

guidelines, if necessary, and pay in cash the declared relief amount of Rs. 25,000 to the head or the next kith and kin of each families. The rejected cases may also be re-considered. The action taken in such cases may be completed and notified within a stipulated period.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Shri Vijay Singh Yadav. Not present. Shrimati Jamana Devi Barupal.

### **Inclusion of Yoga Education in School Curriculum**

**श्रीमती जमना देवी बारुपाल (राजस्थान):** उपसभापति महोदय, आपने मुझे विशेष उल्लेख पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। आदरणीय उपसभापति महोदय, मेरा विशेष उल्लेख है कि योग चिकित्सा को प्राइमरी स्कूलों से प्रारम्भ करते हुए विद्यार्थियों को एक घंटे का विषय रखा जाए, क्योंकि योग साधना से शरीर में व्याप्त सभी प्रकार की बीमारियों का अन्त हो जाता है। जैसा कि हरिद्वार कनखल के आश्रम में एक योगीराज ने बताया है कि प्रतिदिन पांच हजार लोग योग साधना और प्राणायाम का फायदा उठाते हैं। इससे डायबिटीज, हृदय रोग, गले की गांठ और कैंसर जैसी खतरनाक बीमारियों का बिना डाक्टर और दवा के अन्त हो जाता है। तो क्यों न हम सम्पूर्ण भारत में योग विज्ञान तथा आयुर्वेद वनस्पति से सब रोगों का निवारण करने जैसा तरीका अपनाएं। आज पूरे भारत में योग विज्ञान चिकित्सा के माध्यम से जड़ से रोग खत्म हो रहे हैं। तो हमें अपनी सभी शिक्षा संस्थाओं में संविधान के तहत इस योग साधना जैसे विषय को तुरन्त जोड़ा जाए, जिससे हमारे भारतवर्ष के लोग सुन्दर और स्वास्थ्य प्राप्त करते हुए बलिष्ठता को प्राप्त हों। क्योंकि आज देश में रहने वाले सभी लोग इस भागा-दौड़ी की जिंदगी में आरामतलब हो गए हैं और अधिक परिश्रम नहीं करते। इसका कारण है कि आयु से पहले ही वे वृद्ध दिखाई देते हैं।

**श्री उपसभापति:** ऐसा तो आपने इसमें नहीं किया है। आप इससे बाहर बोल रही हैं।

**श्रीमती जमना देवी बारुपाल:** पुनः मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करूंगी कि शिक्षा क्षेत्र में इस योग विज्ञान को और प्राणायाम को जोड़ा जाए। बोलने के लिए मौका दिया धन्यवाद।

## **GOVERNMENT BILL**

### **The Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2004**

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

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the Services of the financial year 2004-05 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

*The question was proposed.*

श्री लेखराज बचानी (गुजरात): उपसभापति महोदय, मैं जो कुछ सुझाव, कमेंट्स करना चाहता हूँ, वे सब पब्लिक के इंटरेस्ट में तो हैं ही, लेकिन रेलवे के इंटरेस्ट में भी हैं। इससे रेलवे को कितना फायदा होता है, यह देखना चाहिए। Here, I would like to give you one instance. The Delhi Mail coming from Ahmedabad reaches Delhi early in the morning at 4 o'clock. For 18 to 19 hours, the whole rake remains in the yard of the old Delhi junction. Sir, for a very long time, I have been suggesting that this train should be extended up to Dehradun. Now, Dehradun is the capital of Uttaranchal. You have got 18 hours and if this train is extended up to Dehradun, it would not require any change in the timing of this train. The Railways would earn more, if it is extended up to Dehradun. The people of Gujarat, Rajasthan and Haryana, including Saurashtra visit Haridwar, Rishikesh and various other pilgrimage centres and tourist places situated in Uttaranchal. These people also visit tourist places situated in Himachal Pradesh. Sir, if this train is extended up to Dehradun, it would not require any additional rakes and extra expenditure on the part of the Railways, except some staff would be required to perform duty for some more hours. So, the Railways would earn more from extending this train up to Dehradun. Therefore, my submission is that this train should be extended up to Dehradun. In this way, the Railways would earn crores of rupees every year.

Sir, my second submission is this. In fact, I wanted to speak in Hindi, but it would be difficult for the hon. Minister to understand Hindi. Therefore, I am forced to speak in English.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The simultaneous translation facility is available in the House.

SHRI LEKHRAJ BACHANI: Sir, translation facility is there, but it creates some trouble. ...*(Interruptions)*... from Ahmedabad to Delhi, Sir, at that time, three long route trains, which had been running prior to Independence, were discontinued. The Chairman, Railway Board gave an assurance at a Press conference in Ahmedabad—when the work of gauge conversion started—that on the Western Railway side, passengers would get more amenities through gauge conversion. But, what we see today is this. The Delhi-Ahmedabad Express which was running for the last 70 years was discontinued and not re-introduced after gauge conversion. The second

train, Swarna Jayanti, which was running between Ahmedabad and Delhi for the last so many years, which had all second class compartments meant for the poor and middle class persons, was also discontinued and not re-introduced. The third train, Agra Local, running daily between Ahmedabad and Agra via Jaipur, having halts at every station, was also discontinued and not re-introduced.

Sir, I have made so many submissions in this regard. The Railway Board gives us misleading replies. I can challenge them. The Member Traffic, Railway Board and the Railway Minister have given me written replies that other trains have been re-introduced and also as the Delhi Mail and Ashram Express are now running on broad gauge, the sitting capacity of these trains has increased. I agree with them. Those three trains are not re-introduced after conversion. Those trains were having halts on so many railway stations. Even in my district there were four halts. Those trains were having halts in Rajasthan, Haryana and also Ahmedabad. Thirty towns, not villages in Taluka headquarters or tribal areas, are deprived of railway activities. You have started a Rajdhani. It is very nice. No halts are there from Ahmedabad to Abu Road. It runs through Gujarat, Rajasthan, Haryana and Delhi. But there is no halt in Delhi State, no halt in Haryana State, only two halts in Rajasthan, i.e. Ajmer and Jaipur and Abu Road you can say. Now, at MPs' instance, we are given an experimental stoppage at Mesa and Palanpur. But that is not for people. Only we MPs are given extra chances. We may be happy but we have to consider our people. I have one objection to the new trains which are introduced. But ordinary people, poor and middle-class people in the towns through which those trains were running are now deprived of railway facilities. At least don't give extra facilities to them—restore the facilities which were being given to them prior to conversion. Do some justice. I can even amend myself. Out of those three discontinued trains, you may kindly restore only one. If you restore the Swarnjayanthi or second-class bogies or Delhi-Ahmedabad Express public will be satisfied, including myself. The purpose will be served. Ashram Express goes daily. There are 200 to 300 in the waiting lists daily. So many people come to us and ask, 'kindly give us reservation chit to be sent to the Railway Minister.' People are facing too many troubles and in season they sit on the roof of the compartment. The Ashram Express or the Delhi Mail has got no halts on those other places where those trains were there. Therefore, my humble submission is: give justice to the poor

and middle class people. My request may kindly be considered again and I don't allege but I submit that Railway Board Members are not leading our Minister or Ministers of State, they are misleading. It is not my allegation but it is my submission. Then, there are side trains from junctions every year, including Western Railway and most of the trains are discontinued and now recently at some places DEMO trains have started. That is good. But number of compartments in those DEMO trains is less and timings are not good and if they require two or three trains per day for commuters, daily coming and going, then for that purpose, Railways may kindly consider the local demands of the local passenger associations there so that people may get good facilities of the Railways. In the morning they can go from one place to another place for service, for business, and in the evening they can come back.

Now, I wish to place before the House a surprising incident which I come across. In the last month I was in Rajkot. I wanted to come to Ahmedabad. I sent one person for reserving a ticket to Ahmedabad. He was told by the Railway authorities, 'You will not get reservation for Ahmedabad. If you want to go by Saurashtra Mail, you can have reservation up to Palghar in Maharashtra.' I can understand the reason if he says that no reservation would be made if the distance is 150 Kms. or so. But, when the distance from Rajkot to Ahmedabad is 400 Kms., I failed to understand for not making reservation. I am a Member of Parliament. I have no problem in reserving ticket either up to Mumbai or Palghar, because I need not pay anything. It is free of cost. But, you look at our people. They will not be able to pay so much of money for the sake of reservation. In this connection, I wish to submit before the hon. Minister that you may not give a regular ticket to passengers up to 150 Kms. but, if you don't give reservation for 400 Kms., I would say that it is not fair. I have given you the instance. Had I not been a Member of Parliament, I would not have taken the ticket. I have taken because it is free of cost. So, instead of taking reservation up to Ahmedabad, I got reservation up to Palghar.

Sir, throughout India, especially in the Western India, the vehicular traffic has been increased tremendously and there is a necessity to have more railway bridges. In my town, Palampur, which is the district headquarter, the construction work of a railway over bridge is going on for the last four years. Till now it has not been completed. We have also suggested that on the other side of Abu Road the railway track is a little bit elevated and

is the right place for having an under-bridge with far less expenditure. But we were neither explained/replied the constraints nor our suggestion was accepted. I know that first it should be surveyed, its feasibility has to be seen, report has to be prepared only then the question of giving permission and financial aspect would come in. So, I would say, this needs to be looked into. Therefore, my humble submission is that the suggestions I have made may kindly be looked into by the Railway Board, the hon. Minister and others. Whatever suggestions I have made will not, I am sure, incur any loss to the Railways. In fact, these suggestions, if implemented effectively, would earn crores of rupees as revenue for the Railways. I have suggested for re-introduction of trains and extending Delhi Mail up to Dehradun. My humble submission is, after all, the Railways are meant for the people. I do not want to cite other instances. There are some regions in India where the Railways are incurring losses due to 'political reasons.' But, that is not my case. So far as the Western India is concerned, there is a heavy traffic between Delhi and Ahmedabad. I think it is this route that gives the highest income to the Indian Railways. This is my challenge. If I am wrong, I may kindly be corrected by the hon. Minister. Therefore, if you see any reasonableness in my submissions, you kindly consider them. It will not have much financial burden on the Government. But, it is only the will of the Government, will of the Railway Board and the will of the hon. Railway Minister, is required. If you want to do anything for the people, it is good. If you want to run a Rajdhani between Mehsana and Palampur, personally I may be happy. But, in the interest of the nation and in the interest of the people, I would say that it is not required at all. On the contrary, no such train can be stopped at an interval of 50 or 60 Kms. And, Rajdhani's first stoppage should be after 150 Kms. or so. Anyhow, we have been given the facility, we are happy. But it is not in the interest of the public. Whatever is in the interest of the public, you may kindly see, consider and implement those proposals. Thank you.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI (Kerala): Sir, I take this opportunity to draw the attention of the hon. Minister and the Government to certain very important problems with regard to the Railways, faced by the State of Kerala, especially by the Northern Kerala, that is, Malabar. The Malabar region constitutes five northern districts of Kerala, which has very many difficulties pertaining to the Railways. We, the members of

Parliament from Kerala, had been raising our voice to get these wrongs undone and seek development of Railways in the State of Kerala, especially Malabar.

Sir, the first and the foremost demand that we have placed before the Government is that a new railway zone be formed there. The present zonal railway headquarters is situated at Chennai. It is more than 800 kms. from Mangalore and Trivandrum. This poses many difficulties to the general people. The formation of a new railway zone can really be the only solution for the problems faced by the people with regard to Railways.

The next request that we want to make to the Government is regarding the establishment of railway-based industries at Kanjikode, Palakkad. A coach factory had previously been allotted to Kanjikode, but that had been shifted to Kapurthala. But all the necessary infrastructure facilities required for the establishment of a railway-based industry still prevail at Kanjikode. The coach factory, coaches and wagon repair centre, locomotive repair unit, and other such units can be established there. It would also help in solving many problems related with Railway development.

Sir, my next point is with regard to incorporating provision for a pit line at Calicut. Calicut is a traditional business centre. Sir, as the Deputy Chairman of the Rajya Sabha, you are personally related to the State of Kerala. Maybe, these areas, geographically, are known to you personally and directly. Through you, I would like to request the Government that a pit line facility at Calicut is absolutely necessary to cater to the needs of effective functioning of the Railways.

My next point is regarding the railway line electrification. The railway line electrification work has not been carried out in the Malabar region from Shoranur to Mangalore. The promises made by the authorities are yet to be fulfilled. I hope the hon. Minister and the Government will turn their attention to this aspect also.

Then, I come to cleaning and fumigation. Most of the bogies, including air-conditioned coaches, which are in use in Kerala, are pest-infected even in the Rajdhani Express. Cockroaches, flies and rats can commonly be seen in these railway coaches. So, a day-to-day attention by the cleaning crew is highly necessary. I think, this aspect deserves attention not only in the case of Kerala, but in other parts of the country also. Many

of our coaches are outdated. Almost all the trains, running in the State of Kerala, have old and even condemned coaches, especially in the sleeper class and the ordinary class. Therefore, I would like to request the Government to bring forth a scheme to correct the situation.

A new train from Mangalore to Trivandrum via Alleppey may kindly be introduced between the Cannanore Express and the Malabar Express timings. It would very much help the people of the Northern districts of Kerala.

My next point is with regard to modernization of the Calicut Railway Station. The Calicut Railway Station had been declared as a model railway station in 1999. But till date no action has been taken by the Railways to fulfil this dream of reforming and resetting the station as per the norms of a model station.

This station still exists. It is as it was for the past 150 years, and no renovation has been carried out so far. Sir, we request the Government to convert the Calicut station into a model station with all modern facilities.

Sir, we, MPs representing Kerala, and other representatives in the other bodies as well, have always been placing before the Government our request with regard to the doubling of railway lines. That is the only thing, which will facilitate development of Railways in Kerala. Doubling work between Shoranur and Mangalore is to be completed with immediate effect. It calls for work on a war-footing and serious attention should be given to this by the Railways.

The work of ROBs at certain places including Nandi, Chengottukavu, Vengalam etc., may be completed with immediate effect. And, work on new ROBs at Panniyankara near Calicut and Muzhippilangadi near Kannur may be taken up.

There is another very important request which we have to place before the Government with regard to Railway over bridges. In Kerala, Sir, at many places there are no over bridges. There is traffic jam at national highway, sometimes, for half-an-hour and, sometimes, for more than half-an-hour, which creates a lot of problem. The people who have to be taken to hospital and pregnant women have to face a lot of problem. Recently, there was a case of a child death. The relatives of the child were taking him to the hospital, but the railway gate was closed. There was no over

bridge. The relatives requested the concerned Railway employee, who was in-charge, but he was helpless. He said it was his duty. Meanwhile, the poor child died. These kinds of incidents are not very uncommon. So, construction of Railway over bridges is not just a necessity, it is the greatest necessity. The construction of railway over bridges in the sector stretching from Calicut to Mangalore is being delayed. Sir, the State Public Works Department has already completed the work under their jurisdiction. Now it is waiting for clearance from the Railway Safety Commission. I think the hon. Minister will take steps to get this sanctioned at the earliest.

Sir, we have a request that the Kannur-Yashwantpur Train No. 6527 be made a daily train. If it is made a daily train, it will be very helpful for students, ordinary travellers, businessmen and others.

Sir, then, I would request for the extension of Trivandrum- Ernakulam Janashatabdi Express to Calicut. This Janashatabdi Express from Trivandrum to Ernakulam can easily be extended to Calicut without much botheration to the Railways, as there is no technical difficulty.

And I would also request for extension of Venad Express from Shorannur to Calicut.

We have already requested the Government to make the Weekly Super Fast Express between Chennai and Mangalore a daily Express.  
....(Interruptions)..... Sir, I am concluding. I will take only one minute.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We have to adjourn at one O'clock.  
....(Interruptions)..... You please conclude now.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI: I have drawn the attention of the Government and the hon. Ministers to this problem. Drinking of liquor is allowed in the trains. It creates a lot of difficulty for the people, especially, the family people. Some drunkards board the trains and they create trouble. During the sleeping hours. They sit and chat with other travellers. Many ordinary passengers travel in trains with their families. It creates a very awkward situation when these people behave immorally before members of the family; before wife and children. The father of our Nation, Mahatma Gandhi, said that our real freedom is freedom from liquor. It is my earnest request to the Minister and to the Government that this has to be banned. Why should this be allowed? So, I am requesting this again and again. I had brought this issue in the Parliament even before. Now I am availing this opportunity to request once again to the Government to put a ban on the use of liquor in the trains. Thanks you.



**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The house is adjourned for lunch till 2.00 P.M.

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

The House re-assembled after lunch at three minutes past two of the clock.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN** in the Chair.

श्री उपसभापति: मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी।

†मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी (मध्य प्रदेश): शुक्रिया, डिप्टी-चैयरमेन साहब।

مولانا عبید اللہ خان اعظمی: شکریہ، ڈپٹی چیئرمین صاحب۔

श्री उपसभापति: कांग्रेस पार्टी के 45 मिनट हैं और 7 स्पीकर्स हैं।

**SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry):** Sir, Railways is ...*(Interruptions)*...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** I am just ...*(Interruptions)*...

**SHRI V. NARAYANASAMY:** Then, Sir, we will have to adjust the time.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** It had been decided in the Business advisory Committee that three hours would be allotted for this Now, I am just reminding you.

**SHRI V. NARAYANASAMY:** Mr. Deputy Chairman, Sir, I request you to be a little liberal because we did not have any opportunity ...*(Interruptions)*...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** If you are prepared to sit till 8 o'clock...

**SHRI V. NARAYANASAMY:** Sir, we are ready to sit till 8 o'clock.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** You are ready, but...

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी: सर, कोई परेशानी की बात नहीं है। मेरी पार्टी को आपकी तरफ से जितना वक्त मिला है, उसे ध्यान में रखते हुए, मैं उतना की वक्त लूंगा ताकि दूसरे भाइयों को भी बोलने का मौका मिल जाये।

सर, इंडियन रेल्वेज, हिंदुस्तान की निहायत ही पुरानी उपकरण, आज दौराहे पर खड़ी है। ये मुल्क की तालीम-ओ-तरक्की में जबर्दस्त किरदार निभाती है और देशवासियों तथा रेल कर्मचारियों

†Transliteration of Urdu script.

की आर्थिक घोषीशन की मजबूत बनाती है। हजारों, लाखों लोग रेलवे से झयरेक्ट और इनझयरेक्ट बनाम रोटी-रोजी जुड़े हुए हैं। झयरेक्ट की बात मैं इसलिए कह रहा हूँ कि लाखों करोड़ों लोग रोजाना देश के दीगर हिस्सों में पूरब से पश्चिम, पश्चिम से पूरब, उत्तर से दक्षिण, दक्षिण से उत्तर, इसी रेलवे के जरिए अपनी रोटी-रोजी कमाने के लिए रेलवे का सहारा लेते हैं और इसी तरह रेलवे के कर्मचारी, जिसको यह रेलवे आर्थिक जीवन देने का सहारा बनती है। रेलवे से मुल्क गीर तौर पर बेपनाह हर क्षेत्र में फायदा देखने को मिलता है। हमारे देश की राष्ट्रीय भाषा हिन्दी है। रेलवे के माध्यम से हिन्दी का जो प्रचार और प्रसार, इस आजाद भारत में हुआ है, उसकी जितनी भी प्रशंसा की जाये, कम है लेकिन आज रेलवे का इतना मजबूत अदारा यकीन और तशवीश के दौराहे पर खड़ा हो गया है। आये दिन होने वाले हादसा, दुर्घटनाएं और बदउवानियां, इन मामलात में रोज-ब-रोज इंडियन रेलवे की शबीह और सुरत खराब होती जा रही है। आम आदमी अपनी सेपटी मामले में रेलवे से विश्वास खोता जा रही है। इस विश्वास को बहाल करने के लिए रेलवे मिनिस्ट्री को बहुत कुछ करने की जरूरत है। सर, रेलवे की संरक्षा, प्रबंध कमेटी के जरिए की गई जांच से भी पता चला है कि यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसमें तहफ्फुजात के लिए, सुरक्षा के लिए, आम आदमी को हर एतबार से सेफ करने के लिए, अज सरे नौ बेहतरीन प्लानिंग करने की जरूरत है, ताकि लोगों के तहफ्फुजात की गारंटी दी जा सके। हमारे मुल्क में लोग अपने काम से तई, अपने फर्ज के तई कितने जिम्मेदार हैं, यह जग जाहिर है। कुछ इसी तरह की बीमारियां रेलवे के क्षेत्र में भी इस तरह से जोर पकड़ती चली गई जिसके नतीजे में दुर्घटनाएं उत्पन्न होती रहीं और आम लोगों का विश्वास धीरे-धीरे रेलवे की तरफ से उठता जा रहा है। अनुशासन, डिसिप्लिन, कानून पर अमल करने की जिम्मेदारी अगर तमाम तर लोगों के अन्दर जजबाती तौर पर पैदा हो जाए तो कोई अदारा ऐसा नहीं है जिसकी सुरक्षा की गारंटी न ली जा सके। मानवीय पहलू पर हमें बेपनाह ध्यान देने की जरूरत है, इसलिए कि किसी भी तामीर की बुनियाद ही उस इमारत की बुलंद कदो कामत, हैसियत को उजागर करती है। भारतीय नागरिक हमारी इमारत की वे बुनियादें हैं जिन पर तामीर का महल खड़ा किया जा सकता है। किसी भी अदारे में काम करने वाले लोग अपनी चौकसी और अपनी जिम्मेदारी का निर्वाह अगर करते हैं तो उस अदारे में रहने वाले लोग सुरक्षित रहते हैं। इस नुक्ते नज़र से रेलवे के जिम्मेदारों को, रेलवे में चलने वाले लोगों की हिफाजत और उनकी रक्षा-सुरक्षा के लिए ज्यादा से ज्यादा बल देना चाहिए। पिछले दशक 1988-1989 और 1997-1998 के बीच हुई रेल गाड़ी दुर्घटनाएं, जाने-अनजाने रेल कर्मचारियों की भूल-चूक, 71 फीसदी और 75 फीसदी के बीच रही। इसका मतलब यह हुआ कि अगर हम सावधानी बरतें तो यह परसेंटेज गिर सकते हैं और दुर्घटना से बचा जा सकता है। साथ ही साथ सबसे ज्यादा जरूरत है सेपटी पर जोर देने की और आम आदमी के जन-जीवन की हिफाजत की। अगर 1950 से आज तक का हम जायजा लें तो हमें मुसलसल गिरावट का सामना करने को मिला है। आम लोगों की रक्षा, सुरक्षा में हम कितने कारगर

उपाय कर चुके हैं, यह आए दिन हमारी नजर के सामने आता है। राजधानी का हादसा, दूसरी गाड़ियों का हादसा, बेपनाह हादसों की एक झड़ी लग गई हमारे यहां रेलवे के क्षेत्र में। इसमें गौर करने की बात यह है कि इस तरह के हादसे क्यों होते हैं? ट्रेनें बेसुमार चला दी गईं और इस बात का ख्याल नहीं रखा गया कि पटरियां बही पुरानी हैं, नवीनीकरण करने के लिए ठोस उपाय नहीं किए गए, मुसाफिर बेपनाह चल रहे हैं। मुसाफिरों का ध्यान रखने के लिए यह जरूरी है कि पटरियों का नवीनीकरण किया जाए ताकि ज्यादा से ज्यादा लोगों को सुरक्षा प्राप्त हो।

उपसभापति जी, दो-एक और बातें मैं कहना चाहूंगा कि हम सुरक्षा और सेफ्टी के लिए अवाम की हिफाजत में अगर नाकाम रहते हैं तो बड़े बड़े बजट बनाने से हमें कोई लाभ हासिल नहीं होगा। आइए, अब जरा हम देखें, 1950 से मुसाफिरों की तादाद में 7 फीसदी बढ़ोतरी हुई है, माल बुलाई की तादाद में 8 फीसदी की बढ़ोतरी हुई है, मगर डिब्बों की तादाद छई गुना ही बढ़ी है और बैगनों की तादाद दो गुना से कुछ ही ज्यादा बढ़ी है। कुल रोड किलोमीटर में ज्यादा वृद्धि न के बराबर है। ट्रेनें चलाई जा रही हैं, मजबूत पटरियां नहीं बना रहे हैं तो हादसे बहरहाल टले नहीं जा सकते। रेल चल स्टाफ को ज्यादा बढ़ाना चाहिए। आज हमारे माल की बुलाई में यह गिरावट क्यों आई है, उसकी वजह रोड ट्रांसपोर्ट का कंपटीशन है। हम इस कंपटीशन में रेलवे के माध्यम से फेल हो गए हैं। रोड पर चलने वाले ट्रक लोगों के माल की सुरक्षा की गारंटी शायद इस तरह से दे रहे हैं कि लोगों का रेलवे से अपना माल भेजने में विश्वास खत्म हो रहा है। रेलवे को उनके माल की सुरक्षा और ठीक वक्त पर माल पहुंचाने का वादा अपना पूरा करना चाहिए।

सर, जिस तरह यह लाइट इतफाक से पार्लियामेंट में मद्धम पड़ गई है, यह लाइट रेलवे में मद्धम न पड़ने पाए, तो कोई वजह नहीं है कि अंधेरी में रास्ता न निकाला जा सके।

श्री जय राम रमेश (आन्ध्र प्रदेश): जयपाल जी भी पटरी से निकल गए हैं।

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी: जयपाल जी पटरी बनाने गए हैं, कोई पटरी से नहीं निकले हैं। पटरी करना चाहिए। पटरी करना अच्छी बात है।

श्री राजीव शुक्ल (उत्तर प्रदेश): प्लेटफार्म बदल गया है।

†मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी: नहीं, प्लेटफार्म भी नहीं बदला है। जयपाल जी को इतना कच्चा मत समझिए, बहुत पक्के आदमी हैं।... (व्यवधान)

उपसभापति जी, एक मिनट और लूंगा। आज 80 फीसदी लोग आम ट्रेनों में सफर करते हैं, जिनकी सूलहलियतों को भी सपझा जाना चाहिए क्योंकि आज 5-7 परसेंट लोग ही राजधानी और

†Transliteration of Urdu script.

शताब्दी में चलते हैं, जिनके नाज-नखरों का पूरा इंतजाम होता है, मगर 80 परसेंट लोग, जो आम ट्रेनों में सफर करते हैं। हम लोगों को भी हर जगह शताब्दी और राजधानी ट्रेनें नहीं मिलती हैं, आम ट्रेनों में अक्सर और पेशतर हम लोगों का भी सफर होता है। मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट होने के नाते हम लोग अपने इस फर्ज पर नजर रखते हैं कि जरा थोड़ा-सा भी नजर खल ली जाए।

एक दो जख्म नहीं, सारा बदन है छलनी।

दर्द बेचारा परेशान है, कहां से उठे।

सर, आम ट्रेनों की हालत बहुत ही बुरी है। वह जनता जो ज्यादा से ज्यादा पैसा देती है, वे 80 परसेंट लोग, जो हमारी ट्रेनों की फाइनेन्सियल शान बरकरार रखते हैं, उन लोगों का हाल यह है कि उन्हें टिकट खरीदने के बाद भी बैठने को जगह नहीं मिलती। खैर, स्लीपर में आलम यह है कि यहां से अगर कलकत्ता के लिए आदमी जाता है और अपनी सीट पर वह महकूब नहीं रह पाता, इसलिए कि जो लोकल मुसाफिर है, वह आने के बाद कहता है कि थोड़ा-सा आप हट जाइए, अगले स्टेशन तक हमें जाना है, फिर आराम से आप पैर पसार कर सो जाइए। वह नहीं तकलुफन हटता है और ज्यों ही दूसरा स्टेशन आता है, नए मुसाफिर आ जाते हैं लोकल, और वे कहते हैं कि थोड़ा-सा आप हटिए, हम अगले स्टेशन पर उतर जाएंगे।

बहरहाल, मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि यह एक गंभीर समस्या है और एक आदमी, जिसको दिल्ली से कोलकाता तक सफर करना है, वह गरीब दिल्ली से कोलकाता तक बैचन होकर जाता है। उसने टिकट बेचैनी के लिए नहीं खरीदा था, आराम से सफर करने के लिए खरीदा था। टिकट उसने रात में जागने के लिए नहीं खरीदा था, रात में ट्रेन में सोने के लिए खरीदा था। एक वबा तो यह है।

दूसरी वबा यह है कि जो लोग रिजर्वेशन कराकर नहीं चल रहे हैं और उन्हें भी फर्ज कीजिए दिल्ली से कोलकाता जाना है, उनका नाम वेटिंग लिस्ट में है, ऐसे लोगों को भी रिजर्वेशन के डिब्बों में बाकायदा रखा जाता है और इससे रात भर रिजर्वेशन वालों की नींद हराम हो जाती है। मैं यह अर्ज करना चाहूंगा कि जिस तरह से ए-सी वाले डिब्बों में सीटों से ज्यादा लोगों को चलने की इजाजत नहीं दी जाती और उस पर तकरीबन 80 परसेंट अमल होता है, इसी तरह से नान एसी के डिब्बों में, जिनमें 80 परसेंट अमल नहीं होता, निहायत ही होशियारी के साथ अमल करवाने की जरूरत है ताकि जनता ट्रेनों में अच्छी तरह से आराम महसूस कर सकें। ट्रेनों का उद्देश्य तो अच्छा है, ट्रेनें जिस कांसेप्ट में चलाई जा रही हैं— लोगों के आराम में खलल न पड़ने पाए, मगर लोगों का आराम हराम हो जाता है।

میں نے باتوں سے بہت کچھ کہنی دیا، لیکن ایک بات اور کہہ کر اپنی بات ختم کرنا چاہوں گا کہ جو بنیادی دی جاتی ہے جنیت کی رक्षा-سुरक्षा کے لیے، سٹیشنوں کی مرمت کے لیے، سٹیشنوں پر سڈ ڈالنے کے لیے، وہاں موجود مسافروں کے ہال کو اور کرسیوں کو بہتر طریقے سے رکھنے کے لیے، ان میں سے آگے بڑھنے کے لیے، لیکن ان سٹیشنوں کی حالت اچھی ہے اور ان ٹرینوں کے ڈبوں کی حالت اچھی ہے۔ عام آدمی کو ریل میں گاڑ-بیل اور بےس-بکری کی طرح سے ان میں بھاڑا جاتا ہے، وہاں لائٹ بھی نہیں ہوتی ہے۔

میری گزارش یہ ہے کہ جہاں ہم انیڈان مانگ رہے ہیں، انیڈان کی دیانتدہ کرتا ہوں، ہرپور انیڈان دینا چاہیے، اس لیے کہ ریلوے کے پاس بھی اپنی انیڈنل جو انکم ہے، اس انیڈنل انکم کی بنیاد پر ریلوے کے سارے کام پورے نہیں کر پاے گی۔ اس لیے سارکار ریلوے کو ہرپور انیڈان دے اور ریلوے اپنی انیڈنل انکم کے لیے بھی کام پورے کرے گا۔ جیسے ایک پروجیکٹ دس سال کا ہے، اس پر بیس سال لگانے کی ضرورت نہیں ہے، ورنہ مال اور مٹیریل کا خرچ بھی بڑھتا چل جائے گا، انیڈنل پوزیشن بھی کمزور ہو جائے گی۔ اس لیے میری گزارش ہے کہ ریلوے کو ہرپور انیڈان ملنا چاہیے اور ریلوے میں جنیت کی رक्षा-سुरक्षा کا پورا-پورا انیڈان ہونا چاہیے۔ انیڈنل، سکرپٹ۔

مولانا عبید اللہ خان اعظمی ”مدھیہ پردیش“ سرکوں پریشانی کی بات نہیں ہے۔ میری پارٹی کو آپ کی طرف سے جتنا وقت ملا ہے، اسے دھیان میں رکھتے ہوئے، میں اتنا ہی وقت لوگاتا کہ دوسرے بھائیوں کو بھی بولنے کا موقع مل جائے۔

سر، انڈین ریلویز، ہندوستان کی نہایت ہی پرانی انکرن، آج دور اس پر کڑی ہے۔ یہ ملک کی تعمیر و ترقی میں زبردست کردار نبھاتی ہے اور دیل واسکوں اور ریل کرچاریوں کی آرٹھک پوزیشن کو مضبوط بناتی ہے۔ ہزاروں، لاکھوں لوگ ریلوے سے ڈائریکٹ اور ان ڈائریکٹ بنام روزی روٹی جڑے ہوئے ہیں۔ ڈائریکٹ کی بات میں اس لئے کہہ رہا ہوں کہ لاکھوں کروڑوں لوگ دیل کے دیگر حصوں میں پورب سے پچھم، پچھم سے پورب، اتر سے دکش، دکش سے اتر، اسی ریلوے کے ذریعے اپنی روٹی روزی کمانے کے لئے ریلوے کا سہارا لیتے ہیں اور اسی طرح ریلوے کے کرچاری، جن کو یہ ریلوے آرٹھک جیون دینے کا سہارا بنتی ہے۔ ریلوے سے ملک گیر طور پر بے پناہ ہیشٹر میں فائدہ دیکھنے

کہتا ہے۔ ہمارے دلش کی راسٹر بھاشا ہندی ہے۔ ریلوے کے ماہم سے ہندی کا جو پرچار اور پرچار، اس آزاد بھارت میں ہوا ہے، اس کی جتنی بھی پرہنسا کی جائے کم ہے۔ لیکن آج ریلوے کا اتنا مضبوط ادارہ یقین اور تشویش کے دور ہے پرکھرا ہو گیا ہے۔ آئے دن ہونے والے حادثات، ڈرگھٹائیں اور بدعنوانیاں، ان محاملات میں روز بہ روز اٹھ رہی ہیں ریلوے کی شبیہ اور صورت خراب ہوتی جا رہی ہے۔ عام آدمی اپنی سیٹھی کے معاملے میں ریلوے سے دشواں کھوتا جا رہا ہے۔ اس دشواں کو بحال کرنے کے لئے ریلوے فٹری کو بہت کچھ کرنے کی ضرورت ہے۔ سر، ریلوے کی سرکشا، پرہمہ کھلی کے ذریعے کی گئی جانچ سے بھی پتہ چلا ہے کہ یہ ایک ایسا شہر ہے جس میں تحفظات کے لئے، سرکشا کے لئے عام آدمی کو ہر اعتبار سے سیف کرنے کے لئے، از سر نو بہترین پلاننگ کرنے کی ضرورت ہے، تاکہ لوگوں کے تحفظات کی گارنٹی دی جاسکے۔ ہمارے ملک میں لوگ اپنے کام کے تین، اپنے فرض کے تین کتنے ذمہ دار ہیں یہ جگہ ظاہر ہے۔ کچھ اسی طرح کی بیماریاں ریلوے کے شہر میں بھی اسی طرح سے زور پکڑتی چلی گئیں جس کے نتیجے میں ڈرگھٹائیں آتی ہیں اور عام لوگوں کا دشواں دیر سے دیر سے ریلوے کی طرف سے اٹھتا جا رہا ہے۔ انوشاسن، ڈسپن، قانون پر عمل کرنے کی ذمہ داری اگر تمام تر لوگوں کے اندر جذباتی طور پر پیدا ہو جائے تو کوئی ادارہ ایسا نہیں ہے۔ جس کی سرکشا کی گارنٹی نہ لی جاسکے۔ مانوئے پہلو پر ہمیں بے پناہ دھیان دینے کی ضرورت ہے، اس لئے کہ کسی بھی تعمیراتی کام میں جن عمارت کی بلند قد و قامت، حیثیت کو اجاگر کرتی ہے۔ بھارتیہ کرک ہمارے عمارت کی وہ بنیادیں ہیں جن پر تعمیر کا کل کھڑا کیا جاسکتا ہے۔ کسی بھی ادارے میں کام کرنے والے لوگ اپنی چوکی اور اپنی ذمہ داری کا نزادہ اگر کرتے ہیں تو اس ادارے میں رہنے والے لوگ سرکشتہ رہتے ہیں۔ اس نقطہ نظر سے ریلوے کے ذمہ داروں کو، ریلوے میں چلنے والے لوگوں کی حفاظت اور ان کی سرکشا کے لئے زیادہ سے زیادہ زور دینا چاہئے۔ پچھلے دہے 88-1988 اور 98-1997 کے بیچ ہوئی ریل گاڑی حادثے، جانے انجانے ریل کرپاریوں کی بھول چوک، ریل گاڑی فیصدی اور 5 فیصدی کے بیچ رہی۔ اس کا مطلب یہ ہوا کہ اگر ہم ساودھانی برتیں تو یہ گراف کر سکتا ہے اور حادثے سے بچا جاسکتا ہے۔ ساتھ ہی ساتھ سب سے زیادہ ضرورت ہے سیٹھی پر زور دینے کی اور عام آدمی کے جن جیلوں کی حفاظت کی۔ اگر 1950 سے آج تک کا ہم جائزہ لیں تو ہمیں مسلسل گراوٹ کا سامنا کرنے کو ملا ہے۔ عام لوگوں کی سرکشا، سرکشا میں ہم کتنے کارگر

آپائے کر چکے ہیں، یہ آئے دن ہماری نظر کے سامنے آتا ہے۔ راجدھانی کا حادثہ، دوسری گاڑیوں کا حادثہ، بے پناہ حادثوں کی ایک جھڑی لگ گئی ہمارے یہاں ریلوے کے شیتروں میں۔ اس میں غور کرنے کی بات یہ ہے کہ اس طرح کے یہ حادثے کیوں ہوتے ہیں؟ ٹرینیں بے شمار چلا دی گئی ہیں اور اس بات کا خیال نہیں رکھا گیا کہ پٹریاں وہی پرانی ہیں، نوکریاں کرنے کے لئے ٹھوس آپائے نہیں کئے گئے، مسافر بے پناہ چل رہے ہیں۔ مسافروں کا دھیان رکھنے کے لئے یہ ضروری ہے کہ پٹریوں کا نوکریاں کیا جائے تاکہ زیادہ سے زیادہ لوگوں کو سرکشاپراپہ ہو۔

آپ سب جانتی جی، دو ایک اور باتیں میں کہنا چاہوں گا کہ ہم سرکش اور سیٹنی کے لئے عوام کی حفاظت میں اگر ناکام رہتے ہیں تو بڑے بڑے بجٹ بنانے سے ہمیں کوئی لا بھ حاصل نہیں ہوگا۔ آئیے، اب ذرا ہم دیکھیں کہ 1950 سے مسافروں کی تعداد میں 7 فیصدی بڑھوتری ہوئی ہے، مال ڈھلائی کی تعداد میں 8 فیصدی کی بڑھوتری ہوئی ہے، مگر ڈبوں کی تعداد ڈھلائی گنا ہی بڑھی ہے اور ویکوں کی تعداد دو گنا سے کچھ ہی زیادہ بڑھی ہے۔ کل روڈ کلومیٹر میں زیادہ بڑھوتری نہ کے برابر ہے۔ ٹرینیں چلائی جا رہی ہیں، مضبوط پٹریاں نہیں بنائے ہیں تو حادثے بہر حال ٹالے نہیں جاسکتے۔ ریل مل اسٹاف کو زیادہ سے زیادہ بڑھانا چاہئے۔ آج ہمارے مال کی ڈھلائی میں یہ گراوٹ کیوں آئی ہے، اس کی وجہ روڈ ٹرانسپورٹ کا کپٹیشن ہے۔ ہم اس کپٹیشن میں ریلوے کے مادیہ سے ٹل ہو گئے ہیں۔ روڈ پر پٹے والے ٹرک لوگوں کے مال کی سرکش کی گارنٹی شاید اس طرح سے دے رہے ہیں کہ لوگوں کا ریلوے سے اپنا مال بھیجے میں دھواں ختم ہو رہا ہے۔ ریلوے کو ان کے مال کی سرکش اور ٹھیک وقت پر مال پہنچانے کا وعدہ اپنا پورا کرنا چاہئے۔

سر، جس طرح یہ لائٹ اتفاق سے پارلیمنٹ میں مدھم پڑ گئی ہے، یہ لائٹ ریلوے میں مدھم نہ پڑنے پائے، تو کوئی وجہ نہیں ہے کہ اندھروں میں راستہ نہ نکالا جاسکے۔

شری جدامہ پٹیش: جہاں ہی بھی پٹری سے ٹل گئے ہیں۔

مولانا عبید اللہ خان اعظمی: بے پال جی پٹری بنانے گئے ہیں، کوئی پٹری سے نہیں نکلے ہیں۔ پٹری کرنا چاہئے۔ پٹری کرنا اچھی بات ہے۔  
 شری راجیو شکلا: پلیٹ فارم بدل گیا ہے۔  
 مولانا عبید اللہ خان اعظمی: نہیں، پلیٹ فارم بھی نہیں بدلا ہے۔ بے پال جی کو اتنا کچامت سمجھئے، بہت کچے آدمی ہیں۔..... مداحات.....

آپ سجاہتی جی، ایک منٹ اور لوٹا۔ آج 80 فیصد لوگ عام ٹرینوں میں سفر کرتے ہیں، جن کی سہولتوں کو بھی سمجھا جانا چاہئے کیونکہ آج 5-7 فیصد لوگ ہی راجدھانی اور شہادی میں چلتے ہیں، جن کے تازخروں کا پورا انتظام ہوتا ہے، مگر 80 فیصد لوگ، جو عام ٹرینوں میں سفر کرتے ہیں۔ ہم لوگوں کو بھی ہر جگہ شہادی اور راجدھانی ٹرینیں نہیں ملتی ہیں، عام ٹرینوں میں اکثر و بیشتر ہم لوگوں کا بھی سفر ہوتا ہے۔ ممبر آف پارلیمنٹ ہونے کے ناطے ہم لوگ اپنے اس فرض پر نظر رکھتے ہیں کہ ذرا تھری تاڑ پر بھی نظر ڈال لی جائے۔

ایک دو زخم نہیں سارا بدن ہے چھلنی  
 درو بے چارہ پریشاں ہے کہاں سے اٹھے

سر، عام ٹرینوں کی حالت بہت ہی بری ہے۔ وہ جتنا جو زیادہ سے زیادہ پیسہ دیتی ہے، وہ 80 فیصد لوگ جو ہماری ٹرینوں کی فائیتھل شان برقرار رکھتے ہیں ان لوگوں کا حال یہ ہے کہ انہیں ٹکٹ خریدنے کے بعد بھی بیٹھنے کو جگہ نہیں ملتی۔ خیر سلپر میں عالم یہ ہے کہ یہاں سے اگر کلکتہ کے لئے آدمی جاتا ہے اور اپنی سیٹ پر وہ محفوظ نہیں رہ پاتا اس لئے کہ جو لوکل مسافر ہے، وہ آنے کے بعد کہتا ہے کہ تھوڑا سا آپ ہٹ جائیے، اگلے اسٹیشن تک ہمیں جانا ہے پھر آرام سے آپ بھر پار کر سوجائیے گا۔ وہ غریب نکلے جاتا ہے اور جوں ہی دوسرا اسٹیشن آتا ہے نئے مسافر آ جاتے ہیں لوکل اور وہ کہتے ہیں کہ تھوڑا سا آپ بیٹھئے ہم اگلے اسٹیشن پر اتر جائیں گے۔

بہر حال، میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ یہ ایک گمبھیر مسئلہ ہے اور ایک آدمی جس کو دہلی سے کوکنا تک سفر کرنا ہے، وہ غریب دہلی سے کوکنا تک بے محنت ہو کر جاتا ہے۔ اس نے ٹکٹ بے چینی کے لئے



نہیں خرید اٹھا، آرام سے سفر کرنے کے لئے خریدا تھا۔ نکت اس نے رات میں جاگنے کے لئے نہیں خریدا تھا، رات میں ٹرین میں سونے کے لئے خریدا تھا۔ ایک دبا تو یہ ہے۔

دوسری دبا یہ ہے کہ جو لوگ ریزرویشن کرا کر نہیں چل رہے ہیں اور انہیں بھی فرض کیجئے دہلی سے کو لکاتہ جانا ہے ان کا نام ویٹنگ لسٹ میں ہے ایسے لوگوں کو بھی ریزرویشن کے ڈیوں میں باقاعدہ رکھا جاتا ہے اور اس سے رات بھر ریزرویشن کرانے والوں کی نیند حرام ہو جاتی ہے۔ میں یہ عرض کرنا چاہوں گا کہ جس طرح سے اے سی والے ڈیوں میں سیٹوں سے زیادہ بلوگوں کو چلنے کی اجازت نہیں دی جاتی اور اس پر تقریباً ۸۰ فیصد عمل ہوتا ہے، اسی طرح سے نون اے سی ڈیوں میں جن میں ۸۰ فیصد عمل نہیں ہوتا نہایت ہی ہوشیاری کے ساتھ عمل کروانے کی ضرورت ہے تاکہ جتنا ٹریوں میں اچھی طرح سے آرام کو محسوس کر سکے۔ ٹریوں کا مقصد تو اچھا ہے، ٹرینیں جس کونسلٹ میں چلائی جا رہی ہیں۔ لوگوں کے آرام میں خلل نہ پڑنے پائے، مگر لوگوں کا آرام حرام ہو جاتا ہے۔

مجھے باتیں تو بہت کچھ کہیں تھیں لیکن ایک بات اور کہہ کر اپنی بات ختم کرنا چاہوں گا کہ جو دھن راشی دی جاتی ہے جتنا کی رکشا، سرکشا کیلئے، اسٹیشنوں کی مرمت کے لئے، اسٹیشنوں پر شیڈ ڈالنے، وہاں موجود مسافروں کے حال کو اور کرسیوں کو بہتر طریقے سے رکھنے کے لئے، اس میں لگے ٹائلٹ وغیرہ کے لئے، لیکن نہ تو اسٹیشنوں کی حالت اچھی ہے اور نہ ٹریوں کے ٹائلٹس کی حالت اچھی ہے۔ عام آدمی کو تو، گائے، بیل اور بھینس بکری کی طرح سے اس میں بھرا جاتا ہے، وہاں لائٹ بھی نہیں ہوتی ہے۔

میری گزارش یہ ہے کہ جہاں ہم اودان مانگ رہے ہیں، میں اودان کی حمایت کرتا ہوں، بھرپور اودان دینا چاہئے، اس لئے کہ ریلوے کے پاس اپنی جو انٹرنل انکم ہے اس انٹرنل انکم کی بنیاد پر ریلوے یہ سارے کے سارے کام پورے نہیں کر پائے گی اس لئے سرکار ریلوے کو بھرپور اودان دے اور ریلوے اپنی انٹرنل انکم کے ذریعے بھی کام پورے کر دے۔ جیسے ایک پروجیکٹ دس سال کا ہے اس پر بیس سال لگانے کی ضرورت نہیں ہے ورنہ مال اور مٹیریل کا خرچہ بھی بڑھتا جائے گا، انٹرنل پوزیشن بھی کم ہو جائے گی۔ اس لئے میری گزارش ہے کہ ریلوے کو بھرپور اودان ملنا چاہئے اور ریلوے میں جتنا کی رکشا، سرکشا کا پورا پورا انتظام ہونا چاہئے۔

دھنیاد، شکریہ۔

SHRI K. CHANDRAN PILLAI (Kerala): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir, for giving me this opportunity. In this discussion on Railways, I want to say a few words, first of all, regarding safety, and then want to raise questions relating to Railway operations. The rate of accident of the recent years is showing that 300 is the average number of accidents per year in Railways; and it is going on increasing in terms of number. That being the situation which we are confronting in Railways, I want to know from the hon. Minister, at this point of discussion, as to what are the measures that we are adopting in reducing the number of accidents—I mean the enhancement of disaster management as well as the rescue implementation operations. An emphatic recommendation is available with us in the form of Justice Khanna Committee Report 'Review on Safety' of 1998. There are very insightful recommendations and observations. For six years, what is the record of our Railway in implementing the recommendations? Actually, the Report suggested the corpus amount of Rs. 15,000 crores for the purpose of replacement or rehabilitating of over-aged installations or things which we are using in infrastructure. As a major mass transport means in this country, the Railways' demand is always increasing, both in terms of freight operations as well as passenger operations. But, infrastructure is moving at a somewhat slow pace. That is the major constraint and contradiction and that is the basic reason for these accidents also. So, in such a situation, it is better to come out with a White Paper regarding the complete status of our operational efficiency and safety audits. I want to cite an example of our casual approach to this question. In our bogies, for lighting and air-conditioning operations, we are using rectifier alternatives. That is known as rectifier-cum-regulator. Now, a new entrepreneur, with a private positioning, is totally catering to the needs of Railways in this regard, which was earlier supplied by a public sector company, Electricals Limited, Kerala. I want to know what are the certifications received by this new entrepreneur. The only advantage, that he can claim, is the electronics added to that system now. But, it is not authentically certified on safety terms as well as environmental concerns. In our Railways, we pass through various climatic zones; from Kanyakumari to Jammu, six climatic zones are there. This environmental

aspect, as well as safety aspect, is not at all taken into consideration in this device. So, I want a clear-cut answer regarding authenticity and reliability of this new apparatus, which you are using, which was hitherto supplied by the Electricals Limited, Kerala, which is a public sector company and they actually innovated that technology for the Indian Railways only. They are doing that job for last two or three decades.

Another thing, that I would like to know, is that the sense of belonging was a challenged point by the high-power Committee of the top officials. I am requesting for more democratisation of the operations of the Railways. Down from the bureaucrats--the British legacy--the sense of belonging of the required level is not at all there; that is the high-power Committee's finding. After finding such a major lacuna in the system, what measures have been taken to rectify that? At the same time, the Committee reported that the attitude towards the system, from the top level, is negative. The term is not mine; it is a finding by Justice Khanna. According to that Report, no scientific and objective findings are coming out after analysis of the accidents occurred. We are not finding the truth. Another aspect is that nearly 1,70,000 vacancies are there in the permanent category in Railways, which is adding more difficulties in having a non-accident operational regime. Instead of explanation, I want to know the reality. If such a huge number of vacancies are available in Railways in critical areas, what are the measures they are envisaging to act upon in future with immediate effect? So, my argument is for filling up all the vacancies available.

Sir, I would like to cite one incident to the hon. Minister that occurred on December 10 at New Delhi Railway Station, and, which was a very bitter experience by passengers who tried to travel by Kerala Express. Up to the time of start up of the train, no doors were opened for the passengers. This was a regular affair there. An enquiry is to be ordered. This is not a minor incident, and, it is a big question. Passengers who are travelling to the last tip of the country are facing this kind of experience in our Railways. Railway officers should take note of this fact, and, see as to who are the individuals behind that.

Sir, on the issue concerning labour, I want to mention certain aspects, which are directly connected to the recognition of the trade unions in Railways. On March 8, there was a verdict from the Supreme Court in favour of secret ballot in Railways for the purpose of recognising trade

unions. It was actually a reaction to an appeal in the Madras High Court. While thinking in terms of democratising the entire industrial relations in Railways, and, to keep up the morale of the workers in high esteem, a better mechanism is needed. Two organisations are there. According to the high level report, relations are cordial at the top level; emphatically at the top level only. The committee mentioned that at the lower level, it is suffering with acute discontent, and, agitation mood is widespread among the railwaymen in the lower category all over the country. So, to streamline the present situation, a referendum is to be conducted for the secret ballot voting in the organisation. That is my plea. I think that would be taken in that spirit by our Minister.

Another aspect which I want to mention is related to the licensed porters, contract workers, and, catering staff of Railways, and, their pathetic placement now. In the Interim Budget, Railway Minister actually made some offers for licensed porters. We appreciate that since that time it is continuing with us. But what is the experience? Parcel services are now being outsourced heavily by the Railways to private hands. Because of that this glorified category, according to the Minister, the licensed porters are not getting their jobs.

The Ministry should ensure security and sufficient income for them. Now both are not available for these licensed porters because of this new measure of outsourcing, or, privatisation. I request the Minister to do a drastic revision of this policy so as to save these lives, and, with a view to conduct better operations of the parcel services through our machinery itself.

In Railways, at the stations where the stoppage time is less than five minutes, parcel services are not running now. Recently, the Minister made one offer to the delegation that visited him from Kerala to reinstate that. I want to know whether it has already commenced or not, and, apart from the verbal offer whether it has been practically implemented. That is the moot question.

Another thing is regarding catering in Railways, which is now outsourced. Actually, outsourcing of catering is directly meant for the elite passengers, and, to my information, in the Indian Railways, the percentage of elite passengers stands only at 0.8 per cent. If we supply three star hotel

type of meals in Railways, ordinary passengers are going to suffer a lot. So, a serious look into the question of catering services is very much essential. The association with the private outsourcing agencies will have to be curtailed. We ourselves can run that service too. Like in the case of Rail Neer, as a downward integration, we went to Rail Neer factories now. It is very much operative and viable and we are also earning out of that. So, my request is to see that the catering of the Railways, which is now outsourced, should be taken back. Normalcy should also be maintained there by providing jobs to those who are out in thousand numbers. At the same time, contract workers are not connected with the Railways. But, I think, as a principal employer, we have some responsibility. The real job is done at the ground level by these contract workers. Adequate recruitment quota for them in regular services is a question which has not been taken up by us. At the same time, these workers are not supported by minimum wages. Health care has also not been taken care of at all. It is a vital group in the Railways which is in lakhs. So, proper attention has to be given to this category too. And, whatever has been done relating to the development of Kerala, I appreciate the efforts taken by the Ministry and the declarations made in the interim Budget by the Minister. But, at the same time, certain major aspects are still pending there. First of all, let me say, considering the number of people visiting the Sabarimala pilgrimage, and the tourist potential of Kerala, to extend sufficient facility of hygienic water, can the Ministry think in terms of starting a new unit of Rail Neer in Kerala? This is not a routine type of a demand. I am saying this with sufficient argument and based on ground realities. In Sabarimala, though it is a seasonal thing, tourists coaches are a regular affair in Kerala. So, considering this, a Rail Neer unit should be started in Kerala with immediate effect.

Doubling and electrification of Kerala rail lines is always a talking point. Something has also been done, but only in an intermittent way. Starting from Trivandrum to Mangalore, doubling as well as electrification is to be done completely. Another point is regarding some new coaches with the fully transparent nature, that means, with full glass facility, for tourists in Kerala. The transparent glass coaches can be made available for them. So, such special coaches can be attached to all the main trains which are passing through Kerala. It is an innovative proposal where we have to apply our mind. Another thing is, some more coaches are to be allotted for the Kerala area. The number of coaches is very less. For short distance

passengers, the population and its nature in Kerala is known to all, I am asking for some fast commuted trains. And, in Shornur, especially in Alleppey, level crossings are many in numbers. We are not asking for mega type of ROB's. But subways can be provided, not for major traffic purpose, but for limited and small-sized vehicles and for pedestrians, the subways will do. The ongoing ROB's are to be completed, and wherever is required, that also should be initiated. Actually, we, you can see the history, were deprived of a coach factory which was offered once in the end of 70s. In 70s, Kerala was offered one rail coach factory at Palghat. Site was also identified at that time for this purpose. It was not materialised because of many reasons. But now it is appropriate thing in terms of granting a coach factory to Kerala.

Another thing is regarding the question of Railway Zone which had been discussed many a time and the Minister's answer was not a positive at all. The demand for a Railway Zone is coming out of non-development and backwardness. Though Kerala's potential is voluminous, the Ministry is disputing it and rejecting the demand. I humbly request the Ministry to look into the matter very objectively. Seven zones have already been declared during 1996 and 1998. There are seven newly-created zones. In the case of Kerala also, this has to be taken up and the Ministry should see to it that it is created there.

Finally, regarding the train to Agartala in Tripura, it was envisaged to complete by the end of 2006. But it seems, looking at the speed at which the project is processed, that it is not going to commence even by 2006. So, I request the concerned officials, through the Ministry, to see that it is implemented within the time-schedule, and possibly before the schedule.

श्री उदय प्रताप सिंह (उत्तर प्रदेश): धन्यवाद उपसभापति महोदय, जो बातें रेलवे के आम आदमियों की सुविधा के लिए कही जा चुकी हैं, मैं उनकी तारीफ करता हूँ और रेलवे को जो ग्रांट दिए जाने की मांग की गयी है, उसके भी मैं पक्ष में हूँ, लेकिन एक बात जरूर कहना चाहता हूँ कि "जिन्होंने जान देकर मैं-कदे की आबरू रख ली, वही एक एक कतरे के लिए तरसाए जाते हैं।" जिनसे सबसे ज्यादा आमदनी होती है—जिन क्लासिज से और जिस वर्ग से, उनकी सुविधाओं का ध्यान प्रायः नहीं दिया जाता है। सबसे पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिस इलाके से मैं आता हूँ, वहाँ की घटनाएं अगर आपकी जानकारी में लाई जाएं तो बहुत चिंता का विषय बन जाएगा। रेल में जो छोटी-मोटी घटनाएं घटती रहती हैं, उनके कारण लोगों ने रातों को चलना बंद

कर दिया है और उससे भी नुकसान होता है। इसलिए सबसे पहली बात जो मैं कहना चाहता हूँ, जो सब लोगों ने भी कही है कि सिक्कोरिटी और सेफ्टी, इस पर बहुत ध्यान दिया जाए और खास तौर से उन इलाकों में, जहां पर लॉ एंड ऑर्डर की सिचुएशन ऐसी हो जाती है। जो दूर-दराज के इलाके हैं, अंदरूनी इलाके हैं, वहां पर एक-दो गाड़ियां चलती हैं और उनमें ऐसी घटनाएं घटती हैं जैसे फर्रुखाबाद से कालंदरी चलती है, उसमें यह मामला हो जाता है। महोदय, दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि सरकार की एक नीति यह होनी चाहिए जिस पर सब लोगों को ताईद करनी चाहिए कि कम से कम मुख्यालय जो हैं, वे मुख्य लाइनों से जुड़े हुए होने चाहिए। उत्तर प्रदेश के कम से कम ऐसे सात-आठ इलाके मैं जानता हूँ जहां बहुत जरूरत है कि वे मुख्य लाइन से जुड़े। उनमें फर्रुखाबाद है। फर्रुखाबाद आलू की बहुत बड़ी मंडी है और इतनी मंडी होने के बावजूद वहां पर सबसे पास स्टेशन है, बड़ा स्टेशन, वह या तो कानपुर है या दूसरा शुआबाद जंक्शन है जो 60 किलोमीटर से ज्यादा दूर है। मेरा कहना यह है कि ऐसी जगहें, जैसे एटा है, फर्रुखाबाद है, बहराइच है, बुलंदशहर है, हमीरपुर है और कई ऐसे स्टेशंस, मुख्यालय हैं, जिला मुख्यालय हैं, जहां पर ट्रेन नहीं पहुंची और पहुंची है तो वह ब्रांच लाइन है, बहुत छोटी है, एक आध गाड़ी कहीं चली गयी तो चली गयी। मैंने इतने नाम लिए हैं, इन सबका यही हाल है। इनके जो पैसैंजर्स हैं उनको बहुत तकलीफ होती है। आपको जानकर ताज्जुब होगा कि मैनपुरी और एटा, इन दोनों का स्टेशन शुआबाद जंक्शन है। यानी इनको अगर कोई मैन लाइन की गाड़ी पकड़नी हो तो उन्हें इतनी दूर तक अपनी व्यवस्था से आना पड़ता है। यह मामला दूसरी कई जगहों पर भी है। मैं यह सब इसलिए नहीं कह रहा कि मैं मैनपुरी से आता हूँ या फर्रुखाबाद इलाके का रहने वाला हूँ। हमीरपुर है, बहराइच है, मैं वहां घूमता हूँ। माननीय उपसभापति महोदय, मैं अभी भिंवंडी गया था। भिंवंडी पॉवरलूम का एक बहुत बड़ा सेंटर है। मुम्बई से हजारों लोग रोज यात्रा करते हैं लेकिन कोई लोकल ट्रेन वहां नहीं है। यह भी एक बात मैं कहना चाहता हूँ कि ज्यादातर वहां यूपी और बिहार के लोग हैं जो पॉवरलूम से और हथकरघा से जुड़े हुए लोग हैं। वे लाखों की संख्या में हैं। जब वे बिहार और यूपी आना चाहते हैं तो उन्हें या तो कल्याण या थाना से गाड़ी पकड़नी पड़ती है। उनके यहां कोई व्यवस्था नहीं है। मैं चाहता हूँ कि ये सब बातें तो हों और उनको पैसा दिया जाए। हम जानते हैं कि सरकारी आमदनी के बाद भी बिना पैसे के काम नहीं हो सकता है। मैं सरकार को पैसा दिए जाने के पक्ष में हूँ, लेकिन ऐसे इलाकों में, जहां पर पैसैंजर ज्यादा हैं और सुविधाएं कम हैं, ट्रेन उपलब्ध नहीं हैं, ऐसी बातों को आइडेंटिफाई किया जाए और उनकी तरफ ध्यान दिया जाए। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि अभी एक लाईन ग्वालियर से भिंड और इटावा होते हुए एटा तक के लिए की गई है। उस पर इतनी धीमी गति से काम हो रहा है, जिससे लगता है कि उसके पूरा होने के आसार नहीं हैं। वह पास हो गई है और उसका उद्घाटन भी हो गया है, लेकिन काम नहीं चल रहा है। इस तरह से इसमें तो बहुत दिन लग जाएंगे। आज जब कि एक ऐसे व्यक्ति को रेल मंत्रालय मिला है जो

खासतौर से गांव से आते हैं और गांव के दर्द को ज्यादा समझते हैं तो उनको यह तो महसूस करना चाहिए कि जो गांव के इलाके हैं, इनमें भी काम में तेजी आनी चाहिए। मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूं। सुखाबाद के ऊपर एक मेन लाइन है। पहली बात तो यह है कि सुखाबाद एक जंक्शन है, जहां से हावड़ा और दिल्ली के बीच फरुखाबाद के लिए ट्रेन जाती है। एक सड़क ग्वालियर से भिंड होते हुए आती है। वह सुखाबाद से एय तक जाते हुए आगे पहाड़ों तक चली जाती है। इस सड़क पर एक पुल, ओवर ब्रिज बहुत दिनों से प्रस्तावित था। उस ओवर ब्रिज के न बनने से गाड़ियों में भी काफी विलम्ब होता है और वहां घंटे-घंटे खड़ी रहती हैं। यह मुख्य लाइन है। यहां से जब चार-चार गाड़ियां इकट्ठी निकलती हैं, तब सड़क खोली जाती है। उससे एक्सिडेंट्स भी बहुत ज्यादा होते हैं। लोग मानते नहीं हैं और उसको क्रॉस करने की कोशिश करते हैं, जिसकी वजह से वहां पर एक्सिडेंट्स हो जाते हैं। मेरा सरकार से आग्रह है कि जो वहां प्रस्तावित पुल है, जब से मैं 1989 से एम्पी० हूं, यह सुनता आ रहा हूं कि वह बन रहा है और यहां चर्चा होती है। सरकारें बदल जाती हैं तो उस बारे में विचार भी बदल जाते हैं। मेरा कहना यह है कि जो महत्वपूर्ण चीज होती है, उसको जरूर मद्देनजर रखकर काम करना चाहिए। यह बहुत जरूरी है। महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि हमारे यहां यू० पी० में सब जगह 6 लाइन वाली सड़कें बन रही हैं। जब हमने लोगों से पूछा तो उन्होंने बताया कि 6 लाइन की करीब एक किलोमीटर सड़क पर 8 करोड़ रुपये का खर्च आता है। ....(व्यवधान)....

प्रो० रामबख्श सिंह वर्मा: लाइन नहीं, लेन।

श्री उदय प्रताप सिंह: आपके सुधार के लिए धन्यवाद। मैं लेन और लाइन दोनों की बात कर रहा था। इसलिए इधर का उधर हो गया। जो रेलवे लाइनें हैं, उनको बनाने में कम खर्च आता है। उसमें करीब डेढ़ से दो करोड़ तक का खर्चा आता है। अगर एक रेलवे की एक्स्ट्रा पटरी बन जाए तो उस पर अगर जरूरत पड़े तो जैसे रेल पर रखकर मिलट्री के ट्रक चले जाते हैं, जो हिन्दुस्तान में सड़कों की हालत किसी से छिपी नहीं है और अगर यह हालत खासतौर से यू० पी० और बिहार की है इस बारे में किसी को बताने की जरूरत नहीं है। इसको देखते हुए बहुत जरूरी है कि सड़कों पर काम किया जाए, लेकिन सड़कें उपलब्ध नहीं हैं। 6 लेन वाली सड़कें तो आप हर जगह नहीं पहुंचा सकते। लेकिन अगर इस तरह की लाइनें बनाई जाएं तो मैं समझता हूं कि दोनों काम एक साथ हो सकते हैं। ये मेरे कुछ सुझाव हैं, जो मैंने अपने अनुभव से दिए हैं। इन्हीं सुझावों के साथ, मैं इसका समर्थन करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री ललितभाई मेहता (गुजरात) : उपसभापति महोदय, आपने मुझे पूरक अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसलिए मैं आपको धन्यवाद करता हूं। भारतीय रेलवे की दृष्टि से हमारे फोर्मर चेयरमैन ऑफ दि रेलवे बोर्ड, मिस्टर अग्रवाल ने आजर्जेशन किया था और कहा था कि

"Freight traffic has gone down from 89 per cent to 40 per cent, and the



passenger traffic has gone down from 68 per cent to 20 per cent and this has resulted in very heavy loss to the revenue of the Railways."

उन्होंने तो यह भी कहा है

"This has not only affected Railways adversely but the national economy also."

रेलवे बोर्ड के भूतपूर्व चेयरमैन, अग्रवाल साहब यह मानते हैं कि अगर रेलवे का फ्रेट ट्रैफिक अभी चालीस प्रतिशत है, वह बढ़कर साठ प्रतिशत हो जाएगा और यह होने की पूरी संभावना है, तब रेलवे को सिर्फ डीजल में ही 7,500 करोड़ रुपये की बचत हो सकती है। अभी रेल मंत्री जी जो अनुदान मांगे लेकर आए हैं, वे तो 2,500 करोड़ रुपये की हैं। आप 7,500 करोड़ रुपये बचा सकते हैं, लेकिन 2,500 करोड़ का बजटरी सपोर्ट आपको चाहिए। इसका जो फ्रेट ट्रैफिक चालीस प्रतिशत है, वह साठ प्रतिशत कैसे बने, इस पर उन्हें ध्यान देना चाहिए। उपसभापति जी, मेरा दूसरा एक महत्वपूर्ण बिंदु और है कि 29 सितम्बर के इंडियन एक्सप्रेस में एक खबर छपी है, I am quoting it, Sir:

"If Lalu Prasad Yadav has his way, the Railways will soon be saddled with 20,000 wagons—all minus wheels, puls wagons which badly need wheel replacement."

मुद्दा यह है कि 20,000 वैगन का ऑर्डर हमने दे दिया है और वैगन के मैनुफैक्चरर्स कहते हैं कि आप हमें व्हील सप्लाय कीजिए, वरना हम आपके वैगन नहीं दे पाएंगे। रेलवे के अधिकारी ने यह कहा है कि:

"As of now, Railways have been running at least 5,000 wagons with wheels which should have been replaced."

"We are going beyond the prescribed condemnation size of the wheels and prolonging their life by one year to run the wagons. It is a calculated risk that we are taking," disclosed an official.

उपसभापति जी, मैंने यह समाचार पढ़कर दो दिन बाद प्रधानमंत्री जी को एक चिट्ठी लिखी थी और लालू प्रसाद यादव जी को भी इसकी एक प्रति भेजी थी। हमारे यहां स्टेट मिनिस्टर बैठे हैं, दूसरे स्टेट मिनिस्टर भी हैं, उन्हें भी चिट्ठी भेजी थी। उन्होंने जवाब दिया है, इसका एक विस्तृत जवाब मेरे पास आया है, इसमें उन्होंने यह स्वीकार किया है कि हम कितना भी प्रयत्न करें तो भी 20,200 व्हील्स की शॉर्टेज रहेगी। बाकी जो व्हील की शॉर्टेज उन्होंने कम करने का प्रयत्न किया है, उसमें उनका दुर्गापुर स्टील प्लांट 2,500 व्हील्स सेट देकर, फिर लोको मिल टैंडर 3,600 का जल्दी से

आ जाएगा। "condemnation size of the wagons and getting all wheels without compromising safety" ऐसा करके 7,500 व्हील्स आ जाएंगे। वेगन मैनुफैक्चरर्स का बफर स्टॉक, जिसकी ढाई महीने की समयावधि है, वह घटकर सवा महीने कर दी जाएगी, इस तरह से 6,600 व्हील्स बच जाएंगे। क्या रेलवे चलाने का यह कोई तरीका है? जहां एक ओर आप यह कहते हैं कि फ्रेट ट्रैफिक बढ़ता जा रहा है

"There is a requirement for more wagons because loading of freight is growing. Our fear is that we will have to stable 40000 wagons by the end of the year because of shortage of wheels," an official said."

This is the official report published in the *Indian Express* of 29th September उपसभापति महोदय, जहां एक ओर इसकी आवश्यकता है कि रेलवे का फ्रेट ट्रैफिक बढ़े, वहीं दूसरी ओर रेलवे मिनिस्ट्री, रेलवे मिनिस्टर के व्हील्स पर ऐसे चले, क्या यह ठीक है? इसका कारण क्या बताया,

"Sources close to the Minister say it's because Lalu is against imports as a policy."

Whether the Railway Minister imports or whether the railway public sector undertaking of this country imports, does it make any difference?

उन्होंने कहा कि हमने कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया और भारत अर्थ मूवर्स से कहा है कि आप इम्पोर्ट कीजिए। अगर भारत सरकार के ये उपक्रम इम्पोर्ट करते हैं। या रेलवे मिनिस्ट्री इम्पोर्ट करती है, उसमें क्या फर्क आता है, मुझे समझ में नहीं आता। तो यह ऐसी पॉलिसी जहाँ आपकी अनिवार्यता है, आवश्यकता है, तो पॉलिसी डिसेजन लेकर जल्दी से अगर ये व्हील्स इम्पोर्ट नहीं हुए तो 20 हजार वैगन हमारे पास होंगे, लेकिन व्हील्स नहीं होंगे। यह परिस्थिति हमारे देश में रेलवे की रहेगी। एक ओर जहाँ पर माल दुलाई के लिए ज्यादा से ज्यादा, बिजी सीजन में वैगन की माँग हो रही है, वहीं पर वैगन नहीं मिल पा रहे हैं, ऐसी परिस्थिति का निर्माण हो रहा है। उपसभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने जब एक यह बजट प्रस्तुत किया, उस वक्त उन्होंने दो बातें बतायी थीं। एक बात बतायी थी—रेलवे का आधुनिकीकरण और दूसरी बतायी थी - रेलवे की सुरक्षा। मैं इन दोनों बिन्दुओं पर, पहले रेलवे सुरक्षा की बात थोड़ी सी करना चाहूंगा। हमारे देश में करीबन 16 हजार 8 सौ किलोमीटर लम्बी पटरियाँ हैं। उसमें से 1 अप्रैल 2007 के पहले सभी को बदलना है। यह तय किया हुआ है, रेल मंत्री जी ने भी यह स्वीकार किया है। लेकिन अब तक जो हुआ, करीब तीन साल खत्म हो गए हैं, 8,938 किलोमीटर की पटरियाँ हम बदल पाए हैं। बाकी आधी, 50 प्रतिशत बदलना बाकी है। देश में एक लाख उन्नीस हजार से ज्यादा छोटे या बड़े ब्रिजेज हैं, पुल, पुलिया,

उनमें से रेलवे ने जो आइडेंटिफाई किया है 51,340 ब्रिजेज ऐसे हैं जो सौ साल पुराने बने हुए हैं, और उसमें से 386 तो ऐसे डेंजरस हैं, खतरनाक हैं कि जहाँ पर कभी भी रेल गिर सकती है।

कब रेल गिर जाए, वह पता नहीं चलेगा। सुरक्षा की दृष्टि से रेल मंत्रालय क्या कर रहा है? ट्रैक सरकिटिंग और सिग्नलिंग की दृष्टि से भी जितना पैसा उनको दिया जाना चाहिए, वह नहीं दिया जा रहा है। उपसभापति महोदय, रेल मंत्री जी एक के बाद एक नए प्रकल्पों की घोषणा करते जा रहे हैं। अभी 46 हजार करोड़ रुपए के जो नए प्रोजेक्ट्स मंजूर कर दिए गए हैं, और उसका इम्प्लीमेंटेशन करने की बात है तो रेल मंत्री जी कहते हैं कि 3 साल-4 साल-5 साल के बाद कोई-न-कोई काम शुरू होता है, बजट का प्रावधान किया गया है और उसमें से कोई पाँच प्रतिशत, एक प्रतिशत राशि दी जाती है। एक लाख पचास हजार करोड़ रुपए के नए प्रोजेक्ट्स जिनका वहाँ पर सूचन हुआ है, इसलिए हमारे रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी जो है और उसके जो ऑनरेबल चेयरमैन वासुदेव आचार्य जी हैं, उन्होंने जो बात कही थी, उसके लिए रेलवे मंत्रालय में क्या किया जा रहा है। The Parliamentary Standing Committee on Railways headed by Shri Basudev Acharya had, therefore, recommended the working out of an effective strategy to prepare project-wise priority in consultation with the Finance Ministry and the Planning Commission within three months. तीन महीने के अन्दर-अन्दर यह बात करनी चाहिए थी। मुझे लगता है कि आप यह रिपोर्ट आने के बाद कितना समय चला गया और रेलवे मंत्रालय ने इसके लिए क्या किया, यह हमें सोचना होगा। उपसभापति महोदय, मैं गुजरात से आता हूँ, इसलिए गुजरात की भी थोड़ी बात आपके माध्यम से मंत्री जी के पास पहुँचाना चाहूँगा। हमारा यह अनुभव जो आया कि रेल मंत्रालय में जो रेवेन्यू जेनरेट होता है और रेवेन्यू जेनरेट होने के बावजूद भी निगेटिव एट्रिब्यूट के कारण क्या होता है। हमारा कारण बिल्कुल पॉलिटिकल था। यहाँ पर महँगाई विरोधी रैली हमारे देश में भारतीय जनता पार्टी की ओर से होनी थी। राजकोट से दिल्ली तक, स्पेशल ट्रेन की बुकिंग कर ली थी। 15,70,000 रुपए पेमेंट इसका करना था और फिर हमारे पार्टी के पदाधिकारियों ने रेल अधिकारियों को यह कहा कि भाई, आप राजकोट से यह ट्रेन चलाते हैं तो यह ट्रेन अहमदाबाद, बड़ोदा, सूरत, दाहौद रुकेगी, वहाँ से हमारे कार्यकर्ता आ जाएंगे और फिर आप दिल्ली तक यह ट्रेन ले जाइए तो उन्होंने कहा कि अहमदाबाद में अगर पाँच मिनट ट्रेन रुकती है, बड़ौदा में पाँच मिनट ट्रेन रुकती है तो वह तो हॉल्ट हो जाएगा और वह हॉल्ट है, इसके कारण आपको चौदह लाख रुपए हॉल्ट के चार्ज देने पड़ेंगे। देखिए साहब, ट्रेन सीधी राजकोट से दिल्ली आ जाए या उपसभापति जी, कोई ऐसी ट्रेन है जो राजकोट से सीधे दिल्ली चलती है, अहमदाबाद से सीधे दिल्ली चलती है और जिस के रास्ते में एक, दो या तीन स्टॉप नहीं होते हैं? लेकिन वहाँ पाँच-पाँच मिनट के पाँच स्टॉप करने से उसके लिए वहाँ उन्होंने साढ़े 14 लाख रुपए के चार्ज निकालकर ट्रेन रद्द करवा दी जिससे वहाँ हमारे लिए बहुत कठिन स्थिति निर्मित हो गयी। तो कोई इमैजिनेशन से इस बारे में डिजीजन लिया जाना चाहिए।

उपसभापति जी, मैं दो बातें और कहना चाहूंगा। हाल में रेलवे में जो अलग-अलग डिवीजंस बने थे, उस में राजकोट, अहमदाबाद और भावनगर का रीऑर्गनाइजेशन होने के बाद रेलवे अधिकारियों ने खुद डिविजनल रेलवे मैनेजर राजकोट, जनरल मैनेजर ..(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: देखिए, आप की पार्टी के अभी तीन लोग बोलने बाकी हैं और सिर्फ 5 मिनट बचे हैं।

श्री ललितभाई मेहता: मैं एक मिनट में अपनी बात खत्म कर दूंगा। मेरा कहना है कि उस के लिए रेलवे बोर्ड भी सहमत है, लेकिन फाइल अभी भी पेंडिंग पड़ी है। मैंने रेल मंत्री जी से बार-बार बात की है और एक सांसद के नाते पिटीसन भी दी है, लेकिन इस मामले में निर्णय नहीं हो रहा है।

उपसभापति जी, मेरी रेल मंत्री जी से एक और रिक्वैस्ट होगी कि गुजरात में जितने प्रोजेक्ट्स हैं, उन्हें ध्यान देकर शीघ्र पूरा किया जाए। अभी वहां पर रेल मंत्री जी आए थे और उन्होंने राजकोट, जूनागढ़ से सोमनाथ तक के लिए ब्रॉडगेज ट्रैक का उद्घाटन किया। वहां लंबे समय से मांग रही है कि इस ट्रैक को कोडिनार तक आगे ले जाइए और जल्द पूरा किया जाए। सुरेन्द्र नगर और पीपावाव पोर्ट के बीच में जोड़ने की आवश्यकता है। इस के साथ ही सुरेन्द्र नगर से भडूच को जोड़ने के लिए एक नया रूट देकर जोड़ने की आवश्यकता है। इससे 120 किलोमीटर का अंतर कम हो जाएगा। इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त आज की परिस्थिति में रेलवे सेफ्टी की दृष्टि से ज्यादा-से-ज्यादा कारगर और प्रभावी कदम उठाए जाएं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आभार।

DR. M.S. GILL (Punjab): Mr. Deputy Chairman, Sir, I think I have ten minutes. I will try to stick to that.

Sir, I am basically a supporter of the Indian Railways. I do admire them overall in spite of the shortcomings that they might be having. In fact, from imperial India in colonialism in the world, India had a great railway system. The other systems which were there in Africa, Nigeria and elsewhere have all disappeared. Even in the old India, Pakistan system was pretty bad. But it is amazing that in spite of all limitations, in spite of the pressures of democracy and the *majbooris* that any Minister and any Government faces, men and women of the Railways continue to do rather a good job. From Amritsar to Trivandrum, to stick to time and to reach there after two to three days and that too on dot is not an easy job. By and large, they do it. Yes, if they go to Kolkata, they get left out somewhere on the way or they get taken over somewhere. This too is a fact of life.

AN. HON. MEMBER: It is not true.

DR. M.S. GILL: You say this when your turn comes. You know what I

3.00 P.M.

am alluding. By and large, yes, the men and women and the professional staff in the Railways are doing a great job. I, of course, support the Appropriation Bill. But what I would like to say, which the hon. Members have been bringing up and which we keep on bringing up, is that, first, you must upgrade and make the current system efficient. The track is bad. When I had gone for lunch, I was listening to the news on television. In 1999, a horrendous accident took place perhaps in Bhatinda. The report has come after five years which points to a bad track and many other things. Now the Railway Ministry is sitting over it. You know, Sir. I am a former civil servant. They are saying that they are preparing an action taken report. Those are, in fact, action blockage reports. You know that. That is being done. It should not take them five years to inquire into an accident. There was another accident in the east when two trains collided head on with full speed.

Some thousands of people died. So, accidents should be inquired into within six months or a year at best. In fact, the Inquiry Committee should be presided over by somebody from non-railways-somebody of a capability or an integrity which the country respects; not necessarily the country's Judges only. I don't believe in that. Then the Ministers and the Cabinet should take action on that, and we should not just leave it to these people to prepare the Action Taken Report.

Then, Sir, tracks need upgrading. You cannot speed up trains on the same track unless you do it. You need the latest signal equipment, and you need professional training, worthwhile training, for the staff, and, of course, some discipline and control. Unless we do these things, we will go on having more and more accidents and, certainly, as the people, in olden days used to say, "जब यात्रा को निकलते थे तो सबको जप्पी डाल कर, मत्था टेक कर, माता जी को जाते थे क्योंकि जगन्नाथपुरी जाकर पंजाब आयेंगे तो पता नहीं दो साल के बाद आयेंगे या नहीं।" अब माफ करना, गाड़ी चढ़ने में भी लोग यही महसूस करते हैं कि अमृतसर से कहीं दूर जा रहे हैं, पता नहीं आयेंगे या रास्ते में ही रह जाएंगे, बाँड़ी की कोई पहचान होगी या नहीं होगी। But we should also expand this great network. We should add 30,000-40,000 kms. of new lines. Large parts of the country have nothing frankly. There are empty tracks, and there is no Railways there. And, this country can do it. We are admired in Africa and elsewhere in the world for this. Even the Russians, I believe, have been told, "Why don't you get these chaps come and do something like the RITES in Nigeria? We should

expand it. The Prime Minister talks of infrastructure. I hope, in the new Budget, in infrastructure, the Railways would come first. Even the Aviation could come second; aviation is for some class of people to travel. I know its importance; but the Railways is for the masses of India to travel and to carry goods. So, I would say that this should be No. 1 in our infrastructure building, and I hope the new Budget would show something substantial in that.

Sir, then, comes the laying of the track. As I said, there are large empty parts. For example, I will give you Madhya Pradesh, I am a representative of Punjab. But I am very much a representative of Madhya Pradesh. And, I am a hill representative; I have *nishthra* there. Now, we have the North-South track, cutting through the British track, from Mumbai to Delhi. But, in the East-West, there is very little. From Rajasthan, Indore, to Orissa or Bengal or somewhere, there is nothing. I don't see Indore being a part of India and existing within India. It has no connection with anybody. The then Railways Minister, Shri Madhavrao Scindia, finally made a broad-gauge line from Gwalior and Shivpuri onto Guna and onwards. But there is only one train, for which I misused my CEC influence to try and get it. Still there is just a slow train from Dehradun to Indore. They need a lot more. So, expand the Railways, and this will give us maximum returns, more than roads. For goods train, you want to make a corridor from Delhi down there; this would help.

Sir, I would now talk of Punjab. From Ludhiana to Chandigarh, the line has been there for the last 30-40 years. Chandigarh comes on the main track; you already go from Ambala, Rajpura to Chandigarh. From Chandigarh and 50 miles to Ludhiana is through the richest district of India in agriculture, and it will give you the connection with Chandigarh on the main line. And, Chandigarh is not Punjab by the way. It is more Haryana, maybe. I hope you remember that. Right from Jullunder, Ludhiana, Chandigarh, Ambala onwards, please do it now. It will earn a lot for the Railways.

One more small thing in Amritsar district. Goindwal is the root of Sikhism, and Tarn Taran is the place where Guru Granth Sahib was written; only 12 miles away from there. I have been writing and using every charm on my friend, Shri Lalu Prasad Yadav; build it now. Land has been acquired. Give them 12 kms. From Goindwal-Tarn Taran-Amritsar, another 12 kms. would

take care of the Sikh sentiments. That is what I am trying to say. Twelve kilometres is not much to ask for. Chandigarh is our technical capital, but Amritsar remains our emotional capital and will remain India's and world's important pilgrim city. It needs better connection; it needs a better and faster Shatabdi. So, it should be taken care of.

Sir, I also want to say a word for Uttaranchal. I am a Mussoorie school boy. I have just been to the Bhagirathi Valley to Uttarkashi and beyond Gangotri. Now, they have a hill State. They have by compulsion a capital which is at this corner of the State, i.e. at Dehradun, and the State goes this way, all the way to Nepal or wherever, Nepal, in fact, precisely. They need a fast and straight connection with Delhi. I have travelled by the Shatabdi. First, it goes to Saharanpur, then comes halfway to Delhi, then goes this way and makes a 'Z'. Can't we lay a straight line for these hill people? I would request the hon. Minister that the Railways should do it. This is the first thing they need, if they are a hill State. The Ministers and officers come and go quickly by getting their job done. Two-and-a-half hours or two hours of Shatabdi should be more than good enough. It should not cost you too much. Thank you, Sir.

SHRI R. KAMARAJ (Tamil Nadu): (Spoke in Tamil)

\*SHRI R. KAMARAJ (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to speak on the Railways Appropriation Bill on behalf of AIADMK. I wish to make some points on some of the projects pertaining to Tamil Nadu.

I am constrained to say that the Railways do not give priority to the projects pertaining to Tamil Nadu as is given to other States. Even in fund allocation Tamil Nadu is not treated like other States. That is why there is more length of metre gauge in Tamil Nadu as compared to other States. Centre is delaying the approval of broad gauge lies in Tamil Nadu. Even if approval is given, enough fund is not allocated. The railways should give approval for all the BG line conversion projects of Tamil Nadu and allocate sufficient funds without further delay.

There are many tourist centres and historical places in Tamil Nadu. If exclusive trains are run to these places, more tourists including foreigners will be able to visit these places. Such step will increase the revenue of Railways and popularise the tourist centres of Tamil Nadu.

Next to Chennai port it is Cuddalore port that is fast growing. Bearing in

\* English Translation of the Original speech delivered in Tamil.

mind the development of this port, Cuddalore-Vridhachalam rail track is being converted into BG line. Linking this is yet another line, the Vridhachalam- Salem line, for the broad gauge conversion of which Tamil Nadu Government has given its share and has also acquired land for the purpose. This project was announced in 1999-2000 at an estimated cost of Rs, 198.68 crore and was scheduled to be completed by the year 2004. But so far the work has not been completed on this sector. Therefore, enough fund should be allocated and this project be completed expeditiously. The Mayiladuthurai-Karaikudi-Sivagangai and Kumbakonam-Villupuram metre gauge lines should be converted into BG line and I request the Centre to give approval for these projects and sanction enough funds immediately.

Mannargudi is an ancient town in Tamil Nadu. It is surrounded by many small and big villages. When many places in the country did not have railway station or rail link, this place had rail link and a railway station. But this railway station was closed some 25 years ago showing revenue loss as a reason. The long pending demand of the people of the region is to have rail link so as to run trains between Needamangalm and Pattukotai via Mannargudi. Mannargudi-Needamangalm already had rail link. I demand early consideration of this project. People of Mannargudi and the surrounding areas have to go to Thiruvarur and Thanjavur for booking their rail journey. There is need to set up a computerised booking office at Mannargudi for the benefit of the people. I wish to remind that such computerised booking offices are in existence in Perambalur and Kodaikanal.

People of Thanjavur, Thiruvarur and Nagapattinam districts have to begin their journey at Thanjavur for proceeding to Chennai. But as of now there are just 4 coaches attached to the Rockfort Express to Chennai from Thanjavur. I request that at least two trains should be run between Thunjavur and Chennai both ways daily.

Sir, standard salt is produced at Agasthiampalli in Tamil Nadu. The salt was being taken to other parts of States by rail and that provided employment opportunities to the people of the region besides increasing their level of income. As there is no BG line connection to this place, salt



is not being transported now. This has resulted in hardship to the people of the region and many have been rendered jobless. In view of this I appeal to the hon'ble Minister to take necessary steps to convert this line into BG line.

Integral Coach Factory Chennai is known for producing world-class coaches. But the production capacity of this factory has been reduced without any reason. Railways should take necessary steps immediately to rejuvenate ICF.

The Golden Rock Workshop near Trichy is very old and famous. Funds should be allocated for modernising this. There is quite good amount of transportation of food grain on the Thanjavur-Needamangalam-Thiruthurai-Nagapattinam-Kumbakonam-Mayiladuthurai rail route. But these railway stations do not have adequate facilities for the safe keeping of foodgrains. I request that godowns be constructed at these railway stations for safe keeping of the foodgrains.

Sir, Salem, Dharmapuri, Erode and Coimbatore railway centres of Tamil Nadu are still under Palghat Division in Kerala and this does not allow full growth of railways in the region. The long pending demand of the people of Tamil Nadu to set up a Divisional Headquarters at Salem should be fulfilled without any further delay.

Besides administrative convenience, the people of the region will be benefited. I request that the announcement for setting up Divisional Office of Salem should be announced this year and work should begin without delay. Perampur Railway Hospital is very famous and has well known specialists. The medical facilities of this hospital should be upgraded to benefit the people.

Sir, I have a word about rail safety. Majority commuters of the railways are poor and middle class people. There is not enough safety and security for them when they travel. The frequent accidents result in loss of lives and incapacitates people who have to spend the rest of their lives as handicapped. It is a pathetic situation. I appeal to the Government to provide modern safety equipments to prevent such accidents.

In view of the increasing traffic, railways should construct more over and under bridges in Tamil Nadu and allocate sufficient funds for that

purpose. Railways do not fix a time frame for many projects. Because of this there is cost escalation. For example, Thanjavur-Villuparam BG line conversion was estimated to cost Rs. 223 crore in 1998-99. But now it is estimated to cost Rs. 231 crore. Even now it is not known when this project would be completed. So also in the year 2000-2001 it was announced that Madurai- Rameswaram, Villupuram-Katpadi and Trichy-Manamadurai metre gauge will be converted into the BG line. But as the implementation is delayed, the cost is escalating. The Trichy-Karaikkal via Nagore line was to be converted into BG line as announced in 1995-96. Of this, only 50 km stretch from Trichy to Thanjavur has been converted. Even Thanjavur-Thiruvavur rail traffic has been stopped on this route from 1.2.2004 to complete the project. But conversion work has not yet begun. I request that the conversion work be begun without delay.

It is said that the time frame for laying new tracks is fixed as 13 years and for BG line conversion it is said to be 10 years. But no project is completed on time and that result in cost escalation. Sir, railways play an important role in transporting essential commodities. But wagons are not available on time. The railways should provide sufficient wagons for transporting goods.

As I conclude, a word about the railway employees. The Government should set up Poly Techniques, Engineering Colleges and Medical Colleges and give quality education to the wards of railway employees and also provide them job on priority. I hope the Hon'ble Minister will look into the demands that I have made. Thank you.

SHRI K. RAMA MOHANA RAO (Andhra Pradesh): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on this Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2004. This is the only opportunity through which Members will be able to ventilate the grievances of their respective States, to assess the functioning of the Indian Railways, to look at the modernisation, development, disaster management and other aspects of the Railways. The Indian Railways is part and parcel of our consciousness. With the rising of intensity of consciousness, public perception is focussed not only on the safety as on epitome of national efficiency and skill but also on other aspects such as electrification, fare hike, disaster management etc. of the Indian Railways. I wish to touch only some of the important points, which I thought need immediate attention of the Ministry.

I first come to the point relating to track renewals and upgradation. During the Ninth Plan, the Ministry has spent about Rs. 13,500 crores. Besides, now, you have Rs. 17,000 crores of non-lapsable fund. But, look at how much track you have renewed. Sir, it is just 15,700 Kms. If you look at the Eighth Plan, you were able to renew 14,205 Kms. of track with far, far less allocation. In the entire Ninth Plan period, you were able to renew just 1,500 Kms. At this pace, you need five more plans to complete the entire track renewal work in the country. So, I would like to know from the hon. Minister as to why are you lagging far behind in track renewal in spite of having nearly Rs. 30,000 crores at your disposal? What action plan do you have to complete 24,000 kms. of track renewal target set by you in the Tenth Plan?

Then, look at the total number of bridges that we have. We have 1,20,000 bridges in the country. Of these, 51,000 bridges, I would say, are the vintage of the 19th Century. Nearly half of our bridges have become obsolete and these are one of the main reasons for consistent accidents of trains in the country. So, I would like to know from the hon. Minister how many bridges identified by his Ministry are in distress condition as of December, 2004. What are your plans with regard to carrying out repairs to these distressed and other old bridges which need repairs/rehabilitation or rebuilding?

Sir, the hon. Railway Minister, Shri Laluji, while inaugurating some of the projects in Tamil Nadu, in the third week of September, 2004, said that during the last few months the number of railway accidents have come down drastically and further said that it is not because of any special safety measures undertaken by the Indian Railways, but because a picture of Lord Vishwakarma has been kept at his office in Rail Bhavan. So, I would say that if Lord Vishwakarma can save the Indian Railways without any effort on the part of the Railways, I advise him to set a photograph of Lord Vishwakarma in every railway engine which, as per the hon. Minister, helps in bringing down the accidents rate to nominal level. At the same time, the Asian Development Bank has approved a loan of 313.6 million dollars for Railways. I would like to know from the Minister as to how much money has so far been spent on the Railway safety out of this.

It is good that the Ministry has opened Tatkal Reservation System again in all trains. It is a very good idea. It helps the passengers a lot. But, at the same time, this shows the ulterior motive of the Minister to

increase the passenger fares through backdoor. Sir, as we all know, the Minister has not increased rail fares of passengers in his last July Budget. But, last month, indirectly he has increased the railway fares of passengers through Tatkal. If you look at the rates you will know the motive of the hon. Minister. I wish, with the permission of the Chair, to place before the House the percentage of increase. There is an increase of 50% in the Second A.C. charges; 100% increase in Third AC Charges; 200% increase in AC Chair Car and 200% increase in Sleeper. Same is the case with freight charges. There is a whopping 7.7% increase in freight charges on several commodities. The reasons that are being given for price hike is increase in prices of steel and diesel. It is surprising to know that the Ministry is increasing the freight charges now when the steel prices are gradually coming down. When the steel prices were at their peak, you did not increase the fares because of elections. So, I don't understand the rationale and the timing of increase. This wrong move not only will increase the inflation—which is already soaring up but will also affect the Railway finance adversely. Hence, I request the hon. Minister to withdraw the increase in freight charges and I also request him to charge nominally on Tatkal tickets.

The next point is, it is good that the Railways have decided to develop 317 stations out of 8,000 stations as model stations by March, 2005. I would like to know from the hon. Minister which are the stations that have been identified for modernization in A.P. and the progress of modernization of stations that have been taken up so far. Then, the Indian Railways, in co-ordination with the BSNL, has initiated measures to introduce telephone services in railway compartments. This has been introduced, on experimental basis, in Visakhapatnam very recently, so, I would like to know from the hon. Minister whether this has been taken up as a pilot project. If so, in how many trains this has been introduced and whether the Railways are facing any problem on this? I understand that this facility will be made available to the passengers only till the train leaves the station and the same is not available in running trains. I also understand that the BSNL people are observing the signals in moving trains. I request the hon. Minister to quicken the measures so as to introduce this facility in all trains because this helps a lot to passengers.

It is good that the Railways have decided to recruit 8,000 personnel in various groups in the next two years. I would like to have a break-up from

the hon. Minister, zone-wise and category-wise, and also the posts that have been reserved for the Scheduled Castes, the Scheduled Tribes and the OBCs in each Zone. At the same time, I congratulate the hon. Minister for his initiative to fill all the General Manager-level posts of various Zones that have been lying vacant.

As the House is aware, how optimally the IT was used by the TDP Government in Andhra Pradesh when it was in power. As a part of this, we had introduced E-Seva counters for the various services, including Railway tickets. But, instead of charging nominal charges for tickets, reserved through E-Seva counters, the Indian Railways is charging Rs. 30 per ticket. This amount is quite exorbitant. We have been persistently requesting the Railways to reduce this amount, at least, Rs. 15, because private agents in Andhra Pradesh are charging only Rs. 15 for a railway ticket. Hence, I request the hon. Minister to reduce the charges from Rs. 30 to Rs. 15 for tickets booked through the E-Seva counters. (*Interruptions*)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You wanted two more minutes. I have given you five minutes. (*Interruptions*)

SHRIMATI VANGA GEETHA (Andhra Pradesh): Sir, he wants two more minutes. (*Interruptions*)

SHRIMATI K. RAMA MOHANA RAO: Sir, now, I wish to bring to the notice of the hon. Minister some of the important proposals which are pending in the Ministry for the last so many years and some of them have not even taken up for implementation.

Sir, we have been demanding for introduction of the Rajahmundry Shatabdi, which had been withdrawn for the reasons best known to the Ministry. I understand that the reason cited is 'traffic not available'. This is not correct. Due to withdrawal of this train, the passengers are being attracted by private road transport and, thus, causing loss, running into crores, to the Indian Railways. So, I request the hon. Minister to kindly restart it immediately. We have also been demanding for a direct train from New Delhi to Tirupati via Shirdi. But, no announcement was made in July Budget. Hence, I request the Minister to look into it and run, at least, a bi-weekly train from New Delhi to Tirupati. The other point is, Secunderabad-Guntakal-Bangalore lane is, now, having more than 115%

track utilization. So, there is an urgent need for a second lane. I crave the indulgence of Shri Laluji to take up this job early. Sir, in 2000-01, the Ministry had taken up the work for a new railway lane between Patancheru and Jagipet. But nothing has so far been done in this regard. *(Time-bell)* Sir, I will take only one more minute. Then, Sir, despite substantial increase in the rail traffic on Bibinagar-Nadikudi section, I am constrained to say that the line capacity of this section to facilitate running of more trains has not been considered. This helps the operational flexibility of railway transportation. Hence, I request the Minister to take it up as early as possible.

There is also an urgent need to have a survey on a circular railway system between Vijayawada-Guntur-Tenali. Vijayawada, Guntur and Tenali are important and busy railway stations on the map of the SCR and they, with the establishment of a large number of engineering and medical colleges, are the nerve centres of the coastal Andhra Pradesh. The growth rate of traffic on this route is phenomenal. Hence, I request the hon. Minister to include this proposal, at least, in the next year's Budget. Then, we have been asking to increase the number of platforms at Vijayawada to ease the traffic and also a foot-over-bridge. I think this proposal is hanging fire in the Ministry. I request the hon. Minister to do the needful in this regard. The Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad lane was started with an estimated cost of Rs. 417 crores. But, to our utter disappointment, during the last three Budgets it has received only Rs. 35 crores.

Sir, with this speed, God only knows when the lane will be completed. I implore upon the Minister to complete this work in a time bound manner. Same is the case with Munirabad-Mahaboobnagar lane also. The Guntakal Renigunta doubling work is also pending ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can give the rest of the list to the Minister ...*(Interruptions)*...

SHRI K. RAMA MOHANA RAO: Sir, the distance of this line is 246 kilometres and the estimated cost is Rs. 420/- crores. In the last three years, the Ministry has released only Rs. 25/- crores. If funds are released at this pace, nobody knows when the project will be completed. Hence, Sir, the passengers ...*(Interruptions)*... Sir, I am concluding....*(Interruptions)*.... Sir, there should be more allocation for passenger amenities in the Budget....*(Interruptions)*....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now....(Interruptions)....You are encroaching upon the time of other Members.....(Interruptions)....

SHRI K. RAMA MOHANA RAO: Hence, I request the hon. Minister to take steps to quicken the pace of work, allocate funds, and see that the above projects are completed in a time bound manner. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Prof. Ram Deo Bhandary...(Interruptions)...Prof. Ram Deo Bhandary...(Interruptions)...

SHRIMATI VANGA GEETHA: Sir, one minute...(Interruptions)...

श्री रुद्रनारायण पणि (उड़ीसा): हमने बहुत कुछ किया है।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: देखिए, यह ठीक नहीं है? आप बैठिए।...(व्यवधान)...

SHRIMATI VANGA GEETHA: Sir, I want to make one request...(Interruptions)...

श्री उपसभापति: आप बैठिए।...(व्यवधान)...

SHRIMATI VANGA GEETHA: Mr. Deputy Chairman, Sir, the hon. Minister visited my place. I request the Minister to allocate some funds for Kakinada main line and for Kotipalli and Narsapur Railway line also. I also request the Minister to kindly increase the funds for passenger amenities.

श्री उपसभापति: भंडारी जी, आपकी पार्टी के पांच मिनट हैं, इसका ख्याल रखिएगा।

प्रो० राम देव भंडारी (बिहार): महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे...(व्यवधान)....रेल मंत्रालय की पूरक अनुदान मांगों पर विचार रखने का अवसर दिया है। महोदय, सिर्फ 6 महीने हुए, जब माननीय लालू जी ने रेल मंत्रालय का चार्ज लिया और इस सदन में रेल बजट पेश किया। महोदय, जब रेल बजट पर बहस हो रही थी तब मैंने कहा था कि आम आदमियों के लिए, रेल बजट में कभी भी इतना प्रावधान नहीं किया गया जितना इस रेल बजट में किया गया है। इसलिए कि श्री लालू जी स्वयं उन्हीं में से आते हैं, जो इस देश का बहुत बड़ा समूह है और जिसकी आबादी 90 प्रतिशत से अधिक है। लालू जी किसान मजदूर परिवार से आते हैं। वे ऐसे लोगों का दर्द समझते हैं। ये वही लोग हैं, जिन्होंने अपना खून-पसीना बहाकर, इस देश को बनाया है। अभी भी उन्हीं के खून-पसीने से यह देश चल रहा है। ऐसे लोगों के लिए लालू जी पिछली बार सदन में रेल बजट लाए थे और सिर्फ 6 महीने में इस रेल विभाग के कार्यक्षेत्र में जो सुधार हुआ है, उसकी हमें प्रशंसा करनी चाहिए। जब रेल बजट सदन में आया तब, उन्होंने कुछ वायदे किए थे। वे वायदे आम लोगों के हित में थे। लालू जी, रेल मंत्री हैं या बिहार के मुख्यमंत्री थे, हमेशा इस देश के कॉमन आदमी, आम आदमी की उनको चिंता रही है। जैसे ही वे रेल मंत्री बने तो उन्हें महसूस

हुआ कि देश की जो ग्रामीण व्यवस्था है, जो गांव के लोग हैं, जो गांव के शिल्पकार हैं, जो शिल्पी हैं, वे खत्म हो गए हैं। बड़ी-बड़ी फैक्ट्रियों में छोटी-छोटी चीजें बनने लगी हैं, इसलिए उनका जो रोजगार था, वह खत्म हो गया है और वे दाने-दाने को मोहताज हो रहे हैं। इसीलिए उन्होंने सबसे पहला काम यह किया कि इस देश के जो कुम्हार भाई हैं, उनके लिए उन्होंने रोजगार की व्यवस्था की। उन्होंने कहा कि रेल में अब प्लास्टिक का गिलास नहीं चलेगा, रेल में अब कुल्हड़ चलेगा। इससे लाखों कुम्हार भाइयों को रोजी मिली। आज लाखों कुम्हार भाइयों ने अपने घर में लालू जी का फोटो टंगा हुआ है। कुम्हार भाइयों के घर में एक तरफ भगवान का फोटो है, तो दूसरी तरफ लालू जी का फोटो है...(व्यवधान)... आप सुनिए...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप बोलेंगे...(व्यवधान)...बोल रहे हैं...(व्यवधान)...उस वक्त जवाब देना...(व्यवधान)...बैठिए...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: सुनिए...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप बोलिए...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि गांव में रहने वाले जो शिल्पकार हैं, उनकी चिंता लालू जी ने की है। पूरे देश में बुनकरों की करोड़ों की जनसंख्या है। ये बुनकर बेरोजगार थे। रेल में बुनकरों के बने हुए कपड़े नहीं लिए जाते थे, बड़ी-बड़ी फैक्ट्रियों में जो कपड़े बनते थे, उनके कपड़े लिए जाते थे। लालू जी ने ऐसा प्रावधान किया कि अब से रेल में बुनकरों द्वारा बुने हुए कपड़े लिए जाएंगे। इससे लाखों करोड़ों बुनकरों को रोजगार मिला।

उपसभापति जी, आजकल पेप्सी कोला, कोका कोला की बहुत चर्चा हो रही है। कहते हैं कि इसमें जहर मिला हुआ है, इसे नहीं पीना चाहिए। लालू जी ने इसे महसूस किया। उन्होंने जो व्यवस्था की है, उससे दो बातें होंगी। अगर आप कोला नहीं पिएंगे तो आपके स्वास्थ्य की रक्षा होगी और दूसरी बात यह होगी कि अगर आप लस्सी, मट्ठा पिएंगे तो इससे आपका स्वास्थ्य बनेगा और यह पीने में भी बहुत स्वादिष्ट होगा। अगर आप इसे मिट्टी के कुल्हड़ में पिएंगे तो इसका स्वाद और भी दुगुना हो जाता है...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: अच्छा है, आप सुनिए...(व्यवधान)...बैठिए...(व्यवधान)...आप जरा खामोश रहिए, ऐसे बीच में इंटरवीन मत कीजिए...(व्यवधान)...वे कुछ गलत नहीं कह रहे हैं.. .(व्यवधान)...बीच में इंटरवीन मत कीजिए...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: उपसभापति जी, जब भी गरीबों की बात होती है, जब भी ग्रामीण लोगों की बात होती है, पता नहीं इन लोगों को गुस्सा क्यों आता है? हम अभी ग्रामीणों की, गरीबों की बात कर रहे हैं और यह हमें बीच में डिस्टर्ब कर रहे हैं। महोदय, रेल में काम करने वाले जो कुली होते हैं, वेंडर होते हैं, किसी ने उन पर आज तक ध्यान नहीं दिया। लालू जी के आने के बाद रेल में काम करने वाले कुली, वेंडर और ये जो गरीब तबके के लोग हैं, उन पर पूरा ध्यान दिया गया है। महोदय,



इस देश में बेरोजगारी चरम सीमा पर है। जब भी कहीं से इंटरव्यू के लिए बेरोजगारों को बुलाया जाता है उसके पास इतना पैसा भी नहीं होता कि वह इंटरव्यू में जाए। लालू जी ने यह व्यवस्था की है कि जिन्हें इंटरव्यू की कॉल्स मिलेंगी, वे इंटरव्यू कार्ड दिखाकर रेल यात्रा कर सकते हैं। उन्हें टिकट दिया जाएगा, वे इंटरव्यू के लिए जा सकते हैं...(व्यवधान)...

प्रो० रामबख्श सिंह वर्मा: सर ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: देखिए, वक्त आपको भी उतना ही मिलेगा, जितना दूसरी पार्टियों को मिलेगा...(व्यवधान)...ठीक है, उनके विचार हैं, आप बोलने दीजिए...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: महोदय, जो गंभीर रूप से बीमार हैं, हजारों की संख्या में बिहार, उत्तर प्रदेश, नेपाल से यहां एम्स में लोग इलाज कराने आते हैं, उनके लिए लालू जी ने व्यवस्था की है जो भी गंभीर रूप से बीमार व्यक्ति रेल में सफर करेगा, उसे रेल यात्रा में रियायत दी जाएगी। महोदय, इन्हें लालू जी के इन कार्यों की प्रशंसा करनी चाहिए। महोदय, उन्होंने इतना ही नहीं किया, रेल में माफिया का राज था। रेल में जितना ठेका होता था, एक बड़ा भारी माफिया गिरोह—मैं कहना नहीं चाहता हूं उनका कि किनसे संबंध था, क्योंकि विरोधी पक्ष भड़क जाएंगे ये माफिया लोग पूरे रेल का ठेका लेते थे। लालू जी ने उस पर कंट्रोल किया है ताकि यह माफिया गिरोह रेल का ठेका न ले। इतना ही नहीं स्क्रैप, करोड़ों का स्क्रैप कौड़ियों के मोल बिकता था स्क्रैप को कौड़ियों के मोल खरीद कर लाया जाता था। लालू जी ने कहा कि स्क्रैप को रिसाइक्लिंग करके फिर से हम रेल के लिए सामान बनाएंगे। इसके लिए उनकी प्रशंसा करनी चाहिए और मैं जो बोल रहा हूं, इस पर ये हल्ला कर रहे हैं। महोदय, रेलवे में मालगाड़ियों के द्वारा जो सामान ढोया जाता था, उसमें भी बड़ा घपला होता था। दस टन का बुकिंग होता था और दस टन के बदले में पंद्रह टन चला जाता था। लालू जी ने सरप्राइज चेकिंग किया और इसको पकड़ा। उसके खिलाफ कार्रवाई हो रही है। पूरे रेलवे विभाग में यह संदेश गया है कि इस तरह की जो घपलेबाजी हो रही थी, उसे बन्द करना पड़ेगा। महोदय, मैंने कुछ बातें कहीं। मैं लालू जी की प्रशंसा करता हूं लेकिन उन के हाथ में कोई जादू की छड़ी नहीं है। अभी मेहता साहब, अच्छी बात बोल रहे थे और वे कई समस्याओं की चर्चा कर रहे थे, मगर लालू जी के हाथ में कई जादू की छड़ी नहीं है कि वे छड़ी घुमा दें और रेलवे की सारी समस्याओं का समाधान हो जाए। महोदय, उन्हें अभी केवल 6 महीने हुए हैं। उन्हें और समय दें। निश्चित रूप से रेलवे की वर्किंग में भारी सुधार होने जा रहा है।

महोदय, एक-दो मिनट में और एक-दो समस्याओं के बारे में चर्चा करना चाहूंगा।

श्री उपसभापति: आपकी पार्टी का ज्यादा वक्त हो गया है।

प्रो० राम देव भंडारी: मैं तुरंत खत्म कर रहा हूं। महोदय, पूर्व-मध्य रेलवे में दो योजनाओं पर भारी तामझाम के साथ, बड़ा भारी समारोह हुआ था। जहां मैं रहता हूं, उसी के आस-पास की बात कह रहा हूं। एक समारोह में पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी, रेल मंत्री जी, शरद

यादव जी और कई मंत्री भी यहां से गए थे। वहां कोसी पर निर्मली व थर्विंट के बीच में रेल लाइन बननी है। एक बड़ा समारोह था जो चुनाव से पहले हुआ। इस में चुनाव के मौके पर संदेश देना था कि यह लाइन हम बनाने जा रहे हैं। वह बहुत बड़ा कार्यक्रम था, लेकिन अभी तक उस दिशा में प्रोजेक्ट काम आगे नहीं बढ़ा है। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि नेपाल, भारत की सीमा पर वह लाइन है बहुत इम्पोर्टेंट लाइन है। अगर यह लाइन बन जाय तो जहां हम एक घंटे में जा सकते हैं, वहां इस समय घूमकर जाने से 15 घंटे लगते हैं। दूसरी योजना का शिलान्यास मेरे गांव में हुआ—उसमें नीतिश कुमार जी, जार्ज फर्नांडिस जी, शरद यादव जी गए थे। वहां सकरी से निर्मली और लौकहा से झंझारपुर के बीच बड़ी लाइन बननी है। अभी छोटी लाइन है, बड़ी लाइन बननी है। कहा यह गया कि इस रेल लाइन को डिफेंस मिनिस्ट्री से बनाएंगे। मैं रेल मंत्री जी से स्पष्टीकरण जानना चाहूंगा कि उसकी पोजीशन क्या है? क्या वह एक चुनावी स्टंट था? चुनाव के ठीक पहले उसका शिलान्यास किया गया था, क्या वह चुनावी स्टंट था? अगर चुनावी स्टंट नहीं था और उस दिशा में कुछ काम हो रहा है तो मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि उसकी स्थिति क्या है? महोदय, माननीय रेल मंत्री, लालू प्रसाद जी की जितनी प्रशंसा की जाए, वह कम है और मुझे पूरा विश्वास है कि आगामी वर्षों में रेल मंत्री जी के हाथों, रेल मंत्री जी के द्वारा रेल विभाग में जो सुधार किया जाएगा, वह अभूतपूर्व होगा, ऐतिहासिक होगा। मैं पुनः एक बार रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति: श्री बी०के० हरिप्रसाद।

SHRI B.K. HARIPRASAD (Karnataka): Mr. Deputy Chairman, Sir. thank you very much for giving me the opportunity. I rise to support this Appropriation (Railways) Bill, 2004. While echoing the sentiments of Mr. M.S. Gill who said that he is proud of our Railways, I would add that the whole country is proud of our Railways, which is one of the oldest and the biggest public sector in the world. As I said, it is one of the oldest public sectors. It has already completed almost 150 years in serving the people of this country right from Kashmir to Kanyakumari and from Kutch to Kohima. But even after 150 years, a lot more has to be done in Railways, in terms of expansion of the Railway links to the different capital cities of the country, Sir, if I am correct,—subject to correction—way back in 1858, when Britishers started laying the railway tracks in this country, within two years, they were able to lay huge railway tracks throughout the country. But later, even after 150 years, probably, we have not done even one-fourth of the expansion of laying of railway tracks. So, Sir, I feel that still a lot more needs to be done to upgrade the Indian Railways to match international standards.

Sir, while presenting the Railway Budget, the hon. Railway Minister had laid stress on the expansion and improvement of railway tracks in the country. But it is already six months now, and still there is no word about the expansion of railway tracks to some of the North-Eastern regions and Southern parts of the country; especially, in Sikkim, there is still no railway track to Gangtok or to any other part of Sikkim and to most parts of the North-East. My colleague from the Left was mentioning Tripura, probably about a line from Trivandrum to Tripura might be the Communist connection! That should be expedited at the earliest.

Sir, the hon. Minister of Railways took the major decision of uniform gauge policy in the country way back in 1991. Still, there are lots of railway lines in the country, which are metre gauge; especially, in Rajasthan, Karnataka, parts of Tamil Nadu and Andhra Pradesh, lots of metre gauge tracks still exist. Though Karnataka feels proud of its six Railway Ministers, hardly anything could be done in terms of increasing the railway lines or expanding the railway network in Karnataka. I feel that a place like Bikaner in Rajasthan, which is a border district of the country, definitely needs a broad line; Bikaner still has a metre gauge line. In that part of the country, one can see even narrow gauges. After the uniform gauge policy of 1991, the Railways have stopped manufacturing bogies for the metre gauge, resulting in non-maintenance of metre gauge bogies throughout the country. Definitely, the metre gauge bogies need upgradation and maintenance in all forms.

Sir, Karnataka is the State to which you and I belong and Bangalore is one of the fastest growing cities in South-East Asia. One might have read in some newspapers recently about the collapse of the transport system. One of the reasons behind this is lack of interest shown by the Railway Ministry.

Sir, way back in 2002, the Karnataka Government mooted the idea of involving the private sector in developing some of the loans in the Konkan Railways. It was known as K-RIDE projects. The idea was developing and implementing rail infrastructure projects in Karnataka and providing leverage to private sector participation in the development of such projects. There are four projects identified by the State Government. They are Hassan-Mangalore, for gauge conversion, Solapur-Gandag, again a gauge conversion project, Hospet-Guntakal, for doubling line, and Hubli-Ankola for a new line.

Sir, owing to economic reforms, a lot of economic activities have taken place in parts of Karnataka, especially in Bellary, where we find iron ores in abundance. The transportation of iron-ore to the port is one of the biggest problems. If these gauges are converted and new lines are sanctioned, there would be less pressure on the road transport; most of the National Highways have been damaged because of the heavy traffic due to transportation of iron-ores.

Sir, the Government of Karnataka, with a joint venture of the Ministry of Railways, has taken up some of the projects in and around Bangalore, especially Bangalore-Kengeri, for doubling of lines, Kengeri-Ramanagara for doubling of lines and Kottur-Harihar for new lines. I appreciate the move of the Government of doubling the lines between Bangalore and Ramangara and developing other lines. But I demand of the Railway Ministry to grant of lines from Bangalore to Mysore, as lots of Information Technology companies are coming up in Mysore. That would be of great help both for the development of the region and employment generation of people in and around Bangalore and Mysore. Lastly, but not the least, the commuter rail service in Bangalore... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Lastly for your speech, not for Karnataka.

SHRI B.K. HARIPRASAD: Yes, Sir, of course. The Government of Karnataka had proposed a metro rail in Bangalore city. Sir, a Committee has been formed and a study was conducted by the RITES, one of the subsidiaries of Railways, and it has submitted its report way back in 2002. This report has clearly said about the feasibility of metro rail in Bangalore that could be operational within ten years if there is an investment of Rs. 1025 crores. It needs huge funds because Bangalore is facing a severe transportation problem, and there is a lot of congestion in Bangalore city. If this metro rail is sanctioned to the Bangalore city, I think, the Railway Ministry would be doing a great service to the citizens of Bangalore, and particularly to the Karnataka State, to decongest traffic in Bangalore city. With these few words, I request the Minister to consider some of the demands of the Government of Karnataka. Thank you.

श्री राजीव शुक्ल: उपसभापति जी, इस विषय पर हमें अवसर देने के लिए धन्यवाद। सर, रेल मंत्री लालू जी के बारे में लोग कुछ भी कहते रहें, लेकिन पिछले छः महीने में उन्होंने जो कुछ रेलवे

में किया है, उसकी निश्चित रूप से हमें सराहना करनी चाहिए। राजनीति में, लोकतंत्र में, जो आलोचना के विषय हों, उनकी आलोचना की जानी चाहिए, उसमें हम भी सहमत हैं। लेकिन इसका यह मतलब नहीं है कि अगर किसी ने कुछ काम अच्छा किया है तो उसकी प्रशंसा नहीं होनी चाहिए। उस पर हो-हल्ला, हुड़दंग से कोई मतलब नहीं है क्योंकि सब कुछ आंकड़ों पर होता है। हर जगह से मंगाया जा सकता है दो-तीन बातें हैं, जिनके लिए हम उनकी प्रशंसा करना चाहेंगे।

एक तो जो उन्होंने रेलवे फ्रेट के लिए माल भाड़ा के लिए अलग से प्रयास किए, उसमें तकरीबन 9 प्रतिशत का इजाफा हुआ और पैसेन्जर ट्रैफिक पांच प्रतिशत बढ़ा। एक तीसरी जो सबसे बड़ी बात होती है, रेलवे सैफ्टी की, तो अगर दुर्घटनाओं को देखा जाए तो जो पिछले 8 महीने की है, उसके अनुपात में जो पिछले साल है, उससे अगर आकलन किया जाए तो 235 दुर्घटनाओं के मुकाबले सिर्फ 155 दुर्घटनाएं हुईं, वे भी माइनर किस्म की, बड़ी दुर्घटनाएं नहीं। उनमें भी कमी आयी है। हम इन तीन बातों के लिए निश्चित रूप से उनकी प्रशंसा करना चाहेंगे। इसके अलावा कुछ चीजों पर हम निश्चित रूप से रेल मंत्री जी से जानकारी चाहेंगे कि उन पर क्या हुआ और हमारे जो कुछ सुझाव भी हैं उनको हम उनके सामने रखना चाहेंगे। जैसे उन्होंने कहा था कि कुछ लोग माफिया और कई लागे एक्सेस लोडिंग करते हैं जिसकी वजह से रेलवे का बहुत नुकसान होता है, कि सामान रिकॉर्ड में कुछ है और डब्बों में लाद कुछ दिया, जिससे पटरियां, ट्रैक भी खराब होते हैं, वैगन्स भी खराब होते हैं तो उस पर उन्होंने कई जगह छापे मारे थे, कई कार्रवाई शुरू की थी, उसका परिणाम हुआ, क्या नतीजा हुआ? कोई पकड़े गए कि नहीं पकड़े गए? जनरल इन्स्पेक्शन था या स्पेसिफिक इन्स्पेक्शन था? इस पर रेल मंत्री जी हमें बताने का कष्ट करें।

दूसरी चीज है कि उन्होंने कहा था कि आन लाईन टेंडरिंग का हम प्रोसेस शुरू कर रहे हैं, जिससे रेलवे माफिया को खत्म किया जा सके, जो टेंडर में दूसरी पार्टी को नहीं आने देते हैं और सीधे वे लोग आ जाते हैं, जो गुण्डा तत्व होते हैं? वे असामाजिक तत्व कब्जा कर लेते हैं। तो ऑन लाइन टेंडरिंग शुरू हुई कि नहीं शुरू हुई? शुरू हुई तो कहां शुरू हुई और इसके क्या परिणाम हैं?

तीसरी बात है कि उन्होंने बजट में एक और प्रॉमिस किया था कि स्क्रेप बिकना बिल्कुल बन्द हो जाएगा। उसको रिसाइकल करके हम यूज करेंगे। तो बन्द हुआ कि नहीं हुआ? अगर बन्द हो गया है तो स्क्रेप डम्प किया जा रहा है या उसको रिसाइकल करने का प्रॉसेस शुरू हो गया है। क्या वह, बिहार में जो नई फैक्टरियां लगने वाली हैं, उसी के लिए इस्तेमाल हो रहा है या क्या हो रहा है? इस मामले में अगर रेल मंत्री जी जानकारी देने का कष्ट करेंगे, तो अच्छा होगा।

उपसभापति जी, एक बहुत जोर-शोर से बात हो रही है कि तमाम जो हजारों गरीब लोग हैं या छोटे तबके के लोग हैं, वैंडर्स, उनको रेलवे स्टेशनों से एक योजना के तहत हटाया जा रहा है और जिनकी पांच करोड़ तक की हैसियत है, उनको रेलवे प्लेटफार्मों पर काम दिया जा रहा है। हो सकता

है कि इसमें उनका कुछ उद्देश्य हो, कुछ मकसद हो कि किसी तरह से प्लेटफार्मों को साफ-सुथरा रखें, लेकिन इसके साथ लोगों के रोजगार का प्रश्न भी जुड़ा है। इसलिए मैं बड़े स्पष्ट शब्दों में मंत्री जी से उत्तर चाहता हूँ कि क्या वे सचमुच उन बेरोजगार होने वाले लोगों के लिए रिहैबिलिटेशन का प्रयास कर रहे हैं और जो स्कीम आप ला रहे हैं उसका उद्देश्य क्या है? इस स्कीम को लाने के कारण क्या हैं? क्या इस स्कीम को लाना जरूरी है?

महोदय, एक योजना थी कि पूरे देश में रेलवे स्टेशनों पर जो एंएच व्हीलर के बुक स्टाल होते थे, उनको हटाया जा रहा है और उनकी जगह तमाम लोगों को अवसर दिया जाएगा, मगर उस स्कीम का क्या हुआ, अभी तक पता नहीं चल रहा है। लोगों में काफी उत्सुकता है कि आप एंएच व्हीलर को हटाकर उसकी जगह किसको ला रहे हैं? उसमें लाने के लिए क्राइटेरिया क्या हैं? उसका टेंडर कब हो रहा है? क्या उसमें कुछ फिक्स दाम होंगे, जिसके आधार पर बुक स्टाल दिए जाएंगे, कृपया इस बारे में भी बताने का कष्ट करें।

महोदय, अभी परसों मैंने अखबार में पढ़ा था कि कुल्हड़ जो हैं, जो मेरे ख्याल से लालू जी की विशेष योजना है कुल्हड़ इंट्रोड्यूस करने की, तो यह कुल्हड़ सीधे कुम्हार से खरीदे जाएंगे। अगर सीधे कुम्हार से खरीदे जाएंगे तो कैसे गांव गांव से कुल्हड़ इकट्ठे किए जाएंगे? कैसे रेलवे में आएंगे? क्या कोई को-आपरेटिव बनाई जाएगी? अगर इस तरह ही रहा, तो इसका कोई फायदा गांव के लोगों को नहीं मिलेगा बल्कि निश्चित रूप से बड़े बड़े लोग इसकी फैक्टरियां लगाएंगे। तो मंत्री जी इस बारे में भी स्पष्ट बताने की कृपा करें कि किस तरह से कुल्हड़ों को लिया जाएगा।

महोदय, पीछे दिल्ली रेलवे स्टेशन पर एक बड़ी दुर्घटना हुई थी, जब एक-साथ वहां भीड़ इकट्ठी हो गई थी। इस दुर्घटना में कई लोग मारे गए थे। यह रेलवे के इतिहास में एक बहुत दुखद घटना थी। इसके लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ताकि दुबारा ऐसी दुर्घटना न हो? ट्रेफिक आपका बढ़ रहा है? पहले यह एक करोड़ था, इसमें 5 परसेंट पैसेंजर्स का इजाफा हो गया। यह 5 परसेंट रेलवे यात्री तो बढ़ गए, लेकिन प्लेटफार्म वही हैं, तो इसके लिए आप क्या इंतजाम कर रहे हैं? क्या गाड़ियों का कोई डायवर्जन करने जा रहे हैं? विशेषकर त्योहारों के दौरान क्या व्यवस्था की जा रही है?

(उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेस्वरी) पीठासीन हुईं)

माननीय, सबसे ज्यादा दिक्कत रेलवे में आती है कि जनरल कोचेज बहुत कम हैं, मुश्किल से एक गाड़ी में तीन-चार जनरल डिब्बे होते हैं और बाकी रिजर्वड डिब्बे होते हैं। रेलवे में सफर करने वालों में ऐसी संख्या ज्यादा लोगों की होती है, जिनके पास रिजर्वेशन नहीं होता है। क्या इस तरह के कोचेज बढ़ाए नहीं जा सकते? अगर इस तरह की कोई योजना हो तो मंत्री जी, निश्चित तौर पर उस पर विचार करने का कष्ट करें।

माननीया, मैं यहां एक बात जरूर कहना चाहूंगा कि रेलवे में जो कारपोरेशन अलग अलग बनाए गए हैं, वे अपने आप में बिल्कुल सेपरेट पावर सेंटर बन गए हैं। तो ये जो सेपरेट कारपोरेशन

4.00 PM

रेलवे के हैं, उन पर मंत्रालय का कितना अंकुश है और कैसे उन पर आप कंट्रोल रख पा रहे हैं? इस बारे में भी मंत्री जी स्पष्ट करने का कष्ट करें।

4.00 PM

आखिरी बात, लालू जी ने एक पंचवुअलिटि ड्राइव शुरू किया था, जिसकी बड़ी पब्लिसिटी हुई थी कि रेल भवन के बाहर साढ़े नौ बजे रजिस्टर ले लिए जाते थे, लेकिन यह ड्राइव एक बार के बाद दुबारा चला। मेरे ख्याल से इसे फिर से शुरू होना चाहिए और दूसरे शहरों के ऑफिसों में भी इसे किया जाए। यही मेरी प्रार्थना है। धन्यवाद

श्री राम नाथ कोविन्द (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदया, रेलवे से संबंधित जो एप्रोप्रिएशन बिल पर चर्चा हो रही है, उस पर मैं अपनी बात कहना चाहूंगा। यह संयोग की बात है कि सबसेसवली बिहार से रेल मंत्री आते रहे हैं, और जो बात अभी भंडारी जी उठा रहे थे, मैं उसका उत्तर तो नहीं दे रहा हूँ, लेकिन फिर भी मुझे कुछ लगा कि इस देश की राजनीति अथवा जो रेलवे मंत्रालय से संबंधित जो भी बिहार से रेल मंत्री रहे हैं, उन्होंने बड़े पापुलिस्ट मेजर्स उठाए। किसी जमाने में जॉर्ज फर्नांडिस साहब थे, उन्होंने यह कुल्हड़ की शुरूआत की थी, राम विलास पासवान जी आए तो उन्होंने कुलियों को बड़े गले लगाया, वेड्स के साथ हाथ मिलाया और कुलियों के लिए उन्होंने पासेस की स्वीकृति की और इसी तरह से नीतिश जी आए। मैं उसमें जाना नहीं चाहता, लेकिन यह जो पापुलिस्ट मेजर्स हैं, वे सबसेस नहीं हुए। आज भी मैं देखता हूँ कि राजधानी अथवा शताब्दी में कुल्हड़ लागों को ऑफर किए जाते हैं लेकिन वे उपयोग नहीं करते हैं, लोग कहते हैं कि these are unhygienic. महोदया, जो मैं रेलों में सबसे अधिक महत्वपूर्ण समझता हूँ तथा जो यात्रियों की सुविधाओं से भी बढ़ करके है, वह है यात्रियों की सुरक्षा का विषय। जब सुरक्षा की बात आती है तो उसके दो पहलू हैं। एक रेल दुर्घटनाओं से सुरक्षा व दूसरे जो यात्री चलते हैं, उनके जान माल की सुरक्षा। कभी ट्रेस में चोरियां हो जाती हैं, डकैतियां होती हैं, इस प्रकार की घटनाएं न हों और इन दोनों के संबंध में कभी-कभी जब बड़ी घटनाएं होती हैं तब उन पर जांच कमेटियां बैठती हैं। अभी एक घटना का मैं यहां उल्लेख करना चाहूंगा। खन्ना में एक दुर्घटना हुई थी जिसमें लगभग 200 लोग मारे गए तथा बहुत से हताहत भी हुए। उसके लिए एक उच्च स्तरीय जांच समिति बनाई गयी थी, उसकी कुछ findings भी आईं, लेकिन मैं उनमें नहीं जाना चाहता। मोटे तौर पर जब बड़ी दुर्घटना हो जाती है तब आम जनता व हम लोगों के साथ भी लगभग एक सप्ताह या पंद्रह दिन तक वे सब चीजें एक साये की तरह घूमती रहती हैं। कभी-कभी लोग नाइट ट्रेवल भी इसलिए avoid करते हैं कि अभी अभी अमुक दुर्घटना हुई है। हम लोग आंखों देखी बात करते हैं। उसका क्या हुआ अथवा उस पर क्या कार्यवाही हुई जो findings आई हैं, उस संबंध में कुछ इस प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिए कि यदि घटना मानवीय चूक के कारण होती है उसको तो माफ किया जा सकता है लेकिन यदि उसका कारण तकनीकी गड़बड़ी है अथवा दुर्घटना यदि विभाग की कमजोरी के कारण होती है तो उस पर दंड का भी कुछ प्रावधान होना चाहिए। अभी-अभी राजीव शुक्ला जी ने नई दिल्ली रेलवे स्टेशन का उल्लेख किया था। मुझे लगता है कि वह भी हमारे रेल मंत्री जी का एक

populist move था। उन्होंने जनसाधारण से सफर करना उचित समझा आर शायद पूरी रेल व्यवस्था उन्हीं के कार्य में लग गयी। दुर्घटना घटी, किन्तु उसकी जो जांच रिपोर्ट आई है, वह सबको आश्चर्य चकित करने वाली है। उसमें किसी भी रेल विभाग के अधिकारी अथवा कर्मचारी का उसमें कोई दोष नहीं बताया गया। अर्थात् यदि उनका दोष नहीं है तो क्या दोष आम जनता का है? क्या दोष यात्रियों का है? आप आखिर यात्रियों को दोष कैसे दे सकते हैं? यात्री टिकट लेकर चलते हैं, उनको आप ट्रेन का समय बताते हैं, उनको हम कैसे दोषी मान सकते हैं? उनकी जो findings आई, उनसे मुझे बहुत आश्चर्य हुआ। मुझे लगता है कि यदि इसकी re-enquiry हो तो बहुत अच्छा रहेगा।

महोदया, जानमाल की सुरक्षा जो ट्रेन के बीच में होती है, उसमें दो एजेंसीज़ होती हैं। यह घटनाएं अधिकतर anti-social elements के द्वारा होती हैं। एक होता है Railway Protection Force और दूसरा होता है संबंधित राज्यों की पुलिस। कभी-कभी तो ऐसा लगता है कि शायद दोनों एजेंसियों के गठबंधन के कारण इस प्रकार की घटनाएं होती हैं क्योंकि जब घटना होती है तब पता लगता है कि न तो वहां रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स मौजूद थी और न ही स्टेट गवर्नमेंट पुलिस मौजूद थी और थोड़ी देर बाद दोनों ही एजेंसियां वहां पर आ जाती हैं। मैं इसका एक उदाहरण देना चाहूंगा। रेल मंत्री जी एक नई ट्रेन शुरू करने के पूर्व अभी लगभग दो माह पूर्व कानपुर गये थे। The hon. Minister himself went to Kanpur to inaugurate a new train. For his facility, I will speak in English. So, at that time, many problems were placed before him and one day before, there was a big gang lootpat in Kanpur-Allahabad section. The hon. Minister will recall it. The people told that there was some co-ordination between these two agencies, and, for that reason such a big incident took place. The hon. Minister had promised to setup an enquiry. I don't know what has happened to it. लेकिन, उपसभाध्यक्ष महोदया, मुझे जो इस संबंध में कहना था कि इसकी एक विशेष व्यवस्था होनी चाहिए। कहीं लोग जा रहे हैं, किसी के परिवार में शादी है, वे शादी के लिए लड़की के जेवरात इत्यादि लेकर जा रहे हैं, आखिर इन्हें ट्रेन पर किस प्रकार भरोसा होगा? उपसभाध्यक्ष महोदया, सुविधाओं के संबंध में एक बात का मैं विशेष रूप से उल्लेख करना चाहूंगा कि बहुत सारी ट्रेस में जो bed-sheets दी जाती हैं वे used bed-sheets दी जाती हैं But they are in packed shapes। उन्हें बहुत अच्छे पेपर में पैक करके दिया जाता है एवं पैसेजर्स के सामने खोला जाता है और इसका एक वाक्या स्वयं मेरे साथ हुआ था। मैं स्वयं भुक्तभोगी हूं। अहमदाबाद से नई दिल्ली के लिए जो राजधानी एक्सप्रेस आती है। यह लगभग अक्टूबर माह की घटना है और first A.C. में इस प्रकार की घटना हुई कि packed bed-sheets वहां हमारे सामने खोली गई and what I found was that both the bed-sheets were used ones. उसके बारे में मैंने लिखा भी और उस पर जांच हो रही है लेकिन मुझे यह लगता है कि एक सांसद होने के नाते यदि इस प्रकार की घटना



हम लोगों के साथ हो सकती है तो आम यात्रियों के साथ किस प्रकार का व्यवहार होता होगा? इस प्रकार की used bed-sheets की घटनाएं बहुत से लोगों ने मुझे बताई हैं। मुझे लगता है कि कई मेल व एक्सप्रेस ट्रेन पर इस प्रकार की व्यवस्था है और इसे एक नये सिरे से देखना चाहिए कि यह चीजें क्यों हो रही हैं।

महोदया, अंत में मैं दो-एक छोटे-छोटे बिंदु और लेना चाहूंगा। कानपुर रेलवे स्टेशन पर रिटायरिंग रूम या दूसरी सुविधाएं हैं, at one time उन्हें renovation के लिए दे दिया गया। अभी मैं चार दिन पहले वहीं पर था। I wanted to use one retiring room, but I was told that all the retiring-rooms were under renovation. मुझे लगा कि यहां किस प्रकार की व्यवस्था है? यदि रेल मंत्री जी स्वयं यहां पहुंच जाएं अथवा CRB साहब पहुंच जाएं तो उनके लिए वे कहां पर व क्या व्यवस्था करेंगे? दूसरा, कानपुर रेलवे स्टेशन पर कार पार्किंग की बहुत बड़ी समस्या है। मैं समझता हूं कि चाहे कोई वीआईपी जाए अथवा साधारण व्यक्ति जाए, उसकी गाड़ियों की पार्किंग की किसी प्रकार की व्यवस्था वहां नहीं है। कभी कभी तो उचित पार्किंग न मिलने के कारण ट्रेन छूटने की भी संभावना बनी रहती है।

महोदया, कानपुर में एक क्रासिंग है, जिसे हम इलाहाबाद रेलवे क्रासिंग के नाम से जानते हैं वह दिल्ली-हावड़ा ट्रंक रूट पर है, जहां पर दस-दस या पंद्रह-पंद्रह मिनट में गाड़ियां निकलती हैं। वह क्रासिंग रेलवे स्टेशन के बहुत नजदीक है लेकिन वहां पर कभी-कभी बहुत अधिक ट्रैफिक जैम लग जाता है क्योंकि वह एक छोटा क्रासिंग है और उस पर ट्रैफिक बहुत अधिक होता है। वहां पर यदि ओवर ब्रिज बनाने की कोई परियोजना हो तो बहुत अच्छा हो, मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि वहां पर शीघ्रताशीघ्र कोई ओवर ब्रिज बनना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष महोदया, लखनऊ शताब्दी दिल्ली से लखनऊ के लिए चलती है। यहां से यह ट्रेन सुबह चलती है एवं सायंकाल वही वापस आती है। मुझे लगता है कि इसको डबल होना चाहिए। जो ट्रेन सुबह नई दिल्ली से चलती है इसी के साथ-साथ प्रातःकाल लखनऊ से भी एक शताब्दी ट्रेन चलनी चाहिए। जो ट्रेन यहां से लखनऊ जाती है वह लखनऊ से वापस आए व जो लखनऊ से दिल्ली आए वह दिल्ली से दोबारा वापस जाए। यदि इस शताब्दी को कानपुर से इलाहाबाद extend कर दिया जाए तो और भी अच्छा हो। मेरा सुझाव है कि यहां से दो बोगियां इस प्रकार की जोड़ी जाएं जो कानपुर में अलग होकर एक इलाहाबाद सेक्शन के लिए चली जाए व एक लखनऊ के लिए चली जाए और एक ही समय पर दोनों फिर से आकर मिल जाएं। यदि इस प्रकार की व्यवस्था बनाई जा सके तो वह बहुत उपयोगी सिद्ध होगी।

उपसभाध्यक्ष महोदया, एक इटावा व कानपुर के बीच का सैक्शन है, which is known as rural Kanpur, जिसे कानपुर देहात भी कहा जाता है। उन सबके लिए लखनऊ जाने कि लिए बीच में कोई भी कनैक्टिंग ट्रेन नहीं है, इसकी मैं मांग करता हूं। इटावा व कानपुर के बीच में एक

अन्य बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है and incidentally it happens to be my home-town also उसका नाम है झींझक। वहां पर करीब बारह से पंद्रह ट्रेन्स का स्टॉपेज है तथा करीब तीन से चार हजार यात्री प्रतिदिन चलते हैं लेकिन वहां पर यात्रियों को जो सुविधाएं मिलनी चाहिए, वे काफी नहीं हैं। इसके संबंध में वहां पर मांगपत्र भी दिये गये, धरना प्रदर्शन की भी योजना है। हमने टिकट के काउंटर बढ़ाने के लिए भी लिखा था, जिसे मंजूरी मिल गई है लेकिन मेरी मांग है कि यह धरना प्रदर्शन न हो तो बहुत अच्छी बात है। उसको avoid करना चाहिए। वहां पर ऊंचाहार से जो नई दिल्ली के लिए ट्रेन चलती है उसका स्टॉपेज मिल सके तो बहुत अच्छी बात है। इसी के साथ-साथ एक पुखराया रेलवे स्टेशन है जो कि उरई और कानपुर के बीच में है और मुझे लगता है कि this is big station between Urai and Kanpur. मुझे लगता है कि डेढ़ सौ किलोमीटर का फासला है, लेकिन कोई भी इम्पोर्टेंट मेल या ट्रेन का स्टॉपेज नहीं है। मैं मांग करता हूं कि पुष्पक ट्रेन जो लखनऊ टू मुम्बई है अथवा जो दूसरी लखनऊ या गोरखपुर टू हैदराबाद या चेन्नई जो साउथ गोइंग ट्रेन्स हैं, उनका वहां पर प्रोपर स्टॉपेज दिया जाए। इसी के साथ-साथ यदि कानपुर और झांसी के बीच में कोई ईंएम०यू ट्रेन चलाई जाए तो मुझे लगता है कि वह डेली पैसेंजर्स के लिए बहुत महत्वपूर्ण होगी।

Lastly, I would like to say regarding the reservation policy relating to the SCs and STs in the Railways. We all know that the Railways is the second biggest State employer, but the reservation policy is not being strictly implemented in letter and spirit. What is the result? The result is anguish amongst the SC and the ST employees. It has also led to maximum litigations, whether it is before the CAT, or before High Courts, or before Civil Courts, and the consequences are that these employees work under tension, which adversely affect the performance of the Railways. I sincerely request the hon. Minister to consider this aspect also and see to it that litigations are minimised, and the reservation policy with respect to the SCs and the STs is strictly adhered to. Thank you.

**उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी):** मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहूंगी कि अभी भी मेरे पास 11 नामों की और सूची है और हमें रेलवे की इस चर्चा को आज ही समाप्त करना है। अगर आप 5 बजे के बाद भी बैठना चाहें तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है, अन्यथा मुझे माननीय सदस्यों को जो समय आबंटित है उसमें कटौती करनी पड़ेगी। जैसी आपकी इच्छा है।

**डा० प्रभा ठाकुर (राजस्थान):** धन्यवाद महोदया, मैं रेलवे एग्प्रोप्रिएशन बिल पर जो चर्चा हो रही है उसके समर्थन में कुछ बोलने के लिए मैं यहां प्रस्तुत हुई हूं। भारतीय रेलों का एक गौरवशाली इतिहास रहा है और लगभग डेढ़ सौ वर्षों में भारतीय रेल ने हजारों-लाखों मील का एक सुनहरा सफर तय किया है। मैडम, जब रेलवे बजट पर इस सदन में चर्चा हुई थी तब भी मैंने उस चर्चा में

भाग लेते हुए यह कहा था कि यह जो बजट आया है यह “सर्वजन हिताय सर्वजन सुखाय” है, क्योंकि इस बजट को पढ़कर, सुनकर इस देश का आम आदमी बहुत प्रसन्न हुआ था। शायद इसकी वजह यह थी कि जो रेल मंत्री जी हैं वे स्वयं एक पिछड़े वर्ग के हैं, किसान वर्ग के हैं, एक आम परिवार से आते हैं और आर्थिक दृष्टि से पिछड़े क्षेत्र के हैं। इसलिए वे गरीबों की, पिछड़ों की समस्याओं को समझ सकते हैं। तो उनके लिए भी उन्होंने इस बजट में काफी कुछ सुविधाएं देने की घोषणाएं की और काफी वायदे किए, जिससे इस देश की आम जनता को बड़ी प्रसन्नता हुई। साथ ही मुझे, क्योंकि मैं राजस्थान से आती हूँ। एक पीढ़ा यह भी है कि राजस्थान फिर भी पिछली बार की भांति रेलों की मांगों के मामले में बिहार की भांति भाग्यशाली नहीं रहा, लेकिन फिर भी हम हताश नहीं हैं, निराश नहीं हैं। हमें उम्मीद है कि माननीय रेल मंत्री जी, जो कि पूरे देश के रेल मंत्री हैं, वे निश्चित रूप से अगले बजट में हमारी इन मांगों पर ध्यान देंगे।

मैं यहां अपनी कुछ मांगें भी रखना चाहूंगी, कुछ सुझाव भी देना चाहूंगी। राजस्थान जो कि पर्यटन की वजह से एक बहुत ही महत्वपूर्ण राज्य है जहां हजारों-लाखों पर्यटक प्रति वर्ष आते हैं, जहां धार्मिक दृष्टि से बड़े-बड़े पर्यटन स्थल हैं-पुष्कर है, गरीबनवाज ख्वाजा की दरगाह है, नाथद्वारा है, ऐसे अनेक स्थान हैं। पर्यटन के लिए सबसे ज्यादा पर्यटक राजस्थान में आते हैं। इसीलिए राजस्थान में रेलों की मांग अधिक है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वहां रेलों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। लेकिन दुर्भाग्य से स्थिति यह है कि रेलों की तादाद बढ़नी तो दूर रही, बल्कि ब्राड-गेज के इस युग में, अभी तक वहां मीटर-गेज ही अधिकांश जगहों पर है। राजस्थान की जनता लम्बे समय से इंतजार कर रही है कि वहां पर भी मीटर-गेज का ब्राड-गेज में परिवर्तन होगा।

महोदया, मैंने पहले भी यह मांग माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखी थी। अजमेर के ऐतिहासिक, धार्मिक और व्यावसायिक महत्व को देखते हुये पूजा एक्सप्रेस को अजमेर तक एक्सटेंड करने की मांग की थी, क्योंकि मार्बल की सबसे बड़ी मंडी भी अजमेर जिले के किशनगढ़ में है। इसे देखते हुए, पूजा एक्सप्रेस को, जो कि हरिद्वार से जयपुर चलती है, इसको थोड़ा एक्सटेंड करके हरिद्वार से अजमेर तक चलाया जाये। यह अजमेर से हरिद्वार चले, ताकि एक धार्मिक स्थल से दूसरे धार्मिक स्थल तक वह ट्रेन पहुंचे।

दूसरी मांग जयपुर से चेन्नई की जो ट्रेन है उसके बारे में की थी। इसको भी अजमेर से चलाया जाये। (...समय की घंटी...) महोदया, मुझे बिगनिंग में पार्टी की तरफ से कहा गया था कि मैं दस मिनट बोल सकूंगी और मैंने उसी हिसाब से अपनी तैयारी की थी। मुझे आज ही बताया गया ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी): ऐसा है, आपकी पार्टी के सिर्फ 12 मिनट बाकी हैं और हमारे पास चार नाम और हैं। अब आप बताइये। ... (व्यवधान)...

डा० प्रभा ठाकुर: महोदया, मैंने उसी हिसाब से अपनी तैयारी की है। ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी): पार्टी का हिसाब से तो आपकी पार्टी जाने। ... (व्यवधान)...

डा० प्रभा ठाकुर: जी, आप भले ही पूछ लीजिए। ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी): मुझे उनसे नहीं पूछना है ... (व्यवधान) ... मुझे देखना है कि सभी सदस्यों को बोलने के लिए समय मिले।

डा० प्रभा ठाकुर: महोदया, रेवाड़ी-सादुलपुर, श्रीगंगानगर-सरूपसर, फुलेरा-जोधपुर की ट्रेनें मिली हैं। ये बहुत ही नगण्य हैं, कुछ भी नहीं हैं। जिन ट्रेनों की जरूरत है और जिनकी मांग है, वे हैं-जैसलमेर-नागौर-बीकानेर-फलोदी ट्रेन। भिवाड़ी को दिल्ली-अहमदाबाद की बड़ी रेल लाइन से जोड़ने की जरूरत है। गंगापुर सिटी से धौलपुर को जोड़ना जरूरी है। इंदूरपुर-बांसवाड़ा-रतलाम और निम्बाहेडा तक ट्रेन को बढ़ाना आवश्यक है। भिवानी से चूरू वाया लोहारू-पिलानी-मडोला-अलसीसर-मलसीसर-बीसाऊ वाली ट्रेन की बहुत अधिक मांग है जयपुर से नाथद्वारा ट्रेन चलाई जानी चाहिए क्योंकि नाथद्वारा एक बहुत प्रसिद्ध तीर्थ-स्थल है। इन सब ट्रेनों के अलावा बीकानेर-जैसलमेर-बाड़मेर, बीरमगांव-जोधपुर, अजमेर-चित्तौड़-उदयपुर, फुलेरा जोधपुर, श्रीगंगानगर-सरूपसर, रेवाड़ी-सादुलपुर और नीमच-रतलाम का मीटर गेज परिवर्तन होना बहुत जरूरी है।

मैं यह भी कहना चाहूंगी कि रेलवे में एस०टी० और ओ०बी०सी० का नौकरियों में जो बैकलॉग है, उसे भी यथाशीघ्र वायदे के अनुसार पूरा करना आवश्यक है। माननीय मंत्री जी ने महिला टी०सी० की बात कही थी, मुझे अभी तक कोई महिला टी०सी० ट्रेन में नहीं मिली है। मैं चाहूंगी कि महिला टी०सी० को और अधिक संख्या में भर्ती किया जाये।

जहां तक सुविधाजनक यात्रा का सवाल है, इस पर ध्यान दिया भी जा रहा है, लेकिन उससे अधिक जरूरी सुरक्षित यात्रा है। हालांकि पहले के मुकाबले में दुर्घटनाओं में कमी आयी है। देश की 75 फीसदी जनता ट्रेनों में सफर करती है, ट्रेनों पर निर्भर करती है और पिछले चार-पांच वर्षों में लगभग दो हजार छोटी-बड़ी दुर्घटनाएं हुई हैं, जिनमें करीब दो हजार लोग मारे गये हैं, चार हजार के करीब लोग घायल हुये हैं। इससे रेलवे की विश्वसनीयता को धक्का पहुंचा है। इस देश की जनता हमेशा लम्बी और दूरगामी यात्रा के लिए, एक सुरक्षित और आरामदेह सफर के लिए ट्रेन की यात्रा को ही पसंद करती है। यह किफायती भी होती है। यूपीए की अध्यक्षा, श्रीमती सोनिया गांधी ने सरकार बनने से पहले यह नारा दिया था - "कांग्रेस का हाथ, आम आदमी के साथ।" आम आदमी आज भी ट्रेन पर ही अधिक निर्भर करता है, वह ट्रेन से ही सफर करना चाहता है, ट्रेन के द्वारा ही माल ढुलाई करना चाहता है। इसके लिए आवश्यक है कि रेलवे की जो सुरक्षा-व्यवस्था है, उसे विशेष रूप से महत्व दिया जाये। इस बात की ओर ध्यान दिया जाना चाहिए कि रेलवे की सुरक्षा कैसे मजबूत हो, केवल आधुनिक होना ही पर्याप्त नहीं है। जा दुर्घटनाएं हुई हैं, उनमें से अधिकांश

दुर्घटनाओं का कारण रेल की पटरियों की खस्ता हालत को बताया गया है खस्ता पटरियों को बदला जाना चाहिए। डिश-प्लेटों की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए। एक्सीडेंट चाहे ड्राइवर की लापरवाही से हो, रेलकर्मियों की भूल से हो, लेकिन रेलवे की सुरक्षा-व्यवस्था के लिये चाहे जितना भी खर्चा करना पड़े, इसके लिए कितना भी बजट बढ़ाना पड़े, इसको प्राथमिकता देते हुए, इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

इस पर काम करने की आवश्यकता है ताकि जो हमारी भारतीय रेल है, वह उसी गौरव और परम्परा के साथ आगे बढ़ती रहे। मैं यह कहना चाहती हूँ कि रेलवे को यात्रियों की सुरक्षा के लिए अतिरिक्त भरपूर अनुदान और सहयोग सरकार की तरफ से मिलना चाहिए। अगर काव्यात्मक अंदाज में कहूँ तो यह कहूँगी कि:

भारतीय रेल खूब चले, खूब फले-फूले, खूब मुनाफा कमाए,  
और यात्री भरपूर यात्रा का आनन्द उठाएँ।

बिहार की भाँति राजस्थान पर भी पड़ें मंत्री जी की निगाहें  
और अजमेर में भी अकाल के मारे बेरोजगारों के लिए कारखाने खुल जाएँ।

प्रो० रामबख्श सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश): महोदया, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने कृपा करके मुझे अवसर दिया। उपसभाध्यक्ष महोदया, रेलवे निश्चित रूप से हमारे लिए गौरव का विषय है। भारत को अपने इस संस्थान पर गर्व है और नेशनल इंटीग्रेशन की दिशा में जितना कार्य भारतीय रेलवे ने किया है, उतना दूसरे किसी आर्गेनाइजेशन ने नहीं किया है। सार्वजनिक क्षेत्र में भारत की सबसे बड़ा आर्गेनाइजेशन रेलवे है। विश्व की यह नम्बर-दो का आर्गेनाइजेशन है। इसके बहुत से पहलू हैं। सेफ्टी इसका एक पहलू है, सिविलियरीटी दूसरा पहलू है, इसका रोलिंग स्टॉक तीसरा पहलू है, गेज कनवर्जन चौथा पहलू है, डब्लिंग इसका पांचवा पहलू है, लेइंग आफ दी न्यू लाइन्स इसका छठा पहलू है, इलेक्ट्रीफिकेशन इसका सातवां पहलू है, आठवां कम्प्यूटराइजेशन इन दी रिजर्वेशन है। इसके बहुत से पहलू हैं। इन सभी पहलुओं के बारे में हमारे पूर्व वक्ताओं ने बहुत कुछ कहा है। मेरे पास समय भी कम है इसलिए इनके बारे में कोई बात न कहकर, मैं कुछ छोटी छोटी बातें, जिनका मेरे क्षेत्र, जहां से मैं आता हूँ, वहां के लोगों के लिए विशेष महत्व है, उन बातों की चर्चा करना चाहता हूँ। महोदया, कानपुर से लेकर आगरा, यह नार्थ ईस्ट रेलवे की मीटर गेज की रेलवे लाइन है। इसके गेज कनवर्जन का काम 1996-97 में लिया गया था। इसमें कार्य इतनी धीरे हो रहा है कि पता नहीं यह कार्य कब तक पूरा हो पाएगा। यह दुर्भाग्य है कि कई बार इस कार्य के लिए पैसा आवंटित किया गया और बाद में इस पैसे को दूरे कार्यों के लिए ड्रायवर्ट कर दिया गया। इस साल पता लगा कि कानपुर-फर्रुखाबाद सैक्शन जो है, उसका गेज कनवर्जन इस साल पूरा हो जाएगा, लेकिन रेलवे सूत्रों के द्वारा पता चला कि इसके लिए जो धन उपलब्ध कराया गया था - पता नहीं यह कहां तक सही है और कितना गलत है - लेकिन रेलवे

सूत्रों के द्वारा पता लगा है कि यह पैसा बिहार स्टेट के लिए डायवर्ट कर दिया गया और इसलिए इस सैक्शन का जो गेज कनवर्जन का काम है, वह इस साल नहीं हो पाएगा और अगले साल उसको लिया जाएगा। इसके पहले भी ऐसे कई उदाहरण हैं। जैसा मैंने बताया, पहले भी पैसा दिया गया और पहले भी डायवर्ट हुआ है इसलिए मेरा अनुरोध है कि सन् 96-97 में जो कार्य लिया गया, इसके आठ वर्ष पूरे हो चुके हैं और अभी तक कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। इस कार्य को तत्काल कराने की दिशा में कदम उठाए जाएं। दूसरी बात मैं यह बताना चाहता हूँ कि अभी तीन तारीख की बात है। मैं सियालदा-राजधानी एक्सप्रेस से कानपुर जा रहा था। पौने पांच बजे यह गाड़ी नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से चलती है। पौने पांच बजे जब यह गाड़ी नहीं चली तो मालूम हुआ कि इसका जो चार्ट है, वह चार्ट अभी तक नहीं आ पाया और वह चार्ट पौने छः बजे आया। ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी): कृपया सदन में व्यवस्था बनाए रखें।

प्रो० रामबख्श सिंह वर्मा: यह बताया गया कि सिस्टम फेल्योर की वजह से चार्ट नहीं बन पाया लेकिन यह बात समझ में नहीं आयी कि इसके बाद में जाने वाले ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी): माननीय सदस्यों से निवेदन करना चाहूंगी कि सदन में व्यवस्था बनाए रखें और अपनी सीट पर बैठें।

प्रो० रामबख्श सिंह वर्मा: जिसे कि पांच बजे यहां से चलना था, उसका चार्ट आ गया और यह गाड़ी एक घंटे बाद यहां से चली। कानपुर पहुंचते-पहुंचते दो घंटे विलम्ब हो गया। रात भर मुझे और मेरे जैसे पता नहीं कितने लोगों को स्टेशन पर रूकना पड़ा। यह एक गंभीर घटना है। मैं चाहता हूँ कि माननीय रेलवे मिनिस्टर इसकी जांच कराएं कि आखिर एक घंटे तक चार्ट क्यों नहीं बना? अगर सिस्टम फेल्योर था तो कोलकाता और राजधानी का चार्ट बीच में कैसे बन गया? यह बात समझ में आने वाली नहीं है, इसलिए इसकी जांच होनी चाहिए... (समय की घंटी)... वैसे कुल्हड़ का हुल्लाड़ तो बहुत है। जब मैंने राजधानी में कहा कि आप कुल्हड़ नहीं दे रहे हैं तो कहा गया कि राजधानी में कुल्हड़ की व्यवस्था नहीं है। यहां कर्पों में चाय पाते हैं। अभी भी देखा गया है कि बहुत-सी ट्रेनों में कुल्हड़ नहीं दिए जा रहे हैं। यह बिल्कुल सही बात है कि अगर कुल्हड़ का ज्यादा प्रयोग होता तो गांवों के गरीब आदमी को उससे रोजगार मिलेगा इस दिशा में माननीय मंत्री जी को कदम उठाने चाहिए। मान्यवर, एक रेलवे लाइन, फर्रुखाबाद और शिकोहाबाद लूप लाइन है। जो नार्दन रेलवे है, इसमें यह लूप लाइन आती है। यह बहुत ही खराब हालत में है। इसका नवीनीकरण कार्य पिछले साल प्रारंभ हुआ था, जो अभी तक पूरा नहीं हुआ है। कार्य चल रहा है या नहीं चल रहा है इसके बारे में भी पता नहीं है। मेरी आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि इसके रेनोवेशन का काम जल्दी कराया जाए। मान्यवर, उत्तर मध्य रेलवे के अंतर्गत कानपुर-झांसी का जो क्षेत्र है, इसका रेलवे ट्रैक बहुत खराब हालत में है। इसके रेनोवेशन की आवश्यकता है। केवल

रेनोवेशन की आवश्यकता ही नहीं बल्कि इसके दोहरीकरण की आवश्यकता है, इसके इलैक्ट्रिफिकेशन है। क्योंकि गोरखपुर और लखनऊ जो उत्तर प्रदेश का बड़ा भूभाग है, यह दक्षिण भारत को जोड़ता है। इसको ध्यान में रखते हुए, इस पर अगर शीघ्र कार्य करवाया जाए तो बड़ी कृपा होगी। माननीय उपसभापति महोदया, दिल्ली और फर्रुखाबाद के मध्य केवल एक ट्रेन चलती है, जिसका नाम है कालन्दी एक्सप्रेस फर्रुखाबाद एक औद्योगिकी नगर है और यहां पर मिलट्री का वास है और फर्रुखा कन्नोज, मेनपुरी आदि इन कई जिलों के यात्रियों के लिए केवल यही एक ट्रेन है। मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी यह मांग है कि फर्रुखाबाद और दिल्ली के बीच में कम से कम ट्रेन और चलाई जाए। जो कालन्दी एक्सप्रेस ट्रेन इस समय चल रही है, इसमें कम से कम एक ए सी० कोच चाहे सैकेन्ड क्लास का ए सी० स्लीपर हो या श्री टायर का ए सी० स्लीपर, वह इसमें जोड़ने की कृपा करेंगे तो अच्छा रहेगा। मान्यवर, एन०ई०आर० रेलवे लाइन में फर्रुखाबाद-कानपुर जो सैक्शन है, इस सैक्शन पर, रेलवे स्टेशन खुदनापुर और जसोदा के बीच में हजारत ग्राम के सामने एक समानव अथवा मानव रहित रेलवे कासिंग के लिए, मैं पिछले सात-आठ वर्ष से लिख रहा हूं। मैंने सदन में भी कई बार, यह मामला उठाया है। पता नहीं क्यों यह स्थापित नहीं हो सका है।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी): वर्मा जी, प्लीज।

प्रो० रामबख्श सिंह वर्मा: कम से कम इसके बारे में यह मालूम हो जाए कि यह स्थापित हो सकेगा या नहीं हो सकेगा, ...(समय की घंटी)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी): वर्मा जी, प्लीज अब समाप्त करिए।

प्रो० रामबख्श सिंह वर्मा: मैं अंतिम बात कह रहा हूं कि मैंने जो मुद्दे उठाए हैं और माननीय सदस्यों ने भी बहुत से मुद्दे उठाए हैं, आवश्यक नहीं कि माननीय मंत्री जी उन सभी मुद्दों के बारे में, उनको कवर करके हम लोगों को बताएंगे। मेरी एक प्रार्थना है कि जैसे पूर्व में होता था कि जिन विषयों के बारे में, माननीय सदन में उत्तर देना संभव नहीं होता था, उन मुद्दों के बारे में अगर माननीय रेल मंत्री जी बाद में हम लोगों को लिखकर भिजवा दें तो बड़ी कृपा रहेगी। इन शब्दों के साथ, आपने मुझे समय दिया, मैं जानता हूं कि मेरी पार्टी का समय नहीं था फिर भी आपने, मुझे कृपा करके थोड़ा समय दे दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूं।

SHRI MANOJ BHATTACHARYA (West Bengal): Thank you very much, Madam. Thanks for giving me a chance at last!

THE VICE-CHAIRMAN (SMT. SARALA MAHESHWARI): Not at last. The names of many other Members are also there.

SHRI MANOJ BHATTACHARYA: Madam, there is a saying in English that 'Man proposes and God disposes'. Am I right, Mr. Jairam Ramesh?

**SHRI JAIRAM RAMESH:** It is 'Man propses but God disposes'.

**SHRI MANOJ BHATTACHARYA:** Yes. Here, in the Railway Ministry, without going into the details of history, or the nuances of history, I can say, the political head of the Ministry proposes and the bureaucracy disposes! In the Railways, it is said, or as I understand, the bureaucracy is extremely strong, and they can dispose of anything or everything that the Minister proposes. The new Ministry is headed by Lalu Prasadji. I am convinced that he has proposed some very, very meaningful and useful projects, particularly in regard to the use of Kulhars and Khadi clothes in the Railways, and in many other areas as well. But unfortunately, it is my realisation that they have not been implemented the way they should have been implemented. Rudra Narayan Panyji, you need not be delighted. I will come to your party later. Madam, what I mean to say is that the Ministry should be extremely careful in exactly implementing the proposals or the projects which are envisaged or which are announced either on the floor of the House or outside. I must warn the Railway Ministry and utter these words of caution. To my mind, the prime focus of the Railways should be on consolidation and upgradation of the essential infrastructure and assets, rather than on populist and financially ruinous projects. You should be very careful, Mr. Minister. You should not go only by populist projects, rather you should be very careful; about the infrastructure and assets of the Railways. Reorientation of the priorities is a must. Therefore, the essential interest of the Railways is safety and it is the prime question today.

Madam, you will certainly appreciate that the first part of the Khanna Commission Report was tabled in August, 1999, if I remember correctly. It was a voluminous Report of 344 pages. In the Report, certain priorities were enunciated or set out, looking at the conditions of the Indian Railways. Unfortunately, during the six years of rule of my friends on my right side, they did not care to implement them. We had raised several questions in this House. We asked them whether they were trying to concentrate on the priorities. I will just give you some examples. There are hundreds of bridges in this country which are almost century old. There are, not hundreds thousands of bridges in this country which are century old and those bridges require proper maintenance or rehabilitation or reconstruction and new bridges also need to be constructed. Our friends,



the BJP friends, when they were in power, did not take care of these things and a number of accidents occurred in this country and hundreds and thousands of people lost their lives. A huge amount of assets had also been lost. I am not the person to draw any consolation by quoting the comparative figures that during such and such period 237 accidents took place and during such and such period only 135 accidents took place. I am not going to draw any consolation out of it. But I would certainly like to know from the hon. Minister of State for Railways, Mr. Velu, how many bridges have been reconstructed and how many bridges have been rehabilitated. This is number one.

Secondly, I understand, Madam, there are thousands of unmanned level crossings in our country, not only in the eastern zone but also in the entire country. There was a categorical recommendation of the Khanna Commission that proper infrastructure had to be constructed, in so far as these unmanned level crossings are concerned, or they were to be manned and those men must be properly trained. Now, I would like to know from the hon. Minister whether there are thousands of unmanned level crossings in this country. How many of them have been manned by this time? You have got six months' time. You are in the right direction. I must appreciate that you are in the right direction. I would like to know what your measure of performance is. What you have achieved? How many level crossings have been manned? How many level crossings have been scientifically augmented so that it could act as a proper and safe measure for level crossings? I would like to know from the hon. Minister whether, as per the recommendations of the Khanna Commission, the training course for officers and supervisors contained a capsule on how to conduct accident inquiries. The accident inquiry is the problem. Some of departmentalism takes place in the inquiry. One department says, "We are not responsible; the other department is responsible". The other department says, "We are not responsible, the department is responsible". Ultimately, the conclusion is that there is some human error. Accordingly, some of the railway employees are penalised and some of the railway employees are punished. I am not for that. I would like to know from the hon. Minister whether the training course contains a capsule on how to conduct accident inquiries. I know it is not to be confined only to statistics. I am not interested in statistics. I would like to know from the hon. Minister whether they have already initiated the process of training be-

cause that is very important for the running staff and drivers. If I remember correctly, the Khanna Commission had categorically recommended that the drivers must be imparted proper training and refresher courses must be there. The drivers of the passenger trains and the drivers of the goods train must be given refresher courses. The recommendation was that the rest rooms must be of corporate style so that their energy, their mental faculty and their health faculty can be rejuvenated so that they can contribute hundred per cent while on duty because it is a very delicate duty. It involves thousands and thousands of lives. Therefore, I would like to know whether these sorts of arrangements have been made for the drivers and for the running staff. I must tell the hon. Minister that the rest rooms for the running staff even in Delhi, the rest rooms for the running staff of the Rajdhani Express are very much inadequate. It is an age-old system. These people don't get proper place to sleep in the night and even to take rest. I would like to know from the hon. Minister whether they are trying to reorient these places. If at all you have tried to reorient these places, what is your achievement up till now? Kindly reply to this point.

Madam, I know it for certain that manpower is a very important factor in the Railways because the Railways is not only an industrial sector or a financial sector, it is necessarily more of a social sector where manpower development is extremely important. There are thousands of qualified diploma Engineers who are being engaged perennially for odd jobs in the Eastern Railways. They are not being given the status which they deserve. I would like to know from the hon. Minister whether they are considering this point very seriously that the diploma Engineers would be provided with right jobs commensurate to their qualification, particularly in the Eastern Railways.

I would like to point out here that in some of the railway projects, the work has already been completed, but they are awaiting inauguration by the Minister. Mr. Minister, you were kind enough to go to Kanpur a few days back. But so far as the Balurghat-Eklakhi line is concerned, this has been the demand for more than 30-35 years. This is the demand of a vast number of people of this region where there is no railway connectivity. This railway connectivity should have been completed. So far it has been awaiting inauguration by the Railway Minister, either by you or by Laluji. Even though it has been reminded a number of times, but in these long six-seven months, you could not take the chance of inaugurating the railway

project. May I know what is the specific day that you are proposing to inaugurate this long awaited railway project? Mr. Minister, if the railway lines or tracks or sleepers are not guarded properly, the Railways does not ply trains on those routes. There is something wrong that has been taking place on the entire track. Unless trains are run regularly on the tracks, there will be problem for you. Once again you will have to incur some expenditure for repair. Therefore, don't delay it any further and do it at the earliest. Madam, as you know, procrastination in the implementation of projects results in or involves greater costs. I would like to say that there are hundreds and hundreds of projects which had been inaugurated long back, some seven to eight years back, but those projects could not be implemented on time. Naturally, they will invite more expenditure. Would the Railway Minister take steps in this regard? For example in the Howrah Division — I belong to Kolkata — from Howrah to Tarkeshwar, double line arrangement was to be done ten years back. But even now the work has not been completed. Even now it is lying in a truncated form and unnecessary procrastination is taking place involving a lot of expenditure which the Railways will have to incur. Would the hon. Minister be kind enough to take care of these things? Madam, while commenting on the Railway budget, I commented about the very poor plight of the under-passes in the Howrah-Bandel main section. In Howrah-Bandel main section, Mr. Minister, you would also kindly note that the underpass is very unscientifically constructed, and the underpass mostly gets water-logged during the rainy season. It is said that in high tide situation in the river Ganges, only some five kms. away from the Bandel station, the underpass get water-logged.

Madam, take the case of Belur station. A new temple station has been constructed in Belur, without taking care of the real problem of the people. The idea was to go in for a populist measure. A new, picturesque building has been created, a replica of the Belur temple. But the underpass, which needs to be taken care of, has been neglected. Now would you take care of the underpasses? Also, in a number of places, the ROB's are to be constructed. When are you going to complete these? These are the simple things which I wanted to know from the hon. Minister. Here, I also join my colleague on the other side; if at all the Minister cannot reply to all these points now, he can write to us so that we can understand that this is the status. Thank you, Madam.

**SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam):** Madam, thank you for giving me a chance to share my views with other friends in support of this Appropriation Bill tabled by the Railway Minister.

Madam, I come from a remote part of the country, that is, the North-East. You would agree with me that the railway system is yet to develop in the North-East, except the mainline that has gone up to Dibrugarh. Madam, as you know, the North-East is also important from defence strategic point of view, and the Railway system needs to be improved in that side besides the road system. Very many things have been said by my predecessor speakers. I subscribe to their views in so far as the good work done by the Railway Ministry during the last six months under the leadership of the Congress (I) party. There are some projects in Assam, particularly the construction of Bogabil railway bridge over the river Brahmaputra. The progress of the construction work of the Bogabil bridge has been very slow, and we do not know whether in our life-time this construction will be completed. I would draw the attention of the hon. Minister to this project to kindly see to it that the work is expedited.

Another thing is the long-pending extension of broad-gauge line from lamding to Badarpur. The Badarpur area is another important area of Assam; the Barak Valley, is a very important place; and they do not have any railway line to go to their side. And, this Lamding-Badarpur extension project is prolonging its construction. For what reason we do not know, but it is to the utter disappointment of the people in that area. The people of the North-Eastern area are looking forward since long to have a double railway line. It has been a demand of the people of that area that we should have a double railway line. The newly created Rangia Railway Division is yet to function. This was announced with a lot of fanfare, but this is yet to take shape.

Madam, we are speaking here in support of the Bill which is meant for expenditure for the safety of the people who are using the Railways as a mode of transport. The Railway safety measures have been discussed by many of my friends here, and I subscribe to their views.

In our area, especially, in Rangia, Rangapada and Murkong Selek railway line, which is touching the border line is very, very important from defence strategic point of view and for the people of the Northern part of Assam and the people of Arunachal Pradesh. This is the only railway line

there, but this is yet to see the shape of a broad gauge. It was announced long back that this line was going to be converted into broad gauge, but the Railway is not yet showing its interest in broad gauging the line from Rangia to Murkong Selek. So, I draw the attention of the Railway Minister that the work on conversion of this track from metre gauge to broad gauge should be taken up immediately.

Madam, I would like to draw the attention of the hon. Minister that on this railway line miscreants and anti-social elements transport illegal timber from the nearby forests. I don't know how the railway authorities and the Railway Protection Force personnel allow them to transport illegal timber on railway bogies. They just ignore it. We always see over the roof of railway bogies hundreds of pieces of illegal timber being carried by these people. Who is going to check it? At least, the Railway authorities should see to it that it is stopped once for all. The local people don't understand how the Railway system is allowing it. So, this is a very serious matter and I would like to draw the attention of the hon. Minister towards it.

Madam, there are many unmanned level crossing which are used by the public. Since we are discussing about the expenditure relating to safety measures, I would like to draw the attention of the Railway Minister that in Assam area there are many level crossings which are unmanned, which are insecure to the people. Since I don't have the time, with this submission, I conclude. Thank you.

SHRI R. SHUNMUGASUNDARAM (Tamil Nadu): Madam, I thank the U.P.A. Government and the hon. Minister for Railways for allotting four new trains, out of the 17 new trains which they have announced in the Budget, to Tamil Nadu. The hon. Minister is aware that the length of metre gauge line in Tamil Nadu is the highest in the whole of India. Therefore, something must be done to broaden it. The pilgrims who come to Tamil Nadu have necessarily to change their trains because there are no broad gauge trains to take them to places like Rameshwaram. So, they have to change trains, and this difficulty must immediately be put and end to.

Then, there are very important lines in Tamil Nadu which require immediate broadening. One such line is the Dindigul-Coimbatore line, which is a very busy line. So, it has to be immediately broadened. Apart from this, I request the hon. Minister to consider doubling of the track between Madurai

and Chennai because the traffic between Madurai and Chennai has increased tremendously. So, the doubling of this line is required so that number of trains and cargo movement on this line can increase further. It will also help connecting Madurai to other bigger cities of our country.

Madam, there was a proposal to connect Chennai with Pondicherry, along the coastline, and that proposal has to be given priority. I suppose, Mr. Narayanasamy will agree with me. (*Interruptions*) So, the railway line from Chennai to Pondicherry, along the coastline has to be given priority.

Madam, I would like the hon. Railway Minister to answer the question about the proposal which is pending for a long time for connecting Chennai Central Railway Station with the Chennai Egmore Railway Station, on an elevated track. The project was announced, and I remember, the former Railway Minister, Shri Nitish Kumar and the former Environment Minister, Shri T.R. Baalu, both of them, visited this spot. Mr. A.K. Murthy also visited. They all visited. They inspected the spot. Then, it was agreed. I remember, even in the previous Annual Report, Rs. 90 crores was set apart for that particular project but that has not been given any attention. What has happened to that particular project? Will the Minister please inform the hon. House? Madam, the railway express trains have not improved much in our country. We don't have what the other countries have—bullet trains, the TAG lines. Now, Bangalore and Chennai are the two cities which are IT cities and both together contribute between Rs. 25,000 and 30,000 crores in IT software exports. They are much better than Secunderabad. Therefore, these two cities must be connected with bullet trains which could be able to take passengers from Chennai to Bangalore and from Bangalore back to Chennai in two-three hours. That should, definitely, contribute for the growth of the IT sector in our country. That has to be concentrated upon by the hon. Minister.

The MRTS work is going on in Chennai. In the Budget, it had been announced that Thirumailai and Valaichery line would be completed before April, 2005. I, also, requested the hon. Minister, at the time when we debated on the Budget, that it should not stop at Valaichery; this MRTS should connect Valaichery with Annanagarapadi. As a result, a circular line would be operational and that would, definitely, ease out the road traffic congestion in Chennai city. At this moment, Chennai city's road traffic is bursting on the seams. Therefore, this should be given attention. The Chennai city traffic is so heavy that there is no scope for any flyover being

built in the near future. Therefore, I request the hon. Minister to give priority to this particular project.

Then, I want some passenger facilities, which the hon. Minister has to give his attention, that is regarding wireless net facility. Hot spots must be provided in all major railway stations so that persons with laptop can work at the railway stations. The information on late arrival and late departure of trains and other information like seat availability, must be made known through the IT kiosks to be set up at the railway stations.

Also, I request the hon. Minister to take safety measures by providing security cameras at major railway stations. That will be a welcome step. My another request to the hon. Minister is to give some tariff concessions to cotton transport. There is no tariff concession to cotton. The textile industry is a very important industry in this country. Therefore, I request the hon. Minister to give tariff concessions to cotton. Thank you very much, Sir.

**उपसभाध्यक्ष (श्रीमती सरला माहेश्वरी):** श्री नारायणसामी जी। अब आपके लिए आरक्षित डिब्बे में तो जगह बची नहीं, आप कैसे यात्रा करना पसंद करेंगे? बताइए क्या आप बिना आरक्षित डिब्बे में यात्रा करना पसंद करेंगे?

**SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry):** Madam, I rise to support The Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2004 presented by the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad. Though it is customary that the appropriation Bill will be voted in this House, I would like to appreciate the hon. Railway Minister and also the hon. Minister of State for Railways for having helped the local cottage industries, especially the potters, the Khadi industry and also the people who have been working in rural areas.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

5.00 P.M.

Some bold decisions have been taken by the Government for improving the working conditions of the Railway employees and modernisation of the Railways also. Mr. Deputy Chairman, Sir, India is a land of opportunities. Therefore, India's Railway system is one of the biggest networks in the whole world. We have to do a lot. Though the hon. Railway Minister has taken lot of steps, modernisation should be given priority. Improving

the speed of trains, the network of the Railway track, increasing the wagon production and avoiding accidents and increasing passenger amenities are the areas of concentration by the Railway Ministry. For that they need funds. Now a good decision has been taken by the Ministry, the Cabinet itself with regard to funds. The Railway lands which are not being utilised by the Railways can be disposed of so that they can utilise that amount for improving the Railway system in the country. Sir, lot of Railway lands have been found encroached, used by unscrupulous people and the Railways are not able to acquire those properties. Some lands which are prime lands can be sold off and that money can be utilised. Since Railways need lot of funds for the purpose of investment in infrastructure and to develop the Railway system, I would like to tell the hon. Minister that when you are disposing of the Railway property, it should be transparent. The people should know and there should be competition. It should not be like the NDA Government where the hotels were sold at a throw away price and allegations were levelled. I want that there should be a transparency in disposing of the Railway land and the money got from that should be used only for the development of the Railways. The hon. Railway Minister has been saying, time and again, that we need funds. When the Cabinet has taken a decision, it should be implemented in the right earnest. Hon. Members of Parliament have been making demands because they know the urgency in their States. They want certain areas where Railway lines have to be laid, certain new Railway lines have to be introduced. Sir I have been in this Parliament for the last 13 years. I would like to give an example. The hon. Minister is from my neighbouring State. But the hon. Minister is taking care of Northern India, not Southern India. I want him to see the Southern part also. The metre gauge line between Pondicherry and Villupuram, which is connecting Chennai was made a broad gauge line. Simultaneously, they should have started electric line also. Now, the State Government has contributed funds for both. Fifty per cent of the money was given by the State Government and for electrification fifty per cent was given from the State Budget. In spite of it, Sir, I have been telling the hon. Minister that if both works were done simultaneously, the project would have been completed. Now, they have started the electrification work a bit late. Therefore proper utilisation is not there. Therefore, what happens is, hon. Members demand, then they write letters to the hon. Minister. The hon. Minister sends it for conducting surveys. Then, they conduct the feasibility study. After this, they give the approval and,



finally, come the part of financial allocation and implementation. To complete the entire process, it takes minimum ten years. By that time, the purpose for which that proposal was put forward is defeated. The hon. Member, Mr. Gill, has very categorically stated that when you want infrastructure development, at par with the civil aviation sector, the Government should concentrate more on the development of infrastructure for railways, because 90 per cent of the people are using railways for the purpose of travelling from one place to another. So, the hon. Minister has to concentrate more on this area. The problem is, the Railways do it stage-by-stage. And, the result is, there will be a cost overrun and time overrun. And, ultimately, it will become a burden on the railways.

Now, I wish to touch upon the recent stampede that took place at New Delhi Railway Station. The hon. Members have raised this issue during the Question Hour. Hon. Members have asked a question. I also wish to reiterate that question now. When there was no capacity, how could you issue 1,30,000 tickets to passengers in four trains? How could you issue so many tickets? In such a case, there is, definitely, bound to be a stampede. The hon. Railway Minister and the Railway Ministry have to look into these kinds of issues. When we say that we are for the people, we want to protect the lives of the people, we wanted to have accident-free railway system in this country, we should modernise the railway system, we should increase the amenities, we should also see that protection is given to the people travelling in trains.

If I conclude my speech without making any demand for my State, I will be failing in my duty. Therefore, I would like to bring to the notice of the hon. Minister some of the proposals. He is my neighbour. Therefore, I can proudly say that he will look into the proposals very seriously. Mr. Hariprasad was pleading for completing the projects in Karnataka when Mr. Jaffer Sharief was the Railway Minister. They got a lot of projects for Karnataka. Now, it is our turn. We have to demand from the hon. Railway Minister. Sir, there is a proposal for connecting Cuddalore, Pondicherry and Dindivanam. This has been announced. And, the Railways have said that the survey work has been started. I do not know what is the present stage of this project. This is number one. When Shri A.K. Moorthy was the Minister of State for Railways, we were told — Mr. Shunmugasundaram has correctly stated — the coastal railway from Chennai to Pondicherry would be extended up to Mahabalipuram. I would like to know as to what has hap-

pened to that? I also wrote a letter to Shri Jaffar Sharief when he was the Railway Minister, for Pondicherry-Bangalore railway line, connecting Tirunelveli, which is a temple town. Sir, the survey has been conducted. The feasibility report has been received. And this was put in the shelf. I would like to know what has happened to that survey.

Finally, Sir, I have brought to the notice of the hon. Minister for introduction of Shatabdi train between Pondicherry and Chennai because the present train takes five hours and if you go by car it takes only two hours. Therefore, I want the hon. Minister to introduce an express train so that the people of not only Pondicherry but also people from Dindivanam, Vellupuram, Chengullupatti -- Mr. Minister it is your own constituency -- are benefited by it.

With these words, I support the Appropriation (Railways) Bill, 2004, moved by the hon. Railway Minister. Thank you.

---

### MESSAGE FROM LOK SABHA

#### The Special Tribunals (Supplementary Provisions) Repeal Bill, 2004.

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

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Special Tribunals (Supplementary Provisions) Repeal Bill, 2004, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 13<sup>th</sup> December, 2004."

Sir, I lay a copy of the Bill on the Table.

---

### GOVERNMENT BILL

#### THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4 BILL, 2004-(contd.)

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह (बिहार): उपसभापति महोदय, रेलवे की पूरक अनुदान मांगों पर आज हम बहस कर रहे हैं। इसमें कोई शक नहीं कि रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र का सबसे बड़ा संस्थान