

**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 proposed.

DR. M.N. DAS (Orissa): Respected Madam, I crave for your indulgence. Through 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 Khurda-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 to pray God.

The next point is that for the Haridaspur-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 will 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 गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश): उपसभापति महोदय, मैं रेलवे के एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हूँ। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ 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 है, यह अच्छी बात है। यह अच्छी शुरुआत है। मैं यह जानता हूँ कि उनको बिगड़ी हालत में यह रेलवे मंत्रालय मिला है। आर्थिक ढांचा चरम पर गया था, जिसे सुधारने के लिए समय-समय प्रयास कर रहे हैं। महोदय, मध्य प्रदेश के छत्तीसगढ़ क्षेत्र से मैं आता हूँ और वहां बिलासपुर रेलवे का सब से बड़ा डिविजन है। आमदनी की दृष्टि से भी सर्वाधिक आमदनी देने वाला डिविजन है पूरे भारत में, किंतु जिस अनुपात में वह डिविजन आमदनी देता है उस अनुपात में वहां का विकास नहीं हो रहा है। आप देखेंगे छत्तीसगढ़ को हम नया राज्य बनाने जा रहे हैं। हमारे राष्ट्रीय एजेंडा में भी इस बात का उल्लेख है। महामहिम राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में भी इस बात का उल्लेख है। हर राजधानी को राजधानी एक्सप्रेस या शताब्दी एक्सप्रेस से दिल्ली से जोड़ा गया है, किंतु छत्तीसगढ़ ऐसा पिछड़ी जगह है वहां का संभावित जो राजधानी का मुख्यालय है छत्तीसगढ़ का बिलासपुर होने जा रहा है। उसको छत्तीसगढ़ राज्य बनना है। अब राजधानी बनेगी तो वहां पर कोई दुतगामी यात्री गाड़ी नहीं है। (व्यवधान) जब राजधानी बना रहे है तो उसको राजधानी एक्सप्रेस से जोड़ना ही चाहिए। उस बात का उल्लेख इसमें नहीं है। (व्यवधान) मैं यह

उनके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि जिन वैगनों को, जिन कोचेज को म्यूजियम में रखा जाना चाहिए वे सभी हमारे छत्तीसगढ़ क्षेत्र में चलाए जा रहे हैं। कमरे में नंबर वन, लेकिन खर्च के मामले में अर्थात् उसी अनुपात में उसका विकास नहीं हो पा रहा है। मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ 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 है। मैं उनका ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूँ 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 है। हम जब टिकट खरीदते हैं, पैसा देते हैं तो न केवल हमारी यात्रा सुरक्षित हो बल्कि हमारा जीवन भी सुरक्षित होना चाहिए। अभी पिछले महीने मैं गौदिया से बिलासपुर जा रहा था 19 जून को, वहां पर 17 जून को छत्तीसगढ़ में डकैती हुई और 19 जून को गीतांजलि एक्सप्रेस जैसी महत्वपूर्ण गाड़ी में भी डकैती हुई। लोग लूट-पाट करके चले जाते हैं और यात्रियों की जान-माल खतरे में रहती है। हम कुछ नहीं कर पाते। यह दुर्घटना नागपुर और गौदिया के बीच में हुई है। इसी तरह से बहुत दुर्घटनाएं होती हैं। कुछ अर्सा पूर्व बिलासपुर संभाग के अंतर्गत भंवरटक स्टेशन जो है उसके पास ट्रेन एक्सीडेंट हुआ था और उसमें कम से कम तीन-चार सौ लोग मारे गए थे। पिछले वर्ष चापा में भयंकर रेल दुर्घटना हुई। मेरे कहने का अर्थ यह है कि उस क्षेत्र में रेल का रख-रखाव ठीक से नहीं है। रेल की पांत पुगनी है, वह बदली जानी चाहिए। इस ओर समय-समय पर हम उनका ध्यान आकर्षित करते रहते हैं, लेकिन कर्मियों की ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। चुंचुइया फाटक जो बिलासपुर में है जहां पर क्रॉस करने के लिए घंटों खड़े रहना पड़ता है।

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

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

रलवे लाइन डालने की मांग भी बहुत पुरानी है और इस नए रेल मार्ग के लिए सर्वे भी हुआ है। इस के लिए तीस-चातीस साल पहले सर्वे हुआ था, लेकिन उस के बाद कुछ नहीं हुआ इसी तरह से कोरबा से रांची वाया धर्मजयगढ़ और जयपुर रेलवे लाइन का मसला है। वहां भी सर्वे किया गया है, लेकिन आगे कुछ नहीं हुआ। वहां के लोग खटारा बसों में यात्रा करने के लिए मजबूर हैं जिस कारण उनकी जान-माल भी सुरक्षित नहीं है। वे अपने गंतव्य तक समय पर नहीं पहुंच 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 हूँ। बिलासपुर जोन की मांग बहुत पुरानी है भुवनेश्वर, इलाहाबाद, हाजीपुर, जयपुर, बंगलौर और जबलपुर — ये 6 जोन अब पैदा नहीं हुए थे, उस के पहले से बिलासपुर में रेलवे जोन बनाए जाने की मांग हो रही है। 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 औपचारिकताओं को पूरा करता है, लेकिन जहां मांग नहीं थी, उन को जो दे दिया गया और जहां मांग है, वहां नहीं दिया गया। मैं हमारे डायरेक्टिव रेल मंत्री जी से उम्मीद करता हूँ कि यह जो खामी है, क्षेत्रीय असंतुलन है इसे दूर करने के लिए वे प्रयास अवश्य करेंगे। मैं उन के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि नया रेलवे जोन खोलने के लिए वित्तीय साधन का अभाव बताया गया है लेकिन सन् 1984 से रेलवे रिफॉर्म कमेटी और संसदीय सलाहकार 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 कहा होगा?

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

श्री गोविन्दराम मिरी: मैडम, मैं यही कहना चाहता हूँ कि जहां-जहां तीव्रगामी गाड़ियां जा रही हैं जैसे यहां से जोधपुर, वहां से मुंबई, यहां से कलकत्ता—ऐसी कई गाड़ियां हैं, लेकिन छत्तीसगढ़ के लिए कोई गाड़ी नहीं है। तो मैडम जहां ज्यादा है वहां और दिया जा रहा है

और जहां अभाव है, उस को और तरसाया जा रहा है। मैडम, छत्तीसगढ़ क्षेत्र में कोयले का भंडार है, वनोपज का भंडार है, वहां हीरा खदान निकली है, इस तरह वह रत्नगर्भा क्षेत्र है। वहां क्षेत्र के लोग अक्सर कहते हैं "छत्तीसगढ़ सब से बड़िया" लेकिन उस क्षेत्र को अभावग्रस्त बनाया रहा है।

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

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

मैडम, मैं रेलवे जोन बनाए 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 इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा हुआ है, हम को वित्तीय मदद नहीं दीजिए केवल बिलासपुर डिवीजन की आमदनी को उस में लगा दीजिए उस के लिए हमारे पास भवन है, स्थान है और सब कुछ है। 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 है। मैं रेलवे मंत्री जी को वहां आमंत्रित करता हूँ कि आप बिलासपुर में आइए, वहां के लोगों के दुख-दर्द को आप देखें। यह सबसे पुराना रेलवे डिवीजन है। उस रोष के दौरान वहां की रेलवे संपत्ति को काफी नुकसान पहुंचाया गया, रेलवे इंजन जलाया गया, सिग्नल सिस्टम को खराब किया गया, सब बिस्किंगे 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 रोती। हम शांत जरूर हैं, लेकिन अपने अधिकारों के प्रति सजग हैं। हम जिन उपायों से हो सकता है, सबकी कोशिश की है। हम रेलवे मंत्री से, प्रधानमंत्री जी से, सबसे अपनी मांग को रखते आ रहे हैं। मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान योद्धा 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

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 है। हमारे रेलवे की जो स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट पेश की गई है, 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 हूँ, इसमें अब कोई अड़चन नहीं होनी चाहिए। माननीय प्रधानमंत्री जी कह चुके हैं, सारे जन-प्रतिनिधि उनसे कई बार मिल चुके हैं, हम ज्ञान दे चुके हैं और अभी वहाँ जो छात्र युवा संघर्ष समिति है वह अपना संघर्ष कर रही है। लोगों की आपसे बड़ी आशाएं हैं, बड़ी अपेक्षाएं हैं। बहुत दिनों के बाद लोगों को अपने ढंग की अपनी सरकार मिली है। इसलिए इस सरकार द्वारा कम से कम उन कमियों की पूर्ति हो जानी चाहिए।

महोदय, एक बात और मैं कहना चाहता हूँ और वह यह है कि अब वह समय आ गया है, जब वित्तीय संसाधनों का अभाव बताकर बिलासपुर में नया जोन खोलने की मांग को और अधिक देर तक टाला नहीं जा सकता है। सिर पर चुनाव आ रहे हैं और इस सब का असर उस चुनाव पर भी पड़ेगा। यह ऐसा नहीं है कि यह कोई हमारी नई मांग है या हम आज ही इस मांग को उठा रहे हैं। हमारी मांग इतनी पुष्टी है कि हमें याद नहीं कि कितनी पुष्टी है। 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 जहाँ एक ओर बधाई देना चाहता हूँ कि वह वित्तीय साधन जुटाने के लिए नए-नए तरीके इजाद कर रहे हैं। वहीं मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे की इतनी भूमि खाली पड़ी हुई है, रेलवे के प्लेटफार्म संवे-चौड़े पड़े हुए हैं, उनको भी कर्मशिलाइज करके धन उगाया जा सकता है, वित्तीय साधन आप जुटा सकते हैं। जैसा मैंने पहले कहा, बिलासपुर में जोन खोलने के लिए कोई विरोध नहीं है, कोई कठिनाई नहीं है, सारे राजनैतिक दल एक हैं, कई वर्षों 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 है। महोदय, मैं आपके माध्यम

से निवेदन कर रहा हूँ 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 सद्बुद्धि दे कि वह बिलासपुर में नया जोन खोलने की घोषणा करें। वित्तीय साधन हमारे पास हैं। ... (व्यवधान) ...

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): महोदय, इनसे पूछ लीजिए कि बिलासपुर जोन में कौन-कौन डिवीजन रहेंगे?

श्री. गोविन्दराम मिरी: महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि जहाँ चाह है, वहाँ रह है। 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 मिनिस्ट्री का काम है। आप चाहें तो आप वर्कआउट करके उसको कर दीजिए।

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

श्री गोविन्दराम मिरी: मैडम, हम सुझाव दे देंगे, बता देंगे उनको। यह उन्होंने अभी नई बात कही है, उसको हम जल्दी बता देंगे। मैंने तो पहले ही कहा कि जहाँ चाह है वहाँ रह है और न करने के या टंकराने के तो कई बहाने हैं, किसी न किसी बहाने से रोका जा सकता है, नहीं तो हो सकता है। मैंने उदाहरण दिया है आपको। मैं पुनः दोहराना चाहता हूँ कि समय आ गया है कि बिलासपुर में शीघ्र ही एक नया जोन खोला जाए। हम जो पुष्टि जोन हैं, उनको बंद नहीं करना चाहते, हम चाहते हैं कि बिलासपुर में एक नया रेलवे जोन खोला जाए। जहाँ तक डिवीजन का सवाल है, डिवीजन हम बैठकर उनको बता सकते हैं। आप जोन बनाएंगे, ऐसी घोषणा कर दीजिए, हम डिवीजन बता देंगे। मैं उम्मीद करता हूँ कि मंत्री महोदय जब जवाब 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 नीतीश कुमार: हमने कहा कि यह कैसे हो सकता है 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 dictated his policy. 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 lakh 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 Railway cover large areas. New trains are being introduced, old coaches and old tracks have to be maintained. Therefore, more people should be employed, basic amenities should be given to them and they should work under proper supervision so that the Railway 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 going 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 simultaneous 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 already 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 bad taste in the mouth because 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 existing 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 trifling 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 in detail 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-gauge 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, आगे जाओ, आगे जाओ, आगे बहुत जगह है।

There is no room. I have visited several countries. I have travelled in UK, USA, Russia and some parts of Europe. 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 know 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 poorman 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): महोदय, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि कर्मशियल यूटीलाइजेशन ऑफ लैंड के बारे में वह क्या कर रहे हैं? इसके अतिरिक्त मंत्री जी ने खुद कहा है कि संबलपुर से तत्काल जो जुलुनी स्ल लाइन है, वह 15 अगस्त तक चालू होनी। मैं केवल इतना कहना चाहता हूँ कि सचमुच वह लाइन 15 अगस्त तक चालू होनी चाहिए। मैं इतना ही सुझाव आपके माध्यम से देना चाहता हूँ। धन्यवाद

श्री रामदेव भंडारी (बिहार): धन्यवाद, महोदया, मैं रेल विभाग के विनियोग विधेयक पर अपने विचार रखने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर दिलाना चाहूँगा जिसके बारे में कमोवेश रेल मंत्री जी को भी जानकारी है क्योंकि रेल मंत्री जी का भी परिचय उस क्षेत्र से अच्छी तरह से है महोदया, मैं उत्तरी बिहार से आता हूँ और उत्तरी बिहार के उस क्षेत्र से आता हूँ जिस क्षेत्र में नेपाल से बड़ी-बड़ी नदियाँ आती हैं — मुख्य रूप से कोसी और कमला। इसके अतिरिक्त और छोटी-छोटी नदियाँ हैं, यह नदियाँ 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 वहाँ के मजदूर किसी फेस्टिवल के अवसर पर या शादी विवाह के अवसर पर घर को जाते हैं तो बड़ी भीड़ होती है, ट्रेन में तिल धरने की जगह भी नहीं होती है, सिड़कियों से उठ कर कुली उन लोगों को अंदर फेंकते हैं सड़क के साथ। वह हस्तत होती है। मंत्री जी इस बात को जानते हैं, सारी जानकारी उनके है। उनके लिए आपको कुछ सोचना चाहिये। आप गाड़ियों की संख्या बढ़ाइये, कंपार्टमेंट बढ़ाइये। आप ही वे लोग हैं, बिहार से आते हैं, बिहार के लोगों का ज्यादा अधिकार है आप पर। आप पूरे देश के रेल मंत्री हैं मगर बिहार के लोगों का आप पर ज्यादा अधिकार है।... (व्यवधान)

उपसभापति: रामदेव जी आपके पाँच मिनट थे। (व्यवधान)

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

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

श्री रामदेव भंडारी: श्री जगदीश मंडल की डिमांड है कि पटना से कटिहार तक गाड़ी चले। वह कह रहे थे कि दिन में गाड़ी नहीं है पटना से कटिहार जाने के लिए। उनके ज्यादा पता है। उन्होंने कहा है, मैं डिमांड उनकी तरफ से रख रहा हूँ। अभी नगरमणि जी झगड़ा से आए हैं, कह रहे थे कि ट्रेन में कटार, तफिया और टावेल कायर सब पुराने हो गये हैं। (व्यवधान)

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिमी बंगाल): मिल तो रहा है न? (व्यवधान)

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

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

श्री रामदेव भंडारी: उसके रोएं का पोशान तो कम हो गया है, केवल धागे वाला पोशान रह गया है। रेलवे की जो कमेटियाँ हैं, आप उनका गठन कर दीजिये क्योंकि मैंने देखा है कि रेलवे की जो ज़ोनल कमेटियाँ हैं या डिविज़नल कमेटियाँ हैं या दूसरी कमेटियाँ हैं, अगर वह ठीक से फंक्शन करें तो बहुत सारी समस्याओं का समाधान उसी स्तर पर हो जाता है। समय पर कमेटी की मीटिंग हो, समय पर खबर की जाए, कोई सुनने वाला हो, कोई देखने वाला हो तो सभी का काम चलता है। यह भी आपसे अनुरोध है कि हमारी तरफ से जो आपके पास चिट्ठी जाती है आप उसका जवाब देते हैं मगर मेरा अनुरोध है कि आप दो तीन ऐसे अधिकारियों को वहाँ नियुक्त कीजिये जो मेहनती भी हों, जिनको जानकारी भी हो, जो समस्याएँ हम लोग भेजते हैं उसके बारे में ध्यान दें और कार्यवाही करें। महोदया, आपने कहा कि मेरा समय खत्म हो गया है, मैं अपनी बात समाप्त करने से पहले मैंने मंत्री जी को अपनी ओर से जो निवेदन किया है, एक बार पुनः उनसे अनुरोध करते हुए कि हमारा आप पर बहुत अधिकार है, बिहारवासियों का बहुत अधिकार है, हमने जिन समस्याओं की चर्चा की है, वह बिहार की समस्याएँ हैं, नेपाल के बार्डर की समस्याएँ हैं, देश के एक बड़े हुए भूभाग की समस्याएँ 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 है, तकरीबन 50 वर्ष हो गये हैं, उनमें से 40 वर्ष रेलवे का महकमा बिहार के नेताओं के पास रहा है और अभी भी मोनोपली इनकी है। लेकिन अफसोस की बात है कि जिन लोगों ने पुराने फर्स्ट क्लास में सफर किया है उनके मालूम है कि वह कोच कैसे थे, सेकेंड क्लास के कोच कैसे थे और आज आपके एन्टी-फर्स्ट क्लास के कोच कैसे हैं और दूसरे जो सेकेंड एन्टी-फर्स्ट के कोच हैं उनकी तो तरफ ही क्या करनी है सिक्का एक दो नकियों 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 है कि बिहार का मजदूर पंजाब और हरियाणा में आता है तो वह अपने आपको अमरीका में समझता है। बिहार में तो आज भी पांचसात रुपये रोज की दिहाड़ी है लेकिन वहां उसको 100 और 125 रुपये तक मिल जाते हैं। बेचारे गुरुबत से निकल कर यहां आ कर पैसा कमा कर जब घर जाते हैं तो कुछ लोगों की रेल में जेब कट जाती है।

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 है। बदलिए आप भी और थर्ड क्लास को बंद कर 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 है। कंडीगाड़ से शताब्दी चलती है। उसका किराया 3 वर्ष पहले 300 रुपए था, आज 800 रुपए है। किसी पैसेजर ने शिकायत की है? 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 से अमृतसर को गाड़ी चलती है। मैंने बहुत दफा कहा कि इसमें एंसी० फर्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास लगाइए। लेकिन जहां के लोग पे कर सकते हैं वहां इनके अफसर काम नहीं करने देते और हर अफसर ने अपने घर में दस-दस, पन्द्रह-पन्द्रह नौकर रखे हुए हैं। किसी के यहां भी जाकर सी०बी०आई० से सर्वे कर लीजिए। वे लगाने नहीं देते हैं कोचेज को और आप कहते हैं कि कामर्शियल आर्गेनाइजेशन है। इन्होंने हुकूमत बना रखी है। यह रेल बनिए की दुकान है, हुकूमत नहीं है। व्यापार है, बिजनेस है। व्यापार की तरह इसको ट्रीट कीजिए और उन अफसरों को बताइए कि आपने भी दुकान खोली है इसकी तरक्की करनी है, काम करना है। इसकी बढ़ोत्तरी की सोचिए न कि रिएक्शनरी जो बात आप करते रहें।

कहते हैं कोच नहीं है। हरियाणा में आप कोच फैक्ट्री लगाइए। वहां पर सारे एंसी० डिब्बे बनाइए। रेट कितना ही कर दीजिए। आजकल अखबार, मैडम, भरे होते हैं—भा०ज०पा० की सब्जी की दुकान, भा०ज०पा० की आटे की दुकान। क्या बिगाड़ गया इनका? रेट भी दिए होते हैं। जब तक मैडम सोनिया गांधी की नजरो इनायत

हैं, कुछ नहीं बिगड़ता, तब तक राज रहेगा। जिस दिन उनकी नजरो इनायत बिगाड़ जाएगी, हालात और हो जाएंगे। इसलिए कुछ भी नहीं होता। रेट जो मजरी कीजिए, कोई नहीं पूछता इस मुल्क में रेट्स को। कौन पूछता है? 5-5, 6-6 गुनी कीमतें 3 महीने में हो गयी हैं। पूछता है कोई? कुछ भी नहीं होता है। आजकल अखबार भी चुप हैं। वे थक गए हैं कह-कहकर। उनकी भी कोई नहीं सुनता क्योंकि वे भी एक पार्टी के साथ अटैच हो चुके हैं। इसलिए वे कहते हैं कि हम पहले तरीफ 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 एंसी० कोच लगाइए। हरियाणा में कोई नयी गाड़ी नहीं चलाई गयी है आज तक। आज से 50 वर्ष पहले जो गाड़ियां चलती थीं वे ही बाई पास करती हैं क्योंकि हरियाणा, पंजाब पहले इक्ट्रे थे, बरनाला साहब बैठे हैं। तो वे ही गाड़ियां चल रही हैं जो पहले थीं। कोई चेंज नहीं हुआ है। एक भी गाड़ी नयी नहीं है 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 पीछे 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 एंसी० भी है और एयर कंडीशंड कोच भी है। 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 है। 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 है। इयोडे 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 राश 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 कंप्यूटर खुलता है। दिस इज द वर्ड आफ द चेयरमैन आफ द रेलवे। 8 बजे खुलता है और 8 बजेकर 5 मिनट पर कंप्यूटर क्लोज हो जाता है। सब सीटें बूक हो गयीं। मैं अपनी बात बताता हूं कल की।

मैंने अपनी सीट बुक करायी चंडीगढ़ से। कहने लग कि सातवां आपका वेटिंग लिस्ट है। 4-5 सीटें खाली निकलीं उसमें। मुझे तो सीट नम्बर एक मिली। मैंने कहा तुम तो वेटिंग लिस्ट में बता रहे थे कि सातवां नम्बर है, आया तो खाली जा रही है सीटें। तो इनका कंप्यूटर कैसा है उसको अल्लाह मिया जानता है। यह समझ से बाहर है। इक्वायरी कौन करागा? इक्वायरी तो वे ही करेंगे जिनके घर 8-8, 10-10 आदमी रेलवे के काम करते हों, और कौन करागा इक्वायरी। वे कहेंगे सब ठीक है। अल्लाह का फजल है आप चिंता न कीजिए। तो मंत्री जी आप बड़े अच्छे आदमी हैं। सोशलिस्ट ख्यालात के हैं। लेकिन 1998 का सोशलिज्म और है, 1950 का और था। बदल चुका है। जमाना बदल चुका है इसलिए मेरा अर्ज यही है आपसे कि बदलिए और प्राइवेटाइजेशन कीजिए। प्राइवेट ही एक चीज है और कुछ नहीं है, कोई इलाज नहीं है इस देश की तरफ़ी का। जब तब आप प्राइवेट आर्गेनाइजेशन को आगे नहीं लाएंगे और कंपटीशन नहीं कराएंगे कुछ नहीं होगा। किसी ट्रेड में कंपटीशन कराइए, रेलवे में, टेलीकम्युनिकेशन में और देखिए। जो लोग कंपटीशन करते हैं जैसे अमेरिका और इंग्लैंड वे कहां पहुंच 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 को पैरवी करनी चाहिए ताकि आप भी आगे बढ़ें।

तो मैं यही अर्ज करूंगा कि आप देश के अंदर 5-10 कोचेज फैक्ट्रियां लगाइये और कोचेज 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 मैनुफैक्चर नहीं कर सकते? क्या प्रॉब्लम है? लोगों को रोजगार मिलेगा, देश में खुशहाली आएगी। इसमें क्या दिक्कत है? आप बाहर से इंपोर्ट करते हैं, मैडम, पूछिए कि किस लिए करते हैं, क्यों करते हैं, इसलिए करते हैं क्योंकि कमीशन मिलता है।

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

हमारे मुल्क में सब चीजें हैं। आप कोचेज बाहर से क्यों इंपोर्ट करते हैं? इसकी कोई जरूरत नहीं है। हर आफिसर यही चाहता है कि इंपोर्ट कर लो, क्योंकि उसमें कुछ लगता-लगाता है नहीं और न ही कोई मेहनत करनी

पड़ती है। आप किसी आदमी को कांटेक्ट दीजिए कि आप कोचेज बनाइये, एअर कंडीशंड कोचेज बनाइये, फैक्टरी के अंदर काम कीजिए। यहां हरियाणा में फैक्टरी लगाइये। आपके नज़दीकी फरीदाबाद में बड़ी जगह है, वहां लगाइये। हमारे यहां लगा दीजिए क्योंकि हमारे यहां कोई फैक्टरी है भी नहीं। आपकी बड़ी मेहरबानी होगी और जब तक प्राइवेटाइजेशन नहीं होगा तब तक आपकी रेल की गाड़ी ठीक होने वाली भी नहीं है। 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 ही, क्योंकि वे प्राइवेटाइजेशन के खिलाफ हैं। वे तो खिलाफ रहेगे।(व्यवधान) मैडम, घंटी तो मैंने आपको मना किया था, आपने फिर घंटी बजा दी।

उपसभापति: आजकल घंटी के मामले में मैं मैबरो की एडवाइज़(व्यवधान)

श्री लछमन सिंह: आप चौथी दफा(व्यवधान) कुछ तो खाल 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 है। हमारा तो एक सवा लाख के बराबर है। थोड़ा-बहुत तो फर्क होता है।

मैडम, दूसरी बात मैं मंत्री जी से अर्ज करना चाहूंगा कि आप जगह-जगह रेड भी करवाइये, कंप्यूटर सेंटर पर जाइये, आप स्टेशन पर जाइये। अब हम चंडीगढ़ जाते हैं और चंडीगढ़ से आते हैं तो सब्जी मंडी स्टेशन पर गाड़ी लेट होती है। अब सब्जी मंडी और दिल्ली का तो चार किलोमीटर का फासला है। क्यों लेट हो जाती है, इसलिए कि सिम्रल डाउन नहीं हुआ। भले मानसो, आप आधा-आधा घंटा, 15-20 मिनट लेट कर देते हो, बिना वजह, कुछ भी नहीं है। इसलिए ऐसी चीजों को आप रोकिए। उससे एक गाड़ी लेट हो जाए तो दस गाड़ियां और लेट हो जाती है। ट्रैक बदलिए। सब चीजें बदलनी होंगी। इसमें तो आपको कर्ज़ा मिल जाएगा, वर्ल्ड बैंक दे देगा। अभी सैंक्शंस का असर भी खत्म होने वाला ही है। कोई खास बात नहीं है। जब तक कांग्रेस पार्टी आपके साथ है, 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 है। कहां आपको इतनी सपोर्ट मिलेगी जितनी आपको इस वृत्त मिली हुई है।

मैं आपको यही अर्ज करना चाहूंगा और प्राइवेटाइजेशन के बारे में आपके विचार सुनना भी चाहूंगा कि आपका मन क्या कहता है। क्या कुछ आपके मन में लब्धोली भी हुई है या वही पुराना 50 का सेशनलिज्म घुसा हुआ है? आप इस मन को साफ करिए। मैं आपका भला होगा। करना "लम्हों ने छत की धी, सदियों ने सजा पाई" ऐसा न हो कि सौ साल उमरा मुत्क और पीछे चला जाए। इसलिए मेरी आपसे यही गुजारिश है।

श्री राजनाथ सिंह "सूर्य" (उत्तर प्रदेश): उपसभापति जी, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत विनियोग विधेयक का समर्थन करते हुए कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। मेरा पहला सुझाव पत्रकारों के संबंध में है। रेल मंत्रालय पत्रकारों को रियायती कूपन देता है। इसमें जो द्वितीय श्रेणी के हैं उसमें 50 प्रतिशत की रियायत दी जाती है, उसके अतिरिक्त जो श्रेणियाँ हैं उसमें 20 प्रतिशत की रियायत दी जाती है। मैं समझता हूँ कि रेल मंत्री जी इस बात पर विचार करेंगे कि यह भेदभाव करना ठीक नहीं है। इन सभी को 50 प्रतिशत की रियायत दी जाए तो यह उचित होगा। इस रियायत देने में एक और परेशानी है। रेल मंत्रालय जो कूपन देता है उसमें शर्त यह रहती है 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 है 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 एक्जीडिटेशन कार्ड है उसे टिकट घर पर दिखाने से उसे उसी हिसाब से रियायती टिकट मिल जाए। मेरे हिसाब से ज्यादा उचित तो यह होगा कि यदि कूपन की अवधि सीमा का जो प्रतिबंध है वह हटा लिया जाए तो इससे पत्रकारों को बहुत सहूलियत हो जाएगी।

दूसरा सुझाव जो मैं मंत्री जी को देना चाहता हूँ वह यह है कि हमने देश को राजधानी दिल्ली से राज्यों की राजधानी के लिए बहुत सी ट्रेनें चलाई हैं। निरंतर इसी प्रकार की ट्रेनों की वृद्धि होती जा रही है। मैडम, हमारे यहां बहुत बड़ी संख्या में पर्यटक तीर्थाटन के लिए घूमने जाते हैं तो जो तीर्थ-स्थान हैं वहां से अन्य तीर्थ-स्थानों के लिए ट्रेन चलाई 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 हूँ कि वाराणसी बहुत अच्छा तीर्थ है 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 ट्रेनें 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 है। दूसरे लखनऊ से जो ट्रेन दिल्ली के लिए आती है, आजकल सांसद भी उस में यात्रा करते हैं, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि किसी दिन उस ट्रेन के एंसीफर्टेड क्लास में यात्रा कर लें। उस ट्रेन में कई बार ऐसा लगता है कि सीट से अब गिरे कि तब गिरे। ट्रेन के रुकने में और चलने के समय ऐसा झटका लगता है कि मानो सीट से गिर जाएंगे। उस का कारण यह है कि यह ट्रेक ठीक नहीं है। खास तौर से दिल्ली से मुगदाबाद का ट्रेक सिंगल ट्रेक है और जितना समय दिल्ली से लखनऊ जाने वाली ट्रेन मुगदाबाद का लेती है उतना ही समय आगे लेती है जबकि उस का डिस्टेंस कम है। मैं अनुरोध करूंगा कि उस ट्रेक के सुधार की व्यवस्था की जानी चाहिए। मैडम, लखनऊ में एक मुद्रिका रेलवे का एक 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 हूँ। मैडम, लखनऊ में एक नया एरिया गोमती नगर डवलप हुआ है जोकि पूर्वोत्तर रेलवे के किनारे पड़ता है। उस पूर्वोत्तर रेलवे के किनारे पहले एक हाउट स्टेशन बनाया गया था जिस के लिए रेलवे ने काफी जमीन भी एक्वायर कर ली है और वह रेलवे के कब्जे में है, परंतु हाउट स्टेशन काफी दिन पहले खतम कर दिया गया है। वहां जो एक कमरा बनाया गया था, उस का ईटा भी लोग उठाकर ले गए हैं और रेलवे ने अपने लिए जो जमीन छोड़ रखी है, उस जमीन पर भी लोग कब्जा करते चले जा रहे हैं। मैडम, अब लखनऊ का विस्तार हो रहा है और कुछ ऐसी योजना है कि कुछ ट्रेनें 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 बायबंकी के पास मिलती हैं, उस क्षेत्र को विकसित करने की शायद रेलवे की योजना है, 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 हूँ कि उस स्थान को चूंकि रेलवे ने स्टेशन बनाने के लिए ले रखा है 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 सस्यू रैदी पर रेलवे का पुल बन रहा है यह एक बड़ी योजना है और अगर यह पुल बन जाय तो गोरखपुर को तरफ से आने वाली ट्रेन अयोध्या होते हुए फैजाबाद होकर इलाहाबाद की ओर बहुत आसानी से जा सकती है। मैडम, यह एक बहुत बड़ी परियोजना है, परन्तु उस पर काम बहुत धीमा है। मैं दो दिन पहले वहां गया था तो देखा कि उस पर कोई काम हो ही नहीं रहा है। मैं नहीं जानता कि उस के लिए कितना धन आवंटित किया गया है, 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।।

इन्ही सुझावों के साथ मैं पुनः इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

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 Paper which you have submitted is totally different from the one which we want.

There is a survey made. If the information 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 pamphlet. 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 Villupuram 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 Suburban 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. Actually, 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 Virudhunagar — 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 regard 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 re-rolling 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 Chennai Corporation and the Railways have agreed. The land belongs to the Railways. The Railways have to relinquish the land. the price has also been fixed. Only thing which remains to be done is that the Railway Board has to sanction 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 about the Railways. There has to be pay parity. The categories involved are: senior record sor-

ters, accounts clerks, Junior account assistants, finger print examiners, account assistants, 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. Minister 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 Ponnmalai,.....

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 Ponnmalai 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 anything. 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 Ponnmalai-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 Ponnmalai residents. They should also be given the transport allowance.

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

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

है, फिर गाड़ी को आगे बढ़ाता है, फिर उतरता है गाड़ी रोककर, गेट खोलता है और तब गाड़ी खाना होती है। 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 spoken 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. Fitline should be set up at Thirunelveli 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 Amalvaimozhi 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 Khalasi 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 लांग डिस्टेंस की गाड़ियां चलाई जाएंगी। थोड़े मंत्री जी ने जयपुर से अमृतसर एक गाड़ी चलवाई है जो दो-दिन हमने में चलती है। हमारी जनता की मांग है कि हिसार से मुम्बई, अहमदाबाद, कलकत्ता लांग डिस्टेंस की गाड़ी चलाई जाए ताकि वहां के लोगों को सहूलियत हो। मैं एक प्रश्न मंत्री जी से करना चाहूंगा, मंत्री जी थोड़ा ध्यान दें, क्या रेल मंत्री जी यह बताते कि कष्ट करेंगे कि भटिंडा, सिरसा, हिसार, भिवानी, रेवाड़ी को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदलने पर कितना खर्च 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 उपवासियों की वजह से बंद हो गयी थी। अब वहां पर पूरी तरह से अमन है लेकिन वह गाड़ी जो हिसार से लुधियाना रात को चलती थी वह अभी तक चालू नहीं हुई है। कृपया इस बात का आप पता लगाएं। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेता हुआ आपसे यही कहूंगा कि जो मांगें मैंने रखी हैं—हिसार, नरवाना और उकलाना में नयी रेल लाइन के लिए और अम्रोहा, फतेहाबाद, सिरसा जो सर्वे के लिए डाल रखी है, उसके अतिरिक्त भादरा से आदमपुर, फतेहाबाद, रतिया और टोहाना के लिए सर्वे करवाएं क्योंकि हमारा

हिसार एक्सप्रेस गाड़ी के साथ लगता है, कृपया करके इनका सर्वे करवाएं ताकि उन लोगों को सुविधा मिल सके और यह काम इसका फायदा उठा सके। आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। 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 है।

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

उपसभापति महोदय, मैं सबसे पहले माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने मुम्बई सबर्बन रेलवे की तरफ ठीक ढंग से ध्यान देना शुरू किया है। अभी तक मुम्बई सबर्बन 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 है। जो बजट आपने बनाया है उस पर भी आपने थोड़ा बहुत ध्यान दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन इसके साथ ही मैं थोड़े से सवाल भी आपसे पूछना चाहता हूँ। आपने एनाउंस किया कि हम मुम्बई सब-अर्बन रेलवे का कारपोरेशन बनाएंगे तो वह कब होने वाला है, यह जानने के लिए हम बड़े उत्सुक हैं। यदि वह जल्दी ही प्रयोग में लाया जाए तो वहां बहुत सुधार हो सकता है और वहां का काम निपटने के लिए बहुत अच्छा होगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि मुम्बई से पुणे, मुम्बई से इगतपुरी तक जो रेलवे लाइन का इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है, जब से रेलवे शुरू हुआ 1930 से तब से अभी तक वहां डीसी लाइनें ही हैं। हिन्दुस्तान में सब लाइनें एसी में कन्वर्जन हो गईं लेकिन अभी तक इस लाइन का एसी में कन्वर्जन का काम शुरू नहीं हुआ है। उसके कुछ प्लान बना रहे हैं, ऐसा मेरी जानकारी में आया है। उस पर जल्दी से जल्दी काम होने की आवश्यकता है उसके लिए 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 है। 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 है। मेरी आपसे प्रार्थना है 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 बताते हैं कि यह बात बहुत अच्छी है। 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 सके? अभी कई संस्थान हैं 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 हैं तो राजधानी को छोड़कर बाकी ट्रेन में जो लीनेन्स प्रोवाइड किये जाते हैं उनकी स्थिति बहुत ही खराब होती है। इनमें सुधार लाने की आवश्यकता है। इस विषय पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

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

एक और सुझाव मैं देना चाहता हूं। करजत से ले कर लोनावाला तक लोकल शुरू करने की आवश्यकता है। पूना से ले कर लोनावाला तक लोकल चलती है। मुंबई से ले कर करजत तक जाती है। दोनों के बीच में सिर्फ 20-25 किलोमीटर का घाट सेक्शन है। यदि वहां लोकल शुरू हो जाएगी और चार-पांच बार चक्कर लगाएंगी तो दोनों तरफ से लोगों का 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 है। इससे वहां का ट्रेफिक बहुत अच्छा हो जाएगा। वहां भी जो आप लोकल ट्रेन चलाते हैं उसके लिए जो ट्रेन दी है वह ईएमएचू दे दीजिये तो बहुत अच्छा रहेगा।

अंत में मैं एक और सुझाव देना चाहूंगा। मैं चार साल से रेलवे के अधिकारियों के साथ बाद-विवाद कर रहा हूं। आपके रेलवे के अधिकारियों के पास जो रिकार्ड होता है, उस रिकार्ड को एमपीज 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 है, मैं बचपन से यह देखता आ रहा हूं कि वहां से ट्रक जाते थे। अचानक क्योंकि वह रेलवे का सब-वे था उसको स्टेशन करने के लिए नीचे से और सपोर्ट डाली गई तो ट्रेफिक का आना जाना शुरू हो गया, लाइट ट्रेफिक शुरू हो गया। उसके बाद अभी जब बेलापुर से लाइन आ रही है तो उधर से उसको जोड़ा गया तो इस रास्ते को बंद कर दिया गया है, उसका एक साइड पूरा ब्लाक कर दिया गया है। इस बात पर मैंने जब आपति की, उनके साथ चर्चा करने के लिए गया तो उन्होंने कहा की देखिये ऐसा नहीं है, यह आधोराइज 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 सागर साल्ट ठाणा में आ कर उतरता था, सागर साल्ट का ट्रांसपोर्ट वहां से होता था, साल्ट कमीशन करता था। साल्ट कमीशन तो सेंट्रल गवर्नमेंट का है, वहां से यह सागर ट्रेफिक चलता था। उसका प्रूफ भी उपलब्ध है, रेलवे के अधिकारियों के पास है। वह अपना खुद का रिकार्ड देखती ही नहीं है, 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 चाहिये। इस विषय पर आप ध्यान दें। आप 21 डिब्बों वाली गाड़ियां शुरू कर रहे हैं, ऐसा मैंने सुना है। 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 है लेकिन साथ ही साथ मैं इसके लिए मुंबई में लम्बे प्लेटफार्म की भी आवश्यकता है। मुंबई में जब यह 21 डिब्बों वाली ट्रेन आने वाली है तो इनके रुकने के लिए इतने लम्बे प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं हैं। बोरी बंदर (सीएसटी) दादर स्टेशन पर सुविधा नहीं है, वेस्टर्न रेलवे के स्टेशनों पर नहीं हैं, कल्याण पर नहीं है। इस विषय में जो कुछ आपको करना है, उस ओर भी आपको ध्यान देने की बात आवश्यकता है। इतना ही मैं आपसे कहता हूं। मेडम, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, आपको बहुत बहुत धन्यवाद।

उपसभापति: मेरा टाइम भी इसी में था।

Whatever he said, in agree with that.

श्री सधु श्रिय गौतम: उपसभापति महोदया...

उपसभापति: अगर थोड़े में बोलिये।

श्री सधु श्रिय गौतम: मैं संक्षेप में ही बोलूंगा। रेलवे भारत का सब से बड़ा संस्थान है। सब से ज्यादा लोगों को रोज़ों देता है। सब से ज्यादा धन कमाता है। पिछले वर्षों में रेलवे का सुधार और विस्तार भी हुआ है। ओले 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 पूर्ववर्ती रेल यात्रियों को बधाई देता हूँ जिन्होंने यह सब किया है। लेकिन खास तौर से स्वर्गीय श्री जगजीवन राम के जमाने में लोगों को रोज़गार बहुत मिला और स्वर्गीय श्री कमलधर त्रिपाठी और श्री माधवराव सिंधिया जी के जमाने में रेलवे में बड़ा सुधार और विस्तार हुआ।

उपसभापति: श्री कर्णोदु भट्टाचार्य... अनुपस्थित।
श्री रामजीलाल।

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

कहा एक, हिसार में एक डबल फाटक है जो चौबीस घंटे में से पौने चौबीस घंटे बंद रहता है। इसके लिए बलाग्रह हुआ, भूख हड़ताल हुई, वहाँ पर धरने दिए गए और सरकार ने आश्वासन दिया कि यह जल्दी बन जाएगा लेकिन अभी तक बना नहीं दो-तीन साल से। मैंने पहले भी इसके बारे में बोला है और काफी लंबा-चौड़ा सिफ़ारिश आपके यहाँ दिया हुआ है। कृपा करके यह डबल फाटक बनवाएँ, ऊपर का या नीचे जो भी हो सकता है, बनवाएँ क्योंकि हिसार शहर की बड़ी तन्त्रांगिका है।

नंबर दो, हिसार से शाहदूलपुर जो रेलवे लाइन जाती है वहाँ देश से मंगाली तक काफी गाँव लगते हैं। वहाँ मैन्ड सेक्टर क्रॉसिंग के लिए पहले जो हमारे मंत्री थे,

उन्होंने इस हाऊस में वादा किया कि ये सारे देश के बना दिए जाएंगे और दोबारा उन्होंने यहाँ पर आश्वासन दिया कि देश में नहीं, जो एम्पी० कहेंगे वहाँ बना दिए जाएंगे लेकिन मैं लिख-लिख कर तंग आ गया। आखिर मैंने कहा कि इसकी पेपेट मैं दे देता हूँ अपने फंड से, आप किसी तरह मंजूरी दे दीजिए क्योंकि वहाँ पर काफी लोग मारे गए हैं। तो आप यह लिख लीजिए—गैंग नंबर 9, पोल नंबर 12 और 13, हिसार से 11 किलोमीटर है, हिसार-शाहदूलपुर-बीकानेर लाइन पर। कृपा करके आप इसको बनवा दें।

हिसार हरियाणा का सबसे बड़ा जिला है। वहाँ दो-तीन यूनिवर्सिटीज़ हैं, मेडिकल कालेज हैं, इंजीनियरिंग कालेज हैं। हिसार से हरियाणा की राजधानी जाने के लिए कोई रेल की सुविधा आज तक नहीं मिली है।

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 वहाँ जाने की कोई सुविधा नहीं है। अगर अभी बंद जाते हैं तो चंडीगढ़ वह 12—14 घंटे में पहुँचते 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 एक्सप्रेस चलती है, 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 एक्सप्रेस हिसार तक बढ़ा दी जाए। महोदया, मैं आज सुबह हिसार से रेल में आया था। हिसार से दिल्ली के लिए एक रेल लगती है—सिरसा एक्सप्रेस। पिछले साल मैंने कहकर यहाँ ए०सी०-2 स्लीपर कोच लगवाया था। महोदया, मैं आपसे 10 तारीख को मिला भी था, वह कोच पिछली 31 जुलाई को हटा दिया है। 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 डिटेल मेरे पास है, बताने में टाइम लगेगा किन्तु समय कम है; तो मेरे चारों तरफ सब बैठ गये। यह हालात वहाँ पर है। आपके एम्पी० सिरसा के भी आएंगे, हिसार के भी आएंगे, रोहतक के भी आएंगे, भिवानी के भी आएंगे। आप टी०ए० तो देते हैं रेल का लेकिन हम आते हैं कार से। कृपा करके ऐसा प्रबंध एम्पी०ज० व जनता के लिए कीजिए—हर 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 ए०सी०-२ स्लीपर हटाया गया था, उसके फिर से लगवाने की कृपा करें। इसके अतिरिक्त महोदया, हम मांगते तो रेल थे, रेल तो मिली नहीं उल्टे पिछले दिनों चार स्टेशन तोड़ दिये गये। कोई स्टेशन 60 साल पुराना था, कोई 70 साल पुराना था। महोदया, बुगाना, गाजुवाला, मैयड़ और खरबा—यह चार स्टेशन अभी एक जुलाई को तोड़ दिये गये हैं। महोदया, मेरी उम्र 67 साल की है, जब हम छोटे-छोटे थे तब हम बुगाना का नाम सुनते थे। बाकी स्टेशनों में से भी कोई 40 साल से है, कोई 50 साल से है, जो तोड़ दिये गये हैं। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ 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 हूँ कि हिसार एक बहुत बड़ा शहर है और वहां का स्टेशन मेरे ख्याल में सौ साल डेढ़ सौ साल से पहले का है 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 लांग डिस्टेंस की गाड़ियां चलाई जाएंगी। पीछे मंत्री जी ने जयपुर से अमृतसर एक गाड़ी चलवाई है जो दैनंदिन हफ्ते में चलती है। हमारी जनता की मांग है कि हिसार से मुम्बई, अहमदाबाद, कलकत्ता लांग डिस्टेंस की गाड़ी चलाई जाए ताकि वहां के लोगों को सहूलियत 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 ब्राड गेज में बदलने पर कितना खर्च आया? मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि आपने यह ब्राड गेज बना तो दी पर रेलें जो पहले चलती थीं, उससे कम कर दी गयीं। तो इसको बनाने का क्या फायदा हुआ? आपने ब्राड 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 उपवादियों की वजह से बंद हो गयी थी। अब वहां पर पूरी तरह से अमन है लेकिन वह गाड़ी जो हिसार से लुधियाना रात को चलती थी वह अभी तक चालू नहीं हुई है। कृपया इस बात का आप पता लगाएं। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेता हुआ आपसे यही कहूंगा कि जो मांगें मैंने रखी हैं—हिसार, नरवाना और उकलाना में नयी रेल लाइन के लिए और अग्रोहा, फतेहाबाद, सिरसा जो सर्वे के लिए डाल रखी

है, उसके अतिरिक्त मादरा से आनखुर, सर्वेसागर, रंतिया और दोहाना के लिए सर्वे कराया क्योंकि हमारा हिसार राजस्थान बाईर के साथ लगता है। कृपया कार्रवाई इनका सर्वे कराकर ताकि उस लाईन की सुविधा मिल सके और वह लोग इसका फायदा उठा सकें। आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। थोड़ा थोड़ा समय में ज्यादा बातें रखी हैं, कृपया करके सभी को इनके ऊपर ध्यान दें।

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

श्री सतीश प्रधान (महोदय): महोदय, रेलें सालाना हैं, सिर्फ दो मिनट का समय हमारे लिए है। दो मिनट में तो नहीं होगा लेकिन चार मिनट में अवसर उपलब्ध करूंगा।

उपसभापति महोदया, मैं सबसे पहले प्रस्तावों पर जो भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने मुम्बई, अहमदाबाद, कलकत्ता की तरफ ठीक ढंग से ध्यान देना शुरू किया है। अभी तक मुम्बई सर्वरून रेलवे का काम प्रस्तावित अगर वह रेलवे के वजह से था तब वहाँ उसका जोड़ना, कच्ची सब जगह की बात करें तो ऐसा ही कहना था। लेकिन इस समय बड़ा काम शुरू हुआ है। जो काम आपने बनाया है उस पर भी आपने थोड़ा बहुत ध्यान दिया है, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद देता हूँ। लेकिन इसके साथ ही मैं थोड़े से सवाल भी आपसे पूरना चाहता हूँ। आपने एनाउंस किया कि हम मुम्बई सर्वरून रेलवे का कारपोरेशन बनाएंगे तो वह काम होने वाला है, यह जानने के लिए हम बड़े उत्सुक हैं। यदि वह किसी ही प्रयोग में लाया जाए तो वहाँ बहुत सुधार हो सकता है और वहाँ का काम निपटने के लिए बहुत आसान होगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि मुम्बई से मुम्बई से इगतपुरी तक जो रेलवे लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ है, जब से रेलवे शुरू हुआ 1930 से तब से अभी तक वहाँ डीसी लाइन ही है। हिन्दुस्तान में सब लाइनें एसी में कर्जन हो गईं लेकिन अभी एक इस लाइन का एसी में कर्जन का काम शुरू नहीं हुआ है। उसके कुछ प्लान बना रहे हैं, ऐसा मेरी जानकारी में आया है। उस पर जल्दी से जल्दी काम होने की आवश्यकता है उसके लिए प्रबंधन होने की आवश्यकता है क्योंकि दुनिया में अब डीसी लाइनों पर कहीं रेल नहीं चलती है। सब जगह एसी पर लाइनें चलती हैं। हमारे सर्वरून रेलवे से प्रवास करने वाले सभी प्रवासियों को बहुत बड़ी आपत्ति आती है। हम

टिकट लैना 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 है। मेरी आपसे प्रार्थना है 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 बताते हैं कि यह बात बहुत अच्छी है। 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, बप 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 हैं 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 हैं तो राजधानी को छोड़कर बाकी ट्रेन में जो लीनेस प्रोवाइड किये जाते हैं उनकी स्थिति बहुत ही खराब होती है। इनमें सुधार लाने की आवश्यकता है। इस विषय पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

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

एक और सुझाव मैं देना चाहता हूं। करजत से ले कर लोनावाला तक लोकल शुरू करने की आवश्यकता है। पूना से ले कर लोनावाला तक लोकल चलती है। मुंबई से ले कर करजत तक जाती है। दोनों के बीच में सिर्फ 20-25 किलोमीटर का घाट सेक्शन है। यदि वहां लोकल शुरू हो जाएगी और चार-पांच बार चक्कर लगाएगी तो दोनों तरफ से लोगों का 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 है। इससे

वहां का ट्रैफिक बहुत अच्छा हो जाएगा। वहां भी जो आप लोकल ट्रेन चलाते हैं उसके लिए जो ट्रेन दी है वह ईएम०यू० 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 है, उस रिकार्ड को एमपीजी० 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 ट्रैफिक चलता था, टूक भी वहां से जाते थे। मेरी जानकारी है, मैं बचपन से यह देखता आ रहा हूं कि वहां से टूक जाते थे। अचानक क्योंकि वह रेलवे का सब-वे था उसको स्ट्रेथन करने के लिए नीचे से और सपोर्ट डाली गई तो ट्रैफिक का आना जाना शुरू हो गया, लाइट ट्रैफिक शुरू हो गया। उसके बाद अभी जब बेलगापुर से लाइन आ रही है तो उधर से उसको जोड़ा गया तो इस रास्ते को बंद कर दिया गया है, उसका एक साइड पूरा ब्लॉक कर दिया गया है। इस बात पर मैंने जब आपकी की उनके साथ चर्चा करने के लिए गया तो उन्होंने कहने की देखिये ऐसा नहीं है, यह आधोराइज सब-वे नहीं था। मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि वहां पर ठाणा के अगल-बगल में साल्ट कमीशन का बेलगापुर 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 सेंट्रल गवर्नमेंट का है, वहां से यह सारा ट्रैफिक चलता था। उसका प्रूफ भी उपलब्ध है, रेलवे के अधिकारियों के पास है। वह अपना खुद का रिकार्ड देखती ही नहीं है, 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 चाहिये। इस विषय पर आप ध्यान दें। आप 21 डिब्बों वाली गाड़ियां शुरू कर रहे हैं, ऐसा मैंने सुना है। 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 है लेकिन साथ ही साथ मैं इसके लिए मुंबई में लम्बे प्लेटफार्म की भी आवश्यकता है। मुंबई में जब यह 21 डिब्बों वाली ट्रेन आने वाली है तो इनके रुकने के लिए इतने लम्बे प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं हैं। बोरी बंदर (सी०एस०टी०) दादर स्टेशन पर सुविधा नहीं है, वेस्टर्न रेलवे के स्टेशनों पर नहीं है, कल्याण पर नहीं है, ठाणा पर नहीं है। इस विषय में जो कुछ आपने करना है, उस

और भी आपको ध्यान देने की आवश्यकता है। इतनी ही मैं आपसे कहता हूँ। मैडम, 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 को रोजी देता है। सब से ज्यादा धन कमाता है। पिछले वर्षों में रेलवे का सुधार और विस्तार भी हुआ है। 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, प्लेटफॉर्म बनाए गए। मैं सभी उन पूर्ववर्ती रेल मंत्रियों को बधाई देता हूँ 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 श्री माधवराव सिंधिया जी के जमाने में रेलवे में बड़ा सुधार और विस्तार हुआ।

मैं बधाई देना चाहता हूँ 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 हूँ।

रेलवे लाइनों के किनारे दोनों ओर बड़ी भारी संख्या में जमीन है। 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 जमीन को लाम्बी अबधि के पट्टों पर लोगों को इस शर्त पर दे दिया जाए कि वे इस पर पेड़ उगाएँ—फलदार या बगैर फल के और जब तक फल आएँ तब तक खेती करते रहें और फलों की बहार लेते रहें तो रेलवे की सम्पत्ति बढ़ेगी और पर्यावरण भी सही होगा। रेलवे की पटरी कटान से बचेगी और रेलवे की सुरक्षा होगी।

दूसरा मेरा सुझाव यह है कि रेलवे के किनारे रेल कर्मचारियों के क्वार्टर या पब्लिक के जो घर हैं वे सारा कूड़ा-कचरा रेलवे ट्रैक पर या स्टेशन पर डाल देते हैं।

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 ट्रैक पटे हुए हैं। घास और पेड़ उगे हुए हैं और गंदगी हो रही है। इसको हटाया जाए और रोका जाए।

तीसरी, एक बड़ी भद्दी बात है। रेलवे के किनारे सुबह-सुबह दिल्ली और बड़े शहरों के हजारों लोग शौच करते हैं जब सिमल नहीं होता है और रेलगाड़ी वहाँ रुक जाती है तो बड़ी बदबू आती है। रेलवे ट्रैक गंदा होता है। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स किसलिए बनी हुए हैं। ये गश्त करें और इसको रोकें।

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

मैं अंत में एक सुझाव देना चाहता हूँ। सबने अपने-अपने क्षेत्र की बात कही। लेकिन मैं राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की बात कहता हूँ। इसका क्षेत्र उत्तर प्रदेश के नरोय तक है जहाँ एटमिक पावर प्लांट है। बुलंदशहर जनपद देश को सबसे ज्यादा आर्मी में सुरक्षा के लिए सिगाही देता है और लुधियाना के बाद सबसे ज्यादा गेहूँ पैदा करता है। दिल्ली को आधी सब्जी और आधा दूध बुलंदशहर प्रदान करता है। लेकिन बुलंदशहर और नरोय से कोई भी रेलवे लाइन, रेल गाड़ी दिल्ली के लिए नहीं है। वहाँ से हजारों लोग रोजाना आते हैं। यदि खुर्जा जंक्शन से लेकर बुलंदशहर हापुड़ होते हुए गाजियाबाद तक इस रेलवे ट्रैक का इन्वेस्टीगेशन कर दिया जाए और यह जो ईएम्प्यू एक गाड़ी है, अगर यह चला दी जाए तो रोजाना बड़ी भारी मात्रा में दूध और सब्जियाँ दिल्ली सस्ती पहुँचेगी और जल्दी पहुँचेगी और रेलवे की आमदनी बढ़ेगी तथा दिल्ली के लोगों को सुविधा मिलेगी।

मैं हमेशा कहता रहा हूँ कि बुलंदशहर से कोई भी हायरेक्ट ट्रेन यू०पी० की राजधानी लखनऊ और देश की राजधानी दिल्ली के लिए नहीं है। इसलिए इस राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के महत्वपूर्ण नगर को और एटमिक पावर प्लांट के नरोय, को मिलाने के लिए नरोय, दिवाड़ी, अनूपशहर, जहाँगीरबाद, बुलंदशहर और सिकन्दरबाद से एक रेलवे लाइन दिल्ली के लिए निकाली जाए।

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

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 are 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 are 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 seats 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 going 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 महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी के एप्रोप्रिएशन बिल के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। 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, अत्यावश्यक हैं, ऐसी बातें आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ जिस से लोगों की काफी समस्याएँ हल हो जाएंगी।

मैंने पहले बोलते हुए चंडीगढ़, लुधियाना वाया एनजुए रेलवे लाइन के बारे में कहा था और दूसरे लुधियाना — चंडीगढ़ रोड के ऊपर एक रेलवे फाटक मुरादा आता है, इन दोनों कार्यों में से अगर आप किसी एक को भी अपनी प्रायोरिटी पर ले लें तो इस क्षेत्र के लोगों की बहुत सी समस्याएँ हल हो जाएंगी। पैडम, पंजाब एक ऐसा प्रदेश है जिस की कैपिटल अपने प्रदेश से बाहर है। इसलिए लोगों को बहुत आना-जाना पड़ता है। मैं निवेदन करूँगा कि आप दोनों बातों में से किसी एक की ओर भी बहुत जल्दी ध्यान दें जिस से कि लोगों की समस्याएँ हल होंगी।

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

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

मैडम, मैंने लुधियाना स्टेशन के बारे में कहा था कि यह ऐसा स्टेशन है जो कि नेशनल और इंटरनेशनल लेवल के हिसाब से बहुत इम्पोर्टेंट है और रेवेन्यू के हिसाब से भी बहुत इम्पोर्टेंट है। वहाँ हौजरी, साइकिल, स्वीडिंग मशीन की बहुत सी इंडस्ट्रीज हैं जिस कारण लोगों का आना-जाना बहुत है। वहाँ विदेश के लोग भी बहुत आते हैं, लेकिन स्टेशन की हालत सेनेटीशन के हिसाब से और स्पेस के हिसाब से बहुत खराब है। वहाँ जो इन्कवायरी ऑफिस है, वह न हो तो अच्छा है। वहाँ

पैसेजर्स को कोई बात ही नहीं करता, उन्हें जंटेड हो नहीं करता। तो ऐसी इन्कवायरी का क्या करना जहाँ कि स्टाफ यह न बता सके कि ट्रेन आ रही है या नहीं आ रही है? बताएँ कि दो घंटे लेट आ रही है, लेकिन आगामी आधा घंटा लेट। तो लोग इतने परेशान हैं। मैडम, यह नार्थ का इतना इम्पोर्टेंट स्टेशन है जिस पर कि अगले लोग बाहर से आते-जाते हैं। अगर ऐसे स्टेशन की तरफ आप का ध्यान न जाय तो मुझे अत्यंत दुःख होगा। मैं आप से निवेदन करूँगा कि कभी आप को उधर आने का मौका मिल सके तो आप अपनी आँखों से देखें कि लोग किसमें परेशान हैं। एक-एक प्लेटफॉर्म के ऊपर हजारों लोग बैठे रहते हैं। एक गाड़ी आ रही है तो दूसरा जा रही है। इम्बलिए अगर इस की तरफ आप का ध्यान जाएगा तो उस में आप को रेवेन्यू भी अच्छा मिल सकता है और लोगों को सुविधा भी मिल सकती है।

मैडम, अगली बात यह करना चाहूँगा कि भायलरी में तीर्थ तो बहुत हैं, लेकिन हरिद्वार ऐसा तीर्थ है जहाँ हर बगह के लोग हजारों की संख्या में आते हैं। मुझे भक्तृत्व है कि पाकिस्तान बनने से पहले पंजाब से एक गाड़ी जाती थी जिसे लाहौरी गाड़ी कहते हैं। उस गाड़ी का कोई हिसाब नहीं है कि कब आएगी, कब स्कोपी बंद कब नहीं स्कोपी। रात को 11 बजे आ गया तो 12 बजे तक लुधियाना में खड़ी रहती है। ऐसी गाड़ियाँ आप चलाओ बड़े शीक से, लेकिन एक-एक सुपरफास्ट गाड़ी साउथ से, नार्थ से, ईस्ट से और वेस्ट से हरिद्वार के लिए निश्चित रूप से चलना चाहिए ताकि उस से लोगों को सुविधा प्राप्त हो क्योंकि रोज वहाँ हजारों लोग खान के लिए आते हैं। तो कृपया इस बात को ओर भी ध्यान दीजिए।

वैसे मैंने दो गाड़ियाँ और भी कहीं थीं। ये हैं एक जम्मू से दिल्ली के लिए और एक होशियारपुर से दिल्ली के लिए। वे इसलिए कि वहाँ ऊपर तीर्थ भी हैं। लेकिन डिफेंस फोर्स के लोग उधर इलाके से बढानकोट और होशियारपुर से बहुत बड़ी संख्या में डेटों आते-जाते हैं जिन को कि बहुत परेशानी होती है क्योंकि कहीं भी एक गाड़ी सीधे होशियारपुर से न दिल्ली जाती है न बढानकोट जाती है और न जम्मू जाती है।

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

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

मौलाना हबीबुर्रहमान नोमानी (नाम-निर्देशित): मोहतरमा वाइस चेयरमैन सहिबा, मैं बहरहाल आपका शुक्रगुजार हूँ। मैं दो-तीन बातों की तरफ खासतौर से रेल मंत्री जी की तबजुह दिलाना चाहता हूँ आपके माध्यम से। पहली बात तो यह है कि कई वर्षों की जद्दोज़हद के बाद मऊ शाहगंज से आजमगढ़ होते हुए बड़ी लाइन बनी, छोटी 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 है, जो मुजफ्फरपुर से चलती है। यह गाड़ी तीन दिन इधर से चलती है और तीन दिन शहीद बनकर के गोरखपुर से चलती है। जब तक वह गाड़ी वाराणसी से होकर जाती थी, हालाँकि कम से कम 90 किलोमीटर मुसाफत लंबी थी, लेकिन टाइम से चलती थी जब वह मुसाफत घट गई यानी 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 चली। कभी वह दो घंटा लेट, कभी वह चार घंटा लेट चलती है। इसके बारे में यकीन ही नहीं रहता कि वह कब आनी है।

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 है मुजफ्फरपुर से दिल्ली के लिए और उसकी हालत यह है कि चाहे उसका स्लीपर क्लास का डिब्बा हो या जनरल डिब्बा हो उसकी लेटरिन में भी लोग खड़े रहते हैं। अब अगर लोगों को ज़रूरत 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 सरयू-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, वहाँ के लोगों का काम चल जाएगा, बिहार के लोगों का काम चल जाएगा।

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

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

श्री नीतीश कुमार: मेरा कान आपकी तरफ है।

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

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

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

9 बजे वहाँ मार्किट खुलती है, अब अगर मालूम होगा कि 12 बजे आपकी ट्रेन आने वाली है तो उसमें वक्त बर्बाद होता है क्योंकि काम कोई हो नहीं पाता है 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 पहुँच जाएगी और लोग जाड़े की ठंडक से भी बच जाएंगे। मैं समझता हूँ कि यह बहुत मामूली बात है और इस तरफ माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे।

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

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

मैं अभी आपसे जिक्र कर रहा था कि पिछले कई वर्षों से मऊ रेलवे क्रॉसिंग की बात चल रही है। वहां पूरा शहर एक तरफ है और दूसरी तरफ, चाहे वह अस्पताल हो, चाहे कचहरी हो या अफसरों के बंगले हों, यह सब कुछ है और हर वक्त उस क्रॉसिंग पर भीड़ रहती है। मैं आपसे क्या कहूँ, 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 पालूम हुआ कि वहां गेट बंद है और इस तरह से वहां कभी ऐसे हादसे हो जाते हैं, जो होने नहीं चाहिए। यह ठीक है कि यह काम सुबाई गवर्नमेंट का है कि वह आपको लिखे और कहे कि आप इसे बना दीजिए, हम आधा खर्च बर्दाश्त करेंगे। मैं समझता हूँ कि उस पर कोई बड़ा खर्च आने वाला नहीं है। 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 पाए तो कोई बात नहीं। मैं समझता हूँ कि इसमें आप यह कर सकते हैं कि यून्पी० गवर्नमेंट को लिखें कि मैं गया था यून्पी०, आप गए भी होंगे, और मैंने वहां यह दिक्कत महसूस की, लिहाजा मैं चाहता हूँ कि आप अपनी तरफ से मुझे लिखकर भेजें, रिकमेंड करें ताकि मैं इसके बनवा सकूँ। 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 इसके लिखवाकर भिजवा दें, इतना तो कर दें, आप यहां से राजनीति करते हो, यहां से वोट लेते हो, सब कुछ करते हो, लेकिन कुछ नहीं हुआ। अब मैं खुद मिलूंगा, कल्याण सिंह जी से खुद मिलने की कोशिश करूंगा इसी हफ्ते और उनसे कहूंगा कि कल्याण जी, आपका नाम कल्याण है तो कम से कम लोगों का तो कुछ कल्याण कर दो। कल्पनाथ राय जी, मंत्री रहे हैं, वहीं के हैं, मैनबर आफ पार्लियामेंट हैं, तो इस तरफ आपकी खास तबज्जो होनी चाहिए।

इन सब चीजों की ओर आपका ध्यान दिलाते हुए मैं उम्मीद करता हूँ 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 نعمانی ٹھانڈو:
محترمہ وائس چیرمین صاحبہ، میں بہر حال
آپ کا شکریہ ادا نہیں کرتا، میں دو تین باتوں
کی طرف خاص طور پر ریل منسٹری کی توجہ
دلانا چاہتا ہوں آپ کے ماہر محکم سے -
پہلی بات تو یہ ہے کہ کئی سالوں کی جدوجہد
بعد کے بعد مٹو شاہ گنج سے اعظم گڑھ
ہوتے ہوئے بڑی لائن بنی، چھوٹی لائن
بڑی لائن سے جڑی۔ لیکن اس کے جس
راحت کی یا سفر کی سہولت دیا گیا آسانی
کی امید کی جاتی تھی وہ امید پوری نہیں
ہوئی۔ سہریو سمیت ایک گاڑی ہے جو
منظفہ پور سے چلتی ہے اور تین دن
شہید بن کر کے گوردھپور سے چلتی ہے۔
جب تک وہ گاڑی وارانسی ہو کر جاتی
تھی حالانکہ کم سے کم ۹۰ کلومیٹر مسافت
کبھی تھی لیکن ٹائم سے چلتی تھی اور جب
وہ مسافت گھٹ گئی، یعنی وہ گاڑی
بنارس سے نہ ہو کر سیدھی مٹو شاہ گنج
گئی مٹو سے، جو کہ ۹۹ کلومیٹر ہے تو اب
وہ گاڑی اس قدر آج تک کبھی بھی
ٹائم سے نہیں چلی۔ کبھی وہ دو گھنٹہ
لیٹ اور کبھی وہ چار گھنٹہ لیٹ چلتی

ہے۔ اس کے بارے میں یقین ہی نہیں ہوتا
کہ وہ لک آئی ہے۔

محترم، میں ابھی سفری جی سے
ملکر کے کہہ رہا تھا کہ اس لائن کے اوپر ایک
سیر فاسٹ ٹرین چلا دیجئے تاکہ اس
طرف سے آنے والے لوگوں کو آسانی
ہو۔ ایک لچھوی ٹرین چلتی ہے مگر وہ
سے دہلی کے علاوہ اس کی حالت یہ
ہے کہ چاہے اس کا سیلبر کلاس گاڑی
ہو یا جنرل ڈبہ ہو اس کی میشرین میں
بھی لوگ بٹھوے ہوئے ہیں۔ اب اگر
لوگوں کو ضرور دیا جائے یہ سہولت یا پانچ
جائے تو انکو جگہ نہیں ملتی ہے۔ تو میں
آپ سے کہہ رہا تھا کہ اس ٹرین کی
بھیڑ عباتی کو کم کرنے کے ساتھ ساتھ
سہنا گاڑی کو روزانہ نہ کر دیجئے
کہ یہ گاڑی روز منہ سے نشان چھیج
ہو کر دہلی آئیگی۔ اگر آپ ایسا کر
دیں تب بھی ہمارا کام چل جائیگا
وہاں کے لوگوں کا کام چل جائیگا،
پہلو کے لوگوں کا کام چل جائیگا۔

محترم، مٹو نگر کے ایک بہت بڑا
سینٹر ہے، وہاں مسلمانوں کا فیصد بھی
بڑا ہے مگر وہاں اس سینٹر میں پاور ہاؤس
انڈسٹری میں اس کا ایک نمایاں مقام

ہے۔ پہلے اس کا ساؤتھ سنٹر یاد دلا رہی
سمینڈر رہا پھر بنگال سے رہا، اور اب
دہلی سے اس کا کاروبار سمینڈر ہے۔
میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ لچھوی جو ٹرین
یہاں سے چلتی ہے وہ سیر، سیر، اسکا
نتیجہ یہ ہوتا ہے کہ جب وہ چلتی ہے
تو اس کا اسٹاپیج حالانکہ کانپور ہے
لیکن وہ ٹرین جگہ جگہ رکتی ہے کیونکہ
جب پٹنہ والی راجدھانی گزرتی ہے
تو اس کے لئے رکتی ہے، جب ہاؤس والی
راجدھانی گزرتی ہے تو اس کے لئے رکتی
ہے اور جب گوبائی والی راجدھانی
گزرتی ہے تو اس کے لئے رکتی ہے۔ یہ
سب راجدھانی پانچ سے سو پانچ
بجے کے بیچ چلتی ہیں اس سلسلے
میں میں یہ سمجھا کر دینا چاہتا ہوں
اس کے لئے تو میں فکر کر رہا ہوں کہ یہ ٹرین
بجائے برائی دہلی سے چلنے کے نئے دہلی
سے چل رہی ہے اور اس سے لوگوں کو
بڑی آسانی ہوئی ہے۔ لیکن یہ ٹرین
بجائے ۵.۳۰ کے آپ اسکو سو پانچ
بجے کے بعد یا ساڑھے پانچ بجے چلا دیں
تو میں سمجھتا ہوں کہ کوئی دیر نہیں
ہوگی، بلکہ جتنا وقت برباد ہوتا ہے
کیونکہ گاڑی رک رک کر چلتی ہے وہ
وقت بھی برباد نہیں ہوگا، اور گاڑی

سلسلے میں رکے گی بھی نہیں ہے
اپنی رفتار سے چلتی رہے گی۔ اس سلسلے
میں ایک اور سچا اور دینا چاہو لگا
منٹری جن خاص طور پر اسکوٹ کریں۔
میں دیکھ رہا ہوں کہ آپ بات کر رہے
ہیں میری بات سنیں گے نہیں۔

منٹری متیش کمار: میرا کان آپ کی
طرف ہے۔

مولانا حبیب الرحمن نعمانی: کان تو
میری طرف ہے لیکن نگاہیں دوسری طرف ہے۔
اب سبھا پتی: آپ دوسری طرف
نگاہیں مت کیجیے دوسری طرف کیجیے۔

مولانا حبیب الرحمن نعمانی: محترم
جیسا میں نے کہا کہ یہ وہی کھوپڑی
عرباں جاتے ہیں خاص طور سے انھیں
سے لوگ اپنا سامان لیکر یہاں رکھتے
ہیں۔ یہ ٹرین مٹو سے ۱۲ بجے چلتی
ہے۔ انٹر آپ یہ ٹرین مٹو سے

دو گھنٹہ لیٹ چلائی اور یہ ٹرین مٹو
بجے پہنچ تو ویلا پارٹی لوگوں کا دن اس
سے خراب نہیں ہو گا۔ نو بجے وہاں ملکیٹ
کھلتی ہے، اب اگر سلام ہو گا کہ بارہ
بجے آپ کی ٹرین آنے والی ہے تو اس میں
وقت برباد ہوتا ہے کیونکہ کام کر رہی نہیں
ہو پاتا۔ اب اگر اسکو دو بجے کر دیں
تو لوگوں کو کام کرنے کا موقع ملے گا اور

یہ ٹرین ساڑھے چار بجے بجائے ساڑھے
چھ بجے پہنچ جائے گی، اور لوگ جاؤ گے
کی ٹھنڈک سے بھی بچ جائیں گے۔ میں
سمجھتا ہوں کہ یہ بہت معمولی بات ہے۔
اور اس طرف مانتیہ منٹری جن دھیان
دیں گے۔

ایک بات اور میں کہنا چاہتا
ہوں کہ گورنمنٹ کے بنارس، مٹو اور
ہوئے ایک انٹر سٹی ٹرین چلتی ہے
یہ ٹرین بنارس سے صبح ۵-۵ بجے
چلتی ہے اور پھر شام کو موٹتی ہے۔
میں چاہتا ہوں کہ جس طرح سے یہ ٹرین
بنارس سے چل کر گورنمنٹ جاتی ہے۔
ایک ٹرین صبح گورنمنٹ سے چل کر مٹو
ہوئے بنارس جائے، اس سے
لوگوں کو سہولت ملے گی۔ خاص کر

پچھو کے علاقہ جو اور ٹرین ہم کو بکری
ہوگی اس میں ہمیں آسانی ہوگی اور میں
سمجھتا ہوں کہ اس میں آپ کو کوئی وقت
بھی نہیں۔

میں ابھی سے ذکر کر رہا ہوں کہ
پچھو کے علاقہ سے مٹو کے لوگ کراچی
کی بات چل رہی ہے۔ وہاں پورا شہر
ایک طرف ہے اور دوسری طرف، چاہے
وہ اسپتال ہو، چاہے کچھری ہو، یا
افسروں کے محلے ہوں یہ سب کچھ ہے۔

اور ہر وقت اس کرا سنگ پر بھینٹ
 لگتی ہے۔ میں آپ سے کیا کہوں کبھی
 کبھی تو وہاں بڑے دھماکے حادثے
 پیش آتے ہیں۔ کسی مہیلا کو کسی
 عورت کو اچانک ڈکوری کی ضرورت
 پیش آئے، دوگ اسے لیکر جھانگے
 تو مسلم ہوا کہ وہاں گیٹ بند ہے۔
 اور اس طرح سے وہاں کبھی ایسے حادثے
 ہو جاتے ہیں جو ہونے نہیں چاہئیں
 یہ عقید ہے کہ یہ کام عسکری اور فوج
 کا ہے کہ وہ آپ کو لکھے اور کہے کہ آپ
 اسے بنا دیجئے ہم آدھا خرچ برداشت
 کریں گے۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس پر
 کوئی بڑا خرچ آئے والا نہیں ہے آپ انور
 گروونڈ ایسا بنا دیجئے کہ مٹی بس تک
 اس سے گزر جائے تو بھی کافی سہولیت
 ہو جائیگی۔ اگر اس گروونڈ سے بس
 یا ٹرک نہ گزر پائیں تو بھی کافی سہولیت
 ہو جائیگی۔ اگر اس انور گروونڈ سے
 بڑی بس یا ٹرک نہ بھی گزر جائے تو کوئی
 بات نہیں۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس میں
 آپ یہ کر سکتے ہیں کہ یو۔ پی۔ گوڈمنٹ
 کو لکھیں کہ میں گیا تھا یو۔ پی۔ آپ مجھے
 بھی ہو گئے اور میں نے وہاں یہ وقت
 محسوس کی لہذا میں چاہتا ہوں کہ آپ
 اپنی طرف سے مجھے لکھ کر بھیجیں، رکنڈ

کریں۔ تاکہ میں اسکو بنوا سکوں۔ ہمارے
 کئی مقامی اتر پردیش مغربی منڈل میں بھی
 ہیں لیکن گوتم جی کی پارٹی کے ہیں تمام
 جنتا کے کام کی طرف تو دھیان دیتے ہیں،
 کبھی کبھی باتیں کرتے ہیں ان تمام لوگوں
 سے میں نے کہا کہ اسکو لکھو اگر جھانگے
 اتنا تو کر دیں۔ آپ یہاں سے لے کر جنتی
 کرتے پھرتے، یہاں سے ووٹ لیتے ہو،
 سب کچھ کرتے ہو لیکن کچھ نہیں۔ اب
 میں خود ملوں گا، کلیان جی سے ملنے
 کی کوشش کروں گا اس وقت، اور
 ان سے کہوں گا کہ کلیان جی آپ کا نام
 کلیان ہے تو کم سے کم لوگوں کا تو کچھ کلیان
 کر دو۔ کلیان تو لڑنے جی مغربی رہے ہیں،
 ممبر آف پارلیمنٹ ہیں تو اس طرف آپ
 خاص توجہ دینی چاہیے۔

ان سب چیزوں کی طرف آجکا دھیان
 دلاتے ہوئے ہیں امید کرتا ہوں کہ جو
 کچھ میں نے کہا ہے آپ اس سیریسلی
 نہیں گئے، مگر پھر تا سے لیتے، اور کوشش
 کریں گے اس کام کو انجام دینے کی۔
 بہت بہت شکریہ۔ "ختم شد"

रेल मंत्री (श्री नीतिश कुमार): उपसभापति
 महोदय, मैं सबसे पहले जिन माननीय सदस्यों ने आज
 की चर्चा में हिस्सा लिया है, उनको धन्यवाद देना चाहता
 हूँ। रेलवे बजट पर सामान्य चर्चा पहले ही हो चुकी है,
 उसके बाद स्टैंडिंग कमेटी ने भी इस पर पूरा विचार

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

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

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

महोदया, इसके अलावा एक और विषय जो आम चिंता का रहा है, वह है चलती ट्रेन में यात्रियों की सुरक्षा या रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की सुरक्षा। इसको लेकर काफी चर्चा होती रही है और लोग चिंता भी प्रकट करते रहे हैं। सांसदों का और आम लोगों का सामान चोरी चला जाता है। ट्रेन में डाका पड़ता है। लोग जब डकैतों का विरोध करते हैं तो कई जगह लोग मारे भी जाते हैं। ऐसी कितनी ही घटनाएं घटती हैं। रेलवे स्टेशन पर भी घटनाएं घटती हैं, चलती ट्रेन में भी घटनाएं घटती हैं लेकिन बदनामी तो रेलवे की होती है लेकिन विचारणीय प्रश्न यह है कि रेलवे इसमें क्या कर सकती है? बदनामी रेलवे के जिम्मे है लेकिन इन स्थितियों से निपटने के लिए रेलवे के अधिकारियों के पास कोई ताकत नहीं है क्योंकि

कानून और व्यवस्था राज्य का विषय है और जिस राज्य में कानून और व्यवस्था की स्थिति जैसी है, उसका असर रेलवे पर भी पड़ता है। ट्रेन में कोई घटना होने पर जी०आर०पी० की जवाबदेही है और वही इसकी तहकीकात कर सकती है। अगर कोई एफ०आई०आर० दर्ज कराना चाहे तो उसी के थाने में दर्ज करा सकता है। रेलवे के साथ ही जुड़ी हुई रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है। इस पर रेलवे संपत्ति की सुरक्षा की जिम्मेदारी है। यह पुलिस की तरह नहीं है। इसे पुलिस के बराबर कोई अधिकार नहीं है। न ही रेलवे के किसी अधिकारी को इस प्रकार का कोई अधिकार मिला हुआ है। तो आखिर रेलवे के पास ऐसा कौन सा अधिकार है जिसका प्रयोग करके वह अपनी तरफ से लोगों की सुरक्षा प्रदान करने की दिशा में कदम उठाए? ऐसा कोई अधिकार रेलवे के पास नहीं है और बदनामी रेलवे की होती है।

महोदया, जब ट्रेन में इस तरह का घटना घटती है तो बदनामी रेलवे की होती है 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 है, उस राज्य की कानून और व्यवस्था की स्थिति के बारे में चर्चा होती है। जब रेल में घटना घटती है तो रेलवे की चर्चा होती है, उस राज्य की चर्चा कम होती है। हमने स्टेटस पेपर के ज़रिए 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 है। हम लोग अपनी तरफ से कोई कसर नहीं छोड़ रहे हैं, इसका उल्लेख मैंने सामान्य चर्चा के सिलसिले में भी किया था और 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 हूँ कि हमने अगस्त महीने में फिर एक बार आर०पी०एफ० और जी०आर०पी० के बीच ठीक-ठाक समन्वय हो, इस सिलसिले में एक बैठक बुलाई है।

जितने भी जी०आर०पी० के प्रमुख हैं हर राज्य के उनकी और आर०पी०एफ० के अधिकारियों के साथ बैठक हो। गृह मंत्री के स्तर पर भी मुख्य मंत्रियों की बैठक होती है कानून और व्यवस्था को लेकर के, जो डी०जी०पी० हैं उनके साथ भी बैठक होती है। 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। जी०आर०पी० में राज्य सरकार किन-किन लोगों को डेप्यूट

क़रीबी है यानी जिससे कोई दूसरा काम न हो, जिस पर राज्य सरकार खर्च रहे, अधिकारी खर्च रहे वैसे लोगों को डेप्यूटेशन किया जाता है जी०आर०पी० में और दायित्व उनका बहुत बड़ा है। कोई अलग कैडर भी नहीं है राज्य में। केन्द्र सरकार राज्य सरकारों की पुलिस के मॉडर्नाइजेशन के लिए आधुनिकीकरण के लिए जो पैसा भेजती है उसका एक नया पैसा भी जी०आर०पी० के मॉडर्नाइजेशन पर खर्च नहीं करते। जमाना कहाँ चला गया? किस प्रकार के हथियारों के साथ वह वहाँ तैनात रहते हैं, संख्या भी कम है उनकी। जगह-जगह जो निर्धारित संख्या है यानी राज्य सरकार और रेलवे दोनों की सहमति से जो संख्या निर्धारित है उस हिसाब से भी रिक्रिया पड़ी हुई है लेकिन उन रिक्रियाओं को भरने के लिए कोई कार्रवाई नहीं होती है राज्य सरकार की तरफ से। तो इसके लिए भी हमने मृग मंत्री जी को लिखा है 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 डी०जी०पी० की यह लिखा जाए और राज्य सरकारों की निर्दिष्ट किया जाए कि पुलिस के आधुनिकीकरण के मद में जो पैसा केन्द्र सरकार भेजती है उसका एक हिस्सा जी०आर०पी० के आधुनिकीकरण पर भी खर्च करें। तो हम जो कदम उठा सकते हैं वह कदम उठा रहे हैं। लेकिन उन चीजों की रेल से अपेक्षा करना जिसमें वह कानूनी रूप से संक्षम नहीं है संवैधानिक और कानूनी तौर पर उनके पास कोई अधिकार नहीं है और उस चीज के लिए अगर रेलवे के बारे में बोलना, रेलवे से अपेक्षा रखना हम नहीं समझते हैं कि यह मुनासिब है, बल्कि यह जरूर है कि स्टैंडिंग कमेटी ने जो कदम उठाया है हम संदन से भी दरखास्त करेंगे कि इस विषय पर एक कंसेंसस उपभूत चाहिए, एक आम सहमति होनी चाहिए कि अगर रेल के अपंग्रह को नियंत्रित करना रेल की जवाबदेही है तो या तो व्यवस्था में सुधार करिए उसके लिए जरूरत पड़ने पर कानून में परिवर्तन करना होगा, संविधान में भी संशोधन करना पड़ेगा और यह सम्बन्धी प्रक्रिया होगी और यह कमियाँ एक दिन में दूर कर देने वाली बात नहीं हो सकती, क्योंकि इसके कई प्रकार के परिणाम हो सकते हैं, दुर्घटनाएँ भी हो सकती हैं। अगर एक बार कानून और व्यवस्था की जवाबदेही दूसरे किसी महकमे पर डालते हैं तो यह दूसरी जगह से भी माँग उठेगी और अन्ततोगत्ता राज्य के अधिकार समिटने लगेंगे तो क्या इस बात को भी स्वीकार करेंगे? यह कई मुद्दे हैं जिन पर चर्चा होनी है। लेकिन इन मुद्दों पर चर्चा हो और एक सर्वानुमति बने और उसके हिसाब से कदम उठाए जाएँ। 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 आर०पी०एफ० का जहाँ तक सवाल है, मैडम, आर०पी०एफ० के दायित्व को बढ़ाया जा रहा है। अब आर०पी०एफ० के लोग ट्रेन एक्काउंट्स करने के लिए जा ही रहे हैं। इस तरह से टाउट्स को पकड़ने के लिए उनकी तैनाती होती रहती है, स्टेशन पर सज्ज है। 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 है। आर०पी०एफ० ने जगह-जगह असिस्टेंस बूथ लगाया है। जब भी कोई घटना घटेगी आपके साथ वह मुकदमा आप दायर करेंगे, एफ०आई०आर० दायर करेंगे जी०आर०पी० के थाने में। बहुत चीजें रिपोर्टिड नहीं होती और अभी माननीय सदस्य भारती रे जी ने यह कहा कि इन लोगों के पास आंकड़े नहीं रहते। यही दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है। मुझको यह बताया गया जगह-जगह, हर राज्य से लेकिन कुछ राज्यों के साथ स्थिति ऐसी है कि जी०आर०पी० की तरफ से रेलवे को अपंग्रह के पूरे आंकड़े नहीं मिलते हैं। और बात तो छोड़ दीजिए अपंग्रह के आंकड़े भी नहीं मिलते। आंकड़े उन्हीं के पास रहते हैं। आंकड़ों को रखने की जवाबदेही जी०आर०पी० की है, यह आंकड़े उन्हीं को रखने हैं, मुकदमे उन्हीं के यहाँ दर्ज होते हैं। लेकिन रेलवे ने यह फैसला किया कि जगह-जगह आर०पी०एफ० असिस्टेंस बूथ हैं। अब कोई चाहे तो अपना एफ०आई०आर० वहाँ जमा कर सकता है। वह एफ०आई०आर० लॉज नहीं कर सकता लेकिन एफ०आई०आर० रिसीव कर लेता है और वह जी०आर०पी० के थाने में उसकी दर्ज करवाता है। अभी हमने पिछले सप्ताह उस संदन में जवाब देते हुए यह घोषणा की। गार्ड लेते थे एफ०आई०आर० लेने का उनको अधिकार था, कांमिश्नरियल स्टॉफ नहीं लेता था लेकिन अब कांमिश्नरियल स्टॉफ के लोग टी०टी०ई० जो चलते हैं, वे भी एफ०आई०आर० अपने पास रख लेंगे, आपको एक रिसीट दे देंगे और वे एफ०आई०आर० जी०आर०पी० के थाने में दर्ज करा देंगे और उसकी सूचना उनको मिल जाएगी। तो इस प्रकार से जो आंकड़ों की बात आपने कही, यह बात सही है, मैं स्वीकार करता हूँ कि सम्पूर्ण आंकड़े नहीं रहते हैं रेलवे के पास और ये आंकड़े कैपाइस्ड 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 फिंगर्स यहाँ 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 any 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 जी०आर०पी० के थाने में उनकी एफ०आई०आर० दर्ज करानी पड़ती थी। सुधार लाया गया और कई प्रमुख स्टेशनों पर आर०पी०एफ० के डाय असिस्टेंट बूथ कायम किए गए। वहाँ एफ०आई०आर० की कॉपी आप जमा करा दें, वे एक रिसीट दे देंगे और वह एफ०आई०आर० आर०पी०एफ० के लोग दर्ज कराएँ जी०आर०पी० के थाने में क्योंकि आर०पी०एफ० को तो अधिकार नहीं है एफ०आई०आर० दर्ज करने का। इस प्रकार से ... (व्यवधान) ...

श्री नरेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश): मैडम ... (व्यवधान) ...

श्री नीतीश कुमार: आप मुन 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 कोर्ट नहीं है। जाकर कानून की बहस वहाँ करिए। जो स्थिति है वह मैं बता रहा हूँ।

दूसरी बात है कि गाई भी ले सकते हैं। तो गाई से मुलाकात तो तब होगी जब गाड़ी उठेगी। इसके अलावा इसमें जोर दिया गया कि जो कॉमर्शियल स्टाफ के लोग टी०टी०ई० ट्रेवल करते हैं कंपार्टमेंट्स में, उनके हाथ में भी एफ०आई०आर० आप दे सकते हैं। वे एक प्रिंटेड रिसीट देंगे। हम लोगों ने यह फैसला किया कि वे प्रिंटेड

रिसीट देगे और वह एफ०आई०आर० वहाँ दर्ज होगी। आपको सीधे किसी राज्य सरकार को नहीं लिखना है। बात नहीं समझ रहे हैं, इसलिए हम नहीं समझ रहे हैं कि पूरी स्थिति में रेलवे की इस स्थिति को कोई समझ पा रहा है। रेलवे आखिर क्या कर सकती है? क्राइम के बारे में इन्वेस्टिगेट करना, क्राइम के एफ०आई०आर० को दर्ज करना, यह लॉ एंड ऑर्डर से रिलेटेड विषय है। संविधान साफ है, कानून साफ है, वहाँ जी०आर०पी० का दायित्व है। जी०आर०पी० का आधा खर्च रेलवे वहन करती है लेकिन जी०आर०पी० का डिप्लॉयमेंट सेंसर्ड राज्य सरकार करती है। किसी माननीय सदस्य को या किसी नागरिक को, किसी राज्य सरकार को नहीं लिखना है। कानून के मुताबिक वह अधिकारी मुकर्रर है। जिस तरह से आपके यहाँ कोई अपराध की घटना हो तो आप थाने में एफ०आई०आर० दर्ज करते हैं, उसी तरह से रेल अपराध के बारे में एफ०आई०आर० जी०आर०पी० थाने में दर्ज होती है, राज्य सरकार को लिखने की जरूरत नहीं है। जी०आर०पी० थाने के एफ०आई०आर० को अब इन तीन जगहों पर भी जमा कर सकते हैं जो जी०आर०पी० थाने में रजिस्टर्ड होंगा उसकी सूचना आपको मिल जाएगी। यह है परिस्थिति। अब क्राइम बंद रहा है, आप लोग उसको जो हमने सेफ्टी कमेटी गठित की है, उसके साथ कंफ्यूज मत करिए। सेफ्टी और सिक्योरिटी दोनों अलग चीजें हैं सेफ्टी कमेटी बनाने का जो निर्णय हुआ है, यह रेलवे एक्सीडेंट्स को लेकर, रेलवे सेफ्टी को लेकर हुआ है। क्राइम से उसका कोई मतलब नहीं है। जब हम क्राइम की बात सोचते हैं तो वह सिक्योरिटी से कवर होता है सेफ्टी का मतलब है, संरक्षा का मतलब है रेल के ऑपरेशन में जो सेफ्टी मैजर्स हैं चाहे वह ट्रैक कंडीशन्स हों चाहे और कोई सिगनलिंग सिस्टम हो या और कोई चीज़ हो, उससे संबंधित जो मामला है वह है सेफ्टी। इस सेफ्टी को रिक्ख करने के लिए एक नई सेफ्टी रिक्ख कमेटी रिटायर्ड जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में गठित की जा रही है। इसके पहले तीन बार सेफ्टी के आसेवर्ड्स की एक्जामिन करने के लिए कमेटीज़ गठित हुई हैं। रेलवे एक्सीडेंट इन्क्वायरी कमेटी के नाम से तीन कमेटीयाँ अब तक गठित हो चुकी हैं। उनके रिक्मेंडेशन्स को बाय एंड लाज़ इम्प्लीमेंट किया जा चुका है। जिसकी सरकार ने स्वीकार किया है उसको इम्प्लीमेंट किया जा चुका है। अब बदलते माहौल में, बदलते संदर्भ में जो नयी किसम की घटनाएं घट रही कटकर रहती हैं। एक बहुत पुरानी रेलवे लाइन निर्मली और भगटियाँही के बीच में थी जो दरभंगा जिले और सहरसा जिले की जोड़ती थी। आज वही रेल लाइन नहीं

है, कासी नदी ने उस रेल लाइन को खत्म कर दिया है। मैंने कई बार इस सदन में उस रेल लाइन को फिर से बनाने की चर्चा की है। पूर्व 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 सेशन नहीं हुआ, पैसा नहीं, उद्घाटन हो गया, भाषण हो गया और कहीं सरकारी दस्तावेज में उस स्कीम का पता नहीं है।

मैं अभी रेल मंत्री जी से उनकी सीट पर जाकर निवेदन कर रहा था कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेललाइन है, निर्मली-भपटियाही की। उस क्षेत्र से जो भी लोक सभा या राज्य सभा के सांसद आते हैं उनकी लगातार मांग रही है कि इस रेललाइन को बनाया जाए। मैं फिर से रेल मंत्री जी से 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।

महोदय, मैं जहां से आता हूं उस गांव से कमला नदी गुजरती है। वहां एक पुल है जिसको हम रेल-पुल कहते हैं। उसके ऊपर से रेलगाड़ी तो गुजरती ही है 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 है। इसलिए महीने दो महीने में मरम्मत के बाद वह टूट जाता है। 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 से गुजरे भी होंगे। उस ब्रिज पर कभी भी, किसी भी गाड़ी की दुर्घटना हो सकती है। अभी तक उस पुल की वही हालत है। हल्की-फुल्की मरम्मत के बाद कुछ ही दिनों में वह पुल टूट जाता है। 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 भर तो चल ही जाए, उसके बाद मरम्मत की आवश्यकता पड़े। राम विलास पासवान जी जब मंत्री थे तो उन्होंने जयनगर में, दरभंगा से जयनगर बड़ी लाइन का उद्घाटन किया था। मंत्री जी जानते होंगे कि बड़ी लाइन की क्या स्थिति है? अभी दरभंगा तक बड़ी लाइन है। दरभंगा बड़ी लाइन से जुड़ गया है। दरभंगा से निर्मली फिर

दरभंगा से जयनगर और दरभंगा-निर्मली लाइन में झंझारपुर स्टेशन से लौकहा जो नेपाल बार्डर पर है, वहां तक वह लाइन जाती है, उसको भी बड़ी लाइन बनाने की आवश्यकता है। दरभंगा तक बड़ी लाइन बनाई गई है, उसके आगे छोटी लाइन होने से कई तरह की कठिनाई होती है, ट्रेन कम्युनिकेशन में अनियमितता की वजह से यात्रियों को कठिनाई होती है। जब आपने वहां तक बड़ी लाइन बना दी है तो दरभंगा से जयनगर और दरभंगा से निर्मली तक बड़ी लाइन बनाई जाए।

महोदय, दरभंगा से मुजफ्फरपुर तक एक रेललाइन बनाने की मांग बरसों से उठी रही है। दरभंगा से सीधी रेललाइन नहीं है मुजफ्फरपुर के लिए। दरभंगा से समस्तीपुर और समस्तीपुर से मुजफ्फरपुर जाना पड़ता है। 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 है और उनसे यह अपेक्षा की जा रही है। 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 आर्येक्ट है। सेफ्टी और सिक्योरिटी हमारा कर्नर्न है, पंक्चुरैलिटी पर पूरा ध्यान है। पंक्चुरैलिटी डिस्टर्ब एक नहीं कई कारणों से होता है। (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. (Interruption) 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 रहे हैं कि इस पर एक नेशनल डिबेट होनी चाहिए और इसी को हमने स्टेटस पेपर के जरिए शुरू किया है। 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 है। लेकिन इससे निकलने का क्या रास्ता है, यह सबकी चिंता का विषय होना चाहिए। अकेले रेल मंत्रालय चाहे कि हम कोई कानून में फेर-बदल का प्रस्ताव ले आए तो यह संभव नहीं है। यह पूरी सरकार, पूरी संसद को, सबकी सोचना होगा कि इस स्थिति से निकलने के लिए क्या करना चाहिए। अगर किसी को जवाबदेह ठहराएंगे तो उसका

दायित्व भी उसको देना होगा। यह एक ऐसा विषय है जिस पर गंभीर चिंतन 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-सिक््योरिटी हमारा कन्सर्न है, इसके साथ-साथ पंकुएलिटी भी कन्सर्न है। अब पंकुएलिटी कितने मामलों से इम्पैक्ट होती है? आज अगर ट्रेनें लेट चल रही हैं तो इससे हमें कोई संतोष नहीं है। मंत्री के लैवल पर अनेक ट्रेनों की निगरानी की जा रही है। हमने रेलवे बोर्ड के स्तर पर जितने ऐंजीक्यूटिव डायरेक्टर हैं—सौ के करीब हैं, एक-दो आगे-पीछे हो सकते हैं—उसमें होकर ऐंजीक्यूटिव डायरेक्टर के साथ हमने एक-एक डिवीजन को अटेंच किया है कि आपका दायित्व ओवरऑल उस डिवीजन के काम की समीक्षा करना और उसको देखना है। इसके साथ-साथ एक-एक ऐंजीक्यूटिव डायरेक्टर के साथ, हमने यह कहा है कि एक-एक डेडोकेटिड ट्रेन उनके पास होगी जिसको वह मॉनीटर करेंगे कि यह ट्रेन क्यों लेट चल रही है? उसमें क्या सुधार होना चाहिए? उसमें मेजर्स 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 है बल्कि यह भी व्यवस्था हमने इंट्रोड्यूस की है और हमारा प्रयास है कि ट्रेनें सही समय पर चलें, हम इसमें अपनी जवाबदेही से मुक़रते नहीं हैं अगर ट्रेनें लेट चलती हैं तो रेल की जवाबदेही है ट्रेनों को समय से चलाना। और अगर आप ट्रेन के विलम्ब से चलने की आलोचना करते हैं तो इस आलोचना को मैं सहर्ष स्वीकार करता हूँ। ट्रेन लेट चलती है 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 फ़ैनेटेशन भी है। ... (व्यवधान) पूरी बात हो जाने दीजिए वायालार एवि जी। आप बन्द का कॉल देते हैं बंगाल बंद हो जाता है, सारी ट्रेनें वहां रुक गईं। ... (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 हैं 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 want to know the railway reasons.

SHRI NITISH KUMAR: I think the hon. Member understands Hindi. (Interruptions)

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

श्री नीतीश कुमार मैडम, ये एक तरफ बात नहीं हो सकती। हमने पंहुअलिटि के मामले में रेलवे की जवाबदेही को स्वीकार किया है और हमने एक उदाहरण दिया है कि कभी-कभी ट्रेन लेट होती है एजेंटिअन्स के चलते भी और जब सा हमने भी कहा कि उदाहरण के तौर पर आप छोड़ दीजिए, बंगाल बंद में बंगाल स्टेट रीजिए बंद का असर होता है। ... (व्यवधान)

कुमारी सरोज खापरडे (महाराष्ट्र): आधा जवाब बंद कर दीजिए। ... (व्यवधान)...

श्री नीतीश कुमार: कोई भी बंद कर लीजिए, कहीं बंद कर लीजिए तो बंद से ही इफेक्टिव होता है। 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 जाय हुआ। ये क्या तरीका है? आपकी जितनी ट्रेनें लेट होती हैं इसमें रेलवे का अधिकारी क्या करे? जीआरपी के लोग ट्रेक को खाली करायेंगे, 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 दें। हम धानिटर 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

पीड बैक का बहुत बड़ा काम करता है। उसके आधार पर आगे की कार्यवाही होती है। हम यहां हैं और आप वहां हैं एक दूसरे की बात काटने के लिए, मैं इन बातों को नहीं कह रहा हूँ। मैं तो दिल से सारी स्थिति आपके सामने रख रहा हूँ। बंद की चर्चा करके मैंने पूरी जवाबदेही स्वीकार कर ली। और जो पंहुअलिटि के बारे में रेलवे बोर्ड का प्रतिशत का आँकड़ा आता है उसकी हम कई बार स्वीकार नहीं करते। उनके हिसाब से तो पंहुअलिटि का लेवल पहुंच गया है। लेकिन हम उसकी सीधे नहीं मान लेते हैं। मैं उसकी स्वीकार नहीं करता हूँ। हर दिन उसके लिए हम मेहनत कर रहे हैं, कोशिश कर रहे हैं, वह अलग बात है। यहां चर्चा तो शुरू हो गई थी एक-एक राज्य के बारे में, एक नहीं अनेक बार चर्चा हुई है लेकिन हमको लगता है उनकी बोलना था इसलिए कहा होगा। उड़ीसा की चर्चा कर दी और कहा कि इन्होंने ऑन गोइंग प्रोजेक्ट को बन्द कर दिया, उड़ीसा को दोनो नेगलेक्ट किया जबकि बिहार और उड़ीसा दोनों एक साथ हैं। इन्होंने दोनों चीजों का हवाला दिया। मैं समझता हूँ कि दास साहब ने इस बार के एलोकेशन को देखने की कोशिश नहीं की है। मैं आपकी बातों को स्वीकार करता हूँ। उड़ीसा इस मामले में पिछड़ा हुआ राज्य है। प्रति हजार स्क्वैर किलोमीटर के सिवाब से आप रेल लेन को ले लीजिए या एक लाख की आबादी पर रेल लेन को ले लीजिए, दोनों मामलों में उड़ीसा राष्ट्रीय औसत से कम है, इसको हम स्वीकार करते हैं। लेकिन इसके बाद इसकी ठीक करने के लिए कदम उठाने पड़ते हैं और उस दिशा में हम लोगों ने कदम उठाया है और आप हमारी पिटाई कर रहे हैं। जब मैंने उसकी ठीक करने की दिशा में कदम उठाने के लिए कहा तो दास जी ने मेरी जबरदस्त खिंचाई कर दी, खिंचाई नहीं पिटाई कर दी। पिछली बार ... (व्यवधान)...

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

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

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

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am sorry. I will not permit you. I am not permitting. Let him finish.

श्री मोहम्मद सलीम: मैं वांछित चांसलर रहे हैं ... (व्यवधान)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Never mind. Every Member 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 Members spoke. Now, if each one of the nineteen Members 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: मैडम, यह जवाब हम पहले दे चुके हैं। लेकिन फिर भी उन्होंने कहा कि कोई प्रश्न पैदा न हो।

(उपसभाध्यक्ष कुमारी सरोज खाण्डे पीठासीन हुईं)

इस बार 1998-99 के बजट में नई लाइनें, गेज कनवर्शन, दोहरीकरण, विद्युतकरण, रोड ओवरब्रिज इतनी आइटम्स के लिए पिछले साल आपका आउटले था 146 करोड़, तीन लाख रुपये और हमने दिया है 226 करोड़ 55 लाख रुपये। अब आप ही बताइये इसके बांद भी आप कह रहे हैं कि उड़ीसा की सब चीजों की हमने उपेक्षा कर दी है। तालचौर-सम्भलपुर लाइन पर रेल शुरू होने जा रही है, रेलगाड़ी का परिवालन, एक अगस्त से मालगाड़ी चलेगी और 15 अगस्त से पैसेजर ट्रेन चलेगी। आप स्टेशन की बात कर रहे हैं। सारे ब्रासिंग स्टेशन बन कर तैयार हैं। हाल्ट स्टेशन के रूप में बाकी स्टेशन काम करेगे, बिडिंग बन रही है, जी भी हैं बनने के बाद जितना उस पर ट्रैफिक होगा उसकी रिकॉन्स्ट्रक्चर के हिसाब से पैसे का प्रोविजन है। आप हमेशा आश्चर्य व्यक्त करते हैं। हमको लगता है कि आपने गौर से पिक-अप की देखा नहीं है। दूसरी बात आपने एक-एक योजना को ले कर कहा कि इसमें दो करोड़ दिया है, इसमें एक करोड़ दिया है; आप जरा इस बात पर गौर करिये कि प्लान साइज कितना है, नई रेल लाइनों के लिए एक साल में कितना पैसा दिया जाएगा। पूरे देश के लिए तीन-चार सौ करोड़ रुपये दिए जाएंगे। उसमें जैसे आप एक-एक करके गिना रहे थे, उसके हिसाब से तो आपके ही पूरे राज्य में पाँच-छः करोड़ अलाटमेंट कर देना चाहिये था। क्या यह संभव है? यह पैसा तो पूरे देश को जाना है। इसी प्रकार से यह होता है। पेंडिंग प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिए 35 हजार करोड़ रुपये चाहिये। कसूर हमारा नहीं है। पहले से यह चला आ रहा है। आप जहाँ बैठे हैं वहाँ 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 है, पिछले साल से कम

कहाँ नहीं दिया सिर्फ एकाध प्रोजेक्ट को छोड़कर, हर जगह ज्यादा ही दिया है। यह कहना कि उड़ीसा की उपेक्षा की गई है, यह बिल्कुल बेवजियाद है, 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 है। इसलिए मैं इस स्थिति को साफ कर देना चाहता हूँ। इस तरह की तो एक-एक बात हो गई है, एक-एक चीज हो गई है ... (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 बारे में बता दिया है। नार्थ ईस्ट के बारे में सरकार का जो निर्णय है कि बजटरी सपोर्ट का 10 प्रतिशत नार्थ ईस्ट में खर्च होना चाहिये, उसमें जिस रिविजिट क्लीयरेंस की जरूरत है 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 जेड-आर-यू-सी-सी और डी-आर-यू-सी-सी के बारे में कहा उन्हें अपना काम तो शुरू करने दीजिए। उनको हम लोगों ने कभी नहीं रोक; वह अपना काम करते रहे हैं। लेकिन सवाल यह है कि जिस प्रकार का आकार बन गया था उसको ले कर के कई प्रकार की शिक्मयता आ रही थी। उसका दुरुपयोग हो रहा था। उन सब चीजों पर कुछ दिन पहले हमने रोक लगाई थी। नये सिरे से कमेटीयों बन रही हैं, अलग-अलग वर्ग को उनमें प्रतिनिधित्व दिया जा रहा है, जिस प्रकार पहले होता था। अब हमने निर्णय लिया है कि जोनल लेवल यूजर्स कन्सल्टेटिव 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 नाभीनी उनके संबंधित क्षेत्र की डी-आर-यू-सी-सी का मيمबर 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 कांस्टीट्यूसी से संबंधित समस्याओं का निपटारा कर सकते हैं। इसके बारे में हमने फैसला कर लिया है। इसलिए हम आपको यह सूचना दे रहे हैं। ... (व्यवधान)

श्री विजय कुमार मल्होत्रा: राज्य सभा के सदस्य का कैसे करेगे?

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 राज्य में एक से 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 जेड०आर०यू०सी०सी० और डी०आर०यू०सी०सी० में जाएंगे। इससे जेड०आर०यू०सी०सी० और डी०आर०यू०सी०सी० का रुखा भी बढ़ेगा और उनके प्रति अधिकारियों की जवाबदेही भी बढ़ेगी। जब किसी मीटिंग में संसद सदस्य बैठेंगे तो लिए गए निर्णयों पर गंभीरता पूर्वक अमल भी होगा। इस तरह से नहीं कि ऐसे ही कोई सामने आए वह जेड०आर०यू०सी०सी० का मेम्बर हो गया। कोई सामने आया और डी०आर०यू०सी०सी० का मेम्बर हो गया। इसके महत्व को बढ़ाने के लिए हम लोगों ने निर्णय लिया है।

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 का वह जो बैज मिलता है उसके मिलने में ट्रांसफर होने में भी प्रष्टाचार होता है। हम लोगों ने यह फैसला लिया है कि जो पोर्टर अपनी लाइफ टाइम में अपने नामिनी के बारे में डिक्लेरेशन दे देगा और अक्षम होने के बाद जब डिक्लेयर होगा कि अब वह अक्षम है तो उसका नामिनी जो डिक्लेयर्ड है, ओटोमैटिकली 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 नामिनेट किया है तो उस समय को सामने रखकर, उस सीमा के अन्दर उसको पोर्टर का जो बैज है वह ट्रांसफर हो जाएगा। उसकी ट्रांसफर करने में अगर किसी प्रकार की गड़बड़ी पायी जाएगी तो सम्बद्ध व्यक्ति को बख्शा नहीं जाएगा। उसके खिलाफ सख्त कार्यवाही की जाएगी। यह हम लोगों ने फैसला लिया है ताकि पोर्टर्स के साथ किसी भी प्रकार का अन्याय न हो और इसके लिए पोर्टर्स को एक अपडेटेड लिस्ट बनाने का फैसला हुआ है कि हम पोर्टर्स की एक लिस्ट अपडेट कर लें कि कौन क्या है तथा सबसे नये सिरे से उनके नामिनी का नाम हम लोग मांग लें।

अंत में अपनी बात खत्म करते हुए क्षमा चाहता हूँ, लोकशक्ति प्रेस प्रेस के उद्घाटन के संबंध में कुछ माननीय सदस्यों की अगर सूचना नहीं मिली। जहां तक मुझको सूचना दी गयी है उसके हिसाब से स्थानीय

संसद 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 राज्य सभा के सदस्यों या लोक सभा के सदस्यों को सूचना नहीं गयी होगी। आप इस मामले में जो भी सुझाव देंगे उस प्रकार से रेलवे में उसी ढंग का सकारात्मक चला जाएगा ताकि इस तरह की कोई त्रुटि न हो। हम लोगों का पूरा इरादा रहता है कि जनप्रतिनिधि हर फंक्शन में आएँ। फंक्शन के बारे में या और कोई भी नयी जो योजना होती है उसके बारे में अधिक से अधिक लोगों को जानकारी मिले यह हम लोगों का इरादा है। 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 में न हो और जितने लोग भी वहां मौजूद हों सब माननीय संसद सदस्यों को फंक्शन में आमंत्रित किया जाए यह व्यवस्था हो ऐसा साफ निर्देश हर 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 मैं आज नहीं दे सका हूँ उन पर गंभीरतापूर्वक और सहानुभूतिपूर्वक 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 है।

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

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

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

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

इजाजत दी गयी है। लेकिन आपने जो कागज अभी दिया है उसके बारे में बता देना मुनासिब है। 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 खबरों को दे सकते हैं और वे हम छापेंगे। ऐसा अनुबंध ईस्टर्न रेलवे ने कुछ अखबारों के साथ कर रखा है और नार्दन रेलवे ने भी कर रखा है। यह जो प्रचार है यह मुफ्त का मिलने वाला प्रचार है तीन चौथाई के अलावा जो था। तीन-चौथाई विज्ञापन का पोरशन 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 country. 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 viewpoint, 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