

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of the State of Uttar Pradesh for the services of the financial year 1996-97, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The Question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 & 3 and the Schedule were added to the Bill.

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

SHRI P. CHIDMABARAM: Madam, I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4 BILL, 1996

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI RAM VILAS PASWAN): Madam I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1996-97 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कमला सिन्हा): मंत्री जी, आप कुछ बोलना चाहते हैं इस पर? संक्षेप में आप अगर कुछ बोलना चाहें तो बोल सकते हैं।

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): यदि यह बिल विदाऊट डिस्कसन पास करना है तो मैं बोल देता हूँ।

PROF. RAM KAPSE (Maharashtra): Hon. Vice-Chairman, in general I support the supplementary demands. The first supplementary demand is about Railway Suraksha Kalyan Nidhi. It is a welfare item on the agenda and it is for the welfare of RSKN. I support the demand. But at the same time I would like to draw the attention of the

Minister to the problem the State Home Ministers are facing. I would like to quote about Maharashtra. When Mr. Jaffer Sharief was the Railway Minister, he decided that hereafter for protection we should not spend and Railways have stopped creating new posts. RPF is one thing and at the same time Railways are helped by the state Governments in protection and I feel that the decision of the then Railway Minister needs to be amended. The payments are to be made to the States and they are demanding it. So the matter needs to be solved as far as Maharashtra and other States are concerned. Then the next item which has been mentioned is about court decrease. It has been found that whenever the case is taken to the customer court, there the Railways are placed in the dock and many a time the customer wins the case in the customer court. But it has been found that the Railways do not pay the claim. When it is approved by the customer court I would request the Railway Minister to go through such cases and the customer interest needs to be protected as far as these cases are concerned and if at all for court decrees you are asking for a supplementary demand, I support it. Then I come to the out-of-turn new lines. In all there are 20 lines which you have proposed. It is in the interest of the states and, therefore, I support all those demands. But at the same time, I would like to draw your attention to the fact that there are only two Railways which are neglected the most; one is the Central Railway and the other is the Western Railway. It is good that you have taken care of North-East Frontier Railway and you are doing something which is really necessary for North-east Frontier Railway. I am happy about it. But at the same time, for Central Railway there is only one item and Central Railway is totally neglected. Regarding Western Railway two demands are there. Most of the demands are either from Bihar or from Karnataka. I have gone through it. At least enough care should have been taken for the Central Railway. That is my demand. Then for South-Central Railway, there are five demands. For Eastern Railway there are three demands. For North-Eastern Railway, there is one demand. So why is there a disparity? You will have to explain about it but even then I support all these

demands. But I would ask you about the contingency demands. They are 14 and 15. You can just go through 14 and 15. One is about a construction of a road over-bridge, *i.e.* 14 at Ramnagaram and another is Chinappa road over-bridge, *i.e.* 15. There you have mentioned that it is in a very bad condition. The level-crossing at which the traffic gets detained for long hours is coming in the way of tourism and development in that area. About 15 also you have mentioned in the same way I would like to ask you whether it was not possible to take up this demand in the original Budget itself. Why have you used the Contingency Fund for these two bridges because the Contingency Fund is to be used only for meeting unforeseen problems? Yes, we can understand it when it is used for unforeseen contingencies. I would like to know whether the Contingency Fund should have been used for these two items—Nos. 14 and 15.

I then come to suburban railway. The Minister declared last year that Mumbai's suburban railway is a national problem. It is really so. But not a single naya paisa is being spent there. I have asked at least seven questions regarding the expenditure on suburban railway pertaining to the last year's Budget and the Supplementary Demands. But the money has not been spent for one reason or the other. The reasons given were that designs were being taken up or that they wanted to go in for BOLT. Such replies were given. We really wish that enough expenditure was incurred on Mumbai's suburban railway.

I would like to draw your attention to what your predecessor, Mr. Kalmadi, did. He took many decisions on the spot and those decisions have not been followed up, whether it is in connection with the suburban railway, opening up of new stations or modernisation of existing stations. Then you wanted to sell railway space and spend that money on railway stations in Mumbai and elsewhere. What happened to that? I would like to know whether the Cabinet had sanctioned this project.

The last point is about the BOLT cases. Whenever you decide that you will spend on BOLT scheme, you don't get enough tenders. Therefore, you have again to take it to the original scheme. I would like to know whether

your BOLT scheme has been popular enough or you would like to go to your original scheme. So, first think about such expenditure and then come to us with BOLT schemes and your designs for that. And I would like to know about these two issues—modernisation of stations and utilisation of space including BOLT scheme. I would also like to know about the new decisions taken by you. Thank you

PROF. SAIFUDDIN SOZ (Jammu and Kashmir): I rise to offer a couple of suggestions to the hon. Railway minister. But before that, I would come to the package that has been talked about. Just now my friend from the BJP welcomed the package for Jammu and Kashmir State—the package of Rs. 765 crores.

We have already thanked the Prime Minister and the Government and particularly the hon. Railway minister for that package. Sometimes people do not appreciate long-term proposals because as Lord Keynes, an economist, said, "Everybody is dead in the long run". Long run is not appreciated by people because they want results in the short run. But my party and its leader, Dr. Farooq Abdulla, took pains to explain to the people, especially in the Valley, the importance of this package and our party adopted a resolution. Since that package was announced, we have been praising the Government that it came forward for construction of railway lines from Udhampur to Baramulla. But I am now raising a question which is primarily a word of caution for Paswanji who holds a very important position and for whom I have a lot of respect, that that package will come late, but what are we doing in the short run? Already whatever could be done in the short run for construction of railways, is suffering because of bureaucratic handling. Therefore, I have come with some practical suggestions.

In fact, this Appropriation Bill came so suddenly that I had no time to go to the hon. Prime Minister. I had decided to convince the hon. Prime Minister that he would authorise the railway Minister to agree with me here and now. So, these are practical suggestions. Maybe, I raise them later with the hon. Prime Minister, who has already announced the package. We are grateful for that.

Now, during the current year, I would wish by March, the Government spent at least Rs. 50 crores. I am not very sure about it. Therefore, this is a major question for this august House. Now, how can it be done? Even Rs. 50 crores will not be spent. But if the Government spends Rs. 50 crores, I will come next time and praise the Government for that and offer my thanks to the hon. Minister of railways.

Now, since I have not to take more time because so many of my colleagues have decided not to speak and I must be very brief—although this is a subject on which I wanted to speak quite at length to get your sympathy—my first point is that this line between Jammu and Udhampur has been very sluggish. It is a painful situation in my mind when I recollect that I had raised it in 1984 when I was a Member of the 7th Lok Sabha. I had raised this question. At that time the total outlay was Rs. 71 crores and I was told that within the next four years it would be completed. But the line between Jammu and Udhampur has not been completed. The Ministry of Railways should fix a date by which this line is completed. From Udhampur you take the railway line straight to Qazigund and then to Srinagar and from Srinagar to Baramulla. If the railway line has to be taken to Katra, and necessarily it should be taken, it can be a separate line from Jammu to Katra. But if you want to divert the line from Udhampur back to Katra and then take it again to Qazigund, Srinagar and Baramulla, it is not acceptable to the people of Jammu and Kashmir state. So, lay a separate railway line for Katra. I am making out a case on behalf of the people of J & K state and I have the full backing of J & K Government when I rise before you, Madam, to say that the railway line from Jammu to Udhampur and from Udhampur to Qazigund, to Srinagar and to Baramulla must be straight.

Then arises the question of acquisition of land. If it is handled by the bureaucrats—and I respect the bureaucrats and they are our brethren, but then—bureaucratic handling is one and political handling is another. If the hon. Minister wants to respond to the aspirations and needs of the people of J&K State, especially of the Valley, then you don't

deal with files like that. I would make a proposal to the hon. Railway Minister that out of this fifty crores of rupees that you have to spend, deposit twenty crores with the Government of Jammu and Kashmir. There is no difficulty. By chance this morning I talked to the hon. Chief Minister and I raised this question and through you, I am making this offer to the hon. Railway Minister. I told the hon. Chief Minister, if acquisition of land is a problem, then I must know because some day I will raise this question. He said there was no problem. So, I am proposing, deposit this twenty crores with the Government of Jammu and Kashmir and get their cooperation directly, talk on phone to the hon. Chief Minister, Mr. Railway Minister, or, invite him for discussion here; acquisition of land is not a problem. I guarantee on behalf of the Government of Jammu and Kashmir. So, twenty crores is for that. For the rest, Rs. 30 crores, I don't make a big claim. You have said Rs. 765 crores. I say it is welcome and we welcome that package. In Persian, they say: You require a long time to see your beloved comes to you.

There is another Urdu couplet, but that will waste your time. So, I say the long term projects may take ten years, twelve years or fifteen years. We have already welcomed that.

But up to March this year, Rs. 50 crores can be invested. There is a way. As a politician, as a responsible Minister of the Government, he can make an announcement here and now. I guarantee in this august House that acquisition of land will be no problem. Then, you have Rs. 30 crores. Spend Rs. 10 crores from Udhampur to Qazigund; spend Rs. 10 crores from Qazigund to Udhampur and spend Rs. 10 crores from Baramullah to Qazigund. If you operate at three points, then you will be able to win the hearts of the people of Jammu and Kashmir State; otherwise, it will be sluggish. So, we talk of packages in a system. The System will be there when we understand the political and economic implications of announcements. So, these are the three points, namely, Qazigund, Udhampur and Baramullah. Work for constructing railway line should start at all these places. Let us see the result of Rs. 10 crores that you spend in Baramullah; Rs. 10 crores from Baramullah to Qazigund--

invest it and start it—and Rs. 10 crores from Qazigund to Udhampur. Offer this money and it can generate, among other things, some potential for employment. Employment, as you know, is very necessary for the whole State, particularly in Kashmir Valley because the unemployed youth constitute the basic fodder for the gun.

Therefore, I appeal to the hon. Railway Minister, through you, Madam, that he should here and now agree with me because we have passed through the mill of experience. I am speaking for the people; I am speaking for the Government of Jammu and Kashmir State and there should be no hitch in it. Since he is answerable to the people of Jammu and Kashmir State, I would urge, through you, Madam, that he offers to the Government of Jammu and Kashmir Rs. 20 crores for acquisition of land and deals directly with the Chief Minister, and Rs. 10 crores each for construction of railway line at three points, namely from Udhampur to Qazigund; from Qazigund to Udhampur and from Baramullah to Qazigund. I am sure that the Railway Minister will respond to my urges. I also invoke the sympathy of this august House that I may take up this matter the next day with the hon. Prime Minister. If there is any difficulty, then the hon. Railway Minister can take up the matter with the Prime Minister. I wish that tomorrow the Government of India announces that this proposal is accepted.

श्री राम विलास पासवान: उपसभाध्यक्ष महोदया, अभी जिन दो माननीय सदस्यों ने यहां अपनी भावनाएं व्यक्त की हैं सर्वप्रथम उनके संबंध में मैं यह बतला दूँ कि एक तो राम कापसे जी ने बम्बई सब-अर्बन के बारे में पूछा है। बम्बई सब-अर्बन में पूरे देश के पैसेन्जर्स, एक करोड़ दस लाख में से आधे बम्बई के होते हैं। इसलिए बम्बई को नेग्लैट नहीं किया जा सकता है। करीब एक सप्ताह पहले वहां के चीफ मिनिस्टर यहां आये थे, मैंने उनसे बातचीत भी की थी। उनसे यह पूछा था कि हमारे विभाग के आफिसर्स आपके कान्ट्रैक्ट में रहते हैं यहा नहीं? आपको कोई डिफिकल्टीज हो तो आप मुझे सीधे बतलाइये, कोई प्रोब्लमस हो तो बतलाइये। उन्होंने कहा कि नहीं आई एम वेरीमच सेटिस्फाइड और सारा काम ठीक ढंग से चल रहा है। इसलिए मैं कौशिश कर रहा हूँ कि जितनी हमारे पास रिसोर्सेस हैं उनको देखते हुए, मैं

बम्बई गया था तमाम साधियों से बातचीत भी की थी और आवश्यकता पड़ेगी तो फिर जाऊंगा, पूरे तौर से तो मैं नहीं कह रहा हूँ कि हमारे पास साधन हैं, लेकिन जितने हैं उनमें से बम्बई सब-अर्बन को हम टॉप प्राइयटी दें रहे हैं।

दूसरा आपने जीआरपी के संबंध में कहा है। उस संबंध में I would like to inform you that I have given order that this issue should be settled in 15 days. In Central and Western Railway, the working of GRP is, however, to be improved.

दूसरा आपने कहा है "बोल्ट" के संबंध में तो बोल्टेज स्कीम जो है तो इसमें एक तो होता है वन इयर स्कीम। इसमें रिलक्सेशन दिया हुआ है। 1994 में इसने अच्छा परफॉर्मेंस किया। लेकिन जो बोल्ट का मामला है, बोल्ट के मामले में सेटिस्फैक्श नहीं है। कोई तैयार भी नहीं हो रहा है। यह कितने दिन चलेगा हमें पता भी नहीं है। पहले हमने 40 रखे थे फिर उसको 60 किया और फिर घटकर 27 पर ले आए हैं। यह जो प्रोजेक्ट है, बोल्ट स्कीम के तहत रखा था और हम देखेंगे कि यदि बोल्ट द्वारा काम नहीं हुआ तो धीरे धीरे रेलवे उसको अपने द्वारा करने का प्रयास करेगी।

उसी तरह से अभी श्री सैफुद्दीन साहब ने ऊधमपुर से बारामूला के संबंध में कहा। कुछ एक रेलवे ऐसी हैं जहां हम कन्विंस हैं। इसमें बारामूला से लेकर ऊधमपुर का मामला भी है। अगरतल्ला से लेकर मुक्तसर घाट का भी ऐसा ही मामला है। हम पहली बार जब अगरतल्ला गए तो हमें विश्वास ही नहीं हुआ कि वहां के 3 किलोमीटर की दूरी पर बंगलादेश में रेलवे लाइन है और अपने देश के लोगों को कलकत्ते तक आने के लिए प्लेन के अलावा कुछ नहीं है। उस दिन हमने मन बना लिया कि हम यहां रेलवे लाइन के लिए लड़ेंगे। हम लड़ते रहे और संयोग से मैं मंत्री बन गया और वहां प्रधानमंत्री जी द्वारा उसका उद्घाटन भी करा लिया है। मैंने टारगेट बनाया है कि उसको पांच साल में उसको कम्पलीट करना है। इसी तरीके से लबडिंग-सिल्वर है। ब्रह्मपुत्र के ऊपर जो ब्रूज का मामला है उसकी भी हमने टेंटेटिव डेट तय कर ली है और 19 तारीख को वहां जायेंगे। हमने उसका भी टारगेट बनाया है और उसका उद्घाटन करके पांच साल के अंदर उसको कंपलीट कर देंगे।

इसी तरीके से जब सिक्किम के चीफ मिनिस्टर आए थे। हमको दुख है कि नार्थ-ईस्ट में रेलवे नहीं है। हम चाहते हैं कि हम प्रत्येक स्टेट कैपिटल को रेलवे लाइन से जोड़ दें। लेकिन जैसे मेघालय है। वहां की सरकार से बातचीत करके दुदनाई से दीपा तक के लिए जमीन वगैरह

का मामला अब ठीक ठाक हो गया है। स्टेट गवर्नमेंट, मेघालय की सरकार जमीन देने के लिए तैयार हो गई है। यह बहुत लम्बी रेलवे लाइन है। इसको भी 97-98 में कम्पलीट करने जा रहे हैं।

आपने बजट में देखा होगा कि हम लोगों ने इस बार बारमती से लेकर इटानगर तक रेलवे लाइन को जोड़ने का काम किया है। अभी हमारे साथी कह रहे थे कि हमको नहीं मालूम कि इस बार बिहार के लिए बजट में क्या है। बिहार का एक आइटम है और वह आदिवासी इलाके का है रांची लोगरागढ़-टोली 164 है।... (व्यवधान)... वर्मा जी कहते रहते हैं कि कोडरमा से लेकर गया-हजारीबाग होते हुए रांची हटिया तक, यह भी बहुत बड़ी इम्पोर्टेंट लाइन है। दुर्भाग्य से पिछले 40 सालों से कुछ हुआ ही नहीं। जगजीवन बाबू रेलवे मिस्टर थे और आरा-सासाराम रेलवे लाइन का नाम लेने में हमें डर लगता था कि यह बिहार का मामला है, यह बिहार का मामला है। वह लगातार रेलवे मंत्री रहे लेकिन आरा से सासाराम तक नहीं बन पाया। यह पिछड़ा हुआ इलाका है, ट्राइबल इलाका है, इसलिए हमने कोशिश की है। इसमें आप देखेंगे कि एन. ई. रेलवे का ही आइटम है, एन.एफ. रेलवे का है, सदर्न रेलवे का है, साउथ सेंट्रल रेलवे का है, वेस्टर्न रेलवे का है। आपने कहा कि वेस्टर्न रेलवे का नहीं है। ये जो अजमेर-उदयपुर-चित्तौड़गढ़ 300 किलोमीटर का है, यह तो वेस्टर्न रेलवे का है। सुरेन्द्रनगर-भावनगर से लेकर डूना-झासा-मौवा अमान परिवर्तन 350 किलोमीटर का है। यह वेस्टर्न रेलवे का है। तो हमने कोशिश की है। नौ रेलवे लाइनों के बारे में हमने कोशिश की है उनमें से कुछ आइटम के रूप में रखने का काम किया है।

7.00 P.M.

उसी तरह से अभी पैसे का मामला है। अभी उधमपुर कटड़ा के संबंध में कहा गया। हम इस बात से सहमत हैं, हमारी बातचीत हुई है। उन्होंने भी कहा है हम कोई पब्लिसिटी के लिए नहीं कहते हैं, हमारा कमिटमेंट है माइनारिटीज के प्रति, हमारा कमिटमेंट है गरीबों के प्रति, हमारा कमिटमेंट है बैकवर्ड एरिया के प्रति, इन सब के प्रति हमारा कमिटमेंट है। इसके लिए जितना भी लड़ना पड़ेगा, चाहे सरकार से भी लड़ना पड़ेगा हम सरकार से भी लड़ जाते हैं क्योंकि हमारा कमिटमेंट है। पोलिटिकल हमारा मुद्दा नहीं है। इसलिए हम आपसे सहमत हैं, हम चाहते हैं कि यह तीनों स्टेज से शुरू हो, बारामुला से भी शुरू हो, वैली से भी शुरू हो और उधमपुर का जो इलाका है, उससे भी शुरू हो। आपके मन में शंका है कि कटड़ा तक जाएगा, वैशानोदेवी से आगे नहीं बढ़ेगा। यह शंका है, हम जानते

हैं। हम को आवश्यकता पड़ेगी तो हम प्रधानमंत्री जी से भी बात करेंगे और पैसे की आवश्यकता होगी तो वह भी लाएंगे। एक दो जगह से नहीं, कोकण रेलवे का काम सब जगह से शुरू हो गया, थोड़ा ज्यादा समय लगा लेकिन पूरा हो रहा है। उसी तरीके से हम चाहते हैं कि इसे भी टाइम बाऊंड करे और पूरा काम करे। आप यह देखिये कहां कहां एक्सट्रीमिज्म फैलता है। एक्सट्रीमिज्म वहां फैलता है जहां कम्युनिकेशन का गैप है। नार्थ ईस्ट में कम्युनिकेशन का गैप है इसलिए वहां प्रोब्लम उत्पन्न होता है। काश्मीर के लोग कूपमंडूक बने हुए हैं। पूरे देश में क्लास बन में क्लास टू में काश्मीर के अधिकारी मिल जाएंगे लेकिन क्लास थ्री में और क्लास फोर में कोई नहीं मिलता है। वड़ी यदि रेलवे के माध्यम से वहां का आदमी, कोई नौजवान बिहार में चला आवे, यू. पी. में चला आवे, दिल्ली में चला आवे तो एक घर का आदमी सब जगह जाता है तो क्या एक्सट्रीमिज्म करेगा। इसलिए कोशिश कर रहे हैं चाहे उसमें हमें घाटा लग रहा है लेकिन घाटा सह कर भी हमने यह कहा की हमारे समाने नेशनल इंटीग्रेशन ज्यादा महत्वपूर्ण है बजाय इसके कि हम यह देखें कि रेलवे में हम को यह घाटा लग रहा है, वो घाटा लग रहा है। इसलिए हम उसके लिए स्वयं सचेत हैं और आपको विश्वास दिलाना चाहते हैं कि उसमें कोई अगर-मगर का सवाल नहीं है।... (व्यवधान)...

प्रो राम कपसे: कंतिनजेंसी फंड के बारे में जवाब दें।

श्री राम विलास पासवान: हम कोई इकोनोमिस्ट तो हैं नहीं। मैं सच्ची बात कहता हूँ। मैं तो पब्लिक का आदमी हूँ। मैं सीधा चलता हूँ। मुझे जिस काम में यह लगता है कि यह काम बहुत आवश्यक है अब वह कंतिनजेंसी के फंड से पैसा आवे, चाहे जहां से आवे, हम चाहते हैं कि पैसे की उगाही कर के उस काम में लगाया जाए। आप इसमें से बतला दीजिए कि राम विलास जी इसमें दो मुद्दे आपने रखे हैं, वह इम्पोर्टेंट नहीं हैं, कंतिनजेंसी से आपने क्या रखा है, हम इसको हटाने के लिए तैयार हैं लेकिन यदि यह मान लेते हैं कि यह मुद्दा अच्छा है और उसको करना चाहिए तो मैं समझता हूँ कि इसमें यदि नियम को कहीं शिथिल करने का सवाल होता है तो हम कर देते हैं। मैं कोई शूट नहीं बोलता हूँ क्योंकि हम जानते हैं कि इस देश में नियम के मुताबिक हम चलते रहेंगे अभी जैसे पंचवर्षीय योजना बन रही है, आप यदि गाड़ी को गरीब की तरफ घुमा कर पंचवर्षीय योजना में नहीं रखेंगे तो जो बड़े लोग हैं वह और बड़े लोग होते चले जाएंगे। यदि हमने सारे नियम को रेलवे के लिए उसी तरीके से रखा तो रेलवे कभी गरीब के इलाके में नहीं जाएगी, आदिवासी

इलाके में नहीं जाएगी। मुझे आश्चर्य होता है, चार पांच किलोमीटर रेल लाइन का मुद्दा है, दो तीन ऐसे मुद्दे हैं जोड़ने के लिए। यह देखिये, ढाई करोड़ का मामला है, अंकलेश्वर से ले कर राजपिपला झागड़िया से ले कर के अमरपारा, झागड़िया-कोशम्बा से, यह दो ढाई करोड़ का मामला है। लेकिन पड़ा हुआ है, कारण क्या है कि संभव नहीं है और इकोनॉमिक रिटर्न नहीं है। इसलिए हम इसमें कोशिश कर रहे हैं। पंजाब के हमारे साथी इस समय नहीं हैं। अभी आज हमने देखा, खुद देखने का काम किया है, हम जहां चलते हैं अपने पास पूरे का पूरा पैप ले कर के चलते हैं। उसमें हम देखने का काम करते हैं। अभी हम महाराष्ट्र का देख रहे थे। महाराष्ट्र में एक जगह है, अभी कल रात को हमारे साथियों ने यह सबाल उठया था तो मैं देख रहा था कि एक छोटी से रेलवे लाइन पड़ी हुई है।

दौं? बारामती। बारामती तक आयी है और वहां से इतनी दूर तक महाराष्ट्र में यह पड़ी हुई है। यह यदि जुड़ जाती है तो आटोमैटिक मेन लाइन से जुड़ जाएगी। लेकिन उसकी तरफ ध्यान ही नहीं है। हम उसमें कोशिश कर रहे हैं। सर्वे वैगरह जो भी करवाने का होगा करवाकर उसको करने का काम करेंगे। बीड़ से है। हम किसी पार्टी को नहीं मामते हैं। रजनी पटेल भी भारतीय जनता पार्टी के हैं। कल आए थे पूरा का पूरा लेकर। बीड़ सबसे पिछड़ा इलाका है। हमें मालूम हुआ, वहां हमेशा हो जाता है लेकिन रेलवे लाइन कभी जुड़ती नहीं है। हम कोशिश कर रहे हैं। पिछड़ा हुआ इलाका है। अब तरन तारन का है। गोंडवाल से तरन तारन का मामला पंजाब में है। यह मामला छूट गया। कैसे छूट गया। हमको थोड़ा अफसोस लग रहा है, हालांकि इसमें सर्वे वैगरह इतना नहीं हो पाया है। यदि हमको मालूम रहता कि सर्वे नहीं हुआ है तो हम सर्वे वैगरह करा कर इसको जोड़ने का काम करते। नयी ट्रेन का मामला है जलंधर से लुधियाना का, अमृतसर से कालका का। वह हमने कर दिया है। हावड़ा से है। दिल्ली हावड़ा जनता एक्सप्रेस थी, वह चला दी। हमने करीब करीब 32 नयी गाड़ियों को चलाने का काम किया है। मेरे पास में यह पूरा का पूरा पोथा है। इतना मोटा पोथा है। कौन पढ़ेगा। हमारे साथी ने कहा कि 4-5 मिनट में खत्म कर दीजिए।

एक माननीय सदस्य: हम लोगों को भिजवा दीजिएगा।

श्री महेश्वर सिंह: मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि वे कालका तक भी पहुंच गए, पठानकोट तक भी पहुंच गए, उससे आगे का नक्शा भी देखें तो उचित रहेगा। हिमाचल प्रदेश की तरफ भी देखें और

ध्यान दें। थोड़ा उदारता दिखाएं। ब्राड गेज में अगर समय लगता है तो मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से एक छोटा सा निवेदन करना चाहूंगा कि कुल्लू मनाली पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। वहां जो टुरिस्ट जाते हैं उनको रेलवे बुकिंग के लिए या तो शिमला सम्पर्क करना पड़ता है या पठानकोट अथवा कालका। तो क्या मंत्री जी वहां एक कंप्यूटराइज्ड बुकिंग का प्रावधान करेंगे। यह तो एक छोटी सी मांग है, इसको स्वीकार कर लीजिए जहां इतनी उदारता दिखा रहे हैं आप।

श्री राम विलास पासवान: मैरी नीयत है। मैंने साफ कहा है चाहे नार्थ ईस्ट का हो, चाहे कुल्लू मनाली का हो चाहे काश्मीर का मामला हो, जहां जहां बुकिंग की प्रब्लम है—पहले था कि 3 हजार टिकट कटेंगे तब यह होगा, हमने कहा कि जो जो हमारे इम्पारटेंट प्वाइंट्स हैं, जो बैंकवाइड एरिया है वहां सब जगह हम कंप्यूटराइज्ड रिजरवेशन की व्यवस्था करेंगे, चाहे वहां रेलवे गयी हो या नहीं गयी हो। ऐसे ही सिक्किम का गंगटोक का है। गंगटोक में हमने कर दिया। किसी दिन हम जाएंगे अगरतल्ला में। किया हुआ है। उद्घाटन करने के लिए किसी दिन हमको पहुंचना है। मणिपुर में कर देंगे। शाहगंज मऊ है। वहां सब कुछ हो गया है। अब उसमें थोड़ा सा गाड़ी का मामला है। अभी हमारे साथी कह रहे थे तालचर-संभलपुर का। अब ये जितने हैं...(व्यवधान)...

श्री महेश्वर सिंह: कुल्लू मनाली का भी उद्घाटन कर दीजिए।

श्री राम विलास पासवान: देख लेंगे।

DR. BIPLAB DASGUPTA: I suggest not to go into the details. Otherwise, everybody will start asking something.

श्री राम विलास पासवान: I am referring to only important points.

ऊधमपुर कटरा में इस बार हमने 20 करोड़ रुपया दिया है। गुना इटवा में 20 करोड़ रुपया दिया है, दीमापुर डिब्रूगढ़ में 30 करोड़ रुपया—इस साल में अभी चार महीने के अन्दर जो खर्च करना है। उसके बाद जोगीगोपा में 20 करोड़ रुपया दिया है। जतालचर-संभलपुर में 40 करोड़ रुपया दिया है और आवश्यकता पड़ेगी तो हम 50 करोड़ रुपए तक ले जाएंगे लेकिन बहुत इम्पारटेंट लाइन है उसको हम करना चाहेंगे। इसी तरीके से जहां जहां पहले हमने कम दिया था उसमें भी हमने पैसे बढ़ाने का काम किया है, जैसे उड़ीसा में है या कुछ बैंकवाइड एरियाज में है जहां नयी रेलवे लाइन हैं। अब निजामुद्दीन

से अभी हमारे साथी कह रहे थे। कौन जगह पर? एक लिखकर भी आया था कि निजामुद्दीन से जो गाड़ी चलती है। वहाँ के लिए ... (व्यवधान) समय बदलने के लिए—संभलपुर निजामुद्दीन... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कमला सिन्हा): मंत्री जी आप हर एक की बात पर रिप्लेट करेंगे? आप सबको लिखित सूचना दे दें।

श्री राम विलास पासवान: ठीक है। संभलपुर निजामुद्दीन का जो है उपसभाध्यक्ष महोदया ... (व्यवधान)

DR. BIPLAB DASGUPTA: We have some demands from Calcutta and West Bengal.

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कमला सिन्हा): अब समाप्त कीजिए। बाकी जिसकी जो डिमांड होगी लिखकर भेज दें। ... (व्यवधान) और उस पर कार्यवाही करें।

श्री राम विलास पासवान: उनका वाला जो मामला है उसमें तीन दिन से हमने चार दिन किया है। लेकिन मैंने उनको कहा है कि यदि आप पुराने समय पर रखना चाहते हैं तो तीन दिन करने के लिए तैयार हैं और वही पुराने समय पर गाड़ी चलेगी। वे तैयार हैं। हम पुराने समय पर कर देंगे पब्लिक के इंटेस्ट में और सबके इंटेस्ट में। इसलिए मैं माननीय सदस्यों को इतना विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि मैं स्वयं एक-एक चीज को देखता हूँ, करता हूँ और जो भी पब्लिक इंटेस्ट में होता है उसको मैं करने का काम करता हूँ।

इसलिए यह सप्लीमेंटरी बजट है और आप लोग जो भी अपना सुझाव दें, अगर आप लिखित में सुझाव दे देंगे तो हम आपको इतना विश्वास दिलाते हैं कि एक-एक सुझाव पर हम गंभीरता से विचार करेंगे और जहाँ तक संभव होगा और जो भी संभव होगा उसको हम पूरा करने का काम करेंगे।

इन्ही शब्दों के साथ, मैं वर्ष 1996-97 का जो यह सप्लीमेंटरी बजट है इसको रखने की अनुमति चाहता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): Now, the question is:

“That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1996-97 for the

purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 and 3 were added to the Bill.

The Schedule was added to the Bill.

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

SHRI RAM VILAS PASWAN: Madam, I beg to move:

“That the Bill be returned.”

The question was put and the motion was adopted.

MESSAGE FROM THE LOK SABHA

The Sugar Export Promotion (Repeal) Bill, 1996.

SECRETARY-GENERAL: Madam, I beg to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

“In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Sugar Export Promotion (Repeal) Bill, 1996, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 19th December, 1996.”

Madam, I lay a copy of the Bill on the Table of the House.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): The House stands adjourned till 11 a.m. on the 20th December, 1996.

The House then adjourned at fourteen minutes past seven o'clock, till eleven of the clock on Friday, the 20th December, 1996.