

3.00 P.M.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4 BILL, 2007**AND****GOVERNMENT RESOLUTION****Approving the recommendations contained in paras 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 and 61 of the Sixth Report of the Railways Convention Committee (2004)**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will take up the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2007 and the Government Resolution.

रेल मंत्री(श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2007-08 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए।

महोदय, मैं निम्नलिखित संकल्प भी उपस्थित करता हूँ :-

“यह सभा, रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व आदि को देय लाभांश दर की समीक्षा करने के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति (2004) के छठे प्रतिवेदन, जिसे 26 अप्रैल, 2007 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया था, के पैरा 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 और 61 में अंतर्विष्ट सिफारिशों को अनुमोदन करती है

The questions were proposed.

श्री सुरेन्द्र लाठ(उड़ीसा): उपसभापति महोदय, जैसी कि परंपरा रही है कि ससंद के हर एक सत्र में जनरल बजट पर और रेल बजट पर पूरक मांगों को सदन के सामने रखा जाता है, उस पर चर्चा होती है और हम सब उसे पास करते हैं। अभी थोड़ी देर पहले हम जनरल बजट की डिमांड्स पर, पूरक मांगों पर चर्चा कर रहे थे और अब हम रेलवे की पूरक मांगों पर चर्चा को आरंभ कर रहे हैं।

महोदय, रेल मंत्रालय द्वारा, सरकार के द्वारा जो भी पूरक मांगें रखी जाती हैं, अधिकतर इन मांगों को सर्वसम्मति से सबका समर्थन प्राप्त रहता है। जब हम इसके ऊपर सदन में चर्चा करते हैं, तो हमें यह अवसर मिलता है कि इसके माध्यम से हम रेल की विभिन्न समस्याओं को, इसके साथ-साथ अपने क्षेत्र की विभिन्न रेल से संबंधित समस्याओं को सदन के सामने रखने का काम करते हैं। यह चर्चा इसलिए भी महत्वपूर्ण है कि शायद 2008 का जो अगला रेल बजट आने वाला है, यह उससे पहले की, सबसे आखिरी चर्चा है। महोदय 28 तारीख को इस पर दूसरे सदन, लोक सभा में चर्चा हो चुकी है और उस चर्चा में भी माननीय मंत्री जी ने अपने बहुत ही अच्छे विचार रखे अपनी बातों को कहा।

[उपसभाध्यक्ष(श्री उदय प्रताप सिंह) पीठासीन हुए]

उन्होंने सब लोगों को आश्वासन दिया, उनकी मांगों को पूरा करने के बारे में कहा। आज भी इस बहस के अंत में माननीय मंत्री जी उसी प्रकार का आश्वासन देंगे। इस बारे में मैं केवल इतना कहना चाहता हूँ कि हम जो बातें यहां रखेंगे, उन बातों को माननीय मंत्री जी आने वाले बजट में स्थान देंगे और जो आश्वासन वे यहां देंगे, वे उस बजट में परिलक्षित होंगे, ऐसा मुझे विश्वास है। हम सब जानते हैं कि आदरणीय लालू प्रसाद जी के नेतृत्व में रेल मंत्रालय ने काफी प्रगति की है, रेल का कार्याकल्प हुआ है और कई योजनाएं बनायीं गयी हैं। माननीय मंत्री जी एक सफल राजनेता हैं, एक सफल मंत्री हैं-इसमें कोई दो राय नहीं है। उनके नेतृत्व में आगे भी रेल का विकास होता रहेगा। महोदय, पूरक मांगों में कई प्रकार की मांगें रखी गयी हैं। उसमें जो प्रमुख हैं-उधमपुर-श्रीनगर बारामूला रेल लाइन के बारे में कहा गया है। यह योजना देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण योजना है। श्रीनगर और उधमपुर जाकर मैंने उस योजना को देखा है। इस योजना के पूरा होने के बाद जम्मू-कश्मीर के क्षेत्र में निश्चित रूप से विकास की गति तेज होगी। आज वहां का जो वातावरण है, उसमें निश्चित रूप से सुधार होगा। महोदय, यह योजना 2008 में समाप्त होने की बात कहीं जा रही थी। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि यह योजना कब तक पूरी हो जाएगी? इस योजना के समाप्त होने पर क्योंकि यह एक स्ट्रेटेजिक

प्रोजेक्ट हैं, उस क्षेत्र में रोजगार की काफी संभावनाएं उत्पन्न होंगी, टूरिज्म और अधिक बढ़ेगा और केवल जम्मू-कश्मीर ही नहीं, बल्कि उससे देश का भी विकास होगा। लेकिन मैं माननीय मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूँ कि देश में आज भी बहुत सारे पिछड़े क्षेत्र हैं जहाँ रेल की सेवा नहीं पहुँच पायी है। बहुत सारे जो रेल के प्रोजेक्ट्स हैं वे 15-20 साल से चल रहे हैं, लेकिन उनको उचित धन उपलब्ध नहीं कराया जा रहा है। उसका कारण यह बताया जा रहा है कि वह लाभ-हानि के मापदंड पर सही नहीं उतरते इसलिए वहाँ धन कम दिया जा रहा है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग या रेल मंत्रालय केवल एक व्यावसायिक संगठन नहीं है। रेलवे मंत्रालय की एक सामाजिक जिम्मेदारी भी है और उसी सामाजिक जिम्मेदारी को पूरा करने के लिए देश के जो पिछड़े क्षेत्र हैं, जहाँ पर रेल सेवा उपलब्ध नहीं हो पायी है, वहाँ जल्द-से-जल्द रेल सेवा कैसे पहुँच पाएगी, इसके बारे में योजना बनाने की आवश्यकता है। महोदय, 11 वीं पंचवर्षीय योजना का मसौदा तैयार हो रहा है।

मेरी जो जानकारी है इसमें रेल के विकास के लिए करीब ढाई लाख करोड़ रुपये खर्च करने की बात कही जा रही है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि 11 वीं पंचवर्षीय योजना में जो बैकवर्ड एरियाज़ हैं, या पिछड़े क्षेत्र हैं, जहाँ रेल की सुविधा पहुँच नहीं पाई है, वहाँ उन स्थानों को रेल सेवा से जोड़ने के लिए सरकार की क्या योजनाएं हैं? महोदय, गत बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने कई घोषणाएं की थी। एक घोषणा गरीब रथ के बारे में भी की गई थी और यह कहा गया था कि यह गरीब रथ देश के गरीबों को अच्छी रेल सेवा उपलब्ध कराएगी, गरीब लोगों को वातानुकूलित यानों में बैठने का अवसर मिलेगा। इसमें किया गया है कि उन वातानुकूलित कोचों में सीटों को कुछ बढ़ाया गया है और 25 प्रतिशत श्री टॉयर ए.सी. का जो भाड़ा था, उसमें कमी की गई है। क्या सचमुच में गरीब उस गरीब रथ में बैठ पाएंगे? आखिर भारत के गरीब क्या वातानुकूलित डिब्बों में बैठ सकते हैं। आखिर गरीब की परिभाषा क्या है? कौन गरीब है? भारत का साधारण गरीब जो सबसे कम कीमत की यात्रा करते हैं उसमें किसी प्रकार सफर करता है और विशेषकर आप देखेंगे कि जो साधारण गरीब आदमी है, वह साधारण श्रेणी में सफर करता है और साधारण श्रेणी की स्थिति क्या है, हम सब जानते हैं। आज उस साधारण श्रेणी की स्थिति यह है कि बैठने की तो छोड़िए उनको खड़े होने तक की जगह नहीं होती, केवल इतना ही नहीं कि पशुओं की तरह उन गाड़ियों में लोगों को भरा जाता है और किसी प्रकार की कोई सुविधा उसमें उपलब्ध नहीं होती। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि यदि हम गरीबों को रेल की सेवा की सुविधा उपलब्ध कराना चाहते हैं तो इन साधारण श्रेणी की जो व्यवस्था है, इसमें सुधार कीजिए। गरीब रथ में जो वातानुकूलित डिब्बे लगाए गए हैं उससे गरीबों का फायदा नहीं होने वाला है, यह केवल वातानुकूलित श्रेणी में एक और श्रेणी को जोड़ दिया गया है, श्री टॉयर ए.सी. की जगह और एक श्रेणी इसमें जुड़ गई है। मेरा माननीय मंत्रीजी से अनुरोध है कि कम से कम उस गाड़ी का नाम गरीब रथ हटा दीजिए, वह गरीब के नाम से गरीबों का अपमान है और कुछ नहीं है। महोदय, गत बजट में भी बार-बार यह कहा गया कि हम रेल का किराया नहीं बढ़ा रहे हैं। हम इस बात पर कई बार चर्चा भी कर चुके हैं। किन्तु मैं दो-तीन उदाहरण आपको देना चाहता हूँ कि किस प्रकार रेल का भाड़ा बिना बढ़ाए यात्रियों से पैसा वसूला जा रहा है। अभी रेलवे में तत्काल आरक्षण की व्यवस्था है। प्रत्येक गाड़ी में 30 प्रतिशत सीटें तत्काल के लिए रिजर्व की गई हैं और उन 30 प्रतिशत सीटों के लिए प्रत्येक सवारी से तीन सौ रुपये अलग से वसूले जाते हैं और इसके अलावा डेस्टिनेशन से डेस्टिनेशन का भाड़ा लिया जाता है।

महोदय, हो यह रहा है कि आप किसी भी ट्रेन में चले जाइये, आपको रिजर्वेशन उपलब्ध नहीं हो रहा है, आरक्षण उपलब्ध नहीं हो रहा है और जो 30 प्रतिशत टिकट आरक्षण के नाम से दी जा रही हैं, इनमें यात्रियों को लूटा जा रहा है। मैं इस शब्द का उपयोग इसलिए कर रहा हूँ कि लोग बड़ी कठिनाई में, अगर किसी को बहुत मुसीबत हैं, तभी वह उसके लिए पैसे देने पर बाध्य होता है, वह बड़े कष्ट से पैसे देता है। इस प्रकार से बिना रेल भाड़ा बढ़ाए भी रेल यात्रियों से अधिक किराया वसूल किया जा रहा है।

महोदय, दूसरी बात मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि पहले रेलवे में यह व्यवस्था थी कि अगर मुझे भुवनेश्वर से अमृतसर जाना होता था, तो मैं भुवनेश्वर से अमृतसर की टिकट कटवाता था और दिल्ली से अमृतसर के लिए गाड़ी बदलता था, इसके लिए टिकट एक होती थी। किन्तु अब ऐसा नहीं है, अब भुवनेश्वर से दिल्ली की अलग टिकट बनेगी, दिल्ली से अमृतसर की अलग टिकट बनेगी, जो पहले रेल यात्रियों को माइक्रोस्कोपिक भाड़े का लाभ मिलता था, वह अब नहीं मिल पाता है।

[श्री उपसभापति पीठासीन हुए]

महोदय, तीसरी बात मैं आपके सामने यह कहना चाहता हूँ कि 200 गाड़ियों को मेल एक्सप्रेस ट्रेन से सुपरफास्ट ट्रेन में बदल दिया गया है। इसमें केवल इतना किया गया है कि उनकी समय-सारिणी में परिवर्तन कर दिया गया है। आज भी अधिकांश सुपरफास्ट गाड़ियाँ अपने निर्धारित समय से लेट चल रही हैं, इसलिए सुपरफास्ट का कोई महत्व नहीं रह गया है और यह केवल सुपरफास्ट का भाड़ा अधिक मिले, इस कारण से इसको घोषित किया गया है। यह जो दावा है कि हम रेल का किराया न बढ़ाते हुए, सारी सुविधा उपलब्ध करवा रहे हैं, मेरी समझ में नहीं आता है।

उपसभापति महोदय, अब मैं रेल यात्रियों की सुरक्षा के बारे में अपनी बात कहना चाहता हूँ। कुछ दिन पहले इस सदन ने और उस सदन ने भी आरपीएफ बिल में संशोधन किया और आरपीएफ को अधिक अधिकार दिए गए। उस समय यह कहा गया कि यह अधिकार देने के बाद रेलवे में यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा बढ़ेगी, किन्तु आज भी यात्री अपने को सुरक्षित महसूस नहीं कर रहे हैं। रेल में रोज चोरी और डकैती की घटनाएँ बढ़ती जा रही हैं। महोदय, इस बारे में गंभीरता से विचार करने की आवश्यकता है। कई बार यह कहा जाता है कि यह लॉ एंड ऑर्डर का मामला प्रदेश सरकार का है और कई बार क्राइम एक्टिविटीज सीमा विवाद में फंस जाती हैं, उनको कोई स्वीकार करने के लिए तैयार नहीं होता है, जीआरपी भी उसको स्वीकार नहीं करती। इन सबको कैसे दूर किया जाये, यात्री सेवा कैसे सुरक्षित हो सके, इसके बारे में भी माननीय मंत्री जी को विचार करना चाहिए। मैं यात्रियों की सुविधाओं के बारे में बताना चाहता हूँ कि आज भी साधारण यात्री को, केवल बड़े-बड़े स्टेशनों को अगर छोड़ दें, शुद्ध पीने का पानी उपलब्ध नहीं है और वह मिनरल वाटर की बोतल पर निर्भर हैं, उसको दस रुपये की बोतल खरीदकर पानी पीना पड़ता है। उसके साथ ही खानपान की सेवा का स्तर गिरता जा रहा है और दाम बढ़ते जा रहे हैं। आपने स्टेशनों पर आधुनिक ढंग के बहुत सारे रेस्तरां फूडकोर्ट के नाम से खोल दिए हैं, वे साधारण यात्रियों के लिए उपलब्ध नहीं हैं, जो ए.सी. कम्पार्टमेंट में ट्रेवल करते हैं, वे उनके लिए हैं। साधारण यात्री उसकी सुविधा लेने में असमर्थ है। मैं आपसे एक बात और कहना चाहता हूँ। जब माननीय लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, तब उन्होंने कई घोषणाएँ की थीं। उन्होंने कुल्हड़ के बारे में कहा, खादी के बारे में कहा, यह भी कहा कि स्टेशनों पर जो स्टॉल्स हैं, उनको बेराजगार युवकों को दिया जाएगा। जो बहुत सालों से बैठे हुए हैं, उनको हटाया जाएगा। यह भी कहा गया है कि प्लेटफार्म पर या रेलवे की जमीन पर किसानों को अपने उत्पाद बेचने की सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी, किन्तु हो क्या रहा है? आज बड़े-बड़े कॉरपोरेट हाउसेस के लोग, पंच सितारा होटल वाले स्टॉल्स खोलने के लिए रेलवे स्टेशन पर आ रहे हैं। जो छोटे-मोटे स्टॉल्स चल रहे थे, वे बंद होते जा रहे हैं। यह दुर्भाग्यजनक स्थिति है। मैं इस पर मंत्री महोदय का स्पष्टीकरण चाहूँगा।

महोदय, रेल सेवा में जो सुविधाएँ बढ़ाने की बात कही जा रही है, यह सही है कि रेलवे का स्टेशन आज कम्प्यूटराइज्ड हो गया है। आज कम्प्यूटर लगाए जा रहे हैं और उनकी वजह अधिक सूचनाएँ मिल रही हैं। आज बहुत सारी सुविधाएँ बढ़ी हैं। रेलवे की आमदनी भी बढ़ी है, किन्तु इन सुविधाओं का लाभ, जो गरीब यात्री है, जो छोटा यात्री है, छोटा आदमी है, अनपढ़ है, किसान है, मजदूर है, उसको नहीं मिल रहा है रेल देश के आम आदमी के आवागमन का साधन है। इसका विकास तभी संभव होगा जब इससे आम आदमी लाभान्वित होगा। महोदय, अपनी बात को को और अधिक लम्बा नहीं करना चाहता हूँ। अब मैं अपने प्रदेश की बात रखकर, अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी ने लोक सभा के अपने भाषण में मेरे प्रदेश उड़ीसा के बारे में भी कहा है कि उड़ीसा की प्राथमिकता के आधार पर जो समस्याएँ हैं, उनका समाधान करने के बारे में हम गंभीरता से विचार कर रहे हैं। मैं उन पुरानी बातों को यहां दोहराना नहीं चाहता हूँ। हमारे मित्रों ने उस सदन में और इस सदन में उड़ीसा की विभिन्न समस्याओं के बारे में कई बार कहा है। मैं उनको बार-बार दोहराना नहीं चाहता हूँ। हमें मंत्री जी ने भी बार-बार आश्वासन दिया है, किन्तु दुख के साथ कहना पड़ता है कि वे केवल आश्वासन तक ही सीमित रहते हैं, उस पर काम नहीं हो पाता है। उड़ीसा एक बहुत ही पिछड़ा प्रदेश है और रेल सेवा की दृष्टि से तो बहुत पिछड़ा है। देश में जहां औसत रेल मार्ग पर हजार किलोमीटर 20 है, वहीं उड़ीसा में केवल 14 प्रतिशत है। आप सब भी जानते हैं कि उड़ीसा में भरपूर खनिज उद्योग है, बहुत सारे नए-नए कारखाने खुल रहे हैं, नई-नई इंडस्ट्रीज खुल रही हैं, किन्तु जब तक इस क्षेत्र में इन्फ्रास्ट्रक्चर का डेवलपमेंट नहीं होगा, विशेषकर रेल का इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलप नहीं होगा, उड़ीसा का विकास संभव नहीं हो सकता है। हमने बार-बार इस बारे में माननीय रेल मंत्री जी को, रेल मंत्रालय को अवगत कराया है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने निश्चित रूप से कुछ काम आरंभ किया है और कुछ काम करने जा रहे हैं, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसमें और गति की आवश्यकता है। महोदय, मैं कुछ योजनाओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ जो देश के सबसे बड़े क्षेत्र में है। के.बी.के. जिला, जिसे देश का सबसे पिछड़ा

क्षेत्र कहा जाता है, जिसमें बोलांगीर से खुर्दा रोड़ रेल लाइन, जिसे 1994-95 में स्वीकृति मिली थी, अभी उसका बीस परसेंट काम भी नहीं हुआ है। गत बजट में जो धन दिया गया था, वह भी खर्च नहीं हो पा रहा है। यह बड़ी कच्छप गति से आग बढ़ रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इस रेल लाइन को पूरा करने के लिए सरकार प्राथमिकता के आधार पर धन उपलब्ध कराए और यह यथाशीघ्र संपूर्ण हो, इसकी योजना बनाए। उड़ीसा की ओर भी कई योजनाएं लंबित पड़ी हैं। उन सभी योजनाओं को आप यथाशीघ्र पूरा कर सकें, इसकी ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं। महोदय, कुछ ट्रेनों को चलाने की बार-बार मांग की गई है, जैसे पुरी से इलाहाबाद के लिए हम चार साल से मांग कर रहे हैं, सारे सांसदों ने लिखकर दिया है, इसके अतिरिक्त हम रेल मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से मिलकर कह चुके हैं। इलाहाबाद एक ऐसी जगह है, जहां उड़ीसा से जो लोग मर जाते हैं, उनके अस्थि विसर्जन के लिए बड़ी संख्या में जाते हैं। उनके लिए ट्रेन नहीं होने के कारण बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यहां पुरी से इलाहाबाद तालचेर और संबलपुर होते हुए सीधी ट्रेन देने की मेहरबानी करें। इसके साथ-साथ हमने पहले भी यह मांग की थी कि उड़ीसा में सप्ताह में पांच दिन राजधानी एक्सप्रेस चलती है। मैं चाहता हूं कि सप्ताह में कम से कम एक दिन राजधानी एक्सप्रेस अगर तालचेर, संबलपुर, झांसगुड़ा के रास्ते चलाई जाए तो उड़ीसा का जो पश्चिम उड़ीसा का पिछड़ा क्षेत्र है, वहां के लोगों को इसका बहुत लाभ मिल सकेगा और एक बार मैं आपके सामने कहना चाहता हूं कि उड़ीसा के बरगड जिले से पदमपुर होते हुए नुआपाड़ा जो रेल लिंक है, जिसकी रेलिंग करने की बात कही जा रही है, जिसके बारे में सर्वे हो चुका है, यह बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है। यह के.बी.के. जिले के अंतर्गत आता है, इसकी रेल लाइन बनाने के लिए बीस साल से मांग हो रही है। इसके सर्वे का काम पूरा हो चुका है। इसे भी आप यथाशीघ्र बिछाने का काम करेंगे, मेरी ऐसी मांग है। इसके अलावा उड़ीसा की रेल लाइन तालचट, बिमलागढ़ जो कि खनिज संपदाओं से भरपूर है, स्टील प्लांट को माइन्स से जोड़ता है, इस लाइन को भी सेंक्शन मिला हुआ है, किंतु अभी तक काम आरंभ नहीं हुआ है। यह पूरा रास्ता आदिवासी क्षेत्रों से होकर गुजरता है, इस क्षेत्र में भी यथाशीघ्र काम आरंभ करेंगे, ऐसी मेरी मांग है। महोदय, मैं अधिक समय नहीं लेना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी तो नहीं हैं, किंतु आशा करता हूं कि मेरी बात उन तक पहुंच जाएगी।

श्री उपसभापति: वेलू जी है।

श्री सुरेन्द्र लाठ: वेलू जी है। रेल बजट, जो 2008 में आने वाला है, उसमें इन सभी समस्याओं का समाधान होगा, मैं ऐसी आशा और विश्वास करता हूं। इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI SHANTARAM LAXMAN NAIK (Goa): Sir, with your permission, I stand here to support the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2007.

Sir, I would have been happy if the hon. Minister, Shri Lalu Prasad, would have been here because I have spoken about our problems several times with Veluji and I hope Veluji will effectively convey my feelings to the hon. Railway Minister.

First and foremost, as you are aware, the Konkan Railway was formed in Goa some years back and, for the first time, a route was started from Bombay up to Mangalore. At that time, agricultural land was acquired and people were assured that they would be given jobs. Some of them were given jobs and some of them were provided stalls at stations. Now, those, who were given jobs, are in the service. But, in case of people who were given stalls at stations, now the Konkan Railway wants to re-tender those stalls. It is practically betraying the promises given by the Corporation. Now, Sir, I can understand that the Ministry has got limited power of intervention as far as Corporation is concerned. Corporation is allowed to run in its own way. But, Sir, the Government of India is funding the Corporation. When funding is being done by the Railway Ministry, they should have the right to question such illegal action of the Corporation. How can they just throw out the people to whom stalls were given because they lost their land, because they departed with their land for the purpose of a bigger project? I request the Railway Minister to intervene in this matter and see that those tenders are cancelled. Secondly, this policy is not in line with the new wonderful resettlement policy enacted by the Government. In this resettlement policy, as we are all aware, which is enacted by the Rural Development Ministry, the human angle is being shown towards those whose

land has been acquired. People will not only be given compensation, but people will also be given jobs in the factories or in the projects where this land has been acquired. Besides, if someone's house is to be demolished, an alternative site will be provided. Earlier, these provisions were not there in the Land Acquisition Act. But, as per this new Policy, these new provisions are going to be there in the Land Acquisition Act. Now, the resettlement policy of the Government and the policy adopted by this Corporation are in contradiction to each other. Then, Sir, you may recollect that when the Konkan Railway project was started, we had an apprehension about ecology. Many people objected and agitations were there that Goa would be affected ecologically. Somehow, the route was there, and we tried to satisfy everybody. Now, the question arises whether the Goa is going to be used only as a corridor for passing trains. This was the apprehension expressed that Goa will be used only as a corridor. Otherwise, from Goa to Delhi, the shortest route is *via* Baroda. Why is there not a single daily train on this route? There is one Rajdhani and one other train which runs once a week. There is no daily train from Madgoan to Delhi on this shortest route. Although there are two trains coming from Goa to Delhi, one takes 48 hours *via* Pune, and the other takes 36 hours *via* Bhopal. So, one takes 36 hours and other takes 48 hours. But, on the shortest available route, there is no train. In my last speech on Railways. I had suggested about entertainment in trains. The Railways is modernising itself Entertainment to the passengers through video facility should be provided in the trains. I think, the Ministry, perhaps, is thinking on this line. I think we should consider this aspect on a regular basis and in most of the key trains, this facility should be provided.

Secondly, Sir, with regard to the second AC compartments, what facility are we providing to those people who are paying thousands of rupees to purchase tickets of 2nd or 3rd AC. The MPs or the Ex-MPs travel free but if you consider the amount, which is equivalent to the discounted airfares, you do not give any facility to the people. The toilets in the compartments are stinking and nobody looks after those toilets throughout the journey. Kindly see it from the angle of those people who are paying a good amount of money to purchase these tickets. I don't ask you to see it from our angle; we are ultimately, in a way, travelling free. So, please try to replace the second AC compartments as early as possible.

Sir, I would like to say that during Portuguese days, we had the railways and the first and important railway was from Vasco de Gama to Bombay *via* Belgaum and Pune. At present, this route is not there. There is a route *via* the coastline. But why was that route abandoned? That traditional route must be there; lot of people are going to Belgaum or Pune. There must be a daily South-Central Railway train from Vasco de Gama to Bombay.

Sir, as far as Mangalore-Bangalore train is concerned—I think you have already inaugurated it or you are about to inaugurate it, I do not recollect—if this train is to start, then, from Goa *via* Mangalore route, there must be a daily train to Bangalore. Sir, these are some of the suggestions for the consideration of the hon. Railway Minister.

Sir, as far as Goa-Belgaum is concerned,—we frequently go to Belgaum, and, that is why, I am saying that Goa is the corridor—there is one train from Goa to Belgaum during afternoon. But for coming back, the train from Belgaum to Goa is available at 3 o'clock in the midnight. So, please consider a convenient time for this train.

Sir, I would like to give a suggestion on catering service. Sir, this is my genuine demand and you may share your concern with me. Sir, in all the trains, the South-Indian, North-Indian and the Gujarati food is available. Sir, in Konkan Railways, only the Goan fish curry

is not available, all other types of food are available. I don't know whether you get the fish served on a train going to West Bengal or not. But on the coastline, the food of that particular area should be available, and, Veluji, I think, you have to take special interest in this.

Sir, about the fast trains, I would like to know the policy of the Government. In reply to a recent question, it was informed that some pre-feasibility tests were being done regarding fast trains. I don't know how many years it will take. In this era, fast trains must come to India, where there is the biggest network of railways in the world; we should not be lagging behind as far as fast trains are concerned. India is ahead of the world because our network is very vast and perfect. We should be one of the pioneers in commencing these fast trains.

I come to another train, which I would like to ask for. Please note it down and consider it. I am not in a hurry. Consider it and give it in the coming Budget session. A train from Vasco de Gama to Trivandrum is very much required. Goa has a vast population from Kerala and neighbouring areas. Therefore, their demand is that there must be a train from Vasco de Gama to Trivandrum.

Lastly, I have a grievance. Lot of people know about Velankini feast; Professor Kurien must be knowing about it. Lot of people go to Velankini. I asked for a train during those 2-3 days. I wrote letters, I sent fax messages but the Ministry did not consider a simple demand of people of Goa for a train for 2-3 days during the Velankini. I am deeply pained about this. Sir, I do not know what is the process of examining the fax messages or letters that your Ministry receive from us. Some times we feel that they are not being properly examined, or, perhaps, they don't go up to you for your consideration. This is what we feel. Otherwise, if they were gone to you, you would have done something. You are an elected representative. You would have not just brushed aside our demand for such type of a train. Therefore, Sir, I humbly feel that our letters may not reach you. So, kindly establish a system whereby MPs letters reach the Railway Minister properly. So, Sir, please consider our demand to provide for a special train during feast time. I will give you the exact time period of the feast. I am saying so because there may not be sufficient number of passengers throughout the year. Therefore, for that particular period, you should consider this. With these words, I thank you for having given me this opportunity.

श्री नन्द किशोर यादव(उत्तर प्रदेश): सर, विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक, 2007 पर आपने मुझे बोलने का जो अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपके प्रति धन्यवाद अर्पित करता हूँ।

सर, इस विधेयक पर चर्चा के अवसर मैं यहां अपनी कुछ बातें रखने का काम करूंगा तथा आदरणीय मंत्री जी से अपने प्रदेश के बारे में और अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में कुछ निवेदन करना चाहूंगा। मुझे पूरा विश्वास है कि माननीय मंत्री जी हमारे निवेदन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे तथा उनको पूरा करने का काम करेंगे।

महोदय, जहां तक भारतीय रेलवे का प्रश्न है, भारतीय रेल भारतवर्ष का एक लघु रूप है तथा भारतीय रेल से देश की एकता और अखंडता का बोध होता है। भारतीय रेल देश की अर्थ-व्यवस्था को प्रभावित करने का काम भी करती है। भारतीय रेल के सामाजिक दायित्व भी है। आज भी पूरे देश में यात्रा करने का जो प्रतिशत है, उसमें लगभग 90 प्रतिशत लोग भारतीय रेल से यात्रा करते हैं। जहां तक माल ढुलाई का प्रश्न है, उसका जो भी हिस्सा है, रेलवे में कुछ बढ़ा है। जहां तक माननीय वर्तमान रेल मंत्री जी का प्रश्न है, तो जब से यह सरकार बनी है, पिछले चार बार से माननीय रेल मंत्री जी ने यहां रेल बजट प्रस्तुत करने का काम किया है।

उपसभापति जी, मैं पिछले बजट की चर्चा नहीं करना चाहता, लेकिन इतना अवश्य कहना चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी या इनका मंत्रालय चाहे जितना अपनी पीठ थपथपाने का काम करें, चाहे वह भले यह कहें कि जो रेल पटरी से उतर गई थी, उसको हमने पटरी पर लाने का काम किया और पिछले वर्ष 20 हजार करोड़ रुपए का मुनाफा भारतीय रेल

को हुआ, लेकिन मेरा मानना है कि माननीय मंत्री जी ने जो कुछ भी विकास किया हो या विकास का जो भी आंकड़ा यह प्रस्तुत कर रहे हैं, वह बिहार तक सीमित है। उत्तर प्रदेश के एक-दो जनपद, जिन पर इनकी कृपा हुई है, उनको लाभ हुआ है, नहीं तो जैसा कि हमारे बोलने से पहले दाहिने हाथ के एक साथी बोल रहे थे कि रेलों की जो स्थिति आज से 4 वर्ष पहले थी, उन स्थितियों में आज भी कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। कहीं-कहीं उससे भी खराब स्थिति हो गयी है। मैं मानता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी ने गाड़ियों की सेवाओं में वृद्धि की है, मौजूदा गाड़ियों के फेरों में भी बढ़ोतरी की है। गरीब रथ नाम से गाड़ी चलाई है जिससे कि लोग कम पैसों में वातानुकूलित डिब्बों में बैठकर लंबी दूरी तक यात्रा कर सकें।

माननीय उपसभापति, जहां तक रेलवे का प्रश्न है, उस में सरंक्षा और सुरक्षा एक महत्वपूर्ण पक्ष है। पूरे देश में हमारा रेल पथ 63,322 किलोमीटर का है जिस पर प्रतिदिन 15 मिलियन लोग यात्रा करते हैं और इससे 2 मिलियन टन माल ढोया जाता है। इस में थोड़ी सी भी लापरवाही से बड़ी-से-बड़ी दुर्घटना हो जाती है। इसलिए मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि हमें इस तरफ विशेष ध्यान देने की जरूरत है। अभी कुछ महीने पहले रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही से उत्तर प्रदेश के मुगलसराय रेलवे स्टेशन पर एक दर्दनाक हादसा हुआ। उस समय वहां आसपास के प्लेटफार्म पर चार ट्रेन आ गयी। वहां उस समय एक पर्व चल रहा था जिस कारण बहुत भारी संख्या में लोग मुगलसराय स्टेशन पर उतरे और भगदड़ मच गयी जिस में अनेक लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी। महोदय, अगर हमें विश्व रेल से प्रतिस्पर्धा करनी है और भारतीय रेल को आधुनिक बनाना है तो रेलवे मंत्रालय को इस तरफ ध्यान देना आवश्यक है।

उपसभापति महोदय, जहां तक यात्रियों की सुरक्षा की बात है, आज इस बिल पर जो लोग बोले, उन सभी ने इस तरफ ध्यान दिलाया है। मैं इस संबंध में माननीय मंत्री जी से केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि आज जो रेल में लूट हो रही है, चाहे उस में ज़हरखुरानी की घटना हो रही है, चाहे हत्या हो रही है और चाहे यात्रियों को रेल से बाहर फेंकने के समाचार समाचारपत्रों में आ रहे हैं, रेलवे विभाग को इस तरफ गंभीरतापूर्वक विचार करने की जरूरत है क्योंकि जो व्यक्ति रेल से यात्रा करता है, वह अपने गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचे, यह रेल मंत्रालय का कर्तव्य है, जिम्मेदारी है। जो लोग रेल से यात्रा कर रहे हैं, उन की सुरक्षा, उन्हें उनके गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचाने का काम रेलवे मंत्रालय का है। मैं मानता हूँ कि अकेला रेलवे विभाग यह काम नहीं कर सकता है क्योंकि 63 हजार किलोमीटर से ऊपर रेल लाइन पर हमारी ट्रेन चलती हैं, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि आप राज्यों के मुख्य मंत्रियों से, वहां के अधिकारियों से बात करें और राज्यों पर दबाव डालें कि वे भी यात्रियों की सुरक्षा की अपनी जिम्मेदारी को समझें। माननीय उपसभापति जी, जहां तक यात्री सुविधाओं की बात है, मुझे याद है कि माननीय मंत्री जी ने अपने पिछले बजट भाषण में देश के 580 स्टेशनों को मोडल स्टेशन बनाने की बात कही थी। इसके लिए उन्होंने जो इसका वर्गीकरण किया था, उसमें ए-वन, ए और बी श्रेणी के स्टेशन शामिल थे। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि आप देश के जिन 580 स्टेशनों को मोडल स्टेशन बनाना चाहते हैं, उनका आधुनिकीकरण, सुन्दरीकरण करना चाहते हैं, क्या वहां मॉल की तरह क्या आप शॉपिंग कंप्लेक्स खोलना चाहते हैं, साइबर कैफे या इस तरह की तमाम सुविधाएं लोगों को वहां देना चाहते हैं? आप ग्रामीण इलाके से आए हैं। आप खेत-खलिहान, गांव, मजदूर की बात करते हैं। मैं आपका ध्यान छोटे स्टेशनों की तरफ भी दिलाना चाहता हूँ, जो गांव के स्टेशन हैं, छोटे कस्बों के स्टेशन हैं, छोटे नगरों के स्टेशन हैं, उनकी तरफ भी आप ध्यान दें और आप जब नया बजट लेकर यहां आएंगे, तो उसमें उन स्टेशनों का भी सुन्दरीकरण और आधुनिकीकरण करने का काम आप करें।

महोदय, स्टेशनों पर सफाई के बारे में भी आपने कहा था। आपने अपने पिछले बजट भाषण में इस वित्तीय वर्ष को, जो चल रहा है, स्वच्छता वर्ष के रूप में मनाने के लिए कहा था कि यह वर्ष स्वच्छता वर्ष के रूप में मनाया जाएगा, लेकिन प्लेटफार्मों के आसपास की स्थिति बड़ी दयनीय है। मैं मानता हूँ कि इसमें रेलवे विभाग का ही सिर्फ दोष नहीं है, इसमें जो लोग यात्रा करते हैं, वे भी प्लेटफार्मों के पास शौचालय वगैरह का प्रयोग करते हैं, उससे गंदगी होती है। प्लेटफार्म के साथ ही पूरे देश में जो प्लेटफार्म के पास के ट्रैक हैं, उनकी स्थिति भी बड़ी दयनीय है। आपने अपने पिछले बजट भाषण में बताया था कि प्रत्येक मंडल से 5 स्टेशनों को चुना गया है और इसमें कुल 334 स्टेशनों को लिया गया था। मैं माननीय मंत्री जी से उम्मीद करूंगा कि जो शेष स्टेशन हैं, उन की ओर भी आप ध्यान देने का काम करेंगे।

उपसभापति जी, रेलवे में जो एक तत्काल सेवा शुरू हुई, इसके लिए रेलवे मंत्रालय ने जो आंकड़ा प्रस्तुत किया है, उसमें कहा है कि तत्काल सेवा से रेलवे विभाग को 200 करोड़ रूपए का फायदा हुआ है और यह सेवा सभी मेल, एक्सप्रेस

ट्रेनों के ऐसी, स्लीपर में लागू है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि जो सीनियर सिटीजन है या जो महिलाएं हैं, उनको भी आप इस तत्काल सेवा से लाभ देने का काम कर रहे हैं या नहीं कर रहे हैं?

उपसभापति जी, रेलवे जो एक महत्वपूर्ण परियोजना है, वह फ्रेट कॉरीडोर योजना है, जो 2700 किलोमीटर लंबी है, जिस पर करीब 28,200 करोड़ रुपये खर्च आ रहे हैं, यह जो योजना है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद भी देता हूँ कि आप अच्छा काम कर रहे हैं, लेकिन इसमें आप किसानों का ज्यादा से ज्यादा ध्यान रखने का काम जरूर करें। जो किसान की उपज है, उस उपज को वे सीधे मंडियों तक ले जा सकें, इसके लिए आप अलग से ट्रैक बनाने का काम करें। यह मेरा मंत्री जी से निवेदन है। सर, आधुनिकता के नाम पर मंत्री जी जो रेलवे में काम कर रहे हैं और शॉपिंग कॉम्प्लेक्स, साइबर कैफे या इस तरह के जो काम कर रहे हैं, मुझे शंका है कि इनसे देश के अंदर बेरोजगारी बढ़ेगी और आप जानते हैं कि बेरोजगारी इस देश की एक प्रमुख समस्या है। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि वे इस तरफ भी ध्यान देने का काम करें।

सर, रेलवे को अपनी क्षमता बढ़ाने तथा ढांचागत विस्तार के लिए अभी बहुत प्रयास करना है। आज भी रेलवे माल ढुलाई हिस्सा नहीं बढ़ा पा रही है। आज भी सड़क मार्ग से ज्यादा माल ढोने का कार्य हो रहा है। यद्यपि सड़क से माल ढुलाई में पैसा ज्यादा लगता है और भी तमाम तरह की परेशानियां होती हैं, क्योंकि रेलवे की तरफ लोगों का जितना झुकाव होना चाहिए था, वह आज भी नहीं हो पा रहा है और मैं उसके लिए प्रमुख कारण यह मानता हूँ कि आज भी रेलवे से जो माल की ढुलाई होती है, उसमें विलम्ब होता है, समय पर माल पहुंचाने का काम रेलवे नहीं करती है। रेलवे से जो माल ढोने का काम होता है, उसमें क्षति होती है और इस तरफ भी रेलवे को ध्यान देने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि आप जो सपना लेकर पिछले चार वर्षों से रेलवे में काम कर रहे हैं, वह सपना तब तक पूरा नहीं होगा, जब तक कि रेलें अपने समय अनुसार नहीं चलेंगी। आप किसी भी ट्रेन से यात्रा करें, एक तो उसमें असुरक्षा है, यानी असुरक्षित है और दूसरे, चाहे रेलवे मंत्रालय जितना भी डिबोरा पीट लें कि रेलवे एकदम सही हो गई है, आज भी आप किसी भी ट्रेन से यात्रा करें, सभी लेट चलती है। जितनी भी महत्वपूर्ण ट्रेनें हैं, चाहे शताब्दी हों, चाहे राजधानी हों, जितनी भी ट्रेनें हैं, आज चार से पांच या छः घण्टे लेट चल रही है। इस तरफ भी मंत्री जी को ध्यान देने की आवश्यकता है। यात्री जब तक सही समय पर नहीं पहुंचेंगे, तब तक कुछ नहीं होगा। चाहे आप रेलवे में थोड़ी सुविधाएं कम कर दें, लेकिन हमको सही समय पर पहुंचाने का काम करें और जिन दिन रेलवे विभाग सही समय पर यात्रियों को पहुंचाने का काम करेगा, उस दिन रेलवे ऑटोमेटिकली सही हो जाएगा और ऑटोमेटिकली मंत्री जी की रेल पटरी पर आ जाएगी। मैं माननीय मंत्री जी से कुछ निवेदन करना चाहता हूँ कि और आशा करता हूँ कि वे उस पर ध्यान देने का काम करेंगे।

श्री उपसभापति : आप समाप्त कीजिए।

श्री नन्द किशोर यादव : मैं दो मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।

उपसभापति जी, हमारी पार्टी के सांसद माननीय श्री अबू आसिम आजमी जी ने एक अनुरोध पत्र माननीय मंत्री जी को दिया था। आजमगढ़ जनपद में एक जगह सरायमीर कस्बा है, उस सरायमीर कस्बे में मुस्लिम समाज तब्लीगी जमात का इज्तिमा 29, 30, 31 दिसम्बर, 2007 को होने जा रहा है। पूरी दुनिया से मुसलमान इसमें भाग लेने आ रहे हैं। अनुमान लगाया जा रहा है कि करीब 50 लाख लोग इस इज्तिमा में शामिल होंगे। यूरोप से लोग आ रहे हैं, इंडोनेशिया और तमाम देशों से लोग इसमें भाग लेने आ रहे हैं। माननीय मंत्री जी को एक मेमोरेण्डम भी दिया गया था कि सरायमीर में आज तक कम्प्यूटराइज्ड आरक्षण की व्यवस्था नहीं है, सरायमीर का प्लेटफार्म बहुत नीचे है। मैं अपनी आंखों से देखता हूँ, जब ट्रेन वहां से गुजरती है कि प्लेटफार्म इतना नीचे है कि अगर नीचे स्टूल लगाकर उस पर चढ़ा जाए, तब आदमी रेल में घुस सकता है। तो यह जो प्लेटफार्म ऊंचा कराने का और वहां रिजर्वेशन काउंटर खुलवाने का जो कार्य है, अगर यह 29 तारीख से पहले नहीं होगा तो बड़ी असुविधा होगी। इस इज्तिमा को ध्यान में रखते हुए मुजफ्फरनगर से, पटना से, मुम्बई से, कोलकाता से और देश के दूसरे हिस्सों से कुछ ट्रेनें वहां के लिए चलवाने की भी मांग है, आपसे अनुरोध है कि आप इन ट्रेनों को चलवाने का काम करें।**(व्यवधान)**.....सर, एक और मांग है कि उत्तर प्रदेश के सम्मल स्टेशन से दिल्ली के लिए आज तक कोई ट्रेन नहीं है, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कम से कम एक पैसेंजर ट्रेन सम्मल से दिल्ली के लिए चलवाने का काम करें। सर, गोंडा-गोरखपुर की बड़ी लाइन जो उत्तर प्रदेश में है, उसे बदलने का पुराना प्रस्ताव है। गोरखपुर से आनन्दनगर होते हुए बड़ी लाइन का काम चल रहा है**(व्यवधान)**.....

4.00 P.M.

श्री उपसभापति: यह supplementary Demands है, आप अपने क्षेत्र का बोल दें तो ठीक रहेगा। आप सीधे उत्तर प्रदेश पर आ जाइए(व्यवधान).....

श्री नन्द किशोर यादव: एक आखिरी निवेदन है। एक ट्रेन चलती है गोदान एक्सप्रेस, जिसमें पैन्ट्री कार नहीं है, वह कुर्ला तक जाने का काम करती है, उसमें पैन्ट्री कार लगवाने का काम कर दीजिए। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

श्री अमर सिंह(उत्तर प्रदेश): उपसभापति जी, आदरणीय लालू जी बहुत जल्दी में हैं और समय कम है, इसलिए मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। रेल मंत्री के रूप में उन्होंने बड़ा कीर्तिमान स्थापित किया है, इसके लिए उनको बधाई देते हुए, मैं अपने स्वार्थ की छोटी सी बात यहां रख रहा हूं और वह यह है कि हमारा गृह जनपद आजमगढ़ है और हमारे नेता मुलायम सिंह यादव जी का sambhal है, sambhal की गाड़ी चलवा दें और विभिन्न स्टेशनों के आधुनिकीकरण की जो एक लंबी सूची बनी है, उसमें आजमगढ़ को भी शामिल कर दें। मैंने उनसे कभी कुछ मांगा नहीं है, पहली बार मांग रहा हूं और मुझे आशा ही नहीं, बल्कि पूर्ण विश्वास है कि वे मुझे अपने आशीर्वाद से कृपापूर्वक नवाजेंगे और sambhal और आजमगढ़ का ध्यान रखेंगे, अमर सिंह और मुलायम सिंह यादव की बात का जरूर खयाल रखेंगे।(व्यवधान)..... Sambhal से दिल्ली तक की गांड़ी चलवा दें और विभिन्न स्टेशनों के आधुनिकीकरण की जो सूची है, उसमें आजमगढ़ को भी शामिल कर लें।

SHRI P.R. RANJAN (Kerala): Thank you, Mr. Deputy Chairman, for giving me an opportunity to speak on this Bill. My party, CPI(M), has already supported the General Budget for Railways. Now, more funds are required for completing the projects that are already envisaged in the Budget; hence, this Appropriation Bill. I, on behalf of my party, support this Appropriation Bill. I welcome the Minister of Railways statement on the working of the public sector undertaking. It is a pleasure for all of us that the Indian Railways, the world's biggest rail service, have been making good profits for the last few years, especially, 2004, 2005, 2006 and till today. All of us know that this public sector unit has always stood as the backbone of the country. A train journey gives a clear picture of the diversity of our country. Sir, even though there are appreciable results, there are some aspects which give us an anxiety also. Though railway accidents are always a cause of concern, the Railways claim that the accidents have come down this year. Apart from this, theft, looting etc. are rampant nowadays. More stringent measures should be taken to control the number of accidents, thefts, looting, etc. Earnings from passenger and goods sectors have increased in 2004-05, 2005-06 and 2006-07. This was possible due to the introduction of a number of incentive schemes and it is much appreciated.

[THE VICE-CHAIRMAN (PROF.P.J. KURIEN) in the chair]

But, at the same time, the expansion of our country's rail network should match with the growth in the rail passenger and freight sectors. Adequate funds should be provided for the execution of rail projects, including tribal, hill and backward areas. Sir, there is no adequate budgetary support, even in this Appropriation Bill, to support and to execute the expansion of those areas. If the Government can spend Rs. 60,000 crores for construction of Expressways, then, why can't it spend, at least, Rs. 25,000 crores for these much-needed projects? If the hilly and backward areas are not linked with the rail network, then those areas would remain as such forever. That is a fact. Sir, the public sector industries and railways, according to the statistics available, are making profits. Government's decision not to increase the charge on tickets is highly appreciable as these days the entire financial burden is put on the public. But I feel the Indian Railways have a lot of things to do. So, as

all of us know, there are thousands of vacancies to be filled up in the Railways. I would request the hon. Railway Minister as also the Union Government to take immediate action to fill up those vacancies. This would be a great help to thousands of uneducated and educated unemployed youth in the country. As I understand, most of the vacancies are of reserved posts, to be given to Dalits and other people from the lower strata of the society. I hope the hon. Railway Minister would take immediate steps to that effect. I hope our Railway Ministers would be sympathetic towards the poor people and the backward sections of society and the tribal people also. I would, therefore, request the Ministers to look into the matter seriously and take a favourable action in this light. Sir, another important point to be noted is about privatisation. I would request the hon. Railway Minister not to venture into any privatisation measures. Some reports have already appeared in the media that the Railways are planning comprehensive privatisation measures. We have heard that the Railways, which have the biggest portion of the land holdings in the country, is planning to lease out some of the vacant railway land lying near railway stations for construction of hotels or guest houses. According to certain media reports, these will be allotted for Public-Private Partnership (PPP) projects. It is reported that the Railways are now exploring the possibility of public-private partnership in running tourist trains. We are highly concerned about these measures. We fear that this will only boost the real estate players to take over the public property. Sir, we are not against the modernisation of the railway system. But, there are news reports that the Ministry is all set to attract private investment in the coming years to finance the modernisation of stations and creating freight corridors across the country, some big players, according to reports, have already shown interest in the Railways commercial activities. Reports were there that some multi-national companies are holding talks with the Railway Ministry to build freight locomotives. The entry of such companies in the Railways will affect the PSUs, which are manufacturing freight locomotives for the Railways now. I take this opportunity to request our beloved Ministers not to indulge in such actions which may hamper the growth of our public sector. Sir, profit should not be the only motive for a public sector unit like the Railways. Railways' expansion is country's expansion. But inducting private players into this sector, I am afraid, will only result in the deterioration of this precious establishment of our nation. Another grave issue which I would like to raise is that of small vendors trying to find their day-to-day livelihood by selling various items to the passengers. With the Railways hiking the auction money and earnest money deposit for the vending license, tens of thousands of common people will be put to further hardship. In my home State of Kerala, thousands of employees, working in these small shops, lost their jobs. They do not have the money to deposit for the licence since it is a huge amount.

In this space, big private players are entering the railway stations. A Government, which has concern for the common man, should not turn a blind eye towards this. Due to the implementation of the new catering policy and introduction of Food Plazas, existing workers are being thrown out of their present work. No steps have been taken either by the IRCTC or by the Railway Department for protecting the livelihood of the existing workers of pantry cars. In the Palakkad and Thiruvananthapuram Divisions in Kerala, I understand that nearly 7000 workers have been affected by this decision. In all, in India, it is estimated that one lakh workers will be thrown out of their jobs if this policy is implemented.

; Sir I may be permitted to state some of the important demands of my State of Kerala. The State was under the Southern Railway Zone with the Headquarters at Chennai. In the Budget, allotments are made to Zones and not to States. Hence the amount provided for the development of Kerala is always inadequate. We face difficulties in getting our due share for

the timely development of the Railways and for the infrastructure facilities in the State. In the circumstances, we demand a separate Zone, that is, the West Coast Zone for Kerala, with its headquarters at Thiruvananthapuram.

The hon. Minister is fully aware of the formation of a new division, the issue which we had dealt with smoothly. At the same time, the overall position and the interest of the Kerala State should be taken into consideration. The economic viability of the present Division and the job opportunities of the people there must be protected. That is a request from the people of Kerala.

Sir, the people of Kerala are very much happy about the announcement of a coach factory at Palakkad. But now I request the hon. Minister to take immediate steps to start the process for setting up the factory at Palakkad. In the Appropriation Bill, it is seen that expenses have been earmarked for two coach factories. I do not know whether it includes the proposal coach factory at Palakkad. If not, I request the hon. Minister to implement it speedily.

There are several other demands xjf the people of Kerala, and I am putting across the demands before the hon. Minister. These include: (i) Starting of a Suburban train—this is the main demand of the people of Kerala as this would enable them travel from one city to another; (ii) Doubling of lines; (iii) Electrification work; (iv) Gauge conversion; (v) Thanur-Guruvayur Railway line—that was a previously accepted proposition; (vi) Ankamali-Sabari Railway line, which was also promised by the Railway Minister; (vii) Nilabur-Nanjangod line; and (viii) Expansion of Kochuveli Railway Station.

The other proposal that I am putting forward for the favourable consideration of the hon. Minister is this. The Janmashatabdi Express, running from Thiruvananthapuram to Ernakulam Junction, reaches its destination at 9.00 a.m. and....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J.. KURIEN): Now, conclude please.

SHRI P.R. RAJAN: ...it again starts its journey at 5.00 p.m. So, this train may be extended up to Shornur which is a matter of one-and-a-half hours' journey only.

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

SHRI PR. RAJAN: This will help the people in the north of Kerala. In the 2006-07 Budget, the hon. Minister was pleased to announce two new lines i.e. the Idappilly-Chengannur line and the Sabarimala-Chengannur line. But the Railway authorities have not started even the survey work of these lines. The State Government had made a request...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Only one sentence more, please.

SHRI P.R. RAJAN: ...to the hon. Minister to look into a very serious problem facing the people of Kerala. I think, the Chief Minister personally represented to the Railway Minister in this matter.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. PJ. KURIEN): Mention only a line.

SHRI P.R. RAJAN: Due to wrong policies adopted by the Railway Department, the entire Public Distribution System has collapsed. The centralised booking system for foodgrains at Palakkad in Kerala came into force from 1975 onwards. This was in agreement with the Food Corporation of India and the Railways. The existing procedure is that the entire foodgrains rakes meant for Kerala are booked to Palakkad and, from there, the rakes are split and disbursed to various depots of the FCI according to the requirements given by the FCI. The system was introduced considering the peculiar topography of the State.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): That is enough. You have made your point. Please conclude.

SHRI PR. RAJAN: This system has been functioning smoothly till June 2004. I am not going into the details. Anyway, the discontinuance of the system affected very much the PDS. So, I request the hon. Minister to restore the original system and save the poor people of Kerala who are depending on the PDS. The Government of Kerala has also made a request to this effect.

With these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you very much. Dr. Malaisamy I will be sticking to the time allotted to your party. When the allotted time is over, I will have to ring the first bell. After that, I will ring two more bells.

DR. K. MALAISAMY (Tamil Nadu): Sir, on seeing the vacant House, I thought you will be very considerate and liberal in giving me the time.

Anyway, thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for having given me this opportunity to speak on behalf of the AIADMK party, headed by a mass leader, a magnificent leader, a marvellous leader, a field leader and a fearless leader. Dr. (Madam) Jayalalithaji.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You are always poetic.

DR. K. MALAISAMY: Sir, before I was coming to the House to make my presentation, some of my colleagues from Tamil Nadu came and told me that I must highlight to the Chair and to the hon. Minister as to how Tamil Nadu has been neglected despite the combination of Laluji and Veluji. They had also asked me to illustrate before the House as to how, till recently, up to 2001, the conversion of metre gauge into broad gauge had been neglected. While only 25 per cent of the gauge conversion work remained to be done in the rest of the country, in Tamil Nadu alone 51 per cent of this work still remained to be completed. That was the situation earlier. Now, the gap has been reduced very much. But what I am trying to appeal to the Chair and the hon. Minister is that great injustice has been done to Tamil Nadu. The reason for my stating this injustice to Tamil Nadu is to see to it that the Chair and the entire House take a considerate view and should concede that justice is done to Tamil Nadu retrospectively. Sir, whatever you do even later, it must be done with retrospective effect, because the injustice done has to be undone. Tamil Nadu may be advanced in so many ways. But, a lot of things are yet to be done in Railways. That is the object on which I want to dwell upon. Sir, coming to the demand, as rightly said by me earlier, it is a great attraction for us the combination of Laluji and Veluji. Laluji is a field leader, a mass leader and a field administrator. As far as Veluji is concerned, he is a professional administrator by virtue of his experience and background as a civil servant earlier. So, the combination has done a lot to improve upon the Railways. But, to work in Railways and to manage the Railways is not that easy because it is a massive, magnificent, physical, gigantic organisation in terms of manpower, in terms of operations, in terms of other activities etc. I mean, it is considered to be the world's second largest network under a single management. That is how huge it is. To manage such a huge organisation, one needs a vision; one needs a mission to achieve that vision. So, with this background, the task is really not that easy. However, I would like to say that the Railways is doing very well in the development of economy, social and culture, through transport and communication.

Sir, while I think of the Railways, I must be fair enough to tell that it has got a lot of highlights. One the earnings for the last three years, when I read through the papers, have been going up. The rate of growth is up. I don't want to cite the details because of the time constraint. Two with reference to development projects, with reference to introduction of several new trains and with reference to improvement of passenger amenities, security arrangements and establishment of budget hotels, plazas, etc., etc., they have done very well. But, at the same time, I could not resist from telling that what is done is not adequate. The demand and the supply did not match at all. Whatever you have done, much more is what ought to have been done. Sir, in this connection, I would like to say that the growth rate is not that much adequate, as wanted. Here I would like to cite an example. China is growing; India is also growing. It is cited that in 50 years China is able to have 60000 kilometres length tracks. That is the achievement of China. Whereas in India. What we are able to do in 60 years is only 10000 kilometres. Secondly, Sir, about 200 projects are pending for want of money in hilly, tribal and backward areas. Without Railways facilities, how can we have development in hilly, tribal and backward areas? Thirdly, Sir, the budgetary support, I am told, is coming down. Sir, during the First Five Year Plan, the budgetary support was 75 per cent, whereas in the Tenth Plan it has come down to 24 per cent.

Sir, coming to another adverse aspect, the cash surplus as claimed by the Railways is said to be inflated; and, it is more an accounting jugglery. I want to ask the hon. Minister whether your cash surplus is in real terms or only on paper.

Sir, another criticism made is against the claim of turnaround of the Railways. Every paper is speaking very high of the turnaround of the Railways. But according to the critics it is momentary; it is only temporary. About 70 per cent increase in the turnaround is due to the economic growth, I mean, the buoyancy of the economy, whereas only 30 per cent credit for the turnaround, Railways can take.

Sir, before I could go to the core issues I have got some suggestions to made.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Remember the time constraint. So, be quick, Speak point-by-point.

DR. K.. MALAISAMY: Sir, I am inclined to suggest that Railways is a massive organisation, work varied activities. Kindly find out whether your system is okay, whether the structure can take care of what all you want to achieve through your mission. Please see whether it needs system change, or a review in terms of manpower or organisation or operation. Secondly, Sir, the right person should be posted to the right job. I would like to know whether you have done it.

Coming to an important point, you have got a lot of urban land. Your Act permits you to use them for commercial development. What are you going to do on that? Have you thought on how to convert your valuable assets into other assets so that your operation or activity can be taken care of? While improving the market mobilisation and consumer focus, I am inclined to suggest a very important aspect. As far as toilet facilities in trains are concerned, ours is in such a sorry state and we are following only the conventional system whereas in aircraft modern modes have gone far ahead. On account of your system, it emanates bad smell, it spoils the soil, water, and other things. I raised a question also on this and the Ministry has evasively replied on this. I would like to have a specific answer on this from the hon. Minister. I would like to know whether you have taken it up as a scheme, to do something concrete in future.

Sir, coming to the issues about which I am very much concerned, I would like to state that about a few months back, on 8.2.2007, the hon. Minister of State, Shri Veluji had convened a meeting of all MPs of Tamil Nadu and Pondicherry. As good as 30 Members were present and the Minister gave a very patient hearing. Every Member of Parliament was able to speak about his constituency and the State. Ultimately, the hon. Minister summed up and spoke on what can be done, what cannot be done and what can afford to wait. Sir, in that context, I would like to remind the hon. Minister that he had said that all BG lines in Tamil Nadu would be completed before 31.3.2007 except two. 'Except two' means Mailaduthurai to Karaikkudi, and Madurai to Bodi. Except these two stretches, all other BG conversions would be over by 31.3.2007. That is the promise given by the Minister of State.

He further said that electrification of Villuppuram to Tiruchi was sanctioned and Tiruchi to Madurai has been in progress. I would like to know the stage. Then he spoke on new lines, from Pondicherry to Bhubaneswar. I do not know the latest stage of this. At the end, we were able to cull out information from him that as many as 42 new trains were introduced throughout the length and breadth of Tamil Nadu and we were given to understand that if more trains were to be added, automatic signalling, doubling and electrification of the lines were necessary. Without that, we were told, further introduction of new trains was not possible. If that be the case, has Tamil Nadu reached a saturation point? In case a new train is needed to be introduced. I would like to know whether the electrification doubling and signalling system would be upgraded. *(Time bell) (Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please finish in one minute or a maximum of two minutes.

DR. K. MALAISAMY: Shri Amar Singh told me how to manage the Railway Minister and get the things done. I am a person who speaks openly and I do not know the trick of getting things done. However, I want to get the things done.

Sir, coming to doubling of lines, Chengalpattu to Villuppuram, is already included in the scheme. Then, Dindigul to Madurai is nearing completion. Then in respect of Villuppuram to Dindigul, Madurai to Tutukkudi, Madurai to Karaikkudi, Tiruchi to Madurai, Villuppuram to Tiruchi etc. I would like to know at what stage the progress is. I would also like to know particularly on the electrification of these lines.

My mood is out, Sir. ... *(Interruptions)*... You are so nice normally. Today I do not know ... *(Interruptions)*... The hon. Minister....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Velu is noting everything. Don't worry ... *(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: While summing up. Trivandram to Kanyakumari, once it is getting done and Virudhnagar to Tenkasi will be taken care of according to Veluji. What I am trying to ask is that these are all the promises given by the Minister. My simple request is whether the commitment given by the hon. Minister will be upheld and will be implemented. He will never commit, unless he is very sure of it. He is an administrator.... *(Interruptions)*... So, I need a specific word through the hon. Minister that all these things as per promise will be executed. Coming to a subject in which I am personally interested, Sir, I hail from Ramanathapuram area. The line between Rameswaram to Chennai, 70 per cent has been completed. The only remaining small stretch is Karaikkudi to Manamadurai. Unless this is linked, Rameswaram-Chennai direct Express will not operate but the pity is Karaikkudi to

Manatnadurai, this reach comes totally under the jurisdiction of Sivaganga Constituency, that is the Constituency of our hon. Finance Minister. Though our Finance Minister is coming from that Constituency, somehow or the other, that stretch did not get thorough till date. The hon. Minister has already promised that before March some trains are coming straight ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): It will be done before March, Dont worry. ...*(Interruptions)*... That promise will be implemented ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Then I want to say about Sabarimala-Dindigul new line. Some of my colleagues say that some particular things have not been represented by me. That is why Mr. Anbalagan is sitting with me. As far as the Sabarimalai and Dindigul line is concerned, it has got a lot of scope.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. R J. KURIEN): That is your last point.

DR. K. MALAISAMY: I do not know the stage whether investigation has been ordered or the survey has been made. ...*(Interruptions)*... Sir, coming to a very, very important aspect, the most important aspect, Mumbai to Delhi and Delhi to Kolkata, they have done the freight corridor, whereas they have totally neglected South Metro cities like Bangalore and Chennai. Even in Karala, big places are there. South has been totally neglected. Along with the freight conidor...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Come to your next point ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Sir, to be honest with you, when I have the greatest respect for Laluji, Laluji is able to speak to so many people that it will be done ... *(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now conclude.

DR. K. MALAISAMY: He is able to speak to so many people that it will be done. It will be done in the second Phase. Ail these promises are there. I would like to know whether it is one paper or really he is going to implement thim... *(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You have made all the points ... *(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Now coming to my colleague, Mr. Anbalagan, who is hailing from Namakkal, he says that the work on the Salem-KarurMine is in progress. He wants a specific date as to when it will be completed. Veluji may be able to tell. He also wants to see, he is a sufferer the Kove Express and the Intercity Expres did not stop at Sangeri and whether one minute stop or two minutes stop these are all small administrative matters. Lastly, Sir, some of the new lines are there. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): The rest you can write. ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Lastly, I would not take more than a minute. ...*(Interruptions)*... From Rameswaram to Tutukudi via Sailgudhi, a new line I am suggesting, I do not know whether any investigation can be taken up. Let it take its own time. On principle I want a clearance. Then Madurai to Karaikkudi via Melur, this is another new line needed. While summing up....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Not need of summing up, everything is noted. ... *(Interruptions)*...

DR. K. MALAFAMY: Sir, I am very much happy that Veluji and Laluji are taking a lot of interest and they are doing very well. But still our demand is so much. In such a situation, as far as Tamil Nadu is concerned, there is the greatest grouse amongst Tamilians and in and around Tamil Nadu that it was neglected for over years and you are trying to do a little. But still you must go all out to do something concrete so that ultimately ...*(Interruptions)*... Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Tamil Nadu will never be neglected.

प्रो.राम देव भंडारी(बिहार): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर दिया है। मैं पिछले कई सत्रों से रेल मंत्रालय की चर्चा पर अपनी बात नहीं कह सका। इसका कारण यह है कि हमारे दल के जो दूसरे माननीय सदस्य थे, उन्हें बोलने का अवसर मिला।

मगर जब तक चर्चा हुई, मैं सदन में बैठा रहा और माननीय सदस्यों को सुनता रहा। मुझे बहुत खुशी है कि पार्टी लाइन से ऊपर उठकर माननीय सदस्यों ने रेल मंत्रालय की भूरि-भूरि प्रशंसा की है। आज भी हमारी भारतीय जनता पार्टी के जो मित्र हैं उन्होंने कहा कि माननीय रेल मंत्री जी के आने के बाद से रेल का कायाकल्प हुआ है। वे सफल राजनेता हैं, सफल रेल मंत्री हैं। माननीय अमर सिंह जी ने भी कहा कि लालू जी ने रेल मंत्रालय में कीर्तिमान स्थापित किया है। इन सारी उपलब्धियों के बाद मुझे लगा कि मुझे भी अपने नेता का अभिनंदन करना चाहिए, इसलिए सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी का अभिनंदन करता हूँ, उन्हें बधाई देता हूँ। उन्होंने दोनों राज्य मंत्रियों तथा चौदह लाख अधिकारी, कर्मचारी, जो रेल मंत्रालय में हैं, उनको साथ लेकर रेल को अभूतपूर्व उपलब्धियों की ओर पहुँचाया है तथा रेल मंत्रालय को नई ऊँचाइयाँ दी हैं। महोदय, इनका बड़प्पन यह है कि वे इसका श्रेय खुद नहीं लेते हैं। वे कहते हैं कि रेल मंत्रालय में जो भी उपलब्धियाँ हुई हैं, जो रेल के चौदह लाख अधिकारी, कर्मचारी हैं, वे सारा श्रेय उन्हीं को देते हैं। बीस हजार करोड़ की बात, मुनाफे की बात हुई है। यह कोई आज की बात नहीं है, जब से यू.पी.ए. की सरकार बनी है और रेल मंत्रालय माननीय लालू प्रसाद जी को दिया गया है, तब से रेल में लगातार करोड़ों रुपया का मुनाफा हो रहा है। एक अभूतपूर्व उपलब्धि, जिसके बारे में कभी कल्पना भी नहीं की थी, सपना नहीं देखा था, आज वह सपना रेल मंत्रालय में साकार हो रहा है। रेल मंत्री जी की प्रशंसा सिर्फ देश में ही नहीं, दुनिया में हो रही है। बड़े-बड़े देशों के स्टूडेंट्स और एक्सपर्ट्स लालू जी से मिलने आते हैं और लालू जी को भी दूसरे देशों से निमंत्रण आ रहा है। रेलवे में जो उपलब्धि हो रही है, उसके बारे में उनके अनुभव, उनका काम करने का तरीका, आदि जानने के लिए दूसरे देशों से भी लगातार निमंत्रण मिल रहा है। महोदय, रेल की बहुत बुरी हालत थी। राकेश मोहन कमेटी बनी थी। कमेटी ने कहा कि रेल विभाग दिवालियेपन की तरफ बढ़ रहा है। ऐसी स्थिति आ गई थी, लोग सोचने लगे थे कि इसका निजीकरण कर दिया जाए। इस दिशा में सोच चल रही थी, मगर लालू प्रसाद जी के आने के बाद इस सोच में बड़ा परिवर्तन हुआ है, उसने इस देश के देशवासियों को एक अहसास कराया है कि इस देश में एक सपूत है, जिसने रेल मंत्रालय को, जो लगातार घाटे की ओर बढ़ रहा था, उस मंत्रालय को एक नई उपलब्धि दी है, करोड़ों रुपयों का फायदा पहुँचाया है, महोदय, मैं तो इसे रेल के इतिहास में एक स्वर्णिम अध्याय के रूप में देखता हूँ रेलवे के इतिहास में एक स्वर्णिम अध्याय लिखा गया है। महोदय, मुझे और मेरे दल के सभी साथियों को बड़ा फख है, हम स्वयं को गौरवान्वित महसूस कर रहे हैं। रेल मंत्री जी, हमारे नेता हैं, हमारी पार्टी के राष्ट्रीय अध्यक्ष हैं, उन पर हम बहुत गौरव महसूस कर रहे हैं। माननीय मंत्री जी रेल मंत्रालय को इतनी तेजी से आगे की ओर ले जा रहे हैं। महोदय, रेल मंत्रालय ने न सिर्फ रेलवे, बल्कि कला, संस्कृति, पर्यटन के क्षेत्र में भी बहुत बड़ा काम किया है। महोदय, पर्यटन के लिए भी गाड़ियाँ चलाई हैं। आज सुबह मैं एक अखबार में देख रहा था, उसमें एड्स के बारे में एक ऐड आई थी। आज उन्होंने एक गाड़ी "रेड रिवन एक्सप्रेस" चलाई है। माननीय श्रीमती सोनिया गांधी जी ने, जो यूपीए की अध्यक्षा हैं, माननीय रेल मंत्री जी की उपस्थिति में एड्स अवेयरनेस, एड्स के बारे में जागरूकता के लिए एक गाड़ी चलाई है। वह गाड़ी सारे देश में घूमेगी। महोदय, हम सभी जानते हैं कि आजकल एड्स कितना भयंकर रोग हो गया है। सारे देश में वह गाँड़ी घूमेगी। उसमें प्रदर्शनी भी है आज भी 12 बजे से 5 बजे तक लोगों को प्रदर्शनी देखने के लिए आमंत्रित किया गया है। यह गाड़ी 180 स्टेशनों पर रुकेगी और एड्स के बारे में जागरूकता का कार्यक्रम का प्रचार-प्रसार करेगी। इस गाड़ी की मदद से एड्स को कम किया जाएगा।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का विशेष रूप से आभार प्रकट करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं मधुबनी जिला से आता हूँ। माननीय मंडल जी भी मधुबनी जिला से ही आते हैं यह जिला बड़ा flood affected जिला है। यह स्थिति

रहती है कि जब बड़ी बाढ़ आती है, तो तीन महीने से लेकर छः महीने तक पूरा communication कट जाता है। हम लोग हर वर्ष इस पर सदन में बोलती है। वहीं छोटी लाइन थी। जब बड़ी बाढ़ आती थी, तो उस बाढ़ में छोटी लाइन submerge हो जाती थी। हम लोग लगातार पार्लियामेंट में इसकी मांग करते रहे कि वहां बड़ी लाइन बननी चाहिए। मैं पुनः मधुबनी के लोगों की तरफ से, हम सभी लोगों की तरफ से माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि इस बार उन्होंने जयनगर, जो नेपाल बॉर्डर पर एक स्टेशन है, वहां से उन्होंने बड़ी लाइन की गाड़ी चलाई है, महोदय, मैं माननीय मंत्री जी के साथ पटना से एमआर स्पेशल में जयनगर गया था। समस्तीपुर के बाद, जहां से समस्तीपुर स्टेशन शुरू होता है, दरभंगा-मधुबनी, न सिर्फ स्टेशनों पर, बल्कि रेल के दोनों तरफ 2-4-5 किलोमीटर में जो गांव थे, सभी गांव के लोग, क्या महिला, क्या पुरुष, क्या बच्चे, सभी माननीय मंत्री जी के स्वागत में खड़े थे। उस क्षेत्र में बड़ा उत्साह था। इतना ही नहीं, इनको रोकने के लिए, इनको देखने के लिए रेलवे लाइन पर सैकड़ों लोग खड़े हो जाते थे। गाड़ी रोकनी पड़ती थी। जब वे इनको अच्छी तरह देख लेते थे, उसके बाद ही गाड़ी आगे बढ़ती थी। यही कारण हुआ कि हम लोग जयनगर 5 घंटे लेट पहुंचे। मगर वहां भी लाखों लोग माननीय रेल मंत्री जी का इन्तजार कर रहे थे। जब इन्होंने हरी झंडी दिखाई, तो जोर से एक बड़ा नारा लगा-लालू यादव जिन्दाबाद। वहां वर्षा हो रही थी, उसके बाद भी 9 बजे रात तक इनको सुनने के लिए लोग वहां थे। महोदय, यह स्टेशन नेपाल सीमा पर है। हजारों लोग नेपाल से आए थे, क्योंकि नेपाल के लोग भी जब भारत आएंगे, तो वहीं से बड़ी लाइन की गाड़ी पकड़ कर भारत आएंगे। महोदय, उसी मीटिंग में उन्होंने कुछ घोषणाएं की, जिन पर अमल हो रहा है। महोदय, समस्तीपुर डिवीजन में अब सिर्फ 94 किलोमीटर छोटी लाइन रह गई है। सकरी से निर्मली, बीच में झंझारपुर, जो मेरा गांव है और फिर झंझारपुर से लौकहा। सकरी से निर्मली 51 किलोमीटर है और झंझारपुर से लौकहा 43 किलोमीटर है। उस पर काम हो रहा है, उसकी मंजूरी हो चुकी है। एक और बड़ा प्रोजेक्ट है-निर्मली से थरबीटा का। उस पर भी काम हो रहा है। महोदय, हम रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहेंगे कि उसमें थोड़ी तीव्रता लाई जाए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन): आप कंकलूड कीजिए।

प्रो. राम देव भंडारी: महोदय, बस एक मिनट। माननीय मंत्री जी ने संकल्प लिया है कि भारतीय रेल को दुनिया का एक नंबर रेल बनाएंगे। हम सभी का विश्वास है कि निश्चित रूप से मंत्री जी इस भारतीय रेल को दुनिया का एक नंबर रेल बनाएंगे।

महोदय, अपनी बात खत्म करने से पहले मैं दो पंक्ति बोलना चाहता हूँ।

“सिर्फ हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं
मेरी कोशिश है कि सूरत बदलनी चाहिए।”

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक, 2007 का और रेल मंत्री लालू जी ने जो संकल्प लाया है, उसका समर्थन करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRIMATI N.R DURGA (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am grateful to you for giving me an opportunity to speak on the Railways Appropriation Bill. Though it is a ritual that the hon. Railway Minister comes before Parliament for its approval enabling appropriation of certain sums from the Consolidated Fund of India to meet the financial requirements of the Railways, but, at the same time, it gives us an opportunity to ventilate our demands and grievances pertaining to our State. So, without deviating from the convention, I wish to place some of the problems that are being faced by the people of Andhra Pradesh with respect to the Indian Railways.

Sir, in the first instance, I congratulate the hon. Minister for fulfilling a long-standing wish of the people of my Chittoor district by electrifying Renigunta-Katpadi section and he has kindly consented to inaugurate the same on 8th December, 2007. I also wish to congratulate him for inaugurating the Red Ribbon Express today. It was to be started, I think, four years ago, but, for the reasons best known to him, it was started today; anyway, better late than never. The Red Ribbon Express is the world's largest mass mobilization drive and is a

Significant step forward in the fight against the HIV/AIDS epidemic in India. The aim of this Express is to create awareness among the people, particularly, in the high-risk groups, about HIV/AIDS and its implications. I think, that a couple of compartments are also exclusively meant for treating HIV/AIDS victims. I request the hon. Minister to kindly explain in detail about the Red Ribbon Express to this august House.

Sir, we were very happy when the hon. Railway Minister sanctioned the 'Palace on Wheels' to Andhra Pradesh to promote tourism in the State on the lines of a train running between Delhi and Rajasthan. The idea was to boost and promote tourism in Andhra Pradesh, because the Government of Andhra Pradesh is attaching high priority to tourism promotion, as it could generate wealth and employment. This is one of the areas where there is vast employment potential. It was sanctioned long ago. I wish to know the reasons behind the enormous delay in introducing the same. Hence, I request the hon. Minister to immediately take steps to introduce Palace on Wheels which will not only promote tourism but also provide employment opportunities.

Sir, the other point is this. As the House is also aware, we, largely, depend on foreign countries for our fuel needs. Some time ago, the Railway thought of giving emphasis on using bio-diesel. It was, in fact, a step in the right direction. But, the problem is that the Ministry of Petroleum is now allowing only 5% Ethanol to be mixed with diesel. Sir, when countries such as Brazil and others are allowing 15%, why is it that we are allowing only 5%? Hence, I request the hon. Minister to co-ordinate with the Petroleum Minister and persuade him to allowing mixing of 13% Ethanol with diesel which, I am sure, will help the Railways in saving foreign exchange and earning more revenue to take up other projects. I would also like to know that in how much area of the Railway land the Ministry has allowed the IOC to grow Ratan Jyot Plants?

Sir, taking advantage of this opportunity, I wish to place before the hon. Minister some of the proposals from Andhra Pradesh for his kind consideration and approval. Sir, we have been demanding for a new Railway Line between Bhadrachalam and Kowur. The survey has already been conducted, which assessed an estimated 26% return. This line will also serve as alternative route connecting backward areas of Telangana and North Coastal districts of the State. The second one is, there is a need for a new line between Nadikudi and Srikalahasti. Sir, as per an assessment, there is a 15 per cent rate of return on this route. Besides linking backward areas, this line will be an alternative route to link the southern States of Tamil Nadu, Kerala and Karnataka, particularly, during cyclone, which is quite frequent in this part of the country and disrupts rail traffic seriously due to bridges, etc. So, I request the hon. Minister to include this project, at least, in the next Railway Budget.

Sir, Phase-I of the MMTC has been taken up and there is a need for the second phase of MMTC in the twin-cities of Hyderabad and Secunderabad. The State Government has agreed to contribute two-thirds of the total cost of the second phase of the MMTC. In spite of this, the Railways have so far not been sanctioned for the second phase. So, I request the hon. Minister to kindly expedite this and do the needful for the people of twin cities.

Sir, Chittoor is the headquarter of the district Chittoor. Being the headquarter, it is expected that, at least, important trains are stopped here. But, it is not happening. So, there is a need to stop some important trains at Chittoor. ...*(Time-bell)*... Sir, I will take only two minutes more. Sir, Madurai-Manmad, Yaswantpur-Howrah trains are not stopping here. So, I request the hon. Minister to instruct the officials concerned to stop these trains at Chittoor forthwith.

Sir, the next issue is, Pakala-Dharmavaram gauge conversion work is going on at snail's pace. This should be jaced up and in a time-bound manner, it should be completed.

Sir, then, cleanliness is another area for cause of concern, particularly, at stations situated in small towns. No doubt, cleanliness has improved in metro end major stations, but the situation is the same as it was earlier in small towns. So, there is a need to put extra effort in maintaining cleanliness at stations and also in trains, particularly, in passenger and express trains.

Then, Sir, there is some problem with regard to transportation of eggs and fish in tnuns. Now, Railways is not treating fish and eggs as perishable items. As a result, the entire lii^Sic of eggs and fish has gone to road transport and the Railways is l&sing Rs. 20-30 crores annually. So, I request the hon. Minister to accede to the request of the growers and traders of fish and eggs to look into the issue, and, as demanded by theih, 20 per cent concession may be given for transportation of fish and eggs and they also be provided with suitable rakes for transportation of eggs and fish.

Sir, with these words, I request the hon. Minister to kindly ponder over the issues raised by me, which are not only in the interest of the Railways but also in the interest of the State and people of Andhra Pradesh and do the needful. Thank you. Sir.

कुमारी निर्मला देशपांडे(नाम-निर्देशित): उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले सदन के सभी सदस्यों के साथ मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहती हूँ। मैं बहुत संक्षेप में उन्हें दो-तीन सुझाव देना चाहती हूँ।

महोदय, कश्मीर के श्रीनगर तक रेल ले जाने के लिए पता नहीं कितने प्रधानमंत्रियों के पत्थर लगे हैं, लेकिन आप मंत्री जी के ही कार्यकाल में वह काम बहुत तेजी से आगे बढ़ रहा है। उसमें मेरी उनसे एक ही गुजारिश है कि बारामूला तक तो आप पहुंचे ही है, कुपवाड़ा तक भी रेल ले जाएं, तो उसका बहुत असर होगा।

मुझे इस सिलसिले में दूसरी बात यह कहनी है कि जोधपुर से करांची की तरफ जाने के लिए रेल बनी तो है, लेकिन जिस तरह से वह चलनी चाहिए, चल नहीं रही है। तो अगर करांची से अजमेर तक की रेल के बारे में अगर मंत्री जी सोचें, तो आज ही मंत्री जी करांची बिना गए भी चुनाव जीत सकते हैं। इस तरह अगर अजमेर से करांची तक रेल बन जाए, तो इनकी जीत तो सुनिश्चित हो जाएगी।

तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि बौद्धों के चार धाम हैं-राजगीर, बोधगया, सारनाथ तथा लुम्बिनी-कुशीनगर। लुम्बिनी जो है, उसका थोड़ा-सा हिस्सा नेपाल में है। अगर इन चार धर्मों को जोड़ने का काम रेल के द्वारा हो, यानी गोरखपुर से भैरवां तक रेल चलाई जाएं, तो यह विश्व बौद्ध यात्रियों के लिए बहुत सुविधा होगी। अतः इसकी तरफ भी रेल मंत्री जी अवश्य ध्यान दें।

मैं चौथी बात कह कर समाप्त करूंगी कि जो समझौता एक्सप्रेस है, दिल्ली से लाहौर, वह अगर सीधी चली जाए तथा उसमें पंजाब के दो-तीन स्थानों में रुकने की, यानी यात्रियों के उतरने की और चढ़ने की भी व्यवस्था हो, तो इससे पंजाब वालों के लिए बहुत सुविधा होगी।

महोदय, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं बहुत आभारी हूँ। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J.. KURIEN): Thank you. Madam, for being brief and pointed. Now, Shri Sanjay Raut.

SHRI SANJAY RAUT (Maharashtra): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for giving me time to express my views on Supplementary Demands for Grants of the Railways.

Sir, Mumbai is the commercial capital of India, which contributes a large percentage to the Central taxes. However, I must say that Mumbai is still getting a step-motherly treatment

for its development from the present Central Government. Sir, as you know, the working population of Mumbai largely depends on suburban trains to go to their places of work. In other words, we could say that it is the lifeline of Mumbai. Unfortunately, the Railway Ministry had ignored the needs of railway commuters of Mumbai for many years. This has resulted in an unbearable situation for the daily passengers, who spend, at least, valuable two hours of the day to reach their places of work.

; Sir, Railways development projects were undertaken by the Mumbai Urban Transport Project (MRTP), which is monitored by the Mumbai Railway Vikas Corporation (MRVC). The MRVC decided to start work on 15 of the most important projects of the Central and Western Railways in Mumbai at a cost of more than Rs. 6000 crores. The World Bank had sanctioned a loan of Rs. 4000 crores with the condition that projects should be completed within the stipulated time. The Railway Ministry had made arrangements for these projects to be started from the year 2004-05. But if we look at the work done on these 15 important projects, we would be shocked to find that not only have almost all the projects been delayed, but also funds provided for these projects have been lying idle for more than four years.

Sir, I shall cite the examples of only a few of these projects to prove the gross negligence shown by Railway authorities in providing good transport facilities for the common Mumbaikars. One of the projects promised to purchase 157 new local trains at a cost of Rs. 1359.20 crores. A provision of Rs. 190 crores was made in the Railway Budget for the year 2004-05, but only 0.22 crores were actually spent in that year. The story continues till today; the total expenditure made under this Head till December, 2006 is only Rs. 201.24 crores while a huge amount of Rs. 1157.96 crores has still not been spent. As much as 85 per cent of work remains to be done in the matter of purchase of new local trains.

If we consider the example of the project of the new Kalyan railway yard, not a single rupee has been spent on this project. Same is the story of a new suburban railway station, Oshiwara, on the Western Railway. The total cost of the new station was estimated at about Rs. 6 crores but only Rs. 4 lakhs have been spent till December, 2006.

Let us take the case of strengthening the railway tracks on both Central and Western Railways. Sir, you will be surprised to know that almost no money was spent on this project till December, 2006. The total cost of the project of the Virar car shed and yard was estimated at Rs. 59.50 crores, but more than 60 per cent of the amount has not been spent even after four years.

Sir, many social organisations, as also vigilant commuters, have an authentic information through the Right to Information Act which shows that Railway officials have spent more than Rs. 36 lakhs on air fare and more than Rs. 18 lakhs on foreign tours to study these projects, visiting countries like USA, UK and France. They have also spent more than Rs. 24 lakhs on air travel and hotel bills in that country in the year 2005-06 alone. These top Railway officials not only give false promises to the people of Mumbai, but also mislead both the Cabinet and the State Railway Ministers. Whenever they hold meetings about the progress of these projects in Mumbai, they project beautiful and attractive dreams through advertisements in the print media. They also misled the World Bank Officials whenever they visited the project sites.

Sir, this Government, and particularly the hon. Prime Minister, have promised to change Mumbai into Shanghai, but looking at the actual performance of the Government, it seems Mumbai will not become Shanghai, but a nightmare for the common Mumbaikar. Please tell

5.00 P.M.

Them not to shown any more dreams to us but to work honestly and dedicatedly to fulfil the promises they have made to the common man of Mumbai.

सुश्री सुशीला तिरिया(उड़ीसा): उपसभाध्यक्ष महोदय,आपने मुझे इस रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल पर बोलने का जो मौका दिया,इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगी। इस विषय पर मैं यह कहना चाहूंगी कि हर साल रेलवे का एक जनरल बजट और एक सप्लीमेंटरी,एप्रोप्रिएशन का काम है और जो उनको समझ में आए,वह करना भी उनका काम है। इस तरह का यह एक प्रोसेस में आ गया है। मैं केवल कुछ मुद्दों पर उनकी दृष्टि आकर्षित करना चाहूंगी और ज्यादा लंबा भाषण न देते हुए कुछ मुद्दों पर ही बोलना चाहूंगी। हम हर साल जिन मुद्दों पर बोलते आए हैं,उनमें से कुछ मुद्दें तो इन्होंने पूरे किए हैं,मगर कुछ अभी बाकी है।

महोदय,मेरे एक साथी नॉर्थ ईस्ट से और हम दो उड़ीसा से बैठकर आपस में बात कर रहे थे,मेरे यह साथी नॉर्थ ईस्ट असम से आते हैं। हम लोगों ने एक चिंता व्यक्त की है कि पूरे देश में अगर वाकई रेलवे की तरक्की करनी है,तो रेलवे के माध्यम से हम कुछ ऐसे क्षेत्रों का डवलपमेंट करना है,कुछ ऐसे क्षेत्रों के लोगों को देश की मुख्यधारा में लाने का काम करना है और उसके लिए ऐसे क्षेत्रों को मंत्री जी को रेलवे विभाग की तरफ से प्रायरीटी पर लेना चाहिए,जहां पर पिछड़े हुए लोग ज्यादा रहते हैं,यहां पर पहाड़ी अनडवलप्ड लोग ज्यादा रहते हैं। आज भी देश में कुछ ऐसे क्षेत्र हैं,जिन्हें देश की मुख्यधारा में जोड़े जाने की उम्मीद है,मगर अभी उनके लिए कुछ काम करना बाकी है। आज भी देश में कुछ ऐसे डिस्ट्रिक्ट हैं,कुछ ऐसे इलाके हैं,जहां के लोगों ने रेलवे और रेलवे लाइन को देखा भी नहीं है। तो सबसे पहले मैं मंत्री जी को और विभाग को यह निवेदन करना चाहूंगी कि वह मेरे इस निवेदन को ध्यान में रखें। आप जितना भी नाम रेलवे विभाग की तरफ से कमाएं,मैं अपने रेलवे मिनिस्टर साहब को,तीनों मंत्रियों को मुबारकवाद देना चाहूंगी,क्योंकि आपने देश के अंदर तो नाम कमा लिया,विदेश में भी आपका नाम हो गया है,क्योंकि आपके समय में रेलवे में बहुत तरक्की हुई है। फिर भी जैसा मैंने कहा कि देश के अंदर इंटरनली कुछ काम करने को अभी भी बाकी है।

महोदय,रेलवे अपना एक स्वतंत्र बजट,जनरल बजट से हटकर,एक स्वतंत्र बजट का प्रावधान करने जा रही है। मैं यह जानना चाहूंगी कि रेलवे का स्वतंत्र बजट होने के बाद रेलवे का। खर्चा करने की क्या पॉलिसी रहेगी? क्या उसी पॉलिसी के तहत,जो क्षेत्र अभी भी रेलवे से नहीं जुड़े हैं,रेलवे लाइन की कमी के कारण जहां पर इंडस्ट्रीज नहीं जा पा रही है,जहां पर लोगों के लिए केवल कम्युनिकेशन के अभाव में अच्छी-अच्छी यूनिवर्सिटी,अच्छे-अच्छे कॉलेज नहीं बन पा रहे हैं,वहां कुछ काम करेंगे? यह देखा गया है कि विदेशों से कॉलेजों में,पढ़ाने के लिए जो अच्छे-अच्छे प्रोफेसर आते हैं,वे सबसे पहले पूछते हैं कि उधर कम्युनिकेशन क्या है? रेलवे की कम्युनिकेशन है क्या? कोई प्लाइट की कम्युनिकेशन है क्या? आज विकास में रेलवे की कितनी ही मुख्य भूमिका है,इसे हम इससे महसूस कर सकते हैं।

महोदय,मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगी कि स्पेशल फंड होने के बाद भी देश में कुछ ऐसी लाइनों का काम बाकी है,जहां पर अभी भी छोटे-छोटे पुराने जमाने के फाटक है,जहां मीटर गेज है और उसको ब्रोडगेज करने की जरूरत है। इतनी सारी प्रगति होने के बाद भी रेलवे में बहुत सारे काम होने के बाद भी क्या आप ब्रोडगेज करने के काम को प्रायरीटी के बेसिस पर नहीं ले पाएंगे? मैं निवेदन करना चाहूंगी कि जहां-जहां मीटर गेज और नैरो हैं,उधर उसको ब्रोडगेज करने का रेलवे मिनिस्टरी की तरफ से कोशिश होनी चाहिए। जैसे कि उड़ीसा में रुपया-बांगड़ी पोसी है,बहुत लंबा डिमांड होने के बाद रुपया-बांगड़ी पोसी लाइन अभी ब्रोडगेज हुई और भुवनेश्वर तक एक ट्रेन चली है,जो भुवनेश्वर में मंत्री जी ने खुद इनऑगरेट करके वादा किया और उसको पुरी तक चलाने का उस फंक्शन में कहकर आए,मैं अनुरोध करूंगी कि यह जो भुवनेश्वर तक ट्रेन चली है,भुवनेश्वर से पुरी मात्र 60-70 किलोमीटर है,थोड़ा सा आगे पुरी तक बढ़ाने की आप कोशिश करें। नॉर्थ ईस्ट न्यू बंगा गांव का मीटरगेज अभी भी है।

उसको भी उस एप्रोप्रिएशन बिल ही,बजट की धनराशि के तहत लिया जाना चाहिए,यह मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी,क्योंकि असम की बहुत दिनों से यह मांग है,नॉर्थ-ईस्ट की बहुत दिनों से यह मांग है और नेशनल प्रोजेक्ट के तहत Boguebil Rail-Cun-Road Bridge. जो स्वर्ण रेखा ब्रह्मपुत्र नदी के ऊपर है,उसके लिए भी मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी। अभी शायद उसको नेशनल प्रोजेक्ट के तहत लिया गया है। यदि लिया गया है तो मैं जानना चाहूंगी कि उसके लिए

कितनी धनराशि अलॉट की गई है और कब तक इसको सरकार की तरफ से या रेलवे विभाग की तरफ से पूरा करने का प्रावधान है?

सर, मैं ज्यादा न कहते हुए यह भी जानना चाहूंगी कि क्या रेलवे विभाग की तरफ से हर राज्य की राजधानी को रेलवे की मुख्य धारा में लाने के लिए कोई स्पेशल पैकेज है ? जैसे नॉर्थ-ईस्ट की 7 स्टेट्स हैं, जैसे उड़ीसा का सारा पहाड़ी इलाका है, जो ट्राइबल इलाका है, इनको भी रेल लाइन से जोड़ने की कोई स्कीम है ? क्या किसी भी राज्य की राजधानी को हम रेलवे से जोड़ सकते हैं, रेलवे से वह कनेक्ट हो सकती है ? तो मैं समझती हूँ कि अगर ऐसा कोई स्पेशल पैकेज आपके पास है, तो उसमें आप इनको भी जोड़ने का काम करेंगे, इन स्टेट कैपिटल्स का स्पेशल पैकेज के तहत आप जोड़ने की कृपा करेंगे।

सर, मैं शार्ट में बोलते हुए यह भी निवेदन करना चाहूंगी, डिटेल में न बोलते हुए मैं केवल प्वाइंट ही बताना चाहूंगी कि Baripada-Rupsa की जो रेल लाइन है, अभी Baripada तक चली है, लेकिन 1905 से यह लाइन Rupsa-Bangriposi Railway line के नाम से जानी जाती है और Rupsa-Bangriposi Railway line को काफी लम्बे समय से Keonjhar से जोड़ने की डिमांड पब्लिक की तरफ से हम लोग करते आए हैं। मैं निवेदन करूंगी कि आप जल्दी से जल्दी इसका सर्वे कराके इस पर काम पूरा कराने की कोशिश करें।

सर, एक Badam pahar-Tata Nagar Train हैं, इसकी एक ट्रेन सुबह Tata Nagar से आती है, Badam Pahar पर एक या डेढ़ घंटा रुकने के बाद, कभी आधा घंटा रुकने के बाद वह Tata Nagar वापिस जाती है। मैं यह कहना चाहूंगी कि यह बस की तरह ट्रेन चलाने की क्या जरूरत है बस आएगी, थोड़ी देर रुकेगी और फिर वही बस वापिस जाएगी। मेरा यह निवेदन है कि सुबह Badam Pahar से एक ट्रेन चलती है, वह Tata Nagar रुकनी चाहिए और Tata Nagar से जो ट्रेन चलती है, वह Badam Pahar में रुकनी चाहिए। इस तरह से हर रोज़ एक-दो अल्टरनेट ट्रेन चलानी चाहिए, क्योंकि दूरी ज्यादा लम्बी नहीं है। चूंकि जमशेदपुर, टाटा नगर बिजनेस सेंटर है, वहां के लोगों को वहां बिजनेस संबंधी काम होता है, इसलिए वहां के लिए एक ही ट्रेन sufficient नहीं है।

सर, मैं आखिर में एक और प्वाइंट कहना चाहूंगी, जैसा कि हमारे डा. के मलयसामी जी ने कहा कि पुडुचेरी से भुवनेश्वर के लिए एक नई ट्रेन चलनी चाहिए, मैं उनकी बात का भी समर्थन करना चाहूंगी

दूसरे, सर टेलीविजन दो-चार दिन पहले लगातार दिखा रहा था कि स्वर्गीय प्रधान मंत्री जी, श्री चन्द्रशेखर जी की सरकार के समय एक inauguration हुआ था, मेरे ख्याल से 10-12 साल से ज्यादा हो गए हैं, Bolangir-Titilagarh पर एक crossing है और जैसा कि मैंने कहा है कि बहुत सारी लाइन का मीटर गेज से ब्रॉड गेज। मैं कन्वर्जन और बहुत सारे crossings हैं, जिन पर काम करने की, जिनमें सुधार करने की रेलवे की मिनिमम रिक्वायरमेंट्स है। रेलवे में भले ही जितनी तरक्की करें, चाहे मेट्रो चलाएं, लेकिन अभी भी हम crossings में सुधार नहीं कर पा रहे हैं, अभी भी हम मीटर गेज को ब्रॉड गेज में कन्वर्ट नहीं कर पा रहे हैं, तो क्या सुधार के रास्ते पर हम बराबर चल पा रहे हैं। Balangir-Titilagarh लाइन पर एक Hatibandha crossing है, बहुत समय पहले रेल मंत्री जी उसको inaugurate किया था, मैं कहना चाहूंगी कि जहां-जहां भी मंत्री जी किसी चीज को inaugurate करके आए हों, चाहे किसी भी सरकार के वे रेल मंत्री हों, उनको पूरा करने का काम किया जाना चाहिए, ताकि किसी दूसरे रेल मंत्री को उसे दोबारा inaugurate न करना पड़े। लगातार दो रेल मंत्रियों ने उसे inaugurate किया, लेकिन वह अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मैं निवेदन करना चाहूंगी आप तीनों रेल मंत्रियों से कि आप मेहरबानी करके उसे पूरा कराने की कृपा करें। Public की inconvenience का ज्यादा समय तक रहना ठीक नहीं है। जैसा कि हमारे भाई सुरेंद्र लाठ जी ने कहा, Talcher Titilagarh की जो रेलवे लाइन है, इसमें बहुत slow काम चल रहा है। इस काम को आज भी करना है और कल भी करना है, लेकिन एक चीज मुझे समझ में नहीं आती है कि एक बार funds allot होने के बाद इतना slow काम करने की जिम्मेदारी किसकी है ? क्या हम ठीक से supervision नहीं कर पाते या उधर के जो regional offices हैं, हम उनकी ठीक से देखभाल करके काम नहीं करवा पाते हैं, इतना ढीला काम होने का कारण क्या है ? आप इसको थोड़ा देखिए और विभाग की तरफ से जहां भी funds का allocation हुआ है, उस काम को पूरा कराने का कष्ट आप करें। मैं ज्यादा न कहते हुए, केवल इतना ही कहूंगी कि जो-जो points मैंने रखे हैं, मैंने ज्यादा लंबा भाषण नहीं दिया है, क्योंकि मुझे limited points रखने हैं और

आपसे काम करवाने हैं, ये छोटे-छोटे काम हैं, ये ज्यादा पैसे के काम नहीं हैं, अतः मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी कि वे इन कामों को पूरा कराएं। धन्यवाद।

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me the opportunity to participate in this important debate on the Appropriation (Railways) Bill. I am standing here in support of the Bill. It is needless jargon to talk about planning and economic development without adequate transport and energy supply system. Our State has about 11-12 kilometers of railway track per one thousand kilometer of area.

Sir, you will be surprised to note that the natural gas, abundant in quantity, is being flared up daily to the extent of more than one crore of rupees in our State. Why is it going on? The main hindrance in the use of natural gas in Assam is due to lack of adequate transport system in Assam. Sir, the hon. Member from Orissa, Tiriyaji, has already raised some important points and mentioned the trouble being faced in the railway system. I would like to raise two or three points here.

Sir, there is no provision made for doubling of railway track for the benefit of the north-eastern people. There is no double track system in Assam. The single track was laid down during British period in 1901. When the Central Government talked about 'Look East' policy, I was happy to hear that. But without improvement of railway sector in the North East, the 'Look East' policy of the Union Government cannot be successful.

Sir, the railway is not thinking about the railway electrification in our State. So, I request the hon. Railway Minister to introduce the electrification system in our State. Sir, with regard to the Boggibil bridge, fourth over the River Brahmaputra, which was proposed in 1997, has not yet been completed. This bridge will be completed by the year 2012.

Sir, I would like to request the hon. Minister to release funds regularly to complete the bridge in time. Sir, I would like to request the Ministry to expedite the gauge conversion work of Rangapara-Rangia, Morkok-Cheleng-Jonai sector. Sir, after the completion of the Bogibeel Bridge this route will be useful for the North Eastern people. We are happy that the Railway Minister has sanctioned a special train to Puri from Guwahati. Sir, the local people of our State are demanding Puri Express to be renamed as Srimanta Shankardev Express. So, I request the hon. Minister to name Puri Express as Srimanta Shankardev Express. (*Time-belt*) Sir, a new rail line between New Mainaguri and Jogigopa is proposed by the Railway Department and the construction work is going on. I would request the hon. Minister to extend this railway line from Jogigopa to Guwahati via Barpeta-Daulasal Hajo. This will be a new line. So, I would request the hon. Minister to look into this. With these few words, I would like to conclude my speech. Thank you.

श्री शरद अनंतराव जोशी (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष जी, प्राध्यापक भंडारी जी ने पूरा भाषण आरती उतारने में दिया, आपकी अनुमति अगर हो तो मैं भी एक मिनट आरती उतारना चाहता हूँ। मैं भी लालू प्रसाद जी का रेलवे मंत्री का जो अवतार है, उसका बहुत प्रशंसक हूँ। उनके आने के बाद रेलवे में जो साफ-सुथराई आ गई, कार्य क्षमता बढ़ी, समय पर छूटना शुरू हो गया और उससे भी ज्यादा एक व्यापारी नजरिया आने से तीस हजार करोड़ रुपये का मुनाफा दिखाया, मजदूरों के लिए छः महीने का बोनस जारी किया, यह दिखता है कि कोई भी कार्य क्षमता बढ़ाने की दृष्टि से जो करना चाहिए, वे कर चुके हैं, लेकिन यह करते समय उन्होंने एक खास विशेषता, कुशलता दिखाई है जो यूपीए के अन्य मंत्रियों को दिखाने का नहीं जमा। उन्होंने कुल्हड़ से शुरूआत की, खादी के कपड़े से की और वहां से वह कब आउटसोर्सिंग में गए, नए खान-पान की व्यवस्था में कब गए, किसी को पता भी नहीं लगा। मुझे लगता है कि इस तरह की कुशलता अगर श्री मनमोहन सिंह के पास होती तो अणु करार के बारे में भी कम्युनिस्टों को बिना समझे वह करार हो जाती, इसी तरह से अगर Provident Fund के interest के बारे में Finance मंत्री की जगह पर श्री लालू प्रसाद जी होते

तो कोई भी झगड़ा हुए बिना यह काम चल जाता। मैं उनका प्रशंसक तो हूँ और उनको यह विनती करूंगा, खासकर के वेलू साहब से भी कहूंगा, क्योंकि वह उनके बड़े कामयाब assistant रहे हैं, कि आप जरा रेलवे का एक मैप सामने लेकर बैठिए, मैं महाराष्ट्र से आता हूँ, महाराष्ट्र की निर्मला देशपांडे है, उन्होंने राजस्थान की बात की, कश्मीर की बात की, संजय राउत साहब हैं, उन्होंने मुम्बई की बात की, मैं महाराष्ट्र की बात करने वाला हूँ। महाराष्ट्र के हित के लिए नहीं, लेकिन महाराष्ट्र की जो Geographical लोकेशन है, वह इस तरह के है कि पूरब से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण जाने वाले सारे के लिए जंक्शन स्टेट है और आज आप नक्शा अगर देखेंगे तो केवल ब्रिटिश के जो दृष्टिकोण थे उनके अनुसार ही लाइनें बनाई गई, इसी कारण से बहुत ही विचित्र तरह के रेलवे लाइनें हैं। दक्षिण से आने वाली गाड़ियां उत्तर जाने के पहले फिर एक बार दक्षिण की ओर मुड़कर फिर उत्तर जाती हैं। इस तरह के दो-चार लाइनें आपको बताता हूँ, वह आप देखेंगे तो करीब-करीब हर लाइन के कारण तीन सौ या तीन सौ से ज्यादा किलोमीटर की यात्रा बच जाएगी। आप अभी लालू जी विमान से कंपिटिशन करने की बात कर रहे हैं, अब यह किराया कम करने से ऐसे नहीं बनेगा क्योंकि विमान कंपनियां ऐसी निकली हैं कि जो पांच सौ रूपए में दिल्ली से मुम्बई ले जा रही है, तो आपके लिए इससे कम किराया करना तो संभव नहीं होगा और समय भी आप उनसे नहीं बचा सकते हैं, लेकिन कम से कम आप यात्रा का जो फासला है, उसकी तो कम कर सकते हैं। आपके सामने तो हिंदुस्तान का, रेलवे का नक्शा है, मैं पहली लाइन बताऊंगा, यह है बडनेरा-हिंगोली। बडनेरा-हिंगोली जो आती है तो पूरे उत्तर से दक्षिण जाने वाली और दक्षिण से उत्तर जाने वाली रेलवेज की सारी जो एक कन्टूर लेती है, वह घूमकर आती है, वह बच जाएगा। सीधे नांदेड़ से हिंगोली से बडनेरा, बडनेरा से वर्धा, वर्धा से उत्तर इस तरह की लाइन क्लीयर हो जाएगी। बाद से इसी तरह से वर्धा से नारखेड़ अगर लाइन बनती है, तो आज वर्धा से नागपुर होकर जो उत्तर जाना पड़ता है, इससे वर्धा से नारखेड़ जाना संभव हो जाएगा। इसकी तरह से पूर्ण और नासिक दो बड़े शहर हैं। इन दो शहरों के बीच में कभी भी रेल लाइन नहीं बिछी है, तो पूर्ण से मनमाड़ अगर लाइन बनती है, तो दक्षिण से पूर्ण होकर जो लाइनें आती हैं, उनमें फिर एक बार दौड़ जाने के बजाय, सीधे मनमाड़ होकर दिल्ली जा सकेंगे। हरेक प्रोजेक्ट के कारण करीब तीन सौ, चार सौ किलोमीटर का फासला बच जाएगा, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को खत भी लिखे हैं, इसके लिए प्रोजेक्ट के बारे में बोलते हुए भी मैंने प्रस्ताव रखे थे। वेलू साहब खुद लिख रहे हैं, तो मैं यह अपेक्षा रखता हूँ कि इन तीन प्रोजेक्ट्स के बारे में वे जरूर सोचेंगे।

सर, मैं फिर एक बार यह कहना चाहता हूँ कि मैं अपेक्षा रखता हूँ कि आगे चलकर लालू प्रसाद जी की कार्यक्षमता रेलवे तक ही सीमित न रहते हुए उनकी पदोन्नति हो जाए और दूसरे क्षेत्रों में भी रेलवे का जो फायदा हुआ, वह फायदा सारे देश को हो जाए और इतिहास में उनका नाम, लालू प्रसाद जी का नाम Gorbachev of India हो जाए, धन्यवाद।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, इधर दो महत्वपूर्ण घोषणाएं रेल विभाग से जनता के बीच में आई हैं। ये दोनों बहुत महत्वपूर्ण हैं। एक है freight corridor की और दूसरा, राज्य मंत्री वेलू जी ने रेलवे की संपत्ति को, जो दूसरे के हाथ में अतिक्रमण के द्वारा चली गई है, उसको हासिल करने के लिए कदम उठाने की बात की है। ये दोनों घोषणाएं रेलवे के स्वास्थ्य से संबंधित हैं। इसमें कोई शक नहीं कि रेलवे के स्वास्थ्य में सुधार हो रहा है, लेकिन कुछ ऐसी भी चीजें हैं, जिन पर रेल मंत्रालय को और रेल मंत्री को ध्यान देने की जरूरत है कि रेलवे के स्वास्थ्य में यदि सुधार हो रहा है, तो कुछ गाड़ियों में खान-पान की ऐसी व्यवस्था है कि यदि उस व्यवस्था में सुधार नहीं होगा, तो यात्रा करने वाले यात्रियों का स्वास्थ्य भी प्रभावित हो सकता है। इसमें कई ट्रेनों का मेरा व्यक्तिगत अनुभव है यात्रा करने का, जैसे श्रमजीवी ट्रेन का, मगध एक्सप्रेस का, डीलक्स का जो कोलकाता से आती है। इनके खान-पान की जो व्यवस्था है, राजधानी से लेकर अन्य सभी ट्रेनों में खान-पान पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है और खान-पान में पानी भी शामिल है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक स्टेशन पर था और "रेल नीर" को लोग पंसद करते हैं, authenticity दिखाई पड़ती है कि यह पानी ठीक होगा। जब मैंने बोतल देखी, मैं वह बोतल लाया भी और घर में पड़ी होगी, तो उस पर कोई मोहर नहीं थी कि यह unauthorised बोतल है पानी की। लगता था कि जो बेचने वाला था, खान-पान वाला, उसने उसे सस्ते में खरीद लिया था और रेल को सप्लाई दे रहा था। तो मुझे लगता है कि इसके ऊपर ध्यान देने की ज्यादा जरूरत है।

तीसरी चीज है कि रेलवे के जिस कार्यालय में आप जाइएगा, वहां लिखा रहता है—cleanliness and punctuality, तो cleanliness and punctuality मैं नहीं कहता हूँ कि सुधार नहीं हुआ है, लेकिन आप कोलकाता से ट्रेवल शुरू कीजिए, पटना से ट्रेवल शुरू कीजिए और ज्योंही गाजियाबाद गाड़ी पहुंचती है, गाजियाबाद में ट्रेन इतनी देर तक रुक जाती है कि ग्यारह बजे पहुंचने वाली ट्रेन से हम आते हैं और यहां पहुंचते हैं एक या दो बजे। तो हम जरूर चाहेंगे कि ऐसा कोई

Mechanism डेवलप हो कि राजधानी दिल्ली के आस-पास ट्रेनों के आवागमन में जो दिक्कत हो रही है, कम से कम उसको सुधारने की जरूरत ज्यादा है। तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आरक्षण में सुधार हुआ है। आमदनी के बारे में तो मेरे सभी साथियों ने रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी की प्रशंसा की वे प्रशंसा के काबिल हैं। जब सरकारी क्षेत्र में किसी महकमे की आमदनी बढ़ती है तो उस मंत्री को दाद देनी चाहिए, उसको बधाई देनी चाहिए। निश्चित रूप से लालू प्रसाद जी ने एक बड़ा काम इस क्षेत्र में किया है। महोदय, जिस राज्य से लालू प्रसाद जी आते हैं, मैं उसी राज्य से आता हूँ। इसलिए जो सवाल मैं उठा रहा हूँ, मैं यह नहीं कह रहा कि रेल मंत्री को उनके बारे में मालूम नहीं है लेकिन मेरा उनसे यह आग्रह जरूर होगा कि उन सवालों पर प्राथमिकता के आधार पर ध्यान देने की जरूरत है। महोदय, बाहर से जब यात्री वहां जाते हैं, तो बिहार में एंटर करते समय सबसे पहले उनका है, बक्सर स्टेशन पड़ता है। बक्सर स्टेशन एक ऐतिहासिक स्टेशन है। उसे पर्यटक केन्द्र का दर्जा दिया जा सकता है। वह धार्मिक नगर भी है। अगर हम इतिहास को देखें तो प्लासी और बक्सर की जो लड़ाई हुई, उसके अवशेष भी वहां पर मौजूद हैं, इसके साथ-साथ लाखों लोग हर साल वहां आते हैं और वहां गंगा स्नान भी होता है। इसलिए उस स्टेशन को डेवलप करने के लिए बड़ी कार्यवाही होनी चाहिए। मैंने इसी सदन में प्रश्न उठाया था और रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि आपके साथ उस स्टेशन का मैं निरीक्षण करूंगा। मैं माननीय वेलू जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने वहां रेलवे का निरीक्षण किया और हमें भी वहां बुलाया। लेकिन आज मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि आपने निरीक्षण किया, घोषणा भी कर दी, घोषणा का अच्छा असर भी हुआ लेकिन क्या कभी अपने रेलवे अधिकारियों से पूछा कि एक करोड़ से अधिक की आपने घोषणा की, उसका कार्यान्वयन किस ढंग से हुआ है? उसकी मॉनिटरिंग हुई है या नहीं? यह सवाल मैं इसलिए उठा रहा हूँ कि बक्सर स्टेशन बिहार का एक तरह से अंतिम बड़ा स्टेशन है।...(समय की घंटी)....उस स्टेशन को डेवलप करने का इंतजाम आपको करना चाहिए। महोदय, मैं दो-तीन बिन्दुओं को और रखना चाहता हूँ। कुछ ट्रेनें हैं। बक्सर में रांची एक्सप्रेस है। एक जगह सासाराम है जहां रेलवे का बड़ा मैदान है, वह घिरा भी हुआ है, लेकिन उसको अपग्रेड करने की जरूरत है तथा वहां पर रेलवे स्टेडियम बनाने की जरूरत है डुमरांव में श्रमजीवी एक्सप्रेस को रोकना चाहिए चूंकि यह जिले का दूसरा बड़ा स्टेशन है बड़ा लाभ हो सकता है। अंत में मैं यहीं बात कहना चाहता हूँ कि स्टेशनों पर जो गंदगी जमा हो रही है, रेलवे के स्वास्थ्य में सुधार होने के बाद रेलवे के ट्रैक में भी सुधार हो। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI R. SHUNMUGASUNDARAM (Tamil Nadu): Thank you, Sir. Sir, on behalf of the DMK Party, I support the Bill. But, Sir, looking back, some of the promises made by the hon. Railway Minister in the earlier Budget, have not been fulfilled. The first and foremost is, Sir, the doubling of track from Chennai to Nagarcoil. Sir, when Dr. Kalaignar, the hon. Chief Minister, visited Delhi during July-August, 2006 and met Shri Lalujee in the Tamil Nadu House, he insisted that this doubling of the track must be immediately taken up, as it is a very important and crucial project. Sir, I understand, an assurance was given. But, still, nothing is happening on that line and that must be speeded up.

On the aspect of electrification, Sir, the Railways can very well afford to install its own energy plant. I understand that the Neyveli Lignite Corporation had come forward to establish a plant exclusively for the use of Railways. What has happened to that? Whether the Railways are taking up that project and will attempt to electrify all the tracks in the Southern Railways. Sir, some other electrification projects are pending. I will give a list, like, Madurai-Tuticorin, Maniachi-Nagarcoil, Dindigul-Coimbatore and Villupuram-Rameswaram. Similarly, for gauge conversion, which was promised, the two major projects are still pending — Myladuthurai and Karaikudi. In the last Budget, Rs. 408 crore was announced, but nothing has been done. I expect that it will be completed at the earliest. The Madurai-Bodi line, that has also not been completed. Then, there has been a demand for some of the very important new lines for a very long time, that is, Dindigul-Sabarimalai railway line. At least, Dindigul-Kumuli line must be executed at the earliest. Then, Erode-Palani, then Dharampuri-Morappur and Thiruppathur-Hosur via Krishnagiri are very important projects. Sir, I understand that Neyveli has a railway station but the frequency is not good. It should be connected to Trichy on the chord line and on the main line, that is, Chidambaram, or any possible nearest station

SO that the passengers from Neyveli and the cargo from Neyveli could move faster. Sir, then from Chennai to Pondicherry on the coastal line, this project was also discussed earlier, and something has to be done in this regard because the IT corridor is coming up in Chennai, and speaking of the IT corridor, now, the Velacherry MRTS is being completed. But, what has happened is that the Rajiv Gandhi road, which is a very important road in that area, has no pedestrian crossing. It is a very important road where the MRTS is using one side of the road and the IT industry is using the other side of the road. It is a beautiful road, but no pedestrian crossing, either overhead or underground is available. The Railways should take up this thing. There is no adequate parking space in the MRTS suburban stations. That should also be taken care of by the Railways. Now, I would like to refer to the congestion at the suburban metro station, particularly near the Central station. The suburban metro station is very much congested because there are not many platforms there. Only 4 platforms are there. The commuters suffer a great difficulty in the peak hours. Then Velacherry must be connected to St. Thomas Mount, which project was also originally discussed. That project must be speeded up so that there could be a circular metro line around Chennai city. Earlier, on two occasions, the hon. Minister, Veluji had promised that he would look into the Guindy railway station, and the lengthening of the platform of Guindy railway station so that the express trains from South like Pandiyan Express will be made to stop at the Guindy railway station. That has to be speeded up. With these words, I support the Bill.

श्री राजनीति प्रसाद(बिहार): सर, मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ कि 11 बजे से हम यहाँ हाउस में बैठे रहते हैं तो आप आधा घंटा या पंद्रह मिनट का लंच जरूर करिए। इससे हम लोगों को थोड़ा तकलीफ होता है।

प्रो. राम देव भंडारी: आगे से आपका ख्याल रखेंगे।(व्यवधान).....

श्री राजनीति प्रसाद: हां, इस बात का ख्याल रखिए।

महोदय, मेरे ख्याल से लालू जी को रेल मंत्री के तौर पर ओथ लिए हुए लगभग साढ़े तीन साल हो गए हैं। इससे पहले जो भी मंत्री रहे, उनके कार्यकाल में यह धारणा थी कि यह प्राइवेट कम्पनी को चला जाना चाहिए। यह मैं साढ़े तीन साल पहले की बात कर रहा हूँ। लेकिन जब लालू जी ने इस मंत्रालय को अपने हाथ में ले लिया तो पता नहीं क्या हुआ कि सिस्टम वहीं था, कर्मचारी भी वही थी, लोग भी वहीं थे लेकिन फिर भी ऐसी करामात हुई कि इसको बीस हजार करोड़ रुपये का फायदा हो गया जबकि वही आदमी काम करने वाले थे। तो कुछ बात है कि हस्ती मिटती नहीं हमारी। इस तरह से किसी आदमी के अंदर जो गुण होता है तो वह प्रदर्शित हो जाता है। इसलिए यह बड़ा काम हुआ है और इसके लिए मैं लोगों की तरफ से और अपनी ओर से भी उनको बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने यह करामात की है, बहुत विशाल करामात की है केवल हिन्दुस्तान के लिए ही नहीं, बल्कि दुनिया में दिखाने लायक काम किया है और रेलवे में इतना पैसा इकट्ठा करने का काम किया है। सर, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ क्योंकि आपने मुझे तीन मिनट बोलने का समय दिया है। पहले जो मालगाड़ी होती थी, उसको शंटिंग में रखा जाता था, इधर करो, उधर करो और एक-एक दिन, दो-दो दिन वह मालगाड़ी रेलवे स्टेशन पर खड़ी रहती थी। लेकिन अभी मालगाड़ी भी उसी तरह से जाती है जैसे पैसेंजर ट्रेन जाती है, जैसे एक्सप्रेस ट्रेन जाती है। अभी तो इसकी शुरुआत की है, कॉरिडोर बनना तो अलग बात है, उन्होंने अभी कॉरिडोर की शुरुआत की है, लेकिन किसी मालगाड़ी को रोका नहीं जाता है, बल्कि स्टेशन से साथ-साथ निकलती है, यह हम लोगों को साफ दिखाई पड़ता है।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि 130 किलोमीटर की स्पीड से आपने राजधानी को या कई ट्रेनों को चलाने का काम किया है। लेकिन दो-दो, तीन-तीन घंटे गाड़ी लेट हो जाती है, तो यह बड़े दुर्भाग्य की बात है। हम लोगों को समय से पार्लियामेंट पहुंचना होता है, तो हम लोग सोचते हैं कि पौने दस बजे पहुंचेंगे, आधा घंटा के लिए घर जायेंगे, नहायेंगे-धोयेंगे और फिर पार्लियामेंट चले जायेंगे, लेकिन यह ट्रेन पहुंचती ही ग्यारह बजे, सवा ग्यारह बजे है। इसलिए सर, बशिष्ठ भाई ने जो कुछ कहा है, उसके बारे में जरूर आपको ध्यान देना चाहिए। आप कोई मैकेनिज्म इस्तेमाल करिये, गाड़ियां आपकी ठीक चलती हैं, बड़ी रफ्तार से चलती है, लालू जी ने पहले कहा था कि रेल गाड़ियां ठीक टाइम से चलेंगी और

घड़ी मिलाइये, गाड़ी बिल्कुल ठीक टाइम से चलती है। वह स्टेशन से जरूर ठीक समय से खुलती है, लेकिन कहीं-कहीं, ऐसा उनको व्यवधान हो जाता है कि गाड़ियां दो घंटे, ढाई घंटे लेट हो जाती हैं। इस पर हम लोगों को ख्याल करना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि मैं बशिष्ठ भाई का समर्थन करता हूँ, क्योंकि हर चीज को हमारे बड़े आफिसर देख नहीं पाते हैं। मैं एक बात कहना चाहूँगा।(व्यवधान).....भाई मंगनी लाल मंडल जी शांत रहिए। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। सर, हमारी आदत है कि अगर बगल में कोई गप करता है, तो मैं बोल नहीं सकता हूँ।(व्यवधान).....

श्री मंगनी लाल मंडल(बिहार): सर, राजनीति प्रसाद जी जो बात कह रहे थे, मैं उसकी प्रशंसा कर रहा था।

श्री राजनीति प्रसाद: सर, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। देखिए, मैं भूल गया, मैं उसी तारतम्य में बोलना चाहता था। यह जो रेलवे की कैंटीन है, जहाँ पर खाना वगैरह बनाते हैं। अगर हम लोग लगातार जाते रहे और अगर हम लगातार खाना ट्रेन में खाते रहे, तो जरूर हम लोगों का पेट खराब हो जायेगा, हम लोग जरूर बीमार हो जायेंगे, इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि जो अथारिटी यहां बैठी हैं, हम लोगों को हमेशा ट्रेन से आना-जाना पड़ता है। इसलिए मेरी राय है।...(समय की घंटी)...सर, मुझे आधा मिनट का समय और दे दीजिए। इसलिए खान-पान के बारे में जरूर कुछ इंतजाम करिए।

सर, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। आपने एक बढ़िया काम किया है जिसकी वजह से हमको फर्स्ट ए.सी. में बढ़िया कम्बल वगैरह मिल जाता है, लेकिन जो साधारण ट्रेन्स होती हैं, जैसे मगध ट्रेन हुई, उसमें सेकंड ए.सी. होता है, श्रमजीवी ट्रेन हुई, उसमें सेकंड ए.सी. होता है, उनकी चादर वगैरह आप देख लीजिए, वे बहुत खराब होती हैं। हमको लगता है कि रेपर बदलते हैं और उसको लोग धोते नहीं हैं, इस का भी आपको ध्यान रखना चाहिए। ...(समय की घंटी)....सर, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। हमारा बोलने का समय नहीं था, फिर भी, आपने बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Dr. Radhakant Nayak. You take only two minutes. After that Mr. Ahluwalia will speak.

DR. RADHAKANT NAYAK (Orissa): Sir, I want to raise one or two issues. That is all.

First of all, I want to congratulate the Railway Ministry. The Railway Minister has brought in a large number of reforms in the Railways and he is considered to be a management guru not only in this country but also in various other countries and by a number of experts from all over the world. They are really attracted to what the Minister has done. I congratulate him and I also support this Appropriation Bill.

Sir, I just want to add a word to what my colleague, the hon. M.R from Mayurbhanj has stated. There is a small railway loop-line which is yet to be explored from Berhampore to Muniguda via district Phuibani. This is a district in Orissa which has not been touched by the Railways as yet. For centuries, it has been neglected. So, the Government should immediately explore the possibility of a new line between Berhampore to Muniguda via District Phuibani. This will go a long way in cutting short the distance from these areas to Vizag, Chennai, Mumbai, to even Kolkata and several other destinations of the country. This will not only cut short the distance, but will also open up a new area and new resources for the entire country. This district, which is yet to be covered by a railway line, has got bauxite, graphite and a large number of mineral resources. But these are yet to be explored. Due to non-exploration of mineral resources, this area has not been touched by civilisation as such. It is a very unfortunate situation. Therefore, Sir, I request the hon. Minister and the Ministry of Railways to quickly undertake a survey. This is a very short distance which needs to be investigated, and action should be taken so that the line is also constructed.

श्री जय प्रकाश अग्रवाल(राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सिर्फ आधा मिनट बोलना चाहता हूँ। जो हमारा पुरानी दिल्ली और नई दिल्ली रेलवे स्टेशन है, वहां पर व्यापारियों को बहुत असुविधा हो रही है। वहां जो

फॉरवर्डिंग एजेंट थे, वे लोग वहां व्यापारियों का माल लेकर बुक करते थे। आज-कल उनके साथ रेलवे स्टेशन पर बहुत सी घटिया ट्रीटमेंट हो रहा है। G.M. से बात करने के बाद भी कोई हल नहीं निकला। जो लोग तीस-तीस साल से वहां रजिस्टर्ड हैं, उनके बिल्ले बने हुए हैं, लाइसेंस बने हुए हैं। उनके साथ इस तरह का दुर्व्यवहार नहीं होना चाहिए। वे दिल्ली वाले हैं और हम लोग हमेशा उनकी मदद करते रहे हैं। मैं मंत्री जी से आशा करता हूँ कि जो कुछ ट्रीटमेंट हुआ, वे उसको रोकेंगे और लोगों को वहां दोबारा काम करने की इजाजत देंगे।

श्री एस.एस.अहलुवालिया(झारखंड): उपसभाध्यक्ष महोदय, पिछले ढाई, तीन घंटे से लालू जी की प्रशंसा में पुल बांधे जा रहे थे और बांधेन भी चाहिए, क्योंकि उन्होंने कुछ करके दिखाया है। यदि अच्छा काम हो रहा हो, तो प्रशंसा करते वक्त भी आदमी को कोई झिझक नहीं होती है। यहां पर सबने अपने-अपने इलाकों की बात भी कही है और प्रशंसा भी की है कि सुधार हुआ है। वैसे तो मैं पिछले 19 वर्षों से इस सदन में देख रहा हूँ कि हर रेलवे मंत्री की प्रशंसा होती है और प्रशंसा कुछ और भी होती थी। अभी-अभी राजनीति प्रसाद जी ने उपसभाध्यक्ष महोदय को रिक्वेस्ट करते हुए कहा कि आइंदा जब भी इतनी बहस हो, तो लंच ब्रेक हो जाना चाहिए। कांग्रेस के कोषाध्यक्ष *मोती लाल वीरा जी इतने सीनियर मैम्बर हैं, वे इस सदन में *.....(व्यवधान).....आज दोपहर को लंच ब्रेक नहीं हुआ।.....(व्यवधान).....पहले रेलवे मंत्री क्या करते थे? जिस दिन उनको अपना बजट पास करवाना होता था, सप्लीमेंट्री बजट पास करवाना होता था, उस दिन वे रेलवे कैंटीन फ्री कर देते थे कि मैम्बर जाएं, हुड्डा के खाकर चला आए, फिर बैठे। यहां पर पहचान के कितने दिन खाएगा? घर से जेब में पैसा लेकर आते नहीं मैम्बर। यहां पहचान में मिलेगा कि नहीं मिलेगा, पता नहीं अगला नहीं पहचाने, बोले कि पहचान में नहीं देंगे। पहचान का मतलब है सच में उधार, तो शायद मुश्किल पड़े। खैर, मैं लालू जी की प्रशंसा करता हूँ। वे हंसते-हंसते काम भी करते रहते हैं और कोई मांग लेकर जाए, उसको भी हसंकर टहला देते हैं। वे हमको भी पिछले कई वर्षों से टहला रहे हैं। महोदय, मैं उसी मुद्दे पर आता हूँ। वैसे तो अभी बोलते हुए शरद जोशी जी ने बड़ी विद्वता की बात कही कि अंग्रेजों ने जो जाल बिछाया था कि कहां से कोयला खदान का कोयला या आयरन और या ओर कोई चीज उठाकर पोर्ट तक पहुंचाएं। आरामगाह के लिए किस तरह से मसूरी पहुंचें, शिमला या दार्जिलिंग पहुंचें, कोडाईकनाल पहुंचें, इसके लिए उन्होंने अपना जाल बिछाया था। कहां समर कैपिटल हो, कहां विंटर कैपिटल हो, यह सोच उनके मन में थी। जब जनता जनार्दन का काम करना हो और जनता को दूसरी जगह पहुंचाना हो, तो जिस भावना से सरकार रेल चलाती है, उस भावना को पूरा करने के लिए हर चीज का ख्याल रखना पड़ता है। मैं पिछले कई वर्षों से मांग कर रहा हूँ कि पैसेंजर अपनी जगह हैं, परंतु भारत एक धार्मिक देश है। सिक्खों को एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान नांदेड़ है। मैं पटना साहिब से आता हूँ और लालू जी भी पटना साहिब के रहने वाले हैं। एक बार मैंने इन्हें तख्त हरमिंदर जी, पटना साहिब, जो गुरु गोबिंद जी का जन्म स्थान है, बुलाया था। ये मुख्य मंत्री थे, इन्होंने मुझसे कान में पूछा कि इसकी क्या डिटेल्स हैं, बता दीजिए। मैंने इन्हें बताया कि जब हमारे गुरु गोबिंद सिंह जी पैदा हुए थे, तब उनका सिंह नाम आनंदपुर साहब में पड़ा। जब यहां थे, तब उनका नाम गांविंद राय था। इन्होंने पूछा कि उनकी मेहतारी का नाम क्या था? मेहतारी मतलब मदर का नाम क्या था। हमने बताया माता गुजरी। बोले, ये तो अहिर थे। ये तो हमारे जात भाई थे। इन्होंने अपने भाषण में कह दिया कि गोविंद राय तो हम ही लोग हो सकते हैं। हम भी राय हैं, वे भी राय थे, हम तो उन्हीं के वंशज हैं। इन्होंने वहां बहुत बड़ी घोषणा कर दी। घोषणा करके कुछ पूरी की, परंतु अभी भी पटना साहिब का बाई पास से रेलवे के ब्रिज को क्रॉस करके पटना सिटी में, चाहे अंडर ग्राउंड कीजिए, चाहे ओवर ब्रिज कीजिए, वहां से रास्ता देंगे तो पटना साहिब में जाने वालों को बहुत सुविधा हो जाएगी। अभी तो गुलजार बाग होकर या अशोक राजपथ होकर लोगों को आना-जाना पड़ता है। इसमें बहुत दिक्कत है। बीस मिनट का रास्ता करीब डेढ़ या दो घंटे में तय करना पड़ता है। इससे तीर्थ यात्रियों के लिए बहुत सुविधा होगी। अगर यह तीर्थ यात्रियों के लिए कर दीजिएगा तो उसके लिए पटना साहिब की सारी जनता, मारुफगंज की सारी जनता भी आपकी कृतज्ञ रहेगी। महोदय, मैंने एक और मांग की थी कि नांदेड़, जो हमारा बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है, जहां पर हमारे दसवें गुरु गोबिंद सिंह जी महाराज ने ज्योति जोत समाते वक्त गुरु ग्रंथ को गुरु गद्दी दी थी, गुरु मान्यो वह ग्रंथ, सिक्ख धर्म एक यंगेस्ट रिलीजन है और 1708 में उन्होंने गुरु मान्यो ग्रंथ की आख्या देते हुए गुरु ग्रंथ को गुरु गद्दी दी थी, उसका बहुत बड़ा जलसा, बहुत बड़ा पर्व, त्योहार मनाया जाएगा, जहां पर सारे विश्व से लोग इकट्ठे होंगे। महाराष्ट्र सरकार और केन्द्र सरकार ने वहां के सौंदर्यीकरण के लिए करीब एक सौ करोड़ रुपए दिए हैं। महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि उसे जोड़ने के लिए अमृतसर से सच्चखण्ड एक्सप्रेस चलती है, तो नांदेड़ जाती है और वहां से वापस चली जाती है।

मेरा कहना है कि आप त्रिभुज बना दीजिए। वहां से आए, नांदेड़ जाए नांदेड़ से पटना साहिब आए, जो गुरु साहब का जन्म स्थान है और जन्म स्थान से फिर अमृतसर चली जाए। एक त्रिभुज बन जाए। एक “गुरु परिक्रमा एक्सप्रेस” के नाम पर या किसी के नाम पर भी वह रेल वहां तो बहुत सहूलियत होगी। यह इधर से भीघूमे। अप एंड और दूसरी तरफ से डाउन अमृतसर — पटना, पटना-नांदेड़-अमृतसर या अमृतसर — नांदेड़, नांदेड़-पटना, पटना-अमृतसर, चले तो मैं समझता हूं कि बहुत सहूलियत होगी। इसके साथ-साथ मैं इनका ध्यान एक और चीज की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि रेलवे में बहुत जिम्मेदारियां हैं। रेलवे की अपनी फोर्स है, आर.पी.एफ. है, रेलवे प्रॉपर्टी की रक्षा करती है, जी.आर.पी. है, यह भी गवर्नमेंट प्रॉपर्टीज की रक्षा करती है।

[श्री उपसभापति पीठासीन हुए]

पर अभी जो एक बात ध्यान में आई, वह यह कि बोलांगीर उड़ीसा के सैतला आयुध फैक्ट्री से करीब चौबीस वैगन एम्युनिशन और आर्म्स एण्ड एम्युनिशन बुक हुआ, जो राजस्थान में पहुंचना था। उसमें से दो वैगन मिसिंग हैं। इस रास्ते में दो वैगंस गायब हो गईं। वे पूरे हथियारों से भरी हुई हैं। यह बात तब ध्यान में आई है, जब राजस्थान में, जहां पर यह ट्रेन पहुंचनी थी, जब वहां से फैक्स मैसेज से सैतला बताया गया कि आपने कहा था कि 24 वैगंस भेजी गई हैं और यहां 22 पहुंची हैं, उनमें से इतने arms and ammunitions नहीं पहुंचे हैं, उसके बारे में पता लगाया जाए। पता नहीं भारत सरकार या रेलवे इसकी खोज-बीन कर रही है कि नहीं, तलाश करके कहीं मिली कि नहीं। ये दो डब्बे कहां कट गए। अभी कुछ दिन पहले मैंने पढ़ा था कि कोलकाता से आते वक्त राजधानी एक्सप्रेस का इंजन ट्रेन से अलग हो गया। इंजन का ट्रेन से अलग हो जाना अपने आप में एक बहुत बड़े खतरे की चीज है। वह ट्रेन से अलग हो गया। वह कैसे अलग हो गया? वह कैसे अलग हो गया? वह ट्रेन जरूर किसी स्टेशन पर खड़ी रही होगी, जहां पर किसी ने उसका हौज पाइप खोल दिया, उसकी सारी कनेक्टिंग चीज खोल दी। वह कुछ दूर तक तो साथ चला, उसके बाद वह पूरा खुल गया और अलग हो गया। एक बहुत बड़ी दुर्घटना हो सकती थी। इस पर ध्यान देने की जरूरत है। क्या ऐसी ही दुर्घटना के माध्यम से, जो ट्रेन 24 वैगंस arms and ammunitions लेकर जा रही थी, उनमें से पिछले दो डब्बे खोल दिए गए? पिछले दो डब्बे खुलने तो नहीं चाहिए, क्योंकि सबसे लास्ट डब्बा गार्ड का होता है। गार्ड का डब्बा सलामत पहुंचा और बीच से दो डब्बे गायब हो गए। ये कैसे गायब हो गए, यह सोचने की बात है और इसको गम्भीरता से लेना चाहिए। मैं समझता हूं कि जीआरपी और आरपीएफ एंव जो राज्यों की सरकारें हैं, जहां से ऐसी ट्रेनें गुजरती हैं, उन्हें इस पर ध्यान देने की जरूरत है। क्योंकि हमारे सामने मास्टर दा के काकोरी कांड का उदाहरण है कि जब ब्रिटिश साम्राज्यवाद की ट्रेनें जाया करती थीं, जो उनकी तिजोरियों को या उनके खजाने का या उनके आयुधको लूटने के लिए किस तरह से क्रांतिकारी लोग योजना बनाते थे। आज आतंकवादी लोग उसी तरह की डिजाइन बना कर उसको लूटने की कोशिश कर रहे हैं। उसका precaution किस तरह से लिया जाए, इस पर भी ध्यान देने की जरूरत है। यही कहते हुए मैं लालू जी को धन्यवाद देता हूं कि वे इस विधेयक को लेकर आए और मैं इस Appropriation Bill का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं सर्वप्रथम उन सभी 19 माननीय संसद सदस्यों के प्रति आभार व्यक्त करता हूं, जिन्होंने समय से अधिक बैठ कर 2007-08 के सप्लीमेंटरी बजट, जो हमारा on-going project हैं, इस पर अपना सुझाव दिया और अपने-अपने इलाके, सेगमेंट और क्षेत्रों के विषय में रेलवे के सन्दर्भ में अमूल्य सुझाव दिया। हम पूरे रेल परिवार की तरफ से उनका आभार व्यक्त करते हैं और आश्चर्य करना चाहते हैं कि फरवरी महीने में जो अगला रेगुलर बजट आएगा, तो पहले से ही जो दिए गए सुझाव हैं, हमारे मंत्रालय में इनका अध्ययन करके सारे देश भर का, सारे राज्यों का, सारे सेगमेंट का ध्यान दिया जाएगा। महोदय, किसी भी राज्य के साथ भेदभाव नहीं किया जाएगा या पार्टी या सारे बैरियर को तोड़ कर सबका ध्यान रखा जाएगा, चूंकि भारतीय रेल सभी की रेल है, देश की लाइफ लाइन है। इसी से हमें इसकी शोहरत को आगे बढ़ाना है। हमें सरकार का रेल मंत्रालय संभालते हुए साढ़े तीन साल गुजर गए। मैं अपने पूर्व के साथियों पर कोई टीका-टिप्पणी नहीं करना चाहता, करना भी नहीं चाहिए। महोदय, लेकिन यह वही रेल है, जिसकी शोहरत इस देश में ही नहीं, दुनिया भर में है। आज से दो दिन पहले फ्रांस के इन्सियाड के डीन, उनके और डीन और विभिन्न फैकल्टी के लोग इसके बारे में जानने के लिए आए थे। भारतीय रेल के सम्बन्ध में लोगों ने पहले भी सुना था और आज भी हमारे रेल अधिकारियों के इंस्टीट्यूट में ट्रेनिंग लेने जाते हैं, पढ़ने जाते हैं, समझने जाते हैं। दुनिया भर में आज जिसकी शोहरत बढ़ी है, यह वहीं रेलवे है, जो रेलवे डिविडेंट देने की स्थिति में भी नहीं था। महोदय, यह बात हम कई अवसरों पर बोलते हैं और बार-बार बोलना भी पड़ता है कि यह घाटे का सौदा बना हुआ था। रेल लाइन्स का नेटवर्क 57,000 किलोमीटर का था,

जो ब्रिटेन की सरकार ने हमको बना कर दिया था, लेकिन आजादी के 60 साल गुजरने के बाद, अभी तक हम केवल 63,000 किलोमीटर पर पहुंचे हैं। इस प्रकार आप हमारी रफ्तार को देख सकते हैं। इसी को हम कहीं ब्रॉड-गेज करते हैं और कहीं डबल लाइन करते हैं। भारतीय रेलवे की जो एग्जिस्टिंग लाइन्स हैं, माननीय सदस्यों ने उस ओर रेल मंत्रालय का ध्यान आकृष्ट किया। इस संबंध में मैं उनसे सहमत हूँ।

हमने 20,000 करोड़ रुपये सरप्लस अर्जित करके जो कमाई की, वह केवल कहने की बात नहीं है, रिजर्व बैंक में उसका पूरा लेखा-जोखा है। पूरा पैसा डायरेक्ट उसमें जाता है। तो कल की भारतीय रेल ने 20,000 करोड़ रुपये सरप्लस पैदा किए। पहले रेल मंत्रालय के लोग सरकार के पास जा-जा कर गिड़गिड़ाते थे। रेलवे की स्थिति बहुत ही अजीब थी, इस बात को सभी लोग जानते हैं। इसके संबंध में यह फोरकास्ट था कि अगले 25 सालों में भारतीय रेल का और भी दिवाला पिटने वाला है, इसलिए कर्मचारियों की छंटनी करो। महोदय, 20% पदों को समाप्त किया गया। कहा जाता था कि भर्ती नहीं होनी चाहिए, भाड़ा बढ़ना चाहिए। और हर बजट में बढ़ना चाहिए, हम लोगों को यही सुझाव मिले थे। कॉर्पोरेट हाउस के संबंध में, दुनिया भर में जो पढ़ाई करवाई जाती है, चाहे इनसिया है, हार्वर्ड है, एमआईटी है, या अपने देश का अहमदाबाद है, वहां पर हमारे बच्चों को यही पढ़ाया जाता है कि जब भी कोई कॉर्पोरेट हाउस घाटे में जा रहा हो, तो मैन पावर को छांटो, छंटनी करो। जिस तरह पहले औने-पौने भाव में सिक इंडस्ट्रीज को नीलाम किया जाता था कि इसे बंद कर दो, बेच दो, यहां से हटाओ, इसको वीआरएस दे दो। दुनिया भर में यही पढ़ाई होती थी कि कर्मचारियों की छंटनी करो और इन चीजों को प्राइवेट हाथ में दे दो।

लेकिन 14 लाख कर्मचारियों और अधिकारियों की तनखाह देने के बाद, इवेज्जिन को रोकने के बाद, मैं यह नहीं कहता कि इवेज्जिन पूरी तरह रुक गया है, कहीं न कहीं तरीके से आज भी यह चलता है और उस पर हमारा ध्यान भी है, रेलवे ने आज इतना मुनाफा अर्जित किया है। इसके माध्यम से आज मेरा नाम नहीं, हमारे देश भारत का नाम दुनिया भर में रोशन हो रहा है।

ऐसा देखा गया कि लोग पहले भारत के विषय में क्या बोलते थे, एक सर्वेक्षण भी छपा था कि भारत सबसे ज्यादा भ्रष्ट देश है। उस सर्वेक्षण में और देशों का नाम भी लिखा था, मैंने स्वयं उस सर्वेक्षण की रिपोर्ट देखी थी। महोदय, एक समय में हमारी स्थिति यह हो गई थी कि हम अपने देश के अन्दर की और अन्य देशों की मार्किट से भागते थे। रेलवे तो उसमें से आउट ही हो गया था। उसकी ओर कोई देखता भी नहीं था। रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों को लोग पहले दूसरी दृष्टि से देखते थे, लेकिन आज जमाना बदल गया है।

इस संबंध में हम यही कहेंगे कि हमें आप सभी का समर्थन और प्यार मिला, एनकरेजमेंट मिला और आज भी मिलता है। इसी का यह नतीजा है कि अपने देश के निष्ठावान और ईमानदार प्रधान मंत्री जी ने लाल किले की दीवार से यह ऐलान किया था, देश के सभी लोगों को आज भी यह याद होगा कि भारतीय रेल विश्व में तीसरे स्थान पर आता है। भारत को और आगे बढ़ना है। ग्लोबलाइजेशन के माध्यम से जो रास्ता भारत के लिए खुल गया है, उसके लिए हमको अपने इन्फ्रास्ट्रक्चर पर ध्यान देना होगा और उसमें रेलवे की उपेक्षा नहीं की जा सकती है। रेलवे को विश्व में नम्बर एक पर लाना है। प्रधानमंत्री जी ने कहा था। उनके भाषण के समय मैं वहां पर नहीं था, लेकिन मैंने कानों से सुना, आंखों से देखा। महोदय, भारतीय रेल दुनिया में तीसरे स्थान पर रहने वाली रेल है, घाटे का सौदा बनने वाला, यह सब राजनीति मिली, तो आज उस ऊर्चाई को हम लोग छू रहे हैं। भाषणों से इन्क्लाब जिंदाबाद करने से रोटी नहीं आएगी। संसद में, बाहर में जो चर्चा हम करते हैं, हम सब दुखी रहते हैं। गरीबी रेखा के नीचे वाले आदमी, गरीब लोग जिनको इंसाफ नहीं मिलता, एक्सट्रीमिस्ट्स बनते जाते हैं, इधर-उधर जाते हैं, अलग रास्ता पकड़ लेते हैं। महोदय, शरद जी भाषण कर रहे थे, जब फाइनांस डिपार्टमेंट का बजट आया था। इन्क्लाब जिंदाबाद करने से रोटी नहीं मिलेगी, रोटी मिलेगी तो इन्फ्रास्ट्रक्चर से मिलेगी। हम कम्पीट करेंगे, हम दुनिया का मुकाबला तभी करेंगे, जब हमको पावर, बिजली मिलेगी, रेल, हवाई जहाज, हवाई पट्टी और हाई वेज मिलेंगे। तो जो यू.पी.ए. गवर्नमेंट है, सोनिया जी के मार्गदर्शन में, माननीय मनमोहन सिंह जी के कुशल नेतृत्व में, जो हम लोगों ने मिली-जुली सरकार बनाई है, कॉमन मिनिमम प्रोग्राम बनाया है, महोदय, उसमें हमारा इन्फ्रास्ट्रक्चर पर थ्रस्ट है, जोर है। बिजली से ही हमारी कंगाली और गरीबी दूर होगी तथा माननीय सदस्यों का और हमारा, सब का यह प्रयास है कि रेल में पंक्चुरेड रहनी चाहिए, सफाई रहनी चाहिए, बेड-रोल ठीक रहना चाहिए, खाना-बगैरह ठीक मिले तो सब ठीक है। हम वहीं तक सीमित हो जाते हैं कि हम बढ़िया-बढ़िया होटल स्टेशनों पर दे रहे हैं, हमको, सब को ध्यान देना पड़ेगा और हम लोग उसी दिशा में आगे बढ़ रहे हैं। भारतीय रेल 14 लाख डायरेक्ट

6-00 P.M.

कर्मचारियों को हम जौब देते हैं, डायरेक्ट। इसके साथ ही भारतीय रेल में 13 लाख पेशनर हो गए हैं। मैं रोज डेढ़ करोड़ लोगों को रोज ढोता हूँ, 11 हजार गाड़िया चलाता हूँ। मैं नई-नई गाड़िया देना चाहता हूँ। माननीय सदस्यों की मांग उचित है, लेकिन स्थिति क्या है? महोदय, हालात क्या हैं? अनकवर्ड इलाकों को कवर करना है, रिमोट एरियाज को कवर करना है। लेकिन, स्थिति यह है कि भारतीय रेल की जो एक्जिस्टिंग लाइन हैं, वह सैचुरेटेड हो गई हैं। ह्यूज कन्जेशन हैमहोदय। हमें हर 5 मिनट पर गाड़ी निकालने पड़ती हैं। जब आप लम्बी दूरी तय करेंगे तो देखेंगे कि कितनी गाड़िया निकल रही है और जो हमारा अर्निंग हॉर्स है, जो कमाऊ घोड़ा है, हमारी माल गाड़ी, जिससे हमें राजस्व मिलता है, प्राप्ति होती है, उसको हमको लूप लाइन में डालना पड़ता है, क्योंकि राजधानी को, जन-शाताब्दी को, एक्सप्रेस को और लोकल गाड़ियों को निकालना है। अगर हम इनको नहीं निकालते और माल गाड़ी को घुसाते रहते, तो फिर हमारे कर्मियों को पैसेंजर की मार और प्रताड़ना झेलनी पड़ती है। उनको ढेला-पत्थर खाना पड़ता है। राजधानी को तो यहां पलवल इलाके में जो लोकर पैसेंजर आते हैं, दफ्तर आते जाते हैं, वे पथराव करके हमारी गाड़ी को भी डैमेज कर देते हैं, लोग नुकसान भी करते हैं। इसीलिए हमारी जो लाइन को, जो सैचुरेटेड है, उस लाइन पर जो प्रेशर है और जिसके लिए हम अलग-अलग टर्मिनल बना रहे हैं, गाड़ियों को हम कहां रखे, कहां पार्किंग करें, कैसे ले जाकर भीड़-भाड़ को कम करें और इससे भी हमारा ज्यादा काम नहीं चलने वाला है। इसलिए हमारा विजन, हमारी दृष्टि हमारा अगले 25-30 साल का सबसे बड़ा ट्रांसपोर्ट, भारतीय रेल कॉमर्शियल आर्गेनाइजेशन भी है। हमारा सोशल ऑब्जिगेशन भी है। अगर हम 25 साल आगे का ध्यान रख कर तैयारी नहीं करेंगे, तो फिर दिवाला पिटने वाला है और हमको प्रदेशों पर डिपेंड रहना पड़ेगा। प्रदेशों पर हमें डिपेंड रहना पड़ता है, महोदय। भारतीय रेल का पहले विजन ही नहीं था रूटीन वर्क में आदमी काम कर रहा था। हम चक्का मंगाते थे, व्हील मंगाते थे बाहर से, इंजन मंगाते थे बाहर से, पाटर्स मांगाते थे बाहर से, लेकिन अब वह जमाना लद गया, बदल गया है। आज हम अपने पैरों पर खड़े हो रहे हैं। हमारा विजन है, आज 1 अरब 10 करोड़ हमारी आबादी हो गई है और इस आबादी को आप जबर्दस्ती काबू नहीं कर सकते हैं। जो भी सरकार नियंत्रण करने बढेगी, लोग उस का नियंत्रण कर देंगे। आज हम को कितना ट्राफिक चाहिए? सब की सस्ती हमारी रेल है। दुनिया में रेल महंगी है, लेकिन हमारी रेल सस्ती है। आप भाड़ा देख लीजिए, हम भाड़ा कम करते जा रहे हैं। लोग पूछते हैं, लोग पूछते हैं, भाई क्या जादू कर रहे हो? अरे जादू क्या, ईमानदारी, commitment to the organization और विजन रखो और आने वाले जनरेशन का ख्याल रखो तो आने वाले भारत का जो हमारा बच्चा है, वह जरूर हिसाब करेगा कि हमारे पुरखे कैसे थे? उन्होंने हमारे लिए क्या-क्या इंतजाम किया? महोदय, हमारा भी लिमिटेशन है। हमने तो बिल्कुल कोशिश की है कि गाड़ी को समय पर पहुंचाए, मालगाड़ी को भी निकालें और निकाल रहे हैं, हम समय पर माल ढो रहे हैं। ठीक है, हमारे बी.जे.पी. के एक माननीय सदस्य बता रहे थे, इशारा कर रहे थे कि आज भी 60 परसेंट माल ट्रक से रोड के रास्ते जा रहा है। हैवी-हैवी ट्रक्स हैं जो मशीनरी लादकर जा रहे हैं। महोदय, अगर पूरे देश का लेखा-जोखा किया जाए, तो रोज एक्सीडेंट्स में इस देश के कितने लोग सालभर में मारे जाते हैं? फिर उनका दोहान भी होता है, महीनों लग जाते हैं, कहीं माल गायब हो गया, ड्राइवर को ही मारकर फेंक दिया, माल को लूट लिया। यह भी piecemeal goods हम अपने ट्रेडर को, व्यापारी को नहीं दे पा रहे हैं। उनको हम फेसिलिटी नहीं दे पा रहे हैं, इसलिए हम वेयरहाउसिंग बनवा रहे हैं और डबल कंटेनर बनवा रहे हैं। हम रिमोट एरिया का सारा माल वेयरहाउसिंग में स्टोर कर के रेल के द्वारा गंतव्य स्थल तक पहुंचाएंगे। इस तरह रोड पर जो प्रेशर है, उस प्रेशर को हम शिफ्ट करेंगे। इसीलिए हम अभी जो existing line हैं, हम भी गुजरते हैं, रेल से जाते हैं एम.आर. स्पेशल सेलून उस में लगा रहता है। हम खाना बनाते, खाते जाते हैं। महोदय, हमारी गाड़ी कई जगह रुक जाती है। हम पूछते हैं क्यों रोकें? हमारा अफसर बताता है कि हुजूर caution है, रेल लाइन बदली जा रही है, छिलेइया हो रहा है, पुल बन रहा है, ब्रिज मरम्मत हो रहा है। हम सब गाड़ी को बंद कर के काम नहीं करते, गाड़ी हमारी चलती जाएगी। महोदय, caution लगा हुआ है, मुंबई के रूट में कितना caution लगा था, लेकिन समय पर बिज्र पुल-सब की मरम्मत का सारा काम भी चलता रहता और हमारी रेल भी चलती रहती है। फिर भी, यह भी इलाज नहीं है, महोदय, इसका एक ही इलाज है कि भारत अपने पैरों पर खड़ा हो और infrastructure पर जो हमारा thrust है वह हम पूरा करें। अब देखिए 600 करोड़ रुपया जो हमको मिला है, उस में 400 करोड़ ऊधमपुर, श्रीनगर बारामूला और दूसरे पूर्वोत्तर राज्यों के लिए है। यह नेशनल प्रोजेक्ट है।

महोदय हम विस्तार से बात करेंगे, जब हम रेगुलर बजट लाएंगे, उसके लिए हमारी तैयारी हो रही है और हमारा ध्यान है कि अभी तक हमने जितने भी बजट दिए हैं, उन सारे बजटों को पीछे छोड़कर भारतीय रेल का बेहतर ऐसा दर्पण उपस्थित

करेंगे जिसमें किसान, मजदूर, नौजवान और आने वाले हमारे बच्चों व बच्चियां देखें कि हमारी रेल की क्या दशा और दिशा तय हो गई हैं। महोदय, इस ओर हमारा ध्यान है।

अब huge congestion को कैसे खत्म कीजिएगा? व्यापारी चाहता है कि हमारा माल जल्दी पहुंचाओ। हम माल एक्सपोर्ट कर रहे हैं अभी भी हजारों-हजार इन्डेंट लगा हुआ है पाइप लाइन में, आयरन और पोर्ट तक ले जाने के लिए और बाहर ले जाने के लिए और देश के अंदर पहुंचाने के लिए इतने रैक्स हम प्रोवाइड नहीं कर पा रहे हैं, इसलिए हम नए-नए पाइप बना रहे हैं। हमने अपने यहां लोकल इंडस्ट्रीज को प्राथमिकता दी है। जहां बाहर जाने वाले आयरन ओर पर हमने ज्यादा सरचार्ज लगाया है, वहीं अपने देश के अंदर जो इंडस्ट्रीज हैं, उनके लिए हमने कम लगाया है।

महोदय, हम फ्रेट लाइन बनाने जा रहे हैं, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर। यह अंतिम स्टेज का हमारा डेडीकेट फ्रेट कॉरीडोर है और इसके लिए अभी हम कैबिनेट के सामने जा रहे हैं। क्वेरिंग ऑल पोर्ट्स हल्द्वी, कोलकाता ऐसा नहीं कि हम पटना ले जा रहे हैं, पहले हम वहां ले जा रहे हैं, जहां हमारे पास जिस रूट का मिनरल्स हैं। सोन नगर से लेकर कोलकाता तक यह सारा पोर्ट चला जा रहा है। हम डबल लाइन और फुली इलेक्ट्रिफाइड सिंगल सिस्टम, ईस्टर्न कॉरीडोर बनाने जा रहे हैं। जय ललिता जी की पार्टी के एक संसद सदस्य बोल रहे थे कि साउथ के साथ डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर में भेदभाव हो गया है। हर चीज को वे लोग उत्तर-दक्षिण से जोड़ देते हैं। यह डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर दिल्ली से मुंबई जा रहा है और इसमें हम किसी का घर नहीं उजाड़ेगे, कोई शहर नहीं उजाड़ेगे, हम बाइपास करेंगे, वैसे लाइन्स का सर्वेक्षण कर लिया है। जापान के प्रधान मंत्री जी, जो यहां आए थे, जिन्होंने हमें यह पर एड्रेस किया था, आज वह प्रधान मंत्री नहीं है उनकी और हमारे प्रधानमंत्री की, और हमसे भी बात हुई थी कि जाइका से इस डेडीकेट फ्रेट कॉरीडोर में वे मदद करेंगे। यह मदद बंद करने का उनका इरादा आज भी नहीं है, लेकिन हमें जाइका करेगा या नहीं करेगा, हम अपने पैरों पर खड़े होकर इंटरनल सोर्स से, भारत सरकार से लेकर, वर्ल्ड बैंक, देश के अंदर जो हमारा बैंकिंग है। उससे मदद लेकर इस काम को शुरू करने जा रहे हैं। प्रेसर को उठाकर हम वहां से माल गाड़ी को डेडीकेट लाइन पर रखेंगे। इससे माल का आना-जाना जारी रहेगा और फिर हम नई नई रेल गाड़ी देंगे, ज्यादा से ज्यादा पंकवुअल्टी को मजबूत करेंगे और पैसेजर्स अमेनिटीज को और बढ़ाएंगे। अहलुवालिया जी ने ठीक कहा, उन्होंने यहां कोई गैर-वाजिब बात नहीं रखी, यह अमृतसर से नांदेड़ और पटना साहिब को हम निश्चित रूप से जोड़ेगे हम आपको आश्वस्त करना चाहते हैं। अमर सिंह जी, जो बोलकर चले गए कि आजमगढ़ स्टेशन को सारी सुविधायुक्त बनाना चाहिए और जो दूसरे माननीय सदस्य ने कहा कि संबलपुर से दिल्ली के लिए गाड़ी मिलनी चाहिए, तो जब हम बजट लाएंगे, उसके लिए इसको हमने अपने जेहन में रखा है।

महोदय, हम अपने कर्मियों को एन्क्रेज करते हैं। हमारा कर्मियों कंधे से कंधा मिलाकर चाहे ईद हो, दशहरा हो, छठ हो या जो भी त्यौहार हो, अपना काम करता है इसलिए हमने अपने सारे रिकॉर्ड को पीछे छोड़कर के अपने कर्मियों को 70 दिन का बोनस दिया है कि तुम कमाओ और अगर कमाओगे, तो हम पेसे को बांटेंगे और लोगों की सेवा करो, यह सेवा तुम्हारा धर्म है। कॉमन पीपल को, आम आदमी को ध्यान में रखकर बजट बनाते हैं। यह फुली एअर-कंडीशन ट्रेन “गरीब रथ” हमने चलाई इस देश में अमीर कितने हैं? यहां 60-70 प्रतिशत आदमी गरीब है और इनके लिए हमने यह फुली एअरकंडीशंस गाड़ी इंटरोड्यूस की है, और करने वाले हैं। इसमें वह एक हजार किलो मीटर की यात्रा तय करेगा, क्योंकि उसके मन में भी है। उस गरीब आदमी की जेब को भी देखना है। आजकल यह पांच सौ, साढ़े पांच सौ रूपए की क्या कोई वेल्यू रह गई है? जो, मजदूर, जो गरीब, मेहनत करता है, काम करता है और बाहर है, अमृतसर में है और सूरत जाता है, उसके मन में भी है कि उसे कब एयरकंडीशंस गाड़ी में बैठने का मौका मिलेगा। हमने यह मौका उसे दिया अब उसमें अगर कोई मिडल क्लास का आदमी भी बैठ जाए तो उसको हम कैसे उतार देंगे। उसमें एक हजार किलोमीटर की यात्रा तय करने पर हमारा भाड़ा 550 रूपए, 500 किलोमीटर जाएगा तो आधा कर दीजिए और कम जाएगा तो उससे और कम कर दीजिए, दो स्टेशन गया तो और कम कर दीजिए और चढ़ के उतर गया तो भाड़ा नहीं लगेगा। बिना बाधा के वह देख लेगा कि हमारा भी यह entitlement है। हमने 70 दिन का बोनस दिया।

अब मैं electrification विद्युतीकरण के बारे में कहना चाहूंगा कि अभी बाराबंकी से छपरा, सवान, गोपालगंज, बरौनी होते हुए हम विद्युतीकरण का काम नार्थ में करने जा रहे हैं। चैनई में हमने किया है, नार्थ-ईस्ट में गुवाहटी तक हम आ रहे हैं, बोगीबील ब्रिज को भी हम बनाने जा रहे हैं। सुनते जाइए कि क्या-क्या और काम हम करेंगे। विद्युतीकरण पर इसलिए हमारा थ्रस्ट है, महोदय क्योंकि हमारे पास जरूरत के लिए फ्यूल नहीं है। 1/3 डीजल भारतीय रेल consume करता है। महोदय, कितना डीजल का दाम बढ़ा है, लेकिन हमने भाड़ा नहीं बढ़ाया। पेट्रोल, डीजल, गैस जो जरूरत है, वह

नहीं है अब लोगों ने लकड़ी से या गोयठा से खाना बनाना छोड़ दिया हैं, हर आदमी को गैस चाहिए। इसलिए हम रेलवे में electrification कर रहे हैं। अभी ताप बिजली भी आ रही हैं, अमरीका से जो अच्छा समझौता हुआ उससे 11000 मैगावाट के ज्वाइंटवेंचर में हमें नवी नगर, औरंगाबाद में हमको सस्ती बिजली मिलेगी। तो रोटी कैसे आएगी? इसी विद्युतीकरण से और जो वेस्टर्न कॉरिडोर हैं, हमारा कैबिनेट का निर्णय हो गया है कि जितनी भी इन्वेस्टमेंट है इसी वेस्टर्न कॉरिडोर पर होने जा रहा हैं। इस कॉरिडोर पर यहां से वहां तक बिल्कुल इंडस्ट्री का जाल बिछ जाएगा। भारतीय जनता पार्टी व्यापारियों का वोट लेकर आई हैं, व्यापारियों से चंदा लेकर इन्होंने अपना झंडा फहराया हैं, लेकिन व्यापारियों के लिए इन्होंने इंसाफ नहीं किया, इंसाफ कर रही है तो हमारी सरकार कर रही हैं, ट्रेडर्स को और व्यापारियों को ज्यादा से ज्यादा फेसिलिटी हम दे रहे हैं। आप धर्म का नाम लेते हैं, लेकिन हमसे ज्यादा धर्म मानने वाले आप नहीं हैं। आपको तो समझ में ही नहीं आएगा कि छठ व्रत क्या होता हैं। हम लोग गीता, सूर्य की पूजा करते हैं। छठ मईया, सूर्य भगवान की पूजा हम लोग करते हैं। बिना सूर्य के बचने वाले है। ये बोलते हैं कि

श्री एस.एस. अहलुवालिया : मैं नहीं बोलता।

श्री लालू प्रसाद : आप नहीं बोलते, आप तो बिहार से हैं।

श्री एस.एस. अहलुवालिया : बीजेपी बिहार में छठ मनाती है या नहीं मनाती? आपके यहां पर यमुना नदी के किनारे पर जितने घाट लगते हैं, वे बीजेपी के MLA लोग लगवाते हैं।

श्री लालू प्रसाद : बीजेपी वाले व्रत नहीं करते, खाली नाल काटते हैं।

श्री एस.एस. अहलुवालिया : अगर आप व्रत करते होते तो इतना बड़ा पेट न निकला होता।

श्री लालू प्रसाद : पूजा करेंगे छठ की दूसरे गरीब लोग और वे लोग बोलेंगे, ठेकुआ दीजिए न, ठेकुआ दीजिए न।

उपसभापति महोदय, भारतीय रेल ने माल ढुलाई भी विगत वर्ष से कम नहीं की हैं, हमारी वृद्धि हो रही हैं। माल ढुलाई 32 मिलियन टन अधिक हुआ, अक्टूबर माह तक और 6.5 प्रतिशत जो लांभाश हम भारत सरकार को देते थे, इस साल 7 प्रतिशत हम देने जा रहे हैं। कमाई कर रहे हैं तो हम देश को अधिक ही देने जा रहे हैं, अकाया-बकाया हम भारत सरकार को लौटाने जा रहे हैं। हमारे funds से हमारी savings से फाइनेंस मिनिस्टर साहब का जो विभाग है, वह चमकता रहता हैं, उनकी तिजोरी भरी रहती हैं, हम थोड़े ही ये पैसा जमा करते हैं।

श्री एस.एस. अहलुवालिया : इसीलिए वे चले गए।

श्री लालू प्रसाद : चले गए, तो हमसे पूछकर गए है.....(व्यवधान)..... फिर आपको याद होगा कि हमने 2007-08 के बजट में कहा था कि कुशन सीट लगानी हैं, सभी गाड़ियों में गद्देदार सीट लगानी हैं। जनरल कोच में आदमी खड़ा रहता है, वह सस्ता कोच हैं, लेकिन बिहार से इतना migration मजदूरों का हो रहा है और अभी आंध्र प्रदेश की माननीय सदस्या भी बोल रही थी कि migration होता हैं, तो इतनी बड़ी लंबी दूरों में जाने के लिए—जो मालिक है इस देश का जिसका वोट हम मांगते है — वह आदमी काठ के बेंच पर बैठा हुआ हैं, वह काठ के बेंच पर सोता हैं। इसलिए अब हम काठ के बेंच के ऊपर बेहतर कुशन 2 इंच का, 3 इंच का देने जा रहे हैं, गद्देदार सीट देने जा रहे हैं। हम आपको invite करते हैं कि आप चलिए और देखिए हमारे कामों को। इतनी सारी, हजारों गाड़ियों है और इन सारी लोकल पैसेजर्स को भी हम बदल रहे हैं।

हम राम जेठमलानी जी को धन्यवाद देते हैं, उन्होंने शुरू-शुरू में हमसे कहा था कि — बेटा तुम रेलवे में एक काम कर दो—तुम्हारा नाम भी लिया जाएगा, मैंने पूछा कि — कौन सा काम तो उन्होंने कहा कि स्टेशनों में जो latrine नीचे गिरती है और बच्चे, महिलाएं, बुढ़े बुजुर्ग, सब खड़े रहते हैं, इसलिए इसकी रोकथाम करने का कुछ उपाय करो। तो हमने इसका अन्वेषण कराया और जैसे हवाई जहाज में होता हैं, उसी प्रणाली को हम अपनाने जा रहे हैं और इस सिस्टम को बदलने जा रहे हैं। बाहर से यह तकनीक हम ले करके इस latrine को नीचे गिरने ही नहीं देंगे। यह भाषण नहीं हैं, यह रिकॉर्ड की चीज हैं। सफदरजंग स्टेशन पर जब गाड़ी लगी, तो हमने उसका मुआयना किया और कहा कि इसको रोक। वहां मंदिर है मस्जिद हैं, अगल-बगल में गिरजाघर हैं, वहां लोग रहते हैं, वहां पाखाना गिरता है, पेशाब के छीटें गिरते हैं, हमने कहा

कि इसको बंद करो। हम उसको बंद कर रहे हैं। साढ़े तीन साल में यह बुनियाद डाली गई है और जिस रास्ते पर भारतीय रेल और भारतीय रेल परिवार चला है, हम पीछे नहीं जाने वाले हैं।

हम माल लदान में और वृद्धि करना चाहते हैं हम सब तरह से 80 मीट्रिक टन समान की ढुलाई बढ़ाना चाहते हैं, यह कैसे होगा? आप देखते होंगे कि जितनी लंबी-लंबी Goods trains जा रही हैं, डेढ़-डेढ़ किलोमीटर की, उनमें जो खाली डिब्बे हैं, उनका वजन इतना ज्यादा है कि उन डिब्बों को खींचने में हमारा कितना सारा fuel बरबाद हो जाता है। हम tare weight घटा रहे हैं। हम एक डिब्बे का वजन 4 टन घटाने जा रहे हैं, ऐसा डिजाइन हमने करवाया है और यह काम हो रहा है। हम उसमें aluminium plated डिब्बे लगाने जा रहे हैं ताकि अगर कहीं गाड़ी को जला दिया जाए(व्यवधान).....

श्री एस.एस. अहलुवालिया : जो आप metal हटाकर, iron sheet को हटाकर Aluminium alloy लगाने जा रहे हैं, वल जलेगा नहीं।

श्री लालू प्रसाद : जब tare weight 4 टन घटेगा, तो हम 8 टन माल उसमें भेज सकेंगे। हम इतना खर्चा कर रहे हैं, हम रेलवे लाइनों को इतना पुरखा और मजबूत कर रहे हैं, हम मशीनों खरीदकर इतना काम कर रहे हैं। हमने कपूरथला के कारखाने की क्षमता बढ़ा दी है कि 1,500 कोच प्रति वर्ष तैयार करो, जितना तैयार करना है करो, इसके लिए नयी-नयी फैक्ट्रियां भी हम खोल रहे हैं। सोनिया जी के क्षेत्र में भी हमने किया है, लेकिन वहां जमीन अभी मायावती जी ने नहीं दी है, हमने बिहार में किया है, लेकिन नीतिश जी ने जमीन नहीं दी है। चूंकि बिहार की economy बदलने वाली है, लोको हैं, इलेक्ट्रानिक हैं, कपलिंग्स हैं, जमीन के मामले में हम लोगों को सोचना पड़ेगा, सिर्फ बिहार, यूपी ही नहीं, हर राज्य का पहले से जितना on going project है, उसका दाम, रेट बढ़ रहा है, Political consideration से जो चुनाव में लाइन ले लिया गया, चुनाव में लोग ले लेते थे, कर दीजिए, कर दीजिए, पास हो गया, पास हो गया, देवी-देवता और वहां बंदीधाम और केदारनाथ हम गए थे तो वहां पर उत्तरांचल के लोगो ने कहा कि लालू जी हमारे यहां रेल लाओ। हमने कहा कि हम देखते हैं, हम सर्वेक्षण कराते हैं, ये सब पहाड़ ही पहाड़ है, तो लोगों ने कहा कि यहां के जो राज्य मंत्री थे, पहले मंत्री जी थे, उन्होंने तो उसका शिलान्यास कर चुके हैं.....(व्यवधान).....

श्री एस.एस. अहलुवालिया : सतपाल जी महाराज।

श्री लालू प्रसाद : सतपाल जी महाराज। हमने कहा कि जब कर दिए हैं तो sanction हो गया होगा, रेल भवन में आए, कागज मंगवाए, चुनाव का समय था, सतपाल जी महाराज का अनादर नहीं है, मेंबर नहीं हैं, कैसे वह बोलेंगे, सफाई देंगे, लेकिन फाइल में हमने देखा कि सर्वेक्षण का उदघाटन किया गया(व्यवधान)..... सर्वेक्षण का उदघाटन, यह सब नहीं करना चाहिए। हम अगर बोलते हैं कि बिहार में कारखाना खोलेंगे, तो आपसे मुहर लगा करके, केबिनेट से मुहर लगा करके, प्लानिंग कमीशन से मुहर लगा करके करते हैं। महोदय, हाल ही में रेलवे की बढ़ती हुई बिजली आवश्यकता तो बता ही दिया और बाकी फिर बताएं और दो स्टेशन बिहार में हैं.....(व्यवधान).....

श्री एस.एस. अहलुवालिया : फरवरी के लिए रखिए।

श्री लालू प्रसाद : खगड़िया में कंक्रीट का रेलवे के द्वारा बनाना है और इससे सारा काम तेजी से चल रहा है और भूमि अधिग्रहण के मामले में जैसे एनएचआई में कानून बना, वैसे हमको रेलवे में बनाना पड़ेगा, आप लोगो का सहयोग लेना पड़ेगा, डायरेक्ट रेलवे जाकर अपना जमीन acquire करे और समय पर हो, तो हम आपके पास आएंगे, इसलिए आप सभी लोगों से मेरा प्रार्थना है कि यह जो supplementary है इसको पास करके लौटाइए(व्यवधान)..... लौटाने का मतलब रिजेक्ट नहीं करना, पास करके लौटाना है, पास करके इसको आप लौटाइए। नंद किशोर यादव जी बता रहे थे, वह अभी चले गए हैं कि आजमगढ़ में जो मुस्लिम भाईयों का इज्तिमा होता है, बड़ी भारी संख्या में वहां लोगो को जुटाना होता है.....(व्यवधान)..... मेला नहीं, लोग वहां prayer करते हैं, दुआ मांगते हैं, उसके लिए हम पहले ही सब इंतजाम कर चुके हैं। आजमगढ़ स्टेशन पर को रोज करवा रहे हैं, जितना भी गाड़िया वहां से गुजरेगी, उन सबका स्टोपेज हमने वहां दे दिया है, वहां रिजेशन का भी इंतजाम कर दिया है, पानी का इंतजाम किया है, फोर्स का इंतजाम किया है और अगर मुम्बई से या जहां कहीं से भी ज्यादा भीड़ होगी तो वहां के लिए स्पेशल गाड़ी भी हम चलवा देंगे, वे लोग अपना भाड़ा देंगे, ये सब इंतजाम हम किए हुए हैं, इसलिए आप लोगो ने काफी समय दिया, अच्छा सुझाव दिया और आपको सुझावों की मैं कद्र करता हूं और इसको पास करके इसको लौटाइए और मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

श्री राशिद अल्वी (आन्ध्र प्रदेश) : महोदय, मैं मंत्री जी से दरखास्त करना चाहता हूँ कि एक बयान छपा है कि MPs जो टेलीफोन पर रिजर्वेशन करा लेते हैं, उसको शायद वह बदलने वाले हैं। मैं उनसे दरखास्त करूँगा कि इसमें बहुत दुश्चारी हो जाएगी, MPs अपने दौरो पर जाते हैं और वहाँ से टेलीफोन पर रिजर्वेशन कराते हैं, उसका मिसयूज जरूर होता है, तो उसके लिए रेलवे मिनिस्ट्री तलाश करे, MPs से डायरेक्ट बात की जा सकती है कि यह आपने कराया है कि नहीं कराया है, उनकी जिम्मेदारी दी जा सकती है, कोई पिन कोड हो सकता है, तो मैं मंत्री महोदय से दरखास्त करूँगा।

श्री लालू प्रसाद : महोदय, इसमें आए दिन ऐसा देखा गया है कि एमपी साहब लोग को मालूम भी नहीं रहता है और यह केयरटेकर सब बुक करा देता है.....(व्यवधान).....

श्री एस.एस. अहलुवालिया : उन सबको पकड़िए और बंद कर दीजिए।

श्री लालू प्रसाद : पकड़े भी हैं। मूल बात यह है कि एमपी को जो साथ में एक मिला हुआ है, सहपाठी मिला हुआ है, एटेंडेंट मिला हुआ है, उसमें लोगों को व्यावहारिक दिक्कत, कठिनाई हो रही है, इसलिए हमने लोक सभा में आग्रह किया है कि हाउस से जो खर्चा हमको मिलता है, वह एटेंडेंट के रूप में जो भी उनके साथ है, पत्नी हो, बच्चा हो, जो लोग भी हो, वह सब हम कर रहे हैं और यह जो लोक सभा में कल उठा था। लोक सभा में भी यह बात उठी थी और यहां अहलुवालिया जी ने भी उठाया कि ammunition wagons सैतला (उड़ीसा) से बनार (राजस्थान) स्टेशन के लिए बुक हुए थे, सभी वैगन पहुंच चुके हैं। आखिरी दो वैगन भोपाल में कटे थे, वे 16 नवंबर को बनार स्टेशन पर मिलिट्री को डिलीवर कर दिए गए हैं सब मिल गए हैं। वहां काट दिए थे, काटने नहीं चाहिए थे, एक साथ जाने चाहिए।(व्यवधान)..... ये कट गए थे, तो आगे से नहीं काटने है, ध्यान रखिएगा।

श्री वशिष्ठ नारायण सिंह : महोदय ...

श्री उपसभापति : नहीं देखिए, बहुत टाइम हो गया बैठिए। Now, the question is:

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2007-08 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

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

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

श्री लालू प्रसाद : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि विधेयक को लौटाया जाए।

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, I shall put the Government Resolution to vote. The question:—

"That this House approves the recommendations contained in Paras 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 and 61 of the sixth Report of the Railways Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues, etc., which was laid on the Table of the Rajya Sabha on the 26th April, 2007".

The motion was adopted.