

like to give my personal explanation on one point. Sir, during the Special Mentions, when Special Mention No. 4 was being raised by Shri M. Venkaiah Naidu, in the pre-lunch session, certain remarks have been made by me, which I feel were not in the best spirit and dignity of the House. I offer my apology for the same. These inadvertent expressions might have hurt the feelings and the sentiments of the individual Members and the Chair, particularly, Mr. M. Venkaiah Naidu and Mr. S.S. Ahluwalia. I offer my apology to them. Thank you.

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक):** अब विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 2000 पर चर्चा प्रारंभ होगी। माननीय रेल मंत्री जी ।

### **The Appropriation (Railways) no. 2 Bill, 2000**

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMTA BANERJEE):  
Sir, I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial years 2000-2001 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

*The question was proposed.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAMA SHANKER KAUSHIK): The motion is moved. Shri Ranganath Misra.

SHRI RANGANATH MISRA (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to deal with certain aspects of the railway activities. The Indian Railways are, probably, one of the largest network in the world and the system is already 150 years old. In 1953, we celebrated the centenary of the Indian Railways. It is the sinew of the nation. In fact, the network, which ties up the entire country, has been operating the largest transport and the largest traffic. A crore of people travel every day. At the time of need, the Railways have provided the greatest support like movement of food in famine. Today, the scarcity of water is being attended to with the assistance of the Indian Railways. At the time of emergency, the soldiers are moved. During the Second World War the Indian Railways provided the largest transport for the Army movement. Though the system is large, and it is one of the single largest institutions in the world which carries on commercial activities, there are a lot of things which require improvement.

I remember an occasion when a doctor came to the Supreme Court in 1973 asking for two things, one was that the quality of service had to be improved and the other was that the unmanned level crossings should be manned. We found that there was some sense in what he had objected to and what he had asked for. But the Railways said that they did not have funds to man the railway level crossings and, therefore, it was not possible. Today, as I understand, the same problem is continuing. A lot of accidents take place at the unmanned railway crossings. It was only last year a bus met with the same fate in the Northern Railway. Though the Government has, in principle, decided that new railway lines would not be opened or undertaken without manning provision; this malady of leaving railway crossings unmanned should, probably, receive the immediate attention. No such provision has been made in the Budget, though it is necessary from the point of public safety as also securing Railways own position. I have read the Minister's Railway Budget speech and her proposals. I have great personal respect for her. She is a genuine fighter and she has taken up an attitude of fighting also. Corruption and other things that prevail in the Railways require rectification. Unfortunately, there are many things which require immediate attention. It should have been, probably, there in the Railway Budget which was presented this year. But it has not been done. Travelling by railways should be more secure than what it is today. On account of the fact that accidents take place very frequently. The number has increased in recent years. One Railway Officer, when asked by me, said "well, we have increased the number of trains and the frequency; therefore, the fallout would be accidents." This cannot be a proper explanation. If we are not able to provide security to the passengers, then there is no point in saying that we are multiplying services, and, therefore, accidents will occur. My second point is regarding security which needs to be provided while travelling. So many thefts take place. Many of the trains which pass through Bihar and Eastern UP are ravaged everyday by a group of people which operates there. The Railway Protection Force, which is meant for providing cover and security to the passengers, commuters, has failed in providing adequate security. Very often, when such a question is raised, the Railways take the stand that security is a State subject. Today, knowing what the State Governments are, what police protection is, what the State Government is capable of providing, I think, this is the responsibility which should be taken over by the Railways. Discussions have been taking place between the Central Government or the Railway

Authorities and the State Governments. But nothing adequate has come out as yet. It is high time some provision is made through some law, complying with the requirements of the Constitution. The responsibility in this direction should be completely taken over by the Railways; that would provide security to passengers; that would also provide safety to the goods or the luggage which is carried by the passengers. While the entire nation is dependent on the Indian Railways, it is necessary that Indian Railways should spread out in such a manner that every part of the country gets linked through this network. All round development takes place only when all kinds of facilities for travelling and transportation of goods are provided throughout the country. Still, there are many areas in India which have not yet been linked through railway network. A system should be developed, placed before Parliament, which would show that year after year, within the means available, some schemes are put into operation so that the entire country is appropriately nourished. This has not been done in the past, nor has it been thought of or contemplated in this year's Budget and the Appropriation Bill. I would suggest that even if it is not possible to handle all this in a particular year, on account of the massive investment that is necessary, a scheme should be drawn up, people should be assured that this will be attended to and their needs will be fulfilled. And ultimately, within a limited number of years, it should be provided or a total improvement should take place, by networking the entire country through the railway system. In many areas, our bridges and railway tracks are more than a hundred years old. Most of these bridges have lived their life. They require replacement. It involves huge expenditure, whenever you think of replacing these bridges. Modern technologies are available, which could be resorted to. But at any rate, if bridges are necessary, they must be reconstructed or improved. Attention should also be paid to this aspect. A populist approach is developed that if you raise the fares, then, probably, people will go against you. I think this kind of outlook should not be there. If improvements are necessary; if you want secure journey, comfortable journey, a *quid pro quo* is to be established between the returns and the fares and, therefore, it is necessary that the rates should go up reasonably. Instead of increasing the fares at one go, it should be done gradually so that funds so raised could be utilised in meeting the necessary requirements. There is no provision for that purpose. The Minister feels satisfied by saying, "I have not hiked the passenger fare. I have hiked the freight rates within a reasonable limit." I feel that it is the obligation of the Railway Minister to make adequate

provisions on these lines. Most of the trains do not have pantry cars. I am a regular commuter. I travel once or twice every month. I find that the long-distance trains do not have pantry cars. In the absence of pantry cars, many of the people suffer. A few days back, when I was going to Chennai, I found that the train did not have water. Four or five days back I went to receive a friend of mine who was also complaining that there was no water in the Rajdhani Express. This should not happen. The system of attendants is probably not appropriate. Unless you coordinate these services in a better way and make proper arrangements in all the trains, the situation will not improve. Then food facility available on the trains is not good on account of the fact that sometimes the food is cold and sometimes the food is not properly wrapped. Very often, if the train is late, no food is provided or made available. I have a grievance that there is a variation in the quality of food depending upon on which line and to which destination the train is going. The Rajdhani Express that goes from here to Calcutta has better food than the Rajdhani Express that goes from here to Bhubaneswar. This discrimination should not be tolerated when the ticket fare is the same. If the fare is the same, there should be no variation. The other day when I was going to Bombay by a train, I found that the food was much better than the normal food that is supplied in other trains. The quality of food should be sustained and the average level should be uniform. The other facilities which are provided by the Railways, *i.e.* bedding, etc. they are also not of good quality. Proper attention is not paid to these facilities. Some of them require replacement which are still continuing in service. These days towels are not being provided in the trains. I do not know why this facility has been withdrawn. If you ask an attendant to supply a towel, he says, "There is no provision for it. I have not been supplied with adequate number of towels." These are very small things but they are very irritating. I do not know why no attention is being paid to these small things.

Now I would like to refer to some of the problems relating to Orissa. Zone-wise, Orissa is providing the highest income to the Railways. I have talked to many Railway officials who admitted that it was a fact. If Orissa is really giving the highest return, it should receive the highest attention of the Railways. It is a commercial business. If we are doing well, we should be paid equally well. I do not know why Orissa does not receive this type of attention from the Railways. Bhubaneswar was deemed to be a zone. In 1998, we had a provision of Rs. 1 crore in the Budget. We thought that it would be sliding in the sense that it would be increasing year after year.

**3.00P.M**

But the fact is, it is decreasing year after year. In the first year the budget was Rs. 1 crore. The next year, the budget was Rs. 60 lakhs and this year the provision is Rs. 30 lakhs. This gives the impression as if Railways have decided to drop it and deviate from the decision that has been taken to make it a zonal sector. No explanation is available even in the scheme as to why the provision for this zone is being reduced year after year in a systematic form. In 1998-99, you had set apart Rs.264 crores in all for the development of railways in Orissa. That was reduced to Rs.200 crores the next year. And in the current year it has been made Rs.150 crores; this again without any indication as to why the amount is on the lower side. Year after year this provision is being reduced.

Sir, twenty per cent of the track is yet to be electrified. A normal good manager would try to fully complete the work. But this is not handled that way. After a lot of shouting and demands, some attention was given five years back. Now no attention is being given. Twenty per cent is left behind. It is yet to be attended to. I suggest that this should receive immediate attention so that the entire belt could be electrified and advantage obtained. Orissa has been a hydel surplus area. If the railway lines are electrified, then, the trains can run smoothly at good speed and with less of expenses. Therefore, it is in the interests of the railways that this should be attended to quickly. We have three areas where we have been pressing for broadgauge transformation. All these are located in adiwasi areas; one in Koraput, another in Balasore-Mayurbhanj and the third one, a small track in the new district of Raigarh. The Government, as a policy, has been stating everywhere that it is its intention to devote full attention to rural areas, and within the rural areas to areas which are inhabited by the Scheduled Castes, Scheduled Tribes and backward people, so that they can be brought into the national stream, and the advantages of development can be reaped by them. If that is the real intention, then, I think, these are the three areas where the railway administration should come forward and immediately attend to the work so that the broadgauge conversion can take place, and occasional rumours that the railway authorities are deciding to withdraw certain trains, that they would not be making them operational, would stop. We have been demanding that a Shatabdi Express should be introduced connecting the national Capital, Delhi, to the State capital, Bhubaneswar. Alternately, we are also saying that on an experimental basis, a Shatabdi

Express from Calcutta to Bhubaneswar and back to Calcutta should be introduced. Shatabdi Express has been provided in many areas. The concept of Shatabdi train came by saying that places which have 100-year old railway lines would be able to have this train. The railway track between Calcutta and Chennai was completed in 1901, about a hundred years back. So, we have earned a right to claim the right of Shatabdi on this side. I suppose the Railway Minister would provide a Shatabdi train on this line at least the next year. We have the Rajdhani Express which runs twice a week. At least, this could be made operational for one more day; hence, three trips a week can be provided without involving any additional train on the line. I believe, the Railways are withdrawing this train to some other line and reducing the trip to once a week. This should be avoided. Puri is a city of pilgrimage. We had demanded a lot of improvement to the railway station, larger accommodation, more space for pilgrims to take shelter. We had also demanded that the platforms may be enlarged to receive trains and allow free movement of passengers. During the Car Festival, you get pilgrims to the extent of about five to six lakhs from outside, apart from three to four lakhs from the locality. There are three or four other occasions when we get so many people. The Government has provided a hospital but that hospital is not adequate. The Railways could also provide a good hospital there and other facilities like a pilgrim centre. Outside the platform, the railway property is available. There could be a rest shed also. These are requirements which have been pressed for in the past, but no attention has been given. The demand persists. Attention does not appear to be commensurate. We had also been demanding an excellent canteen to be located there because many long-distance trains come very late. We have a train from Tirupati. We have a train from Chennai. We have a train from Delhi. If the trains run late, pilgrims find it very difficult to move out. If food is available, a rest shed is available, they can remain there overnight and make their arrangements for the next morning. We had demanded a railway connection between Keonjhar and the Dhamra Port. Dhamra is a small port, not far away from our northern border with Bengal, located near the Bay of Bengal. Keonjhar is one of the mining belts of the State. These have to be linked. The proposal has received acceptance. But there is no furtherance. We want that to be expedited. I have a feeling that the railways have a social obligation, apart from running as a commercial concern. As a social organisation, it has to look after the development of the nation and the country as a whole. There should be a uniform treatment

to all areas, and people of one area or one State should not have a feeling that they are being discriminated against. For that purpose, in the matter of provision of trains, in the matter of running of trains, in the matter of other benefits that accrue from running of railway operations, attention should be given on the basis of equality. For that purpose, I would appeal to the Railway Minister, who has a soft heart; but, occasionally, it is capable of turning very hard. I had occasion to talk to her when I was in the Human Rights Commission and she had been fighting her political opponent. I found when she wanted to be hard, she would be hard. But, I suppose, she will now turn soft to us and look into our requirements, which we have been trying to agitate for years, and make immediate provision so that the grievances of the local people would die out. Orissa is a backward State in many respects. But it is capable of development. Nature has been kind. But the human agency has not been reciprocally active. On that account, our backwardness has been persisting. I suppose, if railways coordinate and other factors or other units are operative, we would be able to pull out Orissa from its present situation and make it march on in the path of advancement. I have nothing else to add. But I request that the Minister remembers what I have suggested and takes note of it and proceeds.

SHRIMATI BIMBA RAIKAR (Karnatak) : Sir, I agree with our friend that the food quality in the train is very poor.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) : मैडम, जब आपका नम्बर आए तब बोलिए।

श्री रामदास अग्रवाल (राजस्थान): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने इस एप्रोप्रिएशन बिल पर बोलने का मौका दिया उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। उपसभाध्यक्ष जी, पहली बार संसद में हमारी दीदी ने बजट रखा है और बहिन से कुछ मांगना या आलोचना करना उचित नहीं होता इसलिए उसी संदर्भ में मैं उनके समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। जब हम रेलवे मंत्रालय की चर्चा करते हैं तो स्वाभाविक रूप से एक वृहत् तथा विराट रूप हमारे सामने आता है। इस देश में रेलवे का जाल बिछा है। 12,000 ट्रेनें रोज चलती हैं। सोलह लाख कर्मचारी इसमें काम करते हैं। 22,000 करोड़ रुपये रेलवे फ्रेट के रूप में आते हैं, 9,500 करोड़ पैसेंजर फेयर से आता है। हमारे माननीय सांसद श्री मिश्रा जी ने चर्चा की कि रेलवे क्रोसिंग 40,500 हैं जिसमें से 24,400 अनमैंड हैं। अभी फिलहाल जो अनमैंड रेलवे क्रोसिंग हैं उनकी व्यवस्था के लिए 2200 करोड़ रुपये का खर्च मंत्री जी को चाहिए। यह देखने पर लगता है कि हमारे इस मंत्रालय में जो कुछ होता है, जो भी मंत्री इसे संभालने का प्रयास

करता है उसके प्रति हमारा यह धर्म या कर्तव्य हो जाता है कि हम उन्हें ऐसी प्रेरणा देते रहें, अपना समर्थन देते रहें ताकि इस भारी भरकम विभाग को ठीक प्रकार से देश के हित में, जनता के हित में चलाया जा सके। इसमें अनावश्यक आलोचनाएं या पैसे की कमी की चर्चा से समाधान नहीं निकलेगा। अगर राजस्थान का ही विषय मैं लूं तो राजस्थान में बांसवाड़ा डूंगरपुर ऐसी जगह हैं जहां के आदिवासियों ने रेल के दर्शन नहीं किए। मैं चाहूंगा कि रेल के न सही परंतु रेल मंत्री के दर्शन वे अवश्य कर लें ताकि उन्हें प्रेरणा मिले और उन आदिवासियों को आजादी के पचास-साठ वर्ष बाद रेल यात्रा के आनंद का सुखद अनुभव हो सके। उपसभाध्यक्ष जी, मैं कुछ बातें मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं। हमारे देश में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बहुत बढ़ी है। ए.सी. टू टायर, ए.सी. फर्स्ट क्लास या ए.सी. थ्री टायर, ऐसी बात नहीं है कि उनमें कुछ सुविधाएं-असुविधाएं नहीं हैं लेकिन दूसरी श्रेणी के यात्री, जिनकी सबसे बड़ी संख्या है उनकी असुविधा को ध्यान में लाना लाजिमी है क्योंकि जो किसान, गरीब, मजदूर, साधारण व्यक्ति है वह इसी क्लास में सफर करता है। मैं उन्हें आते-जाते देखता हूं कि जिस प्रकार से माल गोदाम में अनाज के बोरे भरे जाते हैं उसी प्रकार से डिब्बों में ये यात्री भरे रहते हैं। यह बात ठीक है कि हमारी जनसंख्या बढ़ रही है और उसे बढ़ाने में मंत्री जी का कोई योगदान नहीं है। जनसंख्या बढ़ती रही परंतु उसके अनुकूल रेलवे में कोई व्यवस्था नहीं की गई, यह बात साफ है किंतु फिर भी इस बात को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता कि हम ए.सी. फर्स्ट क्लास या ए.सी. टू टायर में तो सुविधा का विस्तार करें लेकिन हम दूसरी श्रेणी के यात्रियों की ओर कम ध्यान दें।

मैं आदरणीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जब अगला बजट आप अगले वर्ष रखेंगी तो हमें विश्वास है वह बजट तृतीय श्रेणी के यात्रियों को समर्पित होगा, ऐसा मैं आपसे अनुरोध करूंगा।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** अब तृतीय श्रेणी नहीं द्वितीय श्रेणी है।

**श्री रामदास अग्रवाल :** मैं पुराने जमाने का आदमी हूं, उस समय हम तृतीय श्रेणी में ही जाया करते थे। अगला बजट द्वितीय श्रेणी का बजट होना चाहिए ताकि आम आदमी आपको आशीर्वाद दे सके कि आपने उनके लिए कुछ किया है।

महोदय, मैं दूसरा निवेदन यह करना चाहता हूं कि जहां तक सुविधाओं के विस्तार का सवाल है प्रत्येक क्लास के यात्रियों के लिए इसकी आवश्यकता है। मैं इस विषय को इसलिए नहीं लेना चाहता हूं क्योंकि अभी और भी बहुत सारे मेरे साथी इस पर बोलने वाले हैं। उन्होंने जो अनुभव किया होगा और उन्हीं कठिनाइयों से हम भी निकलते हैं और ये असुविधाएं



हम भी भुगतते हैं। लेकिन मैं एक ओर पक्ष की ओर माननीया मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करूंगा। आपके कर्मचारियों की संख्या बहुत बढ़ी है, यह बात सच है। लेकिन मैं यह बात भी कहना चाहूंगा कि इस कर्मचारी वर्ग में ऐसे लोग भी हैं जो ठीक प्रकार से यात्रियों के साथ व्यवहार नहीं करते हैं। चाहे वह फर्स्ट क्लास हो, चाहे द्वितीय क्लास हो, उनके साथ उनके व्यवहार में नम्रता की अपेक्षा करते हैं वह उनमें नहीं है। मैं चाहता हूँ कि अनुशासित ढंग से आप उनको इस प्रकार की ट्रेनिंग दें ताकि वे यात्रियों के साथ ठीक प्रकार से व्यवहार करें। जैसे किसी डाक्टर के पास कोई मरीज जाता है और अगर डाक्टर से अच्छा व्यवहार उसको मिल जाता है तो मरीज की आधी बीमारी उससे ही खत्म हो जाती है वैसे ही अगर रेलवे के कर्मचारी यात्रियों के साथ अच्छा व्यवहार करेंगे तो रास्ते में यात्रियों को जो कठिनाइयाँ होती हैं और जिनको दूर करने में अभी कुछ समय और लगेगा उससे उनको संतोष का अनुभव होगा। मैं दूसरी बात इसके साथ यह और जोड़ना चाहता हूँ कि हम इस बात का अनुभव करते हैं, समाचार-पत्रों में भी पढ़ते हैं और यह बात हमारी सरकार भी जानती है कि जब रेलवे वैगन्स चलते हैं तो वहां से माल चोरी हो जाता है। उनमें कोयले का भंडार होता है और उस भंडार में से चोरियां होना यह एक आम बात हो गई है। महोदय, मैं यह बात इसलिए कहना चाहता हूँ कि इस चोरी-चकारी को रोकने के लिए, इसमें हो सकता है कि कहीं पर कोई गिराह का यह काम हो, कहीं पर माफिया काम करता हो, कहीं पर ऐसे भी लोग हो सकते हैं जो इस विभाग के लोग हों, कहीं पर ऐसे लोग भी हो सकते हैं जो राजनीति से संबंधित हों, किसी और वर्ग से संबंधित हों लेकिन जो प्रोपर्टी की चोरी वैगन के मूवमेंट में होती है इसको रोकने के लिए विशेष प्रयास करने की आवश्यकता है। मैं साथ ही यह भी कहना चाहूंगा कि रेलवे स्कैप यार्ड बहुत बड़ा यार्ड होता है। रेलवे बहुत बड़े स्कैप यार्ड को डील करता है। मैं इस बात को अच्छी तरह से जानता हूँ और समझता हूँ कि स्कैप यार्ड में से माल चोरी होता है और उस चोरी हुए हिस्से में बहुत से लोग शामिल हुआ करते हैं। इसकी जांच होनी चाहिए। इस प्रकार से जो चोरियां होती हैं उनको रोकने के लिए कोई पक्का रास्ता निकाला जाना चाहिए। यह बात ठीक है कि इस पर संसद में चर्चा करते हैं, मंत्री जी उसको नोट करते हैं और हमको आश्वासन देते हैं कि हम चोरी रोकेंगे, हम भ्रष्टाचार रोकेंगे, हम बेईमानी रोकेंगे, हम अच्छा व्यवहार करेंगे लेकिन इसकी तरफ जब हम प्रगति देखते हैं तो वह नाम मात्र की दिखती है। मैं माननीया ममता जी से निवेदन करूंगा कि आश्वासन सही और खरे होने चाहिए, आपके आश्वासन वास्तविक होने चाहिए तभी जाकर हमको लगेगा कि हमारी दीदी रेलवे मंत्रालय चला रही है जिस पर हम गौरव कर सकते हैं।

महोदय, मैं साथ ही यह भी निवेदन माननीय मंत्री जी से करूंगा कि कुछ साल पहले मेरे ख्याल से 1997-98 में जो रेलवे में इम्पोर्ट होता था वह लगभग 6 या साढ़े 6 करोड़ रुपए का होता था। लेकिन यह आश्चर्य की बात ही है कि एक छोटे से अंतराल में, शायद 1998-99 में, मैं एक्जेक्टली तो नहीं कह सकता लेकिन यह इंपोर्ट 212 करोड़ रुपए पर आ गया है। सबको अगर मिला दिया जाए, सारा सामान जो इम्पोर्ट किया जाता है यह 650 करोड़ रुपये का होगा। कहां साढ़े 6 करोड़ रुपया और कहां 650 करोड़ रुपया। यह वृद्धि क्यों हुई, इसके पीछे कौन हैं और क्या कारण है कि भारत के उद्योग धंधे, भारत के उद्योग जो पहले रेल के वैगन्स या कोचेज, सामान एन्सीलरी इंडस्ट्री वगैरह वगैरह जो भी वह चलाते थे वह चलती थी तो क्या रेलवे को चलने में सहायता नहीं देती थी, क्या रेलवे नहीं चल पाती थी, उसकी वजह से दो साल के अन्दर रेलवे ने इतना काम बढ़ा दिया कि उसको इतनी बड़ी मात्रा में इम्पोर्ट करने की आवश्यकता पड़ी। मैं इसलिए कहना चाहता हूं कि इम्पोर्ट करने का आज एक फैशन हो गया है। हर विभाग यह समझता है कि इम्पोर्ट की हुई चीज़ शायद सस्ती होगी या अच्छी होगी। लेकिन यह हर समय सच नहीं है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि इम्पोर्ट के मामले में अगर कहीं पर ज्यादा इम्पोर्ट किया गया है तो इसके बारे में मंत्री जी को विशेष रूप से जांच करनी चाहिये और इस प्रवृत्ति को रोकना चाहिये ताकि हम अनावश्यक रूप से अपनी विदेशी मुद्रा का भंडार खर्च नहीं करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे के साधन बढ़ाने के बारे में मैं कहना चाहता हूं। जब तक रेलवे के पास पूंजी नहीं होगी, रेलवे के पास इंटर्नल रिसोर्स नहीं होंगे चाहे बजटरी सपोर्ट से, चाहे टैक्स के माध्यम से या किसी ज्वाइंट वेंचर के नाम से या किसी और सहयोग के नाम से या डिसइनवेस्टमेंट के नाम से जैसे-जैसे आवश्यकता पड़ती है, पूंजी की आवश्यकता रेलवे की बहुत बड़ी है। हम इस बात को जानते हैं। लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे के पास बहुत जमीनी सम्पत्ति है। मैं यह नहीं कह रहा हूं और मेरे कहने का अर्थ यह नहीं निकाला जाना चाहिये कि मैं उसको बेचने की बात कर रहा हूं। लेकिन मैं माननीया मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि आपकी जमीन पर अनाधिकृत कब्जे ज्यादा बढ़ते जा रहे हैं। लोग उन पर कब्जा कर के अपनी रोजी-रोटी चलाते होंगे, अपना व्यापार चलाते होंगे लेकिन रेलवे का उससे नुकसान होता है। मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि आप अपनी सम्पत्ति की रक्षा करें और उस सम्पत्ति का सदुपयोग करें। आवश्यकता पड़े तो उस सम्पत्ति के माध्यम से पूंजी इकट्ठी करें और रेलवे को ठीक प्रकार से साधन, सुविधाओं का विस्तार करने का काम करें। जो लोग अनधिकृत कब्जे करते हैं चाहे वे रेलवे के कर्मचारी हों, चाहे रेलवे पुलिस के लोग हों, चाहे जनता के और कोई लोग हों, उन अनधिकृत कब्जों को रोकने

के लिए जोरदार प्रयास किया जाना चाहिये । मुझे लगता है कि इस मामले में गतिविधियां बहुत धीमी गति से चल रही हैं । लोग धीरे-धीरे रेलवे की सम्पत्ति को अपनी सम्पत्ति समझ कर उपभोग कर रहे हैं । इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे सजग हो, अपनी प्रापर्टी की रक्षा करे और अपनी प्रापर्टी को इस प्रकार से रखे कि लोग उसका दुरुपयोग न कर सकें। आवश्यकता पड़े तो इसकी जांच होनी चाहिये और जांच करने के बाद जिन लोगों ने कब्जा किया हुआ है, उनके खिलाफ कार्यवाही होनी चाहिये ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक और विषय निवेदन करना चाहता हूं । मैं इंडस्ट्री कमेटी में हूं और अभी पांच सात दिन पहले माननीय सभापति जी ने मुझे इस कमेटी का चेयरमैन नियुक्त किया है । मैंने अपनी रिपोर्ट में यह बात कही है कि वेगंस इण्डिया लिमिटेड जो गवर्नमेंट की कंपनी है, वह सिक होती जा रही है, बीमार होती जा रही है । मुझे ऐसी जानकारी मिली है, मंत्री जी इसको कनफर्म कर सकते हैं कि वेगंस इण्डिया लिमिटेड के बोर्ड में जो तीन चार बाहर के लोग हैं, वह वही लोग हैं जो वेगंस इण्डिया के प्रतिस्पर्धी हैं, कंपेटिटर्ज़ हैं । उन लोगों को इसके बोर्ड में डाला गया है । उनको बोर्ड में डालने से वेगंस इण्डिया लिमिटेड सिक होती जा रही है । मैं प्रतिस्पर्धा का विरोधी नहीं हूं चाहे कोई भी कंपनी हो, चाहे सरकारी कंपनी हो, अब खुलेपन और उदारीकरण के दौर में यह मुश्किल है कि हम किसी को बहुत अधिक प्रोटेक्शन दें । लेकिन वेगंस इण्डिया की जो दुर्दशा की गई है उसके प्रतिस्पर्धी लोग बोर्ड में शामिल हैं, कम से कम उनकी गतिविधियों पर जानकारी ली जानी चाहिये । ऐसे लोगों को उसमें रखना चाहिये जिनका अपना कोई इंटेरेस्ट बाहर न हो, जिनका खुद का इंटेरेस्ट है, वह वेगंस इण्डिया को नहीं चलने देंगे । यह वेगंस इण्डिया के संबंध में मेरा पहला प्रश्न है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, वेगंस इण्डिया के संबंध में मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि उसकी जो केपेसिटी है जो मेरे पास जानकारी है उसके मुताबिक मैं यह कह सकता हूं कि वेगंस इण्डिया कंपीटेशन में रह कर अपने वेगन सप्लाय करती है, उसकी क्वालिटी खराब हो गई है, ऐसी भी कोई रिपोर्ट नहीं है । हो सकता है पिछले दो तीन साल में सिक बन गई हो, इसकी वजह से उसकी कॉस्ट आफ प्रोडक्शन ज्यादा आती होगी लेकिन उसके बावजूद भी वेगंस इण्डिया बहुत पुरानी कंपनी है, हमारी कंपनी चल रही है । उसको इस प्रकार से डूबने नहीं देना चाहिए। उसको रेलवे मंत्रालय की तरफ से यथाशक्ति संरक्षण देना चाहिए और वेगन परचेसिंग करने का काम प्राइवेट सेक्टर से करने की बजाए उनसे करना चाहिए। मैं प्राइवेट सेक्टर का विरोध करने की बात नहीं कर रहा हूं। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि आखिर जो भी

सरकार की बहुत बड़ी राशि, धनराशि उसमें इन्वेस्ट की हुई है उस राशि को बचाने का काम भी सरकार को करना पड़ता है और यह सरकार का दायित्व होता है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** माननीय अग्रवाल जी ..

**श्री रामदास अग्रवाल :** एक मिनट में बस मैं खत्म कर रहा हूँ उपसभाध्यक्ष जी। मैं केवल एक्सीडेंट्स पर चर्चा करके अपनी चर्चा को समाप्त करूंगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक्सीडेंट्स होते हैं और जैसा कि अभी माननीय मिश्र जी ने कहा कि एक्सीडेंट्स जैसे-जैसे काम बढ़ता है ज्यादा भी होते हैं लेकिन होने नहीं चाहिए। यह बात ठीक है लेकिन एक्सीडेंट्स के बारे में हम सब जानते हैं, कई बार ये तोड़फोड़ के कारण होते हैं और पिछले 4-5 सालों के आंकड़े देखेंगे तो तोड़फोड़ के कारण उन एक्सीडेंट्स में रेलवे का लगभग 400 से 500 करोड़ रुपया प्रति वर्ष डैमेज हो जाता है। तोड़फोड़ के कारणों का निराकरण करना चाहिए। यह 500 करोड़ जो प्रतिवर्ष हमारा वेस्ट हो जाता है उसको बचाने के लिए प्रयास किया जाना चाहिए। इस तोड़फोड़ के अलावा दूसरी जो टेरोरिस्ट्स एक्टिविटीज होती हैं जिसके कारण रेलवे एक साफ्ट टारगेट बन जाता है और यात्री भी मारे जाते हैं। यात्रियों को भी किसी प्रकार से संरक्षण देने के लिए, सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत करने के लिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आपकी जो सुरक्षा व्यवस्था है उसमें होम मिनिस्ट्री के साथ इस बात पर चर्चा होनी चाहिए कि यात्रियों की सुरक्षा किस प्रकार से इस तोड़फोड़ और टेरोरिस्ट्स कार्यवाही से की जा सके, खास तौर से उन इलाकों में जहां पर ये टेरोरिस्ट्स एक्टिविटीज बहुत ज्यादा हैं।

केवल एक बात और कहकर मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। मैं अभी हैदराबाद गया था। हैदराबाद, आंध्र प्रदेश में बहुत सारे राजस्थान के प्रवासी लोग रहते हैं, लाखों की संख्या में हैं। उनको हैदराबाद, आंध्र प्रदेश से चलने के लिए एक सिकन्दराबाद-जयपुर ट्रेन मिलती है। इसके बीच में एक पूर्ण स्टेशन से लेकर 60 मील तक बीच में ब्राड गेज हो गया है। यह बीच में ब्राड गेज है, इधर मीटर गेज, उधर मीटर गेज। एक आदमी को यहां उतरना पड़ता है, फिर उस ट्रेन में चढ़ना पड़ता है, फिर उतरना पड़ता है, फिर चढ़ना पड़ता है। महिलाएं जाती हैं, बच्चे जाते हैं उनको बड़ी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इस प्रकार की असुविधाओं से बचने के लिए उन यात्रियों के लिए आप एक सीधी ट्रेन जो भी रास्ता ठीक से मिले, वह निकालें। हमारे आंध्र प्रदेश के सांसद महोदय ज्यादा डिटेल् में इसको बता सकेंगे। मैं ऐसा समझता हूँ कि यह ट्रेन चलाने से राजस्थान के प्रवासी लोगों को - जो वहां से आते हैं अपने राजस्थान के इलाके में समय समय पर दान-पुण्य करने के लिए तथा रोजी रोटी के लिए - मदद मिलेगी। ऐसा मेरा आग्रह है।

अंत में, उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ हमारी ममता जी को कि उन्होंने अजमेर से लेकर पुष्कर तक जो एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है उसके लिए रेलवे लाइन प्रदान की है। मैं इसके लिए उनका आभारी हूँ और इन सारे शब्दों के साथ मैं इस एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करता हूँ। बहुत धन्यवाद।

**श्रीमती चन्द्रकला पांडेय** (पश्चिमी बंगाल) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, अपने संसद में रहने के काल को अगर मैं गिनुं तो यह मैं सातवीं बार रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल पर बोल रही हूँ। आपने मुझे इस बार मौका दिया इसलिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। चर्चा हर बार करते हैं, मंत्री चाहे जो भी हों। मजे की बात यह है कि जो चर्चाएं होती हैं उनमें बहसों की धूल उड़ाते रेगिस्तान में हम नखलिस्तान की तलाश की कोशिश मात्र करते हैं। आज तकनीक के इस दौर में कहते हैं कि बीमारी का इलाज मुश्किल नहीं है, डायग्नोसिस मुश्किल है। बीमारी पकड़ में आ गयी तो इलाज हो ही जाता है। पर रेलवे विभाग में बहुत सारी ऐसी बीमारियां हैं जो हम जानते हैं, हमें मालूम हैं उसके बावजूद बरसों बरस गुजर गए केवल बातें और बातें हो रही हैं, आश्वासन दिए जाते हैं, केवल इसलिए कि संसदीय व्यवस्था की रेल न रुके, न पटरी से उतरे, न दुर्घटनाएं हों, न कहीं अवरोध हो। केवल इतना ही होता है कि पार्लियामेंटरी बहसों की मोटी फाइल और मोटी होती जाती है, कुछ पन्ने और जुड़ जाते हैं। एक बार और बोल रही हूँ, कुछ पन्ने और जुड़ जाएंगे, लेकिन इस की क्या क्रिया, प्रतिक्रिया होगी, यह मुझे नहीं मालूम। हर बार यही सोचकर कि 'हमें मालूम है, जन्नत की हकीकत क्या है' संतोष कर लेती हूँ।

उपसभाध्यक्ष जी, इस बार रेल बजट पहली महिला मंत्री ने पेश किया है जो कि बंगाल की हैं, मेरे प्रांत की भी हैं और मेरे मोहल्ले की भी हैं।

**श्री रामदेव भंडारी** (बिहार): मांग लीजिए, जो मांगना है।

**श्रीमती चन्द्रकला पाण्डेय**: अगर महिला बिल पास करने की बात होती तो मैं ममता जी से बात करती, लेकिन रेल की इतनी बड़ी व्यवस्था ममता जी कैसे संभाल पाएंगी जब कि ममता जी का मन स्नेह से भरा है, लेकिन हाथ खाली हैं। महोदय, मैं कह रही थी कि वे मेरे प्रांत की ही नहीं, मेरे मोहल्ले की भी हैं और बरसों से हम एक-दूसरे से परिचित हैं यानी कि 'रस्म भी है, दस्तूर भी है'। महोदय, उनका बजट जो आशा की रोशनी के साथ जनता के माथे पर अपना ममता-भरा हाथ लिए हुए आया, लेकिन वह हाथ खाली था। इसलिए धन्यवाद दूं या अफसोस जाहिर करूं उलझन में पड़ जाती हूँ। मैं यही कह सकती हूँ कि ममता जी ने भी शायद मिर्जा गालिब की तरह सोचा है। वह खुद कवयित्री हैं और मैं उन्हें बहुत नजदीक

से जानती हूँ। मुझे मालूम है जत्रत की हकीकत क्या है, दिल के बहलाने को ममता जी ये ख्याल अच्छा है।'...(व्यवधान)... नहीं, ममता जी की गाड़ी नहीं छूटेगी कभी।

महोदय, मैं इस बात पर खुशी जाहिर करूंगी कि बंगाल के बारे में अनेक घोषणाएं की गयी हैं जबकि वे बंगाल की ही रेल मंत्री नहीं हैं, सारे भारत की रेल मंत्री हैं। भारत के बहुत से प्रांत इनकी ममता से अछूते रह गए, इस के लिए मुझे खेद भी है।

महोदय, इन्होंने कहा कि यह रेल बजट मिराशारूपी अंधकार को मिटाने के लिए आया है। लेकिन संसाधनों के अभाव में आशा लालिमा बनकर आकाश के एक कोने पर सहमी खड़ी है। समय ही बताएगा कि ममता जी की उम्मीदें कब पूरी होंगी और हम ममता जी के प्रति जो उम्मीदें लगाए बैठे हैं, वे कब पूरी होंगी। महोदय, सुरक्षा, संरक्षा और बेहतर सफाई के लिए जितने अर्थ की अपेक्षा है, वह कहां से आएगा, किस तरह से आएगा? एक चीज मुझे जरूर लग रही है कि ममता जी जनमुखी से राममुखी हो गयी हैं। राम जी की कृपा हुई तो सब प्रकल्प पूरे हो जाएंगे। छप्पर फाड़कर संसाधन खुद-ब-खुद जुट जाएंगे।

**श्री टी.एन. चतुर्वेदी (उत्तर प्रदेश) :** राज जनता की तरफ देखते हैं।

**श्रीमती चन्द्रकला पाण्डेय :** आजकल राम आप की ही तरफ देख रहे हैं। महोदय, राम की चर्चा चली तो मुझे बाल्मीकि रामायण का एक प्रसंग याद आ गया। इसे सुनाकर मैं पुनः रेल बजट पर आऊंगी। यह काव्य है, पुराण है, यह कहते हुए मैं बताना चाहती हूँ कि राम के राज्याभिषेक के समय सीता अद्भुत रूप में सुंदर दिखाई पड़ रही थीं। हनुमान और उन के साथियों ने उन्हें वनवासिनी के रूप में देखा था, जब उन्होंने सीता के इस रूप को देखा तो उन्हें लगा कि यह तो अद्भुत रूप है। लेकिन वे लोग कहने लगे कि कहीं कुछ कमी है। क्या कमी है? तो एक वानर ने दूसरे वानर से कहा पूँछ नहीं है। और सब तो ठीक है, लेकिन पूँछ कहां गयी। वह अपनी दृष्टि से देख रहे थे कि पूँछ नहीं तो सुंदरी कैसे? उसी तरह सारी चीजें हैं - ममता जी बहुत मेहनती हैं, ममता जी का दिल बहुत अच्छा है, दिमाग भी बहुत अच्छा है, उस के बावजूद प्रश्न यह उठता है कि पूँछ कहां है, संसाधन कहां हैं? हम अपने एंगल से देखते हैं, जैसे कि वानरों ने अपने एंगल से देखा था, जब पश्चिमी बंगाल के लोग अपने एंगल से देखते हैं तो वही प्रश्न आ जाता है कि पूँछ कहां है, संसाधन कहां हैं?

**श्री टी.एन. चतुर्वेदी** सब को जोड़ लेते हैं, महा-जोट कर लेते हैं।

**श्रीमती चन्द्रकला पाण्डेय :** महा-जोट जब बनेगा तब देखा जाएगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे यहां 7 नई रेल लाइनों के बारे में बताया गया है जिन पर 968 करोड़ रुपए खर्च आएगा और इस वर्ष केवल 38 करोड़ रुपए की रकम दी गयी है।

डब्लिंग के लिए 15 प्रकल्प हैं जिन पर खर्च की राशि 650.8 करोड़ होगी। इस वर्ष के लिए केवल 38.8 करोड़। अब एकिक नियम के सवाल की तर्ज पर हिसाब लगाए तो प्रकल्पों को पूरा करने में कितने वर्ष लगेंगे, रेल मंत्री जी अपने उत्तर में जरूर बताएं।

रेल मंत्री जी ने दावा किया है कि इस वर्ष के मार्च के भीतर ही तीन योजनाएं पूरी कर दी जाएंगी। बनगा पेट्रापोल, तमलुक, दीघा, एकलाखी, गाजोल, बड़गाछिया, मुंशीरहाट सहित सात नई शाखाओं में काम पूरा करने का आश्वासन उन्होंने दिया है। यह मांग वर्षों से पश्चिमी बंगाल के लोग उठाते चले आए हैं, प्रायः मंत्रियों ने आश्वासन ही दिया था, इस बार आश्वासन यदि पूरा हो जाए तो इससे बड़ी और कोई खुशी नहीं होगी।

इसके अलावा अगले आर्थिक वर्ष में रेल मंत्रालय तीन शाखाओं में गेज़ बदलने का काम भी शुरू करेगा। साथ ही 15 शाखाओं में दोहरी लाइन बिछाने का काम शुरू कर दिया जाएगा। वादे तो किए किन्तु बहुत सारी ऐसी चीजें हैं जो बहुत दुखदाई हैं। सियालदाह और हावड़ा स्टेशन से रोज़ 20 लाख से ऊपर लोग रोटी-रोज़ी के लिए यातायात करते हैं। जनसंख्या की दृष्टि से कलकत्ता से मुम्बई की तुलना की जा सकती है। वहां रेल सेवा का चित्र क्या है? केवल 246 किलोमीटर रेलमार्ग के लिए 2,101 ई.एम.यू. गाड़ियां हैं जबकि कलकत्ता में इनकी संख्या काफी कम है, 844 किलोमीटर पर केवल 1,080 है यानी मुम्बई से आधी है। दैनिक यात्री रेल की आमदनी बढ़ाने में बहुत बड़ी भूमिका अदा करते हैं, मैं रेल मंत्री जी से गुज़ारिश करूंगी कि वे दैनिक यात्रियों के लिए जो दूर तक की गाड़ियां हैं, उनमें उनके लिए ध्यान दें।

स्यालदाह और हावड़ा स्टेशनों के अतिरिक्त दबाव को कम करने के लिए नए टर्मिनल बनाए जाएं, उसके बारे में वे सोचें और अपने उत्तर में बताएं। बंगाल के रोज़मर्रा के लाखों यात्रियों को जिन समस्याओं का सामना करना पड़ता है, उनके बारे में और उपनगरीय रेल सेवा की उन्नति के बारे में रेल बजट में कोई प्रस्ताव नहीं है। मैंने एक प्रश्न किया था वैगनों की खरीद के बारे में, उत्तर मुझे कुछ अटपटा सा लग रहा है। उत्तर में यह है 'कि 9वीं योजना के लिए माल डिब्बों की घटी हुई आवश्यकता के कारण खरीद कम हुई'। क्या सचमुच माल डिब्बों की आवश्यकता कम हो गई है इसलिए वैगन कम खरीदे जा रहे हैं? यह भी मैं जानना चाहूंगी।

वैगन इंडिया के बारे में रामदास जी ने काफी कुछ कह दिया है इसलिए उस पर न जाकर मैं आगे बढ़ती हूँ। नई योजनाओं और कार्यक्रम के प्रश्न पर उत्तर पूर्वी राज्यों के बारे में पूर्ण चुप्पी है, यह बहुत दुखद है। 100 सैनिक परिवारों को छोड़ नौकरी की सुविधा की और कोई चर्चा नहीं है।

ममता जी ने कहा है कि अगले आर्थिक वर्ष में उनका मंत्रालय यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा पर अधिक जोर देगा। 2000-2001 में रेल मंत्रालय के लिए निर्धारित दर 11,000 करोड़ करने का प्रस्ताव है जो कि इस वर्ष के संशोधित अनुमोदन से 23 प्रतिशत ज्यादा है। इसमें से बजट में तय पैसा है 3580 करोड़ रुपया बाकी 3668 करोड़ रुपए का बाजार से कर्ज लिया जाएगा। अर्थात् कर्ज बजट के निर्धारित पैसे से ज्यादा होगा। इसके बाद भी जो कमी होगी, वह संभवतः माल भाड़ा वृद्धि, रेल की ज़मीन के व्यावसायिक प्रयोग, ट्रेन, वैगन और टिकट पर विज्ञापन आदि से पूरी की जाएगी। परन्तु इससे रेल को कितनी आमदनी होगी, यह बजट में नहीं कहा गया है। उन्होंने खुद ही कहा है कि अगले आर्थिक वर्ष में रेल द्वारा 45 लाख टन के माल परिवहन को लक्ष्य बनाया गया है। जब वैगनों की कमी है तो इस लक्ष्य को पूरा नहीं किया जा सकेगा। यह साफ है कि इस लक्ष्य के पूरे होने या न होने पर ही बजट का घाटा पूरा करने की बात निर्भर है। मंत्री जी आज की अपेक्षा 40-50 प्रतिशत माल परिवहन बढ़ाना चाहती हैं परन्तु माल भाड़ा बढ़ाकर इस लक्ष्य को भी अनिश्चित कर दिया गया है। यहां तक कि इस बजट को जब उद्योगपतियों के लिए अच्छा बताया गया तो उन्होंने भी कहा है कि ऊंची श्रेणी का किराया बढ़ाकर माल भाड़े को कम रखना उचित था।

गेज़ परिवर्तन, सिग्नल व्यवस्था की उन्नति, बकाया रेल योजना, यात्रियों को सुहूलियत देना, इन सभी क्षेत्रों में अनुमोदन की राशि कुछ बढ़ाई तो गई है जो दूर से देखने पर अच्छी लगती है लेकिन नज़दीक से देखें तो ऐसा लगता है कि ये धुएं के बादल हैं जो बारिश की जगह आंखों को कड़वाहट ही देंगे। अपने आप में ये बहुत सारे विकट सवाल हैं ...

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** चन्द्रकला जी, आपके दल के लिए केवल 16 मिनट हैं और एक माननीय सदस्य बोलने वाले और हैं।

**श्रीमती चन्द्रकला पांडेय :** ठीक है, मैं समाप्त कर रही हूं।

आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं, ऐक्सिडेंट होते हैं, कई रिपोर्टें आ चुकी हैं, उन रिपोर्टों को अगर पढ़ें तो देखेंगे कि बार-बार रिपोर्ट एक जैसी ही दी जाती है लेकिन कहीं, किसी भी प्रकार के ऐक्सिडेंट को रोकने की कोई कोशिश नहीं की जाती आम आदमी के जीवन सफर को सरल बनाने के लिए कोई उपाय होता दिखाई नहीं पड़ता है। मैंने एक व्यक्ति को ट्रेन में यह गाते हुए सुना है और उसको सुनाकर मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

‘मुसाहिब के सफो में भी मेरी गिनती नहीं होती,

यही वो मुल्क है जिसकी मैं सरकारें बनाता हूं।’



**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** माननीय रामदेव भंडारी जी आपकी पार्टी का आठ मिनट का समय है और आपके अलावा सरोज दुबे जी ने भी बोलना है। आपको जल्दी जाना भी है इसलिए आप अपनी बात संक्षेप में कहने की कृपा करें।

**श्रीमती सरोज दुबे (बिहार) :** उपसभाध्यक्ष जी, हमने अपना समय भी इन्हे ही दे दिया है।

**श्री रामदेव भंडारी (बिहार) :** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी। मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मेरे निवेदन पर विचार किया और मुझे पहले बोलने का अवसर दिया। मैं माननीय सांसदों से भी क्षमा चाहूंगा कि मेरी बारी बाद में आने वाली थी और उपसभाध्यक्ष महोदय ने मुझे पहले बोलने का अवसर दिया है।

महोदय, रेल मंत्री जी जब बजट पर अपना भाषण कर रही थीं, तो उन्होंने एक जगह पर कहा, 'कठिन वित्तीय स्थिति मेरी प्रतीक्षा कर रही थी' और टैगोर जी के शब्दों में मैंने महसूस किया, मैं खाली हाथ और मन में आस लिए अपनी यात्रा शुरू कर रहा हूँ, ऐसा उन्होंने अपने बजट भाषण में कहा था और इस दिशा में उन्होंने कुछ कार्यक्रम भी शुरू किए हैं। मुझे जहां तक याद है रेल मंत्रालय में बार-बार विज्ञापन छपते थे, उद्घाटन के, शिलान्यास के। योजना की मंजूरी नहीं, पैसा नहीं, फिर भी, उद्घाटन हो रहा है, शिलान्यास हो रहा है और उस पर लाखों रुपये खर्च हो रहे हैं। रेल मंत्री जी ने इस दिशा में कुछ कठोर उपाय किए हैं। उन्होंने उसी भाषण में कहा कि आदर, सत्कार, प्रचार, विज्ञापन, उद्घाटन समारोह, सेमीनारों, यात्राओं तथा कार्यालय संबंधी खर्चों में कटौती कर के 850 करोड़ रुपये की उल्लेखनीय बचत की गई है। मैं रेल मंत्री जी को साधुवाद और धन्यवाद देता हूँ कि जो रेलवे विभाग में फिजूलखर्ची हो रही है उसको उन्होंने नियन्त्रित करने का प्रयास किया है। मगर मैं साथ-ही-साथ यह कहना चाहता हूँ कि यह जो बचत हुई है, इस बचत का उपयोग जो यात्री सुविधाएं हैं, जो यात्रियों को सुविधाएं मिलनी चाहिए, उस दिशा में दिखाई नहीं पड़ रही है। अभी भी जो पैसेजर्स ट्रेन्स हैं या सेकेंड क्लास की ट्रेन्स हैं, उनकी बात तो छोड़ दीजिए, राजधानी एक्सप्रेस जिसमें वीआईपी और वीवीआईपी चलते हैं उस ट्रेन में भी सफाई, भोजन, पानी की अच्छी व्यवस्था नहीं होती है। मैं पिछली बार जब बोल रहा था, मैंने राजधानी एक्सप्रेस की चर्चा की थी तो माननीय रेल मंत्री महोदय ने बड़ी कृपा करके बीच में इंटरवीन किया था और उन्होंने कहा था कि मैं तीन दिन में इसको ठीक करूंगा। मगर मैं दुख के साथ कहना चाहता हूँ कि अभी तक उसमें कोई सुधार नहीं हुआ है। पिछले दिनों मैं पटना-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस में जा रहा था उसमें जो भोजन की व्यवस्था थी वह शायद सेकेंड क्लास की जो गाड़ी होती है, सुपरफास्ट ट्रेन की तो बात छोड़ दीजिए, उसमें भी वैसी व्यवस्था नहीं

होनी चाहिए और कहा गया कि थर्ड ए.सी. से लेकर फर्स्ट ए.सी. तक एक ही तरह की व्यवस्था है। इससे आप अंदाजा लगा सकते हैं। फर्स्ट ए.सी. में पैसेन्जर को कितना पे करना पड़ता है और थर्ड ए.सी. में कितना पे करना पड़ता है और फिर भी एक ही तरह की व्यवस्था दोनों में है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** माननीय भंडारी जी एक मिनट।

**रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी) :** मैंने जब बोला था उसके बाद मैंने इसके दो कांट्रेक्ट को कैंसिल कर दिया है। (व्यवधान)...

**श्री रामदेव भंडारी:** फिर भी सुधार नहीं हुआ है। मैं आपकी आलोचना नहीं कर रहा हूँ।

**कुमारी ममता बनर्जी :** मैंने दोनों का कांट्रेक्ट कैंसिल कर दिया है। उसके बाद नये को कांट्रेक्ट दिया है। अगर इसके बारे में भी आपको कम्प्लेंट है तो आप बता सकते हैं।

**श्री रामदेव भंडारी :** ठीक है, आपने किया है। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैंने पटना जंक्शन पर सफाई के बारे में भी चर्चा की थी। हम लोगों को सप्ताह या दो सप्ताह में एक बार या दो बार वहां जाने का मौका मिल जाता है - चूंकि मैं बिहार का रहने वाला हूँ, इसलिए पटना होकर जाता हूँ - वहां अभी भी सफाई की यही स्थिति है। वहां भीड़ लगी रहती है, पटना जंक्शन पर मेला लगा रहता है, पैसेंजर्स की भीड़ रहती है। वहां सफाई तथा पानी की व्यवस्था की अभी भी कमी है। मैं एक बार फिर से मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ। यह सही है कि भारतीय रेल आठ हजार यात्री गाड़ियां चलाती है और 1.36 करोड़ पैसेंजर एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाते हैं लेकिन फिर भी गाड़ियों में भारी भीड़ होती है। पूरी भीड़ को कम नहीं किया जा सकता, यह रेल मंत्री जी नहीं कर सकती हैं इसमें हमारा पूरा कोऑपरेशन है मगर कुछ ऐक्स्ट्रा कोचिज़ की व्यवस्था की जा सकती है। खास करके इस समय यह समर ट्रेन चला रही हैं, उससे कुछ भीड़ कम होती है मगर ऐक्स्ट्रा कोचिज़ की व्यवस्था करना जरूरी है क्योंकि हमने देखा है कि सैकिंड क्लास की ट्रेन में बैठने की बात तो छोड़ दीजिए, अग्रवाल साहब ठीक कह रहे थे कि बोरों की तरह एक दूसरे पर पैसेंजर्स खड़े रहते हैं। बैठने की बात दूर, उन्हें शौचालय तक जाने के लिए भी रास्ता नहीं मिलता है। यह स्थिति पैसेंजर्स की है। लम्बी-लम्बी वेटिंग लिस्ट लगी रहती है। हम लोग भी अपने कॉन्स्टीट्यूएँसी के लोगों के लिए टिकिट का रिजर्वेशन करवाते हैं तो लम्बी-लम्बी वेटिंग लिस्ट रहती है। इस संबंध में ऐडिशनल कोच लगाए जाएं और अगर सम्भव हो तो नयी गाड़ियां चलाई जाएं - खास करके समर के समय में। महोदय, अब मैं बिहार के संबंध

में चर्चा करना चाहूंगा। माननीय रेल मंत्री जी से पूर्व कई रेल मंत्री बिहार से आए। अभी हमारे नीतीश कुमार जी बिहार से थे, उससे पहले राम विलास पासवान जी थे - मेरे पास श्री दिग्विजय सिंह जी की एक चिट्ठी है, 24-04-2000 को उन्होंने यह चिट्ठी लिखी है कि बिहार में रेल परियोजनाओं के लिए जो आबंटन राशि है, उस बारे में।

**श्री रवि शंकर प्रसाद (बिहार) :** क्षमा करेंगे, अभी बिहार बंद के दौरान कितना रेल प्रॉपर्टी को डेमेज किया गया है?

**श्री रामदेव भंडारी :** जब आपकी बारी आएगी तो आप आराम से बोलिएगा। अभी जरा मुझे बोलने दीजिए।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** आप अपनी बात जारी रखिए।

**श्री रामदेव भंडारी :** महोदय, 1997-98 में 259.31 करोड़ थे, 1998-99 में 238.24 करोड़ हुआ, 1999-2000 में 255.24 करोड़ हुआ और 2000-2001 में 255.23 करोड़ यानी वही ढाक के तीन पात। जो 1997-98 में था, उससे थोड़ा कम 1998-99 में, उससे थोड़ा ज्यादा 1999-2000 में और लगभग उसी के आसपास 2000-2001 में। अब दिग्विजय सिंह जी की जो चिट्ठी आयी है, उसमें जो रेल योजनाओं की उन्होंने चर्चा की है, उसके बारे में कहना चाहूंगा। इसमें उन्होंने आमान परिवर्तन के लिए 10 योजनाओं की चर्चा की है। उसमें से दो-चार उदाहरण देना चाहता हूं। एक मामसी शहर है, उसमें 210 करोड़ की योजना है, 2000-2001 में दिया गया है 3 करोड़। समस्तीपुर खगरिया - लगभग 70 करोड़ की योजना है, इस बार दिया गया है - 10 लाख। जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज - लगभग 233 करोड़ की योजना है, दिया गया है - 8 करोड़। इसी तरह से सकरी हसनपुर, लगभग 90 करोड़ की योजना है, दिया गया है 10 लाख। मैं यह कहना चाहता हूं कि ओस चटाकर बिहारवासियों की आप प्यास बुझाना चाहते हैं, यह संभव नहीं है। पूर्व के मंत्रियों ने बिहार के साथ जो व्यवहार किया, माननीय मंत्री जी, आप उस व्यवहार को बदलिए। हम आपसे आशा करते हैं कि बिहार की जो योजनाएं हैं, आप सचमुच अगर उनको पूरा करना चाहती हैं तो ओस चटाने की बात मत कीजिए। अगर 210 करोड़ की योजना है तो एक सौ करोड़ दीजिए, पचास करोड़ दीजिए। आप दस लाख देती हैं, एक करोड़ देती हैं, दो करोड़ देती हैं, इन राशियों से बिहार की योजनाओं को पूरा नहीं किया जा सकता है। दूसरे अर्थों में यह कहा जा सकता है कि आप या रेल मंत्रालय बिहार में रेल योजनाओं को पूरा नहीं करना चाहता है। महोदय, मैंने चिट्ठियों के बारे में बताया। जैसे चंद्रकला जी कह रही थीं कि मुझे भी रेल मंत्रालय पर बोलने का कई बार अवसर मिला है।

महोदय, जो बिहार और नेपाल का बार्डर है, मैं वहां से आता हूं। यह क्षेत्र बिल्कुल ही उपेक्षित है। नेपाल से कोसी और कमला बड़ी-बड़ी नदियां आती हैं जिसकी वजह से वहां पर सड़क यातायात अच्छा नहीं है। हम रेल पर ही निर्भर हैं। अभी जयनगर और दरभंगा बड़ी लाइन का उद्घाटन नीतीश कुमार जी ने किया था। इस बड़ी लाइन के लिए बताया गया कि यह 233 करोड़ की योजना है और आठ करोड़ की बात कही गई है।

**उपसभाध्यक्ष ( श्री रमाशंकर कौशिक ) :** आप कृपया समाप्त करिए।

**श्री रामदेव भंडारी:** सकरी से जयनगर तक बड़ी लाइन की बात हुई है। वही दूसरी ओर सकरी से निर्मली की ओर छोटी लाइन जाती है। इसको भी बड़ी लाइन की योजना में लाया जा सकता है। मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि सकरी से निर्मली तक छोटी लाइन को भी बड़ी लाइन बनाने की योजना में शामिल किया जाए। इसके साथ ही मैं एक और अनुरोध करना चाहूंगा निर्मली से भपटियाही एक लाइन जाती थी। रेल के द्वारा वहां एक घंटे से भी कम समय में जाया जा सकता है। इस समय कोसी नदी ने उस लाइन को तोड़ दिया है और हम बार-बार कह रहे हैं कि चाहे किसी भी दल का सदस्य हो जो वहां आता है, इस योजना की चर्चा करता है कि निर्मली को भपटियाही तक जोड़ दिया जाए। अब वहां पहुंचने में लगभग 14-15 घंटे लगते हैं। यदि वहां पर रेल लाइन बन जाती है तो एक घंटे से भी कम समय में वहां जाया जा सकता है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण योजना है और नेपाल तथा बिहार की सीमा के लगभग 6 जिलों के लोग इससे लाभान्वित होंगे। इसलिए मंत्री जी इस ओर ध्यान दें। दरभंगा से बड़ी संख्या में लोग दिल्ली कलकत्ता और दूसरे शहरों में जाते हैं। वहां पर ट्रेनें चलती हैं लेकिन फिर भी कमी है इसलिए वहां से नई ट्रेन दिल्ली और हावड़ा के लिए चलाई जाए। यदि अभी नई ट्रेन चलाना संभव न हो तो एडिशनल कोच की सुविधा की जाए, रेल की फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाए। मैं फिर कहना चाहता हूं कि बिहार बड़ा संघर्षशील रहा है। हम लोग लड़ कर अपना हिस्सा लेते हैं मगर मेरा आपसे अनुरोध है कि हम अपना हिस्सा लेना चाहते हैं लेकिन किसी और का हिस्सा मारना नहीं चाहते हैं। जो बिहार का हिस्सा है, वह हमें दे दीजिए। आप भी पूर्व रेल मंत्रियों की तरह हमारे साथ अन्याय मत कीजिए।

**डॉ. अलादी पी. राजकुमार (आन्ध्र प्रदेश) :** सर, सबसे पहले मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं और मैं तथा मेरी पार्टी इस एग्रीप्रिएशन बिल 2000-2001 का समर्थन करती है। मैं मंत्री जी को इसलिए बधाई दे रहा हूं कि इनसे पहले जितने भी रेल मंत्री थे सभी ने हर साल भाड़ा बढ़ाया है लेकिन मैडम ने किसी भी क्लास के लिए भाड़ा नहीं बढ़ाया। महोदय, एक न्यायाधीश के सामने गवाही देने के समय आदमी कहता है, मैं सच बोलूंगा और सच के सिवाय

4.00 PM

कुछ नहीं बोलूंगा। इस संसद में मेरा सातवां साल है। 6 साल हो गए जब मेरे नेता चन्द्रबाबू नायडु और मेरे पालक डॉ. सी. नारायण रेड्डी, मेरे कुलीग के आशीर्वाद से री-नोमिनेटिड होकर आज फिर मुझे इस रेलवे बजट के ऊपर बात करने का मौका मिला है। आटा कम है रोटी ज्यादा बांटनी है, यह मैं मानता हूँ। मंत्री जी पर काफी प्रेशर्स रहेंगे। मैं एक बात याद दिलाना चाहता हूँ कि हर बार साउथ सेंटर रेलवे से 250 करोड़ रुपये का मुनाफा आपको दिया जाता है। छह साल से मैं देख रहा हूँ कि जो भी मंत्री आता है वह अपने क्षेत्र की तरक्की करता है। उपसभाध्यक्ष महोदय, 1994 में पहली बार जब मेरी राज्य सभा में एंट्री हुई उन दिनों श्री पी.वी. नरसिंह राव प्रधानमंत्री थे। उन दिनों संसद का इलेक्शन भी नहीं हुआ था। हमें भी उम्मीद थी सोचा कि एक तेलुगू आदमी आंध्र प्रदेश से प्रधानमंत्री बना है तो वह हमारे क्षेत्र के लिए अवश्य कुछ काम करेगा। हमारे स्वर्गीय नेता श्री एन.टी. रामाराव ने भी उनके खिलाफ, जब वे नांदयाल लोकसभा चुनाव क्षेत्र से खड़े हुए हमारी पार्टी की तरफ से कोई कैंडीडेट नहीं खड़ा किया। सिर्फ इसलिए कि इससे आंध्र प्रदेश का कुछ फायदा होगा, एक तेलुगू प्रधानमंत्री के रूप में। परंतु वे कुछ भी नहीं कर पाए। गेज कन्वर्शन के सिवाय कोई नई रेल, नया स्टेशन नहीं दिया। मैं एक और केस आपको बताना चाहता हूँ। जब स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी मेडक जिले से लोकसभा के लिए चुनी गईं तो उन्होंने कहा था कि वे आंध्र प्रदेश की जनता की हमेशा आभारी रहेंगी। उन्होंने एक कोच फैक्टरी तिरुपति में देने का भी वायदा किया था किंतु वह वायदा सिर्फ वायदा ही रह गया। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि हमारे नेता श्री चंद्रबाबू नायडु आपको काफी खत लिख चुके हैं। नई रेलों तथा नई ब्रोड गेज कन्वेंशन की डबलिंग के लिए उन्होंने पासवान जी से लेकर आप तक खत लिखे। उन खतों पर मंत्री जी गौर करें इसकी मैं आपके माध्यम से रिव्यू कर रहा हूँ।

उदाहरणार्थ (1) Sanction of new railway projects in Andhra Pradesh from the Guntakal Division to the Bangalore Headquarters. (2) Introduction of more new shuttle trains from Vizag to Borra Caves for the development of tourism. (3) Request for issuing necessary instructions to the Railway authorities to cater to the needs of the passengers from Kuppam. (4) Construction of road overbridges at Palani Theatre, Tirupati Town in Chittoor district. ऐसी कई नई रेलें आपको दी गई हैं। चंद्रबाबू नायडु के समय में आज आंध्र प्रदेश की तरक्की हो रही है, आपको मालूम है कि वर्ल्ड में आज हैदराबाद को हाई टैक सिटी माना गया है। उपसभाध्यक्ष जी चंद बातें और मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ So far as 'Palace on Wheels' is concerned, I have been making this request for the last four years. Our Chief Minister has also written letters in this regard. Palace

on Wheels, a train from Bangalore touching Mysore, Madras, Kodaikanal, Kanyakumari, Trivendrum, Cochin and Ooty should be started. We made this request when Shri Paswan was the Railway Minister. ....(Interruptions)..... I am saying that right from the days of Shri Paswan to yourself. Even our Chief Minister has written letters to you. I am pleading with you to kindly include Tirupathi, Vijayawada and Hyderabad in the Palace of Wheels so that you can cater to the people of entire South India.

KUMARI MAMATA BANERJEE: I would like to say one thing here. If the request comes from the State Government, then, the State Government and the Railways can do it jointly. If the proposal comes from your State Government, of course, we will consider it. I have spoken to the Chief Minister several times. Let him send the proposal.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: जैसा कि अभी अभी रामदास अग्रवाल जी ने बताया there are more than 24,000 unmanned level-crossings. माननीया मंत्री जी, दो साल के अंदर एक ही डिस्ट्रिक्ट, नालगुंडा डिस्ट्रिक्ट में विदइन सेवन डेज दो बार अनमैड लेबल क्रॉसिंग पर एक्सीडेंट हुए जिनमें 75 लोगों की जानें गईं। यह नालगुंडा डिस्ट्रिक्ट में हुआ। If you kindly recall your records तो थ्रूआउट इंडिया में यह 24 हजार के ऊपर हैं और आंध्र प्रदेश में ज्यादा से ज्यादा दो हजार से ऊपर होंगे। मैं आपको एक सुझाव देना चाहता हूँ कि जो भी इस तरह के क्रॉसिंग हैं उनमें संसद को लिखकर वहां के सांसद एम्पीलैड से अनमैड लेबल क्रॉसिंग पर खर्च करें तो इस तरह के एक्सीडेंट को कम करने का काम होगा। वैसे भी रेलवे ओवर ब्रिज के लिए काफी लेटर मैडम आपको लिखे गए हैं। Road overbridge (ROB) at Tirupathi in Chittoor district; ROB at Kazipet yard in Warangal district; four-line ROB at Guntur town in Guntur district; ROB at Biyyavaram, Visakhapatnam districts; ROB at Mahabubabad, Warangal district; ROB at Khammam district; ROB at Sitapuram-Kakinada - Kattipudi road in East Godavari district; likewise, there are about 14+4+3=21 ROB's; these proposals have come before you. I request you to consider at least 50 per cent of the demand in the current year.

अभी वेगन्स के लिए कहा गया। हमारे साउथ से, विजयबाड़ा से मैंगो बहुत आता है। इन मैंगोज को कैरी करने के लिए फारमर्स बहुत तकलीफ उठाते हैं। कई बार उन लोगों ने यहां रिप्रजेंटेशन प्रधानमंत्रियों और रेलवे मिनिस्टर्स को दिया लेकिन अभी तक कोई तरक्की नहीं हुई। इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। Mangoes and grapes are the main products which are being sent to various parts of India.

Also, some of the Railway employees have not been covered in the recommendations of the Fifth Pay Commission. My humble request to the hon. Minister is that all the people in the Railways should get the benefit. I hail from Hyderabad. I had represented 60,000 railway employees in 1985, and I was elected as MLA in the Secunderabad constituency. I was also made a Minister in the late NTR's Government because I had good relations and rapport with the Railway Mazdoor Union as well as the railway employees. उन लोगों को बहुत कठिनाई है। आपके साथी बंगारू लक्ष्मण जी को मालूम है कि रेल एरिया में कैसी रोड़स हैं। रीसेंटली डिस्ट्रिक्ट डेवलपमेंट रिव्यू कमेटी में काफी सांसद लोगों ने यह मसला उठाया था। हमारे आर. एंड डी. मिनिस्टर साहब ने मीटिंग कनवीन करके बोला कि आप मेहरबानी करके जनरल मेनेजर को खत लिखें रोड़ और एरिया को सुधारने के लिए। आप इंपलाइज़ के घरों को जा कर देखें तो आपकी आंखों से नहीं बल्कि दिल से पानी आएगा। You will really cry in your heart. There are so many houses which have been in dilapidated conditions. Kindly improve those houses. Railways have got a lot of property in the Secunderabad constituency. Kindly protect it. Kindly improve their amenities. Then, it is modernisation of railway stations at Secunderabad, Kanchigunta, Nampalli, Kazipet, Mehboobnagar. There are so many old railway stations which have not been modernised so far. Though Mr. Bangaru Laxman hails from Gujarat, he is a native of Hyderabad. He knows all aspects of Hyderabad in Andhra Pradesh. I request him also to concentrate on the modernisation of these railway stations so that we can do something to improve their conditions.

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक):** अब आप खत्म करें।

**डा. अलादी पी. राजकुमार:** लास्टली मैं बहुत दुख के साथ बोल रहा हूँ कि रेलवे में जो भी फंक्शन होते हैं राज्य सभा के सदस्यों को उसमें कभी भी इज्जत नहीं मिलती। बंगारू लक्ष्मण जी ने एक ब्रिज का उद्घाटन किया था, मैं इसी प्रोटेस्ट की वजह से उसमें शामिल नहीं हुआ। मैं यह पूछना चाहता हूँ कि राज्य सभा के सदस्य ने क्या पाप किया है कि आप सिर्फ लोक सभा के सदस्यों को पेपरों में इन्विटेशन में डालते हैं। हम लोगों ने क्या पाप किया है? आप मेहरबानी कर के यह बताएं। ...**(व्यवधान)**

**KUMARI MAMATA BANNERJEE:** Sir, he has raised a very vital point. We always invite the local MPs, the local MLAs and the Ministers. If Rajya Sabha is prepared to give us the guidelines on how to invite the

Rajya Sabha Members, and Rajya Sabha Members from which part of the State, we can invite them whenever we organise such functions. Of course, they deserve it.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: I have mentioned it so many times. That is why I wanted to move a privilege motion against the General Manager of the South-Central Railway because...

कुमारी ममता बनर्जी : उसकी गाइडलाइंस होनी चाहियें। जैसे लोकल एम.पी. को फंक्शन में बुलाते हैं उसी तरह से राज्य सभा के मैम्बर्स को बुलाने में हमें कोई दिक्कत नहीं है । ..(व्यवधान)

डा अलादी पी. राजकुमार : हम हैदराबाद से हैं । ..(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : जैसे एम.पी.एल.ए.डी. में मैम्बर्स की कांस्टीट्यूंसी होती है।

डा. अलादी पी. राजकुमार : मैंने हैदराबाद की कांस्टीट्यूंसी दी है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक): आपने राज्य सभा की एम.पी.एल.ए.डी. के डिस्ट्रिक्ट दिया होगा । (व्यवधान)

डा. अलादी पी. राजकुमार : मैं वही बोल रहा हूँ । ..(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक ) : मेरा माननीया रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि गाइडलाइंस इस संबंध में आप ही बनाएं।

KUMARI MAMATA BANNERJEE: If the hon. Member agrees for the MPLAD constituency, then we can do it.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक ) : कोई भी गाइडलाइन बनाइये चाहे आप सूबे के हिसाब से बनाएं या डिस्ट्रिक्ट के हिसाब से बनाएं लेकिन आप अपने विभाग से स्वयं बनाएं ।

KUMARI MAMATA BANNERJEE: Let them decide it, Sir. If they agree on the MPLAD constituency, we can do it.

डा. अलादी पी. राजकुमार : उपसभाध्यक्ष महोदय, अंत में एक कंट्रोवर्सी है, उसके बारे में माननीय मंत्री जी को स्पष्ट करना चाहिये । लास्ट वीक मुंबई में मंत्री जी जब एक उद्घाटन करने गये तो उन्होंने प्राइवेटाइजेशन आफ रेलवे के बारे में एक स्टेटमेंट दिया । हमारे बंगारू लक्ष्मण जी ने करीम नगर में एक एलान किया जनता के बीच में कहा कि रेलवे का प्राइवेटाइजेशन कर रहे हैं । ..(व्यवधान)



कुमारी ममता बनर्जी : नहीं नहीं । ... (व्यवधान)

डा. अलादी पी. राजकुमार : यह 'हिन्दू' में छपा है, मैं आपको दिखा रहा हूँ ।  
.. (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री रमारांकर कौशिक) : आपके दल का समय खत्म हो गया है ।

डा. अलादी पी. राजकुमार : मैं आपका बहुत बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। धन्यवाद ।

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you for giving me the opportunity. The hon. Railway Minister is seeking the approval of this House for a sum of Rs. 61,686 crores, through the Appropriation Bill.

Mr. Vice-Chairman, Sir, the financial health of the Railways is not very sound. The hon. Minister herself, in her Budget Speech, had confessed that she was facing resource constraint. It is true that the Railways are facing financial constraints. This is because nobody knows whether the Railways is a commercial organisation or whether it is a Government Department. For some reasons, it considers itself as a Government Department. For certain other reasons, it considers itself as a commercial organisation. They are neither here nor there. With the result, the entire financial structure of the Railways is a confused structure. The Railways is still part of the Consolidated Fund of India, for its receipts and expenditure. It also produces a balancesheet. No Government Department produces it, while the Railways produce it. It draws money from the Consolidated Fund of India. Nobody knows how it should function, what should be the capital structure and how it should raise the resources. It publishes the balancesheet, but the balancesheet does not reveal anything. Anybody can read a balancesheet. But, as we read the balancesheet of any commercial organisation, there are certain disclosure norms so that the public, at large, whoever reads it for whatever purpose, would understand that the disclosures are properly done. But there is nothing which the balancesheet of the Railways shows. It is a non-corporate balancesheet. There are no guidelines in the balancesheet, not as per the accepted practices of a commercial organisation. The capital and revenue side are not segregated. The loans are not segregated. The depreciation methodology is not proper; it is *ad-hoc*. The list of assets is not disclosed. When your entire structure of accounting itself is wrong,

how can the Parliament approve your Rs.61,860 crores appropriation? What is it that you are offering to Parliament to understand and then to sanction and approve the appropriation?

We only ask some railway lines or certain facilities. But there is no discussion as to how the resources are to be mobilised, from where do they come and how should we utilise the scarce resources for the overall development of the Railways. Sir, it is a commercial organisation, but with a substantial social burden on it. That social burden should be segregated and that has to be funded through Budgetary support. You can't put the entire social obligation, which is part of the Government's obligation, on a commercial organisation. The Railways should function as a commercial organisation. It should raise its resources, as any other commercial organisation. If it is undertaking any social obligation, to that extent, there should be Budgetary support to the Railways. The health of the Railways is not really good. In 1998-99, when we compare it with the figures of 1997-98, the Railways' net profit had gone down by Rs.1136 crores. We should know what we are losing. It is an expanding organisation. Nobody is able to understand how the Railways is functioning.

In Para 94 or 95 of her Budget Speech, the hon. Minister talks about transparency and accountability. Believe me, Sir, with this account there cannot be any transparency and accountability. So what is required is a thorough, indepth analysis of the account of the Railways. What is happening is that the Railways are not accountable with regard to the cost escalation. Most of my colleagues were saying that a project of Rs.200 or Rs.500 or Rs.600 crores is generally taken up, and then they provide funds to the extent of two or three per cent. Then that project is taken up and only what is allocated is spent. Then next year you do not make any allocation. When you do not make any allocation whatever you have invested that goes into the drain and there is no productivity. So, your account does not reflect the productivity aspect of the whole system. With this type of account structure which is not healthy, you cannot become a viable organisation at any point of time. Sir, the profit is reflected here without charging the Provident Fund liability which they are showing as surplus. This surplus is just a doctored surplus. So, with regard to these accounts, I urge upon the Railway Minister to present their accounts on a commercial pattern and try to change the entire accounting structure. A committee was appointed for capital restructuring and for the entire

[3 MAY, 2000]

RAJYA SABHA

restructuring of the Railway's accounts. We do not know what has happened to it. We have been talking about it and the Parliament was told several years ago that they were coming out with a restructuring proposal. But, nothing has happened so far. That the Railway Minister claims that she is going to achieve transparency and accountability and that is her desire, I do not think that this desire of her's will be fulfilled unless she takes some stringent steps to set right the entire Railway account and next year presents an account which is readable by any person who wants to study the balance-sheet of the Railways and offers his suggestions.

Mr. Vice-Chairman, Sir, coming to the other aspect, I would like to say that they are talking about utilisation of Railways' property to mobilise resources. We have been hearing about this utilisation of the Railway property for the last six years. It is not for the first time that the hon. Minister has stated this in her Budget Speech. The earlier Ministers had also committed on this. I would like to know as to what has happened to this proposal. Who has prepared the project? We have been talking about utilisation of commercial property on the lines of those railways in the world which are utilising their commercial properties. It is a fact that you can utilise the property of the Railways for raising their resources. But, there should be transparency in it. How are you going to do it? Is it going to be again the same that happened to the promises made by the earlier Ministers? Should it be taken like the earlier promises? Or, is there anything in the offing? The Railway Minister has to inform the House about this in her reply.

Sir, while coming to the gauge conversion, I would say that we took up gauge conversion with a lot of fanfare.

Sir, a gauge conversion project to convert 6,000 kms. of meter gauge into broad gauge had been taken up. But that project was shelved. The priority was changed. For example, in Karnataka, seven years ago, a gauge conversion project was undertaken between Gadak and Sholapur. The distance is only about 100 kms. Now, only a part of the line has been converted. As a result, the passengers are not able to enjoy the benefit of gauge conversion. No train is running on this track. The project is pending now. To complete this project, they hardly need Rs. 50 crores or Rs. 60 crores. Now, whatever amount you have spent on this project has become useless. What is the cost escalation in these six to seven years? You will

say that you do not have the finances. The problem is, the Railway Board has not done its homework properly and whatever request comes to you, you go on obliging it, without going into the question of resources availability.

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमारांकर कौशिक) :** अब आप कृपया समाप्त करें, आपके दल से बोलने वाले दो माननीय सदस्य और हैं ।

**श्री के. रहमान खान :** मैं समाप्त कर रहा हूँ। So, I request the hon. Minister to inform the House as to what are the gauge conversion projects that have been taken up. I am not talking about the new gauge conversion projects. The Minister may tell us when the projects, which have already been taken up, are going to be completed. Otherwise, there is going to be a cost escalation. What had happened to the Konkan Railway will happen to this also. The Konkan Railway Project was started with Rs. 800 crores and, ultimately, it ended up with Rs. 5,000 crores. That should not happen. Similarly, with regard to the doubling of railway lines, I would like to submit that you take a very few projects and complete them. It is very essential to double the railway lines. Unless you utilise, optimally, the 50,000 kms. or 60,000 kms. of railway line by converting it into a double line, you cannot take back the freight which we had to shell out to the road. Earlier, the Railways were getting a freight share of 70 per cent but, now, we are getting only 30-35 per cent of the total freight share. So, doubling of railway lines is very essential.

Sir, a mention has been made about the Wagon India Limited. Mr. Agarwalji, has mentioned about the Wagon India Limited. I would like to inform him that Wagon India Limited is not a company. It is a consortium. It is a consortium established by the Government of India to help all the wagon-manufacturing units so that there should be a proper order to the entire wagon-manufacturing units; this House had debated this issue. I had the opportunity of heading the Railway Wagons Committee. The Report of the Railway Wagons Committee, though it had been assured, has not been implemented totally. Of course, it has been informed that the Railways have accepted the Report.

The last point is about the safety. There are a lot of trains running from Delhi to Karnataka. There are trains such as Karnataka Express and other South-bound trains which pass through Bhopal. In that particular

area, there are a lot of incidents of derailment because of non-renewal of the track. With the result, accidents are taking place. Because of these accidents, there is a slow movement of trains. When there is a slow movement of trains, you have thefts and incidents of dacoity. In all South-bound trains, these kinds of incidents are taking place, particularly, in this area, and this point has to be taken note of. The Minister has given to Karnataka a step-motherly treatment in this Budget. Sir, except one survey, which you have ordered, and except starting of two or three new trains, all our projects are held up. The projects were sanctioned earlier. When Mr. Deve Gowda was our Prime Minister, a number of projects were sanctioned and work had also been started. But, now, this time, there is no budgetary allocation for those projects. With the result, the investments made on these projects will become waste. I would like to give one suggestion. I would like to suggest to the hon. Minister that let the States go in for joint ventures. We understand your problem. You have resource constraint. So, let each State form an association with the Railways. Let each State form a railway joint venture company and mobilise resources within the State.

It is possible that if you insist, if you want railway projects, raise resources within your States, some development may take place. Instead of putting the entire stress on the Railways, each State should have its own joint venture company to develop the railway track, railway movement, and whatever other things are required. They should raise resources from the various public sector undertakings within the State and form those companies. Each State should take up this responsibility, if they want development in their State. With these suggestions, I thank the Vice-Chairman for giving me this opportunity.

**श्री कैलाश जोशी (मध्यप्रदेश) :** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत सन् 2000-2001 के बजट अनुमान तथा विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूँ। उपसभाध्यक्ष महोदय, भारत जैसे विशाल देश में रेल के संचालन को लगभग डेढ़ सौ वर्ष पूरे हो गए हैं और संयोग से एक ही संगठन के अन्दर हमारे देश की रेल प्रणाली चल रही है। इतना समय बीत जाने के बाद भी आज भी रेल के विस्तार के लिए बहुत कुछ करने की आवश्यकता है और इस दृष्टि से पिछले दिनों प्रयत्न नहीं हुए यह तो मैं नहीं कहना चाहता हूँ, लेकिन आज सदन में जो कुछ हम सुन रहे हैं और जो मत व्यक्त किया जा रहा है उसके प्रकाश में मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी ने अपने बजट के भाषण में कहा

था कि जब भारत स्वतंत्र हुआ उस समय देश में 54 हजार किलोमीटर का रेल पथ था और इसके बाद इन 53 वर्षों में जो वृद्धि हुई है वह 8,500 किलोमीटर मार्ग की हुई है। इस लम्बी अवधि में जितनी रेलों का विस्तार हुआ है उसके आधार पर अगर आज हम रेल मंत्री जी से यह अपेक्षा करें कि आप दो-तीन साल में जितनी हमारी अपेक्षाएं हैं इन सब को पूरा कर दीजिए तो मैं समझता हूं कि इसकी पूर्ति करना असंभव है और अत्यंत कठिन है। ऐसी परिस्थिति में जब इस नई केन्द्र की सरकार को जिस प्रकार की रेलों की व्यवस्था और रेल की स्थिति विरासत में मिली है उसको देखते हुए यदि हम सब यथार्थवादी दृष्टिकोण को लेकर चलेंगे और सकारात्मक सुझाव देंगे जिनके माध्यम से रेल विभाग आज जितना कार्य कर पा रहा है उससे अधिक करने की क्षमता उत्पन्न कर सके तो मैं समझता हूं कि यह बहुत उपयोगी चर्चा होगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आज स्थिति यह है कि न केवल अनछुए क्षेत्रों में रेलों के विस्तार की और चालू मार्गों पर रेल गाड़ियों को बढ़ाने की अपेक्षा नहीं है, जब हम रेलों के बारे में सदन में सुनते हैं, इसके बाहर चर्चा सुनते हैं, यात्रियों से चर्चा होती है, समाचार-पत्रों में जो समाचार आते हैं, उनसे यह स्पष्ट दिखाई देता है कि उनकी केवल इतनी ही आवश्यकता नहीं है। आज यात्री अपनी सुविधाओं के प्रति सजग हो उठे हैं और वे उसकी भी अपेक्षा रेल विभाग से करते हैं। उसके साथ-साथ जो आज संचार साधन अति-आधुनिक हमारे सामने प्रस्तुत हो गए हैं उन्हें ध्यान में रखते हुए यात्रियों की यात्रा को अधिक सुखदपूर्ण और आरामदायक बनाने की आवश्यकता है। मैं समझता हूं कि यह कठिन चुनौती आज हमारे रेल मंत्री के कंधों पर आई हुई है। किसी भी क्षेत्र में थोड़ी सी भी अपेक्षा होने पर निश्चित रूप से उसकी बड़ी तीव्र प्रतिक्रिया होती है। इस दृष्टि से रेल मंत्री जी के सामने जो चुनौती है, उसे पूरा करने के लिए जिस प्रकार के प्रयत्न उन्होंने बजट में किए हैं, उनके संबंध में मैं अपने विचार सदन के सामने प्रस्तुत करना चाहूंगा।

श्रीमन्, गत वर्ष में कारगिल का संघर्ष हुआ, उड़ीसा में तूफान आया और आतंकवादी समूहों के द्वारा विभिन्न प्रकार से रेल की सम्पत्ति को हानि पहुंचाई गयी, उसके कार्यों में बाधा डाली गयी किन्तु इस सबके वावजूद रेल मंत्री जी ने एक सकारात्मक सोच वाला बजट 2000-2001 के लिए प्रस्तुत किया है, उसके लिए निश्चित रूप से वह बधाई की पात्र हैं। इतनी सारी वित्तीय कठिनाइयों के होने के वावजूद उन्होंने रेल भाड़े में किसी प्रकार की वृद्धि नहीं की। माल भाड़े में जो वृद्धि की गयी है, वह भी अत्यंत न्यूनतम है। उसमें भी जीवनोपयोगी वस्तुओं को इस माल भाड़े की वृद्धि से दूर रखा गया है। इससे अच्छा बजट इस वर्ष में रेल मंत्री जी द्वारा दिया जाना, मैं समझता हूं कि किसी भी प्रकार से संभव नहीं था। महोदय, इस बजट के अंदर कुछ जो विशेष बातें रेल मंत्री जी ने सम्मिलित की हैं,

उनकी ओर मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। यह जो चर्चा मैंने अभी सुनी है और माननीय सदस्यों ने विचार प्रकट किए हैं, लगभग सभी ने इस बात पर संतोष प्रकट किया है कि सब प्रकार की विभिन्न कठिनाइयों के बावजूद रेल मंत्री जी ने प्रत्येक क्षेत्र में - चाहे वह नयी लाइनें डालने वाला क्षेत्र हो, चाहे दोहरीकरण का क्षेत्र हो, चाहे विद्युतीकरण का क्षेत्र हो - पिछले बजट से अधिक राशि रखने का प्रयत्न किया है। इससे अधिक क्या संभव हो सकता था, ऐसे विचार मुझे तो अभी तक यहां सुनने को नहीं मिले। उसके लिए क्या किया जा सकता है, उसके बारे में स्वयं रेल मंत्री जी ने ही अपने रेल बजट भाषण में उल्लेख किया है कि रेलवे की सम्पत्ति का वाणिज्यिक उपयोग करके बिना कर बढ़ाए, बिना किसी प्रकार का शुल्क बढ़ाए रेलवे में कैसे आर्थिक वृद्धि की जा सकती है, इसका उन्होंने अपने बजट भाषण में उल्लेख किया है। स्थायी समिति ने भी जो अपनी रिपोर्ट दी है, उसका मैंने अवलोकन किया। स्टैंडिंग कमेटी ने भी उन प्रयासों को और अधिक शक्ति से जारी करने के लिए रेल विभाग से अनुरोध किया है। उपसभाध्यक्ष महोदय, यहां सुरक्षा की दृष्टि से भी बजट में प्रावधान किया गया है। आगामी वर्षों में रेल पथ के नवीनीकरण का भी प्रस्ताव किया गया है। यहां सिग्नल और दूर संचार में भी 36 प्रतिशत की वृद्धि की गयी है। यात्री सुविधाओं पर दो सौ करोड़ रुपये का अधिक आबंटन किया गया है जो पिछले बजट से 25 प्रतिशत अधिक वृद्धि को दर्शाता है। कारगिल के शहीद परिवारों को रोजगार के लिए एक हजार अवसर देने की घोषणा भी इस बजट के अंदर रेल मंत्री जी ने की है। लाइन क्षमता बढ़ाने हेतु जो 552 करोड़ की राशि चालू वर्ष में थी, उसको बढ़ाकर 655 करोड़ की राशि निर्धारित की गयी है। अमान परिवर्तन के लिए - नेरो गेज को, मीटर गेज को ब्रॉड गेज में बदलने के लिए चालू वर्ष में 529 करोड़ की राशि थी, उसको 600 करोड़ किया गया है। गणतंत्र की स्वर्ण जयंति वर्ष में सभी स्वतंत्रता सेनानियों को एक बार किसी भी गंतव्य तक पूरे शताब्दी वर्ष में यात्रा के लिए प्रावधान किया गया है। पिछली बार मंत्री जी ने दसवीं कक्षा तक के छात्रों को अपने घर से पाठशाला तक जाने के लिए निशुल्क यात्रा की व्यवस्था की थी, इस बार इसमें और वृद्धि करते हुए 12वीं कक्षा तक की छात्राओं को भी इस प्रकार की छूट बजट में उपलब्ध कराई जा रही है। शहीदों की विधवाओं को छूट देने की बात इसमें कही गयी है। एक और नयी योजना उन्होंने प्रारम्भ की है कि दस हजार रुपये का सहस्त्राब्दि कार्ड जो भी व्यक्ति खरीद लेगा, वह वातानुकूलित प्रथम श्रेणी में, द्वितीय श्रेणी में पूरे वर्ष यात्रा कर सकेगा। इसके अतिरिक्त यात्रियों की सुविधाएं बढ़ाने के लिए भी बजट में प्रावधान किये गये हैं। उसमें लगभग 50-55 प्रतिशत की वृद्धि की गयी है। किन्तु इसके बावजूद भी असंतोष होना स्वाभाविक है। मैं रेल मंत्री जी से यही अनुरोध करना चाहूंगा कि मितव्ययिता अपनाने के मार्ग पर आप कड़ाई से आगे बढ़ें क्योंकि यह भी ऐसा उपाय है जिसमें आपने 850 करोड़ रुपये की राशि का उल्लेख किया है।

आगामी वर्षों में और गाड़ियां बढ़ाएं जिससे मितव्ययिता के माध्यम से आप अधिक राशि की बचत कर सकें। इस प्रकार से बिना शुल्क बढ़ाए रेलवे सम्पत्ति से आय बढ़ाई जा सकती है, इस दिशा में भी आप प्रयत्न करें। आपने सुरक्षा की दृष्टि से, यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से जो आपने प्रावधान किए हैं उनपर पूरी कड़ाई से अमल हो। वे प्रत्येक यात्री तक पहुंचे इसको आप सुनिश्चित करें। मैं समझता हूं कि इससे देश के यात्रा करने वाले यात्रियों का बहुत बड़ा समाधान होगा। इसके साथ ही मैं एक और बात कहना चाहूंगा कि जिस समय मंत्री जी ने बजट प्रस्तुत किया था उस समय हमारे मध्य प्रदेश में विभिन्न समाचारपत्रों के माध्यम से यह प्रतिक्रिया हुई थी कि मंत्री जी ने मध्य प्रदेश को बहुत कम दिया है। परन्तु यहां आने के बाद जब मैंने बजट देखा तो निश्चित रूप से मेरा भी यही विश्वास हुआ कि मध्य प्रदेश के प्रति मंत्री जी ने बहुत कम ममता दिखाई है। जितनी नई गाड़ियां चलीं उनमें मध्य प्रदेश पीछे है। नई लाइनों का जो प्रावधान किया गया उसमें भी मध्य प्रदेश पीछे है और जिन गाड़ियों को आगे बढ़ाना था उनमें भी मध्य प्रदेश पीछे है। इसके बावजूद भी मैं उनसे यह अपेक्षा करूंगा कि जो उन्होंने हमारे प्रति कम ममता दिखाई है, आगामी बजट में जब उनको अवसर मिलेगा तो वे इसकी पूर्ति करने के लिए प्रयत्न करेंगे। समय-समय पर हम उनका ध्यान इस ओर आकर्षित करते रहेंगे। फिलहाल मैं उनको कुछ सुझाव देना चाहता हूं। एक तो इस वर्ष उन्होंने लखनऊ भोपाल एक्सप्रेस चलाने की घोषणा की है। मेरा अनुरोध है कि भोपाल एक्सप्रेस को इन्दौर तक बढ़ा दिया जाए। क्योंकि इन्दौर मध्य प्रदेश की व्यावसायिक राजधानी है और यहां से उत्तर प्रदेश का बहुत संबंध है। भोपाल से इन्दौर का रास्ता मात्र चार घंटे का है। यदि इस गाड़ी को लखनऊ भोपाल के बजाए लखनऊ इन्दौर तक चलाया जाए तो बहुत उपयोगी बात होगी। हमारे यहां से एक यात्री गाड़ी सिंगरोली से चोपन तक चलती है और चोपन में जाकर छः घंटे खड़ी रहती है। इसलिए मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इस गाड़ी को जबलपुर या इटारसी जहां तक आगे बढ़ाया जा सकता है, समय सीमा को ध्यान में रखते हुए आगे तक बढ़ाएं। आमान परिवर्तन के बारे में मंत्री जी ने इस बजट में दो रेलवे लाइनों को लिया है जो मीटरगेज से ब्रोडगेज में बदलना चाहती हैं। एक तो चित्तौड़ से नीमच तक और दूसरी पूर्णा से खंडवा तक, इनके बीच का हिस्सा बच जाता है इस पर हम आगे विचार करेंगे। मैं मंत्री जी से हार्दिक अनुरोध करूंगा कि मध्य प्रदेश के एक आमान परिवर्तन का प्रस्ताव पिछले बीस वर्षों से लंबित पड़ा हुआ है, 1978 में जब जनता सरकार थी और मैं वहां उद्योग मंत्री था तब हमने रेल मंत्री से मिलकर अपने सारे प्रस्ताव दिए थे। इतना ही नहीं हमने राज्य सरकार की ओर से भूमि देने का भी आश्वासन दिया था। उस समय लकड़ी के स्लीपर के लिए कहा था हमने हां कर ली थी लेकिन इसके लिए रेलवे ने इस बारे में आमान परिवर्तन के संबंध में कोई ठोस योजना नहीं बनाई। ये गाड़ियां गोंदिया से चलकर मंडला जिला जो पूरा आदिवासी है, छिंदवाड़ा और बालाघाट, तीन जिलों को कवर करके बालाघाट पहुंचती हैं। मैं मंत्री जी से



अनुरोध करूंगा कि इस रेलवे लाइन के बारे में हमें बताएं कि क्या प्रगति हुई है ताकि आमान परिवर्तन के बारे में आपके यहां से ठोस कार्यवाही शुरू हो जाए। हम यह अपेक्षा करते हैं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** माननीय जोशी जी, आपके दल के अभी 6 सदस्य और हैं।

**श्री कैलाश जोशी :** महोदय, मैं केवल दो मिनट लूंगा। महोदय, माननीय मंत्री जी ने गोदरा से इन्दौर, देवास मकसी और रामगंज मंडी से भोपाल के लिए भी इस बजट में प्रावधान किया है। यद्यपि वह टोकन प्रोविजन है लेकिन मध्य प्रदेश की ओर से मैं मंत्री जी को हार्दिक धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि वे इन दोनों रेल लाइनों को पूरा करने की दिशा में विशेष प्रयत्न करेंगी। मैं मंत्री जी को कुछ उपयोगी सुझाव भी देना चाहता हूँ। एक तो पिछले वर्ष हमारे यहां से तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा एक नई रेल गाड़ी का शुभारंभ किया गया था। हबीबगंज से निजामुद्दीन चलती है। जब उसका उद्घाटन हो रहा था तब अनेक लोगों ने सुझाव दिया था कि इस रेलगाड़ी का नाम कुछ इस प्रकार से रखा जाए जिससे भोपाल की पहचान बनी रहे। कुछ लोगों ने राजा भोज एक्सप्रेस रखने का सुझाव दिया क्योंकि भोपाल भोज पाल का अपभ्रंश है जहां राजा भोज ने पहले राज किया था। किसी ने उसका नाम भोज एक्सप्रेस करने का सुझाव दिया, कइयों ने भोपाल एक्सप्रेस भी सुझाया परंतु आज डेढ़ साल से वह चल रही है और अभी भी उसका नाम हबीबगंज-निजामुद्दीन एक्सप्रेस है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उनके पास नामों के जो सुझाव आए हैं उनमें से कोई उपयुक्त नाम चुनकर नामकरण कर दें जिससे हमें सुविधा हो। अगली कठिनाई हमारे मध्य प्रदेश के भूतपूर्व विधायकों को लेकर है। मध्य प्रदेश में भूतपूर्व विधायकों को रेलवे कूपन दिए जाते थे जिनके माध्यम से वे यात्रा करते थे। उन कूपनों का पैसा मध्य प्रदेश की विधान सभा चुकाती थी। परंतु पता नहीं किन कारणों से रेलवे विभाग ने लगभग छह महीने पहले यह निर्देश दे दिया कि 31 मार्च के बाद मध्य प्रदेश के भूतपूर्व विधायकों के लिए कूपनों की सुविधा नहीं रहेगी। इससे सारे भूतपूर्व विधायकों की यात्राएं रुक गईं। मध्य प्रदेश सरकार ने सब भूतपूर्व विधायकों को लिख दिया कि 31 मार्च के बाद कूपन नहीं मिलेंगे। सब विधायकों ने मिलकर प्रयत्न किया तब कहीं जाकर वहां के विधान सभा अध्यक्ष ने उसे जून तक बढ़ाया। मंत्री जी, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इसमें आपको कुछ नहीं देना है। सारा पैसा मध्य प्रदेश की विधान सभा देती है। जिन कारणों से यह सुविधा रोक दी गई है आप उसकी जांच करवा लें जिससे मध्य प्रदेश के भूतपूर्व विधायकों को ये कूपन फिर से जारी हो जाएं। इसी अपेक्षा के साथ, उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, यह कहते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** द्रुपद जी, आपके चार मिनट हैं तथा आपको बाहर भी जाना है। इसलिए जल्दी समाप्त करें।

SHRI DRUPAD BORGOHAIN (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Sir, the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2000, is being moved to authorise payment and appropriation of Rs. 61,686.79 crores from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2000-2001 for the purposes of Railways. There is nothing to object against payment and appropriation at this point of time. So, I support the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2000. Yet, after going through the Railway Budget for the year 2000-2001 carefully, I have some points to make. At the very outset, I urge upon the Railway Minister to note down these points and try to solve these problems with all her might at her command sympathetically. Sir, the hon. Railway Minister had rightly said at the time of presenting the Railway Budget that growth of the Railways since its inception has directly contributed to the economic and social development of the nation. Being the second largest railways of the world, the Indian Railways are carrying 1.36 crore passengers and 12 lakh tonnes of goods everyday. So, the Indian Railways are truly called the 'lifeline of the nation.' The total length of the railway line is 62,800 route kilometres. Though the Indian Railways have a very wide network throughout the country, yet certain parts of the country are not covered properly due to difficult terrain, due to sheer negligence or in the name of commercial non-viability. The North-East region is one such part of the country where many parts of the region are not covered by the railway network. Secondly, if we go through the Budget for this year carefully, anybody can find out the truth that some parts of the country were given more importance and some other parts, like Kerala in the South, the North-Eastern region in the North-East, have been given very little importance. Bihar is the State through which many long distance trains from the eastern and the north-eastern parts, connecting northern, western as well as southern parts of the country pass.

I find that Bihar is also neglected, as regards electrification of the railway routes. Mugalsarai to Barauni via Patna, Barauni to New Jalpaiguri, Patna to Malda Town via Kiul and Bhagalpur to Farakka Barrage are very important routes for connecting the North East and the eastern parts of the country with Delhi and northern and western parts of the country. Further the BAK loop line that connects Howrah with Malda is another important route which connects the North-East with Calcutta and the South. That route has also been neglected. I don't find any new

proposal in this Railway Budget for electrification of these very important routes. May I ask the hon. Minister to think about some methods and do the needful? The North-East is connected to Howrah by several trains. The Kamrup Express is an important train, as far as the common people are concerned. The North-East is connected with Hyderabad, Vijayawada, Chennai, Bangalore and Kerala by trains like East Coast Express, Coromandal Superfast Express, etc. I am sorry to remind the Minister of Railways that the Kamrup Express does not run timely and it is always late by six hours on an average. So, the passengers are not able to catch the connecting trains to the southern parts of the country in time. Will the hon. Railway Minister look into the matter and see to it that it is run on time? The other long-distance trains from Guwahati to Chennai, Trivandrum, Kochin, Bangalore, Dadar and Jammu are usually running late.

Sometimes, they run late by 12 hours. That is the fate of these trains. Even the Rajdhani Expresses do not run on time. The Brahmaputra Mail, the North-Eastern Express and the Awadh Assam Express are the other trains which do not run on time. We have seen that these trains are running late inside Bihar. Some mismanagement is there. Will the hon. Minister look into the matter and see to it that they are run on time?

There are some general aspects which I would like to mention. Theft is another disease of the railways. Another difficulty is with regard to sanitation in express and mail trains in which the common people travel. Sometimes, water is not available in the compartments due to the negligence of the workers. Lack of electricity is another chronic disease of the ordinary trains. Even in mail and express trains, sometimes, there is no electricity. I urge upon the Minister to look into these matters.

Now, let me come to the last point. After the presentation of the Railway Budget, I feel that the North-East is being neglected in this year's Railway Budget also. Let me come to the points one by one. Firstly, it has been shown that the railway line from Gogighopa to Guwahati would be completed by this month. But it is not yet completed. Trains cannot run on this line. I thank the Railway Minister for giving an alternative line to Assam from New Moynaguri to Goghigopa via Dhubri. That is another lifeline of Assam. That is good for the North-East. I thank her for this. But the amount allocated is only Rs.6 crores. It is not much. As far as speedy work is concerned, it is nothing. As regards the other lines, the amounts allocated

are-- Dudhnoi-Depha line Rs.10 lakhs, Harmati to Itanagar Rs.10 lakhs, Kumarghat- Agartala Rs.40 lakhs. All these amounts, which have been allotted, are meagre amounts.

As regards gauge conversion, nothing has been done for gauge conversion of Rangia-Murkongchelek line. This line is important, as far as Arunchal Pradesh and northern parts of Assam are concerned. There is another point. That is the Bogibil bridge. The Bogibil bridge over the Brahmaputra at Dibrugarh is important for connecting these two places. The total estimated cost of the bridge is Rs.1,000 crores.

But last year the allocation was Rs.5 crores. This year also the allocation is Rs.5 crores. I ask the hon. Minister to calculate how much time it will take. If this is the pace, it will take 200 years to complete this bridge. By that time, perhaps, none of us will be here. Is it not so? Do something. I request her to do something.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAMA SHANKER KAUSHIK): Please conclude.

SHRI DRUPAD BORGOHAIN : Yes, Sir, I am going to conclude. Since we come from the North-East side, we do not get time even to speak frankly and freely. As regards the employment, 28,000 vacancies are lying vacant in the North Frontier area. But no vacancy has been filled up till now. I would like to know whether the hon. Railway Minister is thinking of filling up all these vacancies. Particularly, in Assam, we have seen that there are about 15 lakh or 17 lakh people who are unemployed. It is much more in the North Eastern region. And if North Bengal as also a part of Bihar, which constitutes the North Frontier Railway area, are included, perhaps, it will be much more. So, 28,000 is nothing. Will the hon. Railway Minister think of filling up these posts? That is my request. I request through you, Sir, that this matter should be looked into by the Railway Minister. Please do something for us. Thank you.

SHRI M.A. KADAR (Tamil Nadu): Sir, I welcome the Railway Budget which was presented by the hon. Railway Minister. I also express my thanks, on behalf of Tamil Nadu, to the hon. Railway Minister for the sanctions made to implement gauge conversion in some important places in Tamil Nadu. The financial provision which was made to speed up the following works, i.e. between Madras Beach (via) Chidambaram and Tiruchirappalli, Quilon and Virudunagar, Villupuram and Pondicherry, Madurai and Rameswaram, Thanjavur and Villupuram, Cuddalore and

Salem, Trichy and Manamadurai, Villupuram and Katpadi, needs to be increased during the current financial year. We all know, Rameswaram is a holy place for Hindus and people, from all over the country, gather there everyday. Particularly the people from the North alight either at Chennai or Madurai and reach this holy place, Rameswaram by the meter gauge train. Since the journey is very long, tedious and expensive, the work here has to be speeded up. The financial provision allocated for the gauge conversion, during the current year, between Madurai and Rameswaram is Rs.10 crores; for Trichy and Manamadurai, it is Rs.7.00 crores. This amount is not sufficient since the anticipated cost is Rs.240 crores and Rs.175 crores, respectively. I would like to say that more attention should be paid, so far as the amenities which are provided at the Railway Stations are concerned, particularly, at the Ramanathapuram Railway Station, where there are not sufficient number of retiring rooms. Some improvement should be made. A new line has to be constructed between Vridhachalam and Kumbakonam, via Ariyalur. Thank you, Sir.

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक):** माननीय मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी। आप चार मिनट में गागर में सागर भर दीजिये।

**\*मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी (बिहार):** कोशिश करूंगा। शुक्रिया सदर साहब। मेरे चार मिनट में जितना संघ प्रिय गौतम जी लेंगे उसको इज़ाफे में रख दीजिये। सर, रेलवे एप्रोप्रियेशन बिल की हिमायत करते हुए मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे हमारे मुल्क का एक ऐसा कौमी इदारा है जिसकी खिदमात और जिसका योगदान हमारे तमाम सेक्टरों में सब से ज्यादा है। इस सेकुलर मुल्क का एक ऐसा ओरिजिनल सेकुलर इदारा है कि रेलवे में किसी तरह की छूआछात बैकैवर्ड की कोई गुंजाइश नहीं है और सारे लोगों को एक साथ में ले कर चलते हुए एक मुत्ताहिदा भारत की यह तस्वीर पेश करता है। सर, कुछ कहने से पहले मैं रेलवे मिनिस्टर साहिबा को जरूर मुबारकबाद देना चाहूंगा कि उन्होंने इस साल रेलवे बजट में बहुत ही सराहनीय कदम उठाए हैं। हमारे भाई दीपांकर मुखर्जी जी कह रहे हैं कि शेर पढ़कर इस चीज को आगे बढ़ाइए। मैं ममता जी से यह कहना चाहता हूँ -

"तू कहां रुकती है अशर्फर्श की आवाज से

तुझको जाना है बहुत ऊंचे हृदे परवाज से।"

5.00 PM

तो सर, इनके सारे काबिले तहसीन कामों में जो सबसे बड़ी बात है वह है कि इन्होंने गरीबों के लिए बड़े ही राहत के काम किए हैं। रेलवे पर इतने बड़े बोझ और इतने दबाव के बाद भी उन्होंने अवाम की गुरबत के दबाव को ज्यादा महसूस किया और तमाम यात्रियों के लिए किराए में इजाफा न करके इस मुल्क के आम आदमी को राहत की सांस लेने का साल भर मौका दिया है जिसके लिए वाकई ये पूरे देश की तरफ से और गरीबों की तरफ से मुबारकबाद की मुस्तहक हैं।

इसी के साथ साथ जो दूसरे काम इन्होंने उठाए और हमारे दूसरे साथियों ने भी इस पर रोशनी डाली है कि मालभाड़े में होने वाले इजाफे से मसलन अनाज, दाल, चीनी, खाने वाला नमक, तेल, मिट्टी का तेल, एल पी जी और यूरिया वगैरह को मुस्तसना रखा है जिससे लाजिमीअशिया की कीमतों पर असर नहीं पड़ेगा और देश की गरीब जनता पर भी बढ़ती हुई महंगाई का बोझ कुछ कम रहेगा। इस सिलसिले में एक खास बात की तरफ इशारा करना चाहूंगा कि मुल्क की गरीब जनता को कम दामों पर लाजिमी चीजें मुहैया कराने के लिए रेलवे लागत से कम कीमत पर उन लाजिमी चीजों को ले जाने और ले आने का काम करती है जिससे रेलवे को हर साल करोड़ों करोड़ रुपए का घाटा सहना पड़ता है। जाहिर है कि यह सिर्फ रेलवे की अकेली जिम्मेदारी नहीं है। यह पूरी कौम की जिम्मेदारी है। रेलवे जो बोझ उठा रहा है और रेलवे जिस तरह से पूरब से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण पूरे भारत की अखंडता का रूप पेश करता है, हम तमाम भारतीयों पर यह जिम्मेदारी आयद होती है कि रेलवे को जो करोड़ों करोड़ रुपए का खसारा कम से कम लागत पर माल ढोने में उठाना पड़ता है उसको महसूस करें और उसके अलावा दीगर कोचिंग सर्विसेज, गैर-नफाबरखा ब्रांच लाइनें, नयी लाइनें और कलकत्ता मेट्रो पर भी रेलवे को हर साल करोड़ों रुपए का घाटा उठाना पड़ता है। यह सारी की सारी हमारी कौमी जिम्मेदारी है, समाजी जिम्मेदारी है और इसका पूरा बोझ सिर्फ रेलवे पर डाल देना किसी भी तरह से मुनासिब नहीं है। लेकिन मौजूदा सूरतेहाल यह है कि रेलवे को बजट से दिया जाने वाला सपोर्ट नाकाफी है। जो सपोर्ट सेंट्रल सरकार रेलवे को दे रही है, यह सपोर्ट नहीं है, यह एक मजाक है और जब सपोर्ट मांगा जाता है तो मजीद यह कहकर जखों पर नमक छिड़का जाता है कि हम इससे ज्यादा कुछ करने की पोजीशन में नहीं हैं। रेलवे सारा घाटा उठाती है और इसका मुआवजा उनको बिल्कुल नहीं दिया जाता है जिसके नतीजे में रेलवे को माली तंगी का सामना करना पड़ता है। यह अमरबआइशे तशवीश है कि माल ले आने और ले जाने में रेलवे की हिस्सेदारी 89 फीसदी से घटकर 40 फीसदी तक आ चुकी है। इस सूरतेहाल की असली जिम्मेदारी में नहीं समझता हूं कि रेलवे पर है बल्कि मैं सीधे यह मानता हूं कि इसकी असल जिम्मेदारी सेंट्रल गवर्नमेंट

पर है और उसकी वजह सरकारी खजाने से रेलवे को मिलने वाले कैपिटल सपोर्ट में लगातार होने वाली कमी है जो 75 फीसदी से घटकर गुजिश्ता दो साल में 18 फीसदी तक नीचे आ गयी है। चुनांचे मेरा सेंट्रल हुकूमत से यह मतालबा है कि रेलवे को सरकारी खजाने से मिलने वाले कैपिटल सपोर्ट में खातिरेखा इजाफा किया जाए, इससे हमारे मुल्क की माहशी और समाजी तरक्की में भी बहुत मदद मिलेगी।

इसी के साथ साथ मैं एक बात और कहना चाहूंगा चूंकि वक्त कम है और मिनिस्टर साहिबा का ध्यान इस तरफ दिलवाना चाहूंगा कि देहली से पंजाब, मुल्क के मुखतलिफ हिस्सों से आने वाले मजदूरों की लाइन लगी रहती है और ये सारे मजदूर तकरीबन खेत मजदूर होते हैं जो अपने पालन पोषण के लिए, अपने बाल बच्चों के उज्ज्वल भविष्य के लिए आते जाते रहते हैं। मगर उनकी हालत इतनी दयनीय है कि हर साल हमें यह पढ़ने को मिलता है कि ट्रेन की छतों पर से लोग गिरकर मर गए। ये गरीब रेलवे का टिकिट लेकर चलते हैं। उन को बाहर निकलने का कभी इत्तफाक नहीं होता। वे अपने घर, अपने खेत, अपने खलिहान, अपने इलाके, अपने सूबे में दिन-रात मेहनत कर के कमाते हैं। इस के बावजूद भी जब उन्हें दो वक्त की रोटी नहीं मिलती तो मुल्क के जिन इलाकों में दो वक्त की रोटी की रोशनी दिखायी देती है, अपने बाल-बच्चों को छोड़कर, अपने जीवन को संकट में डालकर, वह उन इलाकों का रुख करते हैं। इन तमाम गरीबों की समस्याओं पर बहुत गंभीरता से सोचा जाना चाहिए। वह टिकिट भी लेते हैं, उन्हें रेल के डिब्बे में जगह भी नहीं मिलती, ट्रेन के ऊपर चढ़कर चलते हैं, रास्ते में मारे भी जाते हैं और मर भी जाते हैं। दुर्भाग्यपूर्ण बात यह है कि जब वह लुधियाना में उतरते हैं या पंजाब में या जिन स्टेशनों पर उतरते हैं वहां उन्हें एक दूसरा ही हाल देखने को मिलता है। रेलवे का स्टाफ, रेलवे की पुलिस और इस तरह के कुछ लोगों की मिलीभगत का एक रैकट बना हुआ है जोकि उन्हें परेशान करता है। उन लोगों को एजेंटों के हवाले कर दिया जाता है और कहा जाता है कि फलां के यहां मजदूरी के लिए चले जाओ। वह बेचारा एक जमाने तक काम करने के बाद बाल-बच्चों के तन को ढंकने के लिए, उन का पेट पालने के लिए जो रुपया-पैसा लेकर वापिस जाता है, हम लोगों को रिपोर्ट्स मिली हैं कि वह पटना, बिहार में पहुंचने के बाद फिर उसी रैकट के हवाले कर दिया जाता है। टिकिट रहता है उस के बावजूद उस से तरह-तरह के सवाल किए जाते हैं, उस का सामान छीन लिया जाता है और उस से पैसे ऐंठे जाते हैं। मैं मिनिस्टर साहिबा से गुजारिश करूंगा कि आप की ममता की उन लोगों को भी बहुत सख्त जरूरत है। वह अपने बाल-बच्चों को छोड़कर जिस तरह से कमाने के लिए निकलते हैं, उन के बच्चों का लुकमा अगर रास्ते में पुलिस छीन ले, गैंग माफिया या रैकट छीन ले तो यह हमारे लिए दुख और शर्म की बात है। सर, मेरी डिमांड होगी कि उन लोगों के लिए टिकिट के अलग काउंटर

बनाये जाएं, गरीब मजदूरों की हिफाजत के लिए रेलवे में एक अलग सेल बनाया जाय और रेलवे की तरफ से एक कमेटी बनाई जाए जो ऐसे लोगों के मामलात को देखकर उन के उलझे हुए मसाइल को हल करने का प्रयास करे ।

सर, रेलवे लाइन के दोनों साइड्स में जहां पेड़ लगे हुए हैं, उन की कटाई होने लगी है। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि रेलवे की संपत्ति को बचाना हम तमाम लोगों का बुनियादी, कौमी और मुल्की फर्ज है । यही एक ऐसा इदारा है कि जो हर एतबार से हिंदुस्तान की गरीब जनता के लिए राहत का सामान बन जाता है और आखिरी बात यह कहना चाहूंगा कि अंग्रेजों के जमाने में हमारे टीटियों ने भारत की आजादी में बड़ा योगदान दिया है। गांधी जी की राह पर चलते हुए वे भारत के स्वतंत्रता सेनानियों को ट्रेनों में छुपा-छुपाकर ले जाते थे और शहरों में उतार देते थे ताकि अंग्रेजों के आतंकवाद से उन को छुटकारा दिलाया जा सके । नतीजे में अंग्रेजों ने टीटियों को एक तरह की सजा दी है कि गार्ड और ड्राइवर दोनों जब स्टेशन पर उतरते हैं, मसलन हावड़ा से चलकर दिल्ली पहुंचे तो यह जो अपना राशन लेकर आते हैं, उसे पकाने के लिए वहां रेलवे के कर्मचारी मौजूद हैं और जब वे सोते हैं और फिर ड्यूटी पर जाने वाले होते हैं तो उन को जगाया भी जाता है। मगर टीटियों ने ऐसा कौनसा गुनाह किया है कि वे राशन लेकर आए तो उन का राशन नहीं पकाया जाएगा। टीटियों ने कौनसा गुनाह किया है कि वह गार्ड और ड्राइवर के बाजू में सो रहा है तो गार्ड और ड्राइवर को जगाया जाता है कि तुम्हारी ड्यूटी का वक्त हो गया है, मगर टीटियों को जगाने की जहमत नहीं की जाती है । मेरी समझ में यह बात नहीं आती है । अगर गार्ड और ड्राइवरों ने अंग्रेजों के साथ सहयोग किया था तो अंग्रेजों ने आज तक उन के लिए इनाम और इकराम की बारिश की और टीटियों ने अगर अंग्रेजों के खिलाफ स्वतंत्रता सेनानियों को मुल्क के दूसरे शहरों में ले जाकर हिंदुस्तान की आजादी का इंतजाम किया तो होना तो यह चाहिए था कि गांधी जी के स्वराज की राह पर चलने वाले इन टीटियों को इनाम और इकराम से नवाजा जाता, लेकिन उन के साथ भेदभाव बरता जा रहा है । इसलिए मैं बहुत पुरजोर मुतालबा करता हूं कि टीटियों के लिए भी वे सुविधाएं फौरी तौर पर पैदा की जाएं जिन से वे आज तक वंचित हैं । ममता जी से मेरी गुजारिश होगी कि यह बहुत अहम मामला है, इसलिए आप इस पर गौर कर लीजिए। जब ड्राइवर और गार्ड का राशन पकाने वाला पका रहा है, ड्राइवर और गार्ड को जगा रहा है तो आखिर टीटियों को जगाने में कौनसा पहाड़ टूट रहा है जब कि वह वहीं बाजू में सो रहा है । ममता जी आप ने सारे अच्छे काम किए हैं जिस के लिए आप को यह देश नहीं भूल पाएगा, आप की मेहनत को यह देश हमेशा सराहनीय ढंग से देखेगा । मेरी गुजारिश है कि ये टीटी भी बहुत बड़ा काम करते हैं, रेलवे की बड़ी सेवा करते हैं । हम ने बड़ी लड़ाई लड़ी तो आप ने उन को सीट दे दी जिस के लिए आप को धन्यवाद । अब उन के राशन पानी को



पकाने और उन को भी जगाए जाने का इंतजाम कर दीजिए ।

मैं एक बार फिर आप को मुबारकबाद देता हूँ कि आप ने बहुत अच्छा बजट पेश कर इस देश को एक नई दिशा दी है । बहुत-बहुत शुक्रिया ।

**कुमारी ममता बनर्जी :** सर, इन्होंने बड़ा महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया है और वे लोग हमारे पास आए थे, उसके बारे में हम कंसिडर कर रहे हैं ।

**\*मीलाना ओबैदुल्ला खान आजमी:** मेरी गुजारिश है इसको आप कर दीजिए और अगर इस बारे में आज आप हाउस में एनाउंस कर देंगी तो बड़ी कृपा होगी ।

**श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे ऐप्रोप्रिएशन बिल पर चर्चा हो रही है तो मुझे याद आता है कि देश की आजादी के बाद राष्ट्रीय एकता में अगर किसी का महत्वपूर्ण योगदान रहा है तो रेलवे का रहा है । रेलवे ने उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम तक हिन्दुस्तान को मिलाया है । यहां तक कि जाति, धर्म भेद को भी दूर करते हुए इस देश के लिए रेलवे का एक ऐसा योगदान रहा है जिसे भुलाया नहीं जा सकता ।

महोदय, आज हिन्दुस्तान में यातायात के साधनों में यदि कोई सबसे महत्वपूर्ण साधन है तो वह रेल है और रेलों को सबसे अधिक यातायात के रूप में अगर कोई उपयोग करता है तो वह इस देश का गरीब, पिछड़ा और दबा हुआ तबका करता है । इस स्थिति को देखते हुए मैं माननीय मंत्री महोदया से निवेदन करना चाहता हूँ कि जो दलित, गरीब और पिछड़ा व्यक्ति है, वह सैकिंड क्लास के डिब्बे में ही यात्रा करता है और आज ट्रेनों के अंदर स्थिति यह है कि सैकिंड क्लास में जनरल कोच में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या अधिक है और कोच कम हैं तथा कई गाड़ियां ऐसी हैं जिनमें कि एक या आधा डिब्बा ही जनरल कोच का मिलता है जिसके कारण जनरल कोच के यात्रियों की स्थिति बड़ी दुखद होती है और जैसे डिब्बे में कटूटे या बोरी लादी जाती है, वैसे उन्हें यात्रा करनी पड़ती है । तो मैं मंत्री महोदया से निवेदन करूंगा कि वे यात्री ट्रेनों में जनरल कोच के डिब्बों को बढ़ाएं । आपके बजट में इसका कहीं ज़िक्र नहीं है, इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि गरीब की यात्रा को सुविधाजनक बनाने के लिए आप जनरल कोच के डिब्बे बढ़ाएं ।

महोदय, आज स्टेशनों पर सुरक्षा की बहुत आवश्यकता है । मैं मंत्री महोदया का ध्यान दिल्ली रेलवे स्टेशन की ओर आकर्षित करना चाहूंगा । दिल्ली रेलवे स्टेशन की स्थिति आज यह है कि कोई भला आदमी अपनी बहन-बेटी के साथ वहां से सुरक्षित रूप से यात्रा नहीं कर सकता । पोर्टर्स के नाम पर फर्जी पोर्टर्स की संख्या बहुत ज्यादा है, असली पोर्टर्स की संख्या 2000 है तो फर्जी पोर्टर्स 4000 हैं और उससे आए दिन इस किस्म की घटनाएं स्टेशनों पर

होती रहती हैं - यात्रियों के सामान को चुरा लिया जाता है, बहन-बेटी को छेड़ते हैं, उनके साथ गलत सुलूक करते हैं। तो मेरा निवेदन है कि आप स्टेशनों पर सुरक्षा बढ़ाएं और जो असामाजिक तत्व स्टेशनों पर रहते हैं उनको वहां से दूर करें जिससे लोगों को सुविधा मिल सके।

इसी तरह से हम देखते हैं कि स्टेशनों पर गंदगी और गंदी स्मेल बहुत अधिक रहती है। मैं दिल्ली स्टेशन के बारे में बताना चाहता हूं, चूंकि दिल्ली स्टेशन पर तो हम जाते रहते हैं, वहां बहुत अधिक गंदगी और स्मेल होती है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि सफाई व्यवस्था-पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए और उसमें सुधार किया जाना चाहिए।

आज देश के अंदर स्थिति यह हो गई है कि आई.एस.आई. के एजेंट या आतंकवादी इस देश के कोने-कोने में जा रहे हैं और उनका एक ही उद्देश्य रहता है कि कहीं भी रेलवे लाइन के बीच बम रख दें या गाड़ी के डिब्बे में बम रख दें, तो ऐसे तत्वों से सुरक्षा के लिए आपको विशेष कदम उठाने पड़ेंगे जिससे लोगों को भयरहित और सुरक्षित रेल यात्रा उपलब्ध हो सके।

महोदय, इसी तरह आज अगर स्टेशनों पर रेलगाड़ी के सही समय के बारे में पूछा जाए कि रेलगाड़ी सही समय पर आएगी या लेट है तो वहां सूचना देने वाले जो कर्मचारी हैं उनकी स्थिति यह है कि जो सूचना देने वाले कर्मचारी हैं, जो ट्रेन 4 घंटे लेट होती है उसको 4 घंटे लेट बताने के बजाय वह उसको 2 घंटे लेट बताते हैं या एक घंटा लेट बताते हैं जिससे यात्री तीन घंटे पहले वहां स्टेशन पर जाकर बैठ जाता है। अभी 4-5 दिन पहले की बात है। जिस ट्रेन को 4 घंटे लेट बताया गया वह ट्रेन 2 घंटे पहले ही स्टेशन से चली गई। इसलिए सूचना के बारे में विशेष ध्यान दें कि जो सूचना देने वाले कर्मचारी हैं वे यात्रियों को सही सूचना दिया करें।

रेलवे में आपने चिकित्सा के लिए व्यवस्था की है। 'ए' श्रेणी के स्टेशनों पर दवाइयों की दुकान होगी, डाक्टर होगा, यह अच्छी बात है। लेकिन मैं आपसे यह निवेदन करना चाहूंगा कि आप एलोपैथी के चिकित्सक के साथ-साथ अपने देश के अन्दर जो पुरानी पद्धति आयुर्वेद की है उसके भी डाक्टर और वैद्य की रेलवे स्टेशन पर व्यवस्था करें। आप अपने जबाव में बतायें कि आप आयुर्वेदिक डाक्टर या चिकित्सक की वहां पर व्यवस्था करेंगी या नहीं।

आपने नई रेल लाइनें बिछाने की बात अपने बजट के अंदर कही है। मैं मंत्री जी आपसे कहना चाहूंगा कि आपका नई रेल लाइनें बिछाने के बारे में क्या दृष्टिकोण है? मैं आपको उदाहरण के तौर पर बताना चाहूंगा कि आपने 5-6 नई रेल लाइनें बिछाने की बात अपने इस बजट में कही है। आपने टूरिस्टों के लिए नई रेल लाइन की व्यवस्था करने की बात कही है। मैं आपसे यह निवेदन करना चाहूंगा कि आज से करीब 4 साल पहले एक रेलवे लाइन का

सर्वे हुआ था धौलपुर से गंगापुर सिटी तक। उसका सर्वे होकर रह गया और उसके बारे में कोई कार्रवाई नहीं हुई। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि धौलपुर से गंगापुर सिटी तक रेल लाइन बिछाने के लिए जो सर्वे हुआ, जिस एरिया में हुआ वह हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा एरिया है जिसके अन्दर खनन का कार्य होता है, सबसे ज्यादा पत्थर वहां से निकलता है। चाहे वह राष्ट्रपति भवन के अन्दर लगा हो, चाहे पार्लियामेंट के अन्दर लगा हो, वह उसी एरिया का पत्थर है जो यहां पर आता है। वहां पर रेल लाइन न होने के कारण वह पत्थर दिल्ली में बहुत महंगे दाम पर पहुंचता है। वहां के मजदूरों के साथ गलत तरीके से व्यवहार हो रहा है। वहां पर ट्रक वाले उन मजदूरों से उसका ज्यादा पैसा वसूल करते हैं। जिस एरिया में सबसे ज्यादा खनन कार्य होता है, सबसे ज्यादा खनिज वहां से निकलता है, जिसका सदुपयोग देश के अन्दर हो रहा है, उसका विदेशों में एक्सपोर्ट भी हो रहा है। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि यदि ऐसे स्थान से होकर रेलवे लाइन निकाली जाए तो उससे रेलवे को बहुत बड़ा लाभ होगा, इससे रेलवे की आर्थिक स्थिति में सुधार हो सकता है। उस एरिया में एक कैला देवी के नाम से मंदिर है जिसमें करोड़ों यात्री हर महीने जाते हैं। इस देश के अंदर अगर सबसे ज्यादा दर्शनार्थी कहीं जाते हैं तो वह कैला देवी के मंदिर में जाते हैं और ऐसा कोई देवी का मंदिर नहीं है जिसमें इतने यात्री दर्शनों के लिए जाते हों। उन यात्रियों से भी रेलवे को फायदा हो सकता है। इसलिए आपको वहां पर नई रेल लाइन बिछाने के बारे में सोचना चाहिए। आपको राजनीतिक दृष्टिकोण नहीं रखना चाहिए। मैं मानता हूँ कि ममता जी आप जैसी प्रेक्टीकल महिला हैं, प्रेक्टीकल राजनीतिक नेता हैं, आप अवश्य इस राजनीतिक दृष्टिकोण को दूर करते हुए कदम उठावेंगी। जहां रेलवे से लोगों को सुविधा हो और जहां पर शैड्यूल्ड कास्ट, शैड्यूल्ड ट्राइब्स, पिछड़े वर्ग के लोग रहते हों, उनको सुविधा देने के लिए आपका विभाग अवश्य ही कार्रवाई करेगा। यदि ऐसे एरिया के अंदर सर्वे हुआ है तो आप नई रेल लाइन बिछाने के प्रस्तावों के अंदर इसको भी संलग्न कर लें जिससे जो वास्तविक रूप में आपके बारे में जानकारी है और जो कहा जाता है वह प्रत्यक्षरूप से दिखाई दे कि ममता जी ने कोई भेदभाव नहीं किया है और ऐसे एरिया को पहले चुना है। एस.सी., एस.टी., पिछड़े वर्ग और विकलांगों के आरक्षण की जहां तक बात है मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि शैड्यूल्ड कास्ट, शैड्यूल्ड ट्राइब्स का जो बैकलॉग है, चाहे किसी भी स्तर का हो, प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी अथवा चतुर्थ श्रेणी का हो, आप एक स्पेशल रिक्रूटमेंट निकालकर इस बैकलॉग को पूरा कर दें जिससे कि शैड्यूल्ड कास्ट शैड्यूल्ड ट्राइब्स का जो पुराना बैकलॉग चला आ रहा है, वह पूरा हो जाए। यह विशेष तौर से आपसे आशा की जाती है। जिन लोगों के साथ आप मिलकर चल रही हैं, उनसे आशा नहीं है, लेकिन आपसे आशा की जा सकती है।

**श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) :** प्रधान मंत्री ने बैकलाग पूरा करने का ऐलान कर दिया है, आपको शुक्रगुजार होना चाहिए।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमार्शकर कौशिक) :** अभी आपका नम्बर आने वाला है।

**श्री मूलचन्द मीणा :** आपके मुंह में कुछ है, बगल में कुछ है। बगल में जो छुरी रखी है, वह अलग है।

**श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र) :** आपकी बगल में क्या है, यह कहने की जरूरत नहीं है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमार्शकर कौशिक) :** आप कृपया समाप्त कीजिए।

**श्री मूलचन्द मीणा :** इसलिए जो दृष्टिकोण है, वह पब्लिक भी जानती है, हम भी जानते हैं। कहने की जरूरत ही नहीं है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमार्शकर कौशिक) :** अब आप कृपया समाप्त करें।

**श्री मूलचन्द मीणा :** मंत्री जी से आशा है कि आप शीडयूल्ड कास्ट और शीडयूल्ड ट्राइब्स के लोगों का भला चाहते हुए उनका जो पुराना बैकलॉग है, उसको पूरा करेंगी। साथ ही मैं कुछ राजस्थान की - जहां से मैं आता हूं - वहां की रेलवे से संबंधित समस्याओं के बारे में ध्यान दिलाना चाहूंगा। राजस्थान का बयाना स्टेशन, गंगापुर सिटी स्टेशन, बांदीपुर स्टेशन - अजमेर एक ऐसा रेलवे का महत्वपूर्ण स्थान है, जहां पर लोकोशेड भी था, जहां पर कैरेज का भी काम होता था लेकिन यह जो रेलवे का सिस्टम बदला है, आज वहां पर रेलवे की प्रापर्टी है, जाबदाद भी है, मकान भी हैं। लेकिन न उन मकानों में रहने वाले हैं, न आफिसिज़ में काम करने वाले हैं और दो-दो हेक्टेयर जमीन - जैसे गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन पर दो हजार हेक्टेयर भूमि खाली पड़ी है। मकान भी दो हजार के करीब खाली पड़े हैं। दूसरे लोग उनके ऊपर अनाधिकृत कब्जे कर रहे हैं। मैं एक निवेदन करना चाहूंगा कि ऐसे मकानों और भूमि का उपयोग करने के लिए आप वहां पर कोई ऐसा रेलवे का कारखाना लगाएं जिससे कि वह मकान और वह जमीन काम आ सके, मकानों में मजदूर और कर्मचारी रह सकें और उस जमीन पर कब्जा किया जा रहा है - कई बार इस सदन में कब्जे के बारे में चर्चा होती है। आप कहते हैं कि आप कब्जा छुड़ाएंगे लेकिन आज तक वह कब्जा नहीं हटाया गया है। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगा कि ऐसा कोई रेलवे का कारखाना वहां पर लगाएं जिससे कि उस भूमि का सदुपयोग हो सके।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमार्शकर कौशिक) :** माननीय मीणा जी, अब आप समाप्त करें, आपके दल के एक और माननीय सदस्य बोलने वाले हैं। उनके लिए भी थोड़ा समय छोड़िए।

**श्री मूलचन्द मीणा :** मैं बहुत जल्दी समाप्त करूंगा। मैं एक निवेदन करना चाहूंगा कि जोधपुर से हावड़ा के लिए एक ट्रेन सियालदा एक्सप्रेस चलती है। गंगापुर सिटी एक ऐसी

जगह है - सरसों का, गेहूं का जो व्यापार होता है, वह सबसे ज्यादा गंगापुर सिटी में होता है - जबकि सियालदा एक्सप्रेस जोधपुर से हावड़ा जाती है लेकिन इसका स्टॉपेज गंगापुर सिटी में नहीं है। जयपुर भी राजस्थान की राजधानी होने के कारण सवाई माधोपुर जिला उसी में से है। जयपुर जाने के लिए भी यात्रियों को वह सुविधा हो सकती है। कलकत्ता जाने वालों को तो वह सुविधा होगी, कलकत्ता से आने वाले व्यापारी को भी सुविधा होगी, गंगापुर से जाने वाले व्यापारी को भी सुविधा होगी। डेली इतने व्यक्ति आते हैं कि उनको जयपुर जाकर बैठना पड़ता है। इसलिए आप इसका स्टॉपेज गंगापुर सिटी कर दें। एक बात और मुझे याद आती है कि श्री महावीर जी स्टेशन पर दो सीट तो आपकी रिजर्वेशन की हैं लेकिन वहां ट्रेन नहीं रुकती है। आपकी रेलवे की बुक के अंदर दो सीट रिजर्वेशन की सैकिड ए.सी. की श्री महावीर जी से हैं किन्तु वहां ट्रेन नहीं रुकती है तो सीटों से क्या फायदा? इसलिए ऐसी जगह पर जहां रेलवे की सीट की व्यवस्था है, वहां ट्रेन रोकने में क्या दिक्कत है? साथ ही ग्रामीण एरिया की कुछ समस्याएं हैं। गोल्डन एक्सप्रेस अमृतसर से मुम्बई चलती है, इसका स्टॉपेज आप एनरोन सिटी में करें। इस रेलवे स्टेशन से पत्थर का जितना व्यापार होता है, शायद हिन्दुस्तान के किसी स्टेशन से नहीं होता होगा। अगर आप गोल्डन एक्सप्रेस को रोकने की व्यवस्था कर देते हैं तो इससे लोगों को सुविधा होगी। मैं रेलवे कैटरिंग के बारे में भी कुछ कहना चाहूंगा। इसमें पहले से तो कुछ सुधार हुआ है लेकिन जो होना चाहिए था वह नहीं हुआ है। अगर आप सेंडविच लेंगे तो आपको दो ब्रैड के टुकड़े देंगे और बदले में आपसे अस्सी रुपए चार्ज किए जाते हैं। वहां जो सेंडविच दिए जाते हैं उनमें न मसाला होता है और न .....

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक):** आप कृपया समाप्त करिए।

**श्री मूलचन्द मीणा:** इसलिए मेरा निवेदन है कि कैटरिंग में भी आप लोगों को सुविधा दें। खाने और सब्जी की अच्छी व्यवस्था करें। राजधानी एक्सप्रेस में तो अच्छी सुविधा होती है क्योंकि उसमें छोटे तबके के लोग नहीं चलते हैं। लेकिन जो दूसरी ट्रेन एक्सप्रेस, डीलक्स, चेतक एक्सप्रेस हैं इनमें खाने की अच्छी व्यवस्था नहीं है। इनमें ऐसा खाना दिया जाता है जो खाया नहीं जा सकता है। राजधानी एक्सप्रेस को छोड़कर लोअर कैटेगरी के लोग जिन ट्रेनों में यात्रा करते हैं, उनमें खाने की व्यवस्था ठीक करें। यही मैं निवेदन करना चाहता हूं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक):** आप आसन ग्रहण करें, श्री मार्गबन्धु।

**श्री मूलचन्द मीणा:** मुझे आपकी वह बात याद आती है जिस तरह गुरु रवीन्द्रनाथ के शब्द आपके दिल में उमड़ रहे थे: 'प्रातः के सूर्य उदय के साथ, आशारूपी किरणों, अपने प्रकाश से जग को आलोकित करेंगी और निराशारूपी अंधकार का विनाश होगा'। यही मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप भी हमें निराश नहीं करेंगी।

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. Since I entered in the Rajya Sabha, year after year and Budget after Budget, I have been making a specific demand but it is yet to be considered by any Minister. Several Railway Ministers have come and gone but it has not been considered. There is one over-bridge at Pacha Kuppam in North Arcot District. I made a Special Mention in the House. I received a letter stating that it has been sanctioned four years ago. But, till now, no steps have been taken to start the work. I would like to know from the Minister whether any sanction has really been made or whether only a reply has been given to me. The Railways constitute consultative committees region-wise. Several Members have raised many difficulties which they experience in the railway stations with respect to amenities provided to passengers. This committee is supposed to look into all these problems, region-wise, but that committee is not convened. It is convened only once in a year. It is only once in a year the committee is convened and thereafter committees get dissolved.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Are you talking about the Consultative Committee?

SHRI R. MARGABANDU: No.

SHRI K. RAHMAN KHAN: It is about the Divisional Railway Consultative Committees in which all Members of Parliament, representing that region, are Members. I have not attended even a single meeting.

KUMARI MAMATA BANERJEE: We have already set up a Committee and we have nominated Members of Parliament as representatives in that.

SHRI R. MARGABANDU: Apart from Members, others are also there to look into the problems.

The meeting of the committee is not convened even once a year. In the whole term it meets only once and then it is dissolved. I request that it should meet at least once in three months and discuss about the problems. Technical and small problems can be avoided.

Then, written tests were held for recruitment to the group 'C' and 'D' posts. Interviews were also held about three or four years back. But, the results have not yet been declared. On enquiring, they said that there was a court litigation. So, there is a court litigation, but the department does not

bother to take any interest so that the problem could be solved. The department should, at least, expedite the case for early resolution of the problem. But no steps have been taken in this regard.

Then, even in Tamil Nadu there were several attempts of sabotage. Though, it was announced there and then no step has been taken to find out the facts. The Railway Board must be vested with the operational responsibility. Then, there is no accountability for the various accidents that are taking place. There is an enquiry commission, but there is no accountability for all those things.

Then, I would request the hon. Minister to extend electric trains from Arakkonam to Katpadi. Electric trains are running from Madras to Arakkonam, but after that there is no electric train facility. Several MPs from that area, that is, North Arcot district, Tiruvannamalai and Dharmapuri had made a request for extending electric train facility up to Katpadi. That request has also not been taken into consideration.

Similarly, the unmanned railway crossings should be replaced with manned railway crossings. I had made this request earlier also, especially for Chitheri and Katpadi, but it has also not been taken into consideration. I offered to do this work from my MPLAD's fund, but the work was not sorted out. About a year back, they informed that they are going to start the work, but till now that programme has not been finalised.

Finally, I would like to request the hon. Minister that the Southern Railway should be operated from Salem also.

So, these are some of my requests that could be taken into consideration. I hope, at least, this Ministry would execute these works. Thank you, very much.

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** माननीय सदस्य कृपया ध्यान दें। इस विषय पर बोलने के लिए 17 मेम्बर और हैं।

**श्री संघ प्रिय गौतम :** सभी को दो-दो मिनट दे दीजिए।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** अगर सभी अपनी समस्याओं को संक्षेप में रखेंगे तो माननीय मंत्री जी की बातें सुनने का मौका मिलेगा।

**श्री लक्खीराम अग्रवाल (मध्य प्रदेश) :** उपसभाध्यक्ष जी, माननीया मंत्री जी ने जो बात अपने बजट भाषण में कही कि "रेलवे इस देश की जीवन रेखा है", यह बहुत ही सटीक टिप्पणी है। इसके बावजूद भी माननीया मंत्री जी ने अपनी पीड़ा बजट में दर्शाई है कि

आजादी से पहले देश में जहां 54,000 किलोमीटर रेलवे लाइन बनीं, आजादी के बाद इन 53 सालों में सिर्फ साढ़े आठ हजार किलोमीटर रेल लाइन बनी । यह देश भौगोलिक दृष्टि से बहुत बड़ा है और इसकी आबादी में अधिकांशतः द्राइबल, अनुसूचित जाति के लोग दूर दूर तक बसे हुए हैं। मेरा ऐसा मानना है कि जब तक रेल और सड़क से उन इलाकों को नहीं जोड़ा जाएगा तब तक उनको विकास की दौड़ में आगे नहीं लाया जा सकता है। रेल मंत्री जी ने जो यह बजट इस कठिन परिस्थिति में पेश किया है उसके लिए वास्तव में वे बधाई की पात्र हैं । लेकिन मैं भारत सरकार के वित्त मंत्री जी से भी चाहूंगा कि क्योंकि रेल किसी भी क्षेत्र के विकास का एक बहुत बड़ा साधन है इसलिए मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वे रेलवे विभाग को बजटरी सपोर्ट दें। वित्त मंत्री जी को रेलवे को अधिक पैसा देना चाहिए । आजादी के 53 साल बाद भी हम अगर क्षेत्रों पर नजर डालें तो ऐसे ऐसे क्षेत्र हैं जहां के लोगों ने आज तक रेल देखी भी नहीं है। इसलिए मैं चाहूंगा कि भारत सरकार इस पर ध्यान दे और उसे रेलवे विभाग में ज्यादा निवेश करना चाहिए ।

दूसरी बात मैं उपसभाध्यक्ष महोदय, यह कहना चाहता हूं कि जब से राज्य सरकार बनी, मैं मध्य प्रदेश के पूर्वी क्षेत्र से आता हूं जो छत्तीसगढ़ कहलाता है । छत्तीसगढ़ राज्य प्रस्तावित है । वहां की अधिकांश आबादी द्राइबल, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति और पिछड़े वर्गों की है। यह एक अत्यन्त ही पिछड़ा हुआ इलाका है और इसी कारण भारत सरकार छत्तीसगढ़ राज्य बनाने जा रही है । लेकिन पिछले चालीस वर्षों में रेल विभाग ने कोई भी रेल के विकास का काम या उस क्षेत्र में रेल ले जाने का काम नहीं किया जो वहां सरकार आई तो उससे छत्तीसगढ़ के लोगों की उम्मीदें जगीं। छत्तीसगढ़ के लोगों की भावनाओं को मंत्री जी ने समझा और छत्तीसगढ़ के लोगों के दर्द को पहचान कर, उनकी आवाज को पहचानकर और मंत्री जी ने रेलवे की तरफ से अनेक जन-कल्याणकारी योजनाओं की न केवल घोषणा की बल्कि उनका शिलान्यास भी किया ।

महोदय, अब मैं बिलासपुर जोन का जिक्र करना चाहूंगा जिसके साथ पिछले बीस वर्षों से जन भावनायें जुड़ी हुई हैं । इसके लिए अनेक आंदोलन हुए लेकिन कभी जोन नहीं बना। परन्तु वहां की पिछली सरकार के प्रयास से प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी के कर कमलों द्वारा बिलासपुर रेलवे जोन का शिलान्यास किया गया । इसी प्रकार से वहां एक अम्बिकापुर जिला है जिसकी अधिकांश आबादी आदिवासियों की है । वहां 40 किलोमीटर रेल लाइन के लिए पिछले 50 सालों में बहुत प्रयास किए जाते रहे लेकिन किसी रेल मंत्री और सरकार ने इस पर ध्यान नहीं दिया । लेकिन अब उस रेलवे लाइन को सिर्फ मंजूरी ही नहीं बल्कि दल्लीराजरा से जगदलपुर, रायपुर रेल मंडल और रायगढ़ टर्मिनल स्टेशन ऐसे अनेक काम जो हुए उससे छत्तीसगढ़ में आशा की किरण जगी। वास्तव में देश में एक परिवर्तन



आया है और यह सरकार पिछड़े इलाकों के दुखदर्द को समझती है तथा उस पर काम करती है। उपसभाध्यक्ष महोदय, इसके कारण छत्तीसगढ़ में एक नए उत्साह का निर्माण हुआ है और केंद्रीय सरकार के प्रति उनमें एक नया विश्वास जगा है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहूंगा और माननीया रेल मंत्री की कठिनाइयों को मैं समझ रहा हूँ। उनके सारे बजट भाषण को मैंने बड़े ध्यान से पढ़ा है। वास्तव में उन्होंने बहुत ही कल्पनाशील ढंग से चाहे वह सुरक्षा का मामला हो, चाहे सफाई का मामला हो चाहे इलाज का मामला हो इन सारी चीजों पर उन्होंने बहुत ध्यान दिया है। उनके पास संसाधनों की कमी है। लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद हो रहा है कि इस बजट में जिस प्रकार से पूर्व में रेल मंत्रालय ने छत्तीसगढ़ की आंकाक्षाओं को जगाया था और इसके लिए जितनी धनराशि दी जानी चाहिए उसमें कमी आई है। मैं मंत्री जी का ध्यान दो-तीन समस्याओं की तरफ दिलाना चाहता हूँ। आपने पहले भी कहा है कि मेरे बहुत से साथी बोलने वाले हैं इसलिए मैं ज्यादा विस्तार में न जाकर दो-चार चीजें जो हैं उनका उल्लेख करना चाहूंगा। महोदय, भारत की रेलवे का 17 प्रतिशत तथा एस.डि. रेलवे का 40 प्रतिशत बिलासपुर रेलवे डिवीजन से आता है लेकिन फिर भी नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए पिछले वर्ष से कम धनराशि उपलब्ध कराई गई है। रायगढ़ टर्मिनल से धन की प्राप्ति को रेलवे बोर्ड द्वारा धीमा किया जा रहा है और उसके एस्टीमेट को रेलवे बोर्ड स्वीकार करने में अनावश्यक देरी कर रहा है। उसी प्रकार से विश्रामपुर-अम्बिकापुर जैसी महत्वपूर्ण नयी रेल परियोजना में भी गति बिलकुल धीमी है। बिलासपुर-दुर्ग तिहरीकरण से रेलवे की आय में वृद्धि होगी। किन्तु इस लाभप्रद योजना को पर्याप्त धनराशि नहीं दी गई। जो धनराशि दी गई है, मैंने कहा कि बिलासपुर रेलवे ज़ोन के लिए सिर्फ 50 लाख रुपये आबंटित किये गये हैं। वह तो कर्मचारियों की तनख्वाह के लिए भी नहीं होगा। हम लोगों को क्या कहें कि वह ज़ोन कब तक बनेगा। कोई समय सीमा तो होनी ही चाहिये। जिसका शिलान्यास प्रधानमंत्री के कर-कमलों द्वारा हो, उसमें कोई समय सीमा तय होनी चाहिये जिससे यह विश्वास हो सके कि इतने वर्षों में रेलवे ज़ोन बन कर के पूर्ण हो जाएगा। इसी प्रकार से अन्य रेलवे लाइनों में धनराशि आबंटित की गई है, उनके बारे में भी मैं कहना चाहूंगा। दल्ली रजहेरा-जगदलपुर महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। इसकी लम्बाई 235 किलोमीटर है और इसमें 128 करोड़ रेलवे विभाग को देना है और 241 करोड़ सेल डिपोजिट अर्थात् भिलाई इस्पात को देना है। उसमें सिर्फ एक करोड़ की राशि दी गई है। मैं कल्पना नहीं कर सकता कि रेलवे लाइन कब तक पूरी होगी। इसी प्रकार से विश्रामपुर-अम्बिकापुर रेलवे लाइन के लिए 58 करोड़ 20 लाख रुपये जहां लागत है वहां पांच करोड़ की धनराशि दी गई है। इसी प्रकार से अकलतरा-चाम्पा, कोरबा-सरगबुंदिया, चाम्पा-सरगबुंदिया, सरोना-भिलाई, बिलासपुर-उरकरा में रेलवे का 151 करोड़ 30 लाख

रुपये का प्रावधान है लेकिन 14 करोड़ रुपया आबंटित किया गया है । इस प्रकार से थोड़ी धनराशि संसाधनों की कमी के कारण काम में अनावश्यक देरी होगी और परियोजना की लागत बढ़ेगी। यह मैं मानता हूँ कि रेल मंत्रालय के पास संसाधनों का बड़ा भारी बोझ है फिर भी रेल मंत्री ममता जी से कहना चाहता हूँ कि वे छत्तीसगढ़ के पड़ोस बंगाल से आती हैं और हमारा इलाका बंगाल और कलकत्ता से जुड़ा हुआ है । मेरा अनुरोध है कि उस इलाके के दुख दर्द को समझ कर जो कुछ योजनाएं आपकी सरकार के द्वारा, राजग की सरकार के द्वारा जो कुछ शिलान्यास किये गये हैं, घोषणाएं की गई हैं, जो काम प्रारम्भ किये गये हैं, उन कामों को जल्दी से जल्दी पूरा करवाने के लिए धन आबंटित करें तो मैं समझता हूँ कि उनका समता जी जैसे नाम है, उतना स्नेह हम को मिलेगा । मैं एक दो सुझाव दे कर अपनी बात को समाप्त कर दूंगा। हमारे देश में सर्वाधिक पलायन छत्तीसगढ़ क्षेत्र से होता है जिसकी चर्चा टी.वी. तथा समाचार पत्रों में रोज़ होती है । छत्तीसगढ़ क्षेत्र से रेलवे सर्वाधिक आय करता है फिर भी यहां पर रेलवे ने कोई कारखाना तथा कोच या वैगन निर्माण, एक्सल तथा चक्का निर्माण या अन्य किसी भी प्रकार का स्थानीय बेरोजगारी को दूर करने के लिए नहीं लगाया है । इसलिए मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा अगर छत्तीसगढ़ में बिलासपुर में कोई कारखाना दे सकें तो उनकी बहुत बड़ी कृपा होगी । इसी प्रकार से मैं एक दो ट्रेन्स के बारे में सुझाव दूंगा । मैं अधिक समय नहीं लूंगा । एक भिलाई इस्पात संयंत्र दुर्ग से कलकत्ता चलनी चाहिये । एक ट्रेन पहले रुड़केला से कलकत्ता चलती थी उसका नाम था स्टील एक्सप्रेस । मैंने कई बार रेलवे एडवाइज़री कमेटी में इस मामले को उठाया कि अगर स्टील एक्सप्रेस नाम है तो इसको कम से कम भिलाई से तो जोड़िये जिससे इसका नाम सार्थक हो और पूर्व रेल मंत्रियों ने विचार भी किया, मालूम नहीं कौन सा दबाव काम आया, वह रेलवे रुड़केला से संभलपुर घुमा दी । मेरा अनुरोध है कि उस ट्रेन का नाम सार्थक करने के लिए दुर्ग भिलाई संयंत्र से कलकत्ता चलाया जाए । इसी प्रकार से बिलासपुर से कोचिन-त्रिवेन्द्रम हफ्ते में दो दिन चलती है । हमारे छत्तीसगढ़ में भिलाई इस्पात कारखाना और अन्य कारखाने होने के कारण बहुत बड़ी तादाद में दक्षिण क्षेत्र के निवासी रहते हैं । उनके लिए यह ट्रेन बड़ी सुगम है । मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे उस ट्रेन को नियमित करने की कृपा करें । इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी को पुनः बधाई देता हूँ ।

DR. (SMT.) JOYASREE GOSWAMI MAHANTA (Assam): Sir, the railway communication in Assam and the North-Eastern region is very poor. We are to depend on roadways. Moreover, because of the price hike at different times, it becomes all the more difficult for the poor State like Assam and the North-East region. And in the North-Eastern region, it is very difficult for us. First of all, I urge upon the hon. Railway Minister to

link up different areas through railways. In the hill districts of Assam, there is no railway network. In Assam and the neighbouring States, there is no railway connection with the rest of India. We are the worse sufferers in the whole country. Secondly, we want that one express train from Delhi to Guwahati and from Calcutta to Guwahati should run every day between these cities.

So far as the question of employment is concerned, a few days ago, in answer to one of the questions, the hon. Railway Minister had stated that the Railways have a national character. I agree with her on this point. I appreciate it. But in the recent Railway Budget, it has not been shown like that. Many of our colleagues here will agree with me on this. A few minutes back, the hon. Member, Shri Kailash Joshi, was also relating the same story. Many hon. Members have appreciated the name of the Railway Minister, that is, Ms. Mamata Banerjee. The meaning of 'Mamata' is generosity. So, a helping hand should be extended to Assam and the North-Eastern region.

I would like to make some suggestions to the hon. Railway Minister. Some inter-city express trains throughout the State should be provided. It is already there in different States but not in Assam. We have only two such connections in Assam but they are in very poor shape. We should be provided the inter-city express trains for the following routes, that is, Guwahati-Tinsukhia, Guwahati-Dhubri, Guwahati-Lakhimpur, Guwahati-Kazianga and Guwahati-Tejpur.

Then I suggest that the question of giving 50 per cent rebate to the retired teachers in railway tickets may be considered. Sir, this year is the Swarna Jayanthi year of our independence. The freedom fighters and their sons and daughters may be considered for fifty per cent rebate in the railway tickets.

Now, I come to the question of encroachment of the Railways land. Illegal migrants all over Assam and the North-Eastern region are going to encroach the Railway land. They have already encroached a huge area of the Railway land in different districts. The Minister is requested to look into the matter which is very urgent and which requires her intervention. The situation has to be controlled and handled properly.

Sir, the problem of extremists is a very big problem in Assam and the whole of the North-Eastern region. The Government has taken so many

steps and this menace has almost been controlled. People are living in peace in Assam now. But the extremists who are surrendering these days, are in big numbers.

Only fifteen days or so ago a large group of 532 extremists surrendered. Now and then different groups are surrendering. But they are not employed properly and there is no scope for them to get employment in Assam. If we are not giving them employment, they will return to their previous profession. So, I request the Railway Minister to look into the matter so that some of them can be employed in her Department.

SHRI SURESH A. KESWANI (Maharashtra): Thank you, Mr. Vice-Chairman, for giving me time to speak on this very important issue. While supporting this Bill and congratulating Mamataji for not hiking the passenger fares in this Railway Budget, I must record here a note of caution. I do understand that no hike in the passenger fare has been made to protect the interests of the poorer sections of this country. As far as they are concerned, it is the only lifeline. However, there are 60 lakh employees in the railways. We have a huge responsibility towards this human resource, which is employed there, and there is a very serious question about the productivity of this human resource. I hope the surreptitious hands of disinvestment, this new animal which has come into our country, would not suddenly come and hit you from behind and your Railways are also not being subjected to the same disinvestment, which will throw 60 lakh employees out of their employment which is guaranteed by you, time and again, in various fora. Madam, how do you rectify the situation? You have been doing significant expansion by increasing the number of passenger trains, particularly, fast trains everywhere. However, I find that there is need to strike a balance between the fast passenger trains and the goods trains, which carry cargo and goods from one location to another. This balance is not there. As a result of this mismatch and the resultant underutilisation of the rolling stock and the railway tracks, the existing equipment and assets are used less than their optimum use. I would like you to kindly pay some attention to this area. You engage those professionals whom you need to ensure that you are able to give a totally new look to all your departments in the 21st century. The higher the utilisation the lesser the cost and the lesser the problems. This will add to your revenue very significantly because you have the resource constraints which prevent you from making any significant investments that you want

to make to get the kind of profit which you need to do away with passenger fare hike. There is also a need to achieve synergy between other modes of transport, particularly, air transport, sea transport and road transport. All our railway stations have their goods yards which are century old.

We do not have a system whereby cargo can be moved in an efficient manner. If you see the western world, you will find that the entire railway system, the road system, the waterways, transportation in the air, are so properly linked that all the assets, which are public assets, have been put to maximum utilisation. So, in every segment, there is a much higher profitability. Therefore, possibly, you will make sure that the commodities, goods, and cargo which are moved by various containers, whether it is petroleum products which move in liquid form, or, like LNG or CNG, which is going to be the future requirement, are taken care of by the Railways in a manner which is economically efficient. Madam, you just said that you were going to make use of other properties and assets which are available with the Railways, to augment your resources. So, that is the source wherefrom you are going to fund all the expansion projects, or, all the critical areas where you need to invest money. It is much easier said than done because these areas are in different States. Each State Government has its own set of problems. Therefore, to bring them into reality, you will have to find out a way which would be acceptable to all. So, it becomes necessary for you to call some kind of an all-party meeting of selected MPs, or, groups, who will discuss these issues, go back to the State Governments and bring the kind of cooperation that you need; at the same time, ensuring that your schemes are put into operation. Madam, the next point that I want to make is regarding the technology. We are now in an area where the whole world is making use of science and technology for increasing the speed of the trains and also making them cost-effective. If we see Japan, the suburban railways which run there, the number of passengers that they are believed to put through per hour is much higher than the number of passengers that we are able to handle. In Japan, there is a continuous upgradation of the railway system using latest technologies which accelerate the speed, reduce the cost and also make sure that the contribution per human being or of the assets towards profitability is higher. Germany has also achieved a record in enhancing the speed and ensuring safety, which are very noteworthy. I would like to say that we must find out the resources wherefrom we can get the benefit of these technologies

**6.00 PM**

as also the funds, which are available at a lower cost in the international market. Japanese credit is available at reasonable interest rates. I would like you to explore those possibilities because unless we step up the level of investment in the Railways, we will not be able to achieve the need based expansion in our railway system. Madam, India has achieved significant levels of expertise in railway engineering. Our country is known for its capabilities in contracting, in doing jobs and I think we must make efforts to ensure that railway exports, or export-related development of the Railways, is done by a special department so that we are able to make sufficient amount of profit even out of this activity.

Today this industry is a knowledge-based industry. India is already known in the world market as a leader in this area. The Railways can perhaps set up a separate division for bringing in innovative railway-related software products particularly for signals, for total management or for online booking or for computerized reservation systems. In these areas, India would be able to contribute significantly if you have a specially dedicated department for this purpose. There is another area which needs special attention. You have to introduce some kind of a productivity audit system so that you can continuously examine various sectors of the Railways and find out the areas which can be used more profitably and you can re-examine the cost benefit analysis of the existing apparatus. While doing this the development and growth aspects of economically backward areas should not be overlooked. You must make it sure that the Railways are able to make those areas more growth-oriented for which the Railways is meant because ultimately, you want to serve the poorest of the poor in this country. Finally, mobility of goods, services and manpower must ultimately lead to more efficient utilization of human and material resources and must generate additional wealth for this country. If you examine the modern methods, I am sure, the Railways can add to the generation of more wealth. With these words, I conclude. Thank you.

SHRI BRATIN SENGUPTA (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, while participating in the debate on the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2000, at the outset, I would like to accuse the Government of step-motherly treatment and discrimination against the departments of the Railways as compared to other modes of transport in our country, particularly

roadways. The Railways is an environment-friendly mode of transport. It is a fact that for the same quantity of transportation the Railways would require one-sixth quantity of diesel as compared to the diesel which is required for road transport. It is a fact the waterways have been grossly underutilized in our country and there is no coastal shipping or no other kind of water transport prevailing in our country in the manner it is prevailing in many Western countries. It is also a fact that for building the same length of railway, one requires much less amount as compared to building the same length of roadways in the country. The road sector has been provided an amount of Rs. 54,000 crores by the Government of India, whereas the Railways is starving for funds despite having tremendous potential to catch the passenger market and freight market of our country. According to the National Transport Policy of 1956, the policy direction at that point of time was that 82 per cent of the traffic would be borne by the Railways and 18 per cent of the traffic by roadways. But the road lobby over the years has become so strong that the entire thing has overturned. The Railways are carrying only 20 per cent of the whole traffic of our country.

Sir, if you take the case of the U.S., they have the best modern railways which no other country has got. And there are many other alternative modes of transport like pipelines through which goods are carried; there is water transport through shipping, etc. But, the railways' share of the total freight traffic is 48 per cent which means that others are not given that much importance, and the railways have been able to capture the market. But, due to repeated hikes in freight rates and subsidies to road lobbies, and due to an entirely mis-directed policy, the freight traffic potential of our country has not been fully utilised by the Railways. We have 300 million tonnes of annual coal production, but only 200 million tonnes of coal is transported by railways; the remaining 100 million tonnes are transport by roadways. We have another bulk item, namely, cement. Out of 90 million tonnes of cement produced annually, only 60 million tonnes are transported by railways, whereas the entire production could be transported by the Railways themselves. We have many other bulk items like iron ore, steel and so on. I am not going into the details of all these things. There are 10 million electric fans produced in the country, almost all of which are transported through roadways. Ten million bicycles are produced in the country; 20 lakhs air-conditioners and refrigerators are produced in our country. There are many other items like automobiles and

so on, all of which are transported by roadways because the railways do not have adequate funds. Also, there is no policy direction. There is no implementation of the National Transport Policy. Because of all these things, the Railways, and, ultimately, the nation, is losing Rs.30,000 crores. And, we have to spend foreign exchange for the import of diesel fuel which is required six times more for the roadways as compared to the railways. On this account, we are losing foreign exchange to the tune of 5 billion dollars, which could have been spent for the development of the Railways, for the expansion of freight and passenger traffic, and for creating further employment opportunities in a country like ours where unemployment is a burning problem. Apart from this, there is general misdirection in the Railways and there is wastage of expenditure. Minister after Minister comes. I am sorry to say that the CAG and many other agencies have passed remarks that they have wasted the funds of the Railways. There has been an allegation against a Minister who tried to go in for gauge-conversion; Rs.50,000 crores were spent on that. But the expert opinion was that out of this amount, at least Rs.25,000 crores have been wasted on this project. The Railways could have done without the gauge conversion. In South Africa, in Queensland, in America and in many other developed countries, there are metre-gauges, and in the metre-gauges, the speed of the trains is not less than that in the broad-gauges. Even these countries, which have a high level of rail traffic, both passenger and freight, have not felt the need for gauge conversion. There are 24,000 miles of railway lines in Queensland, out of which 9,000 miles is metre-gauge. And they never thought of converting the metre-gauges into broad-gauges. Even in countries like America and South Africa, this has not been attempted to. But, here, in our country, we go in for gauge conversion. It is a wastage of money. The same money could be diverted for other developmental works. I remember there was a report that the Railway Minister of that period thought of importing 1.5 million tonnes of rail tracks from abroad on the excuse that our SAIL is not in a position to manufacture quality tracks. What happened after that?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAMA SHANKAR KAUSHIK): Please conclude.

SHRI BRATIN SENGUPTA: Sir, I am talking on a policy issue. I am not demanding this line or that line. It is a policy issue which should have been looked after by the Government since independence. While the SAIL



is there, the Minister had thought of having a separate rail mill with a foreign company. But, then, another Railway Minister came and he overruled that decision; the import order was cancelled and he also rejected the proposal of setting up of a new rail mill.

There were 17,000 thousand passes issued indiscriminately amongst the people. There are many unviable projects that have been undertaken by the Railways - projects about which the Planning Commission and many experts have been saying that they will take, at least, forty years to complete and even if they are implemented, they will, ultimately, be of no use to the Railways because in forty years the Railways are not going to have any return on the investment that they will have made. These are economically unviable projects. With the present funding, emphasis could have been laid somewhere else and there would have been immediate returns to the Railways. But the Railways did not do it. Why? Because of gimmicks, because of populism. When will the Railways give up all this and try to capture, particularly, the entire freight market of our country? There is a big freight market in our country. There are thirteen lakhs of trucks operating in the country today. At the time of the independence, there were not even a lakh of them and the Railways used to cater to the freight requirement. This means there is a big freight market. Sir, every five minutes, there are buses running between Delhi and Dehra Dun, between Calcutta and different places, between Delhi and Chandigarh and so on. So, there is a big passenger traffic market and, more particularly, there is a big freight market, which the Railways have not utilised. I am concluding with an appeal. Government after Government has been neglecting it. Will the hon. Minister reply as to why all these things are not being looked into properly and whether a proper direction as per the National Transport Policy of 1956 will be given to the Railways?

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक) :** माननीय सदस्य श्री सतीशचन्द्र सीताराम प्रधान, आप अपनी बात शुरू करें। अभी 6 बज चुके हैं। इस पर बहस भी करनी है, अभी चर्चा हो रही है। इसके बाद क्लेरिफिकेशन का भी सवाल है। माननीय सदस्यों की क्या राय है, हम कितने बजे तक बैठें?

**DR. BIPLAB DASGUPTA (west Bengal):** Sir, I suggest that we finish the discussion on the Railway Budget, even if it takes another hour or so. Let us finish the discussion, including the hon. Minister's reply. Then, if

we can take up the clarifications on the statement by the Defence Minister by 7.00 or 7.20, it is okay. If we cannot do it, I suggest we shift it to tomorrow.

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक):** हम लोग सात बजे तक बैठेंगे।

**श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र):** उपसभाध्यक्ष जी, बजट पर बात करने से पहले मैं आदरणीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ क्योंकि आज सुबह जीरो आवर में महिला आरक्षण विधेयक पर चर्चा हुई थी और मैं अभी सदन में मंत्री जी का अभिनन्दन कर रहा हूँ पूरे एशिया में पहली महिला ड्राइवर जिन्होंने मुम्बई में सबअर्बन रेलवे में रेलगाड़ी चलाई, यह काम इन्होंने अपने समय में शुरू किया है इसके लिए मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ और अभिनन्दन करना चाहता हूँ कि आपने बहुत बड़ा और बहुत अच्छा कदम उठाया है, हमें इस पर गर्व है। इसके साथ-साथ मैं यह भी बताना चाहूंगा कि जैसा आपने महिला मोटर ड्राइवर मंच बनाया है उसी ढंग से महिला टी.टी. या महिला गाड्स को भी काम करने का मौका दे सकते हैं। इसलिए आप इस विषय की ओर भी गौर करें। उनको स्पेशल ट्रेनिंग देने की आवश्यकता है। आपने बाकी सब लोगों को अच्छी ट्रेनिंग देने की व्यवस्था की है। यह व्यवस्था भी हो जाए तो बहुत अच्छा कदम हो सकता है। इसके लिए मैं आपके सामने यह प्रस्ताव रखता हूँ। इसके साथ ही मैं एक विषय और उठाना चाहूंगा कि छत्रपति शिवाजी जो मुम्बई से थे छत्रपति शिवाजी टर्मिनल मुंबई में है, जहां से हिंदुस्तान की पहली रेलगाड़ी शुरू हुई। आज आप वहां जाकर देखें तो पता चलेगा कि मोटर मैन या गाड्स के बैठने के लिए जो विश्राम गृह बनाया गया है उसमें जगह इतनी कम है कि जब एक ही समय पर दो-तीन सौ मोटर मैन इकट्ठे हो जाते हैं तो किसी को भी बैठने की जगह नहीं मिलती। महिलाओं को मोटर वूमैन बनाने के बाद उनके लिए भी इस तरह की व्यवस्था करने की आवश्यकता है। इस विषय पर आपको अलग से सोचने तथा कार्रवाई करने की आवश्यकता है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप इसे तुरंत देखें और उनके लिए रिटाइरिंग रूम की व्यवस्था करें।

मैडम, आपने मुंबई में कार्पोरेशन बना दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ क्योंकि महाराष्ट्र से अभी तक जितने भी एम.पीज चुनकर आए उन सभी सांसदों ने यही डिमांड रखी कि इसकी नितांत आवश्यकता है। कार्पोरेशन बनाकर आपने एक अच्छा काम किया है। परसों उसका उद्घाटन समारोह भी बहुत अच्छे ढंग से हुआ। मैं साथ ही साथ आपसे यह भी जानना चाहूंगा कि वहां के ट्रेक्स की इलेक्ट्रिफिकेशन की जिम्मेदारी, उसकी मेनटेनेंस रेलवे बोर्ड करेगा या जो नया कार्पोरेशन बना है वह करेगा? इस पर स्पष्टीकरण दें। मैं 1992 से जब से इस सदन में चुनकर आया हूँ तब से रेल बजट की बात करते समय

एक और विषय साथ में रखता रहा हूँ। जब सुरेश कलमाडी जी रेलवे राज्य मंत्री थे, उन्हें भी यह कल्पना बहुत अच्छी लगी थी। उन्होंने हमी भी भर दी थी, आदेश भी पारित किए थे श्री रामनाईक जी ने उसे आगे बढ़ाने की कोशिश भी की थी लेकिन अभी तक उस पर कोई अमल नहीं हो रहा है। मेरा सुझाव है कि रेलवे के मोटर मैन या ड्राइवर अथवा गाइड्स के बीच वायरलेस से संपर्क स्थापित होना चाहिए। यह संपर्क कंट्रोल रूम के नजदीक स्थापित होना चाहिए। क्योंकि इस संदर्भ में एक समस्या आती रही है इसलिए जब हम डिब्बे में बैठें तो कम्पार्टमेंट के साथ उनके गाइड या ड्राइवर संपर्क स्थापित कर सकें, बात कर सकें ...**(व्यवधान)** क्योंकि जब रास्ते में कहीं रुकती है तो हमें पता नहीं चलता कि क्यों रुकी ...**(व्यवधान)**

**श्री मूल चंद मीणा:** ऐसा राजधानी में होता है कि वह चलती नहीं।

**श्री सतीश प्रधान:** ..राजधानी में गाने चलते हैं..। यदि यह संभव हो जाए तो रुकने वाले पैसेंजरों को पता चल जाएगा कि हम यहाँ क्यों रुके हुए हैं, हमें और कितना रुकना है। परसें जब मैं राजधानी से आ रहा था तब गाड़ी डिले हो गई। पूछा कि क्या हुआ, क्यों रुक गई, बताया कि पता नहीं। यदि यह व्यवस्था हो जाए तो हमें पता चल जाएगा कि हमें आगे क्या बंदोबस्त करना है। यह व्यवस्था करने की आवश्यकता है। उपसभाध्यक्ष महोदय, एक और बात है ..**(व्यवधान)**

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक):** आखिरी है?

**श्री सतीश प्रधान:** दो बातें और कहकर मैं समाप्त करूंगा। रेलवे हिंदुस्तान में अभी नहीं शुरू हुई है, सौ, सवा सौ, डेढ़ सौ साल हो गए हैं। 1928 में रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन की शुरुआत हुई। रेलवे में इलेक्ट्रिफिकेशन के काम की शुरुआत होने के बाद शुरू में डी.सी. इलेक्ट्रिक करंट यूज किया जाता था। गाड़ी डी.सी. लाइन पर चलती थी। बाद में यह कहा जाने लगा कि ए.सी. लाइन पर गाड़ी चलेगी तो सस्ते में चलेगी। खर्चा कम आएगा और गाड़ी ठीक ढंग से चलेगी। आज हिन्दुस्तान में सब जगह ए सी इलेक्ट्रिफिकेशन हो गया लेकिन जहाँ से रेलवे की शुरुआत हुई थी, मुंबई से लेकर पूना तक, मुंबई से लेकर विराट तक आज की तारीख में भी गाड़ी डी सी लाइन के ऊपर ही चलती है। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है लेकिन यह हकीकत है कि हमने अब नए बी.सी. रेलवे इंजन मैन्युफैक्चर करवाने बंद कर दिए हैं, उसके आर्डर बंद करवा दिए हैं। अब ए सी पर भी चलें और डी सी पर भी चलें इसके लिए कुछ डी सी इंजनों का आर्डर दिया करते थे। लेकिन अब उन इंजनों का आर्डर देना बंद कर दिया है, उनको मैन्युफैक्चर करना बंद कर दिया है। महोदय क्योंकि सभी पुरानी गाड़ियां डी सी पर चल रही है इसलिए वहाँ पर इस तरह का संकट निर्माण हुआ है। मंत्री

जी से इस विषय पर बात करने, रेलवे के जनरल मैनेजर से बात करने के बाद तथा रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से बात करने पर पता चला कि हमने कन्वर्जन करना शुरू कर दिया है। लेकिन उसके लिए जो प्रावधान किया है उस प्रावधान को देखते हुए पता चलता है कि कम से कम आगे के तीस सालों तक यह काम, जिस ढंग से प्रावधान किया गया है उससे पूरा नहीं हो सकेगा। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आप इस विषय को गौर से देखें। जो प्रेस्टिजियस प्वाइंट रेलवे ने लिए हैं उन पर तुरंत निर्णय करने की आवश्यकता है। इसके लिए अगर प्रधानमंत्री या वित्त मंत्री को मिलने की आवश्यकता है तो हम सभी सांसद इसके लिए तैयार हैं।

एक और बात यह है कि ...

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक):** मान्यवर, आप समाप्त करें।

**श्री सतीश प्रधान:** मैं समाप्त ही कर रहा हूँ।

दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है कि रेलवे के पास अभी कल्याण में एक बड़ा स्टेशन बनाने की सोच है या टर्मिनल बनाने की सोच है। मैं इसका स्वागत करता हूँ। लेकिन वर्कशाप बनाते समय लोगों को वहां से हटाया गया था और उनको दूसरी जगह बिठाया था। मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि मुंबई से पूना तक और मुंबई से मनमाड तक आप पेट्रोल और डीजल ट्रेन से ले जाते हैं और वहां पर आपने डिब्बे बना कर रखे हुए हैं। अब कहा जा रहा है कि मुंबई से लेकर मनमाड और मुंबई से लेकर पूना तक आयल कंपनी जमीन के नीचे से पाइप लाइन डाली है इसके कारण रेलवे ट्रैफिक कम हो गया है। आपने कल्याण में जो जगह ली हुई है अब वह जमीन फ्री हो गई है। साथ ही कल्याण में कुछ जगहें बहुत बड़ी तादाद में आपको उपलब्ध हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि कल्याण में जो जगह खाली है और जिस जगह को आप टर्मिनल के लिए यूज नहीं कर रहे हैं तो जो वहां पर रहने वाले लोग हैं क्या उनको आप बेसिक एमिनिटीज की सुविधा देंगे? पहले रेलवे स्वयं अपने खर्च से सुविधायें देता था अब कल्याण म्युनिस्पल कारपोरेशन वह सुविधा दे रहा है।

आखिर में एक महत्वपूर्ण बात कहकर मैं समाप्त करूंगा।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमाशंकर कौशिक):** अब आप समाप्त करिए।

**श्री सतीश प्रधान:** उपसभाध्यक्ष जी, एक महत्वपूर्ण बात यह है कि रेलवे अपने प्रोजेक्ट बनाता है। तो रेलवे जब अपना कोई कार्यक्रम बनाता है तो वह स्थानीय स्वशासी जो संस्थायें हैं, म्युनिस्पैलिटी है या कारपोरेशन है जो कुछ भी है या विलेज पंचायत हैं उनके

साथ सम्पर्क करके, वहां के आफिसर्स के साथ सम्पर्क करके लोकल लोगों के लिए जो रेलवे के प्लान है उनके लिए एक दूसरे के साथ सम्पर्क करके कुछ किया जाना चाहिए। ऐसे जुड़ कर नहीं जाते। इसका शिकार सब से पहले मेरा शहर ठाणे होता है। ठाणे में इंडस्ट्रीयलाइजेशन हो गया। महाराष्ट्र सरकार ने मुंबई में इंडस्ट्रीज़ बंद की और तभी से सब इंडस्ट्रीज़ ठाणे में आना शुरू हो गई। लेकिन उस समय रेलवे का नियोजन नहीं हुआ। रेलवे का साथ-साथ नियोजन नहीं होने के कारण ठाणे रेलवे स्टेशन इतिहास में एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है क्योंकि सब से पहली ट्रेन मुंबई से चल कर ठाणे में रुकी थी। इतना महत्वपूर्ण स्थान होने के बावजूद भी ठाणे रेलवे स्टेशन के ऊपर रेलवे ने दुर्लक्ष्य किया और उसका नतीजा आज ठाणे को भुगतना पड़ रहा है। आज ठाणे में रेलवे के अगल-बगल में सांस लेने की भी जगह नहीं है। मैं समाप्त कर रहा हूं। ऐसी परिस्थिति में यदि ऐसा होता है तो आपको सतर्क होना चाहिये। रेलवे रिक्रूटमेंट का जहां तक सवाल है, रीजनल रिक्रूटमेंट बोर्ड से रिक्रूटमेंट हो रहा है। इस विषय में भी आप सतर्क रहें क्योंकि भूमि पुत्रों को न्याय मिलना बंद हो गया है। रेलवे के अधिकारियों की मिलीभगत से आज रेलवे की प्रापटी पर जगह जगह इनक्रोबमेंट हो रहा है। इस विषय पर आप सतर्क रहें, यह बंद कीजिये। रेलवे में कंप्यूटराइजेशन हो गया है लेकिन मेरा सुझाव यह है कि आप इसके साथ साथ गुड़ज़ ट्रैफिक के क्षेत्र में भी पूरा कंप्यूटराइजेशन करें ताकि गुड़ज़ के बारे में पूरा हिसाब आपको मिल सके। महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत बहुत धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक):** इससे पहले कि मैं संघ प्रिय गौतम जी से निवेदन करूं कि वह अपनी बात रखें, माननीय राजीव रंजन जी को बाहर जाना है, जहाज़ पकड़ना है, उनसे मैं कह रहा हूं कृपया अपनी बात संक्षेप में रखें।

**श्री राजीव रंजन सिंह (बिहार) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए अवसर दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं और साथ ही सन् 2000-2001 के लिए जो रेलवे विनियोग विधेयक पेश किया गया है, उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। महोदय, विधेयक के समर्थन में कुछ रचनात्मक सुझाव आपके माध्यम से माननीया मंत्री महोदया को देना चाहूंगा। महोदय, आज पूरे देश में रेलवे का नेटवर्क बिछा हुआ है, फैला हुआ है और रेलवे एक व्यावसायिक संगठन है, कमर्शियल आर्गेनाइजेशन है। किसी भी कमर्शियल आर्गेनाइजेशन को सही दिशा में ले जाने के लिए उसकी विश्वसनीयता कायम करना आवश्यक होता है। लेकिन आज भारतीय रेल की विश्वसनीयता दिन-प्रतिदिन घटती जा रही है, उसमें ह्रास हो रहा है चाहे यात्रियों की सुविधा का प्रश्न हो या माल ढुलाई हो, दोनों मामलों में आज रेलवे की विश्वसनीयता घट रही है। आज कोई यात्री यदि किसी स्टेशन

पर सवार होता है तो उसको यह पता नहीं होता कि उसकी आठ घंटे की यात्रा 20 घंटे में पूरी होगी या 28 घंटे में पूरी होगी। इसी प्रकार अगर कोई माल ढुलाई के लिए सामान बुक किया जाता है तो बुक करने के बाद इसकी सुरक्षा की कोई गारंटी नहीं है, वह माल कहां खुल कर गायब हो जाएगा। लेकिन किसी तरह से अगर सुरक्षित गंतव्य स्थान पर पहुंच भी गया तो यह नहीं पता है कि वह 10 दिन के बजाय 20 दिन में पहुंचेगा या एक महीने में पहुंचेगा। इसलिए महोदय आज भारतीय रेल की विश्वसनीयता घट रही है और उस विश्वसनीयता को स्थापित करना आवश्यक है, अगर उसे सही दिशा में ले जाना है। महोदय, विश्वसनीयता घटने का सब से बड़ा कारण है कि रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों के कार्यकलापों की कोई अकाउंटेबिलिटी नहीं है। किसी की कोई जिम्मेदारी निर्धारित नहीं है। भारतीय रेल में आज बड़ी से बड़ी घटना हो जाए सारी जांच की सुई धूम फिर कर सब से निचले स्तर का जो कर्मचारी है वहां तक पहुंच जाएगी। अगर भारतीय रेल के काम करने का यही तरीका होगा तो फिर रेलवे बोर्ड से लेकर डी आर एम डिवीजन तक इतनी बड़ी स्थापना की जरूरत नहीं है। इसको समेटना चाहिए। अगर यह बरकरार है तो इन पदाधिकारियों के बीच जिम्मेदारी निर्धारित करनी चाहिए। रेलवे बोर्ड के मेम्बर्स को जी एम्स को, डी आर एम्स को उनके कार्यों के प्रति रिस्पॉसिबिल बनाना चाहिए तभी इसमें कोई सुधार की संभावना हो सकती है।

महोदय, आज भारतीय रेल के सामने सुरक्षा और सेफ्टी एक अभिशाप बना है। कोई यात्री जब ट्रेन पर चढ़ता है तो वह जग भूल जाता है, जीवन भूल जाता है और राम-राम करते चला जाता है। उसको पता नहीं कि कब उसकी ट्रेन में हत्या हो जाएगी, डकैती हो जाएगी, उसका सामान चोरी चला जाएगा या रेल में सोए-सोए गइसाल जैसी कोई बड़ी दुर्घटना हो जाएगी। महोदय, आज रेलवे के लिए सुरक्षा और सेफ्टी बहुत बड़ी समस्या है। अगर आज रेल में कोई डकैती हो जाए, लूट हो जाए तो रेल मंत्रालय, रेल विभाग, रेलवे के सारे पदाधिकारी एक क्षण में कह देते हैं कि यह कानून व्यवस्था का मामला है, राज्य का सब्जेक्ट है। महोदय, जब कोई रेल पर सवार होता है तो वह कभी यह सोचकर सवार नहीं होता कि वह बिहार में चढ़ रहा है, उत्तर प्रदेश में चढ़ रहा है, मध्य प्रदेश में चढ़ रहा है या किसी अन्य राज्य में चढ़ रहा है। वह यह मानकर चढ़ता है कि मैं भारतीय रेल पर चढ़ रहा हूं और उसकी जान माल की सुरक्षा की गारंटी भारतीय रेल को लेनी चाहिए, यह भारतीय रेल पर है और उसको इस जिम्मेदारी से नहीं भागना चाहिए। आज आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स की जो डोमेन है उसका जो कार्यक्षेत्र है उसको बढ़ाया जाए और यात्री सुविधा को भी उसके कार्यक्षेत्र के अंदर डाला जाए।

मैं बिहार से आता हूँ और मेरा दायित्व है कि बिहार की कुछ योजनाओं के बारे में माननीय मंत्री महोदया का ध्यान आकृष्ट करूँ।

**उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक):** अब समाप्त करें।

**श्री राजीव रंजन सिंह:** बस सिर्फ एक मिनट में। महोदय, बिहार बंगाल से सटा हुआ राज्य है और माननीय मंत्री महोदया की जो कृपादृष्टि बंगाल पर है उसके थोड़े हिस्से में बिहार पर भी नजर घुमाकर देखें ताकि उधर से जो हवा चल रही है उसकी कुछ सिहरन बिहार के लोगों को भी लगे। इसी आशा के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री संघ प्रिय गौतम :** उपसभाध्यक्ष महोदय, शिकायतों के साथ दो तो सुझाव दूंगा और एक अपील करूंगा तथा तीन मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। माननीय हमारी रेल मंत्री महोदया की इच्छा शक्ति, उनका उत्साह, उनका समर्पण और उनका कर्तव्य यह सब देखते हुए एक सुझाव तो मेरा यह है कि यह जो रेलवे लाइन पूरे देश में है इसके दोनों तरफ बाउंड्री के अंतर्गत काफी जमीन पड़ी हुई है। उस जमीन पर ज्यादातर लोगों ने अनाधिकार कब्जा कर लिया है। शहरों से बाहर लोग उसमें खेती कर रहे हैं, अपने खेत से मिलाकर और शहरों के अंदर मकान बना रहे हैं। इस अनाधिकार कब्जे को रोकने के लिए रेल मंत्रालय या तो पक्की दीवार बनाता है या लोहे के तार खींचता है जिस पर काफी पैसा बरबाद होता है। इसलिए मेरा सुझाव यह है कि तमाम हिंदुस्तान में रेलवे के ट्रैक के किनारे दोनों तरफ फलदार पेड़ लगवा दिए जाएं। जहां जिसका खेत है उसको पट्टा दे दिया जाए एक टाइम बाउंड प्रोग्राम के लिए कि तुम खेती करो, उसका लाभ उठाओ, पेड़ उगाओ और पेड़ों की रखवाली करो। सूख जाए तो दूसरा पेड़ लगाओ या जिस तरह से हो आप उनसे सम्पर्क करो। ये काम मैंने किए हैं और देखे भी हैं इसलिए ये हो सकते हैं। इससे एक तो रेल की और पटरी की रक्षा हो जाएगी दूसरा आगे चलकर बहुत बड़ी रेलवे विभाग की लकड़ी की सम्पत्ति खड़ी हो जाएगी।

दूसरा सुझाव यह है कि ममता जी एक दिन आप रेल की ट्रॉली में बैठकर, चूंकि आप बहुत गतिशील हैं, सोनीपत, रोहतक, गुडगांव और निजामुद्दीन को जो रेलवे लाइन जाती है, इस पटरी पर घूमकर आइए। यहां हजारों लोग सुबह-सुबह रेल पटरी पर शौच करते हैं जिस कारण अगर सिग्नल से पहले गाड़ी रुक जाती है तो बड़ी बदबू आती है। फिर रेलवे पटरी के किनारे जो मकान हैं, उन्होंने सारा कूड़ा-करकट रेलवे ट्रैक पर डाल दिया है और वहां जो पुराने रेलवे लाइंस हैं वे कूड़े-करकट से पटी पड़ी हैं। इसलिए आप मेहरबानी कर के इस सारे कूड़े-करकट को वहां से उठवा दीजिए और वहां पर ऐसी दीवाल लगवा दीजिए कि लोग रेलवे लाइन पर शौच करने न आ सकें।

अब एक मेरी आप से अपील है। महोदय, जब दिल्ली देश की राजधानी बनी और यहां जमीन थोड़ी पड़ गयी तो यहां के नेताओं ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के निर्माण का फैसला किया और वह निर्मित हुआ। इस में हरियाणा का सोनीपत, रोहतक, गुडगांव और फरीदाबाद जिले या इनका भाग शामिल किया गया।

SHRI PRANAB MUKHERJEE (West Bengal): Mr. Gautam, just one second.

I would like to draw the attention of the Chairman and the House to a procedural matter.

Sir, we decided that today we should complete the Appropriation (Railways) Bill. My respectful submission to you, and, through you, to the Government would be this. Let us decide right now by what time we should complete the Appropriation (Railways) Bill because we are behind schedule. Members should speak and express their views. But, at the same time, we shall have to keep in view that some Government Business ought to be transacted. If we do not transact the Government Business, it would be extremely difficult. Therefore, my most respectful submission would be this. It is already 6-30 p.m. now. By 7-30 p.m., let the Minister complete her reply so that we can dispose of one Government Business today before we go home. Otherwise, it will be extremely difficult. I make this submission to the House.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): अभी सदन ने जो अपनी सहमति प्रदान की है, उस के मुताबिक इस विधेयक को 7 बजे तक समाप्त करना है और भरतपुर अग्निकांड वाले स्टेटमेंट पर क्लैरीफिकेशंस कल के लिए तय किया गया है। तो 7 बजे तक यह विषय समाप्त हो जाएगा।

SHRI PRANAB MUKHERJEE: If it is over by 7-00 p.m., I will be too happy.

THE MINISTER OF LAW, JUSTICE AND COMPANY AFFAIRS

(SHRI O. RAJAGOPAL): There are a few Members yet to speak. Let them finish. Then, the Minister will reply.

श्री संघ प्रिय गौतम : महोदय, मैं आखिर में अपील कर रहा था कि हरियाणा के चार जिले जिन का मैं ने उल्लेख किया और उत्तर प्रदेश के मथुरा, अलीगढ़, बुलंदशहर,



गाजियाबाद, मेरठ और मुजफ्फरनगर जिले या इन का हिस्सा इस में शामिल किया गया । ये सारे जिला हैडक्वार्टर्स हैं और बुलंदशहर को छोड़कर ये जिले अपने प्रदेश की राजधानी और दिल्ली से मुख्य रेलवे लाइन पर स्थित होकर सीधे मिले हुए हैं । यहां सारी मेल और एक्सप्रेस ट्रेन जाती हैं, लेकिन दुर्भाग्य यह है कि बुलंदशहर के लिए आज तक न तो लखनऊ से और न दिल्ली से कोई रेलवे लाइन है । महोदय, बुलंदशहर की चार विशेषताएं हैं । नंबर-1 हिंदुस्तान का सब से बड़ा एटॉमिक पावर प्लांट नरोरा में स्थित है, नंबर-2 हिंदुस्तान में लुधियाना के बाद बुलंदशहर सब से ज्यादा गेहूं पैदा करता है, नंबर-3 हिंदुस्तान में पंजाब के बाद सब से ज्यादा आर्मी के सिपाही सप्लाई करता है । एक गांव से दो-दो हजार सिपाही आर्मी में हैं, लेकिन वह आज तक रेलवे लाइन से नहीं जुड़ा है । मेरी रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना है कि अगले वर्ष जब आप बजट प्रस्तुत करें तो मेहरबानी कर के बुलंदशहर को दिल्ली और लखनऊ से जोड़ दें और जब तक इसे न जोड़ें, खुर्जा जंक्शन से हापुड़ होते हुए गाजियाबाद को इलेक्ट्रिकेशन कर के, इलेक्ट्रिक ट्रेन जो खुर्जा तक और दूसरी जगह जाती हैं, आप इलेक्ट्रिक ट्रेन चलवा दें ।

आप के इस विधेयक का मैं समर्थन करता हूं ।

PROF. M. SANKARALINGAM (Tamil Nadu): Sir, because of the shortage of time, I would like to bring only one or two points to the notice of the hon. Railway Minister.

Sir, Kanyakumari was linked to the national railway network only in the year 1979. Even after that the railway infrastructural facilities in the Kanyakumari region have not developed on expected lines. Still there is inadequate infrastructure to handle more trains to and from Kanyakumari or Nagarcoil. This point has been highlighted again and again by me and by my other colleagues at various fora. Finally Rs. 4.72 crores were sanctioned against the demand of Rs. 7.72 crores for improving the railway facilities at Nagarcoil. To improve the railway lines a tender was called for in December 1999. The tender was opened on 24th January, 2000, but till now no final decision over it has been taken. As a result no work has been undertaken. I would request the hon. Minister to find out the cause of the delay and ensure that the work on it is started without any further delay.

To ensure starting of more trains in addition to the existing ones, it is very essential to augment the mechanical facilities and strengthen the traffic network. This aspect till now has been neglected. I, therefore, request the hon. Minister to concentrate on this aspect.

While going through the Budget provisions for the last three years, I notice that while the Budget estimates are announced, the sanctioned amount has always been inadequate even to start the work. For example, on the Bangalore-Satyamangalam line, Rs. 225 crores was shown as Budget estimate during the year 1997, but the actual expenditure till now is only Rs. 2/- crores. The provision for this year is only Rs. 10 lakhs, which is just a token amount, not enough even to start the work. That means the work is not going to be taken up in the near future.

Similarly, for Tirumallai-Velachari Phase-II, Rs. 732.62 crores were allotted, but only Rs. 176 crores were spent. For Kurur-Salem project, Rs. 225 crores were allocated, but only Rs. 35.18 crores have been spent on it till now. For the year 2000-01, only Rs. 10 crores have been provided, leaving a balance of Rs. 180 crores. This would not take us anywhere near starting the work.

For the Trichi-Manamadurai project, the Budget provision for this year is Rs. 175 crores and only Rs. 7/-crores have been spent till now. Similarly for the Kurur-Salem broad-gauge new route, it was projected to have land acquisition work in three districts during 1997 at an estimated cost of Rs. 136 crores. This amount escalated to Rs. 156 crores. This year's allotment for the project is Rs. 50 crores only. This type of slackness while allocating the funds and then dragging the feet would not lead us near the achievement of our goal. I will finish within two or three minutes. That is why I am rushing. Even then, I want to bring to the notice of the hon. Minister one practice that is prevalent in Japan. I have read this matter in one journal from Japan. There, an express train reached its destination half an hour late. At that time, an announcement was made there that we regret to inform the passengers that this express train is late by 30 minutes and we treat it not as an express train but an ordinary train. So, the extra fare collected for the express train is refundable. You can collect the excess amount within one week at any railway counter of that region. That is the achievement made in other countries, and the tune of working is exhibited by this gesture. When will we come up to this mark? I am from Kanyakumari. From Kanyakumari to Chennai, which is our State capital, we have to travel for 16 hours, covering over 700 kms. We start from there at 3.20 or 4 o' clock and we reach only the next day at eight o' clock. That too is not sure whether we will reach by eight o'clock or not. If we reach by eight o' clock, that is our good fortune. Mostly, we are delayed. So, this

kind of delay should be avoided, and if that delay is maintained, that train has to be treated as an ordinary train, not an express or super-express train. So, I request the hon. Minister, who is very energetic and young, to look into all these matters to improve the punctuality of trains. If some infrastructural facilities have to be provided immediately, and if the sources have to be found out, we will all cooperate with you. With these words, I conclude.

I will finish within two or three minutes. That is why I am rushing. Even then, I want to bring to the notice of the hon. Minister one practice that is prevalent in Japan. I have read this matter in one journal from Japan. There, an express train reached its destination half an hour late. At that time, an announcement was made there that "we regret to inform the passengers that this express train is late by 30 minutes and we treat it not as an express train but an ordinary train. So, the extra fare collected for the express train is refundable. You can collect the excess amount within one week at any railway counter of that region." That is the achievement made in other countries, and the tune of working is exhibited by this gesture. When will we come up to this mark? I am from Kanyakumari. From Kanyakumari to Chennai, which is our State capital, we have to travel for 16 hours, covering over 700 kms. We start from there at 3.20 or 4 o' clock and we reach only the next day at eight o' clock. That too is not sure whether we will reach by eight o'clock or not. If we reach by eight o' clock, that is our good fortune. Mostly, we are delayed. So, this kind of delay should be avoided, and if that delay is maintained, that train has to be treated as an ordinary train, not an express or super-express train. So, I request the hon. Minister, who is very energetic and young, to look into all these matters to improve the punctuality of trains. If some infrastructural facilities have to be provided immediately, and if the sources have to be found out, we will all cooperate with you. With these words, I conclude.

**श्री आर.एन. आर्य (उत्तर प्रदेश) :** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय। महोदय, रेलवे मिनिस्टर को जो प्रशंसा इस सदन में मिल रही है, मैं भी उसी में ही हूँ इस आशा के साथ कि बजट में तमाम कमी रखते हुए भी उन्होंने जनता का ख्याल रखा है। मैं चाहता हूँ कि अनुसूचित जाति के जो कर्मचारी रेलवे में हैं, वैसे तो सारे कर्मचारियों की प्रॉब्लम्स होती हैं, उनकी सुनवाई करने के लिए कोई स्पेशल सैल होना चाहिए। कोई कर्मचारी लम्बे अरसे तक सरपेंड पड़ा रहता है, कोई टर्मीनेट हो गया है तो किसी की पेंशन ही इश्यु नहीं हुई है। इस प्रकार के बहुत केसिज हैं जो आपके डिपार्टमेंट में होते हैं। उनकी कहीं सुनवाई नहीं होती है

और वे इधर-उधर भटकते रहते हैं। उनकी क्षमता न्यायालय में जाने की भी नहीं होती है। इसलिए उनकी सुनवाई के लिए कोई स्पेशल सैल होना चाहिए जिसमें रेलवे कर्मचारियों की सुनवाई हो। खासतौर से जो अनुसूचित जाति, जनजाति के कर्मचारी हैं उनके साथ प्रमोशन में बड़ा अन्याय होता है। जो लोग आफीसर्स की परीक्षा में बैठते हैं, वे पास भी हो जाते हैं, लेकिन उनको वाइवा में फेल कर दिया जाता है और ये केस डीपीसी में प्रमोट नहीं कर पाते हैं। ऐसे जो जेनुअन केस हैं, उनमें अच्छा टेलेंट होता है, वे बोर्ड तक अपील करते हैं, लेकिन उनकी सुनवाई नहीं होती है। वे समझते हैं कि नेशनल कमीशन फार शैड्यूल्ड कास्ट एंड शैड्यूल्ड ट्राइब्स बहुत अच्छा है, जो रेलवे कमीशन बना है वह बहुत अच्छा है और वे वहां जाते हैं, वहां से डाइरेक्शन्स प्राप्त करते हैं लेकिन वे डाइरेक्शन्स इम्प्लीमेंट नहीं होती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह भी निवेदन करूंगा कि इस प्रकार की जो डाइरेक्शन्स होती हैं वे इम्प्लीमेंट होनी चाहिए। उनकी जो प्रॉब्लम्स हैं उनकी सुनवाई के लिए विशेष ध्यान दिया जाये। जहां तक शैड्यूल्ड कास्ट या लेबर क्लास या जो पैसेन्जर्स हैं, जिनके बारे में हमारे साथी ने कहा था कि जो लोग बाहर लेबर के लिए जाते हैं या हार्वेस्ट के समय जाते हैं...। क्यों न रेलवे एक स्पेशल लेबर कैरेज को जोड़कर उनको रियायती दर पर डिब्बे मुहैया कराए ताकि वे फ्री ट्रेवलिंग की हैबिट से भी बचें और जो लोग गरीब हैं, उनको बेकार में जेल में भी न जाना पड़े तथा उनको जॉब भी मिले - जैसे पांच से सात हजार और अन्य तमाम पास ईशु हुए हैं। मंत्री जी के पास बंगलादेश की जो प्रॉब्लम है - तमाम विरोधी पक्ष के लोग उनको ऐप्रेशिएट कर रहे हैं - दुर्भाग्य है कि एन.डी.ए. के लोग उनकी जो प्रशंसा की जा रही है, उसको सही नहीं समझ रहे हैं, इसलिए उसका विरोध कर रहे हैं। चाहे बंगाल हो, बिहार हो, उत्तर प्रदेश हो, कर्नाटक हो - हम चाहते हैं कि जो हमारे देश की सीमाएं हैं, जो दूर के स्टेट्स हैं, वहां रहने वाले लोगों के लिए आने जाने की सुविधा के लिए हमारे रेलवे में सुधार होना चाहिए, उनको आने-जाने के लिए सुविधाएं देनी होंगी। इसके अतिरिक्त मैं चाहता हूँ कि इतने बड़े देश में एक देशाटन सुविधा भी होनी चाहिए ताकि जो लोग अपने देश में कश्मीर से लेकर कन्या कुमारी तक जा सकें, बंगाल से लेकर दूर पश्चिम तक जा सकें। इसी के साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो ऐक्सीडेंट्स होते हैं - रेलवे के अपने हॉस्पिटल्स नहीं हैं, एमरजेंसी कैरिज नहीं हैं, एम्बुलेंस नहीं है, ऐसी स्थिति में लोग जनरल हॉस्पिटल में चले जाते हैं। जो लोग रिजर्व्ड होते हैं, उनकी तो देखभाल हो जाती है लेकिन जो लोग जनरल डिब्बे में होते हैं, उन लोगों की बड़ी उपेक्षा होती है। मथुरा में पिछले साल एक ऐक्सीडेंट हुआ था। वहां लोगों की इतनी उपेक्षा हुई कि उनको एक साधारण अस्पताल में डाल दिया गया और सबको ओ.के. करके रिलीव कर दिया गया, कोई दो साल में ठीक हुआ, कोई डेढ़ साल में ठीक हुआ। मैं चाहता हूँ कि रेलवे को कोई इमरजेंसी फंड डेवलप

करना चाहिए और ऐसे लोगों को - जो लोग रिजर्वेशन नहीं करा पाते हैं, जो लिस्ट में नहीं आ पाते हैं लेकिन फिर भी वह आपके पैसंजर्स होते हैं - They should get some help from the Railway Department. It is my humble request to the Railway Minister. जहां तक मैडिकल सुविधाएं हैं या जहां तक कमर्शियलाइजेशन ऑफ रेलवे सर्विसिज की जो ऐक्स्ट्रा सर्विसिज हैं, उसमें माननीय मंत्री जी ने काफी सोचा है। इस संबंध में मुझे इतना ही कहना है कि जो कमर्शियलाइजेशन हो रहा है, उसमें औद्योगिक शिक्षा प्रशिक्षण केन्द्र, स्वास्थ्य केन्द्र, संचार व्यवस्था आदि को भी ध्यान में रखना चाहिए। रेलवे प्लेटफॉर्म में सिर्फ गवर्नमेंट के एस.टी.डी. बूथ और पी.सी.ओ. बन रहे हैं। मैं चाहता हूँ - आपके विभाग के रिटायर्ड लोग होते हैं, शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लोग

### [उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) पीठासीन हुए]

होते हैं, ओवर एज होते हैं - आप ओवर एज को पी.सी.ओ., एस.टी.डी. खोलने की सुविधा दें। तमाम वहां पर जो दुकानें होती हैं, उन्हीं में वह आ जाएंगे। इस कोण से जब हमने पूछा तो पता लगा कि रेलवे स्टेशन में बड़ी प्रॉब्लम आती है। जी.एम.से पूछा तो वह कहते हैं कि हमारे यहां 24 घंटे की सर्विस पी.सी.ओ. की नहीं हो सकती। हम तो डे टाइम में रहते हैं, पी.एंड टी. का आदमी आता है, वह उसको होल्ड करता है। Why should only the P & T? Why should not the Railways? रेलवे प्रोवाइड करे, रेलवे पी.सी.ओ. अपने लोगों को मुहैया करे - यह मैं कहना चाहता हूँ। जहां तक रेलवे की लैंड का सवाल है, उस पर पेड़ लगाने की लोगों ने सलाह दी। वह तो आप अपने हिसाब से देखेंगी कि किस प्रकार से उसका प्रयोग ऐग्रीकल्चरल लैंड या शॉपिंग अथवा प्लांटेशन के लिए करना है। मैं चाहता हूँ कि जो पट्टे अनुसूचित जाति और जनजाति को दिये जाते हैं, वह रिवाइव करके उनको दिये जाएं। कई जगह पर उनसे छीन लिए गये हैं, यह बड़े दुख की बात है। इन्हीं शब्दों के साथ एक बात और मैं कहना चाहता हूँ कि बोर्ड में लोगों के ऐसे कई केसिज पड़े हुए हैं जिनकी सुनवाई नहीं हो रही है। जहां तक शैड्यूल्ड कास्ट के लोग हैं, वे ज्यादा पीड़ित हैं। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदया इसमें अवश्य ध्यान देंगी। स्पेशल कैरेज के बारे में जो हमारे माननीय सदस्य ने कहा था - मजदूर कैरियर के लिए साधारण यात्री डिब्बे जोड़े जाएं चूँकि ज्यादा रेलें नहीं चलाई जा सकती हैं। रेल के कम्पार्टमेंट साधारण डिग्री पर चलाए जाएं, रियायती दर पर चलाए जाएं। इससे आपको भी लाभ होगा, यात्रियों को भी लाभ होगा। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Shrimati Bimba Raikar. Please be very brief.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Mr. Vice-Chairman, originally it was stated that it would go up to 7 o'clock. I don't come in her way. Let her speak. ...*(Interruptions)*... I am not coming in her way. Let her complete. But please see to it that it is completed by 7 o'clock and the Minister replies. Otherwise, it will look odd that Members are speaking and leaving the House. When the Minister replies, there should be, at least, the minimum number of persons in the House. This is my request.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): I have the names of four or five speakers before me. I request the Members to be brief, or, I will request the leaders to short-list them.

SHRIMATI BIMBA RAIKAR (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to bring to the notice of our hon. Railway Minister a few aspects regarding the Karnataka Express. Madam, the Karnataka Express runs from Delhi to Bangalore and from Bangalore to Delhi. The distance is more than 2000 miles. It is nearly a 42 hours journey. But I am sorry to say that the food supplied in the train is so bad that it is unable for me to express. As a housewife, I would like to give a certificate to those people who prepare this kind of tasteless food. Generally, a certificate is given to persons who prepare tasty food. As you know, the Karnataka people are very fond of eating tasty or good food. So, I would suggest that the food which is supplied in the Karnataka Express should be of good quality, keeping in view the taste of the Karnataka people. The breakfast which is served is also not good. And what is it? It is only suji boiled in water with two pieces of chilly. It cannot be called *Upma*. In the breakfast, *puris* are also served, but nobody eats those *puris* and everybody throws out the packets. It would be better if instead of *puri*, sufficient rice with a good sambar and a little of pickle is served. Then the Karnataka people will feel happy.

AN HON. MEMBER: Madam, you are thinking only about the Karnataka people; you should also think about rest of the people.

SHRIMATI BIMBA RAIKAR: Besides, the non-vegetarian food which is supplied in the Karnataka Express is so bad that it would be better if it is stopped completely. I would also like to say that the canteens and the kitchens are so unhygienic that we do not like to take food from the Railways.

Now, Madam, my next point is regarding medical facilities. Medical facility is a must on the trains. There could be a pregnant woman or a heart patient travelling by train. I request that a doctor or a para-medical nurse

must be there to provide immediate help; otherwise it would be very difficult for such people to travel such a long distance. I would also like to point out that, nowadays, beggars and vendors have become a nuisance in the trains. I am not speaking about the Rajdhani Express, but I am speaking of an ordinary train. I am a newly-elected MP. I have not travelled by the Rajdhani Express. I have always travelled by an ordinary train. I can understand the poverty problem and we cannot say that there should be no beggars. But begging has become a profession in the trains. Please put a stop to this problem. When the train is running continuously for 42 hours, I feel that at least once or twice, cleaning of the railway compartments or of the toilets should be done; otherwise it becomes very difficult. The last thing that I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister is regarding TTEs. Actually, an auction of berth takes place in the Railways. Whenever we require a berth, we have to shell out at least Rs.200/- or Rs.300/- to get a berth; otherwise, they say that berths are not available. And even if the berths are available, they are sold like that. So, keeping all these things in your mind, , I hope, as a woman, you will give special attention to these aspects. Thank you.

**\*मिर्ज़ा अब्दुल रशीद (जम्मू एवं कश्मीर) :** चेयरमैन साहब, एप्रोप्रिएशन बिल पर काफी सैर हासिल तबसरा हो रहा है। बहुत अच्छा बैलेंस बजट पेश किया है ममता जी। रेलवे सिस्टम जो हमारे देश में है यह दुनिया में सबसे बेहतरीन माना गया है। यह पूरे मुल्क को तसबीह के दानों की तरह, माला के दानों की तरह जोड़ता है। और हर रोज करोड़ों इंसानों को अपनी मजिल तक पहुंचाता है और देश को हरकत में रखता है। बजट को देखकर मैं रेलवे मंत्री जी को मुबारकबाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बड़ा ही बैलेंस बजट पेश किया है। अच्छे निशाने मुक़रर किये, अच्छे खाके दिए, अब इसमें रंग भरने का सवाल है। लेकिन रंग भरा जाता है जब बजट ज्यादा हो तो हम सपोर्ट करेंगे कि जो बजट दिया गया है उससे भी ज्यादा पैसा मिले ताकि ये इम्प्लिमेंटेशन में तेजी से कदम आगे बढ़ा सके। तो इस सिलसिले में क्योंकि ये बहुत मेहनती हैं और बड़े बहादुर हौसलामंद हैं इसलिए इनकी नज़र में एक शेर करता हूं, ममता जी की नज़र :

"काम ही इंसान की पहचान है, देखिए मैमार को तामीर से"

जहां तक मैं कंसंट्रेट करूंगा टाइम थोड़ा है जम्मू-कश्मीर की रियासत का सवाल है। जम्मू-कश्मीर की रियासत में कुदरत ने उसे पहाड़ी रियासत बनाया है लेकिन उस पहाड़ी

रियासत को देश के साथ जोड़ने में पिछले पचास साल में किसी सरकार ने सीरियसली ध्यान नहीं दिया। आजादी से पहले एक रास्ता था, जिस रास्ते को बाद में नेशनल हाई-वे में कंवर्ट कर दिया गया। वह रास्ता साल में एक महीने में दस दिन कुदरती तौर पर बंद रहता है। बर्फ और बारिश में तो महीनों बंद रहता है। उसके मुकाबले में पुरानी नुगफ रोड का हाई-वे हाथ में लिया गया। करोड़ों रुपया खर्च किया गया लेकिन दस साल से वह भी बंद है। हमें मालूम नहीं क्यों बंद है? इसके अलावा सरफेस ट्रांसपोर्ट के सिलसिले में कर्नाटक से कश्मीर तक का एक बहुत अच्छा प्रोजेक्ट इन्होंने हाथ में लिया है। इसका 12000 करोड़ रुपये से ज्यादा का बजट है। इस पर काम शुरू हुआ, इसकी मैं सराहना करता हूँ लेकिन क्या ही अच्छा होता कि जब यह काम कर्नाटक में शुरू हुआ तो साइमलटेनियसली कश्मीर में भी कर देते ताकि यहां के लोगों को भी कुछ उम्मीद बंधती।

जहां तक लेह-लद्दाख का ताल्लुक है वह पूरे मुल्क से छह महीने कटा रहता है तथा वहां बर्फ रहती है। हर प्रधान मंत्री ने वहां नुजील टनल के लिए सर्वे कराए, बजट मंजूर किए लेकिन आज तक काम नहीं हो सका। इस सिलसिले में यदि कारगिल की जंग बर्फ के मौसम में होती तो इसका रिजल्ट कुछ और ही होता और मुल्क को सदमा बर्दाश्त करना पड़ता। आज से एक हफ्ता पहले हम हैरान हैं कि जो इंटरनेशनल एयरपोर्ट हैं उनकी इम्प्रूवमेंट, तामीर करने के लिए बहुत सारे एयरपोर्ट्स लिए गए हैं लेकिन श्रीनगर का एयरपोर्ट इस वक्त भी छोड़ दिया गया है। ये तमाम सिगनल क्या जा रहे हैं? हमारे वहां प्रो-इंडियन पोपुलेशन को इससे बड़ी मायूसी होती है। और एंटी इंडिया फोर्सिस इसको एक्सप्लोट करती हैं। मैं पूरे हाउस से गुजारिश करूंगा कि उस तरफ खास ध्यान दें वरना हालात इस किस्म के हैं कि बजाय बेहतरी के बिगड़ सकते हैं।

जहां तक रेलवे का ताल्लुक है आज से उन्नीस साल पहले इंदिरा जी के जमाने में जम्मू से ऊधमपुर तक रेल का काम शुरू हुआ था। उस वक्त कहा गया था कि पांच साल के अंदर यह मुकम्मल हो जाएगा परंतु आज बीस साल गुजर जाने के बाद भी सिर्फ दस किलोमीटर या दस मील का ट्रैक बन पाया है। अगर कछुए की तरह यही रफ्तार रही तो इसे पूरा करने के लिए एक सदी चाहिए। जहां तक दस साल पहले का ताल्लुक है उस वक्त के प्रधान मंत्री, उस वक्त के रेलवे मंत्री ने 2500 करोड़ रुपये का रेलवे बजट जम्मू से लेकर बारामूला तक की रेलवे लाइन के लिए पास किया। उनके बाद के दो-तीन प्रधान मंत्री आए उन्होंने बड़े-बड़े तमताराक से वहां बड़े-बड़े पत्थर लगवाए, अपने नाम खुदवाए, जलसे करवाए, तालियां बजवाईं, नारे लगवाए लेकिन हैरानी की बात यह है कि आज तक एक कदम भी उस पर नहीं उठाया गया। जो एंटी-इंडियन फोर्सिस हैं वे ताना देती हैं कि, देखिए आपके प्रधान मंत्री के पत्थर लगे हुए हैं लेकिन एक कदम भी नहीं उठाया गया, कोई काम शुरू



7.00 PM

नहीं हुआ है। हमारे लाल कृष्ण आडवाणी जी, जो ओनरेबल होम मिनिस्टर हैं वे जब पिछले साल वहां गए तब होम मिनिस्टर साहब के साथ रेलवे मंत्री भी थे, वहां के ओनरेबल चीफ मिनिस्टर फारूख साहब भी साथ थे। वहां सीरियसली मीटिंग हुई जिसमें यह निर्णय लिया गया कि काजीगुण्ड से लेकर बरामूला तक और ऊधमपुर से लेकर कटरा तक का प्रोजेक्ट सन् 2000 तक हम मुकम्मल कर देंगे। लेकिन अफसोस की बात यह है कि वहां आज तक कोई काम शुरू नहीं हुआ और न ही इस किस्म के कोई और कदम उठाए गए। इसके अलावा मैं आपसे यह गुजारिश करना चाहूंगा जनाबेआली कि जहां तक जालंधर से लेकर जम्मू तक डबल ट्रैक बनाने का ताल्लुक है कुछ दिनों पहले हमारी मंत्री जी खुद वहां तशरीफ लेकर गई थीं और वे जम्मू आई थीं जब कि वहां पर मिलेटेंसी या सबोटान का हादसा हुआ था। उन्होंने वहां खुद देखा कि सिंगल ट्रैक की वजह से कितनी मुश्किलात और तकलीफ हो रही हैं। वहां जब लाशें रहती हैं तो उनको उठाने के लिए भी मुश्किलात होती हैं। मैं सिर्फ एक नुक्ता गुजारिश करना चाहूंगा और वह यह है कि इस वक्त जो लिंक है वह कश्मीर के साथ जो पोलिटिकल और आइडियालाजिल ब्रिज का जो काम कर रहे है वह हमारे शेख अब्दुल्ला हैं। यही एक नेशनल हाई वे है इसके अलावा कोई लिंक कश्मीर की वादी के साथ नहीं है। मैं यह पूछना चाहूंगा मरकजी सरकार से और हमें कभी-कभी शर्म आती है जबकि बड़े बड़े प्रधानमंत्री पत्थर रखते हैं तो लोग हमें ताने देते हैं। मैं गुजारिश करना चाहूंगा कि आज से कई साल पहले या आज भी अगर जम्मू से श्रीनगर-बरामूला तक रेलवे लाइन होती तो पोलिटिकली भी इसका बड़ा फायदा होता। वहां पर जो 80 फीसदी कश्मीरी लोग हैं जिनको पाकिस्तान एक तरफा तौर पर एक्सप्लाइट करता है और उनको एन्टी इंडिया बनाने की कोशिश करता है, इस रेलवे लाइन के बनने से ये 80 फीसदी लोग जो दस्तकार हैं और शाल-दुशाले बनाते हैं वे सर्दी का मौसम आने पर उनको बेचने इधर आते और वे देखते कि यहां हिन्दुस्तान में उनकी तरह बुकें वालियां हैं, दाढ़ी वाले हैं। यहां पर भी बड़ी-बड़ी मीनारें हैं और मस्जिद भी हैं। अगर वे ऐसा देखते तो वे जेनही तौर पर प्रो-इंडियन और एन्टी-पाकिस्तानी बन जाते। परन्तु ऐसा न होने पर पाकिस्तान उनको एक तरफा एक्सप्लाइट करता है और उनके बहकावे में आकर करोड़ों नौजवान बार्डर के उस पार चले जाते हैं। अगर यह रेल लाइन होती तो जो वहां की मेन इंडस्ट्री है टूरिज्म उससे उनकी मदद होती। इससे वहां के सैकड़ों हजारों पड़े लिखे लड़कों को मदद मिलती और जो हमारे सैकड़ों हजारों लड़के बेरोजगार हैं, बेकार हैं उनको रोजगार मिलता। वहां पर अगर काम शुरू होता तो जो बेकार हैं उनको भी मजदूरी मिलती। मैं मंत्रीजी से गुजारिश करूंगा कि जो पिछले प्रधान मंत्रियों ने, पिछले मंत्रियों ने वहां के लोगों से वायदे किए हैं, जहां पर उन्होंने पत्थर लगाए हैं

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): रिपीट गत करिए यह बात आप तीन बार बोल चुके हैं।

मिर्जा अब्दुल रहीद: आखिर में मैं कहना चाहता हूँ कि :

तेरे बादे पर जिए हमें तू ए मान जाना,

कि खुशी से मर न जाते अगर एतबार होता ।

SHRI R.S. GAVAI (Maharashtra): Sir, because of the constraint of time, I don't want to make a speech. I will put my suggestions in the form of demands. But, as a matter of courtesy, I would first congratulate the Railway Minister, Ms. Mamta Banerjee, that in the history of our independence, she is the first woman heading the Ministry of Railways. I can say that this is the first time that a lady Minister has presented the Railway Budget in both Houses of Parliament. I do believe in the philosophy which recognises the dignity of women. I, personally, feel that it is my bounden duty to congratulate her. It is a good coincidence that she has played a very important role in politics. She is well-known as a good fighter, fighting against injustice, whatsoever, in the Railways as well.

The Indian Railways has its own identity in our nation. It is a symbol of the integrity of our nation. It runs from East to West, from North to South, integrating the whole nation on the principles of equality and fraternity, irrespective of caste, creed, sex, religion or place of birth. So, it is a good fortune to be a Minister of such an important institution, namely, the Railways.

Sir, I want to touch upon the local problems in Maharashtra. It is because of lack of planning that we are not able to implement many projects. There are many backward areas where the Railways need to give priority. In this connection, I would mention about the delay in the completion of the Konkan Railway Project. Secondly, it is about Narkhed-Amravati railway line which runs for 138 kms. I expect that this railway line will be completed as per schedule.

The development plan for Navi Mumbai approved by the State Government provides for a network of commuter railway system consisting of six railway corridors of 160 kms. aggregate length with thirty railway stations located on these corridors. The six railway corridors are as under:-

---

\*Transliteration of the speech in Persian Script is available in the Hindi version of the Debate.

1.	Mankhurd-Belapur Panvel	29 kms.
	(i) Mankhurd-Belapur (Completed)	18 kms.
	(ii) Belapur-Panvel (In progress)	11 kms.
2.	Thane-Turbhe-Nerul and Vashi (In progress)	23 kms.
	Nerul and Belapur Urban (In progress)	27 kms.
3.	Ring Railway	15 kms.
4.	Mansarovar-Taloja	11 kms.
5.	Kahwa-Juinagar-Nerul	23 kms.
6.	Panvel-Urban	32 kms.

I promise, Sir, that I do not want to make a speech. I have concluded.

SHRI MANOJ BHATTACHARYA (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am also not in a mood to make any speech. I have only certain suggestions, and certain apprehensions which I want the hon. Railway Minister to clear. But before I start enquiring about those or giving my comments, I must express my gratitude to the hon. Members who are still left in the House. I personally feel - I may be corrected if I am wrong - that in the Indian railways the goods traffic and the excessive amount of demurrage that the railways have to pay in the settlement of cases relating to goods being lost during transit, is eating away the revenue of the Railways. There is no mention of how the pilferage and other problems relating to goods traffic are going to be taken care of in the days to come. I am also given to understand that even some renowned road carriers book the goods and shift those goods to the Railways since railways are charging much cheaper rates for carrying the goods. Thereby, some pilferage takes place and the Railways have to pay a huge amount in settlement of cases relating to pilferage. I am sure the hon. Minister will also agree with me that the revenue generation is a problem for the Railways. I once again repeat that since the adoption of the new economic policy right from 1991, since the adoption of the policy of liberalisation, privatisation and globalisation, subsidies are being withdrawn perpetually, even in the most important sectors and, Sir, Railways is the most important sector so far as public

transport is concerned. I am also given to understand that the hon. Railway Minister is fighting against this revenue crunch in the Railways. I am of the opinion that the subsidies in the Railways must not be withdrawn in any way. Rather, in certain cases the subsidies should be increased. There is another point that I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister. Once again, I say that I am convinced that the hon. Railway Minister is personally against privatisation. But I doubt whether she would be able to fight out the bureaucratic stranglehold. Particularly, when I asked a question some days back regarding the track maintenance, whether track maintenance was being given to the private parties, the hon. Minister of State for Railways, Shri Digvijay Singh, replied in the affirmative, even though he told that only a small part of it has been given to the private party. So, privatisation has started. I will seek clarification from the hon. Railway Minister how far this privatisation is going to be tolerated by her or by the country as such because, I believe, restructuring does not mean doing away with the Government property or down-sizing the employment or the work-force complement.

But it has happened so in the Railways. Even though the present Railway Minister is not responsible for that, but the fact is that it has happened for regional considerations or otherwise or for generating some gimmicks. Some projects have been flagged off without ensuring Budgetary allocation for them. It was only to satisfy the so-called popular demands such things have happened. Those could not be completed. I remember, some years back, the then Finance Minister, perhaps, Shri Pranab Mukherjee, told that if all the projects are to be completed, perhaps, the entire allocation of 3-4 Five Year Plan is to be used for only Railways. I am sure that the present Railway Minister will kindly take care of the problems. The projects already flagged off should be completed. At the same time, before flagging off some new projects, resources are to be mobilised.

I shall be failing in my responsibility if I do not mention about long-pending projects of West Bengal. Some years back, when Shri Jaffer Sharief was the Railway Minister, I remember, for one project, only Rs. 1 lakh was allocated. Projects are still pending. I am sure, the present Railway Minister will take care of that.

Another problem is that the Railway workshops in many places are not up to the mark. The upgradations have not taken place. Such are not being

[3 MAY, 2000]

RAJYA SABHA

done. Even in West Bengal, workshops like Kanchrapara and Liluah are not accomplished properly. I would request the Railway Minister to have a wholesome approach and see to it that these workshops are upgraded and newer technologies are used for the best interests of the Railways as well as for the country.

Another question I just want to raise is about the Konkan Railways. It is a glamorous rail. But I am given to understand that students are not allowed to enjoy the concession facility. In Goa, many institutions have started operating. Students from all over the country go to Goa to attend courses, in those institutions. They are not allowed any concession in the Konkan Railways. I do not know whether it is governed by the present Railway Minister or the Railway Ministry. Some measures should be taken so that students get concessions. Thank you, very much.

SHRIMATI VANGA GEETHA (Andhra Pradesh): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. I would like to appreciate the hon. Minister, Mamtaji, for being an efficient Minister. I am also proud that she belongs to the women community and I congratulate her for being the first woman Railway Minister.

Sir, in Andhra Pradesh, especially in Telangana area, many people are deprived of the railway facility. There are still some places where there are no rail facilities even after so many years of Independence. Sir, the passengers are suffering due to lack of proper neatness and cleanliness. Another general complaint about the Railways is, trains are running late for hours together. This also should be rectified. Railway stations and platforms should be properly maintained.

Sir, I would like to bring to your notice one of the more important points. Goods sent through the Railways are not safe. They are either pilfered or are stolen by the time they reach their destination. They reach in a damaged state also and no proper response is available from the Railway authorities.

Sir, rail accidents have occurred particularly at unmanned level crossings due to lack of proper maintenance and care.

I request that proper steps should be taken for the maintenance of unmanned level crossings. Lastly, I request, through you, Sir, the Railway Minister that being a woman she should introduce 33 per cent nomination

for women on the Railway Board. There should be adequate reservation for women in recruitment and employment. I request the hon. Minister to take proper steps in this regard. Thank you.

**KUMARI MAMATA BANERJEE :** Mr. Vice-Chairman, Sir, on behalf of the Indian Railways family, I convey my heartiest regards to the hon. Members who have raised very important and potential points and have given their valuable suggestions for the Railways. Sir, it is a fact that population is increasing day by day. The railway network is the lifeline of the country and it is the main communication of the country. The Railways are a gateway of national integrity of our country.

Sir, it is a fact that sometimes some projects are taken up without clearance or without approval or without planning, etc. Here the Railways are having some problems. It is also a fact that the Indian Railways are the second largest railway in the world. Every day we are running about 12,000 trains, including goods trains. Sir, we have 7,000 stations. We have also 62,800 route kilometres in the Indian Railways. Sir, the hon. Members have raised the point that our budgetary support has come down from 75 to 18 per cent. This time we have increased it to 35 per cent. When I became the Railway Minister from my side I felt that my priority should be safety and security. Unfortunately, the Safety Review Committee has recommended Rs.50,000 crores for providing safety measures on the Indian Railways. Moreover, this year is a crisis year for the Indian Railways because everything has become old. Sir, even human beings cannot have the same life as they were having when they were students or in their youth. Likewise, the Indian Railways is passing through such a phase where we need to replace tracks, under-bridges and so many other things. Sir, they need replacement and they need modernisation. Sir, it is very easy to compare us with Japan and Germany. But can we compare the Indian Railways in terms of budgetary support that Japan and Germany are getting? Sir, we had a railway accident Gaisal accident. After that there was a similar railway accident in Britain. Sir, if we count the money in terms of Indian currency which they got, it comes to about Rs.21,000 crores; this was the money provided to the British Railways. It is a privatised railway. It is not a Government railway. In the Indian Railways we are facing an acute problem because this year due to the recommendations of the Fifth Pay Commission we paid at least Rs.6000 crores. Sir, I appreciate the point raised by the hon. Member from Jammu

and Kashmir. The project he mentioned was inaugurated by Deve Gowda. This project was taken up without clearance. Then he said that the money would come from the Planning Commission and not from the Railways. This time also I have provided Rs. 100 crores from the Railways. I went to Jammu and I felt that they needed some special help from the Planning Commission and from other sources also. It has been said that the North-Eastern Region has been deprived. But it is also a fact that the movement of essential commodities to the North-Eastern Region has increased in the range of 30-70 over the last year which helped in controlling the price line. We have increased the supply of foodgrains also. Sir, for the North-Eastern Region earlier the budgetary provision was Rs. 202 crores. This year we have increased it to Rs. 229.40 crores because we know these are hilly, tribal and backward areas.

So, they need more help from the Railways. That is why we will discuss this issue with the Planning Commission and request the Planning Commission as well as the Prime Minister to be sympathetic towards the North-East. I will convey this matter to the Planning Commission and the Prime Minister. With regard to Andhra Pradesh, an hon. Member has said, "Why have we not been given sufficient money?" I want to inform him that last time, the fund provision for Andhra Pradesh was Rs. 202 crores, and this time I increased it to Rs. 246.93 crores. It is for the information of the hon. Member. My hon. friend, Mr. Misra, the initiator of the discussion, raised an issue that Orissa is deprived of funds and that they have not been given sufficient funds. Sir, last year, the allocation to Orissa was Rs. 208 crores; and this year we have increased it to Rs. 268 crores. He is not present here. Otherwise, I would have enlightened him. It is a fact that whenever there is a crisis - maybe, a natural calamity or, maybe, a natural disaster - the Railways always carry the social burden and social obligation for the people. When the super-cyclone hit Orissa, I used to work even during nights. We know how we worked. We transported, through our railway, the Army personnel, generators, drinking water and all the relief material free of cost. Now there is a drought in some parts of Andhra Pradesh, some parts of Orissa, Gujarat and Rajasthan. We are also sending there fodder and drinking water free of cost. I welcome whatever the hon. Members raise. It is my duty to inform the House and it is also a fact that we give so much concession. Within the last six months, we gave so many concessions. We have given concessions to the poor people. I allowed

Rs. 15 monthly ticket to the people who are below the poverty line. Is it not an achievement for the Railways to give their right to the poor people? We allowed this. Now, we have decided that the renewal of the monthly ticket given to the people, who are below the poverty line, would be after three months. Earlier, concession was given to senior citizens who were 65 years and above. Because of that, the women or wives were not able to travel with their spouse. Now, we have given concession to women who are 60 years and above so that they can also travel with their husbands. We also gave concession for students. There is a grievance from the freedom fighters that they are not being allowed to travel either in Shatabdi or Rajadhani Expresses. This time we allowed the freedom fighters to travel one time in a year either in Shatabdi or Rajadhani. I am also happy to announce -- I think General Shankar Roy Chowdhury would also feel very happy because he also spoke to me on this - to commemorate the 50th year of our Indian Republic, the gallantry awardees, including widows of the posthumous awardees, will be given a millennium gift of travelling by Rajadhani or Shatabdi trains of their choice from any station to any destination and back during the current year. We have so many problems, but in spite of those problems, the Railway System never sleeps and serves with a smile. It is our dedication. It is the biggest employment-oriented organisation. Sir, we have sixteen lakh employees. An hon. Member raised a point whether we are going to privatise the Indian Railways. No, not at all. No, not at all. I repeat, no, not at all. A point has also been raised whether we are selling the railway lands. No, not at all. What do we want to do? We wanted to go in for innovative ideas. We wanted to exploit the railway lands commercially. We are also going in for laying the optic fibre cable for 62,800 kms. On this, we have set up a Task Force. It is in the process. You will be happy to know as to what I kept in the Budget for this. It is already in the process. We have already short-listed. We have set up the Task Force on Optic Fibre Cables, and in this Task Force we have included one Member from the Planning Commission, one member from the Finance Ministry, one member from the Prime Minister's Office, one member from the I.T. Department and one member from the Department of Communications. We should not delay it. The work should be completed at the earliest possible time. That is why, as far as possible, I do not want to waste time because, now, time is very precious. Regarding commercial utilisation of land and air space, we have set up a Task Force



[3 MAY, 2000]

RAJYA SABHA

and that Task Force has submitted its report. The Task Force included the CII, the FICCI and the ASSOCHAM. It has submitted its report and, after that, we set up our internal Departmental Committee and that Committee is looking into the matter. The Committee has already identified the lands. I have got a Budget provision of Rs. 100 cores for this. We are also going in for marketing complexes, modernisation of railways, beautification of stations, model stations and also other works where we can earn more money.

Sir, hon. Members raised certain points regarding unmanned railway crossings. We have allocated Rs. 300 crores for unmanned railway crossings and underground bridges. Also, the hon. MPs have been kind enough to give Rs. 8.5 lakhs or so from their MPLADS fund for this purpose. MPs' interest in this regard is very encouraging. In my supplementary demands also I kept Rs. 450 crores for unmanned railway crossings and underground bridges. I took up this matter from the very beginning. This time also, Rs. 300 crores has been kept for this purpose.

I appreciate the concern of the hon. Members about safety and security. Sir, security is not in our hands. I will be coming to that later on. But, this time, in our budget, we have increased the allocation by 54 per cent for passenger amenities. I have kept Rs. 2000 crores for track renewals also. Last year, it was Rs. 1,500 crores. It means, it is 37 per cent higher than last year. For signal and telecom also, Rs. 425 crores has been kept, which is 29 per cent higher than last year.

Hon. Members raised certain points regarding safety and security. Yes, the Safety Review Committee has already recommended Rs. 1500 crores for this purpose. We will pursue this matter with the Government. But, at the same time, we will try to do whatever is possible, from our budgetary support. We have kept provision for security. I have already written 2-3 letters to the Home Minister also. In this regard, I convened a meeting also because when I came here for Supplementary Demands, Shri Janardhana Poojary said, "Why do you not call a meeting with the GRP, the Home Secretary and the Chief Secretary?" After that, I convened a meeting on 15th February. The Home Secretary and the GRP attended this meeting. We have set up a Task Force also. The Task Force is going to submit its report. As soon as it submits its report, I will pursue it with the Government. Law and order is a State subject. Sir, you will appreciate

that railway passes through all the States. But the problem is, as per our Constitution we cannot interfere in the matter of law and order because it is a State subject. The GRP is not with us. It is under the States. We pay 50 per cent to the GRP. But the States also pay 50 per cent to the GRP. That is why it is not with us. But I feel for security and safety...*(Interruptions)*...

DR. BIPLAB DASGUPTA (West Bengal) : Is it not under you?

KUMARI MAMATA BANERJEE: No, no. It is under the State Governments. That is why we have already taken up this matter with the State Government officials. You will be happy to know that the Chief Secretary is the Chairman of this Task Force. So, once they submit their report, I think, Parliament has to decide this matter, that is, security, especially, for the Railways. I do not think this should be treated as any political issue. When passengers travel by railway, they should get security. That is why my appeal, thorough all the Members, to all the State Governments would be that they should take special care in this regard. Sir, there are three vulnerable areas. Of course, we are also going to strengthen their safety network. The RPF looks after the railway property only. That is why we need a change in the interests of our passengers. We should do it together. There is nothing like hide and seek. I think we should do it.

So far as commercial utilization of railway land is concerned, I have already made my submission.

Then, some hon. Members raised certain points regarding the backlog vacancies of SC, ST and OBCs. Sir, if you go through my Budget speech, you will see that I have already instructed that the backlog and compassionate-ground vacancies should be filled as early as possible.

So far as the joint venture programme is concerned, the States, which are coming forward for this programme, are being accepted because we have to involve the State Governments also. Even the private sector can also take up development, but it is within the Railways.

Then, a point was raised about the Konkan Railway. This year also, we have given Rs. 300 crores to the Konkan Railway. We have 51 per cent equity and they have 49 per cent equity in it. But the maintenance is with the Konkan Railway.

They look after that.

Regarding on-line networking and knowing about the real time of the trains, the House will be happy to know that the Western Railway has already started this. Last week, I went to Mumbai, and I found that they have already started on-line networking, and the passengers will be able to see the real time on the computer. This has already been started.

Regarding optic fibre cable, we will develop our software and also the internet. We can connect all the places in the country with each other through the telecom system, the signalling system and all the other modern systems. This will be a revolution in the Indian Railways.

Sir, hon. Members raised some questions regarding a foreign tour. Mr. Bratin raised the question that a Minister had travelled to a foreign land and spent a lot of money. After I became the Minister, I have not gone to any foreign land.

SHRI VAYALAR RAVI: Ministers must go abroad and see things. What is wrong in it?

KUMARI MAMATA BANERJEE: It is okay. But it is for his information. If he is having something in his mind, he can bring it to my notice. I will cross-check it. For his information, I am telling him that I have not gone anywhere.

Regarding the wagon industry, some hon. Member raised some valuable points. He mentioned about the rolling stock. There is a provision in the Budget. It is already on order. It is 21,000 for wagons. We are giving more importance to the public sector. That is why, this time, we are giving 9,300 to the public sector for its survival. Pending cases are also there. That is why, they will get 11,100 odd this year.

Regarding the BEML and Jessops, we are giving them 12 extra coaches, for their survival.

About passenger amenities, food, catering etc., I have already taken note of whatever the hon. Members have mentioned. If any grievance comes to us that somebody is not doing his work in a proper manner, we are ready to take action against the erring person. The passengers who travel in the Indian Railways, should get the proper amenities. If we get a complaint that somebody does not supply food or other things, we will

examine it. If it is not being done, we have to take proper action against the erring person. This is my assurance to the House because I have nothing to do with it. Wherever there is a wrong thing, we have to take a very strong action on that.

Regarding imports, some hon. Members mentioned about this. For their information, I want to say that I have received a complaint about foreign cranes. I gave that to the CBI.

If anything is going wrong, Railways is the first Department to take action on that.

Yes, it is a fact that I am not satisfied about the overall performance of the Indian Railways. But, at the same time, we have to appreciate that 63,000 people, on an average, die in road accidents every year, which is most unfortunate. The train is cheaper. It is pollution-free. It is for the common people. It is a fact that there are some trains which have no pantry car. We have to build coaches and all other things. In the Railways, it is not that you just commit about it today, and tomorrow you will get the coach. We have to prepare for it right now. For that also, we need money. We have to wait for all these things.

So many MPs have requested for introduction of new stoppages and new trains. For the information of the House, right now, I have received at least 900 requests for new stoppages and new trains. Sometimes, we can discuss about why a train is running late. Yes, I too appreciate that. But, if you ask for stoppage of every train, then, automatically, all the superfast trains will become passenger trains. Let the House decide about what is to be done about it. If there is a superfast train, I humbly request the hon. Members not to disturb that. If there is a passenger train, yes, it can go from every corner to every other corner. People give more money to travel by superfast trains. They want to reach their destinations early.

We have to see to it also.

I feel very bad when somebody says that I should give contract to this man or to that man or I should accept this man's or that man's tender. Sometimes, you raise the question of punctuality. My point is, you stop making these demands. The railway properties are made as a soft target. There is burning of trains or railway stations whenever there is an agitation. Even when Governments change, the railways are targeted. Railways is not

an individual property. It is the public property. We should ensure that we do not disturb its set up. We should protect the interests of the railways and its employees. I would also appeal not to disturb the working of the Railways. Yes, we do have shortcomings. Nobody can provide one hundred per cent satisfaction, but we have to improve. This time the Railways had a record earning. It has crossed the record of the last 50 years. Our target was Rs.425 crores and we earned Rs.450 crores. This time we carried 350 million tonnes of freight - six million tonnes extra. Even our earnings from the passenger traffic have gone up. Somebody said that it was a populist Budget.

**SHRI BRATIN SENGUPTA:** It is good that you carried more freight, but you should not forget that there is a wide scope for this market.

**KUMARI MAMATA BANERJEE:** We have already announced our new freight policy which would target more and more customers. This is the signal that I have given. When I joined the Ministry, somebody asked me why I should not increase the freight rate. I replied that I am for competition. We have not increased even the passenger fare. Even then, our earning has increased. It was possible because the people who were not purchasing tickets earlier, have started purchasing it. We are developing, with the reforms and liberalisation process, but without the people's cooperation, no reform can take place. We have first to involve the people and see that their interests are protected. Our goal will be fulfilled, if we work with dedication and give a thrust to our work. That way we can fulfil the people's expectations. It is a fact that we should take proper care and steps to see that the Indian Railways reaches the tribal and backward areas. Some Member complained that only Rs.50 lakhs or Rs.1/- crore was allotted and that it was not an adequate amount for a particular project. But, if we have to complete each and every project right now, we would be needing Rs.30,000 crores. Somebody said that we were not spending enough amount on new zones, but my answer to them is we have to concentrate on our priorities. Is it the safety and security of the passengers and the smooth running of trains or opening up of new zones? We have to give priority to safety and smooth running of trains. With these words, I humbly request all the hon. Members of this House to pass the Bill. This has been pending for the last three months.

**SHRI VAYALAR RAVI:** Madam, it has been brought to your notice earlier also that the people travelling to Kerala from Jammu and Kashmir or

from Delhi are being harassed in trains. These incidents happen from Bhopal, up to the border of Andhra Pradesh. The passengers with luggage, children and family are being harassed. There is some racket operating.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Who are harassing them?

SHRI VAYALAR RAVI: Your Officers. They come and harass them. If you pay them Rs. 100/- it is all right. This is a racket. Please put a stop to this harassment.

KUMARI MAMATA BANERJEE : We have decided to open more ticket counters. As far as the question of harassment of commuters is concerned... *(Interruptions)*...

SHRI VAYALAR RAVI: They start checking in the trains. They are getting into the compartments at Bhopal or Nagpur or Gwalior and start harassing the families. Sometimes they say that your luggage is five kgs. more. So give the money. This kind of harassment is going on. We are getting a lot of complaints. I am requesting you to look into this matter and see to it that this kind of harassment is not repeated.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Our intention is not to harass any passengers. But, at present, what is going on in the country? Due to the subversive activities of the terrorists, the Railways have become the target. So, in order to save the lives of the passengers, we have to strengthen the vigilance. If there is any case of harassment, you write to me. I will see to it. But sometimes, we have to see the safety of the passengers.

SHRI VAYALAR RAVI: It is a continuous process. We have been representing to every Railway Minister. But nothing has happened.

DR. ARUN KUMAR SARMA (Assam): Sir, the hon. Minister was kind enough to declare that more funds have been given to the backward tribal areas. It is the declared policy of the Government to spend 10 per cent of the budgetary allocation in the north-eastern region, but the Railway Ministry has not so far adhered to this policy decision of the Government. Not to speak of the budgetary support, the Railways have not even made adequate allocation for the north-eastern part of the country. Will the hon. Minister clarify this point whether she will stick to the Government policy of allocation of ten per cent of the budgetary provisions to the North-East?

**KUMARI MAMATA BANERJEE:** I have already replied this point.

**SHRI DIPANKAR MUKHERJEE:** I have only one point to make. I am happy that she has declared twelve coaches for Jessops. During 1998-99 and 1999-2000, there have been no allocation of coaches for Jessops. During 1996-97, there were 42 orders, during 1997-98, there were 56 orders, this year, the number is 12, which is too little. Can you increase it? Secondly, in her speech, she has stated that those who are more than 50 years of age, they cannot run up to youngmen. I think she can make it 60 years and above.

**KUMARI MAMATA BANERJEE:** No, no. I have stated that something has changed somewhere. नहीं-नहीं इसमें 12 नहीं है इसमें 36 है । The total number is 36.

**श्री रामचंद्रैया लुमन्दला (आन्ध्र प्रदेश):** उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीया मंत्री जी ने अपने उत्तर में बहुत अच्छा स्वरूप प्रस्तुत किया है लेकिन हमारी गौरवणीय संसद सदस्या गीथा वंगा जी की 33 परसेंट नोमिनेटड बॉडी में महिला मंत्री होते भी उत्तर नहीं दिया, इसका हमें दुःख है ।

**कुमारी ममता बनर्जी:** पहले आप बोल लीजिए न ।

**श्री रामचंद्रैया लुमन्दला:** आप उसे नोमिनेटड कमेटी में डाल सकते हैं ।

**कुमारी ममता बनर्जी:** आप लोग भी नोमिनेटड कमेटी में नाम दे दीजिए ।

**श्री रामचंद्रैया लुमन्दला:** हम नाम देने के लिए तैयार हैं आप कृपया अपना जवाब बता दीजिए ।

**कुमारी ममता बनर्जी:** नहीं-नहीं इसमें 12 नहीं है इसमें 36 है ।

**SHRI GOPALSINH G. SOLANKI (Gujarat):** Sir, so far as the question of stoppage is concerned, she must have received at least 900 requests for introduction of further stoppages also. But the train which stops in between 100 kms, 65 kms and 45 kms and reaches before time, for such a train, if the stoppages are called for or requested by the hon. Members, they should be provided. No social justice is being done if the train starts from Bombay and comes to Delhi, but in between, the stoppages are not given. It is not social justice.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): You send your request to the Minister. The serial number of your request will be 901.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Regarding the dividend, I think, dividend to the tune of Rs. 1500 crores has been deferred. Already, there is a wide gap between the amount anticipated for any project and the amount spent. I will give you one example. There was one project from Coimbatore-Irugar, covering a distance of 17 kms. The amount anticipated for this project was Rs. 25 crores some three years back. But still, we have spent Rs. 3 crores. What I am trying to say is that this amount of Rs. 1500 crores, when it is a deferred dividend, it means during the next year, I have to make good for that.

In that case, next year also we will be affected. I would like to know from the hon. Minister whether there is any plan with the Railway Ministry to pay this dividend. If so, what is the plan or proposal that it is having to pay the dividend without affecting the projects which are already included in the Budget proposals?

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, there is nothing new. In the years 1979-80, 1980-81 and 1984-85 the dividend was deferred. The Government has some financial problem. Therefore, in consultation with the Ministry of Finance, it has been deferred. Earlier it was paid in the year 1992. This time also we will pay it as early as possible.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2000-2001 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

*Clauses two and three and the Schedule were added to the Bill.*

*Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.*

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I move:



[3 MAY, 2000]

RAJYA SABHA

*'That the Bill be returned.'*

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN: The House stands adjourned till 11 O'clock on 4th May, 2000.

The House then adjourned at forty-seven minutes past seven of the clock, till eleven of the clock, on Thursday, the 4th May, 2000.