

श्री रामावतार शास्त्री : कभी कभी जवान जा जाता है हमें चो नहीं ।

(xii) REPORTED AGITATION BY WORKERS OF KATHAR JUTE MILLS.

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : देश के विभिन्न भागों में जूट मिलों के कर्मचारियों की स्थिति अत्यन्त दयनीब है । जब वे मजदूर अपनी समस्याओं को ले कर आंदोलन करते हैं तो उसे दबाने के लिए पुलिस अत्याचार का सहारा लिया जाता है । कटिहार जूट मिल के मजदूर चार महीने से आन्दोलन पर हैं । लगभग दो सौ मजदूर गिरफ्तार भी किये गए हैं तथा श्रमिक नेताओं पर पुलिस-अत्याचार मिल मालिकों की साजिश से किया जा रहा है । भारत के श्रम मंत्री ने लगभग दो माह पूर्व मुझे बताया था कि वे इस मामले को देखेंगे किन्तु अभी तक उक्त मामले का कोई समाधान नहीं निकल सका है । अतः मैं भारत सरकार से माग करता हूँ कि उक्त मामले में सरकार शीघ्र हस्तक्षेप कर समस्या का समाधान निकलवाने का प्रयास करे तथा श्रमिकों पर अत्याचार बन्द किया जाए ।

12.38 hrs.

RAILWAY BUDGET 1981-81—GENERAL DISCUSSION—Contd.

रेल मंत्री (श्री केशवराव) : मान्यवर, हमें इस बात की बड़ी खुशी है कि इस सदन में 55 माननीय सदस्यों ने बहस में भाग लिया और रेलवे बजट पर अपने विचार प्रकट किए । मैं उन माननीय सदस्यों तथा दूसरे माननीय सदस्यों को भी धन्यवाद देता हूँ और उनके प्रति अपनी कृतज्ञता जाहिर करता हूँ कि उनकी कीमती राय, उनके कीमती विचार मुझे मिल सके जो मेरे लिए 11इड लाईज हो सकते हैं ।

शुरू में ही मैं यह कह देना चाहता हूँ कि रेलवे की जो बात है इसको राजनीति से जरा ऊपर रखा जाए ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (नई दिल्ली) : कितना ऊपर ?

श्री केशवराव) : जितना आप समझें ।

इस देश की अगर आर्थिक स्थिति को अच्छा करना है, आर्थिक विकास भारत को करना है तो उस हालत में इस देश का एग्री इंडस्ट्रियल बेस मजबूत होना चाहिए । बिना इस को मजबूत किए इस देश की आर्थिक स्थिति अच्छी नहीं होगी । अगर आप इंडस्ट्रियलाइजेशन की भी बात करते हैं तो उसी के लिए रा मेट्रीरियल चाहिए, जो फिनिश प्रोडक्ट्स है उनका ढोने की व्यवस्था होनी चाहिए । इन सब के लिए तो रेल की जरूरत है, गुड्स ट्रेन की जरूरत है । और अगर मैन काफी पैदा हुआ तो ढोने के लिए भी रेल के पास जाना है । इसी तरह से फर्टिलाइजर्स की अगर जरूरत है, अभी साढ़े तीन लाख टन फर्टिलाइजर्स हमने एक जगह से दूसरी जगह ढोया है, उसके लिए भी रेल चाहिए । इसलिये भारत की इकोनामिक एक्टिविटी का नवे सेंटर इंडियन रेलवेज है, और इस बारे में दो मत नहीं हैं । जितने माननीय सदस्य हैं सब इसका मानते हैं । यह हमारा लक्ष्य है, हम चाहते हैं कि गरीबी दूर हो जाय । गरीबी दूर करने का प्रेस्क्रिप्शन समाजवाद छोड़ कर और कुछ नहीं है । अगर समाजवाद इस देश में लाना है तो उसके लिये भी फिर रेल के पास जाना है । और इस देश का अगर नेशनल इंट्रेशन चाहते हैं तो फिर रेल के पास आइये ।

हमें इस बात की खुशी है कि इस सदन में पहले जो जो हमारे रेल मंत्री थे वे लोग मौजूद हैं—बाबू जगजीवन राम जी, माननीय दंडवते जी बैठे हुए हैं, माननीय कमलापति त्रिपाठी जी यहां नहीं हैं । और जितने रेल मंत्री हुए उनका मैं आदर करता हूँ, रिगार्ड जाहिर करता हूँ क्योंकि उन्होंने देश की खिदमत की है और रेल चलायी है । और मेरा भी उसमें सहयोग है यद्यपि उतना पुराना नहीं जितना बाबू जगजीवन राम का है, लेकिन हम 1942 बांड के फ्रीडम फाइटर हैं और उसके दाद से हम इसी में लगे हुए हैं । यह इसका इतिहास है, बड़े बड़े लोग रेल मंत्री बने माननीय लाल बहादुर शास्त्री, श्री एस. के. पाटिल, माननीय दंडवते जी, इन सब का कंट्रीब्यूशन है, इसलिये सब के प्रति आदर प्रकट करता हूँ ।

इस विन मीने बजट स्पेश दी कुछ बातें कहीं । अब बजट बनता है तो उसके पहले करंट इयर का परफार्मंस कहा जाया है, और उसमें कोई परफार्मंस की बात अगर हुई तो उसमें कोई घमन्ड की बात या कोई कटौती की कमी की बात नहीं है । अगर किसी को इससे तकलीफ हुई हो तो मैं आदरपूर्वक कहना चाहता हूँ कि मेरा ऐसा कोई इंटेंशन नहीं था । इसलिए उसके बारे में अब कोई बात नहीं होनी चाहिए । लेकिन इंटेंशन बिल्कुल क्लीयर है । परफार्मंस बताना पड़ा है करंट इयर का । जिसको कहते हैं रिवाइज्ड एंस्टीमेट्स आफ दी करंट इयर । तो यह तो कहना ही पड़ेगा, तब बजट की बात कहेंगे । अगर प्रोसीजर ठीक से न हो तो बजट उगता नहीं है । इसी सिलसिले में मैंने कहा, और कोई खास बात नहीं है ।

दूसरी बात यह कि फायर और फ्रंट में सरचार्ज अगर कुछ बढ़ा तो यह बात ठीक है कि कोई आदमी नहीं चाहता कि यह बढ़े । यह अप्रिय बात जरूर है । लेकिन प्रीव्ठकल बात क्या है यह माननीय दंडवत जी और बाबू जगजीवन राम जी बतायेंगे । यह एक कमीशियल अन्डरटैकिंग है और इसमें उपाय ऐसा करना चाहिये कि जितनी हमारी इन्कम हो उसके अलावा टैक्स बढ़ाने की जरूरत न पड़े । ऐसा हमारा परफार्मंस हो कि हम नहीं मांगें लोगों से, इसी से काम निकल जायें । लेकिन वास्तव में ऐसा होता नहीं है । जो हमने रेल फायर और फ्रंट बढ़ाया है उससे 356 करोड़ रु. की राशि मिलती है । उसमें अगर देखा जायें तो 3 ही आइटम्स पर 307 करोड़ रुपया खर्च हो जाता है । वह क्या है ? रेलवे इम्प्लाइज 17 लाख हैं उनका डी. ए. ही देख लीजिए, इसके अलावा कायल का दाम बढ़ा है, फ्यूल का दाम बढ़ा है । इन सब को अगर मिलाते हैं और इन्हीं का हिसाब में रखते हैं तो 356 करोड़ को जो आमदनी सरचार्ज से होने वाली है, उसमें से 307 करोड़ तो इसी में चला जायेगा, बाकी बचता ही क्या है ? इसलिए मेरे लिये यह लाजमी रहा कि इसे बढ़ालें ।

दो ही सुरतें होती हैं, एक तो अगर कोई डीफिसिट हो जायें तो जनरल बजट से पैसा मांगें और वह पैसा टैक्स-पेअर पूरे

लगेगा, सारे समाज पर लगेगा या उन लोगों से थोड़ा पैसा मांग लें जो रेल पर चढ़ते हैं या सामान ढाते हैं । दोनों में तर्कयुक्त बात क्या है, बुद्धिमानी की बात क्या है ? इसलिये मैंने कहा कि 307 करोड़ रुपया थोड़ा सा है, मैंने उसको उसी से पूरा किया है । दो ही सुरतें थीं, या तो रेलवे बजट को डीफिसिट बजट बनाते, अब 11.42 का सरप्लस है, इसको हम डीफिसिट कर सकते थे, कोई बड़ी बात नहीं थी । लेकिन क्या यह ठीक होता ?

जब हम रेलवे को कमीशियल अन्डरटैकिंग मानते हैं तो थोड़ा विजनिंस प्वाइन्ट आफ व्यू से भी सोचना चाहिये और जो रेल पर चढ़े या माल ढायें और पैसा कमायें, तो उनसे कुछ क्यों न मांगें ?

एक माननीय सदस्य: जरूर मांगिये ।

श्री केशवराव शंकर: कहीं भी लोकप्रियता के खिलाफ बात नहीं है, लेकिन लोगों को बताने की जरूरत है क्योंकि बहुत सी बातों की जानकारी आम जनता को नहीं है । मैं इस सदन के द्वारा हिन्दुस्तान की जनता से कहना चाहता हूँ कि इसमें घबड़ाने की बात नहीं है । इसमें भी जिनके पास ज्यादा पैसा है, वहां एयर-कंडीशन से चलते हैं, सो ऐसे विजनिंसमें होते हैं, वहां माल ढाते हैं, इंडस्ट्रियलाइजेशन की बात करते हैं, उन पर तो हमने 15 परसेंट बढ़ाया है ।

अब दूसरी बात है जो हमारे माननीय सदस्यगण हैं, इस सदन के या राज्य-सभा के, उनमें एक गलतफहमी हो गई है कि उनको तो फस्ट-क्लास का फायर एलाउड है, आज तक वह एयरकंडीशन्ड सैकिंड क्लास में उसी फायर में चलते थे, इसमें अब थोड़ी विषमता हो गई है । मैं सदन के सामने आश्वासन देता हूँ कि उसमें कोई विषमता नहीं होगी, वह जैसा चलते थे, उसी तरह से चलेंगे ।

एक माननीय सदस्य: बस खत्म हो गई बात ।

श्री केशवराव शंकर: इसलिये किसी के मन में खबराहट नहीं होनी चाहिये । शास्त्री जी को भी नहीं खबराना चाहिए ।

(व्यवधान)

[श्री केशर पांडे]

इसलिये अब माननीय सदस्य चाहे फस्ट क्लास में चले या एयरकंडीशन्ड सीकंड क्लास में चले, जैसे चलते थे, वैसे ही चलेंगे, इसमें कोई भ्रवराने की बात नहीं है।

श्री रामावतार शार्वरी (पटना): सीकंड क्लास का क्या हुआ ?

श्री केशर पांडे: सीकंड क्लास की बात जो अब तक हुई है, उसमें यही है कि 150 किलोमीटर तक नो सरचार्ज इससे ऊपर 10 परसेंट है। यह तो आप जानते हैं कि कितने लोग इसके शिकार नहीं बनते। 92 परसेंट हिन्दुस्तान के लोगों पर इससे कोई असर नहीं पड़ता है। इफेक्ट नहीं होता है बाकी सिर्फ 8 परसेंट की बात रह जाती है।

श्री मधु दंडवते (राजापुर): अगर आपकी इजाजत हो तो मैं बताना चाहता हूँ क्योंकि वही सूत्र लेकर आप चर्चा कर रहे हैं। आपने कहा कि रेलवे कमर्शियल अंडरटेकिंग है।

श्री केशर पांडे : यँस ।

श्री मधु दंडवते: मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि यह सिर्फ कमर्शियल अंडरटेकिंग ही नहीं है, यह कमर्शियल-कम सोशल-यूटिलिटी आर्गेनाइजेशन है।

श्री केशर पांडे: मेनली यह कमर्शियल अंडरटेकिंग है। कुछ सोशल अर्जेज है, कुछ सोशल आवेलीयबेन्स है यह भी मैं मानता हूँ लेकिन टाय प्रायटी की बात हो तो फ्रेट-आरिएण्डेड ट्रैफिक पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है, उससे आगे भी काम कर सकते हैं (ब्यवधान)

SHRI SAMAR MUKHERJEE (Howrah): It will lead to increase of prices of other commodities.

श्री केशर पांडे : 1000 किलोमीटर की बात करते हैं। अगर चलने में एडीशनल चार्ज को कल्क्यूलेट करें तो उससे 1 पैसे पर के. जी. फूडग्रेन्स पर बढ़ोतरी होती है, जिसमें चावल पेंडू और अन्य चीजें

आती हैं। हमने फ्रेट बढ़ाया है 15 परसेंट। इसमें फूडग्रेन्स पर 1 पैसे पर के. जी., फर्टलाइजर पर डेढ़ पैसे पर के. जी. और 2 पैसे से कम पर लिटर कारोसीन आयल पर बढ़ाया है। जितना कम हम कर सकते थे, उतना कम हमने किया है।

जब प्रो. मधु दंडवते रेल मंत्री थे, उस वक्त उन्होंने महसूस किया कि इसमें कुछ सुधार की जरूरत है, पैसे की जरूरत है। सुभाव देने के लिए उन्होंने एक कमेटी बनाई। डा. परांजये उसके चयरमैन थे। उस कमेटी की रिपोर्ट भी आई और उसको भी हमने गौर से देखा है। अगर हम उस कमेटी की सिफारिश को लागू कर दें, तो क्या होगा?—फ्रेट 25 परसेंट बढ़ जायेगा। मैंने तो वह नहीं किया। जब माननीय सदस्य रेल मंत्री थे, तब उन्होंने ही यह कमेटी बनाई थी। इसीलिए सबसे पहली बात तो मैं यह चाहूंगा कि प्रो. दंडवते से हमें फुल रिपोर्ट मिलनी चाहिए, क्योंकि यह कमेटी उन्हीं की क्रीएशन है। इस बीच एक ऐसी घटना घट गई कि वह यहां नहीं रहे और वहां चले गये।

PROF. MADHU DANDAVATE: That was a railway accident, Sir.

श्री केशर पांडे : मुझे आशा है कि वह हमें पूरी मदद देंगे।

अध्यक्ष महोदय: क्या उन्हें दोबारा रेल पर बिठायेंगे ?

श्री केशर पांडे: वह इस बजट को स्पॉट करे और रेलों को चलाने में मदद करे और सहयोग दे। (ब्यवधान) मैं आशा करता हूँ कि श्रीमती दंडवते भी सहयोग देंगी। जब पतिदेव सहयोग देंगे, तो पत्नी कहाँ जायेंगी, हालांकि दोनों माननीय सदस्य हैं, दोनों के व्यक्तित्व को मैं अलग-अलग मानता हूँ।

PROF. MADHU DANDAVATE: She is not my bonded labour, Sir.

अध्यक्ष महोदय : वे इकट्ठे न हों, इसी लिए हमने उन्हें अलग-अलग बिठा रखा है।

श्री केशर पांडे: उस पराजपे कम्पेटी की सिफारिश के मुताबिक हमने काम नहीं किया। इसी लिए हमने सिर्फ 15 परसेंट, 12 परसेंट और 10 परसेंट बढ़ाया है।

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY (Calcutta South): On a point of clarification,

अध्यक्ष महोदय: बाद में देखेंगे। माननीय सदस्य बैठ जायें।

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY: I want to put only one question.

MR. SPEAKER: I will have to allow so many others.

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY: *

(Interruptions) *

MR. SPEAKER: You are also speaking without my permission they are also speaking without my permission. So, nothing is on record.

(Interruptions) *

SHRI SATYASADHAN CHAKRABORTY: *

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य बैठ जायें।

(Interruptions)

MR. SPEAKER: Why should you take instructions from them? Why should you expect instructions from them? Why this complex? The Minister may please carry on.

श्री केशर पांडे: बहुत से माननीय सदस्यों ने नयी लाइन मांगी है, खास कर उन्होंने इस बात पर काफी जोर दिया है कि जो पिछड़े इलाके हैं उनमें रेल जानी चाहिए। उसी में कुछ ऐसी स्टेट्स हैं जैसे हिमाचल प्रदेश है, मध्य प्रदेश है, राजस्थान भी है, बहुत सी जगह ऐसी बात है लेकिन एक बात में आप से कह देना चाहता हूँ मैं उन के साथ सहमत हूँ कि यह सब होना चाहिए, मगर हमारी भी कठिनाई है। बिना पैसों के तो काम चलेगा नहीं। पैसा चाहिए। हिसाब-किताब में आप को बता देता हूँ क्योंकि

बाप ही तो सर्वसत्ताधारी यहाँ पर है, बाप की आज्ञा से ही काम होगा। उस के मुताबिक मैं कहना चाहता हूँ कि छोटी पंचसाला योजना के लिए 1.1 हजार करोड़ रुपये हमने मांगे थे लेकिन हमको मिला 5100 करोड़...

एक माननीय सदस्य: और बाप चुप रहे?

श्री केशर पांडे: नहीं, हमने इसके लिए भी लड़ाई की, लेकिन क्या करें? कमजोर हम नहीं रहे। इतना कमजोर हमको मत समझिए। ... (अध्यक्ष) ...

5100 करोड़ हमको मिला और वह भी पांच साल के लिए मिला। इस बजट ईयर में 45 करोड़ रुपये इस पर खर्च करना है न्यू लाइन्स के लिए। उसमें भी जो प्रोजेक्ट्स पहले से चल रहे हैं वह हैं और नयी लाइन्स भी हैं। यह सब मिला कर इतना कम पैसा उसके लिए है। कुल 380 करोड़ रुपये सिक्स्थ फाइव ईयर प्लान में इसके लिए है जिसमें से 81-82 में 45 करोड़ खर्च करना है। यह हमारी कठिनाई है। हमारी भी इच्छा है कि ज्यादा से ज्यादा हम इसमें काम करें, नई लाइन्स बिछायें और खास कर बैंक-वर्ड एरियाज में जायें।

अपनी बजट स्पीच में जो भी लाइन्स मैंने आपको बतायी हैं वह सब आपको याद है, उनको दाहराने की जरूरत नहीं है। उसमें खास कर छांटानागपुर एरिया में जो आदिवासी इलाका है, ऐसी जगह में समझता हूँ लाइन जानी चाहिए और वह हम करना चाहते हैं। उसके बाद हिमाचल प्रदेश के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि नंगल तलवाड़ा जो लाइन है यह वहाँ का बहुत आवश्यक लाइन है और मैं चाहता हूँ कि वह बने। उसमें बात यह है कि नंगल तलवाड़ा जो लाइन है इसका एक इतिहास है। स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र भी जब रेल मंत्री थे तो उन्होंने उसका श्रीगणेश कर दिया था। उस वक्त का सिस्टम था कि प्लानिंग कमीशन से पृष्ठन की जरूरत नहीं थी, मंत्री

[श्री केशर पांडे]

की अधिकार था कि घोषणा कर दे और उसकी शुरुआत कर दी जाय। लेकिन बाद में इस स्थिति में परिवर्तन हो गया। अब हम बिना प्लानिंग कमीशन के ग्रीन सिगनल के कोई काम कहीं नहीं कर सकते। इसलिए नंगल तलवाड़ा जो लाइन है जिस की घोषणा स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र ने की थी उसके बारे में हम जांच पड़ताल करवा रहे हैं। मैं कांशिस करूंगा कि जल्दी सर्वेक्षण पूरा हो और उसकी कार्यवाही हो सके। हिमाचल प्रदेश के माननीय सदस्य ने बहुत बड़ी आवाज उसके लिए उठायी थी और उनका कहना सही है... (अध्वधान)... हमारी हिफाजत और आपकी हिफाजत दोनों की उसमें है।

तामिलनाडु के बारे में बात कही गई। बहुत हल्ला हुआ तामिलनाडु में। उसमें माननीय सदस्य तो कह ही चुके हैं, मैं भी कह देता हूँ, हमने इस बात का निश्चय किया है कि कलूर-डिंडीगल मद्राई-ततीकोरिन जो लाइन है इसका हम इस वजह में इन्क्लूड करें।

SHRI K. MAYATHEVAR (Dindigul): I convey our thanks to the Prime Minister and the Railway Minister on behalf of my Party and also on behalf of the people of Tamil Nadu.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: (Why only on behalf of your party and the people of Tamil Nadu? Why not on behalf of all?)

SHRI K. MAYATHEVAR: On behalf of the people of the whole country.

SHRI KEDAR PANDEY: They survey for conversion of the metre gauge into broad gauge from Madras to Tambaram suburban system has been entrusted to the Metropolitan Transport Organisation at Madras. This office will remain as it is and

it will not be removed from that place and we shall go ahead.

अध्यक्ष महोदय : कितना वक्त लगेगा ?

श्री केशर पांडे : हाफ एन आवर और लगेगा।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है।

....That is the general wish of the House. Please carry on.

13 hrs.

श्री केशर पांडे : इसके बाद मध्य प्रदेश की बात है। ललितपुर टु बांदा वाया छतरपुर—इस लाइन का हम सर्वे कराने जा रहे हैं। दूसरी लाइन है ललितपुर छतरपुर से लेकर सिंगरौली—इसका भी सर्वे चल रहा है। इस तरह से मध्य प्रदेश, तामिलनाडु और हिमाचल प्रदेश की बात तो हो गई।

अब मैं गेज कन्वर्जन की बात पर आना चाहता हूँ। मीटर गेज को ब्राड गेज में कन्वर्ट करने के लिए बहुत सारी डिमाण्ड्स आई हैं। वाजपेयी जी ने एक बात कही थी, वे इस समय यहां पर नहीं हैं उनको होना चाहिए था, उन्होंने हमारी तारीफ की और कहा कि काफी आपने हिम्मत की कि आप मीटर गेज की ब्राड गेज में जल्दी कन्वर्ट नहीं करना चाहते। कारण इसका यह है कि अभी इस देश में मीटर गेज और ब्राड गेज का रेशियो 50:50 है और हर जगह से मांग है कि मीटर गेज को कन्वर्ट किया जाए।

श्री ज्योतिर्नय बसु (डायमंड हार्वर) : इसका कारण क्या है ?

श्री केशर पांडे : कारण यह है कि एक गलत साइकालॉजी लोगों के दिमाग में आ गई है। यही मीटर गेज जापान में भी है जहां 150 किलोमीटर की रफ्तार तक गाड़ियां चलती हैं लेकिन हमारे पास उतने साधन नहीं हैं। दूसरे इस मीटर गेज को ब्राड गेज में बदलने में अरबों सरबों रूपया लगेगा और इतना रूपया हमारे पास ही नहीं। इसके अलावा मीटर गेज की कन्वर्जन

पर रथया लगाने से अच्छा यह होगा कि हम नयी लाइनें बनवा दें। ब्रिक्वर्ड एरि-यन्च में जहां पर रेलवे लाइन नहीं है, अच्छा होगा वहां पर नई लाइन डाल दी जाए। लेकिन डिमाण्ड यही होती है कि मीटर गेज को कन्वर्ट किया जाए। परन्तु उसके लिए हम पैसा कहां से लायें? जो कन्वर्जन का काम चल रहा है उसकी हम पूरा करना चाहते हैं। साथ ही हम यह भी देख रहे हैं कि मीटर गेज को किस तरह से एफीशिएन्ट बनाया जाए जिससे हम ज्यादा से ज्यादा फ्रेंट ठो सकें। इसकी जांच-पड़ताल भी हम करा रहे हैं। अगर जरूरत होगी तो जापान की टीम को भी बुला सकते हैं। ... (व्यवधान) ... बाजील से भी हो सकता है। अभी हमारे यहां 50 परसेन्ट मीटर गेज है जिसकी तुलना हम जापान और बाजील से ही कर सकते हैं। हमने मीटर गेज के कन्वर्जन को रूल आउट भी नहीं किया है लेकिन फिलहाल मीटर गेज को हम बाड गेज नहीं करना चाहते। मैं समझता हूँ यह बुनियादी बात है जिसपर सभी को सहमत होना चाहिए। दूसरे अगर हम बाड-गेज करना भी चाहें तो लाचारी है, उसके लिए हमारे पास पैसा नहीं है। फिर जहां न बाड गेज है और न मीटर गेज है पहले उसको हमें देखना चाहिए। जहां पर हमने यह काम शुरू कर दिया है उसको तो पूरा करना है। क्योंकि हमारा पैसा अगर लगा है तो उसका रिटर्न भी आना चाहिए। इस वक्त जो हमने शुरू किया है, वह 250 किलोमीटर है, जिस को कि हम करना चाहते हैं और इस बारे में हमारी नीति है कि हम इसको कर दें।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि अभी हिन्दुस्तान की जनता को इंडियन रेलवेज के बारे में जो साइकोलाजी है, वह है पैसेंजर और एन्टेड ट्रेफिक और इसकी वजह से ही यह मांग होती है कि हमको यहां ट्रेन बीजिए, वहां ट्रेन बीजिए। इस वजह से इतनी ट्रेन हो गई है कि गुड्स के लिए ट्रेक खाली नहीं रहता है। इसलिए मैं आपको कहना चाहता हूँ कि ट्राय प्रोवो-रिटी हमें फ्रेंट को देखनी चाहिए और फिर पैसेंजर ट्रेफिक को देखनी चाहिए।

एक नम्बर पर फ्रेंट और एन्टेड साइकोलाजी डब्लेप होनी चाहिए और दूसरे नम्बर पर पैसेंजर और एन्टेड साइकोलाजी डब्लेप होनी चाहिए। लेकिन हर जगह आप ट्रेनों की मांग कर रहे हैं, इसलिए जब तक हम फ्रेंट को नहीं बढ़ायेंगे, तब तक पैसा नहीं आयेगा और अगर पैसा नहीं आयेगा तो काम कैसे चलेगा। मैं कहना चाहता हूँ कि यदि हम एक मिलियन टन चीज गुड्स ट्रेन से ढोते हैं तो 8.5 करोड़ का फायदा होता है। दूसरी बात यह है कि अगर हम इस देश का इन्डस्ट्रीयलाइजेशन चाहते हैं, तो फ्रेंट और एन्टेड साइकोलाजी के बिना इस देश का इन्डस्ट्रीयलाइजेशन नहीं हो सकता और गरीबी दूर नहीं होगी। पेंट में ऊन नहीं रहे और तन पर वस्त्र नहीं रहे और ट्रेन में घूमा कीजिए, तो उसमें तो कुछ नहीं होने का है।

यह बात भी सही है कि हमारे हिन्दुस्तान की रोड्स इतनी अच्छी नहीं हैं, जिसकी वजह से लोगों को जाना पड़ता है। मैं मना नहीं करता हूँ, लेकिन जाना लाजमी हो तो जाइए, ट्रेवल करना लाजमी हो तो कीजिए, लेकिन जब तक ज्यादा ट्रेक को खाली नहीं रखेंगे तब तक हम गुड्स को ढाह नहीं सकते हैं। अभी तक गुड्स ट्रेन की जो साइकोलाजी है, वह है धीरे-धीरे चलने की माल-ट्रेन में कौन बैठेगा, क्योंकि माल ट्रेन धीरे-धीरे चलती है, उसके मायने पहले ही आपने लगा लिया। जब पैसेंजर ट्रेन में मेल है, एक्सप्रेस है और न जाने क्या-क्या है, तो क्या गुड्स ट्रेन में मेल एक्सप्रेस नहीं होना चाहिए, उसको तेजी से नहीं चलना चाहिए। इतना कमाने वाली ट्रेन और आनिंग रेशो है 70 और 30 का। 70 फ्रेंट से, माल ढोने और 30 पैसेंजर से। यदि हम इसमें और तेजी करें तो धन बढ़ेगा।

आप जानते हैं कि जनरल-बजट में हमारे फाइनेंस मिनिस्टर ने भी तारीफ की है—रेलवे परफार्मेंस की और उसके साथ-साथ यह भी कहा कि कन्टी का जो इन्फ्रा-स्ट्रक्चर है, वह रास्तों पर आ गया है। इन्फ्रा-स्ट्रक्चर के मायने हैं—पावर हाउससे, सीमेंट प्लान्ट, स्टील प्लान्ट—ये सब ठीक

[श्री केदार पांडे]

से चल रहे। कोयले की कमी नहीं है। जो सामान बनता है, उसका ढोते हैं।

श्री धर्मांतराय बसु : उनको डिवीडेंड मिलेगा या नहीं—यह बता दीजिए।

श्री केदार पांडे : अब जागे कमाई करेंगे तो हो जायेगा। बून्यादी बात यह है कि हमारी साइकोलाजी फ्रेट ऑरिएण्टेड साइकोलाजी होनी चाहिए।

PROF. N. G. RANGA (Guntur):
Road traffic is not developing.

श्री केदार पांडे : रोड ट्रॉफिक भी डवेलप होना चाहिए और गूड्स ट्रॉफिक भी डवेलप होना चाहिए, लेकिन पैसेंजर ट्रेने के बारे में मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि मैं खुद भी संतुष्ट नहीं हूँ। हमने गूड्स लोडिंग को काफी डवेलप किया है। आज हम 32 हजार वैन पर-डे लाद रहे हैं, जबकि पहले हम 26 हजार वैन लादते थे। आज कोयला हम 10 हजार वैनस से ज्यादा लाद रहे हैं और पावर के लिए 3,900 तो दे रहे हैं, सब मिलाकर 10 हजार प्रतिदिन लादते हैं। इसमें हमारा सब इन्फ्रा-स्ट्रक्चर काम कर रहा है, इसलिए पहले से हम संतुष्ट हैं, लेकिन उसके साथ-साथ मैं आप लोगों की बात से स्हमत हूँ कि पैसेंजर ट्रेने में पन्चूलीटी नहीं आ सकती है और इस में सफलता नहीं पाई है। इस पर मैं जोर दूंगा कि यह भी हो।

हम लोगों ने बहुत से आन-गोइंग-प्राजेक्ट्स बैंकवर्ड एरियाज में रखे हैं—जैसे रामपुर-हल्द्वानी, बीबी नगर-नालगोडा, नार्थ इंस्टैंट रीजन में—गाहाटी-बनीहाट, धर्मनगर-कुमारघाट, बलीपात-मालुकपोंग, आदि। ये सब बैंकवर्ड एरियाज हैं जिनमें ये प्राजेक्ट्स चलेंगे।

बहुत से मालनीय सदस्यों ने कहा है कि कुछ जोन्स और डिवीजन बढ़ाये जायें। मैंने अपनी बजट स्पीच में इस बात की घोषणा की है कि मैं इस सम्बन्ध में एक हाई-पावर्ड कमिटी बनाने जा रहा हूँ। यह कमिटी इस बात का अध्ययन करेगी कि

इण्डियन रेलवेज में जितने जोन्स और डिवीजन हैं—उन में कहां पर बढ़ाना चाहिये और कहां पर नहीं बढ़ाना चाहिये। आप जानते हैं कि इस समय रेलवे में 9 जोन्स और 53 डिवीजन हैं। इस बात का अध्ययन किया जायेगा कि इन को कैसे माडर्नाइज किया जाय, जहां-जहां सैन्ट्र-लाइजेशन है क्या उस को डीसेन्ट्रलाइज किया जाय—इन सारे सवालों पर उस कमिटी में विचार होगा। यह ठीक है कि इस काम पर कुछ खर्चा होगा, लेकिन उस खर्च को हम वहन करेंगे। हमारा लक्ष्य यही है कि रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन एफिशियन्ट हो। अगर यह एफिशियन्ट और अच्छा एडमिनिस्ट्रेशन नहीं होगा तो हमारी जितनी आशाएँ हैं उन पर पानी पड़ जायेगा। रेलवे की आज की जो भी स्थिति है वह बहुत पुरानी है, नई स्थिति के मुताबिक इस में सुधार की जरूरत है और इसी दृष्टि से इस कमिटी को बनाने जा रहे हैं।

श्रीमती गीता मुबर्की (पंसकूरा) : मैंने जिस स्टेशन के लिए आप से कहा था उसका क्या हुआ ?

श्री केदार पांडे : उसपर हम विचार करेंगे।

हम से नई ट्रेन्ज की मांग बहुत की जाती है। हम कुछ ऐसी पालिसी बनाने जा रहे हैं कि इस समय जो ट्रेन्ज चलती हैं उन में कुछ स्पेस बढ़ायें, कुछ डिब्बे जोड़ दें तथा एक इन्जिन के बदले उनमें दो इन्जिन लगा दिये जाएं जिससे उनके ढोने की शक्ति बढ़ जाय। आप जानते हैं—अभी हाल में हमने “के. के. एक्सप्रेस” का उद्घाटन किया—उसमें डबल हैडेंड इन्जिन लगाया गया है और 14 कोचेंज के स्थान पर 21 कोचेंज लगा दी गई हैं। वहां पर दो ट्रेन्ज हो सकती थीं, लेकिन हमने कहा कि एक ही ट्रेन रहने दी जाय और इन्जिन दो जोड़ दिये जायें।

आज मैं एक घोषणा भी करता हूँ—भटिण्डा से दिल्ली—एक ट्रेन गंगा नगर से और दूसरी पारीरोजपुर से—दो ट्रेज आती हैं। ये दोनों ट्रेनें भटिण्डा में आकर मिलती हैं। हमने कहा है कि ऐसा क्यों न हो कि भटिण्डा में दोनों ट्रेन्ज में

अधिक कोचेज जोड़ दिये जायें और जो ट्रेन भटिण्डा से चले उसमें दो इन्जिन जोड़ दिये जायें। हम चाहते हैं कि लोगों को साइकालोजी ऐसी बने कि हम से नई ट्रेन न मांगी जाय, बल्कि यह कहें कि एकांमोडेशन बढ़ा दें, दो इन्जिन जोड़ दें। इससे खर्चा भी कम होगा, इकानामिकल रहेगा और लोगों की जरूरत भी पूरी हो जायेगी। इसलिये इस नई नीति की मैंने आज जानबूझ कर घोषणा कर दी है।

एक मांग आई है चेतक एक्सप्रेस के बारे में। स्वर्गीय राणा प्रताप सिंह जी का घोड़ा 'चेतक' था और वह घोड़ा काफी तेज था लेकिन यह जो चेतक एक्सप्रेस है, इसका चाल उस घोड़े की चाल जैसी नहीं है, यह धीरे धीरे चलती है और हमारे माननीय मोहन लाल सूखाड़िया जी ने बड़े जोरों से और राजस्थान के हमारे दूसरे माननीय सदस्यों ने यह विचार्य रखा है कि यह गाड़ी 'चेतक' को तरह से चले।

अध्यक्ष महोदय : चेतक एक्सप्रेस को 'चेतक' बना दो।

श्री केदार पांडे : जी हां, चेतक एक्सप्रेस को 'चेतक' बनाएं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि डीजल इंजन के बिना तो यह होगा नहीं लेकिन एक बात कह दूँ कि गड्स ट्रेनों में सामान ढोने के लिए हमें डीजल इंजन लगाने होते हैं और हमारे पास डीजल इंजनों की कमी है। तो भी राजस्थान की बात है और राजस्थान बहुत पिछड़ा हुआ है, इसलिए मैंने सोचा कि अब किसी तरह से, इधर-उधर से इन्तजाम कर के, गड्स ट्रेन वेगन भी ढोयें, लेकिन यह काम करना चाहिए और चेतक एक्सप्रेस को 'चेतक' बनाना है।

उसी तरह से राजधानी एक्सप्रेस की बात है। (अध्यक्ष) आप थोड़ा पेशेस रखिये। राजधानी एक्सप्रेस जो है वह कलकत्ता और दिल्ली के बीच चलती है। इसमें भी हम चाहते हैं कि 33 परसेन्ट एकांमोडेशन और बढ़ाई जाए और इस को हम देखेंगे।

एक माननीय सदस्य : पड़ोसी प्रदेश उत्तर प्रदेश को भी दें।

श्री केदार पांडे : मैं राजस्थान की बात करता हूँ, हिमाचल प्रदेश की करता हूँ, तामिलनाडु की बात करता हूँ, तो हम पर यह खर्च कैसे आएगा। इसलिए आप इस बात को समझीयें। हम चाहते हैं कि जो राजधानी एक्सप्रेस है, उसमें 33 परसेन्ट स्पेस हम बढ़ाएं। . . . (अध्यक्ष) . . . राजधानी एक्सप्रेस कलकत्ता से दिल्ली आती है और 16 मार्च से यह लाणू हो जाएगा और राजधानी एक्सप्रेस में 33 परसेन्ट स्पेस बढ़ेगी। इसमें यह है कि जितनी हमारी कोचेज हैं, उनमें एक-तिहाई कोचेज और जोड़ दें। इस तरह से जो क्लाउडिंग ट्रेनों में होती है, उसको हम कम करयें। इस को कम करने का एक तरीका तो यह होता है कि हम दो-चार ट्रेनों और दें और दूसरा यह है कि जो एग्जिस्टिंग ट्रेनें हैं, उनमें और स्पेस बढ़ा दें और उन में एक, दो इंजन और लगा दें। यह हमारी नई नीति है, पहले ऐसा नहीं होता था इस काम का करने के लिए। अब इतनी ज्यादा ट्रेनें कहां से लाए और वे कैसे चलेंगी। यह भी जरूरी है कि हमारा ट्रेके खाली रहे ताकि गड्स ट्रेनें सामान ढो सकें। खाली यात्री गाड़ियां ही बढ़ाते जाएं और गड्स ट्रेनें को चलने का मौका न मिले, तो फिर हमारी कमाई कम हो जाएगी और जब वह कम हो जाएगी, तो फिर समाजवाद कैसे आएगा। समाजवाद इसी से आता है। इसके बिना यह नहीं हो सकता और मैं जो यह बात कहता हूँ यह मजाक में नहीं कह रहा हूँ क्योंकि 'भूखे भजन न होय गोपाला, यह लो अपनी कंठी-माला'। अगर यह नहीं किया जाता है, तो गरीबी से आप देश को बचा नहीं सकते हैं। अगर गरीबी दूर करनी है, तो यही एक तरीका है और दुनिया में कहीं कोई दूसरा तरीका नहीं है। इसीलिए मैं कहता हूँ कि यही रेलें हैं जिनसे हमें समाजवाद लाना है। शास्त्री जी से हम सहमत हैं और वे इसमें हमारी मदद करें। . . . (अध्यक्ष) . . .

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे प्रा. मधु दंडवत जी ने एक बात यह कही थी

[श्री केंदार पांडे]

lack of imagination and innovation.

मैं बहुत अड़ब की साथ कहना चाहता हूँ कि शायद हम को यह कम मिली हो लेकिन 1980-81 का जो बजट पेश हुआ था, उसमें उन्होंने यही फ्रज इस्तेमाल किया था। यह शगून है या तकियाकलाम है उन को इस तरह का फ्रज इस्तेमाल करने का किन्नेवेशन की कम है या इमजीनेशन की कमी है। हो सकता है कि हम में कुछ कमी हो लेकिन मैं इस बात को कहना चाहता हूँ कि हम लोग एक नई नीति पर चल रहे हैं और हम में इमोजीनेशन है। इस का यह सबूत है कि हमने ज्यादा ट्रेनों का नम्बर नहीं बढ़ाया है वल्कि जो एग-जिस्टिंग ट्रेनें हैं उनमें ही एकामोडेसन को बढ़ा रहे हैं डबल इंजन लगा कर। तो यह इमोजीनेशन नहीं है तो क्या है? यह भी तो इमोजीनेशन है।

आपने इन्वावेशज की बात कही। नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेट्री की सिफारिश है।

यह इमोजीनेशन तो है। हम जो गूड्स ट्रेने भेजते हैं। वह 2,200 टंस का एक रोक बनता है। अब हमारा इरादा 7,500 टंस का है। इस तरह से इस देश में हम 7,500 के रेक्स चलायेंगे। यह इमोजीनेशन नहीं तो क्या है? इस बारे में मुझे यह कहना है।

हमें 5,100 करोड़ रुपया सिक्सथ फाइव इयर प्लान के लिए मिला है। उस में से 2,492 करोड़ रुपये हम रिनुअल और रिप्लेसमेंट में खर्च करेंगे। इस तरह से टोटल का 49 परसेंट हम खर्च करेंगे। आपने पोएन्टेडली यह कहा था कि रिनुअल और रिप्लेसमेंट के बारे में आप क्या सोचते हैं। आप यह सोचें कि ट्रेने चलायें और रिगुल और रिप्लेसमेंट की तरफ ध्यान दें तो हमारी ट्रेने नहीं चल सकती है सारा ट्रेक भंस जाएगा। I congratulate Prof. Madhu Danda-vate for that.

मैं एक उदाहरण देता हूँ कटिहार से माल्दा का। वहाँ एक ट्रेने चलती है। उसके बारे में अभी हाल में लोक सभा या राज्य सभा में क्वेश्चन आया था। उस ट्रेक में

40 फ्रेक्चर हैं। अगर ट्रेक में फ्रेक्चर रहे और आप कहें कि हमें और ट्रेने दो, और मंहनत करो तो पहले तो हम ट्रेक को ठीक करेंगे तभी हम उस पर चला सकेंगे। इसीलिए हम 1 करोड़ 88 लाख रुपया इसके लिए खर्च करने जा रहे हैं। रिनुवेशन करना इकोनॉमिकली है बुद्धिमानी की बात है, दरदीक्षिता की बात है। Renewal and replacement should be given top priority. अगर इस देश में रेलवे को चलाना है, रेलों को बढ़ाना है तो इसकी बहुत जरूरत है। इसीलिए हमने 5,100 करोड़ रुपये में से 2,492 करोड़ रुपया इसके लिए रखा है। यह 49 परसेंट बनता है।

उसी तरह से 1-4-80 को हमारे पास 4,913 किलोमीटर रूट इलैक्ट्रिफाइड था। आप मांडरनाइजेशन की बात कह रहे थे। अब इस में देखिये कि हमारे पास इलैक्ट्रिफाइड लाइन 4,913 किलोमीटर है। यह सात परसेंट है। अब सिक्सथ फाइव इयर प्लान में 2,800 किलोमीटर रूट इलैक्ट्रिफिकेशन के लिए हम जाड़ने जा रहे हैं। रेलवे की इतिहास में अभी तक 4,913 किलोमीटर रूट इलैक्ट्रिफाइड हुआ है। हम सिक्सथ फाइव इयर प्लान में एक्जिस्टिंग रूट किलोमीटर का कम से कम 57 परसेंट रूट और इलैक्ट्रिफाई करने जा रहे हैं। इस तरह से इलैक्ट्रिफिकेशन में भी हम आगे बढ़ने जा रहे हैं। यह इमोजीनेशन नहीं है तो क्या है? (व्यवधान)... हमको फेक्ट्स तो कहने चाहिए। (व्यवधान)

(व्यवधान)

उसी तरह सोशल बडन की बात आपने कही। कमेट्री का रेफरेंस दिया। आपने नेशनल ट्रांसपोर्ट इन्क्वारी कमेट्री के बारे में कहा। उसकी रिक्मण्डेशंस को आपने रेफर कर दिया था। उसकी बारे में भी हम आगे बढ़ रहे हैं। रेल ट्रेफिक कमेट्री के बारे में आप ने जो कॉमिटमेंट किया था, उसको भी आनर करने जा रहे हैं। क्योंकि आप भी एक सामाजिक कार्यकर्ता हैं, बच्चे के लोगों में आपका स्थान है। आपने जो अच्छी बात कही है उसको हमें मानना चाहिए। आप अच्छी बात कहें और हम नहीं

माने यह तो ठीक नहीं होगा। (अवधान)
 यह तो मैं आपकी रिकमण्डेशंस को दोहरा
 रहा हूँ, उन्हें मान रहा हूँ।
 (अवधान)

उसी तरह से हार्ड रॉटड ट्रीफिक स्ट
 की बात कही गयी। इसमें दंडवते जी
 अप टू डेट नहीं है ऐसा मालूम होता है।
 सन् नवम्बर 1980 तक 88.62 लाख
 टन हार्ड रॉटड ट्रीफिक क्रिया और पिछले
 साल इसी अवधि में 83.87 लाख टन
 हुआ था जबकि दंडवते जी मिनिस्टर थे।
 यह फॉक्ट्स हम आपको बता रहे हैं। यह
 कोई डीप्रैकट करने की बात नहीं है,
 ठीकसी के प्रति द्वेष की भावना की बात
 नहीं है। हमें यही कहना है कि इसमें
 भी हम आगे बढ़ें।

दूसरी बात उन्होंने कही कि 1977-
 78 का जो वर्ष था वह शायद हाइएस्ट एवंग
 ऑपरिजनोंटिंग टनेज का वर्ष था। ऐसा
 उन्होंने बताया है। मैं कहता हूँ कि
 शायद उसमें कुछ गलती हुई है। वास्त-
 विकता तो यह है कि 1976-77 में
 212.6 मिलियन टन हमने करी किया,
 जब कि श्रीमती इंदिरा गांधी हिन्दूस्तान
 की प्रधान मंत्री थीं, उस समय का यह
 फिगर है, यह हाइएस्ट फिगर था।

PROF. MADHU DANDAVATE:
 Please correct your figure. We have
 to measure the performance not only
 in terms of tonnages moved, but in
 tonne-kilometres and passenger-kilo-
 metres. Please check up your figures.

श्री केदार पांडे: मैं टूनेज की बात करता
 हूँ स्ट किलो मीटर्स की बात नहीं कर रहा
 हूँ स्ट किलो मीटर्स की बात नहीं कर रहा
 फिगर था। यह इंडियन रेलवे के इतिहास
 में हाइएस्ट फिगर था, उस वक्त जबकि
 आपा लोग पावर में नहीं थे। (अवधान)

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। जहां
 तक पंचुएलिटी की बात है, कंटेरिंग की
 बात है, मैं खुद मानता हूँ कि अभी हमको
 सफलता नहीं मिली है। मामनीय सदस्य
 यहां बैठते हैं, इस सदन से बढ़कर कोई
 सदन हिन्दूस्तान में नहीं है, इस सदन के

सामने बिलकुल सत्य बोलना चाहिए और
 यह सत्य बात है कि अभी पंचुएलिटी और
 कंटेरिंग का काम, सफाई का काम अभी
 तक ठीक से सुधारा नहीं है और मैं इस
 हाउस को आश्वासन देता हूँ कि मैं इसको
 करके रहूंगा और बहुत जल्दी करूंगा।

उसी तरह से आप कहते हैं जैसे कि श्री
 बाजपेयी जी ने भी कहा कि आप तो कहते
 हैं कि आप डीजलाइजेशन करेंगे, इले-
 क्ट्रिफिकेशन करेंगे और तब भी कोयले की
 खपत बढ़ती जा रही है। बात यह है कि
 हमारे पास 7 हजार से अधिक स्टीम
 इंजिन्स हैं। बहुत से ओवर एज हो चुके
 हैं उनकी जरूरत आज के कांटेक्ट में नहीं
 है। इस तरह से 500 इंजिन्स को बाफ
 द ट्रेक कर देंगे, उनके लिए एक ट्रेक बना
 देंगे, जब भी हम डीजलाइजेशन करें,
 इलेक्ट्रिफिकेशन करें, इसके संबंध में हमने
 एक बात इसी सदन में बताई थी कि स्टीम
 इंजिन चलता है स्टीम कोल से, क्वीकिंग
 कोल से तो चलता नहीं। स्टीम कोल की
 रिक्वायरमेंट है 3100 वीगन्स पर डे,
 रेलवे में खपत है 1450 वीगन्स पर डे।
 अब जब और इंजिन्स हटाएंगे तो कोयले
 की खपत में और अधिक कमी आएगी।
 छठी योजना में जब 2800 छट किलोमीटर्स
 का इलेक्ट्रिफिकेशन कर देंगे तो बहुत से
 इंजिन छूट जाएंगे।

श्री ज्योतिर्नय बसु: पहले तो आप
 कौण्टव पावर्स... (अवधान)

श्री केदार पांडे: कौण्टव पावर्स की
 बात हम करते हैं और आपका यह एक
 अच्छा सुझाव है। हमें खुशी होती है।

एक बात और बाजपेयी जी ने कही कि
 व्हील एण्ड एक्सल्स की क्या पोजीशन है?
 अभी तक पोजीशन यह है कि व्हील एण्ड
 एक्सला हम इंपोर्ट करते हैं। केवल
 दुर्गापुर में इसकी इस्टाल्ड कौपीसटी
 40,000 व्हील्स एण्ड एक्सल्स की और
 अभी 1981-82 में हम फोरकास्ट करते
 हैं कि 22500 हमको चाहिए। इसके
 लिए हम बंगलोर में भी एक फैक्ट्री बनाने
 जा रहे हैं, लेकिन अभी तक हम ज्यादातर
 इंपोर्ट पर आश्रित हैं। सरकार चाहती

[श्री कोदार पांडे]

है कि जहाँ तक हो सके इंपोर्ट न किया जाए और सारा सामान देश के अन्दर ही बनाया जाए और इस तरह कदम भी उठाए जा रहे हैं, क्योंकि धन उसी देश का बढ़ता है जिसका इंपोर्ट कम और एक्सपोर्ट अधिक हो। यही इकनामिक रूल है। हम भी वही चाहते हैं कि इंपोर्ट कम से कम करें और सब देश में बनाएँ। इसलिए इसकी जरूरत हमें महसूस होती है।

श्रीमती सुशीला गोपालन ने एक बात कही है कि कन्फ्रंटेशन की नीति आपकी है।

SHRIMATI SUSEELA GOPALAN (Alleppey): I would like to know from the hon. Minister, when are you going to implement the 1973 agreement?

श्री कोदार पांडे : मैं भगडालू एक दम नहीं हूँ।

SHRIMATI SUSEELA GOPALAN: It is a confrontation because....Sir, I want your protection.

MR. SPEAKER: No.

श्री कोदार पांडे : मैं भगडा पसंद नहीं करता।

SHRIMATI SUSEELA GOPALAN: rose (Interruptions)**

MR. SPEAKER: Nothing to go on record without my permission. Nothing doing now.

श्री कोदार पांडे: मैं चाहता हूँ सब को साथ ले कर चलूँ। शास्त्री जी आपके साथ मैं कभी भगड़ता हूँ? आप तो मेरे परम मित्र हैं। हम दोनों पटना सिटी के हैं। यह बात दूसरी है कि आप उधर बैठे हैं और मैं इधर।

SHRI SAMAR MUKHERJEE rise (Interruptions)**

MR. SPEAKER: Not allowed. Mr. Mukherjee, please don't interrupt.

श्री कोदार पांडे: जब मैंने काम को सम्भाला तो कुछ सुधार करना भी शुरू किया। मैं क्या करूँ? लोको रनिंग स्टाफ के लोग पांच जनवरी को हड़ताल पर चले गए। जब सुधार कर रहे हैं तब उन्होंने हड़ताल कर दी।

(Interruptions)**

MR. SPEAKER: No, Sir. Please sit down.

श्री कोदार पांडे : हम क्या करें? एज एन्. एम्प्लायर, हम ने एम्प्लायर के धर्म का पालन किया। जो हमें करना चाहिये था हम ने किया। आप लोग ही कहते हैं कि एड-मिनिस्ट्रेशन को चुस्त होना चाहिये। एड-मिनिस्ट्रेशन को मुझे चुस्त करना है तो इंडिसिप्लिन को तो मैं कतई बरदास्त नहीं कर सकता हूँ।

SHRIMATI SUSEELA GOPALAN rose:

(Interruptions)

MR. SPEAKER: No question. Not allowed. Whatever is said without my permission, shall not go on record.

(Interruptions)**

श्री कोदार पांडे: रेलवे एम्प्लायीज हमारे हैं। अपने एम्प्लायीज के साथ हमारी मूहब्बत है। मैं रिवेजफुल आदमी नहीं हूँ। लेकिन जो इम्प्लायर का धर्म है उसको तो देखना ही पड़ता है। बुनियादी तौर से मैं टूटे यूनियनिस्ट हूँ, मजदूर कार्यकर्ता हूँ। आपकी हमदर्दी अगर मजदूर क्लास के साथ है तो मैं घातक नहीं बनूंगा। मैं एक कदम आगे चलने वाला हूँ। लेकिन रेलों को भी तो मुझे चलाना है, माल और पैसेंजर्स को भी तो खेना है। मैंने अपने धर्म का पालन किया है। मेरी बदले की भावना नहीं है। हर किसी को कांस्टीट्यूशनल तरीके से अपनी डिमांड्स को रखना चाहिये, अपनी बात को रखना चाहिये।

कॉन्सुमर लेबर का जहाँ तक टाल्लक है बाइर हजार को हम लोगों ने रैग्युलर एम्प्लायमेंट दे दिया है। चौबीस हजार को हम जल्दी ही यह बॉनिफिट देने जा रहे हैं। ग्रुप बी में जो लोग हैं या क्लास फोर हैं और बकशाप्स में जो काम करते हैं उनको भी हम लोग बॉनिफिट देंगे, कौंटीज स्टॉफ जो है उसको भी रैग्युलर रेलवे परसोनल स्टेट्स देंगे।

माननीय सदस्यों ने कहा कि इतने ज्यादा रेटे बढ़ा दिए हैं और इस पर कुछ सोचा जाना चाहिये। आपकी बात का असर मुझे पर हुआ है। मैं कुछ कंसेशन दे रहा हूँ, थोड़ा सा दे रहा हूँ।

मैंने अपने बजट भाषण में कहा था कि तीन तरह की कम्पॉडिटीज को, जो 15 परसेंट सरचार्ज है, उसे एग्जम्प्ट करते हैं। यह है साल्ट, तारकाल और फायर-बुडा मीडिसिन को भी मैंने इसमें जोड़ लिया है जिसके कारण 4 लाख रु. की हमको कमी होगी। अगर लोग खुश हों तो हमें इस्को माफ करने में कोई एतराज नहीं है। उसके बाद सिलक को एग्जम्प्ट कर दिया। और जो बॉजटीवल्स हैं उसमें पाटेटो, अनियन, इसको भी जब गुड्स ट्रीफिक करते हैं तो इसको 15 परसेंट से घटा कर 10 परसेंट कर दिया है। फिर बॉजटीवल्स इनक्लूडिंग पाटेटो, अनियन, वीटल नट्स, पान, मीडिसिन ब्रुकड एस पार्शल ट्रीफिक उस पर 5 परसेंट सरचार्ज करेंगे।

श्री श्री. एम. बनावतवाला (पान्नानी): पान के साथ साथ वाटल नट्स भी हैं?

श्री खेदार पांडे: अभी तो पान ही है। इसके आलावा बजट स्पीच में कहा था कि जो फिजिकली हैंडीकैप्ड हैं उनको 50 परसेंट कंसेशन मिलता है, लेकिन अब उसको मैंने बढ़ा कर 75 परसेंट कर दिया है।

श्री बीरभद्र सिंह (मंडी): एपिल्स के बारे में आपने क्या किया?

श्री खेदार पांडे: सुनिये। सेक्रेड क्लास के लिये सुपर फास्ट स्लीमेटरी चार्ज 3 रु. के बजाय 2 रु. रहेगा। स्लीपर चार्ज

जो बजट में 8 रु., 5 रु., 5 रु. है उसको भी मैंने 5 रु., 5 रु. कर दिया है, यानी पहली नाइट का भी पांच और दूसरी नाइट का भी पांच रु. और तीसरी नाइट मुफ्त।

अब मैं कामन मैन की बात करता हूँ जिन की तादाद 92 परसेंट है। हमने कहा था कि 150 किलोमीटर के बाद 10 परसेंट होगा। अब इसको बढ़ाकर 200 किलोमीटर तक कर दिया है। यानी 200 किलोमीटर तक यात्रा करने पर कोई सरचार्ज नहीं। और 200 किलोमीटर के बाद सेक्रेड क्लास के लिये बजाय 10 परसेंट के 5 परसेंट कर दिया है। तो यह तो आप मानेंगे कि आप लोगों की बात का असर पड़ा है। इन कन्सेशनों से मैं समझता हूँ आप सभी लोग खुश होंगे, सब के चेहरे हंसते हुए दिखाई पड़ते हैं। मुझे अगर आप मौका देंगे और अपना सहयोग देंगे ठीक से गुड्स ट्रेन चलाऊँ, पैसोंजर ट्रेन चलाऊँ और ज्यादा से ज्यादा पैसा कमा कर आगे की बात सोचूँ।

श्री तपेश्वर सिंह (विक्रमगंज): मंत्री जी, आरा और सासाराम लाइन का सर्वे जल्दी कराइये।

श्री खेदार पांडे: सुनिये, मुझे कहने दीजिये। मान्यवर, समाप्त करने से पहले मुझे एक बात और याद आ गई, और वह यह कि वज्रवज्र से नानकाना लाइन का सर्वे करा रहे हैं और प्लानिंग कमीशन के पास गया हूँ। उस पर भी ध्यान देंगे और उमका मैं कराने को कोशिश करूँगा।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस देश में जो हमारे रेलवे के कर्मचारी और अधिकारी हैं, उनके सहयोग से ही मैं काम करता हूँ। उनका पूरा सहयोग हमको मिला है और हमारे जो बोर्ड के चैयरमैन हैं, मॅम्बर्स हैं, कुछ लोगों ने उनको बहाइट एलीफेंट कहा, मैं समझता हूँ कि जो नया बोर्ड बना है, इसने कमाल का काम किया है और बहुत अच्छा काम किया है। रेलवे कर्मचारियों का पूरा सहयोग मुझे मिला है। मैं इसी नतीजे पर आया हूँ और उम्मीद करता हूँ कि आप भी मुझे पूरा सहयोग मिलता रहेगा।