

किलोमीटर दूर क्वानपूह नामक स्थान पर मिजो विद्रोहियों ने मिजोरम सरकार की एक बस को रोक कर उसमें सवार गैर-मिजो लोगों पर गोली बर्षा की, जिस के फलस्वरूप तीन व्यक्तियों की घटनास्थल पर ही मृत्यु हो गई तथा छः गम्भीर रूप से घायल हो गये। इस घटना के कारण 131 किलोमीटर लम्बे सम्पूर्ण एजल-सिल्वर मार्ग पर कर्फ्यू लगा दिया गया है तथा सेना तैनात कर दी गई है। बताया जाता है कि दस व्यक्तियों के एक गिराहू ने जो असामाजिक मिजो-नेशनल बताया जाते हैं, बस को रुकवा लिया तथा उसके टायर बंका कर दिये। इन बदमाशों ने बस के सभी गैर-मिजो यात्रियों को गोली का निशाना बना दिया, जिसमें तीन की घटनास्थल पर ही मृत्यु हो गई तथा छः बुरी तरह से घायल हो गये। बदमाशों ने बस में आग लगा दी तथा खुद पास में खड़ी जीप में बैठ कर भाग गये।

श्रीमन्, यह एक हफ्ते पे दूसरी दर्दनाक घटना है। इस से पूर्व गत शक्रवार को संगलेई नगर में एक मकान पर हमला कर दो गैर-मिजो लोगों को मार दिया गया था और एक तीसरा गम्भीर रूप से घायल हुआ था। इस प्रकार एक सप्ताह में पांच गैर-मिजो लोगों को जान से मार दिया गया है।

श्रीपन्, सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र जल रहा है। मिजोरम, नागालैण्ड, त्रिपुरा, असम, मेघालय चाहे कोई भी स्थान हो ऐसा कोई दिन नहीं जाता जब वहां कोई न कोई अप्रिय घटना न घटती हो। मैं चाहूंगा कि गृह मंत्री महोदय वहां घटी इन घटनाओं की पुनर्वृत्ति को रोकने के लिए सरकार क्या ठोस तथा कारगर उपाय कर रही है इससे सदन को अवगत कराएं।

श्रीपन्, मैं चाहता था कि गृह मंत्री सदन में उपस्थित होते और वे बताते। श्रीमन्, इनको रोकिये, गृह मंत्रालय से सम्बन्धित राज्य मंत्री जा रहे हैं, वे इस बारे में सदन को अवगत कराएं।

RAILWAY BUDGET, 1980-81—
GENERAL DISCUSSION—
Contd.

MR. SPEAKER: The House will now take up further discussion on the Railway Budget. I call upon Shri Pradhani to continue his speech.

SHRI K. PRADHANI (Nowrangpur): Mr. Speaker, Sir, yesterday, I was talking about the bauxite ore deposit in Koraput district and the necessity of having a railway line in Koraput district.

Sir, in Koraput district, an Alumina plant is proposed to be set up at a cost of Rs. 1500 crores with the help of the French Government.

In this connection, a Railway line (from Koraput to Rayagada) has been surveyed and it is about to be completed. There is a railway line which is known as 'DBK Line' which is meant for the transport of iron ore from Bailadillah to Vizag for export to Japan. This Railway line cannot further allow traffic generated from this Alumina plant. Therefore, I request that the Railway Minister should consider the construction of a railway line from Koraput to Rayagada to save the delay in the construction of this Alumina plant in Koraput District.

Next, Sir, I wish to point out that there are 53 Railway Divisions in the whole country. Out of that, only one division is situated in Orissa. That is at Khurda Road. According to the length of the Railway line and the traffic potentiality of Orissa, it deserves another major division.

12.42 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

MR. DEPUTY-SPEAKER: You should also take into account the time factor.

SHRI K. PRADHANI: Yes, Sir, I will finish within two minutes.

.. Orissa deserve a major division in

[Shri K. Pradhani]

There are four divisions controlling the lines in Orissa. They are:—

Bilaspur.

Chakradarpur.

Khadagpur.

Waltair.

They have become unwieldy from the operational point of view and administrative point of view. So, I would respectfully suggest that some of the lines of these Divisions may be bifurcated. Another division may be created either at Sambalpur or at Jharsuguda to serve the local interest.

Sir, I would submit lastly that there are two Railway lines running in Orissa, in the Eastern and the Western parts of Orissa almost parallel to each other. They do not meet at any point in Orissa. Sir, a person who is going to the west from the east or vice-versa has to go via West Bengal or Andhra Pradesh to reach his destination.

A survey has been conducted from Talcher to Sambalpur, and it is about to be completed.

I request the hon. Railway Minister to approve this line and take up construction of this line as early as possible.

With these few words, I conclude my speech.

श्री मोहन लाल सुखाड़िया (उदयपुर): माननीय उपाध्यक्ष जी, बजट प्रस्तुत होने के बाद रेल के सम्बन्ध में काफी जानकारी रखने वाले प्रोफेसर दण्डवते के भाषण को मैं बैठ कर काफी गौर से सुन रहा था। उन्होंने बार-बार यह कहा कि 1977-78 में रेलवे में 126 करोड़ रुपये से ऊपर का मुनाफा हुआ था फिर अब, इस वर्ष, इतने बड़े हुए टैक्सों की क्या आवश्यकता है? मैं सब से पहले यह कहना चाहूंगा कि जिस वक्त जनता पार्टी शासन में आयी, उस वक्त सौभाग्य से उनको 1976-77 का रेलवे बजट मिला जिसमें 85 करोड़ रुपये से ऊपर का मुनाफा मिला था। सन् 1975-

76 के अन्दर जहां 61 करोड़ रुपये का रेलवे में घाटा हुआ था—जैसा कि रेल मंत्री जी ने कहा है कि एमर्जेंसी के जमाने में रेलवे में जो सुधार किया गया था उसी सुधार के परिणामस्वरूप 1976-77 में रेलवे में 85 करोड़ रुपये का मुनाफा हुआ था। स्वाभाविक था कि उसका लाभ 1977-78 के अन्दर भी चालू रहता। लेकिन 1978-79 में जा कर वही 126 करोड़ का मुनाफा 36 करोड़ के मुनाफे में परिवर्तित हो गया और 1979-80 के अन्दर 42 करोड़ के डिफिसिट में परिवर्तित हो गया। जब हमारे वर्तमान रेल मंत्री जी द्वारा बजट बनाने का अवसर आया तब इनको 42 करोड़ के डिफिसिट की स्थिति वाले रेलवे प्रशासन से काम लेना पड़ा। इतना ही नहीं अन्तर्राष्ट्रीय कारणों से तेल की कीमतों में तथा दूसरी चीजों की कीमतों में भी वृद्धि हो गई। आप तो जानते ही हैं कि 1977-78 में कोयले का क्या भाव था और इस वक्त क्या है। स्टॉर्ज का क्या भाव है वह भी हमारे सामने है। जो भाव बढ़े और जो दूसरी चीजें बीच में हुईं उनकी जिम्मेदारी केवल वर्तमान सरकार पर नहीं है। बीच में डी ए में भी वृद्धि हुई और कोयले तथा अन्य वस्तुओं के दामों में भी वृद्धि हुई। इन कीमतों की वृद्धि की जिम्मेदारी को पिछली सरकारों को अपने ऊपर तो लेना ही होगा। उससे अलग रह कर कोई चल नहीं सकता है और चलता है तो मैं नहीं समझता हूँ कि वह उपयुक्त और तर्कसंगत बात होगी। यह सब होते हुए भी वर्तमान सरकार के आने के बाद आप देखें कि पांच सौ बैंगल कोयले की बढ़ी है। साथ ही साथ प्रतिशत के करीब फूडगॉज की मूवमेंट में सुधार हुआ है। इसी प्रकार से और भी कई चीजों के अन्दर जो सुधार हुआ है उसको हमें स्वीकार करना होगा। साथ ही 26 नई नान-सुवर्बन ट्रेज चालू की गई हैं। साथ ही कई ट्रेज जो कैंसल कर दी गई थी उनको भी चालू किया गया है। कोई भी बजट प्रस्तुत किया जाए उसकी भूमिका के तौर पर पिछली सरकार के समय क्या स्थिति थी और जिस वक्त दूसरी सरकार आई उसने किन हालात में काम को अपने हाथ में लिया इस सब को सामने रख कर चलना होगा। जब उन हालात को हम देखते हैं तब 1977-78 के साथ हम कम्पैरिजन नहीं

करेंगे बल्कि 1979-80 के अन्दर जो हालात हमारे सामने थे उन को सामने रखना होगा और उनके साथ कम्पैरिजन करना होगा। ऐसा हम करते हैं तो मैं कहे बगैर नहीं रह सकता हूँ कि बहुत ही मुश्किल हालात में रेल मंत्री जी ने बजट प्रस्तुत करने का काम किया है।

यह सही बात है कि जो प्लान आउटले में वृद्धि की गई है शायद फिजिकल टारगेट्स की टर्म में उससे पहले जो प्रावधान किया गया था और जो उपलब्धि तब हुई थी उससे ज्यादा उपलब्धि न हो लेकिन जो हालात हैं उनको देखते हुए जितनी उपलब्धि के लिए प्रावधान किया गया है वह मैं समझता हूँ कि उपयुक्त ही है। अगर भाड़े या फ्रैट में वृद्धि न की जाए तो जो रेलवे का डिफिसिट है उसके पूरा करने का दूसरा रास्ता यही हो सकता है कि सैट्रल बजट में उस घाटे को ट्रांसफर कर दिया जाए और वहाँ से उसका एडजस्टमेंट किया जाए। उसके बजाय जहाँ तक सम्भव हो सका है अपनी तरफ से यह बढ़ोतरी करने का प्रयत्न करना मैं समझता हूँ अनुपयुक्त नहीं माना जा सकता है। फिर भी मैं कहना चाहता हूँ कि जहाँ करीब 2500 करोड़ के ऊपर फ्रैट शॉर फेयर से उपलब्धि होती है वहाँ यह उपयुक्त ही होगा कि रेलवे बोर्ड के ऊपर भी इस बात का दबाव डाला जाए और उन लोगों से कहा जाए कि ज्यादा नहीं तो एक दो प्रतिशत की कमी रेलवे बोर्ड अपने खर्चों में करें और इस तरह से आमदनी भी एक दो परसेंट और ज्यादा करें और अगर वह ऐसा करता है तो पैसेजर फेयर में जो वृद्धि की गई है उसके घटाया जा सकता है। खास तौर से मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि सैकिंड क्लास पैसेजर्स के बारे में वह सहानुभूति से विचार करें और पांच प्रतिशत से ज्यादा की वृद्धि कम से कम वह सैकिंड क्लास फेयर में न करें। पंद्रह प्रतिशत की वृद्धि जो सीजन टिकट वालों पर की गई है उसका असर ज्यादातर विद्यार्थियों पर, राज मजदूरी पर जाने वाले लोगों पर और आसपास के रहने वालों पर ही पड़ने वाला है। उससे लोगों में असंतोष भी व्याप्त होगा और उसके असर और तरह के भी पैदा हो सकते हैं। इन चीजों का ध्यान में रखकर चलना आवश्यक है।

आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि मुझे राजस्थान में काम करने का काफी असें तक अवसर प्राप्त हुआ है और हर प्लान के माँके पर हम राजस्थान के लिये बाइगेज और रेलवे लाइन के लिये प्रस्ताव भेजते रहे हैं, लेकिन शायद ही हिन्दुस्तान में और कोई दूसरा प्रदेश ऐसा होगा जिसकी आबादी 20, 25 लाख के ऊपर हो, और उसकी राजधानी का संबंध बाइगेज से जुड़ा हुआ न हो। राजस्थान के पीछे कुछ ऐतिहासिक कारण रहे हैं जिससे वहाँ पर मीटरगेज ही मीटरगेज रही। अलग-अलग स्टेट थीं, राजस्थान सारे का सारा पुरानी स्टेट का बना है सिवाय अजमेर के कुछ हिस्से को छोड़कर, दूसरी जगह रजवाड़ों के अलावा कुछ ब्रिटिश गवर्नमेंट का भी हिस्सा था, इसलिये उनको बाइगेज मिली और इसीलिये उसका विस्तार होता रहा। क्योंकि राजस्थान रजवाड़ों से बना और सारा ही मीटरगेज था इसलिये आज के दिन परिणाम यह रहा कि जहाँ तक बाइगेज का सवाल है, बम्बई वालों को बम्बई से दिल्ली पहुँचने के लिये राजस्थान के बीच में से निकलना पड़ता है इसलिये वहाँ तो बाइगेज है, लेकिन बाइगेज को अगर दूसरी दृष्टि से देखा जाये तो सिवाय गंगानगर के कुछ हिस्से के और कहीं नहीं हुआ है।

अब के हमारे रेल मंत्री जी ने यह कहा कि चित्तौड़, नीमच और कोटा को जोड़ा जायेगा लेकिन प्रावधान केवल 1 करोड़ कुछ रुपये का रखा गया है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि यह आश्वासन तो डा. रामसुभग सिंह जी के समय से चला आ रहा है और 1 करोड़ कुछ के करीब जो रुपये रखा गया है, वह तो मैं समझता हूँ कि क्वार्टर्स के बनने के अन्दर ही खर्च हो जायेगा। कुछ आगे प्रगति होने वाली नहीं है। यह तो नाममात्र का प्रावीजन है और केवल यह कहने के लिये रखा गया है कि प्रावीजन है।

राजस्थान में क्योंकि मीटरगेज दो हिस्सों में बंटा हुआ है, एक नार्थ में और दूसरा वैस्टर्न जोन में। परिणाम यह होता है कि मीटरगेज की ट्रैनों पर ध्यान नहीं है। मैं साउथ में भी रहा हूँ और दूसरी जगहों

[श्री मोहनलाल सुखाड़िया]

का भी अनुभव है वहाँ दूर जाने के लिये, 400 और 500 मील दूर जाने के लिये भी फास्ट ट्रेन चलाई गई है। हमें खुशी होती है कि तमिलनाडु एक्सप्रेस फास्ट ट्रेन चलाई गई, कलकत्ता और दूसरी जगहों की फास्ट ट्रेनों चलाई गई लेकिन आज कोई अगर उदयपुर या जोधपुर से यहाँ आये, तो उसे 450-500 मील का सफर 20 घंटे से ऊपर समय में पूरा करना पड़ता है तब जाकर वह यहाँ पहुँच पाता है। जोधपुर वाले को 16, 17 घंटे लग जाते हैं, तब पहुँच पाता है। तो क्या मीटरगेज में भी सुधार की आवश्यकता नहीं है जिसकी तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जा सके।

मैं बहुत अधिक समय न लेकर निवेदन करना चाहूँगा कि रेल मंत्री जी इस बात पर गौर करें कि जैसा पहले भी एलान किया गया है कि अहमदाबाद और दिल्ली को ब्राड-गेज से जोड़ा जाये, राजस्थान में खनिज पदार्थ, भविष्य के औद्योगिक विकास और वहाँ के सामाजिक सुधार को ध्यान में रखते हुए इसके दो रूट हो सकते हैं—एक अहमदाबाद से लेकर मारवाड़ और व्यावर की तरफ से और दूसरा अहमदाबाद से लेकर हिम्मतनगर, उदयपुर, भीलवाड़ा और चिंताड़ की तरफ से—इनका जल्दी से जल्दी सर्वे कराया जाये और काम चालू करवाया जाये जिससे राजस्थान की राजधानी का संबंध यहाँ से जुड़ सके और हम भी यह कह सकें कि हिन्दुस्तान में सब प्रदेशों की राजधानियों का ब्राडगेज से संबंध देश की राजधानी से जुड़ा हुआ है। राजस्थान को ही यह कहने का अवसर न मिले कि वहाँ पर कुछ नहीं हुआ है।

मैं निवेदन करूँगा कि जहाँ रीजनल इम्बैलेन्सेज की बात प्लान में करते हैं, वह डीवल स्टेट के एलोकेशन से ही तय कर के नहीं चला जा सकता। आप रेलवे में कितना खर्च करते हैं, पब्लिक सेक्टर में कितना खर्च करते हैं, टोटल प्लान आउट-ले में किस स्टेट को कितना मिलता है, उससे भी अन्दाजा कर के चला जा सकता है और फिर बैंकवर्ड स्टेट को जो वेंटेज मिलना चाहिये वह ओवर आल प्लान में वेंटेज देना होगा, अकेले स्टेट प्लान में वेंटेज देने से

काम नहीं चलेगा। अगर आप गौर करेंगे तो मालूम होगा कि 700 करोड़ रुपये से ऊपर जो प्लान आउट-ले है, उसमें 1 करोड़ रुपया ब्राडगेज का है, या छोटा-मोटा और दूसरी जगह होगा। इस प्रकार पिछले 30 वर्ष में सारे के सारे राजस्थान में रेलवे पर क्या खर्च हुआ, उसको ध्यान में रखते हुए, जो राजस्थान इस मामले में पिछड़ गया है, मैं समझता हूँ कि उसको ध्यान में रखते हुए इस बारे में ज्यादा से ज्यादा सहयोग करने की कृपा करेंगे।

श्री कुम्भा राम आर्य (सीकर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बड़ा आभारी हूँ कि तीन दिन के इन्तजार के बाद आखिर आपकी नजर मुझ पर पड़ी। मैं रेल बजट के समर्थन और विरोध में नहीं बोलना चाहता बल्कि मैं इसके बारे में कुछ रचनात्मक सुझाव देना चाहता हूँ।

मैंने इस बजट को देखा है। मुझे इसमें समझदारी और जिम्मेदारी का बड़ा अभाव दिखाई दिया। पंडित और वह भी त्रिपाठी उसके हाथ से बजट पेश हो, और उसमें समझदारी और जिम्मेदारी का अभाव हो, यह बहुत ही अफसोस की बात है। मैं आपका ध्यान उस क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूँ, जहाँ राजस्थान और हिन्दुस्तान का ही नहीं, दुनिया का सब से बड़ा प्रोजेक्ट बन रहा है, जिसका नाम है राजस्थान कैनल प्रोजेक्ट। यह प्रोजेक्ट 850 किलोमीटर लम्बा है, जिसमें 444 किलोमीटर सिंचाई का क्षेत्र है। उसकी शाखाएँ और उपशाखाएँ 61,000 किलोमीटर लम्बी हैं। जो 20 लाख हेक्टर भूमि सिंचाई करेगा। इतने बड़े प्रोजेक्ट में आज एक किलोमीटर भी रेलवे लाइन नहीं है।

यह प्रोजेक्ट 1952 से चालू है। उसका पहला चरण पूरा हो चुका है और दूसरे चरण का काम पूरा होने जा रहा है, इस योजना पर 250 लाख रुपये खर्च होने का अनुमान है। इतने बड़े प्रोजेक्ट को समय रहते रेलवे लाइन न देना कितने आश्चर्य की बात है। फस्ट प्लान में वहाँ पैदावार होने लग गई है, मंडियों में अनाज आने लग गया है, उस पैदावार को लाने ले जाने के लिए आज कोई साधन नहीं है, माल एक जगह से दूसरी जगह कैसे पहुँचाया जायेगा और

उसका डेवेलपमेंट कैसे होगा, वहां पर एपीकल्बर और इंडस्ट्रीज कैसे फल-फूलेंगे?

इसी लिए मैंने कहा है कि इस बजट का समझदारी और जिम्मेदारी से कोई लेना-देना नहीं है, इसे बिल्कुल आख बन्द कर के पेश कर दिया गया है। यह प्रोजेक्ट राजस्थान की ही नहीं, पूरे हिन्दुस्तान की खाद्यान्न समस्या को हल करने वाला है। उसको 1952 से नजर अंदाज किया जा रहा है। उसके लिए रेलवे लाइन का कोई इन्तजाम नहीं किया जा रहा है। इस लिए मैं मंत्री महोदय को उलाहना देना चाहता हूँ, और सदन का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि अगर रेलों के मामले में राजस्थान प्रोजेक्ट को नजर अंदाज किया गया, तो ऐसी बड़ी समस्या हमारे सामने खड़ी हो जायेगी, जो सदा सदा के लिए हम को परेशान करेगी और देश की अर्थ-व्यवस्था को भी हानि पहुँचायेगी। मैं चाहता हूँ कि उसकी तरफ ध्यान दिया जाये।

यह प्रोजेक्ट सूरतगढ़ से शुरू होता है और उसके नालों और उपनालों का विस्तार 61,000 किलोमीटर तक है। उस इलाके में रेलवे लाइन जल्दी से जल्दी बिछाई जानी चाहिए, ताकि समय रहते हम इस प्रोजेक्ट से होने वाली पैदावार को लाने-लेजाने की व्यवस्था करने में सफल हो सकें। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे।

13.00 hrs.

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जितनी भी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियाँ हैं उन के अलावा जो रेलगाड़ियाँ चलती हैं उन का हालत बहुत खराब है। किसी की खिड़की टूटी है तो किसी में पंखे नहीं हैं, किसी में बिजली नहीं है। इस हालत के अंदर मैं मंत्री महोदय से इतना ही कहना चाहता हूँ कि साल में एक बार उन गाड़ियों के फर्स्ट क्लास डिब्बों में जरूर सफर करे जो मेल और एक्सप्रेस नहीं हैं ताकि उन को व्यक्तिगत अनुभव हो सके कि क्या हालत है उन डिब्बों की जिन में फर्स्ट क्लास के मुसाफिर चलते हैं। बस, इतनी सी बात पर मंत्री जी हाँ कर लेंगे तो मैं स्मभूंगा कि कुछ सुधार उस में होने लगेगा।

तीसरी बात यह कहना चाहता हूँ कि दिल्ली से सूरतगढ़ के लिए जो डिब्बा जाया करता था वह गंगानगर एक्सप्रेस में शार्दूल-पुर में जुड़ जाया करता था और वहां से हनुमानगढ़ पहुँचता था। आजकल उस को बन्द कर दिया गया है। अब हालत यह है कि रिवाड़ी तक के मुसाफिर को जो हनुमानगढ़ जाना चाहता है, दिल्ली आना पड़ेगा और दिल्ली से भटिंडा और भटिंडा से हनुमानगढ़ पहुँचना पड़ेगा। मेरा कहना यह है कि वह डिब्बा जैसे पहले लगता था वैसे ही लगाया जाय।

इसी तरह से एक समस्या सीकर की है जो जिले का हैडक्वार्टर है और जंक्शन है। चार गाड़ियाँ वहां आ कर मिलती हैं। इस को रेलवे लाइन शहर के भीतर से गुजरती है और उस के रेलवे फाटक पर कोई कर्मचारी न होने से शहर को दो हिस्सों में बांट दिया गया है। उस के लिए वहां आन्दोलन भी हुआ था लेकिन उस को कोई सुनवाई नहीं हुई। वहां के लोग बहुत परेशान हैं। वहां फाटक पर कर्मचारी की नियुक्ति होना चाहिए।

यह दो एक छोटी मोटी बातें ऐसी हैं जिनके कारण मैं धन्यवाद तो नहीं दूंगा, हाँ यह आशा अवश्य करूंगा कि मंत्री जी इन बातों पर ध्यान देंगे।

13.03 hrs.

ANNOUNCEMENT RE: CANCELLATION OF THE SITTING OF THE HOUSE ON 21-6-1980

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Minister of Parliamentary Affairs and the leaders of various groups have agreed that the sitting of the House fixed for Saturday, 21-6-1980 may be cancelled. I think the House agrees.

SOME HON. MEMBERS: Yes.

MR. DEPUTY-SPEAKER: We now adjourn for lunch.

13.04 hrs.

The Lok Sabha then adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.