं। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि इस मामले में सरकार अपना वक्तव्य दें।

[अनुवाद]

श्री एस० मल्लिकार्जुनय्या (तुमकुर) : कर्नाटक में लगभग 20,000 दैनिक मजूरी कर्मचारी बेरोजगार हो गए हैं। वे पी० डब्ल्यू० डी० विभाग, बागवानी विभाग और वन्य विभाग में दैनिक मजूरी के आधार पर कार्य कर रहे थे। उच्चतम न्यायालय ने एक आदेश पारित किया है कि उन्हें नियमित करना होगा और उनकी योग्यता के आधार पर उन्हें वेतन देना होगा। परन्तु कर्नाटक सरकार बी० ई० स्नातकों और स्नातकोत्तर कर्मचारियों को केवल 8.40 रु० मजदूरी देती है। इसके विरोध में वे सड़कों पर आ गए हैं। इस समय वे रास्ता रोकते आंदोलन कर रहे हैं। परिणामतः इससे कानून और व्यवस्था की स्थिति उत्पन्न हो गई है। अतः मेरा कर्नाटक सरकार से अनुरोध है कि वह इन दैनिक मजदूरी कर्मचारियों की समस्या को सुलझाने के लिए सभी सम्भव प्रयास करे।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

11. 44¹/₂ अ० पू०

आर्थिक सर्वेक्षण, 1990-91

वित्त मंत्री (श्री मनमोहन सिंह) :- महोदय, मैं आर्थिक सर्वेक्षण 1990-91 'हिन्दी और मंथेजी संस्करण की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ।

प्रणालय में रखा गया [देखिये संख्या एल० डी० - 115/91]

11. 45 अ० पू०

सदन का कार्य

संसदीय कार्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) :- महोदय, आपकी धनमति से मैं सूचित करता हूँ कि 24 जुलाई, 1991 से प्रारम्भ होने वाले सप्ताह के दौरान इस सदन में निम्नलिखित सरकारी कार्य लिया जाएगा।

- (1) आज की कार्य-सूची से बकाया सरकारी कार्य की किसी मद पर विचार।
- (2) दिल्ली नगर निगम विधि (संशोधन) अध्यादेश, 1991 का निरनुमोदन चाहने वाले संकल्प पर चर्चा और अध्यादेश के प्रतिस्थापक विधेयक पर विचार और पारित करना।
- (3) दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) अध्यादेश, 1991 का निरनुमोदन चाहने वाले संकल्प पर चर्चा और अध्यादेश के प्रतिस्थापक विधेयक पर विचार और पारित करना।
- (4) लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) अध्यादेश, 1991 का निरनुमोदन चाहने वाले संकल्प पर चर्चा और राज्य सभा द्वारा पारित किए गए रूप में लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक, 1991 पर विचार और पारित करना।
- (5) सामान्य बजट, 1991-92 पर सामान्य चर्चा।
- (6) वर्ष 1991-92 के लिए लेखानुदान मांगों (सामान्य) पर मतदान।

सदस्यों को विदित ही है वर्ष 1991-92 के लिए सामान्य बजट बुधवार, 24 जुलाई, 1991 को सांय 5.00 बजे सदन में प्रस्तुत किया जाएगा।

[हिन्दी]

डा० लाल बहादुर राबल (हायरस) : अध्यक्ष महोदय, निम्नलिखित विषयों को भ्रगले हफ्ते की कार्यसूची में शामिल किया जाए :—

- (1) देश के प्रत्येक विश्वविद्यालय में कृषि को स्नातकोत्तर शिक्षा उपलब्ध कराने हेतु सुझाव ।
- (2) देश में जन्मान्धता को समाप्त किये जाने हेतु आवश्यक सुझाव ।

श्री बाड बयाल जोशी (कोटा-बूंदी) : भ्ररावली पर्वत ऋखला जो कुछ वर्षों पूर्व हरी भरी थी, उजड़ जाने से बरसात का प्रतिशत कम होता जा रहा है । जिससे सारे राजस्थान में चिन्ता ब्यापत है । इस विषय को भ्रगले सप्ताह की कार्यसूची में सम्मिलित किया जाए ।

श्री भ्रगवान शंकर राबत (आगरा) : अध्यक्ष महोदय, कृपया निम्नलिखित विषय को भ्रगले सप्ताह की कार्यसूची में शामिल किया जाये :—

- (1) उत्तर प्रदेश में ब्याप्त सूखे के कारण विद्युत उत्पादन में कमी दूर करने के लिए उ० प्र० को केन्द्रीय विद्युत ग्रिड से विद्युत भ्र्रापूर्ति कराने तथा पेयजल उपलब्ध कराने के लिये संसाधन जुटाने एवं सूखा राहत के लिए केन्द्र सरकार द्वारा विशेष भ्र्रनुदान देने पर विचार ।
- (2) न्याय का विकेन्द्रीकरण करने हेतु इलाहाबाद उच्च न्यायालय को पश्चिमी उत्तर प्रदेश में खंडपीठ (न्यायपीठ) स्थापना हेतु जसवंत सिंह भ्र्रायोग की रिपोर्ट पर विचार ।

श्री सूर्य नारायण याबब (सहरसा) : अध्यक्ष महोदय, कृपया निम्नलिखित विषय को भ्रगले सप्ताह की कार्यसूची में सम्मिलित करें । कोसी नदी की प्रत्येक वर्ष बाढ़ से होने वाले नुकसान के लिए भारत सरकार एवं बिहार सरकार रिलीफ मद से सौ-सौ करोड़ रुपया खर्च करती है जिस पर एक बांध बनाया जाना चाहिए ।

[अनुबाध]

श्री रजेश बेग्निस्सला (कोट्टायम) : कृपया निम्नलिखित विषय को भ्रगले सप्ताह की कार्यसूची में शामिल किया जाए :

- (i) राष्ट्र में ब्याप्त विद्युत सकंट ;
- (ii) देश में बढ़ता हुआ भ्र्रातंकवाद ।

[हिन्दी]

श्री० रासा सिंह राबत (भ्र्रजमेर) : मान्यवर, कृपया निम्नलिखित विषय को भ्र्रागामी सप्ताह की कार्यसूची में सम्मिलित किया जाये :—

- (1) केन्द्रीय संचार मंत्रालय द्वारा डाक विभाग की विकेन्द्रीकरण योजना के भ्र्रन्तगत राजस्थान के पूर्वी क्षेत्र के लिये गठित पी० एम० जी० (पोस्ट मास्टर जनरल) का मुख्यालय जयपुर से भ्र्रजमेर भ्र्रविलम्ब स्थानांतरित किया जाये ।

- (2) राजस्थान और गुजरात के समस्त मीटरगेज क्षेत्र का भ्रमण रेलवे जोन बना कर भ्रमण में उसका मुख्यालय बनाया जाये।

श्री संतोष कुमार गंगवार (बरेली) : मान्यवर, मैं संसदीय कार्य मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि निम्न विषय को लोक सभा की भ्रमण सप्ताह की कार्यसूची में सम्मिलित किया जाये।

बरेली उ० प्र० का प्रमुख केन्द्र है। यहां पर केन्द्रीय विद्यालय संगठन का क्षेत्रीय कार्यालय खोले जाने की मांग पिछले काफी समय से की जा रही है तथा यह भी जानकारी में आया है कि देश के तीन स्थानों पर क्षेत्रीय कार्यालय प्रावश्यकता को ध्यान में रखते हुए खोले जाने के लिए प्रस्तावित हैं। अकेले बरेली जनपद में पांच केन्द्रीय विद्यालय हैं तथा बरेली, कुमाऊ, गढ़वाल, मुरादाबाद मेरठ, आगरा मंडलों के 25 जिलों के मध्य क्षेत्र हैं, जहां पच्चास से अधिक केन्द्रीय विद्यालय हैं। इन विद्यालयों की व्यवस्था व उपयुक्त शिक्षा व्यवस्था प्रादि के लिये बरेली में केन्द्रीय विद्यालय का क्षेत्रीय कार्यालय खोला जाना अत्यन्त प्रावश्यक है।

मेरा माननीय मानव ससाधन मंत्री से आग्रह है कि वे बरेली में केन्द्रीय विद्यालय संगठन का क्षेत्रीय कार्यालय खोले जाने की घोषणा करें।

श्री गिरधारी लाल धारंग (जयपुर) : अध्यक्ष महोदय, कृपया निम्नलिखित विषय को भ्रमण सप्ताह की कार्यसूची में सम्मिलित करें :—

- (1) राजस्थान में इंदिरा गांधी नहर परियोजना के लिए अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता की आवश्यकता।
- (2) राजस्थान को केन्द्रीय धीन बांध, आनन्दपुर साहेब जल विद्युत, मुकेरियन जल-विद्युत, यू० वी० डी० री० द्वितीय चरण व शाहपुर कन्डी जल-विद्युत परियोजनाओं में से हिस्सा दिया जाए जिससे विद्युत उत्पादन में बढ़ोतरी हो सके।

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतीहारी) : अध्यक्ष महोदय, कृपया इस विषय को भ्रमण सप्ताह की कार्यसूची में सम्मिलित करने का कष्ट करें।

अध्यक्ष महोदय, भ्रमण सप्ताह बिहार में सूखे की स्थिति पर विचार किया जाए। चम्पारण जिले में पर्याप्त वर्षा के अभाव में भयकर सूखे की स्थिति उत्पन्न हो गई है। धान की रोपाई अभी नहीं हो पाई है। रोपे गए धान पानी के अभाव में सूख रहे हैं। गंडक नहर से सिंचाई की समुचित व्यवस्था नहीं है। लघु सिंचाई विभाग का कार्य असंतोषजनक है। बिजली के अभाव में बहुत सारे पम्पिंग सैट बेकार पड़े हुए हैं। डीजल की कमी के कारण निजी पम्पिंग सैट काम नहीं कर रहे हैं, जिससे सिंचाई की क्षमता का इस्तेमाल नहीं हो रहा है। ऐसी हालत उत्तर बिहार के कई जिलों में है। इस विषय पर अवश्य चर्चा होनी चाहिए, क्योंकि बिहार की 6 करोड़ आबादी का प्रश्न है।

[अनुवाद]

श्री बल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : अध्यक्ष महोदय, मैं अनुरोध करता हू कि लोक महत्व के निम्न विषय को भ्रमण सप्ताह की कार्यसूची में शामिल किया जाए।

यह चिन्ता का विषय है कि मानसून के देर से आने या न आने और प्रारम्भ में ही अनिश्चितता की स्थिति के कारण उत्तर प्रदेश, बिहार और उड़ीसा सहित देश के विभिन्न भागों में तेजी से सूखा पड़ रहा है। इसके अतिरिक्त, कुछ अन्य राज्यों में अत्यधिक बाढ़ के कारण विनाश हो रहा है। अतः यह अत्यावश्यक है कि सरकार को अभी से ही आवश्यक कदम उठाने चाहिए ताकि इस स्थिति से प्रभावी रूप से निपटा जा सके। अतः इस सदन में इस विषय पर अगले सप्ताह चर्चा की जानी चाहिए।

श्री निर्मल कान्त षटर्जी (दमदम) : महोदय, मेरा अनुरोध है कि बजट पर ग्राम चर्चा को अगले से अगले सप्ताह के लिये स्थगित किया जाए ताकि आगामी सप्ताह के लिए। यदि बजट बुधवार को प्रस्तुत किया जाएगा तो चर्चा प्रारम्भ करने के लिए हमारे पास तैयारी करने के लिये उस सप्ताह समय नहीं होगा। अतः मेरा एकमात्र अनुरोध और सुझाव है कि बजट पर ग्राम चर्चा को अगले से अगले सप्ताह के लिए स्थगित किया जाना चाहिए।

संसदीय कार्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : जैसा कि माननीय सदस्यों ने इस सदन में सुझाव दिया है मैंने माननीय सदस्यों द्वारा जो कुछ भी यहां कहा जाता है उसके बारे में सम्बन्धित मंत्रियों को लिखित में भेजना प्रारम्भ किया है। मैं यह पद्धति पिछले सप्ताह ही प्रारम्भ की है और मैंने अपने कार्यालय में भी आदेश दिया है कि सम्बन्धित मंत्रियों को इन विषयों की एक प्रति भेजी जानी चाहिए। अतः जो भी विषय यहां उठाए जाते हैं वे सम्बन्धित मंत्रियों को भेजे जाते हैं।

अध्यक्ष महोदय : अब नियम 377 के अधीन मामले। श्री के० प्रधानी।

11. 54 स० पू०

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) हैदराबाद-भुवनेश्वर वायुदूत सेवा बहाल किये जाने की आवश्यकता

श्री क० प्रधानी (नवरंगपुर) : महोदय, मैं नियम 377 के अधीन अत्यधिक लोक महत्व का मामला प्रस्तुत करने का अनुरोध करता हूँ।

लगभग दो वर्ष पहले हैदराबाद से बरास्ता बिजयवाड़ा विशाखापत्तनम और जैपोर भुवनेश्वर तक वायुदूत सेवा उपलब्ध थी। लेकिन कुछ समय बाद महाराष्ट्र में पूना के निकट वायुदूत का डोरा-नियर विमान दुर्घटनाग्रस्त हो गया। तब से विमान उपलब्ध न होने के कारण उस रास्ते पर विमान सेवा चालू नहीं है। भुवनेश्वर और जैपोर के यात्री इस वायुदूत सेवा का पूर्णतः लाभ उठाते हैं। अब उन्हें बहुत कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है क्योंकि जैपोर में भुवनेश्वर या विशाखापत्तनम तक पूर्वी घाट पर्वत शृंखला में से होते हुए सड़क मार्ग द्वारा यात्रा करनी पड़ती है जिससे विशाखा-पत्तनम और भुवनेश्वर पहुँचने में क्रमशः घाट से सोलह घंटे तक समय लगता है।

अतएव, मेरा नागर विमानन मंत्री से अनुरोध है कि इस मार्ग पर अखिलम्ब वायुदूत सेवा चालू की जाए।

(दो) पश्चिमी उड़ीसा के लिए एक क्षेत्रीय स्वायत्तशासी विकास परिषद का गठन करने की आवश्यकता

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : बड़े खेद की बात है कि पश्चिमी उड़ीसा के समग्र विकास पर समुचित ध्यान नहीं दिया जा रहा है। परिणामस्वरूप, प्राकृतिक स्रोतों से भरपूर और जन-जातियों की घनी आबादी वाले इस क्षेत्र में शोष और असंतोष बहुत बढ़ गया है। इसका तीव्र गति से समग्र विकास सुनिश्चित करने, निरन्तर बढ़ते हुए पिछड़ेपन और क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए पश्चिमी उड़ीसा के लिए एक क्षेत्रीय स्वायत्तशासी विकास परिषद स्थापित की जाए।

(तीन) हिमाचल प्रदेश के ऊना जिले में स्वां नदी के पानी को नहरीकरण के लिये धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता

श्री ० प्रेम धूमल (हमीरपुर) : अध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश के जिला ऊना में स्वां नदी तथा उसके साथ जुड़ने वाली 73 छोटी-छोटी नदियां हर वर्ष वर्षा ऋतु में बहुत तबाही मचाती हैं। प्रति वर्ष करोड़ों रुपये की सम्पत्ति, जमीन बह जाती है और जान-माल का बहुत नुकसान होता है। बहुत से लोग बेघर हो जाते हैं और प्रदेशवासियों को अनेक यातनायें सहनी पड़ती हैं। इसको बर्नलाइज करने के लिए प्रदेश एवं केन्द्रीय सरकार से बार-बार अनुरोध किया गया है, किन्तु अभी तक यह कार्य नहीं हो सका है।

यदि स्वां नदी और उसके साथ जुड़ने वाली इन सभी 73 छोटी-छोटी नदियों को बर्नलाइज कर दिया जाए तो इससे जहाँ करोड़ों रुपयों की प्रति वर्ष होने वाली हानि से बचा जा सकेगा, वहीं हजारों एकड़ कृषि योग्य भूमि कृषि कार्य के लिए उपलब्ध हो सकेगी। गन्ना, मूंगफली तथा अन्य अनाज व कई प्रकार के फल इतनी अधिक मात्रा में पैदा होंगे, जो प्रदेश और देश की जरूरतों को

पूरा कर सकेंगे। प्रदेश के सीमित साधनों के कारण प्रदेश सरकार इस कार्य को नहीं कर सकती है। इसलिए केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इसी वर्ष के बजट में पर्याप्त धन का प्रावधान करें जिससे लोगों को राहत मिल सके।

(चार) मध्य प्रदेश में अफीम की खेती के बारे में सरकारी नीति की समीक्षा करने और अफीम उत्पादकों की आवश्यकता सहायता प्रदान किये जाने की आवश्यकता

डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय (मंदसौर) : अध्यक्ष महोदय, रोजगार मूलक तथा जिससे विदेशी मुद्रा का उपार्जन हो ऐसी अफीम की काश्त के बारे में सरकार की गलत नीतियों के फल-स्वरूप मध्य प्रदेश के हजारों अफीम काश्तकार अत्यधिक संकट व परेशानी में हैं। 1990-91 की उक्त काश्त की फसल को हुई अत्यधिक हानि के कारण तथा अधिकारियों की मनमानी के फल-स्वरूप उनके लाइसेंस कम आसत के कारण निरस्त हो जायें ऐसी स्थिति बन गई है। विभिन्न प्रदेशों में अलग-अलग आसत जांच की अवैज्ञानिक पद्धति व सही तोल न होने के कारण हजारों किसानों को परेशानी का समाना करना पड़ता है। उक्त विषय सार्वजनिक महत्व का हो कर हजारों किसानों के भविष्य से सम्बन्धित होकर तात्कालिक भी है क्योंकि आने वाले समय में नीति निर्धारण में वे किसानों के लाइसेंस नवीनीकरण होने में कठिनाई व संकट खड़ा होगा। अतः वित्त मंत्री महोदय इस पर वक्तव्य दें।

(पांच) पश्चिम बंगाल के उत्तरी और दक्षिणी 24 परगना और नदियां जिलों तथा गुजरात के कचाना कलमसर में तेल की खोज किये जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री चित्त बसु (बारसाट) : समाचार पत्रों में यह व्यापक रूप से बताया गया है कि पश्चिम बंगाल और गुजरात में दो विस्तृत क्षेत्रों में नीचे काफी तेल है। लेकिन इन तेल भण्डारों का उचित रूप से दोहन नहीं हो रहा है। ये दोहन क्षेत्र पश्चिम बंगाल के उत्तरी और दक्षिणी 24 परगना और नदियां जिलों में, हैं जो भारत-बंगला देश की सीमा तक फैले हुए हैं, और गुजरात के कचाना-कलामसर में स्थित हैं।

एक सेवानिवृत्त अधीक्षक भू-वैज्ञानिक ने यह दावा किया है कि पश्चिम बंगाल और साथ सगे बंगाल की खाड़ी के अपतटीय क्षेत्र में पेट्रोलियम के विस्तृत भण्डार का परिष्कृत भूकम्पीय भ्रंशों की स्तरित व्याख्या के द्वारा 1984 में खोज की गई थी। अतटीय भ्रंशकड़े यू० एस० ए० की तेल कम्पनियों के नोटोमान युप तथा पश्चिम बंगाल के दक्षिणी भाग के तटीय भ्रंशकड़े एक सोवियत दल द्वारा प्राप्त किए गए थे।

पश्चिम बंगाल के इस तेल भण्डार का दोहन करने के लिए तेल और प्राकृतिक गैस घायोग के पास आवश्यक प्रौद्योगिकीय जानकारी और उपस्कर है। यह अनुमान लगाया गया है कि भारत को तेल क्षेत्र में थोड़े से समय में अत्यन्त निर्भर बनाने के लिए प्रति वर्ष 220 लाख टन कच्चे तेल का अतिरिक्त उत्पादन किया जाये।

ऐसा देश के अन्दर और बाहर कतिपय निहित स्वार्थ वाली नल लॉबियों द्वारा नहीं होने दिया गया, अन्य देशों पर भारत की तेल निर्भरता की जारी रखने में हित है।

मैं इस विषय पर पेट्रोलियम मंत्री द्वारा वक्तव्य दिए जाने की मांग करता हूँ।

12.00 मध्यह्न

बजट (रेल) 1991-92—सामान्य चर्चा**और*****अनुदानों की मांगें (रेल), 1991-92**

अध्यक्ष महोदय : सभा प्रश्न (एक) बजट (रेलवे) 1991-92 पर सामान्य चर्चा और (दो) अनुदानों की मांगों (रेल) 1991-92 पर एक साथ चर्चा करेगी जिसके लिए 8 घण्टों का समय निर्धारित किया गया है।

सदन में उपस्थित माननीय संसद सदस्य, जिनकी वर्ष 1991-92 के लिए अनुदानों की मांगों (रेलवे) के सम्बन्ध में कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, वे यदि अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हों, तो 15 मिनट में सभापटल अधिकारी को पत्रियां भेजें। जिनमें, जो कटौती प्रस्ताव को वे प्रस्तुत करना चाहते हैं उनका क्रमांक दिया होना चाहिए। केवल वे ही कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये समझे जायेंगे।

श्रीधर ही प्रस्तुत किये गये समझे गये कटौती प्रस्तावों की एक सूची सूचना पट्ट पर लगाई जायेगी। यदि कोई संसद सदस्य उक्त सूची में कोई गलती पाये तो वह कृपया बिना विलम्ब के इसकी जानकारी पटल अधिकारी को दें।

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1992 को समाप्त होने वाले वर्ष में भुगतान के दौरान होने वाले खर्चों को धरा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ 4 में दिखाई गयी राशियों से धनसिद्ध सम्बन्धित राशियां भारत की संविधान निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।”

लोकसभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1991-92 के लिए अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग की संख्या	मांग का नाम	लेखानुदान की मांग की राशि जिसको स्वीकृति सदन द्वारा 11-3-1991 को दी गयी थी	लोकसभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की मांग की राशि
1	2	3	4
		₹०	₹०
1	रेलवे बोर्ड	3,69,09,000	7,38,17,000
2	विविध व्यय (सामान्य)	24,37,58,000	48,75,16,000
3	रेलों पर सामान्य प्राधिकरण और सेवाएं	173,30,99,000	346,61,99,000

*राष्ट्रपति की विचारविधि से प्रस्तुत।

1	2	3	4
4	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुक्षण	351,43,01,000	688,36,02,000
5	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	274,98,71,000	549,97,42,000
6	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	371,10,34,000	735,20,67,000
7	संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	185,80,79,000	357,07,57,000
8	परिचालन व्यय—चल स्टॉक और उपस्कर	290,73,11,000	581,46,22,000
9	परिचालन व्यय—यातायात	562,15,41,000	1124,30,83,000
10	परिचालन व्यय—ईंधन	638,48,01,000	1247,50,03,000
11	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	127,80,31,000	255,60,62,000
12	विविध संचालन व्यय	194,01,82,000	363,53,65,000
13	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	323,18,52,000	646,37,03,000
14	निधियों में विनियोग	1040,66,67,000	2316,33,33,000
15	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण की श्रदायगी और प्रति-पूँजीकरण का परिसोधन	8,73,54,000	1138,26,46,000
16	परिसम्पत्तियां—खरीद निर्माण और बदलाव		
	राजस्व	16,00,03,000	29,00,07,000
	अन्य व्यय		
	पूँजी	1861,45,16,000	4217,15,19,000
	रखे निधियां	800,79,36,000	1584,58,71,000

(हिन्दी)

श्री सूर्य नारायण बाबू (सहरसा) : अध्यक्ष महोदय, मेरा तो अपरेशन हुआ है । मैं पन्द्रह मिनट तक अपने हाथ से लिख नहीं सकता । एक सटाफ दे दिया जाए । . . . (अवधान)

(अनुवाद)

अध्यक्ष महोदय : श्री मन्ना जीजी जी ।

श्री राम नाईक (मुम्बई उत्तर) : महोदय, चर्चा प्रारम्भ होने से पहले मैं एक बात कहना चाहता हूँ। विगत वर्ष के मेरे अनुभव के अनुसार इस सदन में रखे गये कटौती प्रस्तावों के हमें सामान्यतया उत्तर नहीं मिलते। महोदय, यदि रेल मन्त्री ध्यान दें तो वे जो कुछ मैं कह रहा हूँ उमका धर्म समझ जायेंगे।

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय, आपकी मांगों के बारे में कुछ कहा जा रहा है।

श्री राम नाईक : महोदय, मैं यह सुझाव दे रहा था कि जो भी कटौती प्रस्ताव यहां रखे जाएं, मंत्री को हमें उनके उत्तर देने चाहिए। यदि हमें उत्तर नहीं मिलते हैं, तो कटौती प्रस्ताव रखने का कोई धर्म नहीं रहता। यदि हम प्रत्येक कटौती प्रस्ताव रखना प्रारम्भ करते हैं, तो इसमें सभा का समय लगेगा। अतः मैं सुझाव देता हूँ कि कटौती प्रस्तावों के उत्तर देने की प्रथा का पालन किया जाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : आप सदन में उत्तर चाहते हैं।

श्री राम नाईक : महोदय, वे लिख कर दे सकते हैं। यह प्रथा कई विधानमण्डलों में प्रचलित है। अतः मैं यह सुझाव देता हूँ कि मंत्री को हमारे कटौती प्रस्तावों के उत्तर भेजने चाहिए।

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : महोदय, सामान्यतया, सदस्यों द्वारा चर्चा के दौरान उठाए गये प्रश्नों को नोट किया जाता है और जब हम वाद-विवाद का उत्तर देते हैं तो उनके उत्तर दिए जाते हैं। कटौती प्रस्तावों में विभिन्न प्रश्न उठाए जाते हैं, उनमें से कुछ के उत्तर हम दे सकते हैं और कुछ के उत्तर हम नहीं दे सकते। और विगत में यह प्रथा नहीं रही है। कटौती प्रस्ताव सदा रखे जाते हैं और उन पर मत विभाजन होता है, लेकिन उनके उत्तर कभी नहीं दिए जाते। मेरे विचार से सभी सदस्य विगत में इस सम्बन्ध में अनुसरण की जाने वाली पद्धति से परिचित हैं और वहीं प्रथा जारी रहनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : सामान्यतया यह किया जाता है कि सभी कटौती प्रस्तावों को एकत्रित कर लिया जाता है और यदि वे एक ही मुद्दे से सम्बन्धित हों और वह मुद्दा अत्यधिक महत्व का है, तो उसका उत्तर सदन में दिया जाता है। सामान्यतया ऐसा किया जाता है।

यदि कुछ विशिष्ट कटौती प्रस्ताव हों जिनका स्वयं सदन में उत्तर देने के लिए आप के पास समय नहीं है तो उनको एकत्रित कर लिया जाता है और फिर आप उनका लिखित उत्तर देते हैं।

श्री जम्ना जोशी (पुणे) : सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर चर्चा प्रारम्भ करने से पहले, मैं इस सम्माननीय सदन का ध्यान एक प्रेस सम्मेलन की रिपोर्ट की ओर दिलाना चाहता हूँ। 25 जून को अपने पहले पत्रकार सम्मेलन में माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ ने कहा था :

“लोगों को यह संदेश मिलना चाहिए कि एक ऐसी सरकार है जो काम करती है और यह रेलवे के कार्य में प्रविलम्बित होना चाहिए।”

महोदय, इन राज्यों को ध्यान में रखते हुए, मैंने उनके बजट और उनके बजट भाषण को गढ़ने का प्रयास किया जैसा कि इस सदन के प्रत्येक सदस्य ने किया होगा और वह संदेश क्या है ?

- (1) क्या रेल मंत्री कोई नई रेलगाड़ी प्रारम्भ करना चाहते हैं ? ---नहीं ।
- (2) क्या वे कोई नई रेल लाईन विछाना चाहते हैं ? ---नहीं ।
- (3) क्या वे किसी रेल लाईन के आभान में परिवर्तन करना चाहते हैं ? ---नहीं ।
- (4) क्या वे 1974 में निलम्बित किए गए 700 कर्मचारियों में से किसी एक को बहाल करने पर सहमत हैं ? ---नहीं ।

श्री धनुषेव आचार्य (बांकुरा) : उनको हटाया गया था, निलम्बित नहीं किया गया था।
श्री अन्ना जोशी : जी, हाँ ।

- (5) क्या वे मुम्बई, कलकत्ता और मद्रास के लाखों अभागे उपनगरीय रेल यात्रियों को कोई राहत देना चाहते हैं ? ---नहीं ।
- (6) क्या उनके पास भ्रष्टाचार, चोरियों और धोखा-धड़ी को रोकने के लिए कोई योजना है, जिनके कारण रेलवे को प्रति वर्ष 2,000 करोड़ रुपये के राजस्व की हानि हो रही है ? ---नहीं ।
- (7) क्या वे 250 करोड़ रुपये की सहायता को स्वीकार करके रेलवे को अपनी महत्वकांक्षी कोंकण रेलवे परियोजना को पूरा करने में सहायता करना चाहते हैं ? ---नहीं ।

आपके माध्यम से मैं संदेश जानना चाहता हूँ ।

कहा गया है कि प्यार में औरत की 'नहीं, नहीं' का अर्थ 'हां' होता है। इस 'नहीं, नहीं' से माननीय मंत्री क्या संदेश देना चाहते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यदि आप के मत से वह संदेश है तो यह 'हां' है ।

श्री अन्ना जोशी : महोदय, यह एक प्रतिभावान दृढ़ संकल्प मंत्री का बजट नहीं है जिसने अपनी नजर में उस गरीब अभागे व्यक्ति को रखा है जिसको यात्रा की सभी सुविधाओं और रोचकताओं से वंचित कर दिया गया है और जिसे प्रति वर्ष बजट-दर-बजट बढ़ा हुआ किराया देना है और अत्यधिक खराब सेवाओं का सामना करना है ।

बजट के सम्बन्ध में, मुझे पता है कि यह आमंत्रित प्राप्तियों और खर्च का वार्षिक वित्तीय विवरण है लेकिन फिर, यदि मैं इसे एक लेखा परीक्षक का बजट कहूँ तो क्या आप मुझे माफ कर देंगे । यह एक रेल मंत्री का बजट नहीं है । इसमें कुछ भी प्रशासनीय नहीं है । हम नये संरचनात्मक परिवर्तनों, इर्षात् वित्त की नई संरचना, कतिपय प्रौद्योगिकीय परिवर्तन और संसाधनों में अभिवृद्धि के लिए प्रौद्योगिकीय साधन की प्रत्याशा कर रहे थे ।

यद्यपि, हमारा राजस्व किराये और माल भाड़े के साथ वर्ष-दर-वर्ष बढ़ रहा है, फिर भी किराये और भाड़े प्रभारों को बढ़ाने की लगातार एक प्रवृत्ति रही है। ऐसा प्रतीत होता है कि हमें इन संसाधनों के अलावा और अन्य कोई संसाधन दिग्दर्श नहीं देता।

भारतीय रेल देश की जीवनधारा है जो राष्ट्र की अर्थ-व्यवस्था और अखण्डता से जुड़ी हुई है। आर्थिक, औद्योगिक और कृषि सम्बन्धी विकास इसमें कार्य निष्पादन में परस्पर जुड़े हुए हैं।

रेलवे, जो प्रारम्भ में केवल 34 कि० मी० की दूरी तक थी अर्थात् मुम्बई की ०टी० से थाणे तक, वह अब 62,000 कि० मी० लम्बी है और यह संसार की दूसरी सबसे बड़ी रेलवे है। यह प्रतिदिन एक करोड़ यात्रियों और छः लाख से 7 लाख टन सामान को ले जाती है। यह स्थिति है। सामाजिक अङ्गुलिका क्या हैं ?

- (1) आवश्यक वस्तुओं की दुलाई
- (2) यात्री और अन्य कोच सेवाएं
- (3) प्रलाभकारी शाखा लाईनों का बोझ
- (4) राहत उपायों की मुक्त दुलाई
- (5) रक्षा परिवहन

अतः, इन सामाजिक अङ्गुलिकाओं का प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष बोझ वर्ष 1980-81 के 322 करोड़ रुपये की तुलना में वर्ष 1990-91 में 2103.93 करोड़ रुपये है।

हमारे देश को छोड़कर, अन्य सभी देशों में यह भार राजस्व विभाग द्वारा वहन किया जाता है। अतः एक तरफ इन सुविधाओं के होते और दूसरी तरफ अङ्गुलिकाओं के होते, हम रेलवे के भविष्य में किराये में वृद्धि किए बिना कैसे परिवर्तन कर सकते हैं ?

रेलवे को अपनी पूंजीगत सम्पत्तियां बना लेनी चाहिए जो राजस्व और विस्तार के दीर्घ-कालीन स्रोत होंगी। उदाहरणार्थ, रेल पटरियों का नवीकरण, सुरक्षा और उत्पादकता दोनों दृष्टि से अत्यन्त आवश्यक है। भारत में लगभग 62,000 किलोमीटर लम्बी रेल लाइनें हैं जिसमें से सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक 12,000 किलोमीटर लम्बी लाइन का नवीकरण किया गया। इससे हमारी सुरक्षा और उत्पादकता को गम्भीर खतरा है। रेल पटरियों का नवीकरण लम्बित रहने से माल डिब्बों की फेरा अवधि बढ़ जाती है जिससे रेलवे की क्षमता और राजस्व प्राय पर बुरा प्रभाव पड़ता है।

इस रेल बजट की सबसे बड़ी कमी यह है कि यह अपना ध्यान पूंजीगत पहलू के बड़े राजस्व सम्बन्धी सम्पत्तियों पर अधिक केन्द्रित करता है, लेकिन इसमें इस बात को भूला दिया गया कि पूंजीगत सम्पत्तियां ही लम्बी अवधि में राजस्व सृजित करती हैं और व्यय की बचत करती हैं। उदाहरण के लिए, यदि कम ईंधन से चलने वाले इंजन बनाये जायें तो इससे ईंधन पर अत्यधिक व्यय से बचा जा सकता है और राजस्व घाटे को कम किया जा सकता है।

हमारे पास तीन प्रकार के रेल इंजन हैं। इन तीन प्रकार के रेल इंजनों में से भाप इंजन कीमती है और बिजली से चलने वाले इंजन सस्ते हैं। इसके अतिरिक्त, भाप इंजन से वायु प्रदूषण फैलता है। इसलिए, हमारा लक्ष्य भाप इंजनों का पूर्णरूपेण परित्याग होना चाहिए। इसके लिये, बड़े पैमाने पर रेल लाइनों का विद्युतीकरण आवश्यक है। 62,000 किलोमीटर लम्बी रेल लाइनों में से हमने उसके 13.5 प्रतिशत का ही विद्युतीकरण कर सके हैं, शेष रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया जाना है। विद्युतीकरण की प्रति किलोमीटर लागत 9 से 10 लाख रुपये है। उस समय हमने लागत कम करने हेतु उपायों का पता लगाने के लिए राज समिति गठित की थी। समिति इस निष्कर्ष पर पहुँची है कि प्रति किलोमीटर लागत को 5-6 लाख रुपये किया जा सकता है। इसलिए, मैं आपसे माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि राज समिति की रिपोर्ट को लागू किया जाये ताकि रेल लाइनों का अधिकतम विद्युतीकरण शीघ्र ही चरणबद्ध रूप में पूरा किया जा सके। भाप इंजनों को बंद करके संचालनात्मक लागत को कम किया जा सकता है।

रेलवे लाइनों के साथ-साथ रेलवे की बड़ी सम्पत्तियाँ, मकान और खुली विस्तृत भूमि है। एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स ने अपनी सम्पत्तियों, मकानों और खुली भूमि का देखभाल के लिए एक स्वतंत्र प्राधिकरण गठित किया है। मैं सुझाव देता हूँ कि रेलवे के पास अपनी सम्पत्तियों, मकानों और विस्तृत खुली भूमि का देखभाल करने के लिए एक स्वतंत्र रेल प्राधिकरण होना चाहिए। रेलवे अपनी खुली भूमि पर वाणिज्यिक मकान बना सकता है और कृषि फार्म विकसित कर सकता है ताकि रेलवे को उससे भी संसाधन प्राप्त हो सके।

रेलवे के अन्तर्गत कई सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम हैं। ये उद्यम निम्नलिखित हैं :

- (1) रेल इंडिया टेक्निकल एण्ड इकॉनॉमिकल सर्विसेस लि०
- (2) भारतीय रेल निर्माण कम्पनी लि०
- (3) भारतीय रेल वित्त निगम लि०
- (4) कंटेनर कारपोरेशन आफ इंडिया
- (5) कॉकन रेलवे कारपोरेशन

जहाँ तक आर आई टी ई एस (राइट्स) का सम्बन्ध है, वह परामर्शदात्री सेवायें देती है। मुझे यह कहते हुए गर्व होता है कि यह कंपनी तीन प्रायद्वीपों—एशिया, अफ्रीका और मध्य अमेरिका के 33 देशों को परामर्शदात्री सेवायें देती है। इन निगमों से काफी धन अर्जित किया जा सकता है जो हमारे विकास सम्बन्धी क्रियाकलापों के लिए काफी अच्छा साधन बन सकता है। यही मेरा सुझाव है।

यहाँ दिए गये चार्ट को यदि आप देखें तो पायेंगे कि कुल ब्रांडेड का मात्र 2 प्रतिशत ही अनुसंधान और विकास पर खर्च किया जाता है। एक रुपये में से केवल दो पैसे अनुसंधान और विकास में लगाये जाते हैं।

मेरी समझ में यह रेलवे की एक बड़ी भूल है। आप यह नहीं कह सकते कि अनुसंधान और विकास पर धन का व्यय बेकार है। इसके विपरीत, यह विकास सम्बन्धी कार्यों में एक प्रकार का

पूजी निवेश है जो हमारे लिए भविष्य में लाभदायक सिद्ध होगा। उदाहरण के लिए कलकत्ता और बर्दवान के बीच कई रेल बुध्दतयें हुईं और हमारे अनुसंधान और विकास विभाग ने एक स्वचालित सतर्कता प्रणाली विकसित की जिसके परिणामस्वरूप उस लाइन पर कुल रेल बुध्दतयों में कमी आयी जो हमारे लिए काफी लाभदायक सिद्ध हुई। लेकिन उसके बाद क्या हुआ ? कुछ वर्षों के बाद वह स्वचालित सतर्कता प्रणाली बंद कर दी गई। क्या आप जानते हैं कि ऐसा क्यों किया गया ? कुछ चुम्बकीय बिन्दु जो रेलों से जुड़े थे चुरा लिये गये जिसे ढूँढने के लिए अधिकारियों ने सतर्कता तेज नहीं करनी चाही, जिसके परिणाम स्वरूप इस प्रणाली को बंद कर दिया गया।

मैं इसका उल्लेख करना चाहता हूँ कि एक लाख रुपये की क्षतिपूर्ति करने और भादयियों को खोने के बदले बेहतर होगा कि इन यंत्रों के लिए कुछ धन खो दिया जाये। इसलिए, मैं मंत्री महोदय से हमारे अनुसंधान और मानक संगठन पर और अधिक ध्यान देने का आग्रह करता हूँ।

रेल मंत्री जी ने रेलवे की कुछ कमियों को दूर करने की बात कही है। लेकिन यह इतना आसान नहीं है। उन्हें इस पर और अधिक गंभीरता से ध्यान देना चाहिए था। भ्रष्टाचार, चोरी और घोखाघड़ी दूर करने के कोई गंभीर प्रयत्न नहीं किये जा रहे हैं जिसके कारण रेलवे प्रतिवर्ष 2000 करोड़ रुपये का घाटा होता है। मैंने सुना है कि विभिन्न रेल लाइनों पर तरह-तरह की घोखाघड़ी की जाती है और कुछ चोरी भी होती है। मंत्री महोदय को इस समस्या पर और अधिक गंभीरता से ध्यान देना होगा क्योंकि धन की बचत धन का उपार्जन है। इसलिए, इस 2,000 करोड़ रुपये के घाटे को रोकना होगा।

अन्त में, हमें सरकार से एक और आशा है। जब रेल मंत्री अपना उत्तर दें तो हम उनसे 250 करोड़ रुपये के लागत की कोंकण रेल परियोजना की मंजूरी के बारे में एक स्पष्ट वक्तव्य चाहेंगे ताकि काम को निर्धारित समय के अंदर पूरा किया जा सके।

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्यों का इस बात की ओर ध्यान दिलाना चाहूँगा कि चर्चा के लिए आठ घंटे का समय निर्धारित किया गया है। कांग्रेस पार्टी को 3 घंटे, 15 मिनट का समय दिया गया है और मेरे पास कांग्रेस पार्टी द्वारा दी गई 35 सदस्यों की सूची है। भा० ज० पा० को एक घंटा, 42 मिनट का समय दिया गया है और भा० ज० पा० ने 12 सदस्यों की सूची दी है। ज० व० को 49 मिनट का समय दिया गया है और उसने 4 सदस्यों की सूची दी है। सी० पी० आई० (एम) को 30 मिनट का समय दिया गया है और मुझे अब तक कोई सूची नहीं मिली है। सी० पी० आई० को 11 मिनट का समय दिया गया है और केवल एक सदस्य बोलेंगे। तेलगू देशम पार्टी को 10 मिनट का समय दिया गया है और दो सदस्य बोलेंगे ए० आई० एंडी० एम० के० को 10 मिनट का समय दिया गया है और उसका केवल एक सदस्य बोलेंगा।

मैं इस बात को आपके ध्यान में ला रहा हूँ ताकि आप बोलते समय समय-सीमा को ध्यान में रख सकें।

श्री बसुदेब आचार्य : सी० पी० आई० (एम०) को कितने मिनट दिये गये हैं ?

अध्यक्ष महोदय : उसे केवल तीस मिनट दिये गये हैं और आपने कोई सूची नहीं दी है। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि आपको केवल इस समय-सीमा तक सीमित रहना चाहिए। रूपया, आप इस बात को ध्यान में रखिए कि इन सीमाओं के अन्तर्गत ही हमें सभा की कार्यवाही चलानी होती है।

श्री राम कापसे (ठाणे) : हमारे पहले वक्ता ने लम्बा समय नहीं लिया।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने समय-सीमा का पालन किया।

श्री एम० आर० जनार्दनन (तिरुनेलवेली) : ए०आई०ए०डी०एम०के० का क्या हुआ ?

अध्यक्ष महोदय : ए० आई० ए० डी० एम० के० को दस मिनट दिये गये हैं।

श्री पीयूष तीरका (मलीपुर द्वार) : आर० एस० सी० को क्या हुआ ?

अध्यक्ष महोदय : आर०एस०पी० और अन्य पार्टियों को ग्यारह मिनट दिये गये हैं। मैं आपका ख्याल रखूंगा। अब श्री धर्मपाल सिंह मलिक बोलेंगे।

श्री गिरिधारी लाल भागंब (जयपुर) : मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूँ :-

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली-श्यामली-सहारनपुर और दिल्ली-मेरठ खण्डों पर डी० एम० यू० प्रारम्भ करने की आवश्यकता।] (1)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उत्तर-रेलवे में दिल्ली-सोनीपत-पानीपत खण्ड के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (2)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली-सोनीपत-पानीपत खण्ड पर अधिक रेलगाड़ियां शुरू करने की आवश्यकता।] (3)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[टिकट संग्रह कर्मचारियों को परिचालन कर्मचारियों में सम्मिलित करने और उन्हें सभी अन्य सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता।] (4)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर रेलवे स्टेशन को गुलाबी नगर की छवि के अनुरूप सुन्दर बनाने और स्टेशनों पर द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए अधिक सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता।] (5)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

(जयपुर में मुद्रिका रेल सेवा शुरू करने की आवश्यकता।) (6)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली-जयपुर-अहमदाबाद छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (7)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सवाई माधोपुर-जयपुर बड़ी लाइन का कार्य शीघ्र पूरा करने के लिए अधिक धनराशि प्रदान करने की आवश्यकता।] (8)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर-बांदीकुई खण्ड पर यातायात का भार कम करने के लिए बांदीकुई-फुलेरा खण्ड पर दो शटल रेलगाड़ियां शुरू करने की आवश्यकता।] (9)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[टिकट चैक करने वाले कर्मचारियों को परिचालन कर्मचारियों में सम्मिलित करने और उन्हें सभी ग्रन्थ सुविधायें देने की आवश्यकता।] (10)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटर वाले भवन पर सभी सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता।] (11)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[जयपुर रेलवे स्टेशन पर दूसरी श्रेणी के यात्रियों को सभी सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता।] (12)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर-अजमेर खंड पर डी० एम० यू० शुरू करने की आवश्यकता।] (13)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर-अलवर खंड पर डी० एम० यू० शुरू करने की आवश्यकता।] (14)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली-सोनीपत-पानीपत खंड पर चलने वाली रेलगाड़ियों में अधिक बोगियां लगाने की आवश्यकता।] (15)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर स्टेशन पर प्रीम्नकाल में यात्रियों को शीतल पेयजल प्रदान करने की आवश्यकता।] (16)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर स्टेशन पर सस्ती दरों पर स्वच्छ भोजन प्रदान करने की आवश्यकता।] (17)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बांदीकुई-फुलेरा से जयपुर के बीच दो तीव्रगामी रेलगाड़ियों शुरू करने की आवश्यकता।]
(18)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली-गाजियाबाद खण्ड में साहिबाबाद रेलवे स्टेशन पर पश्चिमी सिग्नल के समीप ऊपरी फाटक का निर्माण करने की आवश्यकता।] (19)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर में बाइस गौदाम, झोटवाड़ा, मालवीय नगर, हसनपुर मार्ग और सिविल लाइन में ऊपरी पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (20)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली-श्यामली-सहारनपुर रेलवे खण्ड पर रेलगाड़ियों में अधिक बोगियां जोड़ने की आवश्यकता।] (21)

श्री गिरिधारी लाल भार्गव

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जांधपुर-विरमगांव गेज परिवर्तन परियोजना के लिए चालू वर्ष में पर्याप्त धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता।] (177)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[राजस्थान में बड़ी लाइनों पर स्वचालित सिग्नल प्रणाली की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (178)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[डीजल की कमी को देखते हुए ट्रंक मार्गों पर विद्युतीकरण के कार्य में तेजी लाने की आवश्यकता।] (179)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[राजस्थान में मीटर गेज लाइन पर चलने वाली पिंक सिटी एक्सप्रेस और अन्य रेलगाड़ियों में वातानुकूलित चेयरयान की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (180)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[मीटर गेज लाइन पर चलने वाली रेलगाड़ियों के लिए अधिक सवारी डिब्बों का निर्माण करने की आवश्यकता।] (181)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[रेलवे स्टेशनों पर कुल्हड़ों में चाय देने की व्यवस्था पुनः शुरू करके चाय की दर घटाकर 75 पैसे प्रति कुल्हड़ करने की आवश्यकता।] (182)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पिक सिटी एक्सप्रेस में विभिन्न स्टेशनों पर पेय पदार्थों की भिन्न-भिन्न कीमत लिए जाने की जांच करने की आवश्यकता।] (183)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जयपुर में बाइस गोदाम रेलवे ऊपरी पुल पर चार लेनों का निर्माण करने की आवश्यकता।] (184)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[गांधीनगर (जयपुर) रेलवे स्टेशन पर दिल्ली-अहमदाबाद डाक गाड़ी और अन्य सुपर फास्ट रेलगाड़ियों का दो मिनट का हॉल्ट करने की आवश्यकता।] (185)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[मरुघर एक्सप्रेस रेलगाड़ी को बस्सी रेलवे स्टेशन पर ठहराने की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (186)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[जयपुर-सवाई माधोपुर मीटर गेज रेल लाइन पर पश्चिम की ओर रेल गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (187)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[जयपुर रेलवे स्टेशन पर मुम्बई के लिए रेलगाड़ियों में सीटों और शायिकाओं के प्रति-रिक्त कोटे की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (188)

प्रो० रासा सिंह रावत (अजमेर) में प्रस्ताव करता हूँ ;—

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[दिल्ली-जयपुर-अजमेर-अहमदाबाद मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (22)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अजमेर स्टेशन के सभी प्लेटफार्मों का निर्माण तथा विस्तार करने की आवश्यकता।] (23)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अजमेर-पुष्कर-मेड़ता मार्ग पर नई रेल लाइन का सर्वेक्षण तथा निर्माण करने की आवश्यकता।] (24)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अजमेर-खित्तोड़ मीटर गेज रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (25)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अजमेर-नसीराबाद-ककड़ी-दयौली से कोटा तक बरास्ता बूंदीनई रेल लाइने बिछाने की आवश्यकता।] (26)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अजमेर-किशनगढ़-रूपनगर-पर्वतपुर मार्ग का सर्वेक्षण करने तथा एक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (27)

“कि रेलवे शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[गाड़ियों की गति बढ़ाने के लिए दिल्ली-अहमदाबाद मीटर गेज लाइन पर दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (28)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बयावर स्टेशन का विस्तार करने तथा इसे सुन्दर बनाने की आवश्यकता।] (29)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[छोटे स्टेशनों पर भी यात्रियों के लिए पर्याप्त सुख सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (30)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अजमेर रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के लिए सभी प्रकार की सुख-सुविधाओं से सुसज्जित एक बड़ा विश्रामालय बनाने की आवश्यकता।] (31)

“कि रेलवे शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[नई रेलवे कालोनियों का निर्माण करने तथा विद्यमान रेलवे कालोनियों तथा उनकी इमारतों का विस्तार करने तथा उनका उचित रखरखाव सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (32)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[लम्बी दूरी की गाड़ियों में वातानुकूलित प्रतिरिक्त शयनयान तथा पर्याप्त खानपान सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता।] (33)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[लम्बी दूरी की गाड़ियों की सुरक्षा तथा समय-भावन्दी सुनिश्चित करने की आवश्यकता।]
(34)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[भूतपूर्व मृतक रेल कर्मचारियों के उपयुक्त और इच्छुक आश्रितों को नौकरी में प्राथमिकता देने की आवश्यकता।] (343)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[रेलवे के स्कूलों के स्तर में संपूर्ण सुधार करने की आवश्यकता।] (344)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[रेलवे में विद्यमान कदाचारों को दूर करने के लिए आवश्यक और प्रभावी कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (345)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[विभिन्न स्थानों पर जंग खा रहे रेल के डिब्बों तथा अन्य रेलवे सामान की नीलामी करने की आवश्यकता।] (346)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे प्रशासन में सुधार करने और रेलवे बोर्ड को कारगर बनाने की आवश्यकता।]
(347)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे द्वारा सामान को ले जाने में अत्यधिक सावधानी बरतने तथा विभिन्न रेल दुर्घटनाओं में मरने वाले यात्रियों के आश्रितों को उचित मुआवजा देने की आवश्यकता।] (348)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[घान्दोलन, घेराव आदि के परिणामस्वरूप रेल सम्पत्ति को विशेष सुरक्षा देने की आवश्यकता।] (349)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अनेक रेलवे मूनिचनों में हाथर्व और निरंकुशता की प्रवृत्ति को रोकने तथा उनमें आई-चारे और कर्तव्य की भावना उत्पन्न करने की आवश्यकता।] (350)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बिना टिकट यात्रा को रोकने और दोषी पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही करने के लिए प्रभावी कदम उठाने की आवश्यकता।] (351)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।”

[गाड़ियों में बेचे जाने वाले अल्पाहार तथा भोजन के स्तर में सुधार करने और उनका शीघ्र वितरण सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (352)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किए जायें।”

[रेलवे सम्पत्तियों पर अतिक्रमण को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता।] (353)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अखिल भारतीय रेलवे संघों की सदस्यता की संवीक्षा करने और सदस्यों की सबसे अधिक संख्या वाले संघ को मान्यता देने की आवश्यकता।] (354)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अजमेर रेलवे अस्पताल को बेहतर चिकित्सा सुविधायें और रोगी परिचर्या सुविधायें उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (355)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पिक सिटी एक्सप्रेस को नसीराबाद रेलवे स्टेशन पर ठहराने की आवश्यकता।] (356)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[अजमेर और खंडवा सेक्शन पर चल रही गाड़ियों को बंदनकारा तथा सिगवल रेलवे स्टेशनों पर ठहराये जाने की आवश्यकता।] (357)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[गरीब नवाज एक्सप्रेस को किशनगढ़ रेलवे स्टेशन पर ठहराये जाने की आवश्यकता।] (358)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[दूसरे दर्जे में यात्रा कर रहे यात्रियों को बेहतर सुविधायें तथा सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता।] (359)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे सुरक्षा बल को अधिक सक्रिय और कारगर बनाने और रेलवे सुरक्षा बल तथा स्थानीय सामान्य रेलवे पुलिस के बीच बेहतर समन्वय बनाये रखने की आवश्यकता।] (360)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सभी मानव रहित रेलवे फाटकों पर चौकीदार उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।]
(361)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[व्यस्त सड़कों पर ऊपरि पुलों तथा निकले पुलों का निर्माण करने की आवश्यकता।]
(362)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे के खिलाड़ियों के लिए उपायुक्त महीन बनाने तथा उन्हें बेहतर भ्रवसर उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (363)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।”

[भ्रजमेर में इंजन तथा सवारी डिब्बों के बेहतर रख-रखाव की आवश्यकता।] (364)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किए जायें।”

[रेलवे भूमि/स्टेशनों पर भिखारियों, अनधिकृत व्यक्तियों तथा खानाबदोशों द्वारा भ्रतिक्रमण को रोके जाने की आवश्यकता।] (365)

डा० सुधीर राय (बर्दवान) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किए जाएं।”

[दूसरे दर्जे के तीन टीयर डिब्बों में भीड़भाड़ को कम करने के लिये सभी गाड़ियों में सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (57)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दूसरे दर्जे के तीन टीयर के डिब्बों में यात्रियों के लिए पेयजल, साफ शौचालय तथा प्रकाश जैसी पर्याप्त सविधायें दिये जाने की आवश्यकता।] (58)

“कि परिसंपत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे में बांकुरा-दामोदर लाइन का प्रधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (59)

“कि परिसंपत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बर्दवान-कटवा साइनों पर भ्रष्टिक गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (60)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बर्दवान शहर में कलना गेट पर एक ऊपरि पुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (61)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रानी गन्ज श्रीर मिजिया के बीच दामोदर नदी पर रेल व सड़क पुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (62)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बर्दवान श्रीर आसनसोल के बीच ई० एम० यू० गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता।] (63)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बुर्गापुर को प्रादर्श रेल स्टेशन बनाये जाने की आवश्यकता।] (64)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सीयाल-दाह-बर्दवान लाइन पर अधिक गाड़ियां चलाने जाने की आवश्यकता।] (65)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण तथा बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अधिकतर सुपरफास्ट गाड़ियों के देरी से चलने को रोकने की आवश्यकता।] (66)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण तथा बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[प्रस्तावित दीघा-तामलुक रेल लाइन के निर्माण कार्य को तेजी से पूरा करने की आवश्यकता।] (67)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बलूरघाट—एक लाख रेल लाइन का निर्माण कार्य तेजी से पूरा करने की आवश्यकता।] (68)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे में साहिबगंज लूप संकशन की समस्या को हल करने के लिये कटवा-सैधिया खंड में दोहरी लाइन विछाने की आवश्यकता।] (69)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बंदेल-कटवा लाइनों को दोहरी बनाने की आवश्यकता।] (70)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बंदेल-कटवा लाइनों का विद्युतीकरण या डीजलीकरण किये जाने की आवश्यकता।]
(71)

श्री भगवान शंकर राव (भागरा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[भागरा-टूंडला रेल लाइन के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (83)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[भागरा में स्थानीय रेलगाड़ियां शुरू करने की आवश्यकता।] (84)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[भाप के इंजनों के लोकोशेडों के बर्खास्त कर्मचारियों को नियोजित करने के लिए बिजली के इंजनों और रेल डिब्बों की मरम्मत हेतु भागरा में नई वर्कशाप स्थापित करने की आवश्यकता।] (85)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[भागरा में रेल कर्मचारियों के लिए वर्तमान प्रावासीय कालोनियों में पर्याप्त नागरिक सुविधायें उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (86)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[भागरा से ऐटा तक बाघ होकर एक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (87)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[भागरा से दिल्ली तक रद्द की गई यात्री रेलगाड़ियों को पुनः शुरू करने की आवश्यकता।]
(88)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली से बरास्ता-अलीगढ़ के स्थान पर मथुरा-भागरा होकर कुछ नई सुपरफास्ट रेलगाड़ियां शुरू करने की आवश्यकता।] (89)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[राजस्थान से आने वाली रेलगाड़ियों को भागरा जिले में खेदासदन स्टेशन पर रुकवाने की आवश्यकता।] (90)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिमी रेलवे पर आगरा सिटी में ईदगाह स्टेशन का विकास करने की आवश्यकता।] (91)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली से टूंडला होकर भारत के पूर्वी भागों को जाने वाली रेलगाड़ियों में आगरा के यात्रियों के लिए आगरा कैंट रेलवे स्टेशन पर आरक्षित स्लीपर का कोटा निर्धारित करने की आवश्यकता।] (92)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली से मथुरा होकर मुम्बई जाने वाली सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में आगरा के यात्रियों के लिए आगरा कैंट पर आरक्षित स्लीपर का कोटा निर्धारित करने की आवश्यकता।] (93)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[टूंडला के यात्रियों को पूर्व की ओर जाने वाली रेलगाड़ियों में आगरा से बैठने को सुनिश्चित करने के लिए आगरा कैंट तथा टूंडला स्टेशनों के बीच शटल रेलगाड़ियां शुरू करने की आवश्यकता।] (94)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आगरा के उत्तर तथा पश्चिम भागों के यात्रियों को सरलतापूर्वक रेलगाड़ियों में बैठने को सुनिश्चित करने के लिए राजा मण्डी स्टेशन से गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों को वहां रुकवाने और राजा मण्डी स्टेशन का विकास करने की आवश्यकता।] (95)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आगरा में मध्य रेलवे का एक स्टेशन स्थापित करने की आवश्यकता।] (96)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आगरा से इलाहाबाद तक सुपरफास्ट रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (97)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आगरा-छावनी रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की डोरमेटरी आवास उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (733)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे कर्मचारियों, उनके आश्रितों और रेलवे यात्रियों के उपचार के लिए आगरा में पूर्ण आधुनिक अस्पताल स्थापित करने की आवश्यकता।] (734)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[प्रागरा-छावनी तथा राजा की मंडी रेलवे स्टेशनों से विभिन्न फास्ट और सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में बर्थों का कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (735)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[प्रागरा में रेल कर्मचारियों के लिए नई प्रावासीय कालोनी का निर्माण करने की आवश्यकता।] (736)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को शिक्षा देने के लिए आगरा में एक केन्द्रीय स्कूल खोलने की आवश्यकता।] (737)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[द्वितीय श्रेणी की यात्रा को अधिक धरामदेह बनाने और यात्री (फास्ट और सुपरफास्ट) गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी के अधिक डिब्बे लगाने की आवश्यकता।] (738)

शुभन चन्द्र खन्डूरी (गढ़वाल) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिचालन व्यय-यातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[गढ़वाल में पौड़ी, गोपेश्वर तथा श्रीनगर में रेलवे की घाउट एजेंसियां खोलने की आवश्यकता।] (126)

“कि परिसम्पत्तियां-खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[ऋषिकेश से कर्णप्रयाग तक एक रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (127)

“कि परिसम्पत्तियां-खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[देहरादून में प्रारक्षण व्यवस्था का कम्प्यूटरीकरण किये जाने की आवश्यकता।] (128)

“कि परिसम्पत्तियां-खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटद्वार से दिल्ली और दिल्ली से कोटद्वार के लिये बर्थ के कोटे को बढ़ाने की आवश्यकता।] (129)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[प्रागरा से लखनऊ तक सुपरफास्ट रेलगाड़ी की प्रातःकालीन सेवा शुरू करने की आवश्यकता।] (98)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[आगरा से पूर्वी भागों (बिहार, बंगाल, उड़ीसा, असम) तक एक नई सुपरफास्ट रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (99)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आगरा-मथुरा, आगरा-फतेहपुर सीकरी, आगरा-खेदासघन और आगरा-धोलपुर स्टेशनों के बीच स्थानीय रेलगाड़ियां शुरू करने की आवश्यकता।] (274)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे स्टेशनों पर प्रकारण हटाये गये टी० वी० सेटों को फिर से लगाये जाने को आवश्यकता।] (275)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आगरा में यमुना नदी पर एक नये पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (276)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[ईबसाह स्टेशन पर एक गुड्स यार्ड बनाये जाने की आवश्यकता।] (277)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आगरा में अनेक गुड्स शैंडों के स्थान पर एक केन्द्रीयकृत भांडागार बनाये जाने की आवश्यकता।] (278)

श्री हन्नाम मोल्लाह (अलूबेरिया) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[खड़गपुर डिबीजन में ई० एम० यू० स्थानीय रेलगाड़ियों को समय पर चलाने की आवश्यकता।] (130)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे की खड़गपुर डिबीजन में स्थानीय रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (131)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में हावड़ा और बरगछिया के बीच स्थानीय रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (132)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दनकोडी होते हुए सियालदाह और आंदोल के बीच नई यात्री रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (133)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे हाकरों को परेशानी से बचाने के लिए पहचान-पत्र और लाइसेंस देने की आवश्यकता।] (134)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[हावड़ा स्टेशन पर सीटों के आरक्षण में कदाचार को रोकने की आवश्यकता।] (135)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[1981 में बरखास्त किये गये सभी रेल कर्मचारियों को बहाल करने की आवश्यकता।] (136)

“कि परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रु० कम किए जाएं।”

[बरगछिया-चम्पाडंगा शाखा सहित हावड़ा-आम्टा बड़ी रेल लाइन को पूरा करने की आवश्यकता।] (137)

“कि परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रु० कम किए जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के खड़गपुर डिवीजन के अन्तर्गत चैकाली में नये हावर्ड स्टेशन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (138)

“कि परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[खड़गपुर डिवीजन में सारेंस जूट मिल साइडिंग लाइन होते हुए उकुबेरिया और बोरिया के बीच पक्की सड़क बनाने की आवश्यकता।] (139)

“कि परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के बोरिया स्टेशन पर ऊपरी पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (140)

“कि परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे पर चेंगाइल स्टेशन पर प्लेटफार्म बनाने की आवश्यकता।] (141)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीब, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के बगनान स्टेशन पर एक फ्लाई ओवर का निर्माण करने की आवश्यकता।]
(142)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीब, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के नये मोरिग्राम स्टेशन पर फ्लाई ओवर का निर्माण करने की आवश्यकता।] (143)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीब, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के घोराघाटा स्टेशन पर प्लेटफार्म शीड बनाने की आवश्यकता।]
(144)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीब, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के फुलेश्वर स्टेशन पर पक्की सड़क की मरम्मत करने की आवश्यकता।]
(145)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीब, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[हवड़ा स्टेशन पर रेलवे प्लेटफार्म का निर्माण पूरा करने की आवश्यकता।] (146)

डा० अलीम बाला : (नवद्वीप) में प्रस्ताव करता हूँ :-

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[वर्ष 1981 में वर्धास्त किए गए कर्मचारियों को वहाल करने की आवश्यकता।

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीब, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।”

[सियालदह डिवीजन में चाकदह और पायराडांगा स्टेशनों के बीच एक हॉल्ट स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (150)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीब, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के सियालदह डिवीजन के रानाघाट से गेडे खण्ड के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (151)

“कि परिसंपत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदह डिवीजन में बोंगांव और रानाघाट स्टेशन के बीच नई विद्युत रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (152)

“कि परिसंपत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदह डिवीजन में शान्तिपुर और फुलिया स्टेशन के बीच एक हाल्ट स्टेशन बनाये जाने की आवश्यकता।] (153)

“कि परिसंपत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदह डिवीजन में शान्तिपुर और नवाद्वीप धाम के बीच छोटी रेल लाइन के स्थान पर एक बड़ी रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (154)

श्री प्रेम कुमार धूमल (हमीरपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[यात्रियों को पर्याप्त सुख-सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (189)

“कि परिसंपत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

नंगल तलवाड़ा कार्य के लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान करने की आवश्यकता।] (202)

श्री नरेश कुमार बलियान (मुजफ्फर नगर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किए जाएँ।”

[दौराला रेलवे स्टेशन (उत्तरी रेलवे) पर शालीमार एक्सप्रेस को ठहराने की आवश्यकता।] (194)

श्री नरेश कुमार बलियान : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिसंपत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[गाजियाबाद से सहारनपुर तक दोहरी रेलवे लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (199)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[मुजफ्फरनगर रेल लाइन (उत्तरी रेलवे)के जनसंठ रोड़ पर एक उमरी पुल बनाने की प्रावश्यकता ।] (200)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[सखोटी टांडा (उत्तरी रेलवे) पर जी० टी० रोड पर एक ऊपरी पुल बनाने की प्रावश्यकता ।] (201)

श्री राम नरसिंह (मुम्बई उत्तर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जायें” ।

[मुम्बई में उपनगरीय रेल गाड़ियां चलाने के लिए एक स्वतंत्र स्वायत्त निगम कीस्थापना करने की असफलता ।] (203)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जायें :

[मुम्बई उपनगरीय रेलवे प्रणाली के बारे में “स्टेटस पेपर” में यथा उल्लिखित नई परियोजनाओं को प्रारम्भ करने में असफलता ।] (204)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जायें ।”

[मासिक सीजन टिकट किरायों को दैनिक एकल यात्रा किराये से न जोड़े जाने, जिसके परिणामस्वरूप उपनगरीय रेलों के संबंध में वर्ष के दौरान मासिक सीजन टिकट किरायों में वृद्धि हुई है, में असफलता ।] (205)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जायें ।”

[उपनगरीय रेलों के लिए मासिक सीजन टिकटों की भांति बस दिवसीय अथवा साप्ताहिक सीजन टिकट जारी किये जाने की प्रावश्यकता ।] (206)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जायें ।”

[पश्चिम रेलवे से मुम्बई उपनगरीय रेलवे प्रणाली का विरार से दहानू तक विस्तार करने की प्रावश्यकता ।] (207)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके
1 खपवा किया जायें।”

[सीजन टिकट किरायों के ढांचे पर विचार करने के लिए मुम्बई, कलकत्ता और मद्रास के संसद सदस्यों को यथा यात्री संगठनों के लोगों के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करके एक समिति की नियुक्ति करने में असफलता।] (208)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके
1 खपवा किया जायें।”

[मुम्बई उपनगरीय रेल प्रणाली द्वारा वसाई-दिवा रेल लाइन का इस्तेमाल किये जाने के लिए अनुमति दिये जाने में असफलता।] (209)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके
1 खपवा किया जायें।”

[उपनगरीय रेलवे प्रणाली के विकास के उत्तरदायित्व की चर्चा करने तथा सहरी विकास को एक मुख्य एजेंसी के रूप में स्वीकार करने में असफलता।] (210)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके
1 खपवा किया जाये।

[12 कार रैक्स वाली अधिक ई० एम० यू० उपनगरीय रेलगाड़ियां चलाने में असफलता।]
(211)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके
1 खपवा किया जायें।”

[मुम्बई उपनगरीय रेलवे प्रणाली में यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए ई० एम० यू० की अधिक रेक्स उपलब्ध कराने में असफलता।] (212)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके
1 खपवा किया जायें।”

[कलकत्ता मेट्रो प्रणाली के धनरूप मुम्बई उपनगरीय रेलगाड़ियों में सार्वजनिक घोषणा प्रणाली उपलब्ध कराने में असफलता।] (213)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके
1 खपवा किया जाये।”

[उपनगरीय प्रणाली के विकास के लिए धनराशि का इस्तेमाल करने के उद्देश्य से मुम्बई उपनगरीय रेलवे नेटवर्क की भूमि को व्यापारिक रूप में काम में लाने की प्रक्रिया में तेजी लाने में असफलता।] (214)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जायें।”

[मुम्बई में रेलवे भूमि पर झुग्गी-झोंपड़ी वालों को नागरिक सुविधायें देने के लिए महाराष्ट्र सरकार को श्री ध 'भनापति प्रमाण-पत्र' दिये जाने में असफलता।] (215)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[मुम्बई में पश्चिम रेलवे के बोरीवली रेलवे स्टेशन पर राज्य परिवहन बसों की ठहराने हेतु पर्याप्त भूमि उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (400)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[अंधिरी से दहीसार तक, वाहनों के यातायात के लिए उपरि पुल बनाने की आवश्यकता।] (401)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[मुम्बई में बोरीवली रेलवे स्टेशन को कम्प्यूटर आरक्षण को आरम्भ करने की आवश्यकता।] (402)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[मुम्बई की उपनगरीय गाड़ियों में डिब्बों का महिलाओं के लिए आरक्षण करने की आवश्यकता।] (403)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[यात्रियों के सुविधाजनक आवागमन सुनिश्चित करने हेतु मुम्बई उपनगरीय रेल-प्रणाली के महत्वपूर्ण उपनगरीय स्टेशनों पर वर्तमान पैदल पार पुलों को चौड़ा करने की आवश्यकता।] (404)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अत्यधिक भीड़भाड़ होने के कारण मुम्बई उपनगरीय यात्रियों को होने वाली कठिनाइयों पर विचार करने की आवश्यकता।] (405)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उपनगरीय रेलगाड़ियों को मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के बराबर समझने की आवश्यकता।] (406)

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतिहारी) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[हाजीपुर, वैशाली, सहसगंज, केसरिया, अरेराज होते हुए सुगौली तक रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करने की आवश्यकता।] (232)

“कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मुजफ्फरपुर से नरकटियागंज तक बड़ी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (233)

“कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[गंदक नदी के साथ-साथ छित्तेनी घाट पर रेल और सड़क पुलों का अविलम्ब निर्माण करने की आवश्यकता।] (234)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे प्रबन्ध के कार्यकरण में व्याप्त शिथिलता तथा भ्रमक्षमता को दूर करने तथा रेल गाड़ियों को समय पर चलाने में असफलता।] (235)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[गरीब लोगों के प्रति रेलवे कर्मचारियों के दुर्व्यवहार को रोकने और उनमें कार्य कुशलता लाने तथा जन सेवा की भावना जगाने में असफलता।] (236)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में उच्च पद के अधिकारियों की कार्यकुशलता में आई गिरावट को रोकने में असफलता।] (237)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[मंडल प्रबंधकों के कार्यालय में व्याप्त कदाचार को रोकने के लिए नीति बनाने में असफलता।] (238)

“कि रेल रूय और निर्माण कार्यों की भरमभस्त और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[विशेष रूप से मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज रेलवे लाइन पर चल रहे कार्य में तेजी लाये जाने की आवश्यकता।] (239)

“कि रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

उत्तर रेलवे में चकिया से मोतीहारी के बीच पुलों के निर्माण कार्य तथा उनके रख-रखाव में तेजी लाने की आवश्यकता।] (240)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में महसी, चाकिया, पिपरा, मोतीहारी संगोली आदि स्टेशनों पर सफाई सेवाओं में सुधार करने की आवश्यकता।] (241)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बस स्टैंड से मदनाबाड़ी तक पहुंच मार्ग के निर्माण कार्य में तेजी लाने की आवश्यकता।] (242)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में चकिया रेलवे कर्मचारियों के लिए आवास उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (243)

“कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मुजफ्फरपुर नरकटियागंज के बीच तथा रक्सोल तक चल रही सभी रेल गाड़ियों के रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण की आवश्यकता।] (244)

“कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मुजफ्फरपुर और नरकटियागंज के बीच चल रही रेल गाड़ियों के पुराने रेल इंजनों को बदलने की आवश्यकता।] (245)

“कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मुजफ्फरपुर से नरकटिया-रक्सोल तक चल रही रेल गाड़ियों में डीजल इंजन उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (246)

“कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मुजफ्फरपुर नरकटियागंज रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (247)

“कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मोतिहारी स्टेशन पर इंजन की मरम्मत करने के लिए एक शैंड का निर्माण करने की आवश्यकता ।] (248)

“कि सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[रेलवे में गत अनेक वर्षों से कार्य कर रहे दैनिक वेतन भोगी श्रमिकों को नियमित करने की आवश्यकता ।] (249)

“कि सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मुजफ्फरपुर से नरकटियागंज तक चल रही सभी रेल गाड़ियों की स्थितियों में सुधार करने की आवश्यकता ।] (250)

“कि सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मुजफ्फरपुर और नरकटियागंज के बीच चल रही सभी रेलगाड़ियों में संडासों, पेयचल, प्रकाश और पंखों की सुविधायें, टूटी हुई बेंचों की मरम्मत उपलब्ध कराने की आवश्यकता ।] (251)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[रेलवे रैसटोरेंटों में खान-पान और सफाई सेवाओं में सुधार की आवश्यकता ।] (252)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[रेलगाड़ियों में दिये जा रहे भोजन के स्तर में सुधार की आवश्यकता ।] (253)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[रेलवे यात्रियों को सुविधायें कराने के और अधिक ध्यान दिये जाने की आवश्यकता ।] (254)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[सभी रेलगाड़ियों में पंखे, प्रकाश, शौचालय जैसी सुविधायें उपलब्ध कराने जाने की आवश्यकता ।] (255)

श्री वासुदेव आचार्य (बांकुरा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[रेलवे संरक्षण बल एसोसिशन को मान्यता देने की आवश्यकता ।] (256)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[वर्ष 1980 में नौकरी से बर्खास्त किए गए सभी रेलवे कर्मकारों को बहाल किये जाने की आवश्यकता।] (257)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[नौकरी से बर्खास्त रेलवे कर्मचारियों को बहाल किये जाने के संबंध में पूर्व सरकार के आदेश को कार्यान्वित करने की आवश्यकता।] (258)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[सभी ग्रिडिल भारतीय रेल कर्मचारी महासंघों को मान्यता देने की आवश्यकता।] (259)

“कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[बोकारो से हावड़ा तक तुपकाडीह तलगोना होकर सीधी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (265)

“कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण निर्माण और बबलाच शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में पुरुलिया कोट शिल्प छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (266)

“कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में पुरुलिया से हावड़ा तक दिन में एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (267)

“कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बालूरघाट एकलाखी रेलवे लाइन के शीघ्र निर्माण कराये जाने की आवश्यकता।] (268)

“कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के भद्ररा मिदनापुर-सेक्शन के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (269)

“कि परिसम्पत्तियां—अधिग्रहण, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पुरुलिया रेलवे स्टेशन के पास सड़क उपरि पुल कार्य शुरू करने की आवश्यकता।] (270)

डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय (मंदसौर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जायें।”

[रेलवे बोर्ड में सदस्य (भंडार) को नियुक्त अथवा नाम निर्देशित करने में असफलता।]
(272)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[रेलवे बोर्ड के कार्य के विस्तार को देखते हुए इसके सदस्यों की संख्या में वृद्धि करने में असफलता।] (273)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिमी रेलवे के रतलाम स्टेशन पर मीटरगेज लाइन के समीप उपरी पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (326)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे डिवीजन में अजमेर-खंडवा और नीमच-रतलाम के बीच शटल सेवा शुरू करने की आवश्यकता।] (327)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिमी रेलवे के अजमेर-खंडवा खण्ड में मंदसौर में अधिक गैड बनाने की आवश्यकता।]
(328)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अजमेर-खंडवा खण्ड के यात्रियों की सुविधा के लिये चेतन एक्सप्रेस को रतलाम तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (329)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[पश्चिम रेलवे के अजमेर-खंडवा खण्ड के मंदसौर और नीमच स्टेशनों पर यात्रियों के लिये पेयजल का उचित प्रबंध करने की आवश्यकता।] (330)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उज्जैन-भोपाल रेल लाइन को शीघ्र दोहरा करने की आवश्यकता।] (331)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीब, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[नीमच और रतलाम मीटरगेज लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (332)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीब, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे में रतलाम और कोटा के बीच गारोठ स्टेशन पर ऊपरी पुल और प्लेट फार्म का निर्माण करने की आवश्यकता।] (333)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीब निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[हाफा-जम्मू, अहमदाबाद-जम्मू और जम्मू-मुम्बई सुपरफास्ट रेङगाड़ी का श्यामगढ़ (पश्चिम रेलवे) में स्टाप बनाने की आवश्यकता।] (334)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीब, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के रतलाम डिवीजन के जावरा, मंदसौर और बनीपद स्टेशनों पर रेल फाटकों पर ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता।] (335)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीब, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[नीमच और कोटा (पश्चिम रेलवे) के बीच हाल ही में चलाई गई रेलगाड़ी का विस्तार दिल्ली तक करने की आवश्यकता।] (336)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीब, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[नीमच और कोटा के बीच हाल में चलाई गयी पैसेंजर रेलगाड़ी में कोटा में देहरादून एक्सप्रेस में जोड़े जाने के लिये नीमच से दिल्ली तक एक बोगी लगाये जाने की आवश्यकता।] (337)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीब, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[भारी यातायात वाले रतलाम और चित्तौड़गढ़ (पश्चिम रेलवे) के बीच सभी फाटकों पर चौबीसों घंटे चौकीदार उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (338)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीब, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के रतलाम चित्तौड़गढ़ संक्शन पर जावरा, मंदसौर और नीमच रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त कैंटीन सुविधाएं उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (339)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिमी रेलवे में जावरा, मंदसौर, नीमच और रतलाम स्टेशनों से गुजर रही सुपर फास्ट गाड़ियों में प्रारक्षण कोटा निर्धारित किये जाने की आवश्यकता।] (340)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[यात्रियों की संख्या में भारी वृद्धि को देखते हुए प्रजमेर, खंडवा संकशन (पश्चिम रेलवे) के बीच सुपर फास्ट गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (341)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बम्बई और नई दिल्ली के बीच चलने वाले राजधा 1 एक्सप्रेस में रतलाम से स्लीपर कोटा निर्धारित किये जाने की आवश्यकता।] (342)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[पश्चिम रेलवे के मुख्यालय को मुम्बई से रतलाम लाने में असफलता।] (800)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[नीमच में एक डीजल लोको शैंड स्थापित करने में असफलता जबकि नीमच मीटर और बड़ी लाइनों का जंक्शन है।] (801)

श्री संतोष कुमार गंगवार (बरेली) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बरेली में एक कोच फैक्टरी स्थापित किये जाने की आवश्यकता।] (308)

“कि परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बरेली जंक्शन के प्राधुनिकीकरण की आवश्यकता।] (309)

“कि परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बरेली जंक्शन में प्रथम श्रेणी के विश्रामालय में वातानुकूलित स्लीपर की क्षमता में वृद्धि की आवश्यकता।] (310)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे कर्मचारियों के उपयोग के लिये बरेली में एक इंडोर स्टेडियम बनायें जाने की आवश्यकता।] (311)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[उत्तरी तथा पूर्वोत्तर रेलवे में बरेली-चौबला पर एक ऊपरी पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (312)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[उत्तर रेलवे के मुरादाबाद विद्युतकरण के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (313)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बरेली में कम्प्यूट्रीकृत आरक्षण केन्द्र स्थापित करने की आवश्यकता।] (314)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किए जाएं।”

[बरेली-अलीगढ़ मार्ग पर एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता।] (315)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बरेली-काठगोदाम मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (316)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[बरेली-दिल्ली खण्ड पर एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (317)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[एक सीधी रेलगाड़ी द्वारा बरेली को दक्षिण भारत से जोड़ने की आवश्यकता।] (318)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[बरेली से मुम्बई तक एक सीधी रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (319)

“कि परिसम्पत्तियां—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[उत्तर रेलवे के नगरिया सूरत स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को रुकवाये जाने की आवश्यकता।] (320)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं ।”

[उत्तर रेलवे में बरेली स्टेशन पर एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को रुकवाये जाने की प्रावश्यकता ।]
(321)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं ।”

[उत्तर रेलवे में भिटीरा (बरेली) स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को रुकवाये जाने की प्रावश्यकता ।] (322)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[उत्तर रेलवे में ग्राम जतनपट्टी और भोजपुरा स्टेशन, बरेली पर एक रेल फाटक का निर्माण करने की प्रावश्यकता ।] (323)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के करनाल (बरेली) स्टेशन पर हॉल्ट बनाये जाने की प्रावश्यकता ।]
(324)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं ।”

[बरेली जंक्शन से होकर गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों में धारक्षण कोटा बढ़ाये जाने की प्रावश्यकता ।] (325)

श्री यादुमा सिंह यमुनाम (प्रांतरिक मणिपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं ।”

[इम्फाल को रेल लाईन से जोड़ने की प्रावश्यकता ।] (410)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं ।”

[लर्माडिग से सिल्वर होकर जीरी तक जाने वाली रेल लाइन के गेज में परिवर्तन करने की प्रावश्यकता ।] (411)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[मणिपुर में जीरीबन रेलवे स्टेशन पर शोडों और प्रतीकालयों का निर्माण करने की प्रावश्यकता ।] (412)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिमापुर स्टेशन में यात्रियों के लिये बने प्रतीक्षालयों में सुधार करने की आवश्यकता।]
(413)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[मणिपुर से भ्राने वाले यात्रियों के लिए दीमापुर रेलवे स्टेशन पर आरक्षण सुविधायें उपलब्ध कराने में असफलता।] (963)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए”।

[गुवाहटी से तिनसुखिया तक की लाईन का गेज परिवर्तन करने की आवश्यकता।]
(974)

श्री पलास बर्मन (बालूरघाट) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[उत्तर सीमांत रेलवे के एकलक्षी से बेलूरघाट तक चालू रेल परियोजनाओं को पूरा करने में असफलता।] (466)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[सरकार द्वारा देश के सभी जिला मुख्यालयों को रेल लाईन से जोड़ने के वायदे के बावजूद बेलूरघाट जिला मुख्यालय को उत्तर-सीमांत रेलवे लाईन से जोड़ने में असफलता।]
(467)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए”।

[उत्तर-सीमांत रेलवे में एकलक्षी से बेलूरघाट तक रेलवे लाईन के निर्माण हेतु राशि उपलब्ध कराने में असफलता।] (468)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[उत्तरी बंगाल के लोगों की अलीपुरद्वार जंक्शन से सिधालदह तक एक रेलगाड़ी चलाए जाने की मांग को पूरा किए जाने में असफलता।] (469)

श्री जायनल अबेबिन (जंगीपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के हावड़ा-फरक्खा और सियालदह-लालगोला खण्डों पर यात्री सुविधाओं को बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (470)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के हावड़ा-फरक्खा और सियालदह-लालगोला खण्डों के बीच चल रही सभी रेल गाड़ियों के सवारी डिब्बों और इंजनों के बेहतर रख-रखाव की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता।] (471)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[हावड़ा फरक्खा और सियालदह लालगोला खण्डों के बीच रेलगाड़ियों की अनुपलब्धता को कम किए जाने हेतु कुछ गाड़ियों के समय में पुनः समायोजन किए जाने की आवश्यकता।] (472)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बंदले/कटवा और मजीमगंज के बीच चलने वाली स्थानीय रेल गाड़ियों को फरक्खा तक बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (473)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के सागरडिग्घी रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म शैंड के निर्माण की आवश्यकता।] (474)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पूर्वी रेलवे के सियालदह खण्ड में कृशनगर और लालगोला के बीच शटल चलाये जाने की आवश्यकता।] (475)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदह और लालगोला के बीच चलाई जा रही यात्री गाड़ियों में सवारी डिब्बों के बढ़ाए जाने की आवश्यकता।] (476)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जोगीपुर रोड़ होकर हावड़ा, सियालदह और फरक्खा के बीच सुपर फास्ट गाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता।] (477)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[पूर्वी रेलवे में हावड़ा-फरक्खा रेल लाईन के मोहीपाल रोड़ स्टेशन पर एक तरफ के प्लेटफार्म के निर्माण की आवश्यकता।] (478)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[सियालदह-लालगोला खण्ड भूमि में बरहामपुर कोर्ट स्टेशन पर एक जेनरेटर सैट उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता।] (479)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पूर्वी रेलवे के लालगोला स्टेशन पर प्लेटफार्म शंड के निर्माण किए जाने की आवश्यकता।] (480)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पूर्वी रेलवे में रानाघाट और लालगोला के बीच रेल लाईन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (601)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदाह और लालगोला के बीच चलने वाली लालगोला यात्री गाड़ियों के पुराने प्रथम श्रेणी डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (602)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सियालदाह—लालगोला खण्ड में रीतला हाट को एक फ्लैग स्टेशन में बदलने की आवश्यकता।] (603)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पूर्वी रेलवे में सियालदाह—लालगोला और हावड़ा—ग्रजीमगंज लाईनों को जोड़ने के लिए नाशीपुर में भागीरथी नदी के उपर एक पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (604)

श्री बाबू बयाल जोशी (कोटा बूंदी) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[रेलवे बोर्ड में सदस्यों के नाम निर्देशन की प्रक्रिया को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता।] (494)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पश्चिम रेलवे में मंत्रणा समितियों का गठन करने की आवश्यकता जिनका गत कई वर्षों से गठन नहीं किया गया है।] (495)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[दोषी पाये गये व्यक्तियों के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही करके तथा जिम्मेबारी निर्धारित करके रेलवे के माल की चोरी रोकने की आवश्यकता।] (496)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के कोटा जंक्शन को आदर्श स्टेशन के रूप में विकास किये जाने की आवश्यकता।] (497)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटा-मुम्बई और दिल्ली मार्ग पर जाने वाले विभिन्न महत्वपूर्ण स्टेशनों पर कम्प्यूटीकृत प्रारक्षण प्रणाली लागू करने की आवश्यकता।] (498)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएँ।”

[एक बर्थ के लिए पांच रुपये से अधिक रुपये लेकर गैर-कानूनी रूप से बर्थ ध्वंसित बोधी व्यक्तियों के विरुद्ध कार्यवाही करके कदाचार से रोकने की आवश्यकता।] (499)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[मथुरा और रतलाम के बीच चोरी और डकैती की घटनाओं को रोकने की आवश्यकता।] (624)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटा में कोच फैक्टरी लगाने की आवश्यकता।] (625)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के दिल्ली-बड़ौदा खण्ड पर पुलों और रेलवे लाइनों की खस्ता हालत होने के कारण हो रही दुर्घटनाओं से बचने के लिए उपयुक्त और प्रभावी कवम उठाने की आवश्यकता।] (626)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे कालोनी के निवासियों के लाभ के लिए पश्चिम रेलवे के कोटा स्टेशन पर एक ऊपर पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (627)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे में कोटा में रंगपुर रोड़ पर ऊपर पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (628)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के कोटा स्टेशन के समीप औद्योगिक क्षेत्र के निवासियों के लाभ के लिए रेल उपरि पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (629)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के कोटा खण्ड में लाखेरी-केशराय पटान और केपरान में शेड का निर्माण करने के आवश्यकता।] (630)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[यात्रियों के लाभ के लिए मोघकद्वारा रामगंज मंडी स्टेशन पर शीड का निर्माण करने की आवश्यकता (631)।]

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के कोटा खण्ड में डाकनिया स्टेशन पर हाट बनाने की आवश्यकता।] (632)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[केपरान स्टेशन पर देहरादून एक्सप्रेस को ठहराने की आवश्यकता।] (633)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के केशराय पटान और दारा रेलवे स्टेशनों पर अवघ्न एक्सप्रेस को ठहराने की आवश्यकता।] (634)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[इविरागढ़ और लाखेरी, जिसे पहले रामगढ़ स्टेशन कहते थे, के बीच कमलेश्वर के नाम पर रेलवे स्टेशन स्थापित करने की आवश्यकता।] (635)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटा से दिल्ली के लिए देहरादून एक्सप्रेस के बाद एक और रेलगाड़ी शुरू करने की आवश्यकता।] (636)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटा-चित्तौड़-नीमच रेलगाड़ी को दिल्ली तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (637)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटा और बीन के बीच एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (638)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[वर्तमान कोटा-भोपाल रेलगाड़ी को एक्सप्रेस रेलगाड़ी के रूप में चलाने की आवश्यकता।] (639)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[तूफान एक्सप्रेस को दिल्ली के बजाय कोटा से चलाने की आवश्यकता।] (640)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[कोटा स्थित परमाणु ऊर्जा केन्द्र के कर्मचारियों और औद्योगिक श्रमिकों के लाभ के लिए अश्रद्ध एक्सप्रेस में एक सवारी डिब्बा जोड़ने की आवश्यकता।] (641)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[अश्रद्ध एक्सप्रेस को गुजरात-अहमदाबाद से जोड़ने के लिए इसे रतलाम से बड़ीदा तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (642)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पुरानी राजधानी एक्सप्रेस की भांति नई राजधानी एक्सप्रेस में भी कोटा से सीटों का आरक्षण करने की आवश्यकता।] (643)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[फ्रंटियर मेल में कोटा से अधिक सीटों का आरक्षण करने की आवश्यकता।] (644)

“कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सवाई माधोपुर से जयपुर के बीच चल रही रेलगाड़ियों में डीजल इंजन लगाये जाने की आवश्यकता।] (739)

“कि सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे में गत अनेक वर्षों से कार्यरत नैमित्तिक कर्मकारों को नियमित करने की आवश्यकता।] (740)

“कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सेवा निवृत्त रेलवे कर्मचारियों के एक परिवार के कम से कम एक सदस्य को रोजगार उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (741)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और व्यवस्था शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटा, राजस्थान का मुख्य औद्योगिक शहर होने के नाते कोटा में दुलाई के लिए अधिक माल डिब्बे उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता।] (742)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उज्जैन-देहरादून एक्सप्रेस को भोपाल से होकर चलाने की बजाय नगादा, श्यामगढ़ भवानी मंडी, कोटा और दिल्ली होकर चलाने की आवश्यकता।] (832)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[मालवा एक्सप्रेस को इंदौर और भोपाल आदि से होकर चलाने की बजाय रतलाम और कोटा होकर दिल्ली तक चलाये जाने की आवश्यकता।] (833)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[रेलों को समय पर चलाये जाना सुनिश्चित करने के लिए रेलगाड़ियों में चैन खींचने को रोकने के लिए प्रभावी कदम उठाये जाने की आवश्यकता।] (834)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[कोटा से माधोपुर और कोटा से भवानी मण्डी तक सभी रेल फाटकों पर चौबीसों घंटे चौकीदार नियुक्त करने की आवश्यकता।] (835)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटा से सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में प्रारक्षण कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (836)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[दिल्ली और मुम्बई के बीच अक्सर होने वाली दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने की आवश्यकता।] (837)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे में एक नया मंडल खोलने की आवश्यकता जिसका मुख्यालय कोटा में हो।] (1051)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के कोटा जंक्शन में रेलवे अस्पताल के कार्यकरण में सुधार करने तथा वहाँ जीवन उपयोगी बवाईयों की उपलब्धि की प्राप्ति की सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (1052)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कोटा रेलवे स्टेशन पर द्वितीय श्रेणी के टिकटों और फालक उपलब्ध करने तथा केशोपुरा में एक बाहरी एजेंसी खोलने की आवश्यकता।] (1053)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[देहरादून एक्सप्रेस में कोटा से द्वितीय श्रेणी के वातानुकूलित डिब्बों के जोड़े जाने को नियमित किये जाने की आवश्यकता।] (1054)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[फिटियर मेल में सभी पुराने डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (1055)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[देहरादून एक्सप्रेस में रिसने वाले पुराने डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (1056)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कर्मचारियों के कल्याण के लिए कोटा रेलवे स्टेशन पर कैंसर-रोधी चिकित्सा केन्द्र स्थापित करने की आवश्यकता।] (1057)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे में देहरादून एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी के पुराने डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (1058)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम रेलवे के विभिन्न स्थानों पर पड़े डिब्बों और अन्य बेकार माल को नीलाम करने की आवश्यकता।] (1059)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेल गाड़ियों में बिना टिकट यात्रा प्रभावी ढंग से रोकने की आवश्यकता।] (1060)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में धारामदेह गद्दे वाली सीटों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1061)

श्री सुबर्षान राय चौधरी (सोरन पुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे में सेरमपुर रेल स्टेशन पर एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण काउंटर खोलने की आवश्यकता।] (517)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से सम्बन्धित और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्व रेलवे में कोनागर रेल स्टेशन पर वर्तमान उप-मार्ग को चौड़ा बनाये जाने की आवश्यकता।] (518)

“कि परिचालन व्यय—बल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रु० कम किए जाएं।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे में हावड़ा-ग्राम्टा चाम्पाडेंगा रेल लाइन को बरगादिया तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (520)

“कि परिचालन व्यय—बल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे में हावड़ा और बरगादिया के मध्य उपनगरीय रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाये जाने की आवश्यकता।] (521)

“कि परिचालन व्यय—बल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेलवे की सभी उपनगरीय रेलगाड़ियों के महिला डिब्बों में रेल पुलिस बल (आर० पी० एफ०) कर्मचारियों को नियुक्त करने की आवश्यकता।] (522)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्व रेलवे में वैधावती और शिरोपुली रेल स्टेशनों के बीच खुरीगाची में एक नया स्टेशन बनायें जाने की आवश्यकता।] (527)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्व रेलवे में अल्ट्रापारा के निकट फान्वाल सैगन रेल स्टेशन पर एक और रेल फाटक बनाये जाने की आवश्यकता।] (528)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बबलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पूर्व रेलवे में हावड़ा-बर्दवान का लाइन पर धन्कुरी में ऊपर पुल बनाये जाने की आवश्यकता।] (529)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बबलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पूर्व रेलवे में सेरमपुर रेल स्टेशन पर द्वितीय श्रेणी यात्री विश्राम कक्ष का नवीकरण किए जाने की आवश्यकता।] (530)

श्री शिवाजी पटनायक (भुवनेश्वर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से सम्बन्धित और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे में कुर्द रोड में ग्रैंडर ब्रिज/उप-मार्ग का नवीकरण किए जाने की आवश्यकता।] (519)

“कि परिवालन व्यय—बल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[दक्षिण पूर्वी रेलवे में खुंडा रोड से पुरी तक रेल लाइन को दोहरा किए जाने की आवश्यकता।] (523)

“कि परिवालन व्यय—बल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे में कटक से परादीप तक रेल लाइन को दोहरा किए जाने की आवश्यकता।] (524)

“कि परिवालन व्यय—बल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे में जखुरा-बनासपानी रेल लाइन के शेष भाग को पूरा किए जाने की आवश्यकता।] (525)

“कि परिवालन व्यय—बल स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[पुरी से हावड़ा तक प्रातः एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी जाने की आवश्यकता।] (526)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[खड़कपुर-विजयवाड़ा रेल लाईन के विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (531)

“कि परिवालन व्यय—रोलिंग स्टाक और उपस्कर शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[पुरी-भासनोल यात्री गाड़ी को पुनः चलाए जाने की आवश्यकता।] (591)

“कि परिसम्पत्तियाँ—अधिग्रहण, निर्माण और बढलाब शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे में खर्दा रोड—बालेनगीर रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (593)

“कि परिसम्पत्तियाँ - -अधिग्रहण, निर्माण और बहालवा शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[रूपसा—बागीरपोशी छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदले जाने की आवश्यकता ।]
(594)

श्री राजबीर सिंह (अंबाला) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं ।”

[बरेली जंक्शन पर आरक्षण कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता ।] (544)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[बरेली जंक्शन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा प्रदान किये जाने की आवश्यकता ।]
(545)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[बीलपुर स्टेशन पर किसान एक्सप्रेस को रोके जाने की आवश्यकता ।] (546)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[बरेली जंक्शन के प्लेटफार्म पर छत और अन्य आवश्यक सुविधाएं प्रदान किये जाने की आवश्यकता ।] (552)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[पीताम्बरपुर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर छत और इलेक्ट्रिक लाइट लगाये जाने की आवश्यकता ।] (553)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[बरेली जंक्शन और लाल कुआं जंक्शन के बीच बड़ी लाईन बिछाये जाने की आवश्यकता ।]
(554)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[बरेली में बरेली-बदायूं रोड पर एक उपरि पुल का निर्माण किये जाने की आवश्यकता ।]
(555)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें ।”

[अंबाला स्टेशन के प्लेटफार्म पर छत का निर्माण किये जाने की आवश्यकता ।] (556)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बरेली में दिल्ली तथा एच. इन्टरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता।] (557)

“कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[इज्जत नगर में रेल कर्मचारियों के बच्चों की सुविधा के लिए रेलवे इन्टर कालेज खोले जाने की आवश्यकता।] (558)

“कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[इज्जत नगर की नई माडल रेलवे कालोनी में पानी और बिजली दिये जाने की आवश्यकता।] (559)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[रेलगाड़ियों में सीटों की संख्या बढ़ाने तथा यात्रियों को अधिक सुविधाएँ उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (802)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए नई रेलगाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (803)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[चंदौसी से फरखाबाद के लिए, वाया बिसौली, वजीरगंज, बदायूं और दातागंज, नई लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (804)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[बरेली से आगरा वाली सवारी गाड़ियों में डीजल इंजन लगाने की आवश्यकता।] (805)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बरेली जंक्शन और चनेहटी स्टेशन के बीच लाल फाटक पर उपरि पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (806)

“कि सवारी तथा माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सवारी डिब्बों में पर्याप्त सफाई सुनिश्चित करने तथा बिजली और पानी की उचित व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (807)

श्री एम० रमन्ना राय (कासरगोड़) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की भरभरत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत भाग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[परिवहन बसों को पायायनगाड़ी रेलवे स्टेशन (दक्षिण रेलवे) में समपार फाटक से गुजरने की अनुमति देने में असफलता।] (562)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों की भरभरत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत भाग को कम करके 1 रुपये किया जाये।

[पायायनगाड़ी रेलवे स्टेशन (दक्षिण रेलवे) के समीप चाइना क्ले रोड और गुड्स गेड रोड को जोड़ने वाले समपार फाटक को पुनः खोलने में असफलता।] (563)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[शोरानूर से मंगलूर तक के लिये दोहरी रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (850)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कुम्राला में मौजूदा पुलों के समानान्तर अग्रिक चौड़े पुलों की तत्काल निर्माण करने की आवश्यकता।] (851)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[मंगलौरा-हसन मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (852)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[कोंकण रेलवे को प्राथमिकता देने की आवश्यकता।] (853)

श्री सत्यगोपाल मिश्र (तामलुक) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के खड़गपुर—मिदनापुर खण्ड में दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (566)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के माचेर्ला स्टेशन पर स्टील एक्सप्रेस और इस्पात एक्सप्रेस की रोकने की आवश्यकता।] (567)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[शताब्दि एक्सप्रेस को हावड़ा और टाटानगर के बीच चलाने की आवश्यकता।] (568)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[कलकत्ता उपनगरीय खण्डों में ई.एम.यू. गाड़ियों के पुराने सवारी डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (569)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[हावड़ा, बागनान, मेयाडंडा और पंसकुरा स्टेशनों पर पान की टोकरियों के लिये उचित बुकिंग सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता।] (570)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के माचेर्ला स्टेशन पर अधिक यात्री सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता।] (571)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के पंसकुरा-हाल्दिया खण्डों में कांपीबड़ पर यात्री हॉल्ट स्टेशन खोलने की आवश्यकता।] (572)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के पंसकुरा-हाल्दिया खण्डों में दोहरी रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (573)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में सतरागाछी से पंसकुरा तक चौथी रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (574)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे में माचेर्ला रेलवे स्टेशन के समीप बस स्टेण्ड बनाने के लिये रेलवे भूमि प्रदान करने की आवश्यकता।] (575)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के पंसकुरा-हाल्दिया खण्ड में रानीचाक में यात्री हॉल्ट खोलने की आवश्यकता।] (576)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के पंसकुरा-हाल्दिया खण्ड में महिषादल में यात्री हॉल्ट खोलने की आवश्यकता।] (577)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[तामलुक—दिधा रेल लाइन के निर्माण कार्य में तेजी लाने की आवश्यकता।] (599)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[तामलुक—दिधा रेल लाइन के निर्माण के लिए पर्याप्त धनराशि आबंटित करने की आवश्यकता।] (600)

प्रो० सुशान्त चक्रवर्ती (हावड़ा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[लिल्लयाह रेलवे स्टेशन पर एक ऊपरी पुल के निर्माण के लिए प्रावधान करने की आवश्यकता।] (595)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दनकुसी होते हुए हावड़ा से सियालदाह तक एक रेल लाइन का प्रावधान करने तथा हावड़ा—ग्रमता बड़ी लाईन को ग्रमता तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (596)

श्री बंडारू बत्तालेय (सिकन्दराबाद) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि सचारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेल यात्री डिब्बों की मरम्मत किये जाने की आवश्यकता।] (645)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

नालगोंडा से सिकन्दराबाद तक यात्रा करने वाले पास धारक यात्रियों को सुविधायें देने की आवश्यकता।] (646)

“कि परिचालन व्यय—घाताबात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[दिल्ली और मुम्बई एक्सप्रेस गाड़ियों में नालगोंडा के लोगों के लिए प्रारक्षण कौर्टा-उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (647)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[यावलों की दुलाई हेतु मिरायलगुडा के लिए अधिक माल डिब्बे उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (648)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[चावल तथा ग्राम की दुलाई के लिए विजयवाड़ा में अधिक माल डिब्बे उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (649)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[हैदराबाद से विशाखापत्तनम बाया नालगोंडा के बीच सुपरफास्ट गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (650)

“कि परिचालन व्यय—घातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[स्थानीय यात्रियों के कारण लम्बी दूरी के यात्रियों को होने वाली असुविधा को दूर करने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता।] (651)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बढलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[गुंटर और विजयवाड़ा के बीच उपनगरीय गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (652)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बढलाच शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[भ्रान्ध प्रदेश में नाडीकुड़ी से वेंकटगिरि तक नई रेल लाइन शुरू करने की आवश्यकता।] (653)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बढलाच शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[हैदराबाद से विशाखापत्तनम बाया सूर्यपेट-खम्माम, कोठागुडम और भद्राचलम नई रेलवे लाइन शुरू करने की आवश्यकता।] (654)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बढलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[हैदराबाद से पडोपल्ली तक बाया सिटीपेट, करीमनगर, अदिलाबाद नई रेल लाइन शुरू करने की आवश्यकता।] (655)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[तिरुपति से काटापड़ी तक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (656)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आन्ध्र प्रदेश में निजामाबाद से रामगुंडम तक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।]
(657)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आन्ध्र प्रदेश में नाडियल से इरागुन्टला तक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।]
(658)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[आन्ध्र प्रदेश में निडुदावलू से निजमपत्तनम तक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।]
(659)।

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[सिकन्दराबाद और काजीपेट के बीच रेल लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।]
(660)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[आन्ध्र प्रदेश में करीमनगर के लिए नई लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।]
(661)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आन्ध्र प्रदेश में हैदराबाद और सिकन्दराबाद के लिए परिक्रमा रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (662)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाच शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आन्ध्र प्रदेश में पटानचेर तक रेल लाइन के निर्माण कार्य को तेजी से पूरा करने की आवश्यकता।] (663)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[काजीपेट और हैरदराबाद के बीच उपनगरीय रेल सेवायें शुरू करने की आवश्यकता।] (664)

श्री सैयद मसूबल हुसैन (मुर्शीदाबाद) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[सियालदह खंड में कृष्णानगर से लालगोला तक रेल लाइन का विद्युतीकरण करने में असफलता।] (686)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[सियालदह खंड में बरहामपुर कोर्ट और सरगाची के बीच हाल्ट बनाने में असफलता।] (687)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जायें।”

[सियालदह खंड में रानाघाट और लालगोला के बीच दोहरी लाइन का निर्माण करने में असफलता।] (688)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जायें।”

[सियालदह-लालगोला खंड विशेषकर 369 और 370 मालगोबा यात्री गाड़ी में बिना टिकट यात्रा को रोकने में असफलता।] (689)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[हावड़ा डिविजन में कटवा और अजीमगंज होते हुए हावड़ा से जलपाईगुड़ी तक दिन के समय एक नई रेलगाड़ी आरम्भ करने की आवश्यकता।] (690)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[कटवा अजीमगंज और बरहानरा होते हुए हावड़ा से दानापुर तक एक नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (691)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[सोलदाह डिविजन में, कगीमपोर, बराहामपोर, कांडी होते हुए कृष्णानगर से सेनधिया तक नई रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (692)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर बिजली की कटौती की समस्या से निपटने के लिए विद्युत जनरेटर प्रदान करने की आवश्यकता।] (693)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अतिक्रमण करने वालों से रेल भूमि की रक्षा करने की आवश्यकता।] (694)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[हावड़ा अजीमगंज खंड में जिबान्ति हॉल्ट स्टेशन को प्लेग स्टेशन में बदलने की आवश्यकता।] (695)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[आवश्यक वस्तुओं की चोरी रोकने के लिए बराहामपुर कोर्ट स्टेशन से भारतीय खाद्य निगम गोदाम तक रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (696)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[यात्रियों और फेरीवालों को परेशानी से बचाने के लिए तथा राजस्व में वृद्धि करने की दृष्टि से रेलवे के फेरीवालों को प्लेटफार्मों और विशेष रेलगाड़ियों के लिए लाइसेंस जारी करने की आवश्यकता।] (697)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[अतिरिक्त रेल भूमि, भूमिहीन कृषि मजदूरों को वर्ष-प्रतिवर्ष लाइसेंस के आधार पर आबंटित करने की आवश्यकता।] (698)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेल प्लेटफार्मों से सभी प्रकार की अवैध रुकावट और निर्माण को दूर करने की आवश्यकता।] (699)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[प्रत्येक जिला मुख्यालय में रेल कर्मचारियों के लिए अस्पताल खोलने की आवश्यकता।] (700)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे सुरक्षा बल और केन्द्रीय आरक्षी पुलिस बल के सदस्यों द्वारा विशेष रूप से रात्रि में प्रथम श्रेणी के डिब्बों में अनधिकृत दंग से यात्रा किए जाने को रोकने की आवश्यकता।] (701)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[वर्ष 1981 में छंटनी किये गये रेल कर्मचारियों को बहाल करने में असफलता।] (702)

“कि परिसम्पत्तियां—खरोव, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाए।”

[वातानुकूलित डिब्बों में, विशेषकर सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में अधिक सामान ले जाने को रोकने में असफलता।] (703)

श्री पीयूष तीरकी (अलीपुरद्वार) : मैं प्रस्ताव करता हू :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाये।”

[दहालाखी बलुरघाट नई रेल लाइन को इतने वर्षों के पश्चात् भी पूरा करने में असफलता।] (763)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाये।”

[उत्तर सीमान्त रेलवे के अलीपुरद्वार जंक्शन के क्षेत्रीय प्रशिक्षण स्कूल की सभी आवश्यकताओं को पूरा करने में असफलता।] (764)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाये।

[उत्तर सीमान्त रेलवे के अलीपुरद्वार जंक्शन के लोकोमोटिव कैरियेज की मरम्मत करने और इसे आधुनिक बनाने में असफलता।] (765)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाये।”

[अलीपुरद्वार जंक्शन को बड़ी लाइन से जोड़ने में असफलता।] (766)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाये।”

[उत्तर सीमान्त रेलवे के अलीपुरद्वार जंक्शन स्थित रेलवे अस्पताल के लिए आवश्यक जीवन रक्षक औषधियां उपलब्ध करने में असफलता।] (767)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाए।”

[उत्तर सीमान्त रेलवे के आर्थनिक महत्वपूर्ण अलीपुरद्वार जंक्शन को आधुनिक बनाने में असफलता।] (768)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाये।”

[उत्तर सीमान्त रेलवे के अलीपुरद्वार जंक्शन के केन्द्रीय विशालय में सभी रेलवे कर्मचारियों को सप्ताह की एक छुट्टी देने में असफलता।] (769)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 हथिया किया जाये।”

[पूर्वोत्तर क्षेत्र में लोगों की मांग पूरा करने के लिए उत्तर सीमान्त रेलवे के लिए रेलगाड़ियों की संख्या में वृद्धि करने में असफलता।] (770)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाए।”

[उत्तर सीमान्त रेलवे का विद्युतीकरण करने में असफलता।] (771)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[उत्तर सीमान्त रेलवे के जोगीगोपा रेलवे पुल का शीघ्र निर्माण करने में असफलता।]
(772)

श्री विश्वनाथ शाह जी (गाजीपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[टागीघाट और गाजीपुर घाट रेलवे स्टेशनों को जोड़ने के लिए गंगा नदी पर एक रेल पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (779)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में गाजीपुर घाट स्टेशन से माऊ जंक्शन, के बीच जिसकी दूरी 40 कि०मी० है, नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (780)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[माऊ जंक्शन से वाराणसी होते हुए दिल्ली तक एक नई एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (781)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में बुल्लाहपुर, जाखानिया और सादात स्टेशनों पर महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के लिए हॉल्ट बनाने की आवश्यकता।] (782)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[द्वितीय श्रेणी के किराए में प्रस्तावित वृद्धि को वापस लेने की आवश्यकता।] (783)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उर्वरक के लिए माल-भाड़े की दरों में हुई वृद्धि को वापस लेने की आवश्यकता।] (784)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्व रेलवे के जमानिया, दिलदार नगर जंक्शन, भदोरा और गाहमर स्टेशनों पर एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के लिए हॉल्ट बनाने की आवश्यकता।] (785)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्व रेलवे के मुगलसराय झाम्ना सैक्शन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (786)

श्री डी० डी० खनोरिया (कांगड़ा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[कांगड़ा घाटी में पठानकोट से बैजनाथ तथा धौलाधार एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (787)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बैजनाथ पपरोला-पालमपुर और ज्वालामुखी रोड़ स्टेशनों पर प्रत्येक डिब्बे में पांच-पांच बर्थों का आरक्षण करने की आवश्यकता।] (788)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पठानकोट से बैजनाथ, पपरोला, पालमपुर और ज्वालामुखी रोड़ स्टेशनों पर धाने वाली सभी रेलगाड़ियों में आरक्षण सुविधाओं का विस्तार करने की आवश्यकता।] (789)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेल यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता।] (790)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[रेलगाड़ियों में रेय जल और भोजन आदि की सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (791)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[हिमाचल प्रदेश से आने वाली सभी रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि करने और सुरक्षा की पर्याप्त व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (792)

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।

पिछली सरकार द्वारा दिये गए इस आश्वासन को, कि 1964 में हुई रेल कर्मचारियों की देशव्यापी हड़ताल के दौरान तथा उसके पश्चात् नौकरी से बर्खास्त किये गए सभी रेल कर्मचारियों को नौकरी पर बहाल किया जाएगा और कुछ अन्य के विरुद्ध मामलों को वापस लिया जाएगा, पूरा करने में असफलता। (798)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

रेल मंत्री के इस बचन को कि रेल कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति के पश्चात् उनके परिवार के एक सदस्य को नौकरी दी जाएगी, पूरा करने में असफलता। (799)

श्री अनिल बसु : (अ.रामबाग) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[पूर्वी रेलवे के हावड़ा और सियालदाह मण्डल में विद्युत गाड़ियों के पुराने अनुदानों की मरम्मत की आवश्यकता] (840)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[पूर्वी रेलवे के देहात और भद्रद्वीप स्टेशनों के बीच सहेलेताला में नए स्टेशन के निर्माण की आवश्यकता] (841)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[पूर्वी रेलवे के बांदेल अन्तःमार्ग में जमा हो गए पानी को निकालने की आवश्यकता] (842)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[सभी रेलवे स्टेशनों पर पेय जल प्रदान करने की आवश्यकता] (843)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[पूर्वी रेलवे में भद्रेश्वर से बांदेल तक तीसरी रेल लाइन बिछाने के कार्य को पूरा करने के लिये तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता] (844)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[हावड़ा-बांदेल मुख्य रेल लाइन की लाइन क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता] (845)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[पूर्वी रेलवे की बर्दवान कोर्ड लाइन की लाइन क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता] (846)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बबलाब शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएँ।”

[पूर्वी रेलवे के अन्तर्गत तारकेश्वर से आरामबाग तक एक नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता] (847)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[पूर्वी रेलवे के लिलुआ स्टेशन पर मौजूदा समपार फाटक के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल का निर्माण करने की आवश्यकता] (848)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के दांकुनी स्टेशन पर ऊपरी पुल के निर्माण की आवश्यकता] (849)

श्री प्रेमचन्द राम (नवादा) मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[गया, कियूल तथा हावड़ा के बीच चलने वाली गाड़ियों की समय पाबन्दी सुनिश्चित करने की आवश्यकता] (872)

“कि परिसम्पत्तियां—निर्माण, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[दिल्ली से गया तक नवादा होकर एक एक्सप्रेस गाड़ी शुरू करने की आवश्यकता] (889)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[गया-कियूल रेल लाइन का दोहरीकरण करने की आवश्यकता] (890)

श्री इन्चालम्बा (नागालैंड) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[रेलवे में गुवाहाटी और तिनसुकिया के बीच बड़ी लाइन का निर्माण करने में असफलता] (927)

श्रीमती भावना चिरबलिया (जूनागढ़) : मैं प्रस्ताव करती हूं :

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[बरावल-राजकोट मीटरगेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता] (965)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रु० कम किये जायें।”

[जूनागढ़ स्टेशन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों में आरक्षण में बी० आई० पी० तथा आपाती कोटा शुद्ध करने की आवश्यकता] (966)

“कि परिसम्पत्तियाँ—छरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जूनागढ़ स्टेशन पर कम्प्यूटरीकरण आरक्षण प्रणाली शीघ्र स्थापित करने की आवश्यकता] (967)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[वेरावल से राजकोट तक मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता] (1034)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जूनागढ़ रेलवे स्टेशन में सफाई सुनिश्चित करने की आवश्यकता] (1035)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जूनागढ़ रेलवे स्टेशन में सी० सी० टी० बी० लगाए जाने की आवश्यकता] (1036)

श्री राजनाथ सोमकर शास्त्री (सैदपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[वर्ष 1981 में नौकरी से निकाले गए रेल कर्मचारियों को बहाल करने में असफलता] (975)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[डीजल इंजन कार्यशाला, वाराणसी में व्याप्त कदाचार को रोकने में असफलता] (976)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[रेल मम्पत्ति की चोरी को रोकने में असफलता] (977)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[डीजल इंजन कारखाना, वाराणसी में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों से संबंधित व्यक्तियों को नियुक्तियां और पदोन्नतियां करके आरक्षित पदों को भरने में असफलता] (978)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[डीजल इंजन कारखाना, वाराणसी के कर्मचारियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक बाजार तथा एक आधुनिक प्रस्पताल का निर्माण करने में असफलता] (979)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[उत्तर रेलवे के वाराणसी स्टेशन पर कम्प्यूटीकृत प्रारक्षण प्रणाली चालू करने और इसका समुचित कार्यकरण सुनिश्चित करने में असफलता] (980)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[पूर्वोत्तर रेलवे की भोरिहार, गाजीपुर, छपरा लाइन के मीटर गेज में परिवर्तन करने में असफलता] (981)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाय।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी स्टेशन पर गैर-सरकारी संस्थाओं के कब्जे वाली रेल की कीमती भूमि का कब्जा छुड़ाने में असफलता] (982)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[भोरिहार, काशी, मधुवादी और सादात स्टेशनों के निकट रेल भूमि पर किये गये कब्जों को हटाने में असफलता] (983)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[टिकट संग्राहक स्टाफ को परिचालन स्टाफ की श्रेणी में रखने तथा परिचालन स्टाफ को दी जाने वाली सभी सुविधाएं देने की आवश्यकता] (984)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उत्तर रेलवे की गाजियाबाद, मुरादाबाद, लखनऊ, वाराणसी रेल लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता] (985)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के प्लेटफार्म पर शेड का निर्माण करके एवं यात्रियों को सुविधाएं प्रदान करके नन्दगंज स्टेशन को विकसित करने की आवश्यकता] (986)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[भोरिहार, सादात, जखनिया, दुल्लहपुर, केराकट नन्दगंज रेलवे स्टेशन पर खान-पान की बेहतर सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता] (987)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से सम्बन्धित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[भोरिहार, सादात, जखनिया, दुल्लहपुर, केराकट रेलवे स्टेशनों पर प्लेटफार्मों का निर्माण करने तथा इन्हें सुन्दर बनाने की आवश्यकता] (988)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से सम्बन्धित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उत्तर रेलवे के जलालपुर स्टेशन पर जलपान की व्यवस्था करने और इसे सुन्दर बनाने की आवश्यकता] (989)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से सम्बन्धित और मरम्मत अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के भोरिहार जंक्शन पर एक रेस्टोरेन्ट और एक विश्रामालय खोलने की आवश्यकता] (990)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के भोरिहार, गाजीपुर, छपरा मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता] (991)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से सम्बन्धित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के हाल ही में बन्द किये गए सिधौना हाट स्टेशन को पुनः खोलने की आवश्यकता] (992)

“कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से सम्बन्धित और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर पूर्व रेलवे के हुरमचपुर, वासुचक, नायकडिया हाट स्टेशनों को पूर्ण स्टेशन का दर्जा देने की आवश्यकता] (993)

“कि परिचालन ध्यय-धातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी डिवीजन के महुभाडीह रेलवे स्टेशन के बड़े यादों पर माल चढ़ाने और उतारने के कार्य की पुनः प्रारम्भ करने की आवश्यकता] (994)

“कि परिचालन ध्यय-धातायात शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उत्तर रेलवे के सादात, जखनिया, दुल्लहपुर स्टेशनों पर मुम्बई मेल और दूसरी तीसरी यात्री गाड़ियों को रुकवाने की आवश्यकता] (995)

“कि परिचालन व्यय-धातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के बसुचक और रावल रेल क्रामियों पर फाटक लगाने की आवश्यकता] (996)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[उत्तर रेलवे के सादात और जखनिया स्टेशनों के बीच हुलमचपुर के निम्न बेंमो नदी के आरपार एक बड़े पुल का निर्माण करने की आवश्यकता] (997)

f “कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[वाराणसी से आजमगढ़ होने हुए गोरखपुर तक एक नई ब्रीच लाइन विद्यमान की आवश्यकता] (998)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के इल्लहपुर स्टेशन के पश्चिम में पडी बेकार रेल भूमि को गरीबों और अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों को उनमें धन लेकर उन्हें आर्बिटन करने आवश्यकता] (999)

श्री विश्वनाथ शर्मा (हमीरपुर) में प्रस्ताव करता है

“कि परिचालन व्यय—धातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[झांसी और लखनऊ के बीच 107 डाउन/108 अप रेलगाड़ी को पुनः आरम्भ करने की आवश्यकता] (1012)

“कि परिचालन व्यय—धातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[जम्मू और कानपुर के बीच छपरा मेल में द्वितीय श्रेणी का एक डिब्बा लगाने की आवश्यकता] (1013)

“कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएँ शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[महोबा (हमीरपुर, उत्तर प्रदेश) में मेवा-निवृत्त रेल कर्मचारियों को पर्याप्त सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता] (1014)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[झांसी रेलवे स्टेशन पर अधिक प्लेटफार्मों का निर्माण करने की आवश्यकता] (1015)

“कि परिचालन खर्च—यातायात शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”]

[झांसी रेलवे स्टेशन पर आरक्षण कोटे में की गई कमी को बहाल करने की आवश्यकता
(1022)

“कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[झांसी में रेलवे द्वारा अधिसूचित क्षेत्र में पानी की कमी को दूर करने की आवश्यकता]
(1024)

पंडित विश्वनाथ शर्मा : मैं प्रस्ताव करता हूं

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बवलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[उत्तर प्रदेश में महोबा (जिला हमीरपुर) में चरखारी-रथ होते हुए उमई (जिला जालीन) तक रेल लाईन का निर्माण करने की आवश्यकता] (1025)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बवलाव शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[झांसी (मध्य रेलवे) में रेलवे स्टेडियम के निर्माण कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता] (1026)

श्री बिलीप भाई संघानी (अमरेली) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जाएं।”

[अमरेली से अहमदाबाद तक बड़ी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता] (1031)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[अमरेली स्टेशन को जंक्शन में बदलने की आवश्यकता] (1032)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जाएं।”

[वेरावल से अमरेली होने हुए खिजाड़िया तक बड़ी लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता] (1033)

श्री अजय मुखोपाध्याय (ऋणनगर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[यात्रियों को पर्याप्त सेवा प्रदान करने में रेलवे बोर्ड की असफलता] (1062)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपये किया जाये।”

[रेलों को समय पर चलाने तथा रेलों में सुरक्षा की व्यवस्था करने में प्रमत्तता] (1063)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[श्रमिक ग्रान्दोलन गतिविधियों के लिए 1981 में सेवा में बर्खास्त किये गए या निलाले गए लगभग 700 रेल कर्मचारियों को पुनः सेवा में लेने की प्रावश्यकता] (1064)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे में विभिन्न श्रेणियों में खाली पड़े अनेक पदों को भरने की प्रावश्यकता] (1065)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेबायें शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलवे में कदाचार तथा रेल यात्रियों को परेशान करने की प्रवृत्ति को रोकने की प्रावश्यकता] (1072)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेबायें शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[गाड़ियों में गैर-कानूनी यात्रियों को रोकने के लिए प्रभावी उपाय करने की प्रावश्यकता] (1073)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेबायें शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेलों को समय पर चलाने तथा रेलों में सुरक्षा सुनिश्चित करने की प्रावश्यकता] (1074)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेबायें शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेल यात्रियों के लिए भोजन के स्तर में सुधार करने की प्रावश्यकता] (1075)

“कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेबायें शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए मुविद्याओं में सुधार करने की प्रावश्यकता] (1076)

“कि सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अंतर्गत मांग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[रेल डिब्बों में सेबाओं के अनुरक्षण में सुधार करने की प्रावश्यकता] (1077)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के सियालदह मंडल में राणाघाट से लालगोला तक दोहरी रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता] (1078)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के सियालदह मंडल में राणाघाट-गेडे खण्ड में पुराने रेलों को बदलने की आवश्यकता] (1079)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के सियालदह मंडल में राणाघाट-गेडे खण्ड में रेल लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता] (1080)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पूर्वी रेलवे के सियालदह मंडल में देवग्राम स्टेशन पर एक उपरि पुल बनाने की आवश्यकता] (1081)

“कि परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत भाग में 100 रुपये कम किये जायें।”

[पश्चिम बंगाल में चल रही परियोजनाओं को पूरा करने के लिए उचित कदम उठाने की आवश्यकता] (1082)

[हिन्दी]

श्री धर्मपाल सिंह मलिक (सोनीपत) : माननीय अध्यक्ष जी, सदन में प्रस्तुत वर्ष 1991-92 के रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं केन्द्रीय सरकार को और रेल मंत्री जी को मुबारकबाद देना चाहता हूँ क्योंकि हिन्दुस्तान का रेलवे नेटवर्क आज एशिया में पहले नम्बर पर और दुनिया भर में दूसरे नम्बर पर है, जिसके लिए वे निश्चित रूप से मुबारकबाद के पात्र हैं। मंत्री महोदय ने सदन में जो रेल बजट पेश किया है, अब मैं उसके सम्बन्ध में कुछ मुझाव आपके सामने रखना चाहता हूँ।

बजट में रेल भाड़े में जो वृद्धि की गई है, उसके सम्बन्ध में, मेरा मुझाव है कि यदि टिकटलैस ट्रेवलर्स को चैक करने पर हम अधिक ध्यान केन्द्रित करें तो जहाँ हमें हर साल अधिक राजस्व प्राप्त होगा वहीं हर साल रेल भाड़ा बढ़ाने की आवश्यकता भी नहीं पड़ेगी। इससे रेलवे को काफी इन्कम हो सकती है। एक मेरी गुजारिश यह है कि रेलवे प्रोपर्टी की देखभाल की उचित व्यवस्था नहीं है।

कम देखभाल होने से रेलवे को हर साल भारी नुकसान उठाना पड़ता है और उसके बजट का बहुत बड़ा भाग मेंटेनंस कार्यों में ही खर्च हो जाता है। यदि रेलवे प्रीपर्टी की देखभाल ठीक से की जाए तो काफी पैसा बच सकता है।

देश में जब भी किसी तरह की कोई हड़ताल होती है, एजीटेशन होती है, सरकार के खिलाफ कोई बात होती है तो जनता का निशाना सबसे पहले रेलवे की तरफ होता है। रेलों में धाग लगाना, पटरियां उखाड़ देना और रेलवे स्टेशनों को जला देना, भ्राम बात हो गयी है। इसका एक उदाहरण है— कान्स्टीट्यूँसी है। पिछले साल सितम्बर, 1990 में देश भर में मण्डल कमीशन के विरोध में एजीटेशन हुए थे, और मेरे स्थान से तत्कालीन हरियाणा सरकार खुद उस एजीटेशन में इन्वोल्व थी। मेरे हिन्दुस्तान में इसकी वजह से जितना नुकसान हुआ, उसके बराबर घकेले हरियाणा में नुकसान हुआ था और हरियाणा में कुल मिला कर जितना नुकसान हुआ था, उसमें सबसे ज्यादा सोनीपत जिले में नुकसान हुआ था। सोनीपत में कई जगह रेलवे लाईन को तोड़ दिया गया। रेलवे स्टेशन को तहम-नहस कर दिया गया। इसके अलावा . . . (शब्दबद्ध) . . . वह भी बताऊंगा कि क्यों किया। इसके अलावा, वहां जो रेलगाड़ी खड़ी थी, उसे भी धाग लगा दी गई। कहने का तात्पर्य यह है कि 1947 के बाद, रेलवे डिपार्टमेंट की ओर से सोनीपत डिस्ट्रिक्ट के लिए जितनी राशि खर्च की गयी, उमसे कहीं ज्यादा नुकसान, एक घण्टे के अन्दर कर दिया गया, नष्ट कर दिया गया। मैं मंत्री जी से माफ शब्दों में कहना चाहता हूँ कि यदि आप बजट को देखें तो हरियाणा को रेलवे के मामले में बिल्कुल नजरअंदाज कर दिया गया है। हरियाणा में रेलवे के विस्तार के लिए बजट में किसी तरह का कोई प्रावधान नहीं है। मैं समझता हूँ कि दूसरी स्टेट्स में जाने वाली ट्रेनों को चूँकि हरियाणा से हो कर गुजरना पड़ता है, इसीलिए शायद पटरियां बिछा रखी हैं। यदि ऊपर से गाड़ियों को ले जाया जा सकता तो शायद अब तक जितनी राशि खर्च हुई है, वह भी न हुई होती। पहले जब रेल मंत्री हरियाणा के होते थे तो हम उनसे कहते थे कि आप हरियाणा के साथ न्याय करो, आप तो हरियाणा के हो, तो उनका एक ही जवाब होता था कि मैं हरियाणा का हूँ, अगर मैं हरियाणा को ज्यादा देखूंगा तो माननीय सदस्य यह कहेंगे कि दूसरे राज्यों को नजरअंदाज किया जा रहा है। आज हरियाणा से मंत्री जी नहीं हैं, दूर स्थित प्रदेश के हैं परन्तु उन्होंने भी हरियाणा को नजरअंदाज कर दिया है। आप स्वयं देख लीजिए हरियाणा के लिए रेल बजट में किसी तरह का प्रावधान कहीं आपको नहीं मिलेगा। मेरा सजेशन है कि जहां से मैं आता हूँ, सोनीपत दिल्ली के बहुत नजदीक है और मेरी अपनी कान्स्टीट्यूँसी से प्रति दिन लगभग 50 हजार लोग दिल्ली अपनी आजीविका कमाने, सर्विस करने या बिजनेस के लिये आते हैं और शाम को वापस लौट जाते हैं। इलैक्ट्रिक ट्रेन न होने से उन्हें अनेक तरह की परेशानियों का सामना करना पड़ता है, जिसका कोई अंदाजा नहीं लगा सकता। इससे उनके दफ्तर के काम में या बिजनेस में एकावट आती है। समय पर वे यहां पहुंच नहीं पाते। कहीं ट्रेन की चेन खींच ली जाती है और गाड़ी को रोक देते हैं। उन्हें ट्रेनों में जगह नहीं मिलती। हमारी बहुत पुरानी डिमाण्ड है कि इलैक्ट्रिक ट्रेन अबिलम्ब दिल्ली और सोनीपत के बीच चलाई जाए। दो इलेक्ट्रिक ट्रेनें सोनीपत से प्रातः 8 और 9 बजे के बीच चले और इसी तरह से दिल्ली शाम को, दफ्तरों का समय समाप्त होने के बाद, 4 और 5 बजे के बीच, सोनीपत के लिये चलाई जाएं। इसके लिए मैंने नियम 377 के अधीन भी मूचना दी हुई है और यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। इसके साथ-ही-साथ सोनीपत 2 लाख के करीब आबादी का शहर है और सोनीपत शहर को रेलवे

लाइन विलकुल 2 हिस्सों में बांटती है—ग्राधा शहर ईस्ट में रह जाता है और ग्राधा शहर वैस्ट में है। सोनीपत को छोड़ कर दिल्ली से अम्बाला और चंडीगढ़ तक सभी जगह पर रेलवे ब्रिज बने हुए हैं, सोनीपत ही केवल एक्सीप्टन है। जब कि सबसे ज्यादा जख़रत वहां है। इस पुल के न होने के कारण वहां बहुत एक्सीडेंट होते हैं। इसलिए मेरा मंत्री जी में निवेदन है कि यदि उसको एग्जामिन कर लें, तो उनको पता लग जाएगा कि यह रेलवे क्रॉसिंग विलकुल शहर के सेंटर में है। यदि मंत्री जी को समय हो, तो मेरी कोशिश रहेगी, मैं मंत्री जी को वहां ले जाऊं, वे स्वयं देखेंगे कि इस पुल के न होने में वहां कितनी दयनीय स्थिति है। पिछले 30 साल से यह मांग है। पिछली गवर्नमेंट ने रेलवे प्रोवरब्रिज को मंजूर भी किया हुआ है—ब्रिज नं० 26 पर प्रोवरब्रिज। लेकिन हमारी बदकिस्मती यह है कि 50 प्रतिशत स्टेट गवर्नमेंट और 50 प्रतिशत सेंट्रल गवर्नमेंट को इस ब्रिज का खर्चा देना पड़ना है और दोनों गवर्नमेंट का तालमेल बहुत कम हो रहा है जिसके कारण इस धनराशि की व्यवस्था नहीं हो पा रही है। इसलिए मेरी अब माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि इसको टॉप प्रायर्टी पर करें क्योंकि वहां पर बहुत एक्सीडेंट होते हैं और 24 घंटे में से 14-15 घंटे रेलवे क्रॉसिंग का फाटक बन्द रहता है। इसी से आप अंदाजा लगा सकते हैं कि इसमें कितनी परेशानी वहां की जनता को होती होगी। कभी-कभी तो 4-4 और 5-5 किलोमीटर लम्बी लाइन वाहनों की लण जाती है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को एक रेलवे लाइन का सुझाव देना चाहता हूं जो 3 प्रदेशों को जोड़ेगी और सिर्फ 200 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन है—मेरठ-सोनीपत-गोहाणा-जीन्द-संगरूर। यह सिर्फ 200 कि० मी० का टुकड़ा है और इससे गवर्नमेंट को भी फायदा होगा और इन क्षेत्रों के जनसाधारण को भी फायदा होगा। इसलिए मेरा मंत्री जी से प्रार्थना है कि इसका सर्वे कराएं और इसको मंजूरी दें ताकि तीन प्रदेशों के नागरिकों को लाभ और सुविधा हो तथा डिपार्टमेंट को भी यह लाइन आर्थिक दृष्टि से लाभकारी सिद्ध होगी।

माननीय अध्यक्ष महोदय, एक जो आम बात है वह भू०पू० सांसदों को रेलवे में एक आदमी साथ रखने की सुविधा प्रदान करने की है। वैसे तो यह प्रावधान सांसदों के वेतन-भत्तों में ही होना चाहिए, लेकिन क्योंकि मंत्री महोदय यहां बैठे हुए हैं और वे इससे कर्त्सन रखते हैं इसलिए मैं उनसे कहना चाहता हूं और अभी उनसे लांबी में बहुत से सांसद इस बात को कह भी रहे थे कि एक्स एम० पीज० को विद वन कम्पेनियन पास मिलना चाहिए। एक अन्य आदमी को साथ चलने की अनुमति होनी चाहिए क्योंकि यह अन्य लोगों को सुविधा दी गई है, फ्रीडम-फाइटर्स को दी गई है। इसलिए एक्स एम० पीज० को भी होनी चाहिए। इससे कोई बहुत बड़ा फर्क नहीं पड़ने वाला है। यह मेरा एक सजेशन है।

इसी के साथ मैं, माननीय मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उमका समर्थन करता हूं।

श्री जार्ज कर्नाडोख : (मुजफ्फरपुर) : अध्यक्ष जी, रेल मंत्री ने अपने बजट को रखने के पहले पिछली फरवरी के महीने में तत्कालीन रेल मंत्री ने भी इस रेल बजट को रखने का काम किया था। जब इस बहस को हम लोग इस सदन में चला रहे हैं और मंत्री जी जब इस बहस का जवाब देंगे उनमें यह अपेक्षा जरूर रखेंगी कि जब अपनी तरफ से रखे बजट पर वे मफार्ड, खुलासा या जवाब देने का काम करेंगे तब जो फरवरी महीने में बजट रखा गया था उस पर भी कुछ खुलासा जरूर करें।

उसका कारण यह है कि श्री जनेश्वर मिश्र ने जो बजट यहां पर रखा था उसमें रेलवे के काम के बारे में और समस्याओं के बारे में अधिक विस्तार में चर्चा थी। भोजपा मंत्री जी ने भी उस बजट का जिक्र किया है, जिक्र इस मायने में किया है कि चूंकि उस बजट में विस्तार में अनेक बातें लिखी गई हैं इस लिए मैं उनकी चर्चा अपने इस भाषण में नहीं करूंगा। इसलिए जरूरी होता है कि जो भी दृष्टि हम लोगों के सामने सरकार की आए उसमें दोनों दस्तावेजों और दोनों दृष्टियों को सामने रख कर ही कुछ बातें हम लोगों को साफ तौर पर बताने का काम सरकार की तरफ से हो जाए। चूंकि इस बजट में ऐसी कोई चीज हमको दिखाई नहीं दे रही है जिस पर हम बहस कर सकते हैं या जिसकी हम खुल कर कोई तारीफ कर सकते हैं। मैं उनकी परेशानी को समझ सकता हूं क्योंकि रेलवे के बजट की हम लोग जिस तरह से इस सदन में चर्चा करते हैं और जिस दृष्टि से उसको देखते हैं, जिस गम्भीरता से देखते हैं वह आवश्यकता से भी अधिक है। चूंकि बजट शब्द यहां भी इस्तेमाल होता है और बजट शब्द सरकार का साल का पूरा जमा खर्च का जो हिसाब इस सदन के सामने आता है उसके लिए भी इस्तेमाल किया जाता है। इसलिए हमारी ऐसी मानसिकता बन गई है कि रेल बजट भी इतनी गम्भीरता से लेना चाहिए। हम समझते हैं कि रेल बजट केवल एक लेखा-जोखा है, बिलेंस-शीट है और इसमें कुछ ज्यादा नहीं है। कौन सा काम कितना करना है इस पर निर्भर है कि कितना पैसा हमारे हाथ में बचा हुआ है, पिछले साल का कुल मिला कर जो भी किराया या फ्रेट का बढ़ावा किया था, उसके लिए कितना पैसा बचा है, केवल इस पर निर्भर है। फिर सरकार के पास जाकर मांगने में सरकार हमें रेल चलाने के लिए कितना पैसा देती है, यह जो कमी है उसे भी उसको भर कर निभालने के लिए, इस पर वह निर्भर है। इस लिए जब बहुत ही गम्भीरता से यहां पर बहस चलते हैं और क्या-क्या अपेक्षाएं हैं उसको यहां पर रखते हैं तो मंत्री जी अपने भाषण में कुछ जबाब तो जरूर देते हैं। इस बजट के भाषण में भी उन्होंने कहा है। ऐसे शब्दों का इस्तेमाल किया है जिससे लगता है कि बहुत भारी काम होने जा रहा है। लेकिन वह सब कुछ होना नहीं है। जैसे वे कहते हैं :

[अनुवाद]

“तथापि, मैं यह स्वीकार करता हूं कि चल स्टॉक, वैगन और इंजिनों, दोनों की कमी है और अपर्याप्त टर्मिनल सुविधाएं, समस्याएं खड़ी कर रही हैं। मैंने मंत्रालय को इनकी शीघ्रता से जांच करने के निदेश दिए हैं।”

[हिन्दी]

इसमें श्रम होना कुछ नहीं है, वह सम्भव नहीं है क्योंकि जो भी ऐक्सपैडिशनली होना है वह सब आपने अपने बजट में साढ़े सात महीने के लिए रखा है। उसमें सब कुछ रखा है जिसमें ऐसा कुछ नहीं होना है। इसी तरह से हम जब यहां पर मांगें आपके सामने रखेंगे, अध्यक्ष जी, अभी आपने बताया कि बी० जे० पी० के 12 लोग इस विषय पर बोलने वाले हैं। मुझे पिछले साल की वह बहस याद आती है जिसको प्राईवेट मैम्बर प्रस्ताव के तौर पर यहां पर माननीय सदस्य सुदाम देवसुख ने, जो इस बार सदन में नहीं हैं, पेश किया था। अगर वहुन लम्बी बहस चलती तो दो घंटे के लिए चलानी भी लेकिन वह एक दिन नहीं चली, तीन दिन साढ़े पांच घंटे वह बहस चली। कुल मिला कर उस बहस के दर-गियान 36 सदस्य बोले और उन्होंने जो मांगें की थीं वह 10 हजार करोड़ रुपये की थीं। रेल लाइन

में अपने विकास के काम में यानी लोगों को तत्काल राहत देने की जो बात होती है, साल में कुल 1200 से 1500 करोड़ खर्च करता है। यू तो बहुत खर्च होता है, मैं मानता हूँ कि इस साल आपने अपने प्लान में 5325 करोड़ का जिक्र किया है। इसमें से 1200 करोड़ इस साल केवल पटरी की मरम्मत पर जाना है, ट्रैक पर जाना है। 1200 करोड़ रुपए उस पर जाने हैं तो वह किसी भी क्षेत्र के संसद सदस्य और विधायक की नजर में आने वाला नहीं है, उसको पटरी चाहिए, गाड़ी चाहिए, उसको अपने इलाके में ओवर-ड्रिज चाहिए, आदि-आदि चीजें चाहिए। 1200 करोड़ का खर्च उसकी नजर में आने वाला नहीं है। इंजन खरीदने और रेलवे वैन खरीदने में खर्च करना, वह भी हमारे संसद सदस्यों की आंखों में आने वाला नहीं है। इसलिए मांग तो हम लोग बहुत कुछ करते हैं जैसे मैं बोलने के लिए उठ रहा था तो हमारे सूर्यनारायण जी, जो सहरसा के संसद सदस्य हैं, हम से बोले कि मानसी जंक्शन से फोरबिसगज तक वाया सहरसा, उसके बारे में आपने कोई इन्तजाम नहीं किया है। उसके बारे में हम आपसे चाहेंगे कि जरूर आप कुछ करें, चूँकि वह नहीं बोलेंगे, मुझे बोलना है, हम जरूर इसलिए अपेक्षा करेंगे कि आप इसमें कुछ करें। श्री श्रीकान्त जैना जी ने बता दिया कि दैतारी से बांसपाणी का जो बहुत आवश्यक रेल जंक्शन लोग मानते हैं, चूँकि लगभग 60 लाख टन आयरन और वहां से निर्यात होना है और इस रेलवे लाइन को जब तक नहीं बनायेंगे तब तक उड़ीसा का विकास होना है, हमेशा के लिए उसमें कुछ कमी रहेगी और उस पर आपने कुछ सोचा भी नहीं है। बगाह के बारे में हम बोलेंगे ही महेन्द्रा बैठा जी उस क्षेत्र से सांसद हैं, मैं जानता हूँ कि उनकी आंखों के सामने बगाह का रेल बनना कितना महत्व रखता है, उनके अपने क्षेत्र के लोगों के लिए ही नहीं, बल्कि उत्तर बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के विकास के लिए भी, लेकिन उसके लिए जो पूंजी के आबंटन की जरूरत थी, जितनी आवश्यकता थी वह आपने की नहीं। मंजय लाल जी यहां बैठे हुए हैं, समस्तीपुर के हमारे सांसद हैं और इस साल आपने उनके क्षेत्र में जो डीजल लोकोमोटिव का जिसके लिए पैमे का आबंटन होना चाहिए था, मेरे क्वाल से एक लाख रुपए का आबंटन, इसका मतलब काम कुछ होना ही नहीं है, इतना ही आप बता दें, ठीक है, आपके यहां इसके लिए कुछ होना चाहिए लेकिन उसे आप कर नहीं रहे हैं। हमनपुर-मकरी का रेलवे का काम है, उत्तर बिहार के हमारे मित्र देवेन्द्र यादव इस सदन के सदस्य हैं, यह उनके क्षेत्र से संबंधित है लेकिन उसका जिक्र भी नहीं बजट में है कि वहां 10 हजार रुपए देने वाले हैं। हमने जितने दस्तावेज देखे उसमें उनका कोई जिक्र नहीं है। यह सब में एक उदाहरण के तौर पर रख रहा हूँ। जब हम लोग इस सदन में बोलेंगे हर पार्टी की ओर से अपने-अपने क्षेत्र और अपने-अपने इलाके की समस्याओं को रखने का काम करेंगे, आपकी तरफ से आवश्यकतामिलेगा लेकिन उसमें होना नहीं है। इस साल आपने यह जो 5325 करोड़ का ऐलान किया है जो पिछले साल में जितना विकास के लिए 5 हजार करोड़ रुपए का आबंटन था उसमें से 325 करोड़ रुपए अधिक करके अपने भाषण में कहा है, यह कहते हुए इससे बहुत बड़ा काम होना है लेकिन मेरी राय में इस साल रेल बजट में पिछले साल कुल मिला कर जितना काम हुआ था इतना नहीं होना है और मुझे विश्वास है कि मंत्री जी इस बात को जानते हैं 325 करोड़ रुपए अधिक खर्च करने के बावजूद दो कारणों को लेकर एक तो रुपए का अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर अवमूल्यन हुआ, साल में लगभग 500 करोड़ रुपये हम लोग विदेशी चीजों को खरीदते हैं अपनी रेल को चलाने के लिए, वह 500 करोड़ रुपए पिछले साल खर्च किया था, इस साल वहां आपको साढ़े 600 करोड़ रुपए खर्च करने पड़ेंगे कम से कम, हो सकता है वह 700 करोड़ रुपए तक जाए। 325

में से 200 करोड़ ऐसे ही चले जायेंगे जो रुपए का भ्रवमूल्यन देश के भीतर होता है, परचेजिंग वैल्यू प्रॉफ़िट रीमिन्डर, कम होता जाता है, हिन्दुस्तान के भीतर उसमें ग्रामतौर पर यह माना जाता है कि साल में हम को 7 प्रतिशत कम से कम इस भ्रवमूल्यन के लिए भी अपने बजट के अन्दर इन्तजाम करना चाहिए। जब 7 प्रतिशत पांच हजार करोड़ के ऊपर करने जाओगे तो साढ़े 300 करोड़ ऐसे ही भ्रवमूल्यन में चला गया यानी कुल मिला कर पिछले साल जितना कुल काम हुआ है, उसमें से मेरी अपनी राय में 500 करोड़ रुपया कम पूंजी लगेगी। जहां तक उस रुपए से होने वाला कुल काम है हमें इसमें कुछ दिखाई नहीं दिया है जिस को लेकर हम देश के लोगों के सामने जा कर कहें कि बहुत बढ़िया बजट है, इसमें कुछ चीज हुई है। हमें तो इसमें कोई भीज दिखायी नहीं देती है। एक उदाहरण आपके सामने रख देता हूं कि किस तरह से विकास में जो एक प्रपेक्षा थी उस प्रपेक्षा से हमें निराश होना पड़ा। यह है एक्सप्लेनेटरी मैमोरैंडम जो कि मंत्री जी ने बजट में पेश किया है। इसके पन्ना नम्बर तीन से बता रहा हूं। 1990-91 में नई लाईन के लिए हम लोगों ने प्राबंटित किया था 357 करोड़ 78 लाख रुपए, अभी मंत्री जी ने दिया है 249 करोड़ 2 लाख रुपए यानी वहां 100 करोड़ से अधिक रकम कम हो गई। गेज कनवर्शन के लिए पिछले बजट में यानी कि हमारे बजट में 124 करोड़, अब हो गए 100 करोड़, 24 करोड़ रुपए वहां खत्म हो गए। डबलिंग के लिए तब थे 338 करोड़ 77 लाख, इस बार हो गया, 311 करोड़ 50 लाख। रेलवे रिसर्च के लिए, जिस रिसर्च के लिए अभी मंत्री जी बोल कर गए, उसके लिए इन्तजाम था 15 करोड़, इस बार हो गया 5 करोड़। रोलिंग स्टॉक के लिए तब था 680 करोड़, अब हो गया 607 करोड़। ट्रैक रिन्वुअल के लिए 1091 करोड़ रुपए था, वहां पर लगभग 140 करोड़ रुपया अधिक प्राबंटित करने का काम हो गया लेकिन जैसा मैंने कहा कि रुपए का कुल भ्रवमूल्यन हो गया, उसको देखते हुए पिछले साल जितना काम हुआ था, उतना भी इस साल वहां होना नहीं है। फिर जहां गुल सम्बन्धी जो काम है, वहां पिछली बार था 95 करोड़, इस बार है 90 करोड़। सिग्नलिंग एण्ड टेलीकम्युनिकेशंस में 132 का 135, इसका मतलब वह 120 के प्रासपास है। वहीं वर्कशॉप के अन्दर जो उत्पादन यूनिट्स के विकास का जो मवाल था, वहां 300 करोड़ रुपए पिछले साल था, वहां है आप का 275 करोड़। कर्मचारियों के आवास के लिए जो पिछले साल 40 करोड़ था, इस बार है 38 करोड़। तो इसलिए जो कुल मिला कर रेलवे की स्थिति है, उसमें हमें तो यह नजर आता है कि अब तक जो एक रफ्तार थी, उस रफ्तार में इस बार एक रुकावट डालने वाला काम इस बजट के जरिए होता हुआ हमको नजर आ रहा है। मैं फिर कहता हूं कि मंत्री जी की परेशानी को समझ सकता हूं क्योंकि, पैसे का मवाल है और वह बोलेंगे कि पैसा कहां से आए चूँकि उनको बजट से मिले हैं मात्र 1528 करोड़ रुपए। रेल के पिछले कई सालों में पूरे ढाँचे को बदलने का काम सरकार ने किया है। हम तो 11 महीने सरकार में रहे, हम कोई उसे बहुत बड़ी मात्रा में बदल नहीं सके। कुछ हमने कदम उठाए थे, जिस पर मैं आऊंगा। चूँकि हमारी प्रपेक्षा है, मंत्री जी से कि अगर सरकार के भीतर भी आप लड़ने का काम नहीं करेंगे, इस विभाग को सम्भालने हुए तो कुछ बात नहीं बननी है, आपको सब की गालियां सुनने का ही काम करना पड़ेगा और कोई दूसरी बात आपको सुनने के लिए नहीं मिलेगी।

अध्यक्ष जी, स्थिति यह बनी है कि किसी कारण के लिए हो सकता है कि हिन्दुस्तान के जो बड़े उद्योगपति हैं, मैं गम्भीरता से यह बात कह रहा हूं, कोई उद्योगपतियों से झगड़ा है या हमारी सोच

ग्रलग किस्म की है, इस बात को लेकर नहीं, हिन्दुस्तान के जो बड़े उद्योगपतियों के घराने हैं, इनके सब के मोटर-कार और ट्रक बनाने के कारखाने हैं। बिड़ला का कारखाना है हिन्दुस्तान कार बनाने का, हिन्दुस्तान ट्रक बनाने का और इस प्रकार की अन्य चीजें बनाने का। टाटा बनाता है अपना टाटा मोबाइल और टाटा का ट्रक, हिन्दुस्तान का 70 प्रतिशत मार्केट उसके हाथ में है। वही बात और बड़े उद्योगपतियों के बारे में कह सकता हूँ और जो हिन्दुस्तान की राजनीति में बड़ा ही हस्तक्षेप करने का जो हिन्दुजा नाम का एक उद्योगपति आया है, उसका तो मद्रास में जो अशोक लीलैण्ड का कारखाना था, वह तो अभी तक उसका मालिक बना है। तो ऐसी ताकतें हिन्दुस्तान में हैं कि जिनको रेल से लगता है कि हमें धोखा है और रेल का विकास नहीं होना चाहिए। रेल पर कहीं न कहीं गतिरोध लगाना चाहिए, ऐसा सोचने वाली ताकतें हिन्दुस्तान में हैं। यह बड़ी हांशियारी से काम करती हैं, अब यह किसके जरिए करती हैं, सरकार के बड़े नेताओं के माध्यम से करती हैं या कई अफसरों के माध्यम से नीचे से करती हैं, वह तो खोज का विषय है, हम उस विवाद में नहीं जाएंगे लेकिन मैं यह आरोप जरूर लगाना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान में ऐसी बहुत जबरदस्त ताकतें हैं, पूंजीपतियों की कि जो ताकतें रेल को जिस तरह से रोका जा सकता है, उसको रोकने का काम वह करती हैं और इस तरह के लोग उनके साथ मिले हुए हैं, इस तरह यानि जो सरकार चलाने वाले लोग हैं, कहीं-न-कहीं उस लॉबी के साथ अपने रिश्ते रखने का काम करते हैं। परमानेंट गवर्नमेंट हो सकती है, जो नौकर-शाही भी वह और कभी राजनैतिक नेतृत्व हो सकता है, अनेक कारणों को लेकर लेकिन दिक्कत यह आती है और मेरी राय में यह एक छोटा कारण नहीं है कि रेल के साथ इस प्रकार का सौतेली मां का व्यवहार सरकार की तरफ से हमेशा चलता रहे और यह व्यवहार पिछले 8-10 सालों से बढ़ता गया है। जहां 60 प्रतिशत से 70-75 प्रतिशत बजट से समर्थन मिलता था, रेल चलाने के लिए। आज वह समर्थन बड़ी मुश्किल से 20-25 पर आकर पहुंचा है और इसलिए रेल चलावे तो कैसे। अपेक्षा है सब की लेकिन चलावे तो कैसे और हम तो देख रहे हैं कि इस साल के बजट में, जैसा मैंने कहा कि कुल मिला कर जहां सरकार की तरफ से मिलेगा 1528 करोड़ रुपया तो वह 1528 करोड़ रुपया रेल को देते हुए सरकार वसूली कितनी करेगी, रेल से यानि कुल मिला कर आर्थिक विकास की बात को लेकर जितना पैसा वसूल करेगी, वह अलग है लेकिन सीधे 1037 करोड़ रुपया डिवीडेंड करके सरकार को मिलेगा, इस साल के बजट के अनुसार और उसका इन्तजाम है। वह पैसा सरकार वसूल करेगी और रेल मंत्रालय वह पैसा सरकार को देगा। दूसरे—जो रेल के ऊपर सोशियल कॉस्ट है, हम इस मुद्दे पर 1967 से इस सदन में बतलाते आए हैं। यह जो सोशियल कॉस्ट का मामला है, यह आप रेलों पर क्यों डालने का काम करते हो। आपको अगर कोई भी एक चीज सरकार चलाते हुए लगती है या देश को सभालते हुए लगती है कि सस्ती लोगों को मिलनी चाहिए, जैसा मंत्री जी खड़े होकर और सभी मंत्री कहते हैं, चूकि गरीबों के बारे में हम को सोचना है, इसलिए नमक के ऊपर हम नहीं बढ़ा रहे हैं, चावल के ऊपर नहीं बढ़ा रहे हैं, सब्जी पर नहीं बढ़ा रहे हैं, फल पर नहीं बढ़ा रहे हैं, यह सब हम लोग कहते हैं। लेकिन इसको बढ़ाने का मतलब हम यह भी कहते हैं कि और जगहों में, और क्षेत्रों में हमने जो बढ़ा दिया और यहां नहीं बढ़ा रहे हैं, उसको भर कर निकालने का काम भी हम लोग करते हैं। यानि रेलवे-इञ्ज-सब्सिडाइज्ड, अपनी ही ग्रामदनी से उन क्षेत्रों को रेलवे खुद सब्सिडाइज्ड करती है, वहां पर वे क्षेत्र जो अपनी जिम्मेदारी व दायित्व को निभाने की स्थिति नहीं है या उनको एक विशेष मौका देने का काम आप

करते हों। इसमें मेरी समझ हमेशा रही है कि सरकार को यह जिम्मेदारी अपने कंधे पर लेनी चाहिए। इसमें हम कोई नई बात नहीं कह रहे हैं। विश्व की घ्राप किसी भी रेल को देख लीजिए, यूरोप का कोई भी रेल घ्राप देख लीजिए, जापान की जो बहुत बड़ी नामी रेलवे हैं उसको देख लीजिए और फ्रांस की जो दुनिया में सबसे तेज ग्राजकल चलने वाली रेलवे हैं, उसको देख लीजिए। दुनिया में घ्राप कोई भी बड़ी रेलवे लाइन को देख लीजिए, सरकारें वहां पर अपनी तरफ से सोशियल-कास्ट की जिम्मेदारी उठाती हैं और यहां पर किसी भी कारण को लेकर हो, लेकिन अपनी सरकार इस जिम्मेदारी को उठाने के लिए तैयार नहीं है। यही कारण है, ये सारी परेशानियां जो हम लोगों ने यहां पर व्यक्त की हैं, हम लोगों की अपनी कोई भी मांग पूरी नहीं होती है, यही उसका मुख्य कारण है और हम चाहेंगे कि सरकार इस पर एक निश्चित राय बनाने का काम करे।

अध्यक्ष जी, इसी संदर्भ में, मैं एक परेशानी की बात जोड़ना चाहता हूं। अभी एक साल पहले हमारे ऊपर लगभग 900 करोड़ रुपए का बोझ डाल दिया। आपने कहा कि यह 584 करोड़ रुपए का है, लेकिन यह 584 करोड़ रुपए साढ़े सात महीने का है। कुल मिला कर जो बोझ है, घ्राप लोग मानेंगे 900 से 1000 करोड़ रुपए तक हो जाएगा। जब यह बताया जाता है कि कितना नया फेयर और फ्रेट जमाने वाले हैं, तो हमेशा कोशिश कम बताने की होती है।

श्री राम नाईक (मुम्बई-उत्तर) : अनुभव ?

श्री जार्ज फर्नाण्डीस : अनुभव की बात नहीं है। घ्राप अगर मेरी जगह पर होते, तो घ्राप भी वही करते, चूँकि सरकार चलाने का अपना एक ढंग होता है। सरकार का काम करने का अपना एक ढंग होता है। यह एन्युअल-रिपोर्ट-एकाउन्ट्स-फॉर 1989-90 है, जिसके पेज संख्या-11 पर फाइनेल एकाउन्ट्स मैशन किए गए हैं—एसेट्स एण्ड लायबिलिटीज। इस एसेट्स एण्ड लायबिलिटीज में रिजर्व बैंक के पास जो पैसा है, उसमें 788 करोड़ रुपया दूसरे डिपॉजिट्स का घ्रापके पास जमा है; स्टेट-रेलवे-प्रोविडेंट-फण्ड और मिसलेनियस डिपॉजिट्स का 2,499 करोड़ रुपया है—दोनों मिला कर 3,287 करोड़ रुपया है। जो एसेट्स घ्राप देखने हैं, उसमें ग्राइंटम-जी में केन्द्र सरकार की निधियां और सी० और डी० वायित्व है।

यह रिपोर्ट 1989-90 की है। इसके बाद घ्रापका पेपर नहीं आया है, लेकिन मेरा अनुभव यह है कि जो लगभग चार हजार करोड़ रुपया इस प्रकार का सरकार के पास पड़ा है और जो बजट आपने रखा है, उस पैसे में भी आपने यह बताया है, इन-दि-टैप्रिसिएशन-रिजर्व-फण्ड घ्रापके पास 1,061 करोड़ रुपए बँलेंस रहेगा। अब यह जो 1,061 करोड़ रुपया डेवलपमेंट इंप्रिसिएशन रिजर्व फण्ड का बँलेंस सरकार के पास जमा रहेगा और लोगों से 584 करोड़ रुपया साढ़े सात महीने में बसूल करेंगे—इसके पीछे जो तर्क है, वह हम नहीं समझ पाए हैं। आपने जो कहा है, वह मैं जानता हूँ, जो मैं इस बात को कह रहा हूँ, इसके पीछे जो तर्क है, वह समझ नहीं पा रहा हूँ। घ्राप इसमें से बहुत कम करते और इस पैसे में से ज्यादा घ्राप इस काम के लिए लेते। अगर घ्रापको ज्यादा पैसा यहां पर नहीं लगाना था, तो फिर मैंने जो यह पढ़ कर सुनाया, कैसे घ्रापने हर क्षेत्र में इस साल पूंजी का आबंटन कम किया, इस पैसे को विकास के काम में लेते। तो मेरी समझ में बात नहीं आ पाई, घ्राप इस पैसे का इस्तेमाल करके उसको विकास के काम में लेते। जो सदन में मांग रही है और, जो

समस्या घ्रा रही है देतरीबांस पानी के लिए या बंगाल में, वहा गया कर्नाटक में समस्याएं हैं, बिहार में समस्याएं हैं और उत्तर प्रदेश में समस्याएं हैं। आप ये पैसे को उस काम में लगा देते। मैं यह समझ सकता हूँ कि इस पैसे को बचा कर रखने से आपको क्या मिला और सरकार की तिजोरी में रखने से क्या मिला, जब कि सरकार, यानि जो जनरल फाईनेंसस भारत सरकार की है वह फाईनेंसस रेल को चलाने के लिए आपको नहीं मिलती है, तब आपने ये पैसे का इस्तेमाल क्यों नहीं किया ? इसके लिए हम चाहेंगे कि हमको बहुत ही ठोस और स्पष्ट जवाब मिले। मेरी राय में इस साल की बेलेंस-शीट में चार हजार करोड़ रुपया, इस प्रकार का पांच या छः प्रतिशत ब्याज, जो भी ब्याज सरकार देती हो रेलवे को, वह पैसा वहां पर जमा हुआ है और आप तो कर्ज लगे। पिछले साल जहां 1,120 करोड़ रुपया लिया था वहां इस साल आप 1,500 करोड़ रुपया कर्ज लगे दी इंडियन रेलवे फाईनेंस कारपोरेशन, उसके ऊपर आपको 12, 13, 14 प्रतिशत ब्याज देना पड़ेगा और यहां आपने अपने पैसे को बचाए रखा। जिसमें पेंशन फण्ड का 165 करोड़ रुपया, डेप्रीसिएशन रिजर्व फण्ड का एक हजार इक्सठ करोड़ रुपया और बाकी जो मैंने अभी गिन कर सुनाया आपको, कुल मिला कर चार हजार करोड़ रुपया।

इसलिए हम आपसे जानना चाहेंगे कि क्यों आपने इस प्रकार की बात की और ये बांझ लोगों के ऊपर लगाने की आपको क्या जरूरत पड़ी। सरकार ने आप पर कौन सा दबाव डाला, यह बात हम आपसे जानना चाहेंगे और मैं आपसे उस दस्तावेज की चर्चा करता हूँ जिसका 1990 के मार्च महीने में, रेलवे मंत्रालय की ओर से निकालने का काम हम लोगों ने किया था, इसको स्टेट्स पेपर ग्रान इण्डियन रेलवेज हम लोगों ने माना था, इस पर हम लोगों ने इस सारे मुद्दे को छोड़ा था। यह किसी ब्याक्त के सोच से आए हुए मुद्दे नहीं हैं, रेलवे के सामने क्या समस्याएं हैं, यह लोगों की अपेक्षाएं मात्र नहीं हैं।

अध्यक्ष जी, हम यह मानते हैं कि रेल हिन्दुस्तान के विकास का सबसे बड़ा माध्यम है। अगर इसका इस्तेमाल हम लोग सही ढंग से न करें तो फिर विकास की सारी चर्चा करना बेकार है। हमने इस बात को सरकारी आंकड़ों से बताया है कि एक हजार किलोमीटर रेल की पटरी हर साल बिछाने का काम आप करोगे तो रेल में 30 हजार लोगों को रोजगार देने का काम आप करते हो। अब 62,000 किलोमीटर रेल की पटरी है, साढ़े अठारह लाख कर्मचारी आज वहां काम करते हैं और अगर आप पिछले कई सालों का हिसाब देखोगे, तो हजार किलोमीटर रेल की पटरी तीस हजार लोगों को रोजगार देती है।

अध्यक्ष जी, अंग्रेज हिन्दुस्तान को बनाने के लिए नहीं, उसको लूटने के लिए आए थे। वे हमारे यहां लूट करने के लिए आए थे और इस देश को लूटने के वास्ते अंग्रेजों ने जरूरी समझा कि हजार किलोमीटर रेल की पटरी औसतन साल में वे हिन्दुस्तान में बिछाएं। 1853 से लेकर 1947 तक अंग्रेजों ने भारतवर्ष में, यानि जो अखंड भारत है, उस भारत में औसतन हजार किलो-मीटर साल में रेल की पटरी बिछाई और फिर वह सरकार आई जिसकी आप खूब तारीफ करोगे, वहां अभयद खड़ा होकर यह भी बोलेगा कि आप 11 महीने ये आपने क्या किया, यह कह कर हमें

कहा जाएगा। उस सरकार ने 1947 से लेकर, जितने समय तक यह सरकार में रहे, उस दौरान क्या किया, इसके बीच में साढ़े तीन साल का ही तो हम लोगों का खेल रहा। (अध्यक्ष) अध्यक्ष जी, मैं कोई इस विवाद को मुद्दे बनाने के वास्ते नहीं छोड़ रहा हूँ। मैं इस बात को सदन के सामने रखना चाहता हूँ कि भ्रगर शोषण के लिए हजार किलोमीटर पटरी की जरूरत थी तो क्या विकास के लिये मात्र दो सौ किलोमीटर की जरूरत थी। क्यों नहीं इसके लिए पूंजी लगाई गई, क्यों इस प्रकार की लापरवाही सरकार की तरफ से लगातार 40 साल तक हो गई, इसको क्या वजह है? किसी को तो इसका जवाब देना चाहिए, कि नहीं हम लोगों के सामने कोई और दृष्टि थी कि देश के विकास का कुछ और ढांचा बनेगा, भाटोबांस बनेंगे, मोटररेल बनेंगे, बिरला की गाड़ियाँ चलेंगी, बाद में मुजुकी चलेंगी। ऐसी कुछ हम लोगों के सामने दृष्टि थी, तो यह कहना चाहिए। हम नहीं समझ पा रहे हैं। आज मुजुकी के ऊपर साल में साढ़े तीन सौ करोड़ रुपए की विदेश मुद्रा हिन्दुस्तान से बाहर भेजी जा रही है और भ्रगर यहाँ पर साढ़े तीन सौ करोड़ रुपया रेल की पटरी बिछाने के लिए प्राप्त लगते, चार सौ किलोमीटर की रेल की पटरी बिछाई गई होती तो उसके ऊपर 12 हजार नौजवानों को रोजगार मिलता।

अभी सदन में फैंडेशन ग्राफ डी इण्डियन चेम्बर ग्राफ कामर्स एण्ड इण्डस्ट्री का कोई प्रतिनिधि है या नहीं, मुझे नहीं मालूम। लेकिन इन लोगों ने पिछले साल एक दस्तावेज निकाला था, जिसमें इन लोगों का कहना था कि हिन्दुस्तान में जब कोई भी कोर सेंटर में और रेलवे कोर सेंटर में भ्रगर प्राप्त एक रोजगार का निर्माण करें तो उसके फालोअप के तौर पर 25 रोजगार प्रपस्टीम-डाउनस्ट्रीम निर्माण होते हैं। इसका मतलब यह है कि रेलवे में साल में 1000 किलोमीटर की पटरी बिछा कर 30,000 रोजगार प्राप्त निर्माण करेंगे। इस तरह से देश में एक साल में लगभग साढ़े सात-आठ लाख रोजगार प्राप्त पैदा करेंगे। इसी आधार पर ये सारे मुद्दे छोड़े गए थे, अब क्यों सरकार इसको बिल्कुल नजरअंदाज कर रही है। क्यों इस पर सीचने का काम नहीं कर रही है, यह अध्यक्ष जी हम जानना चाहेंगे, क्योंकि पूंजी का जो सवाल है, यह सवाल केवल डिवेट के सवाल तक सीमित नहीं रहना चाहिए। कांसंस वाली बात जो राजनीति में आजकल चल रही है, इसको मैं उस दृष्टि से नहीं देख रहा हूँ, लेकिन मैं इस बात को इस दृष्टि से जरूर देखना चाहता हूँ कि देश के निर्माण के लिए यह काम आपकी तरफ से नहीं होना है तो फिर बहुत समस्याएँ हम लोगों के सामने आ जाएंगी।

इसी संदर्भ में अध्यक्ष जी, मैं एक और बात रखना चाहता हूँ, जहाँ तक पूंजी को जुटाने की बात है, वहीं भ्रष्टाचार की बात भी मैं रखना चाहता हूँ। हमने भ्रष्टाचार विरोधी सम्मेलन किया था, रेल मंत्री के नाते और मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि उस कल्पना को आगे ले जाने का काम करें। रेलवे में भ्रष्टाचार के जितने नमूने हैं, उनको प्राप्त जितना गिनना शुरू करेंगे, उतने ही और फंस जाएंगे। इतना फंस जाएंगे कि जिसका कोई ठिकाना नहीं है। मुसाफ़िरो को जो परेशानी होती है, मैं केवल उसकी बात नहीं कर रहा हूँ। मुसाफ़िरो को तो बहुत परेशानी होती है, उनकी जेब काटने का काम बहुत होता है, लेकिन जो रेल की पूंजी है, जो रेल का पैसा है, उसको जिस तरह से उठाया जाता है, भ्रलग-भ्रलग क्षेत्र में, मैं उसकी बात करना चाहता हूँ। यह भ्रष्टाचार कहाँ तक फैल गया है, मैं इसका एक उदाहरण प्रस्तुत करना चाहता हूँ। अभी मेरे पास कल ही

मुराबाद के कुछ लड़कों ने एक मामला भेजा है, जब मैं रेल मंत्री था, उस वक्त भी यह मामला मेरे पास आया था। अध्यक्ष जी, वहां पर लोको क्लीनर्स के रिट्रूटमेंट के सिलसिले में 285 लोको, क्लीनर्स रिट्रूट किए गए थे, जिनमें से 183 लोगों को नाजायज ढंग से घूस लेकर रखा गया था। हमने इसकी जांच करवाई थी और जांच करवाने पर पता लगा, यह रेलवे का ही दस्तावेज है, उस वक्त जो जांच हुई थी, रेलवे आफिसर्स ने दस्तखत कर के यह दस्तावेज दिया है, इसके मुताबिक 183 ऐसे मामले हैं, जिनमें कहा गया है कि नंबर आफ केसेस फाऊंड बोगस 183, लेकिन हम रेल-मंत्रालय से हट गए और मामला ज्यों का त्यों रह गया। ज्यों का त्यों रह गया इतना ही नहीं, बल्कि जिन 2 मजदूर सारथियों ने इस मुद्दे को उठाया था, उनको 14(2) के अन्तर्गत अभी चन्द महीने पहले नौकरी से हटाने का काम किया गया। (अध्यक्ष) उनके नाम मैं आपको निजी तौर पर भी दूंगा, एक श्याम बिहारी लाल और दूसरा मुशरफ़ अली, जिन्होंने इस मामले को उठाया, उनको नौकरी से हटा दिया गया, 14(2) के अन्तर्गत। जबकि मैंने आदेश दिया था कि जिस मामले में किसी आफिसर पर किसी ने हिंसा की हो, सिर्फ़ उस मामले में 14(2) का इस्तेमाल किया जाना चाहिए, और किसी परिस्थिति में इसका इस्तेमाल नहीं होना चाहिए, यह मेरा लिखित आदेश था, मगर इसके बावजूद यह हो गया, भ्रष्टाचार के विरोध में लड़ने वालों को नौकरी से हटाने का काम हो रहा है। इस बारे में मेरे पास इतना बड़ा दस्तावेज है। मैं भ्रष्टाचार के और भी कई मामलों को आपके सामने रख सकता हूँ, लेकिन अभी ठीक नहीं होगा, मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता, मगर अध्यक्ष जी, मैं मंत्री जी से यह अपेक्षा करूंगा कि रेलवे में जमीन के इस्तेमाल से लेकर, जमीन के गलत इस्तेमाल से लेकर जमीन को गलत लोगों को देकर, अनग्रह-राइज आर्कपेशन मान कर उनसे बसूली करने से लेकर कोई क्षेत् नहीं है जहां पर नाजायज ढंग से लोग पैसा बनाने के काम में लगे हुए हैं। इस मामले में हम आपका हर तरह से सहयोग करने के लिए तैयार हैं, जहां भी आप भ्रष्टाचार से लड़ने के लिए खड़े हो जायेंगे। यह जो प्रयोग हमने शुरू किया था, मेरी आपसे मांग है कि आप इस और कदम उठाएं और हम लोगों से जो भी सहयोग हो सकेगा, हम करने के लिये तैयार हैं। भ्रष्टाचार को मिटा कर और उस पैसे को बचा कर रेलवे के विकास में लगाने का काम आप करें।

इसी तरह से अध्यक्ष जी, मैं किसी एक शहर के नाम से नहीं, लेकिन बंबई के बारे में इसलिए कहना है, जैसे स्टेटस पेपर हम लोगों ने बनाया था सारे देश की रेल के मामले में, उसी तरह से बंबई सबर्बन रेलवे पर भी एक दस्तावेज बनाने का काम किया था और आपने सबर्बन रेलवे के किराए बढ़ाने का काम किया है। बंबई, कलकत्ता, मद्रास, ये जो मेट्रोपोलिटन सेंटर्स हैं, इनकी जो समस्याएं हैं, वे अजीब किस्म की समस्याएं हैं। आज देश की आबादी बढ़े पैमाने पर इन बड़े शहरों में रहती है। अकेले बंबई की आबादी 1 करोड़ 10 लाख हो गई है। यानी हिन्दुस्तान के हर 70—75 लोगों में से एक आदमी बंबई में रहता है कलकत्ता हावड़ा की आबादी उससे भी अधिक है, 1 करोड़ 20 लाख, यानी देश के हर 60—70 लोगों में से एक आदमी कलकत्ता में रहता

1.00 अ.प.

है। उनकी इतनी परेशानी की जिन्दगी है कि कम से कम उनको यातायात का काम ठीक ढंग से हम लोग देने का काम करें। लेकिन अध्यक्ष महोदय, हालत क्या है, मैं जानता हूँ, मैं थोड़ा सा

96

समय ले रहा हूं, लेकिन आप मुझे क्षमा करेंगे, अध्यक्ष महोदय, बंबई में जो स्थिति यह बन गई है, यह रेलवे का दस्तावेज है, इसको बनाने में थोड़ा सा हमारा भी हाथ रहा ।

[अनुबाध]

“नौ-कारों वाले एक रैक में 852 व्यक्तियों के बैठने की और 876 के खड़े होने की व्यवस्था होती है अर्थात् कुल 1,728 यात्रियों की जिसे अत्यधिक भार (कम लोड) कहा जाता है—हालांकि व्यस्त समय के दौरान 1,740 यात्री खड़े होकर चल सकते हैं जिससे यात्रियों की संख्या बढ़कर 2,592 प्रति गाड़ी हो जाती है जिसे डैन्स कम लोड कहा जाता है—”

[हिन्दी]

फिर वहीं खत्म नहीं होता

[अनुबाध]

“सुबह और सायं के व्यस्त समय में 2,556 यात्री खड़े होकर जाते हैं जिससे प्रति गाड़ी कुल यात्रियों की संख्या प्राधिकृत 1,788 से 3,408 हो जाती है जिसे सुपर कम लोड कहा जाता है—”

[हिन्दी]

जैसे सिनेमा में डॉयलाग होता है वैसे नाम हम लोग लिखते हैं। लेकिन इसके इलाज का क्या उपाय है? यहां आपने लिखा है, रेल मंत्रालय की ओर से लिखा हुआ है

[अनुबाध]

“भीड़ इतनी अधिक होती है कि एक वर्ग मीटर में लगभग दस यात्री होते हैं। तीन फुट गुणा तीन फुट में एक वर्ग मीटर बनता है। मैं वर्ग मीटर का प्रयोग कर रहा हूं और मुंबई उपनगरीय गाड़ी में—”

[हिन्दी]

इतनी जगह में 10 लोग खड़े हो कर सुबह-शाम आते जाते हैं। उनकी क्या हालत होती है, वे क्या काम कर सकते हैं, उनसे क्या अपेक्षा रखते हैं? क्या नगरीय सुविधाएं आप उनको दे रहे हैं? जरूर इस पर बात होनी जरूरी है। आपने बजट में इसके बारे में कुछ कहा नहीं, जबकि आपको मालूम है मंत्री जी आप को मालूम है

[अनुबाध]

वर्ष 2000 तक 1899 सवारी डिब्बों की आवश्यकता होगी। उपनगरीय समस्या को दूर करने के लिए 190 सवारी डिब्बों की आवश्यकता होगी। एक कारखाना अर्थात् जेस। भाजकल सवारी डिब्बे बना रहा है। यह 70 सवारी डिब्बे बना सकता है। परन्तु यह 70 सवारी डिब्बे भी नहीं बनाता जबकि आप की प्रतिवर्ष आवश्यकता 190 सवारी डिब्बों की है।

[हिन्दी]

आपने आई० सी० एफ० के लिए कितने पैसे का इन्तजाम किया इस साल ? बिकास के लिए क्या इन्तजाम किया ? अनेक जगहों पर जहां कमप्यूटराइजेशन का मामला है, एक साल, दो साल के लिए, पार्लियामेंट के सदस्यों को आप कहिए, सदन को आप कहिए, देश को कहिए कि कमप्यूटर को रोकें। दो साल, तीन साल कमप्यूटर को रोकने से कुछ नहीं बिगड़ जाएगा। लेकिन आई० सी० एफ० की कंपैसिटी बढ़ाईये आर० सी० एफ० की कंपैसिटी बढ़ाईये। कोचिंग अधिक पैदा करने का काम कीजिए। हम लोग कहीं न कहीं, किसी न किसी के द्वारा बना कर रखे हुए जो कुछ कैदखाने हैं उसमें फंस जाते हैं और सारा मामला वहीं पर ठप्प हो जाता है। इसलिए मेरा आज मंत्री जी से बहुत आग्रह से यह कहना है कि जो जनता दल और राष्ट्रीय मोर्चे की सरकार ने पहल की थी, उस पहल को, क्योंकि वी०पी० सिंह प्रधान मंत्री थे, और हम कुछ लोग सरकार चलाने का काम कर रहे थे, इसलिए उस पहल को बन्द मत कीजिए, उस पहल को आगे ले जाने का काम करिए।

उसी संदर्भ में मैं कोंकण रेलवे के बारे में आपसे कहना चाहता हूं। मुझे खुशी है कि रेल मंत्री जी ने अपने बजट में 51 करोड़ रुपये का ऐलान कर दिया और किसी अखबार ने कहा फर्नाण्डीज बजट का स्वागत करते हैं। हमने वैलकम नहीं किया। हमने यह कहा कि हमको खुशी है कि आपने यह किया, लेकिन हमें बहुत गुस्सा है कि आपने 250 करोड़ की कोई बात नहीं की। कोंकण रेलवे कोई जनता दल या राष्ट्रीय मोर्चे की सरकार का घरेलू काम नहीं था। कोंकण रेलवे की कल्पना कोई हम लोगों की नहीं थी। 1894 में अंग्रेजों ने उसका सबसे पहले सर्वे किया और 1994में उसको पूरा करने की हमारी योजना है। चार साल में इसको पूरा करने की योजना हम लोगों ने बनायी थी। एक कल्पना हमने सामने लाई और उस नयी कल्पना में 128 करोड़ रुपया रेलवे वेगाऔर 122 करोड़ रुपया चार राज्य देंगे। जिसमें से केरल है, केरल में यह पटरी नहीं जानी है, लेकिन केरल के लोगों को फायदा होना है। उत्तर आने के लिए, बम्बई आने के लिए उन लोगों को फायदा होना है। यह तो वे भी जानते हैं और आप भी जानते हैं। ऐसी हालत में हम नहीं समझ पा रहे हैं इस साल जो 350 करोड़ रुपया उसके प्लान के अनुसार खर्च होना प्रति-आवश्यक है।

[अनुवाद]

इस साल कोंकण रेलवे पर कुल योजना खर्च 350 करोड़ रुपये है।

[हिन्दी]

आपने 51 करोड़ रुपये का इंतजाम इक्वीटी के लिए किया। आपने बिल्कुल दुस्त काम किया। पहले पांच करोड़ रुपया श्री जनेश्वर मिश्र जी ने किया था। 56 करोड़ रुपया इस साल का केन्द्र सरकार से जाना था वह चला गया। राज्यों से तो लगभग पचास करोड़ रुपया प्रा जायेगा। मगर इस साल खर्च होना है। साढ़े तीन सौ करोड़ रुपये का ढाई सौ करोड़ रुपया इस साल बाण्ड के जरिये 9 परसेंट की दर से बिना टैक्स के है। जो बाण्ड्स इस साल इश्यु करने थे उसके जरिये ढाई सौ करोड़ रुपया इस साल हमें जमा करना था। उसके लिए आप कुछ नहीं कह रहे हो। आपका इसी बजट पर समाधान है कि आपने 51 करोड़ रुपया दे दिया। लेकिन जिम्मेवारी आपकी है। इसको चलाने का

और अमल करने की जिम्मेदारी है वह रेल मंत्रालय की है। भ्रगरं भ्राप इसमें कदम नहीं उठायेगे रेल मंत्री जी तो मैं भ्रापको इतना इशारा देना चाहता हूँ कि भारी संघर्ष हो जायेगा। बंबई से लेकर मंगलोर, तिरुवनन्तपुरम तक भारी संघर्ष हो जायेगा। लोग इसको बर्दाश्त नहीं करेंगे, भ्रगर भ्राप इस पैसे को खर्च नहीं करोगे। मुझे मालूम था सरकार भ्रायेगी और चली जायेगी। इसलिए योजना बनाते समय वहाँ पर हमने एक खूबी की। उत्तर से दक्षिण, हमने दोनों तरफ से काम शुरू नहीं किया। भ्राज एक काम 12 केन्द्रों पर चल रहा है। मंगलोर से उडपी, कारवार, मडगांव, रत्नागिरी और रोहा पर काम चल रहा है। ऐसे कुल मिलाकर 12 केन्द्रों से काम शुरू हुआ है। हर जगह पर दक्षिण तक इस तरह से काम चल रहा है। भ्रगर भ्राप पैसे नहीं देंगे तो देश का नुकसान हो जायेगा। उस इलाके का जो विकास है उस पर रुकावट भ्राने की बात हो जायेगी। जो भी वायदे हैं तो इस सबन में वायदे तोड़ने का काम हो जायेगा और वहाँ भी जो प्रतिक्रिया हो जायेगी, उसके बारे में कुछ नहीं कहना चाहूंगा। (ब्यबधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री एम. मल्लिकार्जुन : ये बड़े मलत इम्प्रेशन में हैं। इतना प्रभावित कर रहे हैं कि पूरा नहीं करने वाले हैं। कोंकण रेलवे का काम 94 तक हो जायेगा। (ब्यबधान)

श्री जार्ज फर्नाण्डीस : भ्रापने बजट में कुछ नहीं कहा है।

श्री एम. मल्लिकार्जुन : दो तरीके से काम हो रहा है। भ्राप क्या नयी चीज बता रहे हैं। कोंकण रेल का काम 94 तक पूरा करेंगे।

श्री जार्ज फर्नाण्डीस : मैं मंत्री जी की चुनौती स्वीकार करता हूँ। मंत्री जी बताएं कि कहां उन्होंने इस पर लिखा है कि 94 तक पूरा करेंगे।

अध्यक्ष महोदय : भ्रापको कितना समय चाहिए।

श्री जार्ज फर्नाण्डीस : दस मिनट लूंगा। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : भ्राप रेल मंत्री रह चुके हैं। भ्रापको सारी बातों का पता है। कोंकण रेलवे कारपोरेशन से बात करके जो फण्डस वह चाहते थे वह हमने प्रोवाइड किया। दूसरी बात यह कहना चाहूंगा कि भ्राप ही की एंक्जाइटी नहीं, इस इलाके के जितने लोग हैं उसमें किसी किस्म की एंक्जाइटी नहीं है। जो काम पूरा करना है, उस जिम्मेदारी को हम पूरी तरह से निभायेंगे।

श्री जार्ज फर्नाण्डीस : 94 का भ्राप मंजूर करते हैं।

[अनुवाद]

श्री एम. मल्लिकार्जुन : यह एक आम कारण है कि हम प्रांकलन के अनुसार 1043 करोड़ रुपये की लागत पर इसे पूरा करने के लिए कोई तारीख निश्चित करते हैं। लेकिन इसमें और घागे वृद्धि की जा सकती है। इसे पूरा करने के लिए मैं 1994 से थोड़ा अधिक या कम समय लय सकता है। (ब्यबधान)

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डोस : कम्पलीट तो किसी दिन होना ही है। जिसको पैदा होना है उसको मरना ही है।

(अनुवाद)

श्री एम. मल्लिकार्जुन : वह ऐसी धारणा उत्पन्न कर रहे हैं मानो हम इस तथ्य के प्रति सचेत नहीं हैं। यह बिल्कुल गलत है क्योंकि कोंकण रेलवे का विचार, जैसा कि आप ने कहा है 1894 से रहा है। हम भी इस के लिए योजना बना रहे हैं। जब आप वहां थे यदि उस समय इसे प्रारम्भ किया गया होता तो इसका यह अर्थ नहीं है कि यह पूरी नहीं होती। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम कापसे : सवाल यह है कि बाण्ड्स के बारे में क्या निर्णय है।

श्री जार्ज फर्नान्डोस : अभी मंत्री जी और मल्लिकार्जुन जी के मन में क्या है, मुझे नहीं मालूम है। उनमें दस्तावेज में क्या लिखा है उस पर मैं बोल सकता हूँ। आपके मन को पहचानने की हमारी कोई शक्ति नहीं है।

[अनुवाद]

यहां यह लिखा हुआ है :

“कोंकण रेलवे निगम, जिसका गठन जुलाई, 1990 में हुआ था, ने मंगलौर से रोहा तक की 837 कि० मी० लम्बी रेलवे लाईन पर कार्य प्रारम्भ कर दिया है। रेलवे ने 1990-91 में इन्विटि में अपनी 70 करोड़ रुपये की प्रतिबद्धता को पूरी तरह से पूरा किया है।”

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : रेलवे के लिए इतना भाषण न दें। आपने जितना कहा, उतना काफी है।

[अनुवाद]

श्री जार्ज फर्नान्डोस : महोदय, इस समस्त शताब्दी में रेलवे का यह सबसे बड़ा कार्य है।

[हिन्दी]

उन्होंने चुनौती दी है मैं उसमें अपनी भूमिका साफ करना चाहता हूँ।

[अनुवाद]

1991-92 में इन्विटि पंजी में 51 करोड़ रुपये का और भ्रंशदान का भी प्रावधान किया गया है। न रेलवे का और न ही 250 करोड़ रुपये का कोई उल्लेख किया गया है।

[हिन्दी]

श्री एम मल्लिकार्जुन जी हमसे कह रहे हैं कि सब कुछ इतजाम किया है। हमें क्या मालूम है कि आपके दिल में क्या है। इसके साथ ही हम बगहा-छतौनी की बात कहना चाहते हैं; छतौनी-बगहा

की रेल के लिए उत्तर बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश को जोड़ने के लिए गण्डक नदी के ऊपर पुल और पटरी खड़ी करनी है। यह रेल बनी थी 1908 में, वह गिर पड़ी 1924 में, फिर 1974 से लेकर 1976 तक वहां पर तीन बार पटरी बैठाई गई है, लेकिन काम नहीं शुरू हुआ। पिछले साल जनवरी में काम शुरू हुआ। यह 167 करोड़ रुपये की योजना है। अभी हम देख रहे हैं कि आपने मात्र 15 करोड़ का इंतजाम किया है और 15 करोड़ इस साल और कुल मिलाकर 155 करोड़ का हिसाब जोड़ा है। इसका मतलब यह है कि आप पुल नहीं बनाना चाहते हो, आप पटरी बनाने का काम वहां पर करना चाहते हैं। यह इससे स्पष्ट होता है।

श्री एम. मल्लिकार्जुन : यह गलत है।

[अनुवाद]

मैं इसका खंडन करता हूँ। वह सुमराह क्यों कर रहा है? बगहा और छितौनी के बीच एक पुल बनाया जाता है। वह गंडक नदी पर है। पुल के निर्माण के लिए, काफी इंजीनियरिंग और अन्य चीजों की आवश्यकता होगी और सरकार इस पुल को बनाने के लिए प्रतिबद्ध है। जब यह बन जायेगा, तो यह श्री जार्ज फर्नांडीज को दिखाया जायेगा।

श्री जार्ज फर्नांडीज : महोदय, मंत्री फिर से मुझे उकसाना चाहते हैं। बगहा और छितौनी के बीच की मीटर लाइन (28.41 कि० मी०) की बहाली पर कुल पूंजी 10 करोड़ रुपये और 45.44 करोड़ रुपये की मूल्यह्रास प्रारंभित निधि से मिला कर 55.44 करोड़ रुपये बनती है। जब इसे मंजूर किया गया था तो उस समय इस रेलवे की कुल लागत 160 करोड़ रुपये से कुछ ज्यादा थी। उन्होंने प्रांकों में फेरबदल किया है और अब वह मुझे चुनौती दे रहे हैं।

[हिन्दी]

जिस प्राधार पर आप हमको चुनौती दे रहे हैं, यह आपका दस्तावेज है, मैं इसी के प्राधार पर कह रहा हूँ। आप समझते हैं कि मैं बिना पढ़कर बोल रहा हूँ।

श्री एम. मल्लिकार्जुन : क्या हम बिना पढ़ कर भाये हैं ?

श्री जार्ज फर्नांडीज : मुझे मालूम नहीं है कि आपके दस्तावेज में क्या लिखा है।

[अनुवाद]

कृपया रेलवे बजट के व्याख्यात्मक भाग के पृष्ठ 37 पर देखिए। विगत वर्ष के 164 करोड़ रुपये इस वर्ष के शायद 170 करोड़ रुपये बन गये हैं। मंत्री महोदय, शायद आप का 55 करोड़ रुपये से काम नहीं चलता जैसा कि आपने नवीनतम प्रांकलित लागत के अन्तर्गत लिखा है।

श्री एम. मल्लिकार्जुन : हम यह नहीं कह सकते कि हम इसे एक वर्ष के अन्दर पूरा कर देंगे। जब कभी निधियां उपलब्ध होंगी, यह पूरा कर दिया जायेगा।

श्री आर्जुन फर्नाण्डीस : मुझे इसमें अगले 3-1/2 वर्षों में भी पूरा होने की आशा नहीं है।

[अध्यक्षान]

अध्यक्ष महोदय : श्री मल्लिकार्जुन, कृपया भ्रष्टांत न होईए। कृपया शान्त हो जाईए। एक पूर्व रेल मंत्री के रूप में वह रेल मंत्री होने के भ्रान्त और दुःख को जानते हैं। वह केवल आप को जानते हैं। वह केवल आप को उकसाने की कोशिश कर रहे हैं। कृपया प्रत्येक बात का उत्तर न दें।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : चूंकि वे पहले इस पद पर रहे हैं, अतः उन्हें रेलवे के गुण-दोषों की जानकारी है। मैं अपने मित्र से केवल यह अनुरोध करता हूँ कि बजट की श्रुतियों की लेकर, यह धारणा न बनायें कि रेल मंत्रालय ध्यान नहीं देता या वर्तमान सरकार उक्त परियोजनाओं को पूरा करने के लिए उत्सुक नहीं है। आप हमारी कई कठिनाइयों और समस्याओं से परिचित हैं लेकिन आप हमें जानकारी देने का प्रयास करते समय यह धारणा पैदा करने का प्रयास न करें कि हम आप से कम उत्सुक हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप को अब आश्वासन मिल गया है।

श्री आर्जुन फर्नाण्डीस : उसमें रेलवे को सहायता मिलेगी। मेरा सम्बन्ध तो केवल उस बात से है कि वह करने जा रहे हैं।

[हिन्दी]

जितना मेरा इन दोनों ने किया है, वह मेरे हिसाब में और जोड़ दें।

अध्यक्ष महोदय : आपका हिसाब पहले ही बहुत बढ़ गया है।

आपको टार्गट जरूर दिया जाएगा।

श्री आर्जुन फर्नाण्डीस : पहली बात कि मंत्री जी ने अपने न्यू एक्नामिक थिंकिंग इन द कंट्री के आधार पर वे क्या करने जा रहे हैं, इस पर कुछ ऐलान किया है। उस पर, मुझे बहुत परेशानी है। चूंकि उसका एक हिस्सा ऐसा है कि जिसमें कुछ है नहीं। जैसे उन्होंने कहा कि वे देश में नये

[अनुवाद]

आर्थिक विचार को देखते हुए (यानि परेस्ट्रो इका) रेलवे भी रचनात्मक परिवर्तन लाने के लिए कार्यवाही प्रारम्भ करने पर विचार कर रहा है (यानि परेस्ट्रो इका)। मैं कैटरिंग और कंजर्वेसी सेवाओं जैसे कुछ क्रियाकलापों को जिसमें कुछ स्थानों पर सफाई करना भी शामिल है, के निजीकरण करने का प्रस्ताव करता हूँ।

[हिन्दी]

अब जहाँ तक कैटरिंग का सवाल है, उसमें तो कोई सवाल ही नहीं उठता। चूंकि कैटरिंग, अध्यक्ष जी, रेलवे का फैसला है, हम आपको बता देंगे लेकिन पूरा पढ़ने नहीं जायेंगे, समय ज्यादा जायेगा

कि कुल मिलाकर घाज रेलवे का कैटेरिंग है 3,000 स्टेशनों पर। यह तीन हजार में से घौर 88 पेयर्स गाड़ियों पर। इसमें से 73 स्टेशन घौर 58 जोड़ी गाड़ियों पर डिपार्टमेंटल कैटेरिंग है।

[अनुबाव]

मैं इस बात को दोहराता हूँ। 3,000 स्टेशनों में से केवल 73 स्टेशनों पर ही विभागीय खान-पान सेवा है और 170 गाड़ियों में से केवल 116 गाड़ियों पर ही विभागीय खान-पान सेवा उपलब्ध है।

[हिन्दी]

38 स्टेशनों पर रेलवे कांटेक्टर्स हैं।

[अनुबाव]

शेष 2,889 स्टेशनों और गाड़ियों में हमेशा ठेकेदारों द्वारा ही यह सेवा प्रदान की जाती है।

तो यह आपका प्रेस्त्रयोका है। इसमें कोई दम नहीं है। क्यों आपने इसका जिक्र किया, हमारी समझ में नहीं आया। अध्यक्ष जी, चिन्ता जो मुझे है, यह यह है कि उन्होंने यह कहा है कंजरवेंसी सर्विसेज इन्कलूडिंग क्लीनलीनेस। इसका मतलब बहुत कुछ अभी ठेकेदारों के हाथों में जायेगा और मार खायेगा जो सबसे गरीब है। चूँकि हिन्दुस्तान में कंजरवेंसी सर्विसेज का मतलब है कि समाज का उपेक्षित, समाज का दलित, शोषित भावमी और आपका हमला सीधे उसी पर हो जायेगा और यह बहुत खतरनाक चीज है और हमें इससे बड़ी चिन्ता है और हम मंत्री जी से और सफाई इस मामले पर चाहेंगे। इसका बजट जो हमने पेश किया था, आप यदि काम करने के लिए जाएंगे तो फिर इस पर आप और हमारे में भारी लड़ाई होगी है। दूसरा, अध्यक्ष जी, उन्होंने पैराग्राफ 91 में यह कहा कि :

[अनुबाव]

“कर्मचारियों की संख्या कम करना ही मेरी अल्पकालिक और दीर्घकालिक सामरिक योजना का उद्देश्य है।”

[हिन्दी]

इसका मतलब उन्होंने हमें सीधे जो नोटिस दिया है कि हम रेलवे कर्मचारियों की संख्या कम करेंगे।

[अनुबाव]

उनका उद्देश्य कर्मचारियों की संख्या कम करना है। कर्मचारियों की संख्या कम करना काम में कटौती करना है। इसका और कोई अर्थ नहीं हो सकता।

[हिन्दी]

यही तो आपका कहना है और इसके लिए उन्होंने हमें नोटिस दिया है और हम भी मंत्री जी से यह अपेक्षा करेंगे कि ऐसी कोई भी चीज उनकी तरफ से न हो जाए कि जिससे गरीब कंजरवेंसी मजदूरों

पर हमला हो और कर्मचारियों की संख्या में किसी प्रकार की आपत्ति लाने जैसी बात हो। अब यहाँ पर, अध्यक्ष जी, मुझे मजदूरों के सवालों पर बोल कर अपनी बात को समाप्त करना है। बोलना तो बहुत है लेकिन संभव नहीं है।

अध्यक्ष जी, दो सवाल हैं। एक सवाल है रेल कर्मचारियों के संगठनों की मान्यता का, दूसरा सवाल है यह जो 14.2 के नाम पर बिल्कुल ही तानाशाही एक नियम है रेलवे के अन्दर या सरकार के कुल काम में तो इस मामले को मिटाने का। अध्यक्ष जी, आज हम पहली बार यह सवाल यहाँ पर नहीं छोड़ रहे हैं। जब चन्द्रशेखर जी की सरकार यहाँ पर चल रही थी, तब इस सदन के तमाम लोगों की तरफ से, तमाम सदस्यों की तरफ से इस मुद्दे पर यहाँ भारी संघर्ष हुआ था और आज जो सरकार में मंत्री बन कर बैठे हुए लोग हैं, इस सदन में यहाँ आकर जमीन पर बैठे थे।

कई माननीय सदस्य : कुमारमंगलम जी।

श्री आर्ज फर्नाण्डीज: वे भी यहाँ आकर बैठे थे यह कह कर कि हम तब तक नहीं उठेंगे जब तक मंत्री नहीं बोलेंगे कि 14.2 के अन्तर्गत निकाले हुए लोगों को रखा जाएगा और वह सारे संगठनों को मान्यता देने का काम हो जाए जो रेल मजदूरों को संगठित करती है। मगर इन दोनों मसलों पर हमने फंसले लिये थे और मुझे बहुत अफसोस है कि हमारी सरकार जाने के चलते और रेल मंत्रालय में इन मुद्दों पर बहुत सख्त सोच होने के चलते इन दोनों फंसलों पर अमल होना रुक गया। मैं जानता हूँ कि दस साल से आज लोग सड़कों पर हैं। उनमें से कई लोग मर चुके हैं, उन में से कई लोग सुपर-ऐन्युएशन की उम्र में जा चुके हैं। हमने यह आदेश दिया था कि उनके बच्चों को, उनके एक बच्चे को काम पर लगाने की बात करिए और उनमें से जो व्यक्ति अपना रोजगार वापस लेना चाहेगा तो उनको वापस देने का काम करिए। क्योंकि जब हमने अग्ने बजट को यहाँ पर पेश किया और हमारे साथी आचार्य यहाँ पर बैठे हैं, आपने यह सवाल को सबसे मजबूती से छोड़ा, अन्य साथियों ने सदन के चारों ओर से यह सवाल छोड़ा गया। हमने वादा किया था कि इस प्रश्न को हल किया जाएगा और जैसे ही बजट का मामला खत्म हो गया, वैसे ही निकाले हुए लोगों की सारी जानकारी हमने हासिल करना शुरू किया और वह जानकारी हमारे हाथों में देने में बहुत विलम्ब रेल मंत्रालय में हो गया। बार-बार सवाल आता रहा, बार-बार हमारी तरफ से प्रश्न पूछे गए लेकिन जानकारी हमारे हाथ में बहुत देर से आई। सितम्बर के प्रथम सप्ताह में अध्यक्ष जी, मेरे हाथ में ऐसी जानकारी आई केवल एक रेलवे की—साउथ सेंट्रल रेलवे की और यह कहा गया कि जो निकाले हुए लोग थे, वह सब गलत निकाले हुए थे, उन सब को काम पर रखने में कोई आपत्ति नहीं है। तब अध्यक्ष जी, मैंने कहा कि हम केवल साइटिस्ट का आदेश नहीं देंगे, हम सबका आदेश देंगे और सब को काम पर रखना चाहिए और उसके लिए एक योजना बना कर हमने रेल मंत्रालय के सामने उसको रखने दिया। सितंबर महीने के 8 तारीख को यह आदेश था। तब सरकार का, हमारा रहने का सरकार में और जाने का कोई सवाल नहीं था लेकिन जब यह बात अग्ने नहीं बढ़ी तो फिर हमने दोबारा इस पर एक नोट लिखकर मंत्रालय को दे दिया और उसके ऊपर इस सदन में काफी हल्ला हुआ है और हम आज मंत्री जी से अपेक्षा रखते हैं कि जब उनकी सरकार में ऐसे लोग हैं जो इस बात को मानते हैं तो वह अपनी शक्ति और सरकार की शक्ति का इस्तेमाल करके इन निकाले हुए लोगों को काम पर रखने की बात को तत्काल करें।

दूसरा सवाल है अध्यक्ष जी मान्यता का। रेल के अंदर कुछ एक दिमाग बना है कि मजदूरों के केवल दो संगठनों को मान्यता दी जा सकती है और किसी को भी मान्यता नहीं दी जा सकती। अध्यक्ष जी, यह तो भारत के संविधान के ही सिद्धांतों के खिलाफ है। यूनियन बनाने का अधिकार जहां है, जब भारत का संविधान वह अधिकार इस देश के मजदूरों को देता है तो फिर एक मंत्रालय कैसे यह नियम बनाता है कि नहीं, केवल दो संगठनों को मान्यता दी जाएगी? उनको समर्थन हो या न हो मजदूर उनके साथ हों या न हों, लेकिन केवल दो संगठनों को मान्यता दी जाएगी और केवल यहीं तक बात नहीं रुकती है। आगे क्या होता है कि आज जब हम इस प्रश्न को यहां पर छोड़ रहे हैं जब हमने इसके उपर आदेश दिया, तब भी मुझको यह बताया गया कि अगर आप वह आज जिनको मान्यता नहीं है, उनको मान्यता देने का काम नहीं करोगे तो मान्यता प्राप्त लोगों का विरोध हो जाएगा और रेल के अंदर जो हम लोग बहुत ही शांति से सारा काम-काज कर रहे हैं, उसमें भारी उथल-पुथल हो जाएगी। तो अध्यक्ष जी, मैं मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि इस प्रकार के जो [व्यवधान]

श्री मनोरंजन भवत (अंडमान निकोबार) : प्रापने क्यों नहीं दिया ?

श्री जार्ज फर्नान्डो : हमने दिया लेकिन उसका भ्रमल नहीं हुआ। तो मैं मंत्री जी से प्रार्थन करना चाहता हूँ कि चूंकि आज तो सदन के दोनों तरफ ये बात पर तो कम से कम एकमत है करके हम मान कर चलते हैं, इसलिए ये बजट पर अपनी जो भी राय देनी है वह देने तक आपको ये बौ मुहों पर फंसला लेना चाहिए। प्रजातांत्रिक ढंग से एक ही संगठन रेलवे के अंदर आपको निर्माण करना हो तो हम उसके लिए भी तैयार हैं। [व्यवधान]

श्री बाऊ बयाल जोशी (कोटा बूंदी) : मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि माननीय जार्ज साहब ने एक बार सदन में कहा था कि एक बार इसकी गणना हो जाए कि कौन सा संगठन बहुमत में है, उस प्राधार पर उसको मान्यता दी जाए। क्या आज वह इस बात को बदल रहे हैं? एक संगठन एक यूनियन की बात प्रापने कही थी। प्राप उसको नहीं मान रहे हैं? [व्यवधान]

श्री जार्ज फर्नान्डो : जोशी जी, वही प्रादेश है। [व्यवधान]

श्री बाऊ बयाल जोशी : यह बात प्राप नहीं जोड़ रहे हैं। बोटों के प्राधार पर मान्यता विसबाइए न। [व्यवधान]

श्री जार्ज फर्नान्डो : हमने गुप्त मतदान के माध्यम से, सरकार का मंत्रालय या रेल मंत्रालय की अपनी मशीनरी, इनके जरिए हमने तो यही बात कही है और हमने यह कहा है उसके प्रागे जा कर कि जब संगठन मान्यता के प्राधार पर, बोट के प्राधार पर संगठन बनेंगे, अगर एक फेडरेशन प्राप को उसके प्रागे जा कर बनाना हो तो उसको भी बनाने का इंतजाम हो सकता है, लेकिन गुप्त मतदान के जरिए संगठनों को मान्यता देंगे, तब प्रापको जो अतिरिक्त शांति चाहिए और लोगों का योगदान आपको मिलेगा।

अंत में एक बात अध्यक्ष जी, कि इस रेल के जो कल प्रापने कर वगैरह नया जो बोल लगाया है हम तो उस दिन बोले कि हम समर्थन तो कर नहीं सकते हैं लेकिन रेल चलाते बक्त मेरी एक प्रार्थना।

हे कि वह जो दूसरे दर्जे में चलने वाला जो मुसाफिर है, उसके बारे में अधिक सोचना जरूरी है। आज पूरी सोच, सुविधा का नाम मत लीजिए, जो रेलवे की है वह एअर-कण्डीशन्ड, ए० सी० स्लीपर और फर्स्ट क्लास में चलने वालों की सुविधा देने तक ही सीमित हो कर रह गई है। मंत्री जी को मालूम है कि जितने उच्च दर्जे के मुसाफिर हैं, उनसे रेलवे को पिछले साल मात्र 315 करोड़ रुपये मिला था जब कि जो लोग छतों पर सफर करते हैं, जिन्हें सुपर-ड्यूपर डैस कहें, इस लोग एक स्क्वायर मीटर में चलते हैं, उनसे रेलवे को 2044 करोड़ रुपये की आमदनी हुई थी। जो लोग रेलवे को 2044 करोड़ रुपये देते हैं, आज उनके लिये कोई सुविधा नहीं है, उनके लिये छत है, उनके लिये मोत है और दूसरी तरफ जो रेलवे को 315 करोड़ रुपये देते हैं, उनके लिये रेलवे प्रशासन हर तरह की व्यवस्था कर रहा है। अतः मेरी अपेक्षा है और प्रार्थना है कि अब रेलवे ऐसे कदम उठाए जिससे इस देश का जो गरीब है, जिसे आज राहत की जरूरत है, उसको राहत मिल सके। अध्यक्ष जी, इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

श्री मुकुल बालकृष्ण बासनिक (बुलढाना) : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री श्री सी०के० जाफर शरीफ द्वारा सभा में रखे गये रेलवे बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूँ। मैं यह पूरी जिम्मेवारी के साथ कह सकता हूँ कि रेलवे बजट प्रस्तावों का समर्थन प्रायः सभी वर्ग के लोगों और उद्योगों ने किये हैं।

अध्यक्ष महोदय : हम लोग भोजनावकाश नहीं कर रहे हैं क्योंकि अनेक सदस्यों ने इस विषय पर बोलना है।

श्री मुकुल बालकृष्ण बासनिक : बजट ज्यादा कर वाला नहीं है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि रेल ही जनसाधारण के परिवहन का एक मात्र साधन है और इसलिये हमें यात्रियों को अतिरिक्त सुविधा देने के लिए नए-नए बिचारों, योजनाओं, देश के पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे लाईन बिछाने के लिए उपायों तथा अतिरिक्त राजस्व लगाने के लिए विभिन्न योजनाओं पर समुचित ध्यान देना पड़ता है। रेलवे के पास एक ऐसा प्रस्ताव है जिससे 584 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व है प्राप्त हो सकता है लेकिन मेरे समझ से देश की विद्यमान आर्थिक स्थिति और इससे उत्पन्न वातावरण में लोग इससे और अधिक जिम्मेदारियां लेने के लिए तैयार हैं। चाहे सत्तारूढ़ दल हों या विपक्ष सभी ने महसूस किया है कि देश के सामने एक गंभीर आर्थिक संकट उत्पन्न हो गया है। लेकिन इस समय यदि रेलवे कोई नया विचार देता है जो जनसाधारण पर बोझ न हो तो मुझे इससे काफी प्रसन्नता होगी। जहां तक अतिरिक्त संसाधन उत्पन्न करने का सम्बन्ध है यदि हम 584 करोड़ रुपये से कुछ और अधिक अतिरिक्त संसाधन, यात्रियों और उद्योग को और अधिक सुविधायें प्रदान करने के साथ-साथ सृजित करते तो मेरी समझ से लोग इन बजट प्रस्तावों की काफी सराहना करते। मैं सरकार को पूरे दिल से बधाई देता। महोदय, सरकार केवल यात्री किराया और माल भाड़े की दरों में वृद्धि करके ही अतिरिक्त संसाधन पैदा नहीं कर सकती। कुछ अन्य तरीके भी हैं जिनके द्वारा सरकार एक ही साथ निधियां सृजित कर सकती है और यात्रियों को सुविधायें प्रदान कर सकती है। यदि सरकार इस प्रकार के उपाय करती तो यह और अधिक अच्छा होता। मैं कहना चाहता हूँ कि पिछले कुछ वर्षों में गरीबी और बेरोजगारी तथा इससे संबद्ध अन्य समस्याओं के कारण काफी लोग बिना टिकट रेल से शान्त करने लगे हैं। रेलवे ने, अब तक, कितने बिना टिकट के यात्रियों को पकड़ा है। इस

प्रकार के उपायों से सरकार को कितना राजस्व प्राप्त हुआ ? मेरी समझ से रेलवे को इसमें आशातीत सफलता नहीं मिली है और रेलवे को बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों की सक्षमता से पकड़ना चाहिए ताकि टिकट वाले यात्री समुचित रूप से रेलगाड़ियों में यात्रा कर सकें। यदि रेलवे बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों को पकड़े तो इससे रेलवे को अतिरिक्त राजस्व भी प्राप्त होगा।

पूर्व रेल मंत्री श्री जार्ज फर्नान्डीज ने बताया है कि सरकार ने कोई नई परियोजनाएँ नहीं आरम्भ की है। रेलवे ने बहुत कम नई रेल लाइनों को आरम्भ किया है। इस संबंध में उन्होंने कोंकण रेल परियोजना का उल्लेख किया है और उनकी इस बात से सहमत हैं। यह आवश्यक है कि जो परियोजनाएँ आरम्भ की गई हैं उन्हें समय पर पूरा किया जाना चाहिए। यदि सर्वेक्षण 1893 में ब्रिटिश शासन के दौरान पूरा किये गये हों और रेल लाइनों को आज तक पूरा नहीं किया गया हो तो इससे क्या संकेत मिलता है ?

[हिन्दी]

श्री सुकदेव पासवान (अररिया) : कोरम का अभाव है, साहब।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है। अब कोरम हो गया है। श्री मुकुल बासनिक अपना भाषण जारी रखें।

श्री मुकुल बालकृष्ण बासनिक : मैं रेल परियोजनाओं को पूरा होने में विलम्ब का उल्लेख कर रहा था जिसे सरकार ने पहले ही आरम्भ कर दिया है। उस सम्बन्ध में मैंने माननीय सचिव श्री जार्ज फर्नान्डीज द्वारा कोंकण रेलवे का उल्लेख किया है।

इस प्रकार का एक प्रस्ताव मेरे निर्वाचन क्षेत्र बुलदाना का भी है जिसमें कई वर्षों से विलम्ब हो रहा है।

1. 34 अ० प०

श्रीमति मल्लिनि भट्टाचार्य, पीठासीन हुई :

1929 में ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे कंपनी ने जननाखेम गांव रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किया था जो महाराष्ट्र के दो पिछड़े क्षेत्र अर्थात् मराठवाड़ा और विदर्भ को जोड़ती है। केवल यही नहीं। यह रेल लाइन उस क्षेत्र से गुजरती है जहां कोई उद्योग नहीं है और जहां कोई विकासात्मक कार्य नहीं हुआ है। इसके अतिरिक्त, यह सिद्धखेडराजा से भी गुजरती है जो महाराष्ट्र के लोगों के लिए ऐतिहासिक महत्व का है। सिद्धखेडराजा वही स्थान है जहां छत्रपति शिवाजी की मां जिजा बाई का जन्म हुआ था। वह वहां रहती थी और यह स्थान महाराष्ट्र में ऐतिहासिक रूप से अत्यंत महत्वपूर्ण है और सारे वर्ष कई हजार लोग इस स्थान के दर्शनार्थ आते रहते हैं। इन तीन कारकों—(1) मराठवाड़ा और विदर्भ क्षेत्र को जोड़ना (2) रेल लाइन पिछड़े क्षेत्र से गुजरती है और (3) यह ऐतिहासिक शहर, सिद्धखेडराजा से गुजरती है—पर बल देते हुए संसद सचिव 1952 से ही इस मामले को बार-बार सभा में उठाते रहे हैं और वे इस मामले को रेल मंत्रालय तक

भी ले जाते रहे हैं इस मामले के लिए कई प्रदर्शन, हड़ताल, धरना और विरोध भी प्रकट किये गये हैं लेकिन कोई परिणाम नहीं निकला है। मुझे यहां यह कहते हुए प्रसन्नता होती है कि जब मैं इस मामले को स्व० राजीव जी के पास ले गया तो उन्होंने रेल मंत्री को इस संबंध में कुछ करने की हिदायत ही थी। उन्होंने इस मामले पर तत्कालीन रेल मंत्री श्री माधवराव सिंधिया से भी चर्चा की थी, जिसके परिणाम स्वरूप श्री माधवराव सिंधिया ने जलना-खेलगांव रेल लाइन की तकनीकी व यातायात सर्वेक्षण करने का आदेश दिया था। एक वर्ष के अंदर सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया था। इसी बीच चुनाव कराये गये और एक ऐसी सरकार जिसके पास पिछड़े क्षेत्रों में रेल लाइन बिछाने के लिए राजनीतिक इच्छा का अभाव था उसने इस विशेष परियोजना को गंभीरता से नहीं लिया। मैं इस मामले को तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री वी० पी० सिंह तक ले गया उन्हें एक पत्र भी लिखा तथा रेल अधिकारीयों के साथ इस पर चर्चा भी की, लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि उत्तर में रेल अधिकारी ने मुझे एक पत्र लिखा था जिसमें यह कहा गया था कि तकनीकी रूप से उक्त लाइन व्यवहार्य है और हम इस रेल लाइन को बिछाना भी चाहते हैं लेकिन दुर्भाग्यवश ऐसा नहीं किया जा सकता है क्योंकि यातायात से होने वाला लाभ निर्धारित लाभ से कम होगा। रेलवे इससे सतुष्ट नहीं है और इसलिए हम इस लाइन का निर्माण नहीं करेंगे।

मैंने फिर इस पर चर्चा की और मेरा तर्क यह था कि यदि उन्हें इस विशेष रेल लाइन पर सतोष-प्रद यातायात की आशा नहीं है तो ऐसा इसलिए कि वहां कोई उद्योग नहीं है। वहां कोई विकास नहीं हुआ है और इसलिए, वहां रेल सुविधा का होना अत्यन्त आवश्यक है। यदि वहां रेल सुविधा नहीं दी जाती है तो वहां विकास का कोई कार्य नहीं होगा और यदि वहां विकास का कोई कार्य नहीं होगा तो रेलवे इसके लिए आगे आएँ और हम यह कहें कि हम इस क्षेत्र को न तो निमित्त वस्तु सकते हैं और न वहां के पर्याप्त कच्चे मालों को पा सकते हैं और इसीलिए हम वहां रेल लाइन का निर्माण नहीं करने जा रहे हैं।

इसलिए, मैं माननीय मल्लिकार्जुन जी को यह बताना चाहता हूँ कि हमारा यह एक कटु अनुभव है कि रेल मंत्री जिस क्षेत्र के होते हैं रेलवे का विकास उन क्षेत्रों में ही हुआ है और अन्य पिछड़े क्षेत्रों की उपेक्षा की जाती रही है।

प्रस्तावित कोंकण रेलवे लाइन जो उदिपी से महाराष्ट्र तक जाती है विभिन्न पिछड़े क्षेत्रों से होकर गुजरती है। लेकिन वह एक अलग बात है। कई ऐसे प्रत्यक्ष मामले हैं जिसमें इस प्रकार की घटनायें घटी हैं। इसलिए, मैं यहां केवल इसी बात का उल्लेख करना चाहूँगा कि सरकार को एक स्पष्ट नीति और समयबद्ध कार्यक्रम निर्धारित करना चाहिए ताकि एक निर्धारित समय के अंदर पिछड़े इलाके में किसी रेल परियोजना को आरंभ और पूरा किया जा सके। यदि ऐसा नहीं किया जाता तो निकट भविष्य में मामला और गंभीर हो जायेगा।

हमारे यहां बेरोजगारी की समस्यायें हैं। पिछड़ेपन और निर्धनता की भी समस्या बनी हुई है। यदि हम रेल लाइन का निर्माण इस क्षेत्र में नहीं करते हैं तो यह क्षेत्र और उपेक्षित बन जायेगा। लोगों में तनाव बना हुआ है। ऐसी स्थिति में लोग निराश हो जाते हैं। लोग आंदोलन करना शुरू

करते हैं। मेरे समझ से यह एक सबसे महत्वपूर्ण कारण है जिसके चलते देश के विभिन्न भागों में 'उग्रवादी आंदोलन चलाये गये हैं'। उग्रवादी आंदोलन दिल्ली में नहीं हो रहे हैं। ये आंदोलन मुम्बई कलकत्ता और मद्रास में नहीं हो रहे हैं। लेकिन जब आप बिहार, आन्ध्र प्रदेश तथा उड़ीसा के पिछड़े लोगों और महाराष्ट्र के पिछड़े जिलों में जायेंगे तो वहाँ आपको उग्रवादी आंदोलन मिलेंगे। लोग हथियार उठा रहे हैं। वे लोग एक दूसरे की हत्या कर रहे हैं क्योंकि वहाँ लोगों में तनाव पैदा हो गया है, गरीबी और पिछड़ेपन के बीच लोगों में निराशा छाया हुआ है।

इसलिए, वित्तीय संकट और इसकी अमितव्ययीता के कारण यदि रेलवे इन परियोजनाओं को निकट भविष्य में पूरा नहीं करता है तो लोगों में तनाव और बढ़ जायेगा। मूल्यों में और वृद्धि होगी। तनाव और बढ़ेगा। ऐसी स्थिति में आप स्थिति पर नियंत्रण नहीं पा सकेंगे। इसलिए, मैं आप्रह करता हूँ कि ये परियोजनायें जो सरकार के पास लम्बित पड़ी हैं उन्हें तत्काल मंजूरी दे दी जाये। श्री फर्नान्डीज ने यह भी बताया है कि यदि नई रेल लाइनें विछायी जाती हैं तो इससे लोगों को अतिरिक्त रोजगार मिलेगा। बेरोजगारी एक गंभीर समस्या बन गई है। राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में इसका उल्लेख किया गया था कि रोजगार के अवसर पैदा किये जायेंगे और शिक्षित बेरोजगार लोगों को रोजगार दिया जायेगा।

यदि रेलवे कोई विशेष उपाय नहीं करता—यह एक सबसे महत्वपूर्ण संगठन है जो लाखों लोगों को रोजगार दे सकता है—तो दूसरा कौन बड़ा संस्थान या संगठन इस काम को कर सकता है? बेरोजगारी एक गंभीर समस्या है और इस समस्या को हल करने हेतु रेलवे को कतिपय विशिष्ट कदम उठाने चाहिए तथा इसे यथा संभव शीघ्र हल करना चाहिए। मैं इस मुद्दे को यहाँ पर उठा रहा हूँ क्योंकि मैंने स्वयं देखा है कि बेरोजगारी क्या होती है। मैं जानता हूँ कि गरीबी क्या है। अतएव, इस बात को पूरी गंभीरता के साथ लिया जाना चाहिए।

हम कम्प्यूटरीकरण का पूरा समर्थन करते हैं, परन्तु बेरोजगारी में वृद्धि की कीमत पर नहीं आप असंख्य लाखों लोगों को रोजगार से वंचित नहीं कर सकते। कांग्रेस पार्टी के चुनाव घोषणापत्र में प्रतिवर्ष दस लाख नौकरियों के अवसर पैदा करने का वायदा किया गया था। प्रति वर्ष दस लाख नौकरियों के अवसर जुटाने के लिये आप क्या कदम उठाने जा रहे हैं? यह लक्ष्य प्राप्त करने के लिए अनेक विशिष्ट कार्यक्रमों की आवश्यकता है। मैं सरकार से यह अनुरोध करूँगा कि वह इस बात की ओर पूरा ध्यान दें।

कई अन्य बातें भी हैं। हमने यात्री भाड़े और मालभाड़े में वृद्धि की है। क्या हम सामान्य यात्रियों को समुचित सेवा प्रदान कर सकेंगे? यदि संसद का एक सदस्य किसी रेललाईन में यात्रा कर रहा हो, तो रेलवे कर्मचारी उन्हें पूरा सम्मान देते हैं लेकिन वहाँ एक व्यक्ति की हैसियत से वहाँ अपितु कुर्सी के कारण उनका सम्मान किया जाता है। परन्तु साधारण यात्रियों के साथ रेलवे कर्मचारियों का व्यवहार कैसा है? साधारण यात्रियों से कैसा मुलूक किया जाता है? क्या आपको इस बात की जानकारी है? रेलवे अधिकारी और कर्मचारीगण सामान्य यात्रियों के साथ किस तरह का बर्ताव करते हैं? क्या हम सामान्य यात्रियों को समुचित सुरक्षा प्रदान करते हैं? क्या हम उन्हें

रेलवे स्टेशनों पर सफाई और स्वच्छता मुहैया कराते हैं ? क्या यात्रियों को प्लेटफार्मों पर सफाई नाम की किसी चीज के दर्शन होते हैं ? नहीं।

अभी हाल में ही मैं भ्रमण हेतु आगरा गया था। मैंने वहां का प्लेटफार्म देखा जोकि बहुत गन्दा था। विश्व के कोने कोने से हजारों पर्यटक ताजमहल के दर्शन करने हेतु वहां आते हैं। ऐसे में वहां का रेलवे स्टेशन भी अपनी सुन्दरता नहीं अपितु अस्वच्छता के कारण पर्यटकों का आकर्षण केन्द्र बन सकता है। मैं आदरणीय मंत्री महोदय से इस बात की ओर भी ध्यान देने का अनुरोध करूंगा। रेलवे स्टेशनों पर बने हुए प्रतीक्षालयों की अवस्था कैसी है ? क्या हम प्रतीक्षालयों में समुचित सुविधाएं उपलब्ध कराते हैं ? यात्रियों से अतिरिक्त प्रभार वसूल करने के बावजूद भी हम उन्हें उचित और स्वच्छ प्रतीक्षालयों की सुविधा प्रदान नहीं करते। क्या सरकार सभी प्रमुख शहरों में यात्री निवास बनाने की ओर ध्यान देगी, जिससे कि रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को समय गुजारने के लिये स्वच्छ और सुन्दर प्रतीक्षालय मिल सकें ? यदि आप इस बात के लिये यात्रियों से थोड़ा सा अधिक प्रभार वसूल करें तो इससे न केवल सरकार को अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी अपितु रेल विभाग और यात्रियों को भी इससे सुविधा होगी।

हमने ऐसे भी कई रेलवे स्टेशन देखे हैं जो बाहर से सामन्तों और राजाओं के राजमहलों की तरह भव्य दिखाई देते हैं। हमने कुछ बड़े शहरों में ऐसे भी रेलवे स्टेशन देखे हैं जो राष्ट्रपति भवन की लघु प्रतिकृति जान पड़ते हैं।

क्या ऐसा नहीं हो सकता कि हम भले ही आकार की दृष्टि से छोटे, परन्तु स्वच्छ रेलवे स्टेशन बनायें ? निश्चय ही ऐसा हो सकता है। प्रशासन पर दतना अधिक व्यय किस लिये किया जा रहा है ? क्या इस पर शंका नहीं लगाया जा सकता ? इस दिशा में हमें गभीर प्रयास करने चाहिए।

हमारे यहां मालगाड़ियों की कमी है, जिसके परिणामस्वरूप उद्योग और रेल विभाग के राजस्व पर बुरा प्रभाव पड़ रहा है। अतएव, मालगाड़ियों की संख्या भी बढ़ाई जानी चाहिए। इससे सरकार और उद्योग दोनों को ही लाभ होगा।

यहां मैं यह भी उल्लेख करना चाहूंगा कि बजटीय प्रस्तावों में मीटर गेज रेल लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में परिवर्तित करने की समस्या पर समुचित ध्यान नहीं दिया गया है। मैं आदरणीय मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि इस दिशा में समुचित ध्यान दिया जाये।

मैं महाराष्ट्र के सबसे पिछड़े क्षेत्र विदर्भ से संबन्ध रखता हूँ। 1980 के दशक में सरकार ने विदर्भ में एक सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित करने का वायदा किया था। सरकार ने जनता को यह बचन दिया था कि अन्तु इसे आज तक पूरा नहीं किया गया है। लोगों ने इस बात के विरुद्ध अपना रोष व्यक्त करना आरंभ कर दिया है इसके विपरीत सवारी डिब्बा कारखाने को अन्यत्र किसी ऐसे स्थान पर लगाने का निश्चय किया है जहां हिंसा और तनाव व्याप्त है। अतः क्या हम यह समझ लें कि जब तक कि हमारे क्षेत्र में भी अन्त्य तनाव और हिंसाप्रस्त स्थानों की भांति स्थिति नियंत्रण से बाहर नहीं हो जाती, तब तक सरकार हमारी ओर भी ध्यान नहीं देगी ? यदि ऐसी ही बात है तो

मैं समझता हूँ कि विदर्भ की जनता किसी भी अन्य क्षेत्र के लोगों की अपेक्षा अधिक तनाव और हिमा फैलाने में सक्षम है। परन्तु यदि हमने ऐसा किया तो समस्या और भी गंभीर हो जायेगी। अतएव, ऐसी स्थिति उत्पन्न होने से पूर्व ही सरकार को विदर्भ में सवारी डिब्बा कारखाने की स्थापना कर के अपना बचन पूरा करना चाहिए।

विदर्भ से मुम्बई की ओर चलने वाली सवारी गाड़ियों की संख्या भी विदर्भ की जनसंख्या की तुलना में अपर्याप्त है। डेढ़ वर्ष पूर्व एक विदर्भ एक्सप्रेस प्रारम्भ की गई थी जो एक सप्ताह में चार दिन चलती है। मैं मंत्रालय से इस की सेवा को नियमित करने का अनुरोध करता हूँ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक सख्तिया नन्दुरा रेल फाटक पर एक रेलवे पुल बनाने की भी है। मुम्बई-कलकत्ता रेल-लाइन पर गुजरने वाली गाड़ियों की संख्या अधिक होने के कारण नन्दुरा जलगांव सड़क प्रतिदिन कम से कम छह सात घन्टे तक बन्द रहती है। हम काफी समय से सरकार से यहां पर एक पुल का निर्माण करवाने का अनुरोध करते रहे हैं। मैं सरकार से इस बारे में तत्काल विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

मेरे नोटिस में यह बात लाई गई है कि पिछले कुछ वर्षों के दौरान अनेक न्यायालयों में रेल विभाग के विरुद्ध अनेक मुकदमे चलते रहे हैं। अधिकतर मामलों में रेल विभाग मुकदमा हार गया है। क्या आदरणीय मंत्री महोदय इस बात का पता लगायेंगे कि पिछले दो या तीन वर्षों के दौरान कितने मुकदमों का फंसला सुनाया गया था और उनमें से रेलवे ने कितने मुकदमों जीते और कितने हारे? रेलवे के इन मुकदमों को हारने के क्या कारण थे? क्या ये मुकदमें रेलवे जायज कारणों से हारा अथवा रेलवे के पक्षकार्गन वकीलों की अक्षमता के कारण? मैं अनुरोध करता हूँ कि इस मामले की गंभीरतापूर्वक जांच की जाये और हो सकता है कि उन वकीलों को, जो अक्षमता में रेलवे की पैरवी कर रहे हैं और जायज कारणों से नहीं अपितु किन्हीं अन्य कारणों से एक के बाद एक मुकदमा हारते जा रहे हैं, अधिकारियों के साथ मिलीभगत हो। ऐसे में उन्हें रेलवे की ओर से अपना वकील नियुक्त नहीं किया जाना चाहिए।

श्री इन्द्रजीत (दार्जिलिंग) : क्या अपना तात्पर्य यह है कि वकीलों और अधिकारियों के मध्य कोई षड़यत्न चल रहा है?

श्री मुकुल बालकृष्ण बालसिंह : मैं किसी षड़यत्न की ओर इशारा नहीं कर रहा हूँ। मैं तो केवल इतना कह रहा हूँ कि यह एक गंभीर मामला है जिसकी जांच की जानी चाहिए। मैं किसी पर कोई आरोप नहीं लगा रहा हूँ, परन्तु जब यह बात मेरे नोटिस में लाई गई तो मैंने सोचा कि इस बात को सदन के नोटिस में लाना उचित होगा।

श्री अमलबल (डायमंड हाबर) : महोदय, प्राज सदन में बहुत कम सदस्य उपस्थित हैं। क्या आप समझती हैं कि अब इस चर्चा को प्रागे बढ़ाना मुनासिब होगा? यहां केबल 25 के लगभग सदस्य उपस्थित है।

श्री इन्द्रजीत : मैं समझता हूँ कि काफी समय से यह परम्परा चली आ रही है कि यदि भोजनाव-कास में भी सदन की बैठक चल रही है तो गणपूर्ति का प्रश्न नहीं उठाया जाता।

श्री अमल बत्त : मैं गणपूर्ति का प्रश्न नहीं उठा रहा हूँ। परन्तु अब इस बहस को आगे बढ़ाने का क्या औचित्य है? यदि रेलवे बजट की थोड़ा सा भी महत्व समझा जाता है, तो मात्र 25 सदस्य उपस्थित होने पर इस पर चर्चा नहीं की जानी चाहिए। ऐसी स्थिति में इस परम्परा विशेष की रक्षार्थ कि भोजनावकाश के समय गणपूर्ति घंटी को नहीं बजाया जाएगा, सदन की बैठक स्थगित कर देनी चाहिए। परन्तु वास्तव में, यह घंटी बजाई गयी थी। घंटी उस समय बजायी गयी थी, जब अध्यक्ष महोदय पीठासीन थे। मुझे इसमें कोई औचित्य नजर नहीं आता। कार्य-मंत्रणा समिति में इस बारे में कोई निर्णय नहीं लिया गया था।

एक माननीय सदस्य : कार्य-मंत्रणा समिति में यह निर्णय लिया गया था।

श्री अमल बत्त : कभी-कभी हम मूर्खतापूर्ण निर्णय ले लेते हैं।

श्री इन्द्रजीत : सभापति महोदया, आदरणीय सदस्य की पार्टी के भी बहुत कम लोग सदन में उपस्थित हैं।

सभापति महोदय : गणपूर्ति का प्रश्न उठाने से पूर्व मेरी अनुमति ली जानी आवश्यक नहीं है। इसके लिये अनुमति देने का मुझे कोई अधिकार नहीं है।

श्री अमल बत्त : इससे कुछ नहीं होगा। हमारे भाषणों के परिणामस्वरूप कुछ होने वाला नहीं है। अतः, मुझे भी अपना वक्तव्य आरम्भ कर देना चाहिए। यह तो एक वार्षिक बजट सा बन गया है कि रेल मंत्री संसद में एक बजट प्रस्तुत करते हैं और संसद उसे पारित कर देती है। अनेक सदस्य तो उसे पूरी तरह से पढ़ना भी आवश्यक नहीं समझते और संसद सदस्यों की रूचि मंत्री के वक्तव्य के अंतिम भाग पर ही केन्द्रित होती है, जिसमें वह यह कहते हैं, उस वर्ष विशेष के लिये जैसा भी हो, “कि यात्री भाड़ा 20 या 25 या 30 प्रतिशत, और माल भाड़ा 10 या 15 प्रतिशत बढ़ा दिया गया है।” उनकी रूचि केवल इसी बात तक सीमित है। परन्तु इस राष्ट्र के निर्माण और आम आदमी के जीवन में रेलवे की क्या भूमिका है, इसमें किसी की कोई रूचि नहीं है। हम इस वर्ष के रेल मंत्री के वक्तव्य के समान ही पिछले अनेक वर्षों से एक जैसी, प्रेरणाहीन, संवेदनशीलता-विहिन रेलवे बजट भाषणों को सुनते आए हैं। इस देश में यह हमारा सौभाग्य है कि आर्थिक विकास और राजनैतिक एकीकरण का सब से अधिक शक्तिशाली तंत्र जो हमें प्राप्त हुआ है वह हमने जो कुछ किया उसके आधार पर नहीं मिला, बल्कि वह हमें अपने उपनिवेश शासकों से प्राप्त हुआ है और उसका हमने उपयोग नहीं किया है। हम इस उपस्कर के सामर्थ्य को नहीं समझ पाए हैं। हम इसका प्रयोग किसी भी तरह से अपने राष्ट्र-निर्माण तथा अपने आर्थिक विकास के लिए नहीं कर पाए हैं।

श्री इन्द्रजीत : आप हमें प्रेरणा प्रदान करेंगे।

श्री अमल बत्त : मैं प्रयास कर रहा हूँ। आपने अब तक हमें कोई प्रेरणा नहीं प्रदान की है। अंग्रेजों ने उन्नीसवीं शताब्दी के उत्तरार्ध में इस देश में रेलों का निर्माण किया था। हमारी अधिकांश रेल सेवाओं की शुरुआत वर्ष 1853, जब उन्होंने प्रथम रेल सेवा शुरू की, और 1980 के बीच हुई

थी। लेकिन यह सब विश्व के अन्य हिस्सों में भी हुआ था, भारत कोई अपवाद नहीं था। चूँकि, उस समय अंग्रेज यहाँ थे, इसलिए हम रेल निर्माण कार्य अन्य देशों की तुलना में शीघ्र प्रारम्भ कर सके थे। लेकिन अंग्रेजों ने इसका निर्माण भारत के आर्थिक विकास तथा भारतीयों के लिए नहीं किया। उन्होंने इसका निर्माण भारतीय संसाधनों के आर्थिक विकास तथा अंग्रेजों के लाभ के लिए किया था। उन्होंने इसका निर्माण इस देश को और अधिक कुशलतापूर्वक तथा सक्षम रूप से अपने अधीन करने के लिये किया था जिससे कि वे अधिकाधिक शोषण कर सकें। यही कारण था कि उन्होंने रेलों का निर्माण किया। लेकिन दूसरे देशों में रेलवे की भूमिका ऐसी नहीं थी, जहाँ से हम यह सबक ले सकते थे वहाँ रेलवे का उपयोग आर्थिक विकास करने और उसे बनाए रखने के माध्यम के रूप में किया जाता है। उन्होंने उस देश के लोगों द्वारा आर्थिक शोषण करने के लिए नए क्षेत्रों को चुना, जो उनके अपने देश के समस्त आर्थिक विकास के अनुकूल थे। इस देश में ऐसा नहीं हुआ क्योंकि अंग्रेजों ने इसका निर्माण एक विशेष पद्धति से किया। उन्होंने केवल बंदरगाहों को देश के भीतरी भागों से जोड़ने पर ही सारा ध्यान केन्द्रित किया। उनके द्वारा शुरु की गई यह औपनिवेशिक विकास की पद्धति थी। हमने अपने विवेकानुसार उस पद्धति को जारी रखा तथा अंग्रेजों द्वारा शुरु किए गए विकास के उस विशेष तरीके और प्रणाली को मजबूती प्रदान की।

दूसरे देशों में रेलवे ने सम्पूर्ण समाज की प्रौद्योगिकीय प्रोन्नति तथा सम्पूर्ण अर्थ-व्यवस्था को विकसित करने का दायित्व सम्भाला। लेकिन इस देश में क्या हुआ है? चूँकि अंग्रेज यहाँ थे, इस लिए, जैसे वे आयातित थे वैसे ही हमारी रेलें, हमारे रेल इंजन, हमारे स्लीपर, हमारे बैगन, हमारे यात्री डिब्बे और प्रत्येक वस्तु आयातित की जाती थी। रेलवे क्रांति जो सब जगह हुई, जहाँ लोगों ने तथा सरकार ने स्वयं अपने देश में रेलों का निर्माण किया, भारत में नहीं हुई। अतः, 19वीं शताब्दी के उत्तरार्ध में हर देश में रेलवे क्रांति हो रही थी, जो आज विकसित देश के रूप में माने जाते हैं। लेकिन दुर्भाग्य से भारत में यह सब कुछ नहीं हुआ। क्योंकि भारत एक पराधीन देश था, उस समय एक औपनिवेशिक राष्ट्र था। लेकिन आजादी के बाद हमारे पास वह भवसर था। हमने 19वीं शताब्दी की रेल क्रांति को चूक गए लेकिन नए क्षेत्रों को, लोगों को महानगरों से तथा सम्भावित प्रौद्योगिक क्षेत्रों से जोड़ने और प्रौद्योगिकीय प्रोन्नति द्वारा परिवहन के क्षेत्र में क्रांति लाने की संभावना हर वक्त हमारे पास है लेकिन बड़े दुर्भाग्य की बात है कि हमने उसे भी गंवा दिया है क्योंकि हम उसी औपनिवेशिक पद्धति से जुड़े हुए हैं, हमने कोई ऐसी नई पद्धति विकसित करने का कोई प्रयास नहीं किया, जो कि इस देश के लिये उपयुक्त होती। यहाँ तक कि हमें न तो यह ज्ञात है, न ही कभी हमने यह जानने का प्रयास किया है कि कोई नई पद्धति भी हो सकती है तथा वह पद्धति क्या है?

हमें इसका पता लगाना है हमने कभी इसके लिए प्रयास नहीं किया। रेलवे द्वारा किया गया समस्त कार्य यह देखने के लिये किया गया है कि अभाव कहाँ है, अड़चनें कहाँ हैं, तथा उन्होंने इसे ज्यों-का त्यों ही रहने दिया। अब इस सूक्ष्म-बूझ की कमी के कारण कि हमारी क्षमता क्या हो सकती है, राष्ट्रीय जीवन में रेलवे की भूमिका क्या हो सकती है, हमें अब भी यह ज्ञात नहीं है कि क्या रेलवे को सरकारी विभाग के रूप में चलाया जाना है—जैसा कि यह है—या कि इसे बाणिज्यिक उपक्रम के रूप में चलाया जाना है। यदि इसे सरकारी विभाग के रूप में चलाया जाना है तो इसके लिये व्यय अवश्य ही राजकोष से होना चाहिए। निश्चय ही, रेलवे किराया और माल-भाड़ा बसूल करेगी।

लेकिन इसका तात्पर्य यह नहीं है कि इससे संतुलन बना रहेगा। लेकिन हमने इससे साल-दर-साल संतुलन बनाया है जैसे कि यह कोई वाणिज्यिक उपक्रम हो। दूसरी ओर, चूंकि यह एक सरकारी विभाग है इसे सामाजिक दायित्वों का बोझ उठाने लायक बनाना, जिसकी लागत कम से कम 1900 करोड़ रु० है। 'स्टेटस पेपर' में कहीं इसका उल्लेख किया गया है। श्री जॉर्ज फर्नान्डीज के कार्यकाल में यह प्रकाशित किया गया था (ब्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : यह 1400 करोड़ रु० है।

श्री अमल बस : वह केवल यात्रियों के लिए है। कुछ अन्य दायित्व भी हैं।

जैसा कि श्री फर्नान्डीज ने कहा है और जैसा कि 'स्टेटस पेपर' में उल्लिखित है, विश्व के कई देशों में, जहां कि रेलवे को सरकार से कुछ लेना-देना नहीं है और वह सरकारी विभाग नहीं है, तो भी, सरकार कम से कम आंशिक रूप से इस सामाजिक दायित्व निभाती है, कभी-कभी तो यदि सम्पूर्ण रूप से नहीं तो भी काफी हद तक इस दायित्व का निर्वाह करती है। लेकिन भारत में, कुछ भी उस तरह का कार्य नहीं किया गया है। यह प्रश्न बहुत ही महत्वपूर्ण हो जाता है क्योंकि अधिकांश संसद सदस्य—श्री जॉर्ज फर्नान्डीज ने भी दोनों जगह, 'स्टेटस पेपर' तथा यहां पर, कहा है— 36 सदस्य किसी रेलवे दुर्घटना पर हुए बाद-विवाद पर बोले हैं तथा वे चाहते थे कि उनके अपने क्षेत्र में रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए। यहां पर भी आप पाएंगे कि जब रेलवे पर बाद-विवाद चल रहा होता है तो अधिकांश सदस्य यही कहते हैं कि उनके क्षेत्र में एक रेलवे पुल बनाया जाए, उनके क्षेत्र में रेलवे लाइन बिछाई जाए, वे प्लेटफॉर्म की मांग करेंगे अथवा वे अपने क्षेत्र में किसी अन्य चीज की मांग करते हैं।

2.00 म. प.

क्या संसद इन चीजों की मांग करने का कोई मंच है? लेकिन हमें ऐसा करना पड़ता है क्योंकि रेलवे ने हमें दूसरा कोई भी ऐसा मंच नहीं प्रदान किया है जहां हम अपनी मांग उठा सकें, उस पर चर्चा कर सकें और तत्पश्चात् मांग को प्रागे भेज सकें। तत्पश्चात् हम सरकार के पास उसकी नीतियों में परिवर्तन करने की मांग कर सकें। सरकार की नीति क्या है? क्या उसके पास नए क्षेत्रों तथा सुदूरवर्ती क्षेत्रों तथा ऐसे क्षेत्रों को जो अन्यथा विकसित किए जा सकते थे लेकिन संचार व्यवस्था का अभाव होने के कारण वे इससे वंचित हैं, की सम्भावनाओं का पता लगाने सम्बन्धी कोई नीति है?

अब, राष्ट्रीय परिवहन नीति सम्बन्धी समिति—जहां तक मुझे स्मरण है यह 1980 में प्रस्तुत की गई थी—में देखा कि उसमें इस प्रश्न पर चर्चा की गई है कि क्या रेलवे उन सुदूरवर्ती क्षेत्रों में रेल लाइन का निर्माण करेगी जहां उसे 10 प्रतिशत लाभ की भी सम्भावना न हो। उन्हीं के अपने मार्ग-निर्देशों के अनुसार, मुझे नहीं पता कि किसने उन्हें अनुमोदित किया, जब तक 10 प्रतिशत लाभ की उम्मीद न हो वह नई रेल लाइन का निर्माण नहीं करते हैं। निस्संदेह मार्ग-निर्देशों के एक खण्ड में पिछले और सुदूरवर्ती क्षेत्रों को शामिल किया गया है। लेकिन उस परिभाषा के अनुसार कई क्षेत्रों को पिछड़े और सुदूरवर्ती क्षेत्र के रूप में परिभाषित नहीं किया जा सकता है। होता क्या है कि, कुछ मंत्री भी, विशेष रूप से यह मामला श्री मुकुल बालकृष्ण वासनिक, द्वारा लाया गया है।

जब भी किसी विशेष राज्य से कोई रेल मंत्री बनता है, तो सारा विकास उगरी राज्य में होता है और वही हो रहा है। हमने 1980—84 और पुनः 1985—1989 तथा अभी हाल ही में इस तरह होने देखा है... (ब्यबधान)... अतः, हो क्या रहा है कि हर व्यक्ति रेलवे बजट में अधिकांश रेलवे लाइनों की ही मांग कर रहा है। लेकिन मार्ग-निर्देश में यह भी उल्लिखित है—इसे नीति सम्बन्धी मार्ग निर्देश के रूप में माना जाता है कि नई रेलवे लाइन कब और कैसे बिछाई जाएगी। यह 'स्टेटस पेपर' में तथा अन्यत्र भी उल्लिखित है। इसके अनुसार नई रेल लाइन परियोजना के चयन के लिए नीति सम्बन्धी वर्तमान मार्ग-निर्देश निम्नलिखित हैं:—

- (क) नए उद्योगों या खनिज पदार्थों या अन्य संसाधनों के कार्य संचालन हेतु परियोजना-मुख्य रेल लाइनें;
- (ख) 'मिसिंग लिक्स' के रूप में कार्य करने हेतु रेलवे लाइनें जिन्हें वर्तमान व्यय मार्गों पर भीड़-भाड़ को कम करने के लिये वैकल्पिक मार्गों के रूप में उपयोग किया जा सके;
- (ग) सामरिक कारणों से अपेक्षित लाइनें;
- (घ) सुदूरबर्ती क्षेत्रों में आने-जाने के लिए नए विकास केन्द्रों की स्थापना हेतु विकास रेल लाइनें।

रेलवे के ये चार प्रमुख सिद्धांत हैं जिनके अन्तर्गत ही नई रेल लाइनों का काम शुरू किया जा सकता है। अब, इन सब में वे यह देखने का प्रयास करते हैं कि क्या उन्हें इससे 10 प्रतिशत लाभ मिलेगा लेकिन दुर्भाग्य यह है कि किस तरह से, किस आधार पर, किस लागत पर तथा किस राजस्व सम्भावना के आधार पर इस 10 प्रतिशत लाभ की गणना की जाती है, यह समझ में नहीं आता। हमने कुछेक रेलवे लाइनों के बारे में लागत लाभ अनुपात के सम्बन्ध में लोक लेखा समिति के रेलवे प्राक्कलन का परीक्षण किया है। उनमें से एक लाइन चित्रदुर्ग—रायदुर्ग लाइन है जिसका थोड़ा सा हिस्सा आंध्र प्रदेश में है तथा अधिकांश हिस्सा कर्नाटक में है।

हो सकता है, श्री जाफर शरीफ को वह लाइन याद हो क्योंकि जहां तक मेरा अनुमान है, जब वह 1980 और 1984 के बीच रेल राज्य मंत्री थे तो उन्होंने ही इस रेल लाइन को प्रारम्भ किया था। इस लाइन का प्रारम्भ 7.4 प्रतिशत लाभ के अनुमान के आधार पर किया गया था तथा प्रस्ताव योजना आयोग को भेज दिया गया था। लेकिन इसके पहले कि योजना आयोग इस मामले को देखता और उसे अपनी मंजूरी देता, इस लाइन को अनुपूर्वक बजट में शामिल कर लिया गया और इस लाइन के निर्माण के लिए प्रावधान कर दिया गया। जब योजना आयोग कुछ करने के लिए दबाव में था, उसने इसका पुनः परीक्षण कराया और इस बार लाभ कम हो कर 1.7 प्रतिशत हो गया। बास्तब में यह बहुत विचित्र है कि सम्भावित लाभ 7.4 प्रतिशत से घट कर 1.7 प्रतिशत हो गया। तो भी, योजना आयोग ने महान उदारता का प्रदर्शन करते हुए, जिसे उसे एक मंत्री के प्रति प्रदर्शित करनी थी, योजना को मंजूरी दे दी। लेकिन जब लोक लेखा समिति 1988 में इसकी जांच कर रही थी... (ब्यबधान)...

एक माननीय सदस्य : गणपूर्ति नहीं है।

श्री अलम बल : सभापति महोदया, दो बज चुके हैं। क्या आप कृपया घंटी बजाएंगी और यह देखेंगी कि सदस्य अन्दर आते हैं या नहीं? अन्यथा हम घर चले जाएंगे।

सभापति महोदय : मैं गणपूर्ति के लिए घंटी बजाऊंगी। गणपूर्ति के लिए घंटी बजाएं। अब सभा में गणपूर्ति है। माननीय सदस्य कृपया अपना भाषण जारी रखें।

श्री अलम बल : महोदया, मैं इस मुद्दे का उल्लेख कर रहा था कि किस प्रकार नई रेलवे लाइन से संबंधित निवेश की कैसे सौदेबाजी की जा सकती है। मैं छाठवीं लोक सभा की लोक लेखा समिति के 178वें प्रतिवेदन से उद्धृत कर रहा हूँ। चित्रदुर्ग-रायदुर्ग मामले के संबंध में, शुरु में 7.4 प्रतिशत लाभ था परन्तु बाद की गणना ने केवल 1.7 प्रतिशत लाभ दिखाया गया है बाद में यह पाया गया कि 31-3-87 तक 3.8 करोड़ रुपये खर्च किये गए तथा 11.10 प्रतिशत कार्य समाप्त किया गया दूसरे चरण का कार्य रोक दिया गया। अभी भी कार्य समाप्त नहीं हुआ है इसके लिए पुनः प्रावधान किया गया है तथा इस वर्ष के बजट में भारी राशि रखी गई है। क्योंकि इसे प्रारम्भ करने में मंत्री महोदय ने पुनः रुचि ली है, इसलिए दोबारा राशि उपलब्ध कराई गई है। अब इस विशेष प्रकार की लाभ की गणना का क्या मतलब है? कोई अर्थ नहीं है अन्तर दर्शाने के लिये मैं उनको ऐसी ही अन्य बात बताऊंगा। महाराष्ट्र सरकार के अनुरोध पर दो सीमेंट संयंत्रों को स्थापित करने को सुविधाजनक बनाने के लिए मानिकगढ़-चंदेरी परियोजना उन्मुखी रेल लाइन का निर्माण किया जाना था। इसके लिये रेलवे विभाग अति अनिच्छुक था। क्योंकि 'डिस्काउंटिड कैश फ्लो टैकनीक' पर 'रिटर्न' 2.11 प्रतिशत था। इसके अलावा जब महाराष्ट्र सरकार 'रिटर्न' की संगणना पर जोर देती रही तो वह बढ़ कर 10.8 प्रतिशत हो गई जो 10 प्रतिशत से थोड़ी ही अधिक और पूर्णतः संगत थी, अतः यह स्वीकृत कर दिया गया तथा कार्य प्रारम्भ हुआ तथा कार्य भी समाप्त हो गया। पहले जिस राजस्व का 2.5 की प्राप्ति का अनुमान था वह केवल 1.05 था तथा 22 प्रतिशत लाभ हुआ। यह सबसे अजीब बात है। 'डिस्काउंट कैश फ्लो' तकनीक तथा अन्य बड़ी बातें भी वहां थीं। परन्तु इस प्रकार की गणना में कोई त्रुटि नहीं थी। प्रत्येक कार्य राजनीति से प्रेरित हो कर किया जाता है। कोई व्यक्ति लाइन चाहता है वह लाइन की मंजूरी प्राप्त कर लेता है। गणना के अनुसार वह रेलवे से जो कुछ चाहता है करवा लेता है तथा प्रचुर लाभ दर्शा देता है तथ्यों से इनका कोई लेना-देना नहीं होता है। अतः मैं क्या सुझाव दे सकता हूँ ... (अध्यक्ष) ... हां महोदय, परन्तु आप मेरा समय न लें। मुझे कुछ समय दें।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : महोदया, मुझे प्रसन्नता है कि मेरे मित्र ने यह मुद्दा उठाया है। मैं जानता हूँ कि लोक लेखा समिति का अध्ययन होने के नाते उन्होंने क्या प्रतिवेदन दिए हैं। मुझे आश्चर्य है कि क्या ... (अध्यक्ष) ... मैं किसी पर कोई कटाख नहीं करना चाहता। मैं यह नहीं कह रहा हूँ। मैं जो कह रहा हूँ कि मैं नहीं जानता कि किस का परीक्षण हो रहा है। तथा लोक लेखा समिति को उन्होंने किस प्रकार आभास दिया है। यदि कोई ... (अध्यक्ष) ...

श्री निर्मल कान्ति षटर्जी (दमदम) : मैं केवल हस्तक्षेप कर रहा हूँ। मैं भी लोक लेखा समिति का सदस्य था, सामान्य प्रक्रिया बोर्ड के परीक्षण की है।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : यही मैं आपको बताने का प्रयास कर रहा हूँ। मंत्रालय के अधिकारियों ने साध्य दिया है तथा यह उसी पर आधारित है। उन्होंने ही इन रिकार्डों को उपलब्ध कराया होगा। मैं आज भी अपने मित्र श्री भ्रमल दत्त का स्वागत करता हूँ कि वे मेरे साथ चल कर उस स्थान का निरीक्षण करें तथा उसकी बाजार स्थिति का आकलन करें तथा उस क्षेत्र में हुई प्राथिक प्रगति का अवलोकन करें तथा तब उस विशेष लाइन के सम्बन्ध में टिप्पणी करें। मैं आपको अन्य बात भी बताता हूँ। यदि आप उन्हीं मानदण्डों की बात करेंगे तो मैं आपको पश्चिम बंगाल के ही बहुत से क्षेत्रों के सम्बन्ध में बताऊंगा तब आप धीरे कुछ नहीं पूछेंगे।

श्री भ्रमल दत्त : महोदया, उन्होंने मेरा पांच मिनट का समय ले लिया है। जो मुद्दा मैं उठा रहा था वह यह है कि प्रांकों के घटा-बढ़ा कर दिए जा सकते हैं। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि क्षेत्र का विकास नहीं होगा, क्षेत्र का विकास निश्चित रूप से होगा। यही मुद्दा मैं उठा रहा हूँ। जिन क्षेत्रों से कम प्राय होती है उनका विकास नहीं होने दिया जाता। परन्तु कम प्राय के उपरान्त भी इस क्षेत्र का विकास हुआ है। मैं कह रहा हूँ कि भारत सरकार के रेलवे मंत्रालय के पास कोई ऐसी व्यवस्था नहीं है जो राज्यों के साथ चर्चा करके उनकी मांग को जानें तथा तत्पश्चात् उम पर सही प्रकार से कार्य करें। यदि आप रेलवे लाइन पूर्ण करने में क्षेत्रीय विकास को अपूर्ण मानते हैं तो आप राज्यों को अपना क्षेत्रीय विकास करने के लिए सहमत कर सकते हैं। राष्ट्रीय परिवहन नीति पर श्री बी० डी० पाण्डे समिति के भी इस प्रकार के सुझाव थे। परन्तु रेलवे ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया। राज्य सरकारें भी इस संबंध में कुछ नहीं जानती हैं। कृपया ऐसी व्यवस्था का प्रयत्न किया जाए जिससे आप राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श कर सकें तथा उनसे अपनी मांगों के संबंध में जानकारी देने को कह सकें। आप उन्हें अवगत कराएँ कि उन क्षेत्रों के विकास के लिए वे किस प्रकार की योजनाएँ बनायें। तभी आप देश के बहुत से राज्यों के लोगों की भावनाओं के माथ न्याय कर सकते हैं। अन्यथा आप पूर्णतया गलत कार्य कर रहे हैं। आप लोगों को संकीर्ण बना रहे हैं। मैं संकीर्ण नहीं बनना चाहता। मैं यहां इसलिए नहीं आया कि अपने चुनाव क्षेत्र के लिए एक रेलवे लाइन के लिए शोर मचाऊँ। परन्तु, क्योंकि इसके लिए कोई मंच नहीं है, क्योंकि आप राज्य सरकारों के साथ चर्चा नहीं कर रहे हैं इसलिए मैं यह कार्य कर रहा हूँ तथा दूसरे बहुत से सदस्य भी यह कार्य करेंगे। आपको यह बात समझनी चाहिए कि आपने संसद को कितना छोटा कर दिया है क्योंकि आपके पास इस बात का कोई प्रबन्ध नहीं है। अन्य बात तकनीकी उच्च स्तरीकरण की है। 'स्टेटस पेपर' जो कि एक सरकारी प्रकाशन है, में कहा गया है कि पटरियों की तकनीक चाहे डीजल या इलैक्ट्रिक, माल तथा सवारी डिब्बों सभी की तकनीक सन् पचास से एक समान ही है। कोई भी तकनीकी सुधार नहीं हुआ है। वास्तव में, पुनः यदि मैं अपने लोक लेखा समिति के अनुभव का हवाला देता हूँ, तो वहां पर नई प्रकार के डिब्बे तैयार करने का प्रस्ताव था। प्रस्ताव 'भार०डी०एस०प्रो०' की धोर से दिया गया था जो कि रेलवे का अपना अनुसंधान तथा विकास संगठन है। 1972 में इसकी स्थापना की गई थी। इससे पहले भी इस पर कार्यवाही हो रही थी। आप इस संबंध में कुछ कार्यवाही क्यों नहीं करते? मैं नहीं जानता। मैं नहीं समझता कि रेलवे में कोई भी ऐसा नहीं करना चाहता। इसने 1972 में कार्य शुरु किया था। सात वर्षों से रेलवे ने इस धोर कोई ध्यान नहीं दिया। सात वर्ष पश्चात् उन्होंने इस धोर तेजी से ध्यान देना शुरु कर दिया, इतनी तेजी से, कि बिना कोई परीक्षण किए उन्होंने 600 करोड़ रूपयों से अधिक का 'भॉट्टर' दे दिया। इसलिए उन्हें बोधपूर्ण तथा

'ह्वील वियर' तथा 'रेल वियर' की अत्यधिक त्रुटि वाले डिब्बे मिले। इसी प्रकार की बातों के कारण कार्य इतना अधिक खर्चीला हो जाता है, उस पर बहुत अधिक रख-रखाव की लागत घाती है जिस पर आखिरकार गरीब लोगों को मुद्रावला भगतना पड़ता है उन गरीब लोगों को जिनका कोई दोष नहीं है। अतः क्या किया जा सकता है? रेलवे तकनीकी की उच्च स्तरीकरण की प्रक्रिया निरन्तर जारी रहनी चाहिए तथा श्री फनीडीज ने जो बजट में जो उद्धृत किया है, मैं भी वही बता रहा हूँ। सात हजार करोड़ रुपये के व्यय होने वाले अनुसंधान तथा इसके अतिरिक्त पांच हजार करोड़ रुपये से अधिक के विकास व्यय के लिए केवल पांच करोड़ रुपए दिये गए हैं। आप किन प्रकार के अंकड़े गिना रहे हैं? सरकार जोर देती है कि प्रत्येक औद्योगिक इकाई के कुल राजस्व का दो प्रतिशत अनुसंधान तथा विकास कार्य पर खर्च किया जाना चाहिए। इस गणना के अनुसार रेलवे के अनुसंधान तथा विकास पर दो सौ पचास करोड़ रुपया खर्च किया जाना चाहिए था। अतः हमारी स्थिति क्या है? क्योंकि लोगों को यह पता नहीं है कि भारत सरकार के पास तकनीकी उच्च स्तरीकरण के लिए रेलवे मुख्य साधन है तथा यदि ऐसा किया जाता है तो लागत में काफी कमी आएगी। अब तक क्या होता रहा है? रेलवे अपनी पटरियां बदल रहा है प्रत्येक वर्ष पटरियां बदली जा रही हैं। परंतु कुछ समय पहले ही उन्होंने सही सामग्री के साथ, सही इस्पात रेल को पुरानी-रेलों के साथ बदलना शुरू किया है परन्तु यह भी काफी मात्रा में नहीं हुआ है। वे निम्न गुणवत्ता की रेल पटरियों पर धन खर्च करते रहे जिन्हें विश्व के चौथाई शताब्दी पूर्व ही छोड़ दिया था। श्री जाफर शरीफ मेरी बात में सहमत हैं। इन बातों की ओर हमें ध्यान देना चाहिए। यदि रेलवे के पास लोगों की कठिनाईयों पर खुले दिमाग में विचार करने के लिये उचित साधन हैं, तब हमें यहां आकर यह नहीं कहना पड़ेगा, 'हम यह पुल चाहते हैं, हम यह प्लेटफॉर्म चाहते हैं, हम यह स्टेशन चाहते हैं, हम यह लाइन चाहते हैं।' इसके लिए अन्य मंच भी होने चाहिए क्योंकि रक्षा पर आप वर्ष में एक दिन चर्चा कर सकते हैं तथा यह बात समाप्त हो जाती है क्योंकि हम लोग रक्षा के संबंध में कुछ नहीं जानते हैं। इसका हमारे प्रति दिन के जीवन से बास्ता नहीं है। परन्तु रेलवे का हम से संबंध एक या दो बार का नहीं है परन्तु रोजाना अनेक बार का है। इसलिए हमारे पास अन्य मंच भी होने चाहिए तथा सरकार ने उनका समाप्त कर दिया है। मंत्री सिर हिला रहे हैं, मैं आशा करता हूँ कि वे मंचों को पुनर्जीवित करेंगे। मैं स्वयं रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समिति का सदस्य चुना गया था। वर्ष 1990 में एक भी बैठक नहीं हुई। मुझे बताया गया कि इसका कारण यह था कि समिति का पूर्ण रूप में गठन नहीं हुआ है। क्यों? क्योंकि नाम नहीं आए हैं, मंत्री का नामांकन नहीं आया है।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : हो सकता है, पिछले दो वर्षों में यह हुआ होगा। हम उन्हें पुनर्जीवित करेंगे।

श्री अमल बल्ल : श्री जाफर शरीफ, आप जानते हैं मैं सांसद हूँ, ... (अवधान) ... यह पहला मौका है जब मुझे नाम निर्दिष्ट किया गया था। आपने मुझे 1982 तथा 1984 के मध्य क्यों नहीं नाम निर्दिष्ट किया था तथा आपके श्री माधवराव सिंधिया ने 1985—89 में क्यों नहीं नाम निर्दिष्ट किया था? सही है। वहां प्रत्येक सांसद होना चाहिए। यही प्रश्न मैं उठा रहा हूँ। यदि मेरी कोई गिकायत, परेशानी या मांग होती तो मैं उसे क्षेत्रीय रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समिति के सामने रखता, जिसकी कई बार बैठक होनी चाहिए। जब मैं रेलवे अधिकारियों से पूछता हूँ कि

इस मंच की कितनी बार बैठक हुई तो वे मुझे उत्तर देने में अनिच्छा प्रकट करते हैं। उनकी कितनी बैठकें हों इसके लिए कोई दिशा निर्देश नहीं है। उन्हें कम से कम बारह, पन्द्रह या बीस बार मिलना चाहिए क्योंकि बहुत से मामलों पर चर्चा करनी होती है। धन: मैं चाहता हूँ कि यह सही ढंग से कार्य करें जिनमें कि हमें संसद में चर्चा न करनी पड़े तथा समय न बर्बाद करना पड़े। यह अधिक महत्वपूर्ण है तथा यदि यह किया जाए तो आपको इन बातों पर संसद में चर्चा नहीं करनी पड़ेगी। आप मुख्य उद्देश्यों के संबंध में अन्य बातों पर चर्चा कर सकते हैं तथा किसी विशेष रेल के संबंध में चर्चा न करके सम्पूर्ण रेलवे को दिये गए दिशा निर्देशों के संबंध में चर्चा कर सकते हैं। धन: मैं रेल मंत्री से तुरन्त द। उपाय किये जाने का अनुरोध करता हूँ। पहला राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श करना तथा नई लाइनों के संबंध में रेलवे खर्च का एक भाग वहन करना जैसा कि श्री फर्नांडीज ने कोंकण रेलवे के संबंध में किया था। उसी का अनुसरण किया जा सकता है। यह अफसरशाही तथा विल-मंत्रालय द्वारा स्वीकार किया गया है तथा नए सिरे से शुरुआत करने की प्रेरणा इस पद्धति का अनुसरण करना अब अधिक सरल है। उस मामले में श्री फर्नांडीज राज्य सरकारों को पिछड़े क्षेत्रों से गुजरने वाली रेलों के संबंध में विकास के लिए राज्य सरकारों को सहमत नहीं कर पाये थे। बी० डी० पाण्डे ममिति की सिफारिशों के अनुसार किसी विशेष परियोजना के संबंध में विशेष माल भाड़ा तथा सवारी भाड़ा आदि के संबंध में राज्य सरकारों से प्राश्वासन लेना चाहिए। यदि ऐसा किया जाए तो आपको पिछड़े क्षेत्रों के लिए साधनों की कोई कमी नहीं प्राणगी तथा इस लाइन या उस लाइन के लिए कहना नहीं पड़ेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिए दिये गए समय के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

[हिन्दी]

श्री अयूब खान (शुम्शु) : जनाबे मोहतरमा अध्यक्ष साहिबा, मैं आपका बड़ा ही आभार मानता हूँ। साथ ही इस मंत्रालय के लिए जिनके ऊपर बजट के लिए खड़ा हुआ हूँ, उनके मंत्री साहब का, उनके साथी मंत्री साहब का और उनके रेलवे बोर्ड का, उनके तमाम अधिकारियों का जिन्होंने कि आना दर्जे का बजट ऐसी आर्थिक स्थिति को मद्दे-नज़र रखते हुए रखा है कि वे सब बघाई के पात्र हैं। बघाई के पात्र इस तरह से हैं कि जैसी हालत हमारी 1853 में रेल की थी, अब यह रेल 62. 211 किलोमीटर लम्बे मार्ग पर 8. 590 रेल इजिनों के साथ 37. 953 सवारी डिब्बों को लेकर 7. 076 रेलवे स्टेशनों पर एक नेटवर्क फैला हुआ है। हमारा यह एक ऐसा नेटवर्क है जो दुनिया के सबसे अच्छे नेटवर्क के अन्दर आता है और एशिया का सबसे तम्बर एक रेलवे नेटवर्क है। मैं इसकी जितनी भी सराहना करूँ, यह कम है। मैं अपनी तरफ से कुछ मुझाब दूँगा। ये ऐसे मुझाब हैं जो खाम कर हमारे डिफेंस पर्सनल के लिए आना जरूरी है।

रेल के अन्दर खाम कर जो रेल के डिब्बे हैं, जिनमें खाम कर मिलिट्री के लोग सफर करते हैं उनमें खाम इम्प्रूवमेंट की जरूरत है। इनमें एन० डी० एफ० यू० पर हवी टैंक लोड होकर एक जगह से दूसरी जगह भ्रम करतें हैं उनमें अभी तक कोई तरक्की या सतृलियत मुहैया नहीं की जा सकी है। ऐसी सतृलियत दी जाए कि वे रेलवे स्टेशन पर उन डिब्बों में आसानी से चढ़ सकें और जहाँ जरूरत

हों, वहाँ उतारा जा सके। उनका कम्प्यूनिक्वेशन्स सिस्टम अच्छा हो, उनके साथ जो डिब्बे किचन के लिए लगते हों, उसमें पूरी सहूलियत हो और के० एफ० लोडिंग के साथ लगते हो, उनकी भी अच्छी सहूलियत हो सके।

मेरा दूसरा मुद्दाव है कि जब हम इतने एडवांस हो चुके हैं तो रेलवे के ग्रन्दर इटरकॉम कम्प्यूनि-क्वेशन्स की सुविधा मिलनी चाहिए। खास कर गार्ड और इंजिन के बीच में। इंजिन के पास ऐसा सिस्टम होना चाहिए कि भ्रगने रेलवे स्टेशन से सेपटी के लिए कनेक्शन कर सके जब उसकी सेपटी लाईन क्लीयर हो, इस सिस्टम से तो वह भ्रगने जा सके, ऐसा बन्दोबस्त ही किया जाना चाहिए। आखिर मैं यह सोचना हूँ कि राजस्थान इन सब चीजों से वंचित रखा गया है। जैसा तमाम प्रांतों का यहां जिक्र भ्राया है, राजस्थान एक ऐसा इलाका है जो पूरा रेगिस्तान है। लेकिन खाली रेगिस्तान ही नहीं, राजस्थान वीरों की जगह है, उसके चागें तरफ किने हैं, ऐसी सुन्दर-सुन्दर चीजें हैं—वहां एक ऐसा दृश्य है कि लोग उसको देखने के लिये आते हैं। उसके बावजूद भी राजस्थान रेलवे की सुविधा से वंचित रखा गया है। अभी तक राजस्थान में कुछ ऐसे जिले हैं जिनमें कि रेलवे लाइन तक नहीं बिछी हुई, जहां लोगों ने रेल की शकल तक नहीं देखी—इतना पिछड़ा हुआ राजस्थान का इलाका है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि राजस्थान सरकार ने जो रेलवे की डिमाण्ड के लिए आपसे अनुरोध किया है, उनकी आउटस्टैंडिंग डिमांड को जल्दी से जल्दी स्वीकृति मिल सके। खास कर जो दिल्ली से लेकर अहमदाबाद बड़ी रेलवे लाइन करने के लिए है, इसकी जरूर सुविधा उनको मिल सके और उसमें खास कर दिल्ली से अहमदाबाद वाली रेलवे लाइन के लिए और जो सवाई माधोपुर से जयपुर होते हुए बीकानेर और जैसलमेर के लिए रेलवे लाइन है, उसको जल्दी स्वीकृति मिलनी चाहिए और जो मेरा क्षेत्र भ्रुंभ्रुनू भ्राता है, उस क्षेत्र में भ्रग्रेजों के जमाने में रेलवे लाइन बिछी थी, उस क्षेत्र में हर जगह पर ऐसे-ऐसे बहुत बड़े टूरिस्ट स्पॉट हैं जैसे खास कर पिलानी जैसा शहर है वह अभी भी रेलवे लाइन से वंचित है। उदयपुर वाटी पूरे जिले का भ्राधा हिस्सा है। आज तक वहां रेलवे लाइन का हिस्सा तक नहीं पहुंचा है। वहां के पहाड़ी इलाके होते हुए लोगों ने रेलवे लाइन नहीं देखी है। खेतड़ी काँपर प्रोजेक्ट है। उस प्रोजेक्ट के लिए एक मात्र रेलवे लाइन आती है और उस रेलवे लाइन पर मालगाड़ी के जो डिब्बे आते हैं उनमें ऐसी कोई सुविधा नहीं की जा सकी है कि उसमें सवारी डिब्बे लग सकें और वहां के लोगों को उसका फायदा मिल सके। काँपर के लिए रेलवे लाइन आती है, मालगाड़ी आती है, सामान आता है, जाता है, लेकिन अभी तक ऐसी सुविधा वहां पर नहीं पहुंचाई है कि उसमें सवारी डिब्बा लगे और वहां के लोग इससे फायदा उठा सकें। मैं आठवीं लोक सभा में भी था तो पांच साल मैं लगातार इस बात को उठाता रहा। उसके बावजूद भी उस खेतड़ी क्षेत्र के लोगों को यह सुविधा नहीं मिल सकी। मेरा आपसे अनुरोध है कि वह मेरा डिस्ट्रिक्ट राजस्थान का खास कर इससे वंचित है। वह बाँडेर का इलाका है। सेपटी पाइंट प्रॉफ ब्यू से भी वहां पर बड़ी लाइन को करना बहुत जरूरी है। भ्रुंभ्रुनू से वहां के लोगों को दिन के समय कोई भी ट्रेन दिल्ली आने के लिए नहीं है। आज तक इतना पिछड़ा हुआ इलाका जिसमें कोई भी यात्री दिन के समय दिल्ली नहीं आ सकता हो, नहीं होगा। मेरा आपसे अनुरोध है कि कोई ऐसी ट्रेन का ऐडजस्टमेंट हो जिससे दिल्ली के लोग वहां आ सकें और वहां से लोग दिल्ली जा सकें। एक मात्र शोखावटी ट्रेन जब चली तो वह शोखावटी के लिए चली थी। वह जयपुर से चल कर सीकर और सीकर से भ्रुंभ्रुनू वाया लोहारू

होते हुए दिल्ली आती थी लेकिन उस ट्रेन को भी आपने घाघा कर दिया। जब वह ट्रेन लोहाक घाती है तो बीकानेर से एक गटल आ कर उसमें जुड़ जाता है जिससे कि जो पैसेंजर हमारे सीकर का और झुंझुनू जाने थे वह भागे कट जाते हैं। वह ऐसी एक मात्र ट्रेन होते हुए उसको आपने घाघा बंद किया। मेरा आपसे अनुरोध है कि कम से कम उस ट्रेन को पूरा चलाया जाए और दिन के समय के लिए एक ट्रेन की जरूर स्वीकृति दी जाए।

मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि शोखावटी ट्रेन के अन्दर अभी तक ऐसे पुराने डिब्बे हैं कि जो लोग सफर करते हैं, सफर करना उनके लिए एक बहुत ही मुश्किल का काम हो जाता है। न उसमें पानी का बन्दोबस्त है। अगर पानी भरा भी जाता है तो एक स्टेशन के बाद वह टाँकी खाली हो जाती है। ऐसी खराब हालत में वह डिब्बे हैं जिनमें सफर करना बहुत ही मुश्किल है। ऐसे फर्स्ट क्लास हैं जिस में सफर करना नामुमकिन हालत में है। उससे सेकेंड क्लास के बोयी अच्छे हैं। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि उस ट्रेन में कम से कम ऐसी टू-टायर का डिब्बा लगे ताकि लोग उसमें बैठ सकें, ताकि और पैसेंजर कैपेसिटी उसमें बढ़ सके। मेरा आपसे अनुरोध होगा हमारे इलाके में आज तक लोग अच्छे-अच्छे एयर कंडीशंड बड़े-बड़े झालीशान रेलवे स्टेशन का जिक्र करते रहे हैं। राजस्थान का वह ऐसा रेगिस्तानी इलाका जहाँ छोटे-छोटे रेलवे स्टेशन हैं जिन पर न शेड हैं, न पानी की सुविधा है, न कोई प्लेटफार्म हैं, न चढ़ने और बैठने का कोई स्थान है। ऐसी चीजों पर ध्यान देना बहुत ही जरूरी है। उन छोटे-छोटे स्टेशनों पर शेड का बंदोबस्त हो सके, लाइट का बंदोबस्त हो सके, पक्का फर्न बन सके जिससे कि लोग यह महसूस करें कि ऐसे मौके पर ऐसे काबिल मंत्री इस रेल के विभाग को संभालने आए हैं, उनसे पूरी उम्मीद है कि राजस्थान इनकी काबिलियत से वंचित नहीं होगा। राजस्थान एक पिछड़ा हुआ इलाका है और रेलों की वहाँ भारी कमी है। राजस्थान को हर तरह से वंचित कर दिया गया है। पूरे राजस्थान में आज कोई बड़ी रेलवे लाइन नहीं है। मेरी मांग है कि राजस्थान सरकार ने आपसे जिन लाइनों के बारे में निवेदन किया है, आप उन प्रोजेक्ट्स को जल्दी से जल्दी पूरा करेंगे। खास तौर से मेरे झुंझुनू इलाके में दिन के समय एक ट्रेन चलाने का जरूर बंदोबस्त करेंगे। झुंझुनू जिले में ऐसे-ऐसे गांव हैं, यहाँ खास तौर से मैं दो-तीन नाम लेना चाहूंगा, एक गांव नवलगढ़ है, जिस गांव से आज करीब 100 घादमी घरबपति हैं, एक ही जगह से। वे सब बाहर हैं। जब भी वे लोग अपने गांव आते हैं तो उन्हें कई-कई मील दूर तक पैदल चल कर जाना पड़ता है। उनके लिए वहाँ रिजर्वेशन की कोई व्यवस्था नहीं है। मेरा निवेदन है कि जिस स्टेशन से वे बैठें, उस स्टेशन से, जहाँ तक वे जाएं, खास तौर से वे बम्बई और प्रहमदाबाद तक सफर करते हैं, उन्हें रिजर्वेशन की पूरी सुविधा मिले।

श्री संयब शाहबुद्दीन (किशनगंज) : आप उनके लिये हैलिपैड क्यों नहीं बनवा देते।

श्री अयूब खां : आप पहले उन्हें रेलवे की सुविधा तो दीजिए उसके बाद हैलिकांटर और हैलिपैड व्यवस्था के बारे में सोचा जा सकता है।

श्री राम नारिक (मुम्बई उत्तर) : आज उनके पास रोटी खाने के लिये नहीं है और वे बोलते हैं कि उन्हें केक खाने को दो। . . . (व्यवधान) . . .

श्री अयूब खान : इसकी सोच अच्छी है। मेरा अनुरोध है कि झुंझुनू पूरे राजस्थान का पहला डिस्ट्रिक्ट है, जहाँ से मुल्क की सेवा के लिए सबसे ज्यादा लोग फौज में हैं। कोई घर आपको ऐसा नहीं मिलेगा जिस घर में फौज की खिदमत के लिए कोई न कोई आदमी न गया हो। इसके बावजूद उस जिले को रेलवे की और दूसरी सुविधाओं से वंचित कर दिया गया है। वहाँ का हर आदमी मुल्क की सेवा के लिये जान देना अपना फर्ज समझता है। मादरे वतन की खिदमत करने के लिये वह हमेशा आगे आता है। वह कभी छोटी-छोटी चिजों की ओर नहीं जाता। न वह मंदिर के नारे से प्रभावित होता है, न किसी मस्जिद के नारे से प्रभावित होता है जो देश को विभाजित करने का ऐलान करते हैं। वहाँ के लोग न इमाम की बातों पर ध्यान देते हैं और न शहाबुद्दीन की बातों को सुनते हैं। वह प्रेम और मुहब्बत का इलाका है। इसलिये मेरा अनुरोध है कि जिम इलाके से मुल्क की खिदमत के लिये लोग हमेशा आगे आते हैं, उन्हें किसी सुविधा से वंचित न किया जाए। मेरे जिले को दिन के समय एक ट्रेन की सुविधा अवश्य मिलनी चाहिए। हमारे प्रान्त में जिन बड़ी लाईनों की मांग आपमें की गई है, वे उसे मिलनी चाहिए। वहाँ से जो लोग बम्बई और अहमदाबाद की ओर सफर करते हैं, उन्हें रिजर्वेशन की सुविधा मिले। मेरे इलाके में कुछ लोग 1981 में हुई हड़ताल के कारण आज तक सफर कर रहे हैं। कुछ लोग 1981 में हड़ताल की वजह से नौकरी से निकाले दिये गए थे, कुछ अग़र निकाले नहीं गए हैं तो उन्हें अभी तक फिर से सर्विस में नहीं लिया गया है, ऐसे लोगों से आपके द्वारा, आपके मंत्रालय के द्वारा कई बार बातचीत की जा चुकी है। मेरी आपसे इत्तजा है, दरखास्त है कि उन लोगों की आर्थिक स्थिति को देखते हुए, उन्हें पहले ही काफी सजा मिल चुकी है, दोबारा सर्विस में लिया जाए और उन्हें वे पूरी सुविधाएं मिलनी चाहिए जो एक कर्मचारी को मिलती हैं।

आखिर मैं, मोहतरिमा साहिबा, आपने मुझे बोलने का समय दिया, मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ। मुझे पूरा विश्वास है कि मंत्री महोदय राजस्थान का विशेष ख्याल रखेंगे और खास कर झुंझुनू का ख्याल रखेंगे, यही मेरी आपसे मांग है।

श्री संयुक्त असूबल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : सभापति जी, मैं कोरम का सवाल उठाता हूँ हाउस में कोरम नहीं है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : अब गणपूर्ति पूरी है। अब श्रीमती बासव राजेश्वरी बोलेंगी।

श्रीमति बासव राजेश्वरी (बेल्लारी) : महोदय, वर्ष 1991-92 के आज के रेल बजट पर बहस में भाग लेने हेतु मुझे अवसर प्रदान करने पर मैं आपका आभार मानता हूँ। मुझे इस बात से अत्यधिक दुःख पट्टुचा है क्योंकि चुनावों के ठीक अंतिम क्षणों में हमारे प्रिय नेता श्री राजीव गांधी की हत्या कर दी गई। इससे पूरे देश और विश्व, सभी को धक्का लगा है। महोदय, श्री राजीव गांधी ने आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेल विकास के प्रोत्साहन हेतु जो कुछ भी किया है, उसे रेल कर्मचारियों अथवा देश सभी के द्वारा भुलाया नहीं जा सकता। उनका स्वप्न भारत को आधुनिक बनाने का था।

2. 36 स. प.

श्री सरब बिष्टे : (पीठासीन हुए)

हत्या से पूर्व उनका स्वप्न देश के स्थायित्व, प्रखण्डता और एकता को बनाए रखना था।

महोदय, जहां तक बजट का सम्बन्ध है, माननीय मंत्री महोदय ने गरीब धावमी का बजट पेश किया है, उन्होंने सभी उपभोक्ता वस्तुओं के माल भाड़े में वृद्धि नहीं की है। न ही उन्होंने गरीब लोगों के लिए यात्री भाड़े में ही वृद्धि की है। इसलिए, मुझे आशा है कि पूरा सचन उनके साथ सर्व-सम्मत रूप से सहमत होगा और माननीय मंत्री ने जो बजट पेश किया है उसका समर्थन करेगा।

मैं कर्नाटक से आती हूँ। कर्नाटक में रेलवे-विकास, राष्ट्रीय तुलना में काफी अपर्याप्त है। दक्षिणी राज्यों के साथ तुलना करने पर भी वहाँ काफी अपर्याप्त हुआ है। यदि आप छोटी लाईन को बड़ी लाईन में परिवर्तित किए जाने को ही लें, तो हमारे यहाँ आन्ध्र प्रदेश और केरल की तुलना में काफी कम काम हुआ है। जब कोई नई गाड़ी चलाई जाती है, तो हमने कर्नाटक में नई गाड़ी चलती नहीं देखी। वर्तमान बजट में भी चित्तदुर्ग-रायदुर्ग लाईन के प्रतिरिक्त वर्तमान लाईनों के विस्तार में भी कोई प्रस्ताव नहीं है। माननीय मंत्री जी भी यहाँ हैं। मैं उनसे यह देखने का अनुरोध करूंगी कि निर्माण कार्यों में बिना किसी भेद-भाव के सभी राज्यों के साथ एक समान व्यवहार किया जाए।

महोदय, दिल्ली से बगलौर तक कर्नाटक एक्सप्रेस गाड़ी का चलाया जाना माननीय मंत्री के लिए महोदय के प्रयासों का परिणाम था। हम उनके अत्यधिक आभारी हैं। परन्तु मुझे यह कहने हुए बहुत दुःख हो रहा है कि गाड़ी को दिल्ली पहुंचने के लिए कम से कम द्वाइ दिन का समय लगता है। इससे यात्रियों को विशेष कर महिलाओं और बच्चों को गर्मी के मौसम में इतने लम्बे समय तथा लम्बी दूरी तक यात्रा करने में काफी असुविधा होती है। इस प्रकार से मैं माननीय मंत्री महोदय से राजधानी एक्सप्रेस अथवा शताब्दी एक्सप्रेस जैसी तेज गति से चलने वाली गाड़ी की व्यवस्था करने का अनुरोध करूंगी तथा इसमें विशेष ध्यान यह रखा जाए कि गाड़ी अधिकतम सुविधाओं के साथ कम से कम समय में पहुंचे।

महोदय, डिब्बों को, विशेष कर दो-टियर और प्रथम श्रेणी के डिब्बों में से अधिकतर डिब्बों को सुरन्त बदले जाने की आवश्यकता है। लोग इसके लिए पैसा खर्च कर रहे हैं। यदि वे अपनी यात्रा का आनन्द नहीं उठा पाएंगे, तो यह गलत बात होगी। इसलिए उन्होंने अपने बजट भाषण में कहा है कि उन्हें इन डिब्बों को बदलने हेतु लगभग 5,000 डिब्बों की आवश्यकता होगी। मैं यह आशा कर सकती हूँ कि, जितनी जल्दी सम्भव हो सकेगा, वे इन्हें बदलने के कार्य को प्राथमिकता देंगे। आगे, बगलौर से चलने वाली हैम्पी एक्सप्रेस रात में होमपेट पहुंचती है। हमारे पास रेल डिब्बों की कमी है। मैं सरकार से आग्रह यह अनुरोध करूंगी कि वह, बेल्लारी, जं मिर्चाई के प्रौद्योगिकी के निर्माण करने वाला, खनन सुविधाओं वाला एक औद्योगिक नगर है, जं जिन यात्रियों को पर्याप्त आरक्षण नहीं मिल पाता, उनकी आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु दो-टियर और प्रथम श्रेणी के डिब्बों के साथ एक-एक प्रतिरिक्त रेल डिब्बा जोड़ा जाए। इस प्रकार मैं आपसे विनती करती हूँ कि एक प्रतिरिक्त डिब्बा जोड़ा जाए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगी कि तारांगल के पास, जैसा कि आपको पहले ही पता है कि वहाँ हजारों श्रमिक एम० एम० टी० सी० के लिए कच्चा माल भरते हैं, गाड़ी रुकने की व्यवस्था की जाए। उनकी इच्छा है कि गाड़ी वहाँ पर रुके। कर्नाटक सरकार हर समय, कर्नाटक में नई लाईनें प्रारम्भ करने हेतु बार-बार पत्र लिखती रही है। हरिहर-कोट्टूर नामक एक लाईन वर्षों से अधूरी पड़ी हुई है। माननीय मंत्री महोदय को इस बात का पता है। यह एक सम्पर्क लाईन है। यह पहले ही प्राधी पूरी हो चुकी है। मैं हरिहर को जोड़ने हेतु इस लाईन को पूरा करने की पुरजोर मांग करती हूँ। किन्तु हर समय मुझे यह कहते हुए स्पष्ट उत्तर मिला है कि यह सम्भव नहीं है। मैं माननीय मंत्री महोदय के ध्यान में यह लाना चाहूंगी कि बेल्लारी में खनन गतिविधियाँ प्रचुर मात्रा में होती हैं और काफी मात्रा में कच्चा माल मद्रास भेजा जाता है। किन्तु मद्रास बन्दरगाह उस क्षेत्र में उत्पादित कच्चे माल की पूरी मात्रा में टुलाई करने में सक्षम नहीं है। यदि इस लाईन को पूरा कर दिया जाता है, तो मैं कहता हूँ कि इसकी प्राधी मात्रा को मंगलौर बन्दरगाह की ओर भेजा जा सकता है जिसे पहले ही सर्व-श्रेष्ठ बन्दरगाह में परिवर्तित किया जा चुका है। इस पर बहुत थोड़ा खर्च आएगा। इस पर आने वाले खर्च के अद्यतन अनुमान भी लगाए जा चुके हैं। इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से हरिहर-कोट्टूर लाईन पर प्राथमिकता के आधार पर और इसके साथ-साथ, हुबली-कारवाड लाईन, चामराजनगर-सत्य मंगला, मंडापालम लाईन पर विचार करने हेतु अनुरोध करूंगी। इन नई लाईनों के लिए प्रस्ताव रेल मंत्रालय के पास काफी लम्बे समय से लम्बित पड़े हुए हैं।

कोंकण रेलवे पूर्व सरकार द्वारा प्रारम्भ किया जा चुका है। मैं सभी उपायों का स्वागत करती हूँ। इससे निश्चित रूप से कर्नाटक, महाराष्ट्र और केरल के लोगों को सहायता मिलेगी। यह एक बहुत बड़ी परियोजना है जो प्रारम्भ हो चुकी है और माननीय मंत्री महोदय ने पर्याप्त धन प्रदान किया है ताकि निर्माण इसके लिए समस्या न बने। मैं कर्नाटक के लोगों की ओर से मंत्री महोदय को कोंकण रेलवे जैसी बड़ी परियोजना के लिए धन्यवाद देती हूँ।

जहाँ तक बड़ी लाईन में परिवर्तित किए जाने का संबंध है, यह एक लम्बे समय से रुकी हुई है। यदि इसे बड़ी लाईन में परिवर्तित नहीं किया गया तो पूरा औद्योगिक उत्पादन प्रभावित होगा। इसलिए हमारी सरकार होसपेट, हुबली, मीराज, अकोला की छोटी लाईनों को बड़ी लाईनों में परिवर्तित किए जाने हेतु दबाव डाल रही है। मंरे विचार से, मंत्री महोदय को इसके बारे में पहले ही पता है और मुझे आशा है कि वे निश्चित रूप से इस परियोजना को हाथ में लेंगे।

रायचूर में रायचूर तापीय संयंत्र इसीलिए प्रारम्भ किया गया था ताकि सिगरैनी से, छोटे मार्ग से हम कोयला प्राप्त करेंगे। यह छोटा मार्ग हैदराबाद से बाड़ी निर्धारित किया गया था। और अब, ऐसा लगता है कि रेलवे ने सबसे लम्बा मार्ग चुना है जो कि पहले के मार्ग से लगभग दुगुना है। यह, कर्नाटक सरकार और इसके साथ-साथ तापीय संयंत्र पर भी काफी बोझ का कारण बना है। यह लाभकारी सिद्ध नहीं हो रहा क्योंकि हमें लम्बे मार्ग के लिए माल-भाड़े का भुगतान करना पड़ता है। इसलिए कर्नाटक सरकार रेलवे से बार-बार यह अनुरोध कर रही है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि रेल भाड़े की गणना लम्बे मार्ग से न करके सबसे छोटे मार्ग से किया जाए। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे। हमारे पास जैसा कि बिजली की पहले ही कमी है और यदि

इस संयंत्र को कोयले की पूर्ति हेतु सचर्च करना पड़ा तो जहां तक कर्नाटक में बिलीज आपूर्ति की स्थिति का संबंध है, इसकी दशा फिर से शोचनीय हो जाएगी।

हमें राष्ट्रीय राजमार्गों और कुछ अन्य मार्गों पर प्रसंख्य ऊपरि-पुलों की आवश्यकता है। रेलवे ऊपरि-पुलों के न होने की स्थिति में जनता को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है।

मैं माननीय मंत्री महोदय को अपने निर्वाचन क्षेत्र में एक या दो रेलवे ऊपरि-पुल बनाने हेतु सुझाव देना चाहूंगा। मेरे विचार से रेल अधिकारियों का ध्यान भी इस ओर गया है और अनुमान भी तैयार किए गए हैं। इनमें से एक होस्पेट-कोम्मल रोड़ पर रेलवे ऊपरि-पुल 1.90 कि० मी०; दूसरा गडोक के निकट और हुबली शहर के बाहरी छोर पर करवाड़-बेल्लारी रोड़ पर; तीसरा बेल्लारी-होस्पेट रोड़ (बेल्लारी शहर) और चौथा होस्पेट कस्बे में बनाया जाए। ये चार पुल हैं जिनके निर्माण कराए जाने की मेरी इच्छा है।

लाईनों के विद्युतीकरण को प्राथमिकता दी जानी चाहिए, क्योंकि यदि प्रायः प्राथुनिकीकरण की बात सोचते हैं, तो यह आवश्यक है। कर्नाटक में, जहां तक लाईनों के विद्युतीकरण का सम्बन्ध है, प्राथुनिकीकरण काफी कम किया गया है। बेल्लारी रेलवे स्टेशन के प्राथुनिकीकरण का कार्य पहले ही प्रारम्भ हो चुका है मुझे आशा है कि बेल्लारी के वर्तमान रेलवे स्टेशन के प्राथुनिकीकरण को पूरा किए जाने हेतु पर्याप्त धन प्रदान किया जाएगा।

स्टेशन पर पीने के पानी की कमी है। हगारी से, जो एक सबसे नजदीकी स्टेशन है पानी लिए जाने का प्रस्ताव है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय स्टेशन पर जनता के लिए पर्याप्त मात्रा में पीने का पानी उपलब्ध कराएंगे।

जहां तक रेलवे भूमि का संबंध है, उसका काफी-अधिक्रमण हुआ है। ये काफी कीमती जमीनें हैं और विभिन्न लोगों ने उगा का अधिक्रमण किया है। बहुत पहले दिए गए पट्टों से होने वाली प्रायः बहुत कम थी। यदि रेलवे काफी अच्छी प्रायः चाहता है तो उन जमीनों की मीलमबी कर देना बेहतर होगा। जहां भी रेलवे स्टेशन का विस्तार करने, प्रादि के लिए जमीन की आवश्यकता हो हमें जहां तक संभव है इसका उपयोग करना चाहिए। इसलिए यह बेहतर होगा यदि विशेषज्ञों का एक दल बनाया जाए और वे इस बात का निरीक्षण करें कि इस कीमती भूमि का अधिक्रमण कहां हुआ, है और किसने किया है, पट्टा देने से हमें उनसे पर्याप्त प्रायः हो रही है या नहीं और कहीं पट्टा देने समय कोई धोखाधड़ी तो नहीं हुई। इस बात का ध्यान रखना पड़ेगा।

रेलवे उपभोक्ता परामर्शदाता समितियों का गठन किया जा रहा है। ये अधिक उपयोगी होंगी और स्थानीय समस्याओं को स्थायी स्तर पर ही सुलझाया जा सकता है। इन बातों पर विचार किया जाना चाहिए।

अनुकम्पा के आधार पर विचार किए जाने वाले मामलों का जल्दी निपटारा नहीं किया जा रहा है। बहुत से मामले लम्बित पड़े हैं और प्रक्रियात्मक विलम्ब भी होता है। उचित मामले भी हैं जहां गरीब जनता इन मामलों का निपटारा न होने के कारण परेशान हो रही है।

दूसरी बात यह है कि सुरक्षात्मक प्रबन्ध, विशेषकर वातानुकूलित तथा तीन टायर डिब्बों में, अपर्याप्त है। हम देखते हैं कि रात्रि में कुछ लोग अन्य लोगों के लिये आरक्षित डिब्बों में सोकर यात्रा करते हैं। वे अनाधिकृत यात्री होते हैं। विशेष रूप से रात में चलने वाली गाड़ियों में ऐसी बातें नहीं होनी चाहिये। आपको उचित सुरक्षा प्रदान करनी चाहिए।

आपको खानपान व्यवस्था में सुधार लाने के प्रयास करने चाहिए। जैसा कि आपने अपने वक्तव्य में उल्लेख किया था कि उचित लोगों को उचित खाना दिया जाना चाहिए और इससे लाभ भी होगा। गाड़ियों के समय पर पहुँचने तथा सफाई इत्यादि का प्रबन्ध किया जाना चाहिए। हम जो कुछ कर रहे हैं वह पर्याप्त नहीं है। हमें पूरा ध्यान रखना चाहिए कि सफाई को अधिक महत्व दिया जाए।

इन सुझावों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ क्योंकि मेरा समय समाप्त हो गया है। उपर्युक्त सुझावों के साथ मैं बजट का समर्थन करती हूँ।

सभापति महोदय : अब श्री सूर्य नारायण सिंह बोलेंगे।

श्री राम नाईक : श्रीमान, कांग्रेस दल के अधिक सदस्य बोले हैं। सामान्य प्रक्रिया के अनुसार दूसरा वक्तव्य भा० ज० पा० से होना चाहिए।

सभापति महोदय : हम पहले सब दलों को एक एक बार बोलने का मौका देंगे। और उमके बाद दूसरी बारी आयेंगी। हर बार एक वक्ता विपक्ष में तथा दूसरा कांग्रेस से बोलेंगा।

[हिन्दी]

श्री रामदयाल जोशी : मी० पी० एम० के तीन सदस्य बोल चुके। मेरा नाम इनके पहले था लेकिन मुझे नहीं बुलाकर कहा गया कि आप एक बार बसवा राजेश्वरी जी को समय दे दीजिए, इसके बाद आपको बुलाऊंगा। . . . (व्यवधान)

सभापति महोदय : यदि एक समय पर कांग्रेस के अधिक लोग बोले हैं तो मैं विचार करूँगा।

श्री राम नाईक : उनसे पहले उनका नाम था। अध्यक्ष महोदय का यह निदेश था या उनके साथ यह समझौता था कि पहले वह बोलेंगी और फिर श्री राम दयाल जोशी को बुलाया जायेगा इसीलिए वे अधिकारी हैं।

सभापति महोदय : जहाँ तक अन्य दलों का संबंध है, उन्हें भी एक मौका दिया जाना चाहिए अब भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी के श्री सूर्य नारायण सिंह बोलेंगे।

[हिन्दी]

श्री राम दयाल जोशी : अपोजीशन पार्टी के नाम पर मेरा एतराज था। बसवा राजेश्वरी जी के पहले मेरा नाम था।

[जन्तुबाव]

समापति महोदय : वह सब ठीक है। अब विपक्षी दलों से कम से कम एक सदस्य को बुलाने का समय हो गया है। एक चक्कर पूरा हो जाना चाहिए। फिर मैं भाजपा के सदस्य को बुलाऊंगा। श्री सूर्य नारायण सिंह बोलेंगे।

[हिन्दी]

श्री सूर्य नारायण सिंह (बलिया) : चेयरमैन साहब, रेलवे मंत्री ने जो बजट पेश किया है, उसने पूरे देश के जनसाधारण को निराश ही किया है। यह रेलवे बजट दिशाहीन, मुद्रास्फीतिकारी और याथास्थितिवादी है। इससे देश के विकास की गति को तेज करने में कोई विशेष सहायता मिलना कतई सम्भव नहीं है।

घाटे की भरपाई के लिए जो परम्परागत तौर-तरीके यात्रा किराये और माल भाड़े को बढ़ा कर जैसा पिछले दिनों में किया जाता था, उसी को जारी रखा गया है और 584 करोड़ का नया बोझ जनता के ऊपर लादा गया है। जिस अनुपात में यह बोझ पिछले दिनों में लाबा जाता रहा, जन-साधारण पर उसके अनुरूप न तो इलाके का विकास हुआ और यात्रियों की सुविधा के लिए भी जो प्रभावकारी कदम उठाने की आवश्यकता थी, उसमें भी सफलता नहीं मिली, उसमें भी गड़बड़ी रही है। उसमें भी विफलता रही है। यह जो परम्परा चलाई गई थी, पिछले दिनों से, कि घाटे की भरपाई करने का एक सबसे बड़ा माध्यम यात्रा किराये और माल भाड़े को बढ़ाने का, उसको जारी रखा गया है।

दूसरे क्या-क्या तरीके हो सकते हैं, राजस्व की वृद्धि के, वित्तीय संकट को दूर करने के, उसके बारे में कोई प्रभावकारी कदम नहीं उठाये गये। उसके लिए कोई खास प्रयास नहीं किये गये। पिछले दिनों में, जैसा कि हमारे माननीय जार्ज फर्नान्डीज साहब ने बताया, अपने भाषण के सिलसिले में, कि केन्द्रीय सरकार को और से रेलवे को जो बजटरी सपोर्ट मिलती थी और जिसको बढ़ाने की प्रायश्चित्त थी, अगर रेलवे को भारत के विकास के सिलसिले में काफी महत्वपूर्ण भूमिका भ्रदा करनी है तो बजटरी सपोर्ट को बढ़ाना था मगर उसको बढ़ाने के बजाय, धीरे-धीरे घटाया गया और छठी पंचवर्षीय योजना में जो 58 परसेण्ट थी, उसको घटाकर 20-21 परसेण्ट पर ला दिया है।

शोशल कास्ट के बारे में भी चर्चा हुई, इस सदन में और मैं इसके साथ गया हूँ। यह जिम्मेदारी केन्द्रीय सरकार की है कि शोशल कास्ट को कम्पेन्सट करने के लिए सबसिडी के जरिये मदद दें। जिससे केन्द्रीय सरकार लगातार मुकरती रही है और इस तरह से रेलवे के विकास के सिलसिले में, वित्तीय संकट की वजह से अनेक कठिनाइयों का सामना पिछले दिनों में करना पड़ा है इसलिए वित्तीय संकट को दूर करने का एक बड़ा माध्यम यह हो सकता है।

दूसरी बात, जो मैं कहना चाहता हूँ और खासकर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ और बड़ी चिन्तजनक स्थिति की ओर मैं उनका ध्यान खींचना चाहता हूँ, वह है, रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार। रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार फिज़ूलखर्ची, मनमाना खर्च, अनुपयोगी खर्च जिसके बारे में मैंने पिछले दिनों बार-बार पत्र लिखे जो पूर्ववर्ती रेल मंत्री जी थे, उनको मैंने रेलवे कन्सल्टेंटिब कमेटी और इस सदन में भी इस सवाल को उठाया, लेकिन अफसोस की बात है कि उस पर कोई कारगर कदम नहीं उठाया गया। हम नहीं जानते हैं कि मंत्री जी को इस बात का पता है या नहीं

में गोरखपुर गया था और गोरखपुर में पता चला कि वहां के आफिसर अपने बंगलों को सजाने और संवारने में लाखों रुपया नजायजी तरीके से खर्च करते हैं बंगलों के लॉन में फव्वारे लगाने में खर्च करते हैं। रेलवे के वाहनों का नजायज तरीके से इस्तेमाल करते हैं और तरह-तरह के तरीके प्रख्तियार किए जाते हैं। लोकल परचेज के नाम पर बेशुमार लूट होती है रेलवे राजस्व की मीने गोरखपुर के यान्त्रिक कारखाने के बारे में कहा था कि आप कम से कम एक जगह तो इसकी जांच करिए। गोरखपुर के यान्त्रिक कारखाने के अन्दर लोकल परचेज के नाम पर जो बेशुमार लूट की गई है, उसी से पता चलेगा कि लोकल परचेज के नाम पर क्या-क्या होता है रेलवे के अन्दर। इसी तरह से और नई-नई घटनायें घट रही हैं। रेलवे के अन्दर भ्रष्टाचार भी है, चोरिया बढ़ती जा रही हैं। आज हालात यह हैं कि लोग मालगाड़ी से अपना सामान ढोने के लिए तैयार नहीं होते हैं। वे समझते हैं कि जहां से सामान लादान होता है। वहां से समय पर लदाई होगी या नहीं पर सामान पहुंचना है, वहां पहुंचेगा कि नहीं। भीषण चोरियां हो रही हैं और कोई इसके लिए एकाउन्टेबल नहीं है। किसी के ऊपर कोई कार्य वाही नहीं हो सकती है कि कैसे इतनी चोरियां बढ़ रही हैं और बेशुमार रेलवे को घाटा इस प्रसंग में क्या होता जा रहा है। यदि इसको रोका जाए, तो इस सदन के माननीय सदस्य ने ठीक ही कहा है कि कई हजार करोड़ रुपए की बचत हो सकती है रेलवे में। यह जो 584 करोड़ रुपए का यात्री किराया और माल भाड़े में वृद्धि की गई है, यदि इस पर ध्यान दिया जाए तो हम समझते हैं कि इसकी आवश्यकता नहीं पड़ सकती है।

इसी प्रकार, मैं नार्थ ईस्टन रेलवे के बारे में कहना चाहता हूं और दूसरों की बात तो मैं नहीं कह सकता हूं। नार्थ-ईस्टन में पांच कारखानें रेल के हैं। समस्तीपुर का कारखाना जो बिहार में पड़ता है, वह 1881 में बनाया गया था। उस कारखाने में माल डिब्बा बनता है और मरम्मत के काम भी होते हैं तथा दूसरा कई तरह का सामान बनता है। धीरे-धीरे उसको खत्म किया गया। जिस समय उस कारखाने का निर्माण हुआ था तो 3,500 मजदूर काम करते थे और आज मजदूरों की संख्या घट कर 400-500 के बराबर हो गई है। समस्तीपुर कारखाने में जो काम पहले होता था, उस वर्कशाप की धीरे-धीरे हटाया गया और अब वहां से उस कारखाने को समाप्त करने की साजिश चला रही है। इतना ही नहीं, एक चिन्ताजनक स्थिति यह है कि जिन पार्ट्स और पुर्जों का माल गाड़ी के डिब्बों के निर्माण और मरम्मत में इस्तेमाल होता है उनको कारखाने में बनाया जा सकता है, उसको बाहर से खरीदा जाता है। गोरखपुर के नार्थ-ईस्टन में एक ही बिज वर्कशाप है, उसके फाउण्ड्री शोप को भी बन्द कर दिया गया है। नार्थ-ईस्टन के पांचों कारखानों की स्थिति बहुत ही दयनीय है।

सभापति महोदय, अब मैं अपने राज्य के बारे में कुछ चर्चा करना चाहता हूं। आप जानते हैं, जिस तरह से और क्षेत्रों में बिहार के साथ एक सौतेलेपन का व्यवहार किया गया है, उसी प्रकार रेलवे मंत्रालय ने रेलवे के विकास के मामले में भी बिहार के साथ सौतेलेपन का व्यवहार किया है। आप जानते हैं कि बिहार में वर्षों से रेलवे लाइन का विस्तार नहीं हुआ है। रांची से गिरिडिह वाया हजारीबाग—कोडरमा का सर्वेक्षण 1980 में हुआ। उसका अनुमानित व्यय 55 करोड़ था, जो बढ़ कर 194 करोड़ रुपए हो गया है। मधुपुर से दुमका तक नई रेलवे लाइन के विस्तार के लिए 1983 में सर्वेक्षण हुआ था और उसका अनुमानित व्यय 32.45 करोड़ रुपए था, जो बढ़कर 69

करोड़ रुपए हो गया है। समस्तीपुर से दरभंगा के बीच छोटी लाइन के समानांतर बड़ी लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण हुआ था।

3.00 म. प.

उसका अनुमानित व्यय था 26 करोड़। बगहा और छितौनी के बारे में चर्चा हो चुकी है। बगहा, छितौनी रेल लिंक को चालू करने के लिए गंडक पर रेल पुल का सवाल था। पटना, गया रेल के लाइन के दोहरीकरण का सवाल था और जहाँ तमाम सर्वेक्षण के बाद भी किसी परियोजना को शुरु नहीं किया गया, यह कह कर कि रेलवे के पास साधन की कमी है, वित्तीय संकट है इसलिए नहीं बनाया जा सकता। हजारीबाग एक कमिश्नरी है, डिविजनल सेंटर है छोटा नागपुर का और यह इलाका खान-खदान से भरा हुआ है। रेलवे के लिए ज्यादा से ज्यादा राजस्व भी इस इलाके से मिलता है, अब इसका क्या प्रौद्योगिक्य हो सकता है कि हजारीबाग और दुमका, जो एक डिविजनल और डिस्ट्रिक्ट सेंटर हैं उनको भी रेलवे लाइन से नहीं जोड़ा गया। सर्वेक्षण होने के बाद भी इसके लिए भ्रानाकानी की गई। इतना ही नहीं जो कम दूरी तक चलने वाली गाड़ियां थीं बिहार के अन्दर, उनको भी बन्द कर दिया गया। परिणामस्वरूप हजारों यात्रियों को अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

मैं यह जानना चाहता हूँ मेरा चुनाव क्षेत्र में बरौनी जंक्शन, जो एक महत्वपूर्ण जंक्शन है, जहाँ से चारों तरफ गाड़ियां जाती हैं, समय ज्यादा नहीं है इसलिए मैं सिर्फ एक गाड़ी की चर्चा करता हूँ वह है केपिटल एक्सप्रेस, जो कटिहार से दानापुर जाती है और दानापुर से कटिहार जाती है। बरौनी से हजारों की संख्या में रोज यात्री सफर करते हैं बरौनी से लेकर पटना को जो हमारी केपिटल मिट्टी है, कचेहरी के काम से, नौकरी के लिए और तरह-तरह के काम के लिए लोग जाते हैं। लेकिन उस गाड़ी का केवल समय ही नहीं बदला गया बल्कि उसको बरौनी नहीं ले जाकर, गढ़हरा बाय-पास से ले जाया जाता है। जहाँ उसका ठहराव होता है, वह इतनी खतरनाक जगह है कि वहाँ न कोई यात्री जा सकता है और न आ सकता है। वह कटिहार से गढ़हरा बाय-पास रात के 12 बजे पहुंचती है और दानापुर से रात को एक बज कर 10 मिनट में पहुंचती है। वहीं एकमात्र गाड़ी थी जो 5 बजकर 30 मिनट पर बरौनी सबरे चलती थी, जिससे हजारों यात्री सफर करते थे। दानापुर से लगभग 7 बजे शाम को बरौनी पहुंचती थी।

मैंने कई बार इस बात को उठाया, जनरल मैनेजर गोरखपुर के यातायात के जो इंचार्ज हैं उनसे बात की उन्होंने कहा कि इसमें हम परिवर्तन लाएंगे, लेकिन आज तक इसमें किसी तरह का परिवर्तन लाने की कोशिश नहीं की गई। इस तरह से बिहार के साथ, उसके भविष्य के साथ, उसके विकास के साथ रेलवे ने क्रूर मजाक किया है। और इस बात को लेकर चारों तरफ असंतोष व्याप्त है। अगर बिहार की रेल प्रणाली में, बिहार के विकास के लिए कोई ठोस कदम उठाने की कोशिश नहीं की गई, खास तौर से रेलवे के विकास के मामले में, जिसकी चर्चा हमने की है उसके समाधान के लिये कोई कदम नहीं उठाया गया तो इसके भयानक परिणाम हो सकते हैं। पिछले दिनों विकास का जो मार्ग अपनाया गया, जिससे क्षेत्रीय असंतुलन पैदा हुआ, इसके भयानक नतीजे निकलने वाले हैं।

मैं विनम्रता पूर्वक मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि कृपया इस पर सहानुभूति पूर्वक विचार कीजिए और इसके लिए कोई प्रभावकारी कदम उठाइए ताकि विकास की गति को तेज किया जा सके।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री बाळबहाल जोशी (कोटा-बूंदी) : सभापति महोदय, दूरपथगामिनी के मंत्री श्री जाफर शरीफ साहब ने जो अपनी वार्षिक योजना सदन में प्रस्तुत की है। वार्षिक योजना प्रस्तुत करते समय श्री जाफर साहब ने जितने कटौती प्रस्ताव आए हैं उनका निश्चित रूप से अध्ययन किया होगा। मैं जाफर साहब से निवेदन करना चाहता हूँ कि वे इसके पहले भी रेल राज्य मंत्री रहे हैं। हमें योग्य रेल राज्य मंत्री से पूरी-पूरी अपेक्षा थी कि जो कटौती प्रस्ताव आए हैं इसी प्रकार के कटौती प्रस्ताव पूर्व में भी आते रहे हैं जो वार्षिक योजना सदन में प्रस्तुत की है, क्या रेलवे की पूर्ति, रेलवे के कार्यों की पूर्ति आपकी वार्षिक योजना कर सकेगी। सवा हजार से भी अधिक कटौती प्रस्ताव शायद इस सदन में पहली बार आए हैं, उनमें से अधिकांशतः माननीय सदस्यों ने रेलों में ज्यादा से ज्यादा नए रेल पथ निर्माण की बात कही है, नई रेलगाड़ियों को प्रारंभ करने की बात कही है, लेकिन इन सब के लिए धन चाहिए। माननीय मंत्री जी ने धन की अनुपलब्धता सारी वार्षिक योजना में बतलाई है। माननीय मंत्री जी ने यह कहते हुए रेल किराए में वृद्धि की है कि इन सब से मुद्रास्फीति में वृद्धि नहीं होगी, आम व्यक्ति पर इसका असर नहीं होगा। आज आम व्यक्ति महंगाई से घबरा रहा है और कांग्रेस पार्टी के 100 दिन में महंगाई कम करने वाले मेनीफेस्टो के मुताबिक वह प्रधान मंत्री को सहयोग नहीं दे पाएगा। निश्चित रूप से एक बार फिर से देश में मुद्रा-स्फीति का जाल फैलेगा। जिस प्रकार से रेलवे का घाटा था, उसको देखते हुए आपकी मजबूरी थी, यदि आप नए कर न लगाते, किराया नहीं बढ़ाते तो 325 करोड़ रुपया आपका बजट घाटा होता। इस मजबूरी के कारण आपने लोगों पर किराए और माल भाड़े में वृद्धि का बोझ डाला है। 9 चीजों को आपने छोड़ा है, आम व्यक्ति के उपभोग की वस्तुएं मानकर फल में भी आपने छूट दी है। आज की तारीख में आज हम निर्यात को ज्यादा महत्व दे रहे हैं, तेजी से निर्यात करना चाहते हैं, परसों खबर थी कि आम का भी तेजी से निर्यात होगा, इस देश के आम व्यक्ति के उपभोग का फल आम भी अब अनुपलब्ध हो जाएगा। इसलिए आपने फलों में राहत देकर किसको राहत दी है। सब आज गरीब या मध्यम वर्ग नहीं खा सकता, संतरा भी गरीबों की पटुंच से दूर है, आम व्यक्ति का फल तो आम ही है, लेकिन उसको भी हमारे मुंह से छीनने का काम किया जा रहा है। आपने फलों में छूट देकर कोई अच्छा काम नहीं किया है। यदि मध्यम वर्ग को आप राहत देना चाहते थे तो पेट्रोल में राहत दें, तब वह राहत वास्तविक राहत होती। आपने डीजल में छूट दी है, लेकिन डीजल के दाम निश्चितरूप से बढ़ेंगे। अभी आपने, सरकार ने रुपए का जो अवमूल्यन किया है। इस घाघार पर निश्चित रूप से आने वाले कुछ दिनों में डीजल के दाम बढ़ेंगे, लेकिन पेट्रोल के दाम उससे भी दुगने चले जाएं तो इसमें कोई आश्चर्य नहीं है। आम व्यक्ति के काम में आने वाला पेट्रोल था। इसलिए फल की जगह अगर पेट्रोल में राहत दे दें तो अच्छा होता। गरीब का वाहन आज सार्वकल की जगह धीरे धीरे मोपेड हो गया है और आज तक इस तरह की मोपेड नहीं बनी है जो डीजल से चल सके। इसलिए मेरा निवेदन है कि यदि आप छूट देना चाहते हैं तो इसको बदल कर फलों का जगह पेट्रोल में छूट दीजिए, ताकि लोगों को राहत मिल सके।

सभापति महोदय, मालभाड़े में वृद्धि की गई है, लेकिन घाट देखें कि घापकी गृहस ट्रेन्स की क्या हालत है, कितना लीकेज है, चोरियों का प्रभार लगा हुआ है। घाप विभाग में बैठ कर देखिए कि कितने क्लेम्स चोरी के नाम पर प्रति वर्ष लोगों को भुगतान किए जाते हैं। इसलिए माल भाड़े में वृद्धि के साथ-साथ एफीशेंसी की धोर भी तबज्जह दीजिए, अन्यथा यह वृद्धि निरर्थक हो जाएगी और यह वृद्धि किसी भी कीमत पर जनता द्वारा क्षम्य नहीं होगी। इसलिए निवेदन है कि गंभीरता से मनन करके इस पर पुनर्विचार करने की कृपा करें।

सभापति महोदय, आय-व्यय का जो विवरण दिया गया है, उसको देखते हुए घाप विकास कहां से करेंगे। घापने जो व्यय बताया है, उसके अनुसार बजट का अधिकांश भाग रेल कर्मचारियों पर, उनके भत्तों पर, पेंशन पर, कोयले पर, ईंधन पर और इसी तरह के अन्य मदों पर खर्च हो जाता है, सिर्फ 2 से 5 प्रतिशत ही विकास के लिए बच पाता है। इस तरह से जब सारा पैसा लाजपतीताशाही पर, सरकारी कर्मचारियों के वेतन और पेंशन पर व्यय हो जाता है तो विकास किस तरह से होगा। माननीय सदस्यों ने जो कटीती प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं, उनकी पूर्ति घाप किस मद से कर सकेंगे। मुझे लगता नहीं है कि घाप कोई विकास ला कर इस देश के सामने प्रस्तुत कर सकेंगे। मेरा घापसे निवेदन है कि सुविधाओं के नाम पर घापने कुछ नहीं किया। केवल घापने कहा है कि यात्री सुविधा के लिए हम एक कार्यदल गठित करेंगे। माननीय जाफर शरीफ साहब, आप पुराने मंत्री रहे हैं, घापकी विल होनी चाहिए थी, घाप में सामर्थ्य होनी चाहिए थी। मुझे याद है 1977 में जब संविदा बना था, एक झटके में, मधु दण्डवते साहब इस सदन में नहीं हैं, लेकिन दण्डवते साहब ने एक ही झटके में स्लीपर्स के अन्दर गद्दों की व्यवस्था कर दी। और क्या करना चाहते हैं घाप कार्यदल से? घापको स्वयं मालूम है, घापको अनुभव है, यात्री सुविधा के नाम पर घाप कुछ नहीं कर पाते हैं। यात्री सुविधा के नाम पर घापने कुछ भी व्यवस्था इस सारे बजट में उपस्थित नहीं की है। मेरा निवेदन है कि यात्रियों की सुविधा के लिए घाप कोई न कोई समुचित व्यवस्था करते तो और भी अच्छी होता।

मुझे दुःख है कि घापने कहा है 28 हजार डिब्बे हमारे पास हैं। 28 हजार डिब्बे रहते हुए भी हमारे पास 1500 डिब्बों की कमी है। माननीय जाफर शरीफ साहब घाप लगातार संसद में कई बार आते रहे हैं, घापको फर्स्ट क्लास में यात्रा करने का सौभाग्य मिलता है, सैक्रिड क्लास में एक बार बैठ कर देखिए, फिर घापको एहसास होगा कि यात्री किस प्रकार से कष्ट में हैं। जहां पर इलेक्ट्रीफिकेशन हो गया वहां भेड़-बकरियों की तरह डिब्बों के अन्दर लोग भरे पड़े रहते हैं। जहां इलेक्ट्रीफिकेशन नहीं है, जितनी सवारियां नीचे होती हैं उतनी की उतनी सवारियां छत के ऊपर चली हैं। घाप कोई ऐसी व्यवस्था कर दीजिए कि ऊपर से लोगों की दुर्घटना न हो। कोई ऐसी रोक लगाएं या ऐसा डिब्बा बना दीजिए, डबल स्टोरी का जिसके कारण यात्री सुखपूर्वक यात्रा कर सकें। घापने 1500 की बात कही है, मेरा निवेदन है कि 1500 का जो घापने प्रांकड़ा दिया है, वह गलत है। यात्री डिब्बों की कमी इस हिन्दुस्तान में, मैंने जब-जब भी रेल मंत्रालय के तत्कालीन कोटा अधिकारियों से बात की, पश्चिमी रेलवे क जनरल मैनेजर से बात की, वे एक ही बात करते हैं कि दाऊ दयाल जी हम चाहते हैं कि कोटा से दिल्ली गाड़ी चला दें, लेकिन हमारे पास डिब्बों की व्यवस्था नहीं है। डिब्बा हम कहां से ला कर दें। छहर-उछर से डिब्बा ला कर

आपके कोटे से दिल्ली के बीच में हमें हम गाड़ी चलाने का प्रयत्न करेंगे। डिब्बे नहीं हैं। एक बार बड़ा प्रयत्न करके इस देश को बड़े-बड़े डिब्बे यात्री गाड़ियों के साथ बना कर दें जिससे कि यात्री सुखद, सुलभ और सस्ती हो सके। मेरा इतना निवेदन है यात्री डिब्बों के लिए कि आप उनमें और अधिक सुविधाएं बनाएं तो वास्तव में शरीफ साहब इस देश की जनता यह महसूस करेगी कि हिन्दुस्तान में शरीफ नाम के मंत्री हुए थे, जो वास्तव में शरीफ थे। उन्होंने यात्रियों के लिए दुःख-दर्द की रग पर हाथ रख कर और रखने के बाद उन्होंने लोगों के लिए कुछ सुविधाएं दीं।

आरक्षण की सूची आप कभी देखिए। अगर मेरे परिवार में कोई एक्सीडेंट हो गया, मैं तो एम० पी० हूं, मैं चला जाऊंगा, लेकिन आम आदमी उस एक्सीडेंट के स्थान पर पहुंचने के लिए टिकट लेने की बात करेगा तो वह सफर की कल्पना नहीं कर सकता, विचार नहीं कर सकता। जब कोई आदमी यात्रा करने के लिए जाता है और उससे पूछते हैं कि आप काहे से जा रहे हैं, वह कहता है कि ट्रेन से जा रहा हूं। कहा जाता है कि कैसे जा पायेंगे, वह कहता है कि यार मरते-गिरते पहुंच ही जाऊंगा। हर व्यक्ति के मुंह से एक ही शब्द निकलता है कि गिरते, पड़ते, घसीटते हुए हम गाड़ी में चले जायेंगे। इतनी बात आपकी प्रतिष्ठा मात्र है वर्ना रेलवे की प्रतिष्ठा हिन्दुस्तान भर में डे वाई डे गिरती चली जा रही है। मेरा निवेदन है कि आरक्षण सूची में जब आप साधारण आदमी का नाम देखेंगे तो तीन-तीन महीने पूर्व के आरक्षण सूची में नाम दर्ज है। तीन महीने पहले कोई भी व्यक्ति अपना कार्यक्रम नहीं बना सकता। अचानक बने कार्यक्रम में वह कैसे जायेगा, ट्रेन की भले ही सुविधा दे दी हो। लेकिन आज कैंसर रोगी के साथ एक से अधिक जो लोग जाते हैं, उनके लिए कोई सुविधा नहीं मिल पाती। लोग परेशान रहते हैं। यात्री गाड़ियों की आप समुचित व्यवस्था करने की कृपा करें।

मेरा निवेदन करना है कि राजस्थान में कोटा उपेक्षा की दृष्टि से सेंट्रल रेलवे का मुख्य स्टेशन है। दिल्ली से चलने के बाद कोटा एकमात्र ऐसा स्थान है, अभी आपने जो राजधानी एक्सप्रेस चलायी है, वह तो निश्चित रूप से कोटा में रोक कर उसमें यात्रियों को बैठाने की व्यवस्था की जानी चाहिए। आज जो एक यात्री गाड़ी राजधानी चलती है, उसमें टिकटों की व्यवस्था है, जो परसों तक मेरे पास रिपोर्ट है कि अधिकांश डिब्बे आपके खाली जा रहे हैं। अधिकांश डिब्बे खाली रहते हैं और उनमें भीड़ नहीं होती। मेरा निवेदन है कि कोटा के लिए परिवर्तन में चल रही राजधानी में उसी प्रकार की व्यवस्था करें। आपने राजधानी तो चला दी लेकिन दूसरी गाड़ियों में भीड़ होती है। कोटा से जब देहरादून एक्सप्रेस गुजरती है तो आप देखेंगे कि यात्रियों की क्या स्थिति होती है।

निवेदन है कि कोटा-दिल्ली के बीच में एक गाड़ी चलाइए। अगर आप चलाने में समर्थ हैं तो आपका शुक्रिया भ्रदा करूंगा। चित्तौड़ वाली गाड़ी आपने नीमच तक बढ़ाई है उसको दिल्ली तक बढ़ाइए। उसको बढ़ाने से निश्चित रूप से राहत मिल जायेगी। कोटा सात लाख से अधिक आबादी का शहर है। यात्रियों की संख्या को देखते हुए दक्षिणीतला तक उसको विकसित करने की व्यवस्था करें। कोटा में अणुशक्ति प्रोजेक्ट के पास दक्षिण भारतीय लोग कार्य करते हैं। दक्षिण को जाने वाली गाड़ी कोटा से जी०आर०पी के माध्यम से मिल जाए तो राहत मिल सकती है। कोटा-भोपाल

गाड़ी चलती है। 18 घंटे में 500 किलोमीटर की दूरी को पूरा करती है। उमको एकमग्रेम बनाने की व्यवस्था करें। एक भी त्रिज कोटा में नहीं है। रेल कर्मचारियों का निवास दूरे स्थान पर है इसलिए रेल कर्मचारियों की कालोनी में एक त्रिज बना दें। रंगपुर रोड और औद्योगिक नगर कंसवा श्रीराम नगर में बृज बनाने की कृपा करें। कोटा के इंद्रगढ़ लाखेरी में शैंड नहीं होने के कारण बरसात में यात्री खड़े नहीं हो सकते। मैंने कटौती प्रस्ताव में मांग की है। कम से कम जो गांव का व्यक्ति है वह अपने स्थान पर जाने के लिए यात्रा कर सकें। देहरादून एक्सप्रेस और प्रवध एक्सप्रेस को कापरेन तथा केपाटनएं बराबर रोकने की कृपा करें। इतना ही मेरा निवेदन है।

[अनुवाद]

श्री हरीश नारायण प्रभुशोष्ये : (पणजी) सभापति महोदय : मैं रेल बजट और अनुदानों की मांगों का समर्पण करता हूँ।

भारत की अर्थव्यवस्था में रेलवे एक महान भूमिका निभा सकता है। माननीय सदस्यों ने बहुत से अच्छे सुझाव दिए हैं और मैं उन सुझावों को दोहराना नहीं चाहता।

मैं माननीय मंत्री की जानकारी में यह बात लाना चाहूंगा कि पिछले तीस वर्षों में हमारे इलाके की ओर ध्यान नहीं दिया गया है बहा पर जो भी कमियाँ हैं उन्हें मैं माननीय मंत्री महोदय के समक्ष लाना चाहूंगा और मैं आशा करता हूँ कि वे उन पर उचित ध्यान देंगे।

सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि मैं गोवा-वास्कोडिगामा-मिराज रेलवे लाईन की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस लाईन को छोटी लाईन से बड़ी लाईन में बदलना चाहिए। केवल इसी से गोवा की अर्थ व्यवस्था में काफी स्थिरता आयेगी।

श्रीमान्, गोवा एक बहुत सुन्दर स्थान है और यह एक पर्यटन स्थल है। गोवा से बहुत सा सामान निर्यात किया जाता है। यदि इस लाईन को बड़ी लाईन में बदल दिया जाता है तो आप हमारे लोह-अयस्क व्यापार को बढ़ा सकते हैं और पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा। पिछले तीन वर्षों से किसी ने भी गोवा की ओर ध्यान नहीं दिया है किन्तु अब मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसकी ओर ध्यान देंगे और आठवीं योजना में वे गोवा के लिए कुछ करेंगे। मैं यह नहीं कहता कि आप यह कार्य एक या दो वर्षों में करें। मैं सिर्फ यही कह रहा हूँ कि योजना में इसे भी शामिल किया जाये और इस कार्य को प्रारंभ किया जाये।

दूसरे, मैं दिल्ली बम्बई-वातानुकूलित एक्सप्रेस और राजधानी एक्सप्रेस का उल्लेख करना चाहूंगा। गोवा में बहुत अधिक पर्यटक आते हैं मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि उसी तरह वे बम्बई से गोवा वातानुकूलित एक्सप्रेस का प्रावधान करें।

गोवा के लिए महत्वपूर्ण है क्योंकि पर्यटक बिना टिकट बहा जा नहीं सकते। यदि कोई बिमान टिकट उपलब्ध नहीं है तो वे गाड़ी से जाना चाहेंगे और यदि गाड़ी उपलब्ध नहीं है तो वे गोवा नहीं

जा सकते तब वे कहीं और जायेंगे। इसलिए, ऐसी स्थिति में यदि एक वातानुकूलित एक्सप्रेस गाड़ी, गोवा से आरम्भ की जाती है तो वास्तव में गोवा पर्यटकों को अधिक आकृष्ट कर सकेगा, जिसमें हमें बहुत सी विदेशी मुद्रा मिलेगी।

आज बम्बई से गोवा के 24 घण्टे लगते हैं, इसे घटा कर 15-16 घण्टे किया जाना चाहिए।

बम्बई और गोवा के बीच स्टीमर सेवायें थीं। पिछले कई वर्षों में वह स्टीमर सेवा समाप्त कर दी गई है। यह बहुत सस्ता था, एक मात्र वही तरीका था पर्यटकों को गोवा जाने के लिए।

गोवा दिल्ली एक्सप्रेस गाड़ी है। यह गोवा पहुंचने में लगभग 44 घण्टे लेती है। यह हैरानी की बात है कि उस गाड़ी में कोई खानपान सेवा नहीं है। क्या आप उस गाड़ी के यात्रियों से यह आशा कर सकते हैं कि वे 44 घण्टे बिना खानपान सेवा के रहें? वह गाड़ी जहां भी रुकती है, उन्हें जल्दी जल्दी प्लेटफार्म जाकर खाने-पीने के लिए जो कुछ भी उपलब्ध हो वह लाना पड़ता है। मैं बहुत अहमानमन्द होऊंगा यदि माननीय मंत्री जी इसकी ओर ध्यान दें और उस गाड़ी में खानपान सेवा आरम्भ करें।

हमारे चुनाव घोषणा-पत्र में यह कहा गया है कि लाखों लोगों की नौकरियां देकर बेरोजगारी की समस्या सुलझाई जाएगी। गोआ में ऐसे बहुत से इलाके हैं जो पिछड़े हुए हैं। वहां एक स्थान है पेरनेम, जो बहुत ही पिछड़ा हुआ है। यदि वहां एक कोच फैक्ट्री शुरू कर दी जाए तो बेरोजगारी की समस्या कुछ सीमा तक सुलझाई जा सकती है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इन सब बातों पर ध्यान दें। मैं उनका बहुत आभारी होऊंगा। सम्पूर्ण गोआ उनके द्वारा पर्याप्त ध्यान दिए जाने पर उनका आभारी होगा।

सभापति महोदय : श्री बोल्ला बुल्ली रामैया।

सैयब मसुबल हुसैन : सभापति महोदय, गणपूर्ति नहीं है।

सभापति महोदय : गणपूर्ति के लिये घंटी बजायी जाये।

अब गणपूर्ति है। श्री बी० बी० रामैया आप अपना भाषण आरम्भ कर सकते हैं।

श्री बोल्ला बुल्ली रामैया (एलुच) : सभापति महोदय, वर्ष 1991-92 के रेलवे बजट पर बोलते हुए मैं इस बात का उल्लेख करना चाहूंगा कि रेलवे इस देश का सबसे बड़ा संगठन है। वर्ष 1924-25 में इस संगठन का बजट मुख्य बजट से अलग कर दिया गया था ताकि यह रेलवे को चुनौतीपूर्ण भूमिका दे सके, इस देश के सबसे बड़े संगठन को प्रतिभारित कर सके, अपनी स्वयं की क्षमता तथा स्थिरता बना सके। किन्तु दुर्भाग्यवश हमने इस वर्ष के बजट में भाड़ा दरों में 10 प्रतिशत की वृद्धि कर दी गई है। इसमें अवश्य ही माघारण व्यक्ति की कठिनाइयां बढ़ेंगी।

नमक, खाद्य तेल, खाद्यान्न, चीनी तथा डीजल आदि के लिये कुछ रिवायतें दी गई हैं किन्तु आवश्यक भवें जैसे कृषि सम्बन्धी उत्पाद जैसे खादें, कीड़े मारने की दवाइयाँ तथा निर्यातिसूची मर्दों को भी छोड़ दिया गया है। मैं आशा करता हूँ कि सरकार उन मर्दों के सम्बन्ध में भी विचार करेगी। माननीय मंत्री महोदय को इस पर विचार करना चाहिए। भाड़ा दरों में वृद्धि करने के स्थान पर रेलवे को अपनी कार्य-कुशलता में सुधार करना चाहिए तथा अपने व्यय में कटौतियाँ करनी चाहिये।

उदाहरण के लिये संगठन के पास जो प्रणाली है उसमें 335 मिलियन रुपये के राजस्व के यातायात को हुलाई होता है जबकि उसके अनुसार उनके द्वारा 375 मिलियन रुपये जबकि 400 मिलियन रुपये से कम के यातायात की हुलाई नहीं होती चाहिए थी। इससे उनकी राजस्व आय में भी वृद्धि होगी। बजट के आंकड़ों के अनुसार माल यातायात पर भी रेलवे को 68.2 प्रतिशत से अधिक का राजस्व मिलता है। इसके लिये रेलवे को माल के पारगमन के लिये अधिक सुविधाएँ उपलब्ध करानी चाहिए, तथा अधिक माल गोदामों की व्यवस्था करनी चाहिए। बहुत से स्थानों पर लदान स्थल अच्छी स्थिति में नहीं हैं तथा वहाँ पार्किंग सुविधाएँ भी ठीक नहीं हैं। यदि वे अधिक सुविधाएँ प्रदान करते हैं, वे अपनी राजस्व आय बढ़ा सकते हैं तथा भाड़ा दरों में भी कमी ला सकते हैं व श्रैणी किरायों में वृद्धि का रोक सकते हैं।

मैं वातानुकूलित प्रथम श्रेणी के किरायों में हुई वृद्धि को समझता हूँ। आप इन्हें बढ़ा सकते हैं। किन्तु आजकल प्रथम श्रेणी, वातानुकूलित 2 टीयर तथा वातानुकूलित कुर्सीयान मध्यवर्गीय श्रेणी की याता आवश्यकताएँ बन गई हैं। मेरे विचार से इन श्रेणियों के किराए बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है। दूसरी श्रेणी के मासिक टिकट के सम्बन्ध में भी यही बात है। मैं विश्वास करता हूँ कि जब आप बजट पर हुई चर्चा का उत्तर करेंगे तो इस सम्बन्ध में विचार करेंगे और आप इन लोगों के लिए कुछ करेंगे।

किन्तु इसके साथ-साथ यात्री यातायात राजस्व लगभग 24.2 प्रतिशत है। उन्हें भी बहुत सी सुविधाएँ चाहिए। यदि आप प्लेटफार्मों पर स्थिति देखें तो आपको वास्तविक स्थिति का पता चल जायेगा। आजकल रेलगाड़ियों की लम्बाई वास्तविक रूप से बढ़ी है तथा यात्रियों के लिये जेडों की कोई व्यवस्था नहीं है। कभी उन्हें बारिश में खड़ा रहना पड़ता है तथा कभी लेज धूप में। अतः मैं अनुरोध करता हूँ कि रेलवे यात्रियों के लिये गेड सम्बन्धी सुविधाओं में सुधार किया जाए।

अनेक बार बिजली की कमी, बिजली के चले जाने आदि पर काफी अस्त-व्यस्तता हो जाती है। कम से कम थोड़े बड़े स्टेशनों पर जनरेटर की सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए ताकि लोगों को असुविधा न हो।

एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात जिसका मैं उल्लेख करना चाहूँगा वह है मानकीकरण के सम्बन्ध में। बहुत से देशों में आप देखेंगे कि जब गाड़ियाँ रुकती हैं तो उस स्टेशन के आरक्षित डिब्बे एक विशेष स्थान पर खड़े होते हैं। यहाँ ऐसा नहीं है। प्रतिदिन हम देखते हैं कि डिब्बे एक स्थान से

दूसरे स्थान पर स्थानान्तरित किए जा रहे हैं। कोई मानकीकरण नहीं है। इससे अधिक प्रयास की आवश्यकता नहीं है। आपके पास कोई प्रक्रिया होनी चाहिए जिससे यात्रियों को होने वाली असुविधाएं समाप्त की जा सकें।

3.00 म. प.

[श्री पी०एम० सर्वे पीठासीन हुए]

हमारे पास आजकल जो डिब्बे हैं, आप उन्हें देखिए। अपने वक्तव्य में आपने कहा है कि इनमें से बहुत से डिब्बों को बदला जाना है। आप उनसे पुराने तथा टूटे हुए डिब्बे इस्तेमाल करने के लिये कह रहे हैं तथा हम नहीं जानते कि आप कैसे यह आशा कर सकते हैं कि यात्री इन्हें इस्तेमाल करें। मैं आशा करता हूँ कि आप यात्रियों की इस समस्या को समझेंगे।

सुरक्षा सम्बन्धी पहलू अति महत्वपूर्ण पहलू है। रेलों में लूटपाट तथा विभिन्न प्रकार के अपराधों की अनेक घटनाएँ हो रही हैं। यात्रियों को बहुत कठिनाइयाँ हो रही हैं। आपको इसके लिये विशेष प्रबन्ध करने होंगे। यद्यपि आपने किराए बढ़ा दिए हैं तथापि आपने यात्री सुविधाओं में कोई सुधार नहीं किया है।

माल तथा यात्री दोनों गाड़ियों की गति बढ़ानी होगी। मैंने रिपोर्ट में देखा है कि लगभग 2,600 कि० मी० लम्बी रेल पटरी मजबूत नहीं बनी है तथा आप इसे 1995 और 1996 तक आधुनिक बनाने पर विचार कर रहे हैं। किन्तु यह बहुत लम्बा समय है। रेलवे में जो दुर्घटनाएँ हो रही हैं वे रेल पटरियों की हालत तथा पुलों के कारण हैं, जिन पर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिए। यदि आप इस काम को लम्बे समय तक स्थगित रखेंगे तो इससे निश्चित रूप से रेलवे को काफी हानि होगी। प्रत्येक दूसरे-तीसरे दिन हमें रेल के पटरी से उतरने तथा अन्य इसी प्रकार की खबरें मिलती रहती हैं। ये सभी दुर्घटनाएँ रख रखाव व मरम्मत न होने के कारण होती हैं।

अन्य बात रेल के डिब्बों के सम्बन्ध में है। पहले आपने एक बजट में कहा था कि आप बैगन विनिर्माण कम्पनी से कुछ लोगों को निकाल रहे हैं। एक ओर आप कहते हैं कि कमी है तथा दूसरी ओर आपके पास पर्याप्त बैगन विनिर्माण कम्पनियाँ नहीं हैं। मुझे पूरा विश्वास है कि आप इस मामले पर ध्यान देंगे कि यात्री डिब्बे, इंजन तथा बैगनों की स्थिति में सुधार हो।

भाप से चलने वाले इंजनों के सम्बन्ध में पहले ही उल्लेख किया जा चुका है। जितना शीघ्र सम्भव हो सके इन्हें हटा लिया जाना चाहिए क्योंकि कार्य की दृष्टि से ये बहुत अकुशल हैं। मुझे विश्वास है कि आप इस मामले पर विशेष ध्यान देंगे।

रेलवे का विद्युतीकरण जितना शीघ्र हो सके, करना चाहिए। मैं जानता हूँ कि आपकी कुछ धन सम्बन्धी बाधाएँ हैं। सभी मुख्य मार्गों का भी विद्युतीकरण करना चाहिए। हावड़ा तथा मद्रास के बीच की रेल लाइन पूर्णतः विद्युतीकृत होनी चाहिए। विजयवाड़ा तथा विशाखापत्तनम के बीच वाली रेल लाइन काफी अधिक व्यस्त

रहती है। इस मार्ग का भी शीघ्र ही विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। काजीपेट तथा हैदराबाद के बीच के मार्ग का भी विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। इन मार्गों का विद्युतीकरण करके रेलवे अधिक राजस्व कमा सकती है। आपने रेलवे बांडों से पहले ही 2,560 करोड़ ६० उधार ले लिया है। आप इन मार्गों के विद्युतीकरण का कार्य बांडों द्वारा और धन उधार लेकर पूरा कर सकते हैं। इन कामों को पूरा करने के लिए आपको अवश्य ही लम्बी रेलगाड़ियों का प्रयोग करना चाहिए और ऐसे अल्ट्रासोनिक खराबियों का पता लगाने वाले रेल संचालन उपकरणों और ऑप्टिकल फाईबर संचार प्रणाली का प्रयोग करना चाहिए जिससे कि इलेक्ट्रोमैगनेटिक खराबियों को दूर किया जा सके।

माल यातायात में भी जहां तक सम्भव हो सके, सुधार करना चाहिए। देश में बढ़ते हुए कृषि उत्पादन तथा औद्योगिक उत्पादन के भार को वर्तमान रेल गाड़ियां वहन नहीं कर पाएंगी।

आप अन्य देशों से कोई भी नवीनतम जानकारी ले सकते हैं तथा उसको इस देश में इस्तेमाल कर सकते हैं।

एक अन्य बात जिस पर मैं ध्यान दिनाना चाहूंगा वह यह है कि जब रेल दुर्घटनाएं होती हैं तो अपने विभाग द्वारा जांच करने की बजाए आपको बाहर से न्यायाधीश मंगवाने चाहिए। केवल तभी विभाग तथा मंत्रालय को सही तथ्य मिलेंगे तथा इन्हें सदन में प्रस्तुत किया जा सकेगा।

एक अन्य महत्वपूर्ण बात है काकीनाडा—कोट्टीपल्ली रेल लाइन। दूसरे विश्व युद्ध के दौरान उन्होंने इस रेल लाइन को हटा दिया था किन्तु शेष सुविधाएं अभी भी वहां हैं। उन्हें शीघ्र ही पुनः आरम्भ किया जा सकता है। कोंबतूर में भद्राचलम की रेल लाइन भी बहुत महत्वपूर्ण है। इस लाइन से मध्य प्रदेश को लोहा, अयस्क तथा कोयला पहुंचता है। इसलिए इस रेल लाइन का भी नवीकरण किया जाना चाहिए। मद्रास—हावड़ा की रेल लाइन का भी विद्युतीकरण करना चाहिए तथा विजयवाड़ा से विशाखापत्तनम का मुख्य मार्ग भी काफी व्यस्त रहता है, आपको इस लाइन का भी विद्युतीकरण करना चाहिए और काजीपेट में हैदराबाद की रेल लाइन का भी शीघ्र ही विद्युतीकरण करना चाहिए।

मैं पुनः कहना चाहूंगा कि स्थापना लागत बहुत बढ़ती जा रही है। हमें लागत को कम करना होगा। संचालन खर्च 1,224 करोड़ ६० है तथा ईंधन खर्च 1,247 करोड़ ६० है। भाप के इंजन हटाकर तथा जितना शीघ्र संभव हो सके लाइनों का विद्युतीकरण करके अधिक कुशल प्रणालियों का प्रयोग करके व्यय में कमी लानी चाहिए तथा डीजल इंजनों का प्रयोग आरंभ करना चाहिए। पुराने भाप इंजनों को यथा शीघ्र हटाना चाहिए, अन्यथा अर्थव्यवस्था को चलाना संभव नहीं होगा तथा रेलवे नित्यव्ययी नहीं हो सकती। मेरा केवल यही सुझाव है कि रेल मंत्री को इन सब सुझावों पर विचार करना चाहिए तथा रेलवे में सुधार करना चाहिए जो कि देश का एक बहुत बड़ा संगठन है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ। मुझे बोलने का अवसर दिया गया इसके लिये मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम नारिक (मुम्बई उत्तर) : सभापति जी, आपको शायद धाद होगा, सभागृह को तो ज़रूर धाद होगा कि गत साल जब जार्ज फर्नांडीज़ साहब ने रेलवे का बजट पेश किया था, उस समय मैंने इनका एक फोटो सभागृह में पेश किया था, जिसमें कि 5 साल पहले जार्ज फर्नांडीज़ साहब मुम्बई के ट्रैक पर उतरे थे रेल किरायों में बढ़ोतरी का विरोध करने के लिये। मैंने उनसे उस समय भी पूछा था कि आपकी हमें क्या सलाह है, आपकी तरह क्या हम भी ट्रैक पर उतर जायें या आप मुम्बई की उपनगरीय रेल सेवा में सुधार करने के बारे में विचार करेंगे। यह प्रश्न मैंने उनसे उस समय पूछा था। इस रेल बजट के सम्बन्ध में अपने विचार व्यक्त करने के पहले, अर्थ संकल्प के बारे में कहने से पहले, मैं खासकर उपनगरीय रेल सेवा और उसमें भी मुम्बई की उपनगरीय रेल सेवा के बारे में अपने विचार संक्षेप में व्यक्त करना चाहता हूँ। सदन में जो रेल बजट पेश किया गया है, उस बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि :

[अनुवाद]

यह पूर्वतः निराशजनक बजट है। यह उपनगरीय सेवा विरोधी बजट है, जिसके प्रति बहुत ही अधिक उपेक्षा-दिखाई गई है और जिसके साथ सीतेला व्यवहार किया गया है तथा इसमें मुम्बई उपनगरीय सेवा के चावों पर नभक छिड़का गया है।

[हिन्दी]

अध्यक्ष जी, पूरा साल चर्चा होने के बाद जार्ज फर्नांडीज़ साहब ने एक स्टेटस पेपर बनाया जिसका आज भी उन्होंने अपने भाषण में उल्लेख किया कि मुम्बई में सबअर्बन सेवा के लिए एक स्टेटस पेपर प्रकाशित किया और उसका हेडिंग भी दिया था कि "नीड्स फार न्यू इनीशिएटिव्स" हमें ऐसा लगता था कि सरकार तो बचल गई है, लेकिन जब रेलवे को इस बात का पता चला है कि मुम्बई की उपनगरीय रेल सेवा के बारे में इतना दुर्लक्ष किया है और कोई नई प्रणाली के विकास की आवश्यकता है, तो इस समय पर ऐसी कुछ बात होगी और 10-12 साल में जो उपनगरीय रेल सेवा के बारे में दुर्लक्ष किया गया था वह दूर हो जाएगा। तो मुझे बड़ा दुख है यह कहने में कि इस बजट से हमारा अपेक्षा भंग हुआ है कोई भी नया प्रोजेक्ट इस संकल्प में नहीं दिया है इसीलिए जो स्थिति है, उस स्थिति का उल्लेख भी इस स्टेटस रिपोर्ट में जैसा जार्ज फर्नांडीज़ साहब ने आज कहा वह सत्य का सारा तो मैं पढ़कर इस सदन का समय नहीं लेना चाहता हूँ, लेकिन जो क्रगलोड है जिसका उन्होंने उल्लेख किया है, उस क्रग-लोड का मतलब यह है कि गाड़ी की कैपेसिटी 852 सीट की है, तो उससे यदि दुगनी होती है

[अनुवाद]

तब यह 'क्रगलोड' है, जब यह तीन गुना हो जाता है तो यह 'डेंस क्रगलोड' तथा जब यह चार गुना हो जाता है 'सुपर डेंस क्रगलोड' हो जाता है। उसमें वह भी कहा गया है मध्य तथा पश्चिम रेलवे की उपनगरीय यात्रियों उपनगरीय सेवा के 48 लाख लोगों को यात्रा कराती है। और यह जब हो रहा है तो आज सारे देश की स्थिति क्या है, यहाँ जहाँ भी कोई बात करता है, तो

वह अपनी जगह पर नई गाड़ी की बात करता है, जो स्वभाविक है। लेकिन सारे हिन्दुस्तान में लगभग एक करोड़ यात्री प्रतिदिन प्रवास करते हैं, ये स्टेटस पेपर में कीगर्स दिए गए हैं। उसमें से 58 लाख हैं सबअर्बन कम्प्यूटर्स और इन 58 लाख सबअर्बन कम्प्यूटर्स और इन 58 लाख सबअर्बन कम्प्यूटर्स में से 48 लाख यानी 76 प्रतिशत केवल मुम्बई के हैं, 17 प्रतिशत कलकत्ता के और 7 प्रतिशत मद्रास के हैं। अब ऐसी जब भीड़ है और इतने लोग जब प्रवास कर रहे हैं, उनके लिए आप कुछ नहीं करेंगे? रेलवे के एक बैगन में हमारे बिल था जिस 20 से ज्यादा नहीं रहेंगे। जब बिल जो कटने के लिए मुम्बई के कल्लखाने में ले जाया जाता है, उसके लिए कितने नार्म हैं, जब जानवरों के लिए नार्म रखे जा सकते हैं, तो क्या आदमियों के लिए कोई नार्म नहीं है? आदमियों के लिए क्या कोई ऐसे नियम नहीं हैं, क्या ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है। यानी आज वहाँ के लोगों को सचमुच में जिदा रखते हुए मारने की कोशिश करने की बात चल रही है। ऐसे लोगों को जो शहर कोई सुविधा नहीं रैवेन्यू टैक्स का 50 प्रतिशत देता है। वहाँ के लोगों के लिए क्या कोई प्रोजेक्ट था हिन्दुस्तान के टोटल दी जा सकती है? फिर वे लोग कोई अपने काम से शायी था विवाह में जाने के लिए यात्रा नहीं करते हैं, वे तो नेशनल इंडस्ट्रियल प्रॉडक्शन बढ़ाने के लिए जाते हैं, कामिश्नल ट्रांजेक्शन के लिए यात्रा करते हैं और इस प्रकार से नेशनल एक्सचेंजर को वहाँ से 50 प्रतिशत पैसा मिलता है। इसलिए मेरा कहना यह है कि मुम्बई शहर की इतनी अपेक्षा करना ठीक नहीं है।

सभापति महोदय मेरा कहना यह है कि शहर में बढ़ती हुई आबादी के कारण जो भीड़ हो रही है उसके कारण सचमुच यह मुंबई शहर विनाश के कगार पर पहुंच गया है। यह विनाश के कगार पर है। और इसमें तो मुम्बई शहर की सारी स्थिति यानी भौगोलिक रचना ऐसी है—मानव शरीर की रक्त नालिकाओं की भांति शहर में इन लोकल ट्रेनों का जाल बिछा हुआ है। 5 मिनट भी यदि कोई गाड़ी कहीं रुकती है, तो उसके पीछे इतनी गड़बड़ हो जाती है जिसका कुछ उल्लेख नहीं किया जा सकता है। गए महीने लोगों ने दो दफा इस बात पर बड़ा गुस्सा किया है। यदि गाड़ी आज 5 मिनट लेट हो जाती है, तो लोग सहने की स्थिति में नहीं है और गुस्सा करते हैं। यह जो स्थिति आई है यह कोई नई बात नहीं है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि यह धना स्थिति स्टेटसकों से भी ज्यादा खराब बजट है। इसलिए जब कोई भी नया प्रोजेक्ट आपने नहीं लिखा है, तो मुम्बई के उपनगरीय प्रवासियों की ओर से मैं मंत्री महोदय के सामने एक अपेक्षा रखना चाहता हूँ जिस पर आपको विचार करना चाहिए। अब इस सबअर्बन रेलवे स्टेटस पेपर में तो 2 हजार करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स दिए गए हैं अगर मुंबई की उपनगरीय रेल सेवा को सुधारना है, तो अब यह तुरन्त तो नहीं हो सकता है, यह मैं भी जानता हूँ।

इसलिए कम से कम जो करने की बात है वह बोरोबली में विराट फोर ट्रेक्स बनाने का प्रोजेक्ट इसमें है। इस प्रोजेक्ट का सारा एमटीमेट निकाला गया है, इसके लिए लीड उपलब्ध है।

[अनुवाद]

मारा काम पूरा हो गया है। अनुमान भी लगा दिए गए हैं। हमें प्रतीपचारिक रूप से प्रत्येक वर्ष दिया गया था कि इस बजट में इस परियोजना पर चर्चा होगी। परन्तु वह एक अनीपचारिक व्यवसासन था। मेरा प्रापसे अनुरोध है कि प्राप इस पर विचार कीजिए।

[हिन्दी]

बोरीवली विरार फोर ट्रैक होना चाहिये। वैसे ही इसी क्षेत्र से अंधेरी से गोरेगांव सिक्स ट्रैक होना चाहिये, इस प्रकार की योजना दस साल पहले कागजों पर उतारी है। वह अभी तक शुरू नहीं की गई है। इसलिये इसको भी करना चाहिये। पश्चिम रेलवे की सबअर्बन सेवा जहां तक विरार तक है वह आगे नहीं बढ़ी है। रोज वहां से 50-60 हजार लोग आते हैं। इसलिये डहानू गांव तक उपनगरीय लोगों की दृष्टि से बड़ा सैनसीटिव विषय है, जिसके बारे में रेलवे के अधिकारी बार-बार कुछ व कुछ बोलते रहते हैं, जिसके बारे में और गड़बड़ी होने की संभावना है, उसके बारे में मैं बताना चाहता हूं। 12 डिब्बे की गाड़ी कैसी हो सकती है इसके लिये प्रयोग के तौर पर सैन्ट्रल और वैस्टर्न रेलवे पर एक-एक गाड़ी बनाई गई। अन्य गाड़ियां तो डिब्बे की हैं। इसलिये 12 डिब्बे की गाड़ी यदि शुरू की जाए तो अपने आप 33 प्रतिशत ज्यादा लोग लेकर जा सकती है। ऐक्सपेरीमेंट के तौर पर 12 डिब्बे की दो गाड़ियां शुरू की गईं। प्रवासियों की दृष्टि से इसका बड़ा लाभ है लेकिन समय-समय पर रेलवे अधिकारी कहते हैं कि ये गाड़ियां कैन्सल करेंगे, यह सुविधा की नहीं है। किसी भी कारण से आपने 12 डिब्बे की गाड़ियां कैन्सल करने की कोशिश की तो मुझे लगता है कि सचमुच लोगों को बहुत तकलीफ होगी, लोगों का असन्तोष अपने आप प्रकट हो जाएगा।

एक बात और जिसका प्रावधान लिखित आधार पर हमको दिया गया था, वह है बोरीवली में कम्प्यूटर रिजर्वेशन शुरू किया जाएगा। हमें कहा गया कि अक्टूबर 1991 से शुरू किया जाएगा, इस प्रकार से हमको लिखकर दिया है। लेकिन आपका जो बजट है, जो पेपर्स हैं उसमें बोरीवली कम्प्यूटर रिजर्वेशन का कोई भी उल्लेख नहीं है। महिलाओं के लिये कुछ डिब्बे शाम को साढ़े सात बजे तक आरक्षित किये जाते हैं और बाद में वहां पर पुरुष बैठ जाते हैं। लेकिन ऐसा होता है कि साढ़े सात किसी भी स्टेशन पर, कहीं पर भी बज जाएँ तो पुरुष उसमें घुस जाते हैं और महिलाओं को उतरने के लिये बड़ी दिक्कत होती है। इसलिये सारे डिब्बे जो पुरुष और महिलाओं के लिये समय के अनुसार रिजर्व किये गए हैं वे सारे डिब्बे ती बजे तक महिलाओं के लिये रिजर्व करना चाहिये। ऐसी मिनिमम अपेक्षा इस बजट में मैं रखता हूं। करनी चाहिये।

जैसे आपका रेल बजट का पार्ट I और II होता है, मेरे भाषण का भी पार्ट I पूरा हो गया है। पार्ट III में किराए वृद्धि के प्रस्ताव के बारे में अब मुझे कहना है। कई साल रेलवे बोर्ड कहता रहा है कि उपनगरीय रेलवे सेवा कभी भी मुनाफे में नहीं चली। हम इसके लिये बार-बार स्टैटिस्टिक्स मांग रहे थे लेकिन हमारे सौभाग्य से सबअर्बन स्टेट्स पेपर है उसमें यह (स्टैटिस्टिक्स) आया है। उसमें मुम्बई उपनगरीय रेलवे सेवा जो वैस्टर्न रेलवे है, जहां से मैं प्रतिनिधित्व करता हूं, गए साल में जो मुनाफा हुआ है, नेट मुनाफा वह 8.72 करोड़ है (व्यवधान)

[अनुवाद]

एक आलोचक सच कहें : यह सच नहीं है।

श्री राव नाईक : यह मेरे पास है। यदि आप चाहते हैं तो मैं उसे पढ़कर सुना रहा हूं। पश्चिम रेलवे का 1988-89 का वास्तविक मुनाफा 8.72 करोड़ का था। मध्य रेलवे को 8.27 करोड़ रु०

का नुकसान हुआ था। मुम्बई में रेलवे को 0.45 करोड़ रु० का निवल मुनाफा हुआ है। यह बहुत ही कम राशि है। ये घाकड़े रेलवे द्वारा प्रकाशित किए जाते हैं और हम इससे पूर्व इन घाकड़ों को चुनौती दे रहे थे क्योंकि हम भी मुम्बई के निवासी हैं।.. (अबबखान) ... मैं कलकत्ता पर आ रहा हूं। उसमें उप-नगरीय स्टेशनों के विज्ञापन शामिल न किए जाने के कारण राजस्व प्राप्त हुआ है। उसे ध्यान में रखते हुए, हम मुम्बई के लिए एक पृथक उप-नगरीय मंडल की मांग करते हैं। आप एक स्वतंत्र प्राधिकरण बनाएं जो ये गाड़ियां चलाए। उस प्राधिकरण का अपना पृथक लेखा होगा।

[हिन्दी]

फिर पता चलेगा कितना लाभ है, कितना नुकसान है और यह सेवा अधिक अच्छी तरह से चलानी है इसलिए स्वतंत्र स्वायत्त प्राधिकरण जिसके पास वित्तीय अधिकार हों। इस प्रकार से बनाते हैं तो उसमें से रास्ता निकलेगा।

कलकत्ता की फीगर्स इसमें हैं। कलकत्ता उपनगरीय रेलवे का वार्षिक नुकसान 96.32 करोड़ रु० है यानी 17 लाख प्रवासी हैं और उनसे 96.32 करोड़ का नुकसान है। मद्रास के चार लाख प्रवासी हैं और उनकी और से 26.14 करोड़ नुकसान है और मुम्बई के 48 लाख हैं और उनकी और से 0.45 करोड़ मुनाफा है

[अनुवाद]

यही कारण है कि उपनगरीय सैबशन को 122 करोड़ रु० का नुकसान हुआ है। इसका घर्ष है, कलकत्ता और मद्रास की नुकमान के लिए आप मुम्बई के यात्रियों पर जुर्माना कर रहे हैं जो राजकोष में 50 प्रतिशत दे रहे हैं।

[हिन्दी]

इसलिये यदि इडिपेंडेंट इस प्रकार की मार्गनाइजेशन होगी तो मुझे लगता है कि यह गलतफहमी दूर हो सकती है।

दूसरी बात इसके बारे में यह है कि इस उपनगरीय रेल किराये को सम्पीडाइज्ड करना। सारी दुनिया में सभी जगह सबअर्बन सेवायें सम्पीडाइज्ड होती हैं।

[अनुवाद]

मैं अब स्टेट्स पेपर के पृष्ठ 11 की निम्नलिखित चार-पाँच पक्तियां पढ़ूंगा :—

“शहरी परिवहन परियोजनाएं कुल मिलाकर वाणिज्यिक रूप से व्यावहारिक नहीं हैं। इसका एक प्रपवाद है—हांगकांग मास ट्रांजिट रेलवे सिस्टम जहां वार्षिक किरायायें में संशोधनों के कारण लागत और बसूली के अन्तर को दूर किया गया है।”

[हिन्दी]

सारी दुनिया में से केवल एक जगह पर सबअर्बन सेवायें सम्सीटाइज्ड नहीं होती हैं। जहां पर इससे मुनाफा हो रहा है वहां के लोगों की थोड़ी आपकी चिन्ता करनी चाहिये, थोड़ा विचार करना चाहिये और जैसा मैंने कहा उनको गाय-भैंस से अच्छा ट्रीटमेंट मिले, इस प्रकार का विचार करने की आवश्यकता है। इसलिये मेरा आपसे निवेदन है कि आपने सबअर्बन रेलवे के लिये जो भी किराये वृद्धि घोषित की है वह पूरी की पूरी वापिस लेनी चाहिये क्योंकि उसके लिये कोई भी जस्टिफिकेशन नहीं है। मुनाफा प्राप्त करने के लिए आपको किराये में अतिरिक्त वृद्धि नहीं करनी चाहिए। आपकी जो वृद्धि है वह इतनी डिस्क्रीमिनेटरी है कि उसके बारे में इससे ज्यादा कुछ नहीं कहा जा सकता है।

जो गुड्स फ्रेट्स हैं उसको आपने 10 परसेंट बढ़ाया है। जो एयरकंडिशन गाड़ियां हैं, फस्ट क्लास है, उनके किराये आपने 20 परसेंट बढ़ाये हैं और सबअर्बन सेवा का सैकिण्ड क्लास का 4 से 16 रुपये तक बढ़ाना और फस्ट क्लास का 16 से 64 रुपये तक बढ़ाना कुछ हमारी सम्झ में नहीं आया कि आपने ये कैसे बढ़ाया? अगर इसका परसेंटेज देखें तो यह 22 परसेंट होता है। यानी एयर-कंडिनिंग कम्पार्टमेंट या फस्ट क्लास से जो प्रवास करते हैं, दूर-दूर जाने वाले लोगों से भी आपने सबअर्बन रेलवे का ज्यादा किराया लगाया है।

[अनुवाद]

क्या यह भेदभावपूर्ण नहीं है? क्या यह अपमानजनक नहीं है?

[हिन्दी]

इसलिये इस प्रकार का चार्ज लगाना वहां के प्रवासियों को दृष्टि से बिल्कुल डिस्क्रीमिनेटरी है। मुझे इससे ज्यादा कठोर शब्द ख्याल नहीं आ रहा है। अतः यह डिस्क्रीमिनेशन बंद होना चाहिये। शायद आपको यह पता लग गया होगा कि आपके कांग्रेसी भाई जो कि मुम्बई से चुनकर आये हैं उन्होंने भी इस पर ताराजगी जाहिर की है। शरद विषे जी जब बोलेंगे तो बतायेंगे। सुनील दान साहब और गुरूदास कामत ने भी यह मांग की है कि यह टोटल विदज्ञ होना चाहिये। हम जैसे लोग जो कम्प्यूटर्स के सगठन में सालों-साल से काम कर रहे हैं

[अनुवाद]

हमने पहले ही अपना ग्रान्दोलन आरम्भ कर दिया है।

[हिन्दी]

इसके लिये ग्रान्दोलन भी किये हैं। वे लोग जगह-जगह से हस्ताक्षर इकट्ठे करके एक मेमोरंडम बद्ध-वार को देंगे। सारे मुम्बई की जनता में से किसी को भी यह जो किराया वृद्धि है, वह पसन्द नहीं आई है। यह ग्रान्दोलन और प्रागे बड़ेगा, इससे अच्छा हो कि आप यह किराया वृद्धि वापिस ले लें, वरना ग्रान्दोलन से आपको भी तकलीफ होगी, वहां के प्रवासियों को भी तकलीफ होगी। हमारी सहन

करने की जो सीमा है, वह सीमा अब समाप्त हो गई है और इसलिए आप जब उत्तर देंगे तब टोटल विटडाल होना चाहिए, इस प्रकार की हमारी अप्राइड की मांग है।

अब केवल एक बात कहकर मैं अपना भाषण पूरा करूंगा। वह यह है कि एक अप्राइडार का नमूना आपके सामने मैं पेश करना चाहता हूँ। डिटेल्स तो मैं आपको लिखकर दे दूंगा लेकिन रेलवे के फण्ड्स कैसे डाइवर्ट होते हैं, इसमें मिसएप्रोप्रिएशन कैसे होता है, जो मैं उदाहरण दे रहा हूँ,

[अनुवाद]

वह एक नमूना मात्र है।

[हिन्दी]

यह जो मामला है इससे कम से कम हर साल 300 करोड़ रुपया नैट रेलवे के फण्ड से जो अलग-अलग बैंगन बिल्डर्स हैं, कोच बिल्डर्स हैं, उनको दिया जाता है। इसकी जांच करने के लिए जो तथ्य मैं आपको दे रहा हूँ, उनकी जांच करने के लिए मैं मांग करता हूँ कि आप एक संसदीय समिति की नियुक्ति करें। अब यह मामला क्या है, :-

[अनुवाद]

यदि आप घौर अप्राइड चाहते हैं,

[हिन्दी]

यह बैंगन प्राइसेज का मामला है। कोच के प्रोसेस का मामला है।

[अनुवाद]

लागत रिपोर्ट सं० 7105 दिनांक 28 जनवरी, 1991

[हिन्दी]

यह बैंगन बनाने वाली जो अलग-अलग कम्पनियाँ हैं, 11 कम्पनियाँ हैं। उनमें से 6 कम्पनियाँ पब्लिक सैक्टर की हैं, जैसे बर्न है, भारत बैंगन है, जेसप है और 5 प्राइवेट सैक्टर में काम करने वाली हैं, जैसे टैक्समैको, सिनको, मॉडर्न हैं। इनको जो कीमत दी जाती है, वह घोवर हेड के आधार पर उनकी कीमतें तय होती हैं। हर कम्पनी का घोवर हेड अलग-अलग होता है। हिसाब के अनुसार आप भी जानते हैं, मैं भी एकाउण्ट्स का प्राइमी होने के कारण जानता हूँ, मैंने भी मैनेजमेंट की काफी ट्रेनिंग ली है। हमने जब देखा तो पता चला कि जो घोवर हेड के आधार पर प्राइसेस दी जाती हैं, वह घोवर हेड है एक्चुअली 168 परसेण्ट लेकिन उनको प्राइस दी जा रही है 182 परसेण्ट, मतलब 14 परसेण्ट एडीशनल प्राइस दी जा रही है, यह जो प्राइवेट सैक्टर में बैंगन बिल्डर्स हैं, उनके लिए है, और पब्लिक सैक्टर में जो है उनके लिए घोवर हेड है 191 परसेण्ट और प्राइस दी जा रही है 200 परसेण्ट के आधार पर, मतलब 9 परसेण्ट अधिक पैसा उनको दिया जाता है। अब यह पैसा देने समय भी कुछ एवरेजज निकाले जाते हैं

[अनुवाद]

औसत 30 प्रतिशत से अधिक होते हैं।

[हिन्दी]

श्रीर जो हर बैगन बिल्डर की लाइसेंस कैंपेसिटी होती है, यूटीलाइजेशन की, उसमें जो ग्राज प्रोडक्शन है ।

[अनुबाब]

वास्तव में मैंने एक पत्र लिखा है। यदि ग्राप चाहें तो मैं ग्रापको वह पत्र दे सकता हूँ ।

[हिन्दी]

वर्क किया जाता है 95 परसेंट पर श्रीर प्राइसेम दी जाती हैं। प्राइसेस 90 परसेण्ट यूटीलाइजेशन के आधार पर डमके कारण पैसा ही पैसा बन रहा है, यह सारे बैगन बिल्डर्स को जा रहा है जिसके कारण 1984-85 से हर साल 300 करोड़ रुपया ज्यादा पैसे, यह जो 11 कम्पनियाँ हैं, उनको दिये जाते हैं और इसलिए मैंने रिपोर्ट की डेट बनाई ।

[अनुबाब]

मामले की जांच करने के लिए एक संसदीय समिति होनी चाहिए ।

[हिन्दी]

एक दफा ग्रापको इसका पता चला तो बाकी रेलवे बोर्ड में जो चलता है, वह हाथ में पकड़ना बड़ा मुश्किल नहीं रहेगा। मैं मानता हूँ कि ग्रापकी भी इच्छा होगी, हिन्दुस्तान के लोगों के हित में ऐसे भ्रष्टाचार, ऐसे गलत तरीके वहाँ पर नहीं चलें ।

[अनुबाब]

अन्त में जिस बात का जिम्मा जार्ज फर्नान्डीज साहब ने किया है, वह है रेलवे कर्मचारियों के बारे में ।

[अनुबाब]

दंडित हड़ताली कर्मचारियों को पुनः बहाल किया जाना चाहिए ।

[हिन्दी]

उनको काम पर लेना चाहिए। इस प्रकार की राय सारे सभाग्रह में गये समय पर बनी और इसलिए सब को वापस लेना चाहिए। जिस प्रकार से लेने का तय हुआ था, कोई गुजर गया है तो उसका नैक्स्ट रिप्रेजेंटेटिव हो तो ऐसे लोगों को लेना चाहिए।

दूसरी बात, जो उन्होंने बताई कि रेल कर्मचारियों के संगठन की जो मान्यता है, वह गुप्त मतदान के आधार पर देते हुए, नकली यूनियनस बहुत हैं और इसलिए लोगों को तय करने दो, कर्मचारियों को यह तय करने दो कि नकली यूनियन कौन सी है, प्राथमिक यूनियन कौन सी है, असली यूनियन कौन सी है और ऐसी यूनियन जो गवर्नमेंट की ट्रेड यूनियन एषॉरिटी को भी अपना हिसाब

देती है, यह भी देखना चाहिए। इस प्रकार से रेल कर्मचारियों की दो समस्याएँ हैं। यह समस्या यदि प्राप समाप्त करेंगे तो जो प्रापने प्रापने भाषण के अन्त में कहा है कि

[अनुवाद]

वे प्रापके कामरेड है

[हिन्दी]

उनका बड़ा योगदान है, सारी रेल चलाने में, देश में सम्पत्ति निर्माण करने में तभी वह बन सकता है और इसके लिए प्राप ऐसा वातावरण निर्माण करें। इन्हीं शब्दों के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री पलास बर्मन।

श्री पलास बर्मन (बलूरघाट) : महोदय, मैं बंगाली में बोलना चाहूंगा।

सभापति महोदय : क्या प्रापने इस बारे में बता दिया है कि प्राप बंगाली में बोलेंगे ?

श्री पलास बर्मन : मैंने पहले ही सूचित कर दिया है।

महोदय : चूंकि, दुभाषिया अभी तक नहीं प्राया है इसलिए प्राप बाद में बोल सकते हैं।

4.00 अ० ५०

श्री आर० श्रीधरन (मद्रास दक्षिण) : सभापति महोदय, रेलवे बजट पर चर्चा करने से पूर्व सर्वप्रथम मैं प्रापना भाषण देना चाहता हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री को एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने पर बधाई देता हूँ। बहस में भाग लेते समय मैंने बहुत ही कम मुद्दे उठाए हैं। मास रेपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम जिस मद्रास में आरम्भ किया गया था, के लिए जो राशि दी गई वह राशि वर्तमान बजट में बहुत कम है और उस राशि में वृद्धि करनी होगी और तारामणि से लुज अर्थात् दूसरी दिशा में काम शुरू करना होगा।

भूमि के उपलब्ध न होने के कारण आरम्भ में राघाकृष्णन सलाई और लुज के बीच का काम बन्द हो गया था। अब राज्य सरकार के सहयोग से रेलवे को भूमि प्राप्त हो गई है। इसलिए पहले जो काम बीच में बन्द हो गया था उसे शीघ्रता से पूरा करना चाहिए ताकि जिस भाग में पहले कार्य आरम्भ किया गया था उसे 1992 से पूर्व पूरा करना होगा।

मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि तारामणि से लुज की ओर युद्ध-स्तर पर कार्य आरम्भ कर देना चाहिए क्योंकि राज्य परिवहन उपक्रम द्वारा 85 प्रतिशत यात्री यात्रा करते हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी अनुरोध करता हूँ कि वे दक्षिण-रेलवे के विल्लीपुरम-मदुरई सेक्शन के बिद्युतीकरण के साथ ही-बैंगलपुट से मदुरई पर मुख्य और कोर्ड दोनों सेक्शनों पर छोटी लाइन को दोहरा करने के लिए भी समुचित निर्णय करें।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे मद्रास से तिरुनेलवेली और तिरुनेलवेली से मद्रास के लिए दिन में तीव्र गति से चलने वाली रेलगाड़ी चलाएं। मदुरई-करूर-डिंडीगुल लाइन पर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य को तेजी से करना होगा और इस कार्य हेतु धनराशि में वृद्धि करनी होगी। ताम्बरम और अलनदूर के निकट रेल उपभाग अथवा ऊपरी पुल के निर्माण का कार्य भी अचलम्ब आरम्भ करना होगा।

चूँकि, राज्य सरकार ने गुमुडीपूडी का औद्योगिक क्षेत्र के रूप में चयन किया है इसलिए मद्रास सेन्ट्रल स्टेशन से तिरुवेलोर और मद्रास सेन्ट्रल से गुमुडीपूडी के बीच चल रही इलैक्ट्रीकल मल्टीपल यूनिटों (ई० एम० यू०) में भी वृद्धि की जानी चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे तिरुनेलवेली और मदुरई रेलवे स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण काउंटर की व्यवस्था करें।

अन्ततः, मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे पैरम्बूर रेलवे अस्पताल के अस्पताल संरक्षण के लिए और अधिक सुविधाएँ प्रदान करें। मैं उसी अस्पताल में डॉक्टर था। मैं पैरम्बूर रेलवे अस्पताल के कार्डिओवैस्कुलर सर्जिकल विभाग में 1 वर्ष तक अपर जिला चिकित्सा अधिकारी था। उस अस्पताल में विशेष रूप से विशेष प्रकार की सर्जरी के लिए 240 बिस्तर हैं। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे मानव हृदय वाल्व के प्रत्यारोपण हेतु शीघ्र ही राज्य सरकार से अनुमति प्राप्त करें। यह अत्यन्त आवश्यक है क्योंकि मानव हृदय वाल्व के प्रत्यारोपण हेतु विदेशों से कृत्रिम हृदय वाल्व प्राप्त करना हमारे लिए अत्यधिक कठिन है।

*श्री पलास बर्मन (बलूरघाट) : सभापति महोदय, रेल बजट पर चर्चा करते हुए मैं कहना चाहूंगा कि जिन क्षेत्रों का विकास किया जा रहा है उनके विकास कार्य को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इस दृष्टिकोण से जिले के शहरों में अधिक रेल लाइनें होनी चाहिए और सर्वेक्षण करने के बाव जिस परियोजना को हाथ में लिया गया है अथवा जिन परियोजनाओं पर कार्य हो रहा है, उनको पूरा करने के लिए समय-सीमा निर्धारित की जानी चाहिए। यह अनिवार्य नियम बनाया जाना चाहिए। इसे स्त्रेच्छापूर्ण तरीके से नहीं लिया जाना चाहिए। किसी भी व्यक्ति को जनता को धोखा देने का अधिकार नहीं होना चाहिए। मैं बहुत ही व्यथित होकर कहना चाहूंगा कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र बलूरघाट और उपेक्षित उत्तरी बंगाल के अचिकसित जिले में कोई रेल लाइन नहीं है। मालदा तक 124 कि०मी० की यात्रा करने के बाद हमें रेलगाड़ी लेनी होती है। लगभग 2 लाख व्यक्ति रेल सुविधा से वंचित हैं। यह जिला कृषि पर निर्भर है। किसानों को रेल सुविधा की आवश्यकता है ताकि वे आसानी से बीज, उर्वरक इत्यादि आसानी से ला सकें। इस संबंध में इकलक्ष्मी मालदा परियोजना का भी उल्लेख करना चाहूंगा। इस क्षेत्र के निवासियों को असुविधा पर विचार करने के बाद तत्कालीन रेल मंत्री श्री गनी खां चौधरी ने इकलक्ष्मी मालदा परियोजना की 1982-83 में अनुमति दी थी। इक लक्ष्मी मालदा परियोजना 110 कि०मी० लम्बी है और सर्वेक्षण करने के बाद सरकार ने 47 करोड़ 8000 की राशि की मंजूरी दी थी परन्तु सिर्फ 3-4 करोड़ 8000 की राशि ही मंजूर हुई और कार्य आरम्भ किया गया। परन्तु दुर्भाग्यवश 1986 के बाद ही परियोजना का कार्य

*मूलतः बंगला में दिए गए भाषणों के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी स्थानतः।

रोक दिया गया। पिछले दो-तीन वर्षों में एक हजार रुपये आवंटित किये जा चुके हैं। अतः मेरा अनुरोध है कि अविकसित जिले की चालू परियोजना को पूरा किया जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर भी आकषित करना चाहूंगा कि यह परियोजना को प्रसमय ही बन्द न हो जाए मेरा यह भी अनुरोध है कि उत्तरी बंगाल के अलीपुर-ट्रार से सियालदेह बाया करवा तक एक यात्री गाड़ी भी चलाई जाए ताकि इस क्षेत्र के लोगों को लाभ हो। कागरा-घाट, कंडी और सैबिया को भी रेल लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। कृष्णा नगर से लालगोला लाइन तक दोहरी लाइन बिछाने की अत्यंत आवश्यकता है। दालकोला, किशनगंज और मिलीगुड़ी जैसे स्थानों पर ऊपर पुल (फाई ओवर) बनाने की आवश्यकता है।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया रेल बजट का विरोध करते हुए मैं अपना भाषण यहीं समाप्त करता हूँ।

* जो० बेधराय नायक (कनार) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय मंत्री जी को मुबारक बाद देता हूँ। चूकि, अब कन्नड़ भाषान्तरकार यहां उपस्थित है, इसलिए मैं कन्नड़ में बोलने जा रहा हूँ।

माननीय मंत्री महोदय ने देश के समस्त विभिन्न समस्याओं के बावजूद एक अच्छा बजट प्रस्तुत किया है। इस बजट में मध्यम तथा निर्धन वर्गों के लोगों को मदद पहुंचाने के उनके प्रयासों की मैं सराहना करता हूँ। उन्होंने मिट्टी के तेल, खाद्यान्नों तथा अन्य आवश्यक वस्तुओं की माल भाड़ा न बढ़ा कर काफी दयालुता का परिचय दिया है। अतः मैं 1991-92 के इस रेल बजट का हार्दिक स्वागत करता हूँ।

मैं उत्तर कनारा का निवासी हूँ जो कि एक पहाड़ी क्षेत्र है। दुर्भाग्य से, आजादी के 44 वर्षों के बाद भी मेरे चुनाव क्षेत्र में कोई रेलवे लाइन नहीं है। मेरे क्षेत्र से कई लोग रेल मंत्री बने हैं परन्तु अब तक एक भी रेलवे लाइन मेरे क्षेत्र को नहीं प्रदान की गई है। मैं सोचता हूँ कि शायद मेरे राज्य के लोगों को रेल मंत्री राज्य में रेलवे का विकास टालने के लिए ही बनाया जाता है। काफी राज्य में रेलवे विकास के संबंध में लोगों को उम्मीदें थीं। मुझे उन दूसरे राज्यों से ईर्ष्या नहीं है जहाँ अच्छी रेल सुविधाएं हैं। मैं आशा करता हूँ कि पहाड़ी क्षेत्र होने के नाते मेरे चुनाव क्षेत्र को कुछ प्रदान की जाएगी। उत्तर भारत में कुछ पहाड़ी क्षेत्रों को विशेष रूप में रेलवे लाइन प्रदान करने के रेल सुविधा लिए चुना गया है। इसी प्रकार मेरे क्षेत्र को भी इस सम्बन्ध में प्राथमिकता मिलनी चाहिए। विशेष प्रावधानों के अन्तर्गत आप कुछ पहाड़ी क्षेत्रों तथा आदिवासी क्षेत्रों को रेलवे लाइन प्रदान कर रहे हैं। मेरा जिला एक पहाड़ी क्षेत्र है। लेकिन इसके बावजूद रेलवे के लोगों ने इस तरफ कोई खाम ध्यान नहीं दिया है जो कि बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। लोगों को एक रेलवे लाइन का बड़ा बेमित्री से इन्तजार है परन्तु उनका यह सपना सिर्फ एक सपना बन कर रह गया है। तथापि, सरकार को लोगों की सही मांगों को पूरा करना चाहिए। केन्द्र में बैठे सरकारें पिछले कई वर्षों से इस सम्बन्ध में कुछ भी महत्वपूर्ण नहीं कर पाई है। मेरा राज्य सामान्य रूप से तथा मेरा क्षेत्र विशेष रूप से रेलवे प्राधिकारियों की उपेक्षा का शिकार रहा है।

*मूलतः कन्नड़ में किए गए भाषण के अंग्रेजी अनुबाद का हिन्दी अन्तर।

कारवाड़ हुबली रेल लाइन के निर्माण में कोई प्रगति नहीं हुई है। जब श्री जाफर शरीफ रेल राज्य मंत्री थे तो उस समय एक पुनःसर्वेक्षण किया गया था मुझे याद है कि उसके लिए हमने उन्हें बधाई भी दी थी। कोई नहीं जानता कि उस सर्वेक्षण का क्या हुआ। दफतरशाहों को उसके बारे में तनिक भी फिक्र नहीं है और उनका काम हर समय यह बताते हुए सिर्फ रिपोर्टें भेजना रह गया है कि यह व्यवहार्य नहीं है। हम तकनीकी निर्णय नहीं चाहते हैं, हमें इस संबंध में एक राजनैतिक निर्णय चाहिए। मेरा चुनाव क्षेत्र पहाड़ी क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। अतः, मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि आप इस पर गम्भीरता से सोचें तथा मेरे क्षेत्र की जनता की सहायता करें। अब तक, वहाँ कोई रेलवे लाइन नहीं है। हमें आजादी प्राप्त हुई 44 वर्ष हो गये हैं लेकिन दुर्भाग्य से मेरे क्षेत्र में लोगों को तथा बच्चों को यह भी नहीं पता कि एक रेलवे लाइन क्या चीज होती है। वे इसे केवल टो-वी० पर देखते हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय की कठिनाइयों तथा वित्तीय समस्याओं को समझ सकता हूँ। लेकिन इसके साथ ही मैं यह चाहता हूँ कि इस दिशा में अवश्य कुछ न कुछ प्रगति होनी चाहिए। कारवाड़-हुबली रेलवे लाइन के लिए सर्वेक्षण अंग्रेजों के शासन काल में 1857 में किया गया था लेकिन तब से लेकर अब तक इसे व्यावहारिक रूप नहीं दिया गया। पहले कुल 70 करोड़ रुपए में से 5 अथवा 6 करोड़ रुपए की धनराशि कोकण रेलवे परियोजना के लिए स्वीकृत की गई थी। अब सरकार ने दयालुता का परिचय देते हुए 'शेयर इविट्टी, कैपिटल के रूप में 51 करोड़ रुपए और मंजूर किए हैं। मैं कर्नाटक के लोगों की ओर से माननीय मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूँ। कोकण रेलवे परियोजना एक महत्वपूर्ण परियोजना है तथा पश्चिमी क्षेत्र के विकास के लिए चालू कार्य में तेजी लाना बहुत ही आवश्यक है। उन्हें मंगलूर की ओर से एक बार में केवल 10 कि० मी० की ही दूरी नहीं लेनी चाहिए। इस तरह काम करने से इस बड़ी परियोजना को पूरा करने में काफी लम्बा समय लगेगा। उन्हें लम्बी-लम्बी दूरियां लेनी चाहिए तथा इस परियोजना को यथा सभव जल्द से जल्द पूरा करने का प्रयास करना चाहिए। इस अवसर पर मैं गोवा, महाराष्ट्र और केरल की सरकारों को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने इस परियोजना के समापन हेतु केन्द्र को अपना पूरा सहयोग प्रदान किया है। अकोला तथा हुबली के बीच रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को शीघ्र ही शुरू करना होगा। यह इस पहाड़ी क्षेत्र की बहुत महत्वपूर्ण लाइन है जो पूरी तरह से बम्बई के बाजार पर निर्भर करती है। इससे सिड्डी, अकोला, कारवाड़, आदि स्थानों से विभिन्न वस्तुओं, जैसे नमक, मछली, इत्यादि, को लाने, ले जाने में काफी मदद मिलेगी। इससे सम्पूर्ण क्षेत्र का औद्योगिक विकास भी तीव्र होता है। हुबली और हास्पेट के बीच की रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में बदलना भी बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि इससे कारवाड़ बन्दरगाह के जरिए कच्चे मँगनीज को ढोने में बहुत मदद मिलेगी।

कर्नाटक के लोगों की बंगलौर मिराज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की मांग भी काफी दिनों से चली आ रही है। यह बहुत ही उच्च सघनता वाला मार्ग है तथा बड़ी लाइन केवल मिराज तक ही है और उसके बाद बंगलौर तक बही पुरानी मीटर लाइन है। मैं माननीय मंत्री महोदय से संनुरोध करता हूँ कि वह इस रेलवे लाइन के परिवर्तन कार्य को भी बजट में शामिल करे। हुबली कार्यशाला में काम करने की स्थिति बिल्कुल भी संतोषजनक नहीं है। कोई नहीं जानता कि इस कार्यशाला में क्या हो रहा है। रेल विभाग के अधिकारी दिल्ली, कलकत्ता, मद्रास जैसे शहरों का

निरीक्षण करने जाते हैं परन्तु वे हुबली जैसे शहरों की अनदेखी करते हैं। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को इन स्थानों का समुदाय करना चाहिए तथा उन्हें वहां जाकर देखना चाहिए कि कार्यशालाओं में कार्य समुचित रूप में हो रहा है अथवा नहीं।

हुबली राज्य का एक प्रमुख जंक्शन है। इसका विकास लगभग नगण्य है। यदि यही उत्तर भारत में होता तो इसका विकास बहुत मतोषजनक रहा होता। दुर्भाग्य से यह मेरे राज्य में है और रेल अधिकारियों ने इसकी उपेक्षा की है। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से इस गंभीर मामले की जांच तथा हुबली जंक्शन में कार्यरत अन्य मजदूरों एवं कर्मचारियों की सहायता करने की अपील करता हूँ।

केवल ईश्वर ही जानता है कि यात्रियों को किस प्रकार की सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। इनको लेकर कोई भी खुश नहीं है। मंत्रालय के लिये विभिन्न उद्देश्यों हेतु केवल धन की व्यवस्था करना ही काफी नहीं है। इसे यह भी देखना चाहिये कि धन का प्रयोग समुचित ढंग से हो तथा अच्छी से अच्छी सुविधाएं यात्रियों को दी जाए। गडग, हुबली, धारवाड़, लेंडा, बेलगाम आदि रेलवे स्टेशनों की स्थिति दयनीय है। रेलवे बोर्ड के प्राधिकारियों तथा मंत्रालय के सम्बन्धित अधिकारियों को ऐसे स्थानों का निरीक्षण करना चाहिए तथा वृष्टियों को शीघ्र ठीक करना चाहिए।

इस रेल बजट से मुझे पूर्ण संतुष्टि नहीं हुई है लेकिन इसके साथ ही निश्चित रूप से इसने मुझे निराश नहीं किया है।

महोदय, मैं आपको इस बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद देता हूँ और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

डा० कीर्तिकेश्वर पात्र (बालासोर) : महोदय, मुझे बोलने हेतु अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं रेल मंत्री को अधिशेष बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूँ। यह 235 करोड़ रुपए का अधिशेष है। कुछ माननीय सदस्य, जिस तरह से बजट प्रस्तुत किया गया है उसकी आलोचना कर रहे हैं। इस महान सदन में मेरा कहना यह है कि यदि हमारे पास पैसा है तो हम किसी भी सुविधा को जुटा सकते हैं तथा किसी भी सुविधा को खरीद सकते हैं। यदि हमारे पास पैसा नहीं है तो हम सुख-सुविधा की कोई भी वस्तु नहीं खरीद सकते हैं। सर्व प्रथम, इस बजट में हमने समुचित रूप से अर्थोपायों का अनुमान नहीं लगाया है। जिस तरीके से यह बजट प्रस्तुत किया गया है हमने उसकी आलोचना की है। मैंने पिछले साल के रेलवे बजट में इसकी तुलना की है। इस बजट में मदवार प्रावधान अनुपातिक नहीं है।

मैं माननीय मंत्री महोदय को ऐसा बजट लाने के लिए धन्यवाद देता हूँ जो इस देश के मध्य वर्ग, निम्न मध्य वर्ग तथा गरीब तबके के लोगों के अनुकूल है। चूंकि उन्होंने द्वितीय श्रेणी के यात्रियों-जो सामान्य गाड़ियों या मेल या एक्सप्रेस गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी में यात्रा करते हैं—के किराए में बहुत थोड़ी अधिशुल्क बढ़ाया है इसलिए वे इससे प्रभावित नहीं हैं। गरीब जनता को राहत पहुँचाने के लिए हमारे माननीय मंत्री ने इस बजट में आवश्यक वस्तुओं को किसी भी अधिशुल्क से छुआ तक नहीं है।

मैं इस बजट का सूक्ष्म विश्लेषण नहीं करने जा रहा हूँ जैसा कि कुछ सदस्यों ने इस सदन में किया है। लेकिन मैं यहां स्पष्ट रूप से यह बताना चाहूंगा कि हम क्यों इस प्रकार की कठिनाइयों और इस तरह के वित्तीय संकट का सामना कर रहे हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि यद्यपि रेलवे माल तथा यात्रियों को लाने के जाने का प्रधान माध्यम है, यह एक नया स्थापित करने की भी भूमिका निभाता है क्योंकि देश भर से लोग रेलों में अपने व्यापार के सिलसिले में, भ्रमण करने, तीर्थ यात्रा करने, शिक्षा ग्रहण आदि, के लिए यात्राएं करते हैं। यह दूर-दराज से विभिन्न तरह के लोगों को पास लाती है। यह देश के आर्थिक जीवन के लिए भी अनिवार्य है तथा देश के औद्योगिक और कृषि विकास में भी सहायता पहुंचाती है।

देश को आर्थिक स्थिरता प्रदान करने की जिम्मेदारी केवल रेलवे की है। इस देश की अर्थ-व्यवस्था क्यों चरमरा रही है? हमारा देश इस आर्थिक संकट का सामना क्यों कर रहा है? उसके दो कारण हैं जिनके बारे में इस सदन में चर्चा नहीं की गई है। एक बात देश में राजनीतिक अस्थिरता की है। आर्थिक स्थिरता राजनीतिक स्थिरता पर निर्भर करती है। यदि देश में राजनीतिक स्थिरता नहीं है, तो देश को अवश्य ही आर्थिक अस्थिरता का सामना करना पड़ेगा। इसलिए मैं सदन में उपस्थित सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि वह इस सरकार को गिराने का प्रयत्न न करें। हमें सरकार को पांच वर्ष तक चलाना होगा और सदन में ही अपने सुझाव रखने होंगे कि किस प्रकार से सरकार ठीक तरह से कार्य करेगी और इस बजट प्रस्तावों का ठीक प्रकार से क्रियान्वयन करेगी।

मैं भूतपूर्व रेल मंत्री श्री फर्नांडीस से कुछ प्रश्न करूंगा जो इस समय यहां नहीं हैं। वे कह रहे थे कि उन्हें अपने ग्यारह मास के शासन के बाद ही हटा दिया गया। उन्होंने कुछ कदम उठाए थे; किन्तु उन्हें उन कदमों से पीछे हटने के लिए किसने कहा था? जनता शासन के दौरान भारत ने चार प्रधान मंत्री देखे हैं और कांग्रेस के 40 वर्ष के शासन में हमने चार प्रधान मंत्री देखे हैं। जनता शासनकाल के इन 3 वर्षों के दौरान देश की आर्थिक शक्ति इतनी क्यों बिखर गई है? यह प्रथम और सबसे महत्वपूर्ण प्रश्न है। वे लोग सत्ता के पीछे भाग रहे हैं कि प्रधान मंत्री कौन बनेगा और सत्ता किसके द्वारा हथियाई जाएगी। इस बारे में कोई नहीं सोचता कि देश कैसे चलेगा और लाखों गरीब लोगों की शिक्षायतें कौन दूर करेगा। उनके बारे में जिन्होंने उन्हें वोट दिया है, कोई नहीं सोचता। लोगों को आश्चर्य ही रहा है कि वे लोग क्या कर रहे हैं। किन्तु हम यहां सत्ता पाने के लिए लड़ रहे हैं। इस सम्माननीय सदन में, मैं माननीय सदस्यों को अपने कीमती सुझाव देने हेतु और सत्ता प्राप्त के अथवा सरकार को गिराने के लिए लड़ाई न करने का आग्रह करता हूँ। यह मेरा विनम्र सुझाव है।

दूसरा प्रश्न इस देश में जनसंख्या में हुई वृद्धि के बारे में है। यह दूसरा कारण है जिसके फल-स्वरूप हम आर्थिक संकट का सामना कर रहे हैं। इसके एक कारण के बारे में मैं पहले ही बता चुका हूँ। दूसरा कारण जनसंख्या वृद्धि की दर है। हमारी जनसंख्या अब 84 करोड़ के लगभग है। दस वर्षीय प्रक्रिया में, अथवा एक दशक में हमने अनुमान लगाया है कि जनसंख्या में लगभग 16 करोड़ की वृद्धि होगी। यदि जनसंख्या वृद्धि का यही अनुपात रहा तो भगवान भी हमारी सहायता नहीं कर सकते। इसलिए, इसे रोकने के लिए हमें एक नीति निर्धारित करनी होगी, हमें देश में ही रही जनसंख्या

की वृद्धि को रोकने हेतु इस सदन में कुछ नियमों और विनियमों को लागू करना होगा। यदि जनसंख्या में वृद्धि इसी प्रकार से होती रही तो कोई कुछ नहीं कर सकता।

अब मैं इस सम्माननीय सदन में कुछ प्रस्ताव और कुछ मांगें रख रहा हूँ तथा इन्हें मैं मंत्री महोदय के समक्ष रख रहा हूँ। एक प्रस्ताव तो यह है। आपको रेल मार्गों अथवा रेलवे स्टेशनों पर लोहे के टुकड़ों के ढेर मिलेंगे। आपको ये वहाँ मिलेंगे परन्तु किसी को भी इनकी बिक्री की चिन्ता नहीं है। करोड़ों रुपए के रूई लोहे के टुकड़े वहाँ पड़े हुए हैं। इनमें टूटे हुए इंजन के हिस्से, पहिए, बोगी आदि हैं। लोग इनकी चोरी भी कर रहे हैं। रेल कर्मियों के साथ मिलि-भगत करके बड़े व्यापारी इन्हें उठा रहे हैं। यदि इन सब की बिक्री की जाए तो रेलवे के लिए करोड़ों रुपए की बचत की जा सकती है। माननीय मंत्री महोदय को मेरा यह सुझाव है।

मेरा दूसरा प्रस्ताव यह है। यह देखा गया है कि लोहे के टुकड़ों, धातु के टुकड़ों, लोहे की कतरनों और गोलाशय मयों की चोरियां हो रही है जिसके परिणामस्वरूप हमें हानि उठानी पड़ती है। इन्हें रोका जाना चाहिए; और इसके कारण राजस्व में हो रही हानि को रोकना चाहिए।

मेरे पास एक और सुझाव भी है। यदि आप रेल डिब्बे के अन्दर चढ़ते हैं तो आप आरक्षित बोगियों में संबाहकों को पाएंगे। वे अष्टाचार फैलाते हैं। वे रिश्तत ले कर रास्ते में आरक्षण प्रदान करते हैं। मैंने स्वयं अपने जीवन में दो या तीन बार ऐसा अनुभव किया है। इसे रोका जाना चाहिए और मंत्री महोदय से मेरा यह विनम्र प्रस्ताव है। इसे रोकने के अनेक रास्ते हैं और राजस्व में आय और राजस्व समाहार के अनेक साधन हैं। मंत्री महोदय ने बताया है कि पार्सल, सामान किराए में बस प्रतिशत की वृद्धि की जाएगी। और उन्होंने कहा है कि प्रथम श्रेणी की यात्रा में 20 प्रतिशत की वृद्धि की जाएगी। यह उचित भी है।

इस प्रकार से, वे अपने लिए आराम और सुख-सुविधाएं प्राप्त कर सकते हैं तथा 'निर्धन' अपने आराम प्राप्त नहीं कर सकते। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इतनी चतुराई से बजट प्रस्तुत किया।

महोदय, मैं दो या तीन सुझाव देना चाहूंगा। रेल मंत्री महोदय ने कहा है कि हमारे पास शक्तियों की सुविधाओं का ध्यान रखने हेतु बहुत कम सवारी डिब्बे हैं और इस प्रकार से, हम यात्रियों को अधिक सुविधाएं प्रदान नहीं कर सकते। हमारे पास ऐसे रेल डिब्बे बनाने वाले कारखाने हैं जो अपनी क्षमता से कम उत्पादन कर रहे हैं। उदाहरण के लिए, भुवनेश्वर में मन्वेश्वर रेल डिब्बा निर्माण कारखाने की क्षमता 300 डिब्बे बनाने की है। लेकिन यहां 30 से 40 डिब्बे बनाए जा रहे हैं और यही दशा मरम्मत आदि करने की है। इस प्रकार के कार्यचालन की पड़ताल होनी चाहिए। यदि ये ठीक प्रकार से काम नहीं कर रहे हैं, तब उनके खर्च में कटौती करना आवश्यक है। या फिर काम में तेजी आनी चाहिए। यदि हम इस मामले को नहीं देखते हैं तो उत्पादकता पर अत्यधिक प्रभाव पड़ेगा। हम रेलवे में कुछ परिवर्तन ला सकते हैं। मेरा अनुभव यह है कि रेल मार्गों का निर्माण समयबद्ध कार्यक्रम के तहत नहीं किया जाता। यही कारण है कि खर्च में वृद्धि हो जाती है। और हम अनुसूचित-लागत से दो-से-तीन गुणा अधिक खर्च कर रहे हैं। इस प्रकार से ठेकेदारों को भी लाभ हो रहा है। इस प्रकार की सही ढंग से जांच की जानी चाहिए।

महोदय, मैं यह विनम्र निवेदन करना चाहूंगा कि उड़ीसा के साथ सीतेला ब्यबहार किया गया है। इसलिए मैं मंत्री महोदय के समक्ष अपनी शिकायत रखना चाहूंगा। उड़ीसा में दक्षिण-पूर्वी रेलवे की अधिकतर रेल मार्ग हैं। किन्तु इसे अधिक महत्त्व नहीं दिया गया है। स्वतंत्रता के पश्चात् उड़ीसा में कोई विद्युतीकरण नहीं किया गया है। इसलिए, मैं मंत्री महोदय से खड़गपुर से खुर्दा तक की रेल लाईन का विद्युतीकरण करने का अनुरोध करता हूँ। इसी प्रकार, यह दुःख की बात है कि कुछ तीव्रगामी गाड़ियां और कुछ यात्री गाड़ियां भी बंद कर दी गई हैं। इन गाड़ियों को बहाल किया जाना चाहिए। कुछ रेल लाईनों की अत्यधिक उपेक्षा की गई है और इन लाईनों पर तुरन्त ध्यान दिया जाना चाहिए। राजघाट, नुवांगान और मयूरभंज रोड़ के यात्री हाटों को सामान्य स्टेशन में परिवर्तित करने के प्रस्ताव पर भी विचार किया जाना चाहिए।

मेरा अनुरोध है कि रूपसी-बनगीरीपोस्ट छोटी लाईन को बड़ी लाईन में परिवर्तित किया जाए। मैं यह अनुरोध भी करता हूँ कि खुर्दा-बोलनगीर मार्ग, कोल्हापुर-रायगढ़ मार्ग, तलचेर-सम्बलपुर मार्ग आदि को शीघ्र पूरा किया जाए।

एक बात और है। खुर्दा लोकोशेड में एक कोयले का इंजन रखा गया था। अब वह कोयले का इंजन वापस ले लिया गया है। मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि खुर्दा लोकोशेड के लिए एक डीजल इंजन प्रदान किए जाने की व्यवस्था करें।

माननीय रेल मंत्री महोदय बालासोर, कटक, बहरामपुर आदि जिला रेलवे स्टेशनों के सुधार और प्राधुनिकीकरण पर विचार करने की कृपा करें।

मैं माननीय मंत्री महोदय से मेरे और मेरे लोगों हेतु एक छोटा-सा काम करने का अनुरोध करता हूँ। बालासोर से खड़गपुर जाने वाली नीलांचल एक्सप्रेस 150 कि० मी० की दूरी तक कहीं कहीं नहीं है। हमारा सबसे नजदीकी रेलवे स्टेशन जालेश्वर पड़ता है। कृपया देखें नीलांचल एक्सप्रेस को जालेश्वर रुकने हेतु आदेश जारी करने की कृपा करें।

मेरी अन्य बातों के सम्बन्ध में, मैं माननीय मंत्री महोदय को पूरे विवरणों के साथ एक पत्र दूंगा।

श्री इम्फालम्बा (नागलैंड) : सभापति महोदय, मैं यहाँ रेल मंत्री महोदय पर एक बिलिष्ट लाईन को छोटी लाईन से बड़ी लाईन में परिवर्तित किए जाने हेतु जोर देने के लिए बड़ा हुमा हूँ। यह रेल लाईन न केवल मेरे प्रान्त के लिए बल्कि पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए महत्त्वपूर्ण है। मेरे लिए तो हमारे राज्य में केवल 3 कि० मी० की रेल लाईन और एक स्टेशन है। लेकिन यह बहुत महत्त्वपूर्ण है क्योंकि यह दो राज्यों, नागलैंड राज्य और मणिपुर राज्य की आवश्यकताओं को पूरा करती है। जहाँ से सर्वमान्य रेल लाईन बिबादास्पद बीमापुर शहर से भयती हुई गुजरती है, इसमें नागा का बहुत ही कम क्षेत्र प्राप्ता है। वर्षों पश्चात् उस क्षेत्र में धार्मिक उत्पत्ति होने के कारण वहाँ रेलवे स्टेशन और रेल मार्गों की क्षमता अधिक समय तक क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं कर सकती। वही कारण है कि पिछले दस वर्षों से भी अधिक समय से व केवल नागलैंड और मणिपुर राज्य बल्कि

असम और झरणाचल प्रदेश राज्य भी बार-बार इस लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किए जाने का अनुरोध करते आ रहे हैं। हमारे सम्मिलित अनुरोध और सम्मिलित प्रयासों के कारण यह काम प्रारम्भ हुआ है और हम इस पर बहुत प्रसन्न थे। लेकिन जब बड़ी लाइन गुवाहाटी पहुँची तो प्रचानक इसे रोक दिया गया। ऐसा लगता है कि माननीय रेल मंत्री महोदय सदन में उपस्थित नहीं हैं किन्तु मुझे आशा है कि इसे सरकार द्वारा प्राथमिकता दी जाएगी।

महोदय, रेल मंत्री ने अपने भाषण में बताया है कि "सदन द्वारा चालू परियोजनाओं से लाखों के प्रवाह में तीव्रता लाने की प्रशंसा किया जाना महत्वपूर्ण है। संख्या में वृद्धि करने और इन सभी में उपलब्ध संसाधनों के बांट देने से लक्ष्यों की प्राप्ति नहीं हो सकती। कोई नई लाइन बिछाने प्रथवा गेज परिवर्तन को बजट प्रस्तावों में सम्मिलित नहीं किया गया है।" उन्होंने यह सब नई परिवर्तन परियोजनाओं और नई लाइनों के सम्बन्ध में कहा है। लेकिन मैं जो कह रहा हूँ वह यह कि यह परियोजना पहले ही स्वीकृत की जा चुकी है और इसका एक भाग पहले ही पूरा किया जा चुका है तथा बड़ी लाइन गुवाहाटी तक आ चुकी है। यह एक चालू परियोजना है। लेकिन अब क्या हुआ? चालू वर्ष के कार्यक्रम में कुछ भी क्यों नहीं प्रकट किया गया है। क्या अब इस बारे में कुछ कर पाना सम्भव होगा? यह मांग चार राज्यों द्वारा की गई है। यदि उनकी यह मांग पूरी की जाती है तो उस क्षेत्र में रहने वाले लोगों को इससे बेहद लाभ होगा।

मैं केवल यही बात कहना चाहता था। रेलवे बजट की खूबियों और कमियों के बारे में अनेक बरिष्ठ सांसद और पूर्व वक्ता अपनी-अपनी बात कह चुके हैं। अतएव, मैं उसकी पुनः चर्चा नहीं करना चाहूँगा। परन्तु पूर्वोत्तर राज्यों की मांग को किसी भी तरह से पूरा किया जाना चाहिए। यह पूर्वोत्तर राज्यों के निवासियों की आर्थिक जीवन-रेखा है। जब रेल मंत्री सदन में उत्तर दें, तो मैं उनसे यह बताने का भी अनुरोध करूँगा कि वर्तमान वर्ष के कार्यक्रम ने इस विशेष बड़ी रेल लाइन के निर्माण को शामिल किया जाएगा प्रथवा नहीं। यदि इसे वर्तमान वर्ष के कार्यक्रम में शामिल नहीं किया गया है, तो मैं यह जानना चाहूँगा कि क्या ऐसा किसी भूलवश हुआ है।

श्री बाइना सिंह ब्रजनाथ (अंतरिक मणिपुर) : सभापति महोदय, क्या आप मुझे मणिपुरी भाषा में अपनी बात कहने की अनुमति देंगे ?

सभापति महोदय : यदि आप क्षेत्रीय भाषा में बोलना चाहते हैं तो आपको 24 घण्टे का नोटिस देना होगा। जहां तक मैं समझता हूँ कि यहां कोई मणिपुरी दुभाषिया उपस्थित नहीं है। आप उसे भंग्रेजी जानते हैं, आप भंग्रेजी में बोलिए।

श्री बाइना सिंह ब्रजनाथ : महोदय, मुझे इस बात से बहुत डर पड़ता है क्योंकि मुझे विश्वास था कि एक दिन यह सम्मानीय सदन हमारी मणिपुरी भाषा का सम्मान करेगा और अपने राज्य के निवासियों के हित में मुझे अपनी भाषा में अपने विचार व्यक्त करने का अवसर प्रदान किया जाएगा।

16 जुलाई को आधरवीन रेल मंत्री के बक्तव्य की सुन कर मुझे अत्यन्त निराशा हुई। मैंने रेल मंत्री के बक्तव्य को पढ़ा भी था परन्तु उसमें रेल के सुदूर भागों में स्थित राज्यों की राजधानियों

को आपस में जोड़ने के लिए किसी राष्ट्रीय नीति का उल्लेख नहीं किया गया। इसी कारण मैं यह प्रस्ताव करता हूँ कि इस संबंध में एक राष्ट्रीय नीति बनाई जानी चाहिए। महोदय, मैं मणिपुर राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूँ। मैं यहाँ मुद्दे को इसलिए उठा रहा हूँ कि मणिपुर राज्य की राजधानी इम्फाल तक एक रेल लाइन का निर्माण किया जा सके। पहले जब यह मुद्दा उठाया गया था तो तत्काल यह आपत्ति की गई थी कि इसे कम से कम कई पहाड़ी रास्तों से हो कर गुजरना पड़ेगा जो कि वास्तव में सच है। परन्तु मैं यहाँ यह कहना चाहूँगा कि जब हम गंगा और ब्रह्मपुत्र नदियों पर इतने विशाल पुलों का निर्माण करने में सक्षम हैं तो मणिपुर के पहाड़ी रास्तों पर रेल लाइन क्यों नहीं बिछा सकते यह इलैक्ट्रॉनिक युग है। यह परमाणु युग है। अतएव, इम्फाल तक रेल लाइन का निर्माण हमारे लिये कोई बहुत कठिन कार्य नहीं होगा।

हमें केवल राजस्व अर्जित करने वाली परियोजनाओं के बारे में ही नहीं सोचना चाहिए बल्कि जनसेवा की भावना से हमें जनता को लाभ पहुंचाने के बारे में भी सोचना चाहिए।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि इम्फाल और उससे भी आगे तक रेल लाइन बिछाई जा सकती है तो इससे न केवल व्यापारी और यात्री लाभान्वित होंगे अपितु देश की सैन्य गतिविधियों में भी यह सहायक सिद्ध होगी।

जैसा कि सदन में मैंने पहले भी कहा है कि बर्मा और अन्य देशों की सीमा से लगे होने के कारण मणिपुर सामरिक दृष्टि से अत्यन्त महत्वपूर्ण स्थान है। देश की रक्षा की दृष्टि से भी, इम्फाल तक और यदि आवश्यक हो तो, और आगे तक पहुंचाने के लिए एक रेल लाइन बिछानी चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय इसमें रुचि लेंगे और आवश्यक कदम उठाएंगे। यह पैसे का अथवा किसी अन्य बात का प्रश्न नहीं है अपितु इच्छा-शक्ति और देश के विकास के प्रति जागरूक होने का प्रश्न है। अतएव, यहाँ भावना का बहुत महत्वपूर्ण हो जाता है।

मैं यह कहना चाहूँगा कि मैं मणिपुर की जनता का प्रतिनिधित्व करता हूँ। मणिपुर मुख्यतः रेल मार्गों पर निर्भर है। राजधानी इम्फाल पहुंचने के लिए हमें नागालैण्ड में दीनापुर तथा सीमा क्षेत्र जीरीबाम, जो कि सिलचर के समीप है, से सड़क मार्ग द्वारा 200 किलोमीटर की दूरी तय करनी पड़ती है। आप अनुमान लगाइए कि वहाँ के लोगों को कितना कष्ट होता है। अनिवार्य वस्तुओं के पूर्ति हेतु भी हमें मणिपुर के बाहर के राज्यों यथा हरियाणा, पंजाब, बिहार, उत्तर प्रदेश आदि पर निर्भर रहना पड़ता है। आलू और रोजमर्रा के इस्तेमाल में आने वाली अन्य आवश्यक वस्तुओं के लिए हमें मणिपुर से बाहर जाना पड़ता है। यह सभी वस्तुएं सड़क-मार्ग से लाई जाती हैं। हमारे यहाँ दो प्रमुख सड़क-मार्ग हैं जिन में से एक मणिपुर से दीमापुर जाता है और दूसरा रास्ता सिलचर जाने के लिए इम्फाल से है जीरीबाम तक है इन दोनों सड़क-मार्गों की हालत भी विश्वसनीय नहीं है। जब बरसात का मौसम शुरू होता है तो भूस्खलन आरम्भ हो जाता है। आप उस क्षेत्र से नीचे उतरने में असमर्थ हो जाते हैं। सभी सड़क-मार्ग लगातार कई सप्ताहों तक बन्द पड़े रहते हैं। उस अर्ध-शुद्ध के दौरान, व्यापारी लोग अपने माल की कीमत रातों-रात दुगुनी चौगुनी कर देते हैं जिसका खामियाजा आम जनता को भुगतना पड़ता है। ऐसे समय में, लोग जो वस्तुओं की ऊंची कीमत भुगत नहीं कर पाते, उन्हें इन अनिवार्य जरूरत के उत्पादों के अभाव में कष्ट उठाना पड़ता है।

कुछ सुदूर क्षेत्रों में, भारतीय खाद्य निगम का चावल वहां नहीं पहुंच पाने के कारण लोगों को भूखों मरना पड़ता है। कभी-कभी हम ऐसे क्षेत्रों में हेलीकॉप्टरों के द्वारा खाद्य सामग्री भी गिराते हैं। अतएव, वहां ऐसी स्थिति है।

अधिकतर लोगों ने आज तक टीवी या सिनेमा हाल के सिवाए कभी ट्रेन नहीं देखी है। हमारा राज्य इस सीमा तक पिछड़ा हुआ है।

इम्फाल से बाहर अन्यत्र किसी स्थान पर पहुंचने के लिये लोगों को विमान यात्राओं पर निर्भर रहना पड़ता है। इम्फाल से दीमापुर और बजरिये जीरीबाम इम्फाल से सिलचर पहुंचने में पूरा एक दिन लगता है। विमान से यात्रा करना बहुत महंगा पड़ता है अतः इस कारण लोगों को काफी परेशानी उठानी पड़ती है।

मैं आदरणीय मंत्री महोदय का ध्यान नागालैण्ड के अपने एक सहयोगी द्वारा कही गई बात की ओर दिलाना चाहूंगा। अभी तो हमें केवल दो ही रेल लाइनों पर निर्भर रहना पड़ता है। हमारे यहां गुवाहाटी से तिनसुकिया बजरिये दीमापुर कोई बड़ी रेल लाइन नहीं है। यह रेल लाइन भी असम में है। नागालैण्ड, मणिपुर तथा असम के इन तीनों राज्यों के निवासियों के लिये यह एक जीवन-रेखा है। मेरे सभी मित्र सुविधाओं और आवास उपलब्ध कराने की मांग कर रहे हैं जब कि हमारी मांग केवल यह है कि इम्फाल तक पहुंचने के लिये एक रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

इम्फाल से दीमापुर और इम्फाल से बजरिये जीरीबाम सिलचर को जोड़ने वाली ये दो सड़कें ही मणिपुर के निवासियों की जीवन-रेखा हैं। यदि लामांग से बजरिये सिलचर जीरीबाम पहुंचने वाली रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित कर दिया जाए, तो इससे काफी लाभ होगा। मानसून प्रारम्भ हो जाने पर ये दोनों सड़क-मार्ग यातायात के योग्य नहीं रहते, भूस्खलन के कारण ये दोनों सड़क-मार्ग कई-कई दिन तक अवरुद्ध रहते हैं और इसके परिणामस्वरूप, आवश्यक वस्तुओं के भाव आसमान को छूने लगते हैं। हम लोगों की यही कठिनाई है।

अपने वक्तव्य को समाप्त करते हुए, मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा कि दीमापुर में भी रेल-मार्ग बना हुआ है। हजारों व्यक्ति दीमापुर पहुंचने के लिये इम्फाल से बस में बैठते हैं और सड़क-मार्ग से पूरे एक दिन का सफर तय करके दीमापुर पहुंचते हैं। निम्न श्रेणी के यात्रियों के लिए वहां कोई समुचित प्रतीक्षालय नहीं है। प्रतीक्षा का समय व्यतीत कर पाने के लिये उन्हें कोई स्थान मुलभ नहीं हो पाता। अतएव, मैं आदरणीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूंगा और उनसे इस पर विचार करने का अनुरोध करूंगा। इम्फाल से बजरिये जीरीबाम सिलचर तक सरकार को रेल-मार्ग पर जीरीबाम स्टेशन पर एक प्रतीक्षालय का निर्माण कराना चाहिए। इस समय तो वहां एक भी प्रतीक्षालय नहीं है। यात्रियों को रास्ते में बनी हुई झुग्गियों में विश्राम करना पड़ता है जो कि अत्यंत कष्टपूर्ण होता है।

अंत में, मैं निम्न श्रेणी के यात्रियों के लिये यात्री-किराये में की गई वृद्धि पर इस सदन के अन्य आदरणीय सदस्यों के साथ गंभीर चिन्ता व्यक्त करता हूँ। जरा सोचिए तो सही वर्तमान परिस्थिति

में ही उन्हें कितने कष्टों का सामना करना पड़ रहा है ? परन्तु, यदि इसके साथ-साथ, उन पर बढ़े हुए किरायों का बोझ भी ढाल दिया जाए तो ऐसा करना उनके साथ सरासर अन्याय होगा।

5.00 म०प०

श्री शिवाजी पटनायक (भुवनेश्वर) : सर्वप्रथम तो, मैं यात्री-किराये और भाल-भाड़े में वृद्धि का विरोध करता हूँ जिस से कीमतों में और अधिक बढ़ोतरी होगी। हालांकि, मुझे उच्च श्रेणी के किराये में वृद्धि के बारे में कोई शिकायत नहीं है, तथापि, निम्न श्रेणी के किराये में एक पैसे की भी वृद्धि करने के मैं एकदम खिलाफ हूँ। रेल मंत्री महोदय, आपको द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के किराये में वृद्धि करने का कोई अधिकार नहीं है। अगर आपने कभी स्वयं द्वितीय श्रेणी में यात्रा कर के उनको पेश आने वाली असुविधाओं को भोगा होता तो शायद आप ऐसा कभी नहीं करते। द्वितीय श्रेणी श्री-टायर में यात्रा करने वाले लोगों की सुविधाओं पर भी कोई ध्यान नहीं दिया जाता तो फिर साधारण द्वितीय श्रेणी के यात्रियों की स्थिति का तो आप बखूबी अंदाज लगा सकते हैं।

जैसा कि सदन में पहले भी कहा जा चुका है कि रेलवे बजट में दिशा का अभाव है। क्या रेल विभाग अपने बहुत समय से चले आ रहे पिछड़ेपन को दूर करने का प्रयास आरंभ करेगा अथवा किसी स्पष्ट दिशा के अभाव में ऐसे ही कार्य करता रहेगा। बजट में ऐसी एक भी बात नहीं है जो इस देश के आर्थिक विकास में सहायक हो। यदि मंत्री महोदय को घाटे की इतनी ही चिन्ता है तो रेलवे द्वारा बहन की जा रही सामाजिक जिम्मेदारी की कीमत, जो कि 16,000 करोड़ रुपये के लगभग है, सरकार अपने राजकोष से चुकाए अथवा रेल विभाग को दिए गए ऋणों को अनुदान माने। ऐसा करने से रेल विभाग के आर्थिक संकट को कुछ सीमा तक कम किया जा सकता था।

रेलवे विभाग अपने कर्मचारियों के सहयोग के अभाव में समाज के प्रति अपनी वचनबद्धता को कैसे पूरा कर सकता है। श्री जॉर्ज फर्नांडीस ने वर्ष 1981 के उत्पीड़ित के मामलों को उठाया है।

रेल मंत्री को उन्हें बहाल कर देना चाहिए। मैं रेल मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि पिछले रेल मंत्री के आदेशों और वायदों के बावजूद भी उन 700 कर्मचारियों को जिन्हें 1981 में उत्पीड़ित किया गया था, अब तक बहाल क्यों नहीं किया गया ? क्या वे उन्हें वापिस नहीं ला सकते ? और खण्ड 14/2 के इस आपत्तिजनक खण्ड को समाप्त नहीं कर सकते ? मुझे बदले की कार्रवाई का एक उदाहरण देने दो। खुर्दर रोड़ पर दक्षिण-पूर्वी रेल के 9 कर्मचारियों को बर्खास्त किया गया था और 1981 से उनके मामले लम्बित पड़े हैं। उन्होंने 9 वर्षों के बाद प्रशासनिक ट्रिब्यूनल में केस जीता।

5.03 म०प०

(राज राम सिंह पीठासीन हुए)

उनको नौकरी में वापिस लाने की बजाय रेल मंत्रालय ने एक विशेष अनुमति याचिका न्यायालय में दाखिल की जिसे अस्वीकृत कर दिया गया। फिर भी वे उन्हें बर्खास्त देना चाहते थे और कर्मचारियों

को दण्ड देने के लिए उनका दूर के स्थानों पर तबादला कर दिया गया। ऐसा है हमारा रेल प्रशासन।

प्रायः रेल मंत्री के अभिभाषण में औद्योगिक संबंधों पर एक पैराग्राफ होता है। लेकिन रेल मंत्री के इस अभिभाषण में यह नहीं है मानो उनके लिये औद्योगिक सम्बन्ध व्यर्थ हैं।

मैं अपने राज्य उड़ीसा को लेता हूँ कि इसके साथ किस तरह का व्यवहार किया गया। श्रीमान रेल मंत्री, आपके पूर्वाधिकारी पिछले रेल मंत्री ने, पिछड़े क्षेत्रों के विकास के पहलू को ध्यान में रखते हुए, अपने भाषण में उड़ीसा के लिये दो नई रेल लाईनों का उल्लेख किया था, एक लाजीगढ़ से जूनागढ़ तक और दूसरी कुर्द रोड़ से बोलांगीर तक। लेकिन रेल मंत्री के इस भाषण में उस रेलवे लाईन के बारे में कोई संकेत नहीं है, क्यों? मैं इसके बारे में जानना चाहता हूँ।

इसी प्रकार यहां पहले ही यह कहा जा चुका है कि जखपुर से बांसपानी तक की रेलवे लाईन का कार्य, जो पारादीप पत्तन में कच्चा लोहा भेजे जाने के लिये आवश्यक है, को पूरा किये जाने की आवश्यकता है। वह रेलवे लाईन अब दैत्री पर है। सम्भलपुर-तलखर रेलवे लाईन के कार्य में भी बहुत कम प्रगति हुई है। नए रेलवे मण्डल जिसकी नींव श्री राजीव गांधी द्वारा रखी गई थी, के लिए कोई प्रावधान नहीं है। खुर्द रोड़-पुरी रेलवे लाईन को दोहरी किए जाने का कोई प्रावधान नहीं है। खड़गपुर से विजयवाड़ा तक विद्युतीकरण के लिए कोई प्रावधान नहीं है। रूपसा से बांगरोपोसी तक वर्तमान मीटर लाईन को बड़ी लाईन में बदले जाने का कोई प्रावधान नहीं है।

उड़ीसा में लांग सोचते हैं कि रेल मंत्रालय उनके साथ सौतेला व्यवहार करता है। मैं सोचता हूँ कि यही वह समय है जब आप अपने कार्यों द्वारा उनके दिमाग से यह विचार निकाल सकते हैं।

अन्त में, मैं खान-पान प्रबन्ध और स्वच्छता सम्बन्धी सेवाओं के निजीकरण किए जाने का विरोध करता हूँ। आप पूर्णतया गलत दिशा में जा रहे हैं। मैं इस दिशा का विरोध करता हूँ।

श्री राम कापसे (ठाणें) : महोदय, लोक सभा की याचिका समिति ने सितम्बर, 1981 में संसद को अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया था। विगत 10 वर्षों से हम मुम्बई की समस्याओं से चिरे हुए हैं क्योंकि याचिका संसद सदस्य स्वर्गीय श्री राम बाऊ मालगो द्वारा प्रस्तुत की गई थी। मेरे उस याचिका में पहले हस्ताक्षर थे। याचिका में दिये गए हमारे लगभग सभी सुझाव याचिका समिति द्वारा स्वीकार कर लिए गए थे।

आज तक सरकार द्वारा बहुत से सुझावों को न तो स्वीकार किया गया है और न ही उन पर प्रमल किया गया है। रेल मंत्रालय द्वारा उपनगरीय रेल सम्बन्धी समस्याओं पर 1 मार्च, 1990 को स्टेटस पेपर प्रकाशित किया गया था। याचिका मुम्बई की उपनगरीय समस्याओं के बारे में भी थी। आज हम समस्याओं पर विचार विमर्श कर रहे हैं। हम बहुत सी समस्याओं को जानते हैं और उनके हल को भी जानते हैं लेकिन हम फिर भी मुम्बई दैनिक यात्रियों के लिये कुछ भी करने की स्थिति में नहीं हैं। क्या कारण हैं? मैं उसके लिये पूर्णतया रेल मंत्रालय पर दोषारोपण नहीं करता। वास्तव में याचिका प्रस्तुत किए जाने के बाद तत्कालीन कांग्रेस सरकार द्वारा निर्णय लिया गया था।

तत्कालीन सरकार द्वारा यह निर्णय लिया गया था कि जहां तक रेलवे लाईन जाती हैं, वहां तक के सभी उपनगरीय यातायात को सुनियोजित किया जाएगा और इसका व्यय शहरी विकास विभाग वहन करेगा। शहरी विकास विभाग ने क्या किया है? यही तो वास्तविक प्रश्न है। मंत्रालय के पास हैदराबाद के लिये योजना है। मंत्रालय के पास अन्य शहरों के लिये योजनाएं हैं। क्या उसने इसके लिये एक पाई भी खर्च की है?

स्टेटस पेपर में संसाधन जुटाने के बारे में दो पैसे हैं—पैरा-49 और पैरा-50, पृष्ठ सं० 11 पैरे 50 में उल्लेख किया गया है कि :—

“वित्तीय व्यवस्थाओं को इस प्रकार विकसित किया जाएगा कि सम्पत्तियों के समय पर नवीकरण और प्रतिस्थापन के लिए पर्याप्त संसाधन जुटाना सम्भव हो सके और साथ ही साथ कार्य सम्बन्धी कोई घाटा हो तो उसको भी पूरा किया जा सके। पूंजी निवेश के बंटवारे और संचालन संबंधी घाटा, यदि कोई हो, तो उस की हिस्सेदारी संबंधी की शर्तों के बारे में केन्द्र स्तर पर सम्बन्धित मंत्रालय, अर्थात् शहरी विकास मंत्रालय द्वारा निर्णय लेना भी आवश्यक होगा।”

24 जुलाई को बजट प्रस्तुत किया जाएगा। और विगत कई वर्षों के अनुभव से मुझे पक्का विश्वास है कि शहरी विकास विभाग द्वारा मुम्बई की उपनगरीय रेल सुविधाओं के लिए कुछ भी नहीं किया जाएगा। फिर, आपने रेल मंत्रालय का उल्लेख किया है और आपके बजट ने राशि प्रदान की है। मैं आपको बता देना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय द्वारा केवल दो प्रस्ताव ही स्वीकार किये गए हैं। एक मनखुर्द-बेलापुर रेलवे लाईन है। यह मेरे निर्वाचित क्षेत्र में है और आपको मनखुर्द-बेलापुर रेलवे लाईन के लिये 12 करोड़ रुपये खर्च करने हैं। बान्द्रा-अन्वैरी दोहरी लाईन के लिये आपने 20 करोड़ रुपये खर्च करने हैं। इस प्रकार कुल नया पूंजी निवेश 32 करोड़ रुपये का है। जैसा कि श्री रामनायक ने ठीक-ठीक बताया है कि हम सभी को उसके लिये देना है और मुम्बई में उपनगरीय रेलों घाटे में नहीं चल रही हैं। इसलिये समस्या यह नहीं है। लेकिन आप कौन सी नई पूंजी लगाने जा रहे हैं। यह 12 करोड़ रुपये केवल मनखुर्द-बेलापुर रेलवे लाईन के लिये हैं। यहां तक कि हमारी राज्य सरकार भी 25 करोड़ रुपये खर्च कर रही है। सम्भवतयः राज्य सरकार ही एस० आई० डी० सी० ओ० की सहायता से रेल सम्बन्धी सुविधाओं पर 25 करोड़ रुपये खर्च कर रही है। इसका सही उत्तर यह है कि आप यह आशा कर रहे हैं कि शहरी विकास विभाग, रेल मंत्रालय और राज्य सरकार इसके लिये खर्च करे। क्या रेल मंत्रालय ने राज्य सरकार से इस प्रस्ताव के बारे में सम्पर्क किया है कि आने वाले वर्षों में रेल मंत्रालय द्वारा जो 2000 करोड़ रुपये खर्च किये जाने हैं, उनमें से राज्य सरकार कितना खर्च करेगी? क्या आपने महाराष्ट्र राज्य सरकार से पूछा है और क्या उन्होंने सकारात्मक उत्तर दिया है? मुझे विश्वास है कि आपने कोई बातचीत नहीं की होगी क्योंकि मेरे पास महाराष्ट्र सरकार द्वारा दी गई बुकलैट है। सी० आई० डी० सी० ओ० की सहायता प्राप्त मनखुर्द-बेलापुर परियोजना को छोड़ कर, महाराष्ट्र सरकार खर्च वहन किये जाने के बारे में बिल्कुल चुप है। फिर आपने कहा कि मुम्बई नगर निगम और अन्य कोई एजेंसी जो राज्य सरकार द्वारा शामिल की गई हो, को भी विश्वास में नहीं लिया गया या उन्होंने कभी कुछ सकारात्मक नहीं कहा।

इसलिये योजनाएं प्रापकी हैं। लेकिन प्राप दूसरों से सहायता मांग रहे हैं। समस्या यह है कि प्राप क्या खर्च करेंगे और यदि इस समस्या को हल करना है तो केवल एक तरीके से ही इसे हल किया जा सकता है और वह है उपनगरीय यातायात का पुनः रेल मंत्रालय को स्थानान्तरण करना। यह शहरी विकास विभाग के पास नहीं रहने देना चाहिए; यह मेरा पहला सुझाव है। मैं सोचता हूँ कि इस तरह के मामले में रेल मंत्री को दूसरों की सहायता की जरूरत पड़ सकती है और संसद सदस्य के रूप में हम सहायता करने के लिये तैयार हैं।

उपनगरीय यात्रियों के साथ विशेष व्यवहार किये जाने की आवश्यकता क्यों है? वे भारत में कुल दैनिक यात्रियों का 50 प्रतिशत हैं। मुम्बई में 50 लाख दैनिक यात्री हैं। लेकिन केवल हमारा यही मामला नहीं है। दूसरा मामला यह है कि हमें उस व्यक्ति की सहायता करनी चाहिए जो सबसे अधिक दुःखी हो। उपनगरीय यात्रा का मुझे व्यक्तिगत अनुभव है क्योंकि मैंने 1951 से 1989 तक प्रति दिन यात्रा की है और मैं मुम्बई बीटी से कुछ दूरी पर ठहरा हुआ था जहां जाने में 1 घण्टा 30 मिनट लगते थे। इसलिये मैंने प्रापकी रेलों द्वारा प्रतिदिन तीन घण्टे की यात्रा की है। श्री फर्नांडीस द्वारा बताया गया था कि एक बर्ग मीटर में दस दैनिक यात्री खड़े होते हैं। परन्तु वे एक या दो दिन के लिये नहीं खड़े हो रहे हैं वे अपने जीवन-भर के लिए खड़े हो रहे हैं, तीस, चालीस, साल से खड़े हो रहे हैं। वे क्यों यात्रा कर रहे हैं? वे अपने कार्य पर जा रहे हैं।

सभापति महोदय: कृपया प्रश्न समाप्त कीजिए।

श्री राम कापसे: हां, मैं समाप्त कर रहा हूँ। अतः, वे सबसे अधिक हकदार हैं। रेल मंत्री सामाजिक दायित्व की बात कर रहे। मंत्रालय द्वारा जारी की गई पुस्तक के हिसाब से, वे कोई सामाजिक दायित्व नहीं निभा रहे हैं। आज, इन्होंने मौसमी टिकट के दाम बढ़ाए हैं। हम बम्बई वी सी से दूर कल्याण, कांसल, बासरगोड में आराम से रहते हैं? वह वहां इसलिये रहते हैं क्योंकि हमें दक्षिण बम्बई में कोई स्थान नहीं मिल सकता।

5.15 म० प०

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

समस्त कार्यालय दक्षिण बम्बई में हैं तथा हम इतने अधिक दूर इसलिये रह रहे हैं क्योंकि दक्षिण बम्बई में कोई स्थान नहीं है। यदि यह एक सामाजिक दायित्व है तो प्रापको निभाना चाहिए। बाजपेयी समिति ने 1980 में अपनी रिपोर्ट दी थी तथा उस रिपोर्ट में उन्होंने सुझाव दिया था कि मौसमी टिकट के दाम दुगुने कर दिये जाएं। प्रश्न वे पहले से ही दुगुने हैं। प्रश्न उन्होंने इन मामलों को इस वर्ष पुनः बढ़ा दिया है। तथा वे पुनः बढ़ाने की बात कर रहे हैं। क्यों? क्या वे घाटे में हैं? क्या यह उनका सामाजिक दायित्व नहीं है? यदि दक्षिण बम्बई के समस्त कार्यालयों तथा हम को भी दक्षिण बम्बई में रहना पड़े तब हमें बम्बई वी० टी० लाने का दायित्व रेलवे का हो जाएगा। यह एक सामाजिक दायित्व है। हम सरकार या अन्य संगठनों की सेवा कर रहे हैं। अतः सबसे पहले

हम रेल मंत्री से जिस निर्णय की आशा करते हैं वह यह होना चाहिए कि मौसमी टिकट भाड़े में अब और वृद्धि नहीं होगी। उनसे यह पहली आशा की जाती है।

साथ ही साथ अन्य बातों की भी हमें आवश्यकता है। डोम्बीबाली मेरे चुनाव क्षेत्र में है। एक व्यक्ति डोम्बीबाली से रोजाना कल्याण आता है। वह अपने निवास से सुबह 7.30 बजे चलता है तथा कल्याण पहुंचता है तभी सीट मिलने की सम्भावना होती है। फिर वह पुनः वी० टी० वापस जाता है। इसका अर्थ है कि सीट प्राप्त करने के लिए 30 मिनट से अधिक लगाने पड़ते हैं, तथा ऐसा प्रथम श्रेणी के लिये है जिसका हम 64 रुपये महीना किराया बढ़ाना चाहते हैं तथा आप इस वर्ष भी किराया बढ़ाने की सोच रहे हैं। मैं सोचता हूँ कि जब दैनिक यात्री कहता है कि कृपया और अधिक भाड़ा न बढ़ाएं, तब भी इसका कोई कारण होता है तथा आपको इसे स्वीकार करना चाहिए।

अन्य बात यह है कि डोम्बीबाली टर्मिनस का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के समक्ष है। महाप्रबन्धन ने एक वर्ष पहले 96 लाख रुपये का प्रस्ताव दाखिल किया है। यह केवल एक करोड़ का है तथा उन्होंने उसे स्वीकार नहीं किया।

तत्पश्चात्, महोदय, दिवावामी रेलवे लाइन पर एक डाक गाड़ी मुख्य लाइन पर जा रही है, एक माल गाड़ी चल रही है, परन्तु वहां कोई उपनगरीय रेलगाड़ी नहीं जा रही है।

तत्पश्चात्, ठाकुरली पावर हाउस के संबंध में उनके पूर्वगामी मंत्री श्री जॉर्ज फर्नांडीस ने आश्वासन दिया था। वह बन्द हो चुका है। ठाकुरली पावर हाउस जो कि उनका अपना पावर हाउस था, उसे दोबारा चालू किया जाएगा। उस पावर हाउस के दोबारा चालू होने के संबंध में क्या बात है?

महोदय, धाने रेलवे स्टेशन को नया रूप देने के संबंध में क्या स्थिति है? मैं अंतिम प्रश्न सनपाड़ा स्टेशन के संबंध में पूछना चाहूंगा। इस पर जितना आप खर्च करेंगे सी० आई० डी० एस० ओ० उसके दुगुना खर्च करने के लिए तैयार है। तथा उन्होंने इसे प्रारम्भ करने का सुझाव दिया है। यह सनपाड़ा स्टेशन कृषि उत्पाद मार्केट के ठीक पास है। वे आपसे दुगुना व्यय करने के लिए तैयार है। यह सनपाड़ा स्टेशन बेलापुर-मानखुर्द रेलवे लाइन पर है। यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि बहुत से लोग दक्षिण बम्बई की ओर आते हैं तथा इस प्रकार वे दूसरों की सहायता करेंगे। इसका अर्थ है कि वहां कुछ कम भीड़-भाड़ हो जाएगी। परन्तु इस सनपाड़ा स्टेशन का प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया है। तत्पश्चात् उन्होंने जूनागढ़-याने रेलवे लाइन के संबंध में पूछा है। उन्होंने कलवा-सुरबा लाइन के दोहरा करने के संबंध में कहा है, तथा वे आपकी तुलना में दुगुनी राशि खर्च करने के लिये तैयार है। परन्तु आपने सी० आई० डी० सी० ओ० के किसी प्रस्ताव की स्वीकृति नहीं दी है। एक बार यह लाइन पूर्ण हो जाए तो फिर सी० आई० डी० एस० ओ० इसके लिए कुछ खर्च नहीं करेगी। तब महाराष्ट्र सरकार भी इसके लिये खर्च नहीं करेगी। आपको समस्त राशि व्यय करनी पड़ेगी। अतः, आप शीघ्र इस संबंध में निर्णय लें क्योंकि यह पूर्ण होने को है।

तत्पश्चात् हमें आपसे कुछ छोटी बातों की आशा करनी चाहिए जैसे समय का पालन। अब मैं रात के हवाई जहाज से बम्बई जा रहा हूँ। परन्तु मुझे पता नहीं है कि मैं अपने घर रात में या कल भी

पहुँच पाऊँगा क्योंकि रेलवे व्यवस्था उस समय कार्य भी कर रही होगी अथवा नहीं। इस बरसात के मौसम में, कम से कम आठ दिन तक रेलें बम्बई वी० टी० से कल्याण नहीं पहुँचीं। पिछले महीने एक व्यक्ति को आठ दिन ठहरना पड़ा था। आज भी जाहिर हैं जब दिल्ली में वर्षा है तो हम बम्बई में भी वर्षा की अपेक्षा कर सकते हैं।

मैं आपसे रैकों के संबंध में जानना चाहूँगा। क्या आप इन सभी लाइनों पर और अधिक ई० एम०यू० रैक मुहैया करेंगे? यदि और अधिक ई० एम०यू० रैक नहीं होंगे तो हम किस प्रकार यात्रा करेंगे जब डिब्बों में इतनी अधिक भीड़-भाड़ होती है तो हम यह आशा नहीं करेंगे कि पंखे भी चलेंगे?

अब स्टेशनों पर सफाई का सवाल आता है। मैं आपसे अनुरोध करूँगा कि शीघ्रताशीघ्र मेरे चुनाव क्षेत्र का दौरा करें तथा देखें कि किस प्रकार स्टेशनों की देखरेख को जा रहो है। यदि यह दौरा अचानक होता है तो आपको सारी समस्या स्पष्ट हो जाएगी। यदि आप मंगठन से किसी बाहरी व्यक्ति को सारा मामला सोपने की सोच रहे हैं तो हम इसका विरोध करते हैं। हम रेलवे तथा रेलवे कर्मचारियों से और अधिक सफाई की आशा रखते हैं तथा किसी अन्य एजेंसी से न कराई जाए जिस पर हम नियंत्रण न कर सके हों।

समाप्त करते हुए मैं आपके उपनगरीय रेलवे की स्थिति समझाऊँगा, जो कलकत्ता, मद्रास, बम्बई तथा दिल्ली में चलाई जाती है। कलकत्ता में 11 लाख लोग रोजाना सफर करते हैं, मद्रास में चार लाख तथा बम्बई में 43 लाख लोग सफर करते हैं। एक यात्री-डिब्बे में कितने लोग सफर करते हैं? कलकत्ता में 200, मद्रास में 150 तथा बम्बई में यह 400 है। अतः, यहां दोबारा बम्बई की संख्या कलकत्ता से दुगुनी है। कलकत्ता में 1225 रेलें हैं, मद्रास में 477 तथा बम्बई में 1450 हैं। इस प्रकार 43 लाख लोगों के लिए केवल 1450 रेलें हैं।

महोदय, बम्बई के लिए किया गया नया व्यय कलकत्ता से बहुत कम है। अतः अब इस विभागा के व्यवहार को रोकें तथा इस संकट से उबरने में हमारी मदद करें।

5.24 न० प०

राष्ट्रपति का संदेश

अध्यक्ष महोदय : मैं सदन को सूचना देता हूँ कि मैंने 20 जुलाई, 1991 को राष्ट्रपति से निम्नलिखित संदेश प्राप्त किया है :—

“11 जुलाई, 1991 को एक साथ ममवेन संसद की दोनों सभाओं के समक्ष मेरे द्वारा दिये गए अभिभाषण के लिए लोकसभा के सदस्यों द्वारा व्यक्त किए गए धन्यवाद को मैं सहर्ष स्वीकार करता हूँ।”

5.25 न० प०

बजट (रेल), 1991-92—सामान्य चर्चा

और

अनुदानों की मांगें (रेल), 1991-92—जारी

अध्यक्ष महोदय : अब श्री वी कृष्ण राव बोलेंगे।

*श्री वी. कृष्ण राव (चिक्वल्लापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री के बहुत अच्छा रेलवे बजट प्रस्तुत करने पर बधाई देता हूँ। यह सामान्य आदमी का बजट है तथा मैं हृदय से इसका स्वागत करता हूँ। मैं अपने कर्तव्य में असफल रहूंगा यदि मैं माननीय प्रधान मंत्री द्वारा रेलवे विभाग श्री जाफरशरीफ को दिए जाने जोकि एक कार्यकुशल प्रशासक हैं, का स्वागत नहीं करूँगा। कर्नाटक को रेलवे सुविधाएं प्रदान करने में एक विभागा का बर्ताव दिखाई पड़ता है। उत्तर तथा दक्षिण के रेलवे के विकास में बहुत बड़ा अन्तर है। दक्षिण में यदि आप रेलवे के विकास की तुलना करेंगे तो यह स्पष्ट हो जाएगा की कर्नाटक की अपेक्षा की गई है। आन्ध्र प्रदेश, महाराष्ट्र तथा तमिलनाडु में प्रचुर रेलवे सुविधाएं हैं। तथा इस संबंध में कर्नाटक के साथ अन्याय किया गया है। इस अन्याय का वर्णन करने के लिए मेरे पास कोई शब्द नहीं है। दोहरी लाइन तथा विद्युतिकृत

*मूलतः कल्लड़ में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

लाइनों की तुलना में कर्नाटक ग्रन्थ राज्यों के साथ कही नहीं ठहरता जैसे कि राज्य में न तो कोई डबल लाइन है तथा न ही कोई विद्युत्कृत लाइन है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री राज्यों के बीच इन विषयमात्रों को समाप्त करने की पूरी कोशिश करेंगे। माननीय मंत्री बहुत अधिक अनुभव की व्यक्त हैं उन्हें बहुत अधिक विवरण देने की आवश्यकता नहीं है। उनके रेलवे मंत्री होने की प्रबधि के दौरान ही व्हील तथा एक्सल संयंत्र बंगलौर में लगाया गया था। मैं उनसे रेलवे विभाग में कर्नाटक के लोगों को और अधिक रोजगार के अवसर उपलब्ध कराने का अनुरोध करूंगा।

बंगलौर केवल सुन्दर ही नहीं बल्कि देश में तेजी से विकसित होने वाला नगर है। बम्बई तथा मद्रास के पास परिक्रमा रेल सेवा है। बंगलौर में यह सुविधा नहीं है। विद्यार्थी, व्यापारी, सरकारी कर्मचारी तथा अन्य कर्मचारियों के लिए एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाना मुश्किल हो रहा है। सड़कें छोटी हैं तथा बस तथा कार जैसे वाहन लम्बे समय तक कतारों में खड़े रहते हैं। प्रतः प्रब समय है कि केन्द्र इस मस्य पर गम्भीरता से सोचे तथा इस नगर में यह सुविधा उपलब्ध हो।

कर्नाटक के लोग केन्द्र से राज्य में दक्षिण पश्चिम रेलवे जोन बनाने की मांग कर रहे हैं। वर्तमान में राज्य के विभिन्न भागों को विभिन्न जोनों में बांटा गया है तथा इससे कर्नाटक के रेलवे के विकास में कमी हुई है। कर्नाटक में दक्षिण पश्चिम रेलवे जोन की स्थापना ही इस प्रश्न का समाधान है।

येलन्का तथा बांगरेप के मध्य में छोटी लाइन है। मेरे चुनाव क्षेत्र में यह बहुत महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। चिक्कावलपुर क्षेत्र में झालू प्रचुर मात्रा में उगाया जाता है तथा यह शिमला तथा देश के अन्य स्थानों को भेजा जा रहा है। झालू रंगून, सिंगापुर तथा अन्य स्थानों को निर्यात किया जाता है। अब किसान इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की मांग कर रहे हैं। यदि यह लाइन श्रीनिवासपुरा तथा मदनपल्ली से होकर तिरुपति से जोड़ दी जाती है तो यह मेरे चुनाव क्षेत्र के किसानों तथा व्यापारियों के लिए बहुत लाभकारी होगी।

मैं आशा करता हूँ कि मननीय मंत्री जी इस संबंध में यथावश्यक करेंगे। मैं उनसे यह अनुरोध भी करता हूँ कि वे चिक्कावल्लापूरम और गौरी बिदनूर के बीच परस्पर संयोजक लाईन का प्रावधान करें।

बजट में यह बताया गया है कि बंगलूर और मैसूर के बीच परिवर्तन कार्य 1992 के अंत तक पूरा हो जायेगा। यह बात जान कर मुझे प्रसन्नता हुई और कर्नाटक की जनता की ओर से मैं भारत सरकार के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ और इसका श्रेय माननीय रेल मंत्री को जाता है।

बंगलूर और मिराज के बीच रेलवे लाईन उत्तरी तथा दक्षिणी भारत के बीच मुख्य सम्पर्क है। दुर्भाग्य से राजनैतिक नेताओं तथा कर्नाटक की जनता द्वारा बारम्बार मांग किए जाने के बावजूद इसे बड़ी लाईन में नहीं बदला गया। सम्पूर्ण राज्य की जनता में व्याप्त निराशा का परिहार करने के लिए इस कार्य को यथाशीघ्र प्रारंभ किया जाना चाहिए। इसी प्रकार चित्रदुर्ग और राम दुर्ग के बीच निर्माण कार्य भी यथाशीघ्र प्रारंभ कर दिया जाना चाहिए।

कोंकण रेलवे परियोजना के लिए 51 करोड़ ६० की राशि का प्रावधान किया गया है। मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि इस महत्वपूर्ण रेल परियोजना को गति प्रदान करायें।

कृष्णराजापुरम से कुप्पम के बीच की यात्रा का समय कुप्पम से मद्रास के बीच की यात्रा में लगने वाले समय के बराबर है। इसलिए इस लाइन को दुहरा बनाना बहुत आवश्यक है और इसे तुरन्त आरम्भ करना चाहिए। व्हाईट फील्ड तथा जोलारपेट के बीच विद्युतीकरण काफी समय से लम्बित पड़ा है। मेरा विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इस महत्वपूर्ण कार्य को पूरा करने का श्रेय प्राप्त करेंगे।

यह बताते हुए मुझे दुख होता है कि बंगलौर तथा हैदराबाद के बीच कोई सीधी रेल लाइन नहीं है। कर्नाटक और आंध्र प्रदेश की इन दो राजधानियों को सीधी बड़ी रेलवे लाइन की बहुत अधिक आवश्यकता है। इस समय केवल एक चक्राकार रेल लाइन है किन्तु उसका कोई लाभ नहीं है। बंगलौर से हैदराबाद आने जाने के लिए लोग मुख्यतः बसों पर निर्भर करते हैं। बंगलौर से बसें सांय 6.00 बजे से लेकर 12.00 बजे रात तक चलती हैं और यात्री बसों की छतों पर बैठे मिलते हैं। इसलिए, गुट्टी-गणा-कुडा और कुरनूल से होते हुए इन दोनों शहरों के बीच एक सीधी बड़ी लाइन का प्रावधान किया जाना चाहिए। इस लाइन से बंगलौर तथा नई दिल्ली के बीच चलाने वाली कर्नाटक एक्सप्रेस की यात्रा का समय कम से कम 6 घंटे कम हो जायेगा।

अधिकांश राज्यों की राजधानियों को दिल्ली से जोड़ने वाली चार या इससे अधिक गाड़ियाँ हैं। बंगलौर और दिल्ली के बीच केवल एक गाड़ी है। आरक्षण प्राप्त करना बहुत कठिन हो गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि कम से कम कर्नाटक एक्सप्रेस में चार डिब्बे तो और जोड़ दिए जायें। इस गाड़ी की यात्रा अधि को कम किया जाना चाहिए। यह गाड़ी नई दिल्ली से सांय 11.20 पर चलती है जो यात्रियों के लिए अत्यधिक असुविधाजनक है और इसे तुरन्त बदला जाना चाहिए। इस गाड़ी को गौरी बिदनूर पर कम से कम दो मिनट रुकना चाहिए क्योंकि वह राज्य का अन्तिम और महत्वपूर्ण स्टेशन है।

गाड़ियों में दिया जाने वाला खाना भी अच्छा नहीं है। खाने की गुणवत्ता को सुधारने और डिब्बों में सफाई बनाये रखने के लिए तुरन्त उपाय किए जाने चाहिए।

मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय के योग्य प्रशासनाधीन कर्नाटक रेल विकास की दृष्टि से नई ऊंचाईयाँ प्राप्त करेगा।

श्रीमान्, मुझे बोलने का यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

कार्य मंत्रणा समिति

दूसरा प्रतिवेदन

संश्लेषीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा विधि म्याय और कम्पनी
कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रंगराजन कुमार मंगलम) : मैं, कार्य मंत्रणा समिति
का दूसरा प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

17. 37½ (म०प०)

बजट (रेल) 1991-92—सामान्य चर्चा
और
अनुदानों की मांगें (रेल) 1991-92—जारी

[हिन्दी]

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतीहारी) : अध्यक्ष जी, हमारे रेल मंत्री के बाल पक गये और मेरे केस भी पक गये और एक ही सवाल और एक ही जबाब मैं 16 साल पहले एम० पी० बा और अब फिर आया हूँ और मैं फिर आपसे कह रहा हूँ। वह सवाल यह है कि हमारा इलाका बहुत ही पिछड़ा हुआ है। ऐसा तो आप जानते हैं कि महात्मा गांधी की कर्मभूमि के रूप में चम्पारन गिनी जाती रही है लेकिन उसकी ओर ध्यान नहीं गया है। चम्पारन के विकास के लिए रेल के संबंध में मैंने बार-बार कहा कि मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज को ब्रांड गेज में बदलिये। इस मांग को बर्हा की जनता ने भी बार बार आपसे कहा है और इस संबंध में जन-प्रान्दोलन भी हुए हैं तो भी आपका ध्यान उस ओर नहीं गया है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी ध्यान से सुनकर और यह काम कम से कम कर दें कि महात्मा गांधी का नाम भी याद रह जायेगा और साथ ही मंत्री जी का नाम भी उस इलाके के लोग लेंगे। इसलिए कम से कम उस राज्य में मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज की लाइन को ब्रांड गेज में बना दिया जाये। वैसे ही कितने प्रधान मंत्रियों और रेल मंत्रियों ने छितीनी पुल के लिए नींव रखी है लेकिन अभी जो रेल के बजट में दिया है, उससे लगता है कि छितीनी पुल 20 वर्ष में भी बन पायेगा ? मेरा ख्याल है कि इस पुल के बन जाने से उत्तर प्रदेश और बिहार के लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी। इसलिए चाहता हूँ कि उस ओर ध्यान दिया जाये और रेल बजट में अधिक एलोकेशन दीजिये ताकि उसके जरिये इस पुल का निर्माण द्रुतगति से हो, यही अनुरोध आपसे है।

एक और बात कहना चाहता हूँ जो बहुत आवश्यक है और वह यह है कि पूर्वोत्तर रेलवे में हाजीपुर गण्डक नदी के किनारे और धन दिया जाये। हाजीपुर में एक ब्रांडगेज लाइन खुल रही है जो हाजीपुर, लालगंज, केसरिया, अरेराज, हाड़पुर आदि जाकर बेतिया में मिल जाये। यहाँ से वहाँ लोग गण्डक के किनारे बसे हुए हैं जिनका रेलवे स्टेशन पहुंचने में कम से कम 40-50 कि० मी० की दूरी तय करनी पड़ती है जिससे उन लोगों की रेलगाड़ी छूट जाती है, सवारी गाड़ी कोई दूसरी है नहीं। बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है। इसलिए इस पर आप पहुंचिए और कम से कम सर्वेक्षण कराने का भी आश्वासन दीजिए। वहाँ उसका सर्वे कराया जाए और जो फैसला इकनामिकल होगा वह ठीक होगा, उसमें काम लिया जाए।

मुजफ्फरपुर में नरकटियागंज जाने वाली सवारी गाड़ियों की हालत की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि अब तो मैं पार्लियामेंट का मेम्बर हूँ गया तो फर्स्ट क्लास का टिकट आपने दे दिया। उसके पहले 4-5 सालों तक एक पार्टी कार्यकर्ता के रूप में घूमना पड़ता था। उन गाड़ियों की हालत बहुत दयनीय है। सारे टूटे हुए टिब्बे पता नहीं चंपारन के भाग्य में लिखे हुए हैं। रेल विभाग ने वह तम,म टिब्बे नरकटियागंज में मुजफ्फरपुर की ओर जाने वाली गाड़ियों में डाल दिए हैं। उसमें न पाखाना की सुविधा है, न पानी की सुविधा है, न बिजली की सुविधा है और उसके चलते यात्रियों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए उस बात पर आप ध्यान दीजिए कि अच्छे टिब्बे लगाए जाएं। वैसे ही पुराने इंजन हैं, वे उस लाइन पर चलते हैं। नतीजा क्या होता है कि एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच में उस गाड़ी का आने में आधा घंटा लग जाता है। कभी कभी तो इंजन खराब हो जाता है और पैसंजर को उतरना पड़ता है। इस बात पर आप ध्यान दीजिए। क्योंकि इसमें आपको विशेष खर्च की बात मैं नहीं कर रहा हूँ। इसी तरह आपके मोतिहारी स्टेशन है। मोतिहारी स्टेशन इसलिए बहुत प्रसिद्ध है यह आपको मालूम होना चाहिए कि जब महात्मा गांधी अफ्रीका से आए तो चंपारन में वह नीलहा के खिलाफ लड़ने गए और उन्होंने मोतिहारी में डेरा डाला। बिदूधरवा में उनका आश्रम है और पूरे चंपारन जिले में इंडीगो प्लांटेशन के खिलाफ में, नीलहा खेती के खिलाफ उन्होंने आंदोलन शुरू किया था। इस लिए मोतिहारी का नाम आजादी के आंदोलन के साथ भी जुड़ा हुआ है और स्टेशन की दुर्दशा है। उसमें सुधार लाया जाए। मेरा आपसे आग्रह है कि उसको ठीक किया जाए।

साथ ही मोतिहारी शहर जो सदर मुकाम है चंपारन जिले का, वहाँ से आरक्षण का कोटा जो गाड़ियां बंबई जाती हैं या दिल्ली या कलकत्ता जाती हैं, इन इलाकों में जाने वाली गाड़ियों का आरक्षण का कोटा वहाँ बहुत ही सीमित है। लोगों को कठिनाई उठानी पड़ती है और आरक्षण के लिए या तो उनको जाना पड़ता है मुजफ्फरपुर नहीं तो पटना। दो सौ किलोमीटर और सौ किलोमीटर दूर जाकर कोई आरक्षण कराए तो आप खुद अंदाजा लगा सकते हैं कि कठिनाई है या नहीं। इसलिए इन गाड़ियों में कोटा मोतिहारी का बढ़ाया जाए जो वहाँ की जनता की मांग है। साथ ही मेरा निवेदन यह है कि आप उन गाड़ियों में टिब्बों को भी बढ़ाइए क्योंकि जब आपको कहीं चंपारन आने का मौका मिले तो आप खुद देख लीजिएगा कि चंपारन में उन गाड़ियों पर मालूम पड़ता है कि ऊपर लोग बैठे हुए हैं, नीचे बैठे हुए हैं उसके बाद भी लोग बाहें पकड़ कर लटके हुए हैं और उसका कारण यह है कि गाड़ियों में टिब्बे कम होते हैं। उस संख्या के चलते वहाँ

पर इस दिक्कत को दूर करने की तरफ ध्यान दीजिए। साथ ही आपने श्रीवर ब्रिज की बात की है। जब मैं रेल मंत्रालय की सलाहकार समिति में था; श्रीर मेठी जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने वायदा किया था कि मोतिहारी में एक श्रीवर ब्रिज बनाया जाए और उस ब्रिज का काम शुरू हो चुका है लेकिन वरसों से वह काम कच्छप गति से चल रहा है। आप ध्यान दीजिए उस श्रीवर ब्रिज का काम जल्दी हो पूरा हो जाए इसलिए जो मेरी बातें हैं, कोई ऐसी बात नहीं है कि आप पर बहुत बड़न डालने वाली हों आप कह रहे हैं कि इस चीज में मैं आपके साथ हूँ जबकि मैं आपके बजट का विरोध करता हूँ, लेकिन फिर भी जो हमारा मुझाव है उस इलाके के लिए, वह मुझाव कम खर्च का मुझाव है। हमारा विश्वास है कि... (व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री जाफर शरीफ) : तो आप विरोध क्यों करते हैं ?

श्री कमला सिन्ध सधुकर : विरोध करना तो हमारा काम है क्योंकि आपने जो निश्चय किया है उस नीति से तो मैं सहमत नहीं हूँ। यह तो मेरा काम है शरीफ साहब, जहाँ पार्टी का सवाल है, किसी नीति का सवाल है विरोध करना हमारा काम है इसलिए इन बातों की ओर ही आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा ताकि यह सवाल जो पूरे चंपारन जिले के मुजफ्फरपुर जिले के लोगों का है उन सवालों को हल करने में आप हमारा सहयोग कर सकें।

[अनुवाद]

श्री सरद बिचे : (मुम्बई उत्तर मध्य) : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ। एक तरह से यह कटा छंटा बजट है क्योंकि प्रतिरिम बजट, वित्तिय वर्ष के पहले तीन महीनों के लिए पहले ही प्रस्तुत किया जा चुका था और रेल मंत्री की समस्या शेष वर्ष के लिये रेल बजट प्रस्तुत करना इस सरकार के सत्ता में आने तक पिछली सरकार के कार्य निष्पादन की पुनरीक्षा करना। किन्तु फिर भी मैं रेलमंत्री को इस बजटजिसमें काफी अधिक प्रतिरिक्त प्रावधान है, को सक्षम रूप से प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ। उन्होंने कुछ नई परि-योजनाओं, कुछ नई लाइनों और गेज को बदलने के बारे में भी बताया है तथा रेल मंत्रालय द्वारा अनुभव की जाने वाली कुछ समस्याओं में निपटने के प्रति अपने पक्के इराबे से प्रबलत कराया है।

महोदय, वास्तव में उन्होंने प्रलग-प्रलग क्षेत्रों में तीन या चार निर्णय लिये हैं जिनके लिए वे, जहाँ तक उन क्षेत्रों का सम्बन्ध है, निश्चित कदम उठाने वाले हैं। उन विषयों के बारे में मैं बाद में बात करूंगा। किन्तु जहाँ तक सीजन टिकट भाड़े का सम्बन्ध है, मैं इस अवसर पर अपना जबरदस्त विरोध प्रदर्शित करता हूँ। बेशक रेल बजट में द्वितीय श्रेणी में मासिक सीजन टिकट पर 4 रु० से 16 रु० और प्रथम श्रेणी में 16 रु० से 64 रु० की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, केवल यही नहीं इस बजट के दो पैराग्राहों—पैरा 24.4 और 25.4 में एक और प्रच्छन्न खतरा है जहाँ यह कहा गया है :

“विभिन्न विशेषज्ञ समितियों ने समय समय पर सिफारिश की है कि द्वितीय श्रेणी के मासिक सीजन टिकट का भाड़ा एकल यात्रा भाड़े का 24 गुणा कर दिया जाना चाहिए।

फिर उन्होंने यह भी सिफारिश की है कि प्रथम श्रेणी के मासिक सीजन टिकट का भाड़ा द्वितीय श्रेणी मासिक सीजन टिकट के भाड़े से 4 से 6 गुणा होना चाहिए।”

इसके अलावा माननीय रेल मंत्री जी ने यह भी कहा है :

“यह आवश्यक हो सकता है कि इस वर्ष के दौरान एकल यात्रा भाड़े की तुलना में उन्हें एक सही स्तर पर लाने के लिये मासिक सीजन टिकटों—भाड़ों में परिवर्तन किया जाये”।

महोदय, इससे पता चलता है कि इस वर्ष के दौरान भी, शायद माननीय रेल मंत्री सीजन टिकटों के मामले में और वृद्धि करने का प्रस्ताव करें। मैं इस बारे में नहीं जानता किन्तु मैं आशा करता हूँ कि वे ऐसा प्रस्ताव नहीं करेंगे।

महोदय, जहाँ तक यात्री और माल भाड़ों का सम्बन्ध है, रेल मंत्रालय कई वर्षों से दो समितियों अर्थात् माल भाड़ा ढांचा जांच समिति (1955-57) जिसके प्रमुख श्री ए० रामास्वामी मुदलियार थे और बाद में 1977-80 को डा० एच० के० परांजय की अध्यक्षता में गठित समिति पर निर्भर करता रहा। इन समितियों ने इन सिद्धान्तों का मुद्दा दिया था कि सीजन टिकट भाड़े को 24 दिनों के भाड़े और प्रथम श्रेणी के भाड़े को 16 गुना या इतना ही होना चाहिए। अब मेरा अनुरोध यह है कि क्योंकि ये सूचनाएं बहुत पुरानी हो चुकी हैं तथा विभिन्न तथ्य प्रकट कर दिये गये हैं, विशेष रूप से स्वयं मंत्रालय द्वारा दिये गये 1990 के स्टेटस पेपर में दिए विभिन्न तथ्यों को ध्यान में रखने की आवश्यकता है। मुझे खुशी है तथा मैं माननीय रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ कि उन्होंने माल भाड़े तथा सम्पूर्ण किराये ढांचे का पुनरीक्षण करने तथा मूल्यों तथा लागत आदि के सम्बन्ध में निश्चित सिफारिशें करने के लिये एक रेल टैरिफ इन्क्वायरी कमेटी की स्थापना की है। यह बहुत स्वागत योग्य निर्णय है तथा मैं आशा करता हूँ कि जब इन सिफारिशों का पुनरीक्षण उपलब्ध आंकड़ों को ध्यान में रखते हुए किया जाएगा जब नए सिरे से विचार किया जाएगा तथा नई सम्भावनाएं स्वीकार की जाएंगी तो उपनगरीय सीजन टिकट किरायों को बढ़ाने का आघार ही समाप्त हो जाएगा तथा तब हम इस निष्कर्ष पर पहुंच जायेंगे कि उपनगरीय रेलवे किसी प्रकार के नुकसान में नहीं है तथा वह कोई कारण भी नहीं है। इस मामले में इस संबन्ध में, मैं विपक्षी सदस्य माननीय सदस्य श्री राम नाइक की प्रत्येक बात का समर्थन करता हूँ।

अब उपनगरीय दैनिक यात्रियों को, मुझे कहना चाहिए, कि कुछ मानवीय दृष्टिकोण से देखना चाहिए। वे क्यों रोजाना इतनी भीड़-भाड़ की रेलों में यात्रा करते हैं। ऐसा इसलिए है क्योंकि हम आवास की समस्या हल नहीं कर सकते तथा उनको अपने रोजगार से दूर स्थानों पर रहना पड़ता है। यह सम्भावना भी स्वीकार की जानी चाहिए क्योंकि राज्य सरकार न तो आवास समस्या का हल कर सकती है तथा न ही आवास प्रदान कर सकती है। इसलिए लोगों को दूर रहना पड़ता है तथा रोजाना यात्रा करनी पड़ती है। अतः उपनगरीय रेलों में यात्रा करने का कोई आनन्द नहीं है। बल्कि यह एक मजबूरी है, तथा इन मजबूरियों के कारण वे रोजाना सफर करते हैं। जब कभी छुट्टी होती है तो उनका यात्रा न करना निश्चित होता है। जहाँ तक मौसमी टिकटों

का सम्बन्ध है, जब रहने की मजबूरी होती है तो उसकी सामाजिक सम्भावना पर भी ध्यान देना चाहिए।

दूसरी बात जो कही गयी है वह यह कि अर्थशास्त्र से भी पता चलता है कि किरायों में बढ़ोतरी उचित नहीं है क्योंकि रेलों में वही भीड़ होती है। यह सिफारिशें इस अनुमान पर प्राधारित हैं कि रेलों में सामान्य मुविघाएँ उपलब्ध हों, लोग बैठकर धाराम के साथ रेलों में सफर करते हैं। परन्तु तथ्य यह है कि वास्तविक क्षमता का दस से वारह गुणा लोग इन रेलों में सफर करते हैं। तथा जसा कि भूतपूर्व रेल मंत्री माननीय जार्ज फनांडीस ने बताया है, यह सही है कि एक बर्ग मीटर में दस लोग भी सफर करते हैं अतः जब यह बड़ा कठिन तथा दयनीय है, तो हमें मामले को मानवीय दृष्टिकोण से देखना चाहिए तथा पुरानी समितियों द्वारा बनाये गये पुराने नियमों पर ही नहीं जाना चाहिए। इन मामलों में थ्योरी का पहलू नहीं देखना चाहिए। मैंने पहले ही कहा है कि इनके पुनरीक्षण की आवश्यकता है। परन्तु इस समय भी हमें इन सिफारिशों का अनुसरण नहीं करना चाहिए तथा इस सम्बन्ध में हमें सहानुभूतिपूर्ण रुख अपनाना चाहिए। अतः, मैं रेलवे मंत्री से मैं इसे स्वीकार करने इसकी पुनरीक्षा करने तथा इस मामले पर पुनर्विचार करने तथा जहाँ तक उपनगरीय रेलवे के मोसमी टिकटों का किराया बढ़ाने का सम्बन्ध है, इस प्रस्ताव को छोड़ा जाए। इस दृष्टिकोण के साथ मैं यह भी सुनात्र देता हूँ कि अत्र बम्बई महानगरीय क्षेत्र की उपनगरीय रेलों के बिकास के लिये धन जुटाने के प्राधिकार वाने एक अलग स्वायत्तशासी निगम की स्थापना की जाए। यदि ऐसा स्वायत्तशासी निगम बना दिया जाता है तो मैं समझता हूँ कि त केवल साधनों की समस्या का प्रश्न हल हो जाएगा, बल्कि इन दैनिक यात्रियों को दी जाने वाली मुविघाओं का प्रश्न भी हल हो जाएगा।

उनको और अधिक मुविघाएँ देने के लिए बहुत सी रुकी हुई परियोजनाओं को पुनः शुरु किया जाए। जैसा कि कहा गया है, बोरीवाल-विरार की चौहरी लाइनें तथा फिर अन्य लाइनें तथा और अधिक डिब्बों से रेलों की बारम्बारता बढ़ेगी। कुछ किसी माननीय सदस्यों द्वारा यह भी कहा गया है कि बम्बई में प्रयोग के तौर पर चलाई गई 12 डिब्बों की रेलों को बन्द करने के सम्बन्ध में चर्चा है। मैं माननीय रेलवे मंत्री से इस प्रकार के कदम न उठाने का अनुरोध करूंगा तथा इस पद्धति को स्थायी करने का अनुरोध करूंगा तथा यह भी अनुरोध करूंगा कि उपनगरीय रेलों में 12 तक डिब्बे लगाये जायें जिससे कि और अधिक यात्री यात्रा कर सकें।

इस विषय से सम्बन्धित मैं एक और मुद्दा उठाना चाहता हूँ कि डीजल के डिब्बों का निर्माण विशेष रूप से जिनकी कमी है पर ध्यान दिया जाए। कपूरथला रेलवे कोच फैक्ट्री तथा अन्य फैक्ट्रियों में बढ़े हुए उत्पादन से सम्बन्धित वर्तमान आंकड़ों पर भी गम्भीरता पूर्वक विचार करने की आवश्यकता है। आज 1500 डिब्बों की कमी बताई गई है तथा 28,000 डिब्बों में से 5500 डिब्बों को अभी भी बदला जाना है। इन सबके प्रतिरिक्त 500 से अधिक डिब्बों को या तो नुकसान हुआ है या वे नागरिक उपद्रवों के कारण नष्ट हो गए हैं। किसी भी भावी योजना में रेल डिब्बों के निर्माण पर ध्यान देना पड़ेगा।

जहां तक सुरक्षा का सम्बन्ध है, मुझे सुरक्षा उपायों को बनाये रखने का श्रेय रेल मंत्री को देना पड़ेगा उन्होंने स्पष्ट तौर पर कहा है कि इसमें सुधार की गुंजाइश है तथा इसमें आत्मसंतोषकी कोई बात नहीं है। इस सम्बन्ध में मैं यह भी बताना चाहता हूं कि रेल पटरियों का बदला जाना भी दुर्घटना का बहुत बड़ा कारण है। यदि इसकी उपेक्षा की जाती है तो और अधिक दुर्घटनाओं की सम्भावना हो सकती है। अतः रेल पटरियों को बदलने के बकाया काम पर शीघ्र तथा गम्भीरता पूर्वक ध्यान देने की आवश्यकता है। यह भी कहा गया है कि सातवीं योजना में बकाया ट्रेकों को बदलने में 19,500 से 12,000 कीकमी आई है। यह बहुत दुःखद बात है तथा जहां तक रेल पटरियों को बदलने का सम्बन्ध है इस बारे में और अधिक प्रयास किये जाने चाहियें क्योंकि दुर्घटना होने का यह भी एक कारण है। यदि पुरानी रेल पटरियां नहीं बदली जातीं तो आगे भी दुर्घटनाएं हो सकती हैं।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य और कितना समय चाहते हैं ?

श्री शरद बिद्ये : यदि आप मुझे तीन चार मिनट देंगे तो अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

अध्यक्ष महोदय : हम आपकी बात समाप्त होने की प्रतीक्षा करेंगे।

श्री शरद बिद्ये : जहां तक कोंकण रेलवे का सम्बन्ध है, मुझे खुशी है कि जहां तक वित्तीय साधनों का सम्बन्ध है यह पूरी तरह से मुहैया किया गया है। परन्तु जैसा बताया गया था, वित्तीय संसाधनों का एक बड़ा हिस्सा, जो 250 करोड़ की राशि है, पब्लिक बाण्डों से प्राप्त होगा।

3. 30 म० प०

इस पर भी रेलवे को ध्यान देना पड़ेगा। मेरे लिये यह कहना ही पर्याप्त नहीं होगा कि हमने अपना दायित्व पूर्ण कर दिया है। आखिरकार रेलवे परियोजना पूर्ण होनी चाहिए। इस परियोजना की अन्य सम्भावनाएं भी देखनी पड़ेंगी।

यह कहा गया है कि मानखुर्द—बेलापुर रेल लाइन समाप्ति पर है तथा मुझे इस अच्छे कार्य हेतु माननीय रेलवे मंत्री को बधाई देनी चाहिए क्योंकि यह रेल लाइन मुख्य बम्बई द्वीप की नई है तथा बम्बई से जोड़ती है। जहां तक बम्बई का सम्बन्ध है, नई बम्बई का स्वयं का उद्देश्य विस्तार का बम्बई की जनसंख्या के भीड़-भाड़ में कमी लाने का भी है। यहां यह अति आवश्यक है तथा मुझे खुशी है कि यह अब से कुछ महीनों में ही पूर्ण हो जाएगी।

जहां तक निजिकरण का सम्बन्ध है, मैं इस विचार से सहमत हूं कि सफाई के मामले में निजिकरण, जिसमें सफाई कर्मचारियों का काम सम्मिलित है नहीं किया जाना चाहिए। यह किसी भी तरह स्वागत योग्य नहीं है क्योंकि रेलवे में सबसे निचले स्तर के कर्मचारियों को भेडियों के पास खाने के लिये छोड़ दिया गया है। ठेके वाले मजदूर रेलवे सेवा के लाभ नहीं प्राप्त करेंगे। उनको रेलवे के लाभों से बंचित कर दिया जाएगा। तथा ठेकेदारों द्वारा उनका पूरी तरह से शोषण किया जाएगा। अतः जहां तक निजिकरण का सम्बन्ध है इस विचार को छोड़ दिया जाना चाहिए। यह बहुत खतरनाक विचार है।

अन्य भी बहुत सी बातें हैं परन्तु मैं सदन का समय नहीं लेना चाहता।

परन्तु, मैं पुनः कहता हूँ कि, मीसमी टिकटों की बढ़ोतरी पर पुनः विचार किया जाए तथा छोड़ा जाए। पार्टियों को नजरअंदाज करते हुए यह बम्बई के संसद सदस्यों की सर्वसम्मत राय है। सभी चारों संसद सदस्य जो कांग्रेस के टिकट पर जीते हैं अनुभव करते हैं कि इस विचार को त्याग दिया जाना चाहिए। मैं देखता हूँ कि भा० ज० पा० के संसद सदस्य भी हमारा समर्थन कर रहे हैं। अतः मैं मंत्री जी से इस पर पुनर्विचार के लिये कहता हूँ।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं प्रस्तुत किये गए इस बजट को अपना समर्थन देता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : सभा बुधवार, 24 जुलाई, 1991 को प्रातः 11 बजे पुनः सम्मेलित होने के लिये स्थगित होती है।

तत्पश्चात् लोक सभा की बैठक बुधवार 24 जुलाई 1991 / 2 अगस्त 1913 (शक)

को 11 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

© 1991 प्रतिनिधिसभिकार लोक सभा कक्षियालय

लोक सभा के प्रकिया सभा कार्य संचालन गिद्यनों (सातवां संस्करण) के विद्यन 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित और प्रबंधक, भारत सरकार मुख्यालय, मिजला द्वारा मुद्रित ।
