THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1998

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): 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 year 1998-99 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The Question was propsoed.

DR. M.N. DAS (Orissa): Respected Madam, I crave for your indulgence.. Fhrough you, I crave for the indulgence of the hon. Railway Minister. I have to raise on behalf of the people of my State of Orissa, a voice of grievance. Kindly excuse me, Nitish Kumarji. Madam, I am appealing to the hon. Minister, through you. Only 62 years before this date, Bihar and Orissa constituted one British Administered Province. Orissa was separated from Bihar in 1936. Yet, I passed the matriculation as a student of Patna University in 1942. I passed the Intermediate Examination in 1944, also from the Patna University. In other words, Bihar and Orissa are two sister-States. And Sisters should remain sisters. Never can neighbours change their places.

3.00 p.m.

But Madam, the present Government has started looking towards Orissa not in a brotherly way—kindly excuse me for saying so—forgetting, perhaps, the fact that a number of MPs. from my State are holding the tubes of the life-sustaining oxygen cylinder before the nostrils of the gasping Government of India. At any moment, they can withdraw the tubes. Take care of that.

Madam, I want to raise the voice of grievance on behalf of my State because this Government has done so much injustice in regard to railways in Orissa. Almost all the on-going projects have come to a grinding halt. Whatever projects were taken up in the recent past, by successive regimes, would not be completed in any case. They are not going to be completed. They cannot be completed.

I need not have to remind the House of the history of railways in Orissa. That will take a long time. When the British conquered Orissa, to them, Orissa meant only Balasore, Cuttack and Puri Districts. They required this narrow coastal belt to connect the Bengal Presidency with the Madras Presidency. When Orissa was integrated into a linguistic province in due course of time, after a long struggle, the far-away Sambalpur was brought from the Central Provinces. But the British did not connect Sambalpur with Cuttack by rail. Similarly, Ganjam and Koraput were brought from the Madras Presidency, but no railway line was given to Koraput.

When 24 out of the 26 princely States of Orissa were finally merged with Orissa at the time of Independence, there was no railway line connecting the interior areas, the hilly tracts and forest areas, inhabited mostly by tribals. Orissa lacked in railways.

Therefore, in recent times, several projects were taken up. But today, we have come to a point where a fullstop has been put to these on-going projects in Orissa. How long can we tolerate such injustice? We are not living under the British regime any more. The British people might not have done anything for us. But we expect from our Government that whatever projects the previous Governments had undertaken should be completed. Please complete the on-going works.

Don't stop them.

I would give you some instances to show the kind of injustice that has been done to Orissa.

Madam, for the last fifteen years, the Talcher-Sambalpur line has been under construction. The present Railway Minister had announced that the passenger traffic on this line would be opened on

15th August of this year so that passenger trains could run between Talcher and Sambalpur. He has provided Rs. 15 crores. But yesterday, I collected some information. I find that the line had been laid, but there is no trace of any platform; there is no trace of any station; there is no trace of even any signal. I welcome the hon. Minister to kindly become the first passenger to travel from Talcher to Sambalpur on 15th August of this year! The point is, no work can be done with the amount granted.

Then, the Jakhpura-Banspani railway line was sanctioned in the Budget of 1976-77. The first phase of the line was opened in 1982. But that phase, the first phase, from Daitari to Banspani is far from being completed. This year only Rs. 49 crores have been provided in the Budget, though the total estimate has been of the order of Rs. 592 crores. A sum of Rs. 145 crores has been spent so far. We need another Rs. 398 crores for its completion.

Here I may draw the attention of the House to the fact that unless this Daitari-Banspani line is finished, the proposed steel plants at Gopalpur and other places will remain only a day-dream because the iron-ore is to be carried through that railway-line to the proposed steel plants.

Third, Rs. 500 crores is necessary for construction of the Khurdha-Bolangir railway. Rs. 6 crore has been spent so far. This is one of the latest of the enterprises. The present Railway Minister has provided in the Budget only Rs. 2 crores.

Fourth, for the Lanjigarh-Junagarh railway, Rs. 2 crores have been provided, though the total estimate stands at Rs. 100 crores. Through you, Madam, I pray to Almighty God that our Railway Minister, Shri Nitish Kumar, should remain the Railway Minister for another 50 years to travel on that line—he is spending only Rs. 2 crores per year, and the total estimate is Rs. 100 crores-as the first passenger, and, I assure you, without ticket.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Dr. Das, you don't have to pray God through me. You can directly do that. Only to the Minister you need to go through me.

THE MINISTER OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (DR. MURLI MANOHAR JOSHI): There is no hot line between him and God.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Nor is there a hot line between me and God. .. *{Interruptions)....*

DR. M.N DAS: Madam, you help me :o pray God.

The next point is that for the Haridas-pur-Paradip railway line, Rs. 2 crores have been provided, whereas the total estimate stands at Rs. 121 crores.

Then, for an estimate of Rs. 58 crores to complete the Rupsa-Bangiriposhi railway line, the Minister has approved only Rs. 2 crores for the current year. We need Rs. 58 crores.

For the Noapada-Gunpur project, estimated at Rs. 47 crores, the kind Minister has sanctioned a phenomenal figure of Rs. 10,000 only! While the estimate is Rs. 47 crores, the provision is only Rs. 10,000/-. May be, the Planning Commission has not approved it. If that is so, what for has Rs. 10.000/- been provided? Is it a donation, charity or dole? What purpose does it serve? Is this not a false promise, a type of deception being played upon the people of the State?

Finally, for the Angul-Sukinda railway, line, estimated at Rs. 245 crores, the Minister has provided Rs. 2 crores only in this year's Budget.

Madam, I feel very much aggrieved. Orissa is a major State of the Indian Union, with full of natural and mineral resources. It cannot develop these unless communication facilities are provided and railways are laid. We suffer from a dubious, though uncalled for, undeserved distinction that we are an under developed State. We have no reason to be called like that. If you give us railways and other communication facilities, this under

developed Orissa wril become one of the most developed States because nature has given us, God has given us unlimited natural and mineral resources.

I request the hon. Minister kindly to change the priorities. Give the State what is due to the State. Don't pour oil on oily heads. States like Orissa, Assam and those in the North-East need railways. By all means find resources. By simply promising many good things but crying a halt to many good programmes, on-going programmes, you are not doing any service to the State. If one State remains crippled, disabled, handicapped, you cannot think of mother India growing strong and stout. All the limbs must make the country strong and stout.

Thank you very much.

श्री गोविन्द मिरी (मध्य प्रदेश) : उपसभापति महोदया, मैं रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हूं। मैं रेल मंत्री मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि प्लास्टिक के जो गिलास वगैरह में खानपान दिया जाता था उसकी जगह अब भारतीय परंपरा के मुताबिक कुल्हड़ और पत्तल शुरू करने की योजना बनाई गई हैं, यह अच्छी बात हैं। यह अच्छी शुरूआत हैं। मैं यह जानता हूं कि उनको बिगड़ी हालत में यह रेलवे मंत्रालय मिला हैं। आर्थिक ढांचा चरमरा गया था, जिसे सुधारने के लिए समय-समय प्रयास कर रहे हैं। महोदया, मध्य प्रदेश के छत्तीसगढ़ क्षेत्र से मैं आता हूं और वहां बिलासपुर रेलवे का सब से आमदनी देने वाला डिविज़न हैं। पूरे भारत में, किंतु जिस अनुपात में वह डिवीज़न आमदनी देता हैं उस अनुपात में वहां का विकास नहीं हो रहा हैं। आप देखेंगे छत्तीसगढ़ को हम नया राज्य बनाने जा रहे हैं। हमारे राष्ट्रीय एजेंडा में भी इस बात का उल्लेख हैं। महामहिम राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में भी इस बात का उल्लेख हैं। हर राजधानी को राजधानी एक्सप्रैस से दिल्ली से जोड़ा गया हैं, किंतु छत्तीसगढ़ ऐसी पिछड़ी जगह हैं वहां का संभावित जो राजधानी का मुख्यालय हैं छत्तीसगढ़ का बिलासपुर होने जा रहा हैं। उसको छत्तीसगढ़ राज्य बनना हैं। अब राजधानी बनेगी तो वहां पर कोई द्रुतगामी यात्री गाड़ी नहीं हैं। ... (**व्यवधान**) ... जब राजधानी बना रहे हैं तो उसको राजधानी एक्सप्रैस से जो जोड़ना ही चाहिए। उस बात का उल्लेख इसमें नहीं हैं। ... (**व्यवधान**) ... मैं यह उनके ध्यान में लाना चाहता हूं कि जिन वैगनों को, जिन कोचेज़ को म्यूजियम में रखा जाना चाहिए वे सभी हमारे छत्तीसगढ़ क्षेत्र में चलाए जा रहे हैं। कमाने में नंबर वन, लेकिन खर्च के मामले में अर्थात् उसी अनुपात में उसका विकास नहीं हो पा रहा हैं। मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जिस अनुपात में वहां से आमदनी हो रही है उस अनुपात में उस पर खर्च भी किया जाए, सुविधाएं भी दी जाएं कई ट्रेन ऐसी हैं जहां कि पानी तो मिलता ही नहीं, लेकिन प्रकाश की भी व्यवस्था नहीं होती। आए दिन लूटपाट होती हैं। मैं उनका ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूं कि आए दिन ट्रेनों में डकैतियां हो रही हैं और हम यह कह करके अपना पिंड नहीं छुड़ा सकते कि यह राज्य सरकार का विषय हैं। हम सब टिकट खरीदते हैं, पैसा देतें हैं तो न केवल हमारी यात्रा सुरक्षित हो बल्कि हमारा जीवन भी सुरक्षित होना चाहिए। अभी पिछले महीने में मौदिया से बिलासपुर जा रहा था 19 जून को वहां पर 17 जून को छत्तीसगढ़ में डकैती हुई और 19 जून को गीतांजलि एक्सप्रैस जैसी महत्वपूर्ण गाड़ी में भी डकैती हुई। लोग लूट-पाट करके ख्ले जाते हैं और यात्रियों की जान-माल खतरे में रहती हैं। हम कुछ नहीं कर पाते। यह दुर्घटना नागपुर और गौदिया के बीच में हुई हैं। इसी तरह से बहुत दुर्घटनाएं होती हैं। कुछ अर्सा पूर्व बिलासपुर संभाग के अंतर्गत भंवरटंक स्टेशन जो हैं उसके पास ट्रेन एक्सीडेंट हुआ था। और उसमें कम से कम तीन-चार सौ लोग मारे गए थे। पिछले वर्ष चापा में भंयकर रेल दुर्घटना हुई। मेरे कहने का अर्थ यह है कि उस क्षेत्र में रेल का रख-रखाव ठीक से नहीं हैं। रेल की पांत पुरानी हैं, वह बदली जानी चाहिए। इस ओर समय-समय पर हम उनका ध्यान आकर्षित करते रहते हैं, लेकिन कमियों की ओर ध्यान नहीं दिया जाता हैं। चुचूइया फाटक जो बिलासपुर में हैं जहां पर क्रॉस करने के लिए घंटों खड़े रहना पड़ता हैं।

उस के लिए ओवरब्रिज की मांग की गयी हैं, लेकिन हम को राज्य सरकार रेलवे मंत्रालय के बीच भटकाया जा रहा हैं। राज्य के मुख्य मंत्री ने उस का शिलान्यास भी कर दिया हैं, लेकिन मालूम नहीं वह ओवरब्रिज किस हाल में हैं। मैडम, इस ओवरब्रिज की हमारी बहुत पुरानी मांग हैं, जिसे कि अब तक पूरा हो जाना चाहिए।

मैडम, अन-मैन लेवल क्रासिंग्स को मैं मौत के द्वार कहता हूं। हम रेलवे पर इतना खर्चा करते हैं तो इन जगहों पर चौकीदार वगैरा की व्यवस्था भी होनी चाहिए। मैडम, बिलासपुर से जबलपुर के लिए मंडला होकर नई

रेलवे लाइन डालने की मांग भी बहुत पुरानी हैं और इस नए रेल मार्ग के लिए सर्वे भी हुआ हैं। इस के लिए तीस-चालीस साल पहले सर्वे हुआ था, लेकिन उस के बाद कुछ नहीं हुआ इसी तरह से कोरबा से रांची वाया धर्मजयगढ़ और जसपुर रेलवे लाइन का मसला हैं। वहां भी सर्वे किया गया हैं, लेकिन आगे कुछ नही हुआ । वहां के लोग खटारा बसों में यात्रा करने के लिए मजबूर है जिस कारण उनकी जान-माल भी सुरक्षित नहीं हैं। वे अपने गंतव्य तक समय पर नहीं पहुच पाते हैं मैडम, मेरा कहना है कि क्षेत्र की इन कमियों की ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। और बिलासपुर को आय के मुताबिक उस का वास्तविक हक मिलना चाहिए।

मैडम, अब मैं असली मुद्दे पर आता हूं। बिलासपुर जोन की मांग बहुत पुरानी हैं, भुवनेश्वर, इलाहाबाद, हाजीपुर, जयपुर, बंगलौर और जबलपुर – ये 6 जोन अब पैदा नहीं हुए थें। उस के पहले से बिलासपुर में रेलवे जोन बनाए जाने की मांग हो रही हैं। मैडम, 9 रेलवे जोन पहले से बने हुए थे, उस के बाद ये 6 रेलवे जोन बनाए गए जबकि जितने भी प्रधान मंत्री और रेल मंत्री हुए सभी ने हम को यही बताया कि जब भी 10वां जोन खुलेगा वह बिलासपुर में खुलेगा। मैडम, बिलासपुर जोन बनाए जाने के संबंध में समस्त औपाचारिकेताओं को पूरा करता हैं, लेकिन जहां मांग नहीं थी, उन को जो दे दिया गया और जहां मांग हैं, वहां नहीं दिया गया । मैं हमारे डायनेमिक रेल मंत्री जी से उम्मीद करता हूं कि यह जो खामी हैं, क्षेत्रीय असंतुलन हैं इसे दूर करने के लिए वे प्रयास अवश्य करेंगे। मैं उन के ध्यान में लाना चाहता हूं कि नया रेलवे जोन खोलने के लिए वित्तीय साधन का अभाव बताया गया हैं लेकिन सन् 1984 से रेलवे रिर्फार्म्स कमेटी और संसदीय सलाहाकार समिति के कहने के बाद जब अचानक 1996 में 12 साल तक यह मसला पेंडिंग रहने के बाद जब 4 नए जोन बनाए जाने की सिफारिश की गयी, लेकिन दो नए जोन हाजीपुर और जयपुर में खोल दिए गए जहां से मंत्री जी आते हैं। मैडम, अब तो यह हो गया कि मंत्री जी जहां से आएंगे वहां जोन बन जाएगा और बाकी जगह नहीं बनेगा और यही बात रही तो न्याय कहां होगा?

उपसभापति : कम-से-कम मुबंई को फायदा होगा।

श्री गोविन्दराम मिरी : मैडम, मैं यही कहना चाहता हूं कि जहां-जहां तीव्रगामी गाड़िया जा रही है जैसे यहां से भोपाल, यहां से मुबंई, यहां से कलकत्ता-ऐसी कई गड़िया हैं, लेकिन छत्तीसगढ़ के लिए कोई गाड़ी नहीं हैं। तो मैडम जहां ज्यादा है वहां और दिया जा रहा हैं। और जहां अभाव हैं, उस को तरसाया जा रहा हैं। मैडम, छत्तीसगढ़ क्षेत्र में कोयले का भंडार हैं, वनोपज का भंडार हैं, वहां हीरा खदान निकली हैं, इस तरह वह रत्नगर्भा क्षेत्र हैं। वहां क्षेत्र के लोग अक्सर कहते हैं “छत्तीसगढ़ सब से बढ़िया” लेकिन उस क्षेत्र को अभावग्रस्त बनाया जा रहा हैं।

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश): वहां सब से बड़ा भंडार तो आदिवासियों का हैं।

श्री गोविन्दराम मिरी : मैंने पहले ही जिक्र किया कि छत्तीसगढ़ आदिवासी बहुत क्षेत्र हैं, अनुसूचित जाति व जनजाति बहुत क्षेत्र हैं जिसे उसका हक और सुविधाएं मिलनी चाहिए।

मैडम, मैं रेलवे जोन बनाएं जाने के विषय में चर्चा कर रहा था कि नए रेलवे जोन बनाए जाने के समय हाजीपुर और जयपुर जोन का कहीं नाम नहीं था, लेकिन चूंकि वह तत्कालीन मंत्री जी का क्षेत्र था, इसलिए हाजीपुर जोन बना दिया गया, लेकिन जहां हम कह रहे हैं कि बिलासपुर में इंफ्रास्टच्कर खड़ा हैं, हम को वित्तीय मदद नहीं दीजिए केवल बिलासपुर डिवीजन की आमदनी को उस में लगा दीजिए उस के लिए हमारे पास भवन हैं, स्थान हैं और सब कुछ हैं। आप सिर्फ घोषणा कर दीजिए, उस सब के बावजूद भी हमें हमारे हक से वंचित किया जा रहा है और इसीलिए वहां के नवयुवकों ने रोष प्रकट किया था। आज से कुछ वर्ष पहले, दो साल पहले वहां बिलासपुर में रेलवे की संपत्ति को भारी क्षति हुई थी, बहुत खूबसूरत स्टेशन था यह।

उपसभापति महोदया, बिलासपुर एक लंबा चौड़ा स्टेशन हैं। मैं रेलवे मंत्री जी को वहां आमंत्रित कराता हूं कि आप बिलासपुर में आइए वहां के लोगों के दुख-दर्द को आप देखें। यह सबसे संपत्ति को काफी नुकसान पहुंचाया गया, रेलवे इंजन जलाया गया, सिग्रल सिस्टम को खराब किया गया, सब बिल्डिंगें तोड़-फोड़ दी गई इस के कारण कम-से-कम 200 करोड़ की संपत्ति का नुकसान रेलवे को हुआ था, लेकिन सरकार के कान में जूं तक नहीं रेंगी। हम शांत जरूर हैं, लेकिन अपने अधिकारों के प्रति सजग हैं। हम जिन उपायों से हो सकता हैं, सबकी कोशिश की हैं। हम रेलवे मंत्री से, प्रधामंत्री जी से, सबसे अपनी मांग को रखते आ रहे हैं। मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान थोड़ा इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि वर्तमान प्रधानमंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जब लोकसभा में विपक्ष के नेता थे तो उन्होंने उस समय इस बिलासपुर जोन की मांग का H

समर्थन किया था। और कटमोशन रखने का प्रस्ताव किया था। अब माननीय वाजपेयी जी प्रधानमंत्री हो गए हैं,कम से कम उनके द्वारा किए गए वायदे को तो ध्यान में रखकर यह कार्य पूरा करें।

महोदय, बहुत "इफ" "बट" लगाया जाता हैं। हमारे रेलवे की जो स्टेंडिंग कमेटी की रिपोर्ट पेश की गई हैं, उसमें भी नए जोन खोलने के लिए कोई बेन नहीं लगाया गया है। उन्होंने इतना ही कहा है कि सभी स्थितियों की समीक्षा कर ली जाए। यह कहा है उन्होंने अपने पैरा 218 में। मैं समझता हूं, इसमें अब कोई अड़चन नहीं होनी चाहिए। माननीय प्रधानमंत्री जी कह चुके हैं, सारे जन-प्रतिनिधि उनसे कई बार मिल चुके हैं, हम ज्ञापन दे चुके हैं और अभी जो छात्र युवा संघर्ष समिति है वह अपना संघर्ष कर रही हैं। लोगों की आपसे बड़ी आशाएं हैं, बड़ी अपेक्षाएं हैं। बहुत दिनों के बाद लोगों को अपने ढंग की अपनी सरकार मिली हैं। इसलिए इस सरकार द्वारा कम से कम उन कमियों की पूर्ति हो जानी चाहिए।

महोदया, एक बात और मैं कहना चाहता हूं और वह यह है कि अब वह समय आ गया हैं, जब वित्तीय संसाधनों का अभाव बताकर बिलासपुर में नया जोन खोलने की मांग को और अधिक देर तक टाला नहीं जा सकता हैं। सिर पर चुनाव आ रहे हैं। और इस सब का असर उस चुनाव पर भी पड़ेगा। यह ऐसा नहीं हैं कि यह कोई हमारी नई मांग हैया हम आज ही इस मांग को उठा रहे हैं। हमारी मांग इतनी पुरानी है कि हमें याद नहीं कि कितनी पुरानी हैं। हम समस्त औपचारिकताओं को भी पूरा करते हैं और अगर इसके बाद भी हमको हमारा अधिकार नहीं मिलता तो यह दुर्भाग्य ही होगा और इससे स्थिति और खराब होगी। मैं नहीं जानता कि आगे स्थिति क्या होगी। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को जहां एक ओर बधाई देना चाहता हूं कि वह वित्तीय साधन जुटाने के लिए नए-नए तरीके इजाद कर रहे हैं। वहीं मैं यह कहना चाहता हूं। कि रेलवे की इतनी भूमि खाली पड़ी हुई हैं, रेलवे के प्लेटफार्म लंबे-चौड़े पड़े हुए हैं, उनको भी कमर्शिलाइज करके धन उगाया जा सकता हैं, वित्तीय साधन आप जुटा सकते हैं। जैसा मैंने पहले कहा, बिलासपुर में जोन खोलने के लिए कोई विरोध नहीं हैं, कोई कठिनाई नहीं हैं, सारे राजनैतिक दल एक हैं, कई वर्षो से हम मांग करते आ रहे हैं,इस पर आपको ध्यान देना चाहिए। कहा जाता है कि बिना रोए मां भी बच्चे को दूध नहीं देती और इधर हम रो रहे हैं। तब भी कुछ नहीं हो रहा हैं। महोदया, मैं आपके माध्यम से निवेदन कर रहा हूं कि आप हमारे दुख-दर्द को समझ सकती हैं। आप जरा हमारी सिफारिश कर दें, प्रधानमंत्री जी तो कर चुके। रेल मंत्री जी को भगवान सदबुद्धि दे कि वह बिलासपुर में नया जोन खोलने की घोषणा करें। वित्तीय साधन हमारे पास हैं। ... (**व्यवधान**)...

रेल मंत्री (श्री नीतिश कुमार): महोदया, इनसे पूछ लीजिए कि बिलासपुर जाने में कौन-कौन डिवीजन रहेंगे?

श्री गोविन्दराम मिरी : महोदया, मैं कहना चाहूंगा कि जहां चाह हैं वहां राह हैं। यह जो योजना आयोग और वित्त मंत्रालय की बिना कन्सेंट के 6 जोन खोल दिए गए। यह जो 12 वर्ष से लटके पड़े थे, उनके लिए कहां से फाइनेंस का और डिवीजन का आ गया? यह वर्कआउट करना मिनिस्टरी का काम है। आप चाहें तो आप वर्कआउट कराकर उसको कर दीजिए।

उपसभापति : मिरी जी, मंत्री जी खाली पूछ रहे हैं कि कौन-कौन से डिवीजन आप उससे लेंगे?

श्री गोविन्दराम मिरी : मैडम, हम सुझाव दे देंगे, बता देंगे उनको। यह उन्होंने अभी नई बात कही हैं, उसको हम जल्दी बता देंगें। मैंने तो पहले ही कहा कि जहां चाह हैं वहां राह है और न करने के या टरकाने के तो कई बहाने हैं किसी न किसी बहाने से रोका जा सकता हैं, नहीं तो हो सकता हैं। मैंने उदाहरण दिया हैं आपको। मैं पुनः दोहराना चाहता हूं कि समय आ गया है कि बिलासपुर में शीघ्र ही एक नया जोन खोल जाए। हम जो पुराने जोन हैं, उनको बंद नहीं करना चाहतें, हम चाहते हैं कि बिलासपुर में एक नया रेलवे जोन खोला जाए। जहां तक डिवीजन का सवाल हैं, डिवीजन हम बैठकर उनको बता सकते हैं। आप जोन बनाएंगें, ऐसी घोषणा कर दीजिए, हम डिवीजन बता देंगे। तो नए रेलवे जोन की घोषणा करेंगे और कौन-कौन से डिवीजन बनाए जाएं, यह हम बैठकर तय कर सकते हैं।

महोदय, आपने मुझे समय दिया और हमारी मांगों को सुना, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

उपसभापति : आपने कुछ कहा मंत्री जी?

श्री नीतिश कुमार : हमने कहा कि यह कैसे हो सकता हैं कि इंटरमीडिएट में एडमिशन ले लीजिए, मैट्रिक बाद में पास कर लेंगे?

PROF. (SHRIMATI) BHARATI RAY (West Bengal): Madam, when Lord Dalhousie penned his famous Railway

Minute of 20th April, 1853, it was not the welfare of the people of India that weighed with him. The Lancashire textile interests and the compulsion of rapid military movement dicatd his poolcy. After independence, our objectives have changed. The Railways are now in tune with the developmental policy of this country. Therefore, first and foremost, the Railways must be a utility service.

Now, having stated that as my premise, and looking at the Appropriation Bill which is in my hand, there are three issues which concern me.

First, those who provide the service, second, those for whom the service is meant and third, the question of expense. I would like to take up the first point first. The Railways, as we all know, is the largest public sector undertaking employing the maximum number of people. The present strength of employees today is roughly 16,41,000. In 1974, if my information is correct, about twenty Jakh people were working in the Railways out of which seventeen lakhs and fifty thousand were permanent and 2,50,000 as temporary. That is to say, the staff strength of this Department is decreasing. Every year, about 60,000 people retire and all the posts are not being filled up. madam, I do not advise to employ men after men and keep them idle. My point is that the Railwasy cover large areas. New trains are being introduced, old coaches and old tracks have to be maintained. Therefor, more people should be employed, basic amenities should be given to them and they should work under proper supervision so that the Railwasy is made an effective and efficient service. My three points mentioned earlier are concerning those for who the service is meant. They being upon one central theme, the operation. How are the Railways being operated in terms of manpower, finance as well as services?

Coming to the important point of services, we all know that services in the Railways have become appalling. The basic amenities are gioing down, sanitation is a dictionary word, alarm chains are cosmetic and the punctuality of the trains is a joke. Worst of all, passenger safety which should have been given the top priority, is conspicuous by its absence. Robberies and accidents are everyday news. I am astonished to know that the Department keeps no record of thefts or robberies that take place on the trains. There is no question of any accountability anywhere. I understand that a Committee has been set-up to ensure safety. But my question is: Is there any guarantee that the recommendations of this Committee will be implemented and the recommendations of this Committee will not be locked-up like the recommendations of many other Committees? The next point I want to make is that the suburban railway services have to be improved. With the demographic changes, the suburban railway has become very important. In my State of West Bengal, we urgently need enhanced frequency of suburban railways, we need implementation of the earlier scheme of railways to introduce 12 bogie rakes with simulateneous extension of the platform. These should be undertaken. While speaking on the subject of West Bengal, I will again mention that Murshidabad is a historical place associated with Nawab Siraj-ud-daula. It has the potential of attracting tourists if there is a comfortable and fast train between Murshidabad and Calcutta. Darjeeling-Himalayan Railway has also to be properly—some steps have already been taken—modernised. How will West Bengal earn money from tourism if their communication system is not good enough? And, of course, the metro railway as well as the circular railway projects are limping. Some surveys are done, some sanctions are given, but nothing concrete and up to our satisfaction has been done. Mr. Minister, probably you are bored, all of us saying the same thing again and again. We assure you that we are also bored, but

there is no other way but to go on pressing our demands until they are met.

I pass on to my third issue, the issue of expenses. I will make only two points—I never exceed my time, eight minutes is my time, I have been told—one is, as you all know, the freight traffic and the passenger traffic have come down, both. I have got the figures; from 1950-51, the passenger traffic has come down by 49 per cent and the freight traffic has come down by 60 per cent. This is largely due to inadequate, unscientific and faulty investment. I will just give one example. We all know that there is a demand for wagons. The Standing Committee Report says, "We expect that the Department needs 26,000 to 28,000 wagons per year during the Ninth Plan period." This is the estimate. The Standing Committee opined that the Department should come forward, but I understand that we alrady have resources for producing 29,000 wagons a year against the Railway demand of 26,000 wagons. I am very surprised that even though this is the situation, developmental orders for wagons have been freshly given to new companies, and that too, by giving advance. This is a very serious matter and it leaves a very had taste in the mouth oecause it is very, very inexplicable to me. No I am at one with the Standing Committee Report that the Railways should utilise the existing infrastructure as well as the exisitng technology for production of wagons, and we have that, both at Trichy and Jamalpur.

Finally, Madam, the Railways must be aware of the responsibility to cut down expenses. Railway operations must be streamlined and austerity must be practised, particularly in terms of advertisements. Huge ads, one page, half-a-page, full page, are seen every day. I went home, Calcutta, last week-end.

On Saturday, the 11th July, in the *Statesman,* the most expensive paper for advertisement with a picture, a photograph, has come out. The news-item and the picture covering half-a-page are very interesting. The news-item captioned "Tickets reseller nabbed. Trains short terminated."

"Additional AC two-tier coach attached to Rajdhani Express. Three passengers nabbed with fake freedom fighters' complementary pass. More passengers carried." This advertisement by the Eastern Railway with these trifle news items appeared on 11th July, 1998. I do suggest that the travelling expenses as well as the advertisement expenses should be cut down. There is need to scrutinise indetail every item, every head of expenditure. The railways are so important. We all know that. In this age of communications I request the Government to be more careful and to be more alert to develop the railways as a modernised, streamlined and efficient system of communications. Thank You, Madam.

SHRI BRAHMAKUMAR BHATT (Gujarat): Madam Deputy Chairperson, I want to say a few things about the railway problems. But before I suggest certain things, I would like to draw the attention of the hon. Minister to a function held recently in Ahmedabad on the occasion of the inauguration of the Lok Shakti Express. There was a function earlier when the broad-guage line between Ahmedabad to Delhi was inaugurated. Then Mr. Paswan was the Minister. They invited all MPs and in the cards the names of MPs were mentioned and the cards were sent to the MPs. But when the Lok Shakti Express was inaugurated—the hon. Minister may take note—no MP was invited except the BJP MPs. It was not an alliance function. It was not a party function. But no card was sent to us. No telephone call was given to us. Only the BJP leaders and the BJP workers were invited. Our hon. colleague,. Mrs. Urmilaben, was present.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI (Gujarat): It was not like that. Even I also did not receive any invitation. It was not a political function. *(Interruptions)....*

SHRI BRAHMAKUMAR BHATT: Therefore, you support me that nobody was invited. But some MPs were there. Gopalbhai, I am sorry, you may not be knowing. Mrs. Urmilaben was there because she had gone to make a personal representation on some grievance. She went there on the basis of a newspaper report. There was no invitation. The hon. Minister may take note that it is not proper not to invite the MPs on such occasions and avoid such things in future.

Now I will criticize the hon. Minister. But I would also like to congratulate him for one good thing that he has decided to construct a third track between Ahmedabad and Mumbai. It is a very heavy traffic area and the construction of a third track between Ahmedabad and Virar should be taken up. The hon. Minister has written to me. I believe that in the coming years, perhaps, in the coming decades, so far as the passenger traffic, trade traffic and goods traffic are concerned, it will be much easier. One more thing which I, of course, appreciate is that the decision to drop the extension of Ahmedabad-Chennai Navjivan Express to Bikaner and Jaipur. I had written a letter to the hon. Minister requesting him not to extend these trains to Rajasthan. Please don't do it. If you want to give more facilities to Rajasthan, we have no objection. You start new trains. But don't make Ahmedabad a flag-station. I received a letter from the General Manager of Western Railway, Mr. Gupta, saying that the decision which was taken is now dropped. Therefore, to that extent I again appreciate him that the Gujarat Mail and the Saurashtra Express are not going to be extended to Rajasthan. That is a good thing on the part of the Railway Minister.

Now I would like to draw the attention of the hon. Minister—I know he is a socialist; originally I also belonged, as we say, to his gotra—to the second class passenger facilities. What about the second passenger facilities? In the general coaches which are meant for second class ticket holders, if one takes a ticket, has he got a right.to sit or not? This is the basic question. When a man purchases a ticket and goes to the general coach, everybody says, 3^ snaft, SlpV^naft,

There is no room. I have visited several countries. I have travelled in UK, USA, Russia and some parts of Eurpoe. I have not seen in any country people being huddled like goats. I have not seen people standing and waiting and sitting on the roof of coaches. I have not seen it anywhere in the world. But this is the position in our country. See the fate of poor second-class passengers. The hon. Minister must be knowing it. He comes from Bihar. The situation in Bihar is not better than any other place. It may be a little worse.

AN HON. MEMBER: It is the worst.

SHRI BRAHMAKUMAR BHATT: I kbnow it. But I did not want to say that. I am talking about the second-class passengers. Let us apply our mind. Whatever can be done should be done for the second-class passengers. Their difficulty is, they don't get pure drinking water. So far as cleanliness is concerned, this question does not arise for the second-class passengers. If you want to go to a toilet, as soon as you open the door, you have to come back. I would like to give a suggestion. Can we keep one sweeper each in every coach? You can charge Re. 1/- more from every passenger. One sweeper each should be attached with every coach. If a train has to go from Ahmedabad to Bombay, there should be one sweeper in every coach. Every time he can check up that there is no dirt in the toilet. Anybody can go and use the toilet. If that is done, the second-class passengers will feel a little happy in spite of whatever other difficulties they may be facing.

We claim that we are the largest railway network in the world. It is good. We have a very big railway network

That is true. They are serving the people. There is no doubt about it. The first-class passengers have no problems. The second-AC passengers have no problems. But the problem is of reservation of tickets. If a man has purchased a ticket, he gets the seat in an unreserved coach. That is another problem which the hon. Minister may consider.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to thefts which are committed on railway platforms. Any passenger who is standing on a platform keeps his luggage by his side. He is waiting for a train. The moment he looks at the luggage, that is gone. The Railway Police will say. "Bring an eye witness. If there is an eye witness who has seen it, then only we will register your complaint". They are not even registering complaints. That is my grievance. I know all offences are not detected. But they can at least register a complaint and then try to find out their luggage. I think there is a nexus between criminals and the police at the railway platforms. There are instances where some people have not only lost their money but they have even lost passports. Then the Passport Officer says. "You have to prove that your passport has been stolen". How can a Doorman prove that his passport has been stolen? All the things were in his baggage. There should be some regulatory authority to check the criminals who are doing their business on the railways platforms where passengers generally wait. I am not saying these things merely to criticise the Railways. I would like to draw the attention of the Minister to the fact that from all Talukas, Districts and even from the city of Gujarat hundreds of luxury coaches are going to Bombay. They charge more than the Railways. Some of them are air-conditioned coaches. They are taking all the revenue which otherwise should have gone to the Railways. Since the passengers are not getting tickets and they are not able to get their tickets reserved, the owners of private luxury coaches are getting advantage.

I know every part of Saurashtra. From every taluk of Saurashtra, coaches go to Bombay. At least 50 coaches go from Ahmedabad. If you go into the city, you can see all the coaches stationed adjacent to the main transport head office and they are taking passengers to Bombay. They are making money and the Railway is losing. The revenue to the Railways has been lost. This is my point. That revenue can go back to the Railways.

The last point which I would like to mention is about 'buckle porter' when a porter dies or when he retires on account of sickness, I believe that there is a rule that the buckle of the porter will go to his son or whomsoever he had mentioned. He gives in writing that a particular person will succeed him on his death. Even in getting the buckle of the porter, whatever be the rule of the Railways, things are not free from corruption. I attended a meeting of the Porters' Association. The President of the Association took me to that meeting. The Station Superintendent was also there. A number of porters complained to me that some porters who have expired had wanted that their buckle should go to their son or their relative but that was not being done. The hon. Minister may kindly see to it that the rule is followed and the buckle is passed on to the son of the expired porter or to the person whom the deceased porter had wanted to take the buckle. It is only then that the porters will have some relief and they can be rest assured that somebody else does not take it away from them. I hope that the hon. Minister will consider these suggestions.

श्री सनातन बिसि (उड़ीसा): महोदया, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि कमर्शियल यूटीलाइजेशन ऑफ लैंड के बारे में वह क्या कर रहे हैं? इसके अतिरिक्त मंत्री जी ने खुद कहा है कि संबलपुर से सल्वर जो पुरानी रेल लाइन हैं, वह 15 अगस्त तक चालू होगी। मैं केवल इतना कहना चाहता हूं कि सचमुच वह लाइन 15 अगस्त तक चालू होनी चाहिए। मैं इतना ही सुझाव आपके माध्यम से देना चाहता हूं। धन्यवाद

श्री रामदेव भंडारी (बिहार): धन्यवाद महरादेया, मैं रेल विभाग के विनियोग विधेयक पर अपने विचार रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर दिलाना चाहूंगा जिसके बारे में कमोवेश रेल मंत्री जी को भी जानकारी हैं क्योंकि रेल मंत्री जी का भी परिचय उस क्षेत्र से अच्छी तरह से है महोदय, मैं उत्तरी बिहार से आता हूं और उत्तरी बिहार के उस क्षेत्र से आता हूं जिस क्षेत्र में नेपाल से बड़ी-बड़ी नदियां आती हैं- मुख्य रूप से कोसी और कमला। इसके अतिरिक्त और छोटी-छोटी नदियां हैं, यह नदियां उत्तरी बिहार के एक बड़े भूभाग को बिहार के दूसरे क्षेत्रों से, बल्कि देश के दूसरे क्षेत्रों से बरसात के समय में तो काटती ही हैं, अन्य समय में भी उसको बनाने की, इस पर भी विचार किया जाए। मंत्री जी आप जानते हैं कि उत्तरी बिहार के काफी संख्या में मजदूर दिल्ली और कलकत्ता में काम करते हैं। मैंने देखा है कई बार रेलवे स्टेशन पर जब भी वहां के मजदूर किसी फेस्टीवल के अवसर पर या शादी विवाह के अवसर पर घर को जाते हैं तो बड़ी भीड़ होती हैं, ट्रेन में तिल धरने की जगह भी नहीं होती हैं, खिड़की से उठा कर कुली उन लोगों को अंदर फेंकते हैं सम्मान के साथ। यह हालत होती हैं। मंत्री जी इस बात को जानते हैं, सारी जानकारी उनको हैं। उनके लिए आपको कुछ सोचना चाहिये। आप गाड़ियों की संख्या बढ़ायेंगे, कंपार्टमेंट बढ़ाइये। आप ही वे लोग हैं, बिहार से आते हैं, बिहार के लोगों को ज्यादा अधिकार है आप पर। आप पूरे देश के रेल मंत्री हैं मगर बिहार के लोगों का आप पर ज्यादा अधिकार हैं। ... (**व्यवधान**)

उपसभापति : रामदेव जी आपके पांच मिनट थे। (**व्यवधान**)

श्री रामदेव भंडारी : पांच मिनट हो गये क्या? मैं तो समझ रहास था कि दो मिनट हुए हैं।

उपसभापति : आपको ऐसे ही लगेगा जैसे आपको गाड़ी खराब लग रही हैं ... (**व्यवधान**)

श्री रामदेव भंडारी : श्री जगदम्बी मंडल की डिमांड है कि पटना से कटिहार तक गाड़ी चले। वह कह रहे थे कि दिन में गाड़ी नहीं हैं पटना सें कटिहार जाने के लिए। उनको ज्यादा पता हैं। उन्होंने कहा है, मैं डिमांड उनकी तरफ से रख रहा हूं। अभी नागमणि जी हावड़ा से आए हैं, कह रहे थे कि ट्रेन मे चादर, ताकिया और टावेल वगैरह सब पुराने हो गयें हैं। (**व्यवधान**)

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिमी बंगाल) **:** मिल तो रहा हैं। न? (**व्यवधान**)

श्री रामदेव भंडारी : मिल रहा हैं। (**व्यवधान**) आप उनको बदल दीजिये क्योंकि जब टावेल से मुह पोंछते हैं तो कुछ खरोंच जैसी लगती हैं। ... (**व्यवधान**) ऐसा कह रहे हैं। ... (**व्यवधान**)

उपसभापति : पुराना कपड़ा तो नर्म हो जाता हैं। (**व्यवधान**)

श्री रामदेव भंडारी : उसके रोएं का पोरशन तो कम कम हो गया हैं, केवल धागे वाला पोरशन रह गया हैं। रेलवे की जो कमेटियां हैं, आप उनका गठन कर दीजिये क्योंकि मैंन देखा हैं कि रेलवे की जो ज़ोनल कमेटियां हैं, अगर वह ठीक से फंक्शन करें तो बहुत सारी समस्याओं का समाधान उसी स्तर पर हो जाता हैं। समय पर कमेटी की मीटिंग हो, समय पर खबर की जाए, कोई सुनने वाला हो कोई देखने वाला हो तो सभी का काम चलता हैं। यह भी आपसे अनुरोध है कि हमारी तरफ से जो आपके पास चिट्ठी जाती हैं आप उसका जवाब देते हैं मगर मेरा अनुरोध है कि आप दो तीन ऐसे अधिकारियों को वहां नियुक्त कीजिये जो मेहनती भी हों, जिनको जासनकारी भी हो, जो समस्याएं हम लोग भेजते हैं उसके बारे में ध्यान दें और कार्यवाही करें। महोदया, आपने कहा कि मेरा समय खत्म हो गया हैं, मैं अपनी बात समाप्त करने से पहले मैंने मंत्री जी को अपनी ओर से जो निवेदन किया हैं, एक बार पुनः उनसे अनुरोध करते हुए कि हमारा आप पर बहुत अधिकार हैं, बिहारवासियों का बहुत अधिकार हैं, हमने जिन समस्याओं की चर्चा की है, वह बिहार की समस्याएं हैं, नेपाल के बार्डर की समस्याएं हैं, आप उन पर ध्यान दें। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री लछमन सिंह (हरियाणा) **:** उपसभापति महोदया, बड़ी खुशी की बात है कि जब से हमारा देश आज़ाद हुआ हैं, तकरीबन 50 वर्ष हो गये हैं, उनमें से 40 वर्ष रेलवे का महकमा बिहार के नेताओं के पास रहा हैं और अभी भी मोनोपली इनकी हैं। लेकिन अफसोस की बात है कि जिन लोगों ने पुराने फर्स्ट क्लास में सफर किया हैं उनको मालूम है कि वह कोच कैसे थे, सेकेंड क्लास के कोच कैसे थे और आज आपके ए0सी0 फर्स्ट क्लास के कोच कैसे हैं और दूसरे जो सेकेंड ए0सी0 के बीच हैं उनकी तो तारीफ ही क्या करनी है सिवाय एक दो गाड़ियों को छोड़ कर जैसे चण्डीगढ़, अमृतसर या एक

दो और जगह की शताब्दी गाड़ियां आपकी चलती हैं। जो बिहार के रहने वाले हैं, मैंने खुद देखा हैं कि बिहार का मजदूर पंजाब और हरियाणा में आता हैं तो वह अपने आपको अमरीका में समझता हैं। बिहार में तो आज भी पांचसात रूपये रोज की दिहाड़ी है लेकिन यहां उसको 100 और 125 रूपये तक मिल जाते हैं। बेचारे गुजरात से निकल कर यहां आ कर पैसा कमा कर जब घर जाते हैं तो कुछ लोगों की रेल में जेब कट जाती हैं।

4.00 P.M

इस तरह से वे भरकर जाते हैं रेल के डिब्बों में जैसे बोरियों में भरते हैं। तो मैं मंत्री जी से अर्ज करना चाहता हूं ठीक है सोशलिस्ट ख्यालात हैं उनके लेकिन वे 50 साल पुराने हो चुके हैं। अब जमाना बदल गया हैं। बदलिए आप भी और थर्ड क्लास को बंद की दीजिए। जैसे आपने फर्स्ट क्लास बंद कर दिया यह भी बंद कर दीजिए और सारे कोचेज को एयर-कंडीशंड कर दीजिए तभी देश भी तरक्की करेगा और बिहार के लोगों की भी उन्नति होगी इसमें। आज पैसे की कोई कमी नहीं हैं। चंडीगढ़ से शताब्दी चलती हैं। उसका किराया 3 वर्ष पहले 300 रूपए था, आज 800 रूपए हैं। किसी पैंसेंजर ने शिकायत की हैं? यहां हमारे चन्द-एक नेताओं ने कह दिया होगा या अखबार में छप गया होगा। लेकिन कोई बादर नहीं करता। बहुत पैसे हैं लोगों के पास।

कालका में अमृतसर को गाड़ी चलती हैं। मैंने बहुत दफा कहा कि इसमें ए0सी0 फर्स्ट क्लास और सेकैंड क्लास लगाइए। लेकिन जहां के लोग पे कर कर सकते हैं वहां इनके अफसर काम नही करने देते और हर अफसर ने अपने घर में दस-दस,पन्द्रह-पन्द्रह नौकर रखे हुए हैं। किसी के यहां भी जाकर सी0बी0आई0 से सर्च करा लीजिए। वे लगने नहीं देते हैं काचेज को और आप कहते हैं कि कामर्शियल आर्गेनाइजेशन हैं। इन्होंने हुकूमत बना रखी हैं। यह रेल बनिए की दुकान हैं, हुकूमत नहीं हैं। व्यापार हैं, बिजिनेस हैं। व्यापार की तरह इसको ट्रीट कीजिए और उन अफसरों को बताइए कि आपने भी दुकान खोली हैं इसकी तरक्की करनी हैं, काम करना हैं। इसकी बढ़ोत्तरी की सोचिए न कि रिएक्शनरी जो बात करते रहें।

कहते हैं कोच नहीं हैं। हरियाणा में आप कोच फैक्ट्री लगाइए। वहां पर सारे ए0सी0 डिब्बे बनाइए। रेट कितना ही कर दीजिए। आजकल, मैडम, भरे होते हैं- भ0 ज0पा0 की सब्जी की दुकान, भा0ज0पा0 की सब्जी की दुकान, भा0ज0पा0 की आटे की दुकान। क्या बिगड़ गया इनका? रेट भी दिए होते हैं। तक मैडम सोनिया गांधी की नजरें इनायत हैं,कुछ बिगड़ता, तब तक राज रहेगा। जिस दिन नकी नजरें इनायत बिगड़ जाएगी, हालात और हो जाएंगे। इसलिए कुछ भी नहीं होता। रेट जो मर्जी कीजिए, कोई नहीं पूछता इस मुल्क में रेट्स को। कौन पूछता हैं? 5-5, 6-6 गुनी कीमते 3 महीने में हो गयी हैं। पूछता है कोई? कुछ भी नहीं होता हैं। आजकल अखबार भी चुप हैं। वे थक गए हैं कह –कहकर। उनकी भी कोई नहीं सुनता क्योंकि वे भी एक पार्टी के साथ अटैच्ड हो चुके हैं। इसलिए वे कहते हैं कि हम पहले तारीफ कर चुके हैं, बदनामी कैसे करेंगे।

तो मैं अर्ज करना चाहूंगा मंत्री जी से कि मेहरबानी करके कालका से जो रेल चलती है अमृतसर को उसमें जल्दी से जल्दी ए0सी0 कोच लागाए। हरियाणा में कोई नयी गाड़ी नहीं चलायी गयी हैं आज तक। आज से 50 वर्ष पहले जो गाड़ियां चलती थीं वे ही बाई पास करती हैं क्योंकि हिरयाणा, पंजाब पहले इकट्ठे थे, बरनाला साइब बैठे हैं। तो वे ही गाड़ियां चल रही हैं जो पहले थीं। कोई चेंज नहीं हुआ हैं। एक भी गाड़ी नयी नहीं हैं सिवाय इसके कि एक-दो शताब्दियां हैं क्योंकि बिहार का ही मंत्री रहा हमेशा। इधर का तो कोई 4-5 साल रहा होगा। लेकिन बिहार की हालत को सुनकर और भी बहुत दुख हुआ कि वहां के लोगों की हालत और नाजुकता यह है क्योंकि वे बेचारे तो थर्ड क्लास में सफर करते हैं। तो पीछा तब छूटेगा जब थर्ड क्लास खत्म हो जाएगा। उनको भी कम से कम पता लगे कि इस देश के अंदर गाड़ी के अंदर फर्स्ट क्लास ए0सी0 भी हैं और एयर कंडीशन्ड कोच भी हैं इसलिए यही इनसे अर्ज करना चाहूंगा कि तीसरे दर्जे के डिब्बे बंद कर देने चाहिए बिल्कुल ही। कोई फायदा नहीं दूसरे मोनोपोली जिस चीज में होगी उसमें हमेशा झगड़ा रहता हैं। कंपटीशन कराइए। एकाध रेलवे के कोच या स्टेशन दे दीजिए प्रायवेट पार्टी को और अपने रेलवे के मुलाजिम को कहिए कि देखिए एक साल का निकाल लीजिए कितना प्राफिट हैं। ड्योढ़े पर ले लेगा कोई न कोई। उनको कहिए दुगने पैसे तुमसे भी लेंगे। कंपटीशन कराइए। फिर देखिए न गाड़ियों में भीड़ होगी, न उनके अंदर रश होगी। टिकट भी मिलेगा।

यहीं पहले मंत्री जी से उसके बाद मैडम चेयरमैन साहब से मैंने बात की, वे बैठे थे। वे कहते हैं कि 8 बजे कंम्पयूटर खुलता हैं। दिस इज द वर्ड आफ द चेयरमैन आफ द रेलवे। 8 बजे खुलता है और 8 बजकर 5 मिनट पर कंम्पयूटर क्लोज हो जाता हैं। सब सीटें बुक हो गयीं। मैं अपनी बात बताता हूं कल की।

मैंने अपनी सीट बुक करायी चंडीगढ़ से। कहने लगे कि सातवां आपका वेंटिग लिस्ट हैं। 4-5 सींटे खाली निकलीं उसमें। मुझे तो सीट नम्बर एक मिली। मैने कहा तुम तो वेटिंग लिस्ट में बता रहे थे कि सातवां नम्बर हैं, आया तो खाली जा रही है सीटें। तो इनका कंप्यूटर कैसा है उसको अल्लाह मिया जानता हैं। यह समझ से बाहर हैं। इंक्वायरी कौन करेगा? इंक्वायरी तो वे ही करेंगे जिनके घर 8-8 10-10 आदमी रेलवे के काम करते हों, और कौन करेगा। इंक्वायरी। वे कहेंगे सब ठीक हैं। अल्लाह का फज़ल हैं आप चिंता न कीजिए। तो मंत्री जी आप बड़े अच्छे आदमी हैं। सोशलिज्म ख्यालात के हैं। लेकिन 1998 का सोशलिज्म और हैं, 1950 का और था। बदल चुका हैं। जमाना बदल चुका हैं। इसलिए मेरा अर्ज यही है आपसे कि बदलिए और प्रायवेटाइजेशन कीजिए। प्रायवेट ही एक चीज है और कुछ नहीं हैं, कोई इलाज नहीं है इस देश की तरक्की का। जब तक आप प्रायवेट आगेंनाइजेशन को आगे नहीं लाएंगे और कंपटीशन नहीं कराएंगे कुछ नहीं होगा। किसी ट्रेड में कंपटीशन कराइए, रेलवे में, टेलीकम्युनिकेशन में और इग्लैंड वे कहां पहुच गए। हम जो इतने खुदा परस्त हैं, बेगर्स हैं। They are flying in the sky.

तो उनकी नकल कीजिए। आप। उनकी नकल क्यों करते हैं जो बेचारे बिल्कुल ही जमीन पर पैदल चलते हैं। अच्छे आदमी की पैरवी करनी चाहिए ताकि आप भी आगे बढ़े।

तो मैं यही अर्ज करूंगा कि आप देश के अंदर 5-10 कोचेज़ फैक्ट्रियां लगाइये और कोचेज़ बनाइये। आप पूछेंगे तो आपके आफिसर यही कहेंगे कि डिब्बे नहीं हैं। इतने बड़े मुल्क में जहां 100 करोड़ की आबादी है और उसके अंदर क्या कोच मैनुफैच्कर नहीं कर सकते? क्या प्राब्लम हैं? लोगों को राज़गार मिलेगा, देश में खुशहाली आएगी। इसमें क्या दिक्कत हैं? आप बाहर से इंपोर्ट करते हैं, मैडम, पूछिए कि किस लिए करते हैं, क्यों करते हैं, इसलिए करते हैं क्योंकि कमीशन मिलता हैं।

Why do not you make these things here, in the country?

हमारे मुल्क में सब चीजें हैं। आप कोचेज़ बाहर से क्यों इंपोर्ट करते हैं? इसकी कोई जरूरत नहीं हैं। हर आफिसर यही चाहता है कि इंपोर्ट कर लो, क्योंकि उसमें कुछ लगता-लगाता है नहीं और न ही कोई मेहनत करनी पड़ती हैं। आप किसी आदमी को कांट्रैक्ट दीजिए कि आप कोचेज़ बनाइये। एअर कंडीशंड कोचेज़ बनाइये, फैक्टरी के अंदर काम कीजिए। यहां हरियाणा में फैक्टरी लगाइये। आपके नज़दीकी फरीदाबाद में बड़ी जगह हैं, वहां लगाइये। हमारे यहां लगा दीजिए क्योंकि हमारे यहां कोई फैक्टरी है भी नहीं। आपकी बड़ी मेहरबानी होगी और जब तक प्राइवेटाइज़ेशन नहीं होगा तब तक आपकी रेल की गाड़ी ठीक होने वाली भी नहीं हैं। उसके बिना ऐसा ही हाल रहेगा। गाड़ियों में ऐसे ही भीड़-भाड़ रहेगी। अब देखिए, ऐसा होने से कुछ न कुछ भाई तो झगड़ा करेंगे हीं, क्योंकि वे प्राइवेटाइज़ेशन के खिलाफ हैं। वे तो खिलाफ रहेंगे। ... (**व्यवधान**) मैडम, घंटी तो मैंने आपको मना किया था, आपने फिर घंटी बजा दी।

उपसभापति : आजकल घंटी के मामले में मैं मैंम्बरों की एडवाइज़ ... (**व्यवधान**)

श्री लछमन सिंह : आप चौथी दफा ... (**व्यवधान**) कुछ तो ख्याल कीजिए। ... (**व्यवधान**)

उपसभापति : अभी 6 साल में घंटी बजाऊंगी... (**व्यवधान**)

श्री लछमन सिंह : अभी तो एक मिनट भी नहीं हुआ।... (**व्यवधान**) हां, ये सरदारों के मिनट तो बड़े भी होते हैं। थोड़ा-बहुत तो फर्क होता हैं। हमारा तो एक सवा लाख के बराबर हैं। थोड़ा-बहुत तो फर्क होता हैं।

मैडम, दूसरी बात मैं मंत्री जी से अर्ज करना चाहूंगा कि आप जगह-जगह रेड भी करवाइये, कंप्यूटर सैंटर पर जाइये, आप स्टेशन पर ज़ाइये। अब हम चंडीगढ़ जाते हैं। और चंडीगढ़ से आते हैं तो सब्जी मंडी स्टेशन पर गाड़ी लेट होती हैं। अब सब्जी मंडी और दिल्ली का तो चार किलोमीटर का फासला हैं। क्यों लेट हो जाती हैं, इसलिए कि सिग्नल डाउन नहीं हुआ। भले मानसो, आप आधा-आधा घंटा, 15-20 मिनट लेट कर देते हो, बिना वजह, कुछ भी नहीं हैं। इसलिए ऐसी चीजों को आप रोकिए। उससे एक गाड़ी लेट हो जाए तो दस गाड़ियां और लेट हो जाती हैं। ट्रैक बदलिए। सब चीज़ें बदलनी होंगी। इसमें तो आपको कर्जा मिल जाएगा, वर्ल्ड बैंक दे देगा। अभी सैक्शंस का असर भी खत्म होने वाला ही हैं। कोई खास बात नहीं हैं। जब तक कांग्रेस पार्टी आपके साथ हैं, तब तक आप क्यों घबराते हैं, चिन्ता क्यों करते हैं। आप काम करते रहिए। अभी हम आपको एक साल कुछ नहीं कहते। आराम से चलिए। यह तो आपके लिए मजे की बात हैं। कहां आपको इतनी सपोर्ट मिलेगी जितनी आपको इस वक्त मिली हुई हैं।

मैं आपको यही अर्ज करना चाहूंगा और प्राइवेटाइज़ेशन के बारे में आपके विचार सुनना भी चाहूंगा कि आपका मन क्या कहता हैं। क्या कुछ आपके मन मे तबदीली भी हुई हैं। या वही पुराना 50 का सोशलिज़म घुसा हुआ हैं? आप इस मन को साफ कीजिए। में आपका भला होगा। वरना "लम्हों ने खता की थी, सदियों ने सजा पाई" ऐसा न हो कि सौ साल हमारा मुल्क और पीछे चला जाए। इसलिए मेरी आपसे यही गुजारिश हैं।

श्री राजनाथ सिंह "सूर्य" (उत्तर प्रदेश): उपसभापति जी, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत विनियोग विधेयक का समर्थन करते हुए कुछ सुझाव देना चाहता हूं। मेरा पहला सुझाव पत्रकारों के संबंध में हैं। रेल मंत्रालय पत्रकारों को रियायती कूपन देता हैं। इसमें जो द्वितीय श्रेणी के हैं उसमें 50 प्रतिशत की रियरयत दी जाती हैं, उसके अतिरिकत जो श्रेणियां हैं उसमें 20 प्रतिशत की रियरयत दी जाती हैं। मैं समझता हूं कि रेल मंत्री जी इस बात पर विचार करेंगे कि यह भेदभाव करना ठीक नहीं हैं। इन सभी को 50 प्रतिशत की रियायत दी जाए तो यह उचित होगा। इस रियायत देने में एक और परेशानी हैं। रेल मंत्रालय जो कूपना देता हैं उसमें शर्त यह रहती हैं कि एक वर्ष के भीतर उस कूपन का प्रयोग कर लेना चाहिए, अन्यथा वह निरर्थक हो जाएगा। अब कई बार ऐसा होता है कि पत्रकार को ऐसी आवश्यकता तो नहीं पड़ती कि वह वर्ष यात्रा ही करता रहे। इसलिए यह एक वर्ष का जो प्रतिबंध हैं इसको समाप्त करना चाहिए और जब तक उस कूपन का पूरा उपयोग न हो जाए तब तक की अवधि उसके लिए रखनी चाहिए या फिर ऐसी व्यवस्था हो जाए कि उसका जो एक्रीडिटिशन कार्ड हैं उसे टिकट घर पर दिखाने से उसे उसी हिसाब से रियायती टिकट मिल जाएं। मेरे हिसाब से ज्यादा उचित तो यह होगा कि यदि कूपन की अवधि सीमा का जो प्रतिबंध हैं वह हटा लिया जाए तो इससे पत्रकारों को बहुत सहूलियत हो जाएगी।

दूसरा सुझाव जो मैं मंत्री जी को देना चाहता हूं वह यह है कि हमने देश की राजधानी दिल्ली से राज्यों की राजधानी के लिए बहुत सी ट्रेनें चलाई हैं। निरंतर इसी प्रकार की ट्रेनों की वृद्धि होती जा रही हैं। मैडम, हमारे यहां बहुत बड़ी संख्या में पयर्सटक तीर्थाटन के लिए घूमनें जाते हैं तो जो तीर्थ-स्थान हैं वहां से अन्य तीर्थ-स्थानों के लिए ट्रेन चलाइ जाएं तो यात्रियों को सुविधा होगी और रेलवे को भी मुनाफा होगा जबकि उस के लिए बहुत ज्यादा उच्च श्रेणी की ट्रेनों की आवश्यकता नहीं होगी। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं कि वाराणसी बहुत अच्छा तीर्थ हैं और दक्षिण भारत तथा बाकी स्थानों से जो तीर्थ हैं। और दक्षिण भारत तथा बाकी स्थानों से जो तीर्थ यात्री वाराणसी आते हैं, उस के बाद पर्वतीय क्षेत्र के तीर्थों में हरिद्वार जाना चाहते हैं। इसलिए अगर वाराणसी अयोध्या होकर हरिद्वार के लिए कोई ट्रेन चले तो उसका बहुत उपयोग होगा और लाभ भी होगा। अभी तक इस रास्ते पर जो ट्रेन्स चलती हैं वह हावड़ा या सियालदा से आती हैं और 10-15 घंटे लेट हो जाती हैं जिस से कि यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती हैं। दूसरे लखनऊ से जो ट्रेन दिल्ली के लिए आती हैं, आजकल सांसद भीद उस में यात्रा करते हैं, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि किसी दिन उस ट्रेन के ए0सी0 फर्स्ट क्लास में यात्रा कर लें। उस ट्रेन में कई बार ऐसा लगता है कि सीट से अब गिरे कि तब गिरे। ट्रेन के रूकने में और चलने के समय ऐसा झटका लगता है कि मानो सीट से गिर जाएंगे। उस का कारण यह है कि यह ट्रैक ठीक नहीं हैं। खास तौर से दिल्ली से मुरादाबाद का ट्रैक सिंगल ट्रैक है और मुरादाबाद का लेती है उतना ही समय आगे लेती है जबकि उस का डिस्टेंस कम हैं। मैं अनुरोध करूंगा कि उस ट्रैक के सुधार की व्यवस्था की जानी चाहिए। मैडम, लखनऊ में एक मुद्रिका रेलवे का सुझाव है और शायद आगे कुछ दिनों में उस पर काम शुरू हो, परंतु मैं लखनऊ की एक और स्थिति की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं। मैडम, लखनऊ की एक और स्थिति की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं। मैडम, लखनऊ में एक नया एरिया गोमती नगर डवलप हुआ हैं जोकि पूर्वोत्तर रेलवे के किनारे पड़ता हैं। उस पूर्वोत्तर रेलवे के किनारे रेलवे ने काफी जमीन भी एक्वायर कर ली है और वह रेलवे के कब्जे में हैं, परन्तु हाल्ट स्टेशन काफी दिन पहले खत्म कर दिया गया हैं। वहां जो एक कमरा बनाया गया था, उस का इंटा भी लोग उठाकर ले गए हैं और रेलवे ने अपने लिए जो जमीन छोड़ रखी हैं, उस जमीन पर भी लोग कब्जा करते चले जा रहे हैं। मैडम, अब लखनऊ का विस्तार हो रहा हैं और कुछ ऐसी योजना है कि कुछ ट्रेंस वहां से आगे खिसकाकर रोकी जाएंगी। वहां काफी स्थान है और उन दोनों जगहों पर पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे की दो रेलवे लाइंस जो कि आगे चलकर बाराबंकी के पास मिलती हैं, उस क्षेत्र को विकसित करने की शायद रेलवे की योजना हैं, परंतु उसके स्थान का रख-रखाव और विकास नहीं किया गया तो आगे विस्तार नहीं हो सकेगा। इसलिए मैं मंत्री जी का ध्यान उस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि उस स्थान को चूंकि रेलवे ने स्टेशन बनाने के लिए ले रखा हैं और

उस पर नाजायज कब्जे हो रहे हैं, इसलिए कृपया उस ओर ध्यान देने की कृपा करें।

इस संदर्भ में एक और सुझाव है कि अयोध्या में सायू नदी पर रेलवे का पुल बन रहा है यह एक बड़ी योजना हैं और अगर यह पुल बन जाय तो गोरखपुर की तरफ से आने वाली ट्रेंस अयोध्या होते हुए फैजाबाद होकर इलाहाबाद की ओर बहुत आसानी से जा सकती हैं। मैडम, यह एक बहुत बड़ी परियोजना हैं,परन्तु उस पर काम बहुत धीमा हैं। मैं दो दिन पहले वहां गया था तो देखा कि उस पर कोई काम हो ही नहीं रहा हैं। मैं नहीं जानता कि उस के लिए कितना धन आवंटित किया गया हैं, परंतु उस सारी योजना का हमारे नेपाल से लगे हुए क्षेत्र को पूरे देश से जोड़ने में बड़ा योगदान होगा। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान उस ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा उस परियोजना पर पर्याप्त धन आवंटित किया जाय ताकि वह कार्य पूर्ण हो सके।

इन्हीं सुझावों के साथ मैं पुनः इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu); Madam Deputy I Chairperson, I will straightway come to the subject, Out of 62,730 Kms. of railway line, only 7,000 Kms. come under the purview of the Southern Railway. Out of these 7,000 Kms., 3,677 Kms. is a metre gauge line.

Out of this, 2,469 kms. only were lying within Tamil Nadu. The total railway line in Tamil Nadu is about 4,044 kms. Out of this, 61 per cent is metre gauge. Therefore, when every Member requested for conversion from metre gauge to broad gauge, in order too implement the uni-gauge system, we have some request. It is said that a mother is always more kind to the weak child. So I request that the Railway Minister should be more kind towards Tamil Nadu because, we are having more than 60 per cent lines as metre gauge. Out of this, now for the last two years, 970 kms. metre gauge has been converted. When the market share of the railway passengers in the total traffic in India is reduced from 75 per cent to 24 per cent, that is reduced to 1/3, the Government should have more conservation to develop the railway industry, not only for employment purposes but for other purposes also. Before I go to the projects in my State, what I want to say here is that, fortunately this year you have given a Status paper. It is an appreciable one. What we want is that the Status Paper should be region-wise, like the Southern Railway, the South-Central Railway etc. in which all the particulars are given. The Status Papper which you have submnted is totally different from the one which we want.

There is a survey made. If the inorfmation regarding the railway lines, plan allocations, work completed and the work pending is included in the Status Paper and if region-wise information is given, then it will be helpful to the MPs. In every State, MPs are expressing their grievances as well as their demands in the House, in the Consultative Committee and even in the informal Consultative Committees also. We get a reply which is mostly in the negative. The reason given is paucity of funds. I want to say that all the demands made by a particular State should be compiled in one pamplet. The information regarding the demands made by MPs. hailing from one particular State; the number of demands completed by the Railway Department and the pending mails should be given. I feel that it would be helpful for the Railway Department, the Ministry as well as to the Members also. Therefore, this should also be pursued.

Now, from this I will go to the projects of Tamil Nadu. Since nearly 60 per cent of the railway line is metre gauge, a lot of attention should be give to Tamil Nadu. The time at my disposal is very short, so I will go through very fast. The line from Arakkonam to Chengalpattu-connecting a pilgrimage centre, Kanjivaram — should be converted into a broad gauge line. Then the Tiruchi-Dindigul line should be immediately converted into broad gauge line because

on the Viliupuram to Madurai line, broad gauge work is going on. From Madurai, side by side broad- gauge work is going on. There is a gap between Dindigul to Madurai. If this gap is filled up, then
from Villupuram to Tirunelveli we can have-a complete broad gauge line. Then we need not go round about it. Therefore, this area should be concentrated upon.

Then, from Karur to Salem the rate of return expected in 1986 was 17 per cent. Therefore, it is a viable project. It will cost about Rs. 136 crores now, previously it was estimated to be Rs. 65 crores. The Railway Department should see to it that it is implemented as early as possible.

For Trichy to Nagore, the Plan was Accepted, and some work was done. But still it is kept in abeyance. The work on the Trichy-Nagore line should be expedited.

On the Thirumylai to Velachery line work is going on. The work has to be speeded up.

The Chennai Beach — Tambaram Sub-urban line should be converted into a broad gauge one. This is very important.

The Villupuram-Thanjavur conversion was accepted. It has to be expedited.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I think your speech should be expedited.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: I will go very fast, Madam, like an express.

Then, the Tiruvarur-Vedaranyam line. It has been, more or less, abandoned. Acutally, Vedaranyam is the place where the Salt Satyagraha was conducted. Therefore, it is a. place of historical importance. But it has been, more or less, neglected. I request that special care should be taken to see that this line is converted into broad gauge.

Similarly, the Cuddalore-Salem line is required to be converted into broad gauge. Then, the Mettupalayam-' Chamrajnagar line. It has been surveyed. It is in the commencement stage. It should be expedited.

The Madurai-Rameswaram line. Actually, the prawn fish is coming to Madras from this area for being, exported. This is very important. Moreover, Rameswaram is a place of pilgrimage. Nearby Rameswaram, There is one place called Erwadi, which is a Muslim pilgrimage centre. Therefore, I request that the Madurai-Rameswaram MG line should be converted into broad gauge.

The Vimdhunagar — Quilon line. It is left out. It has also to be converted. From Coimbatore to Dindigul — MG. It is left uncared for. The Minister has to give special attention to this.

The Tenkasi-Tirunelveli-Trichendur section. In reeard to the Tenkasi-Tirunelveli section, the Railways have taken up the job. But the Tirunelveli-Trichendur section has been left out. Therefore, I request that the the BG conversion should be extended further from Tirunelveli up to Trichendur.

The electrification of the Chennai-Villupuram, the Villupuram-Katpadi and the Virudhunagar-Quilon sections have to take place.

Having talked about conversion, I would now like to refer to an important problem we face. This is a fall-out of the completion of the Konkan Railway Project. Hereafterwards, the trains from Trivandrum and Quilon would be run through this line. As a result of this, passengers from Coimbatore, Erode, Tirupur and Salem would not be able to have a direct connection to the North, the people who are living in these places have to come to Madras first and then take the North-bound trains. I would request the some trains should be started from Coimbatore to Bombay, Coimbatore to Delhi etc. New trains have to be introduced. Otherwise, the people of these areas would be put to a lot of inconvenience.

Madam, in the Ponmalai Workshop, the number of workers has been reduced

from 14,000 to 7,000. There is need to convert this workshop into a manufacturing plant. This is because, when the market share is reduced, we , need more carriages, more wagons. It is just like a repair yard. I would request the hon. Minister to see that this is converted into a manufacturing plant. *(time-bell rings)*

From the point of view of revenue for the Railways, we have to take up the recycling process. You have something about it. I have not seen the Budget. Now, in regard to the recycling process, what are the things you have actually put into action? You say 'unused goods'. I think the railway lines which are not required can be made use of otherwise. Melting could be done and it could be made use of by steel rerolling mills. This kind of recycling process should be taken up so that you can get some revenue out of it.

There is one more line which I had not referred to earlier. The Dindigul-Pambai line. It has been on the agenda. I do not know why it has been left out. It should also be taken up. It has been surveyed already.

Madam, I few things more, kindly give me two-three minutes more and I would conclude.

There is a proposal for the construction of a flyover at Perambur. Both the Chnnai Corporation and the Railways have agreed. The land belongs to the Railways. The Railways have to relingu-ish the land, the price has also been fixed, Only thing which oremains to be done is that the Railway Board has to saction it. It is pending. I would request the hon. Minister to instruct the officer concerned and see that it is expedited.

Then, there is an anomaly in pay between the Central Secretariat Staff and the Accounts and Audit Department staff. I am talking only oabout the Railways. There has to be pay parity. The categories involved are: senior record sorters, accounts clerks, Junior accooM assistants, finger print examiners, accounts assistans, stock verifiers, section officers, (accounts), senior section officers, senior cost accountants, chief fingerprint examiners. They have already sent a memorandum to the Railways. The hon. Minsiter must go through that memorandum. The Fifth Pay Commission had agreed to it. In spite of it, the Government has not given it. I would request the hon. Minister to go into their grievances and see that the anomaly is rectified.

Then, Madam, in Ponmalai, ...

THE DEPUTY CHAIRMAN: You are now taking up the entire railways system. Please wind up. I have other names.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: I am concluding, Madam. In the Ponmalai workshop, there are 4,000 residential quarters. These are seventy years old. they are all tiled houses. They are now in a totally dilapidated conditions. The workers are suffering like anythng. Therefore, I request the hon. Minister to see that some new quarters are constructed and given to them in a phased manner.

My last request, Madam, is that the transport allowance has been denied to the Ponmalai-resident employees of the Railway Department. As far as the Perambur area, the Ernakulam area and other areas are concerned, it is being given, but it is being denied only to the Ponmalai residents. They should also be given the transport allowance.

With these words, I conclude. Thank you very much.

श्री राम शंकर कौशिक (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं केवल एक आश्चर्य की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मुरादाबाद मंडल के अंतर्गत मुरादाबाद से सम्भल को एक रेलवे लाईन जाती हैं और उस पर गाड़ियां चलती हैं। उसके बीच में एक रेलवे फाटक हैं और उस रेलवे फाटक पर जब गाड़ी पहुंचती है तो ड्राइवर गाड़ी को रोककर उतरता हैं, गेट बंद करता

हैं, फिर गाड़ी को आगे बढ़ाता हैं, फिर उतराता हैं गाड़ी रोककर, गेट खोलता हैं और तब गाड़ी रवाना होती हें। कृपा करके इसे देख लीजिए और इस शिकायत को दूर कीजिए।

AN HON. MEMBER: A very good point and a short speech.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Trains should be like this.

SHRI RAMA SHANKER KAUSHIK: No, no. It is a passenger train.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let our trains also go a little faster.

MISS FRIDA TOPNO (Orissa): Thank you, Madam, for giving me some time to speak. I don't like to repeat the problems already narrated by my colleagues who have already spoken.

At the outset. I associate myself with Dr. M.N. Das, my colleague from Orissa. He has spokem on most the problems of Orissa.

Madam, The main problem of my constituency is that for the Bimlagarh-Talcher railway-line, the survey work was completed ten to fifteen years ago. No further steps to provide funds or to start the construction work were taken at that time. Now it requires a resurvey. This will be an important and the shortest railway route connecting Rourkela and Bhubaneswar, the State capital of Orissa. After the resurvey work is completed, adequate funds should be provided for the construction work so that the work could be completed soon.

Secondly, the Utkal-Kalinga Express is the only direct train running through Rourkela for coming to Delhi. This train touches seven States on the way, that is, from Puri to Delhi. The train has only one second-class. A. C. coach. In this connection, I am to point out that we are four MPs who travel by Utkal-Kalinga Express from Rourkela to Delhi. Reservation quota of only one berth for VIPs has been provided at the Rourkeka Railway Station. Most of the time the reservation is not available. I request the Railway Minister, through you, Madam, to provide one more second-class A.C. coach in the Utkal-Kalinga Express.

Thirdly, the track-renewal in the South-Eastern Railway line is very poor, as a result of which, we find train accidents very often in this area.

Fourthly, the Howrah-Kurla Express should halt at Bisra Railway Station, in Sundargarh District of Orissa.

A number of reminders have been submitted by the public time and again for expeditious disposal of this case. The demand of the public has been pending for the last 20 years. I would request the hon. Minister, through you, Madam, to pass necessary orders in this matter at an early date. Thank you.

SHRI S. NIRAIKULATHAN (Tamil Nadu): Madam, Deputy Chairperson, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railways Appropriation Bill.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You have only two minutes. I know you speak in Tamil. But I hope you understand what I say.

SHRI S. NIRAIKULATHAN: Madam, my revered leader Dr. Puratchi Thalaivi would say, "Do one thing, let that be good; do it today and let that be for the poor." I feel it my duty to bring to the notice of the Government, the wishes of my leader in order that they are translated into action for the well being of the poor.

Tamil Nadu in general, southern districts in particular, still remain industrially backward due to lack of infrastructure facilities like railway network. Due to backwardness, there is unrest resulting in violence and caste clashes. If this situation has to change, the railways should improve its network in these parts of Tamil Nadu.

Madam, a comparison of railway facilities in the northern parts of India with the south will make us feel that

"north flourishes but south perishes." Through this august House, I appeal to the Government to pay special attention to improve railway facilities in Tamil Nadu. I have certain demands pertaining to Tamil Nadu. It is stated by the Government that survey has been ordered for laying a new line from Manamadurai to Tuticorin *via* Kamudhi. But survey has not yet begun.

I appeal to the Hon. Minister to expedite survey. Because, if new line is laid between Manamadurai and Tuticorin *via* Kamudhi, the distance would be reduced by 260 kms. At present the distance between Manamadurai and Tuticorin *via* Thenkasi, Thirunelveli is 350 kms. The distance *via* Kamudhi would be around 90 Kms. only. This will not only reduce travel time and train fare but will also save precious fuel. It will also generate employment in the region and help mitigate the problems of the people. This will provide an impetus for the development of the region. I appeal to the Hon. Minister to direct the officials to intimate me as and when survey is undertaken.

It was announced last year that Madurai-Rameswaram line would be converted into broad gauge. But work has not begun so far. My leader, Goddess of our hearts, Dr. Puratchi Thalaivi has been demanding setting up of a Divisional Office at Salem. I request the hon. Minister to fulfil this demand without further delay.

Madam, I place the following demands for favourable consideration by the hon'ble Railway Minister. Pitline should be set up at Thiruneiveli and Nagercoil. The BG line conversion from Chennai to Trichi is going very slow. It should be geared up. When I demanded electrification of Chennai-Trichi route in the Committee on Railways, I was told that funds have not been allocated. I demand allocation of funds for electrification of this route. Nagercoil-Mumbai Express should be run daily. 15 lakh rupees have been allocated for developing Aralvaimozhi railway station. But work has not begun so far. Computerised reservation centres should be set up at Ramanathapuram and also in the Madras High Court premises. An additional coach should be added to the Chennai-Kanniyakumari Express. Overbridges should be constructed at the level crossings at Paramakkudi, Ramanathapuram and Uchakkudi, Pilgrims going to Rameshwaram from the northern parts of the country, are held up at level crossings for hours, causing great inconvenience. Traffic jam could also be avoided if these overbridges are constructed. Cuddalore-Salem metre gauge and Madurai-Bodi metre gauge should be converted into broad gauge. A new line from Madurai to Kottayam *via* Sabarimalai should be laid. I request the hon. Minister to include this project in the current year's budget.

Madam, it is reported that the Mangala Express, running between Hazrat Nizamuddin and Mangalore *via* Coimbatore, Salem and Palghat is likely to be routed through Konkan route. I appeal to the Hon. Minister not to change the present route. Such a decision will put lots of people going to Tamil Nadu and Kerala to inconvenience. I hope the *status quo* would be allowed to continue. After the conversion of BG line in Tamil Nadu, a direct train between Delhi and Madurai should be introduced and that should be named Meenakshi Express. Some way, a train between Kashi and Rameshwaram should be introduced and named after Lord Ram.

Madam, I am sorry to say that the Hon'ble Railway Minister has not announced any modernisation schemes for Tamil Nadu. The sanitation at Chennai Central and Egmore is so poor that it is all stinking. The public conveniences are unapproachable due to stink. Safe drinking water is not available in majority stations. I am confident the Hon'ble Minister will look into these

problems. For the last four years the appointment of Khalasi has been withheld. I demand that the posts of Khalasis should be filled. Madam, near Arakkonam in Tamil Nadu, there is an unmanned level crossing at Chitheri. When demand was made for construction of over bridge, or at least for manning that gate, the people of the area were asked to deposit Rs. 11 lakh. It is not possible for the poor people of rural areas to mobilise that fund. The Hon'ble Railway Minister Shri Nitish Kumar knows well the plight of rural people. I am sure he will consider their demand favourably. Before I conclude, I appeal to the Hon'ble Minister to execute the schemes announced by the previous Government.

Thank you.

से कहना चाहूंगा कि आपने यह कहा था कि हिसार से लॉग डिस्टेंस की गाड़ियां चलाई जाएंगी। पीछे मंत्री जी ने जयपुर सें अमृतसर एक गाड़ी चलवाई है जो दो-दिन हफ्ते में चलती हैं। हमारी जनता की मांग है कि हिसार से मुम्बई, अहमदाबाद, कलकत्ता लॉग डिस्टेंस की गाड़ी चलाई जाए ताकि वहां के लोगों को सहुलियत हो। मैं एक प्रश्न मंत्री जी से करना चाहूंगा, मंत्री जी थोड़ा ध्यान दें, क्या रेल मंत्री जी यह बताने का कष्ट करेंगे कि भटिंडा, सिरसा, हिसार, भिवानी, रेवाड़ी को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदलने पर कितना खचग आया? मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि आपने यह ब्रॉड गेज बना तो दी पर रेलें जो पहले चलती थीं, उससे कम कर दी गयीं। तो इसको बनाने का क्या फायदा हुआ? आपने ब्रॉड गेज इसलिए बनाई थी कि लोगों को सुविधा हो लेकिन जो पहले से रेलें थीं, उससे कम कर दीं- आप हिसाब लगाकर देख लें- पहले जो गाड़ी हिसार से लुधियाना 11 बजे चलती थी, वह उग्रवादियों की वजह से बंद हो गयी थी। अब पर पूरी तरह से अमन है लेकिन वह गाड़ी जो हिसार से लुधियाना रात को चलती थी वह अभी तक चालू नहीं हुई हैं। कृपया इस बात का आप पता लगाएं। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेता हुआ आपसे यही कहूंगा कि जो मांगे मैंने रखी है- हिसार, नरवाना ओर उकलाना में नयी रेल लाइन के लिए और अग्रोहा, फतेहाबाद, सिरसा जो सर्वे के लिए डाल रखी हैं, उसके अतिरिक्त भादरा से आदमपुर, फतेहाबाद, रतिया और टोहाना के लिए सर्वे करवाएं क्योंकि हमारा हिसार राजस्थान बार्डर के साथ लगता हैं, कृपया करके इनका सर्वे करवाएं ताकि उन लोगों को सुविधा मिल सके और वह लोग इसका फायदा उठा सकें। आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैंने थोड़े समय में ज्यादा बातें रखी हैं, कृपया करके मंत्री जी इनके ऊपर ध्यान दें।

उपसभापति : श्रही सतीश प्रधान। सतीश जी बहुत कम टाइम हैं।

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र): महोदया, मुझे मालूम हैं, सिर्फ दो मिनट का समय हमारे लिए हैं। दो मिनट तो नहीं होगा लेकिन चार मिनट में अवश्य समाप्त करूंगा।

उपसभापति महोदया, मैं सबसे पहले माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने मुम्बई सबर्बन रेलवे की तरफ ठीक ढंग से ध्यान देना शुरू किया हैं। अभी तक मुम्बई स्र्ब्न रेलवे का नाम निकाला जाए तो रेलवे के बजट में या और कहीं उतना छोड़कर, बाकी सब जगह की बात करें तो ऐसा ही चलता था। लेकिन इस समय वहां काम शुरू हुआ हैं। जो बजट आपने बनाया है उस पर भी आपने थोड़ा बहुत ध्यान दिया हैं, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। लेकिन इसके साथ ही मैं थोड़े से सवाल भी आपसे पूछना चाहता हूं। आपने एनाउन्स किया कि हम मुम्बई सब-अर्बन रेलवे काप कारपोरेशन बनाएंगे तो वह कब होने वाला हैं, यह जानने के लिए हम बड़े उत्सुक हैं। यदि वह जल्दी ही प्रयोग में लाया जाए तो बहुत सुधार हो सकता हैं और वहां का काम निपटने के लिए बहुत अच्छा होगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि मुम्बई से पुणे, मुम्बई से इगतपुरी तक जो रेलवे लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ हैं, जब से रेलवे शुरू हुआ 1930 से अब तक से अभी तक वहां डीसी लाइनें ही हैं। हिन्दुस्तान में सब लाइनें ऐसही में कन्वर्जन का काम शुरू नहीं हुआ हैं। उसके कुछ प्लान बना रहे हैं, ऐसा मेरी जानकारी में आया हैं। उस पर जल्दी से जल्दी काम होने की आवश्यकता है क्योंकि दुनिया में अब डीसी लाइनों पर कहीं रेल नहीं चलती हैं। सब जगह ऐसी पर लाइन चलती हैं। हमारे सबर्बन रेलवे से प्रवास करने वाले सभी प्रवासियों को बहुत बड़ी आपत्ति आती हैं। हम टिकट लेना चाहते हैं लेकिन टिकट लेने के लिए स्टेशन पर जाकर लाइन में खड़े होते हैं तो आने – जाने में जितना समय लगता है उससे ज्यादा समय लाइन में खड़े रहने

के लिए लगता हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि इसके लिए क्या हम कमीशन का प्रावधान करने के बारे में भी विचार कर सकते हैं? आपके अधिकारियों से जब बात करते हैं तो वे बताते हैं कि यह बात बहुत अच्छी हैं। हम मशीन लगा सकते हैं लेकिन वह इम्पोर्ट करनी पड़ेगी। मेरा कहना यह है कि हमारे यहां तकनीकी ज्ञान इतना अच्छा है कि हम कुछ भी कर सकते हैं, बम भी फोड़ सकते हैं, उसका प्रयोग कर सकते हैं। सब कुछ करने लायक हमारी तकनीकी अवस्था होने के बाद क्या हमारे संस्थानों की तरफ से कोई ऐसी मशीन नहीं बन सकती जो यहां काम में लाई जा सकें? अभी कई संस्थान है जो खुद की जिम्मेदारी उठाकर काम करने के लिए तैयार हैं। क्या आप उनका सहयोग लेकर ऐसा काम करेंगे?

जब लोग डिस्टेंस ट्रेन में प्रवास करते है तो राजधानी को छोड़कर बाकी ट्रेन में जो लीनेन्स प्रोवाइड कियं जाते हैं और उनकी स्थिति बहुत ही खराब होती हैं। इनमें सुधार लाने की आवश्यकता हैं। इस विषय पर भी ध्यान देने की आवश्यकता हैं।

मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वह ठाणा रेलवे स्टेशन हैं। हिंदुस्तान में मुम्बई और ठाणे के बीच पहली रेलवेलाइन शुरू हुई थी। ठाणा ऐतिहासिक स्थान हैं फिर भी ठाणा रेलवे स्टेशन के ऊपर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया जाता जितना ध्यान देने की आवश्यकता हैं। वहां स्टेशन पर सुधार की आवश्यकता हैं। पूरे के पूरे सबर्बन रेलवे के अगल-बगल प्लेटफार्म पर और बाहर अन-अथ्रोराइज और ऑथोराइज दोनों किस्म के स्टाल लगे हुए हैं। वह सब वहां से हटाने की आवश्यकता हैं। लोग प्लेटफार्म पर चल नहीं सकते हैं, प्लेटफार्म के अन्दर घुस नहीं सकते हैं ऐसी हालत हैं। इस विषय पर आपको जरूर कुछ करने की आवश्यकता हैं।

एक और सुझाव में देना चाहता हूं। करजत से ले कर लोनावाला तक लोकल शुरू करने की आवश्यकता हैं। पूना से ले कर लोनावाला तक लोकल चलती हैं। मुंबई से ले कीर करजत तक जाती हैं। दोनों के बीच में सिर्फ 20-25 किलोमीटर का घाट सेक्शन हैं। यदि वहां लोकल शुरू हो जाएगी और चार-पांच बार चक्कर लगाएगी तो दोनों तरफ से लोगों को बहुत अच्छा लिंकेज मिल जाएगा। इस विषय पर सोचिये। पूना और लोनावाला के बीच में दो लाइनें हैं। मेरा कहना यह है कि और दो लाइनें बढ़ाने की आवश्यकता हैं। इससे वहां का ट्रेफिक बहुत अच्छा हो जाएगा। वहां भी जो आप लोकल ट्रेन चलाते हैं उसके लिए जो ट्रेन दी हैं वह ई0एम0यू0 दे दीजिये तो बहुत अच्छा रहेगा।?

अंत में मैं एक और सुझाव देना चाहूंगा। मैं चार साल से रेलवे के अधिकारियों के साथ वाद-विवाद कर रहा हूं। आपके रेलवे के अधिकारियों के पास जो रिकार्ड होता हैं, उस रिकार्ड को एम0पीज0 को ठीक तरह से बताते नहीं हैं, उस विषय पर जानकारी नहीं देते हैं। हमारे यहां ठाणा में एक सब-वे था। वहां से ठाणा ईस्ट और ठाणा वेस्टर्न दोनों तरफ से ट्रेफिक चलता था, ट्रक भी वहां से जाते थे। मेरी जानकारी हैं, मैं बचपन से यह देखता आ रहा हूं कि वहां से ट्रक जाते थे। अचानक क्योंकि वह रेलवे को सब-वे था उसको स्ट्रेंग्थन करने के लिए नीचे से और सपोर्ट डाली गई तो ट्रेफिक का आना जाना शुय हो गया, लाइट ट्रेफिक शुरू हो गया। तो उधर से उसको जोड़ा गया तो इस रास्ते को बंद कर दिया गया हैं, उसका एक साइड पूरा ब्लाक कर दिया गया हैं। इस बात पर मैंने जब आपत्ति की, उनके साथ चर्चा करने के लिए गया तो उन्होंने कहा की देखिये ऐसा नहीं हैं, यह आथोराइज्ड सब-वे नहीं था। मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि वहां पर ठाणा के अगल-बगल में साल्ट कमीशन का बेलापुर एरिया में साल्ट बनता था, वह सारा साल्ट ठाणा में आ कर उतरता था, सारा साल्ट का ट्रांसपोर्ट वहां से होता था, साल्ट कमीशन करता था। साल्ट कमीशन तो सेंटल गवर्नमेंट का हैं, वहां से यह सारा ट्रेफिक चलता था। उसका प्रूफ भी उपलब्ध हैं, रेलवे के अधिकारियों के पास हैं। वह अपवना खुद का रिकार्ड देखती ही नहीं हैं, किसी न जा कर बता दिया, समझा दिया, तो भी मानने के लिए तैयार नहीं होते हैं। लोगों की सुविधा बंद करने की कोशिश करते हैं। ऐसा नहीं होना चाहिये। इस विषय पर आप ध्यान दें। आप 21 डिब्बों वाली गाड़ियां शुरू कर रहे हैं, ऐसा मैंने सुना हैं। मैं आपको इतना ही बताना चाहता हूं कि मैं इसका स्वागत करता हूं। लांग जर्नी के लिए ज्यादा लोगों को यात्रा करने की सुविधाएं दिये जाने की आवश्यकता हैं लेकिन साथ ही साथ मैं इसके लिए मुंबई में लम्बे प्लेटफार्म की भी आवश्यकता हैं। मुंबई में जब यह 21 डिब्बों वाली ट्रेन आने वाली हैं तो इनके रूकने के लिए इतने लम्बे प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं हैं। बोरी बंदर (सी0एस0टी0) दादर स्टेशन पर सुविधा नहीं हैं, वेस्टर्न रेलवे के स्टेशनों पर नहीं हैं, कल्याण पर नहीं हैं। इस विषय में जो कुछ आपको करना हैं, उस ओर भी आपको ध्यान देने की बात आवश्यकता हैं। इतना ही मैं आपसे कहता हूं। मेडम, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, आपको बहुत बहुत धन्यवाद। 1

उपसभापति : मेरा टाइम भी इसी मेंथा। Whatever he said in agree with that.

श्री संघ प्रिय गौतम : उपसभापति महोदया...

उपसभापति : आप संक्षेप में बोलिए।

श्री संघ प्रिय गौतम : मैं संक्षेप में ही बोलूंगा। रेलवे भारत का सब से बड़ा संस्थान हैं। सब से ज्यादा लोगों को रोजती देता हैं। सब से ज्यादा धन कमाता। पिछले वर्षो में रेलवे का सुधार और विस्तार भी हुआ हैं। छोटी लाइनों की जगह बड़ी लाइनें बनी, इकहरी लाइनों का दोहरीकरण हुआ, बिजलीकरण हुआ, गाड़ियों की संख्या बढ़ाई गई, गाड़ियों की गति बढ़ाई गई नये स्टेशन बनाए गए, प्लेटफार्म बनाए गए। मैं सभी उन पूर्ववर्ती रेल मंत्रियों को बधाई देता हूं जिन्होंने यह काम किए हैं। लेकिन खास तौर से स्वर्गीय श्री जगजीवन राम के जमाने में लोगों को रोजगार बहुत मिला और स्वर्गीय श्री कमलापति त्रिपाठी और माधवराज सिंधिया जी के जमाने में रेलवे में बड़ा सुधार और विस्तार हुआ।

उपसभापति श्री कर्णेन्दु भट्टाचार्य ... अनुपस्थित श्री रामजीलाल।

श्री रामजीलाल (हरियाणा) : धन्यवाद उपसभापति महोदया, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, मैं इसके लिए आपका आभारी हूं। महोदया. आज मैं रेलवे विधेयक पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं और मैं अपनी स्टेट हरियाणा की ओर से मांगे रखूंगा। आज तक किसी मंत्री ने जितनी मांगे रखीं, उसका जवाब "येस " में कभी नहीं आया। अब मैं समझता हूं कि मंत्री जी मेरे पड़ोसी हैं, एक ही दीवार हैं, बंगला साथ हैं, स्टेट तो बहुत दूर हैं। मुझे आशा है कि मेरी इन बातों को वे मानेंगे।

नंबर ऐ, हिसार में एक डबल फाटक है जो चौबीस घंटे में से पौने चौबीस घंटे बंद रहता हैं। इसके लिए सत्याग्रह हुआ, भूख हड़ताल हुई, वहां पर धरने दिए गए और सरकार ने आश्वासन दिया कि यह जल्दी बन जाएगा। लेकिन अभी तक बना नहीं दो-तीन साल में। मैंने पहले भी इसके बारे में बोला हैं। और काफी लंबा-चौड़ा लिखकर आपके यहां दिया हुआ हैं। कृपा करके यह डबल फाटक बनवाएं ऊपर का या नीचे जो भी हो सकता हैं, बनवाएं क्योंकि हिसार शहर को बड़ी तकलीफ हैं।

नंबर दो, हिसार से शाहदूलपुर जो रेलवे लाईन जाती हैं वहां देबां से मंगली तक काफी गांव लगते हैं। वहां मैन्ड लेवल क्रासिंग के लिए पहले जों हमारे मंत्री थे, उन्होंने इस हाऊस में वादा किया कि सारे देश के बना दिए जाएंगे और दोवारा उन्होंने यहां पर आश्वासन दिया कि देश में नहीं, जो एम0पी0 कहेगा वहां बना दिए जाएंगे लेकिन मैं लिख –लिख कर तंग आ गया। आखिर मैंने कहा कि इसकी पेमेंट में दे देता हूं, अपने फंड से, आप किसी तरह मंजूरी दे दीजिए क्योंकि वहां पर काफी लोग मारे गए है। तो आप यह लिख लीजिए-गैंग नंबर 9, पोल नंबर 12 और 13, हिसार से 11 किलोमीटर हैं, हिसार-शाहदूलपुर-बीकानेर लाइन पर । कृपा करके आप इसको बनवा दें।

हिसार हरियाणा का सबसे बड़ा जिला हैं। वहां दो-तीन युनिवर्सिटीज़ हैं, मेडीकल कालेज हैं, इंजीनियरिंग कालेज हैं। हिसार से हरियाणा की राजधानी जाने के लिए कोई रेल की सुविधा आज तक नहीं मिली हैं।

मैंने पहले भी कहा कि नरवाना से ऊकलाना 15-20 किलोमीटर लाइन बना दी जाए ताकि हिसार शहर वालों को, सिरसा वालों को राजधानी में जाने की सुविधा मिल सके। अभी वहां जाने की कोई सुविधा नहीं हैं। अगर अभी वह जाते हैं तो चंडीगढ़ वह 12-14 घंटे में पहुचते हैं। मेरी आपसे यह प्रार्थना है कि इस लाइन का प्रबंध किया जाए। महोदय, मैंने पहले भी निवेदन किया था कि भिवानी से कालका एकता एक्सप्रैस चलती हैं, कृपा वह हिसार वाया भिवानी कालका कर दी जाए, इसका प्रबंध हिसार वालों के लिए कर दिया जाए ताकि वह अपनी राजधानी चंडीगढ़ जा सके। इसलिए कृपया एकता एक्सप्रैस हिसार तक बढ़ा दी जाए। महोदया, मैं आज सुबह हिसार से रेन में आया था। हिसार से दिल्ली के लिए एक रेल लगती हैं- सिरसा एक्सप्रैस। पिछले साल मैंने कहकर यहां ए0सी0-2 स्लीपर कोच लगवाया था। महोदया, मैं आपसे 10 तारीख को मिला था, वह कोच पिछली 31 जुलाई को हटा दिया हैं। आज मैं सुबह जब आया तो मुझे एक रेलवे अधिकारी मिल गये। मैंने उनसे पूछा कि क्या हाल है तो उन्होंने कहा कि सर, सीटें तो साठ हैं और पास 130 दिये हुए हैं। महोदय, 130 पास रेलवे के दिये हुए हैं, वह डिटैल मेरे पास हैं, बताने में टाइम लगेगा किन्तु समय कम हैं; तो मेरे चारों तरफ सब बैठ गये। यह हालत वहां पर हैं। आसपके एम0पी0 सिरसा के भी आएंगे, हिसार के भी आएंगे, रोहतक के भी आएंगे, भिवानी के भी आएंगे। आप टी0ए0 तो देते हैं रेल का लेकिन हम आते है कार से । कृपा करके ऐसा प्रबंध एम0पीज0 व जनता के लिए कीजिए- ही चीज़ प्रॉफिट के लिए नहीं होनी चाहिए, कुछ सुविधा का भी ध्यान रखा जाना चाहिए, जन सुविधा का भी ध्यान रखा जाना

चाहिए। इसलिए कृपया करके जो ए0सी0 -2 स्लीपर हटाया गया था, उसके फिर से लगवाने की कृपा करें। इसके अतिरिक्त महोदया, हम मांगते तो रेल थे, रेल तो मिली नही उल्टे पिछले दिनों चार स्टेशन तोड़ दिये गये। कोई स्टेशन 60 साल पुराना था, कोई 70 साल पुराना था। महोदया, बुगाना, गाजूवाला, मैयड़ और खरबा-यह चार स्टेशन अभी एक जुलाई को तोड़ दिये गयें हैं। महोदया, मेरी उम्र 67 साल की हैं, जब हम छोटे-छोटे थे तब हम बुगाना का नाम सुनते थे। बाकी स्टेशंस में से भी कोई 40 साल से हैं, कोई 50 साल से हैं, जो तोड़ दियं गये हैं। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूं कि हर जगह यह नहीं देखा जाना चाहिए कि आमदनी है या नहीं, जन सुविधा का भी ध्यान रखा जाना चाहिए। इसलिए मेरी मांग है कि इनको फिर से चालू करवाएं। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि हिसार एक बहुत बड़ा शहर हैं और वहां का स्टेशन मेरे ख्याल में सौ साल डेढ़ सौ साल से पहले का हैं और आदमपुर मंडी के स्टेशन-दोनों को दुबारा बनाने की कृपा करें। यह बहुत पुराने स्टेशन हो गये हैं, इनको फिर से बनवाने की कृपा करें। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आपने यह कहा था कि हिसार से लॉग डिस्टेंस की गाड़ियां चलाई जाएंगी। पीछे मंत्री जी ने जयपुर से अमृतसर एक गाड़ी चलवाई हें जो दो-दिन हफ्ते में चलती हैं। हमारी जनता की मांग है कि हिसार से मुम्बई, अहमदाबाद, कलकत्ता लॉग डिस्टेंस की गाड़ी चलाई जाए ताकि वहां के लोगों को सहुलियत हो। मैं एक प्रश्न मंत्री जी से करना चाहूंगा मंत्री जी थोड़ा ध्यान दें, क्या रेल मंत्री जी यह बताने का कष्ट करेंगे कि भंटिडा, सिरसा, हिसार, भिवानी, रेवचाड़ी कारे मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदलने पर कितना खर्च आया? मेरे कहने का तात्पर्य यह हैं कि आपने यह ब्रॉड गेज बना तो दी पर रेलें जो पहले चलती थीं, उससे कम कर दी गयीं। तो इसको बनाने का क्या फायदा हुआ? आपने ब्रॉड गेज इसलिए बनाई थी कि लोगों को सुविधा हो लेकिन जो पहले से रेलें थीं, उससे कम कर दीं- आप हिसाब लगाकर देख लें पहले जो गाड़ी हिसार से लुधियाना 11 बजे चलती थीं, वह उग्रवादियों की वजह से बंद हो गयी थी। अब वहां पूरी तरह से अमन हैं लेकिन वह गाड़ी जो हिसार से लुधियाना रात को चलती थी वह अभी तक चालू नहीं हुई हैं। कृपया इस बात का आप पता लगाएं। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेता हुआ आपसे यही कहूंगा कि जो मांगे मैंने रखी हैं हिसार, नरवाना और उकलाना में नयी रेल लाइन के लिए औरअग्रोहा, फतेहाबाद, सिरसा जो सर्वे के लिए डाल रखी हैं,उसके अतिरिक्त भदरा दसे आदमपुर, फतेहाबाद रतिया और टोहानाप के लिए सर्वे करवाएं क्योंकि हमारा हिसार राजस्थान बॉर्डर के साथ लगता हैं, कृपया करके इनका सर्वे करवाएं ताकि उन लोगो को सुविधा मिल सके और वह लोग इसका फायदा उठा सकें। आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैंने थोड़े समय में ज्यादा बातें रखी हैं, कृपया करके मंत्री जी इनके ऊपर ध्यान दें।

उपसभापति : श्री सतीश प्रधान। सतीश जी बहुत कम टाइम हैं।

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र): महोदय, मुझे मालूम हैं, सिर्फ दो मिनट का समय हमारे लिए हैं। दो मिनट में तो नहीं होगा। लेकिन चार मिनट में अवश्य समाप्त करूंगा।

उपसभापति महोदया, मैं सबसे माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने मुम्बई सबर्बन रेलवे की तरफ ठीक ढंग से ध्यान देना शुरू किया है। अभी तक मुम्बई सबर्बन रेलवे का नाम निकाला जाएतो रेलवे के बजट में या कहीं उतना छोड़कर,बाकी सब जगह की बात करें तो ऐसा ही चलता था। लेकिन इस समय वहां काम शुरू हुआ हैं । जो बजट आपने बनाया है उस पर भी आपने थोड़ा बहुत ध्यान दिया हैं इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। लेकिन इसके साथ ही मैं थोड़े से सवाल भी आपसे पूछना चाहता हूं। आपने एनाउन्स किया कि हम मुम्बई सब-अर्बन रेलवे का कारपोरेशन बनाएंगें तो वह कब होने वाला हैं, यह जानने के लिए हम बड़े उत्सुक हैं। यदि वह जल्दी ही प्रयोग मे लाया जाए तो वहां बहुत सुधार हो सकता हैं और वहां का काम निपटने के लिए बहुत अच्छा होगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूंकि मुम्बई से पुणे, मुम्बई से इगतपुरी तक जो रेलवे लाइन का

इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ हैं, जब से रेलवे शुरू हुआ 1930 से तब से अभी तक वहां डीसी लाइनें ही हैं। हिन्दुस्तान में सब लाइने ऐसी में कन्वर्जन हो गई लेकिन अभी तक इस लाइन का एसी में कन्वर्जन का काम शुरू नहीं हुआ हैं। उसके कुछ प्लान बना रहे हैं, ऐसा मेरी जानकारी में आया हैं। उस पर जल्दी से जल्दी काम होने की आवश्यकता हैं प्रावधान होने की आवश्यकता है क्योंकि दुनिया में अब डीसी लाइनों पर कहीं रेल नहीं चलती हैं। सब जगह एसी पर लाइनें चलती हैं। हमारे सबर्बन रेलवे से प्रवास करने वाले सभी प्रवासियों को बहुत बड़ी आपत्ति आती हैं। हमq

टिकट लेना चाहते हैं लेकिन टिकट लेने के लिए स्टेशन पर जाकर लाइन में खड़े होते हैं तो आने-जाने में जितना समय लगता है उससे जयादा समय लाइन में खड़े रहने के लिए लगता हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि कि इसके लिए क्या हम मशीन का प्रावधान करने के बारे में भी विचार कर सकते हैं? आपके अधिकारियों से जब बात करते हैं तो वे कहते हैं कि यह बात बहुत अच्छी हैं। हम मशीन लगास सकते हैं लेकिन वह इम्पोर्ट करनी पड़ेगी। मेरा कहना यह है कि हमारे यहां तकनीकी ज्ञान इतना अच्छा है कि हम कुछ भी कर सकते हैं, बम भी फोड़ सकते हैं, उसका प्रयोग कर सकते हैं। सब कुछ करने लायक हमारी तकनीकी अवस्था होने के बाद क्या हमारे संस्थानों की तरफ से कोई ऐसी मशीन नहीं बन सकती जो यहां काम में लाई जा सके? अभी कई संस्थान है जो खुद की जिम्मेदारी उठाकर काम करने के लिए तैयार हैं। क्या आप उनका सहयोग लेकर ऐसा काम करेंगे?

जब लोंग डिस्टेंस ट्रेन में प्रवास करते हैं तो राजधानी को छोड़कर बाकी ट्रेन में जो लीनेन्स प्रोवाइड किये जाते हैं उनकी स्थिति बहुत ही खराब होती हैं। इनमें सुधार लाने की आवश्यकता हैं। इस विषय पर भी ध्यान देने की आवश्यकता हैं।

मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वह ठाणा रेलवे स्टेशन हैं। हिन्दुस्तान में मुम्बई और ठाणे के बीच पहली रेलवेलाइन शुरू हुई थी। ठाणा ऐतिहासिक स्थान है फिर भी ठाणा रेलवे स्टेशसन के ऊपर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया जाता जितना ध्यान देने की आवश्यकता हैं। वहां स्टेशन पर सुधार की आवश्यकता हैं। पूरे के पूरे सबर्बन रेलवे के अगल-बगल प्लेटफार्म पर और बाहर अन-आथ्रोराइज और ऑथोराइज दोनों किस्म के स्टाल लगे हुए हैं। वह सब यहां से हटाने की आवश्यकता हैं। लोग प्लेटफार्म पर चल नहीं सकते हैं, प्लेटफार्म के अन्दर घुस नहीं सकते हैं ऐसी हालत हैं। इस विषय पर आपको जरूर कुछ करने की आवश्यकता हैं।

एक और सुझाव में देना चाहता हूं। करजत से ले कर लोनावाला तक लोकल शुरू करने की आवश्यकता हैं। पूना से ले कर लोनावाला तक लोकल चलती हैं। मुबई से ले कर करजत तक जाती हैं। दोनों के बीच में सिर्फ 20-25 किलोमीटर का घाट सेक्शन हैं। यदि वहां लोकल शुरू हो जाएगी आरै चार-पांच बार चक्कर लगाएगी तो दोनों तरफ से लोगों का बहुत अच्छा लिंकेज मिल जाएगा। इस विषय पर सोचिये। पूना ओर लोनावाला के बीच में दो लाइनें हैं। मेरा कहना यह हैं कि और दो लाइनें बढ़ाने की आवश्यकता हैं। इससे वहां का ट्रेफिक बहुत अच्छा हो जाएगा। वहां भी जो आप लोकल ट्रेन चलाते हैं उसके लिए जो ट्रेन दी हैं वह ई0एम0यू0 दे दीजिये तो बहुत अच्छा रहेगा।

अतं में मैं एक और सुझाव देना चाहूंगा। मैं चार साल से रेलवे के अधिकारियों के साथ वाद-विवाद कर रहा हूं। आपके रेलवे के अधिकारियों के पास जो रिकार्ड होता हैं, उस रिकार्ड को एम0पीज0 को ठीक तरह से बताते नहीं हैं, उस विषय पर जानकारी नहीं देते हैं। हमारे यहां ठाणा में एक सब-वे था। वहां से ठाणा ईस्ट और ठाणा वेस्टर्न दोनों तरफ से ट्रेफिक चलता था, ट्रक भी वहां से जाते थे। मेरी जानकारी हैं, मैं बचवपन से यह देखता आ रहा हूं कि वहां से ट्रक जाते थे। अचानक क्योंकि वह रेलवे काउ सब-वे था उसको स्ट्रेग्थन करने के लिए नीचे से ओर सपोर्ट डाली गई तो ट्रेफिक का आना जाना शुरू हो गया, लाइट ट्रेफिक शुरू हो गया। उसके बाद अभी जगब बेलापुर से लाइन आ रही हैं तो उधर से उसको जोड़ा गया तो इस रास्ते कों बंद कर दिया गया हैं, उसका एक साइड पूरा ब्लाक कर दिया गया हैं। इस बात पर मैंने जब आपत्ति की उनके साथ चर्चा करने के लिए गया तो उन्होंने कहा की देखिये ऐसा नहीं हैं, यह आथोराइज्ड सब-वे नहीं था। मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि वहां पर ठाणा के अगल-बगल में साल्ट कमीशन का बेलापुर एरिया में साल्ट बनता था, वह सारा साल्ट ठाणा में आ कर उतरता था, सारा साल्ट का ट्रांसपोट वहां से होता था, साल्ट कमीशन करता था। साल्ट कमीशन तो सेंट्रल गवर्नमेंट का हैं, वहां से यह सासरा ट्रेफिक चलता था । उसका प्रूफ भी उपलब्ध हैं, रेलवे के अधिकारियों के पास हैं। वह अपना खुद का रिकार्ड देखती ही नहीं हैं, किसी ने जा कर बता दिया, समझा दिया, तो भी मानने के लिए तैयार नहीं होते हैं। लोगों की सुविधा बंद करने की कोशिश करते हैं। ऐसा नहीं होना चाहिए। इस विषय पर आप ध्यान दें। आप 21 डिब्बों वाली गाड़िया शुरू कर रहे हैं, ऐसा मैंनें सुना हैं। मैं आपको इतना ही बताना चाहता हूं कि मैं इसका स्वागत करता हूं। लोग जर्नी के लिए ज्यादा लोगों को यात्रा करने की सुविधाएं दिये जाने की आवश्यकता है लेकिन साथ ही साथ मैं इसके लिए मुबई में लम्बे प्लेटफार्म की भी असवश्यकता है। मंबई में जब यह 21 डिब्बों वालीट्रेन आने वाली है तो इनके रूकने के लिए इतने लम्बे प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं हैं। बोरी बंदर (सी0एस0टी0) दादर स्टेशन पर सुविधा नहीं हैं, वेस्टर्न रेलवे के स्टेशनों पर नहीं है, कल्याण पर नहीं हैं, ठाणा पर नहीं हैं। इस विषय में जो कुछ आपने करना है, उस

ओर भी आपको ध्यान देने की आवश्यकता है। इतनी ही मैं आपसे कहता हूं। मेडम, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभापति : मेरा टाइम भी इसे में था।

Whatever he said, I agree with that.

श्री संघ प्रिय गौतम : उपसभापति महोदय-

उपसभापति : आप संक्षेप में बोलिये।

श्री संघ प्रिय गौतम : मैं संक्षेप में ही बोलूंगा। रेलवे भारत का सब से बड़ा संस्थान है। सब से ज्यादा लोगों कको रोज़ी देता हैं। सब से ज्यादा धन कमाता हैं। पिछले वर्षो में रेलवे का सुधार और विस्तार भी हुआ हैं। छोटी लाइनों की जगह बड़ी लाइनें बनीं, इकहरी लाइनों का दोहरीकरण हुआ, बिजलीकरण हुआ, गाड़ियों की संख्या बढ़ाई गई, गाड़ियों की गति बढ़ाई गई, नये स्टेशन बनाए गए, प्लेटफार्म बनाए गए। मैं सभी उन पूववर्ती रेल मंत्रियों को बधाई देता हूं जिन्होंने यह काम किए हैं। लेकिन खास तौर से स्वर्गीय श्री जगजीवन राम के जमाने में लोगों को रोज़गार बहुत मिला और स्वर्गीय श्री कमलापति त्रिपाठी और श्री माधवराज सिंधिया जी के ज़माने में रेलवे में बड़ा सुधार और विस्तार हुआ।

मैं बधाई देना चाहता हूं चाहता हूं अपने मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को और उनके सहयोगी श्री राम नाईक जी को कि इन्होंने भी विस्तार और सुधार की दिशा में कदम उठाए। लेकिन मैं मैडम कुछ सुझाव देना चाहता हूं।

रेलवे लाइनों के किनारे दोनों और बड़ी भारी संख्या में जमीन हैं। उस जमीन पर लोग अनाधिकार कब्जा कर लेते हैं। इन अनाधिकार कब्जे को हटाना चाहिए। इस अनाधिकार कब्जे को बचाने के लिए अगर इस सारी ज़मीन को लम्बी अवधि के पट्टों पर लोगों को इस शर्त पर दे दिया जाए कि वे इस पर पेड़ उगाएं-फलदार या बगैर फल के और जब तक फल आएं तब तक खेती करते रहे और फलों की बहार लेते रहें तो रेलवे की पटरी कटान से बचेगी और रेलवे की सुरक्षा होगी।

दूसरा मेरा सुझाव वह है कि रेलवे के किनारे रेल कर्मचारियों के क्वार्टर या पब्लिक के जो घर है वे सारा कूड़ा-कचरा रेलवे ट्रेक पर या स्टेशन पर डाल देतेहैं। आप नई दिल्ली रेलवे स्टेशन को छोड़कर जो आपका शिवाजी ब्रिज स्टेशन है या और आगे इधर चले जाइए कूड़े के अम्बार लगे हुए हैं। रेलवे के ट्रेक पटे हुए हैं। घास और पेड़ उगे हुए हैं और गंदगी हो रही हैं। इसको हटाया जाए और रोका जाए।

तीसरी, एक बड़ी भद्दी बात हैं। रेलवे के किनारे सुबह-सुबह दिल्ली और बड़े शहरों के हजारों लोग शौच करते हैं जब सिग्नल नहीं होता हैं और रेलगाड़ी वहां रूक जाती हैं तो बड़ी बदबू आती हैं। रेलवे ट्रेक गंदा होता हैं। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स किसलिए बनी हुए हैं। ये गशत करें और इसको रोकें।

चौथी बात मैं कहना चाहता हूं कि आरक्षित डिब्बों में लोग जिन्हें डेली कम्यूटर्स कहते हैं वे जबर्दस्ती घुस आते हैं और आरक्षित लोगों को सींटे नहीं लेने देते। उन्हें उठा देते है। इसके लिए कोई व्यवस्था करनी चाहिए।

मैं अंत में एक सुझाव देना चाहता हूं। सबने अपने-अपने क्षेत्र की बात कही। लेकिन मैं राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की बात कहता हूं। इसका क्षेत्र उत्तर प्रदेश के नरोरा तक हैं जहां एटामिक पावर प्लांट हैं। बुलंदशहर जनपद देश कों सबसे ज्यादा आर्मी में सुरक्षा के लिए सिपाही देता है और लुधियाना के बाद सबसे ज्यादा गेहूं करता हैं। दिल्ली को आधी सब्जी और आधा दूध बुलंदशहर प्रदान करता हैं। लेकिन बुलंदशहर और नरोरा से कोई भी रेलवे लाइन, रेल गाड़ी दिल्ली के लिए नहीं हैं। वहां से हजारों लोग रोजाना आते हैं। यदि खुर्जा जंक्शन से लेकर बुलंदशहर हापुड़ होते हुए गाजियाबाद तक इस रेलवे ट्रेक का इलेक्ट्रीफिकेशन कर दिया जाए और यह जो ई0एम0यू0 एक गाड़ी हैं, अगर यह चला दी जाए तो रोजाना बड़ी भारी मात्रा में दूध और सब्जियां दिल्ली सस्ती पहुंचेगी और जल्दी पहुंचेंगी और रेलवे की आमदनी बढ़ेगी तथा दिल्ली के लोगों को सुविधा मिलेगी।

मैं हमेशा कहता रहाप हूं कि बुलंदशहर से कोई भी डायरेक्ट ट्रेन यू0पी0 की राजधानी लखनऊ और देश की राजधानी दिल्ली के लिए नहीं हैं। इसलिए इस राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के महत्वपूर्ण नगर को और एटामिक पावर प्लांट के नरोरा, को मिलाने के लिए नरोरा, दिवाई, अनूपशहर, जहांगीराबाद, बुलंदशहर और सिकन्दराबाद से एक रेलवे लाइन दिल्ली के लिए निकाली जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Drupad Borgohain. You will have to be very brief.

SHRI DRUPAD BORGOHAIN (Assam): Thank you, Madam. Anyway, I will try to finish it quickly.

Today we have to approve the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1998. But before going to do that I have something to say about our Railways. Our Railways have a very good network throughout the country. They are a good mode of transport both for passengers and commercial goods. They help the Indian economy by and large.

The Railways arc always expanding in our country. They still have more scope for expansion. The expansion is needed in some parts of the country, particularly, in the North-East region.

To run such a broad and ever-expanding Railways the highest efficiency is necessary. If we examine this point seriously, we will find that the efficiency is dwindling nowadays. The hon. Railway Minister should take serious note of it.

5.00 P.M.

I would like to cite a few examples. The timings of trains need to be followed strictly. We have seen that the authorities are very much callous. All the trains including the most prestigious trains like Shatabdi. Express and Rajdhani Express arc running late. The Guwahati Rajdhani Express perhaps comes at the foremost position. Express, mail and long distance trains sometimes are very late. These trains coming late by three to four hours is quite normal. Sometimes these trains are late by 10 hours or 12 hours or even 24 hours. In certain cases some trains are late by 50 hours. I have my own experience. Once I visited Bombay. I came by the Dadar express. It was late by 50 hours.

Will the Ministry look into it and see to it that all the trains run on time? If this callousness persists, those people who want to travel by rail, will have find. some other means of travelling. There is no doubt about it.

Secondly, I would like to draw the attention of the Minister to the pitiable conditions faced by the second-class passengers and ordinary passengers. These people buy tickets quite early so that their journey is comfortable. But to their utter surprise most of the passengers find that their scats have been intruded by some other persons causing them a lot of inconvenience. Those passengers whose names are in the waiting list, are the worst sufferers. They are deprived of berths even though they are lying vacant on the day of journey. Some other persons get those berths. Those passengers remain silent spectators. This is gonig on perhaps in every train. As my colleagues have mentioned, the basic amenities are also not good. Sometimes, there is no drinking water. Sometimes there is no light in your bogie. These are all common things. Sometimes, some military personnel also travel without reservation. They bring some big trunks. These trunks are kept in corridors or in toilets. It causes a lot of difficulties to passengers. This is the position.

So far as the North-Eastern region is concerned, I would say that the Railway Budget is like an old wine in a new bottle. There is nothing new for the North-East. Whatever has been mentioned in this Budget, was announced by the previous Government. There is no mention of a bridge over the Brahmaputra at Dibrugarh. There is no mention about conversion of metre-gauge line to broad-gauge line from Lumding to Silchar. The train which goes to Lakhimpur and Dhemaji is very much irregular. All the trains from Guwahati to Dibrugarh are yet to be introduced.

The Railway Ministry has to act very seriously. I would like to request the Railway Minister to help Assam and North-East by expanding railways very quickly in these areas.

Thank you.

श्री लाजपत राय लाला (पंजाब): माननीया उपसभापति महोदया, मैं रेलवे जी के एप्रोप्रिएशन बिल के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। वैसे तो मैंने रेलवे बजट पर बोलते हुए कई बातें आपके ध्यान में लाई थीं, लेकिन आज बहुत थोड़ी बातें, संक्षेप रूप में, जो परमावश्यक हैं, अल्यावश्यक हैं, ऐसी बातें आप के ध्यान में लाना चाहता हूं जिस से लोगो की काफी समस्याएं हल हो जाएगी।

मैंने पहले बोलते हुए चंडरगढ़, लुधियाना वाया राजपुर रेलवे लाइन के बारे में कहा था और दूसरे लुधियाना- चंडीगढ़ रोड के ऊपर एक रेलवे फाटक मुरंडा आता हैं, इन दोनों कार्यो में से अगर आप किसी एक को भी अपनी प्रायररिटी पर ले लें तो इस क्षेत्र के लोगों की बहुत सी समस्याएं हल हो जाएंगी। मैडम, पंजाब ऐसा प्रदेश है जिस की कैपिटल अपने प्रदेश से बाहर हैं। इसलिए लोगों को बहुत आना-जाना पड़ता हैं। मैं निवेदन करूंगा कि आप दोनों बातों में से किसी एक ओर भी बहुत जल्दी ध्यान दें जिस से कि लोगों की समस्याएं हल होंगी।

दूसरे मैंने आप का ध्यान गाड़ियों के लेट चलने की ओर आकर्षित किया था। गाड़ियां अक्सर लेट चलती हैं। मैं हिमगिरि की मिसाल देता हूं आप रिकॉर्ड मंगावाकर देख लें, कोई दिन आप को ऐसा नहीं मिलेगा जिस दिन हिमगिरि गाड़ी कलकत्ता से सहारनुपर आते हुए कभी 5 घंटे कभी 8 घंटे से कम लेट आई हों।

मैडम, मेंने अक्सर सफर करते हुए देखा है कि अक्सर गाड़ियां आउटर सिग्रल पर खड़ी हो जाती हैं जिस से मिस-मैनेजमेंट साफ जाहिर होता हैं। गाड़ी रोज क्यों खड़ी हो, कभी-कभार खड़ी हो जाये तो ठीक हैं लुधियाना से दिल्ली आने वाली गाड़ी रोज आउटर सिग्रल पर खड़ी होती हैं। अगर आप को आगे किसी गाड़ी के साथ मेल बैठाना हो तो गाड़ी निकल जाने का अंदेशा रहता हैं। इस हिसाब से मैनेजमेंट को और एफीसिएंट बनाना जरूरी हैं।

मैडम, मैंने लंधियाना स्टेशन के बारे में कहा था कि यह ऐसा स्टेशन है जो कि नेशनल और इंटरनेशनल लेवल के हिसाब से इम्पोटेंन्ट है और रेवेन्यू के हिसाब से भी बहुत इम्पोटेंन्ट हैं। वहां हौजरी, साइकिल, स्वीइंग मशीन की बहुत सी इंडस्ट्रीज है जिस कारण लोगों का आना-जाना बहुत हैं। वहां विदेश के लोग भी बहुत आते हैं, लेकिन स्टेशन की हालत सेनीटेशन के हिसाब से और स्पेस के हिसाब से बहुत खराब हैं। वहां जो इंक्वायरी ऑफिस हैं, वह न हो तो अच्छा हैं। वहां पैसेंजर्स को कोई बात ही नहीं करता, उन्हें अटेंड ही नहीं करता। तो ऐसी इंक्वायरी का क्या करना जहां कि स्टाफ यह न बता सके कि ट्रेन आ रही है या नहीं आ रही है? बताएंगें कि दो घंटे लेट आ रही हैं, लेकिन आएगी आधा घंटा लेट। तो लोग परेशना हैं मैंडम वह नॉर्थ का इतना इम्पोटेंन्ट स्टेशन है जिस पर कि अनेकों लोग बाहर से आते जाते हैं। अगर ऐसे स्टेशन की तरफ आप का ध्यान न जाय तो मुझे अत्यंत दुख होगा। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि कभी आप को उधर आने का मौका मिल सके तो आप अपनी आखों से देखेंगे कि लोग कितने परेशान हैं। एक-एक प्लेटफार्म के ऊपर हजारों लोग ऐसे रहते हैं एक गाड़ी आ रही है तो दूसरी जा रही हैं। इसलिए अगर इस की तरफ आप का ध्यान जाएगा तो उस से आप को रेवेन्यु भी अच्छा मिल सकता हैं और लोगों को सुविधा भी मिल सकती हैं।

मैडम, अगली बात यह कहना चाहूंगां कि भारतवर्ष में तीर्थ तो बहुत2 हैं, लेकिन हरिद्वार ऐसा तीर्थ हैं जहां हर जगह के लोग हजारों की संख्या में आते हैं। मुझे मालूम हैं कि पाकिस्तान बनने से पहले पंजाब से एक गाड़ी जाती थी जिसे लाहौर गाड़ी कहते हैं। उस गाड़ी का कोई हिसाब नहीं हैं कि कब आएंगी, कब रूकेगी और कब नहीं रूकेगी। रात को 11 बजे आ गयी तो 12 बजे तक लुधियाना में खड़ी रहती हैं। ऐसी गाड़िया आप चलाओ बड़े शौक से, लेकिन एक-एक सुपरफास्ट गाड़ी साउथ से, नॉर्थ से,ईस्ट से और वेस्ट से हरिद्वार के लिए निश्चित रूप से चलना चाहिए ताकि उस से लोगों को सुविघा प्राप्त हो क्योंकि रोज वहां हजारों लोग स्नान के लिए जाते हैं। तो कृपया इस बात की ओर भी ध्यान दीजिए।

वैसे मैंने दो गाड़ियां और भी कहीं थी। ये हैं एक जम्मू से दिल्ली के लिए और होशियारपुर से दिल्ली के लिए। वे इसलिए कि वहां ऊपर तीर्थ भी हैं लेकिन डिफेंस फोर्स के लोग उस इलाके से पठानकोट और होशियारपुर से बहुत बड़ी संख्या में डेली आते-जाते हैं जिन को कि बहुत परेशानी होती हैं क्योंकि कोई भी एक गाड़ी सीधे होशियापुर से न दिल्ली जाती हैं न पठानकोट जाती हैं औरन जम्मू जाती हैं।

कृपया इन बातों की ओर ध्यान दीजिए। बाकी बातें ही बाद में देखिए, लेकिन इन तीन-चार बातों की ओर ध्यान देंगे तो आप की बड़ी कृपा होगी।

उपसभापति : मौलाना हवीबुर्रहमान नोमानी। नोमानी साहब, आप कहां चले गए थे? अब चूंकि आप बाहर चले गए थे, इसलिए थोड़ा कम समय में बोल दीजिए।

मौलाना हबीबुर्रहमान नोमानी (नाम-निर्देशिता) : मोहतरमा वाइस चेयरमेन साहिबा, मैं बहरहाल आपका शुक्रगुजार हूं। मैं दो-तीन बातों की तरफ खासतौर से रेल मंत्री जी की तवज्जुह दिलाना ण्चाहता हूं आपके माध्यम से। पहली बात तो यह है कि कई वष्ोर की जद्दोज़हद के बाद मऊ शाहगंज से आतजमगढ़ होते हुए भी बड़ी लाइन बनी, छौटी लाइन बड़ी लाइन से जुड़ी लेकिन उससे जिस राहत की या सफर की सुविधा और आसानी की उम्मीद की जाती थी वह उम्मीद पूरी नहीं हुई। सरयू-यमुना एक गाड़ी हैं, जो मुजफ्फरपुर से चलती हैं। यह गाड़ी तीन दिन इधर से चलती हैं और तीन दिन शहीद बनकर के गोरखपुर से चलती हैं। जब तक वह गाड़ी वाराणासी से होकर जाती थी, हांलांकि कम से कम 90 किलोमीटर मुसाफत घट गई यानि वह गाड़ी बनारस न होकर सीधे शाहगंज गई मऊ से जो कि 99 किलोमीटर है तो अब वह गाड़ी उस रास्ते से आज तक कभी भी टाइम से नहीं चलीं। कभी वह दो घंटा लेट, कभी वह चार घंटा लेट चलती हैं। इसके बारे में यकीन ही नहीं रहता कि वह कब आनी हैं।

मोहतरमा, मैं अभी मंत्री जी से मिलकर के कह रहा था कि इस लाइन के ऊपर एक सुपर-फास्ट ट्रेन चला दीजिए ताकि उस तरफ से आने वाले लोगों को, मुसाफिरों को, यात्रियों को आसानी हो। एक लिच्छवी ट्रेन चलती हैं मुजफ्फरपुर से दिल्ली के लिए और उसकी हालत यह हैं कि चाहे उसका स्लीपर क्लास का डिब्बा हो या जनरल डिब्बा हो उसकी लेटरीन में भी लोग खड़े रहते हैं। अब अगर लोगों को जरूरत पड़ जाए उस ट्रेन में पेशाब या पाखाने जाने की तो उनको जगह नहीं मिलती है। तो मैं आपसे कह रहा था कि इस ट्रेन की भीड़भाड़ को कम करने के लिए सरयु-यमुना गाड़ी को रोजाना कर दीजिए कि यह गाड़ी रोज मऊ से शाहगंज होकर दिल्ली आएगी और टाइम से आएगी। अगर आप ऐसा कर दें तब भी हमारा काम चल जाएगा, वहां के लोगों का काम चल जाएगा, बिहार के लोगों का काम चल जाएगा।

मोहतरमा, मऊ बुनकरों का एक बहुत बड़ा सेंटर हैं। वहां मुसलमानों में 95 परसेंट लोग बुनकर है और इस हैंडलुम पावरलूम इंडस्ट्री में उसका एक नया नुमाया मुकाम हैं। पहले उसका साउथ से ज्यादा कारोबारी संबंध रहा, फिर बंगाल से रहा और अब दिल्ली से इसका कारोबारी संबंध हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि लिच्छवी जो ट्रेन यहां से चलती हैं 4.35 पर, इसका नतीजा यह होता हैं।

कि जब वह चलती है तो इसका स्टोपेज हालांकि कानपुर हैं, लेकिन वह ट्रेन जगह जगह रूकती हैं क्योंकि जब पटना वाली राजधानी गुजरती है तो उसके लिए रूकती हैं, हावड़ा वाली राजधानी गुजरती है तो उसके लिए रूकती है और जब गुवाहटी वाली राजधानी गुजरती है तो उसके लिए रूकती हैं। यह सभी राजधानी ट्रेन पांच सक सवा पांच के बीच चलती हैं। इस सिलसिले में मैं यह सुझाव देना चाहता हूं, इसके लिए तो मैं शुक्रगुजार हूं कि ट्रेन बजाय पुरानी दिल्ली से चलने के नई दिल्ली से चल रही हैं। और इससे लोगों को बड़ी आयसानी हुई हैं, लेकिन यह ट्रेन बजाय 4.35 बजे के आप इसको सवा पांच बजे के बाद या साढ़े पांच के बाद चलाएं तो मैं समझता हूं कि कोई देरी नहीं होगी बल्कि जितना वक्त बर्बाद होता हैं क्योंकि गाड़ी रूक-रूक कर चलती हैं, वह वक्त भी बर्बाद नहीं होगा और गाड़ी रास्ते में रूकेगी भी नहीं, अपनी रफतार से चलती रहेगी। इसी सिलसिले में मैं एक और सुझाव देना चाहूंगा, मंत्री जी खासतौर से इसको नोट कर लें। मैं देख रहा हूं कि आप बात कर रहे हैं, मेरी बात सुनेंगे नहीं।

श्री नीतीश कुमार : मेरा कान आपकी तरफ हैं।

मौलाना हबीबुर्रहमान नोमानी : कान तो मेरी तरफ हैं, लेकिन निगाह दूसरी तरफ हैं।

उपसभापति : आप दूसरी तरफ निगाह मत कीजिए, तेरी तरफ कीजिए।

मौलाना हबीबुर्रहमान नोमानी : मोहतरमा, जैसा कि कहा कि यह दिल्ली के व्यापारी वहां जाते हैं खासतौर से और वहां के लोग अपना सामान लेकर यहां आते हैं। यह ट्रेन मऊ से 12.00 बजे चलती हैं। अगर आप यह ट्रेन मुजफ्फरपुर से दो घंटा लेट चलाए और यह ट्रेन मऊ 2.00 बजे पहुंचे तो व्यापारी लोगों का दिन इससे खराब नहीं होगा।

9 बजे वहां मार्किट खुलती हैं, अब अगर मालूम होगा कि 12 बजे आपकी ट्रेन आने वाली तो उसमें वक्त बर्बाद होता हैं क्योंकि काम कोई हो नहीं पाता हैं अब अगर उसको 2 बजे कर देंगे तो लोगों को काम करने का मौका मिलेगा और यह ट्रेन 4:30 के बजाए 6:30 बजे पहुंच जाएगी और लोग जाड़े की ठंडक से भी बच जाएंगे। मैं समझता हूं कि यह बहुत मामूली बात हैं, और इस तरफ माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे।

एक बात और मैं कहना चाहता हूं कि गोरखपुर, बनारस, मऊ होते हुए एक इंटरसिटी ट्रेन चलती हैं। यह ट्रेन बनारस से सुबह 5:50 पर चलती हैं और फिर शाम

को लौटती हैं। मैं चाहता हूं कि जिस तरीके से यह ट्रेन बनारस से चलकर गोरखपुर जाती हैं, एक ट्रेन सुबह गोरखपुर से चलकर मऊ होते हुए बनारस जाए। इससे लोगों को सुविधा होगी, खासकर के लिछवी के अलावा जो और ट्रेन हमको पकड़नी होगी, उसमें हमें आसानी होगी और मैं समझता हूं कि इसमें आपको कोई दिक्कत भी नहीं हैं।

मैं अभी आपसे ज़िक्र कर रहा था कि पिछले कई वर्षो से मऊ रेलवे क्रॉसिंग की बात चल रही हैं। वहां पूरा शहर एक तरफ है और दूसरी तरफ, चाहे वह अस्पताल हो, चाहे कचहरी हो या अफसरों के बंगले हों, यह सब कुछ हैं और हर वक्त उस क्रॉसिंग पर भीड़ रहती हैं। मैं आपसे क्या कहूं, कभी-कभी तो वहां बड़े दर्दनाक हादसे पेश आते हैं। किसी महिला को, किसी औरत को अचानक डिलीवरी की जरूरत पेश आई, लोग उसे लेकर भागे तो मालूम हुआ कि वहां गेट बंद हैं और इस तरह से वहां कभी ऐसे हादसे हो जाते हैं, जो होने नहीं चाहिए। यह ठीक हैं कि यह काम सूबाई गवर्नमेंट का हैं कि वह आपको लिखे और कहे कि आप इसे बना दीजिए, हम आधा खर्च बर्दाश्त करेंगे। मैं समझता हूं कि उस पर कोई बड़ा खर्च आने वाला नहीं हैं। आप अंडरग्राउंड ऐसा बना दीजिए कि मिनी बस तक उससे गुजर जाए तो भी काफी सहूलियत हो जाएगी। अगर उस अंडरग्राउंड से बड़ी बस या ट्रक न भी गुजर पाएं तो कोई बात नहीं। मैं समझता हूं कि इसमें आप यह कर सकते हैं कि यू0पी0 गवर्नमेंट को लिखें कि मैं गया था यू0पी0 आप गए भी होंगे, और मैंने वहां यह दिक्कत महसूस की, लिहाज़ा मैं चाहता हूं कि आप अपनी तरफ से मुझे लिखकर भेजें, रिकमेंड करें ताकि मैं इसको बनवा सकूं। हमारे कई भाई उत्तर प्रदेश मंत्रि-मंडल में भी हैं लेकिन गौतम जी की पार्टी के हैं, आम जनता के काम की तरफ तो ध्यान देते नहीं,लम्बी-लम्बी बातें करते हैं। उन तमाम लोगों से मैंने कहा कि इसको लिखवाकर भिजवा दें, इतना तो कर दें, आप यहां से राजनीति करते हों, यहां से वोट लेते हो, सब कुछ करते हो, लेकिन कुछ नहीं हुआ। अब मैं खुद मिलूंगा, कल्याण सिंह जी से खुद मिलने की को शिश करूंगा इसी हफ्ते और उनसे कहूंगा कि कल्याण जी, आपका नाम कल्याण है तो कम से कम लोगों का तो कुछ कल्याण कर दो। कल्याण राय जी, मंत्री रहे हैं, वहीं के हैं, मैंम्बर आफ पार्लियामेंट हैं, तो इस तरफ आपकी खास तवज्जो होनी चाहिए।

इन सब चीजों की ओर आपका ध्यान दिलाते हुए मैं उम्मीद करता हूं कि जो कुछ मैंने कहा है, आप इसको सीरियसली लेंगे, गंभीरता से लेंगे और कोशिश करेंगे इस काम को अंजाम देने की। बहुत-बहुत शुक्रिया।

†مولانا حبیب الرحمن نعانی "نامزد": محترم وائس چیر مین صاحب، میں بہر حال آپ کا شکر گزار ہوں، میں دو تین باتوں کی طرف خاص طور پر ریل منتری جی توجہ دلانا چاہتا ہوں آپکے مادھیم سے۔پہلی بات یہ ہے کہ کئی سالوں کی جدو جہد کے بعد مئو شاہ گنج سے اعظم گڑھ ہوتے ہوئے بڑی لائن بنی، چھوٹی لائن بڑی لائن سے جڑی ۔لیکن اس سے جس راحت کی یا سفر کی سویدھا یا آسانی کی امید کی جاتی تھی وہ امید پوری نہیں ہوئی۔ سریو یمنا ایک گاڑی ہے جو مظفرپور سے چلتی ہے اور تین دن شہید بن کر کے گورکھپور سے چلتی ہے۔ جب تک وہ گاڑی وارانسی ہو کر جاتی تھی حالانکہ کم سے کم ۹۰ کلومیٹر مسافت لمبی تھی لیکن ٹائم سے چلتی تھی اور جب وہ مسافت کھٹ گئی،یعنی وہ گاڑی بنارس نہ ہو کر سیدھی شاہ گنج گئی مئو سے، جوکہ ۹۹ کلو میٹر ہے تو اب وہ گاڑی اس راستے آج تک کبھی بھی ٹائم سے نہیں چلی۔کبھی وہ دو گھنٹہ لیٹ اور کبھی وہ چار گھنٹہ لیٹ چلتی

ہے۔ اسکے بارے میں یقین ہی نہیں ہوتا کہ وہ کب آتی ہے۔

محترمہ، میں ابھی منتری جی سے ملکر کہہ رہا تھا کہ اس لائن کے اوپر ایک سپر فاسٹ ٹرین چلا دیجئے تاکہ اس طرف سے آنے والے لوگوں کو، آسانی ہو۔ ایک لچھوی ٹرین چلتی ہے مظفر پور سے دہلی کے لئے اور اس کی حالت یہ ہے کہ چاہے اسکا سیلیپر کلاس کا ڈبہ ہو یا جنرل ڈبہ ہو اس کی لیٹرین میں بھی لوگ کھڑے ہوتے ہیں۔ اب اگر لوگوں کو ضرور پڑ جائے پیشاب یا پاخانہ جانے کی تو انکو جگہ نہیں ملتی ہے۔ تو میں آپ سے کہہ رہا تھا کہ اس ٹرین کی بھیڑ بھاڑ کو کم کرنے کے لئے سریو سمنا گاڑی کو روزانہ کر دیجئے کہ یہ گاڑی روز مئو سے شاہ گنج ہو کر دہلی آئیگی۔ اگر آپ ایسا کر دیں تب بھی ہمارا کام چل جائیگا وہاں کے لوگوں کا کام چل جائیگا، بہار کے لوگوں کا کام چل جائیگا۔

محترمہ ، مئو بنکروں کا ایک بہت بڑا سینٹر ہے، وہاں مسلمانوں ۹۵ فیصدی لوگ بنکر ہیں اور اس ہنڈ لوم پاور لوم انڈسٹری میں اسکا ایک نمایا مقام ہے۔ پہلے اسکا ساؤتھ سے زیادہ کا روباری سمبندھ رہا پھر بنگال سے رہا، اور اب دہلی سے اسکا کاروباری سمبندھ ہے۔ میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ لچھوی جو ٹرین یہاں سے چلتی ہے ۴.۳۵ پر، اسکا نتیجہ یہ ہوتا ہے کہ جب وہ چلتی ہے تو اسکا اسٹاپج حالانکہ کانپور ہے لیکن وہ ٹرین جگہ جگہ رکتی ہے کیونکہ جب پٹنہ والی راجدھانی گزرتی ہے تو اسکے لئے رکتی ہے اور جب ہاوڑہ والی راجدھانی گزرتی ہےتو اسکے لئے رکتی ہے اور جب گوہاٹی والی راجدھانی گزرتی ہے تو اسکے لئے رکتی ہے۔ یہ سبھی راجدھانی پانچ سے سواپانچ بجے کے بیچ چلتی ہیں اس سلسلے میں میں یہ سجھاؤ دینا چاہتا ہوں،اسکے لئے تو میں شکر گزار ہوں کہ یہ ٹرین بجائے پرانی دہلی سے چلنے کے نئی دہلی سے چل رہی ہے اور اس سے لوگوں کو بڑی آسانی ہوئی ہے۔ لیکن یہ ٹرین بجائے ۴۰.۳۵ کے آپ اسکو سوا پانچ بجے کے بعد یا ساڑھے پانچ بجے چلائیں تو میں سمجھتا ہوں کہ کوئی دیری نہیں ہوگی، بلکہ جتنا وقت برباد ہوتا ہے، کیونکہ گاڑی رک رک کر چلتی ہے وہ وقت بھی برباد نہیں ہوگا، اور گاڑی

یہ ٹرین ساڑھے چار کے بجائے ساڑھے چھ بجے پہنچ جائے گی، اور لوگ جاڑے کی ٹھنڈک سے بھی بچ جائیں گے۔ میں سمجھتا ہوں کہ یہ بہت معمولی بات ہے۔ اور اس طرف مانیہ منتری جی دھیان دیں گے۔

ایک بات اور میں کہنا چاہتا ہوں کہ گورکھپور، بنارس، مئو ہوتے ہوئے ایک انٹرسٹی ٹرین چلتی ہے یہ ٹرین بنارس سے صبح ۵۔۵۰ پر چلتی ہے اور پھر شام کو لوٹتی ہے۔ میں چاہتا ہوں کہ جس طرح سے یہ ٹرین بنارس سے چل کر گورکھپور جاتی ہے۔ایک ٹرین صبح گورکھپور سے چلکر مئو ہوتے ہوئے بنارس جائے، اس سے لوگوں کو سویدھا ہوگی۔ خاص کرکے لچوں کے علاوہ جو اور ٹرین ہم کو پکڑنی ہوگی اسمیں ہمیں آسانی ہوگی اور میں سمجھتا ہوں کہ اس میں آپکو کوئی دقت بھی نہیں۔

میں ابھی سے ذکر کر رہا ہوں کہ پچھلے کئی سالوں سے مئو ریلوے کراسنگ کی بات چل رہی ہے۔ وہاں پورا شہر ایک طرف سے اور دوسری طرف، چاہے وہ اسپتال ہو، چاہے کچہری ہو، یا افسروں کے بنگلے ہوں یہ سب کچھ ہے۔

راستے میں رکے گی بھی نہیں ۷ اپنی رفتار سے چلتی رہے گی۔ اسی سلسلے میں ایک اور سجھاؤ دینا چاہونگا، منتری جی خاص طور پر اسکو نوٹ کر لیں۔ میں دیکھ رہا ہوں کہ آپ بات کر رہے ہیں میری بات سنیں گے نہیں۔

شری نتیش کمار: میرا کان آپکی طرف ہے۔

مولانا حبیب الرحمن نعمانی: کان تو میری طرف ہے لیکن نگاہ دوسری طرف ہے۔

اپ سبھا پتی: آپ دوسری طرف نگاہ کیجئے میری طرف کیجئے۔

مولانا حبیب الرحمن نعمانی: محترمہ جیسا میں نے کہا کہ یہ دہلی کے ویاپاری وہاں جاتے ہیں خاص طور سے اور وہاں کے لوگ اپنا سامان لیکر یہاں آتے ہیں۔ یہ ٹرین مئو سے ۱۲ بجے چلتی ہے۔ اگر آپ یہ ٹرین مظفر پور سے دوگھنٹہ لیٹ چلائیں اور یہ ٹرین مئو دو بجے پہنچے تو ویا پاری لوگوں کا دن اس سے خراب نہیں ہوگا۔ نو بجے وہاں مارکیٹ کھلتی ہے، اب اگر معلوم ہوگا کہ بارہ بجے آپکی ٹرین آنے والی ہے تو اس میں وقت برباد ہوتا ہے کیونکہ کام کوئی نہیں ہو پاتا۔ اب اگر اسکو دو بجے کر دیں تو لوگوں کو کام کرنے کا موقعہ ملے گا اور

اور ہر وقت اس کراسنگ پر بھیڑ رہتی ہے۔ میں آپ سے کیا کہوں کبھی کبھی تو وہاں بڑے دردناک حادثے پیش آتے ہیں۔ کسی مہیلا کو کسی عورت کو اچانک ڈلیوری کی ضرورت پیش آئی، لوگ اسے لیکر بھاگے تو معلوم ہوا کہ وہاں گیٹ بند ہے۔ اور اس طرح سے وہاں کبھی ایسے حادثے ہو جاتے ہیں جو ہونے نہیں چاہیں یہ ٹھیک ہے کہ یہ کام صوبائی گورنمنٹ کا ہے کہ وہ آپکو لکھے اور کہے کہ آپ اسے بنا دیجئے ہم آدھا خرچ برداشت کریں گے۔ میں سمجھتاہوں کہ اس پر کوئی بڑا خرچ آنے والا نہیں ہے آپ انڈر گراؤنڈ ایسا بنا دیجئے کہ منی بس تک اس سے گزر جائے تو بھی کافی سہولیت ہو جائیگی۔ اگر اس گراؤنڈ سے بس یا ٹرک نہ گزر پائیں تو بھی کافی سہولیت ہو جائیگی۔اگر اس انڈر گراؤنڈ سے بڑی بس یا ٹرک نہ بھی گزر پائے تو کوئی بات نہیں۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس میں آپ یہ کر سکتے ہیں کہ یو۔پی۔گورنمنٹ کو لکھیں کہ میں گیا تھا یو۔پی۔ آپ گئے بھی ہونگے اور میں نے وہاں گہ دقت محسوس کی لہزا میں چاہتا ہوں کہ آپ اپنی طرف سے مجھے لکھکر بھیجیں، رکمنڈ کریں۔ تا کہ میں اسکو بنوا سکوں۔ ہمارے کئی بھائی اتر پردیش منتری منڈل میں بھی ہیں لیکن گوتم جی کی پارٹی کے ہیں ، عام جنتا کے کام کی طرف تو دھیان دیتے نہیں، لمبی لمبی باتیں کرتے ہیں ان تمام لوگوں سے میں نے کہا کہ اسکو لکھوا کر بھجوادیں، اتنا تو کر دیں۔ آپ یہاں سے راجنیتی کرتے ہوں، یہاں سے ووٹ لیتے ہو، سب کچھ کرتے ہو لیکن کچھ نہیں۔ اب میں خود ملوں گا، کلیان جی سے ملنے کی کوشش کرونگا اسی ہفتے ، اور ان سے کہونگا کہ کلیان جی آپکا نام کلیان ہے تو کم سے کم لوگوں کا تو کچھ کلیان کر دو۔ کلپناتھ رائے جی منتری رہے ہیں، ممبر آف پارلیمنٹ ہیں تو اس طرف آپ خاص توجہ ہونی چاہئے۔

ان سب چیزوں کی طرف آپکا دھیان دلاتے ہوئے میں امید کرتا ہوں کہ جو کچھ میں نے کہا ہے آپ اس سیریسلی لیں گے، گمبھیرتا سے لینگے، اور کوشش کریں گے اس کام کو انجام دینے کی ۔ بہت بہت شکریہ۔

"ختم شد"

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : उपसभापति महोदया, मैं सबसे पहले जिन माननीय सदस्यों ने आज की चर्चा में हिस्सा लिया हैं, उनको धन्यवाद देना चाहता हूं। रेलवे बजट पर सामान्य चर्चा पहले ही चुकी हैं, उसके बाद स्टेंडिंग कमेटी ने भी इस पर पूरा विचार

किया और उसने अपनी रिपोर्ट संसद में पेश की। मैं स्टेंडिंग कमेटी का भी धन्यवाद देना चाहता हूं। रेलवे से संबंधित संसद की जो स्थाई समिति हैं, उसने, जो हमारी मांग थी स्टेटेस पेपर के ज़रिए और हमने जिन मुद्दों को उठाया था स्टेटेस पेपर के ज़रिए मौटे तौर पर उन बातों का समर्थन किया था।

महोदया, स्टैंडिंग कमेटी ने सिफारिश भी की हैं कि रेलवे का प्लान साईज बढ़ना चाहिए, नवीं पंचवर्षीय योजना में रेलवे ने मांग की थी कि कम से कम 65,000 करोड़ की योजना होनी चाहिए लेकिन प्लानिंग कमीशन ने उसको काटकर काफी कम कर दिया है और इसे 50,000 करोड़ रूपये तक पहुंचा दिया हैं। लेकिन स्टैंडिंग कमेटी ने सिफारिश की हैं कि जो 65,000 करोड़ रूपए की मांग है रेलवे की, वह ज़ायज है और इसलिए रेलवे का प्लान बढ़ना चाहिए।

महोदया, स्टैंडिंग कमेटी ने यह स्वीकार किया हैं कि रेलवे का दोहरा दायित्व हैं- एक तो व्यावसायिक संगठन के रूप में इनहें काम करना पड़ता हैं और दूसरा सामाजिक दायित्व है यानी पिछड़े इलाकों के विकास का दायित्व भी इन्हें निभाना पड़ता हैं। इसलिए स्टैंडिग कमेटी ने सिफारिश की हैं कि पिछड़े इलाकों के विकास का जो इनका सामाजिक दायित्व है, उसके निर्वहन में जो पैसा खर्च होता हैं, उसके लिए सरकार ज्यादा बजटरी सपोर्ट दे ओर जो भी पैसा खर्च हो सामाजिक दायित्व निभाने के सिलसिले में, उस पर डिविडेंड अदा करने की दायिता रेलवे पर नहीं होनी चाहिए, ऐसी भी सिफारिश स्टैंडिंग कमेटी ने की हैं। इस प्रकार से जो भी बातें हमने यहां चर्चा के लिए रखीं थीं और रेलवे की परेशानियों का जिक्र किया था, उनको स्टैंडिंग कमेटी ने समझा और समझने के बाद उस पर अपनी अनुशंसा दी हैं।

महोदया, इसके अलावा एक और विषय जो आम चिंता काक रहा हैं, वह हैं चलती ट्रेन में यात्रियों की सुरक्षा या रेलवे स्टेशन पर यशत्रियों की सुरक्षा। इसको लेकर काफी चर्चा होती रही हैं और लोग चिंता भी प्रकट करते रहे हैं। सांसदों का और आम लोगों का सामान चोरी चला जाता हैं। ट्रेन में डाका पड़ता हैं। लोग जब डकैतों का विरोध करतें हैं तो कई जगह लोग भी मारे जाते हैं। ऐ कितनी ही घटनाएं घटती हैं। रेलवे स्टेशन पर भी घंटनाएं घटती हैं, चलती ट्रेन में भी घटनाएं घटती हैं लेकिन बदनामी तो रेलवे की होती विचारणीय प्रश्न यह है कि रेलवे इसमें क्या कर सकती हैं? बदनामी रेलवे के जिम्मे है लेकिन इन स्थितियों से निपटने के लिए रेलवे के अधिकारियों के पास कोई ताकत नहीं है क्योंकि कानून और व्यव्सथा राज्य का विषय है और जिस राज्य में कानून और व्यवस्था की स्थिति जैसी है, उसका असर रेलवे पर भी पड़ता हैं। ट्रेन में काई घटना होने पर जी0आर0पी0 की जवाबदेही हैं और वहीं इसकी तहकीकात कर सकती हैं। अगर कोई एफ0आई0आर0 दर्ज कराना चाहे तो उसी के थाने में दर्ज़ करा सकता हैं। रेलवे के साथ ही जुड़ी हुई रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स हैं। इस पर रेलवे संपत्ति की सुरक्षा की जिम्मेदारी हैं। यह पुलिस की तरह नहीं हैं। इसे पुलिस के बराबर कोई अधिकार नहीं हैं। न ही रेलवे के किसी अधिकारी को इस प्रकार का काई अधिकार मिला हुआ हैं तो आखिर रेलवे के पास ऐसा कौन सा अधिकार है जिसका प्रयोग करके वह अपनी तरफ से लोगों को सुरक्षा प्रदान करने की दिशा में कदम उठाए? ऐसा कोई अधिकार रेलवे के पास नहीं हैं और बदनामी रेलवे की होती हैं।

महोदया, जब ट्रेन में इस तरह की घटना घटती है तो बदनामी रेलवे की होती हैं लेकिन अगर किसी हाईवे पर किसी बस को रोककर डकैती हो जाए तो किसी बस ऑपरेटर की बदनामी नहीं होती है बल्कि उस राज्य सरकार के बारे में चर्चा होती हैं, उस राज्य की कानून और व्यवस्था की स्थिति के बारे में चर्चा होती हैं। जब रेल में घटना घटती है तो रेलवे की चर्चा होती हैं, उस राज्य की चर्चा कम होती हैं। हमने स्टेटस पेपर के जरिए इसी सवाल को सामने रखा और इस सदन में और दूसरे सदन में और बाहर भी लोगों ने इस चर्चा में हिस्सा लिया और अब स्टैंडिंग कमेटी ने भी इस पर गंभीरतापूर्वक विचार किया है और अपनी बात कही हैं। हम लोग अपनी तरफ से कोई कसर नहीं छोड़ रहे हैं, इसका उल्लेख मैंने सामान्य चर्चा के सिलसिले में भी किया था ओर यहां पर पहले एक प्रश्न भी इस संबंध में आया था और तब भी इस सिलसिले में चर्चा हुई थी। मैं सदन को बताना चाहता हूं कि हमने अगस्त महीने में फिर एक बार आर0पी0एफ0 और जी0आर0पी0 के बीच ठीक-ठाक समन्वय हो, इस सिलसिले में एक बैठक बुलाई हैं।

जितने भी जी0आर0पी0 के प्रमुख हैं हर राज्य के उनकी और आर0पी0एफ0 के अधिकारियों के साथ बैठक हो। गृह मंत्री के स्तर पर भी मुख्य मंत्रियों की बैठक होती हैं कानून और व्यवस्था को लेकर के, जो डी0जी0पी0 हैं उनके साथ भी बैठकें होती हैं। हमने गृह मंत्री जी को भी पत्र लिखा है कि जो बैठक हो उसमें फिर से प्रमुखता के साथ रेल में बढ़ते अपराध पर चर्चा की जाए। जी0आर0पी0 में राज्य सरकार किन-किन लोगों को डेप्यूट

करती हैं यानी जिससे कोई दूसरा काम न हो, जिस पर राज्य सरकार खफा रहे, अधिकारी खफा रहे वैसे लोगों को डेप्यूटेशन किया जाता हैं जी0आर0पी0 में और दायित्व उनका बहुत बड़ा हैं। कोई अलग कैंडर भी नहीं हैं राज्य में। केन्द्र सरकार राज्य सरकारों को पुलिस के मॉडनर्नाइजेशन के लिए, आधुनिकीकरण के लिए जो पैसा भेजती हैं उसका एक नया पैसा भी जी0आर0पी0 के मॉडर्नाइजेशन पर खर्च करते। जमाना कहां चला गया? किस प्रकार के हथियारों के साथ वह वहां तैनात रहते हैं., संख्या भी कम हैं उनकी। जगह-जगह जो निर्धारित संख्या हैं यानी सरकार और रेलवे दोनों की सहमति से जो संख्या निर्धारित है उस हिसाब से भी रिक्तियां पड़ी हुई हैं लेकिन उन रिक्तियों को भरने के लिए कोई कार्रवाही नहीं होती है राज्य सरकार की तरफ से। तो इसके लिए भी हमने गृह मंत्री जी को लिखा हैं और कहा है कि आप जब इस तरह की बैठक करें उसमें इसकी चर्चा करें और मैंने उनसे यह भी अनुरोध किया है कि सारे डी0जी0पी0 की यह लिखा जाए और राज्य सरकारों को निर्देशित किया जाए कि पुलिस के आधुनिकीकरण के मद में जो पैसा केन्द्र सरकार भेजती है उसका एक हिस्सा जी0आर0पी0 के आधुनिकीकरण पर खर्च करें। तो हम जो कदम उठा सकते हैं वह कदम उठा रहे हैं। लेकिन उन चीजों की रेल से अपेक्षा करना जिसमें वह कानून रूप से सक्षम नहीं हैं संवैधानिक और कानूनी तौर पर उनके पास कोई अधिकार नहीं हैं और उस चीज के लिए रेलवे के बारे में बोलना, रेलवे से अपेक्षा रखना हम नहीं समझते हैं कि यह मुनासिब हैं, बल्कि यह जरूर है कि स्टेंडिंग कमेटी ने जो कदम उठाया है हम सदन से भी दरख्वास्त करेंगे कि इस विषय पर एक कंसेंसस उभरना चाहिए, एक आम सहमति होनी चाहिए कि अगर रेल के अपराध को नियंत्रित करना रेल की जवाबदेही है तो या तो व्यवसथा में सुधार करिए उसके लिए जरूरत पड़ने पर कानून में परिवर्तन करना होगा। संविधान में भी संशोधन करना पड़ेगा और यह लम्बी प्रक्रिया होगी और यह कमियां एक दिन में दूर कर देने वाली बात नहीं हो सकती, क्योंकिक इसके कई प्रकार के परिणाम हो सकते हैं, दुष्परिणाम भी हो सकते हैं। अगर एक बार कानून और व्यवस्था की जवाबदेही दूसरे किसी महकमे पर डालते हैं तो यह दूसरी जगह से भी मांग उठेगी और अन्ततोगत्वा राज्य के अधिकार सिमटने लगेंगे तो क्या इस बात को भी स्वीकार करेंगे? यह कई मुदें जिन पर चर्चा होनी हैं। लेकिन इन मुद्दों पर चर्चा हासे और एक सर्वानुमति बनें और उसके हिसाब से कदम उठाए जाए। लेकिन साथ-साथ रेलवे की मजबूरियों को भी समझिए और रेलवे की मजबूरियों को आप समझेंगे तो उस हिसाब से और रेलवे अपनी तरफ से करेगा।

अब आर0पी0एफ0 का जहां तक सवाल हैं, मैडम, आर0पी0एफ0 के दायित्व को बढ़ाया जा रहा हैं। अब आर0पी0एफ0 के लोग ट्रेन एस्कॉटर्स करने के लिए जा ही रहे हैं। इस तरह से टाउट्स को पकड़ने के लिए उनकी तैनाती होती रहती हैं, स्टेशन पर सजग हैं। जो बदमाशी करने वाले लोग हैं, रेलवे की छवि को खराब करने वाले लोग हैं उनको कैसे पकड़ा जाए, यह भी दायित्व उनको दिया जा रहा हैं। आर0पी0एफ0 ने जगह-जगह असिस्टेंस बूथ लगाया हैं। जब भी कोई घटना घटेगी आपके साथ वह मुकदमा आप दायर करेंगे, एफ0आई0 आर0 दायर करेंगे जी0आर0पी0 के थाने में। बहुत चीजें रिपोटिड नहीं होती और अभी माननीय सदस्य भारती रे जी ने यह कहा कि इन लोगों के पास आंकड़ें नहीं रहते। यही दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति हैं। मुझको यह बताया गया जगह-जगह, हर राज्य से लेकिन कुछ राज्यों के साथ स्थिति ऐसी हैं कि जी0आर0पी0 की तरफ से रेलवे को अपराध के पूरे आंकड़े नहीं मिलते हैं। और बात तो छोड़ दीजिए अपराध के आंकड़े भी नहीं मिलते। आंकड़ें उन्हीं के पास रहते हैं। आंकड़ों को रखने की जवाबदेही जी0आर0पी0 की हैं, यह आंकड़े उन्हीं को रखने हैं, मुकदमें उन्हीं के यहां दर्ज होते हैं। लेंकिन रेलवे ने यह फैसला किया कि जगह-जगह आर0पी0एफ0 असिस्टेंस बूथ हैं। अब कोई चाहे तो अपना एफ0आई0आर0 वहां जमा कर सकता हैं। वह एफ0आई0आर0 रिसीव कर लेता हैं औरअभी हमने पिछले सप्ताह उस सदन में जवाब देते हुए यह घोषणा की। गार्ड लेते थे एफ0आई0आर0 लेने का उनको अधिकार था, कॉमर्शियल स्टाफ नहीं लेता था लेकिन अब कॉमशियु स्टाफ के लोग टी0टी0ई0 जो चलते हैं, वे भी एफ0आई0आर0 अपने पास रख लेंगे, आपको एक रिसीट दे देंगे और वे एफ0आई0आर0 जी0आर0पी0 के थाने में दर्ज करा देंगे और उनकी सूचना उनको मिल जाएगी। तो इस प्रकार से जो आंकड़ों की बात आपने कही, यह बात सही हैं, मैं स्वीकार करता हूं कि सम्पूर्ण आंकड़ें नहीं रहते हैं रेलवे के पास और ये आंकड़े केपाइल्ड होते हैं और वे उनके द्वारा देते हैं। आप संसद में जब कभी पूछते हैं तो जवाब के सिलसिले में कई बार आंकड़े हम लोग मंगाते हैं और वे आंकड़े संसद को भी दिए जाते हैं। वे फिगर्स यहां दिए जाते हैं।

PROF. (SHRIMATI) BHARATI RAY (West Bengal): I have seen the Standing Committee's report, which is not with me just now. But I can cite one problem. If I am travelling in a train and the train is passing through, let us say, Bihar, UP or whichever place and there is a robbery or dacoity in that train, should I write to the concerned State Government or...

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will tell you what she is trying to say. If something happens in a train which is passing through Bihar or West Bengal or arty other area, where should she make the complaint?

श्री नीतीश कुमार : इसी सिलसिले में तो मैं पूरी बात इनको बता रहा था कि पहले उतर कर जी0आर0पी0 के थाने में उनको एफ0आई0आर0 दर्ज करानी पड़ती थी। सुधार लाया गया और कई प्रमुख स्टेशनों पर आर0पी0एफ0 के द्वारा असिस्टेंस बूथ कायम किए गए। वहां एफ0आई0आर0 की कॉपी आप जमा करा दें, वे एक रिसीट के लोग दर्ज कराएंगे जी0आर0पी0 के थाने में क्योंकि आर0पी0एफ0 को तो अधिकार नहीं हैं एफ0आई0आर0 दर्ज करने का। इस प्रकार से ... (**व्यवधान**)...

श्री नरेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश) **:** मैउम ... (**व्यवधान**) ...

श्री नीतीश कुमार: आप सुन लीजिए पूरी बात। आप गौर से सुनिए। ... ये सुनते नहीं हैं गौर से इसीलिए गलतफहमी के शिकार होते हैं। ... (**व्यवधान**) ...

उपसभापति : एक मिनट ... आप बैठिए तो ... (**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : अब यह सुप्रीम कोट्र नहीं हैं। जाकर कानून की बहस वहां करिए। जो स्थिति हैं वह मैं बता रहा हूं।

दूसरी बात है कि गार्ड भी ले सकते हैं। तो गार्ड से मुलाकात तो तब होगी जब गाड़ी ठहरेगी। इसके अलावा इसमें जोर दिया गया कि कॉमर्शियल स्टाफ के लोग टी0टी0ई0 ट्रैवल करते हैं कंपार्टमेंट्स में, उनके हाथ में भी एफ0आई0आर0 आप दे सकते हैं। वे एक प्रिटेड रिसीट देंगे। हम लोगों ने यह फैसला किया कि वे प्रिटेड रिसीट देंगें और वह एफ0आई0आर0 वहां दर्ज होगी। आपकी सीधे किसी राज्य सरकार को नहीं लिखना हैं। बात नहीं समझ रहे हैं, इसलिए हम नहीं समझ रहे हैं कि पूरी स्थिति में रेलवे की इस स्थिति को कोई समझ पा रहा हैं। रेलवे आखिर क्या कर सकती हैं? क्राईम के बारे में इनवेस्टिगेट करना, क्राइम के एफ0आई0आर0 को दर्ज करना, यह लॉ एंड ऑर्डर से रिलेटड विषय हैं। संविधान साफ हैं, कानून साफ हैं, वह जी0आर0पी0 का दायित्व हैं। जी0आर0पी0 का आधा खर्च रेलवे वहन करती हैं लेकिन जी0आर0पी0 का डिप्लॉयमेंट संसन्र्ड राज्य सरकार करती हैं। किसी माननीय सदस्य को या किसी नागरिक को, किसी राज्य सरकार को नहीं लिखना हैं। कानून के मुताबिक वह अधिकारी मुकर्रर हैं। जिस तरह से आपके यहां कोई अपराध की घटना हो तो आप थाने में एफ0आई0आर0 दर्ज कराते हैं, उसी तरह से रेल अपराध के बारे में एफ0आई0आर0 जी0आर0पी0 थाने में दर्ज हाकती हैं, राज्य सरकार को लिखने के जरूरत नहीं है। जी0आर0पी0 थाने के एफ0आई0आर0 को अब इन तीन जगहों पर भी जमा कर सकते हैं जो जी0आर0पी0 थाने में रजिस्टर्ड होगा। उसकी सूचना आपको मिल जाएगी। यह है परिस्थिति। अब क्राइम बढ़ रहा हैं, आप लोग उसको जो हमने सेफ्टी कमेटी गठित हैं, उसके साथ कनफ्यूज़ मत करिए। सेफ्टी और सिक्योरिटी दोनों अलग चीजें हैं सेफ्टी कमेटी बनाने का जो निर्णय हुआ हैं, यह रेलवे एक्सीडेंट् कोलेकर, रेलवे सेफ्टी को लेकर हुआ हैं क्राइम से उसका कोई मतलब नहीं हैं। जब हम क्राईम की बात सोचते हैं तो वह सिक्योरिटी से कवर होता है सेफ्टी का मतलब हैं, सुरक्षा का मतलब है रेल के ऑपरेशन में जो सेफ्टी मेंजर्स हैं, चाहे वह ट्रेक कंडीशन्स हो चाहे, और कोई सिगनलिंग सिस्टम हो या और कोई चीज़ हो, उससे संबंधित जो मामला हैं वह है सेफ्टी। इस सेफ्टी को रिव्यू करने के लिए एक नई सेफ्टी रिव्यू कमेटी रिटायर्ड जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में गठित की जा रही हैं। इसके पहले तीन बार सेफ्टी के आस्पेक्ट्स को एक्जामिन करने के लिए कमटीज़ गठित हुई हैं। रेलवे एक्सीडेंट इनक्वायरी कमेटी उनके रिक्मेंडेशंस का बॉय एंड लार्ज इम्प्लीमेंट किया जा चुका हैं। जिसको सरकार ने स्वीकार किया हैं उसको इम्प्लीमेंट किया जा चुका हैं। अब बदलते माहौल में, बदलते संदर्भ में जो नयी किस्म की घटनाएं घट रही काटकर रखती हैं। एक बहुत पुरानी रेलवे लाइन निर्मली और भपटियाही के बीच में थी जो दरभंगा जिले और सहरसा जिले की जोड़ती थी। आज वहां रेल लाईन नहीं

हैं, कासी नदी ने उस रेललाइन को खत्म कर दिया हैं। मैंने कई बार इस सदन में उस रेल लाइन को फिर से बनाने की चर्चा की हैं। पूव- रेल मंत्री बिहार के थे, उनसे भी मैंने निवेदन किया था। उन्होंने सर्वे कराने की बात कही थी, पता नहीं सर्वे हुआ या नहीं हुआ? क्योंकि बिहार में कई रेललाइन का प्रोजेक्ट सैंक्शन नहीं हुआ, पैसा नहीं, उद्घाटन हो गया, भाषण हो गया और कहीं सरकारी दस्तावेज में उस स्कीम का पता नहीं हैं।

मैं अभी रेल मंत्री जी से उनकी सीट पर जाकर निवेदन कर रहा था कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेललाइन हैं, निर्मली-भपटियाही की। उस क्षेत्र से जो भी लोक सभा या राज्य सभा के सांसद आते हैं उनकी लगातार मांग रही हैं कि इस रेललाइन को बनाया जाए। मैं फिर से रेल मंत्री जी को अनुरोध करूंगा कि वे गम्भीरतापूर्वक इस प्रोजेक्ट के बारे में सोचें। मेरा उनसे आग्रह है कि इस रेल लाइन को वे बनाएं जिससे उत्तरी बिहार में कई जिलों को जोड़ने का इस रेललाइन के माध्यम से एक सम्पर्कसूत्र बनेगा।

महोदया, मैं जहां से आता हूं उस गांव से कमला नदी गुजरती हैं। वहां एक पुल है जिसको हम रेल-पुल कहते हैं। उसके ऊपर से रेलगाड़ी तो गुजरती ही हैं इसके अलावा बैलगाड़ी, टायरगाड़ी, ट्रक आदि सारी गाड़ियां उस रेल पुल के ऊपर से गुजरती हैं। मैं तो महीने में एक-दो बार उसके ऊपर से जाता हूं। वहां रेल के अलावा बहुत हैवी ट्रैफिक हैं। इसलिए महीने दो महीने में मरम्मत के बाद वह टूट जाता हैं। मैं समझता हूं कि रेल मंत्री जी को भी लोक सभा के चुनाव में वहां जाने का मौका मिला होगा और उन्होंने देखा होगा, वे उस पुल सें गुजरे भी होंगे। उस ब्रिज पर कभी भी, किसी भी गाड़ी की दुर्घटना हो सकती हैं। अभी तक उस पुल की वही हालत हैं। हल्की-फुल्की मरम्मत के बाद कुछ ही दिनों में वह पुल टॅट जाता हैं। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि एक ऐसी व्यवस्था करें, इस तरह से ब्रिज को बनाया जाए मैं नहीं जानता, इंजीनियर जानते हैं कि उसको किस तरह से बनाया जाए, कि उसकी बार-बार मरम्मत करने की नौबत न आए, स्थाई ब्रिज बनाया जाए जो कम से कम 6 महीने या साल भी तो ख्ल ही जाए, उसके बाद मरम्म्त की आवश्यकता पड़े। राम विलासपासवान जी जब मंत्री थे तो उन्होंने जयनगर में, दरभंगा से जयनगर बड़ी लाइन का उछ्घाटन किया था। मंत्री जी जानते होंगें कि बड़ी लाइन की क्या स्थिति हैं? अभीद दरभंगा तक बड़ी लाइन हैं। दरभंगा बड़ी लाइन से जुड़ गया है। दरभंगा से निर्मली फिर दरभंगा से जयनगर और दरभंगा-निर्मली लाइन में झंझारपुर स्टेंशन से लौकहा जो नेपाल बार्डर पर हैं, वहां तक वह लाइन जाती हैं, उसको भी बड़ी लाइन बनाने की आवश्यकता हैं। दरभंगा तक बड़ी लाइन बनाई गई हैं, उसके आगे छोटी लाइन होने से कई तरह की कठिनाई होती हैं, ट्रेन कम्युनिकेशन में अनियमितता की वजह से यात्रियों को कठिनाई होती हैं। जब आपने वहां तक बड़ी लाइन बना दी है तो दरभंगा से जयनगर और दरभंगा से निर्मली तक बड़ी लाइन बनाई जाए।

महोदया, दरभंगा से मुजफ्फरपुर तक एक रेललाइन बनाने की मांग बरसों सें उठी रही हैं। दरभंगा से सीधी रेललाइन नहीं हैं। मुजफ्फरपुर के लिए दरभंगा से समस्तीपुर और समस्तीपुर से मुजफ्फरपुर जाना पड़ता हैं। यह जो मांग है दरभंगा से मुजफ्फरपुर सीधी रेललाइन है- आधुनिक स्थिति में सेफ्टी के क्या मेज़र्स लिए जाने चाहिए इसका सुझाव देने के लिए 6 महीने की कार्यावधि उनकी निर्धारित की गयी हैं और उनसे यह अपेक्षा की जा रही हैं। उनके साथ इस कमेटी में एक्सपर्ट्स भी रहेंगे और फिर वह सुझाव देंगे। उन सुझावों पर सेफ्टी के मामले में हम लोग अमल करेंगे। यह एक आस्पेक्ट हैं। सेफ्टी और सिक्योरिटी हमारा कन्सर्न हैं, पुकुऐलिटी पर पूरा ध्यान है पंकुऐलिटी डिसटर्ब एक नहीं कई कारणों से होता हैं (interruption)

Who told you that punctuality is not my concern?

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Her question is very specific. There is a GRP thana, they lodged a complaint. But they are not taking any action. GRP is not the ultimate authority. In case there is a dacoity on a State road, and if it is not taking any action, then we can ask the State Government. From your statement, I understand the implications and I know statistically what it means. But, do not give such a fear. If there is a dacoity or a robbery in a train and a case is lodged with the GRP and no action is taken by them, should the citizen ask the State Government to take action, or the Railway Ministry? You say it is not your responsibility!

SHRI NITISH KUMAR: The State Government. It is quite clear. *(Interruptions)* If you know the ABC of

the Constitution, you will not ask this question.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: No, no; I do not have any confusion as such about the Constitution, very frank. It is a far-reaching statement that he has made, *(interruptions)*

SHRI NITISH KUMAR: Law and order is a State subject, *(interruptions)*

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: If there is a train robbery, is it the responsibility of the State Government?

SHRI NITISH KUMAR : Yes. *(interruptions).* That is the legal and the Constitutional position, *(interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please take your seat, *(interruptions)* Mantriji, I will explain. The reason is that the train is never stationary, it is always moving. The Minister said that because of the Constitution or the rules or the regulations or whatever you may call it, they do not have a police force to take care of the crimes in the trains while they are running. So, they cannot take the responsibility. The police is provided by the States. So, that has to take care of it. If a robbery takes place in a train in Bihar and the train reaches Maharashtra, who should be responsible? It is not the responsibility of the railways. Then there is a need that the railways should be allowed to have their own police force. Please, you make a suggestion.

श्री नीतीश कुमार : बार-बार हम भी आग्रह कर रह हैं कि इस पर एक नेशनल डिबेट होनी चाहिए और इसी को हमने स्टेटस पेपर के जरिए शुरू किया हैं। आप पूरे स्टेटस पेपर्स को देख लीजिए, डिबेट को देख लीजिए। जो लोग इस बात को जानते हैं, वह इस स्थिति से सहमत हैं, यह कोई अच्छी स्थिति नहीं हैं। लेकिन इससे निकलने का क्या रास्ता हैं, यह सबकी चिंता का विषय होना चाहिए। अकेले रेल मंत्रालय चाहे कि हम कोई कानून में फेर-बदल का प्रस्ताव ले आएं तो यह संभव नहीं हैं। यह पूरी सरकार, पूरी संसद को, सबको सोचना होगा कि हम स्थिति से निकलनें के लिए क्या करना चाहिए। अगर किसी को दजवाबदेह ठहराएंगे तो उसका दायित्व भी उसको देना होगा। यह एक ऐसा विषय हैं जिस पर गंभीर चिंजन करना होगा और उसके आधार पर ही आप कोई नतीजा निकाल सकते हैं। इसलिए जो मैंने शुरू में कहा, उस बात को इन्होंने दूसरी तरफ मोड़ दिया। सेफ्टी-सिक्योरिटी हमारा कन्सर्न हैं, इसके साथ पंकुऐलिटी भी कन्सर्न हैं। अब पुकुऐलिटी कितने मामलों से इफैक्टिड होती हैं? आज अगर ट्रेनें लेट हो रही हैं तो इससे हमें कोई संतोष नहीं हैं। मंत्री के लैवल पर अनेक ट्रेनों की निगरानी की जा रही हैं। हमने रेलवे बोर्ड के स्तर पर जितने ऐग्जीक्यूटिव डायरैक्टर हैं- सौ के करीब हैं, एक-दो आगे पीछे हो सकते हैं उसमें हरेक ऐग्जीक्यूटिव डायरैक्टर के साथ हमने एक-एक डिवीजन को अटैच किया हैं कि आपका दायित्व ओवरऑल उस डिवीजन के काम की समीक्षा करना और उसको देखना हैं। इसके साथ-साथ एक-एक ऐग्जीक्यूटिव डायरैक्टर के साथ, हमने यह कहा है कि एक-एक डेडीकेडिट ट्रेन उनके पास होगी जिसको वह मॉनीटर करेंगे कि यह ट्रेन क्यों लेट चल रही हैं? उसमें क्या सुधार होना चाहिए? उसमें मेज़र्स सजैस्ट किए। एक नहीं हमने कई कदम उठाए हैं। न सिर्फ मंत्री के लैवल पर या रेल बोर्ड के लैवल पर कुछ ट्रेनों की निगरानी हो रही है, मॉनीटर किया जा रहा हैं बल्कि यह भी व्यवस्था हमने इंट्रोड्यूज की हैं और हमासरा प्रयास है कि ट्रेनें सही समय पर चलें, हम इसमें अपनी जवाबदेही से मुकरते नहीं है अगर ट्रेनें लेट चलती हैं तो रेल की जवाबदेही हैं ट्रेनों को समय से चलाना। और अगर आप ट्रेन के विल्म्ब सें चलने की आलोचना करते हैं तो इस आलोचना को मै संघर्ष स्वीकार करता हूं। ट्रेन लेट चलती हैं उसके रेल से अलग कुछ प्राकृतिक कारण भी हैं उसको छोड़ दिया जाए, उसके बारे में तो कोई चर्चा नहीं करेगा। लेकिन कुछ रेलें लेट हो जाती हैं उनके पीछे फेजीटेशन भी हैं। ... (**व्यवधान**) पूरी बात हो जाने दीजिए वायालार रवि जी। आप बन्द का कॉल देते हैं बंगाल बंद हो जाता हैं, सारी ट्रेने वहां रूक गई। ... (**व्यवधान**) सुन लीजिए। अच्छा बंगाल को छोड़ दीजिए। किसी राज्य में यदि बन्द हो जाए ... (**व्यवधान**) हम बन्द के बारे में कुछ नहीं कह रहे हैं। हम एक उदाहरण दे रहे हैं। ... (**व्यवधान**) आप बन्द के खिलाफ है क्या? ... (**व्यवधान**)...

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Madam, let us discuss the Railways' problems. Let us know the railway reasons. What is the point in going into

non-railway reasons? We are not getting any reply from the Railway Minister as to why the trains are not punctual. The Minister is justifying it by citing non-railway reasons.

SHRI NITISH KUMAR: Who is justifying? I am not justifying.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: We wan? to know the' railway reasons.

SHR! NITISH KUMAR: I think the hon. Member understands Hindi. (*Interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Don't get agitated. 1 want this debate to get over and not to have a *bandh.*

श्री नीतीश कुमार मैडम, ये एक तरफा बात नहीं हो सकती। हमने पंकुअलिटी के मामले में रेलवे की जवाबदेही को स्वीकार कियाद हैं और हमने एक उदाहरण दिया हैं कि कभी-कभी ट्रेन लेट होती हैं एजीटेशन्स के चलते भी और जरा सा हमने भी कहा कि उदाहरण के तौर पर आप छोड़ दीजिए, बंगाल बंद में बंगाल हटा दीजिए बंद का कॉल होता हैं। ... (**व्यवधान**)

कुमारी सरोज खापर्डे (महाराष्ट्र): आप महाराष्ट्र बंद कर दीजिए। ... (**व्यवधान**)

श्री नीतीश कुमार कोई भी बंद कर लीजिए, कहीं बन्द कर लीजिए तो बंद से ही इफेक्टिड होता हैं। अभी दो दिन पहले एक जगह पर एक ट्रेन को रोकने के लिए एक भूतपूर्व मंत्री के नेतृत्व में आन्दोलन हुआ और चार घंटे ग्रेड कोर्ट जाम हुआ। ये क्या तरीका हैं? आपकी जितनी ट्रेनें लेट होती हैं इसमें रेलवे का अधिकारी क्या करें? जीआरपी के लोग ट्रेक को खाली कराएंगें, स्टेट पुलिस के लोग ट्रेक को खाली करायेंगे तभी तो ट्रेन चलेगी। ... (**व्यवधान**)... इसलिए कभी-कभी ऐसी स्थिति को नजरअंदाज नहीं करना चाहिए।... (**व्यवधान**)...

SHRI RAJUBHAI A. PARMAR (Gujarat): Some of the trains are regularly irregular. For example, the trains coming to Ahmedabad.

श्री नीतीश कुमार : आप हमको बता दे। हम मानिटर में डालेंगे। आप कभी एक ट्रेन के बारे में शिकायत करिये, हम लोगों का पूरा प्रयास होगा इसमें आप सब लोगों का भी सहयोग चाहिए। जो लोग शिकायत लिखकर देते हैं वह हम लोगों के लिए एक फीड बैक का बहुत बड़ा काम करता हैं। उसके आधार पर आगे की कार्यवाही होती हैं। हम यहां हैं और आप वहां हैं एक दूसरे की बात काटने के लिए, मैं इन बातों को नहीं कह रहा हूं। मैं तो दिल से सारी स्थिति आपके सामने रख रहा हूं। बंद की चर्चा करके मैंने पूरी जवाबदेही स्वीकार कर ली। और जो पेकुअलिटी के बारे में रेलवे बोर्ड का प्रतिशत का आकड़ा आता हैं उसको हम कई बार स्वीकार नहीं करते। उनके हिसाब से तो पंक्रुअलिटी का लेवल पहुंच गया हैं। लेकिन हम उसकी हर दिन उसके लिए हम मेहनत कर रहे हैं, कोशिश कर रहे हैं, वह अलग बात हैं। यहां चर्चा तो शुरू हो गई थी एक-एक राजय के बारे में, एक नहीं अनेक बार चर्चा हुई हैं लेकिन हमको लगता है उनको बोलना था इसलिए कहा होगा। उड़ीसा की चर्चा कर दी और कहा कि इन्होंने नेगलेकट किया जबकि बिहार और उड़ीसा दोनों एक साथ हैं। इन्होंने दोनों चीजों का हवाला दिया। मैं समझता हूं कि दास साहब ने इस बार के एलोकेशन को देखने की कोशिश नहीं की है। मैं आपकी बातों को स्वीकार करता हूं। उड़ीसा इस मामले में पिछड़ा हुआ राज्य हैं। प्रति हजार स्केयर किलोमीटर के सिहाब से आप रेल लेथ को ले लीजिए या एक लाख की आबादी पर रेल लेथ को ले लीजिए, दोनों मामलों में उड़ीसा राष्ट्रीय औसत से कम हैं, इसको हम स्वीकार करते हैं। लेकिन इसके बाद इसको ठीक करने के लिए कदम उठाया है और आप हमारी पिटाई कर रहे हैं। जब मैंने उसको ठीक करने की दिशा में कदम उठाने के लिए कहा तो दास जी ने जबदस्त खिंचाई कर दी, खिंचाई नहीं पिटाई कर दी। पिछली बार ... (**व्यवधान**) ...

DR. M.N. DAS: Madam, one point of clarification.

THE DEPUTY CHAJRMAN: No, please, I am sorry, Mr. Das.

DR. M.N. DAS: One clarification, Madam.

THE DEPUTY CHARIMAN: I am sorry. I will not permit you. I am not permiting. Let him finish.

श्री मोहम्मद सलीम : ये वासइ चांसलर रहे हैं ... (**व्यवधान**) ...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Never mind. Every Memebr in this House is as important as everyone else. The main thing is that this Bill was allotted two hours. We have taken almost three hours. Nineteen Memebrs spoke. Now, if each one of the nineteen Memebrs were to start putting a question, there won't be an end to it; we will not be able to complete it. *(Interruptions)*

श्री नीतीश कुमार : मैंडम, यह जवाब हम पहले दे चुके हैं। लेकिन फिर भी उन्होंने कहा कि कोई भ्रम पैदा न हो।

(उपसभाध्यक्ष कुमारी सरोज खापर्डे पीठासीन हुई)

इस बार 1998-99 के बजट में नई लाइनें, गेज कनवर्शन, दोहरीकरण विद्युतीकरण, रोड ओवरब्रिज इतनी आसइम्स के लिए पिछले साल आपका आउटले था 146 करोड़, तीन लाख रूपये और हमने दिया हैं 226 करोड़ 55 लाख रूपए। अब आप ही बताइये। इसके बाद भी आप कह रहे हैं कि उड़ीसा की सब चीजों की हमने उपेक्षा कर दी हैं। तालचेर-सम्भलपुर लाइन पर रेल शुरू होने जा रही हैं, रेलगाड़ी का परिचालन, एक अगस्त से मालगाड़ी चलेगी और 15 अगस्त से पैंसेजर ट्रेन चलेगी। आप स्टेशन की बात कर रहे हैं। सारे क्रासिंग स्टेशन बन कर तैयार हैं। हाल्ट स्टेशन के रूप में बाकी स्टेशन काम करेंगे, बिल्डिंग बन रही हैं, जो भी है बनने के बाद जितना उस पर ट्रेफिक होगा उसकी रिक्वायरमेंट के हिसाब से पैसे का प्रोविजन हैं। आप हमेशा आशंकाए व्यक्त करते हैं। हमको लगता हैं कि आपने गौर से पिक-बुक को देखा नहीं हैं। दूसरी बात आपने एक-एक योजना को ले कर कहा कि इसमें दो करोड़ दिया हैं, इसमें एक करोड़ दिया हैं, आप जरा इस बात पर गौर करिये कि प्लान साइज कितना हैं, मई रेल लाइनों के लिए एक साल में कितना पैसा दिया जाएगा। पूरे देश के लिए तीन-चार सौ करोड़ रूपया दिया जाएगा। उसमें जैसे आसप एक-एक करके गिना रहे थे। उसके हिसाब से तो आपको ही पूरे राज्य में पांच-छः करोड़ अलाटमेंट कर देना चाहिये था। क्या यह संभव हैं? यह पैसा तो पूरे देश को जाना हैं। इसी प्रकार से यह होता हैं। पेंडिंग प्रोजैक्ट्स को पूरा करने के लिए 35 हजार करोड़ रूपये चाहिये। कसूर हमारा नहीं है। पहले से यह चला आ रहा हैं। आप जहां बैठे हैं वहां से यह सिलसिला चला आ रहा है और आज 110 दिन में हम लोगों से खोज रहे हैं कि आपने यह नहीं किया, वह नहीं किया। जो कुछ भी हमने दिया हैं, पिछले साल से कम _ कहीं नहीं दिया सिर्फ एकाध प्रोजेक्ट को छोड़कर, हर जगह ज्यादा ही दिया हैं। यह कहना कि उड़ीसा की उपेक्षा की गई हैं, यह बिल्कुल बेबुनियाद हैं, तथ्यों से परे है। मुझे लगता है कि या तो जानकारी के अभाव में ऐसा कहा जा रहा है या राजनीति से प्रेरित हो कर के ऐसा कहा जा रहा हैं। इसलिए मैं इस स्थिति को साफ कर देना चाहता हूं। इस तरह की तो एक-एक बात हो गई हैं, एक-एक चीज हो गई हैं ... (**व्यवधान**)

DR. M.N. DAS: Madam, kindly give me one minute.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): No, please.

श्री नीतीश कुमार : महोदय, एक-एक लाइन के बारे में उन्होंने कहा, हमने इसके बासरे में बता दिया हैं। नार्थ ईस्ट के बारे में सरकार का जो निणर्य हैं कि बजटरी सपोर्ट का 10 प्रतिशत नार्थ ईस्ट में खर्च होना चाहिये, उसमें जिस रिक्विजिट क्लीयरेंस की जरूरत हैं बाकी प्रोजेक्ट्स के लिए हम प्रयास कर रहे हैं। पूरे बजटरी सपोर्ट का 10 प्रतिशत के कम नार्थ ईस्ट में खर्च नहीं होगा। एक माननीय सदस्य ने जेड0आर0यू0सी0सी0 और डी0आर0यू0सी0सी0 के बारे में कहा उन्हें अपना काम तो शुरू करने दीजिए उनको हम लोगों ने कभी नहीं रोका। वह अपना काम करते रहे हैं। लेकिन सवाल यह हैं कि जिस प्रकार का आकार बन गया था उसको ले कर के कई प्रकार की शिकायतें आ रही थीं। उसका दुरूप्रयोग हो रहा था। उन सब चीजों पर कुछ दिन पहले हमने रोक लगाई थी। नये सिरे से कमेटियां बन रही हैं, जिस प्रकार पहले होता था। अब हमने निर्णय लिया हैं कि जोनल रेलवे यूजर्ज कनसलटेटिव कमेटी में हर संसद सदस्य होगा अपने अपने जोनल में। अपने अपने जोन में हर लोक सभा का सदस्य उस समिति का सदस्य रहेगा और हर माननीय सदस्य का एक प्रतिनिधि, एक नामानी उनके संबंधित क्षेत्र की डी0आर0यू0सी0 का मैम्बर होगा। इस प्रकार से जोनल लेवल पर अगर कोई समस्या हो तो उसका वहीं पर ही निपटारा कर सकते हैं। उनके प्रतिनिधि डिविजनल लेवल पर उनकी कांस्टीट्युंसी से संबंधित समस्याओं का निपटारा कर सकते हैं। इसके बारे में हमने फैसला कर लिया हैं। इसलिए हम आपको यह सूचना दे रहे हैं। ... (**व्यवधान**)

प्रो0 विजय कुमार मल्होत्रा : राज्य सभा के सदस्य का कैसे करेंगे?

श्री नीतीश कुमार : लोक सभा का तो मैंने बता दिया है लेकिन राज्य सभा के सदस्य बता देंगे, किसी भी एक जोन के बारे में बता सकते हैं, डिवीजन के बारे में बता सकते हैं क्योंकि आप तो राज्य का प्रतिनिधित्व करते हैं। कई राज्यों में एक अधिक जोन हैं, इसलिए आप स्वयं तय कर लें कि किस जोन में आप जाना चाहते हैं। लोक सभा के सदस्य उनके क्षेत्र के हिसाब से जेड0आर0सी0सी0 और डी0आर0यू0 सी0सी0 में जाएंगे। इससे जेड0आर0यू0सी0सी0 और डी0आर0यू0सी0सी0 का स्तबा भी बढ़ेगा और उनके प्रति अधिकारियों की जवसबदेही भी बढ़ेगी। जब किसी मीटिंग में संसद सदस्य बैठेंगे तो लिए गए निर्णयों पर गम्भीरता पूर्वक अमल भी होगा। इस तरह से नहीं कि ऐसे ही कोई सामने आए वह जेड0आर0यू0सी0सी0 का मेम्बर हो गया। कोई सामने आया और डी0आर0यू0सी0सी0 का मेम्बर हो गया। इसके महत्व को बढ़ाने के लिए हम लोगों ने निणर्य लिया हैं।

पोर्टर्स के बारे में एक बात आई कि जो पोर्टर्स होते हैं उनके अक्षम हो जाने की स्थिति में, अस्वस्थ हो जाने की स्थिति में या उनके मर जाने की स्थिति में जो उनका वारिस होता है उसको पोर्टर की वह बैज मिलता है उसके मिलने में ट्रांसफर होने में भी भ्रष्टाचार होता हैं। हम लोगों ने यह फैसला लिया है कि जो पोर्टर अपनी लाइफ टाइम में अपने नामिनी के बारे में डिक्लरेशन दे देगा और अक्षम होने के बाद जब डिथ्लेयर होगा कि अब वह अक्षम है तो उसका नामिनी जो डिक्लेयर्ड हैं, आटोमैटिकली उसकी एक निश्चित समय के अंदर सात दिन हो, 15 दिन हो जो भी जरूरी कार्यवाही में, जांच में लगेगा कि यह वही व्यक्ति है जिसको उसने नामीनेट किया हैं तो उस समय को सामने रखकर, उस सीमा के अन्दर उसको पोर्टर का जो बेज है वह ट्रांसफर हो जासएगा। उसकी ट्रांसफर करने में अगर किसी प्रकार की गड़बड़ी पायी जाएगी तो सम्बद्ध व्यक्ति को बख्शा नहीं जाएगा। उसके खिलाफ कार्यवाही की जाएगी। यह हम लोगों ने फैसला लिया हैं तासकि पोर्टर्स के साथ किसी भी प्रकार का अन्याय न हो और इसके लिए पोर्टर्स को एक अप्डेटेड लिस्ट बनाने का फैसला हुआ हैं कि हम पोर्टर्स की एक लिस्ट अपडेट कर लें कि कौन क्या हैं तथा सबसे नये सिरे से उनके नामिनी का नाम हम लोग मांग लें।

अतं में अपनी बात खत्म करते हुए क्षमा चाहता हूं, लोकशक्ति एक्सप्रेस के उद्घाटन के संबंध में कुछ माननीय सदस्यों की अगर सुचना नहीं मिली। जहां तक मुझको सूचना दी गयी है उसके हिसाब से स्थानीय सांसद को उसकी सूचना दी गयी थी। स्थानीय सांसद के रूप में जिनको हम जानते हैं कि वे स्थानीय सांसद हैं वे वहां मौजूद थे। लेकिन वहां रहने वाले राजय सभा के सदस्यों या लोक सभा के सदस्यों को सूचना नहीं गयी होगी। आप इस मामले में जो भी सुक्षाव देंगे उस प्रकार से रेलवे में उसी ढंग का सरकुलर चला जाएगा ताकि इस तरह की काई त्रुटि न हो। हम लोगों का पूरा इरादा रहता हैं कि जनप्रतिनिधि हर फंक्शन में आएं। फंक्शन के बारे में या और कोई भी नयी योजना होती हैं उसके बारे में अधिक से अधिक लोगों को जानकारी मिले यह हम लोगों का इरादा हैं। कहीं से भी किसी की भावना को अगर ठेस पहुंची है तो मैं रेलवे की तरफ से इसके लिए आप सब लोगों से क्षमा मांगूंगा। इस प्रकार की गलती भविष्य मे न हो और जितने लोग भी वहां मौजूद हों सब माननीय संसद सदसयों को फंक्शन में आमंत्रित किया जाए यह व्यवस्था हो ऐसा साफ निर्देश ही जोनल रेलवे को दे दिया जाएगा।

इन्हीं शब्दों के साथ जो रेलवे का बजट था जिसमें जो भी सुझाव आपने दिए हैं जिन बातों का जवाब में आज नहीं दे सका हूं उन पर गंभीरतापूर्वक और सहानुभूतिपूर्ण विचार किया जाएगा और उन पर उचित कार्यवाही की जाएगी। धन्यवाद।

श्री सतीश प्रधान : मैडम, ... (**व्यवधान**)

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे) : प्रधानजी, मुझे लगता है कि अभी अगर मैं आपको एलाउ कर दूंगी तो सब लोग पूछेंगे ... (**व्यवधान**) क्या बात हैं।

श्री सतीश प्रधान : यह सभी सांसदों के लिए जो एक तकलीफ है उसके बारे में एक ही सवाल पूछना चाहता हूं ... (**व्यवधान**)

श्री नीतीश कुमार : भारती रे जी ने एक सवाल और उठाया था विज्ञापन को लेकर...

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप जवाब देना चाहेंगें?

श्री नीतीश कुमार : उन्होंने एक सवाल उठाया था, वह बात छूट गयी थी। विज्ञापन में सब से यह नयी सरकार आई है ताम-झाम और विज्ञापन पर बड़ी भारी कटौती की गयी हैं। इतने दिन के बाद पूरे अचीवमेंट का जिक्र करते हुए एकमात्र फंल पेज का विज्ञापन आया हैं। कोंकण रेलवे बहुत बड़ी उपलब्धि थी। उन लोगों ने इजाजत ली हमसे और सब जाकर कहीं हाफ पेज का विज्ञापन उन लोगों ने दिया। बाकी जिस एरिया में कोई कार्यक्रम होता हैं वहीं क्वार्टर पेज का विज्ञापन देने का

इजाजत दी गयी हैं। लेकिन आपने जो कागज अभी दिया है उसके बारे में बतास देना मुनासिब हैं। कुछ अखबारों ने रेलवे के साथ ऐसा अनुबंध कर रखा है कि आप अगर 300 सेंटीमीटर का हमें विज्ञापन देंगे तो 100 कालम सेंटीमीटर आपको मुफ्त स्पेस देंगे जिसमें आप अपनी बात खबरों को दे सकते हैं और वे हम छापेंगें। ऐसा अनुबंध ईस्टर्न रेलवे ने कुछ अखबारों के साथ कर रखा है और नार्दन रेलवे ने भी कर रखा हैं। यह जो प्रचार हैं यह मुफ्त का मिलने वाला प्रचार है तीन चौथाई के अलावा जो था। तीन-चौथाई विज्ञापन का पोर्शन था। एक-चौथाई मुफ्त स्पेस था। उस मुफ्त का इस्तेमाल रेलवे ने किया।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): 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 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: Madam, I beg to move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now, we will take up the discussion on the working of . the Human Resource Development Ministry. Shri O. Rajagopal.

SHRI O. RAJAGOPAL (Madhya Pradesh): Madam, Vice-Chairperson, the Human Resource Development Ministry comprises four Departments, namely, the Department of Education, the Department of Culture, the Department of Youth Affairs and Sports and the Department of Women and Child Development. One of the salient features of the Budget for the Human Resource Development Ministry has been the change in priorities. Priorities have been changed in such a manner that they will help in the overall development of the ocuntry. Importance has been given to the rural sector. Similarly, importance has been given to education. The attitude of the Government has been made clear in the speech of hon. Finance Minister that education would be considered as the key vehicle for social transformation. This objective has been set apart and steps have been taken to see that it is implemented effectively.

We all know that the system of education that we have been following is the one which was evolved in the year 1835 by Lord Macaulay with the objective of making Indians as clerks. The objective set out by him was that those who came out of the colleges, after getting education from colleges, the educated people would remain Indians in colour, but in their taste, in their view point, etc., it will be totally ....

SHRI MD. SALIM (West Bengal): Madam, you have initiated the discussion on the working of the Human Resource Development Ministry. But the Minister of Human Resource Development is not here.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): The Minister of Human Resource Development has gone out for five minutes. He will be coming to the House at any time.

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA (Delhi): He is coming.

SHRI O. RAJAGOPAL: Madam, I was on the point of the system evolved