3. बाजार भाव तय करते समय भूमि बिक्री के सबसे अधिक के भाव का भी ध्यान रखा जाय।

सरकार से प्रार्थना है कि मांगों को ध्यान में रखते हुए ही संशोधन का विधेयक पुरस्थापित और पास करें।

(vii) RE. SAFETY MEASURES FOR FISHERMEN ON COASTS

SHRI RAVINDRA VARMA (Bombay North): Thousands of fishermen living along the Western Coast line, particularly Northern Maharashtra and Gujarat were victims of the vicious fury of a cyclone that hit the coast in November. Apart from the damage done to property and implements, more than a hundred fishermen lost their lives on the seas. Many were caught in the cyclone and quite a few died for lack of adequate warning. In my own constituency in Vasai and Palghar 19 fishermen lost their lives when their boat *Vaibhar* disappeared and five from Dandhi in Palghar lost their lives. There are crores of fishermen living along our Western and Eastern coast lines who have to go out to the sea for coastal or deep sea fishing who are exposed to the fury of such cyclones. The West Coast and Orissa, Andhra, Tamil Nadu and other areas in the East Coast are particularly vulnerable to cyclones that lash the coast every year. Technological advance has made it possible to collect and disseminate meteorological data. The Government should therefore take adequate steps:

(1) to set up an early warning system.

(2) to disseminate this information on the wireless.

(3) to make it compulsory for all motorized boats that go far into the sea to carry wireless receiving sets, and provide boats with such sets.

(4) create a special section that can, in emergencies, draw upon the services of the Coast Guard, Customs Patrol Boats and the Navy to warn and to rescue boats that are at sea, and

(5) introduce a special insurance scheme to provide group insurance to fishermen in fishing communities.

I hope the Government will take expeditious steps in this regard.

(viii) SITUATION ARISING OUT OF RETRENCHMENT OF LABOURERS OF J. K. SYNTHETICS, KOTA (RAJASTHAN)

श्री कृष्ण कुमार गोयल (कोटा): सभापति महोदय, राजस्थान में कोटा स्थित जे. के. सिंथेटिक्स ने लगभग तीन हजार मजदूरों की छटनी करके नौकरी से निकाल दिया है, जिनमें अनेक श्रमिकों का अवधि काल 20 वर्ष तक का है। इस विशाल स्तर पर छटनी का कार्य जनवरी के दूसरे सप्ताह व फरवरी के प्रथम सप्ताह के बीच किया गया है। इस छटनी के कारण बेरोजगार हुए तीन हजार श्रमिकों पर आश्रित बीस हजार व्यक्तियों के समक्ष दो समय रोटी खाने तक की समस्या पैदा हो गई है। मालिकों ने इस छटनी का कारण कारखाने में नुकसान होना बताया है, जो नितान्त असत्य है, जबकि गत समय में उक्त कारखाने ने करोड़ों रुपये का लाभ कमाया है। उक्त कारखाने के मालिकों ने इस छटनी के पूर्व राज्य सरकार से भी पूर्व अनुमति नहीं ली जो औद्योगिक विवाद अधिनियम की धारा 25 (एन) में लेना आवश्यक था और इस प्रकार मालिकों ने धारा 25 (क्यू) के अधीन अपराध किया है। परन्तु दुःख है कि सरकार ने मालिकों के विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की। शत प्रतिशत मजदूरों को ले आफ के नाम पर बिजली कटौती की आड़ में कारखाने से बाहर खदेड़ दिया और इसी मध्य इतने विशाल स्तर पर मजदूरों की छटनी कर दी। इस छटनी के कारण केवल श्रमिकों में ही नहीं अपितु समूचे क्षेत्र के अन्दर असुरक्षा पैदा हो गई है। राज्य सरकार अभी तक मौन है। ऐसी स्थिति में श्रम मन्त्री जी से निवेदन करता हूं कि वे इस सम्बन्ध में वक्तव्य देकर सरकार की स्थिति को स्पष्ट करें।

15.17 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1983-84—GENERAL DISCUSSIONS—*Contd.*

MR. CHAIRMAN: Now, we take up General discussion on the Railway Budget.

PROF. NARAIN CHAND PARASHAR (Hamirpur): As you are aware, railways are a prime necessity for the development of the country and for saving energy, because in terms of energy use, the railways are five to six times more efficient than the road transport. If we want to save this country from economic chaos, we have to pay immediate attention to the conditions of the railways. For the last 25 years, what has happened? The railways have not been given their due. I just refer to the figures given by the Railway Reforms Committee headed by Shri Sarin. In the First Five Year Plan 11.23 per cent of the total outlay of the national plan was reserved for the railways whereas it was 46.77 per cent of the total outlay of the transport sector. In the Second Five Year Plan, the allocation was raised to 18.68 per cent of the total outlay of the national plan and 66.91 per cent of the transport sector. But from the Third Plan onward, the situation has been very tragic, because the percentage of outlay has been continuously going down. In the Third Plan it was reduced to 11.86 per cent of the total outay of the national plan. Then in the Fourth Plan it went down further to 6.6 per cent. In the Fifth Plan it deteriorated further to 5.6 per cent. Unfortunately and most tragically, the allocation in the Sixth Plan has been only 5.23 per cent of the total plan outay. You can imagine the consideration that has been given to the railway finances. The Planning Commission has not given a fair deal to it. As an item in the transport sector, the outlay for the railways is only 32.59 per cent whereas it had been as heavy as 66.91 per cent in the Second Plan and 59.89 per cent in the Third Plan. Unless something is done immediately to improve the condition of railway finances and higher allocations are made consequent upon the mid-term re-appraisal of the Sixth Plan, the fate of the railways would be very tragic.

Railways are a vital sector of the Indian economy. They are keeping the nation on the move. They are the prime factor in production also. In order to give the railways their due, I would make an appeal through you, Madam, to the Prime Minister that the Railway Minister should made a Member of the Planning Commission, so that the railway finances are not ignored by the Planning Commission in such a shoddy manner.

The Railway Convention Committee has two Members on it from the ministerial side i.e. the Minister of Finance and the Minister of Railway. I would suggest that the Minister of Planning should also be invited to join as a Member of this Committee so that the entire planning and finances of the railways are properly scrutinised and upgraded for the benefit of the nation. these are the two suggestions that I would, through you, Madam, project to the hon. Prime Minister so that the Railways can be saved from a total chaos.

Now, I come to the most important sector of the Railway finances which deals with the new railway lines. The entire country is looking forward to these for the last so many years. The new lines constructed by the Railways were examined by the Public Accounts Committee of the Fifth Lok Sabha in their 171st Report which was presented in 1974-75. In this Report, it was found that the spread of the Railway network has not been very even. As compared to the Chinese increase in network ours has been every low. Only 700 and odd kilometres have been added to the route-kilometres which is very very low. But the Railways are handicapped because they do not get enough finances. Even the regional imbalances persist. Here, I would suggest to the Railway Minister to have a close look. I have compiled certain figures. These are from his own document. For the new lines, Central Railway has given an outlay of Rs. 4.62 crores for the new lines. For the Eastern Railways it is very low. Rs. 1.78 crores for the Northern it is Rs. 4.23 crores for the North-East it is only 2 crores, for the North East Frontier 14 crores, for the Southern Railway it is 5 crores, for the South Central Rs. 10 crores, for the South Eastern Rs. 19 crores and for the Western Railway it is Rs. 10 crores. It is in this context that I would bring to your attention the facts of the Northern Railway, which is the largest Railway on your system, with a route of as much as 10,972 kilometres. There are lines which are very important from the point of view of railway traffic as well as the defence of the country included in the Budget and cleared by the Planning Com-

mission. These lines are under construction and yet not much money has been given for them. I particularly refer to a news item which has appeared in the *Tribune* which is a daily newspaper from Chandigarh "Budget ignores Northern Railway and here it is that the resentment among the various sections of the people in Himachal, Punjab and J&K is mounting very fast". It want to suggest one thing. Chandigarh should be made the fulcrum point for traffic operation and there should be a Division which should be located there. Secondly, there should be a new Division at Jullundur because Jullunder is the focal point for Punjab, Western Himachal Pradesh and J&K and Chandigarh for Haryana and Punjab. Unless these two stations are looked to in particular and immediate attenion is paid to the reoritentation of the adminisrative units so that the Northern Railway is bifurcated into North Western Railway and Northern Railway, with headquarters at Jullundur, til then justice would not be done. Funds should be allocated to the lines which have been sanctioned by the Planning Commission and for which you have given the urgency certificate. So, I would suggest that in view of the comments, we should be very cautious in examining recommendation No. 19.2 of the Railway Reforms Committee for freezing certain lines. The whole nation will be in the fire of unrest if this recommendation is accepted. As many as 14 lines are under construction and you have been giving some amount to them. The amount at present is very low. Only Rs. 70 crores is given to the new lines whereas for a single transport project—Metropolitan Transport Project in Calcutta—an allocation of Rs. 62 crores is there. Nobody is grudging any allocation to any transport project. What people are wanting to know is why the entire expansion programme is the network of the Railways for the whole of the country should get only Rs. 70 crores and a Single metropolitan project should get so much? On the top of this, the suburban traffic is subsidised to a very great extent. You are incurring losses and the losses are of a very high order. I will give you the figures. For social burdens you have Rs. 593.61 crores which is the loss for 1982-83. Out of this, the loss in coaching for suburban and non-suburban services accounts for Rs. 502 crores. This is a very big loss and must be cared for and looked after by the general revenues. I would suggest that you look to some of the recommendations made in the Expert Committee which was set up in 1978. One of the recommendations in the Report of the Export Group on the capital structure of Indian Railways is regarding this very subject. I will just read for the benefit of your guidance. This is No. 10.16. "The new lines considered necessary but are unremunerative should be charged to development fund as was the case prior to 1-4-1955. So, if this was the case prior to 1-4-1955, why should the capital be now taxed further? This recommendation should be accepted.

I would refer to the speech made last year by Shri P. C. Sethi, your predecessor. In his speech he has stated:

> "However, the railway's needs are far in excess of what revenues it can generate. At 1979-80 prices, the replacement value of the assets was Rs. 30,000 crores."

He says that the railways have not been allowed to seek funds from outside so far.

> "Now there seems to be a move afoot to create a Special Investment Fund for the Railways, which is welcome."

What has happened to that suggestion of Shri Sethi? This should be examined. Here is the Report of the Expert Group and here is the speech of Railway Minister your predecessor. Both these things should be set side by side and the case for new railway lines should be considered.

Here I want to emphasize that the State Government of Himachal Pradesh have agreed to contribute free of cost the earth work, land, sleepers etc. for some railway lines. Then there are certain lines for which your Ministry have issued Urgency Certificates. I would say that those lines should be taken up on a priority basis.

In reply to my Question No. 276 dated 3.9.81 it was stated by the Minister of Railways that the two States of Himachal Pradesh and West Bengal have gone out of their way to offer land free of cost,

[Prof. Narain Chand Prashar]

earthwork, sleepers etc., or the Nangal-Tilwara line in Himachal Pradesh and Bajbaj-Namkhana line in West Bengal, so that these railway lines are taken up on a priority basis. So, according to your own criteria, namely, the railway lines for which your administration has suggested the issue of urgency certificates on a priority basis and for those lines for which the State Governments have offered to provide land free of cost and earthwork should be given the priority they deserve.

There is a small project from Kalka to Parwanu. It is a very important line for our State. Even though the State Government have offered these very concessions of land and earthwork, it has not been given any funds.

Similarly, for the Nangal-Tilwara line, you have provided only Rs. 1 crore, even though the Chief Minister of Himachal Pradesh had demanded at least Rs. 10 crores. Similarly, the Kalka-Parwanu line has been given only Rs. 1 lakh. At this rate, it will take 30 years to complete it. Similarly, the Fazilka-Kotkapura line in Southern Punjab should be converted into broadguage and certain additional facilities given for the movement of foodgrains to Bombay from this granary of Punjab.

Then, there are many demands for introducing new trains immediately. There should be one new mail train beteween Pathankot and Delhi because, since all the trains have been extended upto Jammu, there is no train for Himachal Pradesh. This is very important. Then, there should be direct coaches to Bombay from Nangal Dam, Hoshiarpur and Kalka.

You have made heavy allocations for the suburban sector and you have given many projects for the suburban areas. All the same, I would suggest that you kindly reduce the additional surcharge you have levied on the monthly-ticket holders, the commuters in the suburban traffic. You may also increase the distance from 80 to 100 km, for the suburban tickets and reduce the surcharge on monthly season tickets by at least 50 per cent. I know that the suburban passenger pays only 4.5 paise per km, as against 7 paise of the non-suburban passenger. This anomaly should end. Still, the present surcharge is very high and it will not be taken kindly by the people. So, it should be reduced.

I would appeal to you that the railway finances cannot be adjusted and re-modelled simply by having, what Prof. Dandavate called, an accountant's approach. What is required is a radical re-structuring of the whole system and enhancement of the prestige of the Railway Minister by including him as a member of the Planning Commission. In the same way, the Minister of Planning should be made a member of the Railway Convention Committee and that Committee should be given the functions and powers of the Estimates Committee and the Pubic Accounts Committe, so far as railways are concerned, so that the entire matter can be examined and the system is re-structured on a very sound footing so that the country can march ahead stronger with a sound and healthy railway system.

श्री शिव प्रसाद साहू (रांची): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं। रेल मंत्री जी के द्वारा जो रेल बजट पेश किया गया है, उसका मैं तहेदिल से समर्थन करता हूं।

रेल बजट में जो सुधार के काम बताये गये हैं, उनकी चर्चा करना भी मैं अपना कर्तव्य समझता हूं। रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा है कि 1982-83 वर्ष में माल की ढुलाई 1959.3 टन थी जो कि अनुमान के अनुसार 1983-84 में बढ़ कर 2270 टन के लगभग होगी। यह अपने आप में बहुत बड़ी उपलब्धि होगी।

यही नहीं, एक जबर्दस्त बात यह है कि जहां 1981 में 870 रेल दुर्घटनाएं हुई थीं, वहां 1982 में केवल 644 रेल दुर्घटनाएं हुई हैं। इन दुर्घटनाओं में 26 प्रतिशत की कमी आयी है। यह इस बात का सबूत है कि रेल मंत्री जी ने कितनी कर्मठता से काम किया और रेल विभाग की तरफ कितना ध्यान दिया।

रेलों में दुर्घटनाएं ही कम हुई हों, यही नहीं बल्कि रेल विभाग की साख भी दुनिया के देशों में बढ़ी है। आज हम संसार में गिर

बुलन्द कर के चल सकते हैं। विदेशों में नयी लाइनें बिछाने का ठेका हमें प्राप्त हो रहा है, नई नई रेल लाइनें बनाने का ठेका हमें मिल रहा है। यह भी बहुत बड़ी उपलब्धि है हम दूसरे देशों में कल-पुर्जों के नये नये कारखाने बना रहे हैं। वियतनाम में 15 डीजल इंजिन भेजने का हमें आर्डर प्राप्त हुआ है। बंगलादेश से 9 सवारी के डिब्बे भेजने का आर्डर प्राप्त हुआ है। फिलीपींस से भी सवारी गाड़ी के डिब्बे भेजने का आर्डर हमें प्राप्त हुआ है। मुस्लिम देशों में भी कई जगहों पर हमें रेल लाइनें बिछाने का ठेका प्राप्त हुआ है। ये जो हमारी उपलब्धियां हैं, इन पर हमें गर्व है। इन सब उपलब्धियों के लिए हमारे मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

अब मैं रेल मंत्री जी को बधाई के साथ साथ कुछ सुझाव भी दूंगा। जहां हमारी रेल सेवाओं में सुधार हुआ है, वहां वहां रेल के डिब्बों में कुछ कमियां भी पायी जाती हैं। डिब्बों में बत्तियां नहीं होती हैं। खास कर जो गाड़ियां जंगलो इलाकों और छोटे-छोटे शहरों से गुजरती हैं, उन रेलों में पानी नहीं होता, बिजली नहीं रहती है। इस पर भी मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

आज सब से बड़ा जो भय रेलों में उत्पन्न हो रहा है वह है आये दिन ट्रेन डकेती का। अक्सर सुनने में आता है कि कहीं पांच लाख की, कहीं छह लाख की डकैती पड गयी। इस से आज हम सभी लोग भयभीत हैं। हमें यही चिंता बनी रहती है कि किस ढंग से निरापद हो कर हम रेल यात्रा करें।

इसके अलावा समय पर रेलों का चलना भी मुनासिब बात होगी। रेलों को समय पर चलाया जाए और उनमें खाने-पीने की व्यवस्था में भी समुचित सुधार किया जाए। यही मैं आप से निवेदन करूंगा।

श्रीमन् जिस क्षेत्र से मैं आता हूं और जो यह रेल बजट पेश किया गया है, उसके बारे में मुझे क्षमा करेंगे कि इस से कुछ क्षेत्रीय असंतुलन हो गया है। बिहार की आबादी 7 करोड़ है, राजस्थान की आबादी तकरीबन 3 करोड़ 50 लाख है, मध्यप्रदेश की 6 करोड़ है और उत्तरप्रदेश की 12 करोड़ आबादी है। महोदया, आप वहां के लिए, नयी रेल लाइनों की बात तो छोड़ दीजिए, वहां सर्वे की भी गुंजाइश नहीं है। साथियों से बात होती है, लोगों से बात होती है तो बड़ा अजीब सा लगता है कि बिहार की करोड़ों की आबादी है और उसमें सर्वे का भी कहीं कोई पता नहीं है। मैं बिहार से आता हूं। मैं आपको उदाहरण पेश कर दूं। जब मैं यहां पर संसद सदस्य चुन कर आया था उस वक्त 30 संसद सदस्यों ने इंदिरा जी को एक पत्र लिखा था। उसका इंदिरा जी ने जवाब दिया था --"प्रिय श्री साहू, मुझे 6 मई का पत्र मिला। रांची से लोहरदगा बड़ी लाइन बनाने का सुझाव रेल मंत्री जी को उचित विचार के लिए भेजा जा रहा है।" यह मैंने आपको इंदिराजी की चिट्ठी पढ़कर सुनाई है। इसके बाद दिनांक 7-8-80 को एक प्रश्न पूछा गया जो श्री सत्यनारायण जटिया जी का प्रश्न था। उसमें पूछा गया था कि क्या रेल मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि कहां-कहां छोटी लाइनों को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जा रहा है। उस पर मंत्री जी ने जवाब दिया था कि रांची से लोहरदगा लाइन को 1980 में सर्वे के लिए रखा गया था, जब संभवतः केदार पाण्डे जी रेल मंत्री थे और उन्होंने इस लाइन में सर्वे के वास्ते संभवतः 4 लाख 21 हजार रुपया दिया था। दूसरी नई लाइन इसी जिले में रांची से गिरडी हजारीबाग-कोडरमा होते हुए, इस लाइन के लिए हजारी बाग की आम सभा में इंदिराजी ने घोषणा की थी कि यह लाइन अवश्य बनेगी। पर अभी तक कुछ नहीं हुआ। दूसरी बात यह भी है कि अभी जो चण्डीगढ़ एक्सप्रेस चलती है रांची से दिल्ली तक अगर रांची से लोहरदगा और लोहरदगा से टोरी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाए तो टोरी जो प्लाम् में है, इसको बड़ी लाइन से जोड़ दिया जाए तो रांची से दिल्ली तक की दूरी तकरीबन 300 किलोमीटर कम हो जाएगी।

इस बारे में मैं यह बता दूं कि इसका सर्वे 1980-81 में हुआ, 1954 में भी हुआ, 1975 में भी किया गया और आजादी के पहले अंग्रेजों के समय में भी इसका सर्वे किया गया। हर बार लोगों को उम्मीद हुई कि इस बार बड़ी लाइन बनेगी, लेकिन नतीजा कुछ भी नहीं हुआ।

[श्री शिव प्रसाद साहू]

मैं आपको यह भी बता दूं कि यह इलाका आदिवासी इलाका है। ऐसे आदिवासी जो देश के आदर्श आदिवासी हैं। इनका नाम आपने सुना होगा "टाना भगत" जिन्होंने गांधी जी की एक आवाज पर शराब पीना और मांस खाना छोड़ दिया था और तिरंगा लेकर गांधी जी के साथ आन्दोलन में शामिल हो गए थे और जेलें भरी थीं। सूत कातकर ये लोग अपने कपड़े बनाते थे। ये लोग जो जंगलों में बसते हैं, अशिक्षित हैं इनके लिए हमारी सरकार कहती है कि हमारे अंदर इनके लिए बहुत दर्द है, गरीबों से हमको बहुत प्यार है, इन आदिवासियों को ऊपर उठाया जायगा।

मैं आपको बता दूं कि एशिया का सबसे बड़ा बाक्साइड का भण्डार लोहरदगा क्षेत्र में है। वहां से ही हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी कंपनी इंडियन एल्युमिनियम कंपनी और रेनूकूट उत्तरप्रदेश में बिड़ला बंधुओं का सबसे बड़ा कारखाना है, एल्युमिनियम कारपोरेशन आफ इंडिया इतने बड़े-बड़े कारखानों को बाक्साइड लोहरदगा से ही जाता है। इसी से वहां के कारखाने चलते हैं। चाइना क्ले फायर क्ले ये सारे मिनरल्स यहां से ही जाते हैं और यहीं से बांस डालमियां नगर को जाता है जहां पर पेपर बनता है। कई नदियां हमारे इलाके में हैं।

इतने सोतों के बावजूद भी मैं बड़े दुख के साथ आपको बताना चाहता हूं कि गांव के गांव खाली हो गए हैं। लाखों लोग उत्तर प्रदेश पंजाब और हरियाणा के गांवों में रोजगार के लिए चले गए हैं। गांव के गांव खाली हो गए हैं। भुखमरी फैली हुई है। आप जाकर देख सकते हैं कि बाजारों में वहां की महिलाओं के साथ किस तरह का सलूक होता है और भट्टों में उनके साथ किस तरह का सलूक किया जा रहा है।

कई लड़कियों को लखनऊ के बाजारों में बेचा जा रहा है और उनके साथ बलात्कार हो रहा है। पढ़े-लिखे न होने के कारण पेट की आग की भूख में चले आते हैं। ऐसे लोगों का जीवन-स्तर कैसे उठ सकता है? मंत्री जी ने कहा है कि जब 1975 में सर्वे कराया था तो 10.8 के लगभग यह घाटा था यानी अनुमानित व्यय का कुल 6.96 प्रतिशत ही प्रतिशत मिलेगा जो 10.4 प्रतिशत से भी न्यूनतम 3.4 प्रतिशत है। सरकारी आंकड़ों के अनुसार वहां 3.4 प्रतिशत घाटा है जो नाम मात्र का है। इस पार्लियामेन्ट के हाल में मैं चिलाते चिलाते हार गया और अपने मंत्रीमंडल के सभी वरिष्ट लोगों से अनुरोध किया कि उन गरीबों के जीवन को सुधारने के लिए हमारे यहां सब कुछ है लेकिन रेल लाईन दे दो। हम उनके जीवन-स्तर को ऊपर उठा लेंगे नौकरी दे देंगे लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया। मैं इस बात को चैलेंज के साथ कहता हूं कि हिन्दुस्तान में और कोई जिला ऐसा नहीं है जो ज्यादा प्रभावित हो और जहां से दो-ढ़ाई लाख आदमी बाहर जाते हों, सिर्फ एक ही रांची जिला है। यह एक अजीब स्थिति वहां पर है। मैंने पहले ही कहा है कि कोयला हमारे यहां काफी मात्रा में है। सिर्फ लोहरदगा इलाके से 20 लाख टन से अधिक बाक्साइट का लदान होता है। रेल मंत्री जी उर्जा मंत्री भी रह चुके हैं। जब वे रांची जिले में गए थे तो उनसे हमारी बात हुई थी। हमने बताया था कि रांची से लोहरदगा और रांची से हजारीबाग का पूरा इलाका कोयले से भरा हुआ है। महोदय, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि हर हाल में इसी योजना में इस रेल लाईन को स्वीकृत कर लिया जाए, इसके लिए मैं आपसे भीख मांगता हूं और अनुरोध करता हूं कि इस रेल लाईन को टेक-अप कर लिया जाए चाहे वह दस वर्ष में बने।

मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूं कि उड़ीसा का इलाका भी बहुत बैकवर्ड इलाका है। मैं मंत्री जी की तारीफ करता हूं कि इन्होंने सर्वे में एक नयी लाईन दी है। जिस तरह से लोहरदगा का सर्वे किया उसी तरह से कर रहे हैं। सर्वे करके छोड़ा नहीं जाये बल्कि उस कार्य को पूरा किया जाय। दूसरी नई लाइन संभलपुर से तालचर तक को बना दिया जाय। कटक से तालचर बड़ी लाईन वहां पर है लेकिन संभलपुर से नहीं है। कटक, भुवनेश्वर जाने के लिये खड़गपुर से होकर या फिर आन्ध्र प्रदेश का इलाका घूमकर पहुंचा जा सकता है वहां पर काफी माइन्स हैं जैसे ग्रेफाईट, बाक्साईट

आदि इसलिए मैं चाहूंगा कि उस इलाके के दुख को भी दूर करा दिया जाए। आपके यहां जो घाटा है, उसके बारे में मैं बताना चाहता हूं कि व्यापक रूप से कोयले की चोरी हो रही है।

सभापति महोदय: माननीय सदस्य, आपका समय पूरा हो गया है, आप 15 मिनट बोल चुके हैं, अब बैठ जाइए। माननीय सदस्यों से मेरा अनुरोध है कि समय का ध्यान रखें। अगर ध्यान नहीं रखेंगे तो यह पूरा नहीं होगा।

श्री शिव प्रसाद साहू : मैं चाहता हूं कि इस चोरी पर कन्ट्रोल किया जाए जिससे करोड़ों रुपए की बचत रेल विभाग को होगी। आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री जगपाल सिंह (हरिद्वार) : सभापति जी, इस सदन में रेल बजट के अलावा आम बजट भी प्रस्तुत किया जा चुका है। मैं यहां पर रेल बजट के सम्बन्ध में कुछ कहने से पहले संसदीय प्रणाली के बारे में छोटी सी चर्चा करना चाहूंगा। सरकार जो कुछ कर रही है वह संसदीय स्वस्थ परम्पराओं को बनाने का काम है। रेल मंत्री ने यह रेल बजट लाकर वज्रपात किया है। अगर इससे भी बढ़िया बजट लाकर यहां पर वे पेश करते तो भी वे जनता को कोई सुविधा देने वाले नहीं थे और न ही यह उनके बस में है। कारण यह है कि प्रधान मन्त्री श्रीमती इन्दिरा गांधी और उनकी पूरी कार्यपालिका का यह रवैया रहा है कि हर वर्ष कानून का सहारा लेकर बजट के पहले ही अध्यादेश द्वारा चीजों के दाम बढ़ा दिए जायें। कानून की दृष्टि से आपका यह कार्य उचित माना जा सकता है, हम उसको कानूनन चैलेन्ज भी नहीं कर सकते हैं लेकिन क्या जनतन्त्र की स्वस्थ परम्पराओं को चलाने में यह सहायक होगा? इस प्रकार से जो आप संसदीय परम्पराओं को समाप्त कर रहे हैं। आपने बजट लाने से पहले ही केरोसीन, डीजल डाक तार व टेलीफोन की दरों को बढ़ा दिया। संविधान के आर्टिकल 123 के अन्तर्गत सरकार को यह शक्ति है कि यदि कोई इमर्जेन्सी हो तो सरकार अध्यादेश लाकर ऐसा कर सकती है। कोई भी सरकार ऐसा कर सकती है लेकिन जब राष्ट्रपति जी ने संसद बुलाने की घोषणा कर दी और दो दिन बाद ही संसद का अधिवेशन आरम्भ होने वाला हो उस समय यदि आप माल-भाड़ा, केरोसीन या अन्य चीजों के दाम बढ़ा दें तो यह असंसदीय है, भले ही गैर कानूनी न हो। हमारे संविधान बनाने वाले हमसे अधिक अकलमन्द थे। जब इस आर्टिकल पर संविधान सभा में बहस चल रही थी तब श्री कामत और श्री कुंजरू ने यह शंका व्यक्त की थी कि आर्टिकल का गलत इस्तेमाल किया जा सकता है परन्तु उस वक्त डा. बाबासाहब अम्बेदकर ने जवाब दिया था कि मुल्क के सामने कभी ऐसी स्थिति आ सकती है जबकि संसद के दोनों सदन न चल रहे हों और तब इस आर्टिकल का इस्तेमाल किया जा सकता है। लेकिन यदि इस प्रकार से कार्यपालिका संसद को सुपरसीड करे तो इसको संसदीय नहीं कहा जा सकता।

मैं रेल मंत्री जी से कहूंगा कि डीजल के दाम बढ़ने से उनकी परेशानी भी बढ़ती है। हर महीने आप 15 डीजल इंजन बना रहे हैं, उनको चलाने के लिए रेलवे को बढ़े हुए दाम पर डीजल लेना पड़ेगा फिर क्या आप भाड़े और किराए नहीं बढ़ायेंगे? इसलिए दोष आपका तो है ही, उसके अलावा पूरी कार्यपालिका और प्रधान मंत्री का दोष है। उनको इस तरह से बजट से पहले कीमतें नहीं बढ़ानी चाहिए।

डीजल के मामले में मैं एक बात और भी कहना चाहूंगा कि आज पूरी दुनिया में डीजल के दाम घट रहे हैं। अमरीकन लाबी और रूस भी 20 डालर पर-बैरल तेल दे रहा है। फिर यहां पर आप क्यों महंगा करते जा रहे हैं? मैं समझता हूं कि यह अन्याय है।

जहां तक मुद्रास्फीति का सम्बन्ध है, उस पर भी यह सरकार कन्ट्रोल नहीं कर सकती है। श्रीमती इन्दिरा गांधी की सरकार आज रोज तीस करोड़ रुपए का ब्लैक मनी पैदा करवा रही है। ऐसी स्थिति में आप काले धन पर कंट्रोल नहीं कर सकते हैं।

(व्यवधान)

मैं खास तौर से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जो मासिक पास से यात्रा करने वाले लोग हैं, जो दूर-

[श्री जय पाल सिंह]

दूर के इलाकों से दिल्ली में नौकरी करने के लिए आते हैं, उन पर आपको पुन: विचार करना चाहिए ।आप दिल्ली के चारों तरफ 150 किलोमीटर के दूरी पर ट्रेन्स की स्थिति को देखिए । आपने पांच किलोमीटर पर मासिक 6.50 रु. से 15 रु. किराया बढ़ा दिया, 25 किलोमीटर पर 15 रु. से 29 रु. किराया बढ़ा दिया, 50 किलो-मीटर पर यात्रा करने वाले के लिए 28 रु. से 42 रु. कर दिया और 80 किलोमीटर पर यात्रा करने वाले के लिए 36 रु. से 59 रु. किराया कर दिया--जो सरकारी नौकरी 500-600-700 था 800 रु. मासिक प्राप्त करता है, उस पर आपने कितना बड़ा बोझ डाल दिया । इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वे इस पर पुन: विचार करें । एक तरफ तो सर-कार उनके लिए दिल्ली में मकान उपलब्ध नहीं करा सकी है, जो दूर-दूर इलाकों से आते हैं और देहातों में जाकर अपने बच्चों का पालन-पोषण करते हैं । सुबह निकलकर शाम को आठ-नौ बजे घर पहुंचते हैं, उन की कठिनाइयों की तरफ आपको जरूर ध्यान देना चाहिए । मेरा आपसे निवेदन है कि जो पिछले बजट में व्यवस्था थी, उसी को दोबारा लागू करिए, वरना इस देश के लोगों के साथ आप न्याय नहीं करेंगे ।

मालभाड़े का रेट बढ़ा कर दूसरी चीजों पर पड़ने वाले असर को आप नहीं रोक सकते हैं । अनाज जैसी अन्य वस्तुओं पर इसका असर पड़ेगा । एक तरफ सरकार दावा कर रही है कि हम कीमतें नहीं बढ़ने देंगे, दूसरी तरफ बजट को देखते हुए आप कीमतों के बढ़ने को रोक नहीं सकते हैं । इसलिए चौधरी साहब से मैं अपील करूंगा...

श्री कमल नाथ (छिंदवाड़ा) : आप चौधरी साहब कह रहे हैं, कहीं वे चौधरी चरण सिंह न समझ जायें ।

श्री जयपाल सिंह :आप ऐसा समझ सकते हैं, लेकिन वे ऐसी गलती नहीं करेंगे ।

मैं चौधरी साहब से अपील करूंगा कि वे इस ओर ध्यान दें । मैं आपका ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूं कि सरकारी नौकरी करने वाले लोग इस बात पर विचार कर रहे हैं कि ट्रेनों को आगे चलने न दिया जाए । यह सही है कि इससे आपको तकलीफ नहीं हो सकती है, मुझे तकलीफ नहीं हो सकती है, संसद के किसी भी सदस्य को नहीं हो सकती है, लेकिन मंहगाई से लोगों की कमर टूट रही है । इस प्रकार की स्थिति से वे लोग बिना टिकट यात्रा नहीं करेंगे, तो क्या करेंगे । जब आपको इस प्रकार की स्थिति का सामना करना पड़ेगा, तो आप कहेंगे कि विरोधी पार्टियों के लोग इन लोगों को उकसा रहे हैं ।

श्री रामावतार शास्त्री :उकसाने का मौका मत दीजिए ।

श्री जयपाल सिंह :मैं चौधरी साहब से अपील करना चाहूंगा कि उनको इस बात पर जरूर विचार करना चाहिए ।

देश की इकानामी को डवलप करने के लिए आप उद्योग धन्धों को बढ़ाने के लिए आश्वासन दे रहे हैं और दूसरी तरफ आप माल भाड़े में वृद्धि कर रहे हैं । जब आप रा-मैटीरियल मंहगा दिलवायेंगे, तो प्रोडक्शन मंहगा होगा । मैं आपसे कहना चाहता हूं कि दाम आपको बढ़ाना भी है, तो पक्के माल पर बढ़ाइए, लेकिन यदि आप कच्चे माल पर इसको थोपेंगे तो कोई भी चीज आप सस्ती नहीं कर पायेंगे । इसको आपने 4.4 प्रतिशत से बढ़ा कर आठ प्रतिशत कर दिया है । मेरा आपसे निवेदन है कि देश के पूरे इकानामी स्ट्रक्चर को देखते हुए ही आपको इस पर विचार करना चाहिए कि हम कहां पर खड़े हैं ।

अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि रेलों के मामले में हमारा सिर दुनिया में ऊंचा है । मैं आपको बताना चाहता हूं दुनिया में आपकी डीजल इंजन कोई भी खरीदने को तैयार नहीं है । अभी भी आप डीजल इंजन के स्पेयर पार्ट्स विदेशों से मंगवाते हैं । एशियाड के अप्पू की वजह से तो हो सकता है, लेकिन रेलवे की वजह से मैं नहीं मानता हूं ।

सकता है, लेकिन रेलवे की वजह से मैं नहीं मानता हूं।

श्री कमल नाथ: चलिये, कुछ तो मानते हैं।

श्री जगपाल सिंह : इस बजट में जिस तरह से हैवी-टैक्सेशन हुआ है—जिस तरह से आप ने रेलों के किरायों को बढ़ाया है, वह इस बात को स्पष्ट जाहिर करता है कि आप ने विश्व बैंक से जो कर्जा लिया है, इन्टर-नेशनल मानिटरी फण्ड से आप ने जो लोन लिया है, मेरा मंत्री महोदय पर आरोप है, आप पूरी तरह से उन की शर्तों के दबाव में हैं, क्योंकि आप को उन का कर्जा चुकाना है। आप दुनिया से कर्जा ले कर एशियाड और दूसरी चीजों पर खर्च कर रहे हैं—आज वक्त का तकाजा है कि आप इस पर गम्भीरता से विचार करें। जो पैसा आप को रेलवे के विकास के लिए मिलने जा रहा है, हम ने रेलवे की सलाहकार समिति में भी इस बात को कहा था, उस पैसे को आप रेलों के विकास पर खर्च करें। हिन्दुस्तान में जो 1 लाख किलोमीटर रेलवे-लाइन है उस में से 20 हजार किलोमीटर रेलवे-लाइन को तुरन्त बदलने की जरूरत है। 6ठी पंचवर्षीय योजना के पिछले तीन सालों के अन्दर आप सिर्फ 3400 किलोमीटर रेलवे लाइन को बदल पाये हैं। अगर इसी रफ्तार से पुरानी लाइनों को बदलने का सिलसिला जारी रहा तो अगले 50 सालों के अन्दर भी आप इन लाइनों को नहीं बदल सकते हैं। जिस समय यह योजना शुरू हुई थी, उस समय आप ने पुनर्निर्माण की संज्ञा दे कर इस कार्य को शुरू किया था। सलाहकार समिति में भी हमने मांग की थी, हम ने उस समय पांडे जी से कहा था कि 10 हजार किलोमीटर तो तुरन्त बदली जानी चाहिये, लेकिन पांडे जी ने कहा कि केवल दो-तीन हजार किलो-मीटर लाइन ही बदलने के लिये हुए हैं। आप से मैं निवेदन करना चाहता हूं--जिन ट्रैकों पर आप की सुपरफास्ट ट्रेन्ज चल रही हैं जिन ट्रैकों पर आज आप 20 और 25 वैगन्ज की गुड्स ट्रेन चला रहे, उन के ट्रैकों को बदलिये, अन्यथा किसी दिन भी एक्सीडेन्ट हो सकता है।

आप ने ट्रैक्स और दूसरे कामों के लिये केवल 1 हजार करोड़ रुपया बजट में रखा है, जिस के लिये आप कहते हैं कि इसको नवीकरण पर खर्च करेंगे, छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने पर खर्च करेंगे, नया वर्कशाप लगायेंगे, साथ ही आप को ट्रैक्स को बदलना है। मैं समझ नहीं पा रहा हूं कि आप सब काम इतनी कम धनराशि में कैसे कर सकेंगे। 6ठी पंचवर्षीय योजना के अब दो साल बाकी रह गये हैं, आप ने उस योजना में जो लक्ष्य रखे थे, आप उन टार्गेटस को कैसे पूरा कर सकेंगे। अभी भी 17 हजार किलोमीटर रेल लाइन को बदलना है—आप इस काम को सब से ज्यादा प्रायोरिटी दीजिये।

जहां तक सुविधाओं का प्रश्न है मैं देखता हूं कि सुविधाओं के नाम पर इस बजट में कुछ भी नहीं रखा गया है। आप के पास 60 हजार के लगभग ऐसी वैगन्ज हैं जिनके लिये रिपेअर की जरूरत है। 20 हजार वैगन्ज जिन को आप खराब होने के बावजूद भी चला रहे हैं, वे कभी की कण्डेम हो चुकी हैं, उन के साथ किसी भी समय एक्सी-डेन्ट हो सकता है, लेकिन फिर भी आप चलाये जा रहे हैं। 20 हजार के लगभग पैसेन्जर डिब्बे हैं जो रिटायर हो चुके हैं, जिन की लाइफ समाप्त हो चुकी है लेकिन आप फिर भी उन को चला रहे हैं। दुनिया का कोई भी असभ्य से असभ्य देश ऐसे डिब्बों को नहीं चलायेगा। पिछले दिनों हमारी कमेटी पटना गई थी, वहां आप ने एक फर्स्ट क्लास की कोच गाड़ी में लगाई एमर्जेन्सी ब्रेक लगाने के बावजूद भी वह डिब्बा स्मैश हो गया। 30-30 साल पुराने डिब्बे हैं, उनको कोई मेन्टेनेन्स नहीं की जाती है, कोई रिपेअर नहीं की जाती है। 20 हजार वेगन्स, 20 कोचेज और 20 हजार किलोमीटर-लाइनों का काम होना है कितना आप कर पायेंगे मुझे कुछ नजर नहीं आ रहा है।

आप ने अपने भाषण में तीन बातों का उल्लेख किया है—सेफ्टी, सिक्योरिटी और पंक्चुएलिटी। मैं यह नहीं कहूंगा कि पिछले डेढ़-दो सालों में कोई सुधार नहीं हुआ है—मालगाड़ियों की व्यवस्था में भी सुधार हुआ है—लेकिन यह सुधार निरन्तर होता रहे ऐसी कोई बात दिखाई नहीं देती है। आप ने पहले भी इस तरह के वायदे किये थे, लेकिन इस तरह से निर्माण कार्य हुए कि 1981 में माल ढोने की व्यवस्था इतनी बिगड़ गई थी जिस से पूरे हिन्दुस्तान की अर्थव्यवस्था चकनाचूर हो गई थी। कारखानों के लिये कोयला नहीं पहुंचा, अन्यअन्य रा-मैटीरियल नहीं पहुंच पाया। अगर अब भी इस स्थिति को सम्भालने की कोशिश नहीं की गई तो आने वाले दो वर्षों में स्थिति और भी ज्यादा बदतर हो जायेगी। आप जल्द से जल्द रेलवे ट्रेक्स को बदलने का इन्तजाम कीजिये, रेलवे के लाखों मजदूरों को अधिक से अधिक सुविधायें दिलाने का का काम कीजिये।

आज जो वर्कर हैं, जो छोटे कर्मचारी हैं, वे जिन परिस्थितियों में रहते हैं, उनके रहने के स्थान हैं, उनके जैसे क्वार्टर बने हैं उन सब पर भी ध्यान देने की जरूरत है। उनके पास छोटे छोटे क्वार्टर हैं। उन क्वार्टरों की स्थिति को आप सुधारिये तभी मैं समझता हूं कि आप रेल के छोटे छोटे कर्मचारियों को कुछ राहत दे पायेंगे।

16 hrs.

आपने रेल यात्रा का किराया बढ़ा दिया। आपने मेल और एक्सप्रेस का किराया 40 परसेंट बढ़ा दिया और पैसेंजर ट्रेन में द्वितीय श्रेणी का किराया 25 परसेंट बढ़ा दिया। अब एक यात्री पैसेंजर ट्रेन में सौ रुपये के स्थान पर सवा सौ रुपये का टिकट ले कर ही यात्रा कर सकता है। आप कम से कम तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों और लोगों की परेशानी को तो ध्यान में रखिये। आपको पता होगा कि आपकी ट्रेनों में पैसेंजर डिब्बों की छतों पर चढ़ कर यात्रा करते हैं और टिकट लेकर यात्रा करते हैं। उनका आपने 25 परसेन्ट किराया बढ़ा दिया है। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे विशेष कर के इन यात्रियों के बारे में तो सोचें।

मैंने रेल मंत्री जी से एक और मांग की थी कि फसल की कटाई के समय उड़ीसा, पूर्वी उत्तरप्रदेश से बहुत से यात्री हरियाणा और पंजाब जाते हैं। उनको ट्रेनों में जगह नहीं मिलती, वे छतों पर बैठ कर सफर करते हैं। छतों पर बहुत से तो बिजली के तार से मर जाते हैं। उनकी सुरक्षा की आप व्यवस्था कीजिए और फसल आने के समय उनके लिए विशेष रेल गाड़ियों का प्रबंध कीजिए जिससे कि उड़ीसा, पूर्वी उत्तरप्रदेश के लोग पंजाब, हरियाणा आ जा सकें। यह समय ऐसा है कि जब कि उन्हें जरूरी काम से आना-जाना पड़ता है।

मैं एक चीज की ओर अपील करूंगा। आपने माल ढुलाई भाड़े का रेट भी बढ़ा दिया है। अब आपने लोगों को मजबूर कर दिया है कि वे अपना माल ट्रकों से भेजें। मुझे नहीं पता कि कहीं आप पर ट्रांस्पोर्टर का भार तो नहीं है जो आपने रेलों से माल की ढुलाई पर इतना पैसा बढ़ा दिया है। पहले ही आपकी रेलों में अच्छी सर्विस नहीं है, उनमें पंक्चुअलिटी नहीं है। अब लोग रेलों से माल न भेज कर ट्रकों से माल ढोयेंगे। दुनिया के हर मुल्क में बसों और ट्रकों से रेलों का किराया काफी कम होता है। दुनिया में रेलों से माल लाना-ले-जाना सस्ता पड़ता है, ट्रकों से माल लाने-ले-जाने के। लेकिन आपने रेलों के किराये और माल भाड़े में जो बढ़ोतरी की है उससे आपने हिन्दुस्तान के प्राइवेट आप्रेटरों और ट्रकों के मालिकों को मालामाल करने का प्रयास किया है। आपके जितने भी स्माल स्केल इंडस्ट्रीज के कारखाने हैं वे अपना माल ट्रेनों से नहीं भेजते, ट्रकों से भेजते हैं। इसलिए मैं आप से कहना चाहूंगा कि दुनिया के किसी भी देश में रेलों का किराया अधिक नहीं है लेकिन आपने इसे ज्यादा कर दिया है। मैं मांग करूंगा कि इस पर आप पुनर्विचार करें।

मैं आप से यह भी अपील करूंगा कि मैंने जिन चीजों की तरफ इशारा किया है, खास

तौर से मासिक पास लेने वालों की कठिनाइयों की ओर, आप उनकी कठिनाइयों को देखते हुए मसिक पासों के किराये कम कीजिए ताकि उन्हें परेशानी का सामना न करना पड़े ।

SHRI KAMAL NATH (Chhindwara): Yesterday. I had the opportunity of listening to the former Railway Minister, Prof. Dandavate while participating in this debate. Prof. Dandavate is a professor of Physics and Physics deals with the law of motion. So I can well understand his interest and knowledge in the Railways which also to be successful must remain in motion.

I also appreciate the constructive approach taken by Prof. Dandavate. In the last several years—three years to be exact—I have heard many debates sitting here and very seldom have we had constructive suggestions from the Opposition members. As such we greatly appreciate suggestions and valuable suggestions made by Prof. Dandvate. He made some valid points on the system of accounting and, I am sure, the Railway Minister will take them into account.

Sir. presentation of the railway budget does not merely mean presentation of a statement of accounts of where the funds will be got from and how they will be spent but it is also a statemnet of the functioning of the railways. Railways are the economic arteries of the country and this fact was recognised long ago while the demands and grants of the other Ministries are contained in the Annual budget the demands and requirements for railways from a separatee Railway Budget which has a seperate debate. There is a totally seperate procedure followed in respect of the railway budget.

Sir. without proper and effective functioning of the railways the economy of the country would come to a standstill. Our fodgrains would not move. Out power plants would not run. In nutshell the whole country will come to a grinding halt. It is against this background and in this light and with this urgancy that we have to view the affairs of the railways.

Sir, the hon. Railway Minister has been very exhaustive this year and I am very happy that he has taken the House into confidence in informing us about his priorities and anxities. So, I will not waste the time of the House in going into the same.

Sir, I would only like to touch upon two or three main points. First, the railway, to work, must have a system that works and by system I mean the administrative system. No matter how good he inentions of the railway officials be; no matter what plans the Railway Minister may have; no matter what desires he may have all that will come to naught unless the whole system works that is that the administrative system works. One of my esteemed colleagues who participated in the debate talked about the fact that in the railways, some of the procedures that are followed have come down from colonial times and, I think, this is true. So far as the system of administration of the railways is concerned, I feel, that the concept of the Railway Board and the whole vertical and horizontal management structure of the administration of railways requires review. It was in 1905—the days of the Viceroys—that the concept of the Railway Board came into being. I don't think the hon. Railway Minister was born at that time. Sir, the question is that this system whereby we have the Railway Board which was conceived in 1905, is it so good or has any attention not been given that it has not undergone any change? There is the same structure—the same Railway Board. There is a Member of the Board for this and Member for that and on the top of that you have the Chairman of the Railway Board. Why has it not undergone any change? I think it has not undergone any change because adequate attention has not been paid to it. We have at present the various sections of the Railways—the Eastern Zone, the Central Zone, the Southern Zone and then we have the regions and the Divisions. We have the Railway Board and then we have the Railway Ministry.

So, Sir, with some knowledge which I have of the science of management, to me it appears this whole system requires change and knowing the Railway Minister, I think, that some steps should be tatken to review

[Shri Kamal Nath]

the system we have for administering the railways. The question is do we require Railway Board at all? Do we require this whole gamut when we have the Railway Ministry ? We have very large operations in other Ministries. In my opinion it is essential that immediate action and immediate look be taken in that direction because a system which does not work well ought to be changed. If we want the railways to work we must see that the system that they have works. They must review the systém. I would like the hon. Railway Minister to look into this aspect.

Sir, the Railways carry out major civil and construction works throughout the country. Large portions of these works are being awarded to contractors. These contractors hire labour but they do not pay the minimum wages to these labourers. They have to pay the minimum wage to labourers which is prescribed under the law, but they never do it. In some of our public sector undertakings there is a rule that when contractors do the job and contractors pay wages to the labourers, some responsible officer of the public sector is there to countersign on the wage payment register. In the Railways there is no such procedure. I am not making any sweeping statement. In my own district I know how the adivasi people are being exploited. They are being paid Rs. 3 or Rs. 4 per day. When we bring it to the notice of the railway officials, they say, well, we have given it to the contractor: we are paying nobody. Now, my only request is this: In line with the system prevailing in some public sector undertakings and other Government departments, in the Railways also, there should be a system to see that the contractors do not exploit labour, that they are paid full minimum wage as prescribed under the law.

Sir, we have heard many voices both inside the House and outside the House, and many agitations are going on, about the need for new Railway lines. The hon. Prime Minister has stressed and many Government spokesmen have stressed on several occasions about Government's intention to give priority to development of tribal areas and backward areas which have remained backward for the last 30 years. It is the Prime Minister's concern and it is also the Railway Minister's concern. I would like to put across to the Railway Minister the necessity of construction of railway lines in the most backward areas of the country, remained backward for the last 30 years. Inasmuch as the Railways have to carry the burden of social costs they have to be also alive to the social responsibilities. Social responsibilities have to over-ride economic considerations at times and social responsibility has to apply first and prevent into the development of the most backward of the backward areas. These areas which are still unconnected should be connected up. They have no infrastructural facilities. They have not yet come out of the shackles of colonial rule: they have not yet seen the benefits of independence. Sir, these are the areas which have to be looked into and one of these areas happens to be in my constituency, the district of Chindwara. For the last 3 years I have been trying to use every logic and reason to convince the Railway Ministry of the necessity of conversion of the narrow gauge line from Chindwara to Parasia. In the 1980 Budget our hon. Railway Minister's predecessor Shri Kamlapathi Tripathi had announced a survey. This was a small step towards a big beginning. The district of Chindwara is backward. It has been declared a No-Industry District. It is a district which is rich in minerals resources. It produces the best oranges in Asia; it has the best teak-wood in India. It is a very major coal belt. The development of the district cannot take place without infra-structural development. Development cannot take place just by wishing it. Mere speeches, lectures and announcement of policies will not change the situation: we must now act and speak louder then words. A district which is so rich in natural resources has remained backward because of lack of infra-structural facilities. The Prime Minister has pronounced on many occasions and the Railway Minister has made pronouncements about priority for the development of the backward and tribal areas. How can this be explained to the people of

this country- How can this be explained to the people of the District ? The Railways have held great traditions of working in this most tough and difficult terrains. They have played a major role in the development of the country which has won no only national but also international acclaim. They have played a major role for the development of the country. But I think all this stands nowhere if we cannot fulfil one of the basic priorities which the Government has been pronouncing repeatedly time after time. The Railways have made a survey for taking up the project in Chhindwara. The total cost of the Project estimated by the Railway is about Rs. 12 crores. Presuming that the line will take 4/5 years to complete, what is required is an outlay of about Rs. 2.5 crore per year. Out of the 1983-84 expenditure of Rs. 1350 crores, is this a major outlay? Is it difficult to find an amount of Rs. 2 crore per year out of the total outlay of Rs. 1350 crores? I think a small Project of conversion of a 25 Km line from narrow gauge to borad gauge can hardly be called a new project. Let me say emphatically that this small outlay will give our country more developmental mileage than what any similar amount will give. I, therefore, appeal to the Hon'ble Minister that small Projects with small outlays yielding large developmental mileage should be considered separately under a new heading "Marginal and Balancing Works". The total outlay in a year under the heading "Marginal and Balancing Works" can be Rs. 8 or Rs. 10 crores. All such works should be put under this category and should not have to travel the corridors of Railway Bhavan and Yojana Bhavan for approval. I look forward with confidence and hope that the hon. Railway Minister, in his reply, will assure us that work on this line will be commenced immediately. I am sure, he will not give us the usual jargon of shortage of funds, technical examination economic viability, etc.

While I am on the issue of Chhindwara, let me go a little farther away and come to the issue of Indore. Sir, is there any city of the size of Indore in this country which is not connected with Delhi or Bombay by any train? Indore is one of the largest cities in the country and yet if one has to come to Delhi from Indore, he has to come to Ratlam and catch a train. I think this is the greatest single injustice done by the Railways to Madhya Pradesh in the last 30 years. Sir, I would not be saying too much if I accuse the Railway Ministry for continued dereliction of duty for the last 30 years for having failed to connect Indore with Delhi and Bombay with direct fast trains. Our Railway Minister is not only knowns as a man of reason and logic, but having known him for many years, I know him to be a man who is just and bold. I voice this demand and voice it with all emphasis at my command and I am sure that this absurd position of keeping Indore isolated from the main Railway network of the country will be corrected in a time-bound schedule. It has to be time bound as my life and your life and every thing is time-bound.

Sir, my State, Madhya Pradesh, is the largest in the country area-wise. It is also one of the most backward. Its percentage of Railway lines in relation to area is one of the lowest in the country. Is there not any criterion for making outlays on the basis of these ratios? I would like to know whether there is any criterion followed in regard to new railway line taking into account the size of the State and also the backwardness of the area. Is it decided only on the question of economic viability? The economic jargon which we have already heard many times that the area is not viable, resources are not available, etc. are well-known to us. These terminologies we all know. What happens when such a situation exists? I would like to say this with a deep note of caution that if the elected representatives have failed to meet the demands of the people of the area which we voiced in the House, then it becomes the demand of the people in the streets, even though made against our wishes. We did not want it. We do not want it. We do not want any party to do it. But in the final analysis, a demand

[Shri Kamal Nath]

made in this House will become the demand of the people in the street if the people of the State, State of Madhya Pradesh, are not given a rightful place in the main rail-network of the country.

Certain remarks have been passed in the press as also here about the Railway Minister's special emphasis on his constituency, the district of Malda. I know for a long time the Railway Minister's concern for Malda district, and in this regard I would like to say only one thing that we should all feel proud and happy that here is a Minister, who is concerned about his constituency, and takes every opportunity for the upliftment of his district. I think, the other Ministers would do well in following his example. This is because I personally feel that a Minister who cannot do anything for the people of his own district, I do not think, is capable of doing anything for his country. While we envy the Railway Minister, and we can quarrel with him, but at the same time, we do and must appreciate his consciousness of the basic responsibilities he has towards the electorate of his Constituency.

SHRI M. SATYNARAYAN RAO (Karimnagar): Prof. Madhu Dandavate was also doing the same thing.

SHRI KAMAL NATH: He also got my message of congratulations. With these words, I congratulate the Railway Minister for the bold steps he has taken and the bold pronouncements that he has made both in his speech and in the series of actions taken by him in the earlier period for which I have no time to go into details.

PROF. MADHU DANDAVATE (Rajapur): May I make a correction, because some intervention was there?

I did not work for West Coast Railway; it was connected with Maharashtra, Goa, Karnataka and ultimately linking Tamil Nadu and Kerala. And, therefore, I say that that was the best endeavour for national integration.... (*Interruptions*).

श्री सूर्य नारायण सिंह (बलिया): माननीय सभापति महोदय, रेलवे बजट पेश करते हुए रेल मंत्री जी ने इस संकल्प का इजहार किया कि वे सेफ्टी, सिक्योरिटी और पैन्चुयलिटी स्थापित करेंगे । हम लोगों ने सोचा रेलवे बजट ऐसा पेश किया जाएगा, जिससे जनसाधारण को राहत मिलेगी, उनकी सुविधाओं में वृद्धि होगी, लेकिन सुविधाओं में वृद्धि के विपरीत उन्होंने रेल-फेयर, मालभाड़े में बहुत ज्यादा वृद्धि कर दी है । 4 अरब, 88 करोड़ 90 लाख रु. का अतिरिक्त भार आम जनता पर लाद दिया गया है । यात्री भाड़े का बोझ द्वितीय श्रेणी पर और भी ज्यादा है, जो कि 14 परसेंट है, कहने के लिए यह 11 परसेंट है । मास्कि टिकट पर ढाई गुणा वृद्धि कर दी गई है । माल भाड़े में वृद्धि पिछले वर्ष की तुलना में चारगुणा अधिक कर दी गई है । इस वृद्धि से जन उपयोगी सामान की कीमतों में बेहद वृद्धि होगी । आम जनता को भी मंहगाई का सामना करना पड़ेगा और मुद्रास्फीति का दबाव बढ़ेगा । एक तरफ सरकार इस बात का दावा करती है कि वह जनहित में लगातार काम करती जा रही है और उसकी नीतियों के परिणाम-स्वरूप आम जनता के जीवन में प्रगति हो रही है, खुशहाली हो रही है, लेकिन लगातार यह कोशिश हो रही है कि साधन के संकट और बजट के संतुलन को कैसे कायम रखा जाए ।

सभापति महोदय, सरकार की यह जो नीति है यह वर्ल्ड बैंक के इशारे पर चलती आ रही है । पिछले 30 सालों से विकास के पूंजीवादी पथ पर चल कर तथा उस का बोझ आम जनता पर लाद कर, यह सरकार आम जनता के फायदे के कामों से लगातार कतराती रही है । मुझे मालूम नहीं--हमारे रेल मंत्री जी इस बात को जानते हैं या नहीं पिछले सालों में माल-भाड़े और यात्री-भाड़े में जो वृद्धियां हुई उनके नाम पर विकास की कितनी योजनायें लागू की गई तथा कितनी योजनाओं का अब तक कार्यान्वयन हुआ ? रेलवे में हर तरफ भ्रष्टाचार का बोलबाला है, जिस का नतीजा यह हो रहा है कि जो कुछ भी खर्चा योजनाओं के विकास के नाम पर हो रहा है उसका

समुचित उपयोग जिस रूप में होना चाहिए, वह नहीं हो पा रहा है। किरायों में वृद्धि के बावजूद अतिरिक्त सुविधाओं का नितान्त अभाव है। आज आक्यूपेन्सी रेशो 100 परसेंट है। 1950-51 से ले कर 1981-82 के बीच पैसेन्जर ट्रैफिक में 189 प्रतिशत की वृद्धि हुई जब कि पैसेन्जर ट्रेवलिंग फ्लीट में केवल 120 प्रतिशत की वृद्धि हुई। इसी तरह से 1950-51 से 1981-82 के बीच वैगन्ज-फ्लीट में 43 परसेन्ट की वृद्धि हुई है जब कि फ्रेट-ट्रैफिक में ढाई गुने की वृद्धि हुई है।

इतना ही नहीं आज रेलवे की स्थिति कितनी चिन्ताजनक है उस का पता इस बात से चलता है कि पिछले तीस वर्षों में ट्रैकरिन्यूअल का इनके ऊपर जो उत्तरदायित्व था, ये उस को भी पूरा नहीं कर सके हैं चौथे प्लान में 1660 किलोमीटर, पांचवें प्लान में 1240 किलोमीटर और 6ठे प्लान में अब तक 1096 किलोमीटर बीमार ट्रैकों का रिन्यूअल हुआ है। अगर यही सिलसिला जारी रहा तो 6ठी पंच वर्षीय योजना के समाप्त होने तक एन्टायर-रेलवे ट्रैक का पांचवां हिस्सा बीमार हो जायगा। मतलब यह कि ज्यों-ज्यों दवा की, मर्ज बढ़ता गया। यह प्रगति हमारे रेल मंत्रालय ने की है—प्रगति के नाम पर आम जनता पर टैक्स का बोझ बढ़ाने के बावजूद भी बीमारी बढ़ती जा रही है। इस का कोई निदान इन के पास नहीं है। इन का प्रशासन इतना निकम्मा हो गया है कि चाहे जो साधन इन को उपलब्ध कराये जांय ये उनका सही इस्तेमाल नहीं कर सकते। भ्रष्टाचार के गर्त में पूरा प्रशासन डूबता जा रहा है।

रेलवे बोर्ड ने खुद मन्जूर किया है कि 14 हजार किलोमीटर ट्रैक का रिन्यूअल विलम्बित है। इन्होंने इस बात को भी कबूल किया है कि इन के पास जितनी कोचेज की संख्या है उस का 21 प्रतिशत यानी 8 हजार कोचेज और 13 परसेन्ट वैगन्ज यानी 65 हजार वैगन्ज के रिप्लेसमेन्ट की आवश्यकता है। इन्होंने इस बात को भी कबूल किया है कि 18 परसेन्ट कोचेज और 25 परसेन्ट वैगन्ज में मेजर-ओवर-हालिंग की जरूरत है। वर्कशाप्स में मशीनरी की 90 परसेन्ट की जिन्दगी करीब-करीब खत्म हो चुकी है, वे मशीनें काम के लायक नहीं रह गई हैं—यह स्थिति आज हमारे रेल विभाग की है।

6ठी पंच वर्षीय योजना में प्लानिंग कमीशन ने रेलवे के लिये जो लक्ष्य घोषित किया था कि औद्योगिक और कृषि मालों के मूवमेन्ट के लिये जो भी व्यवधान रेलवे में है उस को हटाया जायगा। उन्होंने इस बात के लिए भी घोषित किया था कि ट्रैफिक में एडीशनल कैपेसिटी, अतिरिक्त क्षमता पैदा करने के लिए विशेष उपाय किये जायेंगे। इस लक्ष्य की घोषणा छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवे के लिए की गयी थी लेकिन अभी स्थिति क्या है? रेलों को 35 सौ टन माल ढोने के लिए दो लाख वैगन, एक हजार लोकोमोटिव्ज और एक हजार कोचेज चाहिए और इनका निर्माण करने का लक्ष्य सिक्स्थ फाइव इयर प्लान में रखा गया है। इस लक्ष्य के मुकाबले में एक लाख वैगन बनाने और 480 डीजल लोकोमोटिव्ज का नतीजा यह होगा कि छठी पंचवर्षीय योजना के खत्म होते होते माल की ढुलाई के लिए और यात्रियों की सुविधाओं के लिए जितने वैगंस और कोचेज की आवश्यकता होगी उनमें नितांत कमी आयेगी।

दूसरे रेलवे में ओवरक्राउडिंग की प्राब्लम भी है। इस से यह प्राब्लम और भी बढ़ती जाएगी। जो लोग डिस्टेंस के यात्री हैं उनको और भी इस कठिनाई का सामना करना पड़ेगा। रेल मंत्री जी ने अपने बजट के माध्यम से इस कठिनाई को दूर करने की घोषणा की है।

सभापती महोदय, एक तरफ तो यह स्थिति है और मंत्री जी ने बहुत जोरदार शब्दों में घोषणा की थी कि पिछले दिनों औद्योगिक सम्बन्ध काफी अच्छे रहे हैं। मगर स्थिति क्या है? इस बारे में मैं कुछ बातों की चर्चा करना चाहता हूं जिससे सब को पता चलेगा। पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूं कि एक तरफ तो कर्मचारियों की कमी है मगर उनकी नियुक्ति नहीं होती है। वेकेन्सीज हैं, मगर कोई अपोइंटमेंट नहीं। जहां 1951-52 में अफसरों की संख्या 2.3 हजार थी वहां वह 1981-82 में बढ़कर 11.6 हजार हो

[श्री सूर्य नारायण सिंह]

गयी। ये ए. एण्ड बी. कैटेगरी के अफसरों में पांच सौ परसेंट की वृद्धि हुई है। दूसरी तरफ चिंता की बात है कि सी. एण्ड है। इस से रेलवे में एफीशियेंसी कैसे आयेगी, रेलवे परिचालन का काम कैसे चलेगा, रेलवे का विकास कैसे होगा? दूसरी तरफ चिंता की बात है कि सी. एण्ड डी. कैटेगरी के कर्मचारियों की संख्या जहां 1951-52 में 911.3 हजार थी वहां वह 1981-82 में 1563.4 हजार बढ़कर हुई। इनकी संख्या में मात्र 17.5 परसेंट की वृद्धि हुई। आपने एक टाप हैवी एडमिनिस्ट्रेशन खड़ा कर दिया है, अफसरों की फौज खड़ी कर दी है। यह एक नयी बात हो रही है।

रेलवे के अन्दर जो अफसर रिटायर कर जाते हैं वे ठेके का काम करने लगते हैं। आप रेलवे में अपने लोगों से काम लेने के बजाए ठेकेदारों का काम कराते हैं। ट्रैकरिनेवल और दूसरे तरह के काम ठेकेदारों से कराये जाते हैं। ठेकेदारों में ज्यादा संख्या इन रिटायर्ड अफसरों की होती है।

इंडस्ट्रियल रिलेशंस के बारे में मंत्री जी ने कहा कि औद्योगिक शांति है। अगर है तो अच्छी बात है। लेकिन परिस्थिति क्या है? परिस्थिति आप जानते होंगे 1974 से रेलवे एम्पलाईज के संगठनों ने अपनी बहुत सी मांगों को उठाया हुआ है जो कि अभी तक लम्बित पड़ी हुई है। उनके बारे में कोई निदान नहीं निकल पा रहा है। इसके कारण कर्मचारियों में काफी असन्तोष है। चाहे बोनस का सवाल हो, चाहे वेज रिवीजन का सवाल हो, चाहे डियरनेस अलाउंस का सवाल हो, इन तमाम समस्याओं का निदान अभी तक नहीं निकला है। लगता है कि रेल मंत्रालय कुंभकरण की तरह पड़ा हुआ है और मजदूरों की मांगों पर ध्यान नहीं दे रहा है। जिसका बड़ा भयानक नतीजा निकलने वाला है। जितने भी एग्रीमेंट्स हैं उनको लागू करने के बजाए उनके साथ उल्टा सलूक किया जा रहा है। इस सिलसिले में मैं आपको बताना चाहता हूं कि बरौनी जंकशन के गरहरा यार्ड में जो कि शायद हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा यार्ड है, वहां ट्रांशिपमेंट मजदूरों के जो पहले ठेकेदार के मजदूर थे उनको बाद में रेलवे मजदूर का दर्जा दे दिया गया। कैजुअल के रूप उनकी बहाली फिर से हुई। उनको रेलवे की सहूलियतें दी गईं, लेकिन अभी तक उनको रेगुलर नहीं किया गया। यूनियन और मैनेजमेंट का एक एग्रीमेंट हुआ, लेकिन आज तक उस एग्रीमेंट को लागू नहीं किया गया। इस एग्रीमेंट के मुताबिक उन मजदूरों में से 400 मजदूरों को रेगुलर करना था और शेष को दूसरे विभाग में अब्जार्ब करना था और किसी को भी छटनी नहीं की जानी थी। इसके लिए अभी तक एजीटेशन चल रहा है। हो सकता है कि उनको हड़ताल पर जाना पड़े और कोई बवंडर पैदा हो सकता है। इस बारे में कई बार वर्तमान रेलवे मंत्री, रेलवे बोर्ड के चेयर मैन को लिखा गया, इनके पहले जो मंत्री थे उनको भी पत्र लिखे थे, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन के साथ जाकर बातचीत भी की, लगातार बातचीत करने के बाद भी आज तक वह एग्रीमेंट लागू नहीं हुआ है। एग्रीमेंट की कोई कीमत नहीं है।

अभी आपको मालूम होगा कि मुकामाघाट में ए आई आर एफ का कन्वेंशन हुआ। उन्होंने कहा कि अगर उनकी मांगों पर अविलंब कार्यवाही नहीं की गई, वार्ता शुरू नहीं हुई, कोई निदान नहीं निकलता है तो वे स्ट्राइक करेंगे। पता नहीं किस आधार पर सरकार कहती है कि देश में शांति कायम है। ये कहते हैं कि इनका रेलवे कर्मचारियों से प्रेम है। लेकिन जब एग्रीमेंट लागू करवाने के लिए लोको कर्मचारियों ने हड़ताल की तो किस बेरहमी के साथ डिसिप्लेन एण्ड अपील रूल 14 (2) के मुताबिक 1400 से ज्यादा कर्मचारियों को नौकरी से निकाला गया। टिकट चैकर्स के किस बेरहमी के साथ तबादले किए गए। इसका मतलब यह हुआ कि अगर कर्मचारी अपनी समस्याओं को लेकर अपनी आवाज बुलन्द करते हैं या ट्रेड यूनियन के संवैधानिक अधिकार के द्वारा आंदोलन करते हैं तो ये इतने शक्तिशाली हैं कि उनकी मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने के बजाए डिसिप्लेन एण्ड अपील रूल 14(2) के अंतर्गत उनकी कोई सुनवाई नहीं करेंगे।

जब चाहे जिसको चाहें ये निकाल सकते हैं। इस हथियार के जरिए हिन्दुस्तान के रेलवे मजदूरों के अंदर एक दहशत का वातावरण कायम है। इसके बाद ये कहते हैं कि शांति है

आज मैं आपके माध्यम से अपील करता हूं कि सरकार इस तरह की नीति अख्तियार करे जिसके मुताबिक मजदूरों के साथ, कर्मचारियों के साथ आपके संबंध सुधरें। इसके लिए जो दमनात्मक कार्यवाही पिछले दिनों की गई है उसको समाप्त किया जाय। उनकी मांगों के बारे में सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए। यात्री भाड़े में और माल भाड़े में वृद्धि को समाप्त किया जाए और छठी पंचवर्षीय योजना में ज्यादा से ज्यादा धन रेलवे की प्रगति के लिए रखा जाए। मैं सरकार से निवेदन करना चाहूंगा कि टैक्स बढ़ाने के वजाए छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवे को ज्यादा से ज्यादा साधन उपलब्ध कराए जाएं ताकि अविकसित इलाकों का विकास हो सके। वहां पर नई रेल लाइनें बन सके और नवीनीकरण हो सके।

श्री कृष्ण चन्द्र पाण्डे (खलीलाबाद): माननीय सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत 1983-84 के रेलवे बजट का अनुमोदन करता हूं।

रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में सुरक्षा, संरक्षण और समय पालन का जो आश्वासन दिया उससे देश की जनता में यह आस्था उत्पन्न हुई है कि अब रेल-गाड़ियां समय से चलेंगी और यात्री सुरक्षित रूप से अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचेंगे। इस आर्थिक संकटकालीन परिस्थिति में रेल मंत्री जी ने जिस तरह से बजट पेश किया उसके लिए मैं उनको हार्दिक धन्यवाद देता हूं। हमारे जो भी संसद सदस्यगण बोलने के लिए खड़ा होते हैं, नयी-नयी रेल लाइनों की मांग करते हैं और निर्माण कार्यों पर जोर देते हैं। अगर भाड़ा कुछ बढ़ जाता है तो उसको साथ ही साथ खत्म करने की बातें किया करते हैं। दोनों चीजें एक साथ नहीं हो सकतीं, या तो रेल लाईनें, विकास कार्य हो, तो इसको करने के लिए कुछ-न-कुछ भाड़ा बढ़ाना ही पड़ेगा। (व्यवधान)

मान्यवर, हमारे शास्त्री जी बहुत चिंतित हैं कि मन्थली टिकट पर क्यों 6 से 15 रुपये कर दिया गया। हमें मालूम है कि एक टिकट पर दिन भर में तीन-तीन और चार-चार बार आते हैं और अगर 6 रुपए से 15 रुपए कर दिया गया है तो इसमें कोई गलत बात नहीं है। मैं आपका ध्यान पूर्वी उत्तर प्रदेश की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। हमारी उत्तर प्रदेश की सरकार ने माननीय प्रधान मंत्री जी, रेल मंत्री जी, और योजना मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराया है। हम समस्त उत्तर प्रदेश के संसद सदस्यों की मांग है कि गोरखपुर में एक कोच फैक्टरी की स्थापना की जाए। रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में इस पर विचार करने के लिए कहा भी है।

आप अच्छी तरह से जानते हैं कि आजादी की लड़ाई से लेकर आज तक पूर्वी उत्तर प्रदेश ने कुछ नहीं पाया। भारत सरकार द्वारा केवल एक फर्टिलाइजर फैक्टरी गोरखपुर में स्थापित की गई, उसके बाद कुछ नहीं दिया गया। हम सब संसद सदस्यों की एकमत से मांग है कि कोच फैक्टरी पर जो विचार चल रहा है, रेल मंत्रालय और योजना आयोग में, वह अवश्य गोरखपुर में स्थापित की जाए जिससे पूर्वी उत्तर प्रदेश की जनता में एक आस्था उत्पन्न हो कि उनके साथ भी भारत सरकार न्याय कर रही है। हमें आशा और पूर्ण विश्वास है कि हमारे रेल मंत्री जी जो चाहते हैं उसको करा लेते हैं इसलिए हम लोग मांग करते हैं वह कोच फैक्टरी स्थापित कर, हमारी मदद करें।

गोरखपुर से बम्बई जाने के लिए कोई भी सीधी ट्रेन नहीं है। रेल मंत्रालय की सलाहकार समिति में हम सब संसद सदस्यों ने एक स्तर से मांग की कि पूर्वी उत्तर प्रदेश देश का सबसे पिछड़ा हुआ प्रदेश है वहां के लोग बम्बई और कलकत्ता में रोजी-रोटी ढूंढने के लिए जाते हैं परन्तु वहां जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मेरा अनुरोध है कि गोरखपुर से दिल्ली आने के लिए और लखनऊ की ट्रेन में इस तरह से परिवर्तन किया जाये जिससे एक रेल से दूसरी रेल में बैठा जा सके।

[श्री कृष्ण चन्द्र पांडे]

इस तरह का संकट पूर्वी उत्तर प्रदेश की जनता को उठाना पड़ रहा है । बार-बार रेल मंत्री जी ने सलहाकार समिति में आश्वासन दिया कि इसपर विचार किया जायेगा परन्तु रेलवे बोर्ड ने हमारी मांग के बारे में कोई ध्यान नहीं दिया केवल एक शब्द कहा कि कोच नहीं है, लाइन खाली नहीं है इस नाते नहीं चलाई जाती । मैं मन्त्री जी से अपील करना चाहता हूं कि पूर्वी उत्तर प्रदेश को न्याय दिया जाए और कम से कम एक ट्रेन सीधी गोरखपुर से बम्बई के लिए चलाने का आश्वासन रेल मन्त्री जी की ओर से यहां पर दिया जाए ।

गोंडा से गोरखपुर की ब्रांच लाइन जो नेपाल बार्डर से होकर आती है उसके सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि आज हमारा देश बड़े गम्भीर खतरे से गुजर रहा है अत: बार्डर की इस ब्रांच लाइन को ब्राड गेज में परिवर्तित करने की बड़ी आवश्यकता है । यदि यह लाइन ब्राड गेज में परिवर्तित हो जायेगी तो रेल विभाग द्वारा राष्ट्रीय सुरक्षा में एक बड़ा योगदान हो सकेगा ।

डी एस से डी आर एम बना दिया गया परन्तु इससे कार्य-कुशलता, कार्यदक्षता और कार्यक्षमता में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई । केवल मात्र ग्रेड ही बढ़ा दिए गए । इससे अच्छा यह होता कि रेलवे में एक-दो डीवीजन बढ़ा दिए गए होते, उससे रेलवे की कार्यक्षमता में बढ़ोत्तरी हो सकती थी । परन्तु ऐसा नहीं किया गया । पूर्वोत्तर रेलवे में बराबर यह मांग करने के बाद भी एक भी डिवीजन नहीं बढ़ाया गया । हमारी अपील है कि गोरखपुर में एक मण्डल कार्यालय खोला जाए जिससे कि उस क्षेत्र की समस्या का समाधान हो सके । ।

सभापति महोदय, आप अच्छी तरह से जानते हैं कि 1974 में हमारी प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने बगहा-छितौनी का शिलान्यास किया था परन्तु दुर्भाग्य की बात है कि 1974 में किए गए शिलान्यास के बाद वहां पर जो पत्थर लोहों की लाइनें गिराई गई थी वह वहां से उठाकर आपके मध्य प्रदेश में चली गई हैं।

MR. CHAIRMAN: I can assure you that I am not responsible for that.

श्री कृष्ण चन्द्र पांडे : सलाहाकार समिति में जब हमने मांग की तो हमें आश्वासन मिला कि बगहा-छितौनी पुल के लिए फिर से सर्वेक्षण किया जा रहा है और उस पुल का निर्माण कैसे हो उसके लिए पूना के किसी कार्यालय में नकशा तैयार किया जा रहा है। 1971 से 1977 तक का पीरियड तो समाप्त हो गया और अब 80 से 85 का पीरियड है, मुझे पूर्ण विश्वास है कि हमारी पूज्य प्रधान मन्त्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी द्वारा दिए गए आश्वासन और शिलान्यास को कार्य रूप में हमारे रेल मन्त्री परिवर्तित करेंगे । इस पुल के बन जाने से पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार के पश्चिमी भाग की दूरी कम हो जायेगी तथा लोगों को आवागमन के साधन उपलब्ध हो सकेंगे ।

सभापति जी, खलीलाबाद मेरा संसदीय क्षेत्र है । प्रति दिन हजारों रेल कर्मचारी खलीलाबाद से गोरखपुर रेलवे हेडक्वार्टर पर नौकरी के लिए जाते हैं और शाम को खलीलाबाद लौटते हैं । कारण यह है कि गोरखपुर में रहने के लिए क्वार्टर बहुत कम हैं । खलिलाबाद में जमीन भी उपलब्ध है । उत्तर प्रदेश सरकार ने खलीलाबाद को इन्डस्ट्री टाउन भी घोषित किया है । जब श्री केदार पांडे जी रेल मंत्री थे, तो उनसे मैंने प्रार्थना की थी, उन्होंने सर्वे भी कराया था और हमें आश्वासन भी मिला कि खलिलाबाद में रेल कर्मचारियों के लिए क्वार्टर भी बनाया जाएगा । उत्तर प्रदेश सरकार ने भी भारत सरकार को इस संबंध में लिखा था, लेकिन वह कोरा आश्वासन रह गया । मेरी आपसे प्रार्थना है कि खलीलाबाद में रेल कर्मचारियों के लिए क्वार्टर बनाए जायें । छोटी लाइन पर एक शाने-ए-अवद्ध नाम की ट्रेन गोरखपुर से सुबह छ: बजे चलती थी और सुबह दस बजे लखनऊ पहुंचती थी । और शाम को 4.30 पर चलकर सात बजे गोरखपुर पहुंचती थी । लेकिन यह दुर्भाग्य है कि ब्राड गेज लाइन हो जाने के बाद भी सुबह आने के लिए लखनऊ से कोई ट्रेन नहीं है, जिसकी वजह से पूर्वी उत्तर प्रदेश

के निवासियों को सुविधा नहीं मिल पा रही है। मेरी आपसे अपील है कि जो ट्रेन पहले चलती थी, उसको पुनः लागू किया जाए, जिससे पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों को सुविधा प्राप्त हो सके।

माननीय रेल मंत्री जी ने जी. आर. पी. की संख्या को बढ़ा दिया है। जब तक जी. आर. पी. पर रेल का कन्ट्रोल न हो, जब तक जी. आर. पी. पर आपके अधिकारों का कन्ट्रोल न हो और वे उनकी बातों को न सुनें, तब तक उनकी संख्या बढ़ाना या न बढ़ाना, इससे कोई फर्क नहीं पड़ता है। इस में मेरी आप से अपील है कि जब तक आप रेल एक्ट में सुधार न कर सकें और उस को संसद में लाने में देरी हो तो प्रदेश सरकारों से बात करके रेल अधिकारियों को जी. आर. पी. के अधिकारियों को करैक्टर रोल लिखने का अधिकार दीजिए। चोरी करते हैं, जी. आर. पी. के लोग और उसकी जिम्मेदारी उठानी पड़ती है, रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड को। मैं अपील करता हूं कि जी. आर. पी. की संख्या बढ़ाने से जो अच्छा था कि आप आर. पी. एफ. की संख्या बढ़ाते और उनको अधिकार देते। मेरी अपील है कि माननीय मंत्री महोदय को कोई कदम शीघ्र से शीघ्र उठाना चाहिए।

माननीय रेल मंत्री महोदय ने बिना टिकट यात्रा करने वालों को रोकने के लिए भी आश्वासन भी दिया है। आप यह अच्छी तरह जानते हैं कि रेल के एक जोन में दो या तीन मैजिस्ट्रेट रहते हैं। कभी उनको लखनऊ डिविजन में जाना पड़ता है, तो कभी उनको आइजक डिविजन में जाना पड़ता है, तो कभी उनको समस्तीपुर डिवीजन में जाना पड़ता है। यदि आपको रेल में बिना टिकट यात्रा करने वालों को रोकना है तो प्रत्येक डिविजन में एक मैजिस्ट्रेट की नियुक्ति कीजिए और उनको जिम्मेदारी दीजिए कि बिना टिकट के लोग रेल में यात्रा करेंगे।

कुछ शब्द मैं आपसे ए. एस. एम. के बारे में भी कहना चाहता हूं। इन लोगों को एक जगह ड्यूटी करनी पड़ती है, तो दूसरी जगह फिर ड्यूटी करनी पड़ती है। इसकी वजह से रेल सर्विस कमीशन को जिस तरह का काम करना चाहिए, वह नहीं कर पाती है। उदाहरण के लिए मैं आपका ध्यान एक मुख्य बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। इलाहाबाद में रेलवे सर्विस कमीशन है, जिस के चेयरमैन साहब 8 महीने पूर्व रिटायर हो चुके हैं, परन्तु अभी तक उन्होंने पूरा चार्ज नहीं दिया है। अधूरा चार्ज ले कर एक अधिकारी महोदय वहां पर बैठे हुए हैं। अभी तक जो भूतपूर्व चेयरमैन थे, उन्होंने रिजल्ट्स अपने पास रोक रखे हुए हैं। मेरी प्रार्थना है कि भूतपूर्व चेअरमैन को तत्काल निर्देश दिया कि उन के पास जो कापियां और रिजल्ट शीट्स हैं, वे उन को तुरन्त रेलवे सर्विस कमीशन को लौटायें। कमीशन को यह निर्देश भी दिया जाना चाहिये कि उस के अन्तर्गत जो भी परीक्षायें हों उन के रिजल्ट समय से निकाले जायं।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल-बजट का समर्थन करता हूं।

SHRI T. NAGARATNAM (Sriperumbudur): Mr. Chairman, I am very glad that I have been given this opportunity to participate in this debate on the railway budget for 1983-84, which has been presented by the Railway Minister. Though I welcome this budget, I want to submit in this House that the people of our country feel very concerned with the enhancement of fares, especially for concession tickets, and the increase in freight charges. The revenue yield from the enhanced levy imposed on the poor and middle class people is expected to be Rs. 488.90 crores. The annual revenue from the proposed revision is Rs. 178.09 crores from passenger traffic and Rs. 310 crores from the goods traffic.

I am very glad, and I appreciate it, that the Minister has brought in a new slogan: Safety, Security and Punctuality. If the security aspect in trains is strengthened, naturally we will be getting safety. So far as punctuality is concerned, it should be there is all sphers of our life and not merely in the trains reaching the destination on time.

Coming to the safety aspect, there was an accident in Gummidipundi six months back connected with the Gummidipundi passenger train, as a result of which 8 people lost their lives. No compensation

[Shri Nagaratnam]

has been given to the families so far. In fact, I would urge on the Minister that when so many people lost their lives in an accident, the legal heirs of the deceased must be given jobs in the railway department.

Further, the Minister has stated in his budget speech that a considerable amount is being spent for manning of level crossings and lift barriers.

In my constituency, thousands of people go to Madras from Arkonam and Tiruvallur to attend their offices. The trains start either from Arkonam or Tiruvallur. Most of the offices, like Ashok Leyland, Madras Refineries, Madras Fertilizers etc. are situated at Ennore. People from Arkonam and Tiruvallur, who have to go to Ennore, have to get down at Basin Bridge and get a connecting train which comes from Madras and then reach their destination. If the first train is late, as it often happen, they cannot catch the connecting train. So many people could not attend offices in time. But the Railway Minister mentioned in the Budget that punctuality is to be maintained. Here on account of late running, so many people could not attend duty. Sometimes it is found from the attendance registers that they are absent.

17 hrs.

On the New Delhi-Madras line, at the Gummudipudi railway station there is a level crossing, but there is no gate at all. I requested the authorities concerned several times to fix a gate there. But so far it has not been done. I would request the hon. Minister to attend to this.

17.01 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair*]

I also submi to this House and I would draw the attention of the Minister to the fact that on the Madras-Arkonam route there is Chinnampet Railway Station where all the trains do not stop. So many people, students and other passengers, cannot get the train there though they wait at the Chinnamapet railway station for a long time. So, the hon.... Minister may kindly take necessary steps to instruct the authorities concerned to stop all the passenger trains at that station so tha people can get into them at that station.

From the Budget disclosures it is found that so many RPF men may be recruited. Sir, we have been travelling from Madras to Delhi. During the day time the RPF are vigilant in the compartments, but during the night time they are absconding, they are not sitting in the compartments. I, therefore, request the hon. Minister through you, Mr. Deputy-Speaker, that the RPF must be made vigilant during the night time in the compartments.

The hon. Minister stated in the Budget that if a Member of Parliament makes a demand for a new railway line, it has to be assumed that it is the demand of the people. Sir, I submit that that is not an asumption, but that is a presumption. As far as the new lines are concerned, in the Budget during 1982-83 nearly 85 kilometres of new lines have so far been laid and are expected to be opened for traffic shortly. During 1983-84 another 137 kilometres of new lines will be completed and opened for traffic. As far as the Indian Railway Book 1981-82 is concerned, our Indian Railways had 61,230 kilometres route of tract as on 31-3-82 in which our Railways were divided into nine zones, among which the Southern zone is having 6,703 kilometres route. It comes to fifth in rank in India. You may please see the State-wise break-up. Tamil Nadu is having only 3,895 kilometres and it stands as eighth in India. I would submit how the Southern Railways goes down as far as statistics are concerned. The Book discloses that the first, the Northern Railway, is having 10,972 kilometres route, the second, the Western Railway 10,293 kilometres route, South Eastern Railway 7,041 kilometre route and South Central Railway 6,932 kilometre route, Southern (Madras) 6,703 kilometre route, and Central Railway 6,309 kilometre route.

As far as the State-wise rail route is concerned, it is as follows:

Uttar Pradesh	8880 kilometer	
Madhya Pradesh	5737	,,
Gujarat	5632	,,
Rajasthan	5614	,,
Bihar	5362	,,
Maharashtra	5235	,,
Andhra Pradesh	4781	,,
Tamil Nadu	3895	,,

So, Tamil Nadu is eighth. I request that Tamil Nadu should not be suppressed. I urge the Minister to increase the rail route and start new line in Tamil Nadu.

From Madras to Arakonam there are Tiruvelangadu and Chinnamapettai railway stations. Two miles on the northern side one sugar cane crusher mill has to be started in six months. Transport facilities may be provided because that area is very backward area. The Central Government has given permission to start the mill. The State Government under the Co-operative Society have taken up the work. For that I request that two mile new railway track may be provided.

Regarding conversion of Dindigul-Karur line to broad gauge, the Minister inaugurated it. That is still pending because sufficient amount has not been provided. I request the Minister that work may be expedited and the amount sanctioned may also be increased.

I am very glad and I must thank the Minister on behalf of the Tamil Nadu people, particularly on behalf of my DMK leader Dr. Kalaingner, for inclusion in the Budget 1983-84 rapid transist system between Madras beach to Luz at an estimated cost of Rs. 53.46 crores. This amount will not be sufficient these days. Therefore, this amount may be enhanced.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Let them start it first.

SHRI T. NAGARATNAM : That is why Karur-Dindigul work has been stopped. There are no sufficient funds. Therefore, as a precautionary measure I request the Minister to enhance the amount so that work may be expedited.

In this Budget the Railway would be providing staff quarters to nearly 6 lakhs of their employees. Over 7,000 staff quarters are expected to be completed during 1982-83 and nearly 8,000 additional quarters are proposed to be constructed during 1983-84 in Tiruvellore Sevvapet, Triuninraiyur, Pattabiram, Avadi, Kadambathur, Manur, Thiruvelangadu, Ponneri and Gummudipoondi railway stations.

The railway station quarters are in a dilapidated condition. Therefore I request the Minister to get them repaired or otherwise new quarters may be constructed.

Budget discloses high powered railway reforms committee which was set up in June, 1981. This Committee has submitted its report about so many requirements. So many bridges are to be newly constructed and some of them have got to be repaired. Arakonam is very important big junction. On the eastern side of that there is one old bridge. That is in a dilapidated condition. It is also a very busiest route crossing with all the buses and other vehicles underground. That bridge may collapse at any time threby endangering the human lives. I would therefore request the Minister that it should be rpaired immediately. There is a place, Tiruvllore, which falls in the route Madras-Tirupati, which is a pilgrim centre where so many people are going. More over, Tiruveloere is a very important railway station and th level-crossing is very busy. So, I would request the Minister to construct one bridge at Tiruvellore level-crossing which is very essential.

Similarly, at Pattabiram level-crossing, so many people are going through the way and it is one of the businest centres. Therefore, I would request the Minister to have a new bridge here also.

On the route Delhi-Madras, there is one station called Minjur. Between Minjur and Addipet, the people have been perstently demanding to have one new flag station at Nandiambakkam. It is a long pending demand. I would request the Minister to provide a new flag station between Minjur and Addipet at Nandiambakkam.

There is one popular train called Brindavan Express which goes from Bangalore to Madras. It does not stop at Arakonam which is a very big junction. I would request the Minister to issue directions to

[Shri T. Nagaratnam]

the authorities so that the Brindavan Express stops at Arakonam and also at Tiruvellore for which so many people are coming. The people who travel by this train from Bangalore could not get down either at Arakonam or Tiruvlllore bcause the train does not stop there. These are very important stations and therefore, I would request the Minister through you to issue directions so that the Brindavan Express stops at Arakonam and Tiruvellore.

For the last three years, after I have bcome a Member of Parliament, I have been requesting the authorities concerned to open one station between Tiruvellore and Kadambatthur at a place called Egattur. The work has been started under **shram dhan** and the people of the village have spent more than Rs. one lakhs. Though they have spent Rs. one lakh under **shram dhan,** for the past two years, the work has not been completed and is still pending. I would request the Minister that work may be expedited.

There is one station near Pattabiram on the route between Arakonam and Madras. One college called Dharmamurthi Rao Bahadur Calakalakannan Chettiyar College is located. Out of sweat and hardwork, they made arrangements under the shram dhan to construct a flag station. But the college authorities and the students want the name of the station to be D.R. B.C.C. College station. The name of the station is yet to be given to would therefore request the Minister to name the station as D.R.B.C.C. College station.

There is one village called Annanoor between Ambattur and Avadi stations. The villagers have donated more than one thousand acres of land for constructing a flag station. Now, the villagers are interested to call the station as "Annanoor" being their own village name. But instead of Annanoor, the station has been named as Satyamurthi station. Therefore, the peopel are agitated and they have represented so many times and blamed the representatives of the people also for not insisting upon the Government to change the name of the flag station from Satyamurthi to Annanoor. Thefefore, I would request the Minister to change the station's name from Satyamurthi to Annanoor station. The people are very eager to have the name of Annanoor.

Most of the Tamil people want that the Annexe coach factory should not be taken to some other State, either Andhra Pradesh or Haryana. I request the hon. Minister, if a new coach factory, an Annexe, is to be started in some other State, it will cost more and if an Annexe is started very near to the Integral Coach Factory near Madras it will b cheaper. There are so many places available; so many vacant lands are there.An Annexe means very near to the main factory. We are having a Parliament House Annexe very near to the Parliament House. Therefore, the Annexe coach factory must be very near to the Integral coach Factory at Perambur. You may choose a place either at Tiruvellore or Gummudapoondi or Ponneri or Tiruttani or Sriperumbudur. These places are in backward areas. Therefore, I request the hon. Minister to start the Annxe coach factory near Madras itself.

Further, I am very glad to say that I am not opposing that the Central Government is pronagating Hindi in southern region railways. But as per the Constitution, Hindi shall be the national language in Devnagiri script and the people must accept it for national integration. At the same time, I would urge upon the hon. Minister, through the Deputy-Speaker, that when we are accepting Hindi as the national language, we should not suppress the regional language. The non-Tamil speaking people are employed in the southern region, in Andhra Pradesh, in Kerala, in Karnataka and in Tamil Nadu. Can the Minister insist that those who are not knowing Tamil should read Tamil? So far, no order is given to read Tamil. When you are insisting on the people to pass Hindi Examination for remunerative purposes and the award is given to them, at the same time, the people who are not knowing Tamil are not called upon to read Tamil. Therefore, I request the hon. Minister, if at all we really have faith in national integration that the regional language should not be suppressed, particularly in the Central Government Departments.

Also, the T.T.Es have been suffering a lot when they are coming from Madras to Delhi. They are not provided either a birth or a seat. The T.T.Es are holding a very important position and they are doing an important job during the time of travel and during the night time also. They have not been provided either a berth or a seat. How do they sleep during the night and how do they sit during the time of travel? Therefore, I request the hon. Minister that they must be provided a berth and a seat.

Lastly, I would draw the attention of the Railway Minister to the poor commission vendors. Some of them have passed P.U.C.; some of them have passed B. A. and S. S. L. C They were recruited as commission vendors, particularly from Madras to Delhi and they are given 10 per cent, commission whereas, normally, the commission vendors are paid 20 per cent commission Therefore, this discrimination should be avoided. I request the hon. Minister that they may be given the same rate of commission.

MR. DEPUTY-SPEAKER: And also to permanently absorb them. Why should they remain as commission vendor only;

SHRI T. NAGARATNAM: I request the hon. Minister that they may be given permanent jobs and they should not be sent away.

I request the hon Minister to consider all my requests. With these words, I conclude.

MR. DEPUTY-SPEAKER: There are many Hon. Members who want to speak today. I am prepared to sit and the Hon. Minister wants to reply tomorrow. The Hon. Minister had a talk with me. Therefore, the names of all those Hon. Members which find a place in the list will be called and as soon as they finish their speeches, they should not leave the House. On that condition, I am prepared to sit till all of you whose names find a place here complete your speeches. But this condition is there that after you finish your speech, you should not leave the House. I hope the House agrees.

SHRI SUDHIR GIRI (Contai): How long we sit?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Your party has already exhausted the time Therefore, I can understand your opposing this.

SHRI SUDHIR GIRI: I am only suggesting that the Members can speak today and the Hon. Minister can reply tomorrow.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Every. Hon. Member from the ruling party shall take only ten minutes.

SHRI G. L. DOGRA (Jammu): Why our names are kept behind?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Every party has been allotted some time and no Member should take more time.

SHRI G. L. DOGRA: I say that from the very beginning, every Member should be given equal time.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You cannot ask me to conduct the affairs of the House like this. It is left to the Chair. I will see thatall Members get a chance. Everybody would like to speak on this Budget.

श्री महाबीर प्रसाद (बांसगांव): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस महत्वपूर्ण बजट पर आपने मझे जो बोलने का अवसर प्रदान किया है उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। साथ ही साथ माननीय रेल मंत्री ने इस माननीय सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया है उसके लिए उनको भी बधायी देता हूं। रेल मन्त्री ने जिस साहस और प्रशासनिक दक्षता के साथ इस माननीय सदन में रेल बजट प्रस्तुत किया है उससे आभास मिलता है कि यह बजट प्रगतिशीलता की ओर देख रहा है। मन्त्री महोदय ने अपने भाषण में जो गाड़ियों के चलने के समय, सुरक्षा और संरक्षण की बात कही है और माल की ढुलाई में जो प्रगति दिखलाई है, केवल इस थोड़ी सी अवधि में, उसके लिए वे बधायी के पात्र हैं। उन्होंने बहुत ही साहसिक ढंग

[श्री महावीर प्रसाद]

से, दक्षता के साथ और प्रशासनिक दृष्टि-कोण से बजट पेश किया है और रेलवे बोर्ड में जो परिवर्तन किए हैं उसके लिए मैं एक बार पुनः उन्हें बधायी देना चाहता हूं। रेलवे प्रशासन को चुस्त करने के लिए जो उन्होंने नया कदम उठाया है, उसके लिए मैं उनको व्यक्तिगत रूप से बधाई देना चाहता हूं।

मैं यह मानता हूं कि रेलवे निर्माण के लिए दो पक्ष होते हैं। जिनकी तरफ माननीय सदस्यों ने भी माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया है वह यह है कि नई रेलवे लाइनें, नए स्टेशन और लाइनों का कनवर्जन होना चाहिए। यह ठीक है कि इसके साथ-साथ आर्थिक व्यवस्था को भी बात सोचनी पड़ती है। सन 1980 में भारत सरकार ने एक कमेटी बनाई थी, जिस ने अपनी रिपोर्ट भी भारत सरकार को प्रेषित की थी। मैं मंत्री महोदय का ध्यान विशेष रूप से उसकी ओर आकर्षित करना चाहता हूं। मैं यह मानता हूं कि किसी भी क्षेत्र के विकास के लिए बातचीत करने पर वहां का मानचित्र उनके सामने होना चाहिए। उस मानचित्र को देख कर ही उस क्षेत्र के पिछड़ेपन को उठाने के लिए विचार करना चाहिए। उस समिति की रिपोर्ट में कहा गया है कि क्षेत्रीय पिछड़ें-पन को दूर करने के लिए, वहां के आर्थिक और सामाजिक विकास के लिए, जो कि आर्थिक दृष्टिकोण से, सामाजिक शैक्षणिक और मनोवैज्ञानिक दृष्टिकोण से पिछड़ा हुआ है, वहां पर सरकार का ध्यान जाना चाहिए। मैं एक ऐसे क्षेत्र से चुनकर आया हूं, आप को सुनकर आश्चर्य होगा, वहां एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है। 1977 में सहज-नवा दोहरी घाट का सर्वेक्षण किया गया था, इस संदर्भ में मैं कई बार वर्तमान मंत्री और इनसे पहले जितने भी मंत्री रहे हैं, उनका ध्यान आकर्षित करता रहा हूं तथा इस संदर्भ में मैंने प्रधान मंत्री जी का भी ध्यान आकर्षित किया है, जो सदियों से पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, जो भारत के मानचित्र में ऐसा क्षेत्र है जहां एक इंच भी रेल लाइन नहीं है, वहां इसका ध्यान जाना चाहिए। अब तक इस का सर्वेक्षण तीन बार किया जा चुका है, लेकिन इस ओर अभी तक भी ध्यान नहीं दिया गया है। इस संबंध में मैंने एक सवाल भी पूछा था कि इस सर्वेक्षण पर कितना समय लगा, कितना रुपया लगा, लेकिन रेलवे प्रशासन की तरफ से कोई समुचित उत्तर मुझे प्राप्त नहीं हुआ है। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि यदि इस प्रकार की हालत रही तो मैं कैसे अपने निर्वाचन के निवासियों की समस्याओं को इस माननीय सदन में पेश कर सकता हूं। यह संसद जो संसार की सब से महान पंचायत है। इस-लिए मैं व्यक्तिगत रूप से माननीय मंत्री महोदय का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। अभी राज्य सभा में भी भूतपूर्व रेल उप मंत्री श्री मल्लि-कार्जुन द्वारा एक प्रश्न के जवाब में कहा गया है कि 13 रेल लाइनों के लिए सिफा-रिश की गई है, जिसमें सहजनवा दोहरी घाट का भी जिक्र किया गया है।

मैं पूछना चाहता हूं—क्षेत्रीय पिछड़ेपन को दूर करने के लिये, सामाजिक उत्थान और आर्थिक विपन्नता को दूर करने कि दृष्टि से भारत सरकार ने राष्ट्रीय परिवहन नीति सम्बन्धी रिपोर्ट दी थी—आज उस रिपोर्ट पर ध्यान क्यों नहीं दिया जा रहा है। यदि ध्यान नहीं दिया जा रहा है तो ऐसी महत्व-पूर्ण समिति की रिपोर्ट यहां पर दिये जाने का कोई औचित्य नहीं है। रेल मंत्री जी, मैं आप से पुनः निवेदन करना चाहता हूं—जिस स्थान का तीन-तीन बार सर्वेक्षण हुआ, उस पर काफी पैसा खर्च किया गया, यहां तक कि सर्वेक्षण के बाद पत्थर भी लगा दिये गये, लेकिन उस के बाद यह कह कर उस का निरस्तर कर दिया गया कि आर्थिक-प्रतिफल नहीं आ रहा। मैं जानना चाहता हूं—क्या उस समिति की रिपोर्ट में यह नहीं लिखा है कि हम आर्थिक प्रतिफल को ही नहीं देखेंगे बल्कि यह भी देखेंगे कि वह उस क्षेत्र के आर्थिक पिछड़ेपन को भी दूर करती है या नहीं, उस क्षेत्र की आर्थिक-विपन्नता को भी दूर करती है या नहीं, सामाजिक उत्थान की ओर अग्रसर होता है या नहीं। इस आधार पर मैं रेल मंत्री जी से पुनः अनुरोध करता हूं--आप व्यक्तिगत रूप में इस पर ध्यान दें क्योंकि वह बहुत ज्यादा पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वहां की जनता, आप की तरफ आंख लगा कर देख रही है—उसका

सर्वेक्षण हो चुका था, पत्थर गड़ गये थे, फिर उस को क्यों रोका गया।

अभी हमारे श्री कृष्ण चन्द्र पांडे जी बोल कर गये हैं, उन्होंने अपने भाषण में इन्टीग्रल कोच फैक्टरी का उल्लेख किया था। यह बिल्कुल सही बात है, उत्तर भारत में जहां तक जाते हैं, मेरा विवेक है, कोई कोच फैक्टरी नहीं है। उत्तर प्रदेश के उद्योग मंत्री जी ने भी इस सम्बन्ध में आप को लिखा था। उस के उत्तर में दिसम्बर, 1982 में आप ने जो चिट्ठी उन को भेजी है, उस की कापी मेरे पास है, उस में आप ने आश्वासन दिया है कि उत्तर प्रदेश में सर्वेक्षण कार्य हो रहा है सर्वेक्षण कार्य समाप्त होने के बाद हम निश्चय करेंगे कि कोच फैक्टरी कहां दी जा सकती है। श्रीमान, गोरखपुर चूंकि पूर्वोत्तर रेलवे का हेड-क्वार्टर है तथा वहां पर राष्ट्रीय स्तर पर आज तक कोई उद्योग-धन्धे नहीं लगे हैं इस लिये मेरा निवेदन है--पूर्वांचल की तरफ से, देवरिया, गोरखपुर बस्ती, पूर्वांचल के सभी 16 जिलों की तरफ से, जिन को पटेल आयोग ने पिछड़े हुए जिले घोषित किया है--कि यह फैक्टरी गोरखपुर में लगाई जाये।

एक विशेष निवेदन मैं करना चाहता हूं-- हम लोग गोरखपुर की तरफ से दिल्ली आते हैं, वहां से दिल्ली के लिए कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। मेरा अनुरोध है कि आप गोरखपुर से दिल्ली के लिये कोई डायरेक्ट ट्रेन अवश्य दें। हमारे पाण्डे जी ने यह आवाज उठाई है कि वहां से बम्बई तथा दिल्ली के लिये डायरेक्ट ट्रेन दें (मैं भी उन की इस मांग का समर्थन करता हूं) क्योंकि उस क्षेत्र के लिये ऐसी ट्रेन का बहुत महत्व है। लेकिन यदि आप इसमें असमर्थता प्रकट करते हैं तो मैं एक सुझाव देना चाहता हूं— जिस प्रकार गोरखपुर से तीन बोगी लाकर आप 29 अप में जोड़ते हैं तथा दिल्ली से वही तीन बोगियां गोरखपुर के लिये 30 डाउन में जोड़ी जाती हैं, उसी तरफ से आप तीन बोगियां गोमती एक्सप्रेस में, विश्वनाथ एक्सप्रेस में जोड़ने की व्यवस्था कर दें तो इस का बहुत लाभ पूर्वांचल के लोगों को मिल सकता है। जब तक आप हमें डायरेक्ट ट्रेन नहीं दे सकते, तब तक आप इन दोनों में बोगियां जोड़ने की व्यवस्था कर सकते हैं।

भारतीय रेल एक है, रेलवे बोर्ड एक है, रेल मंत्री जी भी एक हैं, लेकिन मेरी समझ में नहीं आता, जो डिवीजन भारत में बने हुए हैं—जैसे पूर्वोत्तर रेलवे, पूर्वी रेलवे, एन. ई. एफ. रेलवे, उत्तरी रेलवे, सदर्न रेलवे। इन रेलों में समन्वय कर के आपको देखना पड़ेगा।

पूर्वोत्तर रेलवे के कर्मचारी क्या कहते हैं। मैं एक घटना बतला रहा हूं। मैं उस रेलवे में फर्स्ट क्लास में जा रहा था। मैं जिस डिब्बे में जा रहा था न उसमें पानी की व्यवस्था थी और न लाइट और पंखे की। जब हमने वहां के कर्मचारियों को कहा कि इनको ठीक कराया जाए तो जवाब मिला कि यह पूर्वोत्तर रेलवे है, एन. ई. रेलवे है। इसमें हम लोग कोई काम नहीं कर सकते। तीन-चार उत्तरप्रदेश के एम. एल. एज. जा रहे थे। उन्हें मजबूरन गोरखपुर जाना पड़ा। उस रेलवे के डिब्बों में न पानी की व्यवस्था थी, न पंखे की व्यवस्था थी। इस-लिए मैं दक्षता रखने वाले अपने अधिकारियों और मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि रेलों में सम्यक रूप से समायोजन करें क्योंकि भारतीय रेल एक है, मंत्री एक हैं और रेलवे बोर्ड एक है।

अन्त में मैं एक निवेदन करना चाहूंगा कि केजुअल लेबरर में बेरोजगारी बहुत काफी बढ़ गई है। मुझे अनुभव है कि हजारों केजुअल लेबरर्स जो कि बड़ी लाईन बनाने में काम पर लगे थे, उनको अब निकाल दिया गया है। उनको किसी न किसी रूप में एडजस्ट करने का विचार आप के सामने होना चाहिए। वे बिचारे इधर-उधर बेकार मारे मारे फिर रहे हैं, वे रो रहे हैं, मर रहे हैं। मंत्री जी को इस दिशा पर भी सोचना होगा।

एक बात मैं संक्षेप में निवेदन करना चाहता हूं कि यह जो बजट प्रस्तुत हुआ है, यह एक प्रगतिशील बजट है। इसको बहुत से माननीय सदस्यों ने भी कहा है। मैंने इस बात को रेलवे सलाहकार समिति और रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी में भी उठाया है और आज भी आपके माध्यम से इस सभा में निवे-

(श्री महावीर प्रसाद)

दन करना चाहूंगा कि हमारी प्रधान मंत्री ने जो बीस सूत्री कार्यक्रम बनाया है, उसके आधार पर अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों का जो आरक्षित कोटा है, उस को पूरा करने के लिए आप व्यक्तिगत रूप से ध्यान दें। तब जाकर यह कार्यक्रम आगे सफलतापूर्वक चल सकता है

पुनः मैं आपके इस साहसिक और प्रगतिशील बजट की सराहना करता हूं और समर्थन करता हूं।

श्री शांतु भाई पटेल (साबरकाठा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री महोदय ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसका मैं समर्थन करता हूं ।

आज हिन्दुस्तान में रेलवे का पूरे देश को एक सूत्र में जोड़ने में बहुत बड़ा योगदान है । इस क्षेत्र में रेलवे का बहुत महत्व है । रेलवे ने भिन्न-भिन्न वर्गों और प्रांतों के लोगों को एक सूत्र में बांधरखा है ।

रेलवे बजट पर बोलते हुए मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे लाईन के बारे में माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । यह लाइन है मोडासा-कपड़वंज-नडियाद रेलवे लाइन । यह रेलवे लाइन 1977-78 में स्वीकृत हुई और 1977-78 से लेकर 1980 तक इसमें काम हुआ और और कुल डेढ़ करोड़ रुपया इस पर खर्च किया जा चुका है । अन्य माननीय सदस्य तो नई लाइनों की मांग करते हैं, लेकिन मैं उस कार्य की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं जो रेल निर्माण का पिछले 5 साल से चल रहा है । इस कार्य को स्वीकृत हुए 5 साल हो चुके हैं । जिस समय यह कार्य स्वीकृत हुआ था उस समय इस लाइन का अन्दाजा साढ़े 5 करोड़ का था, अब वह बढ़ चुका होगा ।

पिछले तीन सालों से जब से मैं इस हाउस में चुनकर आया हूं तब से मैं बराबर इसकी मांग करता आ रहा हूं कि इस कार्य को शीघ्र पूरा किया जाए । रेलवे बजट पर भी मैं बोल चुका हूं कई बार प्रश्न भी पूछे जा चुके हैं, लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया गया । कई बार रेलवे मंत्री जी से मिला, रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से भी मिला पाण्डे साहब से मिला, सेठी साहब से मिला और आज चौधरी साहब से भी मेरा यह निवेदन है कि वे इस काम को शीघ्र से शीघ्र पूरा करने की कोशिश करें ।

पिछले साल इस काम के लिए 50 लाख रुपया बजट में रखा गया था । इस काम को शुरू कराने के लिए निवेदन किया गया, लेकिन इस पैसे को अन्य जगह खर्च कर दिया गया । कई बार बजट में प्रावधान किया गया, लेकिन पैसा दूसरी जगह खर्च कर दिया गया । यह गुजरात का पिछड़ा हुआ इलाका है । इस इलाके का की उन्नति के लिए इस कार्य को पूरा किया जाना अत्यंत आवश्यक है । काफी काम हो चुका है, अर्थ वर्क हो चुका है, छोटे-बड़े कई पुल भी बन चुके हैं, लेकिन आगे यह कार्य नहीं चालू किया जा रहा

मोडासा में इंजीनियरों के लिए कार्यालय बनाए गए थे और बड़ी धूमधाम से काम शुरू हुआ था, लेकिन आज वहां से सामान दूसरी जगह पहुंचा दिया गया है और स्टाफ भी दूसरी जगह चला गया है। इसके लिए वहां के लोगों में बहुत असंतोष है और वे आंदोलन कर सकते हैं । हम जब भी वहां जाते हैं तो उनको समझाते हैं कि सरकार हमारी है और जो रेल का काम चालू हुआ है उसे शीघ्र पूरा किया जाएगा । इसलिए मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इस कार्य को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए और इसके लिए रेल का काम चालू करने का यहां पर आश्वासन दिया जाए ताकि कोई आंदोलन शुरू न हो। हमारी बात कहीं भी नहीं सुनी जा रही है । मेरा निवेदन है कि इस काम को जल्दी शुरू कर के पूरा किया जाना चाहिए ।

कई बार बजट में प्रावधान किया गया । इससे लोगों को दिखता है कि वहां पर काम होगा । जब भी कोई सवाल पूछा जाता है तो जवाब दिया जाता है कि काम चालू है और शीघ्र पूरा हो जाएगा । लेकिन वहां पर काम नहीं चल रहा है । इस बजट में एक लाख रुपए का प्रावधान किया गया है एक लाख रुपया तो स्टाफ पर ही खर्च हो जाएगा । मेरा निवेदन है कि जल्दी से जल्दी इस कार्य को चालू करके पूरा कराया जाए और इसके लिए शीघ्र आदेश दिए जाएं ।

मंत्री जी जब रेल बजट की चर्चा का जवाब दें तो यह बात बताने की कोशिश करें कि वह काम जल्दी से जल्दी पूरा हो। जिससे पिछड़े इलाके व विकास में योगदान मिले और लोगों की वर्षों से चली आई मांग पूरी हो। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि इस काम के लिये बजट में ज्यादा प्रावधान करके काम शुरू करने का आदेश दें जिस से वह काम जल्दी से जल्दी चालू हो कर पूरा हो। रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका मैं समर्थन करता हूं।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) : उपाध्यक्ष जी, इस देश में रेल की प्रथम परिकल्पना 1931-32 में मद्रास प्रेसीडेंसी में की गई थी और आज भारतीय रेलवे एशिया का सबसे बड़ा तथा संसार की चौथी रेलवे श्रृंखला है। यह राज्य संचालित व्यवस्था के हिसाब से दुनिया की दूसरी सबसे बड़ी है। यदि आप इसे देखेंगे तो माल-भाड़े के हिसाब से दिन-प्रतिदिन गिरावट आती गई है। प्रथम पंचवर्षीय योजना की तरफ हम देखें तो इस देश में जितना भी माल ढोया गया था उसका 88 प्रतिशत रेलवे ढोता था और ज्यों-ज्यों समय गुजरता गया माल की ढुलाई में कटौती होती गई। मंत्री जी क्लेम करते हैं और इससे पहले परफार्मेंस भी बताते हैं कि हमने काफी एचीवमेन्ट किया है और दूसरी तरफ ये फीगर्स हैं जो आपके सामने हैं। मैं जानना चाहूंगा कि इसका क्या कारण है और मंत्री जी इस पर अपना मंतव्य दें।

सबसे पहले मैं मंत्री जी को मुबारकबाद देना चाहता हूं कुछ महीनों से जन-प्रतिनिधि तथा नौकरशाही के बीच जो लड़ाई चल रही थी, उसमें इनकी विजय हुई। मैं मानता हूं कि उस समय के रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष नौकरशाही का प्रतिनिधित्व करते थे और हमारे मंत्री जी जन-प्रतिनिधि का करते थे। जनतन्त्र को यदि इस मुल्क में रहना है तो यह आवश्यक है कि जनता के जो चुने हुए प्रतिनिधि जो सरकार बनाते हैं, उनकी बात अन्तिम हो, उन्हीं के फैसले पर नौकरशाही चले। बदकिस्मती से कुछ सालों से रेलवे बोर्ड की ऐसी कुछ व्यवस्था हो गई कि जो भी मंत्री आया, उनसे रेलवे-बोर्ड का कन्फ्रन्टेशन हुआ। मैं ज्यादा दिन की बात नहीं कहना चाहता। स्वर्गीय हनुमन्थैया रेल मंत्री थे, उन दिनों एमरजेंसी भी नहीं थी। लेकिन इसी तरह का टकराव रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष श्री गांगुली और रेल मंत्री के बीच हुआ जिससे उनको नौकरी से हाथ धोना पड़ा। बाद में रेल की ऐसी व्यवस्था बनी कि एमरजेन्सी न होते हुए भी सेन्ट-पर-सेन्ट गाड़ियां समय पर चली। स्वर्गीय हनुमन्तैया जी की एक मान्यता थी कि जो हमारे 800 संसद सदस्य हैं, वे हमारे आनरेरी इंस्पैक्टर्स हैं। यदि वे किसी के खिलाफ कम्प्लेंट करते हैं तो उस के ऊपर सब से पहले कार्यवाही होगी और फिर एन्कवायरी होगी। उनका यह कहना था कि कल वे भी रेल मंत्री हो सकते हैं और निर्देश दे सकते हैं। आज हम यदि कोई बात उठाते हैं और उस पर जोर देते हैं, यदि उनका 10 परसेंट भी पूरा हो जाय, तो इस मुल्क के जो चुने हुए प्रतिनिधि हैं ये सन्तुष्ट हो जायेंगे और इससे रेल की व्यवस्था भी ठीक होगी। बारबार यहां कहा जाता है कि इस रेलवे बोर्ड की जरूरत है कि नहीं ? बार-बार कहा गया कि इसकी जरूरत नहीं है। मैं मानता हूं कि रेलवे बोर्ड का जैसा संगठन है और इसके जो सदस्य हैं वे अपने अपने विषय के एक्सपर्ट हैं। लेकिन मैं पूछना हूं कि क्या इसकी जरूरत है? पी. एण्ड टी. में दो बोर्ड हैं लेकिन वहां इस इस तरह का कन्फ्रन्टेशन नहीं होता जैसा रेलवे बोर्ड में मिनिस्टर का होता है। तीन वर्ष में यह चौथे मंत्री हैं, मुझे जानकारी नहीं है कि कितने दिन यह रेल मंत्री रहेंगे। इसका कारण यह है कि रेलवे बोर्ड अपने को मास्टर मानता है और जिस रेल मंत्री ने उसकी इच्छानुसार काम नहीं किया तो उसको जाना पड़ा। मैं चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड को अबालिश किया जाय। यदि वित्त और स्वास्थ्य विभाग में बोर्ड्स की जरूरत नहीं होती है तो रेलवे में क्यों बोर्ड है ? इसलिए इस पर फिर से विचार किया जाय कि रेलवे बोर्ड की जरूरत है कि नहीं। और यदि आप समझते हैं कि जरूरत है तो उसको सलाहाकार संस्था के रूप में रख सकते हैं, और उसको यह अथोरिटी न दें कि जनता के जो प्रतिनिधि हैं जिनमें देश की तरक्की की भावना सन्निहित है उनके रास्ते में यह बाधक

[श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव]

न हो। सभी तरफ के सदस्यों ने अक्सर कहा है कि रेलवे बोर्ड व्हाइट एलीफेंट है या स्लगिश ऐश है, और इसका कारण यही है कि रेलवे बोर्ड हमारे काम में बाधक होता है इसलिये इसको अवालिश कर के रेल मंत्री महोदय जनता की भावनाओं के अनुरूप काम कर सकें तो अच्छा रहे।

रेलवे एक्ट 1890 में बना और रेलवे बोर्ड एक्ट 1905 में बना। तब से जमाना कहीं से कहीं चला गया लेकिन आज तक उसमें किसी तरह का कोई संशोधन नहीं हुआ। क्या आवश्यक नहीं है कि इन दोनों एक्टों में संशोधन किया जाये? मैं समझता हूं सारे सदस्य मानेंगे कि आज जरूरत है कि रेलवे एक्ट और रेलवे बोर्ड एक्ट में संशोधन किया जाये। मैं उदाहरण देना चाहता हूं इन्होंने कानून बनाया और उसके मुताबिक रेलवे कर्मचारी को काम करना है। है लेकिन आपको जानकर हैरानी होगी यदि कर्मचारी उसी एक्ट के तहत काम करते हैं तो उसको वर्क टू रूल कहा जाता है और एजीटेशन माना जाता है। और उसके मुताबिक काम नहीं किया और रेलवे का संचालन किया और एक्सीडेंट हो गया तो उसको जवाबदेह समझा जाता है कि उसने नियम का उल्लंघन किया। तो मैं पूछना चाहता हूं कि रेल कर्मचारी वास्तव में रेल के नियमों को माने कि नहीं? 50, 60, 70 परसेंट जो भी आप वाजिब समझें, जितना इस मुल्क के लिए आप समझते हैं जरूरी है और जितना वास्तव में किया जा सकता है, जितना तक काम करने से रेलवे का काम चल जायेगा उतना ही मानने के लिये बाध्य करें और उसी के अनुसार रेल एक्ट में सुधार करें, संशोधन करें ताकि कर्मचारी उस नियम के तहत चल सकें और नियम के तहत चलें तो उसको वर्क टू रूल न माना जाये। इस बारे में आपको विचार करना चाहिये।

जन-प्रतिनिधि का दायित्व क्या हो यह भी सोचने की जरूरत है उपाध्यक्ष महोदय, आपको एक बात जानकर बड़ी हैरानी होगी। रेल मंत्री सैलून में नहीं चल सकते हैं लेकिन डी. आर. एस. जो कि एक छोटा पदाधिकारी होता है, वे सैलून में चल सकता है। सैलून के बारे में कई बार इस सदन में चर्चा हो चुकी है। सैलून को इस धरती पर चलता-फिरता स्वर्ग कहा जाता है। उसमें फाइव स्टार होटल की सारी सुविधायें उपलब्ध रहती हैं। डी आर एम उसको लेकर चलते हैं। एक तरफ तो यात्रियों के डिब्बे नहीं होते और दूसरी तरफ ये सैलून चलते हैं। यह केवल इन सैलून का नाम बदल गया है, इनको इंस्पेक्शन कैरिज कहा जाता है लेकिन वही एअरकण्डीशण्ड सैलून हैं जो कि इंस्पेक्शन में जाते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि वे लाइन भी देखते हैं या नहीं, फिर इंस्पेक्शन क्या करते हैं एअरकण्डीशण्ड सैलून में जाकर? रेल मन्त्री जी को तो सैलून की सुविधा नहीं है। यदि वे सैलून से जाना चाहें तो उसके लिए अलग से रेलवे को खर्चा भुगतना पड़ेगा। इसलिए मैं समझता हूं आज यह एक बेसिक बात है जिस पर विचार होना चाहिए कि इन सैलून की कोई जरूरत भी है या नहीं। यदि कोई जरूरत है तो किस लेविल तक के अधिकारी उसमें जा सकेंगे इसपर बुनियादी तौर पर विचार होना चाहिए।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I think you would conclude by 6 p.m.

SHRI R. P. YADAV: I will continue tommorrow.

MR. DEPUTY-SPEAKER: But your time is over.

SHRI R. P. YADAV: That is true, but I will continue tommorrow.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You would not listen to that.

SHRI R. P. YADAV: Sir, it had been agreed that I will continue tomorrow.

MR. DEPUTY-SPEAKER :You want some bonus time.

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : उपाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ने एक बड़ा अच्छा स्लोगन दिया है—सेफ्टी, सिक्योरिटी एंड पंक्चुअलिटी। हम इसका स्वागत करते हैं। हम समझते हैं कि इसको

वास्तव में यदि इसी रूप में लागू कर दिया जाए तो रेलवे की सारी समस्याओं का समाधान हो जायेगा।

जहां तक एक्सीडेन्ट्स का सवाल है, हम कहना चाहेंगे और मन्त्री जी को धन्यवाद भी देना चाहेंगे कि कम से कम जबसे ये इस मंत्रालय में आए हैं, रेलवे एक्सीडेंट्स घटे हैं। पहले तो हम लोग इस मंत्रालय को रेल एक्सीडेन्ट मंत्रालय कहा करते थे लेकिन अभी वह कुछ घटा है। एक बात मैं कहना चाहूंगा जो कि इन्हीं की रिपोर्ट पर अधारित है। पेज 12 पर लिखा है:

"In the year 1981-82, 84 per cent of serious accidents enquired by the Commissioner of Railway Safety were attributed to human failure, including 71 per cent of these accidents, which were due to failure of Railway Staff."

इनका कहना है कि ज्यादातर दुर्घटनायें आदमी के कारण होती हैं, 71 परसेंट दुर्घटनायें इस प्रकार की इन्होंने बताई हैं। लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि गार्ड या ड्राइवर जो गाड़ी लेकर चलते हैं अगर उस गाडी का एक्सीडेन्ट होगा तो सबसे पहले वही शिकार होंगे, ऐसी हालत में क्या वे ऐसा करना चाहते हैं, इसका जवाब होगा कभी नहीं। लेकिन उसका कोई न कोई कारण तो होगा ही। मैं समझता हूं उसका कारण है ओवरवर्किंग।

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can continue tomorrow. The Minister has stated that he has some other work. Therefore, I think we have got to adjourn the House.

The Lok Sabha then adjourned till eleven of the Clock on Thursday, March, 3, 1983/Phalguna 12, 1904 (Saka).

GMGIPND—JOB III—3314 LS 21-5-83.—890