

Calcutta and other places over telephone because of cronic fault line between Baruipur and Calcutta. Being a developing town, it needs a constant communication link with the other places.

I, therefore, demand that the fault line should be repaired immediately so that local calls including trunk call service may be resumed and a S.T.D. link may be granted between Baruipur and New Delhi in order to cater to the need of this developing town. I also demand the improvement of telephone exchanges of Baruipur, Diamond Harbour and Kakdwip and the Minister should give a statement in the House in this matter.

16.19 hrs.

RAILWAY BUDGET 1980-81—GENERAL DISCUSSION—Contd.

श्री रामनगीनस मिश्र (सलेमपुर) :

मान्यवर, मैं आप का बहुत शुक्रगुजार हूँ कि आप ने रेल बजट पर मुझे भी बोलने का अवसर दिया।

कुछ कहने से पहले, रेल मंत्री जी के सम्बन्ध में जो हमारे पूर्ववक्ता श्री सत्यदेव सिद्ध जी ने प्रशस्ति की है, मैं अपने को उस से सम्बद्ध करता हूँ क्योंकि समयाभाव के कारण पुनः उन शब्दों को कहना उचित नहीं है। वर्तमान बजट पर कुछ कहने से पहले मैं आप के माध्यम से सदन का ध्यान इस के पूर्व जो रेलों की क्षमता थी, उस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। जिस वक्त इस देश की बागडोर माननीय इन्दिरा जी के हाथों में थी, उस समय 1976-77 में हर जगह रेलों की क्षमता के बारे में चारों तरफ से शोर मचा था।

उस के बाद जब संयोग से इन्दिरा जी सत्ता से हटीं और जनता पार्टी का

शासन आया तो उन तीन सालों में रेलवे में काफी गिरावट आयी। आंकड़ों से मालूम होगा कि 1977-78 में रेलवे के माल यातायात में कितनी गिरावट आयी। उस वर्ष 22 करोड़ 20 लाख टन का अनुमान था किन्तु 19 करोड़ 40 लाख टन का ही लदान सम्भव हो सका। उस के बाद इसका गंभीर असर पड़ा उसके अगले साल में। 1978-79 में 9001 डिब्बों का जहाँ औसत लदान था वह अप्रैल से दिसम्बर, 1979 तक घट कर 8644 माल डिब्बे रह गया।

1977-78 में थर्मल बिजली घरों के लिये जहाँ 2578 डिब्बों का औसत लदान किया गया वहाँ 1978-79 में अप्रैल से दिसम्बर तक 2770 डिब्बों का औसत लदान किया गया। किन्तु जनवरी 1980 में यह लदान 2913 डिब्बे हो गया और फरवरी में बढ़ कर 3290 डिब्बों पर पहुँच गया।

कहने का तात्पर्य यह है कि जनता पार्टी के शासन काल में तीन सालों में जो गिरावट आयी थी वह काफी दूर हुई। मान्यवर उस समय की हालत बहुत खराब थी। बिजली की देश में कमी थी और तमाम ट्रेनें बंद हो गयी थीं। जसा मैंने बताया कि थर्मल पावर को कोयले का लदान 1977-78 से बढ़ कर 1980 के जनवरी और फरवरी में 3290 डिब्बे तक पहुँच गया था।

1977-78 में ट्रेनें अपने नियत समय पर नहीं चलती थीं लेकिन पहले जब इन्दिरा जी सत्ता में थीं और पंडित जी रेल मंत्री थे तो लोग रेलों से अपनी बड़ी का समय मिलाया करते थे। अगर वे पाँच मिनट भी लेट हो जाते थे तो गाड़ियां छूट जाती थीं। जनता पार्टी के शासन काल में ट्रेनों में समय की

[श्री राम नवीना मिश्र]

पाबंदी केवल 48 प्रतिशत रह गयी थी जबकि 1976-77 में ट्रेनों में समय की पाबंदी 93 प्रतिशत थी। जनता पार्टी के शासन के बाद जब पुनः श्रीमती इन्दिरा गांधी की हुकूमत हुई और पंडित जी रेल मंत्री हुए तो यह समय की पाबंदी 90 प्रतिशत तक पहुँच गयी।

जनता पार्टी के राज में, 31-12-79 तक 162 जोड़ी ट्रेनें बन्द थीं किन्तु जनवरी 1980 में जब कांग्रेस की फिर से हुकूमत आयी तो उस समय तुरन्त करीब 65 जोड़ी ट्रेनें चालू की गयी।

मान्यवर मैं अतीत की तरफ आपका ध्यान इसलिए आकर्षित कर रहा हूँ कि जिस समय इन्दिरा जी शासन में थीं और पंडित जी रेल मंत्री थे तो रेलों में काफी तरक्की हुई थी और जनता पार्टी के शासन में काफी गिरावट आयी थी। उसके बाद जब पुनः इन्दिरा जी शासन में आयीं और हमारे पंडित जी रेल मंत्री हुए तो रेलों में पुनः काफी प्रगति हुई।

हमारे माननीय मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उसके पढ़ने से मान्यवर यह लगा कि हमारे मंत्री जी ने एक रिपोर्ट यहां पढ़ दी। मैं समझता हूँ कि इस रिपोर्ट को शायद हमारे चैंबरमैन साहब ने बना दिया होगा और मंत्री जी ने उसको पढ़ दिया होगा। हमारे चैंबरमैन साहब शायद तीन महीने पहले इस कुर्सी पर आये थे और उन्होंने अपनी रिपोर्ट में लिख दिया कि आज के पहले रेल विभाग में जितने काम थे वे पूरी तरह अच्छे नहीं थे और ट्रेनें जो थीं वे अपनी पटरी से उतर गयी थीं। जब हमारे चैंबरमैन साहब आये हमारे मंत्री जी आये तो एक मंत्र फूँका और एक पतलिकी का एलान किया और सारी थिरी

हुई रेलों को पटरी पर ला कर रख दिया। मैं समझता हूँ कि यह बात परम्परा के विरुद्ध है। मैं तो नया मेम्बर हूँ लेकिन आज तक इस तरह की रिपोर्टें शायद पूर्व में किसी भी दल के शासन द्वारा पेश नहीं की गयी होगी। मैं जानना चाहूँगा कि परिचालन फिर पटरी पर आ गया, इसका क्या मतलब है? क्या वह पटरी से उतर गया था?

मान्यवर, मैंने इसीलिए इसके पूर्व के आंकड़े आपके समक्ष रखे। हमें यह भी मालूम है कि उस समय सूखे की वजह से ट्रेनें पानी भी पढ़ा रही थीं। हमें यह भी मालूम है कि बिजली की कमी की वजह से ट्रेनों से उतना यातायात नहीं हो पा रहा था और उधर असम का आन्दोलन चल रहा था लेकिन फिर भी कांग्रेस सरकार के आने पर ट्रेनें चालू की गयीं जो कि पहले बंद थीं। यह जो रिपोर्ट है और इसमें ये जो शब्द हैं, मेरी समझ में ये शब्द उचित नहीं हैं।

मान्यवर, मुझे इस पर और अधिक कुछ गहरी कहना है, दो-तीन शब्द और कहूँगा। जहां तक रेल भाड़े में और माल हुलाई के भाड़े में वृद्धि का संबंध है, मेरा न्याय निवेदन है कि साधारण डिब्बों में सफर करने वालों के लिए यह वृद्धि बहुत अधिक है। अभी जो बजट कल पेश किया गया है, उसमें भी तत्काल लोगों को राहत दी गई है। अभी खाम भर हुआ है जब 10-12 प्रतिशत वृद्धि हुई थी और अब 10 प्रतिशत और वृद्धि हो गई। आज साधारण यात्री के लिए ट्रेन में बैठने की जगह भी नहीं है, लोग छतों पर सफर कर रहे हैं, ऐसे समय में मेरा निवेदन है कि जितनी भी गुंजाइश हो सके इस वृद्धि को कम किया जाए। इस बढ़ती तरी में एक जगह यह देखकर बहुत आश्चर्य हुआ कि दूसरे दर्जे के

टिकी में आरक्षण की दर 25 पैसे से बढ़ाकर एक रुपया कर दी गई है। दुगुना कर दिया जाता तब भी ठीक था, एकदम चौगुना कर दिया गया है। दूसरे दर्जे के आरक्षण में एक से तीन रुपए तक की वृद्धि की गई है। लंबे सफर में साधारण आदमी, साधारण किसान बिना आरक्षण के नहीं चल सकता। पहले तो यह था कि लंबे सफर के यात्रियों को बर्थ दी जाती थी। यह ठीक है कि बढ़ोतरी होनी चाहिए, लेकिन उसी अनुपात में जित अनुपात में फर्स्टक्लास और वातानुकूलित के किराए में वृद्धि की गई है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस बारे में मंत्री जी पुनः विचार करें।

माल-भाड़े के संबंध में सिर्फ इतना ही निवेदन करूंगा कि घरेलू काम में आने वाली चीजों के संबंध में कुछ छूट दी जाए। जैसे लकड़ी का कोयला, नमक ये सबसे मुख्य चीजे हैं। फर्टिलाइजर का उपयोग किसान करता है, कोई व्यवसायी उसका उपयोग नहीं करता, इसलिए उसपर भी रियायत दी जाए। इसी प्रकार मिट्टी का तेल, खाने का तेल, चीनी और दालें, इनका उपयोग साधारण आदमी करता है, इसलिए इनके मालभाड़े में अगर रियायत कर दी जाए तो आम जनता को इसका लाभ होगा। पहले भी सदन की राय को ध्यान में रखते हुए तत्कालीन मंत्री जी ने इन पर रियायत की थी।

मान्यवर, ये तो जनरल बातें थीं, अब मैं कुछ अपने क्षेत्र के बारे में भी माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करूंगा। मान्यवर, इसके पहले के रेलवे बजट में देवरिया से कुशी नगर होते हुए पड़रौना तक रेल-लाइन निकलाने का

प्रावधान था। मान्यवर, कुशी नगर देश का ही नहीं विश्व का एक प्रसिद्ध स्थान है। पूरे विश्व के लोग कुशी नगर जाते हैं। बहुत दिनों से मांग थी। गत वर्ष इस सदन में ऐलान हुआ था। पूर्व मंत्री जी ने देवरिया से पड़रौना तक रेल लाइन बिछाई जाएगी, इस बात को कहा था। उसमें मेरा एक संशोधन था कि पड़रौना और छितौनी को जोड़ दिया जाए। पर साल के बजट में भी ऐलान किया गया था कि छितौनी का पुल बनेगा, रेल-लाइन बनेगी। तो मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जो पुराना ऐलान देवरिया से कुशी नगर होते हुए पड़रौना तक रेल लाइन निकलाने का हो चुका है, अगर उसका प्रावधान है तब तो ठीक है, मेरे देखने में तो नहीं आया, अगर नहीं है तो उसका समावेश अश्वय करना चाहिए।

सात साल पहले की बात है। एक जल्सा किया गया था और उस में श्रीमती इंदिरा गांधी ने छितौनी में बंधे के पुल का शुभारम्भ किया था। उस रेलवे लाइन का क्या हुआ पता नहीं। आज तक वहां के लोग तरस रहे हैं। इस ऐलान को किए हुए पांच छः साल हो गए हैं लेकिन कुछ काम नहीं हुआ है। अब मंत्री जी ने बड़े जोर से ऐलान तो किया है और कहा है कि बड़ी लाइन बनेगी और लोग बहुत धन्यवाद भी दे रहे हैं लेकिन मैं निवेदन करना चाहता हूं कि यह काम यथाशीघ्र हो जाना चाहिये। वहां की भौगोलिक स्थिति को आप देखें। आपको पता चलेगा कि छितौनी से पड़रौना और देवरिया तक अगर लाइन बन जाती है तो सीधे पटना से होते हुए छितौनी होते हुए बनारस, इलाहाबाद और काफी दूर तक आया जाया जा सकता है। यह बहुत लाभप्रद लाइन हो सकती है। इसके बारे में मेरा मंत्री महोदय से विशेष आग्रह है।

[श्री रामनवीना मिश्र]

अभी हमारे यहां नई बड़ी लाइन बन रही है। नोनापार एक स्टेशन है। 35 साल से वह चला आ रहा है। उसको उखाड़ा जा रहा था। पटरी वहां बिछ गई थी। मंत्री जी ने आदेश दिया है कि इस का उखाड़ना रोक दिया जाए और पुराना जैसा स्टेशन था वहां वह बंसा बना रहे। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं। मैं चाहता हूं कि पक्के तौर पर एलान कर दिया जाना चाहिये कि स्टेशन बरकरार रहेगा, जो चीज बनी हुई है वह बनी रहेगी, उसको उखाड़ा नहीं जाएगा।

देवरिया का ओवरब्रिज भी बनना चाहिये। दो तीन और चीजें हैं जिन के बारे में मैं मंत्री जी को बाद में बता दूंगा।

अन्त में मैं यही कहना चाहता हूं कि ट्रेनों में जो बड़ी अमुरक्षा की भावना पैदा हो गई है, इस पर ध्यान दिया जाए। रात में लम्बी सफर वाली जो गाड़ियां हैं उन में पुलिस का विशेष प्रबंध अब य होना चाहिये। मैं समझता हूं मौजूदा रेलवे पुलिस अपर्याप्त है। उस में इजाफा होना चाहिये।

मैं समझता हूं कि अगर रेलवे चलती रहती है तो समूचा देश चलता रह सकता है। देश के लिए इनका महत्व निविवाद है। लेकिन देखने से पता चलता है कि आए दिन पोलिटिकल लोग हड़ताल करवा कर समूचे राष्ट्र का नुकसान करते हैं। मैं चाहता हूं कि रेलों को अनिवार्य सेवा घोषित किया जाए। साथ ही मजदूरों के हितों की रक्षा करने के लिए एक दिव्यूनल बनाया जाए जिस में मजदूरों के प्रतिनिधि भी हों, सरकार के प्रतिनिधि भी हों और जज भी हों और वह मजदूरों

और सरकार के झगड़ों का निपटारा करें। रेलों में हड़ताल न होने दी जाए। इनको अनिवार्य सेवा माना जाए।

भारक्षण में बड़ी धांधली होती है। कह दिया जाता है कि सीट नहीं है लेकिन जब दस रुपये दे दिए जाते हैं तो सीट अपने आप मिल जाती है। खान पान की भी बड़ी शिकायतें हैं। मैं चाहता हूं कि इन सब बातों के बारे में सख्ती होनी चाहिये। बड़े बहादुर चेंबरमैन साहब आपको मिलें हैं। वह घूम घूम कर देखें तो उनको पता चलेगा कि आज भी बड़ी रिश्वतखोरी रिजर्वेशन के मामले में बैगन देने के मामले में चलती है। मेरी शुभकामनायें उनके साथ हैं।

इन शब्दों के साथ रेलें पटरी से न उतरें यही कामना करते हुए मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

श्री शिव प्रसाद साहू (रांची) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री श्री कंदार पांडे जो को आए हुए मात्र तीन चार महीने ही हुए हैं और इस प्रसंग में उन्होंने रेलों के काम में काफी सुधार तथा तरक्की की है और इसके लिए मैं उनको तहेदिल से बधाई देता हूं। मैं ही नहीं बल्कि सारा देश उनको इसके लिए बधाई दे रहा है।

मैं बिहार से आता हूं। मैं उनको धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने रांची से लोहरदगा और लोहरदगा से टौरी तक बड़ी लाइन बनाने की बात कही है। यही नहीं रांची से हजारी बाग और हजारी बाग से कोदरमा तक नई बड़ी लाइन बनाने की भी उन्होंने बजट में घोषणा की है। आश्वासन तो बहुत लोग दिया करते हैं पर लोग असल में नहीं लाते।

रांची से लोहरदगा जो छोटी लाइन है इसको बड़ी लाइन में कर दिया जाये और इसी लाइन को आगे बढ़ाकर टोरी तक ले जायें। इस लाइन का आजादी के पहले सर्वेक्षण हो चुका है 1947, 1971 और 1975 में सर्वे हुआ बारबार लोग सोचते हैं कि इस बार यह लाइन बनेगी लेकिन ऐसा नहीं हुआ मुझे खुशी है कि इस बार रेल मंत्री जा ने घोषणा की है और रेल बजट में इसको शामिल भी किया है और उन्होंने कहा है कि प्राण जायें पर वचन न जायें। यह क्षेत्र पिछड़े हुए और हरिजनों आदिवासियों का क्षेत्र है, छोटा नागपुर का इलाका है। यहां मैं आज भी दो लाख बहन रोजी रोटी की तलाश में अपना घर बार छोड़ कर इलाहाबाद फैजाबाद और पंजाब जा रहे हैं क्योंकि बेकारी है। छोटा नागपुर में एशिया का सब से बड़ा बोकसाइट का भंडार है, लेकिन बड़ा लाइन न होने के कारण वहां बेकारी है और लोग काफी परेशान हैं मैं आदिवासियों की तरफ से मंत्री जां से प्रार्थना करूंगा कि जब आप उनको सब तरह की सुविधायें देना चाहते हैं तो कम से कम उन भाई वहनों की इज्जत का खयाल रख कर आप 1981-82 में इस लाइन को पूरा करें या ना रांची लोहरदगा-टोरी और हजारो बाग कोडर लाइनों में काम शीघ्र शुरू कर दिया जाय। अधिकारी लोग कहते हैं कि रांची लोहरदगा लाइन में 10 पीन्ट की कमी है। इंडियन ऐलिमुनिया कम्पनी जो देश की सबसे बड़ी कम्पनी है उसको बोकसाइट ले जाने के लिये डिब्बे नहीं मिलते हैं। लोहरदगा में ट्रकों से बोकसाइट ले जाने के लिये 45 ₹0 प्रति टन के हिसाब से वह पे करते हैं और मूरी तक जहां उनको फैंट्री है बोकसाइट को ले जाते हैं। हजारों ट्रकों से हर महाने बोकसाइट ले जाते हैं। अगर बड़ी बड़ी रेल लाइन बन जाती है

तो जो पैसा अभी उस कम्पनी को ट्रकों को दुल्हाई के लिये देना पड़ता है वह सारा का सारा पैसा आपको मिल सकता है। रांची से पैसेंजर गाड़ी लोहरदगा के लिए सबरे 8 बजे चलती है जो लोहरदगा रात को कभी 11 बजे कभी 12 बजे पहुंचती है। इस में सुधार लाने की आवश्यकता है।

आपने 150 किलोमीटर के बाद सेकेंड क्लास का किराया 10 प्रतिशत के हिसाब से बढ़ाया है। आपको मालूम है कि देश में काफी गरीब लोग रहते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि 150 किलोमीटर की सीमा को बढ़ा कर 300 किलोमीटर कर दें और उसके बाद 5 प्रतिशत के हिसाब से ही किराया बढ़ाये। मालभाड़ा में आपने 15 प्रतिशत बढ़ाया है। आप जानते हैं कि मालगाड़ियों से खाने का समान दूर प्रान्तों से आता है। अगर अधिक भाड़ा व्यापारियों को देना पड़ेगा तो उससे महंगाई बढ़ेगी। मैं मानता हू कि विकास के लिये आपको पैसा भी चाहिये इसलिए मेरा सुझाव है कि माल भाड़ा 15 प्रतिशत के बजाय 10 प्रतिशत ही बढ़ाया जाय।

चढ़ागढ़ एक्सप्रेस रांची से चलती है और पलामू जिले के टोरी स्टेशन पर 5 मिनट के लिये जरूर रुके क्योंकि इनके इर्दगिर्द काफी बड़े बड़े शहर हैं और एशिया का सब से बड़ा बोकसाइट माईन्स है तथा कोल फाल्डस भी हैं इसलिए चढ़ागढ़ एक्सप्रेस टोरी स्टेशन पर 5 मिनट जरूर रुके साथ ही यहां से प्रथम श्रेणी के चार वर्थ और सेकेंड क्लास की 8 सीटों के आरक्षण की व्यवस्था करने की भी कृपा करें मैंने इस सम्बंध में रेल मंत्री जां को पत्र भी दिया है और आशा करता हू कि रेल मंत्री इसको स्वीकार करेंगे।

इसी प्रकार मीर्जा एक्सप्रेस रांची तक चलाने का व्यवस्था की जाय जिससे

[श्री शिव प्रसाद साहू]

रांची से मुजफ्फरपुर को और जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिल सके। टोरी में डिब्बों की कमी है। यह एक ऐसा स्टेशन है जहां आज भी व्यापारियों का कम से कम 30, 40 लाख रुपये का माल बरसों से पड़ा है, लकड़ी, कोयला बोक्साइट पड़ा हुआ है। पिछले सत्र में मैंने सवाल यह पूछा था तो मंत्री जी ने कहा था कि सुधार की कोशिश की जायेगी, लेकिन अभी तक डिब्बों में वृद्धि नहीं हुई है। इसकी वजह से देश के तरक्की के काम में रकावट हो रही है और व्यापारियों को भी भारी घाटा हो रहा है। लकड़ी, कोयला, बांस यह सारी-चीजें वहां बरसों से पड़ी हैं, इसलिये डिब्बों का शीघ्र इन्तजाम किया जाये।

मैं यह भी अनुरोध करूंगा कि कुछ पिछड़े क्षेत्र और भी हैं जैसे उड़ीसा का क्षेत्र है। यह बिल्कुल बैकवर्ड इलाका है। कालाहांडी सम्बलपुर, बालंगीर और फूलबनी जिले बिल्कुल बैकवर्ड हैं। सम्बलपुर से तालचर तक एक रेलवे लाइन बनाने का विचार था। यह पहाड़ी इलाका है और यहां आदिवासी लोग रहते हैं। इसलिये यहां एक नई रेलवे लाइन बनाने की अविलम्ब व्यवस्था की जाये।

कटक जाने के लिये मद्रास होकर जाना पड़ता है। उसके लिये या तो समुद्र के मार्ग से जाना पड़ता है या बंगाल होकर जाना पड़ता है, इसके अलावा और कोई रास्ता नहीं है। इसलिये इस दृष्टि से भी जरूरी है कि सम्बलपुर से तालचर तक नई बड़ी रेलवे लाइन गनाई जाये। अम्बालागुड़ा से लांजीगढ़ रोड तक भी एक नई रेलवे लाइन बनाकर इन्हें जोड़ दिया जाना चाहिये।

मैं 10 वर्षों तक साउथ ईस्टर्न रेलवे का मेम्बर रह चुका हूं। लोहारदगा से गुमला, रायडी, जगपुर, रामगढ़ होकर कोरबा तक बड़ी लाइन से मिलाने की बात चल रही थी, इस पर अगर इस वर्ष नहीं तो कम से कम अगले वर्ष के बजट में जरूर विचार किया जाना चाहिये। इसके बनने से बम्बई की दूरी 347 किलोमीटर लगभग कम हो जायेगी।

जो बातें मैंने आपके सामने रखी हैं, यह देश की तरक्की के लिये बहुत लाजमी हैं। मैं बहुत अधिक समय न लेते हुए माननीय रेल मंत्री श्री पांडे जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने जो बचन दिया है, वह उसको ध्यान में रखेंगे और आदिवासी बहिन भाइयों की ओर से प्रार्थना करता हूं कि वह उन गरीबों का ख्याल रखें, छोटा नागपुर और उड़ीसा प्रान्त का अवश्य ध्यान रखें।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति महोदय, मैं इस बजट का जोरदार विरोध करने के लिये खड़ा हुआ हूं। जब नवम्बर महीने में रेल प्रसासन में तहलका मचा, परिवर्तन लाया गया तो लोगों ने समझा था कि रेलों की व्यवस्था में उसके विस्तार में तरक्की होगी, वृद्धि होगी, मजदूरों का सहयोग लेकर देश को और विकसित बनाने के लिये आगे बढ़ाया जायेगा लेकिन कुछ ही दिनों के बाद ऐसा लगा कि नये रेल मंत्री श्री केदार पांडे जी रेलवे बोर्ड के बन्दी बन गये। रेलवे बोर्ड जो चाहता है, वह उनसे करवाने की कोशिश करता है और मेरी समझ में तो ये उसको हूब-हू मान लेते हैं। इसका उद्धारण एक ही है, जब ये अपना भाषण पढ़ रहे थे तो साल भर की सफलता असफलता का जिक्र करना तो दूर रहा, उन्होंने 3 महीने की चर्चा ही की कि इसमें हमने माल ढोने में यह

प्रगति की है। यह पांडे जी नहीं बोल रहे थे बल्कि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन बोल रहे थे। वह अपनी उपलब्धियाँ दिखाना चाहते थे क्योंकि वह 6 महीने के बाद रिटायर होने वाले हैं। इस तरीके से उन्होंने यह प्रमाणित करने की कोशिश की कि उनको एक्सेटेशन मिलनी चाहिये, वह बड़ा अच्छा काम कर रहे हैं। और यह उन्हीं की बजह से तरक्की हुई है। उस जाल में हमारे पांडे जी फँस गये। इसलिये पंडित जी मेरा ऐसा अन्दाजा है कि पुराने रेल मंत्री जी को जरूर सदमा हुआ होगा, जिसकी चर्चा सबसे पहले वन्ता श्री मधु दण्डवते जी ने की थी।

रेलवे बोर्ड में कौन लोग हैं? किसी न किसी रूप में उनका सम्बन्ध हिन्दुस्तान के बड़े बड़े इजारेदारों और पूंजीपतियों से। वे नहीं चाहते कि रेलवे सही मानों में जन-तांत्रिक तरीके से, रेल मजदूरों, यात्रियों और उपभोक्ताओं की मदद से प्रगति करे। वे तो बड़े बड़े पूंजीपतियों और बहुराष्ट्रीय कम्पनियों की मदद से देश और रेलों का विकास करना चाहते हैं। अगर यही नीति रही और यदि हम आम जनता का सहयोग ले कर और देश की आवश्यकता तथा पिछड़े हुए इलाकों के विकास को देखते हुए ट्रांसपोर्ट के विकास में आगे नहीं बढ़ेंगे, तो हम कुछ काम नहीं कर सकेंगे।

मंत्री महोदय ने रेल बजट में क्या किया? उन्होंने 356 करोड़ रुपये के किराये और भाड़े बढ़ा दिये। किन पर? आम लोगों पर। दूसरी श्रेणी पर 10 प्रतिशत, 10 प्रतिशत लगेज और पार्सल पर, 15 परसेंट एयरकण्डिशनड फ़र्स्ट क्लास पर, 12.5 परसेंट पहले दर्जे पर और 15 परसेंट माल पर बढ़ाया गया है। लेकिन रेलवे लोहे और मैंगनीज को कम भाड़े पर डोती है। इन चीजों का सम्बन्ध किन

लोगों के साथ है? बिड़ला, टाटा आदि हिन्दुस्तान के इजारेदार और पूंजीपति इस कच्चे माल को अपने कारखानों में ले जाते हैं और उससे पक्का माल तैयार करते हैं। सरकार उन लोगों को तो सहूलियत देती है और जनता पर चोट करती है। यह उसकी नीति बन गई है।

सरकार कहती है कि रेलवे द्वारा शोसल फ़ाब्लीगेशन, सामाजिक दायित्वों पर 331.76 करोड़ रुपये खर्च किये जाते हैं। वह सबर्बन और नान-सबर्बन ट्रेनों को चलाने के लिए 227.45 करोड़ रुपये खर्च करते हैं। इसके नाम पर सरकार आम लोगों के भार को बढ़ाना चाहती है। यह सामाजिक दायित्व तो सरकार को निभाना ही चाहिए, क्योंकि अगर वह ऐसा नहीं करेगी, तो देश की शरीबीं नहीं मिटेगी, देश का विकास नहीं होगा, वह सामान जो देश के एक सिरे से दूसरे सिरे तक ले जा कर लोगों तक नहीं पहुँचा सकेगी।

सरकार यह भी कहती है कि कोयले का दाम 328.8 प्रतिशत, डीजल का दाम 280 प्रतिशत, स्टील के दाम 265 प्रतिशत, विजली के चार्जिज 232 प्रतिशत, सीमेंट और मकान बनाने के दूसरे सामान के दाम 231.8 प्रतिशत और स्टाफ पर खर्चा 250 प्रतिशत बढ़ गया है। यह बहाना बना कर सरकार किराया और भाड़ा बढ़ाना चाहती है। इसी लिए उसने इस तरह का बजट पेश कर के आम जनता पर चोट की है, जब कि चोट करनी चाहिए थी इजारेदारों पर और उनके सामान पर। पहले ऐसे काफ़ी सामान को मुक्त रखा गया था, जिसका आम जनता से सम्बन्ध है, लेकिन अब केवल तीन चीजों को मुक्त रखा गया है। इससे पता लगता है कि इस सरकार की नीति क्या है।

सरकार पुरानी लीक पर चल रही है। सांभ्राज्यवादी लोग, अग्रज, उसकी रेलों की

[श्री रामावतार शास्त्री]

700 करोड़ रुपये की पूंजी विरासत में दे गये थे। अब रेलों की पूंजी जरूर 5500 करोड़ रुपये हो गई है। लेकिन किसकी मेहनत से? मजदूरों की मेहनत से, यात्रियों और देश की जनता के सहयोग से, लेकिन सरकार उन्हीं पर चोट करती है। यह ट्रांसपोर्ट का विकास करने की सही नीति नहीं है।

अगर, आप टाटा, बिरला, डालमिया, इन के लोहा मैगनीज वगैरह की ढुलाई पर भाड़ा बढ़ाइये, तो 220 करोड़ रुपये की आय हो सकती है। फिर जनता पर चोट करने की जरूरत आप को नहीं पड़ेगी। लेकिन आप 220 करोड़ रुपया उन से नहीं लेना चाहते।

इसी तरह से रेल के डिब्बों को देखिए की क्या हाल है। 1950-51 में आप के पास 2 लाख 3596 डिब्बे थे और 1980 के 31 मार्च को आप के पास 4 लाख 5 हजार 185 डिब्बे हैं। 30 वर्ष में दुगुने ही हुए हैं और इनका इस्तेमाल कैसे होगा है? बड़े बड़े पूंजीपति इस्तेमाल करते हैं। पांच से दस दिन तक वह रखते थे, उसके बाद आप डैमरेज लेते थे। अब आप ने 20 दिन का समय बढ़ा दिया और आप के रेलवे बोर्ड के लोग उन से दोस्ती रखते हैं जिस से वे महीनों उस को रखे रहते हैं, उस में गोदाम बना लेते हैं। उस का ठोक से इस्तेमाल नहीं होता है तो जाहिर है कि डिब्बों को कमी होती है। आप स्वयं कहते हैं कि 13 हजार डिब्बों की कमी है। यह कमी नहीं हो सकती थी, लेकिन इस तरह की चीजें आज हमारे देश में चल रही हैं और रेलवे बोर्ड जैसा संकेद हाथी सारे देश को नवा रहा है। वहां आप की बात नहीं चलती। वह जो चाहते हैं वहीं करते हैं।

रेल के विस्तार के बारे में आजादी के 30 वर्षों के बाद आप देखें, कुल 7000

रूट किलोमीटर आप बढ़ा पाए हैं। 30 वर्ष में क्या यह उपलब्धि बहुत है? नहीं। आज टोटल रूट किलोमीटर कितना है—60933, उसमें 32 साल में कुल 7 हजार रूट किलोमीटर आप ने बढ़ाया। इस में से 25 हजार रूट किलोमीटर लाइन की साइफ खत्म हो गई है लेकिन उस को आप बदलते नहीं हैं जिस की वजह से भी दुर्घटनाएं होती हैं। दुर्घटनाओं का एक कारण यह भी है। इस को बदलने का प्रोग्राम आप को बनाना चाहिए था।

इसी तरह से इंजन देखिए, अंग्रेज जब गये थे तो ओवर एंजिन इंजन 8 हजार छोड़ गये थे, अभी 11 हजार इंजन कुल हैं और ये अच्छे इंजन हैं। लकड़ी के डिब्बे जिस में यात्री चलते हैं 13 हजार उस समय थे। इस की तादाद कितनी बढ़ी? मैं ने ऊपर बताया कि कितने आप के यहां डिब्बे बढ़े।

अगर आप ठीक से संगठित कीजिए और विस्तार के लिए कैसे कैसे काम होना चाहिए, इस के ऊपर ध्यान दीजिए तो आप की जो अभी 5500 करोड़ की पूंजी है वह भी बढ़ेगी। अंग्रेज केवल 700 करोड़ छोड़ गए थे। आप ने यह पूंजी बढ़ाई। अभी और बढ़ाने को जरूरत है ताकि हम अपने देश में ज्यादा से ज्यादा रेल का विकास कर सकें।

रेलवे के विकास के बारे में मैं यह कहना चाहता था कि आप पुराने रास्ते को छोड़ कर बहु-राष्ट्रीय कम्पनियों से फिर मदद ले रहे हैं। अखबार में आया है कि वर्ल्ड बैंक से आप ने बिद्युतीकरण के लिए 12 सौ करोड़ की याचना की है। क्या यह देश को नव-उपनिवेशवाद से छुड़ाने वाला रास्ता है या नव-उपनिवेशवाद को और बढ़ाने वाला है? 12 सौ या साढ़े 12 सौ करोड़ की याचना आप ने की है, यह एकोनामिक टाइम्स में निकला है और आप ने उस क

कोई कांटेडिक्शन नहीं किया है। तो बहु-राष्ट्रीय कम्पनियों से पल्ला छुड़ाए और इजारेदारों पर ज्यादा से ज्यादा चोट कीजिए। उन से माल भाड़ा अधिक वसूलिए और मजदूरों का सहयोग ले कर आगे बढ़िए, तभी देश का कल्याण होगा, नहीं तो देश का कल्याण होने वाला नहीं है। देश की तरक्की नहीं होगी और रेल का विकास भी नहीं होगा।

अब मजदूरों के सवालों पर आइए। लेकिन इस से पहले रेल दुर्घटनाओं का भी सुन लीजिए। इसी से ताल्लुक है। आप कहते थे कि रेल दुर्घटनाओं पर भी बोलिए। तो रेल दुर्घटनाएं 1972-73 में 7177 हुई थी और 1979-80 में 12189 हुई हैं। इस में घातक दुर्घटनाएं 74813 थीं जिस में लोग मरे 1972-73 में और 1979-80 में 900 इन की संख्या थी। तो दुर्घटनाएँ बढ़ेंगी क्योंकि लाइन पुरानी है। आप मजदूरों का सहयोग लेना नहीं चाहते हैं, आप लोको रनिंग स्टाफ पर हमला करते हैं फिर काम कैसे बनेगा? क्या रेलवे बोर्ड वाले गाड़ी चलायेंगे? आज 10, 12 और 14 घंटे लेट गाड़ियां चलती हैं लेकिन क्या कभी आपने रेलवे बोर्ड के चेयरमैन या जनरल मैनेजर को पुनः-अप किया? नहीं। आप पुनः-अप करते हैं ड्राइवर को, फायरमैन को, असिस्टेंट स्टेशन मास्टर को और फलाने-डिकाने को। इस तरह से काम कैसे चलेगा, तभी दुर्घटनाएँ होती हैं। आपके लिए आवश्यक है कि आप मजदूरों का सहयोग हासिल करें।

आपके यहां कैजुअल वर्कर बहुत सारे हैं। सबसे पहले मैं गैंगमेन की बात बताऊंगा जो कि जाड़ा, गर्मी और बरसात में प्राणपण से काम करते हैं, अपने जीवन को दांव पर लगा कर काम करते हैं जो अस्थायी हैं, उनकी तादाद है 1,54,511। सी पी सी वेतनमान पाने वाले 61,187 हैं।

दैनिक मजदूर 43,142 हैं। कुल मिलाकर 2,58,840 हैं। लेकिन गैंगमेन की हालत क्या है उनको आप वही तक नहीं देते। 21 सूत्री कार्यक्रम वर्षों से पोंडिंग है, आप उस पर कोई निर्णय नहीं लेते। जब आप चाहते हैं उनको निकाल देते हैं। मिनिस्टीरियल स्टाफ के लोग लड़ाई लड़ते हैं, 330-560 के वेतनमान में आप डायरेक्ट रेक्यूटमेंट करना चाहते हैं, वे उसका विरोध करते हैं लेकिन आप कोई रास्ता नहीं निकालते। कैजुअल मजदूरों की संख्या ढाई लाख है। 4 जून, 1980 को उस समय के रेल मंत्री पं० कमलापति त्रिपाठी जी ने कहा था कि तीन महीने में तमाम कैजुअल मजदूरों को रेग्युलर बना दिया जाएगा लेकिन कितने लोगों को आपने रेग्युलर बनाया? 12 हजार को बनाया है, 21 हजार का फैसला आप कर चुके हैं लेकिन जो बाकी लोग हैं उनके लिए, साल भर से ज्यादा बीत गया फिर भी कुछ नहीं हुआ है।

इसी तरह से जो खान-पान की व्यवस्था है वह जितनी रद्दी है वह सभी लोग जानते हैं। 26-4-1978 से पहले 2176 कर्मचारी वहां पर थे जिनको कि बेयरर कहते हैं। उनमें से 1437 कर्मचारियों को उस समय की सरकार ने नियमित किया लेकिन अभी भी 1062 कर्मचारी बाक़ी हैं। इसी तरह से जो आपकी डिपार्टमेंट्स में कैंटीन चलती हैं उनकी संख्या 650 है और कर्मचारियों की हालत बहुत खराब है। (श्रवण) इस तरह के सैंकड़ों, हजारों मजदूर हैं जिनको आप रेग्युलर क्यों नहीं करते? इसी तरह से निर्माण मजदूर भी हैं। पूर्वोत्तर रेलवे में 13 हजार ऐसे मजदूर हैं जिनकी मांगों को आप नहीं मानते हैं।

1655 hrs.

(SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI in the Chair)

इसी प्रकार से और भी बहुत सारे मजदूरों का सवाल है।

[श्री रामावतार शास्त्री]

आप बहुत सारे कांफ्लिमेंटरी पासेज दे कर लाखों रुपया बर्बाद कर रहे हैं। मैं पूछता हूँ इस बात का किसने आपको अधिकार दिया है? आपने 269 फर्स्ट क्लास के कांफ्लिमेंटरी पासेज और एग्ज़क्शंस के पासेज दिये हैं, 24 कांफ्लिमेंटरी पासेज दूसरी श्रेणी के दिये हैं। 3 फरवरी से पहले की यह फीगर है। ये 293 लोग कौन हैं? ये भूतपूर्व एम पीज, भूतपूर्व मिनिस्टर, सारे ही कांग्रेस आई के नेता रातों रात सोशल वर्कर बन गए। (व्यवधान) मेरे पास लिस्ट है और उसी की बात यहां पर करना चाहता हूँ। (व्यवधान)।

मुझे सोलह मिनट हो चुके हैं और मैं दो-तीन मिनट और लूंगा।

एक माननीय सदस्य : इनको सिग्नल दें, तो भी नहीं बैठते हैं।

श्री रामावतार शास्त्री : आप इस सिलसिले को बन्द कीजिए। लाखों रुपया बर्बाद करने का अधिकार न रेल मंत्री को है, न रेलवे बोर्ड के मैम्बरान को है और न ही चेयरमैन को है—इसको फौरन बन्द कीजिये।

रेल मंत्री (श्री केदार पांडे) : काम्प्ली-मेन्ट्री पास किसी को न दिया जाए यह काम्यूनिस्ट पार्टी की नीति है।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं भी यही कहता हूँ। मैं एकतरफा नहीं बोल रहा हूँ। सरकार ने अपोजीशन में दो-तीन को दिया है और बाकं को नहीं दिया है। श्री गुणानन्द ठाकुर को दिया है। आखिरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ

श्री केदार पांडे : दो-तीन नाम को सिफाररिश आप करें तो आप को भी मिल जाएगा।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं यह करने वाला नहीं हूँ। मैं उन लोगों में से नहीं हूँ।

समापति महोदय : शास्त्री जी, आप इसमें टाइम मत लगाइए।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पटना में गंगा पर रेलवे पुल क्यों नहीं बनाते हैं। उसको तो बनाइए।

श्री केदार पांडे : होने जा रहा है।

श्री रामावतार शास्त्री : पटना और गया लाइन को दोहरा कीजिए। फतुहा लाइन पर हर साल 12 लाख रुपया पूंजीपतियों को क्यों देते हैं। उसको बन्द करके अपने कटजे में लीजिए और उसको बड़ी लाइन बनाइए।

आखिरी बात मैं बंगाल के बारे में कहता हूँ—साउथ ईस्टर्न रेलवे के खड़गपुर डिवीजन में भोगपुर और पंचमुकरा के बीच में एक स्टेशन बनाने की मांग है, इसको आप जरूर कीजिए।

श्री केदार पांडे : शास्त्री जी, आपने फतुहा और इस्लाम पुर की बात कही है। इसके अलावा और आपने क्या कहा है?

श्री रामावतार शास्त्री : मैं वही कह रहा हूँ, जिसके बारे में श्रीमती गीता मुखर्जी भी आपसे कह चुकी हैं। आपने हजारों से ज्यादा रनिंग स्टाफ को 14(2) के अन्तर्गत डिसमिस कर रखा है, जिसमें कोई भी अपील नहीं कर सकता है। चार्ज-शीट भी नहीं मिल सकती है। इसलिए मेहरबानी करके दमन की नीतियों को छोड़िए और उनके साथ बात करके उनकी मांगों को मानिए तथा जितनी भी दंडात्मक कार्यवाहियां हैं, उनको समाप्त

कीजिए। आप यह मत समझिए की रेल मजदूर कायर है। रेल मजदूर 74 में भी लड़े, 79 में भी लड़े, 60 में भी लड़े और 49 में श्री जयप्रकाश नारायण के नेतृत्व में लड़ने की तैयारी कर रहे थे। इसलिए मैं आपको बता देना चाहता हूँ कि 17 लाख, 20 लाख रेल मजदूर कटुआ की बतिया नहीं है कि उन पर चाकू चल जाएगा। वे लड़ेंगे, अगर आपकी मजदूर विरोधी नीति नहीं रुकी। मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड को जल्दी भंग कीजिए। मेरे कहने का मतलब यह नहीं है कि मेरा रेलवे बोर्ड के लोगों से कोई विरोध है, बड़े अच्छे लोग हैं, लेकिन यह व्यवस्था खरब कीजिए। सामूहिक रूप से जनतंत्र को चलाइए।

इन शब्दों के साथ, सभापति महोदय, आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत (चित्तौड़गढ़) : सभापति महोदय, माननीय रेल रेल मंत्री जी ने 1981-82 के लिये जो बजट पेश किया है, मैं उस का स्वागत करने के लिये खड़ी हुई हूँ, क्योंकि वर्तमान परिस्थिति में, जब कि देश में कोयले की कमी है, बिजली की कमी है, सूखे की स्थिति है, अनेक समस्याएँ हैं, उन समस्याओं से घिरे हुए देश के समस्त रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, वह वास्तव में बहुत ही अच्छा कहा जायगा।

यदि हम यह कहें कि रेलें राष्ट्र की धमनियाँ हैं जो सारे राष्ट्र की चेतना को जागृत करती हैं—तो यह अतिशयोक्ति नहीं होगी। आज हमारी रेलों ने देश के यातायात के क्षेत्र में बहुत जबरदस्त प्रगति की है। यदि आप रेल पुस्तिका को उठा कर देखें, तो उन में दिये गये आंकड़ों से यह बात सिद्ध हो जाती है। 1853 में जब से इस देश में रेलें चालू हुई, तब से आज तक इस ने बहुत

अधिक तरक्की की है। देश के कृषि विकास, उद्योगों के विकास, राष्ट्रीयता के विकास, हर तरह के विकास के कामों में रेलों ने बहुत अधिक सहायता दी है। इसीलिये रेलें आज हमारे भारतीय जीवन की एक प्रकार से घुरी हैं, जिन पर जीवन आधारित है, क्योंकि 80 प्रतिशत माल का यातायात रेलों के द्वारा होता है, 70 प्रतिशत यात्री-यातायात इसी के माध्यम से होता है।

लेकिन, रेल मंत्री जी, आप ने अपने भाषण में जो यह कहा है कि तीन महीने से रेलें, जो घुरी से उतर गई थीं, फिर से पटड़ी पर आ गई हैं—ये शब्द उचित नहीं जान पड़ते, क्योंकि 13 महीने पहले से ही रेलें पटड़ी पर आ गई थीं, उन का केवल 3 महीने से पटड़ी पर आना मानें, तो यह ठीक नहीं होगा।

आप ने इस बजट में यात्री भाड़े तथा माल-भाड़े में वृद्धि की है, आप का यह कदम उन लोगों पर जो मुद्रास्फीति की अर्थ-व्यवस्था से पहले ही पीड़ित थे, एक करारी चोट है। आप वातानुकूलित यान का किराया और ज्यादा बढ़ा देते, तब भी कोई बात नहीं थी, लेकिन आप ने द्वितीय श्रेणी का किराया बढ़ाया है जिस से गरीब जनता पर गहरी चोट पड़ी है। जहाँ तक वातानुकूलित यान का सम्बन्ध है, उस का जो किराया बढ़ाया गया है, यदि अर्थ-तन्त्र के आधार पर उस का मापतोल करें तो पता लगेगा कि हवाई जहाज के किराये के मुकाबले वातानुकूलित यान का किराया अधिक है, ऐसी स्थिति में लोग वातानुकूलित यान में यात्रा कर के क्यों अपना समय खराब करेंगे। मैं ऐसा महसूस करती हूँ कि इन के किरायों को बढ़ा कर, आप ने अर्थ-व्यवस्था को सुधारने की जो कल्पना की है, मेरे कथाल में वह सम्भव नहीं हो पायेगी।

आप ने आरक्षण का किराया भी बहुत ज्यादा बढ़ा दिया है। सामान्य व्यक्ति जब

[प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत]

सम्बन्धी यात्रा करता है, तब उसे शयन-यान की आवश्यकता पड़ती है। आप ने उस का किराया 5 रुपये से बढ़ा कर 8 रुपये कर दिया है तथा आरक्षण का शुल्क 4 आने से बढ़ा कर 1 रुपया कर दिया है—इतनी अधिक वृद्धि एक साधारण व्यक्ति के लिये बहुत ज्यादा है। आप भाड़ा बढ़ाने के साथ-साथ यदि उन के लिये कुछ सुविधाओं को भी बढ़ा देते, तो यह बढ़ोतरी शिरोधार्य हो जाती, लेकिन सुविधाओं में आप ने कोई बढ़ोतरी नहीं की है। आप को जो शयन-यान हैं, वे भी लकड़ी के तखते हैं। आप मीटर गेज के डिब्बों को देखिये—वहाँ तो शयन-यान रखे गये हैं—दो बेड्स के बीच में एक तीसरा बेड और बना देने से बिल्कुल कबूतर-खाना दिखाई देता है और यात्रियों को कोई आराम नहीं मिलता है, बल्कि उन में कोई भी व्यक्ति स्वच्छतापूर्वक सांस भी नहीं ले सकता है।

आरक्षण के काम में बहुत ज्यादा धांधली देखने को मिलती है। कोई भी यात्री पहले से शयनयान में प्रवेश कर के यह प्रयास करे कि उस को जगह मिल जाय, तो उस को कह दिया जाता है कि कोई जगह नहीं है। लेकिन यदि वह कण्डक्टर साहब की जेब में कुछ डाल देता है तो निश्चित तौर पर उस को आरक्षण मिल जाता है। इस प्रकार के भ्रष्टाचार को हमें अवश्य रोकना होगा।

आज रेलों की यात्रा सुरक्षित नहीं है, हर तरह की चोरी और लूटमार रेलों में होती है। इसलिये मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि आप रेलवे पुलिस को सशक्त कीजिये, इन की संख्या को ज्यादा बढ़ाइये। मैं खास तौर से महिलाओं के सम्बन्ध में कहना चाहती हूँ, आज जो महिलायें रेल से अकेली यात्रा करती हैं उन का जीवन सुरक्षित नहीं है। पहले हम देखा करते

थे कि हर गाड़ी में महिलाओं के लिये अलग से डिब्बा हुमा करता था, जिन में केवल महिलायें ही सफर करती थीं, लेकिन आज इस तरह का कोई आरक्षण नहीं है। हर तरह के व्यक्ति डिब्बों में घुस जाते हैं, गुण्डे लोग डिब्बों में चढ़ जाते हैं जो महिलाओं को परेशान करते हैं। इसलिये मैं निवेदन करूंगी कि हर गाड़ी में अलग महिला-यान होना चाहिये, जिस में केवल महिलायें ही यात्रा कर सकें तथा उन में आप का एक एटेंडन्ट भी होना चाहिये जो उन की देखभाल कर सके।

मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगी कि आज कल रेल के डिब्बों की छतों पर यात्रा करना बहुत ही कामन बात हो गई है। आज मैं ट्रेन से आई तो मैंने देखा कि चितोड़गढ़ से ले कर जयपुर तक बराबर यात्री जितने रेल के डिब्बों में बैठे हुए थे उतने ही उन डिब्बों की छतों पर बैठे हुए थे चाहें वे जयपुर बंध का आवाहन करने के लिए आए थे या अन्य किसी और कारण से आए थे, यह मैं नहीं जानती। मेरा कहना यह है कि इस तरह से कब तक लोग यात्रा करते रहेंगे।

इसी प्रकार बिना टिकट बहुत से लोग यात्रा करने के लिए डिब्बों में प्रवेश करते हैं। क्या आप का रेल मंत्रालय इस को नहीं रोक सकता? इस प्रकार की धांधली और ज्यादाती कब तक होती रहेगी। आप के रेल विभाग और रेलवे पुलिस के जो कर्म-चारी हैं, वे इस की देखी-अनदेखी क्यों करते हैं, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। इस प्रकार की यात्रा को अवश्य ही रोका जाना चाहिए।

आप ने यह भी बताया है कि आज जो रेल सेवा है, उस में सुधार हुमा है। यह बात हमारे गले नहीं उतरती। सामान्यतः हम

यह देखते हैं कि रेलों में बराबर चोरियां होती हैं, डकैतियां होती हैं और भ्रष्टाचारों से जैसा हम को पता चलता है वे अब भी जारी है। इस के अलावा आप की जो रेलें हैं, वे समय पर नहीं चलती हैं। ट्रेनें समय पर नहीं चलती हैं और इसी प्रकार से हड़तालें सामान्यतः होती हैं। इसलिए रेलों की यह जो सारी पिक्चर है, जो सारी तस्वीर है, वह सुखकर नहीं है। जब तक इसमें सुधार नहीं होगा, तब तक हम यह नहीं कह सकते कि रेलों में सुधार हुआ है।

इस के अलावा खान-पान की जो व्यवस्था है, वह बड़ी अजीब है। यात्रा करते समय हम ने देखा है कि जो ठेकेदार इस के लिए आप ने नियुक्त किये हैं, वे सही खाना नहीं देते हैं और कभी बिल पेश नहीं करते हैं। मांगने पर भी खाने का बिल नहीं दिया जाता है और भोजन जो दिया जाता है वह बहुत निकृष्ट होता है जबकि उस के चार्ज बहुत अधिक लिये जाते हैं। इस में भी सुधार होना चाहिए।

एक निवेदन यह भी करना चाहूंगी कि आप की जो एक्सप्रेस गाड़ियां चलती हैं, उन में रीडिंग रूम की व्यवस्था होनी चाहिए, जिस में फीस दे कर कोई भी यात्री अकताब ले सके और अपने समय का सही रूप से उपयोग कर सके।

रेलों में निःसंदेह सुधार हुआ है परन्तु देश के कई ऐसे क्षेत्र हैं, जो विकास का इन्तजार कर रहे हैं। खास तौर से मैं राजस्थान के विषय में कहना चाहूंगी। राजस्थान में रेलों के विकास में बहुत अधिक सुधार नहीं हुआ है। मैं कहना चाहूंगी कि राजस्थान का जो पश्चिमी इलाका है, जहां पर लम्बी अन्तर्राष्ट्रीय सीमा है और वहां पर आप के सैनिक भी हैं, वहां की रेल व्यवस्था सुदृढ़ नहीं है। दक्षिणी राजस्थान के बारे में भी यह निवेदन करना चाहूंगी कि वहां

पर बहुत सारे खनिज पदार्थ मिलते हैं लेकिन वहां पर रेल सुविधाएं नहीं हैं जैसे बांसवाड़ा और प्रतापगढ़ का जो इलाका है, वहां पर रेल सुविधा नहीं है। इस के बारे में मैंने पहले भी निवेदन किया था और पुनः निवेदन कर रही हूं कि ये आदिवासी इलाके हैं और इन की तरफ आप को ध्यान देना चाहिए। यदि वहां पर रेलवे सर्वेक्षण का काम आप शुरू करवा देते हैं, तो इस से वहां के आदिवासियों को बहुत अधिक राहत मिलेगी।

सभापति महोदय : प्लीज कनक्लूड।

प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत : मैं 5 मिनट और लूंगी।

सभापति महोदय : नो।

प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत : तीन मिनट और दे दीजिए। राजस्थान की राजधानी जयपुर है। उस के बारे में मैं यह निवेदन करना चाहूंगी कि और कई प्रान्तों की राजधानियों को आप ने ब्रोडगेज से जोड़ा हुआ है लेकिन जयपुर, जो राजस्थान की राजधानी है, ब्रोडगेज लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। कई बार हमने मांग की है कि दिल्ली से अहमदाबाद का जो रास्ता है, उस को ब्रोडगेज किया जाए। आप यह नहीं करते तो कम से कम इतना तो कर दीजिए कि सवाईमाधोपुर और जयपुर के बीच का जो छोटा सा टुकड़ा है, उस टुकड़े को ही ब्रोडगेज कर दिया जाए।

एक बात मैं 'पिक सिटी एक्सप्रेस' के बारे में और निवेदन करना चाहती हूं। यह जो ट्रेन आप के दिल्ली से पिक सिटी तक चलती है और अब इस को आप ने अजमेर तक बढ़ा दिया है। मेरा यह निवेदन है कि उदयपुर, जो कि लेक्स का शहर है, तक इस को बढ़ा दीजिए चाहे आप इस का नाम

[श्री० निर्मला कुमारी शक्तावत]

'लेक-सिटी एक्सप्रेस' रखिये या 'पिक सिटी एक्सप्रेस' ही रहने दें, इस के बारे में मुझे कुछ नहीं कहना है। एक और बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि झीलों की नगरी उदयपुर तक एक ही ट्रेन जाती है और वह 'चेतक एक्सप्रेस' है। जिस में तीन मुख्य ऐतिहासिक और दर्शनीय नगर पड़ते हैं—पिक सिटी जयपुर, शक्ति और भक्ति की नगरी चित्तौड़गढ़ और झीलों की नगरी उदयपुर। यह ट्रेन इतनी धीमी गति से चलती है कि इससे यात्रियों को असुविधा होती है। इस में डीजल का इंजन अवश्य लगाया जाना चाहिए तभी जा कर के यात्रियों को सुविधा होगी।

मान्यवर, चित्तौड़गढ़ कोटा तक ब्राडगेज की मंजूरी कर दी गई है इस के लिए मैं वहां की जनता की ओर से बहुत बहुत धन्यवाद देती हूँ। मैंने सुना है कि यह लाइन लाइन डिपोजिट के बहुत से एरियाज में से हो कर नहीं जायेंगी, खास कर बेगु, मांडलगढ़, बिजूलिया, पार्सूली क्षेत्रों में से हो कर नहीं जायेगी, तो मैं निवेदन करती हूँ कि ऐसे स्थानों को भी इस लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। इस प्रकार की जो महत्वपूर्ण रेलवे लाइन मंजूर की गई हैं इसको इन महत्वपूर्ण स्थानों से निकाला जाना अत्यन्त आवश्यक है।

आपने इस लाइन के लिए 2 करोड़ 50 लाख रुपये की मंजूरी दी है। यह राशि बहुत कम है। इस पर 41 करोड़ रुपये का टोटल खर्च आयेगा। अगर इतनी धीमी गति से यह लाइन बनेगी तो शायद हम लोगों की जिंदगी में तो यह लाइन नहीं बन पायेगी और बन कर उसका उपयोग नहीं हो पायेगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस के लिए पैसा बढ़ाया जाए।

मान्यवर, माल भाड़े में हरी सज्जियों, स्टेशनरी और रासायनिक खाद पर भी छूट दी जानी चाहिए। अगर इन पर रेल मंत्री छूट नहीं देंगे तो इस से गरीबों को बहुत नुकसान होगा।

माननीय सभापति जी, अन्त में मैं रेल मंत्री जी को बधाई देती हूँ कि हम आत्मनिर्भरता की ओर बढ़ रहे हैं और हमने काफ़ी देशों में रेल के इंजिन और डिब्बे बना कर निर्यात किये हैं। मैं इस सम्बन्ध में निवेदन करना चाहूंगी कि रेल भाड़ा और माल भाड़ा बढ़ाने की बनिस्वत हमें अपने रेल इंजिन, रेल डिब्बे और रेल के पहिये बनाने के कारखानों की क्षमता बढ़ानी चाहिए। अगर आप इनकी क्षमता अधिक कर देते हैं तो शायद आपको यह भाड़ा नहीं बढ़ाना पड़ेगा। मैं इतना ही कह कर अपनी बात समाप्त करती हूँ।

SHRI CHIRANJI LAL SHARMA (Karnal): Sir, discussion on the Railway Budget has been going on for the last two days. I stand to support the Budget. I listened with rept attention to the most eloquent but apparently powerful speeches from my friends from the side opposite. Particularly I mention Prof. Dandavate who had been Railway Minister himself during the Janata regime and he was talking with pride, of the committees. Prof. Dandavateji is a noble soul. I have personal regards for him. But he talked of the committees appointed during his regime. He mentioned not one committee but three committees, the National Transport Policy Committee, The Committee on Social Burdens and about another committee.

With due apologies I say—my friends will excuse me if I may say so—that the Janata Government was the Government of committees and commissions, with no dash, no initiative, no direction, no dynamism, How many commissions were appointed and to what result? They have no answer to

this. And they feel proud of it. My friends will excuse me. They were having during that regime a minister who felt proud in publicly announcing that he was responsible for creating mischief on the railway lines for more than 50 times and then my friend, sitting on the opposite side, say that this was the best Railway Budget! Only the wearer knows where the shoe pinches.

I congratulate the Railway Minister for increasing loading of coal and particularly for his steps for removing sluggishness. But still there is plenty of scope for improvement and progress because these steps are not sufficient. Coal is a very essential commodity; it is needed in industry and particularly in thermal plants. I can say from personal knowledge that the thermal plant at Panipat had had to be closed down sometimes for paucity of coal, for non-availability of coal; that was because of the difficulty we were facing for want of transport facilities. I invite the attention of the Railway Minister to make provision for movement of coal for the thermal plants in particular.

On reading the Budget speech of the Railway Minister, I find that surveys for 35 new lines and 13 surveys for gauge conversions are in hand. But I am pained to observe that, in the Budget, there is absolutely no provision either for a new line or for conversion of gauge in the whole of Haryana, Punjab and Himachal.

AN. HON. MEMBER: Madhya Pradesh also.

SHRI CHIRANJI LAL SHARMA (Karnal): About Madhya Pradesh, I have no personal knowledge. I fail to understand as to why this has been done.

In Farukhnagar, near Gurgaon, there is a terminus, and if I am not wrong in my information, this is the only terminus in this part of the country. The railway line from Farukhnagar could be safely, comfortably and conveniently extended to Jhajjer and Bhiwani. Jhajjer is a tehsil or sub-

division in Rohtak district which provides the maximum number of jawans for the Army. If this Farukhnagar line is extended to Jhajjer and Bhiwani, this will change the rate and Bhiwani, this will change the fate no grouse. In all humility and with due apologies, I would request the Railway Minister not to see this area with a jaundiced eye, because, I find absolutely no provision for even a single line; I do not know why our rights should be so ruthlessly trampled upon like this. Why the area which needs development the area which makes the maximum contribution, the area which gives the maximum number of jawans, should be ignored like this? I am confident that Shri Kedar Panday will be good enough to pay special attention to this *Ilaga*.

The Yamunanagar-Jagadhri line should be connected with Chandigarh, the Capital of the State; and the Jagadhari-Chandigarh line should be extended to Ludhiana in Punjab. That will give a lot of relief to the people in that *Ilaga*.

About gauge conversion, I would submit that there are two parallel lines, both broad gauge and metre gauge, from Bhatinda to Kotkapura and from Kotkapura to Fazilka. One broad gauge between Kotkapura and Fazilka is sufficient; the metre gauge can be safely removed.

I now come to electrification of railway lines. Here again, I am pained to observe that there is absolutely no provision for electrification of any line in our part of the country, that is, in Punjab, Haryana and Himachal. Recently, it was decided by the Government that there would be some Asian Games in Rai, in Sonapat district which is hardly 27 miles from here. A plan had been prepared for electrification of the line from Delhi to Sonapat, but for reasons not known it has been dropped. We are having a double line from Delhi to Ambala. I would request the Railway Minister to consider the desirability and advisability of making provision for electrification of the line between Delhi and Ambala in general and from Delhi to Sonapat in particular.

[Shri Chiranji Lal Sharma]

Delhi is the capital of the country. It is a cosmopolitan city. It is a centre of education. It is a big trading centre and thousands of people daily come to Delhi and go back, because there is acute shortage of accommodation in Delhi and the rents are exorbitantly high. In this connection, I have addressed letters—not one but many to the then Railway Minister and also to the present Railway Minister: Shri Kedar Pandeyji, ventilating the grievances of the people travelling daily to Delhi from Karnal, the parliamentary constituency I represent, Panipat, Gharaunda, Samalka, Sonapat, Rohtak, Rewari, Gurgaon, Meerut and Ghaziabad, but I am sorry to say that a stereotyped reply is given:

"Dear Shri Sharma, I am in receipt of your reply. I am having the matter looked into. I will write to you again."

But that 'again' never comes. . .

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI KEDAR PANDAY). That is only an acknowledgement letter. A detailed reply will be coming.

SHRI CHIRANJI LAL SHARMA: I know that he is sending the letters to the Department or the officer concerned for necessary action. But you will kindly excuse me for saying so. There is a world of difference between the approach of an officer, a bureaucrat and that of a politician. We have our finger on the pulse of the masses. We represent lakhs of people and personally we have no axe to grind. When we make a representation to the authorities that people are facing difficulties, cannot some minor adjustments be made here and there in the time-table? Our letters are ignored and the reply that we receive on our letters is this:—

"Sorry, this has been examined, and this cannot be done."

You will kindly appreciate that thousands of passengers—majority of whom are government servants—come

to Delhi right from Karnal, about 70 miles from here, from Meerut, from Palwal, from Gurgaon and Rewari and other places. If on all these lines, a few adjustments of timings, particularly, in the evening are made, what is the railway going to lose? You see the bureaucratic approach of the officers. Sir, I may be excused for saying that they are heartless creatures. They care a two pence for the common man. They do not lend their ears to them.

Sir, we even saw the concerned officers in a deputation. They should either be convinced or open to conviction. They send only a stereotyped reply, 'Sorry, this cannot be done.'

MR. CHAIRMAN: The hon. Member's time is up.

SHRI CHIRANJI LAL SHARMA: I may be excused. These bells would simply disturb my chain of thoughts. My name in the list was much earlier but unavoidably I had been away, otherwise, I would have got at least 15 minutes more. . . . I will take 5 minutes more. I know the difficulties my people are facing.

MR. CHAIRMAN: You may take, but there are other members also who want to speak.

SHRI CHIRANJI LAL SHARMA: When we represent our case to the Railway Minister, he is good enough to hear us patiently. I have personally been grateful to him for the manner in which he listens to me.

But the difficulty is that nothing concrete, and substantial comes. The representations we are making are aimed at alleviating the grievances of the people. We get letters after letters from our people saying, 'Did we send you there only for this? For doing nothing.' We have to hang our heads in shame.

Sir, I remember in July last, a deputation of 10 persons from Gharaunda waited on the then Railway Minister, Pandit Kamalapati Tripathiji. Sir, in

my presence he sent for two senior officers whether they were Members of the Board or not, I do not know—and he directed them to accede to our request. The orders the Railway Minister wrote are there.

लेकिन वही डक के तीन पात वाली बात

But nothing comes out. This is how we, the representatives of the people are treated. With all humility, I request the Railway Minister to kindly look into these genuine grievances of the people and make minor adjustments in the timings of the trains, these daily commuters want.

Then, a word about the over-bridges. I come from Haryana. There is the Kurukshetra, the land of the Geeta. Then we have Karnal, the land of Karna. Then there is Panipat, a big industrial and trading centre.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS AND DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI P. VENKATASUBBIAH): Where historic battles were fought.

SHRI CHIRANJI LAL SHARMA: Yes, apart from the Mahabharata war. Then there are big cities. On this railway line provision of over-bridges is a must and if that is not possible, at least, under-bridges can be provided for light vehicles as has been done at Panipat at one point.

That is very essential. I will request the hon. Railway Minister to find some time to kindly visit these places and then he will appreciate the gravity of the situation. Sir, sometimes we have to wait for forty to forty-five minutes on the railway crossings. Then there are some un-manned crossing. Suppose the State Governments are not willing to do anything in the matter then, as has been demanded through representations, these should be provided by the railway authorities.

Sir, I would like to say a word about the labour and loco shed association. There is theft of coal in the

loco sheds by the railway employees themselves and coal is sold by loco shed employees and the drivers. What for? It is to finance their association, to make provision for funds during the strike period and to create disruption and inefficiency. I have a very soft corner for the labour but these sort of tactics on the part of the railway employees must be deprecated and discouraged in the interest of better efficiency on the railways. Here I would also like to mention another point from my personal experience. I found on a train where there was a provision of eleven bogies only six or seven bogies were attached with the result that hundreds of persons had to travel on the roof which is a security hazard.

Then, Sir, there are complaints of thefts of the articles sent through the railways. Once a Bajaj scooter was booked and it was stolen. The railway authorities fixed the responsibility on the person concerned and he paid the price. What does he lose? Nothing because he is able to sell that scooter on double the price.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI CHIRANJI LAL SHARMA: Sir, I am concluding. A word about the increase in fare of both air-condition and first class. I would request the hon. Minister to withdraw this additional fare. Sir, the catering service in the railways is deteriorating. I would request the hon. Minister to keep an eye on this and try to improve it.

With these words, Sir, I support the Railway Budget with the devout hope that the Railway Minister would be kind enough to pay attention to the railway facilities in the States of Punjab, Haryana and Himachal Pradesh to which a reference was missing in his Budget speech. I would particularly request him to accede to the requests in adjustment of timings of running of trains for commuters travelling to nearby places from Delhi.

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : माननीय सभापति जी, मैं कोई ऐसा भाषण नहीं करने जा रहा हूँ, जिससे कि सत्ता-पक्ष में बैठे हुए लोगों को उत्तेजित होना पड़े, क्योंकि पांडे जी के प्रति मेरे मन में थोड़ी हमदर्दी है। लेकिन इस देश की जनता के प्रति, मेरा खयाल है कि पांडे जी को भी हमदर्दी होगी, इसलिए मुझे यह कहने के लिए बाध्य होना पड़ रहा है कि यह बजट जन-विरोधी बजट है। इस बजट के बारे में मैं एक एटोरियल का वाक्य पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ :—

Mr. Kedar Pandey has achieved the dubious distinction of presenting the grimmest Railway Budget since independence.

मेरा खयाल है कि इसके आगे कुछ कहने की जरूरत नहीं है, पांडे जी खुद समझ सकते हैं।

माल-भाड़े और यात्री किराये में जो वृद्धि की गई है, इससे इस देश की जनता के सामने कठिनाइयाँ बढ़ेंगी। अभी आपको सिर्फ 14 महीने सत्ता में आये हुए हो रहे होंगे और इतने दिनों में 2 बार माल-भाड़े में और 2 बार किराये-भाड़े में वृद्धि की गई। जो पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स हैं, उनमें तो वृद्धि हुई ही है। इस बजट से इस देश में मुद्रा-स्फीति होगी, चीजों की कीमतें बढ़ेंगी।

आज जो माल-भाड़े में वृद्धि की गई है, उसमें गेहूँ, चावल, दूसरी तरह के खाद्यान्न कपास, कोयला, सोपट कोक, पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स, स्टेशनरी, दियासलाई के माल-भाड़े में वृद्धि की गई है। इसमें अधिकांश चीजें देश की बहुसंख्यक जनता के इस्तेमाल में आने वाली हैं। गेहूँ और चावल का इस्तेमाल तो सभी करते हैं, कम-से-कम इस प्रकार की चीजों में जो वृद्धि की गई है, जो कि कामन मैन, ग्राम आदमी के इस्तेमाल में आती है, मैं माननीय मंत्री जी

से अनुरोध करूँगा कि वह इस वृद्धि को समाप्त करने की कृपा करें।

श्री सुन्दर सिंह (फ़िल्लौर) : सभापति महोदय, कोरम नहीं है।

सभापति महोदय : कोरम की कोई बात नहीं है। हरिकेश जी आप बोलिए।

श्री हरिकेश बहादुर : सभापति महोदय, यह काम हमारा है, लेकिन हम कर नहीं रहे हैं।

सभापति महोदय : सुन्दर सिंह जी, आपको कुछ काम है तो आप जाइये। श्री हरिकेश बहादुर, आप बोलिए।

श्री हरिकेश बहादुर : रेल दुर्घटनाओं जो सिलसिला जारी हुआ है, कमलापति जी को जब रेल मंत्रालय से बाहर जाना था, उस समय से यह शुरू हुआ है और यह लगातार चलता जा रहा है। सौराष्ट्र मेल, पंजाब मेल, संगम एक्सप्रेस, अभी मद्रास के पास एक दुर्घटना हुई, ये दुर्घटनाएँ दुर्भाग्यपूर्ण हैं। मैं पांडे जी से अनुरोध करूँगा कि इस पर गंभीरता से विचार करें और रेल के परिचालन की उचित व्यवस्था करने की कृपा करें।

रेलों का समय से न चलना ही जनता के लिए बहुत कष्टदायक है। मेरा सुझाव है कि इस व्यवस्था में भी सुधार किया जाये। रेल यात्रा इस समय बहुत असुरक्षित हो गई है, जगह-जगह डकैतियाँ और तरह-तरह की बारदातें हो रही हैं जिससे कोई भी रेल यात्री अपने को सुरक्षित महसूस नहीं कर रहा है।

पुलिस फोर्स में जी० आर० पी का मैं बिक्र करना चाहता हूँ। यह फोर्स आपके कंट्रोल के बाहर है क्योंकि स्टेट गवर्नमेंट

इस पर कण्ट्रोल करती है। जी० आर० पी० के कांस्टेबल तो ऐसा कर रहे हैं कि वर्ग लोगो से पैसा लिये बोगी में जाने नहीं देते। मैंने अभी एक कम्प्लेंट दिया है, कार्यवाही हो रही है लेकिन रेल मंत्रालय ने बताया कि हम सीधे उस पर कार्यवाही नहीं कर सकते, इसलिए राज्य सरकार के अधिकारियों से कहना पड़ेगा। इसलिए जरूरी है कि जो व्यक्ति रेल विभाग में काम कर रहा है, सुरक्षा का काम कर रहा है, उस पर नियंत्रण करने का अधिकार भी रेल विभाग का होना चाहिए। मैं माननीय रेल मंत्री से कहूंगा कि रेल विभाग का नियंत्रण जी० आर० पी० पर हो, वह इस बारे में अवश्य कदम उठाये करना यह आर० पी० एफ० को भी बदनाम कर देंगे। गलत कार्य जी० आर० पी० वाले कर रहे हैं और आप बदनाम हो रहे हैं।

इसलिए मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय राज्य सरकारों और भारत सरकार के गृह मंत्रालय से बात कर के जो आर० पी० पर अनना नियंत्रण स्थापित करें।

अभी किसान रैली हुई। कोयले की कमी की वजह से हिंदुस्तान में तमाम गाड़ियों का चलना बन्द हो गया है। डीजल की कमी से किसानों का कितना नुकसान हो रहा है, यह बात सभी जानते हैं। अभी किसान रैली के सम्बन्ध में लगभग 140 गाड़ियां चलाई गई होंगी। माननीय सदस्य जानते हैं कि उनमें कितना कोयला और डीजल लगा। यह राष्ट्र के प्रति एक बड़ा भारी अन्याय हुआ, जिसका मैं विरोध करना चाहता हूँ।

श्री केदार पांडे : क्या किसान रैली होनी चाहिए या नहीं ?

श्री हरिकेश बहादुर : होनी चाहिए, लेकिन दूसरे दलों को भी ऐसी सुविधा

देनी चाहिए। हम लोगों का कनवेंशन हुआ, लेकिन हमें सिर्फ सात गाड़ियां मिलीं, जब कि हमें पचास गाड़ियों की जरूरत थी।

श्री हरिश् चन्द्र सिंह राबत (भल्मोड़ा) : जितने लोग इनके साथ हैं, उसके हिसाब से ये साढ़े तीन गाड़ियों के लायक भी नहीं हैं।

श्री केदार पांडे : गाड़ियां देने में हमने कमी नहीं की।

श्री हरिकेश बहादुर वी० जे० पी० का कनवेंशन हुआ। उन्हें भी सिर्फ सात गाड़ियां मिलीं।

अब मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। हमारे देश में बेरोजगारी की बड़ी गम्भीर समस्या है। रेल विभाग में जो कैजुअल लेबरर्स काम करते हैं, उनमें से बहुत से दस दस, बारह बारह सालों से काम कर रहे हैं, लेकिन उन्हें अभी तक स्थाई नहीं किया गया है। मेरा विनम्र अनुरोध है कि जो कैजुअल लेबरर्स काम कर रहे हैं, उन्हें शीघ्र स्थाई करने की कृपा करें।

जो एम्पलाईज रिटायर होते हैं, उनके बच्चों की भी नौकरी देने के लिए कोई क्वोटा रेल विभाग में निर्धारित किया जाये। जिन रेल कर्मचारियों की रिटायरमेंट से पहले मृत्यु हो जाती है, उनके बच्चों या विधवा पत्नी को नौकरी देने का एक नियम है। लेकिन कमपैशनेट ग्राउण्ड्स पर विधवा महिलाओं को नौकरी नहीं मिल पा रही है। इस बारे में तरह तरह की कठिनाइयां बताई जाती हैं। खासकर एन० ई० रेलवे के बारे में लोगों ने मुझे बताया है। ऐसा नियम बनाया जाना चाहिए कि अगर किसी रेल कर्मचारी का कोई लड़का न हो, तो उसके मर जाने के बाद उसकी

[श्री हरिकेश बहादुर]

विद्यवा पत्नी को अवश्य नौकरी मिले। अगर यह नियम बना दिया जाये, तो यह एक बहुत बड़ा काम होगा।

क्लास थी और क्लास फ़ोर एम्पलाईज के प्रमोशन के और अवसर पैदा किये जायें।

आर० पी० एफ० को या तो सी आई एस एफ०—जुनियर इंडस्ट्रियल सिक्कूरिटी फ़ोर्स—का दर्जा दिया जाये या रेल कर्मचारियों का। इस समय उनको न तो सी आई एस एफ की सुविधायें मिलती हैं और न रेलवे कर्मचारियों की। उनकी मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाना चाहिए। या तो उन्हें रेल कर्मचारियों की कैटेगरी में रखा जाये और या सी आई एस एफ की कैटेगरी में, ताकि उन्हें किसी एक की सुविधायें प्राप्त हो सकें।

रेलवेज की मेडिकल सर्विसिज में जो डाक्टर काम करते हैं, उन्हें टाइम-स्केल में प्रमोशन 52 परसेंट मिलना चाहिए, जैसा कि और कैडज में दिया जाता है। रेलवे मेडिकल ने 36 परसेंट प्रमोशन के लिए रिकमेंड किया था। श्री पी० वेंकटसुब्बय्या इस समय सदन में बैठे हुए हैं, जो डिपार्टमेंट आफ पर्सनल के काम को देखते हैं।

According to the recommendation of Railway Ministry 36 per cent of the doctors in the medical service of the Railways should be given promotion. But you are not agreeing to this percentage. The Department of personnel is telling that only 22 per cent of the persons in this category should be given promotions. Therefore, I would request you to accept at least the recommendation of the Railways in this respect. Your Department, that is, the Department of Personnel should accept this percentage of 36.

इसके बाद दो बातें और कहना चाहता हूँ। पांडेय जी जरा ध्यान से सुनें। जो टिकट चैकिंग स्टाफ के लोग हैं, टी टी ईज, इनको रनिंग स्टाफ मानने में आप को क्या आपत्ति है? जवाब देते समय आप धृष्टा कर के इस का भी जवाब दें। मैं चाहता हूँ कि इन को भी रनिंग स्टाफ माना जाय क्योंकि रनिंग स्टाफ मानने का जो नियम बनाया गया है उस में बहुत से ऐसे कर्मचारी भी रनिंग स्टाफ माने जाते हैं जो परिचालन का काम भी नहीं करते, जैसे ब्रेक वैन में बैठा कर्मचारी जो रेल-परिचालन को पैरालाइज नहीं कर सकता, लेकिन उस को भी रनिंग स्टाफ मानते हैं। उस को यदि रनिंग स्टाफ मानते हैं तो टी टी ईज को भी जरूर रनिंग स्टाफ मानना चाहिए।

कुछ ऐसे अधिकारी हैं जो बीस-बीस पच्चीस पच्चीस और तीस तीस साल से एक ही स्थान पर पड़े हुए हैं और वहां की केवल राजनीति करते हैं, जैसे मैं गोरखपुर और दिल्ली के बारे में बताना चाहता हूँ। ऐसे लोगों को जो तीन चार साल से अधिक एक जगह पर हैं उन का ट्रांसफर जरूर होना चाहिए, नहीं तो वे केवल राजनीति और तिकड़म करते हैं और पूरी व्यवस्था को गड़बड़ करने का काम करते हैं।

गैंगमेन की एक बात कहना चाहता हूँ। गैंगमेन के प्रमोशन के चांसेज बढ़ाए जाने चाहिए और उन को पी० डब्ल्यू० आई० के रैंक में लाना चाहिए।

एलेक्ट्रिफिकेशन आफ रेलवेज की बात मैं करना चाहता हूँ जिसे बहुत से लोगों ने कही है। लोको रनिंग स्टाफ की बहुत सी समस्याएँ हैं। उन की हड़ताल भी हुई थी। उस पर थोड़ा सहानुभूति पूर्वक विचार करने की जरूरत है। दस घंटे से अधिक उन से काम नहीं लेना चाहिए। इसके बारे में कोई ऐग्रिमेंट भी हुआ है।

वे स्केल का रिस्ट्रक्चरिंग, उस का पुनर्निर्धारण होना चाहिए।

एन ई रेलवे में जून, 1980 में जो एजीटेशन हुआ था उस में बहुत से लोगों का विक्टिमाइजेशन किया गया था हम चाहते हैं कि उस विक्टिमाइजेशन को विदवा किया जाय और लोगों को फिर से री-इस्टेंट किया जाय।

रेलवे के मजदूरों का एक दफ्तर यहां दिल्ली में है। 40, एम एन बारी मोर सराय, में, उस को पुलिस ने टेक ओवर कर लिया है। उसे पुलिस से छुड़ा कर फिर से उन को वापस किया जाय।

आइ आर सी ए के 1200 कर्मचारियों को सरकारी कर्मचारी घोषित किया जाय, यह मेरी मांग है।

अन्तिम चीज मैं कह देना चाहता हूं। बाराबकी से गोरखपुर रेलवे लाइन जो मीटर गेज है, उस का ब्राडगेज में कन्वर्जन हो रहा है। जल्दी ही पुरा होने वाला है। मैं चाहता हूं कि जल्दी से जल्दी इस काम को पूरा किया जाय और गौतम बुद्ध एक्सप्रेस के नाम से एक गाड़ी चलाई जाय जो गोरखपुर से दिल्ली तक आती हो। यह मेरी मांग है। कम से कम गोरखपुर से दिल्ली के लिए गौतम बुद्ध एक्सप्रेस एक जरूर चलाई जाय। साथ ही गोमती एक्सप्रेस को भी गोरखपुर तक ले जाए। इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं कि आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया।

श्री तारिक अमनवर (कटिहार) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री श्री पांडेय जी द्वारा पेश किए गए रेलवे बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

यों तो हम अनुशासन की बात करते हैं लेकिन अनुशासन को हम सिर्फ सेना तक

और पुलिस तक ही सीमित रखते हैं। आज हमारे देश में जो अनुशासनहीनता की हवा बहर रही है उसको कैसे हम सही दिशा दें, सही रास्ते पर लाएं इस की ओर हमें ध्यान देना है। वर्तमान कठिन आर्थिक परिस्थिति में जो बजट पेश किया गया है, यह सही है कि उस में हर वर्ग को ध्यान में रखा गया है। जो जनता को सुविधाएं मिलनी चाहिए जैसे जो दूसरे दर्जे के यात्री हैं, उन को जो सुविधाएं मिलनी चाहिए, उस के लिए उन के ऊपर जो बोझ पड़ा है, वह एक विचारणीय बात है। मैं रेल मंत्री जी से कहूंगा कि उस पर वह पुनर्विचार और इस बात की कोशिश करें कि हमारे समाज के जो गिरे हुए लोग हैं, जो गरीब लोग हैं, जिनके पास यातायात के लिए, सफर के लिए पूंजी नहीं होती है, बड़ी मुश्किल से वे पूंजी इकट्ठी कर के एक जगह से दूसरी जगह सफर करते हैं, वैसे लोगों की कठिनाई को ध्यान में रखते हुए वे उस पर पुनर्विचार करें।

हमारे विरोधी पक्ष के लोग एक ओर बड़ी ऊंची धावाज में इस बात का नारा लगाते हैं कि आज जरूरत की चीजें उन को नहीं मिलती हैं, कोयला नहीं मिल रहा है, बिजली नहीं मिल रही है, और आवश्यकता की चीजें नहीं मिल रही हैं, और दूसरी ओर विरोध-पक्ष को ओर के इन्हीं लोगों की ओर से आन्दोलन चलाए जा रहे हैं। कहीं रास्ता रोको, कहीं ट्रेन रोको, इत्यादि के आन्दोलन किए जा रहे हैं।

जहां तक हड़ताल का प्रश्न है, हर क्षेत्र को तरफ़ धाज रेलवे में भी हमारे विरोध पक्ष के लोगों में इस बात की होड़ लगी हुई है कि कौन अधिक से अधिक हड़ताल करा सकता है, अधिक से अधिक लोगों को भड़का सकता है। आज इस बात की कोशिश उन की ओर से हो रही है। इस हड़ताल के पीछे मजदूरों का हित नहीं

[11 तारिक अन्वर]

होता है, इस हड़ताल के पीछे मजदूरों की भलाई नहीं होती है। इस हड़ताल के पीछे कुछ दलों का राजनीतिक स्वार्थ होता है। आज मैं बड़े साफ शब्दों में यह कहना चाहता हूँ कि आज सारे देश में विरोध पक्ष की ओर से एक ऐसी तैयारी की जा रही है, एक ऐसी फ़िजा बगाई जा रही है कि इस देश में अराजकता पैदा हो, अस्थिरता पैदा हो। इस बात की कोशिश हमारे विरोध पक्ष की ओर से हो रही है और इसके लिए उन्होंने सब से पहले रेलवे को माध्यम बनाया है। आपको याद होगा, 1974 में श्री जार्ज फ़र्नान्डिस और दूसरे नेताओं द्वारा सारी रेलवेज को बन्द करने का नारा लगाया गया था और इस बात की कोशिश की गई थी कि सारे देश को ठप्प किया जाए। उनकी कोशिश थी कि बिजली की पदावार को रोका जाए, कल-कारखाने बन्द हों, ज़रूरत का सामान बाजारों में न मिले। सारा देश ठप्प हो जाए—इस बात की कोशिश की गई थी। 1974 की हड़ताल के बाद हमारी सरकार बड़ी सख्ती से पेश आई, हमारी सरकार की नेता श्रीमती इन्दिरा गांधी ने बड़ी मेहनत करके फिर से अनुशासन लागू किया। 1977 के आते-आते रेलों में एक अनुशासन की भावना कायम हुई थी और गाड़ियां भी ठीक ढंग से चलने लगी थीं। आपने देखा होगा 1976-77 और 1977-78 में रेलों की पफ़ॉरमेंस बहुत अच्छी रही थी किन्तु जनता पार्टी की सरकार बनते ही ऐसे लोगों को जिन्होंने 1974 में अनुशासनहीनता की थी, जिन्होंने हड़ताल में भाग लिया था, गलत ढंग से रेल सम्पत्ति को बर्बाद किया था और जिनको हमारी सरकार ने निकाल दिया था, उनको फिर से वापस ले लिया गया। यही वजह है कि रेलों में जो स्थिरता आई थी, जो अनुशासन आया था वह पुनः समाप्त हो गया और वह सिलसिला अभी जारी है। अभी

हाल में लोकोमोन् के द्वारा हड़ताल कराने की कोशिश की गई। सी० पी० (एम) द्वारा चलाई जा रही यूनियन के माध्यम से लोकोमोन् की स्ट्राइक काल की गई। बड़े दुःख की बात है कि आज विरोध पक्ष के लोग इस बात की आवाज उठाते हैं कि कहीं आंख निकाल ली जाती है और कहीं पुलिस द्वारा पैर तोड़ दिए जाते हैं लेकिन मैं यहां पर बताना चाहता हूँ कि जिस क्षेत्र से मैं यहां पर आता हूँ, कटिहार का क्षेत्र, वहां एन एफ रेलवे का डिवीजनल हेड-क्वार्टर है वहां पर जो मजदूर भाई अपने काम पर जाना चाहते थे उनकी सी पी (एम) के कैडर-सदस्यों द्वारा मरम्मत की गई, उनके हाथ तोड़ दिए गए और यहां तक कि उन पर तेजाब फेंका गया... (व्यवधान)...

श्री हरिकेश बहादुर : उड़ीसा में पत्रकारों के साथ कांग्रेस (आई) के लोगों ने क्या किया ? (व्यवधान) ।

श्री तारिक अन्वर : मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे रेल मंत्री चाहते हैं कि रेलें ठीक ढंग से चलें ताकि लोगों को सुविधा मिले और ज़रूरत का सामान उन तक पहुंच सके तो उसके लिए ज़रूरी है कि अनुशासन लाया जाए और ऐसे लोगों पर अंकुश लगाया जाए जोकि डिमोन्स्ट्री, लोकतन्त्र के नाम पर अनुशासनहीनता पैदा कर रहे हैं और रेल की सम्पत्ति को क्षति पहुंचा रहे हैं। सारे देश की आर्थिक स्थिति रेलों के साथ जुड़ी हुई है, अगर रेलें ठीक ढंग से नहीं चलेंगी, आवश्यक चीजों की दुलाई अगर नहीं होगी तो हमारी आर्थिक स्थिति सुधर नहीं सकती है।

मान्यवर, मैं रेलवे बोर्ड और खास कर मंत्री जी को मुबारकबाद देता हूँ कि उन्होंने इस बजट में उन क्षेत्रों का भी ध्यान रखा है जो अब तक नज़र अन्दाज़ होते रहे हैं। जैसे बिहार का छेदा-गगपुर वह इलाका है

जहाँ के लोगों ने अभी तक रेल को सिर्फ सपनों में ही देखा है, लेकिन आज उन का यह सपना साकार होने जा रहा है। इतना ही नहीं देश के उत्तर-पूर्व के उन इलाकों को भी इस बजट में शामिल किया गया है, जो अब तक नैग्लेक्ट हो रहे हैं। इसी तरह से उत्तर प्रदेश के भी कुछ ऐसे क्षेत्र हैं, जिन की ओर मैं इस अवसर पर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, जैसे टनकपुर—घाट—बागेश्वर, रामनगर—मरबूला—चौखुटिया। ये दोनों पहाड़ी इलाके हैं, वहाँ के लोगों ने भी आज तक रेलों को नहीं देखा है। और उन की तरफ मंत्री जी का ध्यान जायेगा, तो उन का सपना भी साकार हो सकता है।

आखिर में, मैं मंत्री जी का ध्यान अपने क्षेत्र की ओर ले जाना चाहता हूँ। कटिहार रेलवे डिवीजन का हेड-क्वार्टर है, जहाँ से ब्राड-गेज और मीटर-गेज दोनों लाइनें गुजरती हैं, लेकिन दुख की बात है कि कटिहार से कोई भी गाड़ी दिल्ली की ओर सीधी नहीं आती है, जिस से वहाँ के लोगों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि मंत्री जी इस तरफ अवश्य ध्यान दें।

एक निवेदन यह है कि “गौर एक्सप्रेस” जो इस समय मालदा से खुलती है, मैं चाहता हूँ कि वह कटिहार तक लाई जाय और वहाँ से खोली जाय, ताकि वहाँ के लोगों को सुविधा हो सके।

कटिहार में एक रेलवे बैगन वर्कशॉप खोला जाना चाहिए, जिस से वहाँ जो डबेलपमेण्ट के काम हो रहे हैं, उन को आगे बढ़ाने में बहुत मदद मिलेगी।

पटना के सम्बन्ध में शास्त्री जी ने जिन बातों की तरफ ध्यान दिलाया है, यद्यपि वह मेरा क्षेत्र नहीं है, लेकिन हम उस से जुड़े हुए हैं

श्री रामावतार शास्त्री : मैं आप के क्षेत्र की बातों का भी समर्थन करता हूँ।

श्री तारिक अन्वर : वहाँ की जनता की सुविधाओं की ओर भी मंत्री जी का ध्यान जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं एक बार पुनः मंत्री जी और रेलवे बोर्ड को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने रेलवे में अनुशासन बनाने में काफ़ी मेहनत की है और काफ़ी ठोस कदम उठाये हैं। मैं आगे के लिए भी विश्वास रखता हूँ कि इसी तरह से, मजबूती से अनुशासन बना कर, यातायात की जो सुविधाएँ हैं उन को देश और लोगों तक पहुंचायेगे।

MR. CHAIRMAN: The House stands adjourned to meet tomorrow at 11 A.M.

18.00 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Tuesday, the 3rd March, 1981/Phalguna 12, 1902 (Saka).