peculiar problems. I request the Government, through you, Madam, that it must give proper recognition to these problems. We should be allowed to discuss it in the House. The Chairman has promised me that he will permit a Half-an-Hour Discussion on this issue. I request all the hon. Members to associate themselves with me on this issue and I demand a Half-an-Hour Discussion on this issue.

डा॰ (श्रीमती) उर्मिला चिमनभाई पटेल (गुजरात): उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जो बात कही है, अपने आपको उससे सम्बद्ध करते हुए मैं यह कहना चाहती हूं कि जो छोटे-छोटे दूर के गांवों में, जो ट्राइबल्स, गरीब और पिछड़े लोग हैं उनके बच्चों को स्कूल उपलब्ध नहीं हैं। जो गरीबी रेखा के नीचे कॉम्युनिटी है उनके सौ प्रतिशत बच्चे स्कूल में नहीं जाते हैं। उनके लिए स्कूल नहीं हैं। जब स्कूल ही नहीं हैं तो उनके लिए ड्रेसेज, बुक्स वगैरह कहां से उपलब्ध होंगीं। आज उनके लिए एज्युकेशन लग्जरी है। सरकार की जो सुविधाएं उपलब्ध हैं वे उन तक पहुंच ही नहीं पाती हैं।

दूसरी बात मैं यह बताना चाहती हूं कि छोटे-छोटे दूर के गांवों में, ट्राइबल्स के गांवों में अगर स्कूल्स हैं तो टीचर्स नहीं होते हैं, टीचर्स होते हैं तो ब्लैकबोर्ड नहीं होते और ब्लैकबोर्ड होते हैं तो चॉक नहीं होते हैं। टीचर्स एड्स का तो कोई सवाल ही नहीं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): उर्मिला जी कन्क्लूड करिए। प्लीज।

डा॰ (श्रीमती) उर्मिला चिमनभाई पटेल: कहीं-कहीं तो ऐसे स्कूल हैं जहां पर छत भी टूट गई है और उसके रिपेयरिंग का कोई प्रावधान नहीं हैं। ऐसे स्कूलों में पढ़ाई कैसे चलती होगी? मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहती हूं कि जो स्कूलों में टीचर्स हैं उनके मन में बच्चों के प्रति पढ़ाने का भाव ही नहीं होता है। जब बच्चों को होमवर्क देते हैं तो इतना देते हैं कि वे कर ही नहीं पाते। जब वे होमवर्क नहीं करते तो उनको इतनी बुरी तरह से पीटा जाता है कि कहीं-कहीं तो बच्चे मर जाते हैं। इस प्रकार की खबरें हम समाचारपत्रों में देखते हैं। अगर स्कूलों के टीचर्स का ये एटिट्यूड हो, डिपार्टमेंट उस ओर देखता न हो, सरकार एलिमेंट्री लास्ट प्रियोरिटी देती हो, टोटली निग्लेक्ट होता हो तो ऐसे माहौल में कैसे प्राइमरी एज्युकेशन बढ़ेगी, कैसे शिक्षा बढ़ेगी, कैसे बच्चों के स्कूल में आने की इच्छा होगी? स्कूल उनके लिए सज़ा का स्थान है।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Please conclude. There are two or three other Members who want to associate themselves with this issue.

डा॰ (श्रीमती) उर्मिला चिमनभाई पटेल: मैडम, हमें इसके बारे में गंभीरता से सोचना चाहिए। मैं यह भी कहूंगी कि दो घंटे की चर्चा का समय इसके लिए दिया जाए। मैं आपके माध्यम से इसकी मांग करती हूं।

श्री नरेश यादव (बिहार): महोदया, मूल कारण गरीबी है और गरीबी के कारण बच्चे बीच में स्कूल जाना छोड़ देते हैं खासकर गाय चराने वाले, भैंस चराने वाले, सूअर चराने वाले और भेड़ चराने वाले। ये गरीब आदमी अपने पेट का रोजगार करें और स्कूल भी जाएं इसके लिए बिहार सरकार ने और पूर्व मुख्य मंत्री लालू प्रसाद जी ने यह कन्सेप्ट दिया था कि चरवाहा स्कूल खोला जाए। मैं भारत सरकार से चाहूंगा कि चरवाहा विद्यालय लागू कर दिया जाए जिससे गरीब बच्चे अपने मवेशी भी चराएं और अपनी पढ़ाई भी जारी रख सकें।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Thank you. I adjourn the House for one hour for lunch.

> The House then adjourned for lunch at forty-nine minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at fifty-four minutes past two of the clock.

THE VICE-CHAIRMAN (**Miss Saroj Khaparde**) *in the Chair.*

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4 BILL, 1998

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Sir, I beg to move:

> "That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1998-99 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

625 RS F10B

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Minister, would you like to speak on the Bill?

श्री नीतीश कुमार: रेलवे को ले कर पिछले दिनों काफी चर्चा हो चुकी है। यह कुछ आइटम्स के लिए सप्लीमेंटरी ग्रांट्स के लिए एप्रोप्रियेशन बिल है।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now, before me there is a list of Members who want to speak. Shri Ramji Lal.

श्री रामजीलाल (हरियाणा): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदया।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): इस बिल के लिए एक घंटे का समय रखा गया है। आपकी पार्टी के लिए 16 मिनट का समय है। आप ज़रा समय का ध्यान रख कर बोलियेगा।

श्री रामजीलाल: मैं अकेला हूं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप 16 मिनट ले सकते हैं।

प्रो॰ रामगोपाल यादव: एक घंटे में खत्म कर दीजिये। **(व्यवधान)**

श्री रामजीलाल: उपसभाध्यक्ष महोदया, आज मैं विनियोग (संख्यांक 4) विधेयक, 1998 पर कुछ कहने के लिए खड़ा हुआ हूं। मंत्री जी ने 30,000 रुपये वर्ष 1998-99 में निकालने के लिए कहा है और जैसे कि आपने कहा मैं थोड़ा टाइम बोलूंगा, टाइम के हिसाब से बोलूंगा, ज्यादा समय नहीं लूंगा। आज का सब से ज्यादा अहम टॉपिक जो है, वह है रेलवे में एक्सीडेंट्स रेलवे में पिछले तीन सालों में सब से ज्यादा एक्सीडेंट हुए हैं। मेरे पास लिस्ट है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि इस मामले में कब तक सुधार होगा? मेरे पास लिस्ट है, इसके अनुसार 1995-96 में सभी ज़ोंस में 398 एक्सीडेंट हुए, 1996-97 में 381 हुए और 1997-98 में 396 हुए, सिर्फ दो का फर्क पड़ा। इन सालों में इतने भारी एक्सीडेंट हुए हैं जबकि हम यह कहते है कि हम विकास कर रहे हैं, रेलवे पर हमने बड़ा ध्यान दे रखा है। रेलवे से इनकम भी है, कोई घाटे का महकमा नहीं है। हम यह कहना चाहेंगे पिछले दिनों में एक मामूली सी गलती से शताब्दी का एक्सीडेंट हुआ, जैसे कि अखबारों में भी आया कि 4 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ। दो तीन सौ आदमी मर गए, एक मामूली सी हमारी गलती के कारण कितना भारी नुकसान हुआ। रेलवे में जो एक्सीडेंट हो रहे हैं, इनको रोकने के लिए क्या आप कोई स्पेशल डिपार्टमेंट बनाएंगे जो इसको देखे या आपने पहले से बनाया हुआ है? रेलवे एक्सीडेंट के कारण थोड़ी सी गलती से मनुष्य की जिन्दगी चली जाती है, पता नहीं कितना नुकसान हो जाता है। मैं यह जानना चाहूंगा कि इन एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए आप आगे आने वाले समय में क्या कर रहे हैं?

उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं परसों भी मंत्री जी को मीटिंग में बोल कर आया था और मैंने पहले भी कहा था। हम पहले भी इस हाऊस में आए थे और चले गए अब भी चले जाएंगे लेकिन हरियाणा में कोई ऐसी बात नहीं की गई जिससे यह कहा जा सके कि रेल का कुछ काम हुआ है। मैंने पहले भी कहा था कि हिसार हरियाणा का एक ऐसा शहर है जहां पर मेडिकल कालेज, एग्रीकल्चर यूनीवर्सिटी, टेक्नीकल यूनीवर्सिटी भी है। फतेहाबाद एक ऐसा शहर है जहां ग्राम की मंडी है, कॉटन की मंडी है, फॉडर की मंडी है। सब कुछ होते हुए भी आज तक फतेहाबाद में रेल नहीं है। हम मीटर गेज को ब्रॉड गेज कर रहे हैं लेकिन फतेहाबाद एक ऐसा शहर है जहां पर आज तक कोई रेल लाइन नहीं बनी है। पिछले रेल मंत्री जी ने कहा था। उन्होंने हिसार से अग्रोहा और उससे आगे सर्वे भी कराया था। सर्वे हो चुका है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि इससे आगे काम कब शुरू होगा? मंत्री जी से मैंने कल भी कहा था कि हमारी दो-तीन रेलवे लाइनों के लिए सर्वे हो रहा है भादरा से मंडी आदमपुर, भादरा से रतिया, इस पर गौर करेंगे। मैं तीन साल से कहता आ रहा हूं हिसार में एक डबल फाटक है। उस डबल फाटक के विषय में भजन लाल जी ने कहा था कि वह 24 घंटों में 22 घंटे बंद रहता है लेकिन मैं यह कहता हूं कि साढ़े तेईस घंटे बंद रहता है। कभी खुलता ही नहीं है। पिछले साल मेरे पास एक लेटर आया था। गलती से मैंने वह लेटर स्टेट गवर्नमेंट के हवाले कर दिया। एक लेटर इश्यु किया गया कि यह पुल बनेगा, मेरे पास इस लेटर की कॉपी नहीं है लेकिन आप अपना रिकार्ड देख लें कि यह लेटर इश्यु हुआ है कि डबल फाटक पुल बना दिया जाएगा। मैं कहता हूं कि चाहे नीचे से पुल बन जाए, चाहे ऊपर से पुल बन जाए चाहे जो भी हो, पुल बनाया जाना चाहिये ताकि शहर के लोगों को दिक्कत न हो। मंडी आदमपुर और हिसार के रेलवे स्टेशन 100 साल पहले के बने हुए हैं। आज के ज़माने में जब इतना बड़ा भारी विकास हुआ है, हिसार जो हरियाणा का बहुत बड़ा शहर है और केपिटल बनने के काबिल है, उस हिसार में स्टेशन देखों तो कुछ

है नहीं। मंडी आदमपुर का पहले सर्वे भी हुआ था। इन दोनों स्टेशनों को आप बनाने की कोशिश करें।

महोदया, मुझे अभी पिछले दिनों सूरत जाने का मौका मिला। एम०पी० समझ कर उन्होंने वी०आई०पी० सूट खोल दिया। तीन बार मैं वहां गया हूं तीनों बार वी०आई०पी० सूट में गया लेकिन वहां पर तीनों बार बाथरूम में बिजली नहीं थी। अगर आप अचानक छापा मारें और टेलीफोन कर के पता करें तो आपको पता चलेगा कि उसमें कतई बिजली नहीं है। ऐसे हालात हो रहे हैं, विकास की ओर जा रहे हैं, कोई देखभाल, करता ही नहीं है। मैं अगली बात आपसे कहूंगा, मैंने कई दफा कहा है कि हिसार हरियाणा एक बहुत बड़ा शहर है लेकिन वहां से कोई लांग डिस्टेंस गाड़ी नहीं चलती है। पिछले मंत्री जी ने हफ्ते में दो दिन एक गाड़ी जयपुर से अमृतसर चलाई थी। मैंने मंत्री जी से कहा था कि बहुत अच्छी बात है आपने हफ्ते में दो दिन गाड़ी चलाई है लेकिन हमने न तो अमृतसर जाना होता है, न जयपुर जाना होता है। हम या तो दिल्ली आएंगे या मुंबई, अहमदाबाद जाएं, हम अमृतसर तो वैसे बस से भी जा सकते हैं। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि लांग डिस्टैंस गाड़ी हिसार से मुंबई अहमदाबाद, कलकत्ता चलाई जाए। तीसरी बात यह है कि हिसार से न राजधानी चण्डीगढ़ जाने के लिए रास्ता है और न दिल्ली का है। दिल्ली से सिरसा एक्सप्रेस शाम को 6.40 पर चलती है।

हिसार में पहुंचने का समय है पौने ग्यारह लेकिन साढ़े ग्यारह से पहले कभी नहीं पहुंचती है। सिरसा एक बजे पहुंचती है और चार बजे फिर वहां से चल पड़ती है। एक गाड़ी है इसका पहले कभी टाइमिंग चेंज किया था तो स्ट्राइक हो गई, आन्दोलन हो गया, रोहतक वालों ने इधर वालों ने आन्दोलन किया। मेरा कहना यह कि आप रोहतक के लिए दिल्ली से एक लोकल गाड़ी चला दें, कल भी मांग की थी, रोहतक के लिए लोकल गाड़ी लग जाए क्योंकि यह तो सिरसा हिसार के लिए गाड़ी है इसका टाइम आने-जाने का चेंज कर दें ताकि लोग आ जा सकें। मैंने कल भी आपसे कहा था इसमें सात जिले हैं और 6 एम० पी० हैं। सिरसा का एक, हिसार के दो, भिवानी के दो, रोहतक का एक, यह 6 एम०पी० हैं। सिरसा, फतेहाबाद, हिसार, भिवानी, रोहतक और झज्जर सात जिले हैं, पहले इसमें आपने एक एए०सी० टू टायर कोच लगाया था जिससे कोई एम०पी० या कोई भला आदमी आना-जाना चाहे तो जा सके लेकिन आपने सारा वापिस कर दिया। अगर आप चेक करें फर्स्ट क्लास का एक कोच है। मैंने कल भी कहा था महोदया, उसमें 63 सीटें हैं और आपने 130 पास इश्यु कर रखे हैं। सब रोहतक, बहादुरगढ़, भिवानी पास वाले जाते हैं। कोई आदमी चढ़ नहीं सकता है। मंत्री जी मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप ए०सी० टू टायर कोच लगा दें ताकि कोई आना जाना चाहे तो आ जा सके। मैंने कल भी मंत्री जी आपसे कनसलटेटिव कमेटी में कहा था देवा से मेनुअल लेवल क्रासिंग गैंग नम्बर 9, पोल नम्बर 12-13, 11 किलोमीटर हिसार से देवा गांव है। देवा से मंगाली एक सड़क जाती है और आगे कई गांवों तक जाती है। कल आपने यह बताया था कि एम०पी० फंड से रूपया जमा कराने की एक स्कीम आपने बनाई है। अगर हम एम०पी० फंड से करा सकते हैं तो आप हमें लेटर दीजिये सब से पहले मैं रुपया जमा कराऊंगा ताकि यहां एक्सीडेंट न हो और लोगों का नुकसान न हो। मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूं कि हिसार से चण्डीगढ़ के लिए रास्ता हमारे इस शहर से कोई नहीं है। यदि हम जाना चाहें तो पहले जाखल जाएं, जाखल से अम्बाला जाएं और अम्बाला से चण्डीगढ़ जाएं तो उसमें 14 घंटे लगते हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि उकलान नरवाना यह एक लाइन 14-15 किलोमीटर की मिला दी जाए तो हिसार और फतेहाबाद के लोगों को राजधानी चण्डीगढ़ जाने के लिए रास्ता मिल सकता है। वरना उनके लिए कोई रास्ता नहीं है। बसों से जाते हैं या कारों से जाते हैं। गरीब आदमी के लिए बड़ी भारी मुश्किल है। मैंने कहा था कि एकता एक्सप्रेस भिवानी से कालका चलती है और रात को भिवानी में आकर खड़ी होती है। उस एकता एक्सप्रेस को यदि आप हिसार से भी जोड़ दें, एक घंटा इसमें और लगता है, वह गाड़ी भिवानी में खड़ी रहती है और सुबह चलती है, मैंने कहा था तो उसका जवाब आया कि हमारा ट्रैक ठीक नहीं है। मंत्री जी, ट्रैक तो सारे देश में ही ठीक नहीं हैं। आप इस एकता एक्सप्रेस गाड़ी को हिसार वाया भिवानी और आगे कालका तक चलाइये। अभी फौरी तौर पर प्रबंध यही हो सकता है। लाइन तो पता नहीं कब बनेगी या नहीं बनेगी। एक तो आप इसे करने की कृपा करें। एक मैंने पहले राय दी थी, अपनी बात मैंने आपके सामने रखी थी, उसका जवाब आ गया कि नहीं हो सकता। मैंने कहा था कि भटिंडा, सिरसा, हिसार, भिवानी, रेवाड़ी का मीटरगेज़ से ब्रॉडगेज़ बनाने पर कितना रूपया खर्च हुआ, महोदया, वह रुपये ब्रॉडगेज़ बनाने में खर्च कर दिए और जो पहले गाड़ियां थीं उससे कम कर दीं। पहले रेल गाड़ियां ज्यादा चलती थी, टाइम ज्यादा था अब गाड़ियों को घटा कर टाइम तो कम कर दिया और ब्रॉडगेज़

बनाकर वहां अच्छा काम कर दिया। मैं चाहूंगा कि गाड़ियां वहां ज्यादा दूर तक और आगे लगायेंगे ताकि लोगों को तकलीफ न हो। जैसे मैंने आपको कहा था 10 अक्तूबर, 1996 को मैंने इस हाउस में लंबी दूरी की गाड़ी के लिए भी बोला था और मेरे पास जबाव आ गया कि हम नहीं लगा सकते। दूसरा मैंने दैनिक एक्सप्रेस गाड़ी की बात कही थी वाया रोहतक, भिवानी, हिसार, सिरसा, मंत्री जी यहां से सीधी, वह भी हरियाणा है, यहां से पानीपत, सिरसा, करना, अंबाला यहां से 5-6 गाड़ियां डेली चलती हैं, लेकिन वाया हिसार, सिरसा और इधर रोहतक, इस तरफ हमें गाड़ी नहीं है। अगर इसी में से एक गाड़ी चेंज कर दी जाए, जितनी गाड़ियां हैं उनमें से एक चेंज कर दी जाए, तो हमारे लोगों की तकलीफ दूर हो सकती है। ये गाड़ियां कहा से आती हैं? यह हावड़ा से गंगानगर जाती है वाया रोहतक, जींद, जाखल, भटिंडा। रात को दस बजे जाती है। नई दिल्ली से चलती है और उससे एक घंडा पहले 9.00 बजे पंजाब मेल, चलती है और बम्बई से फिरोजपुर चलती है। इसके बाद फिर 11.20 बजे मद्रास जम्मू तवी चलती है। यानी एक-एक घंटे बाद इधर से गाड़ियां चलती हैं। लेकिन मैं यह कहना चाहूंगा कि एक गाड़ी वाया रोहतक, हिसार लगा दे। अगर हिसार, सिरसा चली जाए तो न तो आपका ज्यादा खर्च होना है और न लाइन बनानी पड़ेगी। अतः हिसार, सिरसा, भिवानी के इलाकों को देश के दूसरे शहरों से जोड़ने के लिए यह आवश्यक है। इसमें यह दूसरा आया उद्यान आभा एक्सप्रेस, जो मथुरा से मोड़ कर बर्नी रेलवे लाइन मथुरा, अलवर, रिवाड़ी, भिवानी, हिसार, सिरसा, भटिंडा होकर चलाई जाये और अगर यह गाड़ी हमें दे दें तो यहां के लोगों को तकलीफ नहीं हो। इस इलाके में जब वर्षा होती है तो बाढ़ भी आ जाती है। इसमें आपने जो गाड़ियां दी हैं यह आपने वाया बरौनी होकर हिसार से रोहतक चलाई थी। जब बाढ़ के दिनों में गाड़ी वहां से आ सकती है तो फिर इधर से क्यों नहीं जा सकती? इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप हरियाणा की ओर ध्यान दें...(व्यवधान)

श्री संघ प्रिय गौतमः क्या सारी रेल गाड़ियां आप ही ले लोगे, औरों के लिए भी छोड़ दो। .....(व्यवधान)

श्री रामजीलालः महोदया, मैं जो अभी आपसे बात कर रहा था वह बता रहा था.....(व्यवधान)

प्रो॰ रामगोपाल यादवः आप किसी ओर के लिए टाइम छोड़ें, क्या कांग्रेस से किसी को नहीं बोलने दोगे?.....(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): रामजील लाल जी आपकी पार्टी के एक और सीनियर मैंबर भी बोलना चाहेंगे, तो आप थोड़ा वक्त उनके लिए भी रखिएगा।

श्री रामजीलालः महोदया, मैं तो टाइम का पाबंद हूं।....(व्यवधान) आपने कह दिया तो मैं अभी क्लोज़ करूंगा।

महोदया, मैं ने कल मंत्री जी से एक बात कही थी कि वर्ष 1992 से 98 आ गया है, अब तक हमारी कोई बात नहीं मानी गयी। इसलिए मेरी आप से प्रार्थना है कि हमारा हरियाणा किसी बात में पीछे नहीं है — चाहे वह फूडग्रेन का मामला हो, चाहे फौज की बात हो और चाहे देश का और कोई काम हो, हरियाणा हर बात में अग्रणी है फिर से रेलवे के मामले में क्यों पीछे रखा जा रहा है? महोदया, मैं समझता हूं कि जब तक रेलवे का मंत्री हरियाणा का नहीं बनेगा, हमें अच्छी रेल सुविधा मिलने वाली नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप के प्रदेश से रेल मंत्री बने थे।

श्री रामजीलालः मैडम, उन्होंने भिवानी से रोहतक एक लाइन लगा दी थी।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): फिर आप यह कैसे कह सकते हैं कि हरियाणा से कोई रेलवे मिनिस्टर नहीं बने हैं। आप को याद होगा कि वर्तमान में जो हरियाणा के मुख्य मंत्री चौधरी बंसी लाल जी हैं, वह एक जामने में रेल मंत्री थे।

श्री रामजीलालः महोदया, मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि हमारे यहां कुछ छोटे-छोटे काम करा दें और कुछ गाड़ियां लगा दें क्योंकि नई रेल लाइन बनने में तो टाइम लगेगा। एक बात, एकता एक्सप्रेस को लगवा दें और दूसरे जो 5-6 गाड़िया पानीपत, करनाल होकर जाती है, उस में से कोई गाड़ी हमें वाया रोहतक, हिसार व सिरसा होकर दे दें ताकि हमरा काम चल सके।

मैडम, मैं सिर्फ रेलवे बिल पर बोलता हूं और मैं ने अपना सारा समय रेलवे बिल पर ही लगाया है। इसलिए मैं और ज्यादा न बोलते हुए मंत्रीजी से बार-बार प्रार्थना करूंगा कि आप हरियाणा के दो-चार काम कर दें। मैडम, आप का आभार मानता हूं कि आप ने मुझे बोलने का समय दिया। धन्यवाद

श्री जनार्दन यादव (बिहार): महोदया, मैं इस रेलवे विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूं।

अभी कुछ माननीय सदस्यों ने रेल दुर्घटनाओं पर विचार व्यक्त किए। रेल दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं, यह सच है लेकिन हमारे मंत्री जी को इस के लिए दोषी करार नहीं दिया जा सकता क्योंकि मंत्री जी को तो जर्जर रेल पटरियां मिली हैं जिन का कि वर्षों से मेंटेनेंस नहीं हुआ है। इस के अलावा पिछले वर्षों में तेज, चलने वाली गाड़ियों की संख्या भी बढ़ी है और कमजोर पटरियों के कारण भी दुर्घटनाएं हो रही हैं। दूसरी बात, मंत्री जी से मेरा यह भी आग्रह होगा कि रेल का विकास हो, लेकिन सारा पैसा रेल गेज कनवर्सन में न लगाया जाय बल्कि रेल-पटरियों और स्टेशनों के सुधार पर भी पैसा लगाया जाय तो ज्यादा लाभकारी होगा। इस के अतिरिक्त मंत्री महोदय, बिहार में खासकर जो हमारा बनांचल है, उस में दुमका जिला जोकि कमिश्नरी है, दुर्भाग्यवश उस दुमका जिले के लोगों ने अभी तक रेल का धुंआ भी नहीं देखा है। महोदया, मंदार से रामपुर वाया दुमका लाइन आज से तीन वर्ष पहले स्वीकृत हुई थी। उस के सर्वेक्षण का काम भी पूरा हो गया है, बजट में पैसा भी है, लेकिन वह काम इतनी धीमी गति से चल रहा है कि अभी तक जमीन भी एक्वायर नहीं की जा सकी है।

दूसरा देवगढ़ से दुमका रेल लाइन दो साल पहले बजट में स्वीकृत हुई थी, सर्वेक्षण भी हुआ और इस बार के बजट में भी वह है, लेकिन दुर्भाग्य है कि जब प्लानिंग कमीशन को यह देवगढ़ — दुमका का प्रस्ताव गया तो उन्होंने इसे अनुपयोगी साबित करके वापिस कर दिया। मैं यह कहना चाहूंगा मंत्री जी से, कि रेल की नई लाइन बिछाने के लिए व्यापार को ही हमेशा दृष्टि में न रखा जाए बल्कि उस पिछड़े क्षेत्र में रहने वाले लोगों को सुविधान प्रदान करने को भी ध्यान में रखा जाए। आप जानते हैं, इस देश में महाराष्ट्र में एक कोंकण रेलवे लाइन है, जिसमें करोड़ों, अरबों रुपए लग गए और यह आज कोंकण रेलवे घाटे में चल रही है, लेकिन आपने इसके द्वारा तीन-चार राज्यों को जोड़ने का काम किया है। इसी दृष्टि को ध्यान में रखकर यह जो देवगढ़-दुमका रेल लाइन है, जो योजना आयोग ने अस्वीकृत की है, उसके लिए मैं आपसे आग्रह करता हूं कि उसको आप कैबिनेट में ले जाकर पुनः स्वीकृत कराएं।

उपसभाध्यक्ष महोदया, सुलतानिया से देवगढ़ वाया बाका रेल लाइन की स्वीकृति पिछले बजट में हुई थी। इस रेल लाइन का सर्वेक्षण शुरू कराया जाए, त्वरित गति से शुरु कराया जाए। इसी के साथ एक और विनती मैं मंत्री जी से करना चाहता हूं कि बिहार में जमालपुर वर्कशॉप अंग्रेजों के जमाने से चल रही है, जिसमें 24 हजार एंपलाई थे, जो घटकर आज 14 हजार रह गए हैं। उस समय कोयले का इंजिन था, अब डीजल, और इलेक्ट्रिक का इंजिन हो गया है। वहां के मजदूर अनुभवी है और पूरे देश में रेलवे विभाग के जो अफसर हैं वह कम से कम ट्रेनिंग लेने के लिए इस जमालपुर गए होंगे, जाते हैं। उस जमालपुर वर्कशॉप के विकास के लिए आपको ध्यान देना चाहिए, या तो उसको डीजल से इंजिन बनाने का काम दिया जाए या डिब्बा बनाने का काम दिया जाए। इसको किसी विकास के काम से जोड़ा जाए।

महोदया, जमालपुर में सुरंग से होकर एक रेल लाइन है। यह सुरंग इतनी पुरानी हो गई है कि ऊपर से कभी भी नीचे ट्रेन पर गिर सकती है। इसलिए इस पर भी विचार किया जाए। यह एक सिंगल लाइन है। मेरा आग्रह होगा कि उस सुरंग को तोड़कर, क्योंकि उसकी समय सीमा पार हो गई है, इसलिए उसको तोड़कर नए ढंग से बनाया जाए। अंत में पुनः आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि रेलवे लाइन की मेंटीनेन्स के लिए ज्यादा से ज्यादा पैसा खर्च किया जाए, पैसेंजर सेफ्टी के लिए खर्च किया जाए, रेल सेवा में सुधार लाया जाए।

इन्ही शब्दों के साथ मैं इस विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय (पश्चिमी बंगाल): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, माननीय रेल मंत्री जी जो यहां रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1998-99 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने के लिए विनियोग विधेयक लाए हैं, इसमें आपने 30 हजार रुपए की राशि मांगी है और इसमें आपने मद भी दी हैं कि प्रकीर्ण व्यय, आस्तियां-अर्जन, सन्निर्माण और प्रतिस्थापन में अन्य व्यय के तहत पूंजी और रेल निधियां मद के लिए क्रमशः एक हजार, चार हजार और पच्चीस हजार रुपए चाहिएं। इस सिलसिले में मैं यह कहना चाहूंगी की आपको इससे भी अधिक राशि की मांग करनी चाहिए थी क्योंकि सुरक्षा संसाधनों पर काफी खर्च किए जाने की जरुरत है। इस संदर्भ में मैं कुछ बुनियादी बातों की भी यहां चर्चा करना चाहूंगी।

महोदया, अगर मकान की बुनियाद कमजोर हो तो बाहरी रंग-रोगन उसकी जिंदगी को बरकरार नहीं रख सकता। हमारी सरकार की जो नीतियां हैं उनका खमियाजा किसे भुगतना पड़ रहा है? जनता को। अगर

नीतियां ठीक होती तो रेलवे मेंटीनेन्स के प्रति इतनी बेरुखी नहीं होती, मेनपावर क्यों कम किया जाता, ट्रेनिंग उपेक्षित क्यों रहती, टैक्नोलोजी डवलपमेंट पर जोर क्यों न दिया जाता और हम प्रायरिटी में सेफ्टी को सबसे ऊपर क्यों न रखते?

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं यहां एक बात का उल्लेख किए बिना नहीं रहूंगी। वैसे तो हमारी पार्टी का समय कम है, इसलिए हम न तो बहुत सारी रेल गाड़ियां चलाने की बात कर सकते हैं और न ही बहुत सारे प्रावधान रखे जाने की मांग कर सकते हैं।.....(व्यवधान)....फास्ट स्पीड से यह कहा जा सकता है। रेल मंत्री जी मेरी बात सुनेंगे, तब तो मैं बात कह पाऊंगी। रेल मंत्री जी मैं आपका ध्यान चाहूंगी।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मंत्री जी, माननीया सदस्या आपसे कुछ कहना चाहती है, आपका ध्यान इधर होना चाहिए।

SHRI R.K. KUMAR: Madam, I was just having a clarification from the hon. Minister.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I am not arguing what you were discussing. I would just like to request that the hon. Member would like to have the attention of the hon. Minister.

SHRI R.K. KUMAR: Madam, I was just asking the hon. Minister why we should spend one hour for a demand of Rs. 30,000. Each minute costs about Rs. 4,640. If they are multiplied into 60 minutes, it would amount to Rs. 2.5 lakhs. So, for an Appropriation of Rs. 30,000, why should we spend one hour? Each Member can contribute Rs. 100/- and get it done.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): It is a good suggestion.

श्रीमती चंद्रकला पांडेय: मंत्री जी, तो मैं केवल एक चीज़ सुनाना चाहूंगी कि यहां हम लोग रोज ऐक्सीडेंट की चर्चा करते हैं। "एक दिन का रोना होता तो रो लेते सौ बार, यह हर दिन का जो जज्बात है, हमें रोने भी नहीं देता"। हमारे यहां भोजपुरी में, मेरी भाषा भोजपुरी है, हिन्दी भी बोलती हूं, एक कहावत है, विक्रम बेताल की कहानी है, उसमें विक्रम बेताल को कहानी सुनाता है, बेताल एक प्रश्न करता है जिसका उत्तर विक्रम देता है। विक्रम के उत्तर से बेताल संतुष्ट नहीं होता और बेताल फिर जाकर डाल पर बैठ जाता है। तो वही बात हो गई—वही बेतलवा, वही डारी—वही होता है। हम बार-बार वहीं प्रश्न करते हैं, जो मंत्री होता है उसे कोस लेते हैं और बेताल जाकर फिर डाल पर बैठ जाता है। आज फिर वही हालत होगी—हम बात करेंगे, मंत्री जी जवाब देंगे और दुर्घटनाएं जिस रूप में हो रही हैं, उसी रूप में होंगी। मैं समझ नहीं पाती कि इसके लिए हम क्या करें? इस सत्र में ही हम एक के बाद एक कई दुर्घटनाओं की चर्चा कर चुके हैं, लोग मरते हैं, करोड़ों रुपए की राशि मुआवजे में खर्च होती है। मैं पूछना चाहती हूं कि क्या यह यात्री इंश्योरेंस दुर्घटनाओं को रोकने का अंतिम हल होगा? हमारे यहां रेलवे स्टैंडिंग कमेटियां है, मैं खुद उसकी मैम्बर हूं। रेलवे की सुरक्षा को लेकर हमने कई प्रावधान दिए हैं, ऐक्शन टेकन रिपोर्ट भी आ चुकी है। एक रिपोर्ट में जहां आश्वासन था, आश्वासन में कहा गया था, मैं क्वोट करती हूं:—

> "भारतीय रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा को उच्चतम प्राथमिकता देती है। परिसम्पत्तियों की विश्वसनीयता में सुधार करके और मानवीय तत्व पर निर्भरता कम करके और इसके फलस्वरूप दुर्घटनाएं कम करने के लिए आधुनिकीकरण तथा प्रौद्योगिकी उन्नयन पर अधिक बल दिया जाता है।"

लेकिन यह अभी भी प्रश्न रह जाता है कि कुछ कह देने मात्र से कुछ परिणाम हासिल नहीं होता। खन्ना में अभी जो कुछ दिन पहले दुर्घटना हुई थी, वह रेलवे के संरक्षा मानदंडों का पूर्णतः पर्दाफाश करती है, इसके बारे में भी मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगी। इस समिति ने, जिस समय फिरोजाबाद ऐक्सीडेंट हुआ था, उस समय एक उच्चस्तरीय दल गठित करवाया था, उसकी रिपोर्ट भी पेश की जा चुकी है, उस बारे में क्या कार्रवाई की जा रही है, यह भी मैं जानना चाहूंगी? एक और बात मैं जानना चाहूंगी कि क्या रेलवे संरक्षा आयुक्त की रिपोर्टों को गोपनीय माना जाता है? यदि हां, तो इसके कारण क्या है? इन रिपोर्टों को क्यों प्रकाशित नहीं किया जाना चाहिए ताकि जनता को दुर्घटना के कारणों और उनके लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के बारे में पता लग सके? आज रेल यात्रा करने वालों की सुविधा की बात अगर हम सोचें तो उसमें चरम दुर्दशा दिखाई देती है। पुराने, फैंक दिए जाने योग्य या उन्हीं कोचों को चलाना, भयंकर गर्मियों में गाड़ियों में पंखों का न होना या केवल होना,

चलने का कोई आसार न दिखना, भंयकर सर्दी में खिड़कियों और दरवाजों का टूटे रहना, ये सब पूरी रेल व्यवस्था के चरमराने का संकेत देते हैं। रेल यात्री जब रेल में चढ़ते हैं तो ऐसा लगता है कि वे यात्रा नहीं कर रहे हैं, सर पर कफन बांधकर किसी बहुत बड़े अभियान पर निकले हैं। मैं कहना चाहूंगी कि यदि प्रचार संबंधी व्यय पर रोक लगाई जाए और यात्रियों की सुविधाओं और सुरक्षा पर ध्यान दिया जाए और इसके लिए और भी संसाधन जुटाए जाएं, और अधिक मांग के लिए आप विनियोग लेकर आएं, तो हम उसका भी समर्थन करेंगे। ट्रैक रिन्यूअल के साथ ट्रैक सर्किटिंग की व्यवस्था पर भी अधिक खर्च करें। रेल मंत्री जी को मैं यह बताना चाहूंगी कि पश्चिमी बंगाल और केरल में, जो केवल 4-9 किलोमीटर रेल-पथ है, और साल-दर-साल जो हमारी योजनाएं विलम्बित पड़ी हैं, आप उन पर भी पुनर्विचार करें और अधिक बजट की मांग करें, उन पर ध्यान दें।

आपने मेरी बात सुनी, उसके लिए मंत्री जी और उपसभाध्यक्ष जी आपका धन्यवाद।

SHRI S.B. CHAVAN (Maharashtra): Madam Vice-Chairperson, I would like to discuss certain local issues. Before I do that, I want to say something about the railway accidents. In fact, it has become a serious matter to all of us. The railway accidents have almost become a normal feature. Every day there is a news about a railway accident in the press. In this connection, I would like to make a suggestion to the hon. Railway Minister. His Ministry should not keep all the reports of enquiry on railway accidents with them. All these reports should not only be published, but they should be placed on the Table of the House so that we can discuss what exactly is happening, what the deficiency is and who is responsible for this kind of a thing. The matters have become so serious, the House has to take a cognizance of these things. Unless we do this, I do not think that we are going to find a solution to this problem. In the departmental enquiries, a number of things do take place who try to cover up things which they should not do. Unfortunately, even now it is being done. That is the position. That is why I have been forced to make this demand of putting all the enquiry reports on the Table of the House so that we get an opportunity of discussing all these reports.

Now, I will deal with three or four local issues which I have been representing to the Railway Minister and to the Minister of State of Railways also. But somehow things are not happening. I do not know why. Every time some explanation or the other is being given.

First I would like to refer to Adilabad-Mutkhed line which was given to the BOLT. For the last two years the same information is being given to me that either by March or by October things are going to be completed. Now, a new assurance might be that it would be done by December, 1999. I am not quite sure whether the hon. Minister is aware of the fact that this is the line which is going to be a profit earning line. All the coal which is being transported by a very long route can be transported by a very short route. They can earn huge profits. They can not only transport coal, but cement, manufactured items and other things to other places and Vidarbha. Even coal can be transported to Nasik. Somehow there seems to be some kind of a resistance due to which these lines are incomplete. Every time some excuse or the other is forthcoming. I do not know which is the party handling this line. There seems to be some kind of an interest by a person. They are not getting the finance from the financial agency. He is the only person in delaying this line. I believe that last year a decision was taken that this line need be completed by the BOLT and the Department could take over it. Now the whole thing has relapsed. Again it is being said that it is going to be completed by the BOLT. If this line is completed, people can go to Nagpur, the Railway Department can transport coal from the coalmines to the Marathwada area and to two or three thermal power stations easily. Somehow it is not happening.

The second thing which I would like a clear answer from the Railway Minister is about the Nanded Division. I have been asking him for the Nanded Division to be

made operational for the last ten years. In fact, this Division has been lagging behind. They are neglecting it. Nobody seems to take care of it. They are neglecting this entire area. I would like to have a clear-cut answer: Are they not interested in having this Division there? Merely some officers do not want to come from Secunderabad to Nanded, you cannot neglect this Division. For ten years you have been giving them all these concessions. I don't understand what exactly is your difficulty. Besides this, the Railway Users Committee meant for this Division is also located at Secunderabad. What is the idea? I am not able to appreciate it. Why should the whole thing be concentrated in Secunderabad when the Division is at Nanded?

The third thing will be, a Railway Users' Committee has to be appointed for this division. This divison has to be attached to the Central Railway. Somehow, I have been getting the impression that the South-Central Railway does not seem to be interested in operationalising this division.

The next thing is about a railway which we have been asking for connecting Pune. Some excuse or other is always there. No new ralway lines have been opened. In spite of repeated demands that we would like to have a connection directly from Nanded to Pune that has been neglected. I would like to request the hon. Minister to kindly look into it and see that these minimum necessities are made available to this area. Sometimes, we get a feeling that the area was neglected during the Nizam's time; and, after coming into Maharashtra also, nobody seems to be paying any attension to this area. That kind of feeling should not continue. That is why I am requesting the hon. Minister of Railways to kindly look into the matter.

Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARADE): Shri Ram Gopal Yadav.

प्रो॰ रामगोपाल यादव (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं इस एप्रोप्रिएशन पर माननीय मंत्री जी के समक्ष कुछ सुझाव रखना चाहूंगा। मेरा मानना है कि माननीय मंत्री जी एक संवेदनशील व्यक्ति हैं, अच्छे व्यक्ति हैं और उनका प्रयास है कि रेल मंत्रालय और भारतीय रेल लोगों की बेहतर सेवा कर सके। इस दृष्टि से एक जो सबसे बड़ी परेशानी हम लोग रोज देखते हैं—हम लोग तो एम॰पी॰ होने के नाते ए॰सी॰ में चले जाते हैं लेकिन बगल वाले जो जनरल सैकेंड क्लास के डिब्बे हैं, उनकी तादाद नहीं बढ़ायी गयी है। यात्री इतने ज्यादा होते हैं कि भूसे की तरह उसमें भरते हैं। 80 फीसदी यात्रियों के लिए केवल 20 फीसदी स्पेस है और 20 परसेंट यात्रियों के लिए 80 फीसदी स्पेस है। यह जो असंतुलन है, इस असंतुलन को दूर करने का प्रयास किया जाना चाहिए। पहले टू-टायर जो डिब्बे हुआ करते थे, उनमें दिन में लोग तब भी बैठ जाते थे। अब वह स्लीपर क्लास हो गया और अगर उसमें वह बैठ भी गया तो जुर्माना देना पड़ेगा इसलिए उसमें वह नहीं जाता है। गरीब व्यक्ति के लिए, साधारण पैसेंजर के लिए कोई जगह नहीं होती है। कुछ लटके हुए होते हैं और सर्दी में ठिठुरकर जब उनके हाथ बिल्कुल सुन्न हो जाते हैं तो गिरकर मर भी जाते हैं। इसलिए मेरा अनुरोध है कि जनरल डिब्बों की संख्या हर गाड़ी में बढ़ाने की कृपा करें। दूसरे, मैं यह कहना चाहता हूं कि हर जगह पानी इतना ज्यादा गड़बड़ होता है कि लोग मिनिरल वॉटर की बोतलें लेते हैं। दिल्ली के स्टेशन पर ही जो आपके लाइसेंस दिए हुए दुकानदार हैं, उनसे अगर आप बोतल खरीदेंगे तो पचास परसेंट ऐसी बोतलें होंगी जिनकी रीफिलिंग लोग वहीं पर कर लेते हैं। इस प्रकार कहीं भी शुद्ध पानी नहीं मिलता है। पानी के रूप में 10 रुपये, 12 रुपये, 15 रुपये की मिनिरल वॉटर की बोतल खरीदेंगे, पर पचास परसेंट से ज्यादा वह असली नहीं होगी, मिलावट वाली होगी। इसको अगर कभी भी आपका कोई रेलवे का ही अधिकारी चैक करे तो उसको ठीक किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त जो बड़ी गाड़ियां हैं, जो दूर जाने वाली गाड़ियां हैं, उनके साधारण डिब्बे में भी लोग इसलिए नहीं बैठ पाते हैं कि रेलवे यार्ड से कुछ गुंडे लोग उसमें बैठकर आते हैं, वह पूरे डिब्बे को बंद रखते हैं और 10 से 15 रुपए सीट पर बिठाने के लिए लेते हैं और अगर ऐसे ही कोई घुसेगा तो उसे मारकर फैंक देते हैं। आप अभी जाइए, इस

वक्त जो ट्रेन जा रही होगी, यू मे चैक इट युअर सैल्फ, और आप पाएंगे कि यार्ड से लोग बैठकर आते हैं और स्टेशन पर जो लोग इंतजार करते हैं, वह अगर रुपया नहीं देंगे तो डिब्बे में नहीं बैठ सकते। इतना बुरा हाल है। यह तो मेरे दो-तीन सुझाव थे। अब माननीय मंत्री जी से मैं एक रिक्वैस्ट करना चाहूंगा कि देवगौड़ा जी मेनपुरी गये थे। ऐज़ प्राइम मिनिस्टर उन्होंने घोषणा की थी कि गुना-इटावा रेल मार्ग को मेनपुरी तक बढ़ा दिया जाएगा। उसका सर्वे भी हो गया था राम विलास पासवान जी, जो आपसे पहले मंत्री थे, उन्होंने उस सदन में घोषणा की थी लेकिन उसके बाद पता नहीं चला कि क्या हुआ।

इसी संबंध में मैं एक बात और कहना चाहूंगा। उत्तर प्रदेश में सम्भल एक ऐसा कस्बा है जो ऐतिहासिक दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है, जहां एशिया में सबसे ज्यादा पीपरमेंट की खेती होती है। लेकिन कोई रेलवे लाइन वहां तक नहीं है। अगर गजरौला तक उसको मेन लाइन से जोड़ दिया जाए तो बदायूं तक और उधर आगे तक के बहुत लोगों को इससे लाभ हो सकता है। मेरी आपसे दो मांगें और हैं। एक मुरी ट्रेन है वह पठानकोट तक जाती है। हमारी तरफ से बहुत लोग वैष्णो देवी जाते हैं, उन सब की यह मांग रहती है कि उसको जम्मू तक बढ़ा दिया जाए। इससे वहां के लोगों को बहुत राहत मिलेगी। दूसरा, हमारे इटावा से उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ जाने के लिए कोई ट्रेन टाइम पर नहीं है। जो गोमती ट्रेन आती है वह शाम को जाती है। जोधपुर-हावड़ा एक ट्रेन है वह लखनऊ उधर से जाती है। अगर इटावा से उसका आने-जाने का स्टापेज कर दिया जाए तो आपकी बहुत कृपा होगी। दूसरी ट्रेन मगध है वह जब दिल्ली आती है तो इटावा में रुकती है लेकिन जब जाती है तब वह वहां नहीं रुकती है। बहुत सारे लोग जो उस ट्रेन से आते हैं कभी-कभी टिकट ले लेते हैं कि इटावा में उतर जाएंगे, लेकिन वह कानपुर पहुंच जाते हैं इसलिए मेरा आपसे यह भी अनुरोध है कि डाउन मगध को भी इटावा में रोकने का आदेश जारी करने की कृपा करें। एक बार मैं फिर से आपको धन्यवाद देता हूं। मैं आपको धन्यवाद इसलिए भी देना चाहता हूं कि इस पार्लियामेंट में मैंने पिछले सात साल में बहुत सारे मंत्रियों को जवाब देते हुए देखा है लेकिन कई बार मंत्री अपने अधिकारियों को बचाने की कोशिश करते हैं और घुमा-फिराकर के जवाब देने की कोशिश करते हैं। मेरी नजर मे आप ऐसे मंत्री हैं जिन्होंने हमेशा सही-सही जवाब देने की कोशिश की है। इसलिए आप बधाई के पात्र भी हैं। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): बहुत-बहुत धन्यवाद रामगोपाल जी। मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी (बिहार): शुक्रिया मैडम वाइसचेयरमैन। मैडम, भारतीय रेल दुनिया की सबसे बड़ी रेल व्यवस्था है जिसमें लाखों लोग सफर करते हैं और लाखों टन रोजाना माल ढोया जाता है रेलवे को पावरफुल बनाने के लिए और रेलवे के जरिए मुल्क के आवाम की ज्यादा से ज्यादा खिदमत करने के लिए मंत्री जी गवर्नमेंट से रुपया मांग रहे हैं। उनको हक है हुकूमत से रुपया मांगने का और एम०पीज० को हक है मंत्री जी से देश की जनता के लिए सुविधा मांगने का । उनका जो काम है वह करें, जरूर रुपया लें और जरूर काम को आगे बढ़ायें। हमारे साथियों ने कुछ चिन्ताएं प्रकट की हैं उसी सिलसिले में हम भी यह कहना चाहते हैं कि रेलवे को अगर रुपया मिलता है तो उस रुपये का सही उपयोग भी होना चाहिए। जितनी घटनाएं अब तक हुई हैं वे सब चिन्ताजनक हैं। रोजना अखबार पढ़िए तो कहीं न कहीं से रेलवे की घटना जरूर सुनने को, देखने को मिलती है। कुछ हादसे ऐसे होते हैं जो दिल हिला देने वाले होते हैं। बच्चों की लाशें, औरतों की गुहार से मुल्क के लोगों का हिल जाना उन घटनाओं से स्वाभाविक है। ऐसी ही घटना अखबारों में आई थी—खन्ना, पंजाब के सिलसिले में। इतना भारी नुकसान हुआ वहां पर। उस नुकसान का कारण क्या था? रेल की पटरी जो वहां लगी हुई है उसकी भी असलियत खुलकर सामने आ गई है। स्टील अथारिटी आफ इंडिया से खरीदी गई पटरियों की क्वालिटी तक टेस्ट नहीं हुई थी और बाद में पता चला कि लोहे के अन्दर गैस का हिस्सा रह गया था जिसकी वजह से यह हादसा हुआ। इस तरह से एक-दो हादसे नहीं हैं, रेलवे की घटनाएं बेशुमार हैं।

"एक-दो जख्म नहीं, सारा बदन है छलनी।
दर्द बेचारा परेशान है कहां से उठे।"

उस दर्द की दवा मंत्री जी को जरूर करनी चाहिए। इसके साथ ही मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे में गेज कनवर्ज़न का काम हो रहा है। इसकी घोषणा भी इस हाउस में की थी। मगर मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि यह जो कुछ काम हो रहा है वह अपनी जगह है। रेलवे लाइन का रख-रखाव बहुत जरूरी है, उसकी देखभाल बहुत जरूरी है। जिस तरह की रेल लाइने हैं और जिस तरह से तेज रफ्तार की गाड़ियों की मांग हो रही है क्या ये लाइनें उन तेज रफ्तार का गाड़ियों का साथ दे सकेंगी? इसकी भी समीक्षा होनी चाहिए और

उस पर काम होना चाहिए। दो-तीन बातें कहकर मैं अपनी बात खत्म करूंगा। एक बात लेवल क्रोसिंग के बारे में है। जहां पर सड़क गुजरती हैं और सड़कों के बीच से रेल की पटरियां गुजर रही हैं वहां कोई फाटक नहीं है। अगर वहां फाटक लगा दिया जाए तो रेल हादसों के लोगों का जीवन महफूज हो जाएगा। यह कहा जाता है कि फाटकों पर आदमी लगाने के लिए कर्मचारी बढ़ाएं जाएंगे, मजदूर बढ़ाए जाएंगे तो चौदह हजार की बहाली करनी पड़ेगी। मैं कहता हूं कि चौदह हजार आदमियों को बहाल करके अगर लाखों लोगों की जिंदगी आप सुरक्षित कर सकते हैं तो आपको यह काम जरूर करना चाहिए।

इसके साथ ही साथ मैं मंत्री जी का ध्यान दो बातों की तरफ दिलाना चाहूंगा। एक तो यह है कि हजारीबाग से लेकर कोडरमा तक या कोडरमा से लेकर वाया हजारीबाग रामगढ़ कैन्ट तक, पहले मंजूरी हो चुकी थी। मेरी गुजारिश है कि आप इस काम को जल्दी से आगे बढ़ाकर हजारीबाग को जरूर रेलवे से जोड़ दें।

श्री नीतीश कुमार: रांची तक। आपको भ्रम है, हम आपको बता देंगे।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी: मेरी दूसरी गुजारिश है कि मऊ से लेकर शाहगंज तक जो छोटी लाइन थी उसे पिछली सरकार के जमाने में ही बड़ी लाइन कर दी गयी थी और उस पर ऐसी गाड़ियां चलाने की योजना बन गई थी जो दिल्ली तक के इलाके के लोगों को जोड़ ले। आपके मालूमात में यह बात जरूर होगी। आजमगढ़ से रेलवे के पेसेन्जर मुम्बई, कलकत्ता और दिल्ली जाने के लिए बनारस का सहारा लेते हैं। मेरी गुजारिश है कि अभी तक वहां के लिए कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं चली है। एक ट्रेन रेलवे की तरफ से चलाई भी गई तो वह भी 8,10 और 20 घंटे लेट होने का उसको पूरा अधिकार है। **(....समय की घंटी..)** आप से गुजारिश है मऊ से लेकर लखनऊ तक कोई ऐसी इन्टरसिटी ट्रेन दीजिए जिस तरह वरुण एक्सप्रैस बनारस से चलकर रोजाना लखनऊ आती है और लखनऊ से चलकर शाम को रोजाना बनारस पहुंचती है। रोजना यह ट्रेन लखनऊ आए और शाम को लखनऊ से मऊ पहुंचे। साथ ही साथ मऊ से वाया आजमगढ़, मुम्बई के लिए यह ट्रेन निहायत जरूरी है। दिल्ली के लिए एक ऐसी ट्रेन चलाने के लिए मैं आपसे दुआ करता हूं जो आजमगढ़ की तरफ से आने-जाने वाले लोगों के लिए सुविधाजनक हो। अगर बेहत्तर हो सके तो आप लिछवी एक्सप्रैस....

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आजम साहब।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी: आखिरी बात यह है कि लिछवी एक्सप्रैस को आजमगढ़ की तरफ से चलाने की मेहरबानी करें ताकि उस इलाके के लोगों को रेलवे से फायदा उठाने का भरपूर मौका मिले। शुक्रिया।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): श्री रामदेव भंडारी। मेरा आप सबसे एक निवेदन है कि आप लोग जरा समय का ध्यान रखिये क्योंकि एक घंटे का समय चर्चा के लिए अलाट किया गया है। इससे ज्यादा समय मत लीजिए।

श्री रामदेव भंडारी (बिहार): महोदय, आपने मुझे समय का स्मरण कर दिया है इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदया, मैं जानता हूं कि मंत्री जी चाहते हैं जिस स्पीड से इनकी राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रैस चलती हैं उसी स्पीड से इनकी डिमांड पास हो जाएं। मैंने इनको ध्यान में रखा हुआ है। मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने हाजीपुर होकर एक राजधानी एक्सप्रैस चलाई है । जिस दिन मैंने अखबार में उस ट्रेन के बारे में पढ़ा तो मुझे बड़ी खुशी हुई। उत्तरी बिहार के छः-सात जिले दरभंगा, मधुबनी, मुजफरपुर, सीतामढ़ी और शिवहर आदि के लोग जोकि भारत-नेपाल की सीमा पर रहते हैं, इनको राजधानी में चढ़ने का मौका मिलेगा। मगर जब इस बारे में मेरी मंत्री जी से बात हुई तो पता चला कि इस रूट से वह ट्रेन नहीं चलेगी दूसरे रूट से चलेगी तो मुझे बड़ी निराशा हुई। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं, मंत्री जी उस इलाके से परिचित हैं, बहुत बड़ा इलाका है और नेपाल सीमा से जुड़ा हुआ है। उस इलाके की उपेक्षा नहीं होनी चाहिए। लगभग 7 और 8 की संख्या में मेंबर आफ पार्लियामेंट उधर के हैं। उनकी भावनाओं का भी मंत्री महोदय को ध्यान रखना चाहिए और मुजफ्फरपुर और समस्तीपुर से होकर वहां राजधानी एक्सप्रैस चलानी चाहिए। धन्यवाद मैं पहले ही दे चुका हूं और चाहता हूं कि आगे भी मुझे धन्यवाद देने का मौका मिले, यह मैं रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूं।

मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूं कि मंत्री जी ने जो डिमांड रखी हैं, उनमें सुरक्षा से संबंधित अधिक डिमांड्स है जिसमें रोड, ओवर-ब्रिज आदि हैं। मैंने इस बात की पहले भी चर्चा की है कि नार्थ-ईर्स्टन रेलवे में लोहना झंझारपुर स्टेशन के बीच में कमला बालान नदी पर एक ब्रिज है। इस ब्रिज की हालत बहुत खराब है। मैंने पहले भी मंत्री जी से निवेदन किया है कि मंत्री जी इस ब्रिज

को शीघ्र दिखा लें और जल्दी हा इसका मरम्मत करवा लें। मैं दूसरा निवेदन मंत्री जी से यह करना चाहता हूं, महोदया अगर आप इस तरह से देखेंगी तो मैं बोलना बंद कर दूंगा।

अभी मंत्री जी जयनगर गए थे। दरभंगा और जयनगर बड़ी लाइन का उद्घाटन करने के लिए गए थे। मैं मंत्री जी को उलाहना देता हूं। मैं उस ज़िले का रहने वाला हूं। जब वे इसका उद्घाटन करने गए तो मुझे इसकी कोई सूचना नहीं मिली और जो हारे हुए लोग थे, समता पार्टी के, भारतीय जनता पार्टी के और जनता दल के लोगों को मंत्री जी ने बुलाया। जीते हुए आदमी को मंत्री जी ने नहीं बुलाया, इसकी मैं उलाहना देता हूं। इसी संदर्भ में मैं यह कहना चाहता हूं कि दरभंगा-जयनगर बड़ी लाइन का उद्घाटन करके उन्होंने बहुत अच्छा काम किया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं। सकरी से निर्मली तक बड़ी लाइन के लिए मैंने कई बार डिमांड की है। मंत्री जी जानते हैं कि यह उस क्षेत्र के लिए बहुत आवश्यक है। कई बार मैं सुनता हूं कि उसका सर्वे हो रहा है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि उसके सर्वे का काम कम्पलीट कीजिए क्योंकि सर्वे के बाद वह मैटर बोर्ड में जाता है और बोर्ड के बाद भी आगे कार्यवाही होती है।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): भंडारी जी, आपने काफी वक्त ले लिया है। मुझे आगे का बिजनेस भी देखना होगा।

श्री रामदेव भंडारी: निर्मली से भपटियाही तक एक पुरानी लाइन है। यह लाइन इन दोनों जिलों को जोड़ती है। यह अभी बंद पड़ी है। इसके संबंध में मैंने कई बार चर्चा की है। सर्वे की बात हो रही है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इसके सर्वे के काम को शीघ्र पूरा करायें और जितनी जल्दी हो सके इस काम को आगे बढ़ायें।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): ओ०के०, भंडारी जी बहुत बहुत धन्यवाद।

श्री रामदेव भंडारी: धन्यवाद मुझे आपको देना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं। आपने मुझे समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

श्री रूमन्दला रामचन्द्रैया (आंध्र प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदया, आपके माध्यम से मंत्री जी से मेरा यह निवेदन है कि रेल गाड़ियों की जो व्यवस्था है वह बहुत बड़ी है। इसके बारे में जितनी भी बात करें वह कम है, जितने भी उसमें सुधार लायें कम हैं। लेकिन मंत्री जी ने बहुत समय देकर इसमें सुधार लाने का प्रयत्न किया है परन्तु अधिकारी-गण इसमें कहां तक सहायता दे रहे हैं इसके बारे में हमें सोचना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि आंध्र प्रदेश में रेल गाड़ियां बहुत लेट चलती हैं। दो घंटे, तीन घंटे, चार घंटे तक लेट चलती हैं। इसको सुधारने के लिए कोई भी अधिकारी ध्यान नहीं देता है। रेलवे के अधिकारी एक एक स्टेशन पर दस साल, पन्द्रह साल तक रहते हैं लेकिन किसी को भी अपनी जिम्मेदारी महसूस नहीं होती। कोई भी लिख कर देने पर भी इस तरफ ध्यान देने को तैयार नहीं है।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि ओवर-ब्रिज जो बन रहे हैं, उदाहरण के तौर पर महबूबनगर जिले में शादनगर के पास जहांगीरपिर दरगाह में रेलवे का एक ओवर ब्रिज बन रहा है। वह दो तीन साल से अब तक पूरा नहीं हुआ है।

अगली बात यह है कि तेलंगाना एरिया में जो रेलवे लाइनों का सुधार होना है, उसका सुधार करने के लिए कोई कदम नहीं उठाए गए हैं। कम से कम रेल मंत्री जी यह बताएं कि सरकार की ओर से तेलंगाना एरिया में रेलवे लाइनों को सुधारने के लिए यह कदम उठा रहे हैं। धन्यवाद।

PROF. M. SANKARALINGAM (Tamil Nadu): Madam, I would like to bring to the notice of the hon. Minister of Railways the slow work that is going on in Tamil Nadu. The conversion of metre-gauge to broad-gauge from Madras to Madurai started two years back. Even now the work is going on. But it is being done very slowly. As a result, if the people of South Tamil Nadu have to go to Madras, they will have to go *via* Karur which takes six hours more than the usual time for reaching Madras *via* Nagarcoil. Therefore, the work which is going on should be completed immediately. This is my request to the hon. Minister.

On the Nagarcoil-Trivandrum route, the train had to be stopped on two occasions this month because of some earth erosion near Palliadi. This happened due to faulty placing of rails without any perspective planning. In my view, they did it in haste. They say that during the rainy season, the earth on both sides eroded. They should raise stone walls on

both the sides to prevent earth erosion or they should change the rail track. For the last one or two years, earth erosion has been taking place frequently. Therefore, I request the Government to hold a departmental inquiry into the matter. Madam, sufficient care needs to be taken in this regard.

Thirdly, Kanyakumari is the southern most tip of our land where three great oceans meet, *i.e.* the Indian Ocean, the Arabian Sea and the Bay of Bengal. It is a place of pilgrimage. People from all over India come there. A big workshop needs to be established either at Kanyakumari or at Nagarcoil. When the hon. Minister visited that place, I had given him a representation. He immediately called the General Manager of the Southern Railway and discussed the matter with him. The General Manager suggested that Nagarcoil was the fit place because sufficient water was available there. In my presence, he instructed him to undertake the work. But nothing has been done so far. I would like to request the hon. Minister to take note of all these things. I hope all the points, which I have raised, will be attended to.

श्री जलालुदीन अंसारी (बिहार): उपसभाध्यक्ष जी, मैं इस रेलवे विनियोग विधेयक का सपोर्ट करता हूं, लेकिन माननीय मंत्री जी के समक्ष कुछ सुझाव रखना चाहता हूं। पहला सुझाव तो यह है कि गया जो बुद्धा सर्किट भी है और हम उस का विकास भी करना चाहते हैं, लेकिन गया में टर्मिनल एक्सपेंशन का सवाल हल नहीं हुआ है। हमारी मांग है कि वहां टर्मिनल एक्सपेंशन के लिए समुचित राशि की व्यवस्था कर उस कार्य को पूरा करें। दूसरे, रैक के रख-रखाव के लिए ज्यादा राशि का आवंटन करना चाहिए ताकि सही तरीके से रेलगाड़ियों का संचालन हो सके। तीसरे कोंकण रेलवे का समुचित लाभ केरल राज्य को नहीं मिल रहा है। इस के लिए कालीकोट से सारविन तक डबल रेल लाइन की मांग लंबित पड़ी है जिस के लिए मात्र 5 सौ करोड़ की आवश्यकता है। मैं चाहूंगा कि उस के लिए भी मंत्री जी व्यवस्था करें। चौथा मेरा सुझाव यह है कि हालांकि नार्थ ईस्ट के राज्यों की ओर उन्होंने ध्यान दिया है, लेकिन वहां और भी विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। मैडम, वर्तमान में रेलों के संचालन का समय काफी गड़बड़ चल रहा है। आप से निवेदन है कि उन के टाइम-टेबिल को ठीक करें ताकि सही तरीके से रेलगाड़ियों का संचालन हो सके। मैडम, अंतिम सुझाव यह है कि हर रेलगाड़ी में इतनी भीड़ है कि पैसेंजर्स को रिजर्वेशन नहीं मिल पाता है। इसलिए सभी गाड़ियों में रिजर्वेशन की व्यवस्था के लिए आप कोई ठोस योजना बनाएं ताकि रेल यात्रियों को यात्रा में कष्ट न हो और वह सुविधाजनक हो।

श्री डी०पी० यादव (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वह उत्तर प्रदेश का बहुत ही पिछड़ा हुआ बदायूं इलाका है। महोदया, जब हम यहां टी०ए०डी०ए० के लिए फार्म भरते हैं उस में सब से समीप का रेलवे स्टेशन पूछा जाता है ताकि सरकार का कुछ पैसा बच सके। मैंने अपने क्षेत्र के संबंध में पिछली सरकार के समय में मांग रखी थी और उस समय मुझे आश्वासन भी मिला था, अब हमारे वर्तमान माननीय मंत्री से जोकि काफी होशियार और समझदार मंत्री के रूप में जाने जाते हैं, मैं यह निवेदन जरूर करना चाहूंगा कि बदायूं में जहां मेरा घर है, लेकिन मुझे फार्म में मुरादाबाद स्टेशन भरना पड़ता है महोदया, जहां मैं बसा हूं उस के सामने रेलवे स्टेशन है जिस का नाम धनारी है और लिंक एक्सप्रेस और समता एक्सप्रेस, मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी की भावना इस "समता" शब्द से अधिक जुड़ी हुई है यह समता एक्सप्रेस बिहार से चलकर चंदौसी और वापिस मुरादाबाद होते हुए दिल्ली आती है। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस पिछड़े हुए इलाके के लोगों को बेहतर सुविधा और दिल्ली व लखनऊ से जोड़ने के लिए बहुत जरूरी है कि समता एक्सप्रेस को चंदौसी से पहजौही, अलागढ़ होते हुए दिल्ली लौटने के आदेश करने का कष्ट करें क्योंकि समता एक्सप्रेस चंदौसी और वापिस मुरादाबाद होते हुए दिल्ली लौटती है। मंत्री जी एक तो मेरा यह सुझाव है। दूसरे मेरा अनुरोध है कि सांसद और वहां के लोग कम-से-कम दूरी पर रेलवे की सुविधा प्राप्त कर सकें इस लिंक एक्सप्रेस का स्टापेज धनारी स्टेशन, जनपद बदायूं में करने का कष्ट करें। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): ईशदत्त यादव जी, आप की पार्टी के रामगोपाल जी बोल चुके है। उस के बाद नरेश यादव जी को बोलना है हालांकि आप की पार्टी के भी भंडारी जी बोल चुके हैं। अब मैं आप सभी को सिर्फ एक-एक मिनिट देना चाहूंगी और उसी में आप अपनी बात कह दें।

श्री गुरुदास दासगुप्त: मैडम, हाउस कितने बजे तक चलेगा?

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): जब तक आप चलाना चाहेंगे। अगर इस तरह से चलता रहा तो मुश्किल होगी। हम तो चाहते हैं कि आप जल्दी फारिग हो जाएं और जल्दी घर जाएं ताकि सभी को आसानी रहे। श्री ईशदत्त यादव।

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, लेकिन आप के माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करुंगा .... (व्यवधान).... मंत्री जी, सुन लीजिए हम तो आप के प्रशंसक हैं।

श्री नीतीश कुमार: आप ने कहा कि एकदम समय नहीं लेंगे और हेगड़े साहब ने कहा कि एकदम नहीं लेंगे, धीरे-धीरे आपका समय लेंगे।

4.00 P.M.

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मंत्री जी का सारा ध्यान इधर ही आप लोगों के ऊपर रहता है।

श्री ईशदत्त यादव: माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से हम अनुरोध ही करेंगे, हमारे साथी ओबैदुल्ला खान आज़मी साहब ने जो सुझाव दिया है, हम सब लोग एक ही जगह के रहने वाले हैं, जो आपके बिहार की सीमा है, बड़ी रेल लाइन वहां मऊ से शाहगंज तक की बन गई है, लेकिन कोई रेल उस पर नहीं चली जिससे उस रेल से हम लखनऊ, दिल्ली, कलकत्ता, मुंबई कहीं जा सकें। कोई सुविधा नहीं है, जबकि रेल लाइन बन गई है। एक ट्रेन हफ्ते में तीन दिन चलती है सरजू-यमुना, जो इन्होंने तो 12 घंटे कहा है, लेकिन हम उस पर 24 घंटे में दिल्ली पहुंचे हैं। उस पर एक बार गलती से हम बैठ गए थे। आपसे अनुरोध है कि दो-तीन गाड़ियों का अगर आप डाइवर्शन कर दें, एक तो काशी विश्वनाथ का, मऊ, आजमगढ़, शाहगंज, जौनपुर हो कर चला दें, तो उसका रूट भी सही हो जाएगा मुंबई का और दूसरा जो लिच्छवी है, यह लिच्छवी ट्रेन बनारस जाती है और बनारस से कई ट्रेनें दिल्ली आने के लिए हैं। इसलिए हमारा अनुरोध है कि लिच्छवी ट्रेन तो मऊ तक ही चल रही है, मऊ के बाद आजमगढ़ कर दीजिए, आजमगढ़ के बाद शाहगंज और शाहगंज से जौनपुर होते हुए इलाहाबाद वह पहुंच जायेगी और इलाहाबाद उसको जाना होता है। अगर यह व्यवस्था कर दें तो दिल्ली आने के लिए सुविधा हो जाएगी। और तीसरा मेरा अनुरोध है ..व्यवधान)

मौलाना ओबैदुल्ला खान आजमी: कल्पनाथ राय जी को ....(व्यवधान) तो हम लोगों को नई गाड़ी दे दें।

श्री ईश दत्त यादव: कल्पनाथ राय के उसमें हम नहीं है, मऊ जाएगी। ....(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): यादव जी, मंत्री जी की तरफ देख कर अगर बोलेंगे तो आपको समय का ध्यान नहीं रहेगा, इसलिए आप चेयर की तरफ देख कर बोलिए।

श्री ईश दत्त यादव: मैं आप ही की तरफ देख रहा हूं। ....(व्यवधान)

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: He should look at you, Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): He should look at the Chair. He should not look at me.

श्री ईश दत्त यादव: तीसरा मेरा अनुरोध यह है कि मऊ से लखनऊ तक ....(व्यवधान)

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रमोद महाजन): सर, आपकी आज्ञा का उल्लंघन हो रहा है। ....(व्यवधान)

सदन के नेता (श्री सिकन्दर बख्त): वह एक चीज़ से डरते हैं, सब लोग, जिधर वो हैं उधर देख रहे हैं, हम देखने वालों की नज़र देख रहे हैं। ....(व्यवधान)

श्री जीवन राय: प्रमोद महाजन जी सर कह रहे हैं। ....(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): कोई बात नहीं....(व्यवधान).... It doesn't make any difference to the Chair whether it is 'Sir' or 'Madam'.

श्री ईश दत्त यादव: एक निवेदन और है और मंत्री जी, मऊ से लखनऊ तक एक गाड़ी चलाइये, जो सवेरे जाए और शाम को लखनऊ से लौटे। वैसे भी लखनऊ राजधानी है।

एक अंतिम सुझाव दुर्घटनाओं के बारे में देना चाहूंगा। दुर्घटनाएं जो हो रही हैं और ट्रेनें जो विलम्ब से चल रही है उसमें मंत्री जी या रेल विभाग की कोई गलती मैं नहीं मानता, क्योंकि आजकल तो भयंकर कोहरा पड़ रहा है और कोहरे में दुर्घटनाएं हो रही हैं। दुर्घटनाएं होने का प्रायः यह कारण होता है कि सिग्नल की लाइट क्लीयर नहीं हो पाती। इसलिए मैं मंत्री जी से

चाहूंगा कि क्या कोई इस तरह की पावरफुल लाइट की व्यवस्था हो सकती है? कोई ऐसी तकनीक हो यह इस तरह के बल्ब लगाए जा सकें, इस तरह की लाइट की व्यवस्था की जा सके कि सिग्नल पर जब ट्रेन आए तो मालूम हो जाए कि क्लीयरेंस है या नहीं। इसी तरह से ट्रेन के इंजन में जो लाइट है उस लाइट को भी ठीक कराने और अच्छा कराने की व्यवस्था करें।

माननीय मंत्री जी से मेरा अंतिम अनुरोध है कि आप अपने विभाग में इस तरह की कड़ाई करें, कि जिसके रिजन में, जिसके क्षेत्र में, अगर कोई दुर्घटना होती है तो वह डी॰आर॰ए॰एम॰ या उस विभाग का अधिकारी उसके लिए दोषी होगा। ट्रेनें अगर विलम्ब से चलती हैं, तो कहां से विलम्ब से चली और विलम्ब का कारण क्या है, इसके लिए जो अधिकारी दोषी पाया जाए, उसको अगर आप दंडित करेंगे या आप सख्ती करेंगे, तो ट्रेनें भी समय पर चलने लगेंगी और दुर्घटनाओं से भी बचा जा सकता है।

मैडम, आपने बहुत कृपा की, इसके लिए मैं आपका हृदय से आभार प्रकट कर रहा हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री नरेश यादव (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि यात्रियों एवं स्टेशन की सुविधा को देखते हुए क्या हम लोग स्टेशन पर भवन निर्माण का काम या प्लेटफार्म को रेल लेवल तक पहुंचाने के लिए एम॰पी॰ लैड का पैसा लगा सकते हैं या नहीं लगा सकते हैं? दूसरे में चाहता हूं कि अभी तक यह देखा गया है कि सिर्फ जंक्शन स्टेशन पर ही कुलियों को सुविधा दी गयी है। मैं मांग करता हूं कि अन्य स्टेशनों पर भी जो कुली वर्षों-वर्षों से कार्य कर रहे हैं, उन को भी रेल कुली की तरह सुविधा दी जाए। तीसरा सुझाव यह है कि रेलवे की बहुत सारी जमीन का अतिक्रमण से मुक्त कर दलितों और भूमिहीनों के बीच उसे पट्टे पर दिया जाए जिस के लिए रेलों को आमदनी हो और गरीब लोग भी कुछ उत्पादन कर देश की आमदनी बढ़ाने में सहयोग दे सकें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

डा॰ (श्रीमती) उर्मिला चिमनभाई पटेल (गुजरात): महोदया, आप के माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहती हूं कि अहमदाबाद और मुंबई के बीच बहुत रेलगाड़ियों का आना जाना होता है। यह ट्रैक सब से बिजी ट्रैक है और आप के डिपार्टमेंट ने ही यहां तीसरे ट्रैक के बारे में अनुरोध किया है। वह फाइल एप्रूवल के लिए पड़ी हुई है। उसे के बारे में जाच-पड़ताल सब हो चुकी है। अब मंत्री जी अगर बजट में उस का प्रावधान करें तो यह काम शुरू हो सकता है। इसलिए मैं आप से अनुरोध करती हूं कि आप इस बारे में सोचे। दूसरी छोटी सी बात मैं यह कहना चाहती हूं कि गुजरात की राजधानी गांधीनगर न मुंबई से जुड़ी है और न दिल्ली से। महोदया, सिर्फ यही एक ऐसी राजधानी है पूरे देश में जोकि इन दोनों कामर्सियल और पालिटिकल सेंटर्स से जुड़ी नहीं है। इस के लिए भी आप प्रावधान करें। धन्यवाद।

श्री नीतीश कुमार: मैडम, सब से पहले मैं उन माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने कि इस चर्चा में हिस्सा लिया। मैडम, यह बहुत ही संक्षिप्त, लेकिन सारगर्भित चर्चा हुई और इस में मुख्य रूप से माननीय सदस्यों ने सेफ्टी की स्थिति पर चिंता जताई है। इस चर्चा से एक बात जो उभरकर आती है वह यह है कि मेंटेनेंस के काम में कोई ढिलाई नहीं होनी चाहिए और हमारा प्रयास होगा कि अगली बार जब बजट लाया जाए तो सर्वोच्च प्राथमिकता मेंटेनेंस और सेफ्टी के कार्यों को दी जा सके।

मैडम, अभी जो सप्लीमेंटरी डिमांड्स हैं, वह कुछ ही कार्यों के लिए हैं जिन की बीच की अवधि में सेंक्शन दी गयी है। उस का उल्लेख कर के एक टोकन प्रावधान रखकर हम उन प्रोजेक्ट्स को आप के सामने लाए हैं। जो सेफ्टी की चर्चा माननीय सदस्य कर रहे हैं, इस बीच में कोई 26 आइटम्स पर हम मंजूरी मांग रहे हैं जिन में से सब से ज्यादा 19 आइटम्स सेफ्टी से संबंधित कार्यों के लिए हैं। इस में 6 रोड व ब्रिजेज के लिए हैं, 3 दूसरे ब्रिज कार्यों के लिए हैं, 3 सिग्नल और टैलीकाम वर्क्स के लिए और 7 ट्रैक रिमूवल कार्य के लिए है। इस तरह आप पाएंगे कि इस बीच में जो आउट आफ टर्न सेंक्शन कुछ कार्यों को दी गयी है, वह सब से अधिक जरूरत और सब से अधिक सेफ्टी को ध्यान में रखकर ही दी गयी है। मैडम, अभी एक माननीय सदस्य ने ठीक ही इशारा किया कि हम 30 हजार रुपए की मांग कर रहे हैं, मात्र 30 हजार रुपए की मांग कर रहे है। लेकिन यह सारे काम 191 करोड़ रुपए के है और जो खर्च किए जाएंगे, वह पहले से जो आप ने अनुदान दे रखा है, उस में से ही बचत कर के हम इन कामों के लिए इस साल का खर्च निकालेंगे। इसलिए हम टोकन प्रावीजन के साथ आए हैं। हम ज्यादा पैसा आप से नहीं मांग सकते हैं क्योंकि आप ने मूल बजट में जो पैसा दिया है, उसी से हमारी कोशिश होगी कि हम इस के लिए खर्च निकालें। मैडम, क्योंकि यह बहुत जरूरी कार्य थे, इसलिए उन को सेंक्शन दी गयी है और जब सेंक्शन दी गयी है तो इस

के अप्रूवल के लिए पार्लियामेंट के सामने लाना ही है। मैडम, इस का मूल उद्देश्य यही है और इसलिए हम आपके पास आए हैं, मूल उद्देश्य इसका यही है। अब जितनी चर्चा हो गई, उसमें सेफ्टी के बारे में हम अपनी बात आपके सामने जरूर रखना चाहेंगे। इस संबंध में माननीय सदन में पन्ना एक्सीडेंट का जो वक्तव्य हमारा हुआ था, उस पर उस समय भी चर्चा हुई थी, गंभीर चर्चा हुई थी और उस वक्त भी मैंने अपनी बात रखी थी। एक दिन ध्यानाकर्षण प्रस्ताव इस संबंध में आया तो उस समय भी चर्चा हुई और फिर एक दिन सेफ्टी से ही संबंधित एक प्रश्न आया था, जिसमें भी काफी माननीय सदस्यों ने पूरक प्रश्न पूछे थे। इस प्रकार सेफ्टी के कई पहलुओं पर हमने चर्चा की है, लेकिन उसके बावजूद हम सेफ्टी के संबंध में कुछ बातें यहां जरूर रखना चाहेंगे।

महोदया, हम सेफ्टी के बारे में चर्चा करें, उससे पहले चूंकि हम यहां सप्लीमेंटरी डिमांडस और एप्रोप्रिएशन पर चर्चा कर रहे हैं तो जो आर्थिक स्थिति रेलवे की है उसकी चर्चा मेरे द्वारा कर देना, उसकी जानकारी आपको दे देना मुनासिब होगा और खासकर के जब यहां वित्त मंत्री जी सदन में बैठे हुए हैं तो इस बारे में बता देना बहुत आवश्यक भी है। वित्त मंत्री जी को मालूम भी है और आप में से जिन लोगों ने रेलवे की फाइनेन्सियल स्थिति देखने की कोशिश की होगी उन सबको मालूम है, हमने जो बजट के समय आंकलन किया था हमारी इतनी आमदनी होगी तो उस आमदनी का आधार हमारे दो ही अर्निंग हैं—पैसेंजर ट्रेफिक से अर्निंग और गुड्स ट्रेफिक से अर्निंग, जिसमें पैसेंजर ट्रेफिक की अर्निंग में तो वृद्धि हुई है, हमने जो अंदाज लगाया था उससे कहीं ज्यादा पैसेंजर ट्रेफिक में अर्निंग हो रही है और आगे भी होने की संभावना है, लेकिन जहां तक गुड्स ट्रेफिक का सवाल, है उसमें जो हमने अंदाज लगाया था उससे बहुत ही कम अब तक ट्रेफिक मिल पाया है।

महोदया, इस साल के लिए गुड्स ट्रेफिक में हमारा जो अंदाज है, उससे तो कम ही अर्निंग है, पिछले साल की तुला में भी यह कम है। रेलवे सामान ढोने के लिए तैयार है। हमारे रैक उपलब्ध है, लेकिन रैक की जितनी लोडिंग करने की क्षमता है, उस हिसाब से मांग नहीं है। यह जो प्रोग्राम ट्रेफिक होता है, उसके बारे में पहले से ही आंकलन होता है। मान लीजिए कोयला है उदाहरण के तौर पर, या स्टील सेक्टर है या सीमेंट का है या इसी तरह का कोर सेक्टर से संबंधित जो चीजें उसका है, उनके बारे में पहले से प्रोग्राम है कि नहीं, इसकी जरूरत कितनी पड़ेगा, उस हिसाब से हमने अपना अंदाज लगाया, लेकिन उस अंदाज में ट्रैफिक हमको मिल नहीं पाया। पिछले वर्षों में जो हमारा लगान ज्यादा हो रहा था, उसमें सबसे बड़ा कंपोनेंट कोयला था। आज से चार वर्ष पहले हालत यह थी कि पावर हाऊसेस जो थे उनके पास दो दिन का रिजर्व था, कभी तीन दिन का रिजर्व था, कहीं ऐसा भी हुआ कि निल रिजर्व था और आज स्थिति यह हो गई है कि हमारे रैक खड़े हुए हैं पावर हाउसेस के सामने और उसकी अन्लोडिंग नहीं हो रही है। वहां 40 दिन, 45 दिन या उससे भी ज्यादा दिनों का कोयला रिजर्व है। पिछले वर्षों में जो गुड्स ट्रेफिक में अर्निंग हुई थी, उसमें सबसे प्रमुख कारण कोयला रहा था और आज पावर-हाऊसेस कोयले की ढुलाई नहीं करवाना चाह रहे। एक दिन मैंने इसकी समीक्षा की अर्निंग और लोडिंग की, तो जब मैं समीक्षा कर रहा था मुझे मालूम हुआ, एक महीना पहले की आज की तारीख में, अभी जिस समय हम बात कर रहे है उस समय इंड्डेड रैक डिफरेंट पावर-हाऊसेस के सामने अनलोड नहीं किए जा रहे। इसलिए जो प्रोग्राम ट्रेफिक है, उसमें कमी आई है। ओवरआल सिचुएशन, ग्लोबल सिनेरियो है, और दूसरी बातें, उसके बारे में वित्त मंत्री जी बताते रहे हैं और बताएंगे। कुल मिलाकर हमारी जो क्षमता है, हमारा जो आंकलन था उससे कम ट्रफिक हमको मिल रहा है और इसके चलते हमारी अर्निंग पर असर पड़ा है, लेकिन फिर भी हमने एक लक्ष्य निर्धारित किया है। पिछले कुछ दिनों से रेलवे में यह फैसला लिया गया नीति के तौर पर कि रेलवे वल्क ट्रेफिक को मूल करेगा। अब पीस मील जो ट्रेफक था उसको धीरे-धीरे हमने छोड़ दिया है और अब वन पाइंट लोडिंग होने लगी है, रैक की लोडिंग होने लगी है। अब जब प्रोग्राम ट्रफिक में कमी आ गई है तो हमारी अर्निंग पर भी असर पड़ रहा है इसलिए कई परिवर्तन हम कर रहे हैं और ऐसी रणनीति अख्तियार कर रहे हैं कि हम अर्निंग कुछ बढ़ा पाएं। इसके लिए एक नहीं कई कदम उठाए गए हैं। प्रयास यह भी है कि जो अदर गुड्स ट्रेफिक है, उसको भी हम बढ़ाएं। उसके लिए हमने कुछ कदम उठाए हैं। जनरल मैनजर्स की भी मीटिंग करके उनको निर्देश दिया गया है और जो कुछ कदम उठाए गए हैं, उनका उल्लेख करना जरुरी है और एक लक्ष्य हमने निर्धारित किया है कि साहब हम कोशिश करें कि जो हमारा लक्ष्य है, उसको हम प्राप्त करें। अगर लक्ष्य को हम प्राप्त नहीं कर सकते अपनी रणनीति के ज़रिए और कई तरह की रियायतें देने के बाद भी, तो भी किसी भी सूरत में पिछले साल से हमारी

लोडिंग कम नहीं होनी चाहिए। कहीं कोई असुविधा है ही नहीं हमारी तरफ से। तो इसलिए कई प्रकार के कदम उठाए गए हैं। जैसे कोयले को लेकर हम लोगों ने जो कुछ निर्णय लिया है, उसका उल्लेख करना आवश्यक है। सितम्बर माह में हमने पावर हाऊस जाने वाले कोयले के लदान को 10 दिन के भुगतान की सुविधा दी थी। यह सुविधा स्टील प्लाटों को भेजे जाने वाले कोयले पर भी प्रदान कर दी गई है। सीमेंट, इस्पात, लोह अयस्क, क्लिंकर व स्पीज आयरन के लदान को बढ़ावा देने के लिए हमने एक वाल्यूम डिस्काउंट स्कीम शुरू कर दी है, जिसके तहत 10 प्रतिशत छूट देने की योजना है। नान प्रोग्राम आयतित कोयले को सड़क से रेलों की ओर आकर्षित करने के लिए 10 प्रतिशत की छूट देने के आदेश दिए गए है। अभी तक स्टेशन से स्टेशन योजना के तहत महाप्रबंधकों को रेवले बोर्ड की तकनीकी स्वीकृति लेनी पड़ती थी, अब यह निर्णय लिया गया है कि इस स्वीकृति के लिए रेवले बोर्ड आने की कोई जरुरत नहीं है और महाप्रबंधकों को इसके अधिकार दे दिए गए हैं, इसका वे लाभ ले पाएंगे। अभी तक रेलें केवल प्वाइंट टू प्वाइंट रेट लोडिंग करती थी, लदान को बढ़ाने के लिये हमने 2 प्वाइंट लोडिंग की सुविधा नामित स्टेशनों पर प्रदान कर दी है। तो इस तरह से कई कदम उठाए गए है ताकि हम और अधिक ट्रैफिक को आकर्षित कर सकें, अदर गुड्स ट्रेफिक को आकर्षित कर सकें और हमारी अर्निंग बढ़ सके, लेकिन फिर भी जो अर्निंग की स्थिति है, वह बताना बेहतर है क्योंकि अगले साल जबहम बजट के साथ पुनरीक्षित अनुमान रखेंगे, सारी बात होगी तो उस समय माननीय सदस्य कोई चर्चा कर सकते हैं कि आपने इस चीजों के बारे में पहले जानकारी नहीं दी थी। तो इसलिए हमने मुनासिव समझा कि इसकी जानकारी हम आपको दें। इसके साथ ही साथ खर्च का जो हमने आकलन किया, उसमें वृद्धि होगी लेकिन लगभग यही स्थिति भारत सरकार के सारे विभागों में है। जिस समय बजट लाया गया था, उस समय हमने जो उम्मीद की थी कि पेंशन के मद में खर्च कम होंगे, वह कम नहीं हो रहे। पंचम वेतन आयोग के बाद उनकी पेंशन का जो पुनरीक्षण हुआ है, तो सबसे अधिक पेंशन्स इसी बीच में मिल रहे हैं। इसके चलते हम लोगों ने जो आकलन किया था, हमारे जो ऐस्टीमट्स थे कि इतना पेंशन के मामले में हमारे ऊपर लायब्लिटी होगी, वह उससे बहुत ज्यादा बढ़ गई है और रेलवे बोर्ड में जो अनुमान लगाया गया, उसके हिसाब से तो हो सकता है कि हमारे ऊपर लगभग डेढ़ हजार करोड़ की अतिरिक्त लाइब्लिटी पेंशन की मद में ही आएगी। तो एक ओर जहां अर्निंग में कमी हो रही है, दूसरी तरफ वहीं हमारे खर्च में वृद्धि हो रही है। तो दोनों को मिलाकर जो आर्थिक स्थिति है, वह आपके सामने है। वैसी स्थिति में कई प्रकार के जो काम है, जिनको हम करना चाहते हैं थे, उन कामों में कुछ और व्यवधान उत्पन्न होंगे। लेकिन फिर भी हमारा यह निर्णय है कि इस साल जिन कामों को पूरा होना है, जिनका लक्ष्य है कि इस वित्तीय वर्ष में पूरा होगा, उनको हर हालत में पूरा किया जाएगा। अगले साल और उसके अगले साल जिन प्रोजेक्ट्स को जाना था, यह संभव है कि महीने डेढ़ महीने के लिए उनके टारगेट को हमें विलम्बित करना पड़ सकता है। लेकिन सेफ्टी से संबंधित जो काम है। मेंटेनेंस से संबंधित जो काम हैं, उन में किसी प्रकार कि ढिलाई नहीं होने दी जाएगी। पिछले वर्षों में जो कुछ हुआ, सब आपके सामने है। इस बार मेंटेनेंस के मद में ज्यादा पैसा हम लोगों ने दिया। आज ऐक्सीडेंट की बात होती है मैंने इस सदन में सफाई के साथ कुछ बातें रखी हैं और की कई बातें आपके सामने है। पैसा सीमित है, आप चाहें तो इसको कहीं खर्च कर सकते हैं। इस देश में कई प्रकार के गेज़ थे—ब्रॉडगेज़, मीटर गेज़, नैरो गेज़, फैसला हुआ यूनी गेज़ का। गेज़ कन्वशं हो रहा था। नैरो गेज़ और मीटर गेज लाइनों को ब्रॉड गेज में बदला जा रहा था लेकिन एकबारगी बड़े पैमाने पर एक योजना बनाई गई, महत्वाकांक्षी योजना बनाई गई कि यूनीगेज़ होगा एक ही गेज़ होगा लेकिन इस देश में 28,000 किलोमीटर गेज़ और नैरो गेज़ लाईन थी। उसके लिए कितने रुपये की जरूरत थी? काफी रुपए की जरूरत पड़ती लेकिन उसके बारे में आकलन नहीं किया गया कि पहले गेज़ में हम कितना गेज़ कन्वर्ज़न करेंगे। इसके बाद लोकिप्रिय मांगें आने लगीं, उसको लेकन पहले लगभग 14,000 किलोमीटर की योजना बनी, फिर उसे डेढ़ हजार किलोमीटर और बढ़ाकर साढ़े पंद्रह हजार किलोमीटर किया गया और बाद में इसे और बढ़ाकर 18,000 किलोमीटर किया गया। इस तरह कुल मिलाकर 18,000 किलोमीटर की योनजा बनी लेकिन अब तक लगभग 8,000 किलोमीटर से कुछ कम ही लाईन का गेज़ कन्वर्ज़न किया जा सका है। ऐसी स्थिति में हमें उसे पूरा करने के लिए बहुत रुपया चाहिए और हुआ यह कि गेज़ कन्वर्ज़न के काम को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई और सारा पैसा उसमें लगाया गया। स्वाभाविक है कि दूसरे काम पिछड़े । गेज़ कन्वर्जन अवश्य होना चाहिए और अब जिस तरह से गेज़ कन्वर्ज़ू के काम को लिया गया है, उसको बड़े पैमाने पर रोकना संभव नहीं है लेकिन यह बात हमको तय करनी पड़ेगी कि हमारी क्या प्राथमिकता है।

उपसभाध्यक्ष महोदया, उस दिन भी मैंने कहा था कि 10,000 किलोमीटर का ट्रैक रिन्यूअल ओवरड्यू है मगर हमें फैसला करना पड़ेगा कि हमें क्या करना है। जितनी रेल की पटरियां है, उन पर दबाव बढ़ता जा रहा है। हम काफी तेज गाड़ियां चला रहे है और गाड़ियों की संख्या भी बढ़ा रहे हैं। जब यहां पर चर्चा हुई थी तो हमने बताया था कि हमारा एक्सपैंशन 36 परसेंट हुआ लेकिन हमने अपनी कैपेसिटी को 500-600 परसेंट बढ़ा दिया और उस पर जो लगातार दबाव बढ़ता जा रहा है, उससे ऐसी स्थिति आ गई है कि हमें इस सबके बारे में सोचना पड़ेगा। अगर नयी ट्रेने चलानी है तो नयी ट्रेने चलती जाएंगी लेकिन फिर सेफ्टी का क्या होगा? इस बारे में आप सोच लें कि सेफ्टी का क्या करना है। अगर सेफ्टी प्राईम कंसर्न है तो कुछ वर्षों के लिए हमें कुछ ऐसा संतुलन करना पड़ेगा कि नयी ट्रेनों को चला दिया जाए और सेफ्टी के काम को छोड़ दिया जाए या नयी रेल लाइनों को बिछा दिया जाए या गेज़ कन्वर्जन का काम हाथ में ले लिया जाए और सेफ्टी के काम को छोड़ दिया जाए, लेकिन यह नहीं चल सकता है।

महोदया, खन्ना एक्सीडेंट के बारे में जितना भी कहना था, वह कहा जा चुका है। प्रिलिमनरी रिपोर्ट जो चीफ कमिश्नर ऑफ रेलवे सेफ्टी की है, वह आ गई है, इसके ऊपर चर्चा हो चुकी है और अब वे फाइनल रिपोर्ट सममिट करने वाले हैं। यहां पर मांग हुई और हमने फैसला किया कि इसकी जुडिशियल इंक्वायरी होगी। हमारे रेलवे बोर्ड की तरफ से पत्राचार हो रहा है और एक सिटिंग जज की मांग की गई है और पंजाब और हरियाणा हाईकोर्ट के न्यायाधीश को लिखा गया है। पहले सर्वोच्च न्यायालय के मुख्य न्यायाधीश को लिखा गया था। उन्होंने कहा कि सुप्रीम कोर्ट के सिटिंग जज को इस समय इस काम के लिए निकाल पाना कठिन होगा, अच्छा होगा कि आप हाईकोर्ट के जज के बारे में लिखें। जब रेलवे के अधिकारियों ने पत्राचार किया तो यह पता लगा। फिर रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने लिखा है पंजाब और हरियाणा हाईकोर्ट के मुख्य न्यायाधीश को और उनसे पत्राचार चल रहा है और उनसे एक सिटिंग जज का नाम मांगा गया है। जब सिटिंग जज का नाम मिल जाएगा तो कैबिनेट में इसे भेजकर, उसकी स्वीकृति लेकर जुडिशियल इंक्वारी हम कराएंगे।

महोदया, खन्ना रेल एक्सीडेंट के बारे में या दूसरी दुर्घटनाओं के संबंध में जो भी जवाबदेह है, वह जवाबदेही सुनिश्चित करने का निर्देश हमने रेलवे बोर्ड को दे दिया है और वे इसे सुनिश्चित कर रहे हैं और जगह-जगह कार्यवाहियां भी हो रही हैं लेकिन खन्ना की दुर्घटना के बारे में हम चाहे जितनी चर्चा कर लें, हम बार-बार बता चुके हैं कि हमको अपने सिस्टम का माडर्नाइजेशन करना पड़ेगा, कई प्रकार के कम्युनिकेशन इक्विपमेंट्स हमें इंस्टाल करने पड़ेंगे और उसके लिए धन की जरूरत है। हम लोगों ने फैसला कर लिया है कि गार्ड और ड्राइवर के बीच में वॉकी-टॉकी से संपर्क होगा और गार्ड और ड्राईवर के बीच में संपर्क हर पैसेंजर ट्रेन में अगले साल के मार्च महीने से शुरू हो जाएगा। इसके लिए जो भी अतिरिक्त पैसे की जरूरत होगी, हम कहीं से भी निकालकर उसमें डालेंगे। अब जहां तक ट्रैक रिन्युअल की बात है, पिछले वर्षों की तुलना में इस बार ज्यादा पैसा इसके लिए रखा गया है और अगले साल और ज्यादा पैसा रखेंगे। चाहे सिगनल और टेलीकम्युनिकेशन का सवाल हो, चाहे ट्रैक रिन्युअल का सवाल हो, चाहे माडर्न इक्विपमेंट्स लगाने का सवाल हो, चाहे अल्ट्रासॉनिक फ्ला डिटैक्टर लगाने का सवाल हो, हमने बताया था कि नार्दन रेलवे में यह खन्ना की दुर्घटना तो हो गई। वह ऐसा संयोग था कि एक मिनट के अंदर सब कुछ घटित हो गया।

इसको बचाने की कोई तरकीब किसी के पास नहीं थी। मैं बता चुका हूं कि उसके कुछ ही दिन बाद साउथ ईस्टर्न में ऐसा हो वाक्या रात में होते-होते बचा, क्योंकि उसके लिए तीन मिनट का समय था। अब तीन-चार मिनट का समय था इसलिए ड्राईवर फ्लेश लाईट जला पाने में कामयाब हुआ, उससे दूसरी गाड़ी रुक गई और कोई दुर्घटना नहीं हुई, तो वह एक अलग विषय है। उसमें जांच भी होगी और जो भी उसके नतीजे होंगे हम लोग उसके आधार पर कार्रवाई भी करेंगे। पूरे सिस्टम में सेफ्टी के लिए क्या कुछ किया जाना है उसके लिए सेफ्टी रिव्यु कमेटी गठित हो चुकी है जस्टिस एच०आर० खन्ना की अध्यक्षता में। वह भी अपनी रिपोर्ट देंगे। उसमें एक्सपर्ट भी हैं। उसके संबंध में हम सवाल का जवाब दे चुके है। तो यह सारी कार्रवाई हम करते जा रहे हैं और इस कार्रवाई को करके सेफ्टी के साथ किसी भी प्रकार की कोई त्रुटि न रहे हम लोग इसके बारे में आगे बढ़ेंगे। लेकिन इन सब चीजों के लिए आवश्यकता इस बात की है कि धन की उपलब्धता होनी चाहिए। धन सीमित है इसलिए हम लोगों को अपनी प्राथमिकताओं के बारे में सोचना पड़ेगा और उन प्राथमिकताओं की दशा में आपका सहयोग चाहिए, आपका समर्थन चाहिए और कोई भी व्यक्ति नहीं होगा वह सब चाहेगा। ट्रेन कम चले यह मंजूर हो सकता है लेकिन ट्रेन सेफ चलें। अब ट्रेन सेफ चलने के लिए जो भी जरूरी कदम हो

सकते है उनको उठाने के लिए हम बाज नहीं आएंगे। यहां पर सवाल आया है कि जो कमेटी की रिपोर्ट होती है वह रिपोर्ट यहां पर रखी जाएं। मुझको कोई ऐतराज नहीं है। हम लोग तो मात्र 9 महीने से इस शासन में, हैं,हम इसके बारे में गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे। एक्सिडेंट के बार में जो इंक्वायरी होती है उस इंक्वायरी की रिपोर्ट सदन में रखी जा सकती है, उस पर चर्चा हो सकती है। जब हम एक-एक एक्सिडेंट पर चर्चा करते हैं तो एक्सिडेंट की रिपोर्ट पर भी हमको चर्चा करनी चाहिए और तब उसका सब कुछ सामने आ जाएगा और इसमें पारदर्शिता होनी ही चाहिए ताकि कोई जवाबदेही भी सुनिश्चित हो सके और उसके बारे में उचित कार्रवाई हो सके। तो मौटे तौर पर आर्थिक स्थिति भी यही है और सेफ्टी से संबंधित मेंटीनेंस के लिए और दूसरे तमाम कार्यों के लिए जो भी हालत है उसके बारे में हम लोगों ने जो प्रयास किया है उसका भी हमने उल्लेख किया। लेकिन यह नहीं भूलना चाहिए कि भारतीय रेल प्रतिदिन 11 हजार ट्रेन चलाती है, साढ़े सात हजार पैसेंजर ट्रेन चलाती है। हम स्वीकार करते है इस बात को, एक रेल यात्री के रूप में भी हमारा अपना अनुभव है, सब के अपने अनुभव हैं। चारों तरफ जिस ढंग से भीड़ है, जिस ढंग से लोगों की इच्छा है उस ढंग से एमिनिटीज नहीं है और एमिनिटीज में सुधार के जरूरत है और फिर जो ग्रिवेंसेज हैं लोगों के उन ग्रिवेंसेज पर कोई उसका रिड्रेसल पूरे तौर पर नहीं हो पाता। हमने खुद भी देखा है। आपने मिनरल वाटर के बारे में बात की। रेल भवन में मुझको मेरे कमरे में मिनरल वाटर की बोतल से पानी निकाल कर दिया गया था एक दिन। उस पानी को पीने के बाद मुझको लगा कि मैं कोई गंदा पानी पी रहा हूं। तो मैंने अपने सामने मेंबर-ट्रैफिक को बुलाया और मेंबर-ट्रैफिक को मैंने कहा कि — जरा यह पानी पीजिए उसने भी पानी पिया और उसने कहा कि कुछ गड़बड़ है। तो मैंने कहा कि इसकी जांच कराइए। तो इस पानी को डी॰जी॰ रेलवे हैल्थ सर्विसेज के पास तुरन्त सील करके भेजा गया। जांच हुई और जांच हो करके पाया गया कि इसमें गड़बड़ी है और इस गड़बड़ी को पाने के बाद उसको रेलवे में ब्लैक लिस्ट कर दिया गया। चार मिनरल बोटल की कम्पनियां थी। हमारे राज्य मंत्री श्री राम नाईक जी के लेबिल पर यह फाईल आई थी। उनको शक हुआ कि कुछ लोगों ने जाली सर्टिफिकेट लगाया है। उसके आधार पर जांच कराई गई और पाया गया कि चार कम्पनियों ने जाली सर्टिफिकेट दे दिया है। उस पर भी कार्रवाई की गई। तो हम लोग तो हर तरह से सजग है, सचेत हैं। लेकिन शायद इसका प्रचार हम नहीं करते हैं। लेकिन अपने यहां ब्लैक लिस्ट करते हैं। मैं इस बात का उल्लेख नहीं करना चाहूंगा। कई सरकारी समारोहों में मैंने उसी पानी को देखा ...(व्यवधान) जिसको हमने रेलवे में ब्लैक लिस्ट किया।

डा॰ रणवीर सिंह (उत्तर प्रदेश): इससे तो बात नहीं बनेगी। उसका तो बड़ा भारी ऑफेस है।

श्री नीतिश कुमारः आपको मैं बता दूं कि रेलवे ने निकाल दिया है कि फूड एडल्ट्रेशन एक्ट उस पर लागू हो सके। इसलिए हमने कहा है कि उनको स्पेसिफिकेशन बोटल पर लिखना पड़ेगा - मिनरल वाटर। इससे पहले कई ऐसे रेलवे में और दूसरी जगह पर भी जो मिनरल वाटर नहीं लिखते थे — पीने लायक पानी लिखते थे। उन पर देश का कोई कानून नहीं है जो लागू हो सके। इसलिए रेलवे में ऐसा पानी आए इसके लिए हम लोगों ने कहा है कि मिनरल वाटर उस पर लिखना जरूरी है। उसमें क्या-क्या कंपोनेंट्स हैं वह लिखना जरूरी है। हम लोगों ने यह कदम उठाया है।...

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मीः मेरी गुजारिश यह है कि आप अपने यहां तो कदम उठा रहे हैं। जिन मंत्रालयों में आपने वह पानी यह बोतल देखी ...(व्यवधान) मैं एक बात कहना चाहता हूं कि जिन वजारतों में आपने उस पानी को या उन बोतलों को देखा है उनके बारे में अगर यहां नहीं बता सकते हैं तो कम से कम उन मंत्रियों को बताकर के वहां भी उनको कैंसिल करवाइये और वहां भी उनको ब्लैक लिस्टिड करवाइये। सवाल यह है कि जब वह नुकसानदेह है तो दूसरे इलाकों में तो वही पानी गड़बड़ कर रहा है।

श्री नीतिश कुमारः मैंने देख लिया। उस पर जो जरूरी कार्रवाई होगी वह हम जरूर कर देंगें लेकिन मैंने उल्लेख कर दिया कि यह शिकायत है। रि-साइक्लिंग हो रही है। इसी प्रकार से आपने जितने दूसरे सवाल उठाये हैं, मैंने उनका जवाब दे दिया है और उसके बारे में जो भी जानकारी होगी वह मैं आप तक पहुंचा दूंगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं यह निवेदन करूंगा कि आप सब सदस्यों का समर्थन इस प्रस्ताव को, मिलना चाहिए।

श्री रामजी लालः लाइन न बढ़ायें, मगर गाड़ियां तो बढ़ा दें ...(व्यवधान) इसके बारे में मंत्री जी कुछ आश्वासन तो दे दें। *(interruption)*

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Please sit down. The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the consolidated Fund of India for the services of the financial year 1998-99 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

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

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

SHRI NITISH KUMAR: I beg to move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

PERSONAL EXPLANATION

Re. Prasar Bharati Bill

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Minister, do you want to say something?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रमोद महाजन): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं व्यक्तिगत स्पष्टीकरण के लिए खड़ा हूं। सदन में आज प्रातःकाल विपक्ष के सम्मानित नेता और अन्य प्रमुख नेताओं ने ऐसी आपत्ति उठाई थी कि सदन के चलते हुए, सदन के बाहर मैंने प्रसार-भारती के संबंध में कोई महत्वपूर्ण घोषणा करके सदन की एक तरह से अवमानना की थी। मैं सबसे पहले यह स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि मंत्री पद के इस 18 दिन के कार्यकाल में मैंने संसद के बाहर कोई भी घोषणा नहीं की है। मैं किसी समाचार पत्र वाले को या किसी दूरचित्रवाणी वाले को व्यक्तिगत रूप में या सामूहिक रूप में कहीं भी नहीं मिला हूं। किसी प्रकार का मैंने विशेष साक्षात्कार नहीं किया है। इसलिए प्रसार-भारती क्या, मैंने मंत्रालय के संबंध में किसी भी विषय पर सार्वजनिक कोई बात नहीं की है। जैसा मैंने कहा मंत्री तो मैं 18 दिन का हूं, 12 वर्ष का सांसद हूं, संसद की परम्पराओं से मैं परिचित हूं इसलिए सदन के चलते हुए कोई भी घोषणा बाहर करके मैं सदन की अवमानना करने की सोच भी नहीं सकता हूं, उसकी परम्पराओं का उल्लंघन भी मैं नहीं कर सकता हूं। लेकिन जब विपक्ष के नेता और अन्य नेताओं की स्पीच मैंने पढ़ी तो मुझे लगा कि यह व्यक्तिगत स्पष्टीकरण देना जरूरी है। बाद में मैंने जांच की तो पता चला कि परसों मेरे मंत्रालय की परामर्शदात्री समिति की एक बैठक हुई थी। हम सब यह जानते हैं कि परामर्शदात्री समिति की बैठक की बाहर कोई रिपोर्टिंग नहीं होती है और न ही उसकी कोई चर्चा होती है। लगता है एक-आध समाचार ने, मैंने परामर्श दात्री समिति में ऐसा कहा, ऐसा अपने सूत्रों के अधार पर छापा है। उसमें किसी प्रकार की सत्यता नहीं है और और न ही मैंने इस बारे में बाहर कोई घोषणा की है। विपक्ष के नेता प्रणव बाबू ने भी कहा था, सबको आश्वस्त करना चाहता हूं कि सदन के चलते हुए किसी प्रकार की घोषणा न मैंने की है न करूंगा।

THE APPROPRIATION (NO. 4) BILL, 1998

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI YASHWANT SINHA): Madam, I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1998-99, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

Madam, this Bill arises out of the Supplementary Appropriations charged on the Consolidated Fund of India and Demands voted by Lok Sabha. It is proposed to augment the sanctioned provisions by Rs. 14,449.96 crores. However, to the extent of Rs. 13,169.96 crores, the augmented provision is matched by savings of the concerned departments or by enhanced receipts recoveries. In addition, demand provison of Rs. 27 lakhs is being sought—Rs. 1/-