

[27 April, 2005]

RAJYA SABHA

SHRI E.V.K.S. ELANGO VAN: As the hon. Member said, it is not just a piece of paper. It contains two or three pages. Definitely, I will give a detailed reply.

. MR. DEPUTY CHAIRMAN: What the hon. Member is saying is, as to what are the recommendations you accepted and what are the recommendations you have sent to the Standing Committee, you can circulate the same to the hon. Member.

Now, we take up the Appropriation (Railways) NO. 2 Bill, 2005.

GOVERNMENT BILL

I. The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2005 Govt. Resolution approving recommendations contained in first report of Railway Convention Committee (2004)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): Sir, I beg to move:

'That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2005-2006 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.'

Sir, I also beg to move:-

'That this House approves the recommendations contained in Paras 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, and 53 of the First Report of the Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was laid on the Table of the Rajya Sabha on the 21 st December, 2004.'

The questions were proposed

SHRI P.G NARAYANAN (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, I wish to draw the attention of the hon. Minister to the fact that Tamil Nadu has the lowest component of broad gauge lines in India. The State had no Railway Ministers since hon. Mr. Velu became one last year. The State was neglected in terms of railway projects for the past several decades. Hence, there is an urgent need to improve the situation. Sir, I am told that this year about 300 Kms. of meter gauge lines in Tamil Nadu will be converted to broad gauge. I submit that the Railways should step up the gauge conversion capacity from the present 300 Kms. per year to, at

[27 April, 2005]

RAJYA SABHA

least, 1000 Kms. per year. I urge the Railway Minister to strengthen the construction wing of the Southern Railway so that at least 1000 Kms. of track can be converted every year from meter gauge to broad gauge. If you undertake conversion of 300 Kms. every year, it would take at least 15 years to complete conversion of meter gauge lines. I would urge the Minister to ensure that all the meter gauge lines in my State are converted to broad gauge in the next three years and adequate funds should be provided for this project.

Hon. Minister had announced in the last year's Budget that a survey will be conducted for laying second broad gauge line from Chengalpattu to Tuticorin as part of the port connectivity project. We do not know as yet about the fate of the survey. The Railway Ministry has already sanctioned several port connectivity projects in Gujarat and elsewhere in the country. Considering the fact that Chennai, Ennore and Tuticorin are three major ports and they need to be connected by the railway lines, I would request the Minister to lay the foundation stone for the second broad-gauge line from Chengalpattu to Tuticorin at the earliest. Sir, because of the presence of a single broad-gauge line from Chengalpattu to Tuticorin covering the entire length of the State, passengers are put to a lot of inconvenience due to stoppage of trains for crossings. Sir, to minimise this misery, a proposal was made in the Railway Budget four years ago to lay a double line between Kodai Road and Dindigul, a distance of about 30 kilometres. The project is yet to be taken up, though four years have passed. Sir, I request the Minister to implement this project in the next three months. Sir, there has been no rail linkage between Madras Central and Egmore. In Delhi, all the three stations - Hazrat Nizamuddin, New Delhi and Old Delhi - are linked by the direct railway lines. But, this is not the case in Chennai where a passenger has to disembark in Madras Central and go by road to adjacent Egmore station. This is the situation. Sir, the distance is only about three kilometres. A proposal has already been made four years ago to link both these railway stations. The State Government has offered necessary land for the project, but no headway has been made on this project so far. Sir, the electrifications for the railway line between Egmore and Vizhuppuram has been there for the past 50 years. But, it has not been extended beyond Vizhuppuram. As a first step, I would urge the Minister to extend electrification from Vizhuppuram to Madurai this year and later to Tuticorin. This will help rapid movement of rail throughout the length of the State. Sir, the Sampark Kranti Express, which is now running between Madurai and Nizamuddin, should be extended to Kanyakumari. There is a need for a

third daily train between Madras Central and Delhi considering the fact that Tamil Nadu Express was introduced way back in 1975 and since then, traffic between the two metropolitan town has grown manifold. So, there is an urgent need for another train on this route. Sir, I submit that the proposal to set up a separate division for Salem has been pending for the past several years. The people from nine districts in Tamil Nadu, that is, Erode, Salem, Dharmapuri and Krishnagiri and Karur are put to a lot of hardship. They have to go to Palghat even for small work, that is, leave, transfer and emergency quota, etc. So, this is a great injustice done to nine districts in Tamil Nadu. So, Salem division should be created at the earliest to fulfil the long-standing aspiration of the people around Salem district. Sir, there is a continuous demand which is pending, and, that is for laying of new line from Mettupalayam to Samrajnagar via Satyamangalam. When I was in Lok Sabha in the 90s, the survey was ordered but that survey has not yet been completed. Sir, six months back, three Central Ministers of the State went to Satyamangalam and a public function was held to inaugurate this scheme but after that nothing has happened. Sir, since this is a very important project, it should be commenced at the earliest.

Then, Sir, the speed of gauge conversion projects in Tamil Nadu has to be increased because it is pending for the last ten years. At the present rate, this gauge conversion will take at least 15-20 years. So, in the interest of people of Tamil Nadu, the work has to be expedited fast and the financial support has to be provided for this purpose. With these words, I thank you for having given me the opportunity to speak on this subject.

उपसभापति : प्रॉं सेफुद्दीन सोज ।श्री संतोष बागड़ोदिया । श्रीमती जमना देवी, नहीं, मुल चन्द मीणा जी ।

श्री मूल चन्द मीणा (राजस्थान) : उपसभापति महोदय ।

श्री मती जमना देवी बारूपाल (राजस्थान) : उपसभापति महोदय ।

उपसभापति : नहीं । पहले मूल चन्द मीणा जी ।

श्री मती जमना देवी बारूपाल : सर, हमें भी कभी कभी पहले चांस दे दिया करो । बहुत-बहुत धन्यवाद, उपसभापति महोदय ।

उपसभापति : नहीं, नहीं । आपका चौथा नंबर है । गलती से बुला लिया था ।... (व्यवधान)

1.00 P.M.

श्री मूल चन्द मीणा : ठीक है, सर। पहले जमना जी को बुलवा लीजिए।

उपसभापति : ठीक है, आप बोल दीजिए। पांच मिनट में बोल दीजिए, जमना जी।
...(व्यवधान)

श्री मती जमना देवी बारूपाल : उपसभापति महोदय, मुझे आपने जो इस बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दे पर बोलने का ओदश दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ। पिछले कई वर्षों से हमारा बीकानेर जिला विकास की कड़ियों में वंचित रहा है, इसलिए मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार का ध्यान और रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित कराना चाहूंगी और जानना चाहूंगी कि आप हमें यह बताएं कि राजस्थान में बीकानेर जिले का कितने और दिन विकास से आप वंचित रखेंगे ? यह बात आप हमें बता दीजिए, ताकि हम यहां बोलना बंद कर दें। बार-बार बोलने से, एक ही राग अलापने से कोई फायदा नहीं है। जब कोई हमारी बात पर ध्यान ही नहीं देता, कोई सुनता नहीं, कोई आश्वासन नहीं देता, तो अपनी बात रखने का क्या फायदा ? हम लोग यहां आते हैं, अपनी पीड़ा व्यक्त करते हैं, लेकिन उसका कोई नतीजा नहीं निकलता। तो हमारे यहां आने का फायदा क्या हुआ ? हमने तो अपना पेट पाल लिया, राज्य सभा से बारह हजार तनखाह ले ली, फर्स्ट क्लास में बैठ गए, सेंकेंड एंसी में बैठ गए, रेल में यात्रा कर ली, लेकिन हमारी जनता को क्या फायदा मिला ? आप इसे बताइएगा। आप हमें फायदा दें या न दें, लेकिन हमसे पहले हमारी ऊयूटी और हमारे कर्तव्य को समझते हुए हमारे जिले की जनता को बनेफिट जरूर दें, जिससे हम भी गर्व से कह सकें कि देखिए, हमने अपने क्षेत्र के लिए यह कार्य किया है।

उपसभापति महोदय, मैं अपने जिला बीकानेर की छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करने हेतु बार बार आपसे आग्रह करती हूँ। अब हम हताश हो गए हैं बार बार बोलते हुए। कृपा करके आप इस 150 वर्ष पुरानी रेल पटरी को समय रहते हुए बदलिए, वरना साबरमती जैसी या अन्य जो दुर्घटनाएं होती हैं, उस प्रकार की दुर्घटना के लिए ये पटरियां भी अपना खेल खेल सकती हैं। बड़ी दुर्घटनाएं हो सकती हैं। इसलिए आप बीकानेर की जनता की पुरानी मांग को मद्देनजर रखते हुए, उनकी आवश्यकताओं को समझते हुए इस कार्य को चालू कराने की कृपा करें।

दूसरे मैं कहना चाहूंगी हूँ कि बीकानेर से सूरतगढ़ तक तो हो गया, लेकिन एक बहुत छोटा टुकड़ा सूरतगढ़ से गंगानगर का रह गया, जहां कि मिलिट्री के लोग आते हैं, बार्डर एरिया के लोग वहां रहते हैं। पंडित जवाहर लाल नेहरू के टाइम में वहां यह संज्ञा दी गई है कि "गंगा नगर तो हिन्दुस्तान में सोने की चिड़िया हैं" सोने की चिड़िया कही गई उस जगह की बात को आज यदि कौड़ियों में बदला जाए, तो दुःख की बात होगी, क्योंकि उसकी उपेक्षा की जा रही है। गांगा नगर तक का यह छोटा टुकड़ा यदि बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाए तो किसानों से लेकर, मिलिट्री के लोगों से लोगों से लेकर आम जनता तक को उससे बहुत सुख-सुविधा हो जाएगी। दिल्ली से बीकानेर जाते हैं या बीकानेर से दिल्ली आते हैं, यह पूरे 12 घंटे का सफर है। गाड़ी खड-खड, खड़-खड़ करती रहती हैं, कभी एक इधर होते हैं, कभी उधर होते हैं। यह तो हमें फर्स्ट क्लास के डिब्बे मिले हुए हैं, जो थोड़ा आराम

से सोकर चले जाते हैं, वरना थर्ड क्लास के डिब्बे में आप बैठकर देखेंगे तो आप बीकानेर जाने का नाम नहीं लेगे। इसलिए इस 12 घंटे होने वाली पेरशानी को आप समझिए के 12 घंटे बैठे-बैठे कुड़ाकुड़ा होते-होते, मुड़ते-मुड़ते कैसे एक आदमी यात्रा कर सकता है रीढ़ की हड्डी टूट जाती है। इसको आप समझिए और इस लाइन को ब्रॉडगेज में बदलने की कृपा करिए। इस खटारा रेल में कोई भी सुविधा नहीं है। अगर नवजात शिशु उस रेल में जाता है तो 12 घंटे उस शिशु को एक गिलास दूध उपलब्ध नहीं हो पाता है। वह रोते-रोते तड़पते-तड़पते, बिलखते-बिलखते कमजोर हो जाएगा। यह व्यवस्था भी होनी चाहिए। अभी मेरे खुद का एक रोटी पकाने वाला लड़का, पानी की व्यवस्था नहीं होने के कारण, उतर गया और सारी रात भूखा-प्यासा नापासर में रहा और दूसरे दिन वह बेचारा भीख मांगकर, पैसे इकट्ठे करके शाम को आया। मैंने उससे पूछा कि तू कहां रह गया था, क्या हुआ ? उसका मुंह उतर गया, इतना सा रह गया और वह बोला कि मैं पानी पीने गया था। मैंने कहा कि तु कि पानी पीने क्यों गया था, मेरे को कहता हूँ न, मैं तेरे को कहीं न कहीं से पानी की व्यवस्था कराकर देती। अरे, मरने से तो अच्छा था कि तू बाथरूम का पानी पी लेता, मरता तो नहीं। इस तरह से हमारे बीकानेर में बहुत परेशानियां हैं। आप हमारे को राहत दिलाइए।

तीसरी बात, 12 घंटे गाड़ी में रहने के बाद जब हम ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : अब लंच ब्रेक करना है।

श्री मती जमना देवी बारूपाल : एक मिनट सर। आप या तो मुझे बुलाते नहीं अगर बुलया है तो कृपया मेरी पीड़ा सुन लीजिए।

मैं कहना चाहती हूँ कि 10 मिनट के लिए सूरसर स्टेशन पर गाड़ी को रोका जाए क्योंकि आपके बड़े लोग तो बैड टी लेते हैं, बिस्तरों में ही नौकरी उनको चाय या काफी दे देते हैं, लेकिन गरीब आदमी को एक प्याला गर्म चाय का 8 बजे तक नहीं मिलता। सूरसर में गाड़ी को रूकवाते नहीं हैं, बस यूँ-यूँ करते हैं, जिससे किसी की चाय छूट जाती है, किसी का पैसा छूट जाता है। इसलिए इस परेशानी की तरफ भी आपको ध्यान देना होगा क्योंकि आजकल सेवरे लागों का चाय पीने का या नाश्ता करने का स्वभाव बन गया है। अब सब लोग पहले जैसे नहीं रहें कि पहले भगवान को पानी चढ़ाना है, नहाना है, उसके बाद मंदिर जाना हैं, तब हम नाश्ता करेंगे। आजकल तो लोग सब कुछ बिस्तरों में ही कर लेते हैं।

उपसभापति जी, मैं यह भी आग्रह करूंगी कि बीकानेर रेलवे वर्कशाप का जो बरसों से विस्तार नहीं हुआ है और जो जीर्ण-शीर्ण अवस्था में जर्जर हो गया है, वहां के हजारों की संख्या में काम करने वाले कर्मचारी धीरे-धीरे सब निलम्बित हो गए हैं उसका भी विकास करिए। हमारा बीकानेर विकास की दृष्टि से और उद्योग की दृष्टि से बहुत ही उपेक्षित रहा है। हमारी मैडम, सोनिया जी की, हमारे प्रधानमंत्री डा. मनमोन सिंह जी की और हमारी सरकार की सोच है कि जो क्षेत्र विकास से वंचित रह गए हैं, हम उनको फर्स्ट प्रियारिटी देंगे। क्या आप कागजों में फर्स्ट प्रियारिटी देंगे ? जब

[27 April, 2005]

RAJYA SABHA

आप उनका कहना नहीं मानेंगे , तो प्रियारिटी कैसे देंगे ? हमारे मंत्रियों का हमारी अध्यक्ष का कहना मानना चाहिए, डा.मनमोहन सिंह जी का कहना मानना चाहिए और उन उद्देश्यों की पूर्ति करनी चाहिए ।

सर, मैं ज्यादा नहीं बोलूंगी क्योंकि आपने तो मुझे मेरे बोलने से पहले ही कह दिया था कि बैठ जाओ ।

श्री उपसभापति : मੈम्बर्स को लंच करने के लिए जाना हैं ।

श्री मती जमना देवी बारूपाल : इसलिए मैं आपसे करबद्ध प्रार्थना करती हूँ । सदन से भी प्रार्थना करती हूँ । अधिकारियों से भी प्रार्थना करती हूँ कि आप जो बरसों से लम्बित मुद्दे पड़े हैं, उनको संजोड़िए , संवारिए और जनता को राहत पहुंचाड़िए ।

उपसभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN. The House is adjourned for one hour.

The House then adjourned for lunch at five minutes past one of the clock.

The House re-assembled after lunch at eight minutes past two of the clock, MR. DEPUTY CHAIRMAN, in the Chair

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Tarini Kanta Roy.

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Thank you, Deputy Chairman, Sir. I have stood here to speak on the Appropriation (Railway) No. 2 Bill, 2005. In Railways, growth of basic infrastructure facilities is not commensurate with the growth in economy and traffic.

The new lines, gauge conversions, doublings, restoration of dismantled lines, construction of missing links, track renewals, bridge works, electrification works and road safety works are necessary, not only to enhance the carrying capacity, but also for smooth, efficient, prompt and safe running of the trains. For all these purposes, mobilisation of additional resources should be made through internal generation, and budgetary support should be enhanced sufficiently.

In the Railway Budget, besides extension of 28 trains, 54 new trains have been announced. Frequency of 10 trains has been increased. But I have apprehension over the announcement of new trains in a system, which is already over-stressed. Expansion of railway network is very slow

and in this regard, I would like to emphasise on the ongoing projects, particularly in the backward and north-eastern parts of the country. Guwahati-Lumding, Guwahati-Dharmnagar and Kumarghat-Agartala and Agartala-Sabroom projects should be taken up on top priority basis. I need not mention that six out of the seven State Capitals of the north-eastern region are not connected with rail network. More funds should be allocated for the various ongoing projects, including the important alternative connecting link project of New Maynaguri-Jogighopa, so that these can be completed in a time-bound manner. At the same time, extension programme like Kolkata Metro Project also should be implemented in time.

Sir, gauge conversion programmes should be taken up seriously and here I would like to mention that gauge conversion work from Alipurduar Junction to Bamanhat in the NF Railway Zone is very slow and that has not started yet in the New Maynaguri-Changrabandha part, which is very important for New Maynaguri-Jogighopa project.

Railway safety work should be given priority. Running staff, including drivers and staff men for safety works, should not be forced to work more than eight hours. Otherwise, it will not be possible to avoid cases of human failure.

As far as the works relating to Road Over Bridge and Road Under Bridge are concerned, there is a mutual agreement between Indian Railways and the concerned State to share the cost of the work on a 50:50 basis. Because of constraints of funds, States find it difficult to maintain this agreement and so works relating to ROB or RUB cannot be done. I demand that the share of the cost of this work should be on a 75:25 basis between the Indian Railways and the concerned State because this is essential from the safety aspect also.

In safety question, funds should not be a constraint. At the same time, passenger amenities and facilities should not be neglected in any passenger trains.

Doubling of railway lines between New Jalpaiguri to New Bongaigaon via Jalpaiguri Road-New Cooch Behar should be taken up immediately in order to overcome the bottleneck for north-east zone's railway connection. Again, here, I would like to mention about the lack of punctuality of trains in the north-east and Assam. And it is of utmost importance for the NF Railway where trains don't run on time. So, I demand a monitoring system for the trains running in the NF Railway on the lines of Central Monitoring

System existing for the Rajdhani trains.

The issue of electrification has been neglected in the Budget Speech. So, electrification works in all the important sectors should be given priority and electrification programme should be taken up immediately in the New Jalpaiguri-Guwahati section also.

While replying to the debate on the Budget Speech, the hon. Railway Minister assured of a Jan Shatabdi Express from Sealdah to Siliguri via New Jalpaiguri. I raise the demand to introduce the train as early as possible. At the same time, I again raise the demand that the Uttar Banga Express from New Cooch Behar to Sealdah should run daily instead of thrice a week. The wagon and locomotive factories, including the one at Chittaranjan in West Bengal, should be protected, and this should get necessary work orders.

Lastly, Sir, I would like to mention about the commitment made by the hon. Railway Minister for giving licences to the railway hawkers, which needs to be fulfilled immediately. Thank you, Sir.

श्री मूल चन्द मीणा : उपसभापति महोदय, मैं एप्रोप्रिएशन (रेलवेज) नम्बर 2 बिल, 2005 पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। वित्तीय वर्ष 2005-06 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से 9 खरब 12 अरब 37 करोड़ 49 लाख 94 हजार रुपये का प्रावधान रेल मंत्री जी ने किया है। इस एप्रोप्रिएशन (रेलवेज) नम्बर 2 बिल के माध्यम से संचित निधि से जो राशि मंत्री जी लेना चाहते हैं, मैं इसका समर्थन करता हूँ। साथ ही साथ मैं रेल मंत्री जी से यह कहना चाहूँगी कि आपने गेज परिवर्तन का कार्यक्रम हाथ में लिया है और आपने 2005-06 के लिए 935 किलोमीटर का गेज परिवर्तन करने के लिए कहा है। मुझे याद हैं जब जाफर शरीफ रेल मंत्री थे, तो गेज परिवर्तन का बहुत बड़ा कार्यक्रम हाथ में लिया गया था, उस कार्यक्रम के हिसाब से यदि गेज परिवर्तन का काम चलता रहता, तो हिन्दुस्तानी भर में गेज परिवर्तन का काम पूरा हो जाता। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप जो 935 किलोमीटर गेज परिवर्तन करने का कार्यक्रम इस वर्ष में ले रहे हैं, इसको बढ़ाया जाये। हमारी बहुत समय से धौलपुर से वाड़ी के लिए गेज परिवर्तन करने की मांग है, मीटर गेज लाइन का परिवर्तन करने के लिए सर्वे भी हुआ है, लेकिन इधर आपकी दृष्टि नहीं पड़ है, क्या कारण रहे है, यह मेरी समझ में नहीं आता है। उस रेल लाइन के गेज परिवर्तन होने से रेलवे विभाग को फायदा होता, आर्थिक फायदा होता और अगर इस रेल लाइन को थोड़ा और आगे बढ़ाते तो जिस एरिया में यह रेल लाइन है, वहां सबसे ज्यादा खनिज पदार्थ हैं। वहां का पत्थर भी बहुत एक्सपोर्ट हो रहा है। वहां पर ट्रांसपोर्ट का जो काम है, वह ट्रकों से होता है जा कि बहुत मंहगा पड़ता है। इसके कारण मजदूर को पैसा कम मिल जाता है। इस एरिया में, धौलपुर से गंगापुर के लिए, धौलपुर से वाड़ी तक तो आपको गेज करना है और उससे आगे 50 किलोमीटर बढ़ाना हैं।

इसका सर्वे भी 1998 में हो गया है। इससे रेल विभाग को फायदा है, वहां की जनता को फायदा है, वहां पर केला देवी का एक बहुत बड़ा मेला लगता है, जिसमें करोड़ों लोग हर साल आते हैं, इससे उनको यात्रा की सुविधा मिल सकती है। इसके बारे में मैंने कई बार निवेदन किया है, इस बात को हाउस में कई बार उठाया भी है, इस रेल लाइन के लिए चर्चा भी हुई है, लेकिन इसकी स्वीकृति अभी तक नहीं दी गई है। पता नहीं इसके क्या कारण है। जब इस मामले को हाउस में उठाया जाता है तो एक ही जवाब आता है कि वह हमारे मापदंडों के हिसाब से ठीक नहीं है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि आपने ओर भी नई रेल लाइनें स्वीकृत की है, आप उनसे इसकी तुलना कर लें और उनसे अच्छा रेलवे को बेनिफिट इससे नहीं हो, तो आप इसकी स्वीकृति मत करना, पब्लिक को फायदा न हो, तो मत करना। इससे रेलवे को आर्थिक फायदा होगा, फिर भी, इसके कारण समझ में नहीं आते हैं कि किस वजह से यह काम नहीं हो पा रहा है। दूसरी रेल लाइन दौसा से गंगापुर की है। यह रेल लाइन पिछले चार-पांच सालों से स्वीकृति हुई है। लेकिन इसके ऊपर जो बजट रखा जाता है, वह सीमित है- केवल पांच करोड़ या दस करोड़। क्या उससे रेल लाइन बन सकती है? पिछले तीन सालों से दस-दस करोड़ रूपए इस पर आप रख रहे हैं लेकिन उसका कोई मतलब ही नहीं है। आप कार्यक्रम हाथ में लें और दौसा से गंगापुर रेल लाइन को यदि आपको बनाना है तो इसके लिए ठीक से बजट रखिए। जितना बजट है, उसका आधा बजट रखे। इस बार बजट में आपने उसके लिए नाममात्र पांच करोड़ रूपए रखे हैं। इन पांच करोड़ रूपए से क्या होने वाला है? उपसभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि कुछ ट्रेनें ऐसी हैं, कुछ ऐसे स्थान हैं जहां पर इनका ठहराव करा दिया जाता है तो यात्रा में जाने वाले यात्रियों को उससे फायदा हो सकता है। जैसे यहां से जाने वाली जनता एक्सप्रेस है जो अमृतसर से मुम्बई जाती है, फिरोजपुर, अमृतसर से मुम्बई जाती है। उस ट्रेन को, दो स्टेशन पड़ते हैं, एक तो पीलौदा और नारायण टटवाड़ा अगर रोक दिया जाए तो वहां के यात्रियों को उससे सुविधा हो सकती है। इसी प्रकार एक ट्रेन और है, देहरादून एक्सप्रेस, जो रात को दिल्ली से चलती है। उससे भी पीलौदा और नारायणपुर टटवाड़ा के यात्री, यदि यहां से जाएं तो उनको सुविधा मिल सकेगी। इसीलिए अगर दोनों ट्रेनों का ठहराव वहां कर दिया जाए तो लोगों को फायदा होगा। साथ ही मैं आपसे यह निवेदन करना चाहूंगा कि जितनी भी आपकी पैसंजर ट्रेन्स हैं, इनसे जनरल कोच के डिब्बे कम होत हैं जबकि जनरल कोच में यात्रा करने वाले यात्री ज्यादा होते हैं। कई बार तो ऐसी स्थिति हो जाती है-आपके यहां होता है या नहीं होता लेकिन राजस्थान में एक अक्खा तीज का एक शादी का बहुत बड़ा त्यौहार होता है जिसमें ट्रेन में जगह नहीं मिलने के कारण, जनरल कोच के डिब्बे में जगह न मिलने के कारण दूल्हे स्टेशन पर ही रह जाते हैं और दूसरे दिन जाकर फेरे पड़ते हैं। ऐसी स्थिति हो जाती है इसलिए जनरल कोच के डिब्बे ... (व्यवधान)..... दुल्हन तो घर रहती है, ट्रेन में बैठकर तो दूल्हा ही जाता है इसलिए जनरल कोच के डिब्बे की बहुत आवश्यकता है। हम लोग नई दिल्ली स्टेशन पर भी देखते हैं, कई बार जनरल कोच के डिब्बे में जगह नहीं होती और किसी प्रकार से भीड़-भाड़ तथा आपस में मारा-मारी होती है। इसलिए इस भीड़ को कम करने के

लिए जनरल कोच के डिब्बे बढ़ा दें, एक, दो-दो डिब्बे अगर आप हर ट्रेन में बढ़ा देते हैं तो आम आदमी जो यात्रा करता है, गरीब आदमी यात्रा करता है, उसको फायदा हो सकता है, वह यात्रा कर सकता है। साथ ही ट्रेनों में यात्रियों की सुविधा देने की बात है। मैं आपकी नॉलेज में लाना चाहूंगा कि आपकी ट्रेनों के अंदर जो सफाई की, जो बैडरोल की हालत है, वह बहुत खराब है। मैं फर्स्ट एसी की हालत बता रहा हूं। देहरादून एक्सप्रेस में आप चले जाएं, फंटीयर मेल, जिसे गोल्डन टैम्पल एक्सप्रेस कहते हैं। मुझे अक्सर उससे जाने का मौका मिलता है, इसलिए आपको बता रहा हूं। इसी तरह से पश्चिम एक्सप्रेस जाती है। इनकी कोचों में जाकर आप इस बारे में पता तो लगाइए। कई बार हमें कम्प्लेंट लिखनी पड़ती है और उसका जवाब तक नहीं आता है। इतने गंदे वे बैडरोल होते हैं, उनकी सफाई ही नहीं होती है। जब अटेंडेंट से बात की जाती है तो वह कहता है कि साहब, यह तो प्राइवेट ठेके पर दे दिए जाते हैं। महोदय, कम से कम फर्स्ट एसी में जाने वाले लोगों को फर्स्ट एसी लगे तो सही।....(व्यवधान)....वह तो ठीक है। पैसा तो आप लेते हैं, ठीक है, लीजिए। पैसे के लिए मैं नहीं कह रहा लेकिन आप उनको सुविधाएं तो दें। एक और बात है आपकी जो वहां पर पैटरी हैं, उसका बना हुआ सामान वहां कम मिलता है और दूसरे लोग सामान बनाकर फर्स्ट एसी, सैंकिड एसी में भी चलते हैं। क्या आपने उनको परमिट दे रखा है या लाइसेंस दे रखा है? सैंकिड एसी और फर्स्ट एसी में जो प्राइवेट लोग हैं, कई बार वे कई प्रकार की चीटिंग कर लेते हैं, महिलाओं को छेड़ देते हैं, कईयों की चोरियां कर लेते हैं। ऐसे लोगों को फर्स्ट एसी और सैंकिड एसी में आपने लाइसेंस देकर अलाऊ कर रखा है या वे टीसी और वहां के इंचार्ज से मिलकर उनमें अपना सामान बेचते हैं? साथ ही सफाई की हालत बहुत खराब है। आप इन ट्रेनों के फर्स्ट एसी के डिब्बों के बाथरूम की हालत देख लें, वे कितने गंदे हैं। दिल्ली में सफाई इन ट्रेनों की होती है, पंजाब से ट्रेन आती है और दिल्ली में उसकी सफाई होती है, लेकिन जो सफाई करने वाला मजदूर होता है दिल्ली स्टेशन पर, वह कहीं इधर-उधर छिपा रहता है। वह ट्रेने की सफाई करने नहीं आता। एक बात तो मुझे दस-प्रदह मिनट तक एक ट्रेन को, गोल्डन टैम्पल एक्सप्रेस को रुकवाकर रखना पड़ा, क्योंकि उसमें सफाई नहीं हुई थी। इसके लिए रेल विभाग क्या व्यवस्था कर रहा है, कैसे व्यवस्था कर रहा है?

महोदय, साथ ही मैं निवेदन करना चाहूंगा कि राजस्थान के कुछ स्टेशनों पर पीने का जो पानी मिलता है, गर्मियों के दिनों में वह बहुत गर्म होता है। इसलिए ठंडे पानी के कूलर या ठंडे पानी की ऐसी व्यवस्था की जाए जिससे लोगों को स्टेशनों पर ठंडा पानी मिल सके, क्योंकि राजस्थान बहुत गर्म प्रदेश है और वहां गर्मियों में भयंकर गर्मी रहती है। वैसे तो पानी मिलता ही नहीं, यदि मिलता है इसलिए ठंडे पानी की व्यवस्था स्टेशनों पर कराई जाए, जिसमें विशेषकर श्री महावीर जी का स्टेशन, गंगापुर सिटी, सवाई माधोपुर, ये बड़े-बड़े स्टेशन हैं और यहां यात्री आते रहते हैं। यहां तीर्थ स्थान है, महावीर जी का बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है, कैला देवी का तीर्थ स्थान है, तो पीने के ठंडे पानी की व्यवस्था करा दें।

महोदय, साथ ही मैं यह निवेदन करना चाहूंगा, जनता की समस्या है कि कोटा डिवीजन के अंदर रेलवे फाटक नंबर 172 से 173 के बीच में बहुत दूरी है। इनके बीच में दोनों साइड्स से सड़कें जुड़

गई है। रेलवे लाइन पर फाटक नहीं होने के कारण लोगों को दिक्कतें होती हैं, कई बार तो लोग सीधे ही अपनी गाड़ियां चला देते हैं और कई बार फंस भी जाते हैं, कई बार ट्रेन आने का खतरा भी रहता है, इसलिए यहां पर सामने एक गेट बना दिया जाए, सड़क दोनो साइडज से जुड़ गई है, इससे लोगों को सुविधा हो जाएगी।

उपसभापति महोदय, मुझे आपने बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

श्री संतोष बागड़ोदिया (राजस्थान) : उपसभापति महोदय, मैं रेलवे एग्रीप्रेशन नंबर 2 बिल, 2005 को पूर्ण रूप से सपोर्ट करने के लिए खड़ा हुआ है। हमारे जो रेल मंत्री जी हैं, वे गरीबों के मसीहा माने जाते हैं। हमारे जो रेल मंत्री जी हैं, वे गांवों के बारे में बहुत विचार रखते हैं इसलिए मैं उनका ध्यान खासकर एक-दो प्वाइंट्स की ओर ही आकर्षित करना चाहता हूं, क्योंकि मुझे लगता है कि जो बरसों से गड़बड़ियां चली आ रही थी, वे अभी भी चलती जा रही हैं और उनके ध्यान में नहीं आई होगी, इसलिए बताना चाहता हूं। रेलवे जो बनाई गई थी, वह गरीबों की सुविधा के लिए बनाई गई थी, गांव-गांव से जोड़ी गई थी और केवल पैसेंजर्स के लिए नहीं, ट्रांसपोर्ट के लिए, गुड्स के लिए, स्माल इंडस्ट्रीज के लिए, रूरल इंडस्ट्रीज के लिए बनाई गई थी। वहां से माल एक जगह से दूसरी जगह जा सके, कच्चा माल आ सके, छोटी-छोटी इंडस्ट्रीज को मिल सके और उनका बनाया हुआ माल सारे हिंदुस्तान में जा सके, एक्सपोर्ट के लिए जा सके, इसके लिए यह व्यवस्था की गई थी। लेकिन आज यह व्यवस्था बन गई है कि अब यह रेलवे केवल अमीरों की रेलवे रह गई है। रेलवे में स्माल इंडस्ट्रीज का, रूरल इंडस्ट्रीज का माल जाना बिल्कुल बंद हो गया है। आपको आश्चर्य होगा मंत्री जी, 79 मार्शलिंग याइर्ज आपने बंद कर दिए। अब आप कहें हैं कि हम केवल रैक लोड देंगे। मंत्रालय के लोग यह बताते हैं कि हमने आदमी बहुत कम कर दिए हैं, हमने एफिशिएंसी बढ़ा देंगे। जब आपने सारा डिपार्टमेंट ही बंद कर दिया, आदमी कम कर दिए तो उसमें कौन सी बड़ी बात हो गई? एफिशिएंसी तो बढ़ ही जाएगी जब आप खाली रैक लोड लोके। बड़ी-बड़ी इंडस्ट्री का माल ढोओगे तो निश्चित रूपसे एफिशिएंसी अपने आप बढ़ गई। इस एफिशिएंसी के कोई मायने नहीं हैं। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है, 1998 के बाद, जब से एन.डी.ए. की सरकार आई है, जोरों से यह व्यवस्था बनी कि छोटी-छोटी इंडस्ट्रीज, रूरल इंडस्ट्रीज, गांव की इंडस्ट्रीज का माल रेलवे नहीं भेजेगा। मैं रैक की बात नहीं रहा हूं। आपको रैक लोड में सस्ता रैक लेना हो तो लीलिए, स्मॉल्स में तो आप ज्यादा रैक लीलिए, बल्कि डयोढ़ा रैक लीलिए, हमें कोई आपत्ति नहीं है। अगर आप एक वैगन लोड भी रूरल इंडस्ट्रीज माल नहीं लेंगे तो यह तो असंभव हो जाएगा। आज भी हिंदुस्तान में, हर गांव में सड़कें नहीं जाती हैं जबकि रेलवे लाइनें गांव-गांव में बिछी हुई हैं, बहुत दूर-दूर तक गई हैं। आप खाने के लिए पंजाब से नार्थ-ईस्ट में, गेहूँ, चावल रैक लोड में भेज देते हैं। जब वह वापस आती है तो खाली आती है, क्योंकि आप रैक लोड में लेंगे तो रैक लोड में चाय भी नहीं मिल सकती है। नार्थ-ईस्ट में कोई ऐसा सामान नहीं है, जिसका पूरा रैक लोड मिल सके। रास्ते में भी आपको कोई ऐसा सामान नहीं मिल सकता है जो रैक

लोड में मिल सके, और सीधा पंजाब आ जाए। मेरा आपसे विनम्र अनुरोध है कि इस व्यवस्था के लिए आप फिर से प्रोग्राम बनाइए। आपने जो मार्शलिंग यार्ड बंद कर दिए हैं, उनको फिर से चालू करने का प्रोग्राम बनाइए। अदरावाइज, क्या होने वाला है, कि जितनी भी इंडस्ट्रीज हैं, वे सब बंद हो जाएंगी। आज भी हिन्दुस्तान का 40 प्रतिशत माल स्मॉल इंडस्ट्रीज में बनता है, 29 प्रतिशत एक्सपोर्ट स्मॉल इंडस्ट्रीज का होता है, रूरल इंडस्ट्रीज का होता है। हम बात तो करते हैं कि हम अपने कारीगरों को बढ़ावा देना चाहते हैं और दूसरी तरफ कारीगरों के माल को, एक जगह से दूसरी जगह ढोने में रेलवे कतराती है। अगर इस तरह से आपके नेतृत्व में यह काम होगा तो मैं समझता हूँ कि बहुत दुख का विषय होगा, क्योंकि जब आप गरीबों के मसीहा हैं, आपके नेतृत्व में अगर ये रेलवे लाइनें गरीबों के काम नहीं आईं तो मेरी समझ में यह बहुत दुख का विषय होगा। पहले एक-एक पार्सल लिया जाता था, अब पार्सल लेना ही बंद हो गया है। इसकी जितनी भी बुकिंग-व्यवस्था थी, सब बंद हो गई है। मेरा अनुरोध है कि चेयरमैन मैम्बर ट्रैफिक की चेयरमैनशिप में एक स्टैंडिंग एडवाइजरी कमेटी बनाएं। आप एस.एस.आई., रूरल इंडस्ट्रीज एसोसिएशन, सलेक्ट एसोसिएशन, स्मॉल इंडस्ट्रीज, सभी की एक कमेटी बनाएं और उनमें यह विचार करें कि उनको किस तरह से सुविधाएं दी जा सकती हैं। अगर ये सुविधाएं नहीं दी गईं तो मैं आपको बहुत विनम्रता से कहना चाहता हूँ कि बहुत जल्दी इंडस्ट्रीज बंद हो जाएंगी और सारी इंडस्ट्रीज के लोग शहरों में आने लगेंगे। इससे शहरों की व्यवस्थाएं खत्म हो जाएंगी, अनम्पलाइमेंट बढ़ जाएगा, इसीलिए मैं आपका ध्यान इसकी तरफ आकर्षित करना चाहता था।

दूसरी बात यह है कि 14 हजार, 40 करोड़ रुपये की इक्विटी सपोर्ट सरकार ने दी है। उसमें 3554 करोड़ सैन्ट्रल पब्लिक सेक्टर इंटरप्राइजेज के हैं, जिसमें रेलवे भी है और उनको भी मिला है। आज वैगन्स की बहुत शार्टेज हो गई है। अगर आपके पास फंड्स की व्यवस्था नहीं होती तो जो बड़ी-बड़ी प्राइवेट इंडस्ट्रीज हैं, उनको बोलिए कि वे आपकी अपनी वैगन्स दे दें। जो आपके पास वैगन्स हैं, उनके वैगन्स को केवल स्मॉल इंडस्ट्रीज के काम आने दीजिए या किसी के भी काम में आने दीजिए। लेकिन सवाल यह है कि वैगन्स के कारखानों तो बंद पड़े हुए हैं और इधर हमारे पास वैगन्स की शार्टेज है। यह बड़ी विचित्र व्यवस्था बन रही है। आजकल तो आउट सॉर्सिंग बहुत हो रही है। आप किसी को भी बोल दीजिए कि यह आपकी वैगन है, उसको आर्नेरशिप में वैगन चलेगी तो कम से कम जो आपकी अपनी वैगन्स हैं, वे रिलीज हो जाएंगी। आज की व्यवस्था में वैगन्स की शार्टेज न रहे, आप ऐसी व्यवस्था करिए। चितौड़ से अजमेर वाया भीलवाड़ा। भीलवाड़ा आज सैंकेंड मुम्बई बन गया है। हिन्दुस्तान का सैंकेंड लार्जस्ट टैक्सटाइल प्रोड्यूसर सैन्टर भीलवाड़ा है। वहां की लाइन भी कन्वर्जन के लिए सैंक्शन हो गई है। यह बरसों से सैंक्शन पड़ी हुई है। केवल पचास या साठ किलोमीटर ऐसी लाइन है, जो अभी भी मीटर गेज में चल रही है। अगर इसे ब्रॉड गेज में कर देंगे तो मेरी समझ में चितौड़से अजमेर की लाइन कम्पलीट जाएगी, साथ ही ब्रॉड गेज में हो जाने से आपको भी सामान ज्यादा मिलेगा तथा जो भीलवाड़ा की व्यवस्था बिगड़ी हुई है, वह भी इससे सुधर जाएगी। जो हमारे मीणा साहब ने बातें बताई हैं, मैं उन बातों में नहीं जाना चाहता। रेलवे में क्या हो

रहा है, सफाई वगैरह की बात कही, वे सभी बातें ठीक कहीं हैं, मैं केवल दो प्वाइन्ट्स पर आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ। एक तो यह है कि इन स्टेशन्स की सफाई आप करवाएँ। जैसे यहां दिल्ली के स्टेशन पर आपने खाने की अच्छी व्यवस्था की है, वैसी ही सारे स्टेशन्स पर आप फ्रीली, अच्छी व्यवस्था करवा दीजिए। यहां खोमचे के अलावा और भी अच्छे-अच्छे खाने की व्यवस्था हो जाए, तो अच्छा होगा क्योंकि लोग काफी देर इंतजार करते हैं। इन्होंने बताया कि दूल्हा ही रह जाता है, अगर दूल्हे को उसके ससुराल वाले अच्छा खाना खिलाएंगे, तो ऐसा नहीं होगा। इसलिए सभी स्टेशन्स पर आप कृपया करके यह व्यवस्था करवा सकें तो ठीक होगा। इस पर सरकार का कोई पैसा नहीं लगने वाला है, सरकार का कोई रिसोर्स नहीं चाहिए, केवल अपना माइन्ड सैट चाहिए, अपना निर्णय चाहिए। इससे जो लोग आएंगे उनको नौकरियां मिलेंगी, उनको कामकाज मिलेगा औरी व्यवस्था भी अच्छी हो जाएगी।

रेलों की जो व्यवस्था हैं, उसको भी सुधारेंगे तो अच्छा होगा, नहीं तो हवाई जहाज के साथ जो कंपीटीशन हो रहा है, उसकी वजह से शायद लोग रेल में चढ़ना कम न कर दें। इसलिए इसकी व्यवस्था करना और इसमें सुधार लाना बहुत आवश्यक है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं डिप्टी चेयरमैन साहब को धन्यवाद देता हूँ और मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि आज मैंने जो कुछ कहा है, उसके ऊपर कृपा करके ध्यान दीजिए जिससे स्मॉल स्केल इंडस्ट्री का भला हो सके। धन्यवाद।

श्री अबू आसिम आजमी (उत्तर प्रदेश) : डिप्टी चेयरमैन साहब, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ, क्योंकि आपने मुझे रेलवे एप्रोप्रियेशन बिल पर बोलने का मौका दिया। मैं मंत्री जी से थोड़ी सी सिफारिश करना चाहता हूँ। मैं इस बिल का सपोर्ट करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। महाराष्ट्र में पर्ली, बीड अहमदनगर की लाइन का सर्वे पूरा हो गया। रामविलास पासवान जी जब मंत्री थे, तब उन्होंने वादा किया था कि इसका काम पूरा होगा। काम थोड़ा शुरू भी हुआ परन्तु अभी पूरा का पूरा काम रूका हुआ है। मैं चाहूंगा कि इस सेशन में मंत्री जी इस काम को किसी न किसी तरह से पूरा करवाएँ। लातूर से मीरज का जो कनवर्जज गेज़ का मामला था, मीटर गेज को ब्रॉड गेज में तब्दील करना था, बण्डापुर से मीरज का काम तो हो गया, परन्तु लातूर से मीरज का काम बिल्कुल नहीं हुआ, जिसकी वजह से वहां चलने वाली सभी गाड़ियां बंद पड़ी है। उसके लिए जो बजट दिया गया है, वह बहुत कम बजट है। यह किसी तरह से पूरा होना चाहिए। हर बजट में रेलवे मंत्री पूरा वादा करते हैं, बड़ी-बड़ी स्कीम्स एनाउंस करते हैं, परन्तु वे स्कीम्स पूरी होती नहीं हैं और नए बजट में नई स्कीम्स ऐड कर दी जाती है। जो पहले ऐलान किया जाता है, उसका जो रेट होता है, वह मंहगाई की वजह से बढ़ता रहता है और काम पूरा नहीं हो पाता है, इसलिए मैं चाहता हूँ कि जिस पुराने कामों को एनाउंस किया है, उन्हें जल्द से जल्द पूरा किया जाए। पूरा मराठवाड़ा साउथ सेंटर रेलवे में जोड़ दिया जाए ताकि पूरा महाराष्ट्र एक ही जोन में हो जाए। नीतिश कुमार जी ने उसका वादा किया था, लेकिन वह आज तक पूरा नहीं हुआ है। मेरी मंत्री जी से बड़े निवेदन के साथ एक दूसरी मांग यह है कि आप गरीबों के लिए, समाज के दबे-कुचले लोगों के लिए बहुत कुछ करना चाहते हैं, आपके बिहार के लाखों लोग, उत्तर प्रदेश

के लाखों मजदूर भिवण्डी शहर में मजदूरी करते हैं। उनकी वहां जाने के लिए बिल्कुल जानवरो जैसी स्थिति हो जाती है। जनरल डिब्बे बहुत कम होते हैं, रिजर्वेशन दो-दो, चार महीने तक मिलता नहीं है। भिवण्डी से कोई डायरेक्ट ट्रेने यू.पी.या बिहार के लिए नहीं है, उन्हें कल्याण जाना पड़ता है, ठाणा जाना पड़ता है, उन्हें पच्चीस से तीस किलोमीटर जाना पड़ता है। इसलिए मैं चाहता हूं कि भिवण्डी से कुछ ट्रेनें उत्तर प्रदेश और बिहार के लिए शुरू कर दी जाएं ताकि उन गरीबोंकी तकलीफ दूर हो जाए। भिवण्डी टेक्सटाइल की एक बहुत बड़ी मार्किट है। यही हजारों लोगों, बड़े-बड़े व्यापारियों को रोजाना कपड़ा बेचने के लिए सूत खरीदने के लिए मुम्बई आना पड़ता है। मुम्बई से भिवण्डी पचास, पचपन किलोमीटर दूर है और ट्रैफिक का यह हाल है कि पचास, पचपन किलोमीटर चार घंटे में पहुंचेंगे, पांच घंटे में पहुंचेंगे, इसका कोई भरोसा नहीं है। ठाणे से लोकन ट्रेन मुम्बई जाती है, परन्तु भिवण्डी से लोकल ट्रेने नहीं जाती हैं। यह सिर्फ 15 किलोमीटर का मामला है। अगर भिवण्डी को लोकल ट्रेने से जोड़ दिया जाए, तो एक बहुत बड़ी समस्या खत्म हो सकती है, आज मैं इस बारे में रिक्वैस्ट करना चाहता हूं।

दूसरा, पूर्णा में रेलवे की तरफ से जूनियर कालेज और स्कूल चल रहे थे, जूनियर कालेज तो पहले ही बंद कर दिया गया, अब स्कूल को बंद करने की तैयारी है। मैं मांग करता हूं कि वह कालेज जो बंद कर दिया गया है, उसे शुरू किया जाए और स्कूल को बंद न किया जाए। अभी हमारे किसी साथी ने कहा कि दूल्हा नहीं पहुंचा पाता है। मुम्बई में एक बहुत बड़ा मसला यह है कि अगर कोई नेता इलेक्शन के समय कहीं भाषण करने जाना चाहता है तो वह पहुंच ही नहीं पाता है। शाम को 6 से 10 बजे तक का समय इलेक्शन मीटिंग का रहता है। अगर आप मुम्बई में मलाड से शुरू करो और आपको मुंबई सिटी की तरफ आना है तो आप पहुंच ही नहीं सकते क्योंकि ट्रैफिक की यह हालत है कि चार-चार घंटे लग जाते हैं।

उपसभापति महोदय, मुंबई में यातायात का एक सबसे अच्छा साधन लोकल ट्रेन है और मुंबई में बहुत अच्छी लोकल ट्रेनें चलती है जो 50 परसेंट रेवन्यू दे रही है अगर ये लोकल ट्रेनें न हों तो पूरी मुंबई की जिंदगी अपाहिज हो जाए। लोकल ट्रेनों में थोड़ा और सुधार होना चाहिए। अगर किसी को शाम को पांच बजे के बाद शहर से बाहर की तरफ जाना है तो वह समझ ले कि उसे ट्रेनें पर बैठने में और उतरने में बहुत बड़ा कमाल दिखाना पड़ेगा। मैं आजकल लोकल ट्रेनें में चलता हूं। अगर मुझे चर्चगेट से बैठना है तो मैं चर्चगेट से बैठ, फिर नहीं सकता। जो ट्रेनें आती हैं, चर्चगेट से पहले स्टेशन पर जहां ट्रेनें खाली होती हैं, वहां जाकर बैठो, फिर उसके बाद वापस उसी ट्रेन में जाओ। औरतें और बच्चे तो बैठ ही नहीं सकते। इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूं कि लोकल ट्रेनों में थोड़ी सी कैपेसिटी बढ़ाकर लोगों को सहूलियत देने के लिए मंत्री जी कुछ इंतजाम करें तो बहुत अच्छा होगा। इसके लिए डिब्बे बढ़ा दिये जाएं या ट्रेनें बढ़ा दी जाएं।

उपसभापति महोदय, आजमगढ़ का भी एक मसला है। बनारस से गोरखपुर जाने वाले रूट पर आजमगढ़ है। आजमगढ़ शहर से पहले बेलैसा की एक क्रासिंग पड़ती है, दिन में रोजाना दो से चार

घंटे तक वह रोड ब्लॉक हो जाता है। लगातार बहुत दिनों से मांग की जा रही है कि वहां पर प्लाईओवर बना दिया जाए लेकिन अभी तक नहीं बनाया गया है। मेरा निवेदन है कि वह प्लाईओवर बना दिया जाए। कोई सुनता ही नहीं है। रेलवे मिनिस्टर सब बिहार के बनते जा रहे हैं, उत्तर प्रदेश, बिहार का भाई है लेकिन कोई सुनता ही नहीं है। सरामीर एक स्टेशन है आजमगढ़ में, ऐसा लगाता हूँ कि यह किसी आदिवासी इलाके का स्टेशन है। जैसे शोले फिल्म में रामगढ़ दिखाया गया था, लाइट लेकर खड़ा है आदमी और ट्रेने चली आ रही है, पता ही नहीं चल रहा है। यह उसी तरह का स्टेशन है। यहां पर बूढ़ा और बच्चा, कमजोर और अपाहीज आदमी तो ट्रेन में चढ़ ही नहीं सकता है। पहले वहां स्टूल लाकर रखो, स्टूल पर चढ़कर दो आदमी उसे पकड़ो और तब उसे चढ़ाओ या उतारो, प्लेटफॉर्म इतना नीचा है। बार-बार डिमांड की जा रही है कि उस प्लेटफॉर्म को थोड़ा ऊंचा कर दिया जाए। सरामीर में बुकिंग के लिए कुछ कोटा था, उसको भी खत्म कर दिया गया। उसी केबगल में फूलपूर है, जहां सारी सहूलियत दे दी गई, जब कि आप सर्वे कराकर देखें कि सरामीर इलाके से हर घर के लोग सिंगापुर, मलेशिया, दुबई, सउदी अरब, कुवैत जाकर काम करते हैं, हर फैमिली के दो से चार आदमी वहां काम करते हैं और इतनी फॉरेन करेंसी अर्न हो रही है, वहां के लोग ट्रेन से सफर करना चाहते हैं, उनको आजमगढ़ जाना पड़ता है, उनको फूलपूर जाना पड़ता है। इसलिए सरामीर स्टेशन को थोड़ा सुधार दिया जाए यह मेरी आपसे मांगी है। दिल्ली से और मुंबई से आजमगढ़ के लिए कुछ अच्छी ट्रेनें चलवा दीजिए और उसमें फर्स्ट एसी भी लगवा दीजिए, यह हम आपसे मांग करना चाहते हैं।

उपसभापति महोदय, मैं एक और चीज की तरफ माननीय मंत्रीजी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि आपकी परमीशन से, कानून से गोश्त, मटन और जानवर रेलवे के द्वारा भेजे जा रहे हैं परन्तु अधिकारियों और पुलिस की मिलीभगत की वजह से सांप्रदायिक लोग आकर स्टेशनों पर ट्रेनों को रोक लेते हैं और इसकी वजह से वे एक सांप्रदायिक माहौल पैदा कर रहे हैं। अभी पिछले दिनों आनंद से मुंबई में कुछ गोश्त आया तो उसको सांप्रदायिक रंग दिया गया, उस पर बहुत लड़ाई-झगड़े हुए। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इसके लिए कोई स्पेशल ट्रेन चलाई जाए और स्पेशल फोर्स लगाई जाए ताकि सांप्रदायिकता का माहौल पैदा न हो। आप पूछेंगे कि किसका गोश्त है? गोश्त कट गया, गाड़ी में डाल दिया गया, गोश्त जा रहा है, एक्सपोर्ट हो रहा है, इससे फॉरेन करेंसी अर्न हो रही है परन्तु इसको सांप्रदायिक रंग देने की कोशिश की जाती है। चूंकि गोश्त भेजने का काम ज्यादातर मुसलमान लोग करते हैं, इसलिए मुसलमानों के साथ ये सांप्रदायिक लोग ज्यादातर करने का काम करते हैं। चूंकि आप सांप्रदायिक लोगों से लड़ रहे हैं, इसलिए हमें उम्मीद है कि आप इस ओर जरूर ध्यान देंगे। एक दूसरी आखिरी चीज़, घंटी बज चुकी है, आखिरी चीज़ मैं बोलना चाहता हूँ। मैं पटना कभी नहीं गया था। पहली बार मैं अभी पटना गया था, मेरा दुर्भाग्य है, समाजवादी पार्टी ने अभी पटना में एक बहुत बड़ा सम्मेलन किया था, तो हम लोग पटना गए थे। जब हम पटना उतरे तो हमने सोचा कि पटना तो जबर्दस्त स्टेशन होगा, जहां 5-15 साल से रेल मंत्री जी के हाथ में पूरा बिहार था। पिछली कई बार से रेल मंत्री बिहार के ही बने। परन्तु हमारे यूथ के अध्यक्ष पटना में

ٹॉयलेٹ ڈھونڈنے لगे तो टॉयलेट में इतनी गंदगी थी कि भाग कर आए कि इसमें नहीं जा सकते हैं। वहां टायलेट की कमी भी है। पटना को तो जबर्दस्त बनना चाहिए। पटना स्टेशन पर इतनी गंदगी थी, खास तौर से स्टेशनों के ऊपर यह देखा जा रहा है कि जब आप पटरियों की तरफ नीचे ध्यान देते हैं, तो शौचालय की वजह से गंदगी पड़ी रहती है। इस पर थोड़ा सा ध्यान दिया जाना चाहिए। आज दुनिया बहुत तरक्की कर रही है। कुछ प्लास्टिक के डिब्बे या कोई ऐसी कोई चीज लगाई जाए कि गंदगी नीचे नहीं गिरने पाए। उस गंदगी को रोकने के लिए मंत्री जी से मैं कहूंगा कि कुछ न कुछ तुरंत कदम उठाएं, और हमें उम्मीद है, कि वे करेंगे।

एक चीज और बाकी रह गई। उर्दू के साथ थोड़ी नाइसाफी हुई है। मैं देखा कि स्टेशनों के नाम बहुत जगह उर्दू में लिखे हुए हैं। अगर आप सारे भारतवर्ष में हिन्दी की छोटी बहन उर्दू में स्टेशनों का नाम भी लिखवा दें तो वह उर्दू, जिसने इन्कलाब जिन्दाबाद का नारा दिया, जिसने प्यार और मोहब्बत का तराना दिया, जिसने भाईचारा की पैगाम दिया उस उर्दू में स्टेशनों का नाम आप लिखवा दें तो लगेगा कि हां, उर्दू इसी देश की भाषा है।

इन्हीं चीजों के साथ मैं समर्थन करता हूँ मंत्री जी की शुक्रिया अदा करता हूँ और मेरी इन डिमांड्स को मंत्री जी से इस बार पूरी करवाने की गुजारिश करता हूँ।

شری ابو عاصم اعظمی "اتر پردیش": ڈپٹی چیئر مین صاحب، میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں کیوں کہ آپ نے مجھے ریلوے ایپروپرائزیشن بل پر بولنے کا موقع دیا۔ میں منتری جی سے تھوڑی سی سفارشات کرنا چاہتا ہوں۔ میں اس بل کا سپورٹ کرنے کے لئے گھڑا ہوا ہوں۔ مہاراشٹر میں پرلی، بیڑ، احمد نگر کی لائن کا سروے پورا ہو گیا۔ رام ولاس پاسوان جی جب منتری تھے تب انھوں نے وعدہ کیا تھا کہ اس کا کام پورا ہوگا۔ کام تھوڑا شروع بھی ہوا لیکن ابھی پورا کا پورا کام رکا ہوا ہے۔ میں چاہوں گا کہ اس سیشن میں منتری جی اس کام کو کسی نہ کسی طرح سے پورا کروائیں۔ لاٹور سے مریج کا جو کنورژن گئیج کا معاملہ تھا، میڑ گئیج کا براڈ گئیج میں تبدیل کرنا تھا، بنڈاپور سے مریج کا کام تو ہو گیا لیکن لاٹور سے مریج کا کام بالکل نہیں ہوا، جسکی وجہ سے وہاں چلنے والی سبھی گاڑیاں بند پڑی ہیں۔ اس کے لئے جو بجٹ دیا گیا ہے، وہ بہت کم بجٹ ہے۔ یہ کسی طرح سے پورا ہونا چاہیے۔ ہر بجٹ میں ریلوے منتری جی پورا وعدہ کرتے ہیں۔ بڑی اسکیمیں اناؤنس کرتے ہیں، لیکن وہ اسکیمیں پوری نہیں ہوتی ہیں اور نئے بجٹ میں نئی اسکیمیں ایڈ کر دی جاتی ہیں۔ جو پہلے اعلان کیا جاتی ہیں۔ جو پہلے اعلان کیا جاتا ہے، اس کا جو ریٹ ہوتا ہے، وہ مہنگاء کی وجہ سے بڑھتا رہتا ہے اور کام پورا نہیں ہو

† Transliteration of Urdu Script.

پاتا ہے، اس لئے میں چاہتا ہوں کہ جن پرانے کاموں کو اناؤنس کیا ہے، انہیں جلد سے جلد پورا کیا جائے۔ پورا مراٹھواڑہ ساؤتھ سینٹر ریلوے میں شامل ہے۔ وہاں کی مانگ ہے کہ اسے سیزر ریلوے میں جوڑ دیا جائے تاکہ پورا مہاراشٹرا ایک ہی زون میں ہو جائے۔ نیتیش کمار جی نے اس کا وعدہ کیا تھا، لیکن وہ آج تک پورا نہیں ہوا ہے۔

میری منتری جی سے بڑے نویدن کے ساتھ ایک دوسری مانگ یہ ہے کہ آپ غریبوں کے لئے، سماج کے دے کچلے لوگوں کے لئے بہت کچھ کرنا چاہتے ہیں، آپ کے ہمارے لاکھوں لوگ، اتر پردیش کے لاکھوں مزدور بھونڈی شہر میں مزدوری کرتے ہیں۔ ان کی وہاں جانے کے لئے بالکل جانوروں جیسی حالت ہو جاتی ہے۔ جنرل ڈبے بہت کم ہوتے ہیں، رزرویشن دو-دو، چار-چار مہینے تک ملتا نہیں ہے۔ بھونڈی سے کوئڈا ٹریکٹ ٹرین یو۔پی۔ یا ہمارے لئے نہیں ہے، انہیں کلیان جانا پڑتا ہے، تھانہ جانا پڑتا ہے، انہیں پچیس سے تیس کلومیٹر جانا پڑتا ہے۔ اس لئے میں چاہتا ہوں کہ بھونڈی سے کچھ ٹرینیں اتر پردیش اور ہمارے لئے شروع کر دی جائیں تاکہ ان غریبوں کی تکلیف دور ہو جائے۔ بھونڈی ٹیکسٹائل کی ایک بہت بڑی مارکیٹ ہے۔ یہاں لاکھوں ہزاروں لوگوں، بڑے بڑے ویپاریوں کو روزانہ کپڑا بیچنے کے لئے، سوٹ خریدنے کے لئے ممبئی آنا پڑتا ہے۔ ممبئی سے بھونڈی پچاس، پچین کلومیٹر دور ہے اور ٹریفک کا یہ حال ہے کہ پچاس، پچین کلومیٹر چار گھنٹے میں پہنچیں گے، پانچ گھنٹے میں پہنچیں گے، اس کا کوئی بھروسہ نہیں ہے۔ تھانے سے ایک لوکل ٹرین ممبئی جاتی ہے، لیکن بھونڈی سے کوئی ٹرین ممبئی نہیں جاتی ہے۔ یہ صرف 15 کلومیٹر کا معاملہ ہے۔ اگر بھونڈی کو لوکل ٹرین سے جوڑ دیا جائے، تو ایک بہت بڑی پریشانی ختم ہو سکتی ہے، آج میں اس بارے میں درخواست کرنا چاہتا ہوں۔

دوسرا، پورنا میں ریلوں کی طرف سے جونیر کالج تو پہلے ہی بند کر دیا گیا ہے، اسے شروع کیا جائے اور اسکول کو بند نہ کیا جائے۔ ابھی ہمارے کسی ساتھی نے کہا کہ دولہا نہیں پہنچ پاتا ہے۔ ممبئی میں ایک بہت بڑا معاملہ یہ ہے کہ اگر کوئی نیٹا الیکشن کے وقت کہیں بھاشن کرنے جانا چاہتا ہے تو وہ پہنچ نہیں پاتا ہے۔ شام کو 6 سے 10 بجے تک کا وقت الیکشن میننگ کا رہتا ہے۔ اگر آپ ممبئی سے ملاڈ سے شروع کرو اور آپ کو ممبئی سٹی کی طرف آنا ہے تو آپ پہنچ ہی نہیں سکتے کیونکہ ٹریفک کی یہ حالت ہے کہ چار چار گھنٹے لگ جاتے ہیں۔

اپ سہا پتی مہودے، آج کل رسل و رسائل کا ایک سب سے اچھا سادھن لوکل ٹرین ہے اور ممبئی میں بہت اچھی لوکل ٹرینیں چلتی ہیں جو 50 فیصد ریوینودے رہی ہیں۔ اگر یہ لوکل ٹرینیں نہ ہوں تو پوری ممبئی کی زندگی اپا بچ ہو جائے۔ لوکل ٹرینوں میں تھوڑا اور سدھار ہونا چاہیے۔ اگر کسی کو شام کو پانچ بجے کے بعد شہر سے باہر کی طرف جانا ہے تو وہ سمجھ لے کہ اسے ٹرین بیٹھنے میں اور اترنے میں بہت بڑا کمال دکھانا پڑے گا۔ میں آج کل لوکل ٹرین میں چلتا ہوں۔ اگر مجھے چرچ گیٹ سے بیٹھنا ہے تو میں چرچ گیٹ سے بیٹھ نہیں سکتا۔ جو ٹرین آتی ہے، چرچ گیٹ سے پہلے اسٹیشن پر جہاں ٹرین خالی ہوتی ہے، وہاں جا کر بیٹھو، پھر اس کے بعد واپس اسی ٹرین میں جاؤ۔ عورتیں اور بچے تو بیٹھ ہی نہیں سکتے۔ اس لیے میں نویدن کرنا چاہتا ہوں کہ لوکل ٹرین میں تھوڑی سی کیپیسیٹی بڑھا کر لوگوں کو سہولت چننے کے لیے منتری جی کچھ انتظام کریں تو بہت اچھا ہوگا۔ اس کے لیے بڑھادے جائیں یا ٹرینیں بڑھادی جائیں۔

آپ سہا پتی مہودے، اعظم گڑھ کا بھی ایک مسئلہ ہے۔ بنارس سے گورکھپور جانے والے روٹ پر اعظم گڑھ ہے۔ اعظم گڑھ شاہر سے پہلے بلیسا کی ایک کراسنگ پڑتی ہے، دن میں روزانہ دو سے چار گھنٹے وہ روڈ بلاک ہو جاتا ہے۔ لگاتار بہت دنوں سے مانگ کی جارہی ہے کہ وہاں پر فلائی اوور بنادیا جائے لیکن ابھی تک نہیں بنایا گیا ہے۔ میرا نویدن ہے کہ وہ فلائی اوور بنادیا جائے۔ کوئی سنتا ہی نہیں ہے۔ ریلوے منسٹر سب ہمارے بنتے جارہے ہیں، اتر پردیش، ہمارا کابھائی ہے لیکن کوئی سنتا ہی نہیں ہے۔ سرائے میرا ایک اسٹیشن ہے اعظم گڑھ میں، ایسا لگتا ہے کہ یہ کسی آدمی وادی علاقے کا اسٹیشن ہے۔ جیسے شولے فلم میں رام گڑھ دکھایا گیا تھا، لائٹ لیکر کھڑا ہے۔ آدمی اور ٹرین چلی آرہی ہے، پتہ ہی نہیں چل رہا ہے۔ یہ اسی طرح کا اسٹیشن ہے۔ یہاں پر بوڑھا اور بچہ، کمزور اور اپا بچ آدمی تو ٹرین چڑھ ہی نہیں سکتا ہے۔ پہلے وہاں اسٹول لاکر رکھو، اسٹول پر چڑھ کر دو آدمی اسے پکڑو اور تبا سے چڑھاؤ یا اتارو، پلیٹ فارم اتنا نیچا ہے۔ بار بار ڈیمانڈ کی جارہی ہے کہ اس پلیٹ فارم کو تھوڑا اونچا کر دیا جائے۔ سرائے میر میں بکنگ کے لیے گچھ کوٹا تھا، اس کو بھی ختم کر دیا گیا۔ اسی کی بغل میں پور ہے، جہاں ساری سہولت دے دی گئی، جب کہ آپ سروے کر کر دیکھیں کہ سرائے میر علاقے سے ہر گھر کے لوگ سنگاپور، ملیشیا، دوبئی، سعودی عرب، کویت جا کر کام

کرتے ہیں، ہر فیملی کے دو سے چار آدمی وہاں کام کرتے ہیں اور اتنی فارن کرنسی ارن ہو رہی ہے، وہاں کے لوگ ٹرین سے سفر کرنا چاہتے ہیں۔ ان کو اعظم گڑھ جانا پڑتا ہے، ان کو پھول پور جانا پڑتا ہے۔ اس لئے

سرائے میرا سٹیشن کو تھوڑا سدھا دیا جائے، یہ میری آپ سے مانگ ہے۔ دہلی اور ممبئی سے اعظم گڑھ کے لئے کچھ اچھی ٹرینیں چلوایں گے اور اس میں فرسٹ اے۔ سی۔ بھی لگوا دیں گے، یہ آپ سے مانگ چاہتے ہیں۔

اپ سہا پتی مہودے، میں ایک اور چیز کی طرف ماننے منتری جی کا دھیان دلانا چاہتا ہوں کہ آپ کی پرمیشن سے، قانون سے گوشت، مٹن اور جانور ریلوے کے ڈپنچے بھیجے جارہے ہیں لیکن ادھیکاریوں اور پولس کی ملی بھگت کی وجہ سے فرق پرست لوگ اگر اسٹیشنوں پر ٹرینوں کو روک لیتے ہیں اور اس کی وجہ سے وہ ایک فرقہ پرستی کا ماحول پیدا کر رہے ہیں۔ ابھی پچھلے دنوں آئندہ سے ممبہ میں کچھ گوشت آیا تو اس کو فرقہ پرستی کا رنگ دیا گیا، اس پر بہت لڑائی جھگڑے ہوئے۔ اس لئے میں کہنا چاہتا ہوں کہ اس کے لئے کوئی اسپیشل ٹرین چلائی جائے اور اسپیشل فورس لگائی جائے تاکہ فرقہ پرستی کا ماحول پیدا نہ ہو۔ آپ پوچھیں گے کہ کس کا گوشت ہے؟ گوشت کٹ گیا، گاڑی میں ڈال دیا گیا، گوشت جارہا ہے، ایکسپورٹ ہو رہا ہے، اس سے فارن کرنسی ارن ہو رہی ہے لیکن اس کو فرقہ پرستی کا رنگ پڑنے کی گوشت کی جاتی ہے۔ چونکہ گوشت بھیجنے کا کام زیادہ تر مسلمان لوگ کرتے ہیں، اسلئے مسلمانوں کے ساتھ وہ فرقہ پرست لوگ زیادتی کرنے کا کام کر رہے ہیں۔ چونکہ آپ فرقہ پرست لوگوں سے لڑ رہے ہیں، اسلئے ہمیں امیر ہے کہ آپ اس جانب ضرور دھیان دیں گے

ایک دوسری آخری چیز گھنٹی بج چکی ہے، آخری چیز میں بولنا چاہتا ہوں۔ میں پٹنہ کبھی نہیں گیا تھا۔ پہلی بار میں ابھی پٹنہ گیا تھا، میری بدقسمتی ہے، سماج وادی پارٹی نے ابھی پٹنہ میں ایک ہسپ بڑا سمیلن کیا تھا، تو ہم لوگ پٹنہ گئے تھے۔ جب ہم پٹنہ اترے تو ہم نے سوچا کہ پٹنہ زبردست اسٹیشن ہوگا، جہاں 5.15 سال سے ریل منتری جی کے ہاتھ میں پورا ہمارا تھا۔ پچھلے کئی بار سے ریل منتری ہمارے ہی بنے۔ لیکن ہمارے یوتھ کے ادھیکش پٹنہ میں ٹائلٹ ڈھونڈنے لگے تو ٹائلٹ میں اتنی گندگی تھی کہ جھاگ کر آئے کہ اس میں نہیں جاسکتے ہیں، وہاں ٹائلٹ کی کمی بھی ہے، پٹنہ کو تو زبردست بننا چاہیے، پٹنہ اسٹیشن پر اتنی گندگی تھی خاص طور سے اسٹیشنوں کے اوپر یہ دیکھا جا رہا ہے کہ جب آپ پڑیوں کی طرف نیچے دھیان دیتے ہیں تو ٹائلٹ کی وجہ سے گندگی پڑی رہتی ہے۔ اس پر تھوڑا سا دھیان دیا جانا چاہیے۔ آج دنیا بہت ترقی کر رہی ہے کچھ پلاسٹک کے ڈبے یا کوئی ایسی چیز لگائی جائے کہ گندگی نیچے نہیں گرنے پائے۔ اس گندگی کو روکنے کے لئے منتری سے میں کہوں گا کہ کچھ نہ کچھ فوری طور پر قدم اٹھائیں اور ہمیں امید ہے وہ کریں گے۔

ایک چیز اور باقی رہ گئی اردو کے ساتھ تھوڑی نا انصافی ہوئی ہے میں نے دیکھا ہے کہ اسٹیشنوں کے نام بہت جگہ اردو میں لکھے ہوئے ہیں اگر آپ سارے ہندوستان میں ہندی کی چھوٹی بہن اردو میں اسٹیشنوں کا نام بھی لکھوادیں تو وہ اردو جس نے انقلاب زندہ باد کا نعرہ دیا، جس نے پیارا اور محبت کا نعرہ دیا، جس نے بھائی چارگی کا نعرہ دیا۔ اس اردو میں اسٹیشنوں کا نام آپ لکھوادیں تو لگے گا کہ ہاں، اردو اسی دیس کی زبان ہے۔ انہیں چیزوں کے ساتھ میں سمجھتے کرتے ہوئے منتری جی کا شکریہ ادا کرتا ہوں اور میری ان ڈیمانڈس کو منتری جی سے اس بار پوری کروانے کی گزارش کرتا ہوں۔

श्री मोतिउर रहमान (बिहार) : उपसभापित महोदय, विनियोग विधेयक 2005 का मैं समर्थन करने के लिए खड़ा हूँ। सबसे पहले तो माननीय रेल मंत्री लालू यादव जी को इस सदन को धन्यवाद देना चाहिए कि अपने जमाने में जब से वे रेल मंत्री हुए हैं, इन्होंने एक पैसा भी भाड़ा बढ़ा कर गरीबों पर बोझ नहीं डाला, मालभाडे में भी वृद्धि नहीं किया और इसके साथ ही भ्रष्टाचार पर अंकुश लगा कर इस देश में रेल के विकास का जो काम किया, यह इतिहास में एक घटना है। पूर्व में जितने रेल मंत्री हुए हैं, वे सिर्फ आश्वासनों पर इस देश को ले चलते रहे, लेकिन लालू यादव जी ने जिस तरह पिछड़े इलाकों में, जिस तरह गरीब इलाकों में कार्यक्रम चलाने का काम किया है, यह आज तक कोई रेल मंत्री नहीं कर सका। ठेकेदारी में बड़े-बड़े ठेकेदार, बड़े-बड़े लोग, बाहुबली लोग ठेकेदारी ले लेते थे, उस पर कंट्रोल करने का काम भी रेल मंत्री जी ने किया है, स्कैप में करोड़ों रूपए का घोटाला हुआ करता था। लेकिन जब रेल मंत्री जी आए, इनको तो हर चीज की जानकारी थी, इन्होंने इस पर कंट्रोल करने का काम किया और यह कहा कि जितने घोटाले हैं, सबको बंद किया जाए। घोटालों को बंद करके रेल में जितनी अच्छी सुविधाएं हों, देना चाहिए। इस कार्यक्रम को चलाने का इन्होंने जो काम किया, इससे करोड़ों रूपए की बचत हुई और इन्होंने रेल में सुधार का काम प्रारंभ किया। आपने गत दिनों में देखा होगा, इनके जमाने में रेल में दुर्घटनाएं भी कम हुईं, रेल में डकैतियां भी कम हुईं, रेल में काफी सुधार हुआ। एक दुर्घटना हुई, हमारे माननीय रेल मंत्री जी जब वहां पहुंचे तो साम्प्रदायिक शक्तियों, आरएसएस, विश्व हिन्दु परिषद और बजरंग दल के लोगों ने किसी साजिश के तहत रेल मंत्री पर जानलेवा हमला करने का काम किया। वे कोई अपनी पार्टी के काम से नहीं गए थे, देश के रेल मंत्री की हैसियत से गए थे, और इन पर हमला किया गया। क्या कारण था, क्या दोष था? हमारे रेल मंत्री जी का दोष यह है कि जब गोधरा में कांड हुआ, साबरमती एक्सप्रेस में, किस तरह से कारसेवकों को जलाया गया, जब इन्होंने हिन्दुस्तान और दुनिया के सामने यह पर्दाफाश करने का काम किया, दूध का दूध और पानी का पानी करने का काम किया, दुनिया यह बतलाने को काम किया कि साम्प्रदायिक शक्तियों ने साजिश करके अंदर से आग लगवाने का काम किया, हिन्दु कार सेवकों को जला कर सत्ता हासिल करने का काम किया। हमारे रेल मंत्री लालू प्रसाद जी को इस देश की जनता जितना भी धन्यवाद दें, वह कम है। उन्होंने हिन्दुस्तान और दुनिया को यह बतलाया कि रेल में अंदर से आग लगी थी न कि बाहर से, लेकिन उन्होंने कारसेवकों को जलवाकर सांप्रदायिकता का फैलाव किया। वहां के पुलिस अधिकारी ने बयान देकर यह बतलाया कि उन्होंने किस तरह से दंगे भड़काए। यह कुसूर था हमारे इस देश के गरीबों के मसीहा का जिसके लिए इस देश के गरीबों का रास्ता बतलाने वाले, उन्हें नई दिशा दिखाने वाले लालू यादव की जान पर हमला किया गया। महोदय, इसकी जितनी भी निंदा की जाए, कम है। महोदय, आंकड़े बतलाते हैं कि आज हिन्दुस्तान के अंदर रेल विभाग में जो विकास के कार्य हुए हैं, वैसे पहले कभी नहीं हुए हैं, वैसे पहले कभी नहीं हुए। आज जो सुधार रेल विभाग में हुआ है, वैसा पहले कभी नहीं हुआ। इसके लिए हम उन्हें जितना भी समर्थन दें, जितनी उनकी पीठ थपथपाएं, कम है। हमारे मंत्रीजी ने बहालियों में व्याप्त भ्रष्टाचार को भी दुरुस्त करने का काम किया है। आज ये अनेक विकास के

काम कर रहे हैं, नई-नई ट्रेनें चला रहे हैं, आमान परिवर्तन के नए काम कर रहे हैं। लोगो ने जहां के बारे में कभी सोचा नहीं था कि ट्रेने जाएंगी, वहां भी आपने ट्रेन चला दी है। माननीय मंत्री जी जब बिहार के बाढ़ग्रस्त क्षेत्रों का दौरा कर रहे थे, तब बिहार की हकीकत आपके सामने आई, उस समय आपने मुजफ्फपुर से दिल्ली तक जाने वाली लाइन के दोहरीकरण का आश्वासन दिया था। आप जानते हैं कि यह रेल लाइन नेपाल के बॉर्डर पर जाती है। अगर उस रेल लाइन का दोहरीकरण कर दिया जाए तो बहुत लाभ होगा। इससे उस क्षेत्र के विकास की गति काफी तेज होगी। महोदय, दरभंगा से नरकटियांगज का आमान परिवर्तन बहुत दिनों से हो रहा है। यह नेपाल बॉर्डर पर है जहां से हजारों-हजार टन सामान बाहर से आता है। अगर वहां के आमान परिवर्तन का काम जल्द-से-जल्द पूरा हो जाए तो जनता को काफी लाभ हो सकता है। आपके जमाने में जो नए-नए विकास हुए हैं, वे प्रशंसनीय हैं। मोतिहारी से सीतामढ़ी वाया खाका रेल लाइन का आपने एलान किया है, हमारी गुजारिश है कि इस कार्य को जल्द-से-जल्द करवा दें। आपने वहां 45 आरोगी का शिलान्यास किया जोकि बहुत ही महत्वपूर्ण काम था। मैं आपसे आग्रह करता हूं कि नरकटियांगज में आरोगी का कार्य जल्द करवा दें। इसके अलावा और भी जो इधर के विकास के कार्य हैं जैसे हनुमतद्वार फ्लेग स्टेशन बनाने की लोगों ने मांग की थी जोकि बहुत आवश्यक है, आप इस कार्य को भी शीघ्र करवाने की कृपा करें। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मोतीहारी स्टेशन को "ए" ग्रेड स्टेशन स्वीकृत करवां दे पटना से राजधानी एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलवाने का आदेश दें क्योंकि वहां के लोगों को काफी कठिनाइयां होती है। जब गुवाहाटी से ट्रेन चलती हैं तो वह दो, तीन घंटे लेट चलती है और उसमें भी पैसेंजर्स को जगह नहीं मिल पाती है। इसलिए आपसे आग्रह है कि जिस तरह आपने देश में हर जगह बराबरी का सलूक किया है, बिहार में भी उसी तरह ध्यान दें ताकि बिहार का विकास हो सके। महोदय, बिहार इस देश का बहुत पिछड़ा हुआ स्टेट है। साथ ही बिहार में आपने जो कारखाने छपरा और हाजीपुर में खोले हैं, उन सब को शीघ्रतिथीर्घ चलाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री उपसभापति : प्रो. सैफुद्दीन सोज।

प्रो. सैफुद्दीन सोज (जम्मू और कश्मीर): जनाब डिप्टी चेयरमैन साहब, मैं आपकी वसातत से अपने बड़े भाई मर्तबा इनका बहुत बुलन्द है, मैं लालू प्रसाद जी को कुछ बातें कहना चाहता हूं कि यह बड़ी अच्छी घड़ी है कि बराहे रास्त और आखिर मैं इनको एक शेर भी सुनाउंगा, जो कि जय राम साहब कहते हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) पीठासीन हुए

मगर सबसे पहले श्री मोतिउर रहमान साहब ने, लालू जी पर बड़ोंदरा में जो हमला हुआ, उसकी जो मरम्मत की है, मैं उनका सपोर्ट करता हूं, हिमायत करता हूं और उस हमले की पुरजोर मज्जमत करता हूं। श्री मोतिउर रहमान साहब ने जो मजम्मत की है, मैं उसकी हिमायत करता हूं। यह रिकार्ड पर जा रहा है। गुजरात गवर्नमेंट ने यह बहुत ही गलत बात की है और इस सदन को उस वाक्ये की

3.00.P.M.

पूरजोर तरीके से मजम्मत करनी चाहिए। तो जनाब-ए-आला, यह जो एप्रोप्रिएशन का बिल हमारे सामने है, इसे तो लोक सभा पास कर चुकी हैं, इसमें ज्यादा बोलने की कोई जरूरत नहीं है, लेकिन हमको बोलने का मौका मिलता है...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : तो हम चुप नहीं होते...(व्यवधान)....

प्रो. सैफद्दीन सोज : हमें कुछ तस्वीरें रखने का मौका मिलता है और सारी रूकुमात इनको मिलनी चाहिए। मुझे इसमें बड़ी खुशी है कि लालू जी ने सेफटी की तरफ काफी तवज्जो दी है और रेलवे फंड्स में, रेलवे सेफटी फंड के लिए काफी बड़ी रकम मांगी गई है, जो मिलनी चाहिए, जो हमें इनके पास होगी। स्पेशल रेलवे सेफटी फंड है, और सेफटी की तरफ इनहोंने काफी तवज्जों की है। हमें इस परा खुश होना चाहिए। लेकिन इस सिलसिले में मुझे यह जो आइटम 16 पर एसेट्स की बात की गई है, अगर से मुनासिब समझें, मैं समझ नहीं पा रहा हूँ कि 45 करोड़ रुपए एक्विजीशन है, जो एसेट्स ये सेफटी के लिए बना रहे हैं, वह क्या चीज है, उसकी क्या मिसाल है? मैं यह समझाने के लिए कहता हूँ कि क्लेरीफिकेशन होना चाहिए और रेलवे को रेवेन्यू बढ़ाना चाहिए। मिस्टर वाईस चेयरमैन साहब, रेलवे में रोज-ब-रोज इन्होंने पैसेंजर फेयर नहीं बढ़ाए और काफी कोशिश की है कि आम आदमी को रेल में चलने के लिए सहूलियत हो, लेकिन रेवले को देखना पड़ेगा कि आप कैसे अपना रेवेन्यू बढ़ाएंगे? इस वक्त मेरी एक तजवीव है, वह यह है कि रेलवे स्टेशनों के पास बड़ी-बड़ी जमीनें बेकार पड़ी हुई हैं और भारत के 98 फीसदी लोगों के लिए, बल्कि 99 फीसदी लोगों का ट्रांसपोर्ट रेलवे है और मैं यह तजवीव करूंगा कि आम लोगों की सुविधा के लिए रेवले स्टेशनों के नजदीक खाली जमीनों पर ये होटल बनाएं और आम लोगों को नजर में रखकर ज्यादा बड़ा किराया चार्ज न करें, मगर साफ-सुथरे होटल बनाने के लिए, कामयाब होटल बनाने के लिए मेरी तजवीव होगी कि ये ज्वायंट वेंचर करे। इनको रेलवे डिपार्टमेंट और प्राइवेट पार्टी मिलकर बनाएं, क्योंकि इनके जो यात्री निवास दिल्ली में मैं देखता हूँ, जो अब कबाड़ा बना गया है, वह इतना गंदा है कि कोई शरीफ आदमी नहीं रह सकता अगर ये ज्वायंट वेंचर करेंगे, डिपार्टमेंट और आम शहरियों में, जिनके पास दौलत हो, खर्च कर सकते हैं, तो ज्वायंट चलाने पर वह बहुत अच्छा हो सकता है। आम लोगों को सहूलियत हो जाएगी और रेलवे को बहुत बड़ा धन मिलेगा और रेलवे को होना चाहिए, क्योंकि हमारे पूरे भारत में सबसे बड़ी इंडस्ट्री जो है, वह रेलवे है। मुझे चूंकि असल में जम्मू-कश्मीर पर कुछ बातें करना है, इसलिए मैं जल्दी से कुछ तजवीजें, जो सामने आ जाएंगी, बताऊंगा। मुझे इस वक्त जानना है कि राजीव गांधी जी की कोशिश से यह हुआ था कि जो अंधे लोग थे, बद्किस्मत लोग, उनको टेलीफोन बूथ पर रखा गया था, ताकि उनकी आमदनी हो जाए। अब आप टेंडर करने लग जाएंगे तो यह बहुत गलत होगा। इसलिए मेहरबानी करके उसको देख लीजिए कि जो बद्किस्मत लोग हैं, जो आंखों की रोशनी से महरूम हैं, उनके लिए जो सुविधा की गई थी, उसको छीनना नहीं चाहिए। अब मैं थोड़ी देर के लिए एक्सीडेंट्स की तरफ आता हूँ। लालू जी, आप बड़ोदरा गए। बद्किस्मति से एक्सीडेंट्स होते रहते हैं, लेकिन it is not right on the part of the BJP to criticise Laluji for accidents.

In this very House, during Shri Nitish Kumar's time, I had established and it is unfortunate. Don't go by these figures. It is an unfortunate situation—444 accidents had taken place during this year. That means हर दिन एकसीडेंट, हर दिन तकरीबन डेढ़, दो एकसीडेंट। तो हमने कहा था कि इसका इलाज होना चाहिए। लालू जी आप इसकी तरफ देखेंगे। यह अलग बात है कि पोलिटिक्स के लिए या गैलरी को बताने के लिए, बीजेपी शोर मचाए, लेकिन उनके जमाने में, उनके मिनिस्टर के जमाने में मैंने यह एस्टैब्लिश किया था रिकॉर्ड में, कि 444 एकसीडेंट एक वर्ष में हुए थे। इन एकसीडेंट्स को रोकने के लिए कुछ अमल करना चाहिए, लालू जी। आपको रेलवे डिपार्टमेंट से शायद वे सजेशन नहीं मिलेंगे, मगर इस वक्त मैं खड़ा हो गया हूं सदन की तरफ से आपको बताने के लिए, मैं आपको एक छोटी तजवीज करूंगा। एक दफा एकसीडेंट में 37 लोगों की मौत हो गई और हमको ऑल इंडिया रेडियो से दूरदर्शन से बताया गया कि वहां के स्टेशन मास्टर को सस्पेंड कर दिया है। लालू जी, मैं आपको यह कहना चाहता हूं कि आपने उनको सस्पेंड कर दिया। **Suspension is no punishment. It is a licence for indiscipline.** सस्पेंशन के बाद आपको पता है कि क्या होता है? सस्पेंड किया और सस्पेंड करते ही 50 फीसदी तनखाह उसके घर पहुंच जाएगी, काम करे या न करे। उसके बाद उसको 3/4 तनखाह मिलेगी। ... (व्यवधान) .. पहले मुझे बात करने दीजिए। काम पर आए या न आए, सस्पेंशन पीरिएड में कोई उसके पीछे चौकीदारी भी नहीं करेगा और बाद में वह बहाल हो जाएगा या कोर्ट में जाकर आपके खिलाफ मुकदमा जीतकर आ जाएगा। आपके पास एक हथियार है, उसको आप इस्तेमाल ही नहीं करते हैं। **Hold a departmental inquiry.** मैं उर्दू में बोल रहा हूं, अंग्रेजी में बोल रहा हूं, यह रिकॉर्ड के लिए है, जिसके मुझे मिनिस्टर्स मिलेंगे। लालू जी, मेरी एक अर्ज यह है कि **Hold a departmental inquiry and dismiss him; send him to jail.** आप कहते हैं कि इंसान की गलती से एकसीडेंट हो गया है। ऐसे वाक्यांश से नजर आता है कि शायद इस दुनिया के बाद एक और दुनिया होगी, जहां हमें अपने आवाम का हिसाब देना पड़ेगा। क्या सजा है उसके लिए? कह दिया गया कि मानवीय गलती हैं, उसको याद नहीं रहा, उसने पटरी नहीं चलाई, उसने कोई स्विच नहीं चलाया। पहले तो आप सारे डिपार्टमेंट के बड़े और छोटे अधिकारियों को मोबाइल दे दीजिए ताकि जान सके कि कहां से ट्रेने चलेगी, कहां चलेगी। अभी दो वर्ष पहले तक कोई पुराने जमाने की तरह से टेलीफोन चलाते थे और कोई आवाज भेजते थे। उस समय पैसेजर्स को काफी तकलीफ हुआ करती थी और जो एकसीडेंट होते थे, पता नहीं लगता था। अब मोडर्नाइजेशन हो गया है, एकसीडेंट रोके जा सकते हैं। लेकिन, यह जो ह्यूमन मिस्टेक है., इसकी क्या सजा है? डिपार्टमेंट इन्क्वायरी दो महीने में कीजिए। जनरल मैनेजर, जो रेलवे में है, खुद इन्क्वायरी करें और खुद कहें कि उसके किसी अफसर ने गलत किया है, उसको डिसमिस कीजिए, उसको जेल भेजिए। यह सस्पेंशन क्या चीज है? इसको विदग्धा करना चाहिए। **Suspension is no punishment. It is a licence for indiscipline.**

यहां पर मेरे भाई कुछ करेक्ट करना चाहते थे, वे कर सकते हैं। मुझे बुला सकते हैं। मैं आपको प्रूव करके दे दूंगा, **have done some exercise on this.** इसलिए लालू जी हिम्मत

कीजिए और एक्सीडेंट्स को पहले तो कम करने की कोशिश कीजिए और पूरी दुनिया के लिए मॉडल बन जाइए। हमारे पास बहुत लेबर फोर्स है, अच्छे अफसर हैं। मैं यह मानता हूँ कि वे यह काम कर सकते हैं और एक्सीडेंट फ्री हो सकते हैं। ह्यूमन एरर को आप एलीमिनेट कर सकते हैं। वह सस्पेंशन के बाद तो फिर आ जाते हैं, टोपी पहनते हैं, फिर अच्छा लिबास पहनते हैं, टाई पहनकर रहते हैं इसी समाज में, जो कातिल है, इतने लोगों को मारने के लिए। इसलिए **Kindly rise to the occasion** आप तो आवामी शख्सियत है। आप वहाँ इसलिए है कि आपके साथ लोग हैं। इसलिए आवामी शख्सियत को आवाम के लिए बड़े फैसले करने चाहिए।

जनाबेवाली, मैं अब जम्मू-कश्मीर की तरफ थोड़ी देर के लिए आना चाहता हूँ। मुझे एक अच्छा मौका मिला है कि लालू जी मेरी बात सुन रहे हैं। किसी तरह से यह आपसे गलत तरीके से वादा कराते हैं जम्मू-कश्मीर के लोगों को, कि आपको वर्ष 2007 तक कश्मीर में ट्रेने मिलेगी। यह बिल्कुल गलत है। कल मैंने "False" का लफ्ज कहा था, तो मुझे बताया गया कि वह अनपार्लियामेंटरी है, इसलिए आज मैंने गलत कहा। अभी मैं देख रहा हूँ, इसके लिए लड़ंगा कि **"False" should not be unparliamentary** आज मैं यह शब्द कह देता हूँ कि गलत वादा है, वर्ष 2007 तक रेल कश्मीर में नहीं पहुँच सकती। आपने वजीरे-आजम को ले जाकर ऊधमपुर में रेल का उद्घाटन कराया, इसके लिए मैं आपको मुबारकवाद देता हूँ। यह 25 वर्ष के बाद रेल जम्मू से ऊधमपुर पहुँची है और अब आप कहते हैं कि वर्ष 2007 तक रेल आप श्रीनगर, बारामूला ले जाएंगे। यह बिल्कुल गलत वादा है। इसलिए मेहरबानी करके आप मेरी बात सुनिए। मैंने यह नीतिशजी को भी कहा था, वह तो पहले वर्ष 2005 तक ही कहते थे। इसी सदन में मैंने उनको कहा था कि आप गलत बोल रहे हैं अब आप कहते हैं कि आपके अफसर आपको बोलते हैं कि हम 2007 में ट्रेन ले जाएंगे, ऐसा नहीं हो सकता। आपने जो रकम पिछले साल दे दी है उसमें लैंड एक्विजिशन है, अभी लैंड लेना है। अभी ऊधमपुर से आगे काजीगुंड तक आपको लैंड लेने में, बनिहाल में और रामवन में काफी सुस्त रफ्तार है। हांलाकि चीफ सेक्रेटरी काफी तवज्जुह दे रहे हैं। लैंड ले लीजिए और ट्रेन चलाइए। लेकिन आपके अफसरों ने अब आपको समझाया है कि आप काजीगुंड से बारामूला रेल ले जाएंगे कश्मीर वादी के अंदर से। उसका मतलब है कि हमारे हाथ में दुम होगा तो घोड़ा इस तरह होगा पहाड़ों के पीछे। उस तरह से 20-30 वर्षों तक ट्रेने नहीं आएंगी। मैं आपसे विनती करता हूँ, दरखास्त करता हूँ कि आप ऊधमपुर से काजीगुंड रेल ले लीजिए। नहीं तो कश्मीर वादी में रेल चलाने का क्या मतलब है। वह तो टाय ट्रेन होगा। सवाल यह है कि कश्मीर वादी में घोड़ा-गाड़ी है, मोटर कार है, ट्रक है, लॉरी है, बसें हैं। वहाँ ट्रांसपोर्ट की कोई डिफिकल्टी नहीं है। उधर ट्रेन चलाने का क्या मतलब है। ट्रेन चलेगा तो जम्मू से ऊधमपुर से श्रीनगर ट्रेन आ जाए। कश्मीर को भारत के मैप पर लाइए, कश्मीर को रेल के नक्शे पर लाइए। वह तब होगा जब मैं श्रीनगर में अपना बोरिया-बिस्तर ट्रेन में रखूँ और आंख सुबह दिल्ली में खोलूँगा। तो यह ट्रेन होती है उससे इमोशनल इंटीग्रेशन होगा। ट्रेन आज तक क्यों नहीं आई यह बड़े अफसोस की बात है। लेकिन अब ट्रेन को आना चाहिए और वहाँ कश्मीर में ट्रेन इस तरह नहीं

आएगी कि आप कहेंगे कि पहले वादी के अंदर काजीगुंड से बारामूला लाइए। इस तरह लालू जी ट्रेन नहीं आएगी कि आप हजार करोड़ रूपए दे देंगे उसमें से चार सौ-पांच करोड़ रूपया खर्च हो जाएंगे जमीन लेन में, फिर चार सौ-पांच सौ करोड़ रूपए हर वर्ष खर्च होते रहेंगे। तो आपकी तमन्नाओं के मुताबिक रेल नहीं आएगी। आप बहादुर आदमी हैं, आप चार-पांच हजार करोड़ रूपए कोंकण रेलवे की तरह रखिए कारपोरेशन में, कश्मीर कारपोरेशन बनाइए, रेल डवलपमेंट कारपोरेशन बनाइए। चूंकि प्राइस बढ़ता जा रहा है तो एक बार फैसला हो जाएगा कि रेल लानी है। मेरी तमन्ना है कि आप कश्मीर में रेल जल्द से जल्द लाएं। मुझे ख्याल है कि 2007 में ट्रेने आ जाएगी। आप 2010 तक ट्रेने लाइए। लेकिन यह ट्रेन उधमपुर से काजीगुंड से श्रीनगर और श्रीनगर से बारामूला, जिस तरह से नेचुरल तरीके से होती है, लाएं।

जम्मू कश्मीर में रेल रिक्रूटमेंट के लिए जो कमेटी है उसका चेयरमैन जम्मू कश्मीर से लिया जाए। मैंने आपको चिट्ठी लिखी थी जिसका जवाब आ गया कि यह कोई कायदा कानून नहीं है। मैं जिम्मेदारी से चेलेंज करता हूं कि यह कानून नहीं, यह तो कानून बनाएं जाते हैं और कानून हम बनाते हैं। कभी-कभी अफसर लोग कहते हैं कि हम क्या करेंगे आपने ही कानून बनाया गया है। हमने यह कानून नहीं बनाया है। जाफर शरीफ साहब के वक्त में वहां जम्मू से चेयरमैन लाइए, मुझे अफसोस से कहना पड़ता है बताया गया है कि यह कानून है। मैं चेलेंज करता हूं कि यह कानून नहीं है, यह रूल आप खुद ही लाएं हैं। जिस तरह से गैस्ट हाउस में लिखा होता है कि जोइंट सेक्रेटरी के दर्जे का अफसर रहेगा। वहां एम.पी. का नाम क्यों नहीं होता है? तो इसलिए मैं एक बात है कि कुछ चीजें गलत पेज-दर-पेज कर दी गई हैं ताकि अवानी काम न हो जाए। इसलिए मैं दरखास्त करता हूं जम्मू कश्मीर की समस्या को नजर में रखते हुए, वहां जो रिक्रूटमेंट की कमेटी है उसका चेयरमैन जम्मू कश्मीर में किसी भी जगह से लिया जाए, मैं यह नहीं कहता हूं कि कश्मीर से ही लिया जाए।

अब मैं आखिर में अबू आसिम आजमी साहब का सपोर्ट करता हूं जो उन्होंने आपको कहा कि उर्दू की तख्ती भी होनी चाहिए। खुसूसन उन जगहों में जहां उर्दू सरकारी जुबान है या बहुत सारे उर्दू वाले रहते हैं। लालू जी, वह मैं इसलिए कहता हूं वह मैं एक शेर बताऊंगा आपको और जय राम रमेश जी को, वह यह है कि आपकी और इस सदन को याद योगदान दिया है कि आपको याद होना चाहिए कि आजादी की लड़ाई में जिस जुबान ने सबसे ज्यादा योगदान दिया है, कंट्रीब्यूशन दिया है वह उर्दू है। यह मुसलमानों की जुबान नहीं है। यह रतननाथ सरसार, ब्रज नारायण चकबस, त्रिलोक चंद महरूप, प्रेमचन्द और अभी आनन्द राय मुल्ला जिन्दा थे दो-चार वर्ष तक उनकी है इसको हिन्दू और मुसलमानों ने खून से सीचां। यह गंगा जमुनी तहजीब की इलामत है। यह हिन्दू मुसलमान, सिख इतिहास की जुबान है। इसीलिए जो आजादी के नगमें गाए थे वे उर्दू जुबान ने ही दिए थे। हमारे शहीदों में, शहीद भगत सिंह, शहीद चन्द्रशेखर आजाद और शहीद अशफाकुल्ला खां ने यह

नजम गायी थी, जिसका एक शेर मैं इस हाउस को नजर करता हूँ। यह कहा था सर फरोशी की तमन्ना, आजादी की लड़ाई में, कांग्रेस के प्लेटफार्म से यह गाया था और आपको याद होना चाहिए ... (व्यवधान)... आपको याद रखना चाहिए ... (व्यवधान)... आपने सुना ही नहीं मैंने शायर का नाम नहीं लिया। हसरत मोहानी पर, तो मुझे पूरा याद नहीं ... (व्यवधान)... वह कांग्रेस से बाविस्ता फकीर आदमी, जो इधर मस्जिद में रहता था, कांग्रेस से बाविस्ता था हसरत मोहानी ... (व्यवधान)... मैंने कहा शहीद अशफाकुल्ला खां, आपने पूरा नाम नहीं सुना। ... (व्यवधान)... मैंने कहा ... (व्यवधान)...

उपसभापति (श्री संतोष बागड़ोदिया): मनोज जी, सुनिये। आप समझें नहीं, यह जो बात कह रहे हैं, इनको कहने दीजिए। ... (व्यवधान)... आपने जो सुना वह दूसरे ने गाया था और जो यह कह रहे हैं, वह दूसरे ने गाया है। जिसने भी गाया था, आप बोलिए। ... (व्यवधान)...

प्रो. सैफुद्दीन सोज : नहीं, नहीं। यह बिस्मिल का ठीक कहते हैं। ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : वह भी ठीक बोल रहे हैं, आप भी ठीक बोल रहे हैं। आप अपनी बात बोलिए। ... (व्यवधान)...

प्रो. सैफुद्दीन सोज : हमारे शहीदों ने एक लड़ाई लड़ी और यह नजम उस वक्त हिन्दु-मुसलमान सिख सभी को याद थी। मैं एक शेर सुनात हूँ, उस कांग्रेस के प्लेटफार्म से गाया था, आपको याद दिला रहा हूँ कि देवबंद .. (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : अच्छा सोज साहब, आप सामने देखिए। आप पीछे क्यों घूम रहे हैं ? हाउस इधर चल रहा है, उधर नहीं।

प्रो. सैफुद्दीन सोज : महोदय, मैं याद दिला रहा, क्योंकि इतिहास देखा नहीं जाता है। मैं याद दिला रहा हूँ कि देवबंद स्कूल इस्लाम का है, उसने मुस्लिम लीग की सियासत को रद्द किया था और कांग्रेस की हिमायत की थी, इसलिए यह नगमा जो हैं हमारी सेकुलर तारीख का एक हिस्सा है। ... (व्यवधान)... वह हैं :-

“सरफरोशी की तमन्ना था अब हमारे दिल में हैं,
देखना है जोर कितना बाजुए कातिल में है।

बहुत-बहुत शुक्रिया। थैंक्यू।

پروفیسر سیف الدین سوز "جموں و کشمیر": جناب ڈپٹی چیرمین صاحب میں آپ کی وساطت سے اپنے بڑے بھائی، مرتبہ ان کا بہت بلند ہے۔ میں لالوچی کو کچھ بتیں کہنا چاہتا ہوں کہ یہ بڑی اچھی گھڑی ہے کہ پراہ راست اور آخر میں ان کو ایک شعر بھی سناؤں گا جو کہ جے رام صاحب کہتے ہیں۔

"اپ سہا دھیکش "شری سنتوش باگروڈیا" صدر نشین ہوئے۔"

مگر سب سے پہلے شری مطیح الرحمن صاحب نے، لالوچی پر بڑودرہ میں جو حملہ ہوا، اس کی جو مزمت کی ہے میں ان کا سپورٹ کرتا ہوں، حمایت کرتا ہوں اور اس حملہ کی پرزور مزمت کرتا ہوں۔ شری مطیح الرحمن صاحب نے جو مزمت کی ہے، میں اس کی حمایت کرتا ہوں۔ یہ رکارڈ پر جا رہا ہے۔ گجرات گورنمنٹ نے یہ بہت ہی غلط بات کی ہے اور اس سدن کو اس واقع کی پرزور طہقے سے مزمت کرنی چاہیے تو جناب عالی، یہ جو اپروپریشن کا ہمارے سامنے ہے، اسے تو لوگ سہا پاس کر چوکی ہے اس میں زیادہ بولنے کی کوئی ضرورت نہیں ہے۔ لیکن ہم کو بولنے کا موقع ملتا ہے۔۔۔ مداخلت۔۔۔

اپ سہا دھیکش (شری سنتوش باگروڈیا): تو ہم چپ نہیں ہوتے۔۔۔ مداخلت۔۔۔

پروفیسر سیف الدین سوز: ہمیں کچھ تسویریں رکھنے کا موقع ملتا ہے اور یہ ساری رقومات ان کو میلنی چاہئیں۔ مجھے اس بڑی خوشی ہے کہ لالوچی نے سیفٹی کی طرف کافی توجہ دی ہے اور ریلوے فنڈ میں ریلوے سیفٹی فنڈ کے لئے کافی بڑی رقم مانگی گئی ہے، جو ملنی چاہیے، جو ان کے پاس ہوگی، اسپیشل ریلوے سیفٹی فنڈ ہے اور سیفٹی کی طرف انہوں نے کافی توجہ کی ہے۔ ہمیں اس پر خوش ہونا چاہیے۔ لیکن اس سلسلے میں مجھے یہ جو آئیٹم 16 ایسیٹس کی بات کی گئی ہے اگر یہ مناسب سمجھیں، میں سمجھ نہیں پارہا ہوں کہ 45 کروڑ روپے ایکویزیشن ہیں، جو ایسیٹس یہ سیفٹی کے لئے بنا رہے ہیں وہ کیا چیز ہے، اس کی کیا مثال ہے؟ میں سمجھنے کے لئے کہتا ہوں کہ کلیریفیکیشن ہونا چاہیے اور ریلوے کو ریونیو بڑھانا چاہئے۔ مسٹروائٹس چیرمین صاحب ریلوے میں روز بروز انہوں نے پسینہ نہیں بڑھا رہے اور کافی کوشش کی ہے کہ آم آدمی کو ریل میں چلنے کے لئے سہولیت ہو، لیکن ریلوے کو دیکھنا پڑے گا کہ آپ کیسے اپنا ریونیو بڑھائیں گے؟ اس وقت میری ایک تجویز ہے کہ ریلوے اسٹیشنوں کے پاس بڑی بڑی زمینیں بے کار پڑی ہوئی ہیں اور بھارت کے

† Transliteration of Urdu Script.

98 فیصدی لوگوں کے لئے بلکہ 99 فیصدی لوگوں کا ٹرانسپورٹ ریلوے ہے اور میں یہ تجویز کروں گا کہ عام لوگوں کی سہولت کے لئے ریلوے اسٹیشنوں کے نزدیک خالی زمینوں پر یہ ہوٹل بنائیں اور عام لوگوں کو نظر میں رکھ کر زیادہ بڑا کرایہ چارج نہ کریں، مگر صاف ستھرے ہوٹل بنانے کے لئے کامیاب ہوٹل بنانے کے لئے میری تجویز ہوگی کہ یہ ہوگی کہ یہ جوائنٹ وینچر کریں۔ ان کو ریلوے ڈپارٹمنٹ اور پرائیویٹ پارٹی ملکر بنائیں، کیونکہ ان کے جویاتری نواس دہلی میں دیکھتا ہوں، جواب کبازا بن گیا ہے، وہ اتنا گندہ ہے کہ کوئی شریف آدمی نہیں رہ سکتا۔ اس لئے اگر یہ جوائنٹ وینچر کریں، ریلوے ڈپارٹمنٹ اور عام شہریوں میں، جن کے پاس دولت ہو، جو خرچ کر سکتے ہیں، تو جوائنٹ وینچر چلانے پر وہ بہت اچھا ہو سکتا ہے۔ عام لوگوں کو سہولیت ہو جائے گی اور ریلوے کو بہت بڑا دھن ملیگا اور ریلوں کو ہونا چاہیے، کیونکہ ہمارے پورے بھارت میں سب سے بڑی انڈسٹری جو ہے، وہ ریلوے ہے۔ مجھے چونکہ اصل میں جموں و کشمیر پر کچھ باتیں کرنی ہیں، اس لئے میں جلدی سے کچھ تجویزیں، جو سامنے آجائیں گی، بتاؤں گا۔ مجھے اس وقت جاننا ہے کہ راجیو گاندھی جی کی کوشش سے یہ ہوا تھا کہ جو اندھے لوگ تھے، بدقسمت لوگ، ان کو ٹیلی فون بوتھ پر رکھا گیا تھا، تاکہ ان کی آمدنی ہو جائے۔ اب آپ ٹینڈر کرنے لگ جائیں گے تو یہ تو بہت غلط ہوگا۔ اس لئے مہربانی کر کے اس کو دیکھ لیجئے کہ جو بدقسمت لوگ ہیں، جو انکھوں کی روشنی سے محروم ہیں، ان کے لئے جو سہولت کی گئی تھی۔ اس کو چھیننا نہیں چاہیے۔ اب میں تھوڑی دیر کے لئے ایکسی ڈینٹ کی طرف آتا ہوں۔ لالو جی آپ بڑودرہ گئے۔ it is not right on the part of BJP criticise Lalujji for accidents. In this very House, during Shri Nitish Kumar's time, I had established—and it is unfortunate. Don't go by these figures. It is an unfortunate situation—444 accidents had taken place during that year. That means

ہر دن ایکسی ڈینٹ، ہر دن تقریباً ڈیڑھ دو ایکسی ڈینٹ۔ تو ہم نے کہا تھا کہ اس کا علاج ہونا چاہیے۔ لالو جی آپ اس کی طرف دیکھیں گے یہ الگ بات ہے کہ پولیٹکس کے لئے یا گیلری کو بتانے کے لئے

ہی ہے پی شور مچائے لیکن ان کے زمانے میں ان کے منسٹر کے زمانے میں میں نے یہ ایسٹبلش کیا تھا ریکارڈ میں کہ 444 ایکسی ڈینٹ ایک سال میں ہوئے تھے۔ ان ایکسی ڈینٹ کو روکنے کے لئے کچھ عمل کرنا چاہیے لالو جی۔ آپ کو ریلوے ڈپارٹمنٹ سے شاید وہ سنجیشن نہیں ملیں گے، مگر اس وقت میں کھڑا ہو گیا

ہوں سدن کی طرف سے آپ کو بتانے کے لئے، میں آپ کو ایک چھوٹی سے تجویز کروں گا ایک دفعہ ایکسی ڈینٹ 37 میں لوگوں کی موت ہوگئی اور ہم کو آل انڈیا ریڈیو سے، دور درشن سے بتایا گیا کہ وہاں کہ

اسٹیشن ماسٹر کو سسپنٹ کر دی گیا ہے۔ لالو جی میں آپ کو یہ کہنا چاہتا ہوں کہ آپ نے ان کو سسپنٹ کر دیا۔

Suspension is no punishment. It is a license for indiscipline
 سسپنشن کے بعد آپ کو پتہ ہے کہ کیا ہوتا ہے؟ سسپنٹ کیا اور سسپنٹ کرتے ہی 50 فیصدی تنخواہ اس کے گھر پہنچ جائے گی، کام کرے یہ نہ کرے۔ اس کے بعد اس کو 3/4 تنخواہ ملے گی
مداخلت.... پہلے مجھے بات کرنے دیجیے کام پر آئے یا نہ آئے سسپنشن پیریٹ میں کوئی اس کے پیچھے چوکیداری بھی نہیں کرے گا اور بعد میں وہ بحال ہو جائے گا یا کورٹ میں جا کر آپ کے خلاف مقدمہ حیت کر آجائے گا۔ آپ کے پاس ایک ہتھیار ہے اس کو آپ استعمال ہی نہیں کرتے ہیں۔ Hold a departmental inquiry میں اردو میں بول رہا ہوں، انگریزی میں بول رہا ہوں یہ ریکارڈ کے لئے ہے۔ جس کے مجھے کال منٹس ملیں گے۔ لالو جی میرا ایک عرض یہ ہے کہ jail Hold a departmental inquiry and dismiss him send him to. آپ کہتے ہیں کہ انسان کی غلطی سے ایکسی ڈینٹ ہو گیا ہے پیڑ سے واقعات سے نظر آتا ہے کہ شاید اس دنیا کے بعد ایک اور دنیا ہوگی، جہاں ہمیں اپنے اعمال کا حساب دینا پڑیگا۔ کیا سزا ہے اس کے لئے؟ کہہ دیا گیا ہے کہ انسانی غلطی ہے، اس کو یاد نہیں رہا اس نے پٹری نہیں چلائی، اس نے کوئی سوچ نہیں چلایا۔ پہلے تو آپ سارے ڈپارٹمنٹ سے بڑے اور چھوٹے ادھیکاریوں کو موبائل دیدیجئے تا کہ جان سکیں کہ کہاں سے ٹرین چلے گی؟ کہا چلے گی؟ ابھی دو سال پہلے تک کوئی پرانے زمانے کی طرح سے ٹیلی فون چلاتے تھے اور کوئی آواز بھیجتے تھے۔ اس وقت مسافروں کو کافی تکلیف ہوا کرتی تھی اور جو ایکسی ڈینٹ ہوتے تھے، پتہ نہیں لگتا تھا۔ اب ماڈرنائزیشن ہو گیا ہے، ایکسی ڈینٹ روکے جاسکتے ہیں۔ لیکن، یہ جو انسانی غلطی ہے، اس کی کیا سزا ہے؟ ڈپارٹمنٹل انکوائری دو مہینے میں کیجئے۔ جنرل منیجر، جو ریلوے میں ہے، خود انکوائری کریں اور خود کہیں کہ اس کے کسی افسر نے غلط کیا ہے، اس کو ڈسمس کیجئے، اس کو جیل بھیجئے۔ یہ سسپنشن کیا چیز ہے؟ اس کو دڈرا کرنا چاہئے۔

Suspension is no punishment. It is a licence for indiscipline.

سر، یہاں پر میرے جہاں کچھ کرنا چاہتے تھے، وہ کر سکتے ہیں۔ مجھے بلا سکتے ہیں۔ میں آپ کو پُرٹو کر کے دے دوں گا have done some exercise on this لالو جی ہمت کیجئے اور ایکسی ڈینٹ کو پہلے تو کم کرنے کی کوشش کیجئے اور پوری دنیا کے لئے ماڈل بن جائے۔ ہمارے پاس بہت لیبر فورس ہے۔ اچھے افسر ہیں۔ میں یہ مانتا ہوں کہ وہ یہ کام کر سکتے ہیں اور ایکسی ڈینٹ فری ہو سکتے ہیں۔ بیومن ایرر کو آپ ایلی مینٹ کر سکتے ہیں۔ وہ سسپنشن کے بعد تو پھر آجاتے ہیں تھوپی پینتے ہیں، پھر اچھا لباس پہنتے ہیں، ٹائی پین کر رہتے ہیں، اسی سماج میں، جو قاتل ہیں، اتنے لوگوں کو مارنے کے لئے۔ Kindly rise to the occasion آپ تو عوامی شخصیت ہیں۔ آپ وہاں اس لئے ہیں کہ آپ کے ساتھ لوگ ہیں۔ اس لئے عوامی شخصیت کو عوام کے لئے بڑے فیصلے کرنے چاہیئے

جناب عالی، میں اب جموں کشمیر کی طرف تھوڑی دیر کے لئے آنا چاہتا ہوں۔ مجھے ایک اچھا موقع ملا ہے کہ لالو جی میری بات سن رہے ہیں۔ کسی طرح سے یہ آپ سے غلط طہق سے وعدہ کرتے ہیں جموں کشمیر کے لوگوں کو، کہ آپ کو سال 2007 تک کشمیر میں ٹرین ملے گی۔ یہ بالکل غلط ہے۔ کال میں نے False کا لفظ کہا تھا، تو مجھے بتایا گیا کہ وہ ان پارلیمنٹری ہے، اس لئے آج میں نے غلط کہا۔ ابھی میں دیکھ رہا ہوں، اس کے لئے لڑوں گا کہ False should not be unparliamen آج میں یہ لفظ کہہ دیتا ہوں کہ غلط وعدہ ہے، سال 2007 تک ریل کشمیر نہیں سکتی۔ آپ نے وزیراعظم کو لے جا کر ادھم پور میں ریل کا ادگھائن کرایا۔ یہ 25 سال بعد ریل جموں سے ادھم پور پہنچی ہے اور اب آپ کہتے ہیں کہ سال 2007 تک ریل آپ سری نگر۔ برہمولا تک لے جائیں گے۔ یہ بالکل غلط وعدہ ہے۔ اس لئے مہربانی کر کے آپ میری بات سنئے۔ میں نے یہ نتیجہ جی کو بھی کہا تھا وہ تو پہلے سال 2005 تک ہی کہتے تھے۔ اسی ہاؤں میں نے ان کو کہا تھا کہ آپ غلط بول رہے ہیں۔ اب آپ کہتے ہیں کہ افسر آپ کو بولتے ہیں ہم سن 2007 میں ٹرین لے جائیں گے، ایسا نہیں ہو سکتا۔ آپ نے جو رقم پہلے سال دیدی ہے اس میں لینڈ ایکویزیشن ہے، ابھی لینڈ لینا ہے ابھی ادھم پور سے آگے قاضی کنٹ تک آپ کو لینڈ لینے میں بائمال میں اور رام ون میں کافی سست رفتار ہے۔ حالانکہ چیف سکریٹری کافی توجہ دے رہے ہیں۔ لینڈ لے لیجئے اور ٹرین چلائیے۔ لیکن آپ کے افسروں نے اب آپ کو سمجھایا ہے کہ آپ قاضی گنڈ سے بارہمولا ریل لے جائیں گے کشمیر وادی کے اندر

سے۔ اس کا مطلب ہے کہ ہمارے ہاتھ میں دم ہوگی تو گھوڑا اس طرف ہوگا پہاڑوں کے پیچھے۔ اس طرح سے 20-30 سالوں تک ٹرین نہیں آئے گی۔ میں آپ سے ونٹی کرتا ہوں، درخواست کرتا ہوں کہ آپ اودھم پور سے قاضی گنڈ ریل لے لیجئے۔ نہیں تو کشمیر وادی میں ریل چلانے کا کیا مطلب ہے۔ وہ تو ٹائے ٹرین ہوا یا جائے ٹرین ہوگا۔ سوال یہ ہے کہ کشمیر وادی میں گھڑا گاڑی ہے، موٹر کار ہے، ٹرک ہے، لاری ہے، بسیں ہیں۔ وہاں ٹرانسپورٹ کی کوئی ڈفیکلٹی نہیں ہے۔ ادھر ٹرین چلانے کا کیا مطلب ہے۔ ٹرین چلے گی تو جموں سے اودھم پور سے سری نگر ٹرین آجائے۔ کشمیر کو بھارت کے میپ پر لائے، کشمیر کو ریل کے نقشے پر لائے۔ وہ تب ہوگا جب میں سری نگر میں اپنا بوریا بستر ٹرین میں رکھوں اور آنکھ صبح دہلی کھولوں گا۔ تو یہ ٹرین ہوتی ہے اور اس سے اموشنل انٹی گریشن ہوگا۔ ٹرین آج تک کیوں نہیں آئی یہ بڑے افسوس کی بات ہے۔ لیکن اب ٹرین آنا چاہیے اور وہاں کشمیر میں ٹرین اس طرح نہیں آئے گی کہ آپ کہیں گے کہ پہلے وادی کے اندر قاضی گنڈ سے بارہ مولہ لائے۔ اس طرح لالوچی ٹرین نہیں آئے گی کہ آپ ہزار کروڑ روپے دے دیں گے اس میں سے چار سو پانچ سو کروڑ روپے خرچ ہو جائیں گے زمین لینے میں، پھر چار سو پانچ سو کروڑ روپے ہر سال خرچ ہوتے رہیں گے تو آپ کی تمناؤں کے مطابق ریل نہیں آئے گی۔ آپ ہمارا آدمی ہیں، آپ چار پانچ ہزار کروڑ روپے کو نکل ریلوے کی طرح رکھے کارپوریشن میں، کشمیر کارپوریشن بنائے، ریل ڈیولپمنٹ کارپوریشن بنائے۔ چونکہ پرائز بڑھا جا رہا ہے تو ایک بار فیصلہ ہو جائے گا کہ ریل لانی ہے۔ میری تمنا ہے کہ آپ کشمیر میں ریل جلد سے جلد لائیں۔ مجھے نہیں خیال ہے کہ 2007 میں ٹرین آجائے گی۔ آپ سن تک ٹرین لائے۔ لیکن یہ ٹرین اودھم پور سے قاضی گنڈ سے سری نگر اور سری نگر سے بارہ مولہ، جس طرح سے نیچرل طہنٹے سے ہوتی ہے، لائیں۔

جموں و کشمیر میں ریل ریکروٹمنٹ کے لئے جو کمیٹی ہے اس کا چیرمین جموں و کشمیر سے لیا جائے۔ میں نے آپ کو چٹھی لکھی تھی۔ جس کا جواب آگیا کہ یہ کوئی قاعدہ قانون نہیں ہے۔ میں ذمہ داری سے چیلنج کرتا ہوں کہ یہ قانون نہیں، یہ قانون بنائے جاتے ہیں اور قانون ہم بناتے ہیں۔ کبھی کبھی افسر لوگ کہتے ہیں کہ ہم کیا کریں گے آپ نے ہی قانون بنایا ہے۔ ہم نے قانون نہیں بنایا ہے۔ جعفر شریف صاحب کے وقت میں وہاں جموں سے چیئر مین تھا۔ اور ان کے بعد بھی جموں سے شری رندھیر چیئر مین تھے۔ تو جموں و کشمیر سے چیئر مین لائے، تو بات ہو جائے گی، پالیسی سمجھ میں آجائے گی۔ مجھے جو جواب آپ کی طرف سے ملا ہے

مجھے افسوس سے کہنا پڑتا ہے، بتایا گیا ہے کہ یہ قانون ہے۔ میں چیلنج کرتا ہوں کہ قانون نہیں ہے، یہ رول آپ خود ہی لائے ہیں۔ جس طرح سے گیسٹ ہاؤس میں لکھا ہوتا ہے کہ جو انٹنٹ سکریٹری کے روجہ کا افسر ہے۔ وہاں ایم۔ پی۔ کا نام کیوں نہیں ہوتا ہے؟ تو اس لئے ایک بات ہے کہ کچھ چیزیں غلط پیش درپیش کر دی گئی ہیں۔ تاکہ عوامی کام نہ ہو جائے۔ اس لئے میں درخواست کرتا ہوں جموں و کشمیر کی پریشانی کو، نظر میں رکھتے ہوئے وہاں جو ریکروٹمنٹ کی کمیٹی ہے اس کا چیرمین جموں و کشمیر میں کسی بھی جگہ سے لیا جائے، میں یہ نہیں کہتا ہوں کہ کشمیر سے ہی لیا جائے۔

اب میں آخر میں ابو عازمی صاحب کا سپورٹ کرتا ہوں جو انہوں نے آپ کو کہا کہ اردو کی تختی بھی ہونی چاہیے۔ خصوصاً ان جگہوں میں جہاں اردو سرکاری زبان ہے یا بہت سارے اردو والے رہتے ہیں۔ لالوچ وہ میں اس لئے کہتا ہوں کہ میں ایک شعر بتاؤں گا آپ کو اور جے رام ہمیشہ جی کو وہ یہ کہ آپ کو اور اس ہاؤس کو یاد دلاتا ہوں کہ آپ کو یاد ہونا چاہیے کہ آزادی کی لڑائی میں جس زبان نے سب سے زیادہ یو گدان دیا ہے کنٹری بیوشن دیا ہے وہ اردو ہے۔ یہ مسلمانوں کی زبان نہیں ہے یہ رتن ناتھ سرشار، برج نارائن چکبست، ترلوک چند مہروپ، پریم چند اور ابھی آئندہ رائے ملا زندہ تھے رو چارورش تک، انکی ہے۔ اس کو ہندو اور مسلمانوں نے خون سے سینچا ہے۔ یہ گنگا جمناتہزیب کی علامت ہے۔ یہ ہندو مسلمان سکھ اتھاس کی زبان ہے اسی لئے جو آزادی کے نغمے گائے تھے وہ اردو زبان نے ہی دئے تھے۔ ہمارے شہیدوں میں شہید بھگت سنگھ، شہید چندر شیکھر آزاد اور شہید اشفاق اللہ خان نے یہ لظم گائی تھی جس کا ایک شعر میں اس ہاؤس کو کرتا ہوں۔ یہ کہا تھا "سرفروشی کی تمنا، آزادی لڑائی میں" گانگریس کے پلیٹ فارم سے یہ گایا تھا اور آپ کو یاد ہونا چاہئے.... مداخلت... آپ کو یاد رکھنا چاہئے۔.... مداخلت... آپ نے سنایا نہیں میں نے شاعر کا نام نہیں لیا۔ حسرت موہانی پر تو مجھے پورا یاد نہیں.... مداخلت... وہ کانگریس سے وابستہ فقیر آدمی جو ادھر مسجد میں رہتا تھا کانگریس سے وابستہ تھا حسرت موہانی.... مداخلت... میں نے کہا شہید اشفاق اللہ خان، آپ نے پورا نام نہیں سنا۔.... مداخلت... میں نے کہا.... مداخلت....

اپ سبھا ادھیکش: منوج جی سنیے، آپ سمجھے نہیں، یہ جو بات کہہ رہے ہیں ان کو کہنے دیجئے.... مداخلت...
آپ نے جو سنا وہ دوسرے نے گایا تھا اور جو یہ کہہ رہے ہیں وہ دوسرے نے گایا ہے۔

جس نے بھی گایا تھا آپ بولے.... مداخلت...

پروفیسر سیف الدین سوز: نہیں نہیں، یہ بسمل کا ٹھیک کہتے ہیں.... مداخلت...

اپ سبھا ادھیکش: وہ بھی ٹھیک بول رہے ہیں آپ بھی ٹھیک بول رہے ہیں آپ اپنی بات بولے۔.... مداخلت...

پروفیسر الدین سوز: ہمارے شہیدوں نے ایک لڑائی لڑی اور یہ نظم اس وقت ہندو مسلمان سکھ سبھی کو یاد تھی۔ میں ایک شعر سناتا ہوں یہ کانگریس کے پلیٹ فارم سے گایا تھا۔ آپ کو یاد دلا رہوں کہ دیوبند.... مداخلت...

اپ سبھا ادھیکش: اچھا سوز صاحب آپ سامنے دیکھئے، آپ پیچھے کیوں گھوم رہے ہیں؟ ہاؤس ادھر چل رہا ہے ادھر نہیں۔

پروفیسر سیف الدین سوز: مہودے، میں یاد دلا رہا تھا، کیونکہ اتہاس دیکھا نہیں جاتا ہے۔ میں یاد دلا رہا ہوں کہ دیوبند اسکول اسلام کا ہے اس نے مسلم لیگ کی سیاست کو رد کیا تھا اور کانگریس کی حمایت کی تھی۔ اس لئے یہ نغمہ جو ہے ہماری سیکولر تاریخ کا ایک حصہ ہے.... مداخلت... وہ ہے۔

سرفروشی کی تمنا اب ہمارے دل میں

دیکھنا ہے زور کتنا بازوئے قاتل میں ہے

بہت بہت شکریہ۔

SHRI MANOJ BHATTACHARYA(West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for giving me the opportunity to participate in this discussion. Sir, while standing here in support of the Railway Appropriation Bill, I would like to comment on certain matters. One is that even during the regime of the most undemocratic National Democratic Front, some democratic institutions were working in the Railways, say, for example, ZRUCC, Zonal Railway Users Consultative Committee was functioning. But for a period of one year, almost a year is going to be completed, these institutions are not at all functioning. I was in the South Central ZRUCC . I attended some meetings. I had some opportunity to advise on certain matters and give some directions. I do not know whether these institutions, where we were taking part as the people's representatives, as far as the functioning of the railways is concerned, have been done away with. If not, then let us know in which Committee we are. At least, I know for a long time that I was in the Southern Railway ZRUCC. Please take care of this.

Sir, some of the points to which we have tried to draw the attention of the Ministry, and, the hon. Minister for that matter, are perennial in nature. Those points are raised, somebody notes them but they are never attempted to be implemented in the right place. Sir, when you were speaking on this Appropriation Bill, you made a valid point—I stand with you — about the way the rakes were being booked earlier. There is a paradigm shift and that is causing a tremendous hardship for the small entrepreneurs. Unless it is rakeful, the products and commodities of the small entrepreneurs are not being booked at all. This is the problem that we face sometimes, and, particularly when small quantity of materials have to be transported. That has to be corrected. Shri Santosh Bagrodia, our senior colleague, has commented extensively on this, therefore, I will not repeat.

Sir, one point on which I would like to draw the attention of the Railway Ministry is regarding long distance trains. In long distance trains, even though it has been pointed out umpteen number of times, the provision of drinking water in the sleeper class coaches is not there. Some time ago, about 15 years ago, I remember the provision was there. There used to be some water cooler or some arrangement used to be there, or some tank was in place. But that has been done away with. Even though a number of times, Mr. Nitish Kumar, when he was the Minister in the NDA Government assured, and even the present Minister assured, I don't know whether any thing has been implemented for that matter. Clean drinking water must be arranged in the long distance trains, not only for the

[27 April, 2005]

RAJYA SABHA

Rajasthan-bound trains but also through out the country, it should be arranged.

Sir, I have tried to point out earlier also that some of the long distance trains do not have any pantry car. I will just cite the example of the Darjeeling Mail, Laluji knows it very well. Darjeeling Mail leaves NJP at about 7.30 p.m. or 7.45 p.m. and it reaches Sealdah, its scheduled time is about 8.00 in the morning, but mostly it is about two hours late. Naturally, in the absence of any pantry car, it becomes a mess. All the vendors come in the sleeper class and make a mess. No pantry car is there. So, kindly look into this whether one pantry car can be attached to this sort of long distance trains, overnight trains.

Sir, I would like to point out one important point, that is, Darjeeling Mail used to have stoppage at Alwahbari station. There is one Alwahbari station, whoever knows that, I don't know. Incidentally, Alwahbari is a small station, but this station connects two very important towns of West Bengal, one is Raiganj and another is Islampur. These are two very important trade centres. And lots of people live in these two towns. So, when the Darjeeling Mail does not stops at Alwahbari station, a very serious problem arises for the common people to avail of the facility of trains for these two places. So, this has to be seen whether it can be reinstated or not, whether a stoppage can be ensured at Alwahbari station or not.

Sir, I would also like to draw the attention of the hon. Minister that in Balurghat-Eklakhi, the Minister has been very kind to inaugurate the train. But only one train is commuting between Malda and Balurghat. That has become a problem. Through out the day, only one train is there. Balurghat is the district headquarters and it also connects not only the district, but also connects even international passengers; passengers from Bangladesh also come to Balurghat and they come to Kolkata by train. So, whether an additional fast train can be introduced? Our suggestion was that this Janshatabdi which commutes between Malda and Kolkata, can be extended upto Balurghat. The schedule can be maintained accordingly so that it can have a number of passengers. This can be once again examined whether this Janshatabdi can be introduced from Balurghat, instead of Malda.

Sir, the problem of abandoned buildings is also there. The Railways have perhaps, I do not know whether it is millions or thousands, I cannot count them, a number of unmanned buildings near different stations. These unmanned buildings are not dismantled and those become the den of the

anti-social elements in many places. I do not know why the Railways maintain these abandoned buildings. What is the use of these buildings? For years, they have put stamps on these buildings that these are abandoned. And, these have been retained for a very, very long time. I do not know what is the logic of retaining those abandoned buildings of the Railways. Whether these buildings can be demolished so that at least the building material can be made use of in construction in some other places. That has to be examined once again.

Sir, I would also like to comment, and this has also been commented earlier, about waterlogging at certain local stations near Kolkata. Laluji is very much aware of it. In Belur, there is a very famous station, that is, Bellur Math. In subways, peculiar waterlogging take place. If there is a high tide in the river Ganges, then water will come to the subways. It has become a problem. Belur, Bandel and many other stations are there where subways are submerged by the Ganges water or otherwise. I do not know what is the remedy. But there must be some remedy. And this remedy has to be found out. And it should be done at the earliest.

I would like to comment on the North-Eastern States in particular. In North-Eastern States, I know for certain, the Railways have been extended its network up to Kumarghat near Agartala. It has been the final stop in Kumarghat. I do not know about the progress of the work there between Kumarghat and Agartala. Agartala must be connected immediately. The work has stopped there. There is no work. Perhaps Laluji will tell it better.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : सब कर देंगे ।

श्री मनोज भट्टाचार्य : आप कर देंगे ? वह कब तक होगा ? वह जल्दी होना चाहिए । लालू जी, मेरा अनुरोध यह है कि वह जल्दी होना चाहिए । कुमारघाट से अगरतला तक रेलवे कनेक्टिविटी बहुत जरूरी है । यह होना चाहिए, जैसे इम्फाल...(व्यवधान)....

श्री लालू प्रसाद : आप लोग पीछे है इसमें, हम लोग आगे हैं ।

श्री लालू भट्टाचार्य : ठीक है, आप आगे जाइए । हम तो और ज्यादा रफतार से आगे कैसे बढ़ सकते हैं , इसके लिए कोशिश कर रहे हैं । जिरिबांग से इम्फाल कनेक्ट कब तक होगा ? आप यह बताने की कोशिश कीजिए कि मणिपुर से जिरिबांग – वहां आप भी गए थे और मनमोहन सिंह जी भी गए थे, आपने उद्घाटन भी किया था, तो कब तक इम्फाल तक आप ट्रेन पहुंचा देंगे ?

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : मनोज जी, इधर देखकर बोलिए । आप बाय-पास क्यों करते हैं मुझे ? इधर डायरेक्ट बोलिए ।

[27 April, 2005]

RAJYA SABHA

श्री मनोज भट्टाचार्य : सर, वह ट्रेन वहां पहुंचनी चाहिए। जल्द से जल्द वह ट्रेनें पहुंचनी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): मुझे लग रहा है कि हमारी प्रसेंज का कोई मतलब ही नहीं है, आप लोग आपस में बात कर रहे हैं। ऐसा मत कीजिए।

SHRI MANOJ BHATTACHARYA: Mr. Vice-Chairman, Sir, it is very important सर, नॉर्थ-ईस्ट की तरक्की रेलवे कनेक्टिविटी पर बहुत ज्यादा डिपेंडेंट हैं और हम चाहते हैं कि नार्थ-ईस्ट की तरक्की बहुत जल्दी हो। वहां के लोगों में यह भावना है, बहुत तगड़ी भावना है कि हम इस नेशन से अलग हैं। इनको अगर जोड़ना चाहते हो तो—रेलवे तो इंटीग्रेटी का काम करती हैं—इसलिए रेलवे की कनेक्टिविटी नार्थ-ईस्ट में बहुत जबरदस्त करनी चाहिए, जितना जल्द से जल्द हो सके, क्योंकि लालू जी ने तो मंत्री-पद लेने के बाद बहुत जल्दी काम किया था। वह काम बहुत सही तरीके से करना चाहिए, इतना निवेदन करके मैं इस एप्रोप्रिएशन बिल को सपोर्ट करता हूँ।

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for giving me an opportunity to say a few words in support of the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2005, which was tabled by the hon. Railway Minister. I will be very brief in my deliberation. Before I start, I thank Mr. Bhattacharya from West Bengal for mentioning a few words about the railway system in West Bengal. Sir, he is very much correct that the railway system in the North East India, from where I come, has not improved in the last 52 years to the extent it should have been improved. One, railway tracks from Alipur to Tinsukia is still a single railway line which was built during the British regime. Sir, the North East is a very sensitive area from the point of view of our national security. It is bounded by Bangladesh, Myanmar, China and Bhutan. Only one single railway line moves through the heart of undivided Assam, the present North East. The people in that area suffer because they have to pay high prices for essential commodities. They solely depend on the fast movement of essential commodities by the Railways, but because of the single track, the movement cannot be very fast. That is why there has been a long-pending demand. The Railway Ministry will kindly consider bringing double track system from Alipur to Tinsukia which covers almost all parts of North East India for fast movement of passenger trains, express trains and goods trains. The next point, Sir, is that because Assam suffers from flood and most of the roads remain under water for six months, they fully depend upon the railway system to have their essential commodities reach their areas. Because of limited movement of railway system in north-east India,

people—generally lower middle class people and people below the poverty line — have to pay high prices for essential commodities for six months, at least during the flood season. There has been a long-standing demand for the construction of bridge over Brahmaputra river at Bogibill. The Bogibill Construction Project has been taken up by the Railways. I am grateful to the Ministry of Railways. But, Sir, I am sorry to say that this year, the allocation for this particular Bogibill project, which has been considered as a mega project for north-east India to develop the railway system, has been very poor. If the allocation is made at this rate, the bridge will not be completed within the estimated time. Sir, Bengal and Assam have the commercial link. And the general business people cannot avail airways or any other system but Railways. So, there has been a great need felt by the people of Assam who are small traders to have an overnight express train between Guwahati and Howrah.

Sir, my next point is that still our railway system is mostly under metre gauge. Rangia-Rangapara-Lakhimpur-Morkokcheleng Railway, which is bordering the Arunachal border area and is very important, as I have already submitted, is still under metre gauge. And there has been a constant demand that this metre gauge line should be converted into a broad gauge line. Sir, Rangia is the junction which connects the entire north bank of river Brahmaputra and north Assam, and the Rajdhani Express leaves Guwahati and skips off the Rangia Junction and stops at Bongaigaon-Kokrajhar. It is good that it is stopping at Bongaigaon-Kokrajhar, but still, it would be more justifiable if this train is made to make a stop at Rangia Junction. This may kindly be taken note of. I think Railways cannot find any difficulty in considering this problem. Rangia Zonal Headquarters affair has been a matter of discussion among the people of Assam.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN, in the Chair]

The railway authorities were good enough to declare Rangia as Zonal Headquarters, but the Rangia Zonal Headquarters has not got its shape in a proper manner till this time, for which people are thinking that the Railways is indifferent to build up the Railway Zone at Rangia Headquarters.

Sir, the Rajdhani Express runs from Guwahati to Delhi and the timings are early in the morning. At 7 o'clock, the Rajdhani Express departs from Guwahati. The Rajdhani Express connects the entire north-eastern sides of the States, the hilly States and the other States. Therefore, the departure timings should be reviewed and fixed at around 8.30 so that the people who come by night buses could catch this Rajdhani Express. Sir, I would

like to bring an important point for the kind attention of the hon. Railway Minister. Sir, there has been a lot of heartburning regarding the appointment of Grade-IV employees in the Assam area of the North-East Frontier Railway. There is a demand that hundred per cent of the vacancies of Grade-IV within the Assam area should be considered for the local people of Assam. At one point of time, I remember, our hon. Minister of Railways had also agreed, but the same has not been executed, as desired by the hon. Railway Minister. I request, at this moment, the hon. Railway Minister to see that these things are done; otherwise, for small things, at many times, differences arise among the people of neighbouring States.

Sir, we need also now, as far as possible, the introduction of the electric train system in our North-East area. The electric train system is yet to come in the North-Eastern zone. So, Sir, I request the Railway Minister to at least introduce, in his term, the electric train system in the North-Eastern zone. I would also like to request the hon. Railway Minister to see that the work on the Lumding-Badarpur line is expedited. The work is very slow; almost nothing is moving, and it has become some kind of a scandalous scheme of the Railways. It has taken so much time to complete. I would request the hon. Minister to at least have personal attention to this area and find out as to why this work is so much delayed. Kindly use your good office over the matter so that your people at the working level can expedite the execution of work of the Lumding-Badarpur line.

Sir, I won't take much time. These pertinent points which I have raised, I think, will receive the due attention of the Railway Minister. He should take immediate steps so that the people of the North-East feel that they are not far from the mind and the heart of the Railway Minister in particular, and they do not feel, as mentioned by Mr. Bhattacharjee, our hon. Member, who spoke before me, the sense of negligence that they are not belonging to the Railway Department, if not the country. With these words, I thank you, Sir, for giving me the opportunity to say a few words.

श्री बसंत छोटेलाल चव्हाण (महाराष्ट्र) : उपसभापति जी, पहले तो आपको इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे इस सदन में पहली बार अपनी बात रखने का मौका दिया है। मैं एग्रीप्रेशन बिल नम्बर (2) पर अपनी बात रखना चाहता हूँ। उपसभापति जी, यह देश जानता है कि सदियों से चलने वाली इस रेल में आधुनिकता का एक क्रांतिकारक निर्णय स्वर्गीय श्री राजीव गांधी जी लेकर आए थे। आज टिकट विन्डो पर जाने वाला हर आदमी यह याद करता है कि अगर कम्प्यूटर सिस्टम नहीं होता तो जाने मुझे कितने पापड़ बेलने पड़ते। आधुनिकता के इस

एक बहुत बड़ कदम ने रेल के पूरे नक्शे और काम को बदलने की कोशिश की। मैं आदरणीय लालू जी से भी यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि आधुनिकता का यह रास्ता देश को आगे ले जाने वाला है, रेलवे को ले जाने वाला है और जनता को सुख देने वाला है। जब बाकी देशों में आधुनिकता के नए-नए उपकरण आने लगे हैं, तब उसकी रेलवे में बहुत जरूरत महसूस होने लगी है। आपने एप्रोप्रिएशन बिल में रेलवे सेफ्टी के लिए पैसा मांगा है, इक्विपमेंट के लिए भी मांगा है, उसी को ध्यान में रखते हुए मैं अपनी बात कह रहा हूँ। लगतार एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। कभी कोई इंसान गलती कर देता है, गलत सिगनल दे देता है तो सैंकड़ों की जान चली जाती है। कभी कोई दरवाजा बंद नहीं करता है या रास्ते में कोई आ जाता है, तो कट जाता है। क्या दुनिया में ऐसे उपकरण नहीं हैं जो इसे रोक सकें? आपके हैड ऑफिस के कंप्यूटर में पूरे रेलवे ट्रैक का नक्शा चलता रहता है। अगर कहीं कोई रुकावट है, तो उस कंप्यूटर को पहले से पता चला जाता है कि यहां कोई ट्रक आड़े आ गया है यहां कोई मालगाड़ी खड़ी हुई है। उसे उसका चित्र नजर आ जाता है, उसे इंडिकेशन मिल जाती है। अगर हम ऐसी आधुनिकता की तरफ जाएं, ऑटोमेटिक सिगनलिंग की तरफ जाएं, तो देश को काफी फायदा होगा, और ऐसे हादसे जिनमें हमारे हजारों भाइयों की जाने जाती है, देश की संपत्ति की भी नुकसान होता है, उनको हम टाल सकेंगे और लालू जी जैसे आदरणीय मंत्री जी को जो दिक्कतें आती हैं, वे भी दूर हो सकेंगी। इसलिए ऐसा कुछ प्रावधान हमें करना चाहिए।

उपसभापति महोदय, रेलवे का यह बजट आया, मैं महाराष्ट्र से आया हूँ, वहां की राजधानी मुंबई है, मैं मुंबई से संबन्ध रखता हूँ। रेलवे का यह बजट आने के बाद सारी मुंबई में यह प्रतिक्रिया आई कि हमारे साथ बुरा तो नहीं किया, लेकिन हमारा कुछ भला भी नहीं किया। जिस मुंबई में 10 लाख लोग रोज लोकल ट्रेनों से चलेते हैं, उनके लिए एक भी नयी लोकल ट्रेने नहीं दी गई, उनके लिए भी नयी सुविधा नहीं दी गई, हां सिर्फ किराया नहीं बढ़ा। इसका समाधान होना चाहिए। मुंबई में हालत ऐसी है कि वहां जमीन मिलना मुश्किल है, रेलवे की नयी पटरियां डालना मुश्किल है। मुंबई में सबसे महंगी चीज जमीन ही है, और दूसरी कोई चीज नहीं है। मुंबई के सारे फसाद जमीन के लिए हैं, सारे झगड़े जमीन के हैं। न्यूयार्क के बाद महंगी जमीन दुनिया के किसी शहर की नहीं है। इस जमीन को प्राप्त करना और इस पर नयी रेल लाइन डालना शायद नामुमकिन या मुश्किल सी बात होगी। वहां के लोग ट्यूब रेल मांग रहे हैं, सालों से चल रहा है कि मुंबई को मेट्रो रेल दिया जाए। कम से कम आप उसका नक्शा तो आगे रखिए, वादा तो करिए कि आप इसे दो साल में, चार साल में पूरा करेंगे। अगर आप कुछ नहीं कर पाते हैं, तो इस पर भी मुंबई की जिंदा रहने की तैयारी तो है लेकिन आपका वादा तो हो जाए कि हम मुंबई वालों को मेट्रो रेल देंगे, दो साल में देंगे, चार साल में देंगे, यह एक दिन में पूरी होने वाली बात नहीं है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि देश के सबसे बड़े और अच्छे शहर मुंबई को अगर ये आश्वासित करें कि मेट्रो रेल दे रहे हैं, तो हमें बड़ी खुशी होगी।

उपसभापति महोदय, हमारे यहां एक-दो शहर अच्छे हैं, लालू जी वैसे पूरे महाराष्ट्र के बारे में जानते हैं हमारे यहां एक-दो शहर ऐसे हैं जिनके बीच में अगर रेलवे आ जाए तो पूरे महाराष्ट्र इंडस्ट्रियली और इकनॉमिकली डेवलप कर सकता है। हम सालों से इसकी मांग कर रहे हैं, औरंगाबाद एक ऐतिहासिक शहर है, टूरिज्म की दृष्टि से कॉफी आगे है लेकिन औरंगाबाद, पूरा से यानी साउथ गेटवे से रेलवे से जुड़ा नहीं है। हमारे यहां पूना को साउथ का गेटवे, दक्खिन का गेटवे माना जाता है। दक्खिन के सारे रास्ते, सारी रोड़ें सारी रेल लाइनें पूना आकर, फिर देश के बाकी हिस्सों में जाती हैं। पूना और औरंगाबाद के बीच कोई रेल लाइन नहीं है। कई सालों से इसकी मांग चल रही है, इसका सर्वे भी हुआ है, लेकिन इसके लिए पैसा नहीं है। इसी तरह पूना और नासिक के बीच भी रेल लाइन का प्रावधान नहीं हुआ है। अगर पूना और नासिक के बीच रेल लाइन आ जाए, तो नासिक और नासिक के बाद का सारा इलाका, यह औद्योगिक टाउन बहुत आगे चला जाएगा। इसकी आवश्यकता है। मैं एक अनुरोध यह करना चाहता हूं कि अगर इसके लिए और भी एप्रोप्रिएशन ले आए, तो भी हम उसका स्वागत करेंगे कि कहीं से थोड़ा पैसा हटा कर, आपने इसमें डाल कर इसकी शुरुआत की।

उपसभापति महोदय, आखिरी में मैं एक ही बात कहना चाहता हूं कि हमने बम्बई में एक आंदोलन छेड़ा था कि विक्टोरिया टर्मिनस को श्रीमती इंदिरा गांधी जी का नाम दिया जाए। बहुत अच्छा आंदोलन था, तेज चला, पर वहां शिवसेना-भाजपा की सरकार थी, वे इसे बर्दाश्त नहीं कर सके। उस राज्य सरकार ने इसका विरोध किया और यहां केन्द्र में भी उन्हीं के लोग थे, तो उन्होंने छत्रपति शिवाजी टर्मिनस नाम रखवा दिया। हम सबने और भीम सैनिकों ने मिल कर आंदोलन किया कि दादर, बम्बई में भारत रत्न डाक्टर बाबा साहेब अम्बेडकर की चहेती भूमि में उस टर्मिनस का नाम दिया जाए डाक्टर बाबासाहेब अम्बेडकर टर्मिनस। यह नहीं हुआ। वहां लोकमान्य तिलक जी का नाम उसी सरकार ने दिया। हमारा लोकमान्य तिलक जी से या किसी भी महान व्यक्ति से कोई विरोध नहीं है, उनका नाम दिया गया, इसके लिए भी हमारा विरोध नहीं है, लेकिन हमारा नाम नामंजूर हुआ, इसकी उन्हें खुशी है। क्या आप कुछ राहत दे सकते हैं?

अभी-अभी सर्वमान्य प्रफुल्ल पटेल जी ने कहा कि नागपुर का जो कार्गो अब बनेगा, उसे भारत रत्न डाक्टर बाबा साहेब अम्बेडकर जी का नाम दिया जाएगा, क्योंकि बौद्ध धर्म का सबसे बड़ा बौद्ध स्तूप, यहां आदरणीय दादा साहेब गवई जी भी बैठे हैं, जो उसके चेयरमैन हैं, उन्हीं के हाथों से इसका निर्माण हुआ, एशिया में इतना बौद्ध स्तूप कहीं नहीं है, वह नागपुर में है, वह धर्म परिवर्तन नागपुर में हुआ, डाक्टर बाबा साहेब अम्बेडकर जी कर्म भूमि नागपुर है। मैं अगर अपेक्षा करू कि लालू जी अपने जीवन की सबसे बड़ी देन समझ कर नागपुर के रेलवे स्टेशन को भारत रत्न डाक्टर बाबा साहेब अम्बेडकर का नाम देंगे तो शायद महाराष्ट्र उनको कभी नहीं भूल जाएगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूं। जय हिन्द।

श्री उपसभापति : धन्यवाद। ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : उपसभापति महोदय, मैं उन सभी माननीय सदस्यों का आभार प्रकट करना चाहता हूं कि जिन्होंने रेल बजट 2005-06 पर हुई चर्चा में भाग लिया और रेलवे के

कामकाज से सम्बन्धित अपने विचारों से मुझे और सदन को अवगत कराया। माननीय सदस्यों ने अनके सुझाव भी दिए हैं। मैं सदन को आवश्वस्त करना चाहता हूँ कि माननीय सदस्यों की ओर से जो भी सुझाव आएंगे हैं, उन पर गम्भीरतापूर्वक विचार कर कार्रवाई की जाएगी।

महोदय, 2005-06 के रेलवे बजट की संसद की स्थाई समिति द्वारा गहन समीक्षा की गई और समिति ने अपनी रिपोर्ट सदन में प्रस्तुत कर दी है। समिति ने रेल परियोजनाओं में निवेश की प्राथमिकता के आधार निर्धारित करने, रेलवे के रोलिंग स्टॉक के आधुनिकीकरण, सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग करते हुए पूरे तंत्र में सुविधाओं की बढ़ोतरी करने, अर्थव्यवस्था की प्रगति के अनुरूप उद्योग जगत की जरूरतों को पूरा करने के लिए रेलवे को व्यापक योजना बनाने, डीआरएफ में पर्याप्त विनियोग करने, अतिरिक्त आन्तरिक संसाधन जुटाने, थ्रुपूट बढ़ाने और अन्य कई विषयों पर अपने महत्वपूर्ण सुझाव दिए हैं। समिति की सभी अनुशंसाओं पर गम्भीरतापूर्वक विचार करके त्वरित कार्रवाई की जाएगी और समिति को अवगत कराया जाएगा।

रेलवे कन्वेंशन कमेटी, 2004 ने अपने पहले प्रतिवेदन में वर्ष 2004-05 हेतु रेलवे मंत्रालय द्वारा सामान्य राजकोष को देय लाभांश दर को 7 कर 6.5 करने की अनुशंसा की है। मैं इस अनुशंसा के लिए कन्वेंशन कमेटी को हार्दिक धन्यवाद देता हूँ। मैं इस अनुशंसा का समर्थन करने के लिए वित्त मंत्रालय का भी आभारी हूँ। रेलवे की अच्छी वित्तीय हालत के मद्देनजर रेल मंत्रालय अपनी आस्थागित लाभांश दायिताएँ मूल रूप से संसद के द्वारा स्वीकृत 9 वर्षों के बजाय 8 वर्षों ही निपटा देगा।

महोदय, हाल ही में समलाया स्टेशन पर साबरमती एक्सप्रेस और मालगाड़ी के बीच हुई दुर्घटना में मारे गए यात्रियों के परिजनों एवं घायल यात्रियों के प्रति भारतीय रेल की ओर से पुनः गहरी संवेदना व्यक्त करते हुए मैं सदन को आवश्वस्त करना चाहूँगा कि दुर्घटनाग्रस्त यात्रियों को हरसंभव सहायता उपलब्ध करायी जाएगी। एवं जांच के बाद दोषी पाए गए पदाधिकारियों एवं कर्मचारियों के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही की जाएगी। इस दुर्घटना का विस्तृत विवरण मैंने अपने वक्तव्य में रले राज्य मंत्री श्री राठवा जी के माध्यम से सदन को 25.4.2005 को दे दिया है।

माननीय सांसदों ने रेलवे पर संरक्षा तथा सुरक्षा की स्थिति के बारे में अपनी चिंताओं से मुझे और सदन को अवगत कराया है। महोदय, रेलवे संरक्षा तथा सुरक्षा हमारी सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता है। हमने रेल संरक्षा की दृष्टि से कई महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं और इस कारण परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या में काफी कमी आई है। वर्ष 2004-2005 में यह संख्या अब तक के सबसे निम्नतम स्तर पर रही है। लेकिन हम संरक्षा के क्षेत्र में आत्मसंतुष्ट नहीं हो सकते हैं। भविष्य में समलाया जैसी दुर्घटनाएं न हों, इसके लिए सभी प्रभावी कदम उठाए जा रहे हैं। महोदय, इस तरह की घटनाओं की रोकथाम करने के लिए पूरी भारतीय रेल में, जहां भी इस तरह की दुर्घटना होगी, सभी जोनल-जनरल मैनेजर्स को अकाउंटेबल बनाने का निर्देश दिया गया है। यह उनकी जिम्मेदारी होगी। पूरे देश में 15 दिन लगातार अभियान चलाकर, जहां भी कोई त्रुटि है, खामियां हैं, जनरल मैनेजर्स, डी.आर.एम. सभी संबंधित पदाधिकारी सतत तत्पर रहेंगे, यह हमने कदम उठाया है।

महोदय, चूंकि 50 प्रतिशत से भी अधिक दुर्घटनाएं रेलवे स्टाफ की भूलों से होती हैं। इसलिए, रेल परिचालन में आधुनिक तकनीक का इस्तेमाल करके मानवीय हस्तक्षेप पर निर्भरता को कम से कम किया जा रहा है। इस दिशा में किए जाने वाले महत्वपूर्ण प्रयासों में टक्कररोधी उपकरण, गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्ल्यू.एस.) और गाड़ी प्रवर्तित चेतावनी प्रणाली के प्रावधान जैसे उपाय शामिल हैं। टक्कररोधी यंत्रों को एन.एफ.रेलवे पर प्रावधान तकरीबन पूरा हो चुका है और चरणबद्ध तरीके से इन्हें इसी वर्ष संस्थापित कर दिया जाएगा। मैंने निर्देश दिया है कि अन्य रेलों की बड़ी लाइन पर भी यह कार्य आगामी चार-पांचा वर्षों में कर दिया जाए। इन टक्कररोधी यंत्रों के लग जाने के बाद टक्कर द्वारा होने वाली दुर्घटनाएं बीते हुए दिनों की बात रह जाएगी। परिचालन से संबंधित स्टाफ के लिए प्रशिक्षण की और भी विशेष ध्यान दिया जा रहा है।

समेकित संरक्षा योजना (2003-2013) के कार्यान्वयन और विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत होने वाले सभी संरक्षा कार्यों को समयबद्ध तरीके से पूरा करने हेतु विशेष ध्यान दिया जा रहा है। खास करके विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत रेलपथ, पुलों, सिगनलिंग गियर और रोलिंग स्टॉफ के नवीनीकरण के कार्यों को निर्धारित समय सीमा के अंतर्गत पूर्ण करने के हर संभव प्रयास किए जा रहें हैं जिनका उल्लेख मैंने अपने बजट भाषण में भी किया था।

रेलवे संरक्षा समीक्षा समिति (खन्ना कमेटी) ने 278 सिफारिशों की थी जिनमें से 240 को पूर्ण रूप से या आंशिक रूप से मान लिया गया है। इनमें से 145 सुझावों को 31.3.2005 तक लागू भी कर दिया गया है। उपसभापति महोदय, मैं माननीय सदस्यों को एक बार पुनः आश्वस्त करना चाहूंगा कि रेलवे संरक्षा को और सही बनाने के लिए हर संभव प्रयास किए जाएंगे। महोदय, चालू वर्ष के लिए बजट प्रस्तुत करते समय अपने बजट भाषण में मैंने वित्तीय वर्ष 2004-2005 के दौरान रेलवे की उत्कृष्ट उपलब्धि के बारे में सदन को अवगत कराया था। मुझे सदन को बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि रेलवे ने 2004-05 में लगभग 602 मिलियन टन माल का लदान से 45 मिलियन टन यानि 8% अधिक है। इस प्रकार अनेक वर्षों के बाद माल परिवहन के क्षेत्र में रेलवे की भागीदारी बढ़ी है। रेलवे द्वारा अर्जित “नेट टन किलोमीटर” में भी पिछले वर्ष की तुलना में लगभग 8% वृद्धि दर्ज की गई है। मुझे पूरा यकीन है कि हम संशोधित अनुमानों में निर्धारित 91% के ऑपरेटिंग रेश्यों के लक्ष्य को प्राप्त करने में सफल होंगे। हाल ही में समाप्त हुए वर्ष 2004-05 में रेलवे को उत्कृष्ट उपलब्धियां हासिल हुई हैं, जिसके लिए मैं सभी रेलकर्मियों और रेल उपभोगकर्ताओं को हार्दिक धन्यवाद देता हूं।

गत 25-30 वर्षों में भारतीय रेल पर ट्रैक संरचना को सुदृढ़ एवं आधुनिकीकृत करने में भारी निवेश किया गया है। अब स्वर्णिम चतुर्भुज एवं उसके विकर्ण मार्गों पर 90 पाउंड की रेल, कास्ट आयरन स्लीपर प्रायः बदल दिए गए हैं। रोलिंग स्टॉक क्षमता का पूरा लाभ भारतीय रेल को प्राप्त

करने के उद्देश्य से गत वर्ष हमने अधिकतर वैगनों की भार वहन क्षमता में 2 टन की बढ़ोतरी की थी। जिन मार्गों से कच्चा लोहा एवं अन्य खनिज पदार्थों का परिवहन बंदरगाहों एवं कारखानों में किया जाता है, उन मार्गों पर उपलब्ध ट्रैक संरचना को सट्टा एवं आधुनिकीकृत करने का कार्य जारी है। इन मार्गों पर यात्री गाड़ियां भी अपेक्षाकृत कम चलती हैं। अतः हमने एक पायलट प्रोजेक्ट के अंतर्गत ऐसे कुछ चयनित मार्गों पर सभी माल गाड़ियों का एक्सल लोड 21.32 टन से बढ़ाकर 22.32 टन करके वैगनों की माल वहन क्षमता बढ़ाने का निर्णय लिया है। हमने बोरीबंद मालों के परिवहन के लिए बी.सी.एन. एवं बी.सी.एन.ए. वैगन की वहन क्षमता को भी बढ़ाकर क्रमशः 60 एवं 63 प्रति वैगन करने का निर्णय लिया है। इस निर्णय से भारतीय रेल की माल वहन क्षमता में लगभग 2% की वृद्धि होगी और 500 करोड़ रूपए की अतिरिक्त शुद्ध आय होने की संभावना है ?

महोदय, विश्व भर में रेल को ऊर्जा की खपत की दृष्टि से किफायती एवं पर्यावरण के अनुकूल परिवहन के साधन के रूप में मान्यता दी गई है। रेल परिवहन में ऊर्जा की खपत ट्रक की तुलना में एक चौथाई से भी कम होती है। हमने पिछले कुछ वर्षों में सड़क परिवहन के सर्वांगीण विकास को ओर तो विशेष ध्यान दिया है और उसमें भारी निवेश किया है, लेकिन रेल परिवहन में उतना निवेश नहीं किया गया है, जितना कि परिवहन की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए जरूरी है।

अत्यधिक व्यस्त रेल मार्गों, विशेषकर स्वर्णिम चतुर्भुज एवं इसके विकर्ण मार्गों पर पर्याप्त रेल लाइन क्षमता उपलब्ध नहीं रहने के कारण गाड़ियों के सुगम परिचालन में प्रायः बाधा उत्पन्न होती है। चूंकि मालगाड़ी एवं यात्री गाड़ी की गति में काफी अंतर रहता है, इसलिए न तो हम तेज रफ्तार वाली गाड़ी चला पाते हैं और न ही मालगाड़ियों की रफ्तार 25 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक कर पाते हैं। अतः यह नितांत आवश्यक है कि चिन्हित व्यस्त मार्गों, विशेषकर स्वर्णिम चतुर्भुज एवं उसके विकर्ण मार्गों, पर एक दोहरी लाइन वाले डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को निर्माण किया जाए। हमारी यह परिकल्पना है कि यह आधुनिक मार्ग 25-30 टन एक्सल लोड की दो मंजिल की कंटेनर वैगन वाली माल गाड़ियों के लिए उपयुक्त होगा। इस समर्पित फ्रेट कॉरिडोर के बन जाने पर भारतीय रेल वर्तमान रेल लाइन पर तेज रफ्तार वाली यात्री गाड़ी चला सकेगी एवं माल परिवहन के क्षेत्र में भी अपनी भागीदारी बढ़ा पाएगी। महोदय, इस महत्वाकांक्षी योजना को अमली-जामा पहनाने के लिए हम योजना आयोग एवं सभी संबंधित एजेंसियों से विचार-विमर्श कर रहे हैं। इस योजना के वित्त-पोषण के लिए सिर्फ बजटीय सहायता पर निर्भर रहने के बजाय हमें सभी विकल्पों पर खुले दिमाग से विचार करना होगा, जिनमें रेलवे के आंतरिक संसाधन, सार्वजनिक एवं निजी भागीदारी एवं बाजार ऋण से प्राप्त होने वाली राशि शामिल है। हमें आशा है कि हम शीघ्र ही इस योजना का ब्लू-प्रिंट तैयार कर पाएंगे और इसी उम्मीद से हमारे रेलवे के आंतरिक संसाधनों के एक महत्वपूर्ण हिस्से को प्रतिवर्ष इस योजना के क्रियान्वयन के लिए चिन्हित करने का विचार है। ऊपर वर्णित वैगनों की वहन क्षमता में वृद्धि करने से प्राप्त होने वाली राशि का उपयोग सिर्फ स्वर्णिम चतुर्भुज एवं उसके विकर्ण पर डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर एवं श्रू-पूट संवर्धन कार्यों के लिए ही किया जाएगा।

महोदय, वर्ष 2004-05 के बजट भाषण में की गई घोषणाओं के कार्यान्वयन पर वर्ष के दौरान कड़ी नजर रखी गई थी और ज्यादातर घोषणाएं कार्यान्वित की जा चुकी हैं और शेष पूरा होने के अंतिम चरणों में हैं। सिर्फ दो गाड़ियों को छोड़कर सभी गाड़ियां चलाई जा चुकी हैं। इनमें से एक गाड़ी आमाम परिवर्तन के पश्चात् जुलाई के अंत तथा दूसरी गाड़ी मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति मिलने के बाद चला दी जाएगी।

महोदय, माननीय प्रधानमंत्री जी ने इसी माह 13 तारीख को ऊधमपुर स्टेशन से उत्तर संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर 55 किलोमीटर लंबी जम्मू तवी-ऊधमपुर रेल लाइन की शुरुआत की है और इस प्रकार UPA सरकार ने स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी के सपने को साकार करके दिखाया है। ऊधमपुर से आगे बारामूला तक की रेलवे लाइन के निर्माण का कार्य भी जोरों से चल रहा है और इसे भी निर्धारित लक्ष्य के अनुसार पूरा किया जाएगा।

महोदय, मिथिलांचल की आम जनता की मांग का आदर करते हुए हमने दरभंगा और दिल्ली के बीच चलाई गई संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को अब सुपरफास्ट गाड़ी के रूप में चलाने का निर्णय लिया है। बजट प्रस्तुत करते समय मैंने घोषणाएं की थी कि दिल्ली-मुजफ्फरपुर के बीच वाली सप्त क्रांति का विस्तार दरभंगा तक किया जाएगा। चूंकि दिल्ली-दरभंगा के बीच शुरु की गई संपर्क क्रांति को सुपरफास्ट गाड़ी के रूप में चलाने का निर्णय लिया गया है, इसलिए अब सप्त क्रांति का विस्तार दरभंगा तक नहीं किया जाएगा।

उपसभापति महोदय, मैं माननीय सदस्यों द्वारा उनके निर्वाचन क्षेत्रों तथा राज्यों में चल रही चालू परियोजनाओं के जल्दी से जल्दी न पूरा हो पाने के संबंध में व्यक्त की गई चिंताओं से पूरी तरह सहमत हूँ। महोदय, चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए लगभग 46,000 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। इनमें से दोहरीकरण, विद्युतीकरण, महानगरीय परिवहन परियोजना, आमाम परिवर्तन, सामरिक महत्व, राष्ट्रीय परियोजनाओं एवं थ्रू-पुट संवर्धन की लंबित योजनाओं को बजटीय सहायता, बजटेतर पहल एवं आंतरिक संसाधनों से पूरा करने का हर संभव प्रयास किया जा रहा है। संबंधित क्षेत्रों के सामाजिक, आर्थिक विकास के उद्देश्य से ली गई अन्य योजनाओं को पूरा करने के लिए "सुदूर क्षेत्र रेल संपर्क योजना" का विस्तृत प्रस्ताव लगभग तैयार हो गया है और शीघ्र ही हम इसे सरकार के विचारार्थ प्रस्तुत करेंगे। हम सभी लंबित योजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूर्ण करने के लिए प्राथमिकता क्रम भी निर्धारित कर रहे हैं। चूंकि इन योजनाओं के पूरा होने से संबंधित क्षेत्र एवं राज्यों के सर्वांगीण विकास में मदद मिलेगी, इसलिए मैंने मुख्यमंत्रियों से भी इन योजनाओं के क्रियान्वयन में आर्थिक सहयोग देने का अनुरोध किया है। माननीय सदस्यों को मैं आश्वस्त करना चाहूंगा कि इन प्रयासों के जरिए हम सभी चालू परियोजनाओं को जल्दी से जल्दी पूरा करने की कोशिश करेंगे ताकि रेलवे जनता की आकांक्षाओं के अनुरूप अपनी प्रगति और विकास को बनाए रखे।

महोदय, माननीय सदस्यों द्वारा रेल बजट को दिए गए व्यापक समर्थन के लिए मैं उनको एक बार पुनः धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ तथा सदन से अनुरोध करता हूँ कि वे रेलवे की वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तुत अनुदान मांगों से संबंधित विनियोग विधेयक को लौटाने के लिए अपनी स्वीकृति दें।

SHRI MANOJ BHATTACHARYA: Sir, I have a simple question. We have discussed something about the Rail Appropriation Bill. We wanted the response of the Hon. Minister on our discussion selectively, whatever he deems fit. Now, I am thankful to him for reading the statement. He has given some assurances. I am thankful. But what happens to the recommendations, suggestions and the points that we have raised? What is the response of the Railway Minister?

श्री लालू प्रसाद : आपकी बातों पर हमने संज्ञान लिया है ऐसा नहीं है कि टर्न डाउन कर दिया है। बिना सोच-विचार कर कोई तारीख हम अभी बतला दें तो फिर हम पर प्रिविलेज होगा आउस में। इसलिए, आपकी पूरी स्वतंत्रता है, I invite you to come to my chamber and we will look into the matter.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2005 to vote. The question is:

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2005-2006 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 the clause-by-clause consideration of the Bill.

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

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

SHRI LALU PRASAD: Sir, I move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put the Government Resolution to vote. The question is:

'That this House approves the recommendations contained in Paras 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51 and 53 of the First Report of the Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend

[27 April, 2005]

RAJYA SABHA

4.00 P.M.

payable by the Railway undertaking to General Revenues, **etc., which** was laid on the Table of the Rajya Sabha on 21st December, **2004."**

The motion was adopted.

Discussion on the working of the Ministry of Defence

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up discussion on **the** working of the Ministry of Defence. Shri Anand Sharma will initiate the discussion.

SHRI ANAND SHARMA (Himachal Pradesh): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise here to initiate the discussion on the working of the Ministry of Defence. This is a subject of great importance for the country's security and defence. At the outset, I would like to say that this was one issue which needed to be discussed when the Opposition was here but it has chosen to remain absent. They are abstaining when the national matters pertaining to defence and security are discussed. It is demonstrative of their non-serious approach towards this subject, whether they were in Government or now in Opposition. It would have been better for us if we were in a position to put some questions, the questions which have been agitating the minds of our people not only inside the Parliament but outside also on certain matters, certain decisions of yesteryears. I shall be referring to some of those during the course of my submission. I would like to thank the hon. Defence Minister for having taken up the cause of the three Services and for giving desired importance to defence preparedness especially modernisation and capital acquisition. It has been after a long gap that Defence received the desired and correct attention. For years there was an indifferent approach and the demand of the three services were ignored. After the change of Government, when the UPA Government assumed office it had fulfilled one assurance which was there in our vision documents. There was an increase in the allocation. Last year, for Defence. The hon. Minister also ensured that unlike the previous years, the amount allocated was utilised. This year we note that there has been a small increase and Rs. 83,000 crores have been allocated. But this increase in my view is not adequate and does not mean the projected minimal demands of the three services. I do understand and appreciate the constraints, especially when it comes to making available the resources and the funds. But I must mention, Sir, that over the last few years there has been a decline in the funds which have been allocated for Defence. As a