

there is some injustice being done to women as they are not paid on par with men. If any specific case is brought to my notice, we will, definitely, take action.

SHRIMATI VANGA GEETHA: Everybody knows that they are not being paid equal remuneration.

SHRI K. CHANDRA SEKHAR RAO: Sir, if the whole issue is generalised like this, I cannot act on that. The Acts are there; the State Governments are implementing it.

Sir, another thing which I want to inform the hon. Members and to this august House is that most of the labour laws like equal remuneration, minimum wages, etc., are implemented by the respective State Governments. Powers were delegated by this august House only. The State Governments are also Constitutional Governments. If things are told in a general way, we will not be able to do anything. If specific things are brought to my notice, we will act upon it. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, discussion on the working of the Ministry of Labour and Employment is over. Before we take up Appropriation (Railways) No.3 Bill, 2006, for consideration and return, I would like to inform the House that Special Mentions will be taken up before we adjourn for lunch.

GOVERNMENT BILLS

The Appropriation (Railways) No.3 Bill, 2006

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

"रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2006-07 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए।"

The question was proposed.

SHRI P.G. NARAYANAN (Tamil Nadu): Sir, I wish to draw the attention of the House about a serious concern of the people of Tamil Nadu over the deliberate decision of the Railways Minister to exclude setting up of freight corridor between Mumbai-Chennai, Chennai-Delhi and Chennai-

Kolkata. Sir, the Railway Minister is taking the people of south India for a ride by saying that he would include it in the second phase. Sir, the second phase means south of India has to wait for at least twenty years for the projects to take off. Sir, the Railways Minister has failed to give any commitment as to when this second phase would be taken up. Sir, for the expansion of Chennai Airport, it is in the second phase; for freight corridor, it is in the second phase; linking of rivers under no phase; natural gas projects, in the 10th phase. So, the present Government, including the Railway Minister is determined to see to it that there are no developmental projects taken up in the south of India.

Sir, the fastest train in the country -- Delhi-Agra, the second fastest train -- Delhi-Lucknow, Shatabdi trains all over the north India, and the Railway Ministers are only from Bihar -- Lalu, Nitish Kumar, Paswan, L.N. Mishra. So, at this rate, no major project will be sanctioned for the south of India.

Sir, freight corridor is crucial for southern India because it is the southern States, including Tamil Nadu, which is thousands of miles away from the consuming market. The entire coal has to be moved by rail from the north to the south to feed thermal plants. If this Government, which is ably supported by the DMK, had any sense of fair play, the freight corridor should have included Chennai also in the first phase itself. The Railway Minister will say that the traffic projections do not warrant inclusion of Chennai in the first phase. I want to make it clear to the Railway Minister and the Railway Board that once you lay the freight corridor, traffic from South to other parts of the country will increase hundred-fold within five years. Sir, manufacturing sector is not keen on putting up industries in the South because of the distance from the market. I, therefore, demand that the Chennai-Mumbai sector, at least, should be taken up in the first phase. The Railway Minister should also spell out now as to when the second phase will be taken up. Without any commitment from the Railway Minister, we will have to assume that the second phase will start only in Treta Yuga.

Now, I will list the acts of discrimination by the Railway Ministry. The people of Tamil Nadu have been demanding doubling of railway line from Chengalpet to Tuticorin for quite sometime. The project will cut across the entire length of the State besides providing better connectivity between Chennai and Tuticorin Port. The survey has been completed. The Minister says that a 75 kms. doubling project between Chengalpet and Vizhppuram has been sent to the Planning Commission. Sir, while we are demanding

12.00 Noon

doubling of railway line for 750 kms. the Railway Board is referring it to the Planning Commission for a mere 75 kms doubling project. Now, I will list out how Railway Board works overtime to provide connectivity in the Northern, Eastern, and Western regions. The gauge conversion of alternative route between Delhi and Mumbai *via* Rewari will be completed by next year. Doubling work of alternative route between Delhi and Howrah *via* Moradabad, Lucknow will be completed by 2008-09. Doubling of Gonda-Katihar, linking UP with Bihar, will be done on a priority basis and completed by 2008-09. All this doubling of lines of Northern, Eastern and Western India involve a distance of at least 4000 kms. The Railway Ministry has funds for doubling projects for a distance of 4000 kms. for all other regions, but when we ask for doubling project for 750 kms. between Chengalpeta and Tuticorin, the Railway Board has reluctantly considered only sanctioning 75 kms. This is the extent of discrimination against the South by the Central Government in Delhi. The railway line between Chennai-Egmore and Vizhuppuram was electrified 50 years back, but the extension of electrification on the track from Vizhuppuram to Tuticorin has not been considered by the Railway Minister despite strong demand by the people of the State.

Sir, a canard has been spread especially by Members from Kerala that Tamil Nadu has cornered all the funds in the Railway Budget. The MPs from Kerala know very well that Tamil Nadu has the largest meter gauge network and the lowest broad gauge network in the whole of India. For 50 years since Independence, the Railway Ministers did nothing on gauge conversions. Now the century old meter gauge lines are being converted into broad gauge. Most the new trains introduced in the name of Tamil Nadu goes only to Kerala and other States. There is no Shatabdi or Jana Shatabdi train in the entire Tamil Nadu. The Integral Coach Factory at Perambur has been consistently sidelined and the Rail Coach Factory at Kapurthala is allotted substantial funds for expansion. Sir, I demand that the Integral Coach Factory is also modernised and brought on par with Rail Coach Factory, Kapurthala.

I also demand that the ongoing gauge conversion projects in my State are completed in the next two years by allotting more funds. Sir, these projects have been going on for the last 15 years. The Railways are flushed with funds this year, but the Railway Minister and the Railway Board become stingy when it comes to allocation of funds for Tamil Nadu. Sir, the

Railway Board had announced the setting up of a ~~separate~~ Division in Salem. But I do not see anything on the ground. The Railway Minister should implement his own decision and should not bother about pressures from Kerala. I hope the Railway Minister will do justice to Tamil Nadu. Thank you.

SHRI A. K. ANTONY (Kerala) : My dearest colleague, Mr. Narayanan was speaking about Kerala. Kerala people are not jealous about Tamil Nadu. We are not against Tamil Nadu. Whatever you get, we will also get. What we are demanding is that we must get our legitimate share. Kerala is ignored. Tamil Nadu also must cooperate with us.

SHRI P. G. NARAYANAN: We have no objection for that.

SHRI A. K. ANTONY: You must also support Kerala's case.

SHRI P. G. NARAYANAN: Yes, yes.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIAN): You can also support Kerala, Mr. Narayanan.

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Thank you, Sir. I would like to draw the attention of the Ministry of Railways that we have certain grievances in the North-East for improvement of Railway system. Firstly, doubling of Railway track, at least up to Guwahati could be done. If it is not possible, then up to Tinsukia. At least up to Guwahati, doubling of track should be there. Then, Sir, I am very happy that many railway track conversion schemes have been taken up in the North-East in different areas. But, now, since we are discussing the Appropriation Bill that means money will be released and it will be spent. My request to the Railway Ministry, through you, Sir, is that at least releasing the funds for these projects should not be departmentally delayed in such a way that the money does not go to the project to advance the work on time. Sir, you know that the North-Eastern Region, at least in the plain areas, suffer from floods for six months. If the funds are not released on time then this money is not going to be spent and the money comes back to the department unspent and the progress does not take place to the utter disappointment of the people who want that the Railway projects should be taken up by the Railway Department for the development of Railway system in the North-Eastern Region and more particularly, I want to highlight the Railway system in Assam. If up to Assam the Railway system is improved - those Members who know about the topography of North-Eastern Region will understand

everything --- at least 70 per cent of the Railway system will be improved for the people of the entire North-Eastern Region. The topographical system is such that the railway line will not be easily reaching wherever the people are demanding. But so far as Assam is concerned, up to Guwahati, the hinterland of the North-Eastern Region, the railway line should be reached for all-purpose. I do not want to elaborate because this is the Appropriation Bill. I want to request, through you, Sir, the Railway Ministry to see that whatever projects they have very kindly taken up to improve the Railway system in the North-East and Assam in particular should be done and also the speedy progress of the construction of Bogibeel road-cum-railway bridge which is very, very important not only for the people of Assam but for the whole of the country. It is a strategic point of internal security if and when it may arise. That will serve the purpose as Saraighat Bridge. It served 42 years ago when Chinese aggression took place. It was completed by the Railway Ministry before time. I have mentioned earlier that it moved the Armed Forces Special train to meet the situation of Bomdilla and Arunachal Pradesh. For these things we have an experience during Chinese aggression. Now, for this bridge also, it is rather more important. I would like to draw the attention of the Railway Ministry, through you, that they should take up the construction of Railway-cum-road bridge of River Brahmaputra at Bogibeel in Assam in the district of Dibrugarh. It appears to us, I say this as a man from Assam, that the Railway Ministry is not seriously taking up this project. It was started with utmost importance by the earlier Government and I hope the present Government will pursue it with higher speed so that the people of North-East will have this big project and it will improve the North-East from economic point of view, industrial development point of view and more particularly from Defence strategic point of view. Thank you.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh): Sir, first of all, let me thank my leader who has given me this opportunity to speak on the Appropriation (Railways) Bill, 2006. सर, अगर लालू जी सीट पर रहते, तो मैं उनका बहुत आभारी रहता। उन्हें भी एक साऊथ इंडियन से हिन्दी में बात सुनने का बहुत अच्छा अवसर मिलता, क्योंकि मैं अपना भाषण हिन्दी में शुरू करना चाह रहा था। अगर लालू जी यहाँ रहते, तो मैं अपने को किस्मत वाला समझता। ... (व्यवधान)...

सर, सबसे पहले मैं लालू जी को और उनकी टीम के कलिग्स को भी धन्यवाद देता हूँ कि पिछले तीन सालों से रेलवे पैसेंजर्स फेयर नहीं बढ़ाने से गरीब लोगों को एक बहुत बड़ी रिलीफ मिली है। चूँकि भारत देश में रेलवे ट्रांसपोर्ट सिस्टम गरीब लोगों के लिए एक चीपेस्ट ट्रांसपोर्ट सिस्टम है, इसलिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

सर, मैं थोड़ा इतिहास में भी जाना चाहता हूँ। मैं आन्ध्र प्रदेश की जनता को बहुत बधिकम्पत समझता हूँ, क्योंकि आजादी के आने के बाद 58 साल हो गए, लेकिन अब तक आन्ध्र प्रदेश से कोई भी कैबिनेट रैंक का रेलवे मिनिस्टर नहीं बन पाया। आन्ध्र प्रदेश जैसे एक बड़े राज्य से लोक सभा में 42 मੈम्बर्स और राज्य सभा में 18 मੈम्बर्स रिप्रिजेंट करते हैं। मुझे रेलवे के दो स्टेट मिनिस्टर्स के बारे में मालूम है - एक श्री दत्तात्रेय और दूसरे श्री मल्लिकार्जुन जी, जिन्होंने रेलवे मिनिस्ट्री में आन्ध्र प्रदेश का रिप्रिजेंटेशन किया था, मगर इसमें उन लोगों को अपने निर्णय लेने का ज्यादा अधिकार नहीं था। उन्होंने अपने स्टेट के लिए रेलवे में थोड़ा-बहुत काम किया। मैं स्व० मल्लिकार्जुन जी और दत्तात्रेय जी को बहुत मुबारकबाद देना चाहता हूँ।

सर, रेल मंत्री जी ने बजट पेश करने के बाद 55 नई रेलगाड़ियों को इंट्रोड्यूस किया है, मगर वे उनमें से 25 परसेंट अपने स्टेट में ही लेकर गए। इनमें से 15 नई रेल गाड़ियाँ वे अपने बिहार में लेकर गए हैं। अभी नारायणन जी बता रहे थे कि बिहार के काफी लोग इससे पहले रेल मंत्री बने हैं, श्री नीतीश कुमार जी, उससे पहले पासवान जी, और उससे भी पहले एल० एन० मिश्रा जी रेल मंत्री बने थे। जो भी मंत्री बिहार से आते हैं, वे ट्रेनें अपने स्टेट में लेकर जा रहे हैं और देश के बाकी हिस्सों पर ये लोग ज्यादा ध्यान नहीं दे रहे हैं। मैं उसके बारे में मंत्री महोदय से विनम्रतापूर्वक बोलना चाहता हूँ कि आन्ध्र प्रदेश भी एक बहुत बड़ा स्टेट है। आज साऊथ सेंट्रल रेलवे हमेशा पिछले 5 सालों से काफी मुनाफा दे रही है। मगर वह जितना मुनाफा दे रही है, आन्ध्र प्रदेश रेल के ऊपर उतना ध्यान नहीं दिया जा रहा है। यह बहुत दुख की बात है, मैं यह मंत्री महोदय को बताना चाह रहा हूँ।

सर, रिसेंटली आल पार्टी डेलिगेशन ने लालू जी को 28 फरवरी को जो एक मेमोरेण्डम दिया है, उस मेमोरेण्डम में काफी प्रोजेक्ट्स के लिए जो पैसा थोड़ा-थोड़ा दिया गया है, उसको इंफ्रीज करने के लिए मैं उनसे गुजारिश करता हूँ। ऑन गोइंग प्रोजेक्ट, गेज़ कनवर्जन, धर्मावरम से पाकाला के लिए 50 करोड़ रुपए रिलीज करने के लिए एक मेमोरेण्डम दिया गया है। उसी मेमोरेण्डम में पेदपल्ली-करीमनगर-निजामाबाद, यह 1993-94 में ही सैंक्शन हुआ था, उसके लिए 70-75 करोड़ रुपए रिलीज करने के लिए मैं मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट कर रहा हूँ। वैसे नंदियाल-येरागुंटला लाईन के लिए 50 करोड़ रुपए रिलीज करने के लिए भी उनसे रिक्वेस्ट किया गया है। 9 इश्यूज में से एक इश्यू यह भी था, जो उन्हें दिया गया है।

सर, मैं आपसे एक रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि आजादी आने के बाद तेलंगाना में रेलवे सिस्टम को टोटली नेग्लेक्ट किया गया। यह मेरे छठी बार रेल मंत्रालय पर बात करने का अवसर है। मैं हमेशा कोट करता रहा हूँ कि हैदराबाद से लेकर नव-तेलंगाना जिला तक एक सर्कुलर रेलवे होना चाहिए। जितने भी 10 जिले हैं, अगर हैदराबाद से उन जिलों को कवर करने के लिए सुबह-शाम ट्रेन निकले, ताकि शाम को फिर हैदराबाद हेडक्वार्टर पहुँच जाएँ, तेलंगाना के लिए वैसे एक सर्कुलर रेलवे के लिए मैं हमेशा रिक्वेस्ट कर रहा हूँ। उन्होंने वादा किया कि उसके ऊपर सर्वे कराएँगे। जिधर लाईन नहीं है, उधर रेलवे लाईन की पटरी डलवाएँगे। वे इसको जरूर करेंगे, ऐसा कह कर उन्होंने मुझे आश्वासन दिया, मगर अभी तक वे कुछ नहीं कर पाए हैं। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूँ। महोदय, आज आंध्र प्रदेश से काफी लोग एब्रॉड में काम कर रहे हैं - गल्फ में, यू०के० में, अमेरिका में। इसलिए हैदराबाद में पिलग्रिमिज एंड रिक्रिएशन टूरिज्म, इन दोनों को मिलाकर काफी लोग यहां आते हैं। अतः मैं कहना चाहता हूँ कि जैसी पैलेस ऑन व्हील्स नार्थ में है, उसी तरह की पैलेस ऑन

व्हील्स हैदराबाद में चार साउथ इंडियन स्टेट्स को मिनाकर चलाई जाए। मैंने इसके लिए बहुत बार अनुरोध किया है और इस बारे में मैंने एक प्रश्न भी उठाया था। इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय मेरे इस अनुरोध पर भी ध्यान दें। इससे यहां रेवेन्यू जेनरेशन बहुत अच्छा होगा, ये रेवेन्यू योल्डिंग एरियाज़ हैं और साउथ सेंट्रल रेलवे में आज जो रेवेन्यू आ रहा है, उससे दोगुना रेवेन्यू इससे आ सकता है, क्योंकि हर साल NFIs अपने मुल्क में आने के लिए सोचते हैं। वह लोगों के रिक्रिएशन की तरह होता है, पिलग्रिमेजिज कम टूरिज्म के लिए मेरा यह अनुरोध है।

महोदय, रेलवे में आज कम से कम 6 लाख कर्मचारी हैं। जो भी सांसद आता है वह अपने क्षेत्र में रेल लाइन और रेलवे स्टेशन बनाने की इच्छा और मांग तो रखता है और इसमें किसी को कोई दिक्कत भी नहीं है, हर कोई अपने क्षेत्र में रेल को लेकर जाना चाहता है, लेकिन रेलवे कर्मचारियों के लिए बहुत कम लोग बात करते हैं। सर, 1985 में मैं सिकन्दराबाद से MLA था, मेरा पूरा क्षेत्र रेलवे एरिया था और वहां कम से कम 80,000 रेलवे कर्मचारी रहे थे। उन लोगों के मकान इतनी बुरी हालत में हैं कि उसके बारे में कुछ बोला नहीं जा सकता। इसलिए मैं मंत्री महोदय से विनती करूंगा कि कर्मचारियों के स्वास्थ्य की तरफ, उनके मकानों की तरफ, उनके बच्चों की शिक्षा की तरफ ध्यान देकर, ज्यादा से ज्यादा पैसा देकर कर्मचारियों की सुविधा व सुरक्षा के लिए कुछ किया जाना चाहिए। ... (समय की घंटी)... सर, मैं दो-तीन मिनट और बोलना चाहूंगा।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Dr. Rajkumar, the total allotted time is one hour, and everybody has to speak.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: But, Sir, there are not many speakers.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): No; no, speakers are there.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Okay, Sir, I will try to conclude.

सर, लालू जी आ गए हैं, मैं उनका बहुत आभारी हूँ। मैं आज हिन्दी में अपनी बात कहकर लालू जी को आर्कषित करना चाह रहा था। लालू जी आ गए हैं, मैं बहुत खुश हूँ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन) : लालू जी, मैं भी हिन्दी में बात करूंगा, अगर आप कुछ कृपा करें तो।

श्री अलादी पी० राजकुमार : सर, मैं कर्मचारियों के स्वास्थ्य की तरफ, मकानों की तरफ और उनके बच्चों की शिक्षा की तरफ मंत्री जी का ध्यान दिला रहा था। सर, सिकन्दराबाद का मैं 1985 में प्रतिनिधित्व कर रहा था। वहां एक रेलवे अस्पताल था, वह आज भी है, लेकिन आज तक, 20 साल के बाद भी, उस रेलवे अस्पताल में कोई सुधार नहीं हुआ है। वहां 80,000 कर्मचारी रहते हैं, इसलिए उस रेलवे अस्पताल को AIIMS के बराबर के स्तर का बनाने की मैं आपसे गुजारिश करता हूँ, जिसमें लेटेस्ट इक्विपमेंट्स हों। आज भारतवर्ष में हैदराबाद एक मेडिकल हब बन गया है, उस हिसाब से रेलवे कर्मचारियों के लिए भी रेलवे अस्पताल को अपग्रेड करके, वहां अच्छे से अच्छे इक्विपमेंट्स देकर उनके स्वास्थ्य की केयर करना आप लोगों का धर्म

है, यह मैं आपको याद दिलाना चाह रहा हूँ। एक बात मैं और कहना चाहता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चे, जो पढ़ाई-लिखाई में बहुत अच्छे हैं, उनको मेडिकल में, इंजीनियरिंग में सीटें नहीं मिलती हैं। आज गवर्नमेंट आफ इंडिया ने कई मेडिकल कालेजों को, प्राइवेट मेडिकल कालेजों को, इंजीनियरिंग कालेजों को परमिशन दी है, मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय वहां एक मेडिकल कालेज और एक इंजीनियरिंग कालेज देकर रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को अच्छी तालीम दिलाने का और रेलवे अस्पताल में उन लोंकों को ऐम्बार्स करने का प्रयास करे। मैं लालू जी को यह सुझाव दे रहा हूँ और चाहता हूँ कि वे इस पर ध्यान दें।

महोदय, पिछली बार लालू जी ने इसी सदन में वादा किया था। सर, आंध्र प्रदेश में बहुत भक्त लोग हैं, इसलिए मैं निवेदन करता हूँ कि हैदराबाद-तिरुपति-शिरडी-हैदराबाद, ऐसी एक ट्रिपंगुलर रेल के लिए आप सर्वे कराने का काम करें और अगर ऐसी रेल चल जाए तो हैदराबाद से हरेक हिन्दू फैमिली से पक्का एक आदमी तिरुपति या शिरडी जाएगा। इससे आपको रेवेन्यू भी अच्छा आएगा, इसलिए अगर आप इस प्रकार से ट्राइंगुलर रेल सेवा को प्रारम्भ करवाएंगे तो यह हम सभी के लिए बहुत अच्छा होगा, ऐसा करने के लिए मैं लालू जी से गुजारिश करता हूँ।

कहने को तो बहुत कुछ है, लेकिन चूंकि आप समय की घंटी बजा रहे हैं, सर, हमारे राज्य के लिए 60 रेलवे-ओवरब्रिज देने की बात कही गई है, लेकिन अभी तक उनके लिए सैंक्शन प्राप्त नहीं हुई है। जब श्री चन्द्रबाबु नायडू मुख्यमंत्री थे, इस संबंध में वह कई बार श्री नीतीश कुमार जी से मिले, ममता जी से मिले और श्री पासवान जी से मिले और आज मैं लालू जी से विनती करूंगा कि एक बार हैदराबाद आकर वे स्वयं इस रेलवे-ओवरब्रिज के मामले को देखें।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): You please conclude now.

श्री अलादी पी. राजकुमार : तिरुपति बाला जी एक बहुत ही फेमस स्थान है और दिल्ली से भी बहुत से लोग वहां जाते हैं, लेकिन बाला जी जाने के लिए उन लोगों को कई प्रकार की दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। लोग हैदराबाद तक तो पहुंच जाते हैं, लेकिन हैदराबाद से तिरुपति के लिए ट्रेन नहीं मिलती है। दो-तीन ट्रेन्स जो वहां जाती भी हैं, उनमें भी लोकल लोगों का रिजर्वेशन रहता है।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please conclude. (Time-bell)... (Interruptions)...

श्री अलादी पी. राजकुमार: इसलिए खास तौर पर दिल्ली से तिरुपति तक के लिए यदि एक नई ट्रेन चलाई जाए तो अवश्य ही लालू जी को तिरुपति बाला जी का आशीर्वाद प्राप्त होगा और वह सदा सही सलामत रहते हुए सदैव जनता की सेवा करते रहेंगे। ... (Time-bell)... यही गुजारिश करते हुए ... (ब्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, that is enough. ... (Interruptions)... You have taken ten minutes instead of two

minutes. ...*(Interruptions)*... Yes, that is correct. ...*(Interruptions)*... You have taken ten minutes whereas your time was two minutes. ...*(Interruptions)*... There are others who want to speak. That is why I am saying this. ...*(Interruptions)*... Many new names have come, that is my constraint. ...*(Interruptions)*...

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Sir, on 28th February a memorandum was given by an all-party delegation. Sir, I want to impress on Shri Lalu Prasadji to go through this memorandum. He has already assured the 42 all-party delegation that he will take up the matter seriously and will do something. So, I would like to request Mr. Lalu Prasadji to take up this matter and see that something is done. I request that the triangular Hyderabad - Tirupati - Shirdi train also should be started. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, Shri Lekhraj Bachani. ...*(Interruptions)*... One second, Mr. Bachani. Mr. Santosh Bagrodia has requested that he has some other urgent programme, would you please allow him first?

SHRI LEKHRAJ BACHANI (Gujarat) : Yes, Sir, let him speak first.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Okay. Mr. Santosh Bagrodia. Mr. Bagrodia, you also have to stick to the time.

श्री संतोष बागड़ोदिया (राजस्थान): उपसमाध्यक्ष जी, आपने रेलवे की डिमांड्स पर बोलने का मुझे जो मौका दिया, उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। लालू जी अभी-अभी उठकर चले गए हैं। होली के बाद आज रेलवे के बारे में चर्चा हो रही है, इसलिए लालू जी को और पूरे हाउस को मैं होली की बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। पहले तो मैं ...*(व्यवधान)*... हमारे यहां होली के बाद होता है, साउथ में पहले होता है ...*(व्यवधान)*...

उपसमाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन) : बोलिए, बोलिए।

श्री संतोष बागड़ोदिया : सर, रेलवे मंत्रालय से थोड़े शब्दों में मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो भी हमारे मित्र डिमांड करें, वह उन्हें दे दिया जाए। मैं उनकी डिमांड्स को पूरा सपोर्ट करता हूँ क्योंकि जब से लालू जी रेल मंत्री बने हैं, रेलवे का डिपार्टमेंट दिन दूना रात चौगुना आगे बढ़ा है। जहां बजट में हर साल एक बिलियन डॉलर कमाए जाने की बात होती थी, वहीं इस बजट में वह दो बिलियन डॉलर, अर्थात् 11,000 करोड़ रुपया कमाना चाहते हैं, यह बहुत अच्छी बात है।

जहां तक पैसेंजर सर्विस का सवाल है, जो कुछ हुआ है बहुत अच्छा हुआ है, गरीबों के लिए भी अच्छा हुआ है। सभी क्लासों में स्वच्छता बढ़ी, अच्छा खाना मिला, रिजर्वेशन में सुविधाएं हुईं और साथ ही साथ उसमें करप्शन भी कम हुआ, इस तरह से सभी बातें अच्छी हुईं। पहले जब हम लोग लालू जी को बोलते थे कि आपके टॉयलेट्स बहुत गंदे होते हैं, तब

उन्हें विश्वास नहीं होता था, लेकिन जब एक बार वह स्वयं फंस गए, तब जाकर उन्हें विश्वास हुआ और तब से उसके ऊपर कार्यवाही की गई और अब लोग मुझे बताते हैं कि टॉयलेट्स की हालत भी पहले से सुधर गई है।

अब जो मैं बोलना चाहता हूँ, इस तरफ लालू जी का ध्यान अभी तक नहीं गया है। इसके बारे में लालू जी को बहुत सीरियसली विचार करना पड़ेगा। उनके अफसर भी उन्हें गलत एडवाइज दे रहे हैं और इस चक्कर में जो उनके ऊपर गरीबों के एक मसीहा की जो बात है, शायद समय आने पर वे लोग बोलना बंद कर देंगे। रेलवे लाइन आज से नहीं सैकड़ों वर्षों से जो लगी है, हिन्दुस्तान के कोने-कोने में गई है और इसलिए गई है कि हिन्दुस्तान से गरीब से गरीब आदमी को रेलवे की सुविधा मिले। चाहे वह दीमापुर में हो, चाहे डिब्रूगढ़ में हो और चाहे हमारे राजस्थान के किसी कोने में हो, पाकिस्तान के बॉर्डर पर हो, बाढ़मेर में हो, जेसलमेर में हो या कोचीन, केरल में हो, आपके यहाँ हो, कहीं भी हो, वहाँ से लोग भी आ-जा सकें और सामान भी आ जा सके। लोगों का आना-जाना अच्छा चला। हिन्दुस्तान की सरकार, जब से हम आजाद हुए, जैसा कि हमारा देश है, गांव का देश है, आप खुद इस बारे में अच्छी तरह मानते हैं 70 से 80 प्रतिशत लोग या 70 प्रतिशत लोग आज भी गांवों में रहते हैं, वहाँ पर छोटी-छोटी इण्डस्ट्री -स्मॉल इण्डस्ट्री लगी हुई हैं, छोटे-छोटे कारपेंटर भी हैं, आर्टिजन भी हैं और जिससे कि वे लोग शहरों में न आएँ, बड़ी इण्डस्ट्रीज भी डिस्ट्रिब्यूशन करने के लिए सब क्षेत्र हिन्दुस्तान के आगे बढ़ें, इसलिए उनको सरकार ने स्पेशल सब्सिडीज देकर 50 वर्ष में, 60 वर्ष में जगह-जगह इण्डस्ट्रीज लगाई और यह भी विचार किया गया कि जहाँ रॉ-मेटेरीयल मिलता है, वहीं पर इण्डस्ट्री लगाई जाए, जिससे वहाँ के लोगों को रोजगार भी मिले और वहाँ पर वेल्यू एडिड प्रोडक्ट होकर सारे हिन्दुस्तान में जाए, सारी दुनिया में जाए। रेलवे का कर्तव्य ही नहीं है रेलवे की रेस्पॉसिबिलिटी भी है, सारे हिन्दुस्तान से लोग, यह जो छोटे सामान बनते थे उसके लिए पार्सल गाड़ी लगी हुई थी, पार्सल लेती थी, छोटे से छोटा सामान हर कोने से रेलवे वाले लेते थे। लेकिन पता नहीं क्यों, आप चाहे 5 हजार करोड़ कमाएँ, चाहे 10 हजार करोड़ कमाएँ, लेकिन यह सारी दुकान, सारे जितने डिपार्टमेंट थे, सब बंद कर दिए जा रहे हैं। अब रेलवे वाले केवल रैक लोड लेंगे। मैं बताना चाहता हूँ कि यह रेलवे केवल बड़ी-बड़ी यूनिट के लिए नहीं है, बड़े-बड़े लोगों के लिए नहीं है, एक रैक में 40 वैन लगती हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि कौन सा यूनिट है हिन्दुस्तान में, कितने यूनिट हैं हिन्दुस्तान में जो गांवों में हैं, अभी लालू जी आ गए हैं, मैं आपको फिर से यह कहना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान में ऐसे कितने यूनिट हैं जो गांव में बड़े यूनिट भी हैं, मैं जानना चाहता हूँ कि जो पूरी रैक लोड ले सकते हैं, नहीं ले सकते, जिनको हम लार्ज इण्डस्ट्रीज बोलते हैं, उनको भी एक वैन, दो वैन, चार वैन चाहिए। उनको भी आप बोलेंगे कि हम रैक देंगे तो नहीं चलेगा। आपके एडवर्टाइजमेंट हमने देखे हैं, आपने खुद भी कहा है कि अगर रेलवे से मूवमेंट होता है तो हम 400 टन में माल ढोते हैं। कंटेनर सर्विस जो आप ही की है कोंकण की, वह 800 रुपया टन में करती है और अगर बाई रोड जाएगा तो 2000 रुपए टन में जाएगा। मैं जानना चाहता हूँ कि यह 2000 रुपए टन का माल अगर गांव के लोग, अगर छोटी इण्डस्ट्री के लोग और अगर बड़ी इण्डस्ट्री के लोग, जो गांवों में इण्डस्ट्री लगी हुई है डिस्पर्सल करने के लिए अगर उनको 2000 रुपए टन में माल ढोना पड़ा तो वे कभी भी जीवित नहीं रह सकते और अगर वे सारी इण्डस्ट्रीज बंद हो गईं तो आप समझ सकते हैं कि देश की हालत क्या होने वाली है। इस बारे में मैंने आपके आफिसर्स, रेलवे मंत्रालय के आफिसर्स को अपनी कमेटी में बुलाया। मैं बताना चाहता हूँ कि दो बार प्रयत्न

किया। पहले आये, उन्होंने कुछ चेन्जिज भी की। मैं इस बारे में 12 महीने से प्रयत्न कर रहा हूँ, कुछ चेन्जिज हुए हैं, लेकिन जो नये अफसर आ गये हैं, उनको एक-दो महीने पहले फिर कमेटी में बुलाया, वे नहीं आये, कोई बात नहीं, उन्होंने कहा कि मैं व्यक्तिगत रूप से आकर एक्सप्लेन करूँगा, मैं उसके लिए भी तैयार था, लेकिन नहीं आये, क्योंकि इस बारे में विचार करने का इनका मन्नस नहीं है। आप इसके बारे में जितना डिबेट करना चाहें, मैं उतनी डिबेट करने के लिए तैयार हूँ। मैं मंत्री महोदय को यह कहना चाहता हूँ कि आप 400 रुपये टन में अगर पूरी रैक लोड देते हैं, आप इनसे 600 रुपया चार्ज करिये, 800 रुपया चार्ज करिये। मैं नहीं कहता कि कोई सबसिडी आप दीजिए। आपका जो कॉस्ट पड़ता है, आप उतना ही कॉस्ट लीजिए। यह जो बड़ी-बड़ी बातें होती हैं कि कितनी पर लाइन टनेज हमने माल ढो लिया, यह सब स्टेटिकल है। मैं बिजनेस करता हूँ। मुझे बिजनेस का ज्ञान है। आप अगर उदाहरण के लिए एक बहुत बड़ा मकान ले लें या हमारी इंडियन एयरलाइन्स को यह कह दिया जाये कि अब यह पैसेंजर सर्विस बंद, एक-एक टिकट नहीं दी जायेगी, खाली जो आदमी पूरा हवाई जहाज लेगा, उसी को भेजेंगे या यह कह दिया जाये कि जो माल यहां से एक्सपोर्ट हो रहा है या जो दिल्ली से कोलकाता या कोलकाता से मुम्बई या दिल्ली से चेन्नई माल जा रहा है, रात को ट्रेवल करता है, उसको भी खाली पूरा हवाई जहाज लेंगे, तभी वह माल ढोयेगा, तो उसमें ज्यादा कारीगरी की दरकार नहीं है। उसमें तो कमाई हो जायेगी, लेकिन रेलवे की जो स्माल इंडस्ट्री के लिए सर्विस है, रेलवे की जो सर्विस गांव की है, रेलवे की सर्विस है जो छोटे से छोटे इंडस्ट्रियलिस्ट को, उनके लिए अगर हम अपनी सारी सर्विसेज बंद कर देते हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि CONCOR की सर्विस जो चालू है, जिसके लिए अफसर बता देते हैं कि CONCOR आपका माल लेगा, एक जगह से माल लेगा, सब इकट्ठा करेगा, 500 डिस्ट्रिक्ट्स में से केवल 50 डिस्ट्रिक्ट्स में CONCOR केंवर करती है और 450 डिस्ट्रिक्ट में कोई CONCOR की सर्विस नहीं है। यह जो नई व्यवस्था चालू कर रहे हैं कि प्राइवेट लोगों को देंगे, वह कब चालू होगी, कब लगेगी, कब सारे देश में इसका जाल बिछेगा, यह भगवान जाने ?

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन) : आप कन्क्लूड कर दीजिए।

श्री संतोष बागड़ोदिया : मंत्री महोदय, आप जानते हैं, लेकिन आपके अफसर आपको जानने नहीं देते हैं, इसके लिए मैं माफी चाहता हूँ। आप अफसरों के ऊपर हैं और मैंने आपको अनुरोध किया था और जब आप बोलेंगे, तब मैं आपके पास आऊंगा, आपके डिपार्टमेंट के लोगों से बात करने के लिए तैयार हूँ। मैं इस बात को बार-बार कहता हूँ, आपकी एक्सपेंस में मैंने कहा कि आप गरीबों के मसीहा हैं और गरीबों के मसीहा इसलिए हैं कि आप गरीबों का काम करते हैं, लेकिन एक ही संकशन के कारण, यह जो गरीबों के मसीहा की बात है, यह शायद बाधा में पड़ सकती है। मैं आपको बार-बार बताना चाहता हूँ कि सारे हिन्दुस्तान की जो रेलवे है, इसमें अफसरों के कहने से गलत रास्ते पर घले जायेंगे, तो यह आगे आने वाले वर्षों में हमें बहुत दुखदायी हो जायेगा। ... (समय की घंटी)... इसलिए मैं ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूँ। मेरा स्ट्रेस अभी भी इस बात पर है कि जिस तरह आपने पैसेंजर्स सर्विस अच्छी की है, गरीबों के लिए अलग से ट्रेन भी चालू की हैं, वैसे ही आप कृपा करके फिर से इस पॉलिसी के बारे में सोचिए कि यह जो सामान ढोने की सर्विस है, यह इक्वली इम्पोर्टेंट है, ज्यादा इम्पोर्टेंट है, इसको भी आप ठीक करिये। समय कितना लगता है, आप उसकी चिंता मत करिये, बड़ी इंडस्ट्री से स्माल इंडस्ट्री को ज्यादा कॉस्ट पड़ता है, इसकी हमको कोई चिंता नहीं है, लेकिन ये सारी सर्विस जो बंद कर दी

हैं, इनको पुनः आरम्भ किया जाये। उपसमाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से आज हाउस के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि आप नये वैगन्स ले रहे हैं, नये वैगन्स के आर्डर कर रहे हैं, केवल ऐसे वैगन्स के आर्डर हो रहे हैं, जो खाली रैक में लगेंगे। अगर इसी तरह से रहा, तो पांच वर्ष बाद आप चाहेंगे, तब भी आप इस सिस्टम को बदल नहीं सकेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं फिर से आपको अनुरोध करता हूँ कि इसके लिए सीरियसली विचार करिये, तभी रेलवे का महत्व बढ़ेगा और आपका महत्व बढ़ेगा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI LEKHRAJ BACHANI : Mr. Vice-Chairman Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity. आपने पूछा कि आज आप भी हिन्दी में बोलने वाले हैं, सब लोग हिन्दी में बोल रहे हैं इसलिए मैं भी हिन्दी में बोलना चाहता हूँ। मैं माननीय मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को धन्यवाद देते हुए याद दिलाना चाहता हूँ कि भारत के वेस्टर्न कोस्ट के पाँच-छः ऐसे minor ports हैं, जिनमें जो पोर्ट प्राइवेट पार्टी को दिया हुआ है, वे रेलवे लाइन बिछाने के लिए पार्टनर हो रहे हैं। सर, Mundra Port है, जो बहुत डेवलप हो गया है। केवल बीस किलोमीटर मेन रेलवे से उसे जोड़ने की जरूरत है। उसमें अदानी ग्रुप रेलवे से पार्टनरशिप ज़्यादा नहीं कर रहा है, वह काम आप जल्दी कीजिए। इसी प्रकार जामनगर डिस्ट्रिक्ट में रोजी पोर्ट है, सात किलोमीटर मेन लाइन से उसे जोड़ना है। दो बार लॉरीज और ट्रक्स में माल लोड-अनलोड करना पड़ता है। अगर वह रेलवे से सीधा जाएगा, नार्दन रेलवे से डायरेक्ट टू वेस्टर्न कोस्ट एक्सपोर्ट-इम्पोर्ट होगा तो सबको फायदा होगा। तीसरा अहमदाबाद डिस्ट्रिक्ट में एक पोर्ट है। उसके लिए सब प्लानिंग हो गयी है। उसके लिए Ministry of Forest and Environment ने नो ऑब्जेक्शन दे दिया है। इसी प्रकार Gujarat Maritime Board ने नो ऑब्जेक्शन दे दिया है। सात-आठ वर्ष से वह काम पेंडिंग पड़ा है। सर, ये दो-तीन पोर्ट हैं, 13 किलोमीटर, 7 किलोमीटर और 20 किलोमीटर यह जो लिंक नहीं है, इसे अगर आप मेन लाइन से जोड़ेंगे तो इससे रेलवे को फायदा होगा और देश के एक्सपोर्ट-इम्पोर्ट को भी फायदा होगा।

दूसरा, मैं बहुत नम्रता से माननीय मंत्री जी से विनती करना चाहता हूँ कि आप अपने कुलीग, मिनिस्टर ऑफ स्टेट, माननीय श्री नारनमाई रटवा साहब का भी थोड़ा विचार करें जिससे लोगों को विश्वास हो कि उन्होंने गुजरात के लिए काफी काम किया है, उनका भी नाम गुजरात में हो जाए। नारनमाई रटवा जी ने एक अच्छी योजना तैयार की कि जो अहमदाबाद रेलवे स्टेशन है, वहां इतना ज्यादा saturation हो गया है, operational resource constraint इतने हैं, जिसकी वजह से उसके नजदीक एक terminal station की जरूरत है। इसकी पूरी तैयारी है, 164 की प्लानिंग माननीय श्री नारनमाई रटवा जी ने तैयार करवाई है, अहमदाबाद अर्बन डेवलपमेंट कारपोरेशन के साथ, उस काम को आप मंजूरी दे दें, यह बहुत ज्यादा रकम नहीं है। सौराष्ट्र से, कच्छ से और उत्तर गुजरात से सब ट्रेनें, जो अहमदाबाद तक आती हैं, They can have terminal up to Sabarmati, क्योंकि आधा अहमदाबाद साबरमती के नजदीक है। अहमदाबाद saturation पोजीशन में पहुंच गया है, वहां operational resource constraint बहुत बढ़ गए हैं, ऐसा करने से वहां बहुत रिलीफ पहुंचेगा और माननीय मंत्री श्री नारनमाई रटवा ने एक अच्छा काम गुजरात के लिए कराया है, उनका भी नाम हो जाएगा। हम उन्हें भी याद करेंगे और आपको भी याद करेंगे कि आपने अपने कुलीग की बात मानी है।

तीसरा, एक पॉलिस्त्री मीटर है। अगर आपको योग्य लगता है तो एक एक्सेरेंस दीजिए। Conversion के समय metre gauge से जो गाड़ी broad gauge में कन्वर्ट की जाती है,

तब जो गाड़ियां metre gauge पर चलती थीं, उन्हें रीइंट्रोड्यूज करने की रेलवे की कुछ मोरल ड्यूटी है या नहीं? जो गाड़ी conversion से पहले चलती थी, कितने वर्षों से conversion हो रहा है - कल ही नॉर्थ ईस्टर्न स्टेट्स की बात हुई थी - conversion के बाद जब metre gauge से broad gauge बनती है, तब जो गाड़ियां पहले चलती थीं, उन्हें आपको रीइंट्रोड्यूज करना चाहिए। आप यह ऐश्वोरेंस हाउस में दीजिए ताकि हमें यह संतोष हो जाए कि जो फैसिलिटीज पेसेंजर्स को मिल रही हैं, वे रीइंट्रोड्यूज हो जाएंगी। हो सकता है कि रेलवे बोर्ड वाले यह रीजन दें कि अभी ब्रॉड गेज रेलवे चालू हुई है इसलिए सिटिंग कैपेसिटी बढ़ गयी है। इस संबंध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर सिटिंग कैपेसिटी बढ़ गयी है तो पॉपुलेशन भी बढ़ गयी है तथा लोगों का आना-जाना, रेलवे का उपयोग करना, रेलवे में constraint बढ़ गया है। इसलिए आप कोई गाड़ी बंद न करिए और खास करके अहमदाबाद और दिल्ली के बीच में 70-80 वर्ष से एक गाड़ी चलती थी, रेलवे बोर्ड वाले यहां बैठे होंगे, क्या अन्याय गुजरात, राजस्थान और हरियाणा के साथ किया है कि 70-80 साल से जो गाड़ी चलती थी, दिल्ली अहमदाबाद एक्सप्रेस, वह conversion होने के बाद बंद कर दी गयी है। चालीस साल से एक जनता एक्सप्रेस, स्वर्ण जनता एक्सप्रेस चलती थी, all bogies, वह गाड़ी बंद कर दी। हर बार मैं रेलवे को कह रहा हूँ, मैंने इतना ही कहा है कि I am giving to Railways one guarantee bond कि सिर्फ एक गाड़ी instead of three discontinued, आप अहमदाबाद से दिल्ली के लिए चालू करें। मैं 8 से 10 करोड़ रुपए का गारंटी बॉन्ड रेलवे को दे रहा हूँ। नया कुछ खर्चा करने की जरूरत नहीं है, नया ट्रैक नहीं चाहिए और कोई नई गाड़ी अहमदाबाद से दिल्ली के लिए डायरेक्ट चालू नहीं की गई है। एक जो गाड़ी आती है ओखा-द्वारका से, वह देहरादून जाती है, उसको "उत्तरांचल" कहते हैं, वह जब से सात-आठ साल से चालू हुई है, वह हफ्ते में एक ही दिन जाती है। हम भी भूल जाते हैं कि वह कब आती है, कब जाती है। मेरा टाउन उस गाड़ी के रूट पर आता है, लेकिन उसकी फ्रीक्वेंसी आप बढ़ाइए। मैं माननीय मंत्री जी का शुक्रगुजार हूँ कि मेरे एक सजेशन को, दिल्ली मेल जो अठारह घंटे पुरानी दिल्ली में पड़ी रहती है, उसको हरिद्वार तक एक्सटेंड किया है। मैंने देहरादून तक मांगा था। अगर देहरादून में व्यवस्था नहीं है, तो देहरादून से आगे एक स्टेशन है, वहां तक गाड़ी जा सकती है, ऋषिकेश को लाभ मिल सकता है। टूरिज्म और pilgrimage के हिसाब से, उस गाड़ी को हरिद्वार से आगे बढ़ाएंगे, तो ट्रेलवे को फायदा मिलेगा, क्योंकि खामखाह गाड़ी 18 घंटे पड़ी रहती है और आपने कबूल किया है और उसे हरिद्वार तक बढ़ाया है, तो उसके लिए मैं आपको congratulations दे रहा हूँ। यह जो ओखा-द्वारका गाड़ी है, द्वारका तो एक बड़ा पीठ है pilgrimage का, वह देहरादून से मिला हुआ है, only one day, कम से कम उसको alternate day तो कीजिए, otherwise thrice a week उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाइए, उसमें रेलवे को क्या नुकसान है?

अंत में एक बात मैं कहूंगा कि आपने गुजरात को बिहार से कनेक्ट करने के लिए तीन गाड़ियां दीं। Congratulations और हम आपका शुक्रिया अदा करते हैं। आपने बिहार से गाड़ी चलाई, वहां से जो मजदूर हैं, काम करने वाले हैं, श्रमजीवी हैं, उनको आपने लाभ दिया। We have got no right to object, यह आपने अच्छा काम किया है, लेकिन गुजरात को, कम से कम सौराष्ट्र में आपने कोई गाड़ी नहीं दी, तो गुजरात में from North Gujarat to South Gujarat कोई ऐसी गाड़ी दीजिए, तो साउथ का जो बलसर जिला है और नॉर्थ गुजरात का पालनपुर जिला है, अथवा आबू रोड, जो राजस्थान से मिलता है, वहां तक एक गाड़ी देंगे, तो

पैसेजर्स को बहुत सुविधा मिलेगी। अभी एक गाड़ी "आश्रम एक्सप्रेस" जो तीस-चालीस साल से चल रही है, आप विश्वास कीजिए, मैं बहुत responsibility से कह रहा हूँ कि 300-400 वेटिंग लिस्ट उसमें होती है। मैं खुद अपने guests के लिए दो-तीन बार रेल भवन में गया हूँ या रिसेप्शन के पास जो रेलवे रिजर्वेशन काउंटर है, वहां कंप्यूटर लॉक हो जाता है कि वेटिंग के लिए भी आपको टिकट नहीं देंगे। यह throughout the year होता है। इसलिए एक गाड़ी, पहले जैसे मैंने कहा, कोई भी एक गाड़ी आप अहमदाबाद और दिल्ली के बीच में इंद्रोड्यूस करें, तो पैसेजर्स को भी फायदा होगा और रेलवे को भी फायदा होगा, थैंक यू।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Shri Matilal Sarkar. Please take **only five minutes**.

SHRI MATILAL SARKAR (Tripura): I will try. Sir, whenever I speak on Railways, I do not find the hon. Railway Minister in the House. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): There are two Ministers. ...*(Interruptions)*...

श्री मतिलाल सरकार : लालू जी मुझे नहीं मिले। उस दिन भी नहीं और आज भी नहीं, इसलिए मुझे थोड़ा खेद है।

Sir, first of all, I must appreciate and thank the hon. Minister for declaring Lumding-Kumarghat-Agartala railway as a national project and, I think, this project will be completed on scheduled time. The Prime Minister already went there and he told that it would reach Agartala by March 2007. So, first of all, my submission is that it should be on schedule. We would like to have this by March, 2007. My second point is regarding old wagons. Yesterday also, during Question Hour, this point was raised. The hon. Minister of State told that old wagons cannot be replaced by new ones because the new ones are not being manufactured. It is very frustrating news for us. The old wagons will not be used and new wagons will not be manufactured. There is only metre gauge line. There is no broad gauge line. So, how shall we have the facility of railways? So, I would earnestly request the hon. Minister to make good the use of these wagons so that the wagons may be repaired and replaced by the good ones in order to ensure that passenger services at Tripura are not disturbed. Now, at present, it is very much disturbed and very often, it is withdrawn. So, I would like to be assured of this.

My third and most important point is that this year, we were expecting an assurance that some important inclusion will be made in the Budget. All the people of Tripura were expecting that this railway segment

from Agartala to Sabrum will be included in this Budget. But, it is missing, and I again raise the demand to include this segment in the Budget. Sabrum is important because from Sabrum, we can reach Chittagong. It is very near and it will serve the purpose of whole of North-East. That is why, this segment of railway is very important, and I think, the hon. Minister will give a second thought to this.

My fourth point is that we require reservation in all the main trains plying from Howrah to Delhi, Sialdah to Delhi and Guwahati to Delhi. The State Government has already given specific proposal as to how many tickets have to be reserved in which train. I am demanding this because Tripura is the farthest corner and people, who come here, have to wait at Guwahati for 2-3 days for reservation. My request is that there should be some reservation quota for passengers boarding train from Tripura in the main trains passing from there.

Finally, I would like to know from the hon. Minister the pace at which the railway network is expanding in the North-East. At the present pace, it seems will take another hundred years to reach all the State capitals. So, I think the Government should give some special consideration to North-Eastern States because the North-East is not only a region, but it is also the focal point of neighbouring countries on the east. And, railway network is badly needed in the North-Eastern region, for the people of the region and from international perspective also. So, I would like to know from the hon. Minister the time-bound schedule by which all the State capitals will be connected with the railway services.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Thank you, Mr. Sarkar, especially for sticking to the time limit. That is very good. Shri Shunmugasundaram.

SHRI R. SHUNMUGASUNDARAM (Tamil Nadu): Thank you, Sir, for permitting me to speak on the Appropriation (Railways) No.3 Bill. In Appropriation Bill, the Railways want to appropriate some amount of funds. Earlier, on an occasion, when I was permitted to speak on Railways, I had mentioned about the arrears that were to be collected from several corporate houses as freight charges. Sir, through you, I would also like to point it out to the hon. Minister that in-motion weighing machines are not available as much as they are required. And, consequently, the Railways are forced to accept whatever weight the companies declare. Sir, later on, while carrying out random checks, it was found that there were wrong

declarations and litigations to that effect for recovery of the actual amounts are pending. Sir, I believe, only after carrying out random checks, over thousand crore of rupees are pending as arrears. If that is collected, if proper in-motion weighing machines are stationed at all major railway stations, I think, several thousands of crores of rupees can be recovered from those companies who send goods through railways.

Sir, another issue to which I would like to draw the attention of the hon. Minister is the conduct of some of the retired railway officials. Sir, after retirement, some highly placed officials -- sometimes, even the Chairman or the Members of the Board -- join multinationals or corporate houses as consultants and advise those companies against the interests of the railways. Though they continue to receive pension and other perks from the railways, they advise against the railways. This should be taken care of by the Railway Ministry and the Ministry should put an end to it. Sir, at the time of retirement, the Railways should get a bond executed by the railway officials saying that they will not act against the interests of the railways and they will not take up jobs with the clients of the railways. This should be strictly implemented.

Sir, I am also pained to know about the recent incident of misbehaving by a member of the Indian delegation for the Commonwealth Games at Melbourne. The hon. Minister of Tourism is also here, and, I hope that she would take up this matter. Sir, the member of the Indian delegation misbehaved with an Australian girl. He should be penalised and all the expenses borne on his travel, up and down, by our country must be collected from him and he should not be allowed to continue in any of these forum. This should be taken note of seriously.

Sir, I have seen the advertisement, "*Athithi Devo Bhava*". That is doing very good and this should be continued.

Sir, coming to Tamil Nadu, I thank my esteemed colleague and my close friend, Shri Narayanan. I should not address him as my close friend; he may be displaced. Sir, he exhibited enormous interest in asking for doubling of the tracks between Chengalpattu to Tuticorin. Sir, I support this demand which is pending since long. Now, Tuticorin Port is also coming up though they tried to put spokes in it.

Now, the necessity for doubling of the tracks should be prioritised by the Railway Ministry. Sir, with regard to the MRTS in Chennai, two years back, when I had the occasion to speak on the Budget, I spoke in favour of

a circular railway in Chennai city because the road traffic is bursting at seems in Chennai city. Sir, in the last five years, no flyover has been constructed there and the road traffic has become very heavy. Therefore, I asked for Velachary to be linked with Villivakkam. Sir, I also wrote a letter to the hon. Minister and the hon. Minister Shri Veluji wrote back to me in February that survey for Velachary to St.Thomas Mount is over and some progress is being made. I am very happy that Velachery and St. Thomas Mount are going to be linked up. But, what is happening with Thiruvanmiyur to Velachery? The Ministry has promised the completion of that till as early as April 2005. But, that is not completed. Now, Velachery to Villivakkam is a necessity. That should also be prioritised. Sir, now I will talk about the underground metro line. Now, we are having this facility in Delhi also. (*Time-bell*) I want it in Chennai also. There was an attempt to bring in monorail for obvious reasons. But, the hon. Minister said that that is not feasible. That should also be taken up. Sir, the hon. Minister of State, Mr. Velu, came out in Press that Guindy railway station platform will be extended so that the express trains from South of Chennai will be made to stop at Guindy railway station. That is also not coming up. I do not know what is the reason behind the delay in executing the project. Sir, I want the gauge conversion of Coimbatore to Madurai and Madurai to Bodinaickanaur because Madurai to Bodinaickanar route is heavily used by the University-goers. That is a very important route. And, Coimbatore to Madurai route is also a very important because of the Sethu Canal Project, which has been cleared. Though after a very long demand of about 150-160 years, a dream project is coming up in Tamil Nadu. These lines will definitely cater to the success of the project. With these words, Sir, I thank you very much.

श्री मूल चन्द मीणा (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, विनियोग (रेल) संख्याक 3 विधेयक, 2006 पर चर्चा हो रही है। मंत्री जी ने जब संसद में रेल बजट पेश किया तो देश के लोगों से एक अच्छी प्रतिक्रिया आई।

महोदय, इस देश की एकता को बनाए रखने में रेल एक महत्वपूर्ण साधन है। हम ट्रेन के एक डिब्बे में बैठकर इस देश के एक कोने से दूसरे कोने तक यात्रा करते हैं। इस यात्रा में जाति, संप्रदाय अथवा वर्ग का कोई भेद नहीं होता है। सब मिलकर एक ही डिब्बे में बैठकर यात्रा करते हैं जोकि हमें देश में व्याप्त सद्भावना की याद दिलाता है। इस तरह देश की एकता को बनाए रखने में रेल का बड़ा योगदान है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने रेल मंत्रालय के सारे प्रोजेक्ट्स पूरे करने के लिए कम-से-कम 51 करोड़ रुपए की आवश्यकता महसूस की है जोकि रेलवे के पास नहीं है। महोदय, मैं सम्माननीय लालू प्रसाद जी की इस बात से सहमत हूँ कि, उन को जीते जी इन

योजनाओं के पूरे होकर चारों तरफ रेल को दौड़ते हुए देखने का सौभाग्य नहीं मिलेगा। मैं आशा करूंगा कि जिस प्रकार नागरिक उड्डयन मंत्री जी ने एक ही झटके में 66 हजार करोड़ के हवाई जहाज खरीद लिए, उसी प्रकार आप को भी ये योजनाएँ पूरी करने का अवसर प्राप्त हो जिनका आप ने अपने बजट में उल्लेख किया है। आप ने कुछ रेलगाड़ियों की घोषणा इस सदन में की है और उन्हें 5 वर्ष में पूर्ण करने का वचन आप दे रहे हैं, मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि क्या आप इन योजनाओं को पूरा कर लेंगे? महोदय, रेल मंत्री जी का नई रेल लाइंस डालने का प्रस्ताव तो अच्छा है, लेकिन मैंने रेल बजट पर चर्चा के समय पूछा था कि आप रेल लाइंस डालने में ऐसा मतभेद क्यों करते हैं? मैंने उस दिन एक उदाहरण भी दिया था-दौसा से धौलपुर के लिए एक रेल लाइन का। दौसा से गंगापुर सिटी और गंगापुर सिटी से धौलपुर, दोनों के सर्वे हुए, बल्कि गंगापुर से धौलपुर का सर्वे पहले हुआ। लेकिन जब यह रेल लाइन आपने मंजूर की, तो आपने इस रेल लाइन के लिए 10 करोड़ रुपए रखे। आप कैसा रेल लाइन डालना चाहते हैं या इस रेल लाइन को कब बनाना चाहते हैं? आपका क्या प्लान है? यदि इतनी लम्बी दूरी की रेल लाइन 10-10 करोड़ रुपए में बन जाए, तो इस देश का सौभाग्य है, लेकिन मंत्री जी यहाँ बिना सोचे-समझे पैसा रखते हैं। यदि इस रेल लाइन का प्रोजेक्ट पूरा करना है या आपको आधा प्रोजेक्ट ही पूरा करना है, तो दौसा से गंगापुर वाला ही करते। आपने तो धौलपुर को लिया ही नहीं, आपने अब तक धौलपुर से गंगापुर सिटी तक को सैक्शन ही नहीं किया। आधा ही प्रोजेक्ट सैक्शंड है। ऐसा आप क्यों करते हैं? मैं आपसे यह निवेदन करना चाहूंगा कि जहाँ आवश्यकता हो, जिन एरियाज में रेल को फायदा होता हो, रेलवे डिपार्टमेंट को पैसा मिलता हो, वैसे एरियाज में सर्वे होने के बाद जब आप उन रेल लाइनों को मंजूरी देते हैं, स्वीकृति देते हैं तो उसमें आप भेद-भाव क्यों करते हैं? जहाँ रेलवे को ज्यादा फायदा हो, गरीब लोगों को यातायात का साधन मिले, यदि कहीं पर खनन कार्य हो रहा हो, जिस एरिया में हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा खनन कार्य हो रहा हो, उनको सामान ले जाने के लिए यातायात का सस्ता साधन मिल जाए, तो उसको क्यों भूल जाते हैं? रेल विभाग की ओर से रिपोर्ट केवल कागजों में आ जाती है और उसे मंजूर कर लेते हैं। मुझे अफसोस है, इस देश का यह दुर्भाग्य है कि हम कागजों के पीछे चलते हैं, लेकिन वास्तविकता को भूल जाते हैं। रेल मंत्री जी आप ही बता दें कि आपने गलत काम नहीं किया कि धौलपुर से गंगापुर सिटी लाइन में ज्यादा बेनिफिट वाला हो सकता है या आप जो दूसरी रेल लाइनें मंजूर कर रहे हैं, उनमें ज्यादा बेनिफिट है। लेकिन कहां किसको?

जब इस सदन में रेल बजट आता है, रेल बिल आता है, तो कई बातें कही जाती हैं। ये बातें कागजों में तो नोट रहती हैं, लेकिन क्या उन पर इम्प्लिमेंटेशन होता है? एक मੈम्बर यदि अपनी राय देता है, सलाह देता है, वह इम्प्लिमेंट नहीं होता। और तो और, आप जो काम करते जा रहे हैं, वहाँ पर उसी को भूलते जा रहे हैं। आपने रेलवे के स्टेशनों पर और रेलवे के अन्दर कुल्हड़ चलाने की बात की। अब तो कागज और प्लास्टिक, रेलवे स्टेशनों पर और रेल गाड़ियों में वापस आ गए हैं, यह क्या है? आपकी योजनाएँ क्या हैं? हम सफाई के नाम पर बहुत कहते हैं, लेकिन रेलों में सफाई नहीं होती। यदि आप फर्स्ट ए0सी0 के डिब्बों के अन्दर जाकर देखिए, क्या वे फर्स्ट ए0सी0 में जा रहे हैं या किसमें जा रहे हैं? आप ट्रेनों के नाम लिख लीजिए-गोल्डन टेम्पल एक्सप्रेस, जो अमृतसर से मुम्बई जाती है, देहरादून एक्सप्रेस, दिल्ली-अहमदाबाद मेल, पश्चिम एक्सप्रेस, इनके फर्स्ट ए0सी0 के डिब्बों को तो देख लीजिए। इनके फर्स्ट ए0सी0 के कूपों को तो देख लीजिए। आप क्या सुविधाएँ दे रहे हैं और फर्स्ट ए0सी0 की बात करते हैं। स्टेशनों पर सफाई की बात करते हैं। स्टेशनों पर इतनी गन्दगी रहती है। हम रेलवे

1:00 P.M.

को सुरक्षा के नाम पर पैसा देते हैं। आप बजट में भी सुरक्षा के लिए पैसा रखते हैं। यह सुरक्षा कहाँ जाती है, इसका पता लगाइए। देहरादून एक्सप्रेस, जो मुम्बई से आती है, मथुरा और दिल्ली के बीच कितनी बार उसकी सवारियों को लूटा जाता है, लेकिन कोई सुनने वाला ही नहीं है। आप रेलवे को किधर ले जा रहे हैं? हम आपको इस बात के लिए जरूर धन्यवाद देना चाहेंगे कि आप रेलवे को फायदे में लाए हैं। आपने इसके बजट को भी फायदे में लाया है, जो घाटे में चल रहा था। आपने यह काम अच्छा किया, लेकिन कुछ करिए। हम यहाँ माषण दे जाते हैं, बात कह जाते हैं, लेकिन वह इम्प्लिमेंट नहीं हो, तो कोई मतलब ही नहीं है।

रेल मंत्री जी, मैं एक और बात निवेदन करना चाहूँगा कि आपके रेलवे की कई जगह इतनी प्रोपर्टी ऐसी पड़ी हुई है, जिसका कोई यूज नहीं हो रहा है। या तो आप उसको बेचिए या उसको काम में लीजिए या तो कोई कारखाना खोलिए। डिब्बे बनाने का कारखाना खोलिए ... (समय की घंटी)... रिपेयरिंग का कारखाना खोलिए। जैसा गंगापुर सिटी है। ... (व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please, conclude.

श्री मूल चन्द मीणा : गंगापुर सिटी में दो हजार हेक्टेयर जमीन पड़ी हुई है और दो हजार के करीब मकान पड़े हुए हैं। उस जमीन का कोई यूज नहीं हो रहा है। आप उसमें रेलवे का ... (व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please, conclude.

श्री मूल चन्द मीणा : कोई कारखाना खोलिए। केवल घोषणा करने से और ऐसा करने से काम नहीं चलेगा। आपको प्रैक्टिकल करना पड़ेगा और प्रैक्टिकल होना पड़ेगा। ... (व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please, conclude.

श्री मूल चन्द मीणा : सर, मैं जिस एरिया से आता हूँ, उसके कुछ प्रोब्लम्स के बारे में कहना चाहूँगा। गोल्डन टेम्पल एक्सप्रेस को रोकने के लिए आपसे बार-बार निवेदन करना पड़ता है। नॉन सिटी एक ऐसा स्टेशन है कि यदि वहाँ इस ट्रेन को शोक दिया जाए, तो बाहर से आने वाले व्यापारी, अनाज मंडी में आने वाले बाहर के व्यापारी वहाँ उतर सकें और अपने काम कर सकें, लेकिन वह ट्रेन वहाँ से 25-30 किलोमीटर दूर श्री महाबीर जी में रुकती है, जिससे उनको कोई फायदा नहीं होता है। सर, मैं एक और निवेदन करना चाहूँगा कि SC, ST के लोगों का काफी दिनों से बैकलॉग पड़ा है, चाहे वह प्रमोशन का बैकलॉग हो या डायरेक्ट रिट्यूटमेंट का बैकलॉग हो, मैं चाहता हूँ कि उनका बैकलॉग पूरा किया जाए। हमेशा मंत्री जी आश्वासन देते हैं, लेकिन वह बैकलॉग जैसा है वैसा ही बना हुआ है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आप बैकलॉग को पूरा करिए और अगर आप भर्ती करना चाहें तो एक झटके में बैकलॉग पूरा हो सकता है, ज्यादा से ज्यादा 6 महीने लग जाएंगे। मंत्री जी, अगर आपकी इच्छा हो तो सभी क्लास में, चाहे वह ग्रुप A हो, ग्रुप B हो, ग्रुप C हो या ग्रुप D हो, सबका बैकलॉग 6 महीने में पूरा हो सकता है। यदि मन में आपकी इच्छा नहीं है और आप केवल घोषणा ही करना चाहते हैं, तो बात अलग है। हम कितने दिनों से SC, ST के बैकलॉग को पूरा करने के लिए आपसे

नियेदन कर रहे हैं। इसलिए, मंत्री जी, मैं आशा करता हूँ कि आप SC, ST के बैकलॉग को जल्द ही पूरा कर देंगे।

इसी आशा के साथ मैं आपके बिल का समर्थन करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, Mr. Abani Roy.

श्रीमती जमना देवी बारुपाल (राजस्थान): ऐसी नहीं किया तो शायद रेल पटरी पर सोना पड़ेगा मुझे। ... (व्यवधान) ... ऐसा नहीं करने पर मुझे रेल पटरी पर सोना पड़ेगा। ... (व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Abani Roy, you please speak. जमना देवी जी, let him speak.

श्री अरवि राय (पश्चिमी बंगाल) : उपसभाध्यक्ष जी, मंत्री महोदय ने जो एप्रोप्रिएशन बिल रखा है, उसका समर्थन करते हुए दो-चार बातें मैं कहना चाहता हूँ। ... (व्यवधान) ...

महोदय, यह एप्रोप्रिएशन बिल है, इसमें कुछ ज्यादा बोलने के लिए नहीं है, इसलिए इसको समर्थन करते हुए मैं दो-चार बातें आपके माध्यम से मंत्री जी के सम्मुख रख रहा हूँ। सबसे पहले मैं कहना चाहता हूँ कि यह कहा जा रहा है कि गाड़ी की स्पीड 150 किलोमीटर की है, शायद इस सूचना से हम कुछ गलत संदेश दे रहे हैं। महोदय, 7वीं कक्षा के एक बच्चे ने मेरे से पूछा है कि यहां से आगरा की दूरी 200 किलोमीटर है और यदि गाड़ी की स्पीड 150 किलोमीटर प्रति घंटा है, तो फिर यह दो घंटे क्यों लेती है? इसका जवाब हमारे पास नहीं है। इसलिए मेरे विचार से यह कहना ठीक है कि गाड़ी की अधिकतम स्पीड 150 किलोमीटर है।

ऐसे ही आपने इस बार गरीब रथ का नाम दिया है रेलगाड़ियों को और खासकर सावु जी गरीबों के मसीहा हैं, लेकिन गरीब रथ नाम देने के बावजूद भी हमारे देश की आम गरीब जनता के लिए शायद AC कोच में जाना बहुत ही मुश्किल की बात है। हमने रेलवे में टिकट किराया नहीं बढ़ाया, यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन आपने जो दूसरे तरीके अपनाए हैं सुपर फास्ट करके, उनके कारण भी गरीब आदमी के लिए थोड़ी असुविधा होती है। जैसे जनरल डिब्बे में उस गरीब के लिए पीने के पानी की व्यवस्था नहीं होती है और अगर एक बार वह जनरल डिब्बे से उतर जाए तो फिर उसके लिए बैठने की व्यवस्था नहीं होती है और बोतल वाले पानी के अलावा उसे साफ पानी मिलता नहीं है। तो इस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए। इसी तरह से हम अपने यात्रियों को क्या सुख-सुविधाएं दे सकते हैं, इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

दो-चार स्टेशंस की बात चल रही थी। उन्होंने तमिलनाडु की बात करते हुए कहा है कि एगमोर और चैन्नई का लिंकेज जल्दी होना चाहिए। ऐसे ही त्रिवेन्द्रम के पास पेटा है, उसको भी थोड़ा ठीक करना चाहिए, बहुत पैसेंजर यहां आते जाते हैं, वहां अस्पताल वफ़्तर वगैरह नज़दीक होने के कारण। नार्थ-ईस्ट के बारे में बहुत सारी बातें कही गई हैं।

मैं रेलवे बोर्ड को और मंत्री जी को कहना चाहता हूँ कि जैसे किराग लले अंधेरा होता है, इसी तरह से नई दिल्ली के प्लेटफार्म नं. 2, 3, 4 या 5 को जरा आप देख लें और उस पर चलें तो आपको पता लगेगा कि उन प्लेटफार्म की हालत क्या है। इनके चौड़ा होने की संभावना

तो है नहीं, क्योंकि यह पुराना है, लेकिन उस पर चलना बहुत मुश्किल है और जब भीड़ ज्यादा होती है तो इन पर चलना बहुत मुश्किल होता है। ये प्लेटफार्म तो आपकी नाक के नीचे हैं, इसलिए आप जरा इन पर चलकर देख लें कि इनकी हालत क्या है, इसी से आपको मालूम हो जाएगा कि जब यहां यह हालत है तो बाहरी जगहों पर मौजूद प्लेटफार्म्स का आप कितना ध्यान रखते होंगे। मैं खास तौर से रेलवे बोर्ड से निवेदन करता हूँ कि आप इन पर नज़र रखिए। दो-तीन प्लेटफार्म्स बहुत अच्छे हैं - 12 नं. प्लेटफार्म अच्छा बन गया है, एक नं. तो पहले ही अच्छा है, लेकिन बीच के जो पुराने प्लेटफार्म्स हैं, खास तौर से 2, 3, 4 और 5 की हालत बहुत ही खराब है और पैर में मोच आ जाने के कारण पैसंजर कभी न कभी यहां पर गिरते रहते हैं। इस बात का आप ध्यान रखें।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन): आप और कितना टाइम लेंगे?

श्री अरवि राय : बाकी जो बातें हैं, मेरे अन्य साथियों ने उन्हें आपके सामने रखा है। माल ढोने वाली बात भी रखी गई है। इन सभी चीजों पर ध्यान देने के साथ ही साथ हम यह भी देखें कि किस प्रकार से हम रेलवे की सम्पत्ति को संभाल कर रख सकते हैं और अपनी आय को कैसे बढ़ा सकते हैं। आय के ऊपर लालू जी की जो नज़र है, वह बहुत ही बेहतरीन है कि किस तरह से रेलवे की आमदनी बढ़े और अगर रेलवे बोर्ड भी इस तरफ ध्यान दे तो आमदनी बढ़ने के साथ ही साथ रेलों की उन्नति भी होगी। इन्हीं शब्दों को कहते हुए, इस बिल का समर्थन करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन): श्री राम नाथ कोविन्द। आपके पास दो मिनट का समय है, लेकिन किसी भी हालत में तीन मिनट से ज्यादा समय नहीं लीजिएगा।

श्री राम नाथ कोविन्द (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरा गृह-जनपद कानपुर है, जो उत्तर प्रदेश में है। कानपुर नगर के समीप ही एक बिहूर नामक स्थान है, जिसे ब्रह्मावर्त के नाम से भी जाना जाता है। कानपुर से फर्रुखाबाद होते हुए मथुरा तक जो मीटर गेज था, रेल मंत्रालय ने उसे ब्रॉड गेज में परिवर्तित कर दिया है। उसी की लूप लाइन, जिसका मैं उल्लेख करना चाहता हूँ, कानपुर के समीप एक मंघना स्टेशन है। मंघना से बिहूर तक की दूरी लगभग सात या आठ किलोमीटर ही है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, ऐतिहासिक स्थल के साथ ही साथ यह एक धार्मिक स्थल भी है। ऐतिहासिक स्थल इस दृष्टि से है कि बहुत ही विख्यात स्वतंत्रता संग्राम सेनानी श्री तात्या टोपे और रानी झांसी ने अंग्रेजों से लड़ाई लड़कर उसी स्थान पर शरण ली थी और धार्मिक स्थल इस दृष्टि से है कि हिन्दू धर्म की मान्यता के अनुसार वह ब्रह्मा जी का जन्म स्थान माना जाता है। वहां पर वाल्मीकि आश्रम भी बना हुआ है और यह कहा जाता है कि स्वयं वाल्मीकि जी वहां पर रहते थे। जब भगवान राम चन्द्र जी ने सीता जी को वनवास दिया था, तब सीता जी इसी बिहूर स्थान पर बने वाल्मीकि आश्रम में रुकी थीं और वहीं पर उनके दो बच्चे - लव और कुश पैदा हुए। उसके पश्चात् भगवान राम ने चक्रवर्ती राजा बनने के लिए जब अश्वमेध यज्ञ करने की बात सोची और उन्होंने यज्ञ के घोड़े छोड़े, तो वे वहीं पर गए और उनके दोनों पुत्रों - लव और कुश ने उनको पकड़ा। उसके पश्चात् यह पता लगाने के लिए कि ये दोनों किसके पुत्र

हैं, भगवान राम स्वयं वहां पर आए और फिर उनको यह जानकारी मिली की ये दोनों तो मेरे अपने ही पुत्र हैं, इस तरह बिदूर के बारे में इस प्रकार का उल्लेख आता है।

उपसमाध्यक्ष महोदय, कल मैंने देखा कि माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी परिवार के साथ हरिद्वार गए हुए थे, मुझे बहुत अच्छा लगा। अच्छा इस दृष्टि से लगा कि वह धार्मिक प्रवृत्ति के व्यक्ति हैं और मैं समझता हूँ कि इसी दृष्टिकोण से बिदूर भी एक बहुत ही उपयोगी धार्मिक स्थल है, जिसके लिए मैं आपसे निवेदन कर रहा हूँ। केवल सात या आठ किलोमीटर का जो मीटर गेज है, उससे इतने अधिक लोग यात्रा करते हैं कि पूरे वर्ष भर में जितनी भी पूर्णमासियां होती हैं, तब कानपुर के समीप जो गंगा है, उसमें कम लोग स्नान करते हैं लेकिन इस पवित्र स्थल बिदूर में अधिक लोग जाते हैं। यहां तक कि कानपुर के आस-पास के लोग भी वहीं जाते हैं।

उपसमाध्यक्ष महोदय, मैं लालू प्रसाद जी से विनती करना चाहता हूँ कि मंघना से बिदूर तक का जो यह ट्रैक है, उसे भी वह ब्रॉड गेज में कन्वर्ट करवाएं। धन्यवाद।

श्री मोती लाल वीरा (छत्तीसगढ़): माननीय उपसमाध्यक्ष महोदय, वित्तीय वर्ष 2006-07 में माननीय लालू प्रसाद जी के मंत्रालय द्वारा भारत की संचित निधि से 10 खरब, 79 अरब, 80 करोड़, 28 लाख, 61 हजार रुपये की राशि मांगी गई। यह राशि उन्हें अवश्य दी जानी चाहिए, इसका मैं समर्थन करता हूँ, लेकिन इसके साथ ही साथ मैं दो मिनट में पांच सुझाव देना चाहता हूँ।

मेरा पहला सुझाव यह है कि रेलवे की वित्तीय स्थिति को सुधारने की दिशा में पिछले तीन वर्षों में, या यूँ कहा जाए कि 20-22 महीनों में श्री लालू प्रसाद जी ने इतना प्रयत्न किया है कि रेलवे के इतिहास में आज अपने आप में एक ऐसी स्थिति आई है जबकि हम यह कह सकते हैं कि हमारे देश में रेल मंत्रालय में बहुत काम हुआ है। मेरा कहना है कि आपके पास धनराशि की कमी है। आपके पास में न मालूम कितने हजार टन उससे भी ज्यादा स्क्रैप पड़ा होगा, जगह-जगह स्क्रैप के ढेर पड़े हुए हैं। अगर इस स्क्रैप को समय-समय पर बेचें, उसकी बिक्री करें, नीलामी करें तो काफी धन मिल सकता है। रेलवे की लाखों एकड़ जमीन, इसको करीब 50 साल से तो मैं देख रहा हूँ, कई स्टेशनों में है, लालू जी को भी जिसकी जानकारी होगी। यह आपकी लाखों एकड़ से ज्यादा जमीन पूरे देश में पड़ी है, उस जमीन का भी अगर उपयोग में नहीं आना है, अगर विस्तार नहीं होना है तो उसका भी उपयोग होना चाहिए। वेइंग मशीन की बात कही गई है। अगर रेलवे स्टेशन पर वेइंग मशीन पर एक आदमी आप रख दें, तो उससे भी रेलवे को काफी आमदनी हो सकती है। तीसरी बात, बहुत से क्लेम केसेज वहाँ पड़े रहते हैं। इन क्लेम केसेज का एक समयावधि में निराकरण होना चाहिए।

आखिरी बात, मैंने लालू प्रसाद जी से निवेदन किया है कि छत्तीसगढ़ में रायपुर मुख्यालय है, राजधानी है। रायपुर से धनतरी एक ट्रेन चलती है। यह नैरो गेज की रेल लाइन है। उस नैरो गेज की रेल लाइन का यह हाल है कि अगर रेलगाड़ी चल भी रही है तो इस चलती रेलगाड़ी में जाकर भी आप बैठ सकते हैं और उतर सकते हैं। इसलिए कम से कम इस नैरो गेज की लाइन को मीटर गेज में परिवर्तित कर दें। इसका आप सर्वे करा लें। छत्तीसगढ़ में रेलवे के विकास की बहुत सम्भावना है। बस्तर जिला देश का सबसे बड़ा जिला है। अगर

बस्तर जिले के रेलवे यातायात की तरफ आपका ध्यान गया होता, निश्चित रूप से लालू जी का ध्यान गया होगा, मैं अपनी बात को यहीं समाप्त करता हूँ क्योंकि लालू जी को अपना माषण देना है। आपकी दिल्ली से भोपाल तक शताब्दी चलती है। अगर आप रायपुर में भी शताब्दी के दर्शन करा दें तो छत्तीसगढ़ वालों को लगेगा कि छत्तीसगढ़ में भी शताब्दी की ट्रेन आई है। मैं इसका समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

प्रो० अलका क्षत्रिय (गुजरात) : सर, मुझे भी कुछ कहना है।... (व्यवधान)... सिर्फ अपने एरिया के बारे में बोलूंगी, और कुछ नहीं बोलूंगी।... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Lajuji, she wants to ask a question only, if you permit.

प्रो० अलका क्षत्रिय : मेरे साथी सांसदों ने जो बात कही है... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Yes. You ask a question only. That is all. One minute.

प्रो० अलका क्षत्रिय : मैं वही कहती हूँ, समय की कमी को देखते हुए इसे मैं दोहराना नहीं चाहती और अपनी बात रखती हूँ। लालू जी ने रेलवे का जो एप्रोप्रिएशन बिल रखा है, मैं उसका समर्थन करती हूँ। सबसे पहली बात तो मैं यह कहूंगी कि लालू जी ने जो स्पेशल गुड्स ट्रेन के लिए अलग ट्रैक बनाने की बात कही है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद करती हूँ और उसमें भी मैं खास कर इसलिए धन्यवाद करती हूँ कि मुम्बई से दिल्ली का जो ट्रैक है, जो वाया गुजरात होकर आ रहा है, उसके लिए मैं उनका बहुत धन्यवाद करती हूँ क्योंकि उसके लिए छः हजार करोड़ रुपए दिए हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Put your demand.

प्रो० अलका क्षत्रिय : मैं खास तौर से दिल्ली-मुम्बई की बात करना चाहती हूँ और दिल्ली, मुम्बई की बात यहां पर इसलिए हो रही है कि ये दोनों बहुत महत्वपूर्ण सिटी हैं। अहमदाबाद से मुम्बई के लिए जो ट्रेन जाती है, अगर वह ट्रेन महसाना से शुरू कराएंगे तो इससे गुजरात की जनता को बहुत लाभ होगा। महसाना में वर्कशॉप भी है। इसमें आपको खास खर्चा भी नहीं करना है और रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी। दूसरी बात, मैं यह करना चाहती हूँ कि महसाना से पाटन की जो ट्रेन थी, जो गेज कन्वर्जन की वजह से बंद कर दी गई थी, उसे भी शुरू करवाइए। महसाना से वाया विरनगढ़ होकर आपने गेज कन्वर्जन की वजह से जो सीराष्ट्र की फास्ट ट्रेन बन्द की थी, उस फास्ट ट्रेन को चालू करवाइए। साथ ही राजकोट से वाया विरनगढ़, महसाना होकर दिल्ली की ट्रेन चालू करवाइए। इससे सीराष्ट्र की जनता को काफी लाभ होगा। आपने पिछले बजट में धार्मिक... (व्यवधान)... मैं पॉइंट ही बोल रही हूँ और बात ही नहीं करूंगी। आपने पिछले बजट में धार्मिक स्थानों को जोड़ने की जो बात कही थी, उसके तहत महसाना वाया तारंगा होकर अम्बा जी की ट्रेन की बात कही गई थी और इसके लिए आपने एक सर्वे भी करवाया था, लेकिन उस सर्वे के बाद भी आपने इस बजट में इसके बारे में कुछ भी नहीं कहा है, तो उसके बारे में भी आप सोचिए। आपने इस बजट में राजधानी ट्रेन की स्पीड बढ़ाने की बात कही थी और साथ ही दिल्ली से... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Yes, yes; that is enough.

प्रो० अलका क्षत्रिय : एक मिनट, सर। दिल्ली से ऑफिस ऑवर्स के बाद शुरू करके लास्ट गंतव्य तक आफिस ऑवर्स से पहले पहुंचने की बात कही थी।... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): That is enough. ... (Interruptions)... Shri Perumal. ... (Interruptions)...

प्रो० अलका क्षत्रिय : इसस्मिन् मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि दिल्ली से अहमदाबाद तक जो राजधानी चलती है, उसके समय के बारे में सोचिए... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): You asked three questions. That is enough. बैठिए, बैठिए।

प्रो० अलका क्षत्रिय : आखिरी बात की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि ... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Perumal. Ask only one question.

SHRI C. PERUMAL (Tamil Nadu) : Sir, I will ask only one question. ... (Interruptions)...

प्रो० अलका क्षत्रिय : सर, मैं ... (व्यवधान) ... साथ ही दिल्ली से ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन): दैट्स ऐनफ। ... (व्यवधान)...

प्रो० अलका क्षत्रिय : सर, एक मिनट। ... (व्यवधान) ... दिल्ली से आफिस आवर्स के बाद ... (व्यवधान) ... लास्ट गंतव्य तक ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन): आप बैठ जाइये। ... (व्यवधान) ... बैठ जाइये, बैठ जाइये। ... (व्यवधान) ... Please take your seat. ... (Interruptions) ... Nothing will go on record. ... (Interruptions) ... Nothing will go on record. ... (Interruptions) ... Yes, Mr. Perumal. ... (Interruptions)...

प्रो० अलका क्षत्रिय : *

SHRI C. PERUMAL: Sir, ... (Interruptions)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Prof. Kshatriya, your name is not here. Still I called your name. ... (Interruptions) ... You should have given your name to your Whip or to the Chair. Your name is not

* Not recorded.

here. Still I have allowed you to speak. So, you should stick to the time. There is no room for complaint. The Chair has shown extra-favour to you.

SHRI C. PERUMAL : Mr. Vice-Chairman, Sir, I have stressed, so many times, in this august House, on the need to have a new railway line between Jolarpet and Hosur in Tamil Nadu. Would the hon. Minister give an assurance in this regard? Thank you.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : उपसभाध्यक्ष महोदय, इस चर्चा में 12 माननीय सदस्यों ने हिस्सा लिया और संक्षिप्त रूप में ही अपनी स्टेटमेंट और अपने इलाके की रेल से संबंधित समस्याओं पर अपने बहुमूल्य सुझाव दिये, इसके लिए हम उनका आभार व्यक्त करते हैं। वर्ष 2006-07 के लिए लेखानुदान की स्वीकृति के अवसर पर भी, इसके पहले सदन में चर्चा हुई थी और आज जो चर्चा हुई है, इस चर्चा से रेल महकमे को काफी लाभ मिलता है। मैं आश्वस्त करना चाहता हूँ कि माननीय सदस्यों से जो भी सुझाव आ रहे हैं जनहित में इन पर पूरा ध्यान दिया जायेगा। कई एक माननीय सदस्यों ने व्यक्तिगत रूप से मिलकर और समूह में भी मिलकर के अपने-अपने राज्यों के विषय में, चाहे मध्य प्रदेश हो, आन्ध्र प्रदेश हो, महाराष्ट्र हो, सब जगह के लोग मिलते रहते हैं और हम लोग खुली चर्चा करते हैं, खुली चर्चा अपने पदाधिकारियों के सामने करते हैं और सब पर कार्यवाही की जाती है। किसी राज्य के साथ भेदभाव नहीं किया जाता है और न ऐसा करने का कोई इरादा है। भारतीय रेल सब लोगों की है - आम आदमी हो या अमीर आदमी हो, गरीब आदमी हो, तो रेल ही सुलभ हमारी सवारी है और इस रेल को और आगे बढ़ाने में आपका अमूल्य सहयोग और योगदान हमको मिलना चाहिए। हमारी जो यूपीए की सरकार है, इसको अभी ज्यादा समय नहीं हुआ है, इसको अभी पांच साल पूरे करने हैं, लेकिन इतने संक्षिप्त समय में रेलवे ने जो कीर्तिमान स्थापित किया है, देश का बच्चा-बच्चा, हर तबका, जहां भी जाइये, जहां भी सुनिये, जो मीडिया के लोग आलोचना करते थे और आलोचना का शिकार रेलवे रहा है, आज इसकी भूरि-भूरि प्रशंसा सब जगह पर हो रही है। फिर भी हम रूके नहीं हैं। हम अपनी पीठ थपथपा नहीं रहे हैं, हम इसको और चुनौती के रूप में लेकर चल रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे बड़ी बात है - रेलवे में सुरक्षा, संरक्षा और पैसेंजर्स सुरक्षित महसूस करें। लेकिन हाल के विगत दिनों में वाराणसी में और मुगलसराय से, झारखंड के इलाके में कुछ अप्रिय वारदातें हुई हैं। कुछ नक्सलपंथियों ने हमारी रेल को रोककर के झाड़वर को नीचे बैठकर के, लोगों को डराने-धमकाने का काम किया, कानून-व्यवस्था कायम करने में अगर राज्य सक्षम नहीं होगा, तो रेलवे के लिए संकट पैदा होता है। सर, विधि व्यवस्था की देखभाल करना राज्यों का काम है, फिर भी हम सभी राज्यों के होम सेक्रेट्रीज से और अन्य लोगों से बात कर रहे हैं और इस तरह की जो नक्सलवादी गतिविधियां रेलवे में होती हैं, उनकी रोकथाम करने के पूरे उपाय भारतीय रेलवे के द्वारा किए जा रहे हैं। सर, बहुत से माननीय सदस्यों ने इसमें हिस्सा लिया है, आगे भी हम लोग इसकी चर्चा करेंगे। माननीय सदस्य श्री पी.जी.नारायणन बता रहे थे कि साउथ के साथ उपेक्षा का व्यवहार किया गया है, ऐसी चर्चा आपने की। मैं यह कहना चाहता हूँ कि ऐसी कोई बात नहीं है। डेडिकेटेड फ्रेट कॉर्रीडोर दिल्ली से मुम्बई और यहां से हावड़ा ले जाने की जो बात है, यह पहले चरण में है, मैंने उस समय भी कहा था कि उसके लिए फंड्स भी हमें देने हैं। यह एक दिन में नहीं होगा, इसमें लगभग

सात-आठ साल लगेगे। हमारी कोशिश है कि हम दूसरे पर निर्भर न रहें। हम अपने पैरों पर खड़े होकर यह काम करें। भारतीय रेल अपने पैरों पर खड़े रहना चाहती है। हमारे पास expertise है, सारी चीजें हैं, हम पैसा कमा रहे हैं, आगे भविष्य में भी हम कमाने वाले हैं, जिसका खुलासा हम आगे करेंगे कि हम आगे और कहां बढ़े हैं। महोदय, डेडीकेटिड फ्रेट कॉरीडोर, जहां जहां हमें गुड्स मिलेंगी, जहां जहां माल मिलेगा, वहां हम ले जाएंगे। हम सिर्फ यात्रियों की सेवा ही नहीं करते, भारतीय रेल व्यापार में भी सहयोग देती है। जहां भी गुड्स हैं, उनको कवर करने के लिए हम प्रयास करेंगे। पहले भी बजट में, जब इसकी चर्चा हो रही थी, तब हमने कहा था कि हमने पहली खेप में, अभी तत्काल, यहीं तक का इरादा है, उसके बाद चेन्नई जाने की बात है, चेन्नई से हावड़ा कॉरीडोर, पूरा रिंग बनाएंगे। हम लोग भविष्य में इन चीजों पर निश्चित रूप से ध्यान देंगे। इसमें कहीं भेदभाव का सवाल नहीं है। भारतीय रेल देश के हर राज्य के लोगों को जोड़ती है और इसके लिए रेलकर्मों काफी मेहनत करते हैं। रेलकर्मों छुट्टियां नहीं मनाते, पदाधिकारी छुट्टियां नहीं मनाते और सब लोग काम में लगे हुए हैं। महोदय, एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ। टाइम टेबल के संबंध में मैंने कहा था कि समय पर गाड़ी छूटे, समय पर जाए, गाड़ियां तेज चलें और उसकी एफिशिएंसी हम अधिक बढ़ाएं। आगे आपको परिलक्षित होगा, नजर आएगा कि भारतीय रेल में जो घोषणाएं की जाती हैं, वे केवलमात्र घोषणाएं नहीं हैं, उन्हें अमली-जामा पहनाने का काम भी होता है। गरीबों के लिए गरीब रथ हो और गरीब रथ को हर राज्य की राजधानी से जोड़ना है। हम बैठकर इसकी समीक्षा कर रहे हैं कि गरीब रथ कितने चलाने हैं - तत्काल चार चलाने हैं और फिर आगे भी चलाने हैं, इसके लिए कोच बनाने के सारे आदेश प्लेस हो चुके हैं। इस प्रकार भारतीय रेल जो घोषणा करती है, मंत्री यहां जो घोषणा करते हैं, सबसे बड़ी पंचायत में जो घोषणा करते हैं, उसको जमीन पर उतारने का काम हम लोग करते हैं। खास करके यूपीए गवर्नमेंट में हम घोषणा पर नहीं, काम पर विश्वास करते हैं और हमने काम करके दिखाया है। अभूतपूर्व सुधारों की वजह से यह संभव हो पाया है कि रेल विकास से अधिकाधिक जो भी प्रोजेक्ट हैं, एक तो ऑन गोइंग प्रोजेक्ट हैं जो लगभग 45 हजार करोड़ के हैं। ऐसे प्रोजेक्ट्स 10-15 साल से, पहले से सैंक्शंड हैं। उनमें कहीं एक करोड़ रुपया दिया है, कहीं पचास लाख रुपया दिया है, लोगों के पास पैसे का प्रबंध नहीं होता। इन ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स के लिए, चाहे मीटर गेज से ब्रॉड गेज में conversion हो, चाहे डबल लाइन का हो या रिमोट एरिया को कवर करने का सवाल हो, 25 हजार करोड़ रुपया हमें अलग से अतिरिक्त चाहिए। उसके बाद नयी लाइनों के सृजन की बात होती है, सर्वेक्षण की बात होती है। ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स की वजह से, पैसे का प्रबंध न हो पाने की वजह से और विगत दिनों में रेलवे की हालत खस्ता हो गयी थी, उसकी वजह से जब कॉन्ट्रैक्टर का रेट बढ़ता जाता है तो नुकसान होता है। फिर भी हमारी कोशिश है कि जो ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं उनके संबंध में बहुत से सुझाव हमारे पास आते रहते हैं कि इनको बंद कर दिया जाए। क्योंकि उस इलाके के लोगों में गलत resentment होगा, agitation होगा, इसलिए हमने प्रधानमंत्री जी से बात की है कि हमें अलग से फंडिंग या लोन लेना पड़ेगा, तो उन ongoing रेल लाइनों को हमें ठीक करना है।

महोदय, 2004-05 का बजट प्रस्तुत करते हुए मैंने घोषणा की थी कि स्कैप बिक्री में कदाचार रोकने के लिए, इसे बाहरी पार्टियों को बेचने के बजाय इसकी recycling करके पुनः उपयोग करने की संभावनाओं का पता लगाया जाएगा। उसके बाद चार संबंधित विभागों के वरीय पदाधिकारियों की समिति हमने बनाई। सभी पहलुओं पर विचार कर अपना प्रतिवेदन दिया। रेलवे

में प्रतिवर्ष कई लाख टन स्क्रैप निकलता है। रेल व्हील फैक्ट्री, बंगलौर, सी.एल.बन्स्यू. जमालपुर में सालाना 75 हजार टन स्क्रैप की आवश्यकता होती है। छपरा में स्थापित की जाने वाली नई रेल व्हील फैक्ट्री के लिए सालाना 64 हजार टन स्क्रैप की आवश्यकता होगी। सेल एवं अन्य बड़ी स्टील कंपनियों ने इस स्क्रैप को खरीदने के लिए विशेष रुचि नहीं दिखाई। मैंने सभी से बात की थी कि ओप लैंग इसको लीजिए और इसको गलाकर इस्तेमाल कीजिए, लेकिन उन लोगों ने रुचि नहीं दिखाई। अब काफी बड़ी मात्रा में हमारे पास स्क्रैप जमा हो गया है और लगभग ढाई हजार करोड़ का हमारा रेल लाइन स्क्रैप पड़ा हुआ है। तो हमने यह व्यवस्था की, हमने निदेश दिया कि जो हमारी चार व्हील फैक्ट्रियां हैं, अपनी रिक्वायरमेंट को रिजर्व करके, उसको ध्यान में रखते हुए, क्योंकि हर साल-छ. महीने में स्क्रैप निकलता रहता है, बात बदलती रहती है, huge money हमारा उससे बरबाद हो रहा है और कोई आदमी ले नहीं रहा है, तो पूरी पारदर्शिता रहे और उसका आकलन कराकर, अफसरों की टीम बनाकर कि कितना पैसा हमको मिले और अपनी फैक्ट्रियों में, जो हमारी व्हील फैक्ट्रियां हैं, खितीनी रिक्वायरमेंट है, उसको रिजर्व करके, उसको छांट कर हमने निदेश दिया है कि इसकी बिक्री करो, क्योंकि हमारी रेल लाइन घोरी भी हो जाती है और कहीं इसमें खुली निविदा द्वारा बिक्री करने का मैंने आदेश दिया है, ताकि हमारी रेल लाइन खाली हो।

महोदय, आज की चर्चा में माननीय सदस्यों ने अपने क्षेत्रों के संबंध में कई छोटे-मोटे सवाल उठाए हैं। भारतीय रेल आज चमत्कार की तरह बढ़ रही है। एक तरफ कमाई, passenger amenities, रेलवे लाइनों और प्लेटफॉर्मों की साफ-सफाई का लोगों के ऊपर कोई बोझ न पड़े, हमारी यू.पी.ए. सरकार की यह पूरी कोशिश है, पूरा इरादा है और हमारा संकल्प भी है कि हम भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे। हमारे पास भारतीय रेल में हर तरह की रेल है - पैसंजर गाड़ी भी है, साधारण एक्सप्रेस भी है, सुपरफास्ट है, राजधानी है - हर तरह की ट्रेन है, जिसको जिसमें बैठना है, लोग उसमें बैठेंगे। सुपरफास्ट रहने से हमारी ट्रेनें तेजी से गंतव्य स्थल तक ले जाएंगी और लोगों को पहुंचाएंगी, इसलिए भारतीय रेल के संदर्भ में देश का मन और मिजाज बदला है। जन-जन तक इसकी घोर प्रशंसा हो रही है, चारों तरफ खुशहाली है। समय-समय पर आपका मार्गदर्शन हमें मिलता रहे, यह रेल हम सबकी रेल है और पुनः मैं कहना चाहता हूँ कि किसी भी कीमत पर परदेसियों को या निजी क्षेत्र में, भारतीय रेल को ले जाने का हमारा कोई इरादा नहीं है, न भविष्य में है और न अभी है। इसलिए हमारी यह रेल हमारे पास हमारे अफसर, हमारे कर्मचारी, हमारे इंजीनियर, हमारा हुनर, हम खुद अपने पैरों पर खड़े होकर भारतीय रेल, जो दुनिया में तीसरे स्थान पर है, पहले स्थान पर लाने की दिशा में तेजी से बढ़ रहे हैं।

महोदय, मैं माननीय सदस्यों को व्यापक समर्थन के लिए एक बार पुनः धन्यवाद देता हूँ और अनुरोध करता हूँ कि रेलवे के आगामी 2006-07 के लिए अनुदान की मांगों से संबंधित विनियोग विधेयक को लौटाने के लिए अपनी स्वीकृति दें। जेटली जी को मैं विशेष रूप से धन्यवाद देता हूँ कि जब-जब मेरा भाषण होता है, तब वे खुद हाजिर होते हैं और पूरी प्रशंसा करते हैं। बाहर भी प्रशंसा करते हैं, सब जगह करते हैं, देश के सबसे नामी विधिवेत्ता हैं और हम लोगो के मित्र भी रहे हैं, होशियार हैं। इनकी पार्टी के अन्य सदस्य तो डंडी मार देंगे हमारे साथ, लेकिन ये इंसफ करते हैं, इसलिए इनको मैं धन्यवाद देता हूँ। कहीं भी रहेंगे, सुनेंगे तो वे आ जाते हैं, इसलिए इस विधेयक को लौटाया जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, the question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2006-07 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

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

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

श्री लालू प्रसाद : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

"विधेयक को लीटाया जाए।"

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, Shri Suresh Pachouri to move the motion for suspension of rule 272.

MOTION FOR SUSPENSION OF RULE 272

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI SURESH PACHOURI): Sir, on behalf of my senior colleague, Shri Priyaranjan Dasmunsi, I beg to move the following Motion:-

"That Rule 272 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Council of States in its application to consideration of the Demands for Grants of the related Ministries/Departments for 2006-07 by Department-related Standing Committees be suspended."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Hon. Members, the next item is Special Mentions. It is suggested that the Special Mentions will be taken up after the lunch break. If the House so agrees or rather do I