

science has developed so much because of availability of new technological books in English and other world's national languages like Russian and French. We can easily use words from these languages while formulating our new Indian language. At the outset, it may look a little difficult job, but if there is a strong will and desire to do so, the way can easily be found out. Thank you.

### GOVERNMENT BILLS

#### The Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2006

and

#### The Appropriation (Railways) No. 6 Bill, 2006

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ 31 मार्च, 2005 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान कतिपय सेवाओं पर व्यय की गई रकमों को, जो उन सेवाओं के लिए और उस वर्ष के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक है, पूरा करने के लिए भारत की संचित निधि में से धन के विनियोग को प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए”। और, महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ

“कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2006-2007 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए”।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुए

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): इन दोनों विधेयकों पर एक साथ विचार होगा।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (राजस्थान): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री महोदय ने पूरक अनुदान की मांगों विचारार्थ सदन में प्रस्तुत की हैं। इनमें से कुछ कार्यक्रमों के विषय में मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ। सबसे पहला कार्यक्रम ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के लिए 568 करोड़ रुपये, इसे नई सेवा मान कर उन्होंने इस पूरक अनुदान मांगों में प्रवेश किया है। मेरे लिए यह एक बड़े आश्चर्य का विषय है, क्योंकि यह योजना नई परियोजना नहीं है। जिस समय रेलवे का आय-व्ययक प्रस्तुत किया गया था, उसी समय इसका प्रावधान उसमें क्यों नहीं किया गया? उस समय कम प्रावधान क्यों प्रस्तुत हुआ और आज क्यों

पूरक अनुदान के माध्यम से इस धनराशि की मांग की जा रही है? यह बात मेरी तो बुद्धि से परे है। आखिर रेल विभाग की प्री-थिंकिंग, प्री-प्लानिंग, प्रारंभिक सोच क्या है? यह एक बड़ी इम्पोर्टेंट रेलवे लाइन है, जो कश्मीर को जोड़ रही है। इसलिए पहला प्रश्न, जो पूरक मांगों में माननीय मंत्री महोदय ने रखा है, इसकी आवश्यकता क्यों पड़ी? यह आवश्यकता क्यों नहीं पहले पड़ी? इसके बारे में मैं जानना चाहूंगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आज तक हम सुनते आए हैं कि रेलवे पुलों पर चलती है, किन्तु अभी पिछले हफ्ते ही बिहार में रेल दुर्घटना हो गई कि चलती गाड़ी पर पुल गिर गया। माननीय मंत्री महोदय ने उसके लिए भी वक्तव्य दिया है, 37 लोग मारे गए, सौ से अधिक আহत हो गए। रेलवे पुलों की सुरक्षा की दृष्टि से समय-समय पर लगातार सवाल उठाये जाते रहे हैं। जिन पुलों की अवधि पूरी हो गई है, ऐसे शायद 200 बड़े पुल हैं और हजारों की संख्या में छोटे पुल हैं। आप डिब्बों पर लिखते हैं कि 'This compartment should be returned on this date' वह डिब्बा चला जाता है, उसकी मरम्मत हो जाती है, वह बदल दिया जाता है।

किन्तु यह बड़े आश्चर्य का विषय है कि 200 बड़े पुल और हजारों की संख्या में छोटे-छोटे पुल, जिनकी आयु पूरी हो गई है, रेलवे बजट के समय भी यह बात उठाई गई थी कि उनकी मरम्मत को प्राथमिकता दी जानी चाहिए, वरना कितने प्रकार के हादसों को हम स्वयं इन्वाइट करेंगे, लेकिन पूरक मांगों में इस बात का कोई उल्लेख नहीं है।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, पूरक मांगों में कई पुलों की चर्चा की गई है कि नये पुल, ओवर ब्रिज, अंडर ब्रिज आदि बनाए जाएंगे। मेरे लिए बड़े आश्चर्य का विषय है कि वही सवाल मैं करना चाहता हूं। हमारा बजट छः महीने पहले आया है, मुझे तो ऐसा लगता है कि जो पुल बन रहे हैं, ओवरब्रिज, अंडर ब्रिज, यहां मैं आपसे राजस्थान की चर्चा करना चाहता हूं और इसके लिए दो नाम बताना चाहता हूं। माननीय मंत्री महोदय को याद होगा कि जब आपने कारिडार प्रोजेक्ट का लोकार्पण किया था, आप राजस्थान पधारे थे, उस समय आपने कहा था कि चतुर्वेदी जी, यह जो बात आप इस समय उठा रहे हैं, उसे पार्लियामेंट में उठाइए। हमने प्रश्न उठाए थे और अब भी मैं उनके बारे में बता रहा हूं, मैं कोटा का निवासी हूं, पांच बार एमएलए रहा हूं और अब राज्य सभा सदस्य बन कर आया हूं। कोटा में कितने वर्ष हो गए, रंगपुर का ब्रिज बन रहा है, वह कब तक बनता रहेगा? इसके लिए कौन से बहाने लगाए जा रहे हैं? राजस्थान की राजधानी जयपुर में हसनपुरा पर ब्रिज बन रहा है, वह भी डेढ़ वर्ष से अटका पड़ा है और मुझे तब बहुत आश्चर्य हुआ जब रेलवे के नियमों के विरुद्ध रेलवे लाइन के ऊपर ओवर ब्रिज के निर्माण का कार्य भी कांट्रैक्टर को दे दिया गया है, लेकिन वह कांट्रैक्टर भाग गया।

यह तो आपने बहुत अच्छा किया है कि पूरक मांगों में नये ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज की चर्चा की है, किन्तु इसमें से दो उदाहरण तो मैंने आपके सामने प्रस्तुत किए हैं। अपनी इन पूरक मांगों में दो ब्रिज आपने राजस्थान से भी ले लिए हैं। जयपुर-अजमेर-किशनगढ़ के निकट समपार संख्या 28 और जयपुर-बांदीकुई-दौसा के निकट समपार संख्या 181। इन पर ऊपरी सड़क पुल बनाने की चर्चा आपने इन पूरक मांगों में की है।

मैं एक बहुत ही इम्पोर्टेंट बात माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ। हमारे देश में ओसवाल और जैन समाज है। आचार्य गणाधिपति तुलसी उसके प्रणेता थे, लेकिन कुछ दिन पूर्व ही उनकी मृत्यु हुई है। अब आचार्य महाप्रज्ञ जी उसको हैड करते हैं और देश भर में उनके अनुयायी हैं। झुनझुन डिस्ट्रिक्ट में एक टमकौर नाम का गांव है। चुरू में दिल्ली से जो नैशनल हाईवे जाता है, रेवाड़ी-साहुलपुर-चुरू इस साहुलपुर और चुरू के बीच की सड़क से आठ किलोमीटर की दूरी पर ही वह टमकौर गांव है। यह आचार्य महाप्रज्ञ जी का, घर का निजी गांव है। पिछले एक महीने से वहां पर बहुत बड़ा कार्यक्रम चल रहा है और हजारों की संख्या में उनके अनुयायी वहां आ रहे हैं। आज से दो वर्ष पहले टमकौर गांव को नैशनल हाईवे से आठ किलोमीटर जोड़ दिया गया, सड़क टमकौर से रेलवे लाइन तक आ गई, क्योंकि रेलवे लाइन बीच में खड़ी है। मैं यहां पर ओवर ब्रिज की चर्चा नहीं करना चाहता हूँ, वहां पर लगातार जैन-ओसवाल समाज के लोग हजारों की संख्या में आ रहे हैं। वह सड़क वहां से आकर रेलवे लाइन पर रुक गई और इधर यहां से आ कर सड़क पर रुक गई, उस पर रपट भी नहीं बनी है और अनमैंड भी नहीं है। माननीय मंत्री महोदय, मैं तो आज कहना चाहता हूँ कि पूरक मांगें आप यहां लाए हैं। जो बात मैंने आपसे कही है उस विषय पर भी मैंने अपनी ओर से एक पत्र दिया है। देश के ओसवाल समाज की ओर से भी पत्र आपके पास आया पड़ा है। पूरक मांगों में आप ओवर ब्रिज की चर्चा करते हैं, अंडर ब्रिज की चर्चा कर रहे हैं, कुछ आपने दिए भी हैं। लेकिन ऐसा बर्निंग एंजैम्पिल, ऐसा उदाहरण, लोग वहां अपने आप पत्थर रखते हैं, फिर गाड़ी ले जाते हैं। आचार्य महाप्रज्ञ भी चल नहीं सकते उनको पैदल चलना पड़ता है। आप आश्चर्य करेंगे कि लाइन के इधर भी सड़क उधर भी डॉवर की सड़क और उस पर जाने का कोई भी साधन कैसे तो ढकेल चढ़ेगी वहां। पूरक मांगें लाए हैं। मान्यवर, मैं तो आपसे विनम्र प्रार्थना करना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय, मेरी कही बातों पर विचार करें और विचार करने के बाद जिन महाप्रज्ञ के लाखों-लाखों अनुयायी देश भर में हैं और वहां पर आ भी रहे हैं, उनके बारे में विचार करने की कोशिश करें, ऐसा मेरा आपसे निवेदन है। ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज के बारे में कहा गया था कि आधा पैसा राज्य सरकारें दें। राजस्थान सरकार ने आपके पास बहुत पैसा जमा कराया हुआ है। उन्होंने पत्र भी लगातार दिए हैं। उसके बाद भी निश्चित रूप से ऐसी स्थिति पैदा हो गई है कि आज उनकी चिंता की गई है और उन पर कोई भी ओवर ब्रिज, अंडर ब्रिज बनाने की चर्चा पूरक मांगों में भी आपके पास नहीं आई है। मैं इसलिए निवेदन करना चाहता हूँ कि इस पर विचार करें। और दो बातें

आपको कह रहा हूँ कि पश्चिम रेलवे में कोटा सवाई माधोपुर-भरतपुर खंड में हिंडोन सिटी पर भयंकर ट्रैफिक है जो एक दिन में 24 घंटे में 18 घंटे बंद रहता है। पैसा जमा है राजस्थान सरकार का, रिवीजिशन आपके पास है लेकिन कोई जिक्र नहीं है पूरक मांगों में। बांदीकुई-रेवाड़ी खंड पर राजगढ़ के स्थान पर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-11 पर सीकर के निकट सीकर, झुंझुनु, लुहारू राजमार्ग पर ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): आपकी बात सुनी जा रही है। ... (व्यवधान)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय मंत्री जी महोदय, मना कर रहे हैं। ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): माननीय मंत्री जी,

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: कुछ हमारी रक्षा करिए, उपसभाध्यक्ष महोदय। ... (व्यवधान)  
इसलिए मैंने आपसे जिक्र किया था, आप प्रासीडिंगस पढ़ लेंगे, उस समय आप निद्रावस्था में थे। और इसलिए कृपा करके टमकौर का तो ध्यान ही कर लीजिए ... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): आप बोलिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, इसमें नई रेलवे लाइन भी जोड़ दी है। परन्तु न तो उस बजट में, न इस पूरक बजट में है, राजस्थान को पूरी तरह इग्नोर किया गया है और उसके साथ सौतेला व्यवहार किया गया है। मैं आपसे निश्चित रूप से कहना चाहता हूँ कि वर्षों-वर्षों से जो प्रस्ताव अपाके पास पड़े हैं, राजस्थान में पिपाड़ा रोड से बिलाड़ा भाग को पूरा करना बर तक बढ़ाना, अजमेर-पुष्कर रेल मार्ग को मेडला तक बढ़ाना। आपने इसमें आमान परिवर्तन के भी कुछ विषय रखे हैं। जयपुर-सीकर-लुहारू के आमान परिवर्तन, बूंदी से नसीराबाद तक नई रेलवे लाइन, राजस्थान के तो तीन जिले हैं जो रेलवे लाइन से नहीं जुड़े हैं। तब तो आपने हमारे साथ अत्याचार कर दिया मेन बजट में, अब तो अनुपूरक बजट लाए हैं, कम से कम इसमें सौतेला व्यवहार तो बंद करें, यह मेरा कहना है।

नियंत्रण प्रणाली रेलवे की सुरक्षा के लिए बहुत इम्पोर्टेंट है। मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ कि इस अनुपूरक बजट में नियंत्रण प्रणाली को सुधारने के लिए कदम नहीं उठाया गया है, कोई नयी चर्चा नहीं की गई। माननीय मंत्री महोदय उस समय शायद निद्रा अवस्था में थे, आपने जो बात कही थी, उसको मैं फिर दोहरा रहा हूँ। ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): आप बोलिए। उनके पीछे राज्य मंत्री जी लिख रहे हैं और वह भी सुन रहे हैं।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: आपने मुझे स्पेशल कहा था कोरिडोर के प्रोजेक्ट के उद्घाटन के समय, मैं विसंगति की चर्चा कर रहा हूँ। थोड़ा-सा पैसा लगेगा, कोटा खण्ड पश्चिम-मध्य रेलवे से जुड़ना चाहिए उसे जबलपुर से जोड़ा हुआ है। कोलायत-फलौदी खण्ड को जोधपुर के साथ जोड़ने की आवश्यकता है। थोड़ा पैसा लगता, पूरक मांगों में आ जाता, काम भी हो जाता और हमारा काम भी हो जाता, सब प्रकार की सहायता भी हो जाती। आमान परिवर्तन के लिए जारी निधि की कोई चर्चा पूरक मांगों में संचित राजस्थान की दृष्टि से नहीं की गई है। राजस्थान में अजमेर-पुष्कर-दौसा-गंगापुर और जयपुर-फुलेरा मीटर गेज लाईन में आमान परिवर्तन को, जिसकी मांग बहुत समय से है, उसको पूरा करने की आवश्यकता है। यही हाल सर्वेक्षण का है। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी पूरक मांगे लाए हैं, प्रस्ताव भी लाए हैं, मैंने राजस्थान के साथ हो रहे सौतेलेपन की कुछ चर्चा भी की है और आपके ही शब्दों में, आपने कहा था कि याद दिलाना जब मौका आए, सदन में बात कहने का, आज मैंने कहने की कोशिश की है। इस पर विचार करके तदनुसार आप कार्यवाही करेंगे, पूरक मांगों में इसका समावेश करेंगे। मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

धन्यवाद।

SHRI SHANTARAM LAXMAN NAIK (Goa): Sir, I stand here to support the Appropriation (Railways) No. 6 Bill 2006 which seeks a sum of Rs. 568,00,50,000/- from the Consolidated Fund of India towards defraying several charges which will come in the course of payment during the financial year 2006-07 in respect of the services relating to Railways specified in column 2 of the Schedule.

सर, मैं पहले लालू जी का अभिनंदन करता हूँ कि भारतीय रेल को मुनाफे की पटरी पर वह लेकर आए हैं। सारा देश उनका अभिनंदन करता है। हमें रेलवे मिनिस्ट्री के बारे में गर्व है, इंडियन रेलवे के बारे में गर्व है। पूरा देश उनका अभिनंदन कर रहा है, सिवाय एक आदमी को छोड़कर के और वह आदमी है- \*इनके पेट में क्यों दर्द हो रहा है?... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): नाम नहीं लेना है।... (व्यवधान)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: सर, वह इस हाउस के सदस्य नहीं है, इसलिए उनका नाम निकलवा दीजिए।... (व्यवधान)...

श्री शांताराम लक्ष्मण नायक: मैंने क्या पूरा नाम लिया है?... (व्यवधान)...

श्री वीरेन्द्र भाटिया (उत्तर प्रदेश): सर, जो इस हाउस का सदस्य नहीं है, उसका नाम नहीं लिया जा सकता है।... (व्यवधान)...

श्री शांताराम लक्ष्मण नायक: मैंने क्या पूरा नाम कहा है?... (व्यवधान)... क्या \* एक ही है।... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): नाम का उल्लेख नहीं होगा। नाम का उल्लेख नहीं होगा।... (व्यवधान)... नाम लेने की आवश्यकता नहीं है। आप बोलिए।... (व्यवधान)...

श्री शांताराम लक्ष्मण नायक: उनके पेट में क्यों दर्द हो रहा है? वह कहते हैं कि लालू जी मुनाफे की ढोल बजा रहे हैं। जब मुनाफा होता है, तो क्या ढोल नहीं बजाएं? क्या इनके गुणगान करें, क्या ये बांसुरी बजाएंगे? लालू जी, सिनेमा के क्षेत्र में आपके बहुत सारे दोस्त हैं, प्रोड्यूसर्स हैं, उनको आप जरा बताइये और एक पिकचर इसके ऊपर निकालिए। श्री\* जी दुखी क्यों हैं?

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): श्री शांताराम जी, नाम का उल्लेख करना ठीक नहीं है, क्योंकि वह सदन के सदस्य नहीं हैं।... (व्यवधान)... नाम का उल्लेख करने का औचित्य नहीं है। नाम रिकार्ड में नहीं जाएगा।

SHRI SHANTARAM LAXMAN NAIK: Sir, with all humility, एक नाम लिया है। सर, मैं पूरा नाम नहीं लेता हूं। वह उनका नाम नहीं बनता है। यह मेरा हम्बल सबमिशन है।... (व्यवधान)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय।... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): आप बैठ जाइए।... (व्यवधान)...

श्री शांताराम लक्ष्मण नायक: अगर मेरा नाम शांताराम लिया जा सकता है, तो उनका पूरा नाम... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): आप यहां पर सम्मानित सदस्य हैं।

SHRI SHANTARAM LAXMAN NAIK: Sir, with all humility, I would request you to retain that word. दुनिया में एक ही\* नहीं है।

उपसभाध्यक्ष श्री कलराज मिश्र: आपको किसी के भी नाम का उल्लेख करने की जरूरत नहीं है, जो इस सदन का सदस्य नहीं है।... (व्यवधान)... चलिए, आप बोलिए।

प्रो० राम देव भंडारी: \* एक मंत्री का नाम भी\* है।

श्री शान्ताराम लक्ष्मण नायक: शुरू में यह बात कहकर मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। सर, गोआ से दिल्ली तक अभी कोई डायरेक्ट ट्रेन शॉर्टकट के रूट से नहीं है—सिवाय राजधानी को छोड़कर जो हफ्ते में दो बार जाती है। दो ट्रेनें रोज़ गोआ से जाती हैं, दोनों ट्रेन्स लाँग रूट लेती हैं। एक जाती है, मंगला एक्सप्रेस जो 36 घंटे लेती है और दूसरी जाती है, गोआ एक्सप्रेस जो 48 घंटे लेती है। जब अवेलेबल रूट बढ़ोदा से है, तो उस रूट से डेली ट्रेन क्यों नहीं है? मेरी रेलवे मिनिस्टर साहब से यह विनती है कि एक ट्रेन रोज़ इस रूट से बढ़ौदा होते हुए शुरू करें। दूसरी बात यह है कि पहले एक ट्रेन गोआ से हुआ करती थी—वास्को विजयवाड़ा। उसे अब बदलकर वास्को से हावड़ा कर दिया है। हफ्ते में चार दिन वह चलती है, ठीक है। किन्तु जो पहले वाली ट्रेन चलती थी, गोआ का एक इम्पोर्टेंट स्टेशन है, जिसका नाम है सावर्डेकर, वह इस स्टेशन पर रुकती थी। अभी जो नयी ट्रेन शुरू कर दी है उनके हिसाब से वह वहां नहीं रुकेगी। इसलिए परसों गोआ में सावर्डेकर स्टेशन के पास स्ट्राइक होने वाली है, बहुत से युवक वहां जाकर स्ट्राइक करने वाले हैं। वे मुझे भी वहां बुला रहे हैं, पटरी पर सोने के लिए। मेरी जिंदगी का सवाल है इसलिए आप मेरी मदद कीजिए। मैंने अभी आपके मिनिस्टर ऑफ स्टेट को बताया है कि क्या बात है। आप कोई भी बात इनसे कर लीजिए, अफसर के बारे में, और यह जो सावर्डेकर स्टॉप है.. (व्यवधान).. हावड़ा—वास्को के बारे में, उन्होंने रिप्लाय के बारे में वचन भी दे दिया है। जब रिप्लाय हो तो इसके बारे में वचन दीजिए। .. (व्यवधान).. सर, मैं संतुष्ट हूँ कि मिनिस्टर साहब ने मुझे कहा है कि यह होगा। इसके अतिरिक्त कौंकण रेलवे के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। कौंकण रेलवे नाम अच्छा है, कापेरेशन अच्छा है, अच्छा काम करता है लेकिन जो ट्रेनें चलती हैं, उनकी बोगियां ठीक नहीं होतीं। हम एमपी लोग जब उनमें जाते हैं तो फ्री जाते हैं लेकिन लोग सेकेंड एसी में, थर्ड एसी में हजारों रुपए खर्च करके जाते हैं। उस हिसाब से अगर देखा जाए तो उनको सर्विसेज नहीं मिलतीं। इसलिए आप इन दिनों में वहां पर बोगियां रिप्लेस करने के लिए विचार करें क्योंकि गोआ में यह टूरिस्ट सीजन है, पहले ही जब लोग ट्रेन से आएंगे तो उनका इम्प्रेसन खराब हो जाएगा। इसलिए आप जरा उनके बारे में, उनमें टायलट्स के बारे में विचार करें और कौंकण रेलवे में सभी ट्रेन्स की जो बोगीज हैं, उनको रिप्लेस करके वहां नयी बोगियां सप्लाय की जाएं। इसके अलावा महोदय, आज कोई भी ट्रांसपोर्ट सिस्टम हो, उसमें एंटरटेनमेंट होना जरूरी है। कैसे किया जाए, मुझे नहीं मालूम। लेकिन ट्रेनों में टीवी प्रोवाइड करना आज के जमाने में जरूरी हो गया है। जब आदमी ट्रेन में बैठा है तो वह 12 घंटे He is cut off from the outside world. इसलिए टीवी लगाना, जहां से ज्यादा से ज्यादा लोग उसको देख सकें, ऐसी कोई व्यवस्था क्या आप कर सकते हैं? बोगी का डिजाइन बदलकर या कुछ और करके टीवी सिस्टम प्रोवाइड करने के लिए आप थोड़ा कष्ट करें। महोदय, ट्रेनों में लगेज के संबंध में कुछ स्पेसीफाइड किलोज होते हैं लेकिन उसके बारे में आज तक कोई गंभीरता से नहीं देखता है और सब ऐसे ही चल रहा है। आज सिक्योरिटी बहुत महत्वपूर्ण है इसलिए जो लगेज

पैसेजर्स लेकर आते हैं, उसमें थोड़ा सा कंट्रोल होना आवश्यक है - न केवल दूसरे पैसेजर्स की सुविधा के लिए बल्कि सिक्क्योरिटी के लिए भी यह जरूरी है कि लगेज के बारे में थोड़ा सा नियंत्रण कर दिया जाए। महोदय, मेडिकल सर्विसेज के संबंध में एक बात कहना चाहता हूं। मुझे नहीं मालूम कि हर ट्रेन में डॉक्टर होता है या नहीं, लेकिन ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए, मेजर ट्रेन्स में एक डॉक्टर तो होना ही चाहिए। ताकि in emergency he can help the passengers who become sick all of a sudden with the minimum medicines that he has. मुझे एक बात और कहनी है कि राजधानी ट्रेन की एक रेपुटेशन होती है, लेकिन यह बात मुझे समझ में नहीं आती है कि एक राजधानी ट्रेन दूसरी राजधानी ट्रेन से अलग क्यों है? सब लोग बोलते हैं कि मुम्बई से दिल्ली वाली राजधानी बैस्ट है, बाकी सब राजधानी ट्रेन्स से उनको कम्पेयर नहीं किया जाता है, बिल्कुल कम्पेयर नहीं किया जाता है। सब जगह एक ही बात लागू होनी चाहिए। राजधानी ट्रेन चाहे कहीं भी चलती हो, लेकिन उसका स्टैंडर्ड यूनिफार्म होना चाहिए। आप पैसेजर्स को जो सहूलियतें देते हैं, वे भी यूनिफार्म होनी चाहिए। आप इस बारे में अवश्य अध्ययन करें।

गोवा से traditional route पोर्चुगल के जमाने से है, उन्होंने ट्रैक डाले थे। मडगांव से मुम्बई वाया बैलगांव ट्रेन जाती थी, लेकिन अभी वह ट्रेन अक्लेबल नहीं है। यह पहले वाला traditional route है। इस रूट से पुनः बैलगांव होते हुए एक ट्रेन गोवा से शुरू करने की जरूरत है। मुझे आशा है कि आप इस बारे में अवश्य ध्यान देंगे। दूसरी एक रेलवे की कमेटी होती है, जिसमें हम एमपी लोग अपने नाम भेजते हैं, हमें बताया गया है और आपकी मिनिस्ट्री से लैटर आया है कि सिर्फ एक नाम भेजना है। इससे तो काम चलेगा नहीं और आप ज्यादा लोग एकोमोडेट भी नहीं कर पाएंगे, मैं समझ सकता हूं, लेकिन अगर आप इसमें कुछ सब कमेटियां बना दें, डिफरेंट-डिफरेंट क्षेत्र के लिए, तो आप उनमें ज्यादा एमपीज को ले सकते हैं और ज्यादा लोगों को एकोमोडेट कर पाएंगे। तीसरी एक बात खर्च की बात है। यह जो कॉकण रेलवे का ट्रैक है, यह बहुत पॉपुलर ट्रैक है, इसको डबल करना चाहिए, आज नहीं तो कल करना चाहिए। इसमें तो कोई सवाल ही नहीं है, लेकिन इसको प्रियोरिटी से लेना चाहिए। कैसे फॉइनेंसिज रोज करना है, इस डबल ट्रैक के बारे में आपका क्या विचार है, रेप्लाइ करते समय आप इसके बारे में हमें बताइए। क्योंकि हर एक देशवासी की यह मांग है कि यह ट्रैक डबल होना चाहिए। सिक्क्युरिटी के बारे में अभी माननीय सदस्य ने कहा है। मैं पुल के गिरने के मामले को समझ सकता हूं, लेकिन क्राउडेड ट्रेन में सिक्क्युरिटी को संभालना कोई आसान काम नहीं है। हम सब लोगों को यह समझना चाहिए। मैं ऐसा नहीं कर रहा हूं कि रेलवे मिनिस्ट्री की कोई जिम्मेदारी नहीं होती है, क्योंकि क्राउडेड कंट्री में कोई भी आदमी कैसा भी थैला कहीं भी रख सकता है। हमें लोगों में एवेयरनेस बढ़ाने की कोशिश करनी चाहिए और उन्होंने इसको बढ़ाने की बात भी कही है, इसमें कोई संदेह नहीं है। इसके बारे में तो मुझे यह कहना है कि आप जब उनके ऊपर केस डालेंगे, तो death penalty की डिमांड करनी चाहिए कि इस तरह की जो



negligence है, यदि कोई open negligence होती है, तो इसके बारे में कोई Indian Penal Code की कोई सैक्शन लागू नहीं होनी चाहिए। इस सिलसिले में death penalty की डिमांड करनी चाहिए। शुरू से ही प्रोसिक्यूशन का यह रवैया होना चाहिए उनको death दी जाए। आपको मालूम है कि Konkan Railway Corporation है। वहां अभी एक चर्चा है कि क्या Corporation को रेलवे मिनिस्ट्री टेक ओवर कर रही है। मेरे ख्याल में एक अलग तरह का एक्सपेरिमेंट है, इसलिए Konkan Railway Corporation की identity रखनी चाहिए। मैं यह नहीं कहता हूं कि आपने रेलवे को टेक ओवर करने का निर्णय लिया है, आप भी शायद मेरी तरह ही सोच रहे हैं।

( श्री उपसभापति महोदय पीठसीन हुए )

लेकिन मेरी यह डिमांड है कि यह जो Corporation है उसकी identity रखनी चाहिए। इनके कर्मचारियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं देनी चाहिए। यह Corporation ठीक से चले, आपको इसकी जिम्मेदारी लेनी चाहिए।

मैं आखिर में, एक बात और कहना चाहता हूं कि अभी एयरलाइंस की टिकटें बहुत कम हुई हैं। आपके लिए यह एक बड़ा कम्पीटीशन है, यदि आपको एयरलाइंस के साथ कम्पीटीशन करना है तो यह असंभव नहीं है, लेकिन अगर आप ट्रेन्स को क्लीन रखेंगे, स्वच्छ रखेंगे और ट्रेन टाइम पर चलेंगी ट्रेन्स में सुरक्षा बढ़ाएंगे, तो आप एयरलाइंस के साथ ही कम्पीटीशन कर सकते हैं। क्योंकि आप प्रफुल्ल पटेल जी के एयरलाइंस से जाने में कितनी दिक्कत होती है, वे आकाश में एक घंटा घुमाते हैं। एयरपोर्ट पर पहुंचने के बाद और एक घंटा घुमाते हैं। वे एक घंटा घुमाते हैं, सिर्फ इतना ही नहीं, वे इस घुमाने के लिए आपके पॉकेट से 150 रुपया भी निकाल लेते हैं, अभी यह नया टैक्स लगा है। एयरलाइंस के साथ competition करना आपके लिए मुश्किल नहीं है। मेरे ख्याल से आपकी energy जैसी है, आपकी सोच भी वैसी है। आप ऐसा जरूर करेंगे। इसके साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूं। धन्यवाद।

श्री बीरेन्द्र भाटिया: उपसभापति महोदय, मैं विनियोग रेल संख्या 5 विधेयक 2006 का समर्थन तो अवश्य करता हूं, लेकिन इस अवसर का लाभ उठाते हुए मैं कुछ बातें अवश्य कहना चाहूंगा। बड़ी चर्चा है कि रेलवे लाभ में चल रही है। लालू जी ने इसे लाभ में परिवर्तित कर दिया, वे बधाई के पात्र हैं। लालू जी को मैनेजमेंट स्कूल में बुलाया जा रहा है, वे मैनेजमेंट के गुरु बता रहे हैं। लेकिन एक चीज मैं भी कहना चाहूंगा कि लालू जी, एक गुरु ऐसा भी बता दीजिए, जिससे रेल की दुर्घटनाएं समाप्त हो जाएं। जैसा अभी ललित जी ने कहा कि पहली बार सुना है कि पुल रेलवे के ऊपर आ गया। आखिर इसका दोषी कौन है? यह तो बहुत अच्छा है कि जहां पर कीर्ति मिलती हो, वहां तो हम स्वीकार कर लें कि हमने रेलवे में इतना सुधार किया, लेकिन जहां पर अपकीर्ति की बात आए, वहां पर हम कह दें कि क्या किया जाए, मजबूरी है। जहां आप लड्डू खाएंगे, वहां आपको कड़वा भी खाना पड़ेगा।

विगत एक वर्ष से रेलवे दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है। रेलवे में अपराधों की संख्या बढ़ी है। मैं रेल मंत्री जी से पूछना चाहूंगा, जानना चाहूंगा कि क्या इसके लिए भी कुछ उनके दिमाग में है, जिस प्रकार से उन्होंने मैनेजमेंट करके, पता नहीं सही या गलत किया है, रेल किस प्रकार से लाभ में आई है, वे बधाई के पात्र हैं, सब बधाई देते हैं, मैं भी बधाई देता हूँ, लेकिन आप रेल दुर्घटना को, जिसमें लोगों की जानें जा रही हैं - व्यक्ति की जान से ज्यादा कोई चीज कीमती नहीं होती, रोक दें। उस रेल के लाभ से क्या फायदा, अगर लोगों की जानें लेकर लाभ की स्थिति पर पहुंचाया जाए। इस पर भी विचार होना चाहिए।

रेलवे में अपराध बढ़ रहे हैं। आप रोज समाचार-पत्रों में पढ़िए, रेल में यात्री लूट लिए गए, इसके साथ यह दुर्व्यवहार हुआ, महिला के साथ यह हुआ। अपराधों की संख्या बढ़ रही है। इस पर भी रेल मंत्री जी को विचार करना चाहिए।

अगर यह लाभ में है, तो सुविधाएं भी दिखाई देनी चाहिए। विगत दो वर्षों में रेलवे में कौन सी सुविधा बढ़ी है। अगर रेलवे में लाभ हुआ है, तो उस लाभ का लाभ यात्रियों को भी मिलना चाहिए। जहां पर रेलवे के लाभ की बात हो रही है, यात्रियों की सुविधाओं में कटौती हो रही है। मैं लखनऊ से आता हूँ और लखनऊ से इस समय राज्य सभा के कम-से-कम चार सदस्य हैं। बहुत से लोग आते हैं। लखनऊ रेल आपकी एक सबसे प्रतिष्ठित रेल मानी जाती है। अगर आप यात्रा करके देख लें, तो आपको उसमें आधे बिस्तर धुले हुए नहीं मिलेंगे, जैसे ही मैले बिस्तर आपको सप्लाई हो जाएंगे। मेरे साथ कई बार घटना घटी है। मैंने इस पर दो-तीन बार आपत्ति की, तो मेरा बिस्तर तो बदल दिया गया, लेकिन अगर मेरा बिस्तर बदल दिया गया, तो वहीं तकिया, वहीं चादर किसी दूसरे को दी गई होगी। क्या यह उचित है? छोटी-छोटी सुविधाएं हैं। आप शताब्दी एक्सप्रेस में जाइए, शताब्दी एक्सप्रेस लखनऊ से आती है, यह बड़ी prestigious ट्रेन है, लेकिन खाने की क्वालिटी दिनोंदिन गिरती जा रही है। कृपया इस ओर भी ध्यान दीजिए कि यात्रियों की सुविधाएं बढ़ें।

मैं एक बात और कहना चाहूंगा। आपने maintenance की बात कही है। कभी अपंग लोग, कभी बूढ़े लोग, ज्यादातर गरीब वर्ग के लोग इस रेल से ही यात्रा करते हैं। आप दिल्ली स्टेशन चले जाइए। पता नहीं, आप का सामना पड़ा या नहीं? लालू जी तो ट्रेन से जाते ही नहीं होंगे। अगर आप को चौथे, पांचवें प्लेटफार्म पर जाना पड़ जाए तो दमे के मरीज की तो जान ही निकल जाती है। महोदय, मैं स्वयं मरीज रहा हूँ। उस दिन जब सदन में मैं बीमार पड़ा, उस के तीन महीने बाट मुझे जाना पड़ा तो दो पुल क्रॉस करने में ऐसा लगा कि जैसे समुद्र क्रॉस कर रहा हूँ। मैंने बीमार व बूढ़े लोगों को देखा है कि किस प्रकार से उन को वहां जाने में तकलीफ होती है। आप के पास एक इलेक्ट्रिक स्टेअर्स थी, वह भी आप ने बंद करवा दी है। लालू जी, कृपया इस प्रकार की व्यवस्था करें

कि ऐसे व्यक्तियों को, जो चढ़-उतर नहीं सकते हैं, हर प्लेटफार्म पर इलेक्ट्रिक स्टेअर्स की सुविधा मिल जाए। यह सुविधा केवल दिल्ली में ही नहीं बल्कि हर बड़े स्टेशन पर इस प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिए। महोदय, जब हम अपने बुजुर्गों या सीनियर सिटीजंस की सुविधा की बात करते हैं, तो रेलवे को भी उन की सुविधा का ध्यान रखना चाहिए और इस प्रकार की व्यवस्था की जानी चाहिए।

चौथी बात, जो कि सुविधा से ही जुड़ी है और यह सारे सांसदों की सुविधा की बात है। आप ने यह सुविधा दी है कि हम पत्नी के साथ एंसी फर्स्ट क्लास में यात्रा करेंगे। महोदय, कभी-कभी बड़ी अपमानजनक स्थिति का भी सामना करना पड़ता है। आप के साथ अगर वृद्ध माताजी हैं, आप उन्हें कहां बिठाएंगे? फिर बड़े अजीब से प्रश्न भी पूछे जाते हैं। मैं यह नहीं कहता कि आप की विजिलेंस काम न करे, मैं यह भी नहीं कहता हूं कि जो सांसद दो के बजाय पांच लोगों के साथ यात्रा करते हैं, उन के खिलाफ कार्यवाही न हो, लेकिन रात में अगर दो बजे कोई विजिलेंस वाला दरवाजा नॉक कर के पूछता है कि आप के साथ कौन-कौन लोग हैं, तो यह अपमानजनक लगता है। इस पर रोक की व्यवस्था होनी चाहिए। मैं पूछता हूं कि अगर पत्नी के अलावा मां है, बहू है या कोई भी साथ में जा रहा है, तो उस को अलग छोड़ दिया जाएगा? इस बारे में ध्यान दिया जाना चाहिए।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं। सांसद को कभी-कभी सेक्युरिटी की भी आवश्यकता होती है। मैंने रात में अक्सर ट्रेन में सेक्युरिटी गार्ड को झगड़ते हुए देखा है। मैं तो इत्फाक से सेक्युरिटी गार्ड को लेकर ही नहीं चलता हूं, लेकिन कई बार मौका आया है जब सेक्युरिटी गार्ड को कहते सुना है कि मैं साहब को नहीं छोड़ूंगा क्योंकि मैं छोड़ दूंगा तो उन की सुरक्षा की जिम्मेदारी कौन लेगा? महोदय, इतिहास गवाह है कि पंडित दीनदयाल उपाध्याय जैसे व्यक्ति ट्रेन में ही मारे गए थे। इस प्रकार की घटनाएं अक्सर मेरे संज्ञान में आई हैं। अभी कुछ दिन पहले एक एमपी के साथ यही घटना हुई। वह कह रहे थे कि मेरे दो सेक्युरिटी गार्ड हैं, लेकिन इत्फाक से “ब्लैक कैट कम्पंडो” रखने वाले एक नेता वहां आ गए जिन की वजह से उन को भी शरण मिल गई। इसलिए इस बारे में भी अवश्य सोचा जाना चाहिए कि ऐसे में सेक्युरिटी गार्ड को ट्रेवल करने की क्या व्यवस्था होगी। आप ने तो दो सीटें दे दीं - एक परिवार के लिए और एक पीए के लिए, अब सेक्युरिटी गार्ड कहां जाएगा? उस की तो जिम्मेदारी है कि वह सांसद के साथ रहे। मंत्री जी, मैं आप को ऐसी ही एक घटना के बारे में बताना चाहूंगा। देहरादून में हम लोगों का एक अधिवेशन चल रहा था और हम कम-से-कम 10 एमपीज वहां गए। हम ने लखनऊ के लिए देहरादून से रिजर्वेशन कराया था। ऐसी परिस्थिति में डी०आर०एम० बरेली को निर्णय लेना चाहिए था। आप उस में एंसी फर्स्ट क्लास कूपे की बात तो छोड़ दीजिए, वह तो लगता ही नहीं है, एंसी सैकंड क्लास में भी एमपीज को जगह नहीं दी गयी और बेनीप्रसाद वर्मा जैसे वरिष्ठ एमपी को भी एंसी थर्ड क्लास में एक मिडल सीट पर यात्रा करनी पड़ी। ऐसी परिस्थिति में जब सांसदों की मांग हो तो कृपा कर के डी०आर०एम० से कहें कि उसे समुचित निर्देश जारी कर एक एंसी फर्स्ट क्लास या एंसी सैकंड क्लास का कूपा

और लगवा दें। जब आप अपग्रेडेशन की बात कर रहे हैं कि सीटें खाली होंगी, तब ए०सी० 3 वाला भी ए०सी० 1 में भी आ सकता है, वहीं आप सांसदों को ए०सी० 1 से ए०सी० 3 में भेज रहे हैं, यह अच्छा नहीं लगता और वह भी ऐसी परिस्थितियों में जब कि आप प्रोपर सीट भी नहीं दे रहे हैं। इस प्रकार की पुनरावृत्ति न हो, इसलिए मैं आपका ध्यान आकृष्ट कर रहा हूँ।

आप छोटे-छोटे स्टेशनों पर भी सुविधाओं की ओर ध्यान दें। छोटे-छोटे स्टेशन उपेक्षित पड़े हुए हैं। वहाँ टॉयलेट नहीं है, पानी की व्यवस्था नहीं है और बिजली की व्यवस्था नहीं है। वे छोटे स्टेशन, जहाँ गाँववासी ही आते हैं, गाँव के पास ही स्टेशंस हैं, उनकी ओर भी आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। आप कृपया उनके सुधार के लिए भी कोई योजना प्रस्तुत करें।

इसके बाद अंत में सिर्फ 2-3 बातें कहूँगा। अगर अभी नहीं, तो उस पर अगले बजट में विचार कीजिए। आप उत्तर प्रदेश के साथ अन्याय न करिए। उत्तर प्रदेश आपका पड़ोसी राज्य है और आप उत्तर प्रदेश के मामले में कुछ कंजूस हो जाते हैं ... (व्यवधान)... मंत्री जी, उत्तर प्रदेश पर भी विचार कीजिए। लखनऊ से देहरादून ... (व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: हम वहाँ रेल का एक कारखाना खोल रहे हैं। क्या आपने नहीं पढ़ा है? हम रायबरेली में एक कारखाना खोल रहे हैं ... (व्यवधान)...

श्री वीरेन्द्र भाटिया: रायबरेली में तो आप खोलेंगे ही, क्योंकि वहाँ तो आवश्यक है ... (व्यवधान)... लेकिन कुछ जनता के लिए भी तो सोच लीजिए। ... (व्यवधान)...

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश): सर, वहाँ कुछ ट्रेन्स बढ़वा दीजिए। ... (व्यवधान)...

श्री वीरेन्द्र भाटिया: लखनऊ से ... (व्यवधान)... एक मिनट, आप हमारी बात भी सुन लीजिए। लखनऊ से देहरादून के लिए -- लखनऊ, उत्तर प्रदेश की राजधानी से उत्तरांचल की राजधानी के लिए भी कोई ट्रेन आपने नहीं दी है, जो भी ट्रेन आती है, वह पीछे से आती है। हावड़ा-देहरादून में लखनऊ का सिर्फ दो सीटों का ही कोट है। अगर आप लखनऊ से देहरादून एक सीट दे दें, हरिद्वार होते हुए एक ट्रेन दे दें, तो आपकी बहुत कृपा होगी ... (व्यवधान)... दूसरा, हमारे एक लायक दोस्त कह रहे हैं कि मऊ से दिल्ली के लिए भी एक गाड़ी चाहिए।

तीसरी बात यह है कि लखनऊ और दिल्ली के बीच बहुत ट्रैफिक है। मैं आपसे निवेदन करूँगा कि जैसे आपने शताब्दी चला रखी है, जो कि बड़ी प्रतिष्ठित गाड़ी है, वैसे ही एक रिवर्स शताब्दी चला दें, जो प्रातःकाल लखनऊ से चले, जो अभी हफ्ते में दो दिन ही चल रही है। वह प्रातःकाल लखनऊ से चले, पाँच-साढ़े पाँच घंटे में दिल्ली पहुँचे और सायंकाल यहाँ से लखनऊ चली जाए। जनता द्वारा इसकी बहुत माँग की जा रही है, जो मैं आपके माध्यम से प्रस्तुत कर रहा हूँ।

चौथी चीज़, मैं एक छोटी सी बात कहना चाहता हूँ, जो आपके लिए बहुत छोटी है, लेकिन कहना पड़ रहा है। बड़े अधिकारी से बहुत छोटी चीज़ कहनी पड़ रही है। लखनऊ में अलीगंज एरिया, नया बना है, गोमती-ट्रांस गोमती एरिया। पहले वहाँ पर निराला नगर और डालीगंज में एक क्रॉसिंग था, वहाँ से रेलवे गुजरती थी और भीड़ नहीं होती थी, लेकिन आज आधा लखनऊ गोमती के पार बसा है तथा निराला नगर और डालीगंज क्रॉसिंग पर एक-एक घंटा, दो-दो घंटे रुकना पड़ता है...(समय की घंटी)... सिर्फ एक मिनट, सर। एक गाड़ी के जाने के बाद उस क्रॉसिंग पर 2-2 घंटे तक जाम लग जाता है। पहले वहाँ पर पुल के बारे में बातचीत चल रही थी, तो कृपया वहाँ पर एक पुल दीजिए।

लखनऊ से बाराबंकी एक बहुत इम्पोर्टेंट रोड है। वहाँ पर सफेदाबाद के पास एक रेलवे क्रॉसिंग है, जिसकी वजह से कभी-कभी लखनऊ से बाराबंकी जाने में तो 25 मिनट लगते हैं, लेकिन उस क्रॉसिंग के बंद होने के बाद दो घंटे लगते हैं। इससे ईंधन की भी खपत होती है और लोगों को परेशानियाँ भी होती हैं। मैं आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट कर रहा हूँ कि कृपया वहाँ भी रेलवे क्रॉसिंग के ऊपर एक पुल दीजिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूँ।

SHRI P.R. RAJAN (Kerala): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Grants for the Railways for the year 2006-07. I welcome the Railway Minister's statement. Sir, it is a great pleasure for all of us that the Indian Railways, the world's biggest rail service provider, have been making a good profit for the last two years. As all of us know, this public sector unit has always stood as the backbone of India's economy. Train journeys clearly give us a picture of the diversity of our country. According to the Railway Ministry's data, freight earnings of the Indian Railways have gone up from Rs. 20060.06 crores in April-October 2005 to Rs. 22779.05 crores in April-October 2006. It says that passenger earnings have also gone up from Rs. 8561.00 crores in April-October 2005 to Rs. 9675.96 crores in April-October 2006. Even the prime management institutes in the country, including the IIM, Ahmedabad, appreciated the Railway Ministry's work. In spite of appreciation of its work, we have got anxiety on certain issues. Though rail accidents, as happened at Bhagalpur the other day, are always a cause of concern, the Railway Ministry claims that the number of accidents has come down this year also. But some more stringent steps have to be taken to bring down the number of accidents. I think the hon.

Railway Minister will consider this issue and personally see to it. Sir, the public sector industries under the Railways are also according to the available statistics, making profit. The Government's decision not to increase the ticket charges was highly appreciable as these days the entire financial burden has been given to the public. But I feel that the Indian Railway has a lot more to do. As all of us know, thousands of vacancies are there in the Railways. I request the Government, especially the hon. Railway Minister, to look into the matter immediately and take measures to fill these vacancies. This would be a great help to thousands of educated unemployed youth in our country. As I could understand, most of the vacancies are in reserved categories, which are meant for dalits and the other people from the lower strata of the society. So I hope the Railway Minister would soon understand the urgency of the situation and act accordingly. Sir, there is another important aspect with regard to privatisation which should be a matter of serious concern for the Ministry. Sir, we request the Railway Ministry not to venture into any privatisation measures. Some reports have already been coming in the media that the Railways are planning for rampant privatisation measures. We heard that the Railways, the biggest landlord, are planning to lease out railway land near certain railway stations and railway lines to big guns in our country for construction of hotels and guesthouses. This land will be allotted for public-private partnership projects, according to some media reports. Again it is reported that the Railways are now exploring the possibility of public-private partnership in running tourist trains. We are highly concerned about this measure. We fear that this will only boost the real estate players into the public sector and the public property. Sir, we are not against modernising the railway system. But news was that the Ministry is all set to attract major private investment in the coming years to finance modernising the stations and creating freight corridors across the country. Some players, at the national level, according to reports, have already shown interest in the railway business. Reports also say that multinational companies are holding talks with the Ministry for construction of freight locomotives. It is a common sense that the entry of such companies will affect the public undertakings which are manufacturing freight locomotives for the Railways and are functioning well.

Sir, I take this opportunity to request the hon. Minister not to indulge in such actions. Sir, profit should not be the only motive for the PSUs like the

Indian Railways. No doubt, Railways expansion is the country's expansion. But, inducting private players in this, I am afraid, will only help in deterioration of this precious establishment.

Another grave issue I want to raise is with regard to small vendors who are trying to find their day's bread by selling items to passengers. With the Railways hiking auction/earnest deposit for vending licence, thousands of small vendors will be in trouble. In my home State, Kerala, thousands of employees working in small shops lost their jobs. They do not have money to deposit to get licence, as the big private players are also entering into this small business. The Government, looking at the pathetic situation of the common man, should not turn a blind eye on this issue. Due to implementation of the new catering policy and introduction of food plazas, the existing workers are being thrown out. No steps have been taken either by the Railways or the IRCTC for protecting the livelihood of these poor people who are working in the pantry cars, stations, etc. In Palakkad and Thiruvananthapuram, Kerala, I understand that tender notices are under process for awarding licence for refreshment rooms, stalls, fruit juice shops, trolleys, etc. Nearly, 7,000 workers are working in my State of Kerala alone. And, it is more than 1 lakh people working at the all India level. If this policy is adopted, they will be out of job and their life would be ruined.

Sir, I may be permitted to mention the important demands of my State, Kerala. The State comes under the Southern Railway Zone. Its headquarters is at Chennai. The Budget allotment is always done on the basis zones, not to the States. Hence, the amount provided for the development of Kerala is always inadequate. We face many difficulties in the development of the railway network and infrastructure facilities in the State. In the circumstances, we demand for a separate zone which has been pending for so long. Our hon. Minister certainly knows about it. So, I demand for a separate zone with its headquarters at Trivandrum. Setting up of a wagon factory in Kerala is also pending for a long-time. Sir, the proximity of Cochin Port will also provide initial advantage for setting up of a coach factory. The Government of Kerala has offered to provide full infrastructure facilities, in the State, for setting up of a factory. I also request the hon. Minister for setting up of a railway repair coach factory. It is also demanded by the State Government. There are many other demands of the people of Kerala which are pending. I am not detailing each of the demands. Starting of

suburban trains; doubling of lines; electrification work; gauge conversion; Thanur-Guruvayur Railway line; Anhamali-Sabari railway line; Nilumbur-Nanjoomg railway line; expansion of Kochuveli railway terminal, etc. I also request the hon. Railway Minister that Janmashatabadi Express, from Trivandrum to Emakulam junction, should be extended to the Trichur railway station. Because it reaches at its destination at 9.00 a.m. and again starts its journey only at 5.00 p.m. So, it may be extended up to Trichur; it will be helpful to the people of North Kerala. This additional one-and-a-half hours' journey will not affect the train service.

In the Budget Speech of 2006-07, the hon. Minister was pleased to announce two new lines—Edappalli-Guruvayur and Sabarimala-Chenganur. But the Railway Department has not started even the survey work of these two lines.

Lastly, Sir, I request the hon. Minister to look into these very serious problems being faced by the people of Kerala. Only because of the wrong policy adopted by the Department of Railways, the entire public distribution system in the State has collapsed.

The centralised booking system for the foodgrains at Palghat in Kerala was in force since 1975. This was in agreement with the Food Corporation of India and the Department of Railways. The existing procedure is that the entire foodgrains allotted for Kerala be booked at Palghat and from there the rakes the split and dissipated to various depots, according to the necessity reported by the Food Corporation of India. This system was introduced after considering the peculiar topography of the State of Kerala. The systems had been functioning smoothly till June, 2004. I am not going into the details. The discontinuance of the system has affected the public distribution system very much. So, I request the hon. Minister, who always stood for the common people, to restore the original system and save the poor people of Kerala, who are depending on the public distribution system. The Government of Kerala has also made a request in this regard.

With these words, I conclude, Sir.

श्री मोतिउर रहमान (बिहार): उपसभापति महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने मुझे इतने महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर दिया है। मैं रेलवे एग्रीप्रेशन बिल नम्बर पांच के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।



भारत के इतिहास में आज रेलवे में जो परिस्थितियां पैदा हुई हैं, रेल-विभाग ने जो प्रतिष्ठा प्राप्त की है, उसका एक मात्र श्रेय अगर किसी व्यक्ति को जाता है तो वह व्यक्ति है। इस देश में आज के दिन के सबसे बड़े नेता, आदरणीय श्री लालू प्रसाद जी, जिनकी मेहनत, बुद्धि और अक्ल का ही परिणाम है कि आदरणीय रेल मंत्री जी के कारण भारत के रेलवे ने हिन्दुस्तान ही नहीं सारे विश्व में अपना एक स्थान बना लिया है। मैं आपके सामने आज कुछ फिगर्स रखना चाहता हूं कि जब रेल मंत्री जी ने रेल मंत्रालय को संभाला, उस समय रेल मंत्रालय घाटे में चल रहा था। सारे भारतवर्ष को इस बात की चिंता थी कि रेलवे का भविष्य अंधकारमय है, लेकिन भगवान ने, खुदा ने एक ऐसे व्यक्ति को रेल मंत्रालय का प्रभार दिया, जो भारत के इतिहास में, हिस्ट्री में इस हिन्दुस्तान को एवं भारतीय रेल को एक ऐसे स्थान पर ले गया कि आज विश्व के लोग, सारी दुनिया के लोग रेल के मामले में हिन्दुस्तान से सबक सीख रहे हैं।

आप जानते हैं कि रेल मंत्रालय पहले घाटे में था, वहीं आज 20,000 करोड़ रुपये का मुनाफा हुआ है। इस देश में जो कीर्तिमान स्थापित हुआ है, इससे बड़ा विकास और इससे बड़ी उपलब्धि आज और क्या हो सकती है? आज 16,000 करोड़ रुपये का कैश बैलेंस रेल मंत्रालय ने दिया है। आदरणीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी की मेहनत से 800 किलोमीटर की जगह 2300 किलोमीटर बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण हुआ है, साथ ही नयी कोच इंजन एवं चक्का फैक्ट्री के निर्माण का फैसला भी हुआ है, यह एक ऐतिहासिक फैसला है। आजादी के बाद हम लोगों को पहले बाहर से कोच मंगाने पड़ते थे, लेकिन यह आदरणीय लालू यादव जी की सोच एवं इनकी बुद्धि का कमाल है, इनकी मेहनत और इनके काम का कमाल है कि आज इस हिन्दुस्तान में चक्का फैक्ट्री और इंजन फैक्ट्री का निर्माण हो रहा है, साथ ही पूर्वी और पश्चिमी कोरिडोर का निर्माण भी हो रहा है। बिहार में छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने का कार्य प्रारम्भ कर दिया गया है।

उपसभाप्रति जी, हमारे एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि माननीय रेल मंत्री के काल में दुर्घटनाएं बढ़ी हैं, मैं आंकड़ों के साथ बताना चाहता हूं कि 2001 एवं 2002 में 423 दुर्घटनाएं हुई थीं, लेकिन 2005-06 में 234 दुर्घटनाएं हुई हैं। मैं माननीय सदस्य से कहना चाहता हूं कि आपको पहले आंकड़ों को देखना चाहिए, कागजों को देखना चाहिए कि आज रेलवे में क्या परिस्थितियां हैं। 2001 में जब दूसरे रेल मंत्री थे तब रेल दुर्घटनाओं की संख्या 423 थी, लेकिन अब 2005-06 में 234 रेल दुर्घटनाएं हुई हैं। अप्रैल से नवम्बर 2005-06 में 169 और 144 दुर्घटनाएं हुई हैं, इससे कम दुर्घटनाओं की उम्मीद करना उचित नहीं माना जा सकता है। एक शायर ने कहा है कि-

लालू ने रेलों में किया है बड़ा कमाल।

नुकसान से महकमे को उन्होंने दिया है निकाल।।

ऐसी परिस्थिति में लालू यादव ने जो काम रेल मंत्रालय में किया है, मैं समझता हूँ कि अभी तक किसी ने ऐसा सोचा भी नहीं था।

महोदय, जो पिछड़े इलाके हैं, उन पिछड़े इलाकों के लिए लालू जी ने जो काम किया है, शायद किसी व्यक्ति के दिमाग में भी नहीं आया होगा, जिसके लिए कभी किसी ने सपने में भी नहीं सोचा था कि ऐसी जगहों पर रेलवे लाइन बिछाई जानी चाहिए। ऐसे हालात में इन्होंने रेलवे लाइन बिछाने का जो काम किया, शायद इसे कोई दूसरा व्यक्ति नहीं कर सकता था। रेल मंत्रालय ने मोतिहारी से लेकर सीतामढ़ी तक जो लाइन बिछाई है, हम लोगों ने कभी ख्वाब में भी नहीं देखा था, वहाँ की गरीब जनता ने कभी ख्वाब में भी नहीं देखा था कि माननीय रेल मंत्री जी के जमाने में हम लोग रेल पर भी चढ़ेंगे। किसी के जमाने में हम लोग रेल में चढ़ेंगे, लेकिन आज रेल मंत्री जी की देन है, रेल मंत्री जी की कृपा है, रेल मंत्री जी की सोच है कि पिछड़े इलाकों में रेल ले जाकर के गरीबों की सेवा करें, गरीबों के विकास का काम करें, जो पिछड़े इलाके हैं, उनके उत्थान का काम करें। इसी तरह इन्होंने जसवंतपुर के लिए ट्रेन चलाने के बारे में बजट भाषण में कहा था। ... (समय की घंटी)... अभी तो हम एक मिनट ही बोल पाए हैं।

**श्री उपसभापति:** एक मिनट नहीं, आपने सात मिनट का समय ले लिया है।

**श्री मोतिउर रहमान:** जसवंतपुर ट्रेन बंगलोर से आकर मुजफ्फरपुर रुक जाती है। हमारे आदरणीय रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा था कि इसको हम रक्सील तक बढ़ा देंगे, लेकिन दुर्भाग्य से अभी तक रक्सील का उद्घाटन नहीं हो सका, इसलिए आग्रह करते हैं कि वह मुजफ्फरपुर खड़ी रहती है, उसको रक्सील तक शीघ्र बढ़ा दिया जाए। हमारे मित्र, हमारे बगल में बैठे हुए हैं श्री सुभाष यादव जी, यह आग्रह कर रहे हैं कि थाणे से ट्रेन आती है हाजीपुर उसको एक्सप्रेस करके उसमें एक एंसी कोच लगाने की कृपा की जाए। चूंकि माननीय रेल मंत्री जी का ससुराल भी उसी इलाके में है और वहाँ से बहुत सारे लोगों को हाजीपुर आना पड़ेगा ... (व्यवधान)... उपसभापति महोदय, एक महत्वपूर्ण ...।

**श्री उपसभापति:** यही मैं बोल रहा था कि इनको यहाँ बोलने की वक़्त जरूरत है।

**श्री मोतिउर रहमान:** उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। लालू यादव जी खुद उर्दू के लिए अपनी कुर्बानियाँ भी देने के लिए तैयार रहते हैं और दी भी है, जो उर्दू के लिए उन्होंने बिहार में काम किया, शायद वह मिसाल है इस हिन्दुस्तान के इतिहास में। रेलवे स्टेशनों पर जो उर्दू में लिखा हुआ है, वह अंग्रेजों के जमाने का है, वह बहुत पुराना है, वह पढ़ने में नहीं आ रहा है। उसका नये सिरे से एडवर्टाइजमेंट करवा करके, सभी स्टेशनों पर उर्दू में चमकता हुआ बोर्ड लगवाने की व्यवस्था की जाए। यह सारे हिन्दुस्तान के लोगों की डिमांड है कि जब लालू जी रेल मंत्री हैं, तो उर्दू के बोर्ड क्यों

नहीं चमकते हैं, मैंने उनको आश्वासन दिया कि जिस दिन रेल मंत्री जी को यह जानकारी हो जाएगी, उसी दिन से रेलवे स्टेशनों पर उर्दू के बोर्ड चमकते हुए नजर आयेंगे।

मैं आखिरी बात यह कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी के पदभार ग्रहण करने के पहले खान-पान की व्यवस्था बहुत खराब थी। आपके डर से, आपकी मेहनत से, इनके परिश्रम से इसमें काफी सुधार हुआ है, लेकिन एक व्यक्ति को 100 ट्रेनों का मालिक बना दिया गया है, उससे काम सम्भल नहीं रहा है, वह बड़ा आदमी है, करोड़ों रुपये कमाने वाला है, आज उसमें सुधार नहीं है, इसको कंट्रोल करने की आवश्यकता है। जो आर०ओ०बी० का शिलान्यास हमारे आदरणीय रेल मंत्री जी ने किया, अभी तक बिहार सरकार उसमें मदद नहीं कर रही है।

मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि शीघ्र ही उसका कार्यान्वयन किया जाए और मोतिहारी में आर०ओ०बी० बहुत जरूरी है, जिसका शीघ्र निर्माण करवाया जाए। हमारे एक साथी बोल रहे थे कि हर छोटे-बड़े स्टेशनों पर बाथरूम बने हुए हैं, लेकिन उनमें सफाई का प्रोपर इंतजाम नहीं हो पाता है। इसलिए छोटे स्टेशनों पर भी सफाई की व्यवस्था अच्छी होनी चाहिए। इससे गरीब लोगों को, जो देहात से लोग आते हैं, उनको सफाई में रहने का इंतजाम कराना चाहिए। मैं इन्हीं सब शब्दों के साथ, रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ। भारत के इतिहास में जो इन्होंने काम किया है, इतिहास जीवनभर रहेगा, जब तक भारत देश रहेगा, लालू तेरा इतिहास रहेगा। जय हिन्द।

श्री अरवि राय (पश्चिमी बंगाल): धन्यवाद सर, मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। बहुत से लोगों ने उनको बधाई दी कि उन्होंने बहुत काम किया है। मंत्री काम करते हैं, रास्ता बताते हैं, पॉलिसी बनाते हैं, काम तो मंत्रालय करता है और मंत्रालय जो काम करता है, उसके लिए उसको उसकी वाहवाही नहीं मिलती, भले ही प्रॉफिट हो या एक्सीडेंट हो। ऐसी स्थिति में जहां तक इस प्रस्ताव का प्रश्न है कि यह प्रस्ताव पारित हो जाए, तो इस प्रस्ताव को पारित करने के लिए मैं पहले ही अपनी ओर से इसको मंजूरी देता हूँ, बाकी मंजूरी सदन देगा। लेकिन कुछ बातें यहां पर मैं कहना चाहता हूँ। मेटेनैस के संबंध में कहना चाहता हूँ। वैगन और कौरेज की मेटेनैस की बात के संबंध में सबने कहा कि गाड़ियों की हालत कुछ खराब है। कुछ ऐसी बातें हैं कि सामने से प्रॉफिट दिखाई दे रहा है और बार-बार मंत्री जी को बधाई दी जा रही है। बहुत दिनों से रेलवे में यह कहा जा रहा है कि टिकटों का भाड़ा बढ़ाया नहीं जा रहा है। लोग खुश हो जाते हैं। किसी ने कहा भी कि जब हवाई जहाज ऊपर उड़ते हैं और जब ऊपर घूमते हैं तो उसके लिए 110 से 150 रुपए चार्ज किए जा रहे हैं। सीधे टिकट के जो किराए हैं, वह नहीं बढ़ा रहे हैं, ऊपर जो घूम रहे हैं, उसके लिए बढ़ा रहे हैं। फ्यूल चार्जिंग के लिए बढ़ा रहे हैं। इसी प्रकार इसमें भी कहीं-कहीं थोड़े से उल्टे ढंग से इसको बढ़ा रहे हैं। पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि तत्काल के जो टिकट होते थे, वे तत्काल में ही लिए जाते थे, अब पांच दिन पहले कर दिया है। पांच दिन पहले अगर हम तत्काल के टिकट ले लेते हैं तो उसमें तत्काल

वाली बात नहीं रह जाती है, पांच दिन पहले की रिजर्वेशन की बात है। अगर हम इसको रिफंड करने जाएं तो हमें तत्काल के लिए जो सर्विस चार्ज है, वे तो वापस मिलेंगे नहीं। उल्टे 24 घंटे का जो टाइम है, उसमें 25 परसेंट उनको पैसा मिलेगा। रेलवे की आमदनी हो रही है, मैनेजमेंट बहुत अच्छा है। इसमें दिक्कत यह होती है कि तत्काल में पांच दिन पहले टिकट लेने के बाद किसी कारण से अगर हम न जा पाए तो हमारा जो पैसा है, रेलवे में जमा हो जाएगा, रेलवे का पैसा बढ़ेगा। यह भी एक पहलू है। बाकी के बारे में पहले भी बातचीत हुई थी, इसलिए मैं उसको नहीं दोहरा रहा हूं। हर जगह पर ऐसा होता है, वेटिंग लिस्ट की टिकट हो या इसमें, जब रिफंड करेगा तो उसमें रेलवे की आमदनी बढ़ रही है। इसी के साथ-साथ मैं एक दो जगह की बात कर दूं कि कुछ टर्मिनल स्टेशन हम बना रहे हैं। हमने अगर कहीं पर कोई स्टेशन बनाना है, छोटा स्टेशन-इन बिटवीन-या कहीं पर लाइन देनी है तो मंत्रालय कहता है कि यहां वायबिलिटी नहीं है। लेकिन कुछ टर्मिनल ऐसे बन चुके हैं जिसकी वायबिलिटी है या नहीं, यह नहीं देखा जाता। कई जगह ऐसा हो रहा है कि जहां पर वायबिलिटी नहीं है, वहां पर लॉस ज्यादा हो रहा है। कहीं पर एक ट्रेन जा रही है और कहीं पर दो ट्रेन्स जा रही हैं। जनता की सुविधाएं नहीं हैं, सड़कों की सुविधा नहीं है, परिवहन व्यवस्था ठीक नहीं है। ऐसी बहुत सी जगह अगर टर्मिनल्स को देखकर, सोच-समझकर बनाया जाए-वहां वायबिलिटी है या नहीं-यह देखकर अगर उन्हें बनाया जाए तो अच्छा होगा, इससे पैसा बचेगा। इसी के साथ-साथ खान-पान के बारे में बहुत सारी बातें आयी हैं। यह भी कहा गया है कि लालू जी गरीबों के संबंध में बहुत सोचते हैं। मैं भी मानता हूं कि उनकी सुविधाओं के संबंध में बहुत देखते हैं, देखना चाहिए। लेकिन खान-पान की व्यवस्था, जहां पर बहुत बड़ी टैंडर वाली जो हमने आईआरसीटीसी बनाकर की थी, जिस नज़रिए से की थी, वहां पर कहीं कमी रह गयी है और इस बात का उल्लेख उन्हीं की पार्टी के सदस्य ने किया कि खान-पान की व्यवस्था किसी एक के पास जा रही है और उसमें क्वालिटी और क्वांटिटी दोनों खत्म होती जा रही है। यह बहुत अफसोस की बात है। यह बात बहुत बार उठायी गयी लेकिन आईआरसीटीसी के जो कार्यकर्ता हैं, वे कभी मानते नहीं हैं यही नहीं, वे वहां पर जो वेटर्स रखते हैं, उनको भी उचित पैसा नहीं देते हैं। जब देखते हैं कि गाड़ी में संख्या कम है तो उनको उतार भी देते हैं। ऐसी स्थिति में उनको महीने भर में कभी-कभी दस रोज़ से ज्यादा काम नहीं मिलता है। उनको भी असुविधा हो रही है। खाद्य सेवाओं में, डिस्ट्रीब्यूशन में कमी आ रही है। इनका नाम तक, कौन कब चढ़ रहा है, किसकी ड्यूटी है, इसका भी कोई लेखा-जोखा नहीं है। बाय चांस अगर एक्सीडेंट हो जाए तो उसकी कोई जिम्मेदारी ठेकेदार की नहीं है।

इसके ऊपर भी गौर किया जाए और IRCTC को देखा जाए कि जिनको टैंडर मिलते हैं, वे क्या करते हैं या नहीं करते हैं। मैं आपको यह हकीकत बता रहा हूं। हमने इसको इस ट्रेन में देखा है, अभी उनका कहीं पर कोई नाम नहीं है। वे कितने हैं, लेकिन संख्या पांच बता दी है। यदि एक्सीडेंट में कहीं मर जाएंगे तो उसके बाद उसकी कोई जिम्मेदारी नहीं है। आगे जो पैसा मिलता था, उससे राशि कम

हो गई है, जहां पर खानपान में ठेकेदारी की व्यवस्था है। यह राजधानी ट्रेन की बात है। एक बात और आई थी और एक साहब ने भी कहा कि केरल में क्या हुआ और क्या नहीं हुआ। जहां पर छोटे-छोटे ट्राली लगाने वाले लोग हैं, जिनकी स्टॉल पुरानी हैं, इनके बारे में बहुत बार बातचीत होने के बाद भी मंत्रालय ने कुछ ऐसे कदम उठाए हैं, जिनके कारण ये गरीब आदमी और जो इनके साथ काम करते हैं, उनको अपनी जगह छोड़नी पड़ रही है। मैं आपके सामने एक उदाहरण दे रहा हूँ कि 1999 में एक ट्राली लगाने के लिए 2160 रुपए था, उसी को नवम्बर, 2005 में रिवाइज करके 18,000 रुपए कर दिया है। आपने जो नवम्बर, 2006 में रेट दिया है, वह 75,000 दिया है। आप यह बताएं कि दिल्ली के सराय रोहिला में क्या इतनी आमदनी होती है? आपने उसके लिए कोई रेट नहीं बढ़ाए हैं, जबकि आटे के भाव बढ़ गए हैं, तेल के भाव बढ़ गए हैं, गैसे के भाव भी बढ़ गए हैं। उनके पास पूरी और सब्जी बेचने के अलावा और कोई दूसरी चीज नहीं है। यह जो IRCTC की मनमानी जमींदारी चल रही है, यह ठीक नहीं है। मैं इसके बारे में और भी उल्लेख कर रहा हूँ। यह तो ट्राली की बात है, आपने स्टॉल के बारे में भी ऐसा ही किया है। दिल्ली के सराय रोहिला के आगे जो स्टॉल्स हैं, उनका रेट 1999 में 4944 था, वह 2005 में बढ़कर 37,799 कर दिया और अब उनका रेट डेढ़ लाख कर दिया है। क्या गरीब आदमियों के लिए यह राशि देनी संभव है? क्या हम इसके बाद भी कहेंगे कि मंत्री जी गरीबों के साथ हैं, वे गरीबों के मसीहा हैं? क्या IRCTC यह देख रही है? आप यह किस कारण से ऐसा कर रहे हैं, आपको किसको पैसा देना है? आपको इसको हटाकर क्या करना है? एक तो जो अवैध धंधा चल रहा है, वह तो चल ही रहा है। आपने नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर स्टॉल्स 2,40,000 की कर दी हैं। दिल्ली-शाहदरा जैसे छोटे स्टेशन पर भी आपने इसके रेट बढ़ा दिए हैं। यह सब तो आपके पास सब है। मैं आपसे यह दरखास्त कर रहा हूँ कि इसकी छानबीन करें और वहां पर ट्राली और स्टॉल्स की बात है वह व्यवसायिक निधि से करें, जो पैसा दे रहे हैं। आप जिनके पास ज्यादा साधन नहीं हैं, वे अभी भी दस रुपए की सात पूरियां ही दे रहे हैं। क्या दस रुपए में सात पूरियां देना यह संभव है? क्या आपका मंत्रालय इसके बारे में नहीं सोचेगा? यह मंत्री जी के सोचने की बात नहीं है, यह मंत्रालय की बात है। मैं यह कह रहा हूँ कि रेलवे मंत्रालय में जितने कर्मचारी काम करते हैं, जिस ढंग से IRCTC को बनाया जाता है, यहां कोई पैसा खाने वाली बात नहीं है, किसी को हटाने वाली बात नहीं है। अगर गरीबों की तरफ ध्यान नहीं दिया गया और जनता को सुविधाएं नहीं मिलें तो जिस ढंग से यह रेल मंत्रालय पैसा कमा रहा है, भले ही वह प्रोफिट दिखाए, हम उस प्रोफिट के साथ नहीं हैं। वह प्रोफिट नहीं होना चाहिए। पैसा चाहिए, इसीलिए हमें किसी को हटाना है, किसी को मरवाना है और प्राइवेट में जाना है, अगर आपका यह तरीका है तो इस तरीके के साथ मैं सोचता हूँ कि जितने सांसद हैं, ये एक साथ नहीं हैं। इसके साथ ही मैं यह कह रहा हूँ कि जैसे पुलिया के मेंटिनेंस की बात है, बहुत से ऐसे पुल हैं जिनके बारे में बार-बार यह बात कही जा रही है, उसकी तरफ भी ध्यान दिया जाए, ताकि नुकसान कम हो। मंत्री जी के आने से जो एक्सिडेंट्स कम हो गए हैं, यह बात अगर बड़ी है तो यह भी गलत बात है, क्योंकि गाड़ियों के जितने

एक्सडेंट्स कम होंगे, तो हमें उतना ही मुआवजा कम देना पड़ेगा। वह हमारे लिए फायदेमंद होगा। यात्रियों के लिए सुरक्षा भी होनी चाहिए। इसी के साथ, मैं यह कह रहा हूँ कि आप उसी ढंग से देखें, आप फायदा भी देखें, प्रोफिट भी देखें, लेकिन प्रोफिट के साथ-साथ आप गरीबों को मत मारिए, जनता को मत मारिए। आप उनको सुविधाएं दीजिए और सुरक्षा दीजिए। उनके लिए जो व्यवस्था है, आप उसको ठीक कीजिए। श्री टयर से लेकर, प्रमोटिड करके IInd AC में लेने की आवश्यकता नहीं है या फर्स्ट AC में लेने की आवश्यकता नहीं है या फर्स्ट AC का पैसा कम करके, हम रेल में जो सुविधाएं दे रहे हैं, उनके लिए करेंगे, ऐसी बात नहीं है। रेलवे, रेलवे की तरह से चले, उसमें से पैसा आएगा, लेकिन मैं बार-बार यह कह रहा हूँ कि IRCTC के साथ जो हैं, ये गलत काम कराते हैं, यदि इनको न सुधारा जाए तो पूरे स्टेशनों पर A, B, C जो भी हैं, ये जो खोमचे वाले और ट्रॉली वाले हैं, चाय बेचते हैं, पूरी बेचते हैं, इनको अगर हटा दिया जाएगा तो आप उनके साथ अन्याय करेंगे। यह अन्याय न हो इसी के बारे में मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कर रहा हूँ। इसी के साथ, मैं इस अनुदान को पारित करने का समर्थन करता हूँ।

**श्री अजय मारू (झारखंड):** धन्यवाद उपसभापति महोदय। विनियोग (रेल) संख्यांक 5 एवं 6 विधेयक 2006, 31 मार्च 2005 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए एवं वित्तीय वर्ष 2006-07 के लिए भारत की संचित निधि से अतिरिक्त अनुदान राशि के लिए है।

महोदय, हम प्रति वर्ष रेलवे का अलग से बजट भी पारित करते हैं। इसमें भी हम अतिरिक्त निधि को आज यहां मंजूरी देंगे। पर क्या इन सारी बातों से हम रेलवे की गुणवत्ता में सुधार, यात्री सुविधाओं में सुधार, यात्रियों की सुरक्षा में सुधार का पूरा ध्यान रख रहे हैं? अभी हमारे कुछ साथियों ने कहा कि रेलवे लाभ में भी आ गई है और यात्री किराया बिना बढ़ाए रेलवे लाभ में आ गई है, यह एक अच्छी बात है। बजट में कई नई योजनाओं को रेलवे लाती है, पर क्या हम उन योजनाओं के समय पर पूरा कर पाते हैं, इस पर हमें विशेष ध्यान देना होगा। ऐसी कई योजनाएं हैं, तो पिछले 15-20 वर्षों से लटकी चली आ रही हैं। जब ये योजनाएं समय पर पूरी नहीं होती हैं, तो बजट में हम जो अतिरिक्त प्रावधान करते हैं, वह प्रावधान और आगे बढ़ जाता है। हमें आज कई ऐसी बातों पर ध्यान देना होगा कि हमने माल भाड़े में काफी वृद्धि की है। जब हम माल भाड़े में वृद्धि करते हैं, तो उसका अतिरिक्त लाभ रेलवे को होता है।

महोदय, मैं झारखंड प्रदेश से आता हूँ। झारखंड में औद्योगिक गतिविधियों के बढ़ने की पूरी संभावनाएं हैं। इसके लिए रेलवे समेत आधारभूत संरचना में काफी सुधार की जरूरत है। रेलवे अभी झारखंड में प्रति वर्ष लगभग 75 मिलियन टन दुलाई करती है, जिसके अगले कुछ वर्षों में 250 मिलियन टन तक बढ़ने की संभावना है। जब वहां अतिरिक्त दुलाई होगी, तो रेलवे को भी इससे अतिरिक्त लाभ होगा।

महोदय, इस वक्त चक्रधरपुर और झारसुगुडा के बीच ब्रॉडगेज की दो लाइनें हैं, जिनकी पूरी क्षमता का इस्तेमाल हो रहा है और इसे चार लाइन की करने की आवश्यकता है। इस सम्बन्ध में झारखंड के तत्कालीन मुख्य मंत्री श्री अर्जुन मुंडा ने रेल मंत्री जी को पत्र लिख कर विस्तृत योजना भेजी है। इसमें टाटनगर और झारसुगुडा के बीच वर्तमान दो लाइन को चार लाइन करने की मांग की गई है, ताकि इस रास्ते हावड़ा-मुम्बई से माल ढुलाई करने की क्षमता बढ़े। इसी तरह सिनी और नीमडीह के बीच की दो लाइनों को चार लाइन करने, जमशेदपुर और घाटशिला के बीच दो लाइन को तीन लाइन करने, राँची और राउरकेला के बीच सिंगल लाइन को डबल लाइन में परिवर्तित करने, बदामपहाड़ से भद्रक तक नई ब्रॉड गेज लाइन बिछाने, आदि कई योजनाओं की मांग की गई है। झारखंड के औद्योगिकीकरण के लिए रेलवे सुविधाओं में उपरोक्त वृद्धि आवश्यक है। इन योजनाओं पर लगभग 4600 करोड़ रुपया खर्च होने का अनुमान है। लेकिन आने वाले वर्षों में माल ढुलाई से इससे दुगुनी आमदनी होने का भी अनुमान है। महोदय, झारखंड एक ऐसा राज्य है, जिसने रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए केन्द्र सरकार से पूरा सहयोग किया है।

राज्य सरकार ने बहुत पहले घोषणा की थी कि राज्य में रेलवे की जितनी परियोजनाएं लगेगी, राज्य सरकार उन का आधा खर्च वहन करेगी। इस घोषणा के बाद राज्य सरकार एवं रेलवे की सहभागिता से झारखंड में 6 रेल परियोजनाओं का काम शुरू हुआ है। इन पर कुल 1997 करोड़ रुपए की लागत का अनुमान है जिससे कुल 545 किलो मीटर रेलवे लाइन बिछाई जानी है। राज्य सरकार ने आधी लागत से भी आगे बढ़कर 66 प्रतिशत राशि की व्यवस्था करने का जिम्मा लिया है यानि राज्य सरकार को करीब 3332 करोड़ रुपए तथा रेलवे को 665 करोड़ रुपए की व्यवस्था करनी है। इस राशि में से राज्य सरकार 484 करोड़ रुपए उपलब्ध करा चुकी है और वर्ष 2006-07 यानी वर्तमान वर्ष में भी 125 करोड़ रुपए उपलब्ध कराए गए हैं। इसके बावजूद परियोजनाओं की प्रगति नगण्य है। उदाहरण के लिए हजारीबाग बड़काकाना रेल लाइन को लिया जा सकता है जिसमें 47 किलो मीटर रेल लाइन बिछायी जानी है। इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण का काम पूरा हो चुका है और रेलवे को भूमि उपलब्ध करा दी गयी है, इसके बावजूद स्थिति यह है कि कुल 130 लाख क्यूबिक मीटर भराई का काम करना है जिसमें से 20 लाख क्यूबिक मीटर भराई हुई है। वहां कुल 90 ब्रिज बनाने हैं जिन में से 10 पूरे हुए हैं। इस तरह कई ऐसी योजनाएं हैं जिन पर काम बहुत धीरे हो रहा है। यही हाल झारखंड में प्रस्तावित रेलवे फ्लाईओवरों का भी है। महोदय, वहां पर 19 आर०ओ०बीज० का काम दिया गया है, उसमें 3 रेलवे ओवर ब्रिज पूरे हुए हैं। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में 1 दिसम्बर को माननीय रेल राज्य मंत्री जी ने स्वीकार किया है कि कुछ विलम्ब हुआ है, लेकिन अधिकतर विलम्ब भूमि अधिग्रहण नहीं होने के कारण हुआ है। जब मैंने इस बारे में राज्य सरकार से पता किया तो उन्होंने कहा कि रेलवे विभाग से जितने आर०ओ०बीज० हैं, उन सब का काम कोंकण रेलवे को दिया गया है और उन के साथ 14 नवम्बर, 2006 को जो बैठक हुई है, उसमें इन

सभी मामलों को रखा गया है। अधिकतर स्थानों में जहां भूमि अधिग्रहीत नहीं की गयी थी, वह उन को अधिग्रहीत कर दे दी गयी है। अतः मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि जहां दिल्ली में एक फ्लाईओवर 6 महीने में बन जाता है, वहां 4 वर्षों से फ्लाईओवर नहीं बन पा रहे हैं। महोदय, मैंने पिछली बार भी कहा था कि हमारे यहां एक फ्लाईओवर 6 महीने से बनकर तैयार था, लेकिन माननीय मंत्री जी के इंतजार में उस रेलवे फ्लाईओवर का उद्घाटन नहीं हुआ। अंत में हम को एक रिकशा चालक से उस रेलवे फ्लाईओवर का उद्घाटन कराना पड़ा और आज उस फ्लाईओवर पर पूरा आवागमन चालू है। इसी तरह 14 अन्य फ्लाईओवर्स हैं जिनका काम या तो आरंभ नहीं हुआ है या आधा काम कर के रोक दिया गया है। महोदय, झारखंड में जितने फ्लाईओवर्स हैं और जिनकी लागत 162 करोड़ की है, उस में रेलवे का शेयर केवल 78 करोड़ है व 84 करोड़ जब झारखंड सरकार दे चुकी है तो उन फ्लाईओवर्स का काम जल्द-से-जल्द आरंभ किया जाना चाहिए।

इस के अलावा रेलवे सुविधाओं की दृष्टि से भी झारखंड से दक्षिण व पश्चिम भारत के लिए राजनीतिक सेवाएं बढ़ाई जानी चाहिए। साथ ही यात्रियों की सुरक्षा के संबंध में मैंने पहले भी गुंजारिश की थी कि जिस तरह एअरपोर्ट्स की सुरक्षा सेंट्रल एजेंसीज को दी गयी है, उसी तरह रेलवे यात्रियों की सुरक्षा और रेलवे संपत्ति की सुरक्षा के लिए एक रेलवे सेक्युरिटी फोर्स बनायी जानी चाहिए ताकि यात्रियों तथा रेलवे संपत्ति की सुरक्षा पूरी हो सके।

महोदय, मैंने झारखंड में ट्रेन डकैतियों की बढ़ती संख्या पर भी मंत्री महोदय से 24 नवम्बर को पूछा था तो उन्होंने स्वीकार किया था कि 2004 में 13, 2005 में 22 और 2006 के 9 महीनों में 14 डकैतियां हुई हैं और कई जगह यात्रियों के मारे जाने की भी सूचना है। अतः मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि झारखंड एक पिछड़ा प्रदेश है। वहां रेल सुविधाओं और यात्रियों की सुरक्षा पर ध्यान दिया जाना चाहिए। इसी के साथ, मैं इस एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI S. ANBALAGAN (Tamil Nadu): Thanks a lot, Mr. Deputy Chairman, Sir, for giving me a chance to speak on this most important subject of Railway Supplementary Budget on behalf of the AIADMK Party in this House. Sir, it is a proud privilege for me — reserved for my colleague to speak earlier — to join and learn the lessons. I have plus and minus points to make on this subject. Sir, I will put forward only two points for the consideration of the hon. Minister. Firstly, the proposal for creation of Railway Division at Salem was announced about a year back. But, I am unable to understand why it has not been done so far. I would like to know this from the Minister.



THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): You please go through the document. We have already provided for ten lakhs in the Budget. It is there.

SHRI S. ANBALAGAN: Until last month, there was none.

SHRI R. VELU: We had appointed a special officer to go into the territory, etc. etc. He has given a report a month back. We have processed it and the hon. Railway Minister has passed orders on this issue and it is now coming into play.

SHRI S. ANBALAGAN: Okay. Thank you, Sir. Creation of new Railway Division is done for the technical administration. It is not yet started. I don't know what is the reason. Salem Division. *(Interruptions)* Sir, the next one is, Tamil Nadu has been repeating its grievance that it is being discriminated in the matter of conversion to broad gauge railway line. The broad gauge conversion work at the all-India level is around 25 per cent while in Tamil Nadu, it is more than 51 per cent. Simultaneously, in the matter of taking up new projects, Tamil Nadu has been neglected. In this connection, I may draw the specific and special attention of the Railway Minister to the long-standing demand of a new railway connection from Salem to Karur via Namakkal. Though the project was sanctioned by the Government as early as 1998, it has been moving at a snail's speed. Sir, I don't know what are the reasons. Enough funds were not given and interest was not shown. Practically, the work has been left without progress. Anyhow, I request the hon. Minister for Railways to bestow his special attention on the due allocation of funds and quick execution of the project within a time-frame. Thank you, Sir.

SHRI C. RAMACHANDRAIAH (Andhra Pradesh): Thank you, Sir. I will try to confine to my State's problems and not to go in general.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: And also confine to the time limit. My problem is time limit.

SHRI N. JOTHI (Tamil Nadu): Sir, the Railways is known for late coming and late going. He will also be late in finishing.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House functions perfectly on time.

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, I am rather constrained to appreciate the overall performance of the Railways. But, I regret to say that my State

of Andhra Pradesh is continuously being neglected with regard to the allocation of funds, with regard to the new lines and with regard to the introduction of new trains. Sir, the assessment that has been made with regard to the completion of the existing projects which the Government has committed, I have learnt that it will take 30 years to complete. Of course, it is a continuous process which is going and the Railways have made a good deal of profits also. But, in spite of this, the Indian Railways requires vast expansion. We are rather ambitious to achieve ten per cent growth rate. We need transport infrastructure and the Railways contribute a lot to this transport component of the infrastructure. So, the Railways have to equip themselves for this purpose. I appreciate his concern for the poor people, but that is a constraining factor for him to mobilise, to make more profits also. I do appreciate the practical difficulties. But that should not deter him from going in for vast expansion, which is badly needed in this country. We have to mobilise funds. How best can we mobilise the funds? You should have some innovative measures, whether you mobilise funds by inviting foreign direct investments or from the local financial institutions, because it is a sovereign guarantee, and it can be given. There is not much difficulty in raising the funds. But have an ambitious programme of expansion. I was told that 15 years' time is required to complete the doubling and electrification work itself; whatever you have committed, I am not talking about further commitments. For the existing commitments, the time which you require is 30 years for the overall completion, and 15 years for gauge conversion and electrification. You have to improve the capabilities.

Sir, as far as my State is concerned, we have been requesting for the multi-modal transportation system in Hyderabad. It is a joint venture that has been proposed between the Railways and the Government of Andhra Pradesh, and it is an extremely cost-effective urban transport project, which is very, very crucial for the city of Hyderabad, which is growing at a fast speed, and to decongest the existing traffic in the city also, and it will provide connectivity to the new international airport which is being constructed in Hyderabad and the satellite towns around the airport. So, the project cost has been proposed to be around Rs. 325 crores which will be shared. So, I request the Minister to take note of it, and initiate appropriate measures so that this project can be completed expeditiously.

Sir, in my district, there is one particular line, that is, Mumbai-Chennai

railway line. Heavy traffic is there due to transportation of iron-ore. The iron-ore is being transported to Chennai sea port, and Chennai sea port is totally congested now. Now, one more sea port is being constructed for transportation of iron-ore, that is, Krishnapattanam in Nellore district. So, if you can lay a new line from Ovaluvalipalli to Krishnapattanam Port, this will reduce the distance by around 90 kms., and the congestion at the Chennai sea port can also be reduced. Now, the Government has got a very ambitious programme of exporting iron-ore so that the balance of payments position can be balanced and more foreign exchange can be earned. That is what I learnt from Mr. Jairam Ramesh yesterday. This particular project has to be undertaken on a war footing so that we may fetch more revenue, it is the most viable project. It will fetch more revenue to the Railways also, and it will reduce the congestion at Chennai sea port, and the Mumbai-Chennai line...*(Interruptions)*...

SHRI R. VELU: That is at an advanced stage.

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Paper work is over. The practical ground work has to be done. Sir, with regard to the doubling work, virtually, the doubling work is going on at a snail's pace. Renigunta-Guntakkal is in Mumbai-Chennai line. So, there is a heavy traffic to the Tirumala temple. This doubling will reduce the congestion, and since two decades, this doubling work has been going on, and you have done some patches, but it has to be completed. This requires Rs. 60 crores additionally, which the Minister will be kind enough to provide.

With regard to the guague conversion, the Dharamvaram Pakala project was sanctioned in 1996, and Rs. 50 crores will be sufficient to complete this project. What I am trying to say is that, you assess the viability and utility of the pending projects, and you have your own assessment about the availability of funds, and try to give your weighted average with regard to the provisions of funds and with regard to the utility.

Then you prioritise the projects that have to be undertaken, and electrification also. Sir, electrification was virtually stopped in certain areas, e.g. Renigunta and Katpadi; it was virtually stopped...*(Interruptions)*... and also, in Renigunta-Guntakkal. Sir, the Mumbai-Chennai line is the oldest line in this country. Railway bridges are also very old. No improvement has been done in this regard. Kindly take care of it. *(Time Bell)* Sir, I am not creating any controversies here!

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You are not creating. But do you mean to say that I ring the bell because you create controversies, and not for reminding the time? ...(*Interruptions*)...

SHRI ARUN JAITLEY (Gujarat): It is a constructive speech, Sir.

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, these particular problems are concerning my State, and I am confining myself to them.

There is one line, the Nandyala-Erragunta line. This was sanctioned in 1996. This is incomplete. A provision of Rs. 35 crores will be made to complete this work. Sir, this will link the entire Rayalaseema backward districts to the affluent districts of the coastal areas, and it will reduce the distance by 85 kilometres. Sir, this is a very important line. Just by spending Rs. 35 crores, this project can be completed.

Then, we have been requesting for the Peddapalli-Karimnagar railway line. This was also sanctioned in 1993, and this is in the most backward area of Telangana, where our friends are agitating. Sir, this has to be taken care of. I think, Lalu Saheb is aware of the problems of Telangana, and also of the Dharmavaram Pakala gauga conversion.

Sir, with regard to the new lines, last time, the Minister was kind enough to convene a meeting of the Members of Parliament from Andhra Pradesh, where we had submitted a memorandum to him. And our Chief Minister has also written to him. The former Chief Minister, Mr. Chandrababu Naidu, has also written to him about these new lines. But till now, no concrete action has been taken. With regard to the Kovvur-Bhadrachalam, Jaggaipeta-Vishnupuram and Cudappah-Bangalore lines, these projects were pending for the last three decades. Since the last three decades, people have been expecting of it. We read in the newspapers that a survey has been conducted. Till now, no action has been taken. This will link Karnataka with Andhra with a reduced distance of 120 kilometres. Sir, this is a very important line which has to be undertaken, that is the extension of railway line from Pandurangapuram to Sarpaka that is in Khammah district. The famous Bhadrachalam Temple is there. There is a new line from Manuguru to Ramagundem. That is in the industrial area.

With regard to passenger amenities, Sir, we have also requested. In fact, we wrote a letter to the Minister that Secunderabad, Nampalli and Kachiguda, important railway stations in Hyderabad City have to be

renovated, for which an estimate of Rs. 35 crores has been made, including Tirupati. Tirupati is a very big railway junction. Every day, around 50,000 to 60,000 passengers travel from that station, Sir. This has to be renovated.

Lastly, Sir, earlier, the Minister was kind enough to agree to my proposed that a train has to be introduced from Tirupati to Shirdi via Puttaparti. Call it 'a pilgrim train' or whichever name you want to call it by, it will have a tremendous potentiality. Sir, whatever proposals I am making here are commercially most viable proposals. So, kindly take this aspect into account. The Minister was kind enough to announce it, "I am agreeing. I will introduce it!" But till now, it has not been announced. ...*(Interruptions)*...

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI LALU PRASAD): Before the Budget Session, and we will see to it that they are ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It will be considered during the Budget Session.

SHRI LALU PRASAD: Before the Budget Session.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Before the Budget Session. ...*(Interruptions)*... Mr. Ramachandraiah, you have put a lot of demands. Now, you can complete because I have to accommodate another 15 speakers!

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: I am sorry, Sir. ...*(Interruptions)*... I was talking about the passenger trains. I am worried about the passengers. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The debate has to be completed today, and the hon. Minister has to reply. All that has to be done in another one-and-a-half hours. ...*(Interruptions)*...

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, I request him to take it up with the Managing Directors of public sector undertakings.

श्री लालू प्रसाद: हम वर्ल्ड बैंक भी जा रहे हैं।

सुश्री सुशीला तिरिया (उड़ीसा): डिप्टी चेयरमैन सर, मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया और मैं तहे दिल से आपको धन्यवाद देना चाहूंगी। सर, मैं उस क्षेत्र से रिप्रजेंट करती हूँ, जिस क्षेत्र में रेलवे की तरफ से काफी डेवलपमेंट करने की जरूरत है। साथ ही साथ मैं एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करते हुए रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी, रेल राज्य मंत्री

श्री नारनभाई रठवा जी और श्री आर० वेलू जी और रेल विभाग के सभी लोगों को मैं धन्यवाद देना चाहूंगी और उनका भी आभार व्यक्त करना चाहूंगी कि हिन्दुस्तान में आपने रेलवे का नाम ऊंचा किया, लेकिन मैं एक चीज हिन्दुस्तान में देखती हूँ बचपन से लेकर आज तक, हिन्दुस्तान में एक ही चीज है जो कि जो अमीर है, वह बहुत अमीर होता जाता है और जो गरीब है, वह बहुत गरीब होता जा रहा है। जहां पर डेवलेपमेंट की जरूरत है, उधर डेवलेपमेंट नहीं हो पा रहा है और जहां डेवलेपमेंट आजादी के बाद हो चुका था, उधर ही हर कोई डिपार्टमेंट, हर कोई रेल मंत्री, चाहे जिस राज्य से भी आए, उधर ही ज्यादा ध्यान देते हैं।

[उपसभाध्यक्ष श्री दिनेश त्रिवेदी पीठासीन हुए]

मैं मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूंगी कि कम से कम आप लोग ऐसे क्षेत्रों से आते हैं, मैं पर्सनली भी जानती हूँ, कोई दलितों की, कोई अनुसूचित जाति की, कोई आदिवासी की, कोई पिछड़े वर्ग के लोगों की बात करते हैं, उन क्षेत्रों के डेवलेपमेंट की बात करते हैं, तो आपके समय से कम से कम, मेरा यह निवेदन है कि ऐसे इलाकों की तरफ आप सर्वप्रथम ध्यान दें और मेनस्ट्रीम में उनको भी जोड़ने का काम करें। मेरी जानकारी है कि इससे पहले तीन-तीन रेल मंत्री नहीं थे। आज जो तीन रेल मंत्री हैं, मैं समझती हूँ कि अब रेल मंत्री जी उनमें विभाग और कार्य बांटेंगे, उन्हें निर्देश देंगे तो पिछड़े क्षेत्र भी मेनस्ट्रीम में और डेवलेपमेंट में आगे बढ़ सकें। जब वेस्टर्न की बात करो तो मुम्बई और ईस्टर्न की बात करो तो कोलकाता और जब नॉर्दन की बात करो तो दिल्ली और साउथ की बात करो तो चेन्नई, उसके अलावा बाकी जो क्षेत्र हैं, उनमें हवाई जहाज के डेवलेपमेंट की कोई बात कर ही नहीं सकता। हवाई जहाज की फैसेलिटी है, तो तीन-चार हजार में यात्रा करेंगे और जहां पर गरीब लोग हैं, वे हवाई जहाज में फ्लाई नहीं कर पाएंगे। गरीब लोग क्या करते हैं, गरीब लोग आपकी तरफ ही ध्यान देते हैं। वे आपकी तरफ ही ध्यान देकर देखेंगे कि रेल विभाग रेल चलाएगा, तो कम से कम हम जायेंगे।

सर, मैं आपके माध्यम से एक चीज बताना चाहूंगी कि जब मैं पढ़कर निकली, तो मैं कुछ दिन अपनी खुशी के लिए बच्चों को पढ़ाने लगी। मैंने बच्चों से पूछा कि रेल देखी है, तो बच्चों ने कहा - हां देखी है। मैंने उनसे पूछा कि रेल के व्हील कैसे बने हैं, तो उन्होंने कहा कि रेल के व्हील रबड़ से बने हैं। मेरा कहना यह है कि आज भी ऐसे क्षेत्र हैं, जहां बच्चों को रेलवे देखने की जरूरत है। जब टीचर बच्चों को आस-पास के रेलवे स्टेशनों पर रेल दिखाने के लिए ले जाएंगे, रेल को नजदीक से तो नहीं देख सकते, परन्तु दूर से देख सकते हैं। उस समय उनको बताया जा सकता है कि रेल के व्हील रबड़ से नहीं बनते हैं, वे लोहे में बनाए जाते हैं।

मैं उस क्षेत्र से आती हूँ जिस क्षेत्र में 1905 में एक रेल लाइन थी, उस रेल लाइन को बांगरीपोसी कहते थे। मैं मानूंगी उड़ीसा के मयूरभंज स्टेट के महाराजा रामचन्द्र भं देव जी के समय में उड़ीसा की

प्रगति के लिए सबसे ज्यादा काम हुआ था। उस समय बंगाल, उड़ीसा और बिहार इकट्ठा था, उस समय उत्कल या उड़ीसा को अलग करने के लिए, उनके डेवलपमेंट को रास्ते पर लाने के लिए उन राजाओं की ज्यादा भूमिका थी। मेरा यह कहना है, जो इधर बंगाल के भाई-बहनों में है, बिहार से हमारे रेलवे मंत्री जी हैं, हम उड़ीसा की तरफ से बोल रहे हैं, तो हम एक समय में भाई-भाई थे, जब आप रेलवे में प्रगति करेंगे, तो एक छोटे भाई-बहन की तरह उड़ीसा को भी साथ में लेकर चलिए, जिससे कि हम आपके साथ ही डेवलपमेंट कर सकें। मैं यह कहना चाहूँगी कि उस समय की 1905 की जो रेल लाइन है..। सर, मैं यह कहना चाहती हूँ कि जिसका बच्चा रोता है, उसकी माँ को तकलीफ होती है। जब एक समय में रेलवे लाइन बंद होती जा रही थी तब एक पब्लिक आंदोलन छिड़ा और पब्लिक ने कहा कि हमें सुप्रीम कोर्ट में एक केस दर्ज करना है - सुप्रीम कोर्ट जाने की उन्होंने धमकी तो नहीं दी पर यह कहा कि सुप्रीम कोर्ट में अपील करेंगे इसलिए कि जब मयूरभंज एक स्टेट था, *It was a State* और वह गवर्नमेंट ऑफ इंडिया के साथ मर्ज हुआ, उसी एग्रीमेंट के तहत उन्होंने कहा था कि रेलवे की भी डेवलपमेंट करेंगे लेकिन उस एग्रीमेंट के तहत जब डेवलपमेंट न होकर बंद होता जा रहा था इसलिए लोगों ने मांग की कि अगर रेल विभाग की ओर से कुछ नहीं हो पाएगा, तो हम सुप्रीम कोर्ट तक जाएंगे, उधर हम अपील करेंगे क्योंकि हम केन्द्र के साथ शामिल हुए थे, हम राज्य के साथ शामिल नहीं हुए थे। यह भी हमारी एक मांग है, इस लाइन को डेवलप करने की। माधव राव सिंधिया जब मंत्री थे, उस समय वह बंद हो गया था। उसके बाद से जैसे एक अपाहिज बच्चे को एक-एक कदम मां-बाप चलना सिखाते हैं, ऐसे ही जब भी कोई रेल मंत्री आए, थोड़ी-थोड़ी, टोकन ऑफ मनी वे देते हैं। मैं यह कहना चाहती हूँ हिमाचल प्रदेश या जम्मू कश्मीर भी हमारे भारत का एक हिस्सा है, वहां भी डेवलपमेंट होना चाहिए। इसी तरह से नॉर्थ ईस्ट का इलाका है, इसी प्रकार मध्य प्रदेश, उड़ीसा और झारखंड का इलाका है, जहां पर हिली इलाका है, जहां पर सुरंगों की जरूरत है, जहां पर डेवलपमेंट की जरूरत है, जहां पर बैकवर्ड, एससी, एसटी के लोग ज्यादातर पहाड़ी इलाकों में रहते हैं मेरा कहना है कि जम्मू कश्मीर को मेन स्ट्रीम में लाने के लिए 500-700 करोड़ रुपए सुरंग बनाने के लिए हम लोग खर्च करते हैं, दूसरी ओर हमारी केवल सौ करोड़ की मांग है। एक समय में 95 करोड़ की मांग थी जो अब बढ़कर सौ करोड़ हो गयी है, मैं मंत्री जी से यह मांग करूँगी कि वह रेल लाइन, रूपसा-बांगरीपोसी जो नाम है, रूपसा-बारीपोदा तक का अभी माननीय मंत्री जी शुरू कराकर आए, वहां रेलवे अच्छी चल रही है। वहां बहुत भीड़-भाड़ चल रही है। पहले टिकट नहीं मिल रही थी, रूपसा तक लोग सफर करते थे, रूपसा से मांग करने के बाद भुवनेश्वर तक की टिकट मिल रही है, कम से कम उतना हुआ है। मैं कहना चाहती हूँ कि रूपसा-बांगरीपोसी रेल लाइन को, केवल रूपसा-बारीपोदा न रखते हुए उसे रूपसा-बांगरीपोसी से आगे बादाम पहाड़ तक के ऊझरगढ़ में जहां पर आयरन-ओर है, जहां पर ज्यादा मालगाड़ी जाती है, जहां पर एक समय में रेल लाइन नहीं थी, पिछले दस साल में वहां रेलवे लाइन बनी है, उसके साथ अगर हम जोड़ते हैं तो कम से कम इस रेल लाइन की वायबिलिटी बढ़

जाएगी और इधर इस रेल लाइन में जो इस समय में वह डिस्ट्रिक्ट को उस अंचल में नो इंडस्ट्रियल डिस्ट्रिक्ट्स डिक्लेयर हुआ था, उस अंचल में, उस इलाके में कुछ इंडस्ट्रियलिस्ट्स आ जाएंगे, उधर के जो लोग हैं, जो गरीब लोग हैं, उनकी इकनॉमिक स्थिति थोड़ी सुधर जाएगी और लोग थोड़ी ठीक-ठाक जिंदगी जी पाएंगे। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करूंगी कि स्वयं मंत्री जी उस इलाके में गए थे, उन्होंने विजिट किया था, उन्होंने वहां देखा भी था, मैं यह कहना चाहूंगी कि यह ज्यादा बड़ी रकम की मांग नहीं है क्योंकि एप्रोप्रिएशन बिल है इसलिए मैं ज्यादा रकम की मांग उनसे नहीं करूंगी। थोड़े ही पैसे की बात है, पर्सनली उन्होंने वहां विजिट किया है, पर्सनली देखा है इसलिए मैं समझती हूँ कि इस मांग को एप्रोप्रिएशन बिल के तहत स्थान देंगे, उसको बढ़ाने का कष्ट करेंगे। इसके अतिरिक्त मैं कहना चाहती हूँ कि जब बॉर्ड गेज का inauguration हुआ, रूपसा-बारीपोदा तक के inauguration function में जब मंत्री जी गए थे, माननीय मंत्री जी ने तब दिल से उस फंक्शन में अनाउंस किया था। बारीपोदा से पुरी तक की हमारी जो मांग थी, बारीपोदा से भुवनेश्वर तक एक नयी ट्रेन चलाने की उन्होंने वहां घोषणा की थी। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी क्योंकि हिन्दुस्तान में लोगों के इंतजार की सीमा होती है, कभी भी वे impatient भी हो जाते हैं। इसलिए मंत्री जी, आप मेहरबानी करके मुझे सुने। आजकल मयूरभंज की जनता impatient होने लग गयी है क्योंकि शायद वे आप पर काफी भरोसा करते हैं, विश्वास करते हैं कि आप ऐसे राज्य से आते हैं। इसलिए आप भी जब इतनी देर कर रहे हैं तो उधर के लोगों का जो विश्वास है, वह कम होता जा रहा है, उनकी पेशेंस कम होती जा रही है इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगी कि आप जल्द से जल्द उस रेल लाइन को कुछ समय निर्धारित करके, कुछ डेट डिसाइड करके आप जाएं, इन्फॉर्म करके आएँ और एक नयी ट्रेन चलाने का कष्ट करें। दूसरी चीज यह थी कि एक समय में उड़ीसा से हमारे रेल मंत्री कानूचरन लंका जी हुआ करते थे, उस समय ईस्ट कोस्ट जोन की मांग थी। सर, ईस्ट कोस्ट जोन तो किया है, लेकिन अभी जैसे यहां पर उत्तरांचल और उत्तराखंड की बात हो रही थी, तो जो पहाड़ी इलाकों से आवाजा आती है, तो इसके लिए कई लोग अंदर से ना कहते हैं और कई लोग बाहर से ना कहते हैं। मेरा यह कहना है कि किसी को कोई भी चीज जबदस्ती देनी होती है, तबेदिल से न होती है, इच्छाशक्ति नहीं होती है, लेकिन कुछ दे ही दो और कुछ डेवलेपमेंट जैसा काम भी न करो। सर, ईस्ट कोस्ट रेलवे जोन को बनाकर, जहां पर इकानॉमिकल वायबिलिटी लाइन है, वह साऊथ ईस्ट के अंदर ही हो तो यह तो नाम मात्र से ईस्ट कोस्ट की रेल लाइन जोन बनकर रह गया। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी कि आपने जो ईस्ट कोस्ट रेलवे जोन भुवनेश्वर में बनाया है, उसमें भी जोन के जो मापदंड हैं, उतना तो बढ़ाने के लिए आपके डिपार्टमेंट को ध्यान देना चाहिए।

सर, मैं ज्यादा समय न लेते हुए, कुछ चीजों पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी कि बारीकोदा जोन में केवल एक ही बुकिंग सेंटर है। उसी बुकिंग सेंटर से हर लाइन पर जाने के लिए



4.00 P.M.

टिकट मिलनी चाहिए। चाहे कोई कोलकाता, चेन्नई, चाहे किसी भी लाइन पर जाना चाहे तो उसको बुकिंग का सिस्टम होना चाहिए और उसके लिए टिकट एवेलेबल होनी चाहिए। दूसरी बात मैं, राजधानी ट्रेन के बारे में कहना चाहूंगी कि दो दिन की बजाय चार दिन राजधानी ट्रेन चलाई है तो यह स्वागत योग्य बात है, इसलिए हम मंत्री जी का इसके लिए स्वागत करना चाहेंगे। लेकिन जो यह ट्रेन दो दिन बोकारों से जमशेदपुर होते हुए जाती है, इसमें बैठने के लिए पैसंजर्स को जगह नहीं मिलती है। इसके अलावा जो बिना टिकट लोग होते हैं, वे बोलते हैं कि चलो बाहर निकलो, हम टिकट वगैरह नहीं देखना चाहते हैं। हम टिकट की बात नहीं सोचते हैं हम इस लाइन पर जा रहे हैं तो *seat is our*। मेरा कहने का मतलब यह है कि रेलवे का भी यह इम्प्रेशन नहीं होना चाहिए कि जो जेंटलमैन है, VIP है, अपनी फैमिली लेकर जा रहा है, परिवार के साथ या महिला के साथ जा रहा है, कोई भी आदमी विदाउट टिकट ट्रेन में घुस जाता है और फैमिली वालों को निकाल देता है, यह बात Discipline के बाहर है। मैं यह कहना चाहूंगी कि इस लाइन पर जो राजधानी ट्रेन बोकारो और जमशेदपुर होते हुए जाती है, उसमें कोई इस तरह Discipline maintain होना चाहिए। दूसरी बात यह है कि जो राजधानी में खाना-पीने की बात है, इसमें कोई डाउट नहीं है कि राजधानी इज्जतदार ट्रेन है, खाने-पाने के भले ही सब इसकी तारीफ करें, हम भी इसकी तारीफ करते हैं कि पहले कुछ नहीं था, तो अब कुछ तो हुआ है। मैं यह कहना चाहूंगी कि आप भले ही खाना-पीना A Class के 5 Star स्टैंडर्ड में दें, लेकिन जो खाना सर्व करता है उसको किसी सर्विस के बारे में पता ही न हो, उसके हाथ गंदे हों, उसके कपड़े गंदे हों, तो ठीक नहीं है। इसलिए उन लोगों को भी उन्हें ट्रेनिंग देनी चाहिए। खाने के डेवलपमेंट के साथ-साथ सर्विस मैन को ट्रेड करना चाहिए, ताकि वे लोगों को ठीक तरीके से सर्विस दे। इससे हमारे रेल विभाग का इम्प्रेशन भी ठीक रहेगा।

सर, मैं आपसे ज्यादा न कहते हुए यह कहूंगी कि दरकारी बाउंडराजी में जितना आयरनओर है, यह रूसा बांगरीपुसी बदामपाड़ होते हुए आप केउन्धुर में मिलाएंगे, तो मैं यह कहूंगी कि उस जोन का वह बेसिकली ट्राइब्लस पोपुलेटिड इलाका है। वहां पर ज्यादातर अनपढ़ लोग रहते हैं। मैं महिलाओं के बारे में कहना चाहूंगी कि ट्राइब्लस का एजुकेशन 225 परसेंट है, कम से कम उस इलाके में रेल लाइन पर मालगाड़ी की ज्यादा सुविधाएं हो जाएंगी तो ठीक रहेगा क्योंकि मालगाड़ी इकनोमिकल होती है, केवल पैसंजर गाड़ी इकनोमिक नहीं होती है। ऐसा न हो कि ऐसा समय आए कि यह अन-इकनोमिकल रेल बंद न हो जाए, इसलिए मैं यह कहना चाहूंगी कि इस लाइन पर मालगाड़ी को भी चलाया जाए और उसको केउन्धुर तक एक्सटेंड करें क्योंकि केउन्धुर से जो आयरनओर जाती है, वह उस मालगाड़ी में जा सके। इससे उस लाइन का इकनोमिकल जोन आ जाएगा और वायबिलिटी भी बढ़े।

मैं दूसरी बात यह भी कहना चाहूंगी कि जो कम्पनसेशन है, जिन लोगों की ऑन ड्यूटी डेथ हो

जाती है, तो उनकी बीवी या बच्चियों को अनेक बार बहुत लम्बे समय तक इंतजार करना पड़ता है? कंपेंसेशन की जॉब के लिए विभाग से भी कोई reply नहीं आता है। मैं यह कहना चाहूंगी, मेरी यह मांग है कि कम-से-कम जिस घर में कोई गार्जियन नहीं है, उस परिवार को चलाने के लिए, केवल ऑन ड्यूटी में कोई डेय हो रही हो ... (व्यवधान) ...

श्री लालू प्रसाद: सर, यह सप्लीमेंटरी तो एक-दो मिनट का है, जब रेगुलर बजट आएगा, तब पर्याप्त समय मिलेगा, तैयारी होगी, सारे इश्यूज को रखा जाएगा कि क्या करना है। इसलिए मेरा आग्रह है कि हम लोगों की अभी एक महत्वपूर्ण कैबिनेट मीटिंग है, मैं माननीय सदस्यों से अपील करता हूँ कि हमें सुझाव लिखित भी दे दिया जाए, तो वह अच्छी बात होगी। सप्लीमेंटरी एक-दो मिनट का है, आप जल्दी से अपनी बात कह दें, उसे डिटेल में इतना लम्बा न करें।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): वे कंक्लूड कर रही हैं। उन्होंने चार बार तो यह कहा कि प्यादा न कहते हुए, तो वे प्यादा नहीं कह रही हैं।

सुश्री सुशीला तिरिया: सर, ultimately, मैं कहना चाहूंगी कि माननीय मंत्री जी, मैं आपको लिख कर जरूर दूंगी। जब बजट पेश हुआ था, उस समय मैं सांसद नहीं थी। मैं उसके बाद सांसद बनी हूँ। इसलिए बोलते-बोलते कभी सप्लीमेंटरी में भी कुछ एक-दो प्वायंट्स आपके सामने रखना जरूरी होता है। मैं महिलाओं के लिए कंपेंसेशन के नौकरी की बात कह रही थी। सर, महिलाएं 6 महीने-एक साल तक लम्बा इंतजार करती हैं। मैं यह कहना चाहूंगी कि जिस परिवार में महिलाएं next guardian महिलाएं होती हैं, उनको कंपेंसेशन ग्रांडंड पर जो नौकरी देनी है, उस पर जल्दी-से-जल्दी आपको विचार करने का कष्ट करना चाहिए। मैं कहूंगी कि जिन महिलाओं या जिन लोगों ने स्पोर्ट्स में नाम किया है, उन लोगों को, railway is a very vast field, उन लोगों को आप कहीं-न-कहीं adjustment देने का भी काम कर सकते हैं। मैं आपसे यह मांग करना चाहूंगी कि इस तरफ आप भी थोड़ा ध्यान दें।

Ultimately, मैं आपको पुनः धन्यवाद देना चाहूंगी कि आप मेरे क्षेत्र गए थे, आप रेलवे लाइन को inaugurate करके आए। आपने उस दिन प्रेस वालों के सामने adopted बच्चा बोला, तो मैं यह कहना चाहूंगी कि उस रेलवे लाइन को बढ़ाने का भी काम आपको ही करना है। धन्यवाद। जय हिन्द।

SHRI RAM JETHMALANI (Nominated): Sir, I won't waste your time because the Prime Minister has already certified that the Ministry has worked wonderfully well and the hon. Minister has done a great job. So, I don't want to waste time praising him. But, Sir when I say I have to take about two minutes, I only want to make a few suggestions because everything is capable of improvement.

First of all, I have to suggest that, please replace the old dilapidated stock as early as you can. In some of the trains, your taps, your flushes, and your lavatories, nothing works. That has got to be attended to.

There is a major change which you must make. You have recently visited Europe and seen how their trains are working. At least, stop these commodores opening out into the rail tracks. That is the first important measure that you must immediately take. Then there is so much of technology available. Again, you saw the trains in France and in Germany. You must take immediate steps to eliminate noise vibration and bumpy running of the train. I mean, you can't really sit and read a book or write a letter in one of these trains. Something has got to be done. Sir, in European trains, when they are running, you feel that they are not running on the track but as if they are two or three inches above the track and travelling through almost like some kind of an air cushion.

That, you have to bring about under any circumstances.

I know that you went to Europe, but I do not know whether you went to Moscow.

श्री लालू प्रसाद: बहुत पहले विजिट किया था।

SHRI RAM JETHMALANI: Now, I am not recommending the Russian trains particularly, but I am, certainly, recommending to the hon. Minister to think of the Moscow Station and the suburban stations round about Moscow. Sir, look at their architecture! Look at their sanitation! Look at their construction material! Look at the decorations and look at their priceless works of art at the stations! I mean you like to sit and squat at the station, and live there. Sir, is there one station in this whole country which can even approximate to one of the stations in Moscow? Nothing. So, kindly do something about it. There are people with money-bags sitting here to invest in Indian Railways, but there is some kind of a lethargy in your department. You must manage to get rid of that. Sir, I don't represent any particular State; so, I have no State problem; but, I have one problem of my community. My community is very much in distress. I am talking of the Sindhis. They are very fond of travelling from Ullahasnagar ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): We thought you were talking about parliamentarians.

**SHRI RAM JETHMALANI:** They very badly want some train to take them from Ullahasnagar to Haridwar, which really means that you won't start a train at Ullahasnagar, but you start a train at V.T. Please attend to this. They are highly spiritual persons. They are men of religion. Please look after them; they will bless you, and you will go a very long way.

Lastly, Sir, I have to say that you had wonderful ticketing arrangements in the past. You have, unnecessarily, terminated those private ticketing arrangements, and you have, somehow, adopted some other method which, on the contrary, is making you lose revenue and is causing inconvenience to the public. Go back to the old methods, and you will find a much more effective way of selling tickets and dealing with the people. Sir, I understand,— I am almost afraid— I heard of a proposal that hereafter you are telling the post offices to sell railway tickets. It will be a disaster. Please don't even think of this kind of a thing, you will create much more confusion. But, Sir, this is all; this is not to detract from the great work that you have done. Thank you.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI):** Thank you very much, but it is nice to know that you get time to travel by train.

**DR. BARUN MUKHERJEE (West Bengal):** Sir, I thank you for having permitted me to speak on this very important aspect. While supporting the Appropriation (Railways) Nos. 5 and 6 Bills, 2006, moved by the hon. Railway Minister, I would like to highlight a few aspects of the railway services. There is no doubt that there are many, many reasons to congratulate the hon. Railway Minister for his good services. It is, generally, admitted that standard of the railways has improved. But there are a lot of things to be done in this respect, and, particularly, I think, there are three major lapses; first, lack of security, secondly, irregular running of trains, and thirdly, dearth of passenger facilities. Very often, we all come across the news that there are accidents, there are dacoities and thefts within the railway compartments; there are harassment of the women passengers in the ladies' compartment, particularly, in the suburban trains, many a time, it happens. I think these are the major aspects to be looked into. I hope that the Railway Minister will take steps to curb all these things.

Another very important aspect is irregular running of trains. I think there is hardly any train which runs in time. Almost all the trains run late. It is reported that the passengers, particularly, in Germany, standing on the

platform check their wrist watch time with the arrival of a train on a platform. Those trains run so accurately, but, here, there is hardly any train which runs in time. They are always late, late by hours together. It creates a lot of inconvenience, as you can well appreciate. So, I think I should mention that even during the much-condemned Emergency period in our country, people used to say, at that time, that railways ran very punctually. But, nowadays, they don't run punctually. Sir, it is a matter to be looked into with serious concern. Running of railway trains in time will bring a great pride to the railways and a great convenience to the people. So, these are the major aspects to be looked into.

Next, as I mentioned, is the dearth of passenger amenities; it is no point maintaining only the toilets of AC or First Class compartments. We must look towards improving the condition of toilets in the passenger trains and even in most of the other trains. They are very dirty and in a horrible condition. Major steps must be taken in this regard for maintaining clean toilets. In our State, there is a proverb which says that the standard of living of a family could be determined by two criteria, namely, the quality of tea being served to the guests and the standard of cleanliness of toilets of the household. This is a major thing; it represents our tradition. So, major attention needs to be paid on this. Normally, this is a very neglected aspect; toilets of all passenger trains, even many of the renowned expresses, are very dirty and in very bad shape and condition. Their condition needs to be improved.

Then, for providing more facilities to the passengers, I think the railways authorities should pay attention towards introducing more sleeper coaches at lower costs for the poor people. It is very essential that more number of sleeper coaches at lower costs are provided to the people. Another thing which I think I should mention here is, the Railways could think about the very important aspect of cooperative societies being formed and run by unemployed youth. Many services of the railways could just be given to the charge of unemployed youth. They could be given the task of supplying goods and services. It would be a major help to our cooperative movement and, at the same time, help the unemployed youth. When we are not in a position to provide them employment, I think they should be encouraged to form cooperative societies and many of the railways services such as supplying of the goods and providing maintenance could be entrusted with

these cooperative societies. If these steps are taken, it would be a great help to the lakhs of unemployed people of our country.

Due to paucity of time, I shall be finishing my speech just by making a few points. In particular, the MPs from West Bengal have to experience difficulty with regard to the timing of the Sealdah-New Delhi Rajdhani. If the timing could be adjusted so that it can reach New Delhi station definitely by 10.00 a.m., it would be helpful. We MPs very often need to travel to our constituencies on weekend and come back on Mondays. Generally the scheduled time is 10.50 a.m. but it reaches by 11.30 a.m. or 12.00 noon. It is very difficult for us to reach Parliament and attend it in time, particularly on Mondays. I think it would not be very difficult to adjust the timing; it could be done by just advancing the departure time from Sealdah; that could be done easily. I would request the hon. Minister to look into the matter.

Another thing is that in the Rajdhani Express, there is scope for much improvement in the catering services; we find that the same, stereotyped menu is being served. We must remember one thing — any good thing cannot continue to be good if it continues forever. So, it must be imaginative. The cost need not be increased but the menus could be changed; let us get rid of the stereotyped menus being served at the Rajdhani Express.

Lastly, travelling in the side upper berth (particularly, 3 tier coach) is, simply horrible. It is very inconvenient and horrible. So, either abolish it or charge less for it. But it is horrible to travel in the side upper berth. Those who travel by it, they experience how horrible it is. You must change this pattern. With all these things, would appeal to the Railway Minister, who has done a lot of good things, to make 'No Accident' a target and run trains in exact time. If he can introduce these two things, I think, we will get enough, enough scope to congratulate him. Thank you.

श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी, मान्यवर, मैं छत्तीसगढ़ से आता हूँ और वह एक गरीब प्रदेश है। और माननीय रेल मंत्री जी गरीब रथ शुरू करने जा रहे हैं मैं उनसे निवेदन करता हूँ कि कुछ बातों को जो छत्तीसगढ़ से सम्बन्धित हैं, आपके ध्यान में ला रहा हूँ। हो सकता है कि इन पर विचार हो रहा होगा किन्तु उसको शीघ्रतिशीघ्र कैसे पूरा किया जाए यही मेरा निवेदन है। आप जानते हैं कि छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर है जो बनवासी या जनजाति क्षेत्र जगदलपुर से रोड से 300 किलोमीटर दूर है। उसको जोड़ने का रेल मार्ग केवल विशाखापत्तनम् होकर है। रायपुर और दुर्ग से जब तक ठीक तरह से जगदलपुर नहीं जुड़ता है तब तक वहां पर रेल

यात्री या रेल मार्गों का आवागमन सुविधाजनक नहीं होगा। मैंने सुना है कि रावघाट योजना जिसके बारे में बहुत समय से सभी लोग प्रयास कर रहे थे उसके बारे में राज्य सरकार की ओर से हरी झंडी हो गई है। तो मैं आशा करता हूँ कि वह योजना शीघ्रातिशीघ्र पूरी होगी। आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने अम्बिकापुर को रेल से जोड़ा है। मैं उस दिन उपस्थित था लेकिन निमंत्रण न होने के बावजूद भी था तथा आपके अधिकारियों ने मेरा स्वागत किया उसके लिए धन्यवाद देता हूँ। परन्तु उसके बारे में एक मांग आई है जिसके बारे में मैंने अभी एक-दो दिन पहले पत्र भी लिखा है, कृपया उस पर विचार कीजिए। जो अम्बिकापुर-दुर्ग मार्ग है छत्तीसगढ़ के बहुत प्रमुख नगरों को जोड़ता है, उसमें बिलासपुर है, रायपुर है, दुर्ग है और मैंने मांग की है उस पैसेंजर गाड़ी को फास्ट पैसेंजर में बदला जाए। रायपुर-बिलासपुर के बीच में दूसरी पैसेंजर गाड़ियां भी हैं किन्तु अम्बिकापुर और दुर्ग की दूरी बहुत ज्यादा है कृपया उस पर विचार करिए कि क्या आप उसको फास्ट पैसेंजर में बदल सकते हैं? जबलपुर छत्तीसगढ़ को भी जोड़ता है गोंदिया से और बालाघाट तक शायद उसका ब्रोड गेज का कंवरजन हुआ है। मैं आशा करता हूँ कि जबलपुर-बालाघाट तक इस लाइन को शीघ्रातिशीघ्र बदलने का काम भी पूरा होगा। यह जो अम्बिकापुर तक नई रेल शुरू हुई है, उसको दिल्ली की ओर से जाने वाले वाली यानी कटनी की ओर से जो जाने वाले यात्री हैं उनको अम्बिकापुर जाने के लिए अनूपपुर में बहुत समय इंतजार करना पड़ता है। सुझाव यह आया है कि एक गाड़ी कटनी से अम्बिकापुर तक चलाई जाए ताकि जिन लोगों को अनूपपुर में दिन भर रुकना पड़ता है उनका समय व्यर्थ खर्च न हो और दिल्ली से आने वाले यात्री भी अम्बिकापुर तक जा सकें। महोदय, मैं आपके ध्यान में एक और बात जो वहां की जनता की मांग है और मान्यवर लालू जी को शायद अभी जेठमलानी जी ने भी वही कहा होगा, आप जानते हैं कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस एक लम्बी ट्रेन है जो बिलासपुर से अमृतसर तक जाती है छत्तीसगढ़ में रहने वालों के लिए उत्तर भारत को जोड़ने के लिए वही एकमात्र दैनिक ट्रेन है। वहां से लोगों ने मांग की है कि वहां के लोगों को हरिद्वार और राजस्थान क्षेत्रों में जाने के लिए उचित सुविधा प्रदान की जाए। एक सुझाव यह भी आया है कि चूंकि दिल्ली तक वह ट्रेन जाती है उसके बाद शायद उतने डिब्बों की आवश्यकता नहीं होगी, आप दिल्ली के बाद सहारनपुर से या कहीं और से हरिद्वार से जोड़ सकते हैं तो इससे सब लोगों को यात्रा करने में सुविधा होगी। कृपया इसका विचार करिए। उसमें काफी बोगीज रहती है और आप कुछ बोगियों को हरिद्वार भेज सकते हैं, इसके लिए वहां की जनता आपको बहुत धन्यवाद ज्ञापित करेगी। मैं समझता हूँ कि राज्य सरकार से आपको सब प्रकार का सहयोग मिलता है और आप सभी प्रकार का सहयोग प्राप्त करके वहां की जनता की आकांक्षाओं को जरूर पूरा करेंगे। मेरा एक और नम्र निवेदन आपसे है। कुम्भ आने जा रहा है, लाखों यात्री वहां पर आयेंगे मुझे यह भी ज्ञात हुआ है कि वहां पर एक अखिल भारतीय संस्कृत सम्मेलन होने जा रहा है। उस संस्था के लोगों ने मुझे भी कहा है, मैंने उनसे कहा है कि समय मिलने पर मैं लालू जी से प्रत्यक्ष मिलूंगा और आज सौभाग्य से आप विराजमान हैं मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप उनकी मांग पर जरूर विचार करें। उन्होंने केवल

कंसेशन की मांग की है। एक लाख बंधु वहां आने वाले हैं। आप कृपा करके इस पर भी विचार कीजिए। जो स्वास्थ्यपरक भोजन है, उस पर पार्लियामेंट की स्टैंडिंग कमेटी में विचार हुआ है, मुझे आशा है कि आप इस पर जरूर विचार करेंगे। उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे आपने जो बोलने का समय दिया और कुछ बातें मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में ला सका, इसके लिए धन्यवाद।

**SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL (Gujarat):** Sir, I am there to support the supplementary Demands of the Railway Minister with a condition that hon. Minister also accepts my supplementary demands. Some of them will not require any expenditure. But, I take this opportunity to congratulate lakhs of Railway employees, hundreds of Railway officers, the Railway Board, and all the three Ministers in the Railway Ministry for the performance during the last two years without increasing the main passenger railway fare. At the same time, as pointed out by some of the Members, there is definitely scope for improvement. But, I will go to the specific demands of my constituency, my State, in particular, and employees and officers in general.

Sir, the Railways have accepted uni-gauge for the last many years. Western Railway is one of the most popular railway lines in the country. As far as railway lines are concerned, according to my information, the route kilometre of Western Railways is the highest. But, I am extremely sorry to go on record that it is only in Gujarat where we have got narrow gauge railway line even now. On one side, we want that metre gauge and narrow gauge may be converted into broad gauge line. But, even today, in Gujarat, we have got narrow gauge and I am informed—I may be wrong—that in Asia, it is only in Gujarat where narrow gauge railway lines are there. I request the hon. Railway Minister to please expedite the programme of conversion of gauge lines and particularly, I will name the railway lines which require immediate conversion from metre gauge to broad gauge. It is Ahmedabad-Botad; Ahmedabad-Udaipur; Bhavnagar-Tarapur; Patan-Mehsana. Sir, regarding Patan, some of you must be knowing that it was the capital of Gujarat State one thousand years back. It was only 700 years ago that Ahmedabad became the capital and now our capital is Gandhinagar. But, even in Gandhinagar, we do not have appropriate railway infrastructure. It requires to be linked. In fact, Gandhinagar should be linked with all districts of Gujarat and particularly with Delhi and Mumbai. So, as far as conversion is concerned, the lines are—Patan-Mehsana; then Mehnsana-Taranga connecting with Abu and Ambajee; and Nadidad-Modasa



connecting with Shamlajee. These are specific requests as far as conversion of railway lines is concerned. I am also requesting that like Bandra in Mumbai and other stations in the Central Railway, there is great scope for making new terminals in Gujarat. One is at Sabarmati, one at Udhana near Surat; one at Maninagar near Ahmedabad; one at Vatwa; and one at Gandhinagar and Palanpur. It is one of the most important stations in North Gujarat where we have got the industry of diamond cutting in Palanpur and North Gujarat and you have got business in Saurashtra and Mumbai. Palanpur requires to be connected directly with Mumbai; Palanpur requires to be connected directly with Delhi and Palanpur also requires to be connected directly with Surat by Train, because thousands and thousands of people residing at Sidhpur, Unjha and Palanpur are required to go to Mumbai and Delhi, not only for visiting their families, but also for going on business trips and visiting the industry.

Sir, the people of Gujarat and the Government of Gujarat, in particular, had made many requests that a particular region known as Saurashtra is totally neglected as far as Railways is concerned. If you see the map of Gujarat, out of the 25 districts in Gujarat, 8 or 9 districts are in the Saurashtra region. Saurashtra is also a region where you have got coastal area. Sea is there. We have got the highest number of minor ports — the world famous port at Kandla, the world famous port at Bhavnagar, the port at Jamnagar. In addition to that Pipavav and other minor ports are there. But these ports are not connected by appropriate broad gauge line. As a result, we are lacking in sending goods and entire transport income goes to the private people who are doing transportation by motors and trucks which can be given to the railways if minor ports in Gujarat are connected appropriately by broad-gauge connection. Sir, I will take the name of a railway station near Baroda which is known as Bajwa. I am told that Bajwa is the railway station which is yielding the highest revenue in the country. In spite of that the long over due demand of Gujarat State, not only State, but the people of Gujarat has not been fulfilled. This is an administrative demand which does not require any expenditure by the Railway Ministry. And, I want that he should look into it as early as possible. The Headquarters of the Western Railway is in Mumbai; the Headquarters of the Central Railways is in Mumbai. I want to know why the Headquarters of the Zonal Western Railways cannot be shifted to Gandhinagar, cannot be shifted to Baroda? What is the reason? Similarly, there is a Mumbai Division also. Now, that Division is in between Surat and Mumbai. Only 30 kilometres

are there in Mumbai. And from Dahnu to Surat, hundreds of kilometres of area is in the Surat region. So, I request that the Headquarters of the Mumbai Division may be shifted to Surat, which is an industrial city. When we demanded shifting of Zonal office from Mumbai to Ahmedabad, we were only given the Ahmedabad Division. I mean, that was a बच्चे को जैसे मना लेते हैं, वैसे ही हमें भी मना लिया। यह नहीं चलेगा। उसमें भी दो-तीन एनामलि ऐसी हो गयी हैं कि हमारा गांधी ग्राम रेलवे स्टेशन है, which is in the heart of the city. But, it is connected with Bhavnagar. I don't know what is the reason. A railway station at Ahmedabad city is connected with Bhavnagar. These are the administrative requests and demands.

The last but not the least, as far as employees are concerned, Railways is one of the Ministries which have not implemented the instructions of hon. Prime Minister in filling in the backlog vacancies of the Scheduled Caste and the Scheduled Tribes. When I put the question in the month of May, I was informed that 15,000 vacancies were there in the Railway Ministry, as far as backlog of SC and ST is concerned. Now I am given a reply that they are being filled in and they are all in the category of promotion. So, I request that work may be completed as early as possible.

I had also written a letter to the Railway Minister about connecting the places associated with the life and mission of Lord Buddha, because we are celebrating 2,550th year Mahaprinirvana of Lord Buddha. In spite of my letter that all places should be connected with the life and mission of Lord Buddha I have not received any reply. There should be a circuit route of Buddhist places in the country. I have received a reply from the Ministry. But, when a question was put by another of my colleague, the reply was given....(Interruptions)... I am just concluding, Sir. I am extremely sorry, Sir, that my party has put me last.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): No, you have got three more speakers from your party. Please conclude.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: It is true, Sir. But, these are very important demands. I am not making demands for my own State. My friend Shri Vijay Rupani will also support me. The Railway Ministry has given an incorrect reply in this House last week. There was a question whether such a request was made or not and the reply given was that no request was made. In fact, I received a letter signed by Honourable

Mr. Velu that the request was under consideration. I have also written a letter to Shri Pranab Mukherjee because for 15 kilometres of track to Nepal, you will require help from the External... *(Interruptions)*... Now, I am coming to Uttar Pradesh. I will make one demand for Uttar Pradesh.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): You have three more speakers and your time is over. So, kindly conclude.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Last point, Sir. When we go from here to Meerut and Dehradun and when we cross, we touch Ghaziabad. There is an over-bridge near Mohan Nagar and Sahibabad. The road is already constructed by the State Government, but the railway bridge is not constructed. *(Interruptions)* I request the Railway Ministry that a railway bridge near Sahibabad-Mohan Nagar on the road from here to Dehradun may be constructed immediately.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): Thank you, thank you.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Similarly, there is one bridge in Gujarat—Siddhpur bridge where railway bridge is constructed, but the road is not constructed for the last four years. And the last request to the hon. Railway Minister and the other Ministers of State sitting here is, whenever you make announcement of particular work in public, it should be implemented. Otherwise, don't make announcements. In my constituency at Patan, the then Railway Minister came in the year 1996 with four other Central Ministers and said that Patan will be connected with Mehsana which was only 35 kilometres away. That assurance was made in 1996, but, even now no work has started. So, with this, I conclude that Patan may be connected with Mehsana by Broad gauge as early as possible. Thank you.

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं विनियोग (रेल) संख्या-5 लेखा विधेयक, 2006, विनियोग (रेल) संख्याक-6 विधेयक, 2006 के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया, मैं इसके लिए आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूँ। महोदय, माननीय रेल मंत्री जी, क्रिकेट के भी बहुत शौकीन हैं, जैसा समाचारपत्रों या पत्र-पत्रिकाओं के माध्यम से पढ़ने में आता है। भारतीय क्रिकेट टीम में ग्रेग चैपल रोज नए प्रयोग कर रहे हैं और उनका हर प्रयोग असफल होता जा रहा है। ठीक उसी प्रकार से माननीय रेल मंत्री जी ने जब से रेल विभाग का काम संभाला है, तब से लगातार, रेलवे में अपने क्रिकेट के शौक के हिसाब से प्रयोग

करना शुरू किया है। इन्होंने रेलवे में खादी का प्रयोग किया, कुल्हड़ का प्रयोग किया, पिछले बजट भाषण में माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था कि हम ऐसे कंटेनर का निर्माण करेंगे जिससे ग्रामीण क्षेत्रों से देश की राजधानी में हरी सब्जियां लगाने का काम होगा। माननीय रेल मंत्री जी का यह प्रयोग कितना सफल हुआ, यह तो माननीय मंत्री जी के मंत्रालय के जो अधिकारी हैं, जो आंकड़े प्रस्तुत करते हैं, उन आंकड़ों से यह साबित करने का पूरा प्रयास करते हैं कि माननीय रेल मंत्री जी ने जो प्रयोग किया, वह शत-प्रतिशत सही है। लेकिन सच्चाई ठीक इसके विपरीत है। मैं लम्बी बात नहीं करना चाहता हूँ, क्योंकि मेरी पार्टी का समय भी समाप्त हो गया है। आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से एक-दो बातें कहना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी गांव, किसान, खलिहान की बात करते हैं। मैं मानता हूँ कि जब से आपने इस विभाग का कार्यभार संभाला है, तब से आपने रेल को पटरी पर लाने का काम किया, भारतीय रेल को आधुनिक बनाने का काम किया, भारतीय रेल को विश्व स्तर की रेल बनाने का प्रयास किया। मैं इन कामों के लिए आपकी तारीफ करना चाहता हूँ, लेकिन मेरा एक सुझाव है कि भारतवर्ष गांवों का देश है, इसमें तमाम गांवों के हजारों स्टेशन पड़ते हैं। जिस प्रकार आप महानगरों के रेलवे स्टेशनों को सुसज्जित करने का काम कर रहे हैं, आधुनिक बनाने का काम कर रहे हैं, ठीक उसी प्रकार से हमारे गांव के जो रेलवे स्टेशन हैं, जहां प्लेटफार्म नहीं है, जहां के प्लेटफार्म की लम्बाई बहुत छोटी है, प्रकाश की व्यवस्था नहीं है, शौचालय की व्यवस्था नहीं है, वेटिंग रूम नहीं है, तो आने वाले बजट में जब आपको अवसर प्रदान होगा, तो उसमें हमारे जो ग्रामीण रेलवे स्टेशन हैं, उन पर भी आप ध्यान देने का काम करेंगे।

मेरी छोटी-मोटी दो-तीन मांगें हैं, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप उन्हें पूरा करने का काम करेंगे। उत्तर प्रदेश में चित्रकूट एक जगह है। यह भारतवासियों का एक प्रसिद्ध धाम है और यहां तमाम ऐतिहासिक स्थान हैं, यहां तमाम लोग आते जाते हैं। माननीय मंत्री जी, यहां दो ट्रेनें आती हैं-2190, महाकौशल एक्सप्रेस तथा 2447, सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस। ये केवल दो मिनट के लिए चित्रकूट में रुकती हैं। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, दो मिनट का समय बहुत कम होता है। तमाम श्रद्धालु, जिनकी उम्र ज्यादा है, वे लोग इस स्टेशन पर आते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि जिन दो ट्रेनों का मैंने नाम लिया है, उसके रुकने का समय कम-से-कम 5 या 6 मिनट करने का काम करेंगे।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से दूसरी मांग करना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश का एक जनपद आजमगढ़ है। वहां एक सठियांव कस्बा है, उसके बगल में मुबारकपुर कस्बा लगता है, उससे तमाम लोग, खास कर दक्षिण भारत के राज्यों में अपने व्यापार के सिलसिले में जाते हैं। वहां आरक्षण की कोई सुविधा नहीं है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि वहां एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था करने का काम करें।

मेरा आपके माध्यम से एक दूसरा निवेदन है कि मुझसे पहले भाटिया जी मेरी पार्टी से बोल रहे थे। इन्होंने भी निवेदन किया है कि देश की राजधानी से उत्तर प्रदेश की राजधानी को एक ट्रेन जाती है, जिसका नाम लखनऊ मेल है। वह ट्रेन आकर बीच के प्लेटफार्म पर लगती है, 6 या 7 नंबर प्लेटफार्म पर या 10 पर लगती है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि तमाम लोग उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ जाने का काम करते हैं, आप उसे प्लेटफार्म नंबर 12 पर लगवाने का काम करें।

मेरी आखिरी मांग है कि बड़ा निवेदन करने के बाद मैं आज माननीय रेल मंत्री जी का आभार भी प्रकट करना चाहता हूँ कि उन्होंने हम लोगों की बातों को सुनने का काम किया है। आजमगढ़ जनपद को दिल्ली से जोड़ने का काम तो पहले कैफियत ट्रेन की वजह से हुआ था, लेकिन उसका जो समय था, वह ठीक नहीं था। आपने उस समय को सुधारने का काम किया, लेकिन उस ट्रेन में पीने तक का पानी नहीं मिलता और वह यहां से 7.20 पर चलती है और आजमगढ़ जनपद 11 बजे पहुंचती है। इस बीच तमाम यात्रियों को कठिनाई होती है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि यह बहुत छोटी मांग है कि आप इसमें एक पैट्री कार लगाने का काम करें।

उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Sir, already, from my Party, one Member has discussed this subject. Sir, I also rise to support the Supplementary Demands for Grants. At the same time, the discussion is going on the Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2006 and the Appropriation (Railways) No. 6 Bill, 2006. I would like to support this Bill, but, at the same time, I have some reservations, Sir, which I would like to raise here. When I took part in the discussion on the Railway Budget this year, I congratulated the Railway Minister for generating a fund balance of Rs. 11,000 crores without raising the limit of freight and passenger fares during the year. At that time, I requested the Minister for taking care of it because a few trains had been converted into superfast trains, which was likely to cause a fare increase. That was not considered, Sir. I request the Minister to consider this thing. At the same time, Sir, the Railways have also levied a service tax on railway tickets for mail, express and superfast trains from 1st April, 2006. And the catering charges in the Rajadhani and

Shatabdi trains from that time also have been increased. On this aspect, Sir, I can remind here the recommendation of the Railway Standing Committee. The Standing Committee did not approve this. I request the Railway Minister to consider the recommendation of the Standing Committee here. Sir, I would also like to mention here that now, it has been introduced that if any passenger wants to purchase a ticket at a particular station, he has to pay more money for this purpose. Any passenger who wants to have return tickets, or who wants to purchase tickets from other stations for his destination, he has to pay more money. I would request the hon. Minister to re-think about this issue.

Sir, I again thank the Railway Minister that he has already taken up the Aluabari-Siliguri gauge conversion work this time. And I also had an opportunity to hear what he announced in Lok Sabha for such dedicated freight corridor that is extended from Ludhiana to Kolkata. I thank the Railway Minister for this, but, at the same time, I would like to say here that our Railways is now facing various challenges, and also challenges from the terrorists. The episode of Mumbai blasts, the recent episode of blasts in West Bengal at the Belakoba Railway Station and in Guwahati are haunting our memory. We are to overcome this type of situations in a quick manner. I do not like to mention here about the bridge collapse that has taken place. Already, the Railway Minister has given a statement on this. Sir, I do not like to mention about that.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): Thank you.

SHRI TARINI KANTA ROY: Now, Sir,....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): I thought you were concluding.

SHRI TARINI KANTA ROY: Sir, I would like to draw his attention towards several points, which are my demands. These demands I have raised several times. The first demand is regarding the New Moinaguri-Jogigopa railway project. It needs more funds to complete the project by 2011. Number two, I raised several times the point concerning doubling of Railway line from New Jalpaiguri to New Bongaigaon via Jalpaiguri Road, New Cooch Behar. It has not yet been taken up. Thirdly, I mentioned about the extension of the proposed new Haldibari-Mekhliganj project up to the important business centre at Changrabandha. Fourthly, there should be one daily train from New Cooch Bihar to Sealdah. I have raised this demand

several times. Fifthly, in Tripura, the Manu-Agartala project work should be done on time. It should be completed on time.

SHRI LALU PRASAD: You give it in writing.

SHRI TARINI KANTA ROY: Yes, I will give you this in writing. Sir, I thanked him on many aspects. At the same time, I want to mention here that the Railways are going to depend on outsourcing which I don't support because you know that since pre-independence the Indian Railways had a monolithic character. But now, during this period of globalisation, the monolithic character is being eroded. This should be taken care of. Somebody has already mentioned that, for instance, the catering section was primarily handed over to the IRCTC. Now, catering, ticketing and other works of the Railways are being given to the corporate sector. This should be stopped. You have mentioned several times that the Railways would not be privatised. We all like to see that the Railways are not privatised and the Railways should remain independent and function independently. You have generated so much of income and the Railways should depend on this fund. I conclude by thanking you again for your new proposals which have been incorporated in your Supplementary Budget. Thank you.

श्री जयन्ती लाल बरोट (गुजरात): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से विनती करूँगा कि गुजरात एक विकासशील राज्य है और पूरे देश में जितने रेलवे जोन्स हैं, उन सबमें सबसे अधिक मुनाफा कमाने वाला पश्चिमी रेलवे जोन है। मेरा ऐसा मानना है कि जिस क्षेत्र से रेलवे को अधिक मुनाफा होता है, वहाँ पर ज्यादा से ज्यादा सुविधाएँ भी दी जानी चाहिए।

हमारे वेस्टर्न रेलवे में पिछले तीन साल में छः जनरल मैनेजर चेंज हो गए हैं। हर दो-तीन महीनों में जीएम चेंज हो जाता है, ऐसे में दूसरा व्यक्ति उसका चार्ज लेता है, इससे हमें गुजरात में रेलवे की समस्याओं को सुलझाने में बहुत दिक्कतें आती हैं। मेरा मानना है कि जो भी जीएम रखा जाए, वह कम से कम तीन-चार वर्ष के लिए रखा जाए और हर तीन महीने में एमपीज़ के साथ जीएम की एक बैठक हो, जिससे गुजरात की जो समस्याएँ हैं, उन्हें हम आगे तक पहुँचा कर सुलझा सकें।

गुजरात में 1700 किलो मीटर से भी अधिक समुद्री किनारा है, पोर्ट्स हैं और इन सभी पोर्ट्स को जोड़ने के लिए एक अपील बनाई जाए, जिससे पोर्ट के सामान को पूरे देश में लाने-ले जाने में सुविधा रहेगी और माननीय मंत्री जी ने डबलट्रैक गुड्स ट्रेन का जो प्रावधान किया है, उसका भी ज्यादा से ज्यादा फायदा हो सकेगा।

मैं नमक के संबंध में भी कुछ कहना चाहता हूँ। पिछले तीन-चार वर्ष में हमने नमक पर 30% से 35% किराया बढ़ाया है, उस पर सरचार्ज लगता है। महात्मा गांधी जी ने नमक के लिए सत्याग्रह किया था और आज हम उसी नमक पर चार्ज डाल रहे हैं, इसलिए मैं विनती करता हूँ कि कुछ ऐसा प्रावधान किया जाना चाहिए, जिससे नमक बिना चार्ज ही पूरे देश में जहाँ भेजना हो, वहाँ ले जाया जा सके।

सौराष्ट्र में हमारे पूरे देश के यात्रा धाम हैं। चार धाम की यात्रा में एक धाम द्वारका भी है और पूरे देश से आने जाने वाले लोग सौराष्ट्र अवश्य जाना चाहते हैं, लेकिन उनको जाना है तो अहमदाबाद से होकर ही सौराष्ट्र जाना पड़ता है, इसलिए दो घंटे और कम से कम 70 किलो मीटर जर्नी उन्हें अधिक करनी पड़ती है, इसलिए मैं आपसे विनती करूँगा कि भारत टूरिज्म की ओर से जब पूरे देश में टूरिज्म सेक्शन बनता हो, ऐसे में सौराष्ट्र की लाइन महसाना से विरमगाम डायरेक्ट अटैच करके सौराष्ट्र की जर्नी को अटैच किया जाए और आज विरंगम और महसाना के बीच में जो रेल चलती है, वह सिर्फ एक ही टाइम चलती है। तो उसी ट्रेन पर दिल्ली से सौराष्ट्र के लिए, द्वारका या विरावल या भावनगर जहाँ जाना हो, वहाँ पर रेल चलाई जाए, जिससे वे कम समय में, कम किलोमीटर में, अपने क्षेत्र से पहुंच सकेंगे। इसलिए मैं विनती करता हूँ कि द्वारका-सोमनाथ को भी इस भारत दर्शन में जोड़ा जाए। यह गांधीनगर, पूरा राजधानी का क्षेत्र है, वहाँ जनरल मैनेजर के आफिस के लिए जगह देने के लिए भी सरकार तैयार है और उसका प्रोपोजल भी है और डिमांड भी की है, तो राज्य सरकार की मांग को मानकर जनरल मैनेजर का आफिस गांधी नगर या अहमदाबाद किया जाए। गांधीनगर में एक नया रेलवे स्टेशन भी बनाया जाए। इसी तरह सूरत के बगल में उधरा है तथा औद्योगिक क्षेत्र भी है, उसका स्टेशन भी अच्छा अद्यतन बनाया जाए। महासाना और पालमपुर यह दोनों जंक्शन स्टेशन हैं, तो वहाँ पर कुछ सर्विस टर्मिनल भी नहीं दिया है। तो मेट्रीनेस टर्मिनल के लिए पालमपुर और महसाना दिया जाए जिससे बाकी ट्रेनों को वहाँ सुविधा प्राप्त हो सके। एक हमारी मांग थी कि पालमपुर से वापी तक औद्योगिक क्षेत्र में पालमपुर के, शिवपुर के, ऊँझा के, महसाना के काम करने वाले लोग वहाँ अपना धंधा करते हैं। तो उनके लिए सवारी गाड़ी चलाई जाए, जिससे लोगों को आने-जाने में सुविधा रहे। आजकल लांग रूट की ट्रेन चलाने का क्रेंज चल रहा है। लेकिन मैं हमेशा डिमांड करता हूँ कि एक शहर से दूसरे शहर तक जोड़ने वाली सवारी गाड़ियाँ भी चलाई जाएं, जिससे किसान, मजदूर व विद्यार्थियों को भी फायदा मिल सके। क्योंकि लांग रूट की ट्रेन में या स्पीड वाली ट्रेन में ज्यादा स्टॉपेज होते नहीं हैं जिससे फायदा नहीं होता है। इस कारण लोगों को और ज्यादा खर्च करना पड़ता है। आपने सुपर फास्ट ट्रेन भी चलाई है। लेकिन जो कारीगर हैं, काम करने वाले मजदूर हैं और विद्यार्थी हैं, जो पास से चलते हैं, उनके पास का किराया भी बढ़ गया है। आज बड़ौदा से वापी तक जो सूरत आते-जाते लोग हैं, उनके पास का किराया भी बढ़ गया है। आज बड़ौदा से वापी तक जो सूरत आते-जाते लोग हैं, उनके पास का किराया डबल



हो गया है। तो मैं यह मानता हूँ कि जो डेली आने-जाने वाले लोग हैं उनके लिए पास का किराया भी कम किया जाए। दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी हफ्ते में 6 दिन चलती है। इसको सातों दिन चलाया जाए तथा उसकी गति भी बढ़ाई जाए, क्योंकि यह रास्ते में रुकी रहती है तथा जर्नी का टाइम भी ज्यादा होता है। अतः कम से कम इसका टाइम दो घंटे कम किया जाए।

रेलवे में जो पार्सल आते हैं, उनका स्क्रीनिंग सिस्टम भी लागू करना चाहिए, क्योंकि सम्भावना रहती है कि इन पार्सलों के जरिए घातक शस्त्रों की आवाजाही हो सकती है। तो इनको रोकने के लिए भी मेरी यह मांग है, इस ओर ध्यान दिया जाए।

महसाना-तारंगा एक ट्रेन चलती थी, जो अभी बंद की है। लेकिन उसको पिछले बजट में अम्बाजी तक सर्वे करने के लिए प्रोमिस किया था। मेरी विनती है कि महसाना-तारंगा-अम्बाजी तक सर्वे करके उसको चालू करवाना चाहिए। अम्बाजी एक यात्रा धाम है, वहां पर पी०आर०ए० स्टेशन दिया जाए। चूंकि यात्रियों के रिजर्वेशन के लिए वहां ट्रस्ट वाले जगह देने को भी तैयार हैं। अतः रेलवे वहां पर अपना पी०आर०ए० स्टेशन बनाए, जिससे वहां पर लोगों को सुविधा हो सकेगी। यह मेरी आपसे विनती है। सूरत को मुम्बई डिविजन में रखा है। तो जो डिविजनल मैनेजर है उसको सूरत लाया जाए, जिससे सूरत के लोगों को वहां जाना नहीं पड़े। एक जनरल मैनेजर के अंडर में तीन डिविजन होते हैं। लेकिन गुजरात में एक जनरल मैनेजर के अंडर 7 डिविजन हैं और जनरल मैनेजर का कार्यालय मुम्बई में है। तो पूरे सौराष्ट्र के लोगों को दिक्कत आती है। इसलिए मैंने यह मांग रखी है कि इनको यहां रखा जाए और इसको अहमदाबाद के लिए प्रयत्न करें। दूसरे, मेरी यह भी विनती है कि अहमदाबाद में मीटर गेज भी है, जबकि पूरे देश में, पूरे एशिया में मीटर गेज, नैरोगेज सिर्फ गुजरात में ही है।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): यह बात हो गई है।

श्री जयन्ती लाल बरोट: एक यूनिफार्म पालिसी है कि पूरे स्टेट में, पूरे देश में एक ही गेज का रेल होना चाहिए, लेकिन गुजरात ऐसा नहीं है। तो मीटर गेज लेने के लिए टर्मिनल बड़ोदरा में बनाया जाए, मनिनगर में ब्रोडगेज यूनिट बनाया जाए और महसाना-पालमपुर का टर्मिनल अच्छा बनाया जाए, जिससे वहां रेलवे की सुविधा हो सके। ऐसा है कि कोई मां-बाप होता है, तो अपने लड़के को ज्यादा देता है, लेकिन सौतेले लड़के को भी थोड़ा-बहुत देता रहता है। हमारे गुजरात के जो कांग्रेसी मित्र हैं, हम उनसे बोलते हैं कि आपकी सरकार है, वे बोलते हैं कि हमारे मंत्री के पास कुछ आता नहीं है, आप लालू जी को बोलिए। मैं लालू जी से विनती करता हूँ कि आप हमारे मंत्री जी को कुछ पावर्स दीजिए जिससे कि वह अपने क्षेत्र के लिए तो काम कर सकें। धन्यवाद।

**श्री राजीव शुक्ल (महाराष्ट्र):** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी। मैं रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों पर प्रस्तुत विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

**श्री लालू प्रसाद:** आपका सुझाव बहुत अच्छा है। आप निराश मत होइए। आप आशावादी रहिए। आपका पार्सलवाला स्क्रेनिंग का बहुत अच्छा सुझाव है।...(व्यवधान)...

**श्री राजीव शुक्ल:** उपसभाध्यक्ष जी, भारतीय रेलवे की कहानी पिछले ढाई साल में एक चमत्कार की कहानी है। चमत्कारिक परफार्मेंस और चमत्कारिक रेल मंत्री। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत गंभीरता से इस बात को रखता हूँ कि इसके पहले लालू जी का जबरदस्त मजाक बनता था। इन्हें प्रशासन का कोई अनुभव नहीं है, वह भ्रष्ट हैं, इन्होंने बिहार में यह कर दिया और वह कर दिया। बिहार में तमाम तरह की उनकी छवि बनाकर ऐसी रखी थी कि पूरे देश में ...(व्यवधान)... जैसे उन्हें ना प्रशासन चलाना आता है, ना उन्हें किसी बात की जानकारी है।...(व्यवधान)... सभा वालों को दर्द क्यों हो रहा है? आप सुन लीजिए।...(व्यवधान)...

**श्री अमर सिंह (उत्तर प्रदेश):** लालू जी बहुत अच्छे मंत्री हैं, हमको अच्छा लग रहा है। वह कर्मप्रिय हैं। आप बोलिए।...(व्यवधान)...

**श्री राजीव शुक्ल:** इसीलिए सुनिए। उपसभाध्यक्ष महोदय, जिस तरह से उनकी छवि देश में प्रस्तुत की जाती थी, उस छवि में एक क्रांतिकारी बदलाव आया है। आज यह बात हम नहीं कह रहे हैं। इकनामिक्स टाइम्स, इंडिया टुडे, बिजनेस मैगजीन्स और फॉरेन मैगजीन्स जो हैं, उनको यह सर्टिफिकेट दे रही हैं कि वह इस देश के नम्बर एक मंत्री हैं या उन्होंने रेलवे की इकॉनामी को, अर्थव्यवस्था को, ऐसा बदल दिया है कि उसको हारवर्ड में पढ़ाया जाना चाहिए, आईआईएम में पढ़ाया जाना चाहिए।...(व्यवधान)... आप बोलने दीजिए, आपका नेता बोल रहा है कि आप चुप रहिए।...(व्यवधान)...

**उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी):** राजीव जी, आप पटरी पर रहिए।...(व्यवधान)... वह आपको डि-रेल करना चाहते हैं।...(व्यवधान)... राजीव जी, आप जरा पटरी पर रहिए।...(व्यवधान)...

**श्री राजीव शुक्ल:** मैं वही कर रहा हूँ। अब मैं कुछ बताना चाहता हूँ कि रेलवे में क्या-क्या बदलाव हुआ है जिसकी वजह से आज आईआईएम, अहमदाबाद उनको भाषण देने के लिए बुला रहा है। वह हारवर्ड में बुलाए जा रहे हैं।...(व्यवधान)... जिस रेलवे के लिए राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट आयी थी कि 20 साल के अंदर यह रेलवे कंगाल हो जाएगी, bankrupt हो जाएगी। जहाँ डिविडेंड देने के पैसे नहीं थे, पिछले ढाई साल में वह रेलवे 13 हजार करोड़ रुपये के प्राफिट में आ गयी है और यदि यही गति चलती रही, तो वह 20 हजार करोड़ रुपये के प्राफिट तक भी पहुँच सकती

है। ... (व्यवधान) ... यह सब काम बिना भाड़ा बढ़ाए हुए हुआ है। इसकी कुछ सेवाओं को बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को देने की बात एनडीए के शासनकाल में चल रही थी। आज जो भारतीय रेलवे का स्टाफ है, भारतीय रेलवे के जो कर्मचारी हैं, उन्हीं के सहयोग से आज रेलवे ने यह मुनाफा कमाया है। आप दुनिया भर की रेलवे को उठा लीजिए, सभी घाटे में चल रही हैं। एक भारतीय रेल ही ऐसी है इतना मुनाफा कमा रही है। यह साबित करती है कि अगर ढंग से, सिन्सियर ऐफर्ट से कोई चीज़ चलाई जाए, तो कैसे आगे बढ़ती है। पैसेन्जर्स की सुविधा के लिए उन्होंने काफी व्यवस्था की है। उन्होंने 24 कोचेज की गाड़ियां चलाई हैं। आजकल हालत यह होती है कि आप किसी भी गाड़ी में बैठिए, एक डिब्बे में 70 लोगों की बैठने की जगह होती है और उसमें डेढ़-दो सौ लोग घुसे होते हैं।

टयलेट्स तक में लोग बैठते हैं, इन्होंने जो कोचिज़ बढ़ाने की व्यवस्था की, इतने साल से वह मांग होती आ रही थी, आज एक एक गाड़ी में 24-24 कोच लगे हुए हैं। यहां तक कि एसी कोचिज़ का प्रावधान गरीब लोगों के चलने के लिए किया जा रहा है। 490 रुपए में आप एसी में पटना से बैठकर दिल्ली आ सकते हैं, पटियाला तक 600 रुपए में जा सकते हैं। यह जो व्यवस्था हो रही है कि जो आज आदमी है, जो गरीब आदमी है, उसको एयर कंडीशंड गाड़ी में जाने का सुख मिल रहा है, यह अगर चमत्कार नहीं तो क्या है? इसको क्या कहा जाना चाहिए? यही नहीं, प्लेटफॉर्म को लम्बा करने का काम हो रहा है क्योंकि जिस तरह से कोचिज़ बढ़ाए जा रहे हैं तो निश्चित रूप से उनके लिए प्लेटफॉर्म के विस्तार की जरूरत होगी। मुझे याद है कि जब प्रयागराज ट्रेन के कोचिज़ बढ़ा दिए गए थे और बाद में लोगों को सामान लेकर पटरी पर उतरना पड़ता था क्योंकि इलाहाबाद स्टेशन का विस्तार नहीं किया गया था, प्लेटफॉर्म नहीं बढ़ाया गया था। आज प्लेटफॉर्म बढ़ाने का इंतजाम हो रहा है, गरीब रथ चलाया जा रहा है और एटीएम तक की सुविधा हर स्टेशन पर दी जा रही है कि कोई भी अगर वहां से पैसे कैश में लेना चाहे तो ले सकता है। इस प्रकार यात्री सुविधाओं का एक नया भंडार जो खोला गया है, वह निश्चित रूप से सराहनीय है। यही नहीं, एक चीज़ यह भी है कि उन्होंने सख्ती भी बहुत की है। एमपीज़ तक को नहीं छोड़ा जा रहा है। अगर कोई एमपी अपनी बीवी की बजाय किसी और के साथ जा रहा है तो पकड़ा जाता है, रेलवे का स्टाफ दरवाज़ा खोलकर छापा मारकर उसको पकड़ता है। अगर कोई बिना टिकट चल रहा है तो उसको पकड़ा जाता है। हालांकि यहां मैं एमपीज़ के मामले में लालू जी से अनुरोध करूंगा कि थोड़ा कंसीडरेट होकर चलें, व्यावहारिक होकर चलें और यह एक सुविधा जोड़ें कि कम से कम जो सांसदों की पत्नियां हैं, वह अपने आप जा सकती हैं। उनके लिए अभी तक यह है कि वे साथ में जाएं, उससे बड़ी दिक्कत आती है। इसलिए अगर वे यह प्रावधान कर देते हैं तो इससे जो हमारे लोक सभा के जो सांसद हैं, उनको बहुत फायदा मिलेगा। एक बड़ी चीज़ रेलवे में यह हुई है कि माफिया का प्रभाव बहुत कम हो गया है। पहले क्या होता था कि टैंडर खुलते थे, माफिया पहुंच जाते थे और जो जेनुअन बिडर्स

होते थे, उनको आने को नहीं मिलता था, इतने हंगामे और मर्डर होते थे कि जेनुअन बिडर वहां नहीं होते थे और रेलवे की सम्पत्ति कौड़ियों के भाव चली जाती थी। इन्होंने दो प्रावधान किए। पहला, अगर इस तरह के टेंडर होते हैं तो वहां छापा मारकर जो जेनुअन बिडर्स हैं, उनको आने का प्रावधान, उनको बिड करने का अवसर दिया गया और जो फर्जी टेंडर अफसर लोग कराते थे, उनको पकड़ा गया और दूसरा, ऑन लाइन टेंडरिंग की सुविधा की कि अगर कोई व्यक्ति नहीं आ सकता ... (समय की घंटी)... उसको जान-माल का डर है तो उसको ऑन लाइन वह अपना टेंडर भेज सकता है और उससे रेलवे की जो चीज़ कौड़ियों के भाव जाती थी, उसका जबर्दस्त पैसा मिलना शुरू हो गया। इसी तरह एग्रीकल्चरल आउटलेट, एक नयी चीज़ 7000 स्टेशनों पर खुलने जा रही है। जो रेलवे की जमीन पड़ी हुई है, उसमें जब ये एग्रीकल्चरल आउटलेट्स खुलेंगे तो किसानों की सीधे-सीधे जो उपज है, उसको वहां पर आकर बेचा जा सकता है। वहीं रेलवे के माध्यम से उसको जहां चाहें, पूरे देश में ले जा सकते हैं। इससे किसानों को बहुत बड़ा फायदा मिलने वाला है। इसके अतिरिक्त एंटी-फ्लो है—भाड़े के लिए उन्होंने एक नयी चीज़ इंट्रोड्यूस की। जैसे यहां से मद्रास सामान जाता था, इधर से तो आपने माल भाड़ा ले लिया लेकिन उधर से ट्रेन खाली आती थी। इन्होंने 25 परसेंट रेट कम करके अगर कोई सामान भेजना चाहें तो वहां से माल भेज सकता है। इस तरह से दूसरी तरफ से भी मालगाड़ी भरी हुई आती है जिससे रेलवे के रेवेन्यू में जबर्दस्त इज़ाफा हुआ है और यह एक बड़ी महत्वपूर्ण चीज़ हुई है। महोदय, आप घंटी बजा रहे हैं इसलिए मैं कुछ चीज़ों के संबंध में अपने कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं और मंत्री जी से कुछ पूछना भी चाहता हूं। जैसे रेलवे की हजारों एकड़ वेस्ट लैंड पड़ी हुई है जो अनयुटीलाइज़्ड है। उसके लिए वे क्या सोच रहे हैं? क्या वे अलग से कोई सैपरेट डिवीज़न रेल मंत्रालय के अंतर्गत बना रहे हैं क्योंकि उस जमीन पर बहुत एनक्रोचमेंट हो रहा है, अवैध कब्जे हो रहे हैं। उस जमीन को वे कैसे उपयोग में ला सकते हैं, किसको दे सकते हैं, इसके मामले में क्या नीति रेल मंत्रालय की है, कृपया यह बताने की कृपा करें। दूसरा, अकसर यह देखा जाता है कि एक तरफ तो आप गरीब रथ चला रहे हैं, दूसरी तरफ आपकी आमदनी और बढ़ सकती है, अगर आप टूरिस्ट्स के लिए, जैसे पैलेस ऑन व्हील्स और तमाम ऐसी अट्रैक्टिव गाड़ियां हैं, अगर उनको आप चलाएं जिसमें आपकी आमदनी बढ़ सकती है। उसी प्रॉफिट को आप गरीब लोगों को सुविधाएं देने के लिए प्रयोग कर सकते हैं। इस प्रकार लम्गरी ट्रेन्स चलाने के लिए आपकी क्या स्कीम है? तीसरा, तमाम ट्रेन्स की स्पीड इतनी धीमी है कि लोग बस से या अपने वाहन से जाना पसंद करते हैं क्योंकि ट्रेन्स से जहां वे पांच घंटे में पहुंचते हैं, बस से एक या दो घंटे में पहुंच जाते हैं। इस प्रकार जो ऐसी गाड़ियां हैं, ऐसी पैसंजर ट्रेन्स जो बहुत टाइम लेती हैं, उनके लिए मंत्री जी क्या करने वाले हैं क्योंकि उससे खास तौर से गांव के लोगों को और छोटी-छोटी जगह रहने वाले लोगों को बहुत सुविधाएं मिलेंगी। इसके अलावा रेलवे सेफ्टी एक बहुत इम्पोर्टेंट चीज़ है जिसके संबंध में नीतिश जी के जमाने में बहुत हंगामा हुआ था। उन्होंने भी कुछ प्रयास किए

थे लेकिन आज की तारीख में मैं उनसे जानना चाहता हूँ कि सेफ्टी के लिए anti-collision device जो जगह-जगह लगाए जाने वाले थे, उसके संबंध में क्या हुआ, कृपया वह बताने का कष्ट करें। मेरा अंतिम प्वाइंट यह है कि जो old ट्रैक्स हैं, जगह-जगह जो पुरानी रेल पटरियाँ हो गई हैं, उनके नवीनीकरण का काम कितने स्तर पर चल रहा है और कितने प्रतिशत नवीनीकरण हो चुका है, मैं यही बातें जानना चाहता हूँ।

श्री अमर सिंह: माननीय उपसभाध्यक्ष जी, सिर्फ एक सैकन्ड के लिए मैं आपसे अनुमति चाहूँगा कि हमारे माननीय सदस्य ने आदरणीय लालू जी का बहुत प्रशस्ति गान किया है, मुझे उनसे कोई असहमति नहीं है, लेकिन मैं उनसे सविनय अनुरोध करूँगा कि उत्तर प्रदेश के चिन्हित विशेष जिलों और क्षेत्रों के अलावा पूर्वी उत्तर प्रदेश के प्रति जो कि बिहार का सीमावर्ती जिला है, आदरणीय रेल मंत्री जी अपना अनुराग दें और अपनी कृपा और आशीर्वाद बनाएं।

SHRI SYED AZEEZ PASHA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, when the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, presented his Budget with much fanfare at the time of Budget Session, Sir, everybody, including my Party, the Communist Party of India, applauded that the loss-making Railways is now making profits, and that several steps have been taken. But, unfortunately, this enthusiasm proved to be much short-lived. Because when you talk to a common passenger, he or she will tell you what sort of financial burden he or she is bearing. In the name of super-fast trains, a surcharge of ten rupees is being levied. Even though there is no change in the timings, there is no speed, yet Rs. 10/- as a surcharge is being taken. There is an old saying in Railways, longer the journey, lesser the fare. But, nowadays, what we are seeing is this. Suppose a person is to travel from Kanyakumari to Jammu, if he has to change two or three trains, for every new train, he has to purchase a new ticket. This is really burdensome. It was not so earlier. Then, the facility of break-up journey which was there earlier is now being done away with. Now I come to online reservation. Whoever is doing online reservation is also supposed to pay Rs. 10/- extra. When it comes to the maintenance work, outsourcing in Railways is rampant. They think that by doing outsourcing, the efficiency of the Railways would increase, but, unfortunately, it has not increased, either in regard to catering or in any other things, etc. Rather, we are seeing that it has become bad to worse. The food which is being supplied in Railways is of very bad quality. As regard the mineral water, we see at so many stations only a single brand is available, and that too, a bore-well water is filled up and a bogus ISI brand is printed on that water bottle. I don't know whether

our hon. Minister of Railways is aware of this fact or not, but the officials may be aware of this. Why don't we have a multiple choice where a person can have, if not one, another choice of good quality? So, this is also a thing to which he has to give due consideration. We are seeing that there is a difference between maintenance of one Railway and another. Take the South-Eastern Railway and the Northern Railway. I am sorry to say that their maintenance work is not up to the mark. So, the trains which are maintained by the Northern Railways and the South-Eastern Railways are not in good condition — either in regard to the maintenance work or the hygiene, and there are several other things.

Now, in regard to the allocation of funds, we are saying that the hon. Railway Minister may be generous for Bihar. We don't feel envy because Bihar is a very backward area. They are free to allocate any amount to Bihar for its upliftment, but the hon. Minister should not neglect other States. My learned friend, Shri Ramachandraiah, has already spoken about Andhra Pradesh how several (*Time-bell*) proposals are pending either for gauge conversion or new railway lines. So, these are the things which have to be taken up by the Railways Ministry.

Lastly, I would like to say that punctuality is a great casualty. If we talk about efficiency, why are most of the trains running late? So, if at all the Railway Ministry is to show efficiency, let them show it in punctuality, by running trains at the proper time. It is not being done.

Lastly, there is a persistent demand from the people of Telangana — Khazipet is a big junction; if an Integral Coach Factory could be established there, it would be very good for the development of Telangana.

That is all that I wanted to say. Thank you, Sir.

श्री एकनाथ के० ठाकुर (महाराष्ट्र): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद दे रहा हूँ कि आपने मुझे मौका दिया। मैं इस प्रस्ताव के समर्थन में खड़ा हूँ। भारतीय रेल देश की एकता का प्रतीक है और रेल की खुशहाली को भारत की, हिन्दुस्तान की खुशहाली का परिचायक माना जा सकता है। मंत्री महोदय के कार्यकाल में रेल के इतिहास में एक नया रोमांचक चैप्टर लिखा जा रहा है। हमारे नेता आदरणीय श्री बाला साहेब ठाकरे जी ने हमें सिखाया है अच्छी बातों की सराहना करना और बुरी बातों की कड़ी निन्दा करना। जब माननीय मंत्री जी का नाम कई आपराधिक मामलों में उभर रहा था तब हम लोगों ने उनकी कड़ी निन्दा की और आज उनके रेल मंत्रालय में जो

बरकत हो रही है, जो सुधार हो रहे हैं, उन्हें देखते हुए हम पूरे सदन के साथ उनकी सराहना करना चाहते हैं। बहुत मामले हैं, जिनमें और सुधार होना चाहिए, परन्तु उनके कार्यकाल में निरन्तर सुधार होता जा रहा है आमदनी बढ़ी है, मुनाफा बढ़ा है। मंत्री जी का मुझे जो खुद का अनुभव रहा, वह बहुत ही बेहतर रहा। इनकी निर्णय क्षमता बढ़ी अच्छी है। मैंने खुद जो-जो मामले उनके पास दिए, उन्होंने तुरंत क्षणभर में मुझे decision दिया और कई कर्मचारियों की भलाई के लिए उन्होंने अच्छा काम किया। आजकल गांव-गांव में इनका नाम हो रहा है, मैनेजमेंट स्कूल में तो हो ही रहा है। पहले तो पीटर डकर और सी० के० प्रह्लाद की बात होती थी, आजकल लालू जी की बात चलती है। लालू जी, मैं आपके लिए एक खबर देता हूँ कि हमारे गांव में किसी स्कूल में हिन्दी का इम्बहान था और उसमें एक कविता लिखने के लिए कहा गया, तो तीसरी कक्षा की एक लड़की ने आपको सम्मानित करने के लिए एक कविता लिखी थी - "हरेक सब्जी में आलू है, आज हरेक की जुबां पर लालू है"। यह महाराष्ट्र में कहा जा रहा है, इसलिये आपको हमारी शुभकामना है पर लालू जी, इसका मतलब यह नहीं कि रेल में हरेक जगह हरियाली है। रेल की जो सुरक्षा व्यवस्था है, रेल के स्वास्थ्य के लिए उसे प्राथमिकता देना आपका कर्तव्य बनता है। भारत में बहुत सारे रेल मंत्री 'दुर्घटना मंत्री' की उपाधि पाए हुए हैं और आप भी उससे बच नहीं पाए हैं, इसका मुझे बहुत दुख हो रहा है। derailment हो रही है, collision हो रहा है, bridges गिर रहे हैं। हमने आपको पहले ही कहा था कि कौंकण रेलवे ने जो anti collision device develop किया है, आपको उसे हर लाइन पर लगाना चाहिए। आपको early Warning System लाने चाहिए। आप इसमें बेहतर काम करें, हम ऐसी अपेक्षा करते हैं।

मैं मुम्बई से आया हूँ, तो मैं आपका ध्यान मुम्बई ब्लास्ट के बारे में आकर्षित करना चाहता हूँ कि पुलिस की जो स्पेशल टास्क फोर्स होती है, उन्होंने यह कहा है कि आतंकवादियों की करतूत के बारे में उन्होंने रेलवे पुलिस फोर्स को अवगत कराया था, तो भी वे सोते रहे। आपकी ट्रेन में जैसे स्लीपर कोच है, मगर आपकी रेलवे पुलिस फोर्स रेलवे स्लीपर फोर्स बन गई है। तो सुरक्षा व्यवस्था को ठीक ठिकाने लगाने के लिए रेलवे में आपको अपने हाथ में डंडा लेकर घूमना चाहिए, ऐसा मुझे लगता है। मुंबई में आपका सुरक्षा दल कुछ भी काम नहीं कर रहा है। इस ओर वहां आपका ध्यान देना आवश्यक है।

महोदय, मैं मुंबई के बारे में कहना चाहूंगा जैसे मुंबई-पूना डेकन ववीन ट्रेन चलती है वैसे ही ओरंगाबाद-मुंबई, नासिक-मुंबई, कोल्हापुर-मुंबई मोर्निंग में ट्रेन आनी चाहिए और इवनिंग में जानी चाहिए। आप हमें यह सहूलियत दीजिए, कौंकण जहां से नाथपई आते थे, मधु दंडवते जी आते थे, सुरेश प्रभु जी आए हैं, मैं भी आया हूँ, वहां कौंकण रेल चलती है। वहां अच्छा काम हो रहा है। बी० राजाराम भी अच्छा काम करते थे, अभी भी वहां के०के० गोखले बहुत अच्छा, बढ़िया काम कर रहे हैं, लेकिन कौंकण रेलवे में लाइन डबलिंग करना बहुत जरूरी है,

क्योंकि वहां बहुत भीड़ हो रही है और बहुत असुविधा है। इसके ऊपर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। कोंकण रेल अब एक अलग कंपनी बनने जा रही है। राज्य सरकारों ने पैसा दिया था, हम लोगों ने अपेक्षा की थी आपके डिपार्टमेंट के तहत कोंकण रेलवे चलेगी। आप उसको प्राइवेटाइज करने जा रहे हैं, ऐसा समझ मैं आता है। उनके जो कर्मचारी हैं उनको आप सिकस्थ पे कमीशन का लाभ नहीं देना चाहते। उनको ऐसे लेटर दिए गए हैं, उनकी सर्विस कंडीशन्स अलग की जा रही हैं। जैसे आपकी अन्य उप-कंपनियां हैं, आपकी सबसिडियरीज हैं, वैसे कोंकण रेलवे नहीं है। कोंकण रेलवे रेलवे है, यह कोई कंसलटेंसी कंपनी नहीं है। इसलिए आपको उसके कर्मचारियों को सिकस्थ पे कमीशन का बेनिफिट देना ही होगा। मेरी आपसे एक प्रार्थना है, लालू जी, आप जानते हैं कि यह कोंकण रेलवे जॉर्ज फर्नांडिस साहब, मधु दंडवते साहब और हेगड़े साहब, इन्होंने मिलकर शुरू की थी। मधु दंडवते साहब चल बसे। अब वहां से कोंकण के लोग एक ही मांग कर रहे हैं कि एक पैसेंजर ट्रेन चलती है, जो मडगांव गोवा से निकलती है दीवा, पनवेल तक आती है, उस ट्रेन को मधु दंडवते का नाम दिया जाए। हमने आपको इस बारे में लिखा था। आप हमें रूल बुक दिखा रहे हैं। यहां दिल्ली में 22 बिल्डिंग ऐसी हैं जिनको जवाहर लाल नेहरू, राजीव गांधी और उनके परिवार के हरेक का नाम डला है। अभी चंद मिनट पहले आपके एक समर्थक ने कहा कि जब तक चांद सूरज रहेगा, लालू तेरा नाम रहेगा। हम चाहते हैं, आपका भी नाम रहे, परन्तु हमारे मधु दंडवते जी का भी नाम रहना चाहिए। दंडवते जी बहुत ही नियोजन आयोग प्रमुख थे, भारत के रेल मंत्री थे भारत के वित्त मंत्री थे और आप जानते हैं कि नाथपई और मधु दंडवते जी दोनों अच्छे सांसद भी थे। अगर आप उनके लिए यह काम नहीं कर सकते, तो कोई नहीं कर सकेगा। आप यह काम हमारे लिए करवा दीजिए। हम चाहते हैं कि आपके शुभ हाथों से यह काम हो जाए। इसके लिए हम आपको दुआ देंगे। ....(व्यवधान).... आप जरूर सोचिए। देखिए, मैं शिव सेना से होता हूँ तो भी मधु जी के बारे में इतना ख्याल रखता हूँ। आप सोशलिस्ट हैं, वे सोशलिस्ट रहे, हम भी पुराने सोशलिस्ट हैं। ....(व्यवधान)....

प्रो० राम देव भंडारी (बिहार): आप पुराने सोशलिस्ट हैं, इसीलिए बोल रहे हैं।

श्री एकनाथ के. ठाकुर: हम नाथपई के फॉलोअर रहे हैं, इसलिए हम लालू जी, आपसे अपील है कि यहां मरगांव-पनवेल पैसेंजर ट्रेन को मधु जी का आप नाम दीजिए। यह मेरी आपसे प्रार्थना है। इससे पूरा कोंकण खुशी में रहेगा। आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

MS. PRAMILA BOHIDAR (Orissa): Sir, Orissa, which was considered as a backward and economically weak State, is now attracting large-scale industrial investment. This requires all the infrastructure to be improved. Railways is one of the most important infrastructures required for economic growth of the State. I request the hon. Railway Minister to



consider this fact for economic development of Orissa and to improve the life and living of people. A new train should be introduced to Allahabad and Varanasi, which is very old pending demand of people going for pilgrimage and rituals. This demand has been repeated many times earlier also. But there has been no result. A new train should be introduced from Rourkela-Sambalpur-Titlagarh to Hyderabad and Bangalore for medical treatment and educational purposes. A new super fast train from Sambalpur to New Delhi should be introduced as the original 8407 Express from Sambalpur has been extended to Vishakapatnam/Bhubaneswar and is over-crowded now. Howrah-Mumbai Janshatabdi Express (2101) should have stoppage at Jharsuguda which is the gateway to Western Orissa and is under massive industrialisation. This should come into effect immediately. Nizamuddin-Bhubaneswar Express (8407), which was announced to be extended to Amritsar last year, has not been extended as yet. This train should run daily, as it is always crowded throughout the year. Puri-Ahmedabad Express (8406) should be extended to Mount Abu and should run three days a week. Hatia-Yaswantpur Express (8614) should run at least thrice a week. Bhubaneswar-Jaipur Express (8473) should run thrice a week. Bhubaneswar-Lokmanya Tilak Express (2146) should run thrice a week. Bhubaneswar-Sambalpur Intercity Express (2893/2894) should also run on Sunday to promote tourism and pilgrimage on holidays. Doubling of Talchar-Sambalpur should be considered in the next Budget. Talchar-Bimlagarh and Nanpada-Thiruvelli are the two most vital missing links. I request the Railway Minister to sanction these two for industrial development of Orissa. Besides these links, Banspani-Jakhpara line should be completed by the promised date of 31st December, 2006 to remove the suffering of steel makers. Thank you, Sir.

श्री टी.एस. बाजवा (जम्मू और कश्मीर): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल पांच एवं छः पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री एवं रेल मंत्रालय का धन्यवाद करना चाहता हूँ कि जम्मू कश्मीर में जो जम्मू तवी स्टेशन है, उसको मुख्य स्टेशन बनाने की घोषणा उन्होंने की है।

सर, आज से दो दिन पहले मैं श्रीनगर से जम्मू आ रहा था, उस समय मैंने रास्ते में देखा कि रेलवे लाइन के डिब्बे श्रीनगर जा रहे हैं, इससे लगता है कि कांजीकुंज से बारामूला रेलवे लाइन, जो आज

से तीन वर्ष पहले शुरू की गई, जब एनडीए की सरकार थी और अब कांजीकुंज से बारामूला की रेलवे लाइन अगले वर्ष शुरू होने जा रही है, इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूं। साथ ही साथ माननीय मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि बारामूला से पुंछ केवल 50-60 किलोमीटर की दूरी पर है, जब पुंछ एवं राजौरी के लोगों को कश्मीर जाना पड़ता है तो सबसे पहले वह जम्मू आते हैं और पुंछ से जम्मू लगभग 300 किलोमीटर है और उसके बाद 300 किलो मीटर दोबारा उन्हें श्रीनगर जाना पड़ता है, इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि अगर आप इस रेल को 40-50 किलोमीटर आगे करें तो पुंछ एवं राजौरी के दो डिस्ट्रिक्ट, जो शैड्यूल्ड ट्राइब डिस्ट्रिक्ट्स हैं और वहां पर ज्यादातर गरीब जनता रहती है, उनको इसका फायदा मिल सकता है। और 2001 में जम्मू से पुंछ-राजौरी तक इसका सर्वे भी हो चुका है। इसलिए मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस स्कीम को जल्दी से जल्दी चालू करें। दूसरे, मैं कहना चाहूंगा कि 1926 में जम्मू का जो डिविज़नल ऑफिस है वह फिरोजपुर में है। उस वक्त रेल पठानकोट तक थी। पठानकोट से जम्मू और जम्मू से कश्मीर तक रेलवे लाइन जा रही है इसलिए जो डिविज़नल ऑफिस है, उसको शिफ्ट करके जम्मू ले जाना चाहिए।

**उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी):** अब आप भी थोड़ा सुपर फास्ट कर दीजिए।

**श्री टी० एस० बाजवा:** महोदय, मैं एक और बात कहना चाहता हूं तथा मैं अपनी बात को जल्दी खत्म करूंगा क्योंकि मैं समझता हूं कि समय की बहुत कमी है। सर, 1947 से पहले लाहौर से स्यालकोट और स्यालकोट से जम्मू रेल आती थी। जब बदकिस्मती से इस देश का बंटवारा हुआ तो वह जो रेलवे लाइन है रनवीरसिंहपुरा से जो जम्मू आती थी, स्यालकोट से वह बंद हो गई है। इसलिए मैंने पिछले बजट के समय भी कहा था कि वह 20 किलोमीटर का एरिया है जम्मू से रनवीरसिंहपुरा तक, इसलिए वहां भी रेलवे लाइन शुरू करनी चाहिए।

आखिर में मेरी माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना है और पूरा सदन इसको जानता है कि जम्मू कश्मीर में माता वैष्णो देवी का जो तीर्थस्थान है, इसमें हर वर्ष लाखों तीर्थयात्री दर्शन के लिए आते हैं और इसी प्रकार वहां अमरनाथ यात्रा के लिए भी यात्री जाते हैं। इसलिए वहां रेलवे की सुविधा बढ़ानी चाहिए और माननीय मंत्री महोदय यहां बैठे हुए हैं, मैंने पहले भी एक-दो बार कहा है कि जो राजधानी है, वह हफ्ते में एक बार जाती है, जबकि पूरा हफ्ता जानी चाहिए ताकि कम से कम जो 5-6 मेंबर ऑफ पार्लियामेंट वहां से आते हैं, उनको भी इस सुविधा का फायदा हो सके। इसी के साथ, मैं इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

**SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry):** Sir, I congratulate and thank the hon. Railway Minister Lalu Prasadji. He is a very successful Railway Minister. He has done a lot of work in improving the performance of the Railways in this country. For the last two-and-a-half years, we have seen

a lot of improvement in the Indian Railways. It is visible when one goes to the railway stations. People are appreciating it. He is the first Railway Minister in the country who made a profit of Rs. 20,000 crores. It is not a very small amount. Therefore, he deserves congratulations from this august House. The people used to say that the people who have done MBA or Ph.D, they will be able to achieve it. Laluji understood the common man's problems. He was able to make a history by bringing the Railways in a better way compared to other countries in the world. Another thing which I would like to say in order to further appreciate him is, when the prices of oil were going up, the price of diesel was going up, he did not increase the fare for the common passengers, especially, the second-class passengers. He made it very clear. He put his foot down. For that also, he deserves congratulations.

Now, I would like to say about the Railway property. I had a discussion with Laluji on Railway properties, for better use of Railway properties and bringing more revenue out of it. Lakhs and lakhs of acres of land, which belongs to the Railways, is not being utilized. He brought a scheme by which it will be used for commercial purposes. By that the Government will be adding money. For that also, he deserves congratulations.

Sir, as far as modernisation of Railways is concerned, even if it is a small railway station, the modernisation took place. The credit goes to other two Ministers also. They are doing a very good job under the guidance of the Railway Minister. Sir, the hon. Minister of State for Railways, Veluji, comes from the Southern part of India and takes a lot of interest. He was instrumental in starting the express train between Puducherry and Chennai. They all participated in the function. I made three or four demands. The Minister was very positive. The first thing the Government of India has done is the electrification of the railway line between Puducherry and Viluppuram, connecting Chennai. And also for the purpose of a train to Tirupati, it has been extended and the timings have been changed. Sir, we have been making a demand from the Railway Minister that a survey has been done for Puducherry and Bangalore on which I request the hon. Railway Minister — the Minister of State also knows about it and it goes through his constituency nearby his constituency — to concede to our demand. Sir, survey has been done for the east coastline, Chennai and Puducherry. It is a very beautiful line on the coastal line, that is, like the Konkan Railway line on the other side. It was agreed to by the then Minister

of State for Railways. I think the hon. Minister will look into it. The hon. PMK leader, Veluji belongs to that party, also made it very clear that between Tindivanam and Cuddalore via Puducherry, the railway line has to be laid. I would like to know the position and the status. Sir, another thing is for connecting Trichy, Tanjavur and Nagapatnam and Nagur and also Shanisha temple in Puducherry region Karaikal, connecting up to Nagur, the railway line has been considered and up to, Karaikal region has to be covered. The Government of Puducherry has agreed to give 50 per cent of the money which I have told the hon. Minister. I want that has to be completed, the laying of the railway broad gauge line, within a period of one year and fixing the time, I want the hon. Minister to consider this. Therefore, Sir, cumulatively, Puducherry is a tourism place for medical education and lot of people come from all over the country to go to Aurobindo Ashram and Auroville and also to Karaikal region of Shanisha Temple. It is a very good tourist place where the Government will get lot of revenues if they start all these schemes which I have mentioned and by opening the new railway line. Therefore, I want the hon. Railway Minister to concentrate on this. I want him to give an assurance that all these things will be implemented in a time-bound manner. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): Thank you. Now, hon. Minister.

श्री लालू प्रसाद: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले उन तमाम माननीय सदस्यों के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। 22 माननीय सांसदों ने बहस में हिस्सा लिया। कुछ माननीय सदस्यों ने हिस्सा नहीं लिया, इसका मतलब यह नहीं है कि उनकी रुचि नहीं है, मैं सबको धन्यवाद देता हूँ और उनका आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। मैं यह बताना चाहता हूँ कि हमारी जो यूपीए की सरकार बनी है और उसमें मुझे रेल मंत्रालय की जिम्मेदारी मिली है। मैं साफ-साफ कहना चाहता हूँ कि मैं किसी राज्य के प्रति या किसी सेगमेंट के प्रति या किसी माननीय संसद सदस्य के प्रति कोई भेदभाव नहीं करता हूँ। आप आगे भी नहीं पाएंगे कि मैंने आपके किसी सुझाव की कद्र नहीं की है। बहुत बहुमूल्य सुझाव दिए गए और यह बात स्पष्ट हो जाती है कि देश में जो रेलवे का इतना बड़ा नेटवर्क है, हमारी जो भारतीय रेल है, इसके नेटवर्क को मैनेज करना और रसातल में पहुंची हुई रेल को कीचड़ से निकालकर लाने में जो 16 लाख कर्मचारी, अधिकारी, पदाधिकारी और आप सभी लोग, आप सभी का स्नेह, सभी का समर्थन और सभी की शुभकानाओं से आज भारतीय रेल का डंका अपने देश में ही नहीं दुनियाभर में इसका डंका बज रहा है। यह देश के लिए और हम सभी के लिए शुभ लक्षण है कि अमेरिका जैसा देश जो सबसे उन्नत देश है, वहां के लोग भी आकर के

भारतीय रेल के टर्न अराउंड के विषय में, मैनेजमेंट के विषय में काफी आश्चर्य व्यक्त कर रहे हैं।

(श्री उपसभापति महोदय पीठासीन हुए)

मैं कोई अपनी पीठ थपथपाना नहीं चाहता हूँ, हारवर्ड यूनिवर्सिटी से लेकर वर्ल्ड बैंक ने भी इच्छा जताई है कि भारतीय रेल मंत्री को यहां बुलाया जाए कि कैसे, क्या मैनेजमेंट होता है। हम देखते हैं कि बहुत सी ऐसी सरकारें बनी हैं, हमारे यहां बिहार में इतनी घोषणाएं हो गई हैं कि राज्य सरकार को काम करने के लिए वर्ल्ड बैंक में भी पैसा बचेगा या नहीं बचेगा! उधर भी वर्ल्ड बैंक में जाने को ही हम लोग भारत के लिए शुभ लक्षण मानते हैं। भारतीय रेल के हालात के विषय में बार-बार उन चीजों को मैं दोहराना नहीं चाहता और कोई लिखित भाषण भी मैं पढ़ना नहीं चाहता हूँ कि बिना छेड़-छाड़ किए हुए सारे प्रोजेक्ट्स को - दोहरीकरण से लेकर, सिंगल लाइन बनाने से लेकर, पेसेंजर्स एमिनिटीज़ से लेकर इस वर्ष को मुस्कान का वर्ष मानते हुए, भारतीय रेल आज ऊंचाईयों को छूने के लिए तैयार है और मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि जो लाल किले की प्राचीर से, जहां के स्टेज से देश के लोकप्रिय प्रधानमंत्री जी ने घोषणा की थी कि देश का विकास तब तक नहीं हो सकता है, जब तक इनफ्रास्ट्रक्चर और रेल जैसे segment को हम इग्नोर करेंगे। हमारी भारतीय रेल, जिसकी हालत हमने तीसरे नम्बर पर पहुंचाई थी, इसको दुनिया में पहले नम्बर पर लाने का हमारा व्रत है, यह हमारी सरकार का संकल्प है और उस दिशा में हम लोग आगे बढ़ रहे हैं। महोदय, मैं माननीय राम जेठमलानी जी या अन्य माननीय सदस्यों ने जो कहा कि यूरोपियन कंट्रीज़ में there is no jerking. गाड़ियों का जो मूवमेंट है, उसकी तरफ भी ध्यान दिलाया। महोदय, मैं खुद वहां गया था। सारी गाड़ियां कंप्यूटराइज्ड हैं, उनका पूरा डिज़ाइन अलग है, लाइन की बनावट उसी तरह की है, उनका सिस्टम और बेहतर है और एक प्वाइंट से लेकर दूसरे प्वाइंट तक ही रेलगाड़ी जाती है। लेकिन हम भारतीय रेल से जब उनका मिलान करते हैं तो हमारी पूरी की पूरी लाइन है, जो रूट है, वह सेचुरेटिड हो गया है, यहां हेवी कंजेशन है, हम 11 हजार गाड़ियां उस पर चलाते हैं। अब हम नयी-नयी और गाड़ियां भी देते चले आ रहे हैं। लेकिन जो हमारा कमाऊ घोड़ा है woods train है, इसको हम लूप लाइन में रखते हैं और फिर नए-नए जो रिमोट एरियाज़ हैं, सुदूर इलाके हैं, जहां लोगों ने रेल नहीं देखी है, उनका तब तक विकास नहीं हो सकता जब तक हम उनको इनसे नहीं जोड़ते हैं। माननीय सदस्य आते हैं, यहां भी मिलते हैं, वहां भी मिलते हैं, सुझाव भी देते हैं, लेकिन लोग समझते हैं कि कहीं उनकी योजना को हमने टर्न डाउन किया है। जो पैसे का वितरण होता है, चाहे उड़ीसा हो, कर्नाटक हो, चेन्नई हो, आंध्र प्रदेश हो, बिहार हो, पश्चिमी बंगाल हो, नॉर्थ-ईस्ट हो - इसमें दो-दो नॉर्थ-ईस्ट के प्रोजेक्ट हैं। एक तो इस भाषण को आप प्रोसीडिंग्स का अंग मान लीजिए। इसमें सारे प्रोजेक्ट्स हैं और जो लाइनें हमने ली हैं, इंजन के कारखाने से लेकर रायबरेली में कोच का, वे सब हैं। महोदय, भारतीय रेल में गाड़ी समय पर आए, इसके लिए 130 किलोमीटर

की रफ्तार से राजधानी चलनी है और 110-115 की स्पीड से हम अभी गाड़ियों को चलाते हैं। लेकिन फिर भी उसमें जितनी एफिशिएंसी रहनी चाहिए, उतनी नहीं है चूंकि हमें इन लाइनों को, इसी समय जो सेचुरेटिड है, उसमें बहुत जगह देखा गया होगा, कॉशन लगा हुआ है। कहीं हम ब्रिज बना रहे हैं, कहीं लाइन डाल रहे हैं, कहीं घिसी हुई लाइन को उखाड़कर मशीन से उठा रहे हैं। जैसे भरवां मिर्च के अचार में मसाला भरा जाता है, वैसे ही पत्थर भरते रहते हैं। वहां हमें स्पीड लगानी पड़ती है, उसमें भी टाइम लग जाता है। इस प्रकार भारतीय रेल का जो कार्याकल्प हुआ है, इसको हम अंतिम नहीं मानते हैं। जैसे हम लोग 'गद्य' और 'पद्य' हिन्दी में किताब पढ़ते थे, हम लोग छठी, सातवीं में पढ़ते थे, अभी तो 'पद्यांश' हुआ है, अभी भारतीय रेल का 'गद्यांश' बाकी है। अभी इसको आप आगे देखेंगे कि आपके सहयोग से और आप लोग जो हमारी हिम्मत-अफजाई करते हैं, इसके लिए हम आपका आभार व्यक्त करते हैं, लेकिन हमें तो इस देश के लोग भिन्न-भिन्न रूपों से जानते हैं। बिना हमारा नाम लिए बहुतों का काम भी नहीं चलता है। अब उनको जलन भी होती है क्योंकि सोसाइटी की ह्यूमन वीकनेस है, हर आदमी एक दूसरे को चाहता है, नहीं चाहता है, लेकिन मेरा सबसे वैल्यू है, मैं ईमानदारी से बोलता हूं कि ईमानदारी और निष्ठा से, हम रेल परिवार के हैं और यह मंत्री की कुर्सी एक नम्बर की है। अगर हमारा अधिकारी भी गलती करेगा तो रेल मंत्री की बदनामी होगी। हम ईमानदारी के साथ, अपने दृढ़ संकल्प के साथ, इस काम को अंतिम मुकाम तक पहुंचाने में जोर-शोर से लगे हुए हैं। महोदय, अब देश और दुनिया देख रही है, मैंने प्रधानमंत्री जी से भी कहा कि यहां दिल्ली में सारे देश के लोग बैठे हुए हैं। यहां नेशनल और इंटरनेशनल सभी तरह के लोग हैं और इन सभी का रेलवे से वास्ता पड़ता है। यहां आईबी भी है तथा सभी तरह के लोग हैं। मैंने प्रधान मंत्री जी को भी कहा कि रेल की तरफ भी आप अपनी ऐजेंसी को लगाकर देखते रहें कि हमारे रेल परिवार को जो लायबिलिटी मिली है, माननीय सदस्य यहां चर्चा करते हैं कि यहां कुछ काम नहीं हुआ और वहां कुछ काम नहीं हुआ, यह नहीं हुआ और वहां नहीं किया, यह सारी लायबिलिटी है। हमने RDS को कहा कि लैट्रिन स्टेशनों पर गिरती है, हमें इस बारे में नए ढंग से सुझाव दो, डिजाइन करो। जो हम नई-नई गाड़ियां लाने जा रहे हैं और जो उसमें बनाने जा रहे हैं, हमने कहा कि यूरोपियन कंट्रीज में जो सिस्टम है, उसको इंट्रोड्यूस करो, ताकि पूरी साफ-सफाई हो सके। हमारे यहां 25 हजार अनमैन्ड गेटमैन हैं, फिर एक्सिडेंट्स कहां होते हैं, हमारे यहां मेजर एक्सिडेंट्स कहां हुए हैं? मानवीय भूल से कहीं डिरेलमेंट हो गया, कहीं लड़ाई हो गई या कोई ऐसी बात पहले की अपेक्षा जो हमारी संरक्षा प्राथमिकता है, हमने इसमें पूरी फिगरस लिखी हैं। महोदय, समय बचाने के लिए मैं जल्दी-जल्दी बोल रहा हूं। जहां अनमैन्ड गेट हैं और जहां पर कोई मैन नहीं है, गुमटी खुली है, लोग ट्रैक्टर लेकर घुस जाते हैं, टैम्पो लेकर घुस जाते हैं और कोई स्कूटर लेकर घुस जाते हैं। इसमें वहां पर रेलवे का कोई दोष नहीं है, दोष यह कि 25 हजार अनमैन्ड गेट को विद मैन सिस्टम में लाने के लिए हमें काफी पैसे की जरूरत पड़ेगी, लेकिन हम उसका उपाय कर रहे हैं। जो हमारा रेगुलर बजट आएगा, अनमैन्ड गेट के मामले में उसमें इसका प्रावधान होगा, ताकि वहां

पर इस प्रकार की घटनाएं न घटें। महोदय, भागलपुर में जो पुल गिरने की घटना हुई है, ये अंग्रेजों के जमाने से बनाए हुए बहुत से छोटे और मझौले पुल हैं। हमारे यहां ऐसे बहुत सारे पुल हैं। आपको मालूम होगा कि रफीगंज में हम राजधानी को स्पीड कम करके लाते हैं, क्योंकि न जाने नक्सलाइट्स कहां एंबुश कर देगा और कहां पर ग्रेट है, हमारे ऊपर यह प्रेशर रहता है और इसलिए हमारी गाड़ियों में विलम्ब होता है। क्योंकि सारी गाड़ियों को कैपिटल में एंटर करना है। कैपिटल में आने से पहले गाजियाबाद से लेकर चाहे वह कानपुर से आ रही हो या लखनऊ से आ रही हो, उनमें लोकल पैसेंजर्स होते हैं। आपको मालूम होगा कि हमारी राजधानी ट्रेन को आगे पार्क कर दिया और पैसेन्जर छूट गई, तो लोगों ने हमारी राजधानी में आग लगा दी। निजामुद्दीन से आगे हमारी राजधानी ट्रेन को क्षतिग्रस्त किया गया। इसलिए हम टर्मिनल बना रहे हैं। आप देखेंगे कि हम कई टर्मिनल बना रहे हैं, जहां पर हम अपनी गाड़ियों को लाकर डिस्पर्स करेंगे। हमने वादा किया था, यह हाऊस सुप्रीम हाऊस है, इससे बढ़कर कोई दूसरी सुप्रीम संस्था हो नहीं सकती है, हम जो घोषणा करते हैं, तो ठोक बजाकर करते हैं, पूर्व में माननीय सदन में हमने जो भी घोषणा की है, तो जो रेगुलर बजट आने वाला है, 31 मार्च से पहले अगर हमने जिन रूटों पर गाड़ी का ऐलान किया है, हमने जिस काम को पूरा करने का ऐलान किया, हम यह सारा काम बजट के आने से पहले पूरा कर देंगे। चाहे पुल और पुलिया की घटना हो या यह जो भागलपुर की घटना है, इसमें पुल नहीं गिरा है, बल्कि हमारे विद्वान दो-चार इंजीनियरों की लापरवाही की वजह से दो स्टेशन पहले गिरा दिया था, फिर बाकी प्रिकॉशन नहीं ली और नतीजा यह हुआ कि उसमें गाड़ी घुसा दी और गाड़ी की दलक से वह टूट हुआ पुल आकर गिर गया। हम टनल से गुजरते हैं, हम मध्य प्रदेश होकर गुजरते हैं, सभी जगह हम सत्यापन कराते हैं। हमारे इंजीनियर 31 मार्च से पहले एक-एक पुल को ठोक बजाकर, जाकर देखते हैं। उनको लिखना पड़ता है, उनको सर्टिफिकेट देना पड़ता है कि यह ठीक है। अगर वह ठीक नहीं है, तो हम उसको ठीक करते हैं, तब हम गाड़ी को चलाते हैं। अगर कहीं जर्जर है तो हम caution लगा कर, पूरा precaution लेकर गाड़ी को चलाते हैं। हमें भारी पैमाने पर जर्जर पुल और पुलिया को जो liability मिली थी, हमने उसको ठीक किया है, उस पर खर्च किया है। सारे देश में सुरक्षा के मामले में, हाँ, मैं मानता हूँ कि हमारे रेल में इतना बड़ा नेटवर्क है, कहीं-न-कहीं घटना होती है। मुम्बई में घटना हुई, असम में घटना हुई। उसके लिए गृह मंत्रालय, रेल मंत्रालय, सारे मिल कर और फिर विशेषज्ञों का एक इंटरनेशनल सेमिनार, security के मामले में भारतीय रेल के सामने, देश के सामने जो problem है, उस पर भारी discussion हुआ है, एक दृष्टिकोण पत्र तैयार हुआ है और हम कार्रवाई कर रहे हैं। इस देश में भारत की उन्नति को देख कर ये जो कई तरह की शक्तियाँ हमारी एकता और अखंडता को खंडित करने में लगी हैं, यहाँ पर उन्माद फैलाना चाहती है, जो कई तरह की घटनाएँ करते हैं, भारत की जनता ने उसका मुँह तोड़ जवाब दिया है और हम देंगे। रेल में हम आरटीएफ के फोर्स में वृद्धि करने जा रहे हैं। महोदय, ये सारी जितनी बातें होती हैं, यह राज्य

सरकार का काम है, जीआरपी का काम है, लॉ, एंड ऑर्डर की जिम्मेदारी उनकी है। हमने आरटीएफ को ज्यादा पॉवर नहीं दिया है। हम इसे और पॉवर देंगे। सारा investigation सारे तरह के काम करना राज्य सरकारों का दायित्व है। बहुत सारे प्रोजेक्ट्स pending रह जाते हैं। राज्य सरकारें जमीन जल्दी नहीं देती हैं, जमीन acquire ही नहीं हो पाती है। हमने आरओबी दिया। हमने हर राज्य के मुख्यमंत्री को चिट्ठी लिखी कि आपको इसमें 50 परसेंट देना है, 50 परसेंट पर हम बनाएंगे। एनएच का रोड है, तो एनएच को देना है और हमको देना है, तो जो देना है, हम देंगे। अगर तत्काल आपके पास पैसा नहीं है, तो हम फोर्स का, जो जीआरपी पुलिस हम राज्य से लेते हैं और उसका पेमेंट रेलवे करता है, तो आप लिख कर भी दे दें कि राज्य के पास तत्काल पैसा नहीं है, आप बाद में दीजिएगा, तो रेलवे उस पैसे से आरओबी बनवा देगा। बहुत से राज्य के लोगों ने दिया है और हम लोगों ने इसमें बहुत बड़ा काम लिया है। हम 'गरीब रथ' चलाने जा रहे हैं। यह 'गरीब रथ' बिहार से दो चलना था, वह चल गया, एक 10 तारीख को चलेगा। इसके बाद दिल्ली से चेन्नई और फिर दिल्ली से मुम्बई के लिए 'गरीब रथ' चलेगा और हम समझते हैं कि इसमें maximum किराया 500 या 550 रुपए से अधिक नहीं होगा, जो तीन किलो मुर्गा का दाम होगा। तीन किलो मुर्गा के दाम में लोग इतनी दूरी तय करेंगे। महोदय, गरीब को यह entitlement हो गया कि हम भी एयर कंडीशन में बैठेंगे। देश के गरीबों में भी proudness हुआ है कि रेल हमारी है। हमने चुक्कड़ लिया, हमने कुल्हड़ लिया, हम खादी और बुनकर भाइयों से कपड़ा ले रहे हैं। अभी इतने बड़े पैमाने पर इसलिए नहीं लिया कि मिल से लिया हुआ जो पुराना स्टॉक था, वह सब हम लोग रखे हुए थे। इसलिए हमने 20-25 करोड़ रुपए का लिया है। खादी के बारे में गाँधी बाबा ने कहा था कि खादी आजादी की वर्दी है, पोशाक है। इसलिए खादी का सम्मान और देश के गरीबों को रोजी और रोजगार मिले, इसके लिए हमने रेलवे में खादी का बाजार दिया। युद्ध स्तर पर जितना भी लिनेन है, पर्दा है, कर्टेन है, हम बराबर बोलते हैं, हम प्रधान मंत्री जी को लिखने वाले हैं कि जितने कपड़े की जरूरत है, कर्टेन का या पॉजपोछ का, इसके लिए सारा कपड़ा खादी से लिया जाना चाहिए, ताकि हमारी खादी की इंडस्ट्री आगे बढ़े। हमने चेन्नई, तमिलनाडु, आन्ध्र प्रदेश का भ्रमण किया। हमने सारी जगह काम किया। अभी राजधानी दू राजधानी 'गरीब रथ' चलेगा। हर राजधानी से राजधानी को हम जोड़ेंगे। यह काम एक दिन में नहीं हो जाएगा। उसका डब्बा बनाना पड़ता है, हम डब्बा बनवाते जा रहे हैं, दो ही कारखाने हैं। जैसे-जैसे यह बनता जाएगा, वैसे-वैसे हम चलाते जाएंगे। बहुत लोग बोलते हैं कि जल्दी चलाओ, जल्दी चलाओ। इसके लिए लाइन बनानी पड़ती है, स्लीपर बनाना पड़ता है, गिट्टी लाना पड़ता है, तार लगानी पड़ती है, इंजन बनाना पड़ता है, चक्का मंगाना पड़ता है, डब्बा बनाना पड़ता है, रंगना पड़ता है, उसकी पुताई करना पड़ती है, लिखाई करनी पड़ती है और इन सब कामों में विलम्ब होता है। लेकिन जितना पहले, खासकर के जो हमारी एनडीए की सरकार थी, जिसने "इंडिया शाइनिंग" के नाम पर कुछ नहीं किया, सारी राजनीति हमारे माथे पर रख दी। अब हम वह सारा कचरा साफ कर रहे हैं।



आप सब लोगों को धन्यवाद। आप सब लोगों को आदर रेल परिवार करेगा। ये बिल वहां से पास हो गए हैं और इन्हें यहां से आपके द्वारा स्वीकृति देकर उस हाऊस को लौटा दिया जाए, इसी निवेदन के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद। ... (व्यवधान)...

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : सर, एक क्लेरिफिकेशन चाहूंगा। एक स्थान की चर्चा मैंने की थी। यह बात सच है कि मैड फाटक बनाने के लिए आपके यहां से सूचना जाती है कि 72 लाख रुपए पहले जमा कराओ। मैंने स्पेसिफिक उदाहरण दिया था ओसवाल समाज के महाप्रज्ञ जी के गांव का। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूँ कि क्या बीओटी जैसी स्कीम या टोल टैक्स लेकर ऐसे इम्पोर्टेड स्थान पर, जहां मेन्ड फाटक बनाना है या अनमैड फाटक बनाना है, उसकी व्यवस्था करने की कृपा करेंगे या नहीं करेंगे?

दूसरा, इस समय लगातार राजस्थान के ग्रामीण क्षेत्र में डीएपी की और यूरिया की कमी आई है, जिसका बहुत बड़ा कारण रैक्स के उपलब्ध न होने का है। क्या कोई मोनिटरिंग होती है या नहीं होती कि फसल की दृष्टि से, किसानों के लाभ की दृष्टि से कहां-कहां किस परिमाण में डीएपी और यूरिया पहुंचना है या उसके लिए रैक्स सप्लाय किए जाने हैं? कृपया इन दो बातों का स्पष्टीकरण दे दें।

श्री लालू प्रसाद : माननीय उपसभापति जी, मैं, माननीय चतुर्वेदी जी के क्षेत्र में गया था और मैंने इनको वहां पर ऊंचा स्थान दिया था। इन्होंने जो जानना चाहा है, समय रहता तो मैं डिटेल में सारी बातों को बताता कि राजस्थान में कहां-कहां हम क्या कर रहे हैं, लेकिन एक बात आपने उठाई अनमैड जो फाटक है, उसके बारे में और बीओटी के मामले में कुछ सुझाव आपने दिया है। एक नीतिगत हमारे मामले हैं और वे विचाराधीन हैं। रेलवे को अपने सिस्टम में उसको लेना पड़ता है और सारा काम करना पड़ता है। जहां तक यूरिया और डीएपी की बात जो उन्होंने की है, तो जो-जो राज्य सरकार उदासीन है, जो किसानों के प्रति समर्पित नहीं है, जिन्होंने डिमांड नहीं किया, रेलवे में इंडेंट नहीं किया, तो रेलवे अपने मन से उठाकर खाद वहां नहीं भेजता। आप अपनी राज्य सरकार से पूछिए कि किस तारीख को, किस दिन को हमारे रेलवे में इंडेंट कराया? वहां के जो एग्रीकल्चर मिनिस्टर हों या एग्रीकल्चर डिपार्टमेंट के पदाधिकारी हों, उनसे पूछिए और वह इंडेंट दिखाइए। इनको हमें पोर्ट से लाना पड़ता है और पोर्ट से हमको लाना पड़ेगा। पंजाब राज्य के मुख्य मंत्री ने यहां चार महीना पहले ही हरियाणा के मुख्य मंत्री हुडा जी, ये दोनों हमको फोन करके बोले कि हमारे यहां रबी की फसल शुरू होने वाली है, आलू की फसल शुरू होने वाली है, डीएपी खाद हमारा इंडेंट हो गया है, कांडला पोर्ट से वहां पहुंचाना है, तो ठेल कर कितना रैक्स हमने वहां पहुंचा दिया है। इसके लिए तो राज्य सरकार को एलर्ट रहना पड़ेगा। राज्य सरकार से आप पूछिए और पूछ के हमें कल बताइए। अगर आपका पेंडिंग है, तो दो दिन में हम सारा आपके राज्य में पहुंचा देंगे।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall first put the motion regarding consideration of the Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2006 to vote. The question is:—

"That the Bill to provide for authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 2005 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: 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.

श्री लालू यादव: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि इस बिल को लौटाया जाए।

*The question was put and the motion was adopted.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put the motion regarding the Appropriation (Railways) No. 6 Bill, 2006 to vote.

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 2006-07 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: 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.

श्री लालू यादव: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि इस बिल को लौटाया जाए।

[7 December, 2006]

RAJYA SABHA

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned till 11.00 a.m. on Friday, the 8th December, 2006.

The House then adjourned at fifty-six minutes past five of the clock till eleven of the clock on Friday, the 8th December, 2006.