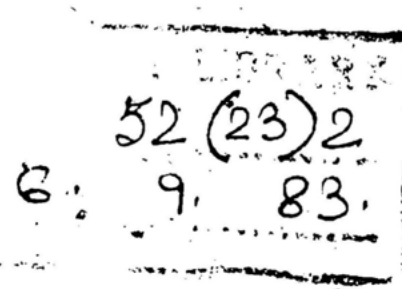


लोक-सभा वाद-विवाद का हिन्दी-संस्करण

(ग्यारहवां सत्र)



(खंड 35 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली ।

मूल्य : चार रुपये

विषय-सूची

शनिवार, 19 मार्च, 1983/28 फाल्गुन, 1904 (शक)

विषय	पृष्ठ
निधन संबंधी उल्लेख	1
सभापटल पर रखे गए पत्र	4-5
सभा का कार्य	5-13
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य) 1982-83 } अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (सामान्य) 1980-81 }	13-55
श्री सोमनाथ चटर्जी	13
श्री भुवनेश्वर भूयन	18
श्री पी० नामग्यास	20
श्री जगपाल सिंह	23
डा० कृपा सिधु भोई	25
प्रो० अजित कुमार मेहता	29
श्री मूलचन्द डागा	31
श्री सत्यनारायण जटिया	33
श्री के० लकप्पा	35
श्री रामावतार शास्त्री	38
श्री हरीश कुमार गंगवार	41
श्री पट्टाभिरामा राव	44
विनियोग विधेयक, 1983	55-57
पुरः स्थापित करने का प्रस्ताव—	
श्री पट्टाभिरामा राव	
विचार करने का प्रस्ताव—	
श्री पट्टाभिरामा राव	

विषय	पृष्ठ
खंड 2,3 और 1 पास करने का प्रस्ताव— श्री पट्टाभिरामा राव	
विनियोग (संख्यांक 2) विधेयक, 1983	57-58
पुरः स्थापित करने का प्रस्ताव— श्री पट्टाभिरामा राव	
विचार करने का प्रस्ताव— श्री पट्टाभिरामा राव	
खंड 2,3 और 1 पास करने का प्रस्ताव— श्री पट्टाभिरामा राव	
रेल अभिसमय समिति की सिफारिशों संबंधी संकल्प	58-188
अनुदाओं की मांगें (रेल) 1983-84 अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल) 1982-83 और अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 1980-81	
श्री ए० बी० ए० गनीखान चौधरी	61
श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती	142
श्री एम० सत्यनारायण राव	146
श्रीमती प्रमिला दंडवते	151
श्री ए० के० राय	154
प्रो० एन० जी० रंगा	157
श्री दीनबन्धु वर्मा	160
श्री चन्द्रपाल शैलानी	162
श्री सत्यनारायण जटिया	165
श्री राम नगीना मिश्र	169

विषय	पृष्ठ
श्री दिगम्बर सिंह	172
श्री के० टी० कोसलराम	176
डा० कृपा सिधु भोई	179
श्री एस० मुरुगैयन	183
श्री जैनुल बशर	185
कार्य मंत्रणा समिति	188

42वां प्रतिवेदन—प्रस्तुत किया गया ।

लोक सभा

शनिवार, 19 मार्च 1983/28 फाल्गुन 1904 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

निधन संबंधी उल्लेख

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य मुझे सदन को श्री आर० लक्ष्मीनारासा रेड्डी, जो कि 1957-62 के दौरान आंध्र प्रदेश के नैल्लोर क्षेत्र से दूसरी लोक सभा के सदस्य थे, के दुःखद निधन की सूचना देनी है।

सामाजिक कार्यकर्ता के रूप में उन्होंने 7 वर्ष तक नगर परिषद के उपाध्यक्ष/अध्यय पद के संभालने के अतिरिक्त अपने जिले के विभिन्न संगठनों में विभिन्न पदों पर कार्य किया, एक समाज सेवक होमे के नाते उन्होंने, स्कूल, अस्पताल, अनाथालय तथा बालगृह आदि खोलने के लिए भारी धनराशि दान की। वे रैड क्रॉस सेवा-संघ के संरक्षक भी थे, उन्होंने मद्रास में कैसर अनुसंधान संस्था जो कि दक्षिण में ऐसा एकमात्र संस्थान है, खोला तथा उसका संचालन किया।

श्री रेड्डी का 68 वर्ष की अवस्था में नैल्लौर में निधन हुआ।

उनके निधन पर हम गहरा शोक व्यक्त करते हैं और मुझे विश्वास है कि सदन उनके शोक संतप्त परिवार को सांत्वना प्रदान करने में मेरे साथ हैं।

उनके निधन पर अपना शोक प्रकट करने हेतु सदस्य कुछ क्षण मौन खड़े रहें।

(तत्पश्चात् सदस्यगण कुछ क्षण मौन खड़े रहे।)

अध्यक्ष महोदय : श्री जनार्दन पुजारी।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : (कलकत्ता दक्षिण) : महोदय मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। मिट्टी के तेल की कीमत में 10 पैसे की वृद्धि की गई है। वित्त मंत्री जी यहां मौजूद हैं। इस बात का निपटारा होना चाहिए, सरकार को यह स्पष्ट करना चाहिए कि मिट्टी के तेल की कीमत में 10 पैसे की वृद्धि करने के क्या कारण थे।

अध्यक्ष महोदय : यह कोई तरीका नहीं है।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : सरकार को इस बारे में कहना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : श्रीमान प्रोफेसर, आप यह कैसे कर सकते हैं ?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप ऐसा कैसे कर सकते हैं ? आप किस नियम के अधीन इसे उठा रहे हैं ?

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : महोदय, इसे उठाने का यही तो समय है।

अध्यक्ष महोदय : आप नियम तोड़ रहे हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : प्रोफेसर जो कुछ भी कहते हैं वह असंगत है तथा मेरी अनुमति के बिना है।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आप यह कैसे कर सकते हैं ? आप इसे इस तरह खड़े होकर कैसे उठा सकते हैं ? इसके लिए हमारे पास कुछ निर्धारित नियम हैं, आप कृपया नियम पुस्तिका उठाकर देखें। प्रोफेसर, आप तो विद्वान हैं।

(व्यवधान)

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : चूंकि आज शून्य काल नहीं है, मैंने इसे शून्य काल के नियमों के अधीन उठाया है, यह शून्य-काल है।

अध्यक्ष महोदय : ऐसा कोई नियम नहीं है, पर आप मुझे यह लिखकर दे सकते हैं।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : मैं आपसे अनुमति देने का अनुरोध करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : आप इसे मुझे नियम 377 के अन्तर्गत दे सकते हैं। मैं इसकी अनुमति प्रदान करूंगा।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : महोदय, मैंने इसे इसलिए उठाया है कि मंत्री जी यहां मौजूद हैं।

अध्यक्ष महोदय : वे यहां हमेशा मौजूद रहेंगे। कम से कम जब तक सदन में उनका कार्य पूरा नहीं हो जाता, वे यहां मौजूद रहेंगे।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : वे हमेशा यहां मौजूद नहीं रहते हैं।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : हमारे देश में पालिटिकल मर्डर धड़ल्ले से हो रहे हैं। अभी बेगुसराय में हमारे एक सी० पी० आई० के वर्कर को.....(व्यवधान)

**कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : इसका केन्द्र से कुछ सम्बन्ध नहीं है। यह राज्य का विषय है। इसकी अनुमति नहीं दी जा सकती। हर जगह स्टेट असेम्बलीज हैं और वहां उनकी सरकार भी है। केन्द्र सरकार इसमें कुछ नहीं कर सकती।

श्रीमती प्रमिला दंडवते : (बम्बई उत्तर मध्य) अध्यक्ष महोदय, मैंने एक स्थगन प्रस्ताव रखा है। बम्बई में दर्दनाक घटनाएं हो रही हैं। छोटी-छोटी बालिकाओं को वेश्या बनाया जा रहा है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह राज्य का विषय है। लोग इसे वहां विधानसभा में क्यों नहीं उठाते? महोदया, यह इस मामले को उठाने का स्थान नहीं है।

श्री सतीश अप्रवाल (जयपुर) : राज्य सूची में बालिकाओं को वेश्या बनाने की बात का कहीं उल्लेख नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : यह राज्य सूची में नहीं है, पर सतीश जी, राज्य ऐसी घटनाओं को रोक तो सकता है।

श्री सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) मध्य प्रदेश, राजस्थान और उत्तर प्रदेश की सीमा पर बड़ी संख्या में किडनीपिंग और डकैती हो रही है।

अध्यक्ष महोदय : यह राज्य का विषय है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह स्टेट सबजैक्ट है।

श्री रामावतार शास्त्री : तेल की कीमत बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है?

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : महोदय, यह कार्यवाही वृत्तांत में शामिल है अथवा नहीं।

अध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाही वृत्तांत में शामिल है।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : धन्यवाद, महोदय, आपकी अनुमति से मैं सरकार से यह जानना चाहता हूं कि जबकि पेट्रोलियम की कीमतों में कमी हो रही है, तो मिट्टी के तेल की कीमत में प्रति लीटर 10 पैसे की वृद्धि किन कारणों से तथा क्यों की गई है? इसका क्या कारण है? यह स्पष्ट किया जाना चाहिए। सरकार इसके लिए सदन के प्रति जबाबदेह है।

अध्यक्ष महोदय : श्री जनार्दन पुजारी।

सभा पटल पर रखे गए पत्र

सीमा शुल्क अधिनियम, 1982 के अन्तर्गत अधिसूचना

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पट्टाभिरामा राव): मैं अपने सहयोगी श्री जनार्दन पुजारी की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

सीमा-शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 के अन्तर्गत 1 जनवरी, 1983 की अधिसूचना संख्या 1-सी० शु० के अधिलंघन में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 267 (अ) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभापटल पर रखेंगे, जो 15 मार्च, 1983 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन, जो भारतीय मुद्रा को आस्ट्रेलिया के डालरों में अथवा आस्ट्रेलिया के डालरों को भारतीय मुद्रा में बदलने की पुनरीक्षित विनिमय दर के बारे में है।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए सं० एल० टी० 6129/83]

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : वे संसद के माध्यम से लोगों के प्रति उत्तरदायी हैं। महोदय, आप जनता के हितों के रक्षक हैं। यह एक सरल सा प्रश्न है और 10 पैसे प्रति लीटर की वृद्धि बहुत छोटी सी बात है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप इस पर कुछ लिखकर दीजिए।

श्री संतोष मोहन देव (सिलचर) : पहले आप पश्चिम बंगाल के बजट को तो देखिए उसके बाद केन्द्रीय बजट की आलोचना कीजिए। (व्यवधान)

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : इस वृद्धि का क्या औचित्य है? इस वृद्धि का क्या कारण है? आपने यह वृद्धि क्यों की है? (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री पी० ए० संगमा।

भारतीय पटसन निगम लिमिटेड के वर्ष 1980-81 के कार्यकरण की समीक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन तथा इन्हें सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला विवरण, अहमदाबाद वस्त्र उद्योग अनुसंधान संघ, अहमदाबाद के वर्ष 1981-82, बम्बई वस्त्र अनुसंधान संघ-बम्बई के वर्ष 1981-82 और दक्षिण भारत वस्त्र अनुसंधान संघ, कोयम्बटूर के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की समीक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री पी० ए० संगमा) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :—

(1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

- (एक) भारतीय पटसन निगम लिमिटेड, कलकत्ता, के वर्ष 1980-81 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण ।
- (दो) भारतीय पटसन निगम लिमिटेड, कलकत्ता, का वर्ष 1980-81 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा-पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- [ग्रन्थालय में रखे गए । देखिए संख्या ए० टी० 6130/83]
- (3) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—
- (एक) अहमदाबाद वस्त्र उद्योग अनुसंधान संघ, अहमदाबाद, का वर्ष 1981-82 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- [ग्रन्थालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० 6131/83]
- (दो) बम्बई वस्त्र अनुसंधान संघ, बम्बई, का वर्ष 1981-82 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- [ग्रन्थालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० 6132/83]
- (तीन) दक्षिण भारत वस्त्र अनुसंधान संघ, कोयम्बटूर, का वर्ष 1981-82 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- [ग्रन्थालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० 6133/83]
- (चार) उत्तर भारत वस्त्र अनुसंधान संघ, गाजियाबाद, का वर्ष 1981-82 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (पांच) अहमदाबाद वस्त्र उद्योग अनुसंधान संघ, अहमदाबाद, बम्बई वस्त्र अनुसंधान संघ, बम्बई, दक्षिण भारत वस्त्र अनुसंधान संघ, कोयम्बटूर और उत्तर भारत वस्त्र अनुसंधान संघ, गाजियाबाद के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।
- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण ।
- [ग्रन्थालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 6134/83]
- (5) (एक) चमड़ा निर्यात संबर्धन परिषद्, मद्रास के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) चमड़ा निर्यात संबर्धन परिषद् मद्रास, के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

- (6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 6135/83]

- (7) (एक) रत्न और आभूषण निर्यात संवर्धन परिषद्, बम्बई, के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
 (दो) रत्न और आभूषण निर्यात संवर्धन परिषद्, बम्बई, के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 6136/83]

सभा का कार्य

संसदीय कार्य, खेल तथा निर्माण और आवास मंत्री (श्री बूटासिंह) : श्रीमान्, आपकी अनुमति से मैं यह सूचित करता हूँ कि 21 मार्च, 1983 से प्रारम्भ होने वाले सप्ताह के दौरान इस सदन में निम्नलिखित सरकारी कार्य लिया जाएगा :—

1. आज की कार्यसूची के बकाया सरकारी कार्य की किसी मद पर विचार।
2. निम्नलिखित विधेयकों पर विचार और पारित करना :
 - (क) वायुयान (संशोधन) विधेयक, 1983,
राज्य सभा द्वारा पारित किए गए रूप में।
 - (ख) अफ्रीकी विकास बैंक विधेयक, 1983
 - (ग) उपदान संदाय (संशोधन) विधेयक, 1982
3. संघ लोक सेवा आयोग के 29वें, 30वें, और 31वें प्रतिवेदनों पर आगे चर्चा।

जैसा कि सदस्यों को विदित ही है कि वर्ष 1983-84 के लिए बजट (सामान्य) के सम्बन्ध में अनुदानों की मांगों पर चर्चा और मतदान इस सदन में 23 मार्च, 1983 से आगे होगा जिसके लिए चर्चा का अस्थाई कार्यक्रम सदस्यों को पहले ही परिचालित कर दिया गया है।

श्री जगपालसिंह :**

**कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : यह स्टेट सबजेक्ट है ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : असैम्बली में कीजिए । कानून के सामने सब बराबर हैं ।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं । श्री दिगम्बर सिंह । मैंने प्रत्येक को अनुमति नहीं दी है ।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : कोई मतलब नहीं, चाहे कहीं का हो । स्टेट का स्टेट में होगा । पार्लियामेंट का यहां होगा ।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आपके कहने से कुछ नहीं होगा ।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : यह असंगत है । कानून और व्यवस्था राज्य का विषय है ।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : मैं क्या कर सकता हूं । अगर आपने हठधर्मी कर ली है तो बात दूसरी है । आप किताब पढ़िए । यह सब कार्यवाही सारांश में सम्मिलित नहीं किया जाएगा ।

(व्यवधान)**

श्री दिगम्बर सिंह (मथुरा) : अध्यक्ष महोदय, संसदीय कार्य मंत्री के अगले सप्ताह के सरकारी कार्य सम्बन्धी वक्तव्य में निम्नलिखित विषय भी सम्मिलित कराये जाएं :—

1. मथुरा जिला उत्तर प्रदेश में बिजली की कमी के कारण सिंचाई पूरी नहीं हो पा रही है । रबी की फसल के लिए इस समय पूर्ण सिंचाई की आवश्यकता है । यदि इस समय सिंचाई की कमी हो जाती है तो गेहूं की फसल को हानि होगी, उत्पादन कम होगा और सरकार विदेश से गेहूं आयात करने को विवश हो जायेगी । इसकी कमी मथुरा जिले में दूर हो सकती है । तेल शोधक कारखाने में उसकी आवश्यकता से अधिक बिजली पैदा करने की क्षमता है । उसकी क्षमतानुसार बिजली पैदा कराके बची हुई बिजली मथुरा जिले को सिंचाई को दे दी जाए । इससे किसानों को लाभ होगा । गेहूं का उत्पादन बढ़ेगा और राष्ट्र का हित होगा ।

2. मथुरा रेडियो स्टेशन की क्षमता बहुत कम है । उसके प्रसार को वृजवासी भी नहीं सुने

**कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया ।

पाते। आगरे में रेडियो स्टेशन बनाया जा रहा है। यदि मथुरा के रेडियो स्टेशन की क्षमता बढ़ा दी जाये तो आगरे में आवश्यकता नहीं रहेगी। आगरा में टी० वी० के प्रसार की व्यवस्था की जाये। दिल्ली से मथुरा तक भी टी० वी० का लाभ नहीं उठाया जा सकता। यदि आगरे में टी० वी० के प्रसार की व्यवस्था कर दी जाती है तो उत्तर प्रदेश, राजस्थान और मध्यप्रदेश के कई स्थानों तक जनता लाभ उठा सकेगी।

अतः माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि इन दोनों मांगों पर विचार करने को अगले सप्ताह की कार्यवाही में सम्मिलित किया जाए।

श्री हरीश कुमार गंगवार (पीलीभीत) : अध्यक्ष महोदय, 21-3-83 से प्रारम्भ होने वाले सप्ताह में निम्नलिखित कार्य भी सम्पन्न कराया जाये तथा कार्य-सूची में सम्मिलित किया जाए:—

1. उत्तर प्रदेश व बिहार में गन्ना उत्पादकों को फसल का दाम न मिलना।
2. मण्डल आयोग द्वारा पिछड़ी जाति रिपोर्ट पर बहस व सिफारिशों का लागू किया जाना।.....

अध्यक्ष महोदय : केवल अनुमोदित विषय को ही कार्यवाही बृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

श्रीमती प्रमिला दण्डवते (उत्तर मध्य बम्बई) : क्योंकि तेलनिर्यातक देशों के संगठन (ओ० पी० ई० सी०) ने अशोधित तेल के मूल्य में पांच डालर प्रति बैरल कमी करने के निर्णय की घोषणा की है, इससे भारत सरकार को तेल के आयात से 450 करोड़ रुपये की बचत होगी। तेल के मूल्य में की गई कमी का पेट्रोलियम उत्पादों पर क्या असर होगा और मूल्य में हुई कमी के कारण भारतीय उपभोक्ताओं को राहत देने के सम्बन्ध में सरकार की ओर से की जाने वाली कार्रवाई पर चर्चा होनी चाहिए।

बहुत से महिला संगठनों ने प्रधान मंत्री को ज्ञापन दिया है जिसमें मांग की गई है कि इस बजट सत्र के दौरान दहेज निषेध अधिनियम और बलात्कार सम्बन्धी अपराध विधि संशोधन विधेयक में संशोधन किया जाये।

समाचार पत्रों में छपी रिपोर्टों के अनुसार छोटी-बालिकाओं के साथ बलात्कार की घटनाएं बढ़ रही हैं यह सुनकर दुःख होता है कि पुलिस ऐसे अपराधियों का पता लगाने में उदासीनता से काम ले रही है।

19 मार्च, 1983 के 'करंट' में बम्बई की उन छोटी-छोटी लड़कियों की फोटो के साथ दर्दनाक कहानियां प्रकाशित की गई हैं जिनके साथ व्यभिचार किया गया और जिन्हें वैश्या बना दिया गया।

मेरा यह अनुरोध है कि मंत्री महोदय इस विषय पर पूरी चर्चा करने की अनुमति देंगे।

श्री सोमनाथ चटर्जी (जादवपुर) : मेरा सुझाव है कि सदन के अगले सप्ताह के कार्य में निम्न-लिखित दो विषयों को शामिल किया जाए:—

1. 16 मार्च, 1983 को हावड़ा के निकट रेल दुर्घटना ;

2. रुग्ण उद्योगों को पुनर्जीवित करने के बारे में सरकार की नीतियां तथा इन्चेक, एन० आर० एम० एवं अन्य रुग्ण एककों का राष्ट्रीयकरण...

अध्यक्ष महोदय : केवल स्वीकृत विषय को रिकॉर्ड में रखा जाएगा ।

प्रो० अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं अगले सप्ताह की कार्य सूची में निम्नलिखित दो सुझाव सम्मिलित करने हेतु प्रस्तुत करना चाहता हूँ :

जल सम्पदा के दोहन एवं विकास पर ध्यान जाने के बावजूद भी जल श्रमिकों की भवस्था शोचनीय है। उनकी उन्नति के लिए कुछ ठोस कार्य की आवश्यकता है जिसके लिए कुछ सुझाव प्रस्तुत किए जा रहे हैं :

1. निषाद समुदाय को अनुसूचित जाति का दर्जा दिया जाए ।
2. बहती जलधारा में निःशुल्क शिकार का अधिकार मिले ।
3. पानी से निकली और चौर झील एवं नदी किनारे की भूमि भूमिहीन मल्लाह को मिले ।
4. पुल, धारा की ठेकेदारी, नाव यातायात समिति अथवा नाव वाले मछुआरों को दिया जाए ।
5. जल सेवा एवं समुद्री जहाजों पर मछुआरों को प्राथमिकता दी जाए ।
6. जाल, नाव मछली पकड़ने के साधनों के लिए मल्लाहों को बैंक से सुविधापूर्ण कर्ज की व्यवस्था हो ।
7. जलकरों की बन्दोबस्ती कम से कम दस वर्षों के लिए की जाए ।
8. मत्स्य विभाग अथवा मछली से सम्बन्धित सभी विभागों की नौकरी में निषाद समुदाय के नवयुवकों को प्राथमिकता मिले ।
9. मछली से सम्बन्धित विभिन्न सरकारी निगमों, निकायों में निषाद समुदाय के उचित प्रतिनिधित्व की व्यवस्था हो ।
10. केन्द्रीय सरकार के अधीन सभी जलकरों की बन्दोबस्ती मत्स्य जीवी सहयोग समिति या मल्लाह को सीधे मिले ।

डा० गोपालन के अनुसार देश के पांच वर्ष से कम की अवस्था वाले 50 प्रतिशत बच्चों को पौष्टिक आहार नहीं मिलता और उनमें से आधे से अधिक लोहे की कमी के कारण दिमागों के अविकसित रहने के फलस्वरूप वयस्क होने पर समाज में स्वस्थ, सामान्य और उचित तौर पर व्यवहार करने के अयोग्य हो जायेंगे। वर्तमान आर्थिक गति से हमारे नागरिकों के लिए चीन अथवा लंका की स्थिति तक

पहुंचने में अड़सठ से एक सौ बावन वर्ष तक लग सकते हैं यदि देश के कुल राष्ट्रीय उत्पादन का 5 प्रतिशत भूखे दरिद्र परिवारों के पौष्टिक आहार अर्थात् दो जून भरपेट भोजन उपलब्ध कराने पर लगाया जाए तो हम थोड़े समय में चीन या लंका के समकक्ष पहुंचेंगे किन्तु कैसे होगा यह सब ? हमारी इतनी प्रगति के बाद दरिद्रों का प्रतिशत दुगुना बढ़ गया, सिंचाई और कृषि उत्पादन में बढ़ोत्तरी और अधिकाधिक धरती को खेती के अन्तर्गत लाने के बावजूद थी भूमिहीन खेतिहार मजदूरों की संख्या 1961 में 16.9 प्रतिशत, 1971 में 25.4 प्रतिशत, से बढ़कर 1981 में 32 प्रतिशत हो गयी। इस उलझन पर विचार करने की आवश्यकता है।

श्री चन्द्रपाल शैलानी (हाथरस) : श्रीमान्, आपकी अनुमति से मैं यह सूचित करता हूँ कि 21 मार्च, 1983 से प्रारम्भ होने वाले सप्ताह के दौरान इस सदन में चर्चा के लिए निम्नलिखित विषयों को भी सम्मिलित किया जाए :

श्रीमान्, देश के विभिन्न भागों में अनुसूचित जातियों एवं जनजातियों के लोगों को जान से मार देने, उनके घरों को आग लगा देने, उनकी स्त्रियों के साथ बलात्कार करने, उन्हें झूठे मुकद्दमों में फंसाने तथा अन्य अमानुषिक अत्याचार करने के समाचार प्रायः रोज ही समाचार-पत्रों में छपते हैं। फिलहाल की कुछ ताजा घटनायें इस प्रकार हैं :

1. गत जनवरी में बिहार के सारण जिले के सोनपुर थाने के भरपुरा गांव में वहां के भूस्वामियों ने दलित वर्ग के लोगों पर सशस्त्र हमला कर सात दलितों को बुरी तरह घायल कर दिया तथा उनके घरों में आग लगा दी।

2. बिहार के ही पटना जिले के नौबतपुर थाने के अंतर्गत बाड़ा गांव में 23 दिसम्बर 1982 को बड़े भूस्वामियों तथा उनके लठैतों एवं इलाके के छटे हुए बदमाशों ने गांव को चारों ओर से घेर लिया और राइफलों तथा बन्दूकों से गोलियां बरसाने लगे जिससे एक दलित जान से मारा गया और एक महिला और दो अबोध बच्चे बुरी तरह घायल हुए। इन गरीबों का कुसूर यह था कि भूस्वामी इन लोगों को उनके काम की उचित मजदूरी नहीं दे रहे थे।

3. गत फरवरी में आंध्र प्रदेश के चित्तूर जिले के चावरम वक्कम गांव के अनुसूचित जाति के लोग सवर्णों के अमानुषिक अत्याचारों से तंग आकर गांव छोड़कर भाग गए। यहां यह उल्लेख करना जरूरी है कि पिछले दिनों आंध्र प्रदेश विधान सभा के चुनाव के दौरान पदरीकुप्पम नामक गांव में पांच दलितों की हत्या कर दी गई थी।

4. गत फरवरी में ही बिहार के हाजीपुर शहर से 35 किलोमीटर दूर मयैया गांव में जमींदारों के पालतू गुंडों ने दलितों के 12 घरों को आग लगा दी तथा उन्हें बुरी तरह पीटा कर जख्मी कर दिया।

5. गत 14 मार्च को मध्य प्रदेश के विदिशा जिले के एक गांव में पुलिस इंस्पेक्टर ने एक दलित युवक को इतनी बुरी तरह पीटा कि उसकी मृत्यु हो गई।

6. तमिलनाडु के दो जिलों उत्तर अरकाट और धर्मपुरी में दलित वर्ग पर होने वाले अत्याचारों

की पराकाष्ठा का अनुमान इसी से लगाया जा सकता है कि वहां एक साल के अन्दर ही 26 लोग मारे जा चुके हैं।

दूसरा विषय में कलकत्ता में मनुष्यों द्वारा खींचे जाने वाले रिक्शों से संबंधित रखना चाहता हूं। श्रीमान्, यह अमानवीय प्रथा है कि मनुष्य मनुष्य का बोझा ढोये। यह प्रथा बहुत पुरानी है और आज के वैज्ञानिक युग में इसके प्रचलन का कोई औचित्य नहीं है। इस प्रथा को तुरन्त समाप्त किया जाना चाहिए।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) अध्यक्ष महोदय, मैं आज की पुनरीक्षित कार्यसूची की मद संख्या 4 के संदर्भ में अगले सप्ताह में निम्न समस्याओं पर विचार करने का सुझाव प्रस्तुत करता हूं :—

1. **साम्प्रदायिक दंगे** : पिछले कुछ महीनों से देश के कुछ भागों में साम्प्रदायिक दंगे बढ़ते जा रहे हैं। असम में भी साम्प्रदायिक शक्तियां खुलकर खेल रही हैं और वहां साम्प्रदायिक दंगे करवा कर नरसंहार किया गया। बिहार के जमशेदपुर में साम्प्रदायिक दंगा पुनः करवाया गया। इस आग की संपूर्ण देश में फैलाने का सचेत प्रयास किया जा रहा है। सन् 1980 में हुए साम्प्रदायिक दंगों की संख्या 427, 1981 में 319 और 1982 में 474 थी। इस अत्यावश्यक मामले पर सदन में विचार-विमर्श करने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

2. **बीस-सूत्री कार्यक्रम का उल्लंघन** : सरकार बीस-सूत्री कार्यक्रम को क्रियान्वित करने की खूब ढोल पीट रही है। इस कार्यक्रम के बिन्दु 10 के अनुसार झुग्गी झोपड़ी वाली बस्तियों के वातावरण में सुधार लाने, आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्गों के लिए गृह निर्माण कार्यक्रम को लागू करने आदि बातें कही गई हैं। परन्तु अमल में दूसरा ही हो रहा है।

बिहार के विभिन्न जिलों एवं पटना नगर में झुग्गी-झोपड़ियों को बेरहमी के साथ उजाड़ा और जलाया, फुटपाथ के दुकानदारों की छोटी-मोटी दुकानों को तहस-नहस करके उन्हें दर-दर का भिखारी बनाया जा रहा है। हरिजनों और कमजोर वर्ग के लोगों की जमीनें उनसे बलात अर्जित कर धनियों को बसाया जा रहा है। इस प्रकार की जन विरोधी कार्यवाही योगीपुर, विग्रहपुर, नवरत्नपुर, मलाही, पकरी, दुसाधी पकड़ी चांगर, संदलपुर, शेखपुरा, दीघा मैनपुरा, अनीसाबाद आदि मोहल्लों एवं ग्रामों में जारी है।

कमजोर वर्ग के लोगों के लिए गृह-निर्माण की योजना पटना नगर में कहीं भी चालू नहीं की गई है। यह केवल कोरा नारा बनकर रह गया है। यदि प्रभावित किसान, मजदूर हरिजन एवं कमजोर वर्ग के अन्य लोग इस नीति का विरोध करने तथा बीस-सूत्री कार्यक्रम को सही ढंग से लागू करने और जमीन के लिए उचित मुआवजा की मांग करते हैं जो उन्हें दमन एवं हत्या का शिकार बनाया जाता है। इस समस्या पर सदन में बहस की जाए।

श्री सत्यनारायण जटिया (उज्जैन)* : अध्यक्ष महोदय, मैं आज की पुनरीक्षित कार्यसूची की मद

*संस्कृत में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

संख्या 4 के संदर्भ में अगले सप्ताह में निम्न समस्याओं पर विचार करने का सुझाव प्रस्तुत करता हूँ :—

देश में प्रायः पेयजल का गांवों और नगरों में अभाव है।

सर्वाधिक अभाव की स्थिति ग्रीष्मकाल में प्रकट होती है।

गांवों में काफी दूर-दूर तक पेयजल उपलब्ध नहीं होता जिससे गांव के लोगों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। नगरों में भी पेयजल के अभाव में जन-जीवन त्रस्त हो जाता है। मध्य प्रदेश के हजारों गांवों में पेयजल संकट व्याप्त है।

अतएव मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि देश में पेयजल समस्याग्रस्त गांवों और नगरों में पर्याप्त पेयजल उपलब्ध कराने के लिए विशेष प्राथमिकता देकर प्रबन्ध किया जाए।

देश में एशियाई खेलों के आयोजन के अवसर पर अनेक स्थानों को दूरदर्शन की सुविधा उपलब्ध कराई गई थी। किन्तु दूरदर्शन प्रसारण क्षमता कम होने के कारण यह सुविधा सीमित क्षेत्र में ही दूरदर्शन का लाभ उपलब्ध करा पाई।

दूरदर्शन वर्तमान समय में शिक्षण, मनोरंजन का प्रभाव माध्यम है। अतएव इस माध्यम का लाभ अधिकाधिक लोगों तक पहुंचाने हेतु व्यापक प्रबन्ध करना आवश्यक है।

अतएव मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह अनुरोध है कि दूरदर्शन का लाभ अधिक लोगों तक पहुंचाने तथा मध्य प्रदेश में उज्जैन, रतलाम, मन्दासौर, देवास, शाजापुर एवं राजगढ़ जिलों तक पहुंचाने के लिए आवश्यक प्रबन्ध करें।

कृपया उक्त विषयों को आगामी सप्ताह की कार्य सूची में सम्मिलित किया जाए।

अध्यक्ष महोदय : अब आप संस्कृत में उत्तर दीजिए।

श्री कमला मिश्र मधुकर : अध्यक्ष महोदय, अभी मेरा नम्बर नहीं आया है।

अध्यक्ष महोदय : आपका नम्बर निकल चुका है।

श्री रामावतार शास्त्री : आप कभी-कभी मूका देते हैं। दे दीजिए।

श्री कमला मिश्र मधुकर : (मोतीहारी) : अध्यक्ष महोदय, तारीख 19 मार्च की कार्य सूची की मद संख्या 4 में मुझे निम्नलिखित संशोधन पेश करने की इजाजत दी जाए :—

- (1) बिहार की चीनी मिलों द्वारा बिहार सरकार द्वारा एलानिया गन्ने की कीमत नहीं दी जा रही है। पिछले वर्ष का बकाया भुगतान नहीं किया जा रहा है। ऐसी ही हालत उत्तर प्रदेश एवं अन्य कई राज्यों में है।

अस्तु अगले सप्ताह की सूची में इसको दर्ज करें कि गन्ना उत्पादक किसानों की ज्वलन्त समस्याओं पर विचार हो।

(2) बिहार में कई राष्ट्रीय परियोजनाएँ सिंचाई के मामले में लागू हैं। इनकी समीक्षा नहीं होती। इनकी प्रगति की समीक्षा की जानी चाहिए तथा इसको अगले सप्ताह की कार्य-सूची में लाना चाहिए।

श्री बूटा सिंह : जैसा कि आप जानते हैं हमारे यहां कार्य मंत्रणा समिति है, माननीय मंत्री द्वारा दिए गए सुझाव पर उसके द्वारा विचार किया जाएगा। और महोदय, हम सब आपके द्वारा दिए गए निर्देशों पर चलेंगे।

अध्यक्ष महोदय : मैं कार्य मंत्रणा समिति द्वारा दिए गए निर्देशों पर चलूंगा।

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य) 1982-83—जारी

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (सामान्य) 1980-81—जारी

अध्यक्ष महोदय : अब सभा मद-संख्या 5 और 6 पर आगे चर्चा करेगी। श्री सोमनाथ चटर्जी बोल रहे थे। क्यों आप थक गए हैं?

श्री सोमनाथ चटर्जी (जादवपुर) : जी, नहीं। मैं पूर्णतया तरोताजा होकर वापस आया हूँ।

अध्यक्ष महोदय, यह चालू वित्तीय वर्ष की अनुपूरक अनुदानों की मांगों की तीसरी और अंतिम खेप है। इससे यह पता चलता है कि देश में विकसित हो रही स्थिति तथा मौजूद संकट के कारण वित्त मंत्री महोदय द्वारा किया गया प्रयास किस प्रकार पूर्णतया बेकार रहा है। धन प्राप्त करने के लिए सरकार ने अनेक तरीके अपनाए हैं। उनमें से एक यह है। मेरे मित्र प्रोफेसर चक्रवर्ती मिट्टी के तेल के मूल्यों में वृद्धि के बारे में पहले उचित रूप से उत्तेजित थे। इस सभा को विश्वास में नहीं लिया गया था। इसके लिए कोई औचित्य नहीं बताया गया है कि कीमतें क्यों बढ़ाई गई थी। जहां तक उपभोक्ता का संबंध है उसकी क्या प्रतिक्रिया होगी? यह आशातीत दोहरी मूल्य प्रणाली क्या है? इसे कुछ पक्षों द्वारा पागलपन की संज्ञा दी गई थी। सरकार को इसमें संशोधन करना पड़ा था। सरकार ने अपनी नीति को थोड़े समय के भीतर वापस ले लिया था। समाज के आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों को सस्ती दर पर मिट्टी का तेल उपलब्ध कराने का उद्देश्य अच्छा रहा हो। प्रणाली क्या है तथा वह कार्य पद्धति क्या है जिसका आप अनुपालन करेंगे? आप पाएंगे कि इसे प्राप्त करना संभव नहीं है और आपने यह कार्य समाप्त कर दिया। इसमें 10 पैसे की ही बढ़ोतरी क्यों होनी चाहिए—इसका क्या औचित्य तथा मूलाधार है? सरकार इस प्रकार अधिसूचना जारी करके तथा इस तरह के अन्य कार्य करके मूल्यों को नहीं बढ़ा सकती। उसका क्या औचित्य है?

इन अनुदानों की मांगों की एक मुख्य मद राज्य सरकारों को धन अन्तर्गत करने से संबंधित है। बड़ी संख्या में राज्यों में हाल ही में सूखा पड़ा है। इस बात को कल सदन में भी स्वीकार किया गया था। लोग तो विभिन्न कठिनाइयों से कराह रहे हैं। सूखे तथा अकाल के दौरान राज्य सरकारों को विभिन्न कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, उन्हें लोगों को राहत देनी पड़ती है, उन्हें राहत कार्य

उपलब्ध कराने होते हैं। क्या उनकी अर्थव्यवस्था अतिरिक्त भार को उस स्थिति को जो हर मास विकसित हो रही है, वहन करने के लिए काफी लचीली है। ये वे अभिकरण हैं जिन्हें प्राकृतिक आपदाओं में राहत उपलब्ध करानी होती है—राज्य ही वे अभिकरण हैं। लेकिन उनकी वित्तीय स्थिति मजबूत नहीं है। सभी राज्य निधियां प्राप्त करने के लिए समय-समय पर दिल्ली आते हैं। वे आवश्यक विकास के लिए धन मुहैया नहीं कर सकते, अधिकांश राज्य सूखे का सामना कर रहे हैं, धन के लिए तथा राहत के लिए वे दिल्ली की यात्रा करते हैं, जिससे कि वे राहत के लिए, चाहे यह सूखे के लिए हो, चाहे बाढ़ के लिए हो, चाहे वह विकास कार्य के लिए हो, चाहे योजना अथवा अन्य किसी कार्य के लिए हो, कुछ न्यूनतम धनराशि प्राप्त कर सकें। दिल्ली यात्रा का केन्द्र बन गया है और प्रत्येक व्यक्ति को यहां आना पड़ता है, क्या इस ढंग से देश चलेगा? इसका परिणाम यह है कि एक तरफ हम धन का अभाव महसूस कर रहे हैं और दूसरी तरफ असन्तुलन उत्पन्न हो गया है। हमारे देश में संघीय प्रणाली है। सारा मामला उपहासास्पद बनता जा रहा है। इसीलिए हम सरकार से अनुरोध कर रहे हैं। जी, हां, स्वभावतया, राज्य सरकारों के लिए धन आवश्यक है। केवल एक या दो राज्य सरकारों के लिए ही नहीं बल्कि प्रत्येक राज्य सरकार को धनराशियां उपलब्ध कराई जानी हैं।

अब समय आ गया है जब केन्द्र राज्य संबंधों, विशेष रूप से वित्तीय संबंधों पर पुनः विचार किए जाने की आवश्यकता है। महोदय, मैं माननीय मंत्रियों तथा सरकार पर पूरे सद्भाव के साथ जोर डालना चाहूंगा कि वे इसे राजनीतिक भाषा के रूप में न लें बल्कि पूरे सद्भाव के साथ इस पर विचार करें। समय बीत रहा है और इस मामले के साथ किसी महत्व को जोड़ा जाना है। इस बात को राजनीतिक दल अथवा सरकार जो कुछ समय के लिए सत्ता में हैं, अथवा विशेष व्यक्तियों की केवल भविष्यवाणियों पर ही नहीं छोड़ा जा सकता। प्रत्येक आदमी इससे अवगत है और सारा प्रश्न अब अत्यधिक जटिल बनता जा रहा है और समस्त स्थिति पर पुनर्विचार किए जाने की आवश्यकता है। अब दक्षिण का सबसे बड़ा किला ढह गया है आप इसे टाल नहीं सकते। अब आंध्र सरकार शोर मचा रही है, कर्नाटक सरकार शोर मचा रही है। केरल सरकार, मद्रास सरकार भी शोर मचा रही हैं। पश्चिम बंगाल, त्रिपुरा तथा जम्मू एवं कश्मीर शोर मचा रहे हैं। आपके मुख्य मंत्री, जिन्हें खुले रूप से यह बात कहने का साहस नहीं है वे इसे निजी तौर पर कह रहे हैं। इसलिए देश के अधिकांश राज्य इस बात का शोर मचा रहे हैं कि सरकार इस बात पर पुनर्विचार करे और उन असन्तुलनों को दूर करने का प्रयास करे जो अर्थव्यवस्था में उत्पन्न हो गए हैं।

महोदय, संविधान के निर्माताओं ने राज्यों तथा केन्द्र के बीच वित्तीय संसाधनों के वितरण के लिए संविधान में विस्तृत प्रावधान किए गए हैं। लेकिन हमें इस समय अपनाई जा रही वित्तीय संबंधी नीति की ओर ध्यान देना होगा। राज्य आय कर की वसूलियों से मिलने वाली धनराशि में हिस्सा पाने के हकदार हैं लेकिन अधिभार के रूप में वसूल की गई धनराशि में से नहीं। मैं इस समय उस धनराशि जो वसूल की जा रही है अथवा राहत के लिए दी जा रही है, के औचित्य के बारे में नहीं कह रहा हूँ बल्कि मैं इसके लिए अपनाई जा रही पद्धति तथा प्रक्रिया के बारे में बात कर रहा हूँ। सरकार आय-कर अधिभार के रूप में बहुत वसूली कर रही है। लेकिन राज्यों को बहुत कम धनराशि दी जा रही है क्योंकि सरकार आयकर को कम कर रही है। अतएव, सरकार दोनों ओर से राज्यों को कम धन दे रही है। अतएव, परिणामस्वरूप यह स्थिति पैदा हो गई है कि राज्यों के लिए केवल बिक्री कर ही राजस्व प्राप्ति

का मुख्य साधन रह गया है और सरकार इस बात को जानती है कि बिक्री कर आम आदमी तथा उप-भोक्ताओं पर लगाया जाता है।

अब सरकार अतिरिक्त उत्पादन शुल्क के सिद्धान्त का अनुसरण कर रही है और इसे अधिक से अधिक लगाया जा रहा है। एक नई समिति का गठन किया गया है। हम समझते हैं कि उन्होंने अतिरिक्त उत्पादन शुल्कों के अन्तर्गत अधिकांश संख्या में शुल्कों को शामिल करने का सुझाव दिया है, जिसका तात्पर्य होगा राज्यों के लिए कम वसूली। वित्त आयोग ने जो भी निर्णय लिया हो, अधिनियम की अनुसूची में कोई भी व्यवस्था की गई हो, राज्य सरकारों को कम अदायगी होती रही है अथवा उनके द्वारा उत्तरोत्तर कम वसूली की जाती रही है।

अब मैं प्राथमिकताओं के बारे में चर्चा करूंगा। हमने कहा है कि हम खेलों से प्यार करते हैं। लेकिन प्राथमिकता कहीं और निश्चित की जानी होती है। सरकार ने एशियाड के लिए 1500 करोड़ रुपये खर्च किए। जहां तक खेलों का संबंध है, यह अच्छी बात है, लेकिन हमें हुगली नदी पर एक बहुत ही महत्वपूर्ण परियोजना के निर्माण कार्य को पूरा करने के लिए 15 करोड़ रुपये नहीं मिल रहे हैं। केन्द्र सरकार को मेट्रो रेलवे के निर्माण कार्य को पूरा करने के लिए वित्तीय संसाधन नहीं मिल पाए हैं। रेल मंत्री स्वयं यह कह रहे हैं कि इस परियोजना, जिसके लिए लगभग 500 करोड़ रुपये की आवश्यकता है के सामने वित्तीय अड़चने हैं। इस परियोजना के लिए वार्षिक आवंटन 62 करोड़ रुपये है। इसे पूरा होने में कितने वर्ष लगेंगे? कलकत्ता की समस्त अर्थव्यवस्था, इसकी जनता तथा समस्त पूर्वी क्षेत्र को एक पुल मेट्रो रेलवे, जिसके लिए समस्त कलकत्ता शहर की खुदाई की गई है, की आवश्यकता है। ये प्राथमिकता के प्रश्न हैं। सरकार राजधानी को सुन्दर बना रही है। यह बात सही है। विदेशी लोग यहां आते हैं और इसकी तारीफ करते हैं। लेकिन हमारे लिए परिवहन के बारे में क्या सोचा गया। मुझे हर समय सरकार के आगे हाथ क्यों पसारना चाहिए?

केन्द्र द्वारा प्राथमिकताओं के बारे में निर्णय लिया जा रहा है। योजना बनाने की समस्त प्रक्रिया नौकरशाही, पक्षपात पूर्ण और मनमानी है। मेरी योजना के संसाधन स्रोत क्या होंगे तथा मेरी योजना के लक्ष्य क्या होंगे? राज्यों को योजना व्यय भी उपलब्ध नहीं कराया जाता। राज्यों को अधिकाधिक राशि जुटाने के लिए कहा जाता है, परन्तु उनके धन जुटाने के संसाधन कहां हैं? हम धनराशि कहां से जुटाएं? जैसा कि आपने देख लिया है, हमने यहां पर टिप्पणी की है। कल वित्त मंत्री ने भी यहां यह कहा था कि धन वसूल करने के विभिन्न तरीकें हैं। पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य बढ़ाये जाते हैं।

वे सही समय पर आ गए हैं—शरारती (विलेन आफ द पीस) दूसरे शरारती रेल मंत्री हैं। वे भी किराये बढ़ा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप संसद में इस भाषा में उनका उल्लेख कर सकते हैं?

श्री सोमनाथ चट्टर्जी : वे मेरे अच्छे मित्र हैं। यदि उनको आपत्ति है तो मैं अपने शब्द वापस लेता हूँ। मैं इस शब्द को 'फरिश्ता' (एजेंस) में बदल दूंगा। इन फरिश्तों ने मूल्यों/किरायों को बढ़ा दिया है।

यह कहावत सामान्य तौर पर प्रयोग की जाती है। वहां सामान्य प्रतिक्रिया है। जब पेट्रोल तथा डीजल के मूल्य बढ़ते हैं, परिवहन लागत तत्काल बढ़ जाती है। इसका प्रभाव बस ट्रक किराये भाड़े पर भी पड़ता है और इनके अलावा प्रत्येक वस्तु पर इसका प्रभाव पड़ता है। जब रेल किराया तथा भाड़ा बढ़ता है तो आवश्यक वस्तुओं के मूल्य बढ़ जाते हैं।

क्या मंत्री महोदय को ऐसा करने में खुशी नहीं होगी? बाधाएं आती हैं। उन्हें ऐसा करने के लिए बाध्य किया जाता है। लेकिन राज्य सरकारों की स्थिति ठीक नहीं है। अतः हमारा प्रश्न यह है कि अब समय आ गया है जब केन्द्र-राज्य संबंधों के इन अत्याधिक महत्वपूर्ण प्रश्नों पर क्षेत्रीयता की भावना का त्याग कर गहराई से विचार किया जाए।

मेरा यह विश्वास है कि संविधान के निर्माताओं ने उस विधि का स्वप्न भी नहीं देखा था जिस विधि से संविधान के उपबंधों का उपयोग किया गया है और राज्य के राजस्व को समाप्त करने के लिए उन उपबंधों का सहारा लिया गया है और केन्द्र के हाथों में सभी कुछ केन्द्रित कर दिया गया है।

क्षेत्रीय असंतुलन के संबंध में केवल एक ही महत्वपूर्ण पहलू है। पूरक अनुदानों की प्रमुख मदों का राज्य सरकारों को अन्तरण समय कम है। मैं स्वीकृत योजना या विभिन्न राज्यों को नियतन की बात नहीं करना चाहता हूं। महाराष्ट्र के लिए 1500 करोड़ रुपये, बिहार के लिए 681 करोड़ रुपये और राजस्थान जो, अत्यधिक पिछड़ा राज्य है उसके लिए 401 करोड़ रुपये का नियतन किया गया है। श्री व्यास आज कहां हैं मैं उनके समर्थन में बोल रहा हूं और उनका समर्थन कर रहा हूं। जम्मू और कश्मीर के लिए 185 करोड़ रुपये, पंजाब के लिए 440 करोड़ रुपये इस पर आपको अपना रोष व्यक्त करना है।

यह स्थिति है। भाड़े के समतुल्यकरण के संबंध में एक पहलू है। श्रीमन, मुझे भरोसा है कि आपको भी चिंता होगी। वर्ष 1957 में लोहा अयस्क इस्पात और कोयला के भाड़े को देश भर में एक ही दर पर समतुल्य किया गया था। हमें कोई आपत्ति नहीं है। ये महत्वपूर्ण कच्चे माल हैं, आवश्यक सामान भी हो सकते हैं। लोह अयस्क इस्पात और कोयला उसी भाड़े प्रभार पर उपलब्ध होने चाहिए। हमें कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन अन्य कच्ची सामग्री के बारे में क्या है। जहां तक नमक, रसीयन कपास आदि जिन्हें राज्यों द्वारा खरीदना होगा, जो उनके यहां पैदा नहीं होते हैं, का संबंध है उनके ऊपर अलग-अलग भाड़ा राज्य सरकारों को देना पड़ेगा। पश्चिमी भारत में महाराष्ट्र में कपास कम कीमत पर उपलब्ध है। लेकिन हमें इसे महाराष्ट्र से कलकत्ता या पूर्वी भारत या बिहार या उड़ीसा लाने के लिए पूरा भाड़ा देना पड़ता है। इसी प्रकार नमक के संबंध में आप विभेद भाड़ा दे रहे हैं। लेकिन लोह अयस्क, कोयला के लिए विभेदी भाड़ा दरें नहीं ले रहे हैं क्योंकि ये पूर्वी भारत से विभिन्न स्थानों को जाती हैं। जो कोई भी चीज पूर्वी भारत में आती है उस पर हमें अतिरिक्त भाड़ा देना पड़ता है।

यह बहुत महत्वपूर्ण है। और मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वह इसका जवाब दें। वर्ष 1975-76 के दौरान कोयला, लौह अयस्क, इस्पात और सीमेंट के लिए भाड़े की दरों में समानता लाने सम्बन्धी नीति की पुनरीक्षा करने हेतु, तत्कालीन औद्योगिक विकास मंत्रालय के सचिव श्री एस० सी०

मराठे की अध्यक्षता में समिति का गठन किया गया था। जब वर्ष 1977 में यह मामला राष्ट्रीय विकास परिषद के सामने लाया गया तब भारत सरकार ने यह कहा था कि मराठे समिति की सिफारिशों पर विचार किया जा रहा है और इसके बारे में वे जल्दी अपना निर्णय ले लेंगे। अब हम 1983 से गुजर रहे हैं। समिति का गठन पहली कांग्रेस के शासनकाल 1975-76 में किया गया था। जनता सरकार ने कुछ हस्तक्षेप किया था लेकिन कोई निर्णय नहीं लिया गया था। हमारी जानकारी यह है कि मराठे समिति ने सभी वस्तुओं के भाड़े में समानता लाने के लिए सिफारिश की थी लेकिन इसे आज तक प्रकाश में नहीं लाया गया है। हम यह जानना चाहते हैं कि क्या मराठे समिति की कोई रिपोर्ट है और वह रिपोर्ट क्या है और क्या उस रिपोर्ट को सभा पटल पर रखा जाएगा जिससे देश को यह पता लग सके कि स्थिति क्या है? इसके सम्बन्ध में दो मत हैं। दो तरीके निकाले गए हैं। पहला तरीका इन सभी वस्तुओं के भाड़े में समानता लाना है या आप उस प्राथमिकता को समाप्त करें जो आपने उनके लिए दी है। जब हमें यह पता है कि देश में अत्यधिक क्षेत्रीय असंतुलन व्याप्त है तब इस दावे से इन्कार कैसे किया जा सकता है। इस बारे में कोई अच्छा मत नहीं है कि चूंकि पश्चिम बंगाल या त्रिपुरा में एक सरकार नहीं है इसलिए यह मांग की जा रही है। यह स्थिति हर जगह है। यदि महाराष्ट्र, गुजरात या पश्चिम भारत की भूमि जो कपास की खेती में सहायता करती है उस पर उन अन्य वस्तुओं के लिए सस्ते भाड़े के उद्देश्य से विचार किया जाता है जो वहां पैदा नहीं होती हैं तो हम यह क्यों नहीं दावा करें कि पूर्वी भारत बिहार, उड़ीसा, पश्चिम बंगाल तथा अन्य राज्यों में क्या उपलब्ध नहीं है और इसके अलावा वस्तुएं उन स्थानों पर सस्ते भाड़े में दी जायें जहां-जहां वे उपलब्ध नहीं हैं। अतः किस सिद्धान्त के आधार पर इसे अस्वीकार किया जा सकता है। कृपया आप भारतीय औद्योगिक विकास बैंक की वर्तमान रिपोर्ट को देखें। यह हमारे पत्र में नहीं निकाली गई है। यह दो बड़े वित्तीय संस्थानों में से एक है—जीवन बीमा निगम भी एक बड़ा वित्तीय संस्थान है जिसे औद्योगिक विकास में हिस्सा लेना चाहिए। मेरे पास आंकड़े हैं। पूर्वी भारत में भारतीय औद्योगिक विकास बैंक के योगदान को किस प्रकार तीव्र अनुपात में कम किया जा रहा है। यह योगदान वर्ष 1980-81 में 83.9 करोड़ रुपये था जो वर्ष 1981-82 में घटकर 65.98 करोड़ रुपये रह गया। इसे एक वर्ष में लगभग 20 करोड़ रुपये कम किया गया। इसी प्रकार जीवन बीमा निगम का निवेश भी बहुत कम है और यह सम्पूर्ण पूर्वी भारत, उत्तरपूर्वी भारत है जिनमें पिछड़ेपन के बारे में कोई व्यक्ति इनकार नहीं कर सकता। आप उन लोगों को राष्ट्रीय मुख्य धारा में लाने पर विचार कर रहे हैं। असम की जनता की आर्थिक बाधा उचित समस्या है। वहां कोई आर्थिक प्रगति नहीं है। कोई विकास नहीं हुआ है। उत्तरपूर्व राज्यों के सम्बन्ध में यही स्थिति है, उड़ीसा, त्रिपुरा और मिजोरम के बारे में भी ऐसा ही है। वहां कोई अन्तर नहीं है। इन मामलों पर विचार नहीं किया जा रहा है। हमने इस बारे में निवेदन किया था। केन्द्रीय सरकार की अपनी ही नीति है। लेकिन हम अपने तरीके से ही अपने उद्योग का विकास करना चाहते हैं। हम अपने उद्योगों, कम पूंजी वाले व्यक्तियों, रुग्ण उद्योगों को पूंजी उपलब्ध करवाना चाहते हैं। अतः हम अपना निजी वाणिज्य बैंक खोलना चाहते हैं जो किसी भी तरह किसी अन्य वाणिज्य बैंक या रिजर्व बैंक के कार्यों में बाधा नहीं डालेगा।

श्रीमन् इस अत्यन्त उचित मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, इसे अभी तक स्वीकार नहीं किया गया है। हमें यह नहीं बताया गया है कि देश में एक बैंक क्यों न हो जो इस देश के बैंकिंग ढांचे के भीतर कार्य करे जिससे कम से कम छोटे पैमाने के उद्योगों की न्यूनतम आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।

ये महत्वपूर्ण प्रश्न हैं जिन्हें सुलझाया नहीं जा रहा है, अनुदानों की तीसरी पूरक मांग आ रही है लेकिन समस्याओं को सुलझाया नहीं जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय : यह किया जायेगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी : अन्त में, मैं सरकार से इस मामले पर गम्भीरता से विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : श्री भुवनेश्वर भूयन।

श्री भुवनेश्वर भूयन (गोहाटी) : मैं आपका आभारी हूँ कि आपने इस सम्मानीय सभा के समक्ष कुछ शब्द बोलने का अवसर दिया है।

अध्यक्ष महोदय, वित्त मंत्री श्री मुखर्जी द्वारा प्रस्तुत किए गए बजट का मैं समर्थन करता हूँ और आज की विद्यमान परिस्थितियों में देश के लिए इस बजट को सर्वश्रेष्ठ बजट मानता हूँ। इसके अतिरिक्त मैं 1971 को एक आधार-वर्ष के रूप में लेकर असम में विदेशियों का पता लगाने के लिए भारत सरकार के निर्णय का स्वागत करता हूँ। मैं सरकार को इस सम्बन्ध में एक साहसिक, एक-पक्षीय निर्णय लेने तथा आधारवर्ष की घोषणा करने के लिए बधाई देता हूँ। इसमें कोई संदेह नहीं है कि इस घोषणा से असम की जनता के मस्तिष्क में जो भ्रम तथा आशंका की भावना विद्यमान है वह दूर हो जाएगी।

बजट का समर्थन करते हुए असम में व्याप्त वर्तमान स्थिति के बारे में आपका ध्यान विपक्ष के उन कुछ नेताओं, जो अपने को प्रजातन्त्र का एकमात्र चैम्पियन मानते हैं उनके द्वारा जनता में कहे गए एक विशेष बात की ओर आकर्षित करता हूँ। प्रत्येक व्यक्ति को चुनाव से असहमत होने तथा इसका बहिष्कार करने का अधिकार है। लेकिन दूसरे व्यक्तियों का चुनाव में भाग लेने से रोकने का कोई अधिकार नहीं है। मुझे यह बताने में दुःख होता है कि हमारे विपक्ष के नेताओं ने असम की जनता से किसी भी प्रकार से असम चुनावों को रोकवाने के लिए कहा था।

क्या इस प्रकार के कथनों तथा वक्तव्यों से उनके लोकतान्त्रिक दृष्टिकोण का पता लगता है? निश्चय ही नहीं, बल्कि उल्टे इससे उनके अधिनायकवाद, फासिस्टवाद होने का पता लगता है। इस संदर्भ में मुझे इस सदन को यह बताने की अनुमति दी जाए कि बहुत से वास्तविक असमी व्यक्तियों तथा महिलाओं ने असम चुनाव में भाग लिया है। यद्यपि उनका प्रतिशत कम हो सकता है, लेकिन हमारे विचारों के अन्तरण लोकतंत्र का प्राण है जिसका हमें सम्मान करना चाहिए और जिसे हमें अपने राजनैतिक जीवन में बालना चाहिए। अतः मुझे विपक्ष के माननीय सदस्यों से प्रार्थना करने का यह सुअवसर मिला है कि जहाँ तक उनके सार्वजनिक कथनों तथा वक्तव्यों का सम्बन्ध है उन्हें आत्मनियंत्रण रखकर उत्तरदायित्व की एक अच्छी भावना दिखानी चाहिए। पहले ही असम तथा इसकी जनता को केन्द्र में कांग्रेस (आई) की सरकार के विरुद्ध घृणित प्रचार में फंसकर और राज्य में असम चुनाव के मामले के सम्बन्ध में असम को बहुत नुकसान हो गया है। अतः इस पर रोक लगानी चाहिए और मैं विपक्ष के सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि वे इस प्रकार के सार्वजनिक कथन या वक्तव्य देना छोड़ दें। जो असम की पहले ही बिगड़ी हुई स्थिति को और बिगाड़ सकता है।

अध्यक्ष महोदय, श्रीमन, इसके अतिरिक्त मुझे नीचे बताये गये तथ्यों की ओर भारत सरकार का ध्यान आकषित करने की अनुमति दी जाए और मैं संबंधित मंत्रालयों से उन तथ्यों के सम्बन्ध में उचित कार्यवाही करने की भी प्रार्थना करता हूँ।

11.52 (श्री सोमनाथ चटर्जी पीठासीन हुए)

भारतीय जीवन बीमा निगम, भारतीय सामान्य बीमा निगम तथा राष्ट्रीयकृत बैंकों ने, ए० ए० एस० यू० ए० ए० जी० एस० पी० तथा अखिल असम कर्मचारी परिषद द्वारा आह्वान किए गए बन्द असहयोग आन्दोलन के दौरान बिल्कुल ही कार्य नहीं किया था। वस्तुस्थिति यह थी कि इन वित्तीय संस्थानों के कर्मचारियों का एक वर्ग लगभग इस प्रकार के सभी आन्दोलनों में कार्यालय में केवल इस-लिए गया कि यह सुनिश्चित किया जा सके कि 6 मई, 1982 तक कार्यालय बन्द रहें।

नवम्बर, 1979 से लेकर 6 मई, 1982 को ही पहली बार जीवन बीमा निगम के कार्यालयों को खोला रखा गया। भारी संख्या में कर्मचारी अपनी जीवन का खतरा लेकर कार्यालय गए थे और जो कर्मचारी कार्यालयों में नहीं पहुंच सके उन्होंने छुट्टी के लिए आवेदनपत्र भेज दिए थे। लेकिन इन संस्थानों के जो कर्मचारी आन्दोलन का समर्थन कर रहे थे, वे न तो कार्यालयों में गये और न उन्होंने छुट्टी के लिए कोई आवेदन पत्र ही भेजे थे। इसके विपरीत, जो कर्मचारी कार्यालयों में गये थे उन्हें गम्भीर परिणामों की धमकियां दी थीं। वास्तविकता यह है कि उनमें से कुछ कर्मचारियों के ऊपर घातक हमले भी किए गए थे। जिन कर्मचारियों ने वास्तव में आन्दोलन का समर्थन किया था और वे कर्मचारी जो मजबूरन कार्यालय में नहीं जा सके थे उनका पता लगाने के लिए प्रबंधकों द्वारा दिखाई गई निष्क्रियता से आन्दोलन को और तेज करने के लिए इसके समर्थकों को प्रोत्साहन मिला।

मैं भारत सरकार तथा संबंधित मंत्रालयों से आग्रह करता हूँ कि वे देश के औद्योगिक, तकनीक तथा शिक्षा के क्षेत्रों में विकसित राज्यों के बराबर असम को लायें ताकि असम की युवा पीढ़ी में व्याप्त असंतोष की भावना को दूर किया जा सके। अविलम्ब एक चरणबद्ध विशेष विकास कार्यक्रम बनायें। इससे असम की जनता को रोजगार उपलब्ध कराने का अवसर मिलेगा। इस संदर्भ में मैं सरकार से कामरूप जिले में नलकारी सिंचाई प्रभाग के अंतर्गत कुरोहोला के समीप अपेक्षित निधियों की कमी के कारण स्थगित पड़ी हुई पटेवारी गहरी नलकूप सिंचाई योजना को निष्पादित करने का आग्रह करता हूँ और सरकार से चेयांव बारास्ता गुमे, गराईमारी सोंताल्ली अस्म के कामरूप जिले में तुपामारी से नागखेरा जो लगभग 50 किलोमीटर है और वहां लगभग 3 लाख की आबादी है। से दूर अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों के लिए एक नई सिंचाई एवं बांध एवं सड़क तथा ग्रामीण विद्युतीकरण योजना बनाने के लिए भी आग्रह करता हूँ। मैं रेल मंत्रालय से वर्तमान सम्पूर्ण मीटर गेज रेलवे के लाइन को ब्रांड गेज में बदलने तथा गोलपारा से गोहाटी तक ब्रांड गेज रेलवे लाइन का निर्माण करवाने के लिए भी आग्रह करता हूँ।

मैं भारत सरकार से गाइकी तथा मैरान में एक नये तेल शोधक कारखाने की प्रतिस्थापना करने का अनुरोध करता हूँ क्योंकि बोंगईगांव और गोहाटी के तेल शोधक कारखानों की क्षमता को बढ़ाये जाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त हाथ की घड़ियाँ, रेडियो कैसेट आदि का

उत्पादन करने के लिए एच० एम० टी० की एक एकक की ग्रेटर गोहाटी क्षेत्र के आसपास स्थापना की जानी है। असम के लखीमपुर जिले में सुवनसिरी कामरूप जिले में बर्नाडी, गोलपारा जिले में मानस में नये कामज मिल; सीमेंट फैक्ट्री, पनबिजली परियोजनाओं की तत्काल आवश्यकता है।

इस संबंध में मुझे प्रधान मंत्री महोदय से भारत के इस सीमाराज्य के विकास तथा प्रगति में व्यक्तिगत रुचि लेने और इस उद्देश्य के लिए आवश्यक निधियां नियतन करने के सम्बन्ध में अनुरोध करने की अनुमति दी जाये जो वहां की युवापीढ़ी में विद्यमान असंतोष तथा पृथक्करण की भावना को दूर कर सकता है। केवल इससे ही उनमें पुनः विश्वास पैदा हो सकता है और उनके मन में जो भ्रम विद्यमान है वह सफलतापूर्वक दूर हो सकेगा।

मुझे यहाँ यह कहने की अनुमति दी जाये कि इस सभा के सभी वर्गों की ओर से कुछ और समय सहयोग तथा सहायता देने से निःसंदेह असम सरकार जनता के विभिन्न वर्गों के मध्य वहां शांति तथा एकता पैदा करने में समर्थ होगी। इससे सरकार वहां फिलहाल के भारी उपद्रवों में शिकार हुए व्यक्तियों को समुचित राहत पहुंचाने तथा उनके पुनर्वास सेवाओं के सम्बन्ध में सरकार समर्थ होगी।

मैं इस सभा के सभी राजनैतिक दलों के माननीय सदस्यों से वक्तव्य, जिसमें कहा गया है कि हम पूर्ण रूपेण भारतीय हैं, की भावना को साकार रूप देने और भविष्य में एक खुशहाल तथा सम्पन्न भारत बनाने के लिए निष्ठापूर्वक कार्य करने के लिए अनुरोध करता हूँ।

इन निष्कर्षों के साथ, एक बार फिर अपनी बात को शांति से सुनने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री पी० नामग्याल (लद्दाख) : सभापति महोदय, मैं सप्लीमेंट्री ग्रान्ट 1982-83 के समर्थन में कुछ प्वाइन्ट्स कहना चाहता हूँ।

आपने सातवें फाइनेंस कमीशन की रिपोर्ट के मुताबिक ग्रान्ट नं० 41 में 49.64 करोड़ रुपए की मांग की है। समय कम है, इसलिए मैं टोटल पर आ जाता हूँ। 450 करोड़ रुपए में 165 करोड़ रुपए में 165 करोड़ ग्रान्ट और 284 लोन्स की शकल में है। वजह आपने फ्लड, साइक्लोन और हेल्-स्टार्म वगैरह-वगैरह बताई है। मैं आपका ध्यान खास तौर से जम्मू-काश्मीर की तरफ ले जाना चाहता हूँ। मेरी कान्स्टीचूयेंसी में पिछले साल काफी बर्फ पड़ने की वजह से माल मवेशियों की लाखों की तादाद में नुकसान हुआ, लेकिन आज तक उनको एक पैसा भी कम्पेंसेशन या रिलीफ के तौर पर नहीं दिया गया। मेरी समझ में यह नहीं आता है कि जो पैसा केंद्र सरकार द्वारा रिलीफ के लिए दिया जाता है, वह कहां जाता है। मैं समझता हूँ कि जिन राज्यों में अपोजीशन की सरकार है, वहां आपका फाइनेंशियल मामलों पर कन्ट्रोल नहीं रहता है। मैं आपको जम्मू-काश्मीर के बारे में बतलाना चाहता हूँ। वहां पर काफी फाइनेंशियल इररेगुलैरिटीज हो रही हैं। जो पैसा केंद्रीय सरकार द्वारा दिया जाता है, वह पता नहीं कहां चला जाता है। हालत यह है कि मौजूदा साल के लिए जो आपने 169 करोड़ रुपए का प्लान एलोकेशन किया गया है और साल के छः महीने में सुनने में आया है कि वह सारा बुक हो चुका था। वहां के सरकारी खजाने में कोई पैसा नहीं थे। जब वहां नई सरकार आई और हकुमत अपने हाथ में

ली, तो पता लगा कि खजाने में पैसा नहीं है। आने वाले साल के लिए आपने 185 करोड़ रुपया प्लान में दिया है। सुनने में आया है कि वह भी पहले ही एडवांस में बुक हो चुका है।

लिहाजा मैं सरकार से गुजारिश करता हूँ कि जहां पर फाइनेंशियल इर्रगुलेरिटीज हो रही हैं, वहां पर आपको चैक जरूर करना चाहिए। मेरी कांस्टीच्युंसी में रुपए में से चार आने भी जमीन पर नहीं गिरते हैं। पता नहीं कहां चले जाते हैं। इन्जीनियरों की जेब में चले जाते हैं या दूसरे जो ठेकेदार हैं या आफिसर्स हैं, उनकी जेब में चले जाते हैं—इन सब को आपको देखने की जरूरत है। यह जो एलोकेशन आप कर रहे हैं, क्या इसका सही ढंग से यूटिलाइजेशन हो रहा है या नहीं, इसको देखने की जरूरत है।

मेरे पास 1979-80 की फिगरस मौजूद हैं। जम्मू कश्मीर सरकार ने एक हक कन्सलटेन्ट मुकर्रर किया था, जबकि लद्दाख रीजन में एजीटेसन हुआ था। यह जानने के लिए किया था कि लद्दाख रीजन में इकोनोमिक डवलपमेंट के लिए पैसा पहुंचा है या नहीं। हक कन्सलटेन्ट ने जो अपनी रिपोर्ट दी है उसके मुताबिक—

“अखिल भारत के लिए वर्ष 1979-80 के लिए औसतन आय 1,379 रुपये है। राज्य के लिए तदनुरूपी आंकड़े 1,222 रुपये हैं। इसके मुकाबले इसी अवधि के लिए लेह के लिए वास्तविक आय 709 रुपये और कारगिल के लिए 728 रुपये है।”

मेरी कांस्टीच्युन्सी में एवरेज इनकम 709 रुपये है और कारगिल में एवरेज इनकम 728 रुपये है। इसी से आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि वहां की हालत क्या है। अब तो हालत उस से भी गुजरी हुई है, उससे भी बदतर है।

इसी कन्सलटेन्ट ने आगे चलकर जो रिपोर्ट दी है इसमें उसने कहा है कि लेह में 58.2 परसेन्ट लोग बिलो पावर्टी लाइन में रहते हैं। इसी से आप अन्दाजा लगाइये कि जो आप पैसा दे रहे हैं उसमें से कितना पैसा वहां पहुंच रहा है। आपने हमारी स्टेट के लिए 179 करोड़ रुपया दिया जिसमें से मेरी कांस्टीच्युन्सी में 8 करोड़ 72 लाख रुपया पहुंचा। जो रुपया मेरी कांस्टीच्युन्सी के हिस्से में मिला है इससे आप अन्दाजा लगाइए कि वहां की हालत क्या है? इस तरफ सरकार को ध्यान देने की जरूरत है।

साथ ही साथ मैं कहना चाहूंगा कि कई सेक्टर में मिसलन कम्युनिकेशन, पावर सेक्टर या होम में जो आपने ग्रांट मांगा है उसमें से ज्यादातर आपने गवर्नमेंट एम्पलाईज को सिटी कम्पेनसेटरी अलाउन्स और डिरेन्स अलाउन्स देने के लिये मांगा है। इस कन्टेक्स्ट में जनाब फाइनेंस मिनिस्टर साहब से मैं गुजारिश करूंगा कि हमारे लद्दाख रीजन में मुश्किल से पांच सौ सेन्ट्रल गवर्नमेंट के कर्मचारी हैं। अगर आप सिर्फ 6 महीने के लिए, मैं साल भर के लिए नहीं कहता हूँ यानि सदियों में हाई एल्टीच्युड अलाउन्स दे दें तो मुश्किल से आपको 5 लाख या 6 लाख रुपये खर्चा आयेगा। इससे कोई ज्यादा फर्क नहीं पड़ता है। आप केपी० एण्ड टी०या आल इन्डिया रेडियो या और छोटे-छोटे डिपार्टमेंट्स के मुलाजिम वहां काम करते हैं। वहां वे मुलाजिम ही जाते हैं जिनको या तो आप सजा देकर ट्रांसफर करके भेजते हैं या फिर वे मजबूरी हालत में वहां जाते हैं। अच्छे अफसर वहां जाने को तैयार नहीं हैं क्योंकि श्रीनगर या शिमला में उनको ज्यादा पे और एलाउन्स दिया जाता है और लेह में वह पे कम हो जाता है। जरा आप

सोचिए उन लोगों ने क्या गुनाह किया है? उनको आपको कुछ देना चाहिए। मैंने फाइनेंस मिनिस्टर साहब को रिक्वेस्ट भेजी थी कि आपका एक एक्सपर्ट टीम सदियों में लड़ाख जाकर देखें कि वहां कितनी मुश्किलों का सामना कर्मचारियों को करना पड़ता है। वहां पर 50 रुपये मन फायर बुड मिलता है। 190 से 195 रुपये प्रति क्विंटल हार्ड कोक मिलता है। कितना भी इकनामिकली इस्तेमाल करें तब भी महीनों में 3 क्विंटल तो खर्च हो ही जाता है। टेंप्रेचर वहां पर मिनिमम-29 डिग्री रहता है और मैक्सिमम-18,-20 डिग्री सेलसियम रहता है। आप लोग यहां पर एयरकंडीशन्ड दपतरों में बैठकर सी० ए० और डी० ए० का फैसला कर देते हैं। वहां पर बहुत से लोगों को हार्ट ट्रबल हो जाता है। कुछ लोगों को हायपरटेंशन हो जाता है। सी० लेवल से 12000 फीट एवरेज ऊंचाई है। वहां पर ठीक से लोग रह नहीं सकते हैं। इसलिए वहां पर रहने वाले कर्मचारियों के लिए कुछ न कुछ इन्सेन्टिव देने की जरूरत है। इसका फैसला जल्दी करने की जरूरत है। दिल्ली या बम्बई के कर्मचारियों का तो आप ध्यान रखते हैं लेकिन लड़ाख जैसे इलाकों में रहने वाले कर्मचारियों के बारे में आपने कभी नहीं सोचा।

इसी प्रकार कम्युनिकेशन के बारे में एक पाइंट कहना चाहता हूं। मैं मशकूर हूं कि आपने मेरी कांस्टीट्यूंसी में सेटलाइट कम्युनिकेशन सिस्टम लगा दिया है। लेह स्टेशन के लिए 109 लाख से ज्यादा खर्चा किया है। लेकिन वह सिस्टम आज तक चलता नहीं है। हम रोज ट्रंककाल करते हैं तो यही जबाब आता है कि लेह लाइन आउट ऑफ ऑर्डर है। लेह से भी जब काल बुक करते हैं तो भी वही जबाब मिलता है। मद्रास, लेह, निकोबार, एजाल, करावती, पोर्टब्लेयर लाइन पर जो सेटलाइट कम्युनिकेशन सिस्टम 1980 में लगाया गया था उसकी भी यही स्थिति होगी। इतना पैसा खर्च करने के बाद भी उसका कोई फायदा नहीं मिल रहा है। सेंसिटिव एरिया है। बार्डर एरिया है। और मेरी कान्सीट्यूंसी चाइना और पाकिस्तान के साथ लगते हैं। इस तरफ तवज्जह देने की जरूरत है।

इसी प्रकार इनर्जी सेक्टर के बारे में बोलना चाहता हूं। इसमें सलाल हाइड्रल प्रोजेक्ट के लिए 13.40 करोड़ रेवेन्यू साइड में और 93 करोड़ कैपिटल साइड पर रखा गया है। इसके लिए ज्यादा पैसे की आवश्यकता है। इसको जल्दी पूरा किया जाना चाहिए। मेरी कान्सीट्यूंसी में जो सतकन हाइड्रल प्रोजेक्ट साढ़े 4 करोड़ रु० का था अब देरी होने की वजह से 18-20 करोड़ रु० तक पहुंच गया है। अभी उसमें कई साल और लगेंगे और दो मेगावाट इनीशियल स्टेज पर पैदा होगा। दो रुपये फी यूनिट खर्च आने का अन्दाजा है। यही खर्च सलाल का भी हो सकता है। इसलिए सलाल प्रोजेक्ट को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता है। इसको पूरा करने के लिए और जो लैस प्रायोरिटी के सेक्टर हैं उनमें चाहे देरी कर दी जाए लेकिन इसको जल्दी पूरा करवा दिया जाए। अब मैं नान कन्वेंशनल इनर्जी सेक्टर के बारे में बोलना चाहता हूं। मेरी कांस्टीट्यूंसी में साल के 360 दिन में से 300 दिन सनी डेज होते हैं और सोलर इनर्जी का इस्तेमाल हो सकता है। इससे फ्यूल काफी सेव हो सकता है। इस क्षेत्र में रिसर्च की आवश्यकता है।

इनफरमेशन एन्ड ब्राडकास्टिंग के बारे में भी थोड़ा-सा निवेदन करना चाहता हूं।

हमारा लेह में जो रेडियो स्टेशन है, इसके बारे में, मैं कई बार कह चुका हूं।

सभापति महोदय (श्री सोमनाथ चटर्जी) : आप केवल मुद्दे ही बतायें, आप 15 मिनट पहले ही ले चुके हैं।

श्री पी० नामग्याल : मैं यह कहना चाहता हूँ कि वह रेडियो स्टेशन ठीक प्रकार से प्रोग्राम नहीं देता है क्योंकि वहाँ पर जो मशीनरी है वह बिल्कुल पुरानी है। वहाँ रिकार्ड ठीक तरह से नहीं बजते हैं, इसका कारण यह है कि वहाँ ट्रांस-मीटर बहुत ही कमजोर है। पाकिस्तान, तिब्बत, पाक आक्यूपाइड काश्मीर के बल्तीस्तान के लोग हमारी भाषा समझते हैं। इसलिए यह रेडियो स्टेशन बहुत ही महत्व रखता है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर अवश्य ध्यान दिया जाए।

मैं सिविल एवियेशन मिनिस्ट्री का मशकूर हूँ क्योंकि उन्होंने हमारे सेक्टर में एक एडीशनल फ्लाइट अप्रैल से श्रीनगर और लेह के बीच में चलाने का फैसला किया है। हमने चण्डीगढ़ सेक्टर से हफ्ते में दो बार फ्लाइट के लिए भी मांग की थी। अब तो फ्लाइट है, वह सिर्फ सप्ताह में एक ही बार चलती है। मौसम या टैक्निकल गड़बड़ी की वजह से अगर वह कैंसिल हो जाती है तो पूरा एक सप्ताह तक पैसेजरो को रुकना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि हमारी इस मांग को कंसीडर किया जाना चाहिए।

इस प्रकार रुके हुए यात्रियों को अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंचने के लिए अगले ही दिन कोई अतिरिक्त विशेष उठान की व्यवस्था की जानी चाहिए।

अगर मौसम की वजह से गड़बड़ी हो जाती है तो उस फ्लाइट को दूसरे या तीसरे दिन क्लीअर कर दिया जाना चाहिए। लेकिन ऐसा कभी नहीं होता है। हमें इन्डियन एअरलाइन्स के दरवाजे खटखटाने पड़ते हैं कि हमारे ऊपर मेहरबानी कीजिए। उसके नियम के मुताबिक जो सुविधाएं स्ट्रेन्डर्ड पैसेजर को मिलनी चाहिए वह चण्डीगढ़ सेक्टर में कभी नहीं मिलती हैं। वहाँ बिजनैसमैन की बजाय ज्यादातर पिलग्रीम्स ही आते हैं। आप फाइव स्टार होटल में ठहरने के लिए 500 रुपये एक पैसेन्जर पर खर्च करते हैं, अगर आप उसे 300 रुपये ही कैश दे दें तो वह मजे से हफ्ते भर तक दाल रोटी खा सकता है।

मैंने जो सुझाव आपके सामने रखे हैं, इस पर अवश्य ध्यान दिया जाना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूँ और जो फाइनेन्स मिनिस्टर साहब ने ग्रान्टस मांगा, उसकी ताईद करता हूँ।

श्री जगपाल सिंह (हरिद्वार) : आम बजट पर चर्चा के वक्त सभी पहलुओं पर विचार हो चुका है लेकिन प्रोसीजर के तौर पर 1982-83 की सप्लीमेन्टरी डिमान्ड्स पर चर्चा हो रही है। मैं एक चीज आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ और वह यह कि कोई भी योजना ठीक समय पर और निर्धारित राशि में पूरी नहीं होती है। सरकार की मंशा क्या है, इस बारे में मैं कुछ नहीं कहना चाहता क्योंकि इस देश के सब लोग इस बात को जानते हैं। आप चाहे जितने भी आम बजट पेश कीजिए या सप्लीमेन्टरी डिमान्ड्स पर चर्चा कीजिए, जब तक आपकी योजनाएं ठीक समय पर और निर्धारित राशि से पूरी नहीं होंगी तब तक कुछ नहीं होने वाला है। शिवाड पर हुए व्यय को पूरा करने के लिए मैं पहले ही कह चुका हूँ। मैं इस राजनीति को सपोर्ट नहीं चाहता हूँ। लेकिन कांग्रेस पार्टी के एक सदस्य ने राजनीति को घसीटा है जो कि इस वक्त नहीं होना चाहिए था। उन्होंने आसाम के बारे में काफी कुछ कहा है।

इलेक्शन कमीशन का रुख आपके सामने आ चुका है। असम में 14 तारीख के पोल के बाद चीफ इलेक्शन कमिश्नर का क्या रोल था? उन्होंने सरकार को लेटर लिखा, लेकिन ला मिनिस्टर और गृह मंत्री ने यह कहकर सदन को गुमराह किया कि हमारे पास कोई पत्र नहीं आया। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि अगर आप सप्लीमेंटरी डिमान्ट्स पर राजनीति लाओगे तो हम भी पीछे नहीं हैं। विरोधी पार्टियों का रुख साफ था। आपने 15,000 लोगों को वहाँ पर मरवाया उसका कारण यह है कि इस देश का अनईविन डेवलपमेंट हो रहा है। असम में जो कुछ हो रहा है वह आपकी योजनाओं के विफल होने के कारण हो रहा है। आपने वहाँ पर कम्युनिकेशन के साधन नहीं पहुंचाये, और बाहर के लोगों को अपनी अकुशलता के कारण बढ़ावा दिया जिसकी वजह से वहाँ की क्यूरोक्रेसी और व्यापार पर दूसरे लोग हावी हो चुके हैं और असम के लोगों के सामने अपनी संस्कृति को बचाने का संकट खड़ा हो गया है। इसलिए पिछड़े हुए इलाकों को प्रायरिटी दीजिए। अगर आप पिछड़े हुए क्षेत्रों का समुचित विकास प्राथमिकता के आधार पर नहीं करेंगे तो देश कभी भी ऊपर नहीं उठ सकता। असम को प्राथमिकता दीजिए, नागालैंड की समस्या 35 साल से है, त्रिपुरा, मिजोरम, असम आपसे इसलिए टूट रहे हैं, और फौज का इस्तेमाल करने के बाद भी आप इस देश की मुख्यधारा में उनको नहीं ला पाए हैं उसका कारण यही है कि आपने इन इलाकों को योजनाओं के आधार पर प्राथमिकता नहीं दी है, उनके रहन सहन का स्तर ऊपर उठाने के लिए कोई प्रायरिटी नहीं दी है। इसलिए देश के जितने पहाड़ी इलाके हैं और नोर्थ ईस्टर्न जोन के जो प्रदेश हैं उनको विकास में प्रायरिटी दीजिए तभी आप मुल्क को टूटने से बचा पाएंगे, अन्यथा नहीं। असम, नागालैंड, मिजोरम, त्रिपुरा के अन्दर 85 परसेंट लोग विदेशी पैसे पर हिन्दुस्तान के साथ खिलवाड़ कर रहे हैं। पंडित जवाहर लाल नेहरू के समय में वहाँ पर 700 ईसाई मिशनरीज थे, और जब से श्रीमती इन्दिरा गांधी गद्दी पर बैठी हैं उनकी संख्या बढ़कर 4,537 हो गई है। यह मिशनरीज इन इलाकों में ओपरेट कर रहे हैं और करोड़ों रु० खर्च कर के देश को तोड़ने की साजिश कर रहे हैं। आप इनको तभी खत्म कर सकते हैं जब वहाँ के लोगों का रहन सहन का स्तर ऊपर उठेगा, उनकी आमदनी बढ़ेगी। इन इलाकों की प्राथमिकता के तौर पर हर क्षेत्र में सुविधा देकर ही उनको इस देश की सभ्यता, संस्कृति के साथ जोड़ सकेंगे।

मुल्क के सामने इतने बड़े खतरे आ चुके हैं, बिहार, पंजाब, पाकिस्तान के बोर्डर का क्षेत्र हो चाहे प्रदेशों का मामला हो। यह सब अनईवन विकास के कारण है। इसको दूर कीजिए और सभी प्रदेशों को प्राथमिकता दीजिए। केवल दिल्ली को ही प्राथमिकता न दीजिए। मान्यवर, एशियाड के बारे में अखबारों में पढ़कर सर लज्जा से झुक गया जब 48 करोड़ रुपया ईरान और ईराक से मिला था उन देशों के खिलाड़ी एशियाड विलेज कमप्लेक्स में जिन फ्लेट्स में रुके थे, वहाँ एक लड़की जो उनकी सेवा के लिए छोड़ी गयी थी उसको इन सैक्स के भेड़ियों ने नोच कर डाल दिया। आज तक उस लड़की के बारे में कोई जांच नहीं हुई। मैं मांग करता हूँ कि उन प्लेयर्स को, चाहे वह ईराक के हों या ईरान के, उनको आपने अरेस्ट क्यों नहीं किया। मैं जानता हूँ कि आपने उनको इसलिए अरेस्ट नहीं किया क्योंकि आपने अरबों रु० उस मुल्क से ख़ैरात में लिया था। और एशियाड गांव में ही नहीं, पंचतारा होटलों में भी न जाने कितनी बहनों की बेज्जती हुई होगी। मैं मांग करता हूँ कि उस मध्यम परिवार की लड़की के साथ ईराक और ईरान के खिलाड़ियों ने जो अभद्र व्यवहार किया उनको आपको अरेस्ट करना चाहिए था। आपने क्यों नहीं अरेस्ट किया?

इसमें अंडमान और निकोबार का जिक्र है। मैं वहां घूमने गया था, पिछले 30 साल से दो वैसल अंडमान से निकोबार और निकोबार से अंडमान लोगों को और सामान कों लाने ले जाने के लिए दिये थे। लेकिन अभी तक उनके पास एक ही वैसल पहुंचा है।

अंडमान से निकोबार 150-200 किलोमीटर दूर है और वहां पर मंगोल रेस के लोग हैं, लेकिन वह हमारे देश की धारा के साथ जुड़े हुए हैं। मैं मांग करता हूं कि वहां 2 वैसल भी थोड़े पड़ते हैं, वहां पर 4 वैसल लगवाइए। अंडमान से निकोबार माल ले जाने के लिए एक-एक सप्ताह तक उनको इन्त-जार करना पड़ता है। कई बार महीने में एक बार भी वैसल नहीं जाता है।

मैं एक मांग यह करता हूं कि डा० दस्तूर ने जो योजना इस मुल्क के सामने रखी है, वह देश को बचाने वाली योजना है। आप उस योजना को पूरे देश में जम्मू-काश्मीर से बंगाल, असम तक लागू कीजिए। उससे बहुत विकास होगा, देश बाढ़ और सूखे से बचेगा और जो पानी मिलेगा उसे इस देश की बहवदी के लिए इस्तेमाल किया जा सकेगा। आपके एनर्जी के प्लान्ट बनेंगे, जिससे बिजली मिलेगी। मेरी मांग यह भी है कि डा० दस्तूर की योजना को चाहे विदेशी कर्जा को लेकर लागू करना पड़े तो भी उसको लागू किया जाये चाहे उसमें कितना भी समय लगे। इससे हमारा देश ऊपर उठ सकता है और विदेशी साम्राज्यवादियों के चंगुल से बच सकता है।

डा० कृपासिंघु भोई (सम्बलपुर): सभापति महोदय मुझे, खुशी है कि किसी तरह मुझे वर्ष 1982-83 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों की चर्चा के समय बोलने का अवसर मिला है।

भूतपूर्व वित्त मंत्री श्री आर० वेंकटरामन बधाई के पात्र हैं जिन्होंने भूतपूर्व जनता शासन द्वारा बिगाड़ी गई अर्थ-व्यवस्था को व्यवस्थित करने की कोशिश की। फिर अब मैं वर्तमान वित्त मंत्री श्री प्रणव मुखर्जी को इस बात के लिए बधाई देता हूं कि उन्होंने देश की अर्थ-व्यवस्था में अनुशासन के युग का आरम्भ किया है। विरोधी पक्ष के अनेक गणमान्य सदस्यों ने बजट की कर-वसूली करने वालों का बजट तथा आम जनता और अन्य वर्गों पर कराधान का बजट कहा है। किन्तु व्यक्तिगत रूप से उन्होंने बिल्कुल भिन्न टिप्पणी की है। श्री बहुगुणा जैसे नेताओं और लोकदल के अन्य नेताओं ने कहा है कि सरकार मध्याविधि चुनाव कराने का विचार कर रही है क्योंकि उसने दलित वर्गों और मध्य वर्ग के लोगों की कठिनाईयों और शिकायतों को कम करने वाला बजट पेश किया है।

मंत्री महोदय ने इस बजट भी नए बीस-सूत्री आर्थिक कार्यक्रम के लिए 10000 करोड़ रुपये नियत किए हैं, जबकि पिछले वर्ष 8000 करोड़ रुपये ही नियत किए गए थे, मैं एक ठीक सुझाव देना चाहता हूं। श्री सतीश अग्रवाल ने इस विषय पर बड़े विस्तार से चर्चा की है कि धन को समुचित ढंग से कैसे खर्च किया जाए और किस तरह से मध्याविधि मूल्यांकन या निगरानी की व्यवस्था की जाए जिससे कि केन्द्र और राज्यों के लिए योजना में किए गए नियतन को समुचित ढंग से खर्च किया जा सके। देश की यही तो मूल आवश्यकता है। निश्चयतः 20 सूत्री आर्थिक कार्यक्रम गरीब लोगों के लिए ही है और साथ ही मध्यवर्गीय लोगों के लिए भी है।

अब तक हमने क्या कोई वैज्ञानिक मूल्यांकन किया है? केवल कागजी कार्यवाही हुई है। राज्य के प्रशासन अपनी उपलब्धियों के सभी तरह के आंकड़े पेश कर रहे हैं। मैं इस बात से इन्कार नहीं करता

कि वे जो भी जानकारी पेश कर रहे हैं बिल्कुल गलत ही हैं। इससे पहले 1971 से 1977 के दौरान विभिन्न विश्वविद्यालयों के अर्थशास्त्र और विज्ञान के छात्रों तथा वैज्ञानिक अनुसंधान कर्ताओं के माध्यम से मूल्यांकन की प्रक्रिया थी। वे कुछ खण्डों को चुन लेते थे और सर्वेक्षण करते थे कि कितने किसान हैं, कितने कार्यकर्ता हैं, कितने आदिवासी हैं और हरिजन हैं जो वस्तुतः समेकित ग्रामीण विकास कार्यक्रम, राष्ट्रीय श्रम रोजगार कार्यक्रम और ऐसे ही अनेक आदिवासी और हरिजन कल्याण सम्बन्धी कार्यक्रमों से लाभान्वित हो रहे हैं।

कृषि उत्पादन को देख मुझे खुशी नहीं हुई है। क्योंकि वर्ष 1972 में निश्चित रूप से काफी बढ़िया फसलें हुई थीं। देश खाद्यान्न की दृष्टि से आत्मनिर्भर हो गया था और बाहर से बिल्कुल भी कुछ नहीं खरीदना था। कुल 610 लाख हेक्टेयर भूमि में से वस्तुतः 570 लाख हेक्टेयर की सिंचाई हुई थी। हमें यह अवश्य पता लगाना चाहिए कि योजना बनाए जाने में क्या दोष है, क्या फील्ड चैनलों को समुचित ढंग से बनाया जाता है। क्या उसमें से दूसरे फील्ड चैनलों या नदियों में पानी रिसता तो नहीं है। कर्नाटक जैसे कुछ राज्यों में सिंचाई की प्रणाली त्रुटिहीन है। हमारे देश में दो विचार धाराएं हैं एक श्री के० एल० राव की है और दूसरी श्री विश्वेश्वरैया की है। हमारे देश में ये दो महान इंजीनियर हुए हैं। श्री राव बहु प्रयोजनीय विशाल नयी घाटी परियोजनाओं के पक्ष में थे। दूसरी ओर श्री विश्वेश्वरैया हालांकि इससे असहमत तो नहीं थे फिर भी उनके विचार भिन्न थे। श्री विश्वेश्वरैया ने मध्यम प्रकार की और छोटी नदियों पर बांध-निर्माण पर विशेष बल दिया है जिससे प्रायः सूखा ग्रस्त रहने वाले क्षेत्र को विपदा से बचाया जा सके और इससे हमें जल-विद्युत भी प्राप्त होगी। बहु प्रयोजनीय नदी परियोजनाओं के लिए हमारे पास पर्याप्त धन नहीं है।

गंगा-कावेरी नहर जैसी परियोजनाएं वित्तीय अड़चनों के कारण हमारे देश में व्यावहारिक नहीं हो पाई हैं। अतः मैं श्री विश्वेश्वरैया का पक्ष धरूँ जोकि महान इंजीनियरों में से थे जिन्होंने विश्व को न्यूयार्क के एक सम्मेलन में यह दिखा दिया कि भारत में ऐसे इंजीनियर भी हैं। सभी इस बात को जानते हैं। इस संदर्भ में मैं माननीय मंत्री महोदय को यह सलाह दूँगी कि इसके लिए समुचित निगरानी की व्यवस्था करना आवश्यक है। कल श्री सतीश अग्रवाल कह रहे थे कि एक भी ऐसी परियोजना नहीं है जिसे समय पर पूरा किया गया है। किन्तु कर्नाटक में ऐसी परियोजनाएं हैं और मेरे राज्य में भी ऐसी परियोजनाएं हैं जैसे हीरा कुण्ड बांध परियोजना आदि जिन्हें समय पर पूरा किया जा चुका है। किन्तु उसमें थोड़ी खर्च में वृद्धि हुई थी। इन उदाहरणों को देखते हुए हमें इस राज्य में एक अनुसंधान केन्द्र की स्थापना करनी चाहिए जो विभिन्न सिंचाई परियोजनाओं की डिजाइन परिमितियों के लिए प्रौद्योगिकी की दृष्टि से निगरानी रख सके और सलाह दे सके ताकि एक निर्धारित समय सीमा में ही काम पूरा हो जाए।

कृषि सम्बन्धी उत्पादन और औद्योगिक उत्पादन की लागत के कारण काफी विवाद पैदा हो गया था। यदि आप ऐसे सर्वश्रेष्ठ राज्य के बारे में जानना चाहते हैं जहां किसान खेती से काफी कमा रहे हैं और परिवार का भरण-पोषण कर रहे हैं तो आप आंध्र प्रदेश जाएं। ईस्ट गोदावरी जिले में हमने लोगों का जीवन निर्वाह स्तर देखा है। खेतिहरों का जीवन स्तर कई पहलुओं से बेहतर हुआ है। किन्तु उत्तर-पूर्वी क्षेत्र अर्थात् बिहार, उत्तर प्रदेश आदि में उन्हें विकट कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

क्यों ? यहां के किसानों को आंध्र प्रदेश जाकर यह पता लगाना चाहिए कि खेती से कैसे लाभ कमाया जा सकता है।

कई राज्यों में कई खण्डों में पंचायतों और पंचायत समितियों के चुनाव ही नहीं हुए हैं। इसी वजह से बीस-सूत्री आर्थिक कार्यक्रम को कार्य रूप नहीं दिया जा सकता है। पहले ग्राम सेवक खेती की निगरानी करने और किसानों की सहायता करने में काफी रुचि लेते थे, किन्तु अब ग्राम सेवक अन्य कामों में उलझे हुए हैं। औद्योगिक क्षेत्र में कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। हम खाद्यान्न के मामले में निश्चित रूप से निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर चुके हैं। पिछली बार माननीय सदस्य श्री राजीव गांधी ने एक सुझाव दिया था। हमारी कोयला खानों में कोयले के उपयोग की जो प्रक्रिया है वह संसद में सर्वश्रेष्ठ है।

सभापति महोदय (श्री सोमनाथ चटर्जी) : कृपया अब आप समाप्त करने की कोशिश करें।

डा० कृपासिंघु भोई : डा० जाकिर जब वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद के सदस्य थे, उस समय उनका भी यही विचार था कि हमें केवल पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों पर ही निर्भर नहीं करना चाहिए और हमें कोयले पर और आगे अनुसंधान करना चाहिए क्योंकि रासायनिक उत्पादों और ऊर्जा के लिए वह आधारभूत कच्चा माल है। रासायनिक उत्पादन के लिए हमारी डिजाइन परिमिति विश्व में सर्वश्रेष्ठ है। अतः कोयले के क्षेत्र में स्पलाई प्रक्रिया को शुरू करने के लिए तुरन्त ही कोशिशें शुरू कर दी जानी चाहिए, ताकि हम ऐसे क्षेत्रों में बचत कर सकें जो परिवहन पर निर्भर हैं और जो ऊर्जा अधिक खपाते हैं। कोयला खानों से किसी भी उद्योग तक या ताप विद्युत केन्द्रों तक स्पलाई प्रक्रिया कोयले की ढुलाई अत्यावश्यक है।

ऊर्जा के क्षेत्र में हमने सात प्रतिशत तक सुधार किया है, फिर भी यह पर्याप्त नहीं है; हमें उससे संतुष्ट नहीं होना चाहिए। आपात स्थिति के दौरान क्षमता का उपयोग 57 प्रतिशत था और इस समय क्षमता का उपयोग केवल 46 प्रतिशत है। जनता शासन में यह घटकर 40 प्रतिशत रह गया था। माननीय वित्त मंत्री महोदय से मेरा हार्दिक अनुरोध है कि वे सभी औद्योगिक यूनिटों में वैज्ञानिक अनुसंधान सेल स्थापित करें। सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को प्रोत्साहित करने के लिए वैज्ञानिक औद्योगिक अनुसंधान परिषद के अन्तर्गत कार्यरत 35 राष्ट्रीय अनुसंधान प्रयोगशालाओं की सहायता अत्यावश्यक है। जो कुल ऊर्जा के क्षेत्र में इन्सान असफल हो सकता है किन्तु मशीनें अपेक्षाकृत कम असफल होती हैं। हम भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स की आलोचना नहीं कर सकते। उनके डिजाइन परिमितियों की तुलना विश्व की सर्वश्रेष्ठ डिजाइन परिमितियों से की जा सकती है। चूंकि हम श्रम पर आधारित उद्योगों पर निर्भर हैं इसीलिए हम अतिपरिष्कृत उपकरणों का प्रयोग नहीं कर सकते जिसके बारे में श्री बहुगुणा ने सुझाव दिया था।

एक ओर तो वे कहते हैं कि बेरोजगारी बढ़ रही है और दूसरी ओर वे अत्याधुनिकता की बकालत कर रहे हैं। अतः ऊर्जा क्षेत्र में हमें अत्याधुनिक चीजों की ओर नहीं जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि कोल वाशरिज तथा ग्रेविटी फ्लोटेशन प्रोसेस की स्थापना हेतु शीघ्र उपाय किए जाएं ताकि कंकड़ और रेत को हटाया जा सके।

सभापति महोदय (श्री सोमनाथ चटर्जी) : कृपया भाषण समाप्त कीजिए। इसे बजट भाषण नहीं माना जा सकता है। मैं आपको पहले ही दस मिनट का समय दे चुका हूँ।

डा० कृपासिंधु भोई : महोदय, देश की अर्थव्यवस्था का आधार उसका इस्पात उत्पादन है। इस वर्ष इस्पात के उत्पादन में कमी आई है और इस विषय में विभाग तथा अन्य व्यक्तियों द्वारा बताए गए कारण संतोषजनक नहीं हैं। इस्पात के सभी कारखानों को एक ही प्राधिकरण के अन्तर्गत रखा जाना चाहिए जैसा कि 1972-75 के दौरान किया गया था। कोयले की रक्षित आवश्यकता के लिए, खानों की रक्षित आवश्यकता के लिए, सहायता उद्योगों, जो बड़े उद्योगों के रूप में उभर रहे हैं, की बिजली सम्बन्धी रक्षित आवश्यकताओं के लिए विभिन्न निगमों की स्थापना की गई है और यह निश्चित रूप से इस्पात उत्पादन के लिए हानिकर है। सभी कारखाने एक ही प्राधिकरण के अधीन रखे जाने चाहिए। भारतीय इस्पात प्राधिकरण का पुनर्गठन किया जाना चाहिए तथा सभी तकनीकी विशेषज्ञों के बीच निकट समन्वय होना चाहिए। केवल तभी हम अपना लक्ष्य प्राप्त कर सकते हैं।

परिवार नियोजन के सम्बन्ध में, मैं माननीय मंत्री जी को मुबारकबाद देता हूँ। इस कार्य के लिए 50 करोड़ रु० अधिक दिए गए हैं। परन्तु यह राशि पर्याप्त नहीं होगी। जब तक हम 10 प्रतिशत प्रति दशक की दर से वृद्धि नहीं करते हमारे लक्ष्य की पूर्ति नहीं होगी। जब तक जनसंख्या पर बड़ी तेजी से नियंत्रण नहीं किया जाता और कुछ अनुसंधान कार्य नहीं किए जाते, तब तक हम जनसंख्या नियंत्रण सम्बन्धी अपना लक्ष्य पूरा नहीं कर सकते। इसलिए मैं विपक्षी सदस्यों से यह आग्रह करूंगा कि हमारा प्राथमिक लक्ष्य देश में वैज्ञानिक गतिविधियों को गति प्रदान करना है। इस कार्य के लिए प्रधानमंत्री के पास अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त आर्थिक सलाहकार हैं; इसी प्रकार अन्तरराष्ट्रीय ख्याति प्राप्त वैज्ञानिक सलाहकार की भी नियुक्ति की जानी चाहिए जो देश की अर्थव्यवस्था के बारे में एक वैज्ञानिक दृष्टिकोण से सलाह दे सके और निगरानी रख सके। साथ-साथ साम्प्रदायिक दंगों और क्षेत्रीय असंतुलन के बारे में अफवाहों को रोकने के लिए लोगों को तथ्यों से अवगत कराया जाना चाहिए जिसके लिए वैज्ञानिक आधार की आवश्यकता है।

सभापति महोदय (श्री सोमनाथ चटर्जी) : कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री कृपासिंधु भोई : महोदय, उड़ीसा को प्रायः प्राकृतिक विपदाओं जैसे बाढ़, चक्रवात और सूखे का सामना करना पड़ता है। आपने कहा है कि भारत सरकार देश में महत्वपूर्ण खनिज एवं सामग्री की नियंत्रण है और संघ सरकार इस क्षेत्र से पूरी राशि एकत्र करने की जिम्मेदार है। धनी राज्यों, आपने महाराष्ट्र का उल्लेख किया है—के पास महत्वपूर्ण खनिज व सामग्री कम मात्रा में है। भारत सरकार महत्वपूर्ण खनिजों एवं सामग्रियों से प्राप्त राजस्व को राज्य सरकारों यथा बिहार, उड़ीसा, बंगाल और मध्यप्रदेश को क्यों नहीं वितरित करती। चूंकि भारत सरकार की अर्थव्यवस्था महत्वपूर्ण खनिजों एवं सामग्रियों पर निर्भर करती है, मेरा माननीय मंत्री से आग्रह है कि तकनीकीविदों की सहायता से इस कार्य को अलग से महत्व दिया जाए।

सभापति महोदय (श्री सोमनाथ चटर्जी) : कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

डा० कृपासिंधु भोई : महोदय, दैतारी इस्पात संयंत्र लगाने का निर्णय ले लिया गया है परन्तु

निवेश के बारे निर्णय अभी लिया जाना है। यह मामला अधर में अटका हुआ है। इसलिए इस बजट में राशि की व्यवस्था की जानी चाहिए। इब घाटी कोयला भण्डार, एशिया में सबसे बड़ा भण्डार है। इसलिए, वहां सुपर थर्मल पावर प्लांट लगाया जाना चाहिए। इस कार्य को उच्चतम प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं और मैंने संसद के समक्ष जो बातें रखी हैं मंत्री जी से मैं उन सबका स्पष्ट उत्तर प्राप्त करना चाहता हूं।

प्रो० अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर) : सभापति जी, जो आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए आगका धन्यवाद। इस सदन में बजट पर वाद-विवाद के दौरान आलोचना और प्रत्यालोचना के स्वर करीब-करीब एक से ही रहे हैं। इसलिए मैं आलोचना और प्रत्यालोचना में नहीं जाऊंगा। मैं कुछ समस्याएं और कुछ मुद्दे आपके सामने रखने का प्रयास करूंगा।

(श्री एफ० एच० मोहसिन पीठासीन हुए)

सबसे पहले मैं याद कराना चाहूंगा कि संसद में कई दफा इस बात पर चर्चा हुई है कि भारत के बहुत से इलाकों में अकाल की छाया व्याप्त है। इसका कारण खाद्य पदार्थों की कमी है। हमारा प्रदेश बिहार इस से बुरी तरह से प्रभावित है। इसलिए मैं आग्रह करूंगा कि बिहार सरकार ने केन्द्र से जो मांग की है, इसकी खाद्य पूर्ति की मांग पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाए।

अभी संसार के ओपेक देशों ने पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्यों में कमी की है, उसके ऊपर भी मैं ध्यान दिलाना चाहूंगा। इस कमी से करीब-करीब 450 करोड़ रुपयों की भारत सरकार को बचत होने वाली है। किन्तु इस बजट में इस कमी की कोई झलक नहीं मिलती है। आपने मिट्टी के तेल का दाम बढ़ाया है जबकि 450 करोड़ रुपये की आपको बचत हो रही है। इसकी छाया बजट में तो पड़नी चाहिए जिसे मैं नहीं देख पा रहा हूं।

पेट्रोलियम पदार्थों के साथ-साथ और भी पदार्थ हैं, और भी कमोडिटीज हैं जो पेट्रोलियम पर निर्भर करते हैं जैसे कि फर्टिलाइजर। इसलिए फर्टिलाइजर की कीमत निश्चित रूप से नीचे आनी चाहिए। पेट्रोलियम की कीमत में 450 करोड़ की बचत होने जा रही है। मेरे ख्याल से यह बचत 500 करोड़ तक पहुंच सकती है।

इसके बाद मैं आपका ध्यान व्यापार असंतुलन की ओर दिलाना चाहता हूं। व्यापार असंतुलन लगभग 2060 करोड़ तक पहुंच गया है। हमारा निर्यात 5256 करोड़ के लगभग है। यह असंतुलन इसलिए है क्योंकि बहुत से लजरी आयटम्स का अनावश्यक आयात हुआ है। व्यापार संतुलन को संतुलित किए जाने की आवश्यकता है।

शिक्षा और संस्कृति मंत्रालय के बारे में मेरा कहना यह है कि सारे देश में जितने भी विश्व-विद्यालय हैं उनमें अशांति है। क्या कभी आपने इसका विश्लेषण करने की कोशिश की है। अगर कभी कोशिश की भी है तो जो दुखती रग है उस पर उंगली रखने में आप घबराते हैं। सतही तौर पर आप समस्या का समाधान करना चाहते हैं। कई बार यह बात सामने आती है कि नियुक्तियों में पक्षपात हुआ

है या परीक्षार्थियों के साथ पक्षपात हुआ है। बिहार में तो यह आरोप मुख्यमंत्री पर लगाया गया है। उप कुलपतियों पर तो अक्सर आरोप लगाए जाते हैं। क्या आपने कभी इस ओर ध्यान दिया है। क्या कभी राज्य सरकारों से इस बारे में चर्चा की गई है। क्या कभी किसी गोष्ठी का आयोजन किया गया है कि इसके लिए क्या कारगर उपाय हो सकते हैं। मैं इस ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता था।

ऊर्जा मंत्रालय के बारे में कहना चाहता हूँ कि कोयले की समस्या आज देश में है। कोयले की कीमत दिन प्रतिदिन बढ़ती जा रही है। आपने यह सोचा था कि खानों का मशीनीकरण कर देने से और वितरण प्रक्रिया को थोड़ा सा जटिल बना देने से ब्लैक मार्केटिंग और कदाचार समाप्त हो जाएगा। लेकिन चासनाला और तोपा की दुर्घटनाओं को देखने से ऐसा नहीं लगता कि वहां पर पूर्ण सुरक्षा है। वितरण व्यवस्था में भी सुधार नहीं हो पाया है। डी० ओ० लैटर वितरण के लिए ऊंची कीमतों पर बेच लिए जाते हैं। कभी कभी अच्छा कोयला जो कोल वाशरी में भेजना चाहिए वहां से डायवर्ट करके थोड़े से पैसे के लालच में गलत आदमियों के हाथ बेच दिया जाता है। इन बातों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

इसके अलावा मैं आपका ध्यान बिहार, खासकर उत्तरी बिहार की पावर कंजप्शन के बारे में दिलाना चाहता हूँ। अगर बरौनी के थोड़े से इलाके को छोड़ दिया जाए तो प्रति व्यक्ति कंजप्शन नगण्य है। दो-तीन दिन तक बिजली नहीं दी जाती और इसके बाद 3-4 घंटे के लिए जो बिजली दी भी जाती है वह भी लगातार नहीं दी जाती। बीच-बीच में 15-20 मिनट के लिए बिजली आती जाती रहती है। उसका कैसे उपयोग किया जा सकता है। मेरा निवेदन यह है कि अगर एक या दो दिन में 4 घंटे भी बिजली दी जाए तो कम से कम लगातार तो दी जानी चाहिए। मेरे ख्याल से इसका कारण यह है कि हम अपने बिजली घरों की पूरी क्षमता का उपयोग नहीं कर पा रहे हैं।

अगर कुछ कमी है तो उसको पूरा करने का कोई प्रयास नहीं किया जा रहा है। उत्तर बिहार में मुजफ्फरपुर के नजदीक कांटी थर्मल पावर स्टेशन को 1982 तक चालू करने की योजना थी। ऐसा नहीं लगता कि वह 1983 तक भी आरम्भ हो सकेगा? मैं समझता हूँ, यदि इससे उत्पादन आरम्भ हो जाए तो उत्तर बिहार की पांच-सात साल तक बिजली की कमी दूर हो जाएगी। मेरा निवेदन है कि इस ओर आपका समुचित ध्यान जाना चाहिए।

वित्त मंत्रालय के बारे में मैं कहना चाहता हूँ क्योंकि भूतपूर्व वित्त मंत्री यहां बैठे हुए हैं। इन्होंने काले धन को सीमित करने के लिए बान्ड इश्यू किए थे, लेकिन अभी भी समानन्तर अर्थव्यवस्था चल रही है। मैं सिर्फ इतना ही याद दिलाना चाहता हूँ कि जो प्रयास इस दिशा में किया गया था, वह असफल रहा है।

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के बारे में तो कल की ही बात कहना चाहता हूँ। हमारे माननीय सदस्य श्री रामावतार शास्त्री जी ने विनियोग विधेयक पर चर्चा में भाग लिया था। लेकिन इस बारे में कोई चर्चा रेडियो की संसद् समीक्षा में नहीं हुई जबकि वित्त मंत्री जी ने शास्त्री जी के दो सुझावों को मान भी लिया था। सुझाव के बारे में तो रेडियो पर चर्चा हुई लेकिन नाम की चर्चा नहीं हुई। मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि रेडियो कुछ खास व्यक्तियों के प्रचार और प्रसार का माध्यम बनकर रह

गया है जिसमें सात या आठ मिनट खास व्यक्तियों के लिए और बाकी दो मिनट दूसरे व्यक्तियों के लिए होते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस ओर आपका अवश्य ध्यान जाना चाहिए।

कल मैंने भी विनियोग विधेयक पर चर्चा की थी और आज फिर कुछ कहना चाहता हूँ। साइन्स और टेक्नोलाजी डिपार्टमेंट की स्टेप की एक योजना बनी है और उसमें काफी राशि का प्रावधान किया है। 1975-76 के लगभग बिहार में इसी प्रकार की कई योजनाएं चालू की गई थी जिसमें कि एक प्रमुख रूप से इंजीनियरिंग कालेजों में साइन्स एण्ड टेक्नोलाजी एन्टरप्रिन्डोर पार्क से मिलती-जुलती योजना थी। समुचित धन के अभाव में यह योजना सफल नहीं हो सकी लेकिन रांची में यह योजना फल हुई है।

मेरा आपसे आग्रह है कि 31 मार्च से पहले-पहले ऐसा प्रावधान किया जाए जिससे बिहार की यह योजना स्टेप के अन्तर्गत ले लिया जाय। इसके लिए बिहार सरकार को समुचित धन का प्रावधान किया जाय।

इन शब्दों के साथ आपका धन्यवाद करता हूँ और अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : सभापति जी, बजट के बाद सप्लीमेंटरी और ऐक्सेस ग्रान्ट्स दोनों मिला कर 3,000 करोड़ का एक बजट सा ही सरकार ने पेश कर दिया। यह सप्लीमेंटरी डिमान्ड्स नहीं है बल्कि एक बजट ही है। पुलिस पर खर्चा बढ़ रहा है और साथ ही अपराध भी बढ़ रहे हैं। न्यायालय बढ़ रहे हैं लेकिन फैसले नहीं हो रहे हैं। हमने 20 हजार करोड़ रु० पब्लिक अन्डरटेकिंग में लगाया, लेकिन उसका कितना लाभ मिल रहा है? अगर 10 परसेंट के हिसाब से ही लाभ मिलता तो 2,000 करोड़ रु० प्रतिवर्ष मिलता। लेकिन ऐसा नहीं है। कोई भी पब्लिक अन्डरटेकिंग या कारपोरेशन ऐसी नहीं है जिसमें घाटा न हो। हमने एन० टी० सी० की स्थापना की और सोचा था कि सस्ता कपड़ा गांवों में लोगों को मिलेगा। आज उसमें 100 करोड़ रु० का घाटा है और गरीबों को कपड़ा नसीब नहीं होता। जूट कारपोरेशन में घाटा, राज्यों में जितने बिजली बोर्ड हैं उनमें करोड़ों रु० का घाटा, सारे राज्यों की स्टेट ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन्स में घाटा है। हमें सोचना होगा कि हम कहां जा रहे हैं? केवल बजट बना देने से या कुछ बातें कह देने से 68 करोड़ जनता को उत्तर दे सकेंगे?

हमने पंचवर्षीय योजना पूरी की। उस पर इकोनामिक और साइंटिफिक रिसर्व फाउन्डेसन हाउस, नई दिल्ली ने रिचर्स की, जिससे मालूम होता है कि जो हमारे प्लान थे और टारगेट थे उनके पूरा न होने के कारण, योजनाओं को अचीव न करने के कारण हमारी उपलब्धि न होने के कारण :

“योजना के कार्यान्वयन में हुए विलम्ब से उत्पादन, नियोजन, निर्यात आदि की भारी हानि हुई है। राष्ट्रीय आय में 1,20,082 करोड़ रु० की, निर्यात में 9,600 करोड़ रु० की, खाद्यान्न उत्पादन में 540 लाख टन की, सीमेंट उत्पादन में 130 लाख टन की कमी रही है। पांचवीं योजना की समाप्ति पर 144 लाख बेरोजगार व्यक्ति थे।”

सारी योजनाओं में जो हमने धनराशि लगाई थी और जो आशा करते थे, वह हमें नहीं मिला। सरकार कोई रास्ता ढूंढेगी। हमने एक नारा दिया कि पब्लिक अन्डर टेकिंग्स के कारण जो रिसोर्सेज

पैदा होंगे उससे हमारी दौलत बढ़ेगी। लेकिन आज क्या हो रहा है। 20,000 करोड़ रुपये लगाने के बाद भी कुछ लाभ नहीं हाथ आया। इसका कारण यह है कि हमारी प्लानिंग और टारगेट में बड़ा अंतर रहता है।

राजस्थान में बिजली की भारी कमी है जिसके कारण लाखों काश्तकारों को करोड़ों रु० का नुकसान हो गया है। गवर्नमेंट मिनिमम चार्ज वसूल करना चाहती है।

“परमाणु ऊर्जा संयंत्र देश के आर्थिक संसाधनों पर एक बोझ बन गए हैं। राजस्थान में राणा प्रताप सागर स्थित दो यूनिटों में पिछले 10 वर्षों में 245 बार काम बंद हुआ अर्थात् प्रत्येक 14 दिन में औसतन एक बार। दूसरी यूनिट में चालू होने के 9 महीनों के भीतर 22 बार काम बंद हो चुका है और पिछले वर्ष के अन्त तक संयंत्र में 1200 इनीजनियरी परिवर्तन किए गए। यूनिट न० I में प्रतिदिन जब पूरी बिजली होती है, डिजाइन परिवर्तन होता है। छल मिलाकर राजस्थान परमाणु बिजली संयंत्र के बंद होने से राजकोष को प्रतिदिन 29 लाख रु० की हानि होती है और जबकि क्षमता का केवल 40 प्रतिशत विद्युत उत्पादन हो रहा है।”

राजस्थान में 29 लाख का घाटा हो रहा है और 40 परसेंट यूटिलाइजेशन नहीं। सवाल यह है कि यह जो पैसा इकट्ठा किया जाता है, इस दौलत का एक-एक पैसे का हिसाब भारत की जनता को हमें देना पड़ता है। हमारे अटॉमिक पावर प्लान्ट से बिजली पैदा नहीं होती है।

हम कहना चाहते थे कि हमारा खर्चा बढ़ रहा है, लेकिन हमारे वित्त मंत्री ने अपने भाषण में कहा था कि खर्चा कम हो रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि आज सर्विसेज पर खर्चा हो रहा है। मैन-पावर का पूरा यूटिलाइजेशन होता है या नहीं? मेरे कहने का मतलब यह है कि हमारी सर्विसेज ठीक काम करती हैं या नहीं? सारे आफिसेज में एक क्लर्क ढाई घंटे काम नहीं करता है और सवाल यह होता है कि आप तनख्वाह बढ़ाइये। मंहगाई बढ़ गई है, लोगों का पैसा बढ़ गया है लेकिन जो गांव में रहने वाला काश्तकार है, खेत में काम करने वाला गरीब मजदूर है, आज हिन्दुस्तान में उन लोगों की क्या हालत होगी? आज सरकार की कोई वेज पालिसी नहीं बनी, एजूकेशन पालिसी नहीं बनी। आज लाखों विद्यार्थी कालेज से पढ़कर अन-एम्पलायड रहते हैं। कालेज में विद्यार्थियों पर जो चर्चा होता है, उसका कौन जिम्मेवार है? लाखों की संख्या में हमारी भावी पीढ़ी के लोग कालेज से निकलते हैं चाहे जवाहर लाल नेहरू यूनीवर्सिटी हो या बी० एच० यू० हो या कोई हो। सबसे विद्यार्थी पढ़कर निकल रहे हैं। लेकिन गांव में हमने कांस्टीयूशन में रखा था कि 5 से 11 कक्षा तक कम्पलसरी एजूकेशन होगी, लेकिन टारगेट बनाने के बाद उसको एचीव न करना, यह सबसे बड़ी कमजोरी देश की है।

फैमिली प्लानिंग के बारे में मैं आज तक समझ नहीं पाया। हम मानते हैं कि फैमिली प्लानिंग जरूरी है, लेकिन सरकार उसके लिए क्यों नहीं कानून बनाती, क्यों हिचकती है। फैमिली प्लानिंग के लिए इन्सैटिव देने का क्या तरीका है। यह 150 या 200 रुपया जो देते हैं, यह उसकी जेब में जाता है या नहीं, यह मैं नहीं कहता, लेकिन एक कोड बनना चाहिए, कानून बनना चाहिए और उसके जरिये फैमिली प्लानिंग होनी चाहिए चाहे कोई किसी जाति का हो, वर्ग का हो या मजहब का हो। यह कम्पल-

सरी होना चाहिए। सरकार धन देकर कब तक फैसिली प्लानिंग कराएगी? वे लोग रुपया ले जाते हैं लेकिन कई बार उन लोगों के आपरेशन हो जाते हैं जिनका होना जरूरी नहीं होता।

सभापति महोदय (श्री एफ० एच० मोहसिन): श्री डागा, आप बजट पर पहले ही बोल चुके हैं। मेरे विचार में आपको बोलने के लिए दिया गया समय पूरा हो चुका है।

श्री मूलचन्द डागा: मैं समाप्त कर रहा हूँ। मैं यही कहना चाहता हूँ कि कानून बनाकर फेमिली प्लानिंग कराई जानी चाहिए। इसके साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो रुपया आप रखते हैं उसका पूरा यूटिलाइजेशन नहीं होता है। सर्विसेज में जो आपकी मैन-पावर सरप्लस में है उसपर आपका कोई चेक नहीं है। इसके लिए सख्त कदम उठाए जाने चाहिए। साथ ही हम जो लगातार पब्लिक सेक्टर पब्लिक अण्डरटेकिंगज का नारा लगाते रहते हैं उस पर भी पुनर्विचार होना चाहिए तथा प्राईवेट अण्डरटेकिंगज को भी मदद दी जानी चाहिए ताकि वह आगे बढ़ें और देश की तरक्की कर सकें।

श्री सत्यनारायण जटिया (उज्जैन): सभापति जी, सदन के समक्ष अभी अनेक विषयों पर चर्चा की गई है। सरकार अपनी नीति बनाती है और नए-नए नारे देती है परन्तु जब तक उस नीति और नारे का पालन करने के लिए दृढ़ निश्चय और संकल्प न हो, तब तक कोई लाभ नहीं हो सकता है। सरकार ने अपनी नीतियों को सूत्रबद्ध प्रस्तुत करने का प्रयास किया है। 1 जुलाई, 1975 को बीससूत्री कार्यक्रम जारी किया गया था। उसमें चार सूत्र और जुड़े थे। उन 24 सूत्रों को लागू किए बिना एक नया बीससूत्री कार्यक्रम जारी किया गया। इस कार्यक्रम की प्रस्तावना से यह बात स्पष्ट है कि उसके माध्यम से सरकार आर्थिक और सामाजिक न्याय के लिए राष्ट्रीय कार्यक्रम लागू करना चाहती है। इस कार्यक्रम से किसी का विरोध नहीं हो सकता है किन्तु इस कार्यक्रम के चलते एक वर्ष बीत गया—इस दौरान सरकार की क्या उपलब्धि रही, यह एक विचारणीय प्रश्न है। सामाजिक और आर्थिक न्याय की बात तो सरकार जरूर करती है, किन्तु वह न्याय मिलता नहीं है। आज भी इस देश में करोड़ों लोग ऐसे हैं जिनके लिए शिक्षा प्राप्त करना तथा रोजगार प्राप्त करने का कोई अवसर नहीं है। यद्यपि आपने छोटे-छोटे लोगों को रोजगार दिलाने के लिए बैंकों से लोन दिलाने की व्यवस्था की है किन्तु बैंकों की स्थिति यह है कि गरीब आदमी जब बैंकों में सहायता प्राप्त करने के लिए जाता है तो उसको बैंकों के दरवाजे बन्द मिलते हैं। ऐसी स्थिति में आपकी इन सारी योजनाओं का लाभ सामान्य जनता तक नहीं पहुंचता है। इसलिए आप कितना आर्थिक और सामाजिक न्याय दे पाए हैं—यह विचारणीय प्रश्न है।

आज जीवनोपयोगी वस्तुयें लगातार मंहगी होती जा रही हैं। सरकार कहती रहती है कि वह सारी चीजें कम कीमत पर सामान्य जनता को उपलब्ध करायेगी फिर मंहगाई क्यों बढ़ती जा रही है? सरकार का कहना है कि वह कमजोर वर्गों के लाभ के लिए काम कर रही है फिर यह प्राइस इन्डेक्स क्यों बढ़ता जा रहा है? पिछले समय के परिणाम देखते हुए यह मानने के लिए मजबूर होना पड़ रहा है कि आपने जो भी बातें कही हैं उनका सामान्य जन-जीवन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ रहा है। आज रुपये की क्रय शक्ति कम हो रही है और मंहगाई बढ़ रही है लेकिन उसके अनुपात में आमदनी नहीं बढ़ी है। अतः निश्चित रूप से यह कहा जा सकता है कि आपके जो नारे हैं उनका कोई अर्थ नहीं है। वास्तव में अगर आप इन सिद्धांतों पर विश्वास करते हैं तो आपको विचार करना पड़ेगा कि इन बातों को पूरा करने के लिए आप क्या करना चाहते हैं।

आपने अपने बीस सूत्री कार्यक्रम में कहा है कि हम सिंचाई की क्षमता को बढ़ाना चाहते हैं। यह तो सही है कि सिंचाई की क्षमता को चाहिए, लेकिन क्या वह बढ़ी है? यदि हम पिछले वर्षों की तुलना करें, तो 78-79 की तुलनामें इस वर्ष जो उत्पादन हुआ है, वह बहुत कम है। यदि उत्पादन ज्यादा हुआ है, तो देश में अकाल की स्थिति क्यों है, देश में खाद्यान्न का अभाव क्यों है? हमें बाहर के देशों से खाद्यान्न क्यों मांगना पड़ रहा है मेरा कहना है कि इस प्रकार से बात बनने वाली नहीं है। सिंचाई की योजनायें अपने निर्धारित समय में पूरी नहीं हो रही है। इसके कारण विभिन्न प्रदेशों में जो विकास होना चाहिए, सिंचाई की दर बढ़नी चाहिए, वह नहीं बढ़ पा रही है। मध्य प्रदेश में बानसागर योजना पर काम नहीं चल रहा है। जिस गति से काम किया जाना चाहिए, वह नहीं हो रहा है। नर्मदा सागर योजना का काम भी नहीं हो पाया है। हो सकता है कि धनाभाव के कारण काम नहीं चल रहा है। लेकिन काम नहीं चल रहा है। गुजरात में कुछ काम हुआ है, लेकिन मध्य प्रदेश की योजनाओं को गति नहीं मिल पा रही है।

आपने कहा है कि अनुसूचित जाति और जन-जाति के लोगों के विकास के लिए हम कार्यक्रम को आगे बढ़ाना चाहते हैं। कौन रोक सकता है? अनुसूचित जाति और जन-जाति के विकास के नाम पर कितने लोग गलत काम कर रहे हैं। राहत उनको नहीं पहुंच पा रही है। उनके नाम पर कितने ही लोग अपना स्वार्थ पूरा करते हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि नौकरी के अन्दर जो रिजर्वेशन है, वह भी अभी तक पूरा नहीं किया गया है। उसमें अभी भी काफी परसेंटेज रिजर्वेशन का बाकी है। जो स्थान खाली हैं, उन स्थानों में लोगों को मौका मिल पाएगा, ऐसी अपेक्षा नहीं बन पाई है। जो वनवासी वनों में रहते हैं, उनके साथ कितना अन्याय और अत्याचार हो रहा है—यह कहने की बात नहीं है। इस प्रकार की स्थिति सारे देश के अन्दर बढ़ रही है। मध्य प्रदेश के बस्तर और जगदलपुर में भी यही स्थिति है। इन स्थानों में हरिजनों, आदिवासियों की स्थिति किसी से छिपी नहीं है।

आपने यह भी कहा है कि दूर दराज के इलाकों में पीने का पानी मुहैया करायेंगे। आप दूर-दराज के इलाकों को छोड़िए, आपने दिल्ली में भी पानी उपलब्ध नहीं कराया है। आज ही सुबह दिल्ली में बाहर से कुछ लोग हमारे यहां आए और कहा कि आप तो संसद सदस्य हैं, आपके यहां तो पानी जरूर मिल जाएगा। पता लगा कि पानी न यहां है और न वहां है। श्रीमान्, सरकार के अन्दर कितना पानी है? सरकार का पानी समाप्त हो गया है। सरकार के संकल्प आदि कमजोर हो गए हैं। प्रकृति ने हमें हवा दी है मुफ्त में। पीने के पानी को मुहैया कराना तो सरकार का काम है। सरकार की पहले ही व्यवस्था कमजोर है, सरकार यहां पीने का पानी उपलब्ध नहीं करा पाई है, तो दूर दराज के इलाकों में क्या करा पाएगी। मध्य प्रदेश में 40 हजार से अधिक गांवों में पीने का पानी नहीं है, जो कि सरकार को पहुंचाना चाहिए। गांवों की पद यात्रा के दौरान मुझे पता चला कि एक गांव में, जहां की आबादी 1500 से ज्यादा थी, वहां भी पीने का पानी नहीं है। नदी का पानी है, नदी से किस प्रकार पानी को ले जाया जाए, किस प्रकार जीवन निर्वाह किया जाए, यह सोचने वाली बात है। मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि कम से कम दूर दराज के इलाकों में अपने संकल्प को सामने रखकर, अपनी योजनाओं को निश्चित करते हुए, सरकार का यह परम कर्तव्य है कि पीने के पानी को उपलब्ध कराया जाए। इस काम के लिए सरकार को कटिबद्ध होना चाहिए।

झुग्गी-झोंपड़ी में रहने वालों को अच्छे मकान की बात है। यदि आप जाकर मकान के निर्माण

की स्थिति को देखें, तो ऐसा निर्माण किया जाता है कि एक बरसात से दूसरी बरसात तक टिक नहीं पाता है। दीवारें धराशायी हो जाती हैं। यह स्थिति मैंने प्रत्यक्ष रूप से देखी है। सरकार की मंशा ऐसी है? सरकार अपने वायदों का पालन नहीं कर सकी है।

बिजली के संबंध में आपने कहा है कि हम बिजली का उत्पादन बढ़ाना चाहते हैं। निश्चित रूप से उत्पादन बढ़ाना चाहिए। किसी भी प्रगतिशील देश के लिए, विकासशील देश के लिए बिजली के उत्पादन की आवश्यकता अवश्य होगी। देख रेख में कमी अथवा किसी और वजह से कई-कई दिनों तक इकाइयां बन्द हो जाती हैं। जब सरकार की बिजली की इकाई बन्द हो जाती है तो निश्चित रूप से उसका प्रभाव उद्योगों पर पड़ता है। सन् 1982 को उत्पादन-वर्ष मनाया गया लेकिन उत्पादन कितना हुआ? इन सब बातों पर आपको विचार करने की आवश्यकता है। और आपने कहा कि हम गांवों तक बिजली पहुंचाएंगे परन्तु गांवों तक बिजली पहुंचने की बात भ्रम मात्र है। मैं उज्जैन संसदीय क्षेत्र से आता हूं। वहां के लिए कहा जाता है कि सारे गांवों तक बिजली पहुंचा दी गई है किन्तु वहां सारे गांवों में प्रकाश नहीं पहुंचा है। गांवों के लोगों को जिनको कि सही माइनों में बिजली मिलनी चाहिए थी, वह उन्हें आज तक नहीं मिल पाई है। आप गांवों तक बिजली निश्चित रूप से पहुंचाइये जिससे कि गांव के लोग जीविका के लिए बिजली का उपयोग प्राप्त कर सकें।

महिलाओं और बच्चों के कल्याण की बात कही गई है। यह बहुत सुन्दर बात है परन्तु महिलाओं और बच्चों की, जिनकी कि उन्नत काम करने की नहीं होती है, उन्हें काम करने के लिए मजबूर होना पड़ता है। जिस बच्चे को स्कूल में पढ़ना-लिखना चाहिए, जिस महिला को अपने घर पर अपने बच्चों की शिक्षा-दीक्षा, पालन पोषण की देखभाल करनी चाहिए, उन्हें मजदूरी करने पर मजबूर होना पड़ता है। इस पर भी सरकार को ध्यान देना चाहिए।

सभापति जी, उचित दर की दुकानों की बात कही गई है। उचित दर की दुकानों से उपभोक्ताओं को जो सामान मिलता है वह घटिया किस्म का सामान मिलता है और वह काफी महंगा होता है जो कि गरीब आदमी की खरीद के बाहर होता है मैं कहना चाहूंगा कि मध्यप्रदेश में 6 लाख बोरी गेहूं उचित दर की दुकानों के माध्यम से उपभोक्ताओं में वितरण के लिए एफ० सी० आई० के गोदामों में रखा हुआ है। वह गेहूं खाने वाला नहीं है। वह गेहूं सड़ा, गला, सीलन भरा है। ऐसा गेहूं उपभोक्ताओं को उचित दर की दुकानों के माध्यम से उपभोक्ताओं को मिलता है। सरकार को इन सब बातों पर विचार करना चाहिए और अपनी गलत नीतियों को ठीक करना चाहिए।

मध्य प्रदेश के अन्दर कई लोगों का अपहरण हो चुका है। उनके परिवार के लोगों की स्थिति आज खराब है। सरकार को नागरिकों को पूरी सुरक्षा की व्यवस्था करनी चाहिए। सुरक्षा प्रदान करने के जो आपने कार्यक्रम रखे हैं उनके परिचालन पर भी आपको पूरा ध्यान देना चाहिए। तभी जाकर देश के लोगों को कुछ लाभ हो सकेगा अन्यथा ये बातें ऐसे ही कागजों पर रह जायेंगी।

इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री के० लक्ष्मण (तुमकुर) महोदय, अनुपूरक मांगों पर इन चर्चाओं से कई कहावतें स्मरण हो आती हैं। रवीन्द्र नाथ टैगोर ने अपनी एक कविता में कहा है कि अकाल की स्थिति में भूख और खोज उन

व्यक्तियों को जिनके पास भोजन व पानी है, इन्हें उन व्यक्तियों के साथ बांटकर खाने पर बाध्य करेंगी जिनके पास ये नहीं हैं। उस संत कवि के ये शब्द उसके अपने राज्य पश्चिम बंगाल में ही सच हो गए हैं। मैं ऐसा इसलिए कह रहा हूँ कि हम बार-बार योजना और कार्य निष्पादन की बात करते हैं। योजना एवं कार्य-निष्पादन को पिछले बजट में किए गए आवंटन और फिजूलखर्ची तथा प्राप्त परिणामों के परि-प्रेक्ष्य में देखना होगा। इस विषय पर बोलने के लिए मेरे पास उपलब्ध समय की कमी को देखते हुए, मैं केवल कतिपय अति महत्वपूर्ण आर्थिक मुद्दों को ही लूंगा जिनका हमारे देश को सामना करना पड़ रहा है, विशेष तौर पर हमारे देश के दक्षिणी भागों में आज हम क्षेत्रीय राजनीतिक दलों की संख्या में भारी वृद्धि को देख रहे हैं। हमें मालूम नहीं कि आर्थिक लक्ष्यों की पूर्ति हेतु उनकी राजनैतिक इच्छा क्या है। ये क्षेत्रीय राजनैतिक दल, इनका कार्यचालन, इनकी कार्य पद्धति और इनके दर्शन से उस एकता व प्रगति को खतरा हो जाएगा जो हमने प्राप्त की है। उनकी कोई आर्थिक विचारधारा नहीं है। दक्षिणी राज्यों में हम इस प्रकार की गतिविधियां देख रहे हैं जिनसे अन्ततः इस देश की एकता व प्रभुसत्ता को खतरा पैदा हो जाएगा। उन्होंने जिस प्रकार की राजनैतिक विचारधारा को फैलाया है और उन्होंने जो आर्थिक कार्य सोचे हैं वे उस राजनैतिक विचारधारा के लिए अत्यधिक खतरनाक हैं जो इस देश को इकट्ठा रखे हुए हैं और जिससे उत्तर और दक्षिण के बीच संतुलित आर्थिक विकास का वातावरण उत्पन्न हुआ है। उदाहरण के लिए कर्नाटक को लीजिए। वर्तमान जनता सरकार ने ऐसी अनेक आर्थिक नीतियों एवं ऐसे कार्यक्रमों को हटा दिया है जिन्हें भारत सरकार ने विशेष तौर पर 20 सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत शुरू किया था। यह एक अत्यन्त गम्भीर मामला है।

आज दक्षिण में चाहे वह आंध्र प्रदेश हो, तमिलनाडु हो या कर्नाटक हो, क्षेत्रीय दल सत्ता में हैं। हमें चिंता है कि समूचे दक्षिण में पानी की कमी है, औद्योगिक विकास की दर बहुत कम है या आर्थिक ठहराव पैदा हो गया है। ये बहुत ही गम्भीर समस्याएं हैं। अनेक महत्वपूर्ण मुद्दों पर लोगों की भावनाओं को उभार कर ये क्षेत्रीय दल सत्ता में आए हैं। ये देश को खतरे में डाल देंगे। उनका जिस राजनैतिक विचारधारा में विश्वास है उसी के कारण वे अब आर्थिक स्वतंत्रता की मांग कर रहे हैं। हमें इस बारे में आश्चर्यचकित नहीं होना चाहिए, यदि निकट भविष्य में ये दल, विशेष रूप से नाजुक मसलों पर लोगों की भावनाओं को भड़का कर यह मांग करें कि उन्हें अपने क्षेत्र में राजनीतिक स्वाधीनता प्रदान की जाए। इसलिए यदि उन्हें अब आर्थिक स्वतंत्रता दी जाती है तो अन्ततः इससे इस राष्ट्र की प्रभुसत्ता खत्म हो जाएगी। इसलिए राष्ट्र को एकीकृत बनाये रखने के लिए आर्थिक निर्भरता आवश्यक है।

दक्षिणी राज्यों की कई समस्याओं पर केन्द्र ने ध्यान नहीं दिया है। कई क्षेत्रों में खोज की गई है। इन राज्यों में पानी की कमी को ही लीजिए। भारत सरकार को इस समस्या के हल के लिए शीघ्र उपाय करने चाहिए। विभिन्न कारणों की वजह से दक्षिण में सूखे की स्थिति काफी चिंताजनक है। दक्षिण पूर्व मानसून के साथ-साथ पूर्वोत्तर मानसून के न आने के कारण कर्नाटक में सूखे की स्थिति अत्यधिक गंभीर हो गई है वहां ऐसा सूखा कभी नहीं पड़ा। इससे राज्य के कृषि उत्पादन पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है और मानसून की असफलता तो अब तक एक नियमित बात हो गई है। यदि आप 20 वर्ष की अवधि की देखें तो उनमें से 14 वर्षों से इस क्षेत्र में सूखा पड़ा है।

जनता के कष्टों को दूर करने के लिए भारत सरकार ने कौन से आर्थिक राहत उपाय किए हैं। पानी की कमी वाले क्षेत्र में पानी के वितरण के प्रश्न को लें या काबेरी जल विवाद को लें। भारत सर-

कार ने अभी तक इस बारे में कुछ भी नहीं किया है। इस भेदभाव पूर्ण रवैये के कारण लोग राज्यों को छोड़कर जा रहे हैं क्योंकि वे वहां भुखमरी का सामना कर रहे हैं। कई वर्ष से यह बात इस सदन में तथा बाहर भी उठाई गई है लेकिन इस पर ध्यान नहीं दिया गया है।

गैर-योजना सिंचाई परियोजनाओं को ही लीजिए। कर्नाटक में बड़ी तथा मझली सिंचाई परियोजनाओं में लोगों को रोजगार मिल सकता है। यदि इन पर काम किया जाय तो लोगों को पानी मिलेगा और इससे हरित क्रांति लाने में सहायता मिलेगी।

26-2-83 के "हिन्दू" अखबार में प्रकाशित एक समाचार में यह कहा गया है :

“तथापि, इस बीच और बड़ी तथा मझली सिंचाई योजनाओं पर कार्य किया जाना चाहिए और अपर कृष्णा और काबेरी परियोजना तथा काबिनी, हेमवती और हारंगी जैसी बड़ी योजनाओं पर काम में तेजी लानी है। इन सभी परियोजनाओं से कुल सिंचाई की क्षमता 36.16 लाख हेक्टेयर क्षेत्र के लिए उपलब्ध हो जाने की संभावना है जो लगभग 100 लाख हेक्टेयर कृषि क्षेत्र का 36.7 प्रतिशत होगा।”

इस प्रकार आप देख सकते हैं कि देश के इस क्षेत्र में प्राकृतिक संसाधन उपलब्ध हैं। प्रश्न यह है कि जल वितरण क्यों नहीं किया गया और जल विवाद का समाधान क्यों नहीं किया गया है। आप तो ऋण देते हैं उनसे इन चीजों के बारे में स्थायी उपाय किये जाने चाहिए और उस राज्य में जनता पार्टी के सत्ता में आने के बाद से वे हेमवती परियोजना को तथा कई अन्य उन परियोजनाओं को टाला जा रहा है जिन्हें पिछली सरकार ने हाथ में लिया था। इसलिए, हमें क्षेत्रीय पार्टियों और उनके आर्थिक दर्शन के बारे में भी कुछ आशंका है। यहां तक कि वे 20 सूत्री कार्यक्रम के क्रियान्वयन के बारे में भी आनाकानी कर रहे हैं और वास्तव में उन्होंने भारत सरकार के इस 20 सूत्री कार्यक्रम को निष्प्रभावी कर दिया है।

एक बात और मैं कहना चाहूंगा। हमारे वरिष्ठ मंत्री श्री वेंकटरामन यहां उपस्थित हैं, वे वित्त मंत्री रहे थे और उन्हें धनराशि के नियतन के बारे में पूरी जानकारी है। यह विजय नगर इस्पात संयंत्र हमारे कर्नाटक राज्य की रीढ़ की हड्डी के समान है जहां लोगों को काफी रोजगार मिल सकता है तथा बेरोजगारी की समस्या को भी सुलझाया जा सकता है। साथ ही साथ राज्य की अर्थव्यवस्था को भी बढ़ावा दिया जा सकता है। आज इसके बारे में एक रिपोर्ट भी है कि उन दक्षिणी राज्यों में इस्पात असंतुलन हो रहा है, जहां कच्चा माल उपलब्ध है, रेलवे लाइन उपलब्ध है और जन शक्ति भी बहुतायत में है और जहां हर तरह का मूलभूत ढांचा विद्यमान है। इसलिए इस परियोजना में विलम्ब क्यों किया जा रहा है? मैं सीधे सीधे इस प्रश्न को पूछ रहा हूं। दक्षिणी इलाकों में विद्यमान आर्थिक स्थिति पर विचार करते हुए इसके बारे में स्पष्ट उत्तर दिया जाना चाहिए क्योंकि यह चालू परियोजना है और इसलिए धनराशि के आबंटन में विलम्ब नहीं किया जाना चाहिए (व्यवधान) हो सकता है कि तमिलनाडु या आंध्र प्रदेश या कर्नाटक में भी भुखमरी या जल का संकट हो। लगातार सूखा पीड़ित क्षेत्रों के बारे में हम जानते हैं कि पिछले 30 वर्षों से कोई भी स्थायी उपाय नहीं किए गए और धनराशि उपलब्ध नहीं कराई गई और इसलिए कोई भी परियोजना प्रारम्भ नहीं की गई। इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह

नयी परिस्थितियों में जहां क्षेत्रीय पार्टियां इन चीजों को तहस-नहस करने पर तुली हुई हैं, इस स्थिति पर अधिक से अधिक ध्यान दे, नहीं तो इस देश की अखंडता को खतरा पैदा हो जाएगा। इसलिए मुझे आशा है कि वे इस स्थिति के बारे में ध्यान देंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि संपूर्ण दक्षिण की आर्थिक समस्याओं को सुलझाया जाए और इस प्रयोजन के लिए अधिक से अधिक धनराशि आवंटित की जाए।

धन्यवाद।

सभापति महोदय (श्री एफ०एच० मोहसिन) : अब मि० रामावतार शास्त्री बोलेंगे, कृपया कम से कम समय लीजिए।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : आप सिर्फ मुझ पर ही अनुशासन मत लागू कीजिए।

सभापति महोदय (श्री एफ०एच० मोहसिन) : मैं तो प्रत्येक सदस्य के साथ समानता का व्यवहार कर रहा हूं चाहे वह सदस्य सत्ता पक्ष का हो या विपक्ष का। इससे मुझे कोई मतलब नहीं।

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पट्टाभिरामा राव) : महोदय, वे पहले बोल चुके हैं।

सभापति महोदय (श्री एफ०एच० मोहसिन) : मुझे बताया गया है आप पहले ही बोल चुके हैं।

श्री रामावतार शास्त्री : जी, नहीं।

सभापति महोदय (श्री एफ०एच० मोहसिन) : मेरा ख्याल है कि श्री इन्द्रजीत गुप्त बोल चुके हैं।

श्री रामावतार शास्त्री : जी, हां। अन्यथा मैं नहीं बोलता। मैंने विनियोग विधेयक पर बोला था। सुबह मेरी पार्टी का कोई भी सदस्य नहीं था, अन्यथा वही बोला होता।

सभापति महोदय (श्री एफ०एच० मोहसिन) : ठीक है, अब आप अपना भाषण कर सकते हैं।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति जी, 1982-83 के अनुदानों की पूरक मांगों के संदर्भ में इतना ही निवेदन करना चाहता हूं कि केरोसीन तेल की दोहरी मूल्य नीति को समाप्त करके आपने अच्छा काम किया है। लेकिन 10 पैसे की वृद्धि जो आपने कर दी उसका कोई औचित्य नहीं बताया, जो कि आपको बताना चाहिए। आपने सुना कि आपके द्वारा तेल के दाम में कमी किए जाने की वजह से आपको काफी धन की बचत होगी। फिर ऐसी स्थिति में गरीबों पर 10 पैसे और बढ़ा देना मैं मुनासिब नहीं समझता। इसको आपको वापस लेना चाहिए।

दूसरी बात मैं संचार मंत्रालय के बारे में कहना चाहता हूं। आप जानते हैं टेलीफोनों की स्थिति कैसी है। इस सदन में उस पर अलग से बहस भी नहीं होगी। दिल्ली में और पूरे देश में हालत खराब है और पटना में सबसे ज्यादा खराब है। आधे से ज्यादा टेलीफोन आउट ऑफ ऑर्डर हैं। टेलीफोन एड-वाइजरी कमेटी में हम कुछ कहते हैं तो उल्टा सीधा जवाब हमें दे दिया जाता है।

डाक व्यवस्था कितनी गड़बड़ है। चिट्ठियां समय पर नहीं पहुंचती हैं और मैं पहले भी कह

चुका हूँ और आज भी कहना चाहता हूँ कि महीनों लग जाते हैं डाक पहुंचने में। मैंने स्वयं 30 दिसम्बर 1982 को एक बधाई कार्ड भेजा लेकिन वह आज तक नहीं पहुंचा और उसे अपनी बेटी के पास भेजा था। एम०पी० की बेटी को भेजा गया, पता सही लिखा, लेकिन वह आज तक नहीं पहुंचा। क्या हालत है इस विभाग की, आप स्वयं देख लें। अगर टिकट नहीं लगाता तो शायद आप पहुंचा देते। इसलिए इस विभाग को कसिए। जब आप पैसा ले रहे हैं तो काम भी होना चाहिए। टेलीफोन और डाक व्यवस्था को देखिये।

हमारे यहां आर०एम०एस० के कुछ सेक्शन को बन्द कर दिया गया एम्पलाईज ने आन्दोलन किया तो आपने 49 टेम्पोरेरी एम्पलाईज को डिसमिस कर दिया पटना में और 529 कर्मचारियों का ब्रैक इन सर्विस कर दिया। आपकी तलवार गरीबों और मेहनत करने वालों पर ज्यादा चलती है, बड़े लोगों पर नहीं चलती है।

लगता है कि शिक्षा पर भी विचार होगा या नहीं। किसी ने कहा कि शिक्षण संस्थाओं में स्थिति बड़ी ही भयावह है, हत्याएँ हो रही हैं। खुद पटना यूनिवर्सिटी में कुछ दिन पहले 3, 4 छात्रों की हत्या हुई। पटना विश्वविद्यालय में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के लोग सब चीजों का पता लगाने के लिए गए थे, वहां के छात्रों और अध्यापकों ने मांग की कि इस यूनिवर्सिटी को थोड़ा अच्छा बनाने के लिए केन्द्रीय विश्वविद्यालय में परिवर्तित कर दो। इस सदन में बार-बार सवाल उठाया जाता है कि जगह-जगह केन्द्रीय विश्वविद्यालय बनाइये। लेकिन उस तरफ आपका ध्यान नहीं जाता।

पेंसनर्स की स्थिति क्या है? हम लोग चिट्ठी भी लिखते हैं आप उनका जवाब भी देते हैं, कभी-कभी उनकी राशि भी बढ़ाई है, फिर भी उनके बहुत सारे सवाल हैं। मैंने कल स्वतन्त्रता सेनानियों का सवाल उठाया था। आपने कहा सरकार विचार कर रही है। महंगाई को देखते हुए उसमें भी कुछ वृद्धि की जाय। लेकिन स्वतन्त्रता सेनानियों से संबंधित जो आपके कार्यालय हैं राज्यों में और यहां लोकनायक भवन में, वे भ्रष्टाचार के अड्डे हैं।

हमारे स्वतन्त्रता सेनानी यहां आते हैं, बिहार में वे एक हजार रुपये देते हैं, उनका नाम गलत हो या सही, उनका नाम रिकमेंड होकर यहां आ जाता है। यहां भी वह एक हजार रुपया देते हैं और उनको पेंशन की रकम मिल जाती है। वह वास्तव में स्वतन्त्रता सेनानी नहीं होते हैं। इस तरह की चीज यहां हो रही है। 1 लाख 90 हजार दरखास्तें आई हैं, इसमें बहुत बड़ी तादाद ऐसे लोगों की है जो घूस देकर अपना काम करा कर ले जाते हैं।

प्रो० सत्यदेव सिंह (छपरा) : माननीय सदस्य कहते हैं कि पटना में एक हजार रुपया रिश्वत दी जाती है और यहां भी दी जाती है। जब इनको मालूम है तो इन्होंने क्या कदम उठाया ?

श्री रामावतार शास्त्री : ऐसे लोगों को आप शील्ड मत कीजिए।

प्रो० सत्यदेव सिंह : अगर ऐसा होता है तो हमें यह पूछने का हक है कि उसमें आप क्या करते हैं।

श्री रामावतार शास्त्री : आप प्राइममिनिस्टर से पूछिये, मैंने उनको पत्र लिखा है। भ्रष्टाचारियों की मदद आप करते हैं।

डा० कृपासिन्धु भोई (संबलपुर) : महोदय, इस तरह की भद्दी टिप्पणी नहीं की जानी चाहिए।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं अपने अनुभव पर कहता हूँ, मैं प्रूफ कर सकता हूँ। आप स्वतंत्रता सेनानी नहीं हैं, इसलिए आप यह जानते नहीं हैं।

प्रो० सत्यदेव सिंह : मैं सिद्ध नहीं कराना चाहता, मैं इसका उन्मूलन कराना चाहता हूँ।

श्री रामावतार शास्त्री : मैंने आपके प्रधान मंत्री, गृह-मंत्री को लिखा है। मैं इसमें और क्या कर सकता हूँ ? उन्होंने कोई कदम नहीं उठाया है।

प्रो० सत्यदेव सिंह : प्रधान मंत्री की जानकारी में होता तो इस पर जरूर कदम उठाया जाता।

श्री रामावतार शास्त्री : प्रधान मंत्री अगर कदम नहीं उठातीं तो क्या मैं यहां कहूंगा नहीं ? आप उनसे डर सकते हैं।

प्रो० सत्यदेव सिंह : डरने की बात नहीं है।

सभापति महोदय (एफ०एच० मोहसिन) : इस तरह से बातचीत जारी नहीं रह सकती। आप मुझे बोलने दें। जो कुछ आपने कहना है किसी और मौके पर कहिए।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं यही कह रहा था कि जाली स्वतंत्रता सेनानियों के बारे में ठीक से छान-बीन होनी चाहिए। दफतरों में व्याप्त भ्रष्टाचार का अन्त होना चाहिए। खुद हमारे क्षेत्र के लोग आए हैं, जिन्होंने पसीना भी नहीं बहाया और यहां हजार रुपया रिश्वत देकर पैशन लेकर चले गये।

प्रो० सत्यदेव सिंह : इनके क्षेत्र के लोग इस तरह का भ्रष्टाचार देश में करवाते हैं।

सभापति महोदय (एफ०एच० मोहसिन) : प्रोफेसर साहब आप उनको बोलने दीजिए।

श्री रामावतार शास्त्री : आपके क्षेत्र में भी हैं और आप मदद करते हैं, मेरी बात का बुरा मत मानिये।

सभापति महोदय (एफ०एच० मोहसिन) : शास्त्री जी, आप इधर मुखातिब होकर कहिए, उधर बहस मत कीजिए।

श्री रामावतार शास्त्री : दिल्ली में एक समयपुर गांव है, वहां ज्यादातर बिहार के झुग्गी-झोंपड़ी वाले रहते हैं। वह वहां नौकरी करते हैं, लेकिन उनकी झोंपड़ियों को जलाकर सैकड़ों-हजारों को बेघर-बार बना दिया गया है। आज तक किसी के खिलाफ भी कोई कार्यवाही नहीं की गई, किसी को गिरफ्तार तक नहीं किया गया। जलाने वाले कौन लोग थे ? भूमिपति, जमीन ज्यादा रखने वाले। इसकी तरफ ध्यान देना चाहिए।

आपका जनगणना विभाग गृह-मंत्रालय में है। हजारों लोग वहां काम करते हैं। आपने उन लोगों से काम लिया और उसके बाद नौकरी से निकाल दिया। हमारे पटना के 2,000 कर्मचारियों को नौकरी से निकाला गया है। बिहार सरकार ने कहा कि नौकरी देंगे, लेकिन आज तक एक को भी जगह नहीं दी गई। यह 1982 के फरवरी-मई का वाक्या है, लेकिन अभी तक किसी को नौकरी नहीं

दी गई। आप कहते कुछ हैं और करते कुछ हैं। मेरा निवेदन है कि जो कहिए, वह करिये।

पीने के पानी का मैं जिक्र करना चाहता हूँ। अभी लाखों गांव ऐसे हैं जहां पीने का पानी नहीं है, उनकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिए। गरीब तबके के लिए मकान बनने चाहिए। 20-सूत्री कार्यक्रम में आप 10 हजार करोड़ रुपया खर्च करने जा रहे हैं, उसका सदुपयोग होना चाहिए। बहुत सारे काम ऐसे हैं अगर ईमानदारी से किए जाएं तो उसका लाभ जनता को होगा, लेकिन लूटने वालों की फौज मत इकट्ठी कीजिए। एक तो आप सभी दलों के मेम्बरों को कार्यान्वयन समिति में नहीं लेते हैं, अपने ही दल के मेम्बरों को भर देते हैं और वे लोग सिर्फ लूटने के चक्कर में रहते हैं। (व्यवधान) मैं तो मेम्बर हूँ इसीलिए बोल रहा हूँ लेकिन सभी दलों के मेम्बरों को आपने नहीं रखा है। इसलिए आप सभी दलों के मेम्बरों को रखिए, उनकी सेवाओं का सदुपयोग कीजिए। गरीब तबके के जो लोग हैं, हरिजन आदिवासी, उनके कल्याण के लिए यह पैसा रखा गया है, बड़े-बड़े लोगों के गुलछरें उड़ाने के लिए नहीं रखा गया है।

एग्रीकल्चर मिनिस्ट्री के सम्बन्ध में भी आपने मांग रखी है। पटना में राष्ट्रपति जी गए थे और 12 फरवरी को उन्होंने वहां पर इन्दिरा गांधी आयुर्विज्ञान संस्थान की नींव डाली। इस प्रकार का अस्पताल वहां पर बने—इसका हम स्वागत करते हैं क्योंकि सभी लोग इलाज के लिए दिल्ली नहीं आ सकते हैं। ज्यादातर बिहार के लोग ही यहां पर आते हैं क्योंकि वही ज्यादा गरीब हैं। यहां पर डाक्टर लोग भिन्नाते हैं कि सभी बिहार के लोग यहां पर आ गए। इसलिए इस योजना का हम स्वागत करते हैं। 80 करोड़ की यह योजना है। लेकिन एक बात मैं आपसे पूछना चाहूंगा कि इसके लिए 5 हजार एकड़ जमीन ली जा रही है और जिनसे यह जमीन ली जा रही है, उनके लिए भी तो आपको कुछ करना चाहिए। मैं इस योजना का विरोध नहीं कर रहा हूँ लेकिन उन लोगों को बसाने के लिए और उनको उचित मुआवजा देने के लिए भी कुछ करना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि वहां पर एक एग्रीकल्चर इंस्टीट्यूट भी है जो कि वर्षों से बहुत उपयोगी काम कर रहा है। उस एग्रीकल्चर इंस्टीट्यूट की जमीन भी इन्दिरा गांधी आयुर्विज्ञान संस्थान के लिए लेने की बात है। यह आयुर्विज्ञान संस्थान जरूर बने लेकिन उस एग्रीकल्चर इंस्टीट्यूट को भी बचाना चाहिए। लाखों-करोड़ों की उनकी बिल्डिंग बनी हुई है, उनकी रक्षा की जानी चाहिए और आयुर्विज्ञान संस्थान भी बनना चाहिए जिससे कि बिहार और देश की जनता को लाभ मिले।

श्री हरीश कुमार गंगवार (पीलीभीत) : सभापति जी, सरकार ने सन् 1980 में शक्ति में आने के बाद कई जनरल बजट और कई सप्लीमेंटरी बजट पेश किए हैं। सरकार ने वायदा किया था कि हम मंहगाई को रोकेंगे। शायद सरकारी पार्टियों के लोगों को मंहगाई रुकती हुई नजर आती हो क्योंकि वे बार-बार कहते हैं मंहगाई नहीं है लेकिन मंहगाई की हालत क्या है, वह आपको मैं बताना चाहूंगा। दिल्ली में जनवरी में एक सर्वेक्षण हुआ था कि चीजों के भाव क्या हैं, उसकी एक तालिका दी हुई है और साथ ही 1980 से उसका मीलान किया गया है। जनवरी, 1980 में दिल्ली में गेहूं के आटे का भाव 1 रुपया 85 पैसा था, 1983 में वह 2 रुपए 40 पैसे हो गया और आज इस समय 3 रुपया है। जनवरी, 1980 में ही चावल बासमती का भाव साढ़े 6 रुपए था जो कि 1983 में 9 रुपए हो गया। दाल

मूंग का भाव जनवरी, 1980 में 4 रुपए 60 पैसे था जो अब 5 रुपए हो गया। सरसों के तेल का भाव उस समय साढ़े 11 रुपया था जो अब जनवरी, 1983 में 16 रुपया 25 पैसा हो गया है।

	1980	1983
वनस्पति	11.40 रु०	16.25 रु०
हल्दी पिसी	8.00 रु०	10.00 रु०
लाल मिर्च	12.00 रु०	16.00 रु०
सीमेंट प्रति बोरी	26.00 रु०	62.00 रु०
देसी घी	30.00 रु०	38.00 रु०
चाय प्रति कप	0.35 रु०	0.60 रु०
दूध प्रति लिटर	2.50 रु०	4.00 रु०
पेट्रोल प्रति लिटर	4.41 रु०	6.07 रु०
बोरोलीन ट्यूब	2.30 रु०	5.00 रु०

इसी प्रकार व्यवसायी प्लाट की कीमत 1980 में दिल्ली में 388.14 रु० प्रति स्क्वायर थी, अब वह बढ़कर 1740.05 रु० प्रति स्वायर गज हो गई है।

श्रीमन्, कोई भी पार्टी जब चुनाव लड़ती है, तो कुछ वायदे करती है और अपना चुनाव घोषणा पत्र तैयार करती है। वायदों का प्रचार करके जनता से वोट लेती है। इन्होंने कहा—हम गरीबी हटाएंगे; इन्होंने कहा—हम गरीबी दूर करेंगे; इन्होंने कहा—हम बेरोजगारी दूर करेंगे; इन्होंने कहा—हम भ्रष्टाचार मिटाएंगे और बहुत काम करने वाली सरकार देंगे, लेकिन हुआ क्या? यदि सब बातों पर टिप्पणी करूंगा तो बहुत समय चला जाएगा। जनरल बजट पर भी काफी बातें कही गई हैं। मैंने मंहगाई की बात आपके सामने रखी है। इस जनवरी से मार्च तक भी बहुत सी चीजों के दाम बढ़ गये हैं। मंहगाई अगर नहीं रुकेगी तो लोगों की खरीदने की शक्ति कम होती चली जाएगी। जो सुविधा हर एक को मिलनी चाहिए, वह कैसे मिलेगी—यह सोचने वाली बात है।

श्रीमन्, निर्गुट सम्मेलन के बारे में बहुत सी बातें कही गईं। बहुत प्रशंसा भी हुई और राष्ट्रपति जी ने अपने यहां दावत दी तथा बहुत-सी जगहों से बधाई पत्र मिले कि बड़े सफल तरीके से निर्गुट सम्मेलन हो गया। मैं आपको बाहर के लोगों के बारे में बताना चाहता हूँ। एक ने यह कहा कि जैसे बहुत से भीख लेने वाले इकट्ठे हो गए, जिन्हें भिखारी कहा जाता है, शाम को इकट्ठे होकर पैसा गिन रहे हैं कि किसे ज्यादा मिले और किसे कम मिले। एक बात यह हो सकती है कि उन्होंने अपनी भाषा का इस्तेमाल किया हो। लेकिन क्या यह सत्य नहीं है कि जो देश कर्जदार हैं, जिन्होंने दूसरे देशों से ऋण

लिया हुआ है, वे कौन सी नीति अपनायेंगे या उनकी कोई अलग नीति हो सकती है? कोई तटस्थता की नीति, निर्गुट नीति या कोई और नीति हो सकती है। जब पाकिस्तान का जनरल-जिया कहता है कि हम अपने देश में फॉरेन-बेस देंगे, श्री लंका कहता है कि हम भी अपने यहां फॉरेन-बेस देंगे और वे भी निर्गुट सम्मेलन के सदस्य हैं, तो मैं कहना चाहता हूं कि यह कैसा निर्गुट सम्मेलन है? रह गई बात चेयरमैन शिप की। यह बात बहुत अच्छी है कि हमारे देश को चेयरमैनशिप मिली और हमारे देश की प्रधान मंत्री उसकी चेयरमैन हो गई। लेकिन लगता ऐसा है कि जैसे हम लोग आम तौर से पार्टियों का काम करते हैं, कुछ लोगों को साथ ले लेते हैं। जो ज्यादा अच्छा खिला दे, जो सुला दे वो कहते हैं कि यही हमारा काम करेगा, यह हमारा काम करेगा, यही वर्कर है, यही चेयरमैन है। ऐसा लोगों का कहना है, जनता ऐसा कहती है। इसलिए अपने मुंह मिया मिट्टू बनने से कुछ नहीं होने वाला है। आप बाहर के लोगों से भी पूछिये कि जनता क्या कहती है। (व्यवधान)

यह बात सच है कि जो देश कर्जदार हो और बहुत से देशों का कर्जदार हो, उसकी नीति पर प्रभाव जरूर पड़ेगा, हम चाहे अपने को कितना ही निर्गुट कहें। (व्यवधान)

यहां पर बहुत सी बातें माननीय सदस्यों ने कहीं। जो हरिजन और पिछड़ी जातियों के लोग हैं, उनके बच्चों को जो छात्रवृत्तियां दी जाती हैं, उनके लिए सरकार जो अनुदान देती है, वह छात्रवृत्तियां योग्य छात्रों या हकदार छात्रों तक नहीं पहुंच पाती हैं, उनको नहीं मिल पाती हैं। श्रीमन् मैं अपने जिले बरेली का उदाहरण दे सकता हूं। वहां के विभिन्न स्कूलों के छात्रों की एक फर्जी लिस्ट चली आती है। बैकवर्ड और हरिजन छात्रों के नाम से पैसा निकाल लिया जाता है और उसे स्कूल के मैनेजर और प्रिंसिपल ले रहे हैं। अकेले बरेली जिले में पांच लाख रुपए इस तरह से ले लिया जाता है जो कि किसी बच्चे के पास नहीं पहुंचता है। जब इसकी जांच कराने के लिए कहा गया तो सारी फाइल जला दी गई। चूंकि हरिजन कल्याण अधिकारी इन स्कूल के मैनेजरों और प्रिंसिपलों से मिला रहता है इसलिए वह भी फाइल नहीं दिखाता। बड़ी मुश्किल है। इसी संदर्भ में मैं यह भी कहना चाहता हूं कि हमारे यहां शिक्षितों की जितनी संख्या आगे बढ़ी है, जितने स्कूलों की संख्या आगे बढ़ी है, उनमें बहुत-सी फर्जी हैं। फर्जी स्कूल और उनमें भर्ती फर्जी बच्चे दिखाये जाते हैं जिससे कि आंकड़े बढ़ा-चढ़ा कर दिखाये जा सकें।

श्रीमन् मैं एक और उदाहरण आपको दूं। मेरे पीलीभीत में ललौरीखेड़ा में स्कूल है। उस स्कूल का प्रिंसिपल और मैनेजर दो साल की पूरी छात्रवृत्ति खा गये। यह 24 हजार रुपए की राशि है। जब हमने इसके बारे में शिकायत की तो बड़ी मुश्किल से उसकी जांच हुई। जांच के बाद भी उन लोगों को टाइम दे दिया गया कि अगर आप लोग इस पैसे को जमा करा सकते हो तो जमा करा दो। ऐसे लोगों को टाइम देने की क्या जरूरत थी, इनके खिलाफ तो एफ० आई० आर० दर्ज करा कर एक्शन लेना चाहिए था।

सभापति महोदय (श्री एफ० एच० मोहसिन) : यह तो स्टेट गवर्नमेंट का मामला है।

श्री हरीश कुमार गंगवार : पैसा तो यहां से जाता है। सेंट्रल गवर्नमेंट से अनुदान जाता है, इसलिए हमारी भी जिम्मेदारी है कि इसको हम देखें।

हमारे जिलों में पीलीभीत एक पिछड़ा जिला है। देश के पिछड़े जिलों की उन्नति के लिए, चाहे

वे कहीं के भी हों, देश के किसी भी हिस्से के हों, अलग नीति होनी चाहिए। गवर्नमेंट ने यह कहा है कि हम पिछड़े जिलों की उन्नति के लिए अलग से सब्सिडी देंगे, अलग से प्रोत्साहन देंगे लेकिन इसके लिए कोई भाग नहीं दिया गया। जब तक पीलीभीत को बड़ी लाइन से नहीं जोड़ा जाएगा तब तक इसका विकास नहीं हो सकता। यहां से नेपाल होकर चीन तक रास्ता जाता है। इस कारण से पीलीभीत चीन से बहुत निकट है। 1962 की लड़ाई में चीनी हमारे इलाके में आ गये थे। उस समय यह कहा गया था कि शारदा नदी के भवनाहरा घाट पर पुल बनाया जाएगा। लेकिन वह पुल आज तक नहीं बना। यह पुल डिफेंस के लिए बहुत जरूरी है। सीमा पर रसद और कुमुक भेजने के लिए बड़ी लाइन भी बहुत जरूरी है। बड़ी लाइन नहीं डाली गई। वनों की हमारे यहां अधिकता है। पेपर मिल बड़ी आसानी से लग सकती है लेकिन कोई पेपर मिल या बड़ा उद्योग वहां पर नहीं लगाया गया है। इस तरह से आप कैसे पिछड़े हुए जिलों का विकास करेंगे ?

बेरोजगारी के बारे में जैसा कि श्री जगपाल सिंह जी ने कहा, यह बात सही है कि बेरोजगारी बहुत बढ़ गई है। गांवों की हालत बहुत खराब है। प्रत्येक गांव में कम से कम एक आदमी नियुक्त किया जाए जो वहां पर हों रहे विकास कार्यों को देख सके। इससे बेरोजगारी भी दूर होगी और विकास कार्य भी सुचारू रूप से चलेंगे।

एक सुझाव और देना चाहता हूं कि जितने भी ग्रेजुएट हैं उन सबकी डिग्री पर 30 हजार रुपए का लोन दिया जाए ताकि वे अपना काम कर सकें। उसकी पढ़ाई में इतना खर्च हुआ है इसलिए डिग्री रखकर उसको यह पैसा बिना किसी और गारंटी के दिया जाना चाहिए।

अन्त में मैं इतना कहकर समाप्त करता हूं। आप कहते हैं कि ऐसा इसलिए हुआ है, वैसा इसलिए हुआ है लेकिन मैं तो इतना कहना चाहता हूं—

न इधर उधर की तू बात कर, ये बता कि काफला क्यों लुटा
तेरी रहबरी का सवाल है, मुझे राहजन की गरज नहीं।

सभापति महोदय (श्री एफ० एच० मोहसिन) : अब मंत्री महोदय वक्तव्य देंगे।

श्री पट्टाभिरामा राव : इस वाद विवाद में अब तक सदन के करीब 11 सदस्यों ने भाग लिया है.....

श्री सोमनाथ चटर्जी : अन्तिम सदस्य को भी शामिल करके ?

श्री पट्टाभिरामा राव : और आपसे शुरू करके। प्रोफेसर सत्यसाधन चक्रवर्ती, श्री सोमनाथ चक्रवर्ती तथा शास्त्री जी द्वारा मिट्टी के तेल के मूल्यों में वृद्धि सम्बन्धी प्रश्न उठाया गया था। इन तीनों सदस्यों ने यह प्रश्न उठाया है - मिट्टी के तेल का मूल्य 10 पैसे प्रति लिटर बढ़ाया गया था। यह सच है मिट्टी के तेल की दोहरी मूल्य नीति या तो पिछले महीने या उससे पिछले महीने ही लागू की गई थी। बजट में दी गई एक रियायत के रूप में, वित्त मंत्री महोदय ने उस दोहरी मूल्य नीति को वापस ले लिया है और इसे समाप्त कर दिया गया है। फिर आपको देश की संसाधन की स्थिति को भी देखना चाहिए। अतः उन्होंने संसाधन की कमी को पूरा करने के लिए केवल 10 पैसे प्रति लिटर की ही वृद्धि की है। अधिक की नहीं.....।

श्री सोमनाथ चटर्जी : कितना मूल्य बढ़ाया जायेगा ?

श्री पट्टाभिरामा राव : सिर्फ 10 पैसे ।

प्रोफेसर सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : कुल कितना राजस्व प्राप्त होगा ?

श्री पट्टाभिरामा राव : आप इस बारे में उस समय चर्चा कर सकते हैं जब ऊर्जा मंत्रालय की मांगों पर चर्चा की जायेगी और आपको उस समय इसका विस्तार से उत्तर मिल जायेगा । क्योंकि मुझे यह सूचना अभी मिली है और क्योंकि आपने पूछा है इसलिए मैं यह बता रहा हूँ । इसका इन पूरक मांगों से कोई सम्बन्ध नहीं है । परन्तु मेरा ख्याल है कि यह कहीं अधिक बेहतर होगा कि आपको स्थिति से परिचित करा दिया जाये ।

श्री सोमनाथ चटर्जी द्वारा उठाया गया दूसरा प्रश्न यह था कि राज्य और केन्द्रीय वित्त व्यवस्था में समन्वय होना चाहिए और राज्यों को और अधिक धनराशि दी जानी चाहिए । यह प्रश्न हर पांचवें वर्ष वित्त आयोग द्वारा तय किया जाता है.....

श्री सोमनाथ चटर्जी : अब आपने इसे वित्त आयोग पर छोड़ दिया है ?

श्री पट्टाभिरामा राव : केन्द्र और राज्यों के बीच धनराशि का आबंटन आमतौर से वित्त आयोग की सलाह पर किया जाता है । श्री वाई०बी० चव्हाण की अध्यक्षता में गठित किया गया आठवां वित्त आयोग इस समय इस प्रश्न की जांच कर रहा है ।

मुझे विश्वास है कि वह इस पर विस्तार से विचार करेंगे और उसकी रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे जिसके बाद इस प्रश्न का शायद बेहतर समाधान इस अर्थ में हो सकता है कि उनके द्वारा इस मामले पर अपना परामर्श तथा रिपोर्ट प्रस्तुत करने के बाद अधिक उदार अनुदान प्राप्त हो सकता है ।

श्री सोमनाथ चटर्जी : वित्त आयोग मूल मुद्दों को हल नहीं कर सकता है ।

श्री पट्टाभिरामा राव : मूल मुद्दा केन्द्र तथा राज्यों के मध्य धनराशि के आबंटन का है । यही मूल मुद्दा है । यह बात स्वाभाविक है कि श्री एस० बी० चव्हाण की अध्यक्षता में आयोग इन पर अवश्य निर्णय लेगा ।

अब मैं श्री चटर्जी द्वारा उठाए गए आम मुद्दों पर आता हूँ, उन्होंने कलकत्ता महानगर में याता-यात की बढ़ती हुई आवश्यकताओं की समस्याओं का उल्लेख किया है ।

श्री सोमनाथ चटर्जी : वह एक उदाहरण था । आप एशियाड पर तो 1500 करोड़ रुपये खर्च कर सकते हैं पर आप पैसा.....

श्री पट्टाभिरामा राव : एशियाड अन्तर्राष्ट्रीय महत्व की चीज है । इससे हमने विश्व में नाम कमाया है । ऐसी खेल प्रतिस्पर्धाओं को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए, इससे मन का सवाल विचारणीय नहीं है ।

श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या सरकार की नीति यही है कि ख्याति अर्जित करने के नाम पर कितना धन खर्च किया जा सकता है ?

श्री पट्टाभिरामा राव : यह कितनी ही धनराशि करने का सवाल नहीं है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : आप लोगों को पीने का पानी तो दे नहीं सकते और बातें करते हैं..... नीति क्या है हमें बताया जाए।

श्री पट्टाभिरामा राव : मुझे आप अपने मुद्दों का उत्तर देने दीजिए।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : विपक्ष में रहकर कार्यवाही में हस्तक्षेप करना हमारा कर्तव्य है, (व्यवधान)

श्री पट्टाभिरामा राव : मुझमें यह सब सहन करने की पर्याप्त सामर्थ्य है। महोदय, उन्होंने हुगली नदी में दूसरे पुल के बारे में भी कहा है। यह महत्वपूर्ण मुद्दा है। पश्चिम बंगाल सरकार ने इसके निर्माण का काम अपने हाथ में लिया है। चूंकि यह पुल एक स्थानीय सड़क पर है तथा यह अनिवार्यतः राज्य का दायित्व है—केन्द्र का दायित्व नहीं—पर चूंकि इसमें लगने वाली भारी लागत तथा 141 करोड़ रुपये को देखते हुए केन्द्र 57 करोड़ रुपये की सहायता देने को सहमत हुआ है। इस धनराशि में से 42.57 करोड़ रुपया 1981-82 तक प्रदान किया गया तथा चार वर्ष में 14.56 करोड़ रुपये का प्रावधान है। अतः केन्द्र इस सम्बन्ध में आवश्यक सहायता प्रदान कर रहा है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : यह जो मूल्य-वृद्धि हो रही है, इसके लिए आप कुछ धनराशि नियत क्यों नहीं करते ?

श्री पट्टाभिरामा राव : धनराशि खर्च करें, भविष्य के लिए निर्धारित राशि नहीं। हम पहले ही धनराशि खर्च कर चुके हैं। आज का मुद्दा, पहले खर्च की गई धनराशियों के बारे में है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : आयकर बकाया राशि जारी करने के बाद आप हमें धनराशि दें।

श्री पट्टाभिरामा राव : भुवनेश्वर क्षेत्र के सदस्य भोई ने कुछ मुद्दों का उल्लेख किया ; वे आज के विषय से अधिक ताल्लुक नहीं रखते हैं, परन्तु मैं उन्हें विश्वास दिलाता हूँ कि उन्होंने जिन समस्याओं का उल्लेख किया है हम उन सब पर विचार करेंगे तथा यह देखेंगे कि उनके मामले में कितना कुछ किया जा सकता है।

श्री नामग्याल ने यह ध्यान दिलाया है कि काश्मीर के कुछ भाग यथा लद्दाख पर किस तरह विशेष ध्यान दिए जाने की जरूरत है, इसमें कोई संदेह नहीं है। उन्होंने कहा कि राज्य के विकास हेतु केंद्र द्वारा प्रदान की गई सहायता का बड़ा हिस्सा लद्दाख क्षेत्र तक नहीं पहुंच रहा है, मैंने इसी क्षेत्र का उल्लेख किया है। 1982-83 के दौरान जम्मू तथा कश्मीर हेतु प्रति व्यक्ति योजना परिव्यय—पूरे भारत के 170.89 के औसत की तुला में 393.83 होगा। वर्ष 1982-83 हेतु राज्य को प्रतिव्यक्ति केन्द्र सहायता में भी उल्लेखनीय वृद्धि की गई है, यथा—पूरे भारत के 59.18 के औसत की तुलना में 838.00। श्री नामग्याल ने जम्मू तथा कश्मीर राज्य को दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता के बारे में चर्चा की। राज्य के विकास हेतु केन्द्र के योगदान का उल्लेख पहले ही कर चुका हूँ, उन्होंने लद्दाख क्षेत्र के निवासियों

को होने वाली विभिन्न कठिनाइयों को व्यक्त किया है। संबद्ध अधिकारियों द्वारा इन पर निःसंदेह विचार किया जाएगा।

उन्होंने वर्षा, कोहरे तथा 26 डिग्री स्तर की अत्यधिक ठंड के कारण बकरियों भेड़ों आदि की मृत्यु होने का विशेष उल्लेख किया है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि उन्हें बड़ी मुसीबतें उठानी पड़ रही हैं। मुझे विश्वास है कि राज्य के लिए हर संभव मदद की जाएगी। पिछड़े क्षेत्रों के प्रति केन्द्र का बर्ताव सदैव सहानुभूतिपूर्ण ढंग का रहा है।

श्री जगपाल सिंह ने लागत वृद्धि की शिकायत की है। यह सच है, ऐसे कुछ मामले हैं; ऐसा हर वर्ष होता है। राज्य क्षेत्र की परियोजनायें पूरी हुई हैं। उनकी जांच की जानी चाहिए। सीमेंट इस्पात आदि जैसी सभी वस्तुओं के दाम बढ़ रहे हैं। अतः परियोजनाओं की लागत में अनिवार्य रूप से वृद्धि होगी। परन्तु, हम इस सम्बन्ध में हर संभव प्रयत्न कर रहे हैं तथा भविष्य में करते रहेंगे।

श्री अजीत कुमार मेहता ने बिहार में सूखे की स्थिति तथा जल-आपूर्ति की स्थिति आदि का हवाला दिया है। 21 मार्च को एक केन्द्रीय दल स्थिति का मूल्यांकन करने हेतु बिहार जा रहा है। उसकी रिपोर्ट प्राप्त होते ही दल के निर्णयों के आधार पर केन्द्र द्वारा आवश्यक सहायता प्रदान की जाएगी।

कुछ अन्य सामान्य सुझाव भी आए हैं तथा उन पर भी ध्यान जाएगा।.....(व्यवधान)

डा० कृपासिंघु भोई : मेरे सुझावों का क्या हुआ ?

एक माननीय सदस्य : उन पर भी ध्यान दिया जाएगा।

श्री पट्टाभिराम राव : माननीय सदस्य ने विद्युतीकरण कार्यक्रम की चर्चा तथा वह इस प्रयोजन के लिए बजट में अधिक धनराशि के आवंटन की मांग कर रहे थे। यदि उपलब्ध धनराशि उचित ढंग से खर्च की जाए, तो मुझे विश्वास है कि निर्धारित उद्देश्य बखूबी प्राप्त किए जा सकते हैं। सवाल बस यही है कि राज्य सरकार इस धनराशि को उचित ढंग से खर्च करे तथा मुझे विश्वास है कि वर्तमान मुख्यमंत्री के योग्य नेतृत्व में यह कार्य कर लेंगे.....(व्यवधान) उन्होंने वहां की सिंचाई परियोजनाओं का भी उल्लेख किया। मुझे विश्वास है कि इन पर भी ध्यान दिया जाएगा। मैं अन्य मुद्दों पर विस्तार से चर्चा नहीं कर सकता। परन्तु मैं उन्हें विश्वास दिलाता हूँ कि उन्होंने जिन मुद्दों का उल्लेख किया है, सरकार उन सब पर निश्चित रूप से विचार करेगी तथा यह देखेगी कि इस सम्बन्ध में कितना यथोचित कार्य किया जा सकता है।

श्री अजित कुमार मेहता ने व्यापार की स्थिति के संतुलन के बारे में भी चर्चा की तथा वह चाहते थे कि शिक्षा तथा संस्कृति एवं समाज कल्याण मंत्रालय को शिक्षा आदि पर अधिक धनराशि खर्च करनी चाहिए जिससे छात्रों तथा संस्थानों में व्याप्त असंतोष दूर किया जा सके। उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि शिक्षा के क्षेत्र की त्रुटियों को दूर किया जाना चाहिए। जैसा कि हम जानते हैं, शिक्षा राज्य का विषय है तथा मुझे विश्वास है राज्य सरकार हर संभव कार्य करेगी। परन्तु केन्द्र में शिक्षा मंत्रालय के ध्यान में यदि कोई विशेष समस्या लाई जाए तो, मुझे विश्वास है कि वह इस पर अवश्य विचार करेंगे।

श्री मूल चंद डागा ने कम से कम आधे दर्जन विषयों की चर्चा की ; यथा एन० टी० सी०, आर० टी० सी०, विद्युत, शिक्षा, परिवार नियोजन आदि। इन पर निश्चित रूप से विचार किया जाएगा.....(व्यवधान)

सभापति महोदय (श्री एफ० एच० मोहसिन) : और कुछ को नजरअंदाज भी कर दिया जायेगा।

श्री पट्टाभिरामा राव : श्री सत्यनारायण जटिया ने अपने राज्य की समस्याओं के बारे में बताया। हम निश्चित रूप से उन समस्याओं पर विचार करेंगे और यह देखेंगे कि उनके हल के लिए क्या कुछ किया जा सकता है।

मेरे मित्र श्री लकप्पा ने क्षेत्रीय राजनैतिक दलों के बारे में बताया। मैं इन प्रश्नों का उत्तर नहीं दे सकता। केवल समय ही बतायेगा वे सभी राजनैतिक दल क्या परिणाम सामने लाते हैं। और वे उन क्षेत्रों की कौन सी भलाई करने वाले हैं और वे उन कार्यों को कैसे जारी रखते हैं। मैं श्री लकप्पा से निवेदन करता हूँ कि वह धैर्य रखें और देखते रहें कि वे राज्य की जनता के लिए क्या करते हैं।

श्रीमान, उन्होंने इस्पात संयंत्रों का भी उल्लेख किया था। उनकी शुरुआत करने के पश्चात और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कुछ प्रगति हुई है, निश्चित रूप से सरकार वित्तीय केन्द्र के संसाधनों के अनुक्रम में उन्हें यथासम्भव शीघ्र पूरा करने का प्रयास करेगी। श्रीमान, मैंने मिट्टी के तेल की कीमत से सम्बन्धित श्री रामावतार शास्त्री जी के प्रश्न का उत्तर दे दिया है।

श्री रामावतार शास्त्री : मैंने केवल मिट्टी के तेल की कीमत के ही बारे में नहीं पूछा था बल्कि अन्य बातों का भी उल्लेख किया था।

श्री पट्टाभिरामा राव : श्री रामावतार शास्त्री द्वारा पूछे गए अन्य मुद्दों पर विचार किया जाएगा।

श्री रामावतार शास्त्री : बहुत से मुद्दे हैं। कृपया यह बताइये कि वे मुद्दे कौन से हैं ?

श्री पट्टाभिराम राव : श्रीमान, यदि हम सभी मुद्दों की चर्चा करें तो चर्चा में शाम हो जायेगी।

सभापति महोदय : (श्री एफ० एच० मोहसिन) यह पर्याप्त है। उन्होंने कहा है कि अन्य मुद्दों पर विचार किया जायेगा।

श्री पट्टाभिरामा राव : अन्य मुद्दे जो माननीय अन्य सदस्यों द्वारा उठाए गए हैं, मुझे भरोसा है कि सरकार उन पर समुचित ध्यान देगी।

सभापति महोदय (श्री एच० एफ० मोहसिन) : अब मैं वर्ष 1982-83 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ :

प्रश्न यह है :—

“कि कार्य-सूची के स्तम्भ दो में दर्शायी गयी मांगों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1983 को

समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा सम्बन्धी राशियों से अनधिक अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

**सदन द्वारा स्वीकृत 1982-83 की अनुदानों की
अनुपूरक मांगें (सामान्य) की सूची**

मांग संख्या	मांग का नाम	सदन द्वारा स्वीकृत अनुदान की मांग की राशि	
1	2	3	
	राजस्व रूपये	पूंजी रूपये	
कृषि मंत्रालय			
1.	कृषि और सहकारिता विभाग	14,45,000	—
4.	पशु पालन और डेयरी विकास	41,12,33,000	—
5.	वन	1,000	—
7.	खाद्य विभाग	45,73,72,000	—
8.	कृषि अनुसंधान और शिक्षा विभाग	5,89,000	—
नागरिक पूर्ति मंत्रालय			
10.	नागरिक पूर्ति मंत्रालय	1,000	—
वाणिज्य मंत्रालय			
11.	वाणिज्य मंत्रालय	22,01,000	—
12.	विदेश व्यापार और निर्यात उत्पादन	1,000	720,62,08,000
13.	वस्त्र-उद्योग, हथकरघा और हस्तशिल्प	2,000	48,63,09,000

1	2	3
	राजस्व रुपए	पूंजी रुपए
संचार मंत्रालय		
14. संचार मंत्रालय	10,06,000	—
15. विदेश संचार सेवा	4,53,82,000	—
16. डाक तार—कार्यसंचालन व्यय	1 15,55,43,000	—
रक्षा मंत्रालय		
19. रक्षा मंत्रालय	12,27,28,000	8,79,60,000
20. रक्षा सेवाएं—थल सेना	124,31,58,000	—
22. रक्षा सेवाएं—वायु सेना	1 12,29,50,000	—
23. रक्षा सेवाएं—पेंशन	14,65,00,000	—
24. रक्षा सेवाओं पर पूंजी परिव्यय		42,09,00,000
शिक्षा और संस्कृति मंत्रालय		
25. शिक्षा विभाग	8,80,000	—
26. शिक्षा	29,84,27,000	71,51,000
27. संस्कृति विभाग	45,87,000	—
28. पुरातत्व	57,21,000	—
ऊर्जा मंत्रालय		
29. कोयला विभाग		1,000
30. विद्युत विभाग	13,40,26,000	93,10,59,000
विदेश मंत्रालय		
31. विदेश मंत्रालय	17,73,78,000	17,84,37,000

1	2	3
	राजस्व रुपये	पूंजी रुपये
वित्त मंत्रालय		
32. वित्त मंत्रालय	5,12,28,000	—
33. सीमा शुल्क	1,27,93,000	—
34. संघ उत्पाद शुल्क	6,64,56,000	—
35. आय-कर, संपदा शुल्क, घन कर और दानकर	8,75,76,000	—
37. लेखा परीक्षा	10,38,09,000	—
38. मुद्रा, सिक्का निर्माण और टकसाल	5,96,64,000	—
39. पेंशन	24,80,09,000	—
41. राज्य सरकारों को अन्तरण	222,80,80,000	—
42. वित्त मंत्रालय का अन्य व्यय		31,00,37,000
स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय		
44. स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय	18,18,000	—
45. चिकित्सा और लोक स्वास्थ्य	3,25,71,000	1,000
46. परिवार कल्याण	50,40,81,000	—
गृह मंत्रालय		
47. गृह मंत्रालय	52,04,000	—
48. मंत्रिमंडल	73,19,000	—
49. कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग	98,52,000	—
50. पुलिस	44,90,16,000	—
52. गृह मंत्रालय का अन्य व्यय	14,91,54,000	22,38,03,000
53. दिल्ली	31,30,13,000	29,06,80,000

1	2	3
	राजस्व रूपये	पूंजी रूपये
54. चण्डीगढ़	4,25,57,000	—
55. अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	15,57,000	—
56. दादरा और नागर हवेली	8,05,000	—
57. लक्ष्यद्वीप		16,65,000
उद्योग मंत्रालय		
58. उद्योग मंत्रालय	43,03,000	—
59. उद्योग	117,11,74,000	51,80,71,000
सूचना और प्रसारण मंत्रालय		
61. सूचना और प्रसारण मंत्रालय	10,00,000	—
62. सूचना और प्रचार	62,00,000	—
63. प्रसारण	2,84,00,000	1,000
सिंचाई मंत्रालय		
64. सिंचाई मंत्रालय	1,000	—
65. श्रम मंत्रालय	18,38,000	—
पेट्रोलियम, रसायन और उर्वरक मंत्रालय		
69. पेट्रोलियम, रसायन और उर्वरक मंत्रालय	8,00,000	—
70. पेट्रोलियम और पेट्रो-रसायन उद्योग		5,000
71. रसायन और उर्वरक उद्योग	46,99,000	2,000
नौवहन और परिवहन मंत्रालय		
76. नौवहन और परिवहन मंत्रालय	46,54,000	—
77. सड़कें	8,05,66,000	25,31,60,000

1	2	3
78. पतन द्वीपस्तम्भ और नौवहन	8,69,48,000	—
79. सड़क और अन्तर्देशीय जल परिवहन	—	4,99,00,000
इस्पात और खान मंत्रालय		
81. इस्पात विभाग	—	1,000
82. खान विभाग	1,000	1,000
पूति और पुनर्वास मंत्रालय		
83. पूति विभाग	2,94,000	—
84. पूति और निपटान	50,00,000	—
पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय		
86. पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय	11,93,000	—
88. विमानन	79,13,000	2,000
89. पर्यटन	—	5,20,00,000
निर्माण और आवास मंत्रालय		
90. निर्माण और आवास मंत्रालय	14,35,000	—
92. जलपूति और जल मल निकासी	1,78,70,000	—
93. आवास और नगर विकास	—	3,12,01,000
94. लेखन सामग्री और मुद्रण	4,18,54,000	—
परमाणु ऊर्जा विभाग		
95. परमाणु ऊर्जा विभाग	3,50,000	—
96. परमाणु ऊर्जा, अनुसंधान, विकास और औद्योगिक परियोजनाएं	—	11,00,00,000
इलेक्ट्रानिकी विभाग		
98. इलेक्ट्रानिकी विभाग	1,000	—

1	2	3
महासागर विकास विभाग		
100. महासागर विकास विभाग	12,43,50,000	17,00,00,000
विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग		
101. विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग	2,000	—
103. वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद के अनुदान	6,75,00,000	—
संसद, संसदीय कार्य विभाग, राष्ट्रपति और उप राष्ट्रपति के सचिवालय और संघलोक सेवा आयोग		
106. राज्य सभा	15,13,000	—
107. संसदीय कार्य विभाग	2,30,000	—
108. उपराष्ट्रपति का सचिवालय	73,000	—

सभापति महोदय : अब मैं वर्ष 1980-81 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगों (सामान्य) को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ

प्रश्न यह है :—

“कि कार्य सूची के स्तम्भ-2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के सम्बन्ध में 31 मार्च 1981 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ-3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक अतिरिक्त राशियाँ भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

सदन द्वारा स्वीकृत 1980-81 की अतिरिक्त अनुदानों की मांगों (सामान्य) की सूची

मांग संख्या	मांग का नाम	सदन द्वारा स्वीकृत मांग की राशि
1	2	3
		रुपए
I. राजस्व खाते से पूरा किया जाने वाला व्यय		
11. वाणिज्य मंत्रालय		1,13,982

1	2
17. डाक और तार	19,49,66, 591
21. रक्षा सेवाएं—थल सेना	45,95,82,358
22. रक्षा सेवाएं—नौ सेना	5,96,54, 577
23. रक्षा सेवाएं—वायु सेना	3,06,12,952
24. रक्षा सेवाएं—पेंशन	3,68,08,901
38. मुद्रा, सिक्का निर्माण और टकसाल	3,26,333
39. पेंशन	5,75,09,752
53. दिल्ली	3,65,93,506
55. अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	2,93,64,712
81. खान और खनिज	3,11,37,588
83. पूर्ति विभाग	28, 897
84. पूर्ति और निपटान	8,07,234
91. लोक निर्माण	1,89,41,943
II. पूंजी खाते से पूरा किया जाने वाला व्यय	
50. पुलिस	33,57,979
53. दिल्ली	5,60,20,192

विनियोग विधेयक, 1983

सभापति महोदय : अब मंत्री महोदय ।

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पट्टाभिरामा राव) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि वित्त वर्ष 1982-83 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि वित्तीय वर्ष 1982-83 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री पट्टाभिरामा राव : मैं विधेयक पुरः स्थापित करता हूँ।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय।

श्री पट्टाभिरामा राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्त वर्ष 1982-83 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

सभापति महोदय : कोई माननीय सदस्य कुछ कहना चाहते हैं? ... नहीं। प्रश्न यह है :

“कि वित्त वर्ष 1982-83 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : अब हम विधेयक पर खण्डवार विचार करेंगे। प्रश्न यह है :

“कि खण्ड-2 और खण्ड-3 तथा अनुसूची विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड-2 और खण्ड-3 तथा अनुसूची विधेयक में जोड़ दिये गये।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खण्ड-1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड-1, अधिनियमन सूत्र, और विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय।

श्री पट्टाभिरामा राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक पारित किया जाये।”

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

विनियोग (संख्या 2) विधेयक

सभापति महोदय : मंत्री महोदय।

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पट्टाभिरामा राव) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि 31 मार्च 1981 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए कतिपय सेवाओं हेतु अनुदत्त राशियों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गई हैं, उनके भुगतान के लिए भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि 31 मार्च, 1981 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए कतिपय सेवाओं हेतु अनुदत्त राशियों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गई हैं, उनके भुगतान के लिए भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री पट्टाभिरामा राव : मैं विधेयक पुरः स्थापित करता हूँ।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय।

श्री पट्टाभिरामा राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि 31 मार्च, 1981 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए कतिपय सेवाओं हेतु अनुदत्त राशियों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गई हैं उनके भुगतान के लिए भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि 31 मार्च, 1981 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए कतिपय सेवाओं हेतु अनुदत्त राशियों से अधिक जितनी राशियां उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गई हैं उनके भुगतान के लिए भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : अब हम विधेयक पर खण्डवार विचार करेंगे। प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 2 और खण्ड 3 तथा अनुसूची विधेयक का अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

“खंड-2 और खंड-3 तथा अनुसूची विधेयक में जोड़ दिए गये।”

सभापति महोदय (श्री एफ० एच० मोहसिन) : प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 1 अर्थात् अधिनियम सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक के अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 1, अधिनियम सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री पट्टाभिराम राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

सभापति महोदय : मद संख्या 11, 12, 13 और 14 को एक साथ लेना होगा। इसके लिए पांच घण्टों का समय नियत किया गया है।

रेल अभिसमय समिति की सिफारिशों सम्बन्धी संकल्प

अनुदानों की मांगें (रेल) 1983-84, अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल) 1982-83 और अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 1980-81

सभापति महोदय : सभा अब रेल अभिसमय समिति की सिफारिशों के अनुमोदन के बारे में संकल्प पर विचार करेगी तथा 1983-84 के लिए अनुदान की मांगें (रेलवे) 1983-84 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे) तथा 1980-81 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेलवे) पर विचार और मतदान करेगी। इसके लिए 5 घण्टे का समय नियत किया गया है।

इस सभा में उपस्थित माननीय सदस्य जिनके अनुदानों के लिए मांग सम्बन्धी कटौती प्रस्ताव परिचालित किए जा चुके हैं, यदि अपने कटौती प्रस्ताव पेश करना चाहते हैं, तो 15 मिनट के भीतर सभा-पटल पर उन कटौती प्रस्तावों के क्रमांक दर्ज कर पर्वी भेजें। केवल उन्हीं कटौती प्रस्तावों को प्रस्तावित माना जाएगा।

प्रस्तावित माने गए कटौती प्रस्तावों की सूची शीघ्र ही नोटिस बोर्ड पर लगा दी जाएगी। यदि किसी सदस्य को सूची में किसी प्रकार की असंगति दिखाई दे, तो वह इसके बारे में तुरन्त ही सभा-पटल अधिकारी को बता दे।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि कार्य-सूची के स्तम्भ-2 में दिखाई गई मांग सं० 1 से 16 के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1984 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्यसूची के स्तम्भ-3 में दिखाई गई राशियों से अनाधिक सम्बन्धित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

1983-84 के लिए सदन की स्वीकृति हेतु प्रस्तुत अनुदान की मांगों (रेलवे) की सूची

मांग संख्या	मांग का नाम	मांग की रकम जो सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की गई
1	2	3
		₹०
1.	रेलवे बोर्ड	4,38,34,000
2.	त्रिविध व्यय (सामान्य)	32,12,65,000
3.	सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	197,63,19,000
4.	रेल-पथ और निर्माण-कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	399,73,63,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	337,86,28,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	501,24,86,000
7.	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	212,77,25,000
8.	परिचालन व्यय—चल स्टॉक और उपस्कर	371,19,12,000
9.	परिचालन व्यय—यातायात	399,40,84,000
10.	परिचालन व्यय—ईंधन	810,45,32,000

1	2	3
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	145,75,32,000
12.	विविध संचालन व्यय	205,68,11,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	185,62,71,000
14.	निधियों में विनियोग	1094,43,15,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण का भुगतान तथा अति-पूजी-करण के परिशोधन के लिए भुगतान	636,62,01,000
16.	परिसम्पत्तियां—अधिश्रहण निर्माण, तथा बदलाव राजस्व	11,98,50,000
	अन्य व्यय	3184,20,48,000

“कि कार्य-सूची के स्तम्भ-2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1983 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ-3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक सम्बन्धित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें, मांग सं० 1 और 3 से 16 तक।”

1982-83 के लिए सदन की स्वीकृति हेतु प्रस्तुत अनुदान की पूरक मांगों (रेलवे) की सूची

मांग संख्या	मांग का नाम	मांग की रकम जो सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की गई
1	2	3
		₹०
1.	रेलवे बोर्ड	27,68,000
2.	सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	6,42,78,000
4.	रेल-पथ और निर्माण-कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	18,45,77,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	2,00,89,000

1	2	3
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	20,10,20,000
7.	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	6,08,53,000
8.	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर	9,78,76,000
9.	परिचालन व्यय—यातायात	12,27,49,000
10.	परिचालन व्यय—ईंधन	51,99,19,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधायें	3,00,91,000
12.	विविध संचालन व्यय	18,43,17,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	19,92,74,000
14.	निधियों में विनियोग	55,94,50,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण का भुगतान तथा अति-पूँजीकरण के परिशोधन के लिए भुगतान	21,75,34,000
16.	परिसम्पत्तियां—खरीद निर्माण तथा बदलाव अन्य व्यय	103,96,33,000

“कि कार्य-सूची के कालम-2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1981 को समाप्त होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के कालम-3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक सम्बन्धित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें : मांग सं० 3 से 7, 9 से 13 और 16।”

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : मैं निम्नलिखित संकल्प पेश करता हूँ :

1980-81 के लिए सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की अतिरिक्त मांगों (रेलवे) की सूची

मांग संख्या	मांग का नाम	स्वीकृति के लिए सदन में पेश की गई मांग की रकम
1	2	3
		र०
3.	सामान्य अधीक्षण और सेवायें	2,06,16,289

1	2	3
4.	रेल-पथ और निर्माण-कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	3,54,41,845
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	4,96,57,930
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	10,03,79,527
7.	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	5,77,08,884
9.	परिचालन व्यय—यातायात	6,57,60,855
10.	परिचालन व्यय—ईंधन	10,23,53,364
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधायें	3,55,14,944
12.	विविध संचालन व्यय	8,25,26,575
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	10,57,90,209
16.	परिसम्पत्तियाँ—खरीद, निर्माण तथा बदलाव	181,71,37,208

“कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर तथा रेल वित्त और सामान्य वित्त सम्बन्धी अन्य अनुषंगी मामलों की पुनरीक्षा करने हेतु नियुक्त की गई रेल अभिसमय समिति, 1980 के, 5 नवम्बर, 1982 को संसद के समक्ष प्रस्तुत किए गए सातवें प्रतिवेदन के पैरा संख्या 63, 64, 67 और 70 में की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।

कि यह सभा यह निदेश भी देती है कि इस प्रतिवेदन में की गई अन्य सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही की सूचना समिति को दी जाये।”

महोदय, रेल अभिसमय समिति-1980 अक्टूबर, 1980 में गठित की गयी थी। इसके लिए दोनों सभाओं ने अगस्त, 1908 में एक संकल्प स्वीकृत किया था। उक्त समिति रेल वित्त और सामान्य वित्त के बीच सम्बन्ध को ध्यान में रखते हुए सामान्य राजस्व तथा अन्य अनुषंगी मामलों के लिए रेलवे द्वारा देय लाभांश की दर की पुनरीक्षा करने और उसके बारे में सिफारिश करने के लिए गठित की गयी थी। समिति ने छठी योजना की परियोजनाओं मूल्यह्रास, आरक्षित निधि और लाभांश की दर आदि सहित रेलवे के कार्यचालन के विभिन्न पक्षों से संबंधित 16 विषयों के जांच के लिए चुना था।

रेल मंत्रालय ने दो अन्तरिम ज्ञापनों के अतिरिक्त रेल अभिसमय समिति को इन सभी विषयों पर ज्ञापन भेजे हैं। समिति ने इनमें से कुछ विषयों पर विचार कर लिया है तथा नियतन के नियमों और पांचवीं योजना का कार्य-निष्पादन जैसे कुछ विषयों पर अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत भी कर दिया है।

जनवरी, 1981 में भेजे गए पहले ज्ञापन में समिति से यह अनुरोध किया गया था कि चूंकि

छठी योजना के लिए सिफारिशों को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका है इसीलिए वर्ष 1980-81 और 1981-82 के लिए अभिसमय समिति-1977 द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार रेलवे और सामान्य वित्त के बीच विद्यमान वित्तीय व्यवस्था को जारी रहने दिया जाए। रेल अभिसमय समिति-1980 ने अपने पहले प्रतिवेदन में रेल मंत्री के इन प्रस्तावों से अपनी सहमति प्रकट की। समिति के पहले प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट सिफारिशों को बाद में सभा ने अनुमोदित किया।

चूंकि सामान्य राजस्व के लिए रेलवे द्वारा देय लाभांश, मूल्य-ह्रास, आरक्षित निधि के लिए अंशदान आदि जैसे कुछ महत्वपूर्ण विषयों के लिए ज्ञापन की तैयारी में कुछ समय लगना अनिवार्य था इसीलिए जनवरी, 1982 में समिति को दूसरा अन्तरिम ज्ञापन भेजा गया था, जिसमें यह अनुरोध किया गया था कि चूंकि समस्त छठी योजनावधि के लिए सिफारिशों को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका है अतः 1981-82 में लागू रेल और सामान्य वित्त के बीच की वित्त-व्यवस्था को 1982-83 में जारी रहने दिया जाए। रेल मंत्रालय ने समिति के समक्ष जिस परिवर्तन का प्रस्ताव रखा था वह मूल्यह्रास आरक्षित निधि तथा सेवा निवृत्ति निधि में विनियोजन को क्रमशः 500 करोड़ रुपये और 150 करोड़ रुपये तक बढ़ाने के बारे में था। समिति के अपने चौथे प्रतिवेदन में इससे अपनी सहमति प्रकट की और 1982-83 के बजट में इसे शामिल किया गया था। सभा ने सम्बद्ध सिफारिशों का भी अनुमोदन किया है।

समिति ने उसके बाद रेल मंत्रालय के ज्ञापनों की जांच की थी जिसमें रेलवे द्वारा छठी योजना अवधि 1980-85 के दौरान सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर, मूल्यह्रास, आरक्षण निधि को अंशदान, आदि से सम्बन्धित प्रस्ताव थे। और योजना निधि के पहले चार वर्ष के लिए उनकी सिफारिशों सातवें प्रतिवेदन में उपलब्ध हैं। सभा के समक्ष 24-2-1982 को मैंने जो बजट पेश किया था वह इन्हीं सिफारिशों पर आधारित था। संक्षेप में अब रेलवे 1-4-1980 के बाद से सभी उपलब्ध पूंजी पर 6 प्रतिशत लाभांश की पिछली दर के बजाए 6.5 प्रतिशत लाभांश अदा करेगा इसमें वह राशि शामिल नहीं है जिस पर राज सहायता की गणना की जाती है। सरकार ने 1980-85 के लिए जो उधार लेने की औसत दर का अनुमान लगाया है उसी के आधार पर 6.5 प्रतिशत की यह दर निश्चित की गई है। इसके अतिरिक्त यात्री भाड़ा कर आदि के बदले में राज्य को की जाने वाली अदायगी की मात्रा भी बढ़ा दी गई है, इसके लिए मार्च, 1969 से पहले की पूंजी पर अंशदान की दर 1 प्रतिशत से बढ़ाकर 1.5 प्रतिशत, अर्थात् लगभग 17.52 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 26.74 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष कर दी गई है।

अन्य सिफारिशों पर की गई-कार्यवाही के बारे में पहले की तरह समिति को जानकारी दे दी जाएगी।

इन शब्दों के साथ मैं सभा से इस संकल्प पर विचार करने का अनुरोध करता हूं। सामान्य राजस्व के लिए देय-लाभांश की संशोधित दर की सिफारिश करते हुए समिति के सभापति और चेयरमैन ने रेल मंत्रालय की समस्याओं पर जैसे सहानुभूतिपूर्वक विचार किया है उसके लिए मैं उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं।

सभापति महोदय (श्री सोमनाथ चटर्जी) : श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती।

कटीती प्रस्तावों का पाठ

श्री भोगेन्द्र भा (मधुबनी) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[‘सकरी-हसनपुर नई रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (2)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[कोसी नदी पर एक पुल बनाकर निर्मली-तिरभितिया रेलवे लाइन को पुनः चालू करने की आवश्यकता।] (3)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[समस्तीपुर-दरभंगा रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के काम का स्थगित किया जाना।] (4)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रेलवे बोर्ड को समाप्त करने की आवश्यकता।] (5)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[प्रबन्ध में श्रमिकों को भागीदार बनाने की आवश्यकता।] (6)

“कि ‘विविध व्यय—सामान्य’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल गाड़ियों, कर्मचारियों और यात्रियों के लिए अधिक सुविधाएं देने हेतु जयनगर रेलवे स्टेशन की पुनर्निर्माण की आवश्यकता।] (224)

“कि ‘विविध व्यय—सामान्य’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के दरभंगा जंक्शन के उत्तर में स्थित फाटक पर ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता।] (225)

“कि ‘परिचालन व्यय-यातायात’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समस्तीपुर-हावड़ा-समस्तीपुर के बीच प्रतिदिन एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (234)

“कि ‘परिचालन व्यय-यातायात’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[प्रयाग-तनकपुर (जयनगर) एक्सप्रेस गाड़ी को मीटर गेज लाइन पर प्रति दिन चलाने की आवश्यकता।] (235)

“कि ‘परिचालन व्यय-यातायात’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[153 अप और 154 डाउन गाड़ी को बरास्ता मिरजापुर-इलाहाबाद सप्ताह में तीन दिन सीधे चलाने की आवश्यकता।] (236)

“कि ‘परिचालन व्यय-यातायात’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[105 अप और 106 डाउन गाड़ी को समस्तीपुर-नई दिल्ली सुपर फास्ट एक्सप्रेस के रूप में चलाने की आवश्यकता।] (237)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[कार्मिक संघों को मुक्त मत्दान द्वारा मान्यता देने की आवश्यकता।] (259)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[समस्तीपुर-दरभंगा और सकरी-हसनपुर रेल लाइनों के निर्माण तथा बदलाव को स्थगित करने का औचित्य।] (260)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे बोर्ड को समाप्त करने की आवश्यकता।] (261)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[प्रबन्ध में श्रमिकों को भागीदारी देने की आवश्यकता।] (262)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे तथा पूर्व रेलवे में गाड़ियों के प्रायः देरी से चलने को रोकने की आवश्यकता।] (287)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गाड़ियों की संख्या, लाइनों की गड़बड़ी और मिलान करने वाली गाड़ियों की दृष्टि से उत्तरी बिहार क्षेत्र के मिथिला क्षेत्र में रेल सुविधाओं में अत्यधिक कमी।] (288)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[नैमित्तिक श्रमिकों की सेवाओं को नियमित करने की आवश्यकता।] (289)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बोनस और पदोन्नति को उत्पादकता, कार्य-कुशलता और निष्ठा से सम्बद्ध करने की आवश्यकता।] (290)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रिट याचिका संख्या 147/83, 454/83, 493/83, एस०एल०पी० (सिविल) संख्या 217/83, दिनांक 14-2-83 के सम्बन्ध में उच्चतम न्यायालय के आदेशों को लागू करने की आवश्यकता।] (291)

“कि ‘स्थायी मार्ग और निर्माणों की मरम्मत और अनुरक्षण’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में समस्तीपुर डिवीजन के अन्तर्गत टंकतर, मवेथा और कोराहिया हाल्ट स्टेशनों को पूर्ण स्टेशन में बदलने की आवश्यकता।] (297)

“कि ‘स्थायी मार्ग और निर्माणों की मरम्मत और अनुरक्षण’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में मधुबनी रेलवे स्टेशन का पुनरुद्धार करना, उसे आधुनिक बनाने और उसके प्रतीक्षालयों का सुधार करने की आवश्यकता।] (298)

“कि ‘आस्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[देश भर में रेलवे लाइनों के दोनों ओर आम, नारियल और अन्य पेड़ों को लगाने की आवश्यकता।] (301)

“कि ‘आस्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर डिवीजन में खजौली, कमतौल, मधुबनी और सकरी स्टेशनों पर रेल प्रशासन की भूमि पर आधुनिक बाजार और छोटी वर्कशाप स्थापित करने की आवश्यकता।] (302)

“कि आस्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बरौनी-कटिहार मीटर गेज लाइन को तुरन्त बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (303)

“कि ‘आस्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मुजफ्फरपुर—बेनीबाद—दरभंगा सीधी नई (बड़ी) रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (304)

“कि ‘आस्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दरभंगा जयनगर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए सर्वेक्षण पूरा करने की आवश्यकता।] (305)

“कि ‘आस्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सीतामढ़ी—जयनगर—लौकाहबाजार रेल लाइन का सर्वेक्षण करने की आवश्यकता।] (306)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में एक नई जयनगर (जनकपुर) इलाहाबाद नगर (प्रयाग) एक्सप्रेस गाड़ी (छोटी लाइन) चलाने की आवश्यकता।] (1439)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सिमरिया घाट आने जाने वाले यात्रियों की सुविधा के लिए राजेन्द्र पुल हाल्ट को पुल के उत्तरी टर्मिनल से दक्षिण की ओर आगे ले जाने की आवश्यकता।] (1440)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर कारखाने में माल डिब्बे बनाने के कार्य तथा मरम्मत कार्य को जारी रखने की आवश्यकता।] (1441)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दलसिंह सराय, उजियारपुर, नाजिरगंज तथा साथजतत स्टेशनों को सोनपुर से समस्तीपुर डिब्बीजन में पुनः शामिल करने की आवश्यकता।] (1442)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समस्तीपुर और बरौनी के बीच दलसिंह सराय को छोड़कर बाकी सभी स्थानों पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों को न रोकने की आवश्यकता।] (1443)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समस्तीपुर से दरभंगा की ओर आने-जाने वाली सभी गाड़ियों के पहुंचने और वहां से प्रस्थान करने के समय को बदलने की आवश्यकता ताकि बड़ी लाइन पर दूरदराज से आने-जाने वाले यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखा जा सके।] (1444)

श्री एम० रामन्ना राय (कासरगोड) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[निंजामुद्दीन-मंगलौर-कोचीन जयन्ती जनता और अन्य लम्बी दूरी की तेज गति की गाड़ियों में भोजनयान कर्मचारियों तथा अन्य संगचल कर्मचारियों को सोने के स्थान की सुविधाएं देना बन्द करना।] (12)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[अहमदाबाद से त्रिवेंद्रम बरास्ता बंगलौर एक सीधी रेल सेवा चालू करने में असफलता।] (13)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[राउरकेला और त्रिवेन्द्रम के बीच सीधी गाड़ी चलाने में असफलता।] (14)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[वर्तमान पद्धति में परिवर्तन कर केरल एक्सप्रेस को त्रिवेन्द्रम और बंगलौर से चालू करने में असफलता।] (15)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[बम्बई और बंगलौर के बीच सीधी रेल सेवा चालू करने में असफलता।] (16)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[दुर्घटना के शिकार लोगों को पर्याप्त मुआवजा देने में असफलता।] (17)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल दुर्घटना के शिकार लोगों के निकट सम्बन्धियों को रोजगार देने में असफलता।]
(18)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[केरल एक्सप्रेस, जयन्ती जनता और अन्य लम्बी दूरी वाले तेज गति की गाड़ियों में सप्लाई किए जाने वाले भोजन की किस्म में सुधार करने की आवश्यकता।] (19)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[भोजन व्यवस्था कर्मचारियों को रोजगार का संरक्षण देने तथा भोजन व्यवस्था के अस्थायी कर्मचारियों को उक्त सेवा में खपाने की आवश्यकता।] (20)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[यात्रियों की डाकुओं और लुटेरों से रक्षा करने के लिए रेल गाड़ियों में सुरक्षा प्रबन्ध में सुधार करने की आवश्यकता।] (21)

“कि ‘भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सेवा निवृत्त कर्मचारियों को बड़ी दर पर पेंशन का भुगतान करने की आवश्यकता।] (22)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[मंगलौर-बम्बई, पश्चिमी घाट रेलवे लाइन के निर्माण का कार्य शुरू करने में असफलता।] (23)

“कि परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[मंगलौर से बंगलौर बरास्ता हसन मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में असफलता।] (24)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[वाष्प इंजन में सुधार करने और उत्सर्क आधुनिकीकरण करने के लिए अनुसंधान करने में असफलता ताकि देश में उपलब्ध स्थानीय कोयले का उपयोग हो सके।] (25)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[कांसरगोड, कनहनगाड और पायानूर स्टेशनों के लिए मालाबार एक्सप्रेस में शयन स्थानों की संख्या में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (26)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[त्रिवेन्द्रम-मंगलौर एक्सप्रेस गाड़ी को मजेश्वरम स्टेशन पर दिन में रोकने की आवश्यकता।] (27)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।

[मद्रास सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर भोजन व्यवस्था सेवा के कर्मचारियों को सुविधाओं वाले क्वार्टर उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (28)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रेलवे स्टेशनों पर वास्तविक यात्रियों से लिए जाने वाले अत्यधिक विश्राम गृह प्रभार को कम करने की आवश्यकता।] (29)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[मद्रास-मंगलौर मेल और मद्रास-मंगलौर पश्चिमी घाट एक्सप्रेस के खराब और टपकने वाले पुराने डिब्बों को बदलने की आवश्यकता।] (30)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[त्रिवेन्द्रम, एरणाकुलम, कालीकट और मंगलौर रेल स्टेशनों पर काँफ़ी तथा चाय की और अधिक दुकानें खोलने की आवश्यकता।] (31)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कासरगोड रेल स्टेशन पर ऊपरि पुल का निर्माण करने की आवश्यकता।] (32)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[और अधिक प्लेटफार्म बनाकर कासरगोड स्टेशन का विस्तार करने की आवश्यकता।] (33)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बड़े शहरों में आरक्षण की उचित सुविधा देने और कदाचार को रोकने की आवश्यकता क्योंकि आरक्षण शाखाओं में कदाचार के कारण उन्हें बड़ी परेशानी होती है।] (34)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[केरल में रेल लाइनों का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (35)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मंगलौर कोचीन लाइन को दोहरा करने की आवश्यकता।] (36)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण और बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[अल्प आय वर्ग के यात्रियों के लिए दूसरे दर्जे के रेल किराये को घटाने की आवश्यकता।] (37)

श्रीमती प्रमिला दण्डवते (बम्बई उत्तर मध्य) : मैं प्रस्ताव करती हूँ :—

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बम्बई, पश्चिम रेलवे में उपनगरीय गाड़ियों की संख्या में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (38)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बम्बई केन्द्रीय रेलवे में और अधिक उपनगरीय गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (39)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बम्बई, कलकत्ता और मद्रास की उपनगरीय रेलों में अतिरिक्त विशेष डिब्बे लगाने की आवश्यकता।] (40)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[उपनगरीय गाड़ियों में महिला यात्रियों के लिए सुरक्षा को मजबूत करने की आवश्यकता।] (41)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे में सभी मुख्य स्टेशनों पर भीड़ रहित प्लेटफार्मों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (42)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बम्बई में समूची उपनगरीय रेल लाइनों पर बाड़ लगाने की आवश्यकता।] (43)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समस्त बम्बई में ऊपरी पार-पथ पुल बनाने की आवश्यकता।] (868)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[परेल और ऐलीफिस्टन रोड स्टेशन के बीच पैदल ऊपरी पुल का विस्तार करने की आवश्यकता।] (869)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बम्बई वी० टी० रेलवे स्टेशन पर महिला यात्रियों के लिए और विश्राम गृहों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (870)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे स्टेशनों पर शौचालयों को साफ रखने की आवश्यकता।] (871)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी उपनगरीय रेलगाड़ियों में महिला यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता।] (872)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी उपनगरीय रेलगाड़ियों में विशेष रेल पुलिस की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (873)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मैस्ट कोस्ट रेल लाइन का काम बन्द किया जाना] (910)

“कि परिचालन व्यय — यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[कानपुर और रतनगिरि के बीच उपयुक्त रेल सेवाएं बनाने की आवश्यकता ।] (911)

श्री ए० के० राय (धनबाद) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[पूर्व रेलवे में धनबाद और सिंदरी के बीच उन लाइनों पर जिन पर इस समय केवल माल गाड़ियां चलती हैं, यात्री गाड़ियां चलाने की आवश्यकता ।] (75)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किए जायें ।”

[पूर्व रेलवे में धनबाद पथारदीह रेलगाड़ी को भोजुदीह तक बढ़ाने की आवश्यकता जिसके लिए रेल लाइन पहले ही मौजूद है ।] (76)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।”

[पूर्व रेलवे में धनबाद और चन्द्रपुर के बीच दिन में एक और रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता ।] (77)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें ।”

[धनबाद-चन्द्रपुर रेल लाइन के साथ बर्मों कोयला क्षेत्र को एक शटल से जोड़ने की आवश्यकता ।] (78)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[पूर्व रेलवे में धनबाद और गया के बीच एक और यात्रीगाड़ी चलाने की आवश्यकता ।] (79)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[धनबाद पथारदीह स्थानीय रेलगाड़ी की गति बढ़ाकर उसका एक और ट्रिप बढ़ाने की आवश्यकता ।] (80)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[हावड़ा-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस का निरन्तर देरी से चलना ।] (81)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[पूर्व रेलवे में धनबाद और आसनसोल के बीच माल डिब्बों की सील तोड़कर होने वाली चोरी को रोकने की आवश्यकता ।] (82)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गोमोह-बारका-खना लाइन पर यात्री गाड़ियों में रोशनी, पंखे और पानी की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (83)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[धनबाद हावड़ा कोलफिल्ड एक्सप्रेस और ब्लैक डायमंड एक्सप्रेस को गोमोह तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (84)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गोमोह स्टेशन का नाम बदलकर नेताजी सुभाषबाद रखने की आवश्यकता।] (85)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे में प्रधान खूँटा स्टेशन पर एक ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता।] (86)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[129 अप यात्री रेल गाड़ी के साथ और यात्री डिब्बे जोड़ने की आवश्यकता।] (87)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[धनबाद स्टेशन पर जम्मू तवी एक्सप्रेस के साथ दिल्ली के लिए अधिक यात्री डिब्बे जोड़ने की आवश्यकता।] (88)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[धनबाद में बम्बई मेल के दूसरे दर्जे में आरक्षित शायिकाओं में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (89)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[नई दिल्ली स्टेशन पर कुलियों की भगदड़ को रोकने की आवश्यकता।] (90)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[धनबाद रेलवे ऊपरी पुल का पुराना बाजार तक विस्तार करने की आवश्यकता।] (91)

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतीहारी) : मैं प्रस्तुत करता हूँ :—

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मितव्यता लागू करने में रेलवे बोर्ड की विफलता।] (153)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[राज्य भाषा हिन्दी के समुचित विकास एवं प्रचलन में रेलवे बोर्ड की विफलता।]
(154)

“कि ‘विविध व्यय (सामान्य)’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पिछड़े इलाकों में रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण करने में असफलता।] (155)

“कि ‘विविध व्यय (सामान्य)’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में गण्डक कमान क्षेत्र का विकास के लिए हाजीपुर से सुगौली तक नई रेलवे लाइन बनाने में विफलता।] (156)

“कि ‘विविध व्यय (सामान्य)’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मेहसी से सितामढ़ी के लिए सीधी रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण करने में असफलता।]
(157)

“कि ‘सामान्य अधीक्षण और सेवायें’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे के मंडल कार्यालयों के कार्यकरण में सुधार लाने की आवश्यकता।] (158)

“कि ‘सामान्य अधीक्षण और सेवायें’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मंडल कार्यालयों में अपेक्षित कर्मचारियों की कमी जिसके परिणामस्वरूप संसद सदस्यों के पत्रों पर निपटान नहीं किया जाता।] (159)

“कि ‘सामान्य अधीक्षण और सेवाएं’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे के महाप्रबन्धकों द्वारा अपव्यय रोकने की आवश्यकता।] (160)

“कि ‘सामान्य अधीक्षण और सेवाएं’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के मोतीहारी, पिपरा और मेहसी स्टेशनों पर रेल कर्मचारियों के क्वार्टरों की दशा में सुधार करने की आवश्यकता।] (161)

“कि ‘सामान्य अधीक्षण और सेवाएं’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे की मोतीहारी तथा सुगौली जंक्शनों के रेल कर्मचारियों को खेलकूद तथा सांस्कृतिक कार्यक्रमों के आयोजन हेतु सुविधाएं देने की आवश्यकता।] (162)

“कि ‘स्थायी मार्ग और निर्माणों की मरम्मत और अनुरक्षण’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के मोतीहारी, पश्चिम पिपरा और मेहसी स्टेशनों पर पाकों, वनस्पतियों तथा वृक्षों की कमी।] (163)

“कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें। श्री कमला मिश्र मधुकर।”

[मुजफ्फरपुर-नरकटिया गंज तथा रक्सौल लाइनों पर चलने वाले इंजनों की दशा सुधारने की आवश्यकता।] (164)

“कि रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें। श्री कमला मिश्र मधुकर।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के नरकटिया गंज तथा मुजफ्फरपुर लोको शेडों का विकास करने की आवश्यकता।] (165)

“कि सवारी डिब्बों और माल डिब्बों की मरम्मत तथा अनुरक्षण शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आसाम मेल में जुड़ने वाले मुजफ्फरपुर-दिल्ली सवारी डिब्बे की खराब हालत।] (166)

“कि सवारी डिब्बों और माल डिब्बों की मरम्मत तथा अनुरक्षण शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के नरकटिया गंज-मुजफ्फरपुर और रक्सौल स्टेशनों पर यात्री गाड़ियों की खराब हालत।] (167)

“कि सवारी डिब्बों और माल डिब्बों की मरम्मत तथा अनुरक्षण शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[यात्री गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में रोशनी की कमी तथा पंखों की खराब हालत।] (168)

“कि सवारी डिब्बों और माल डिब्बों की मरम्मत तथा अनुरक्षण शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[यात्री गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में रोशनी तथा पंखों के बारे में की गई शिकायतों पर गौर न किया जाना।] (169)

“कि परिचालन व्यय-यातायात-शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दिल्ली और पटना के बीच चलने वाली सोनभद्र एक्सप्रेस में डीजल अथवा बिजली का इंजन जोड़ने की आवश्यकता।] (170)

“कि ‘कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं’ शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेल के मुजफ्फरपुर जंक्शन के कर्मचारियों के बच्चों के लिए हाई स्कूल खोलने की आवश्यकता।] (201)

“कि ‘कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के मोतीहारी जंक्शन के कर्मचारियों के बच्चों के लिए रेलवे माध्यमिक विद्यालय खोलने की आवश्यकता।] (202)

“कि ‘कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के नरकटिया जंक्शन के कर्मचारियों के बच्चों के लिए रेलवे उच्च विद्यालय की स्थापना करने की आवश्यकता।] (203)

“कि ‘कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे कैंटीनों में काम करने वाले कर्मचारियों का वेतनमान बढ़ाने, उन्हें पोषण की तथा अन्य सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (204)

“कि ‘कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के मेहसी, चंकिया और मोतीहारी के कर्मचारियों के आवासीय मकानों की मरम्मत एवं उद्धार करने की आवश्यकता।] (205)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे कैंटीनों और चलती गाड़ियों में दिए जाने वाले भोजन की घटिया किस्म।] (206)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गाड़ियों में डकैतियों, लूट, असुरक्षा तथा हत्याओं को रोकने की आवश्यकता।] (207)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[खान-पान विभाग में उत्तरोत्तर गिरावट।] (208)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे सुरक्षा बल में भ्रष्टाचार रोकने की आवश्यकता।] (209)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे सुरक्षा बल को अधिकाधिक जनसेवी तथा राष्ट्रीय संपत्ति के प्रति उत्तरदायी बनाने की आवश्यकता।] (210)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों की सेवा शर्तों में सुधार की आवश्यकता।] (212)

“कि भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा—निवृत्ति लाभ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बढ़ती हुई महंगाई को देखते हुए रेल कर्मचारियों के वेतन तथा भत्तों को बढ़ाने और अन्य सुविधाएं देने की आवश्यकता।] (213)

“कि परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण तथा बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[एन० ई० रेलवे के सरकारी ऐलान के बावजूद मुजफ्फरपुर से रक्सौल तक बड़ी लाइन बनाने की आवश्यकता।] (214)

“कि परिसम्पत्तियां—अर्जन, निर्माण तथा बदलना’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[एन० ई० रेलवे में हाजीपुर से एक ब्रांच लाइन जो लालगंज, साहबगंज, केसरिया, अरेराज होती हुई सुगौली तक ब्रांच लाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (215)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे सुरक्षा बल को अधिक प्रभावशाली बनाने की आवश्यकता।] (211)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[एन० ई० रेलवे सीवान से मोतीहारी तक एक नई लाइन खोलने में सरकार की विफलता।] (216)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[एन० ई० रेलवे के मेहसी स्टेशन पर सरकार द्वारा ऐलान के बावजूद यात्री सेड के निर्माण में सरकार की विफलता।] (217)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[एन०ई० रेलवे के चकिया स्टेशन पर यात्री सैड के विस्तार की आवश्यकता।] (218)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के मुजफ्फरपुर जंक्शन पर यात्रियों के लिए रोड के निर्माण में असाधारण विलम्ब।] (219)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के मुजफ्फरपुर जंक्शन की छोटी लाइन की ओर शैड के निर्माण में असफलता।] (220)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के मुजफ्फरपुर जंक्शन की छोटी लाइन पर यात्रियों के लिए सभी सुविधाओं का अभाव।] (221)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के सुगोली जंक्शन पर बनाये गये शैड के विस्तार की आवश्यकता।] (222)

श्री रेणुपद दास (कृष नगर): मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[उन कर्मचारियों को जो 31 मार्च, 1979 से पूर्व सेवा में थे, उदार पेंशन योजना के अनुसार बढ़ी दरों पर पेंशन सुविधाएं देने में असफलता।] (307)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[सभी वर्गों के आकस्मिक श्रमिकों को जल्दी-जल्दी नियमित सेवाओं में खपाने में असफलता।] (308)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[यातायात के व्यस्त घंटों के दौरान रेलगाड़ियों को चलाने के मामले में सामान्य मालगाड़ियों की अपेक्षा नगरीय तथा स्थानीय रेलगाड़ियों को वरीयता देने में असफलता।] (309)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[पिछली आम रेलवे हड़ताल के दौरान पूर्व रेलवे अधिकारियों ने जिन सहायक बुकिंग क्लर्कों को सेवा में प्रलोभन दिया था, उन्हें खपाने में असफलता।] (310)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[मजदूर तथा अन्य कर्मचारी संघों को गुप्त मतदान के आधार पर मान्यता देने में असफलता।] (311)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[रेलवे बोर्ड का उन्मूलन करने की आवश्यकता।] (312)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[लम्बी दूरी वाली रेल गाड़ियों में विशेषतः दूसरे दर्जे में उन्नित दामों पर पौष्टिक भोजन प्रदान करने एवं मिश्रित आहार समाप्त करने की आवश्यकता।] (313)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[लम्बी दूरी वाली सभी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों में एक खानपान निरीक्षक, जिसकी इ्यूटी केवल अच्छे किस्म का भोजन व कुशल सेवा सुनिश्चित करना होगा, नियुक्त करने की आवश्यकता।] (314)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कलकत्ता में सर्कूलर रेलवे चालू करने की व्यावहारिकता के सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार के आदेश पर गठित विभिन्न समितियों द्वारा की गई सिफारिशों को क्रियान्वित करने की आवश्यकता।] (315)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कलकत्ता भूमिगत रेल के निर्माण कार्य को द्रुतगति से आगे बढ़ाने और उसके स्थानीय अधिकारियों को बाधा के बिना घन उपलब्ध करने की आवश्यकता।] (316)

“कि सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कृष्णनगर, राणाघाट, कंचरापारा और कई अन्य स्टेशनों के परिसर के भीतर उप-नगरीय टिकटों की पुनः बिक्री रोकने की आवश्यकता।] (317)

“कि सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[धुबुलिया और प्लासी के बीच माल डिब्बों का तोड़ा जाना रोकने के लिए कारगर कार्यवाही करने की आवश्यकता।] (318)

“कि सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे सुरक्षा बल के उन कर्मचारियों को जिनकी चालकों, गाड़ों तथा अन्य स्टेशन कर्मचारियों के साथ विशेषकर सियालदाह डिवीजन में मुरागाचा और प्यासी स्टेशनों के बीच लगभग नियमित रूप से खुले आम माल-डिब्बे खोलने में मिलीभगत रहती है, पहचानने की आवश्यकता।] (319)

“कि सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[सियालदाह डिवीजन में सतर्कता आयोग को और अधिक कारगर बनाने की आवश्यकता।] (320)

“कि सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मुरागछा स्टेशन में उस सेक्शन में माल डिब्बों की लूट रोकने के लिए एक कुशल अधिकारी के अधीन रेलवे सुरक्षा बल की एक चौकी खोलने की आवश्यकता।] (321)

“कि सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलगाड़ियों में यात्रा करते समय यात्रियों के लिए डकैती तथा छीनाझपटी की घटनाओं से सुरक्षा सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (322)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[लालगोला—राणाघाट यात्री गाड़ी को स्यालदाह तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (323)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[लालगोला फास्ट यात्री गाड़ी पर डीजल इंजन लगाकर उसे ठीक समय पर चलाने की आवश्यकता।] (324)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[स्यालदाह-लालगोला मार्ग पर एक अतितीव्र रेलगाड़ी, जो 4 घंटे में इस दूरी को तय कर सके, चलाने की आवश्यकता।] (325)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[स्यालदाह डिवीजन में कृष्णनगर सीटी जंक्शन में अतिरिक्त टिकटघर खोलकर टिकटों की बिक्री के लिए पर्याप्त व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (326)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सीधे गन्तव्य स्थानों को खाद्यान्न तथा आवश्यक वस्तुएं ले जाने के लिए एक्सप्रेस मालगाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (327)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[राणाघाट और बरहामपुर के बीच प्रातः एक शटल चलाने की आवश्यकता।] (328)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[स्यालदाह जाने वाली मध्यरात्रि डाउन लालगोला यात्री गाड़ी में बरहामपुर कोर्ट स्टेशन पर एक अतिरिक्त दूसरे दर्जे का शयनयान जोड़ने की आवश्यकता।] (329)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[स्यालदाह डिवीजन में मुरागाछा, देवग्राम और प्लासी में निचले प्लेटफार्मों को उठाने की आवश्यकता।] (330)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कृष्णनगर, राणाघाट और कंचनपारा स्टेशनों में और अधिक सफाई सुविधाओं की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (331)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[लालगोला एक्सप्रेस को स्यालदाह से लालगोला तक फिर से चलाने की आवश्यकता।] (332)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[राणाघाट से लालगोला तक एक और स्थानीय रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (333)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[लालगोला और स्यालदाह के बीच सभी रेलगाड़ियों में पर्याप्त डिब्बों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (334)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कृष्णनगर स्टेशन से दो और अतिरिक्त रेलगाड़ियों की—एक सुबह और दूसरी मध्याह्न पश्चात्—व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (335)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दूरस्थ नियंत्रण प्रणाली जो स्यालदाह डिविजन में रेलों के देरी से चलने का एक कारण है, की असफलता।] (336)

“कि परिचालन व्यय—यातायात शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दूरस्थ नियंत्रण प्रणाली को समाप्त करके कम दूरी वाली यात्री गाड़ियों को चलाने की पुरानी प्रणाली को पुनः चालू करने की आवश्यकता।] (337)

“कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[नईहाटी, राणाघाट, कटवा, बर्दवान, बंडेल जैसे अधिकतर महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशनों में रेलवे कर्मचारियों के लिए हाई स्कूलों की व्यवस्था करने में असफलता।] (338)

“कि कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[रेलवे बस्तियों में सांस्कृतिक जीवन के उत्थान के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था करने में असफलता।] (339)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पश्चिम बंगाल विधान सभा द्वारा एकमत से स्वीकृत संकल्प के अनुसार राणाघाट—लालगोला एकहरी लाइन को दोहरी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (340)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।

[लालगोला—राणाघाट सेक्शन में रेलगाड़ियों को ठीक समय पर चलाने के लिए स्यालदाह डिविजन में बहादुरपुर, सोनाडागां और भाबता को ब्लॉक सिगनल स्टेशनों में बदलने की आवश्यकता।] (341)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[लालगोला स्टेशन तक विद्युतीकरण का विस्तार करने की आवश्यकता।] (342)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[राणाघाट—गेडे सेक्शन में विद्युतीकरण के अधूरे काम को पूरा करने की आवश्यकता।] (343)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[स्यालदाह डिवीजन में राणाघाट जंक्शन स्टेशन में, जहां विशेषकर इकहरी लाइन से रेलगाड़ियों के आने में अत्यधिक कठिनाइयां होती हैं, अतिरिक्त टर्मिनल सुविधाओं की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (344)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[शान्तिपुर—कृष्णनगर—नवद्वीप सकरी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (345)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे में वर्तमान आउट एजेंसी मार्ग के साथ-साथ कृष्णनगर जंक्शन से शिकारपुर तक बरास्ता करीमपुर एक नई बड़ी लाइन के निर्माण के लिए इन्जिनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण करने की आवश्यकता।] (346)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[स्यालदाह डिविजन में अब तक छूटे हुए सेक्शनों का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (347)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[स्यालदाह डिविजन में राष्ट्रीय राजपथ 34 पर बहरामपुर में जहां मिट्टी कार्य पूरा हो चुका है, सड़क ऊपरी पुल का निर्माण कार्य आरंभ करने की आवश्यकता।] (348)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[कृष्णनगर सिटी जंक्शन में थ्री अप एण्ड डाउन प्लेटफार्मों को जोड़ने के लिए एक दूसरा पैदल ऊपरी पुल, जिसकी विशेषकर अत्यधिक यातायात के समय काफी लम्बे समय से आवश्यकता महसूस होती जा रही है, बनाने की आवश्यकता।] (349)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[स्यालदाह डिविजन में बदकुल्ला और कृष्णनगर सिटी जंक्शन के बीच लालगोला सेक्शन में 97/3 कि० मी० के निकट एक नये फाटक की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (350)

श्री सुशील भट्टाचार्य (बर्दवान) : मैं प्रस्ताव करता हूं :—

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल दुर्घटनाओं जिनसे जनधन की हानि होती है, को रोकने में असफलता।] (351)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन सम्मेलन का संकल्प, जिसमें भारत भी हिस्सेदार है, के काम के घंटों सम्बन्धी उपबन्ध को लोको संगचल कर्मचारियों पर लागू करने में विफलता।] (352)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[लोहा, इस्पात तथा कोयले की तरह उद्योगों के लिए अन्य मूल कच्चे माल पर समान भाड़ा लगाने की नीति का विस्तार करने में असफलता।] (353)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[तारकेश्वर से जमालपुर तक बड़ी रेल लाइन को बढ़ाने में असफलता।] (354)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे बोर्ड को समाप्त करने में असफलता।] (355)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[भारतीय रेलों को वाणिज्यिक आधार पर चलाने के स्थान पर एक सार्वजनिक उपयोगी सेवा के रूप में चलाने में असफलता।] (356)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बर्दवान से हावड़ा तक अधिक उपनगरीय गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (357)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।

[सभी मेल एक्सप्रेस तथा यात्री गाड़ियों सुरक्षा व्यवस्था में सुधार की आवश्यकता।] (358)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रानीगंज में जगन्नाथ पुल, जिसके लिए 81-82 में मंजूरी दी गई थी, को बनाने की आवश्यकता।] (359)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रानीगंज स्टेशन पर प्लेटफार्म को बढ़ाने की आवश्यकता।] (360)

“कि ‘परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल कर्मचारियों के लिए अधिक क्वार्टरों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (361)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी रेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियों की द्वितीय श्रेणी में स्थानों के आरक्षण में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (362)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[वर्धवान—कटवा और अहमदपुर—कटवा में लम्बे समय से कार्यरत वाणिज्यिक क्लर्कों की सेवाओं को बचाने की आवश्यकता।] (363)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[कालका मेल तथा वातानुकूलित एक्सप्रेस गाड़ियों में भोजन तथा चाय की किस्म में सुधार की आवश्यकता।] (364)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आसनसोन में रेल उपमार्गों को चौड़ा करने और उनकी ऊंचाई बढ़ाने की आवश्यकता।] (365)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[भेड़िया (पूर्व रेलवे) के उत्तरी ओर के रेल उपमार्ग को चौड़ा करने और ऊंचाई बढ़ाने की आवश्यकता।] (366)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[बांकुरा—दामोदर लाइन पर डीजल इंजनों तथा कोचों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (367)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के निमी और बगीला स्टेशन पर यात्रियों के लिए शेडों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (368)

“कि परिसम्पत्तियां— खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बर्धवान और आसनसोल (पूर्व रेलवे) के बीच अधिक यात्री गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।] (369)

“कि परिसम्पत्तियां— खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[काकन में ए० के०—बी० के० लाइन और बन्देल कटवा लाइन के बीच एक उपरि पुल के निर्माण की आवश्यकता।] (370)

“कि परिसम्पत्तियां— खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बर्धवान—कटवा और अहमदपुर—कटवा लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (371)

“कि परिसम्पत्तियां— खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[वर्धमान—कटवा और अहमदपुर—कटवा लाइन पर अधिक डीजल इंजनों और कोचों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (372)

“कि परिसम्पत्तियां— खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे में बन्देल से कटवा तक दोहरी लाइन की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (373)

“कि परिसम्पत्तियां— खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[पूर्व रेलवे में बन्देल से कटवा तक विद्युतीकरण की आवश्यकता।] (374)

श्री हन्नान मोल्लाह (उलूबेरिया) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे बोर्ड को समाप्त करने की आवश्यकता।] (375)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[लम्बी दूरी की गाड़ियों में खान-पान विभाग शयनयान कर्मचारियों को सुविधाएं देने की आवश्यकता।] (376)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मतों के आधार पर श्रमिक संघों को मान्यता देने की आवश्यकता।] (377)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल प्रबन्ध में श्रमिकों को भागीदार बनाने की आवश्यकता।] (378)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे में कदाचार समाप्त करने की आवश्यकता।] (379)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[दुर्घटनाओं को, जिनसे प्रतिदिन अधिकाधिक धन सम्पत्ति की हानि होती है, रोकने की आवश्यकता।] (380)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[लम्बी दूरी की सभी गाड़ियों में तथा स्टेशनों पर पर्याप्त तथा स्वतंत्र रूप से खान-पान की सुविधाओं की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (381)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[यात्रियों को दुर्घटनाओं और डकैतियों से सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता।] (382)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[आवश्यक वस्तुओं के लिए, विशेष रूप से पश्चिम बंगाल में, उद्योगों के आदानों को लाने-ले-जाने के लिए बैगनों तथा रैकों की पर्याप्त व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (383)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रु० कम किए जायें।”

[सभी गाड़ियों को निश्चित समय पर चलाने की आवश्यकता।] (384)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[राजधानी एक्सप्रेस, कालका हावड़ा मेल तथा डीलक्स, आदि गाड़ियों को समय पर चलाने की आवश्यकता।] (385)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा-खड़कपुर, हावड़ा-बदायूं, सियालदाह-बोगंइगांव, सियालदाह-कृष्णानगर सैक्शनों पर सभी यात्री गाड़ियों को समय पर चलाने की आवश्यकता।] (386)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[लम्बी दूरी की सभी गाड़ियों में खान-पान विभाग खोलने की आवश्यकता।] (387)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[फतेहपुर—इस्लामपुर लाइट रेल के कर्मचारियों को भारतीय रेलों में नियुक्त करने की आवश्यकता।] (388)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे और दक्षिण-पूर्व रेलवे की स्थानीय गाड़ियों में डिब्बों तथा कोचों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (389)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गाड़ियों और उनके शौचालयों को साफ रखने की आवश्यकता।] (390)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गाड़ियों में बढ़ रही डकैतियों को रोकने के लिए सुरक्षा बल के कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (391)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा—पुरुलिया—हावड़ा के बीच प्रतिदिन एक तेज गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (392)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[नई दिल्ली—नई जलपाईगुडी—नई दिल्ली के बीच तेज गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (393)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा—बंगलौर—हावड़ा के बीच एक सीधी तेज गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (394)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा—खड़गपुर—हावड़ा के बीच ई० एम० यू० स्थानीय गाड़ी की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।] (395)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा—कटवा—हावड़ा के बीच अधिक स्थानीय गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।]
(396)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा—बहरामपुर—हावड़ा के बीच प्रतिदिन एक तेज गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (397)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलों में सामान्यतया खान-पान की व्यवस्था सुधारने तथा हर जगह स्वच्छता सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (398)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[प्रत्येक लम्बी दूरी की गाड़ी में एक डाक्टर तथा आवश्यक दवाइयों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (399)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[गाड़ियों में जंजीर खींचने की बढ़ रही घटनाओं को रोकने के लिए अधिक सतर्कता बरतने की आवश्यकता।] (400)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[रेलों में मितव्ययिता लाने के लिए अनावश्यक व्यय में कमी करने की आवश्यकता।]
(401)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[कलकत्ता परिक्रमा रेल सेवा का निर्माण कार्य तुरन्त आरम्भ करने की आवश्यकता।]
(402)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[कलकत्ता की भूमिगत रेल के कार्य को 1985 तक समाप्त करने के लिए त्वरित कार्य करने की आवश्यकता।] (403)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह सैक्शन की स्थानीय गाड़ियों में बिजली, पंखों, सीटों जैसी यात्रियों की सुविधाओं को समुचित रूप में बनाए रखने की आवश्यकता।] (404)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[वास्तविक यात्रियों के लिए स्थानों के आरक्षण और टिकटों की बिक्री के लिए समुचित व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (405)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल टिकटों और स्थानों के आरक्षण में काला-बाजार को रोकने में असफलता।] (406)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आरक्षण सम्बन्धी शिकायतों और कदाचारों की जांच कराने तथा अपराधियों को सजा देने की आवश्यकता।] (407)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[वास्तविक यात्रियों को राजधानी एक्सप्रेस के टिकट उपलब्ध कराने और दिल्ली आरक्षण कार्यालय के बाहर पान की दुकानों पर खुले आम राजधानी एक्सप्रेस के टिकटों के काला बाजार को रोकने की आवश्यकता।] (408)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल के सभी फाटकों पर चौकीदार नियुक्त करने की आवश्यकता।] (409)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा और चम्पारडंगा के बीच नई दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (509)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन में रेलगाड़ियों को नियमित चलाने की आवश्यकता।] (510)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन के रानाघाट-लालगोला सैक्शन में दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (511)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन के रानाघाट-गेडे सैक्शन का विद्युतीकरण करनेकी आवश्यकता।] (512)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[सियालदाह डिवीजन के रानाघाट-बानगांव सैक्शन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (513)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बरनीपुर और डाइमंड हार्बर के बीच दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (514)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बरनीपुर और लक्ष्मीकांतपुर के बीच दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (515)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बजबज और नानखाना के बीच रेल लाइन का निर्माण कार्य आरम्भ करने की आवश्यकता।] (516)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सोनारपुर और केनिंग के बीच दोहरी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (517)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[केनिंग और गोलाबाड़ी के बीच नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (518)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[मेचदा और सियालदाह के बीच स्थानीय रेल गाड़ियों को चलाने की आवश्यकता।] (519)

“कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[उलूबेरिया और गदरिया के बीच रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण करने की आवश्यकता।] (559)

- “कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”
[बदनान और श्यामपुर के बीच रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण करने की आवश्यकता।]
(560)
- “कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”
[बंकुरा और मजिया के बीच रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण करने की आवश्यकता।]
(561)
- “कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”
[आधुनिक युद्ध की आवश्यकताओं के अनुसार लोको-इंजनों का विकास करने की आवश्यकता।] (562)
- “कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”
[सिल्लीगुड़ी स्थित डीजल लोको ओवर हॉलिंग एककों का आधुनिकीकरण करने की आवश्यकता।] (563)
- “कि विविध व्यय (सामान्य) शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”
[त्रिपुरा में नई रेल लाइनों के लिए सर्वेक्षण करने की आवश्यकता।] (564)
- “कि सामान्य अधीक्षण और सेवायें शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”
[कोयला, लोहा, स्लीपर, खिड़कियां, शीशे, बल्ब और पंखे आदि रेलवे के सामान और सम्पत्ति की चोरी के विरुद्ध समुचित कार्यवाही करने की आवश्यकता।] (565)
- “कि सामान्य अधीक्षण और सेवायें शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”
[रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा करने और तारों की चोरी रोकने की आवश्यकता।] (566)
- “कि सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”
[रेल किराये और भाड़े में की गई वृद्धि को वापस लेने की आवश्यकता।] (567)
- “कि सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”
[पान के पत्तों की ढुलाई के लिए भाड़े में रियायत देने की आवश्यकता।] (568)

“कि विविध संचालन व्यय शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे जलपान गृहों-तथा चलती गाड़ियों में बेहतर और स्वास्थ्यप्रद भोजन की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (569)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[खान-पान सेवाओं, विशेषतया पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे में, उत्तरोत्तर गिरावट।] (570)

“कि ‘विविध संचालन व्यय’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समाज विरोधी तत्वों, डाकुओं और रेलवे सुरक्षा बल के बीच बढ़ती हुई सांठगांठ को रोकने की आवश्यकता।] (571)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[गोहाटी-धर्मनगर लाइन को दोहरी करने की आवश्यकता।] (572)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दक्षिण पूर्व रेलवे के चेनगेल स्टेशन के प्लेटफार्मों की दोनों ओर नये प्लेटफार्म शेड बनाने की आवश्यकता।] (573)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[चेनेगल रेलवे स्टेशन के पश्चिम की ओर कालबगान पर एक फाटक बनाने की आवश्यकता।] (574)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[चेनेगल स्टेशन के डाउन और अप प्लेटफार्म पर दो नये शेड बनाने की आवश्यकता।] (575)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[चेनेगल स्टेशन के पूर्वी छोर पर एक नया टिकट घर बनाने की आवश्यकता।] (576)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[गौरीगंगा नहर से चेनेगल रेलवे फाटक के पूर्वी छोर तक सड़क को पक्का करने की आवश्यकता।] (577)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रेलवे के उत्तर की ओर गौरीगंगा नहर पर एक चौड़ा पुल बनाने की आवश्यकता।] (578)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[खड़गपुर डिवीजन के चेनेगल और बोरिया स्टेशन के बीच चाकारी पर एक नया फ्लैग स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (579)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[बोरिया स्टेशन पर वर्तमान उपरि पुल का उत्तर की ओर विस्तार करने की आवश्यकता।] (580)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[नालपुर स्टेशन के पश्चिमी छोर पर नालापुर बाजार में एक रेलवे फाटक का निर्माण करने की आवश्यकता।] (581)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मोरीग्राम स्टेशन के पश्चिमी छोर पर फाटक पर उपरि पुल बनाने की आवश्यकता।] (582)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[बगनान स्टेशन को टर्मिनल बनाने की आवश्यकता।] (583)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।

[हावड़ा स्टेशन पर दक्षिण पूर्व रेलवे के लिए पृथक टर्मिनल प्लेटफार्म बनाने की आवश्यकता ।] (584)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[हावड़ा-अमता बड़ी लाइन का निर्माण कार्य 1983 में पूरा करने की आवश्यकता ।] (585)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[हावड़ा-अमता लाइन पर स्टेशन प्लेटफार्मों का निर्माण कार्य पूरा करने की आवश्यकता ।] (586)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[हावड़ा-अमता लाइन का कार्य पूरा करने के लिए अपेक्षित सामग्री सप्लाई करने की आवश्यकता ।] (587)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[हावड़ा-अमता लाइन का निर्माण कार्य पूरा करने के लिए पर्याप्त मात्रा में सीमेंट सप्लाई करने की व्यवस्था ।] (588)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[हावड़ा-बारगाचिया-सेखाला रेल लाइन का निर्माण कार्य पूरा करने की आवश्यकता ।] (589)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[हावड़ा-अमता-सेखाला रेल लाइन को समय पर चालू करने की आवश्यकता ।] (590)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सेन्धिया से करीमपुर बरास्ता कन्दी, बहरामपुर और जालंगी एक नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण कराने की आवश्यकता।] (627)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा डिवीजन में बन्देल और फरक्का के बीच एक जोड़ी नई गाड़ियां चालू करने की आवश्यकता।] (628)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[न्यू जलपाईगुडी और सियालदाह के बीच दार्जिलिंग मेल के अतिरिक्त एक और तेज रफ्तार गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (629)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कृष्ण नगर और लालगोला तथा बन्देल और फरक्का के बीच रेल लाइनों का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (630)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन में रेल लाइन को लालगोला से जंगीपुर तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (631)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[जियागुंज और आजीमगुंज के बीच एक सम्पर्क रेल लाइन बनाने की आवश्यकता।] (632)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन में अजीमगुंज लोको शेड, जो बहुत बुरी दशा में है, का आधुनिकीकरण करने की आवश्यकता।] (633)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन में रानाघाट से बानगांव तक दोहरी रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (634)

“कि परिसम्पत्तियां खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रानाघाट स्टेशन पर प्लेटफार्म संख्या 3 के समानान्तर दो और प्लेटफार्म बनाकर भीड़-भाड़ को कम करने की आवश्यकता।] (635)

“कि परिसम्पत्तियां खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दोमोहानी—चेंगराबन्दा रेल सेवा को पुनः चालू करने और इसे मेखलीगंज तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (636)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन में कृष्णनगर और लालगोला के बीच दोहरी रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।] (637)

“कि परिसम्पत्तियां, खरीद, निर्माण तथा बदलाव शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा डिवीजन में बन्देल और फरक्का के बीच दोहरी लाइन के निर्माण करने की आवश्यकता।] (638)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दैनिक यात्रियों के लाभ के लिए हावड़ा—खड़गपुर सैक्शन, हावड़ा—बन्देल सैक्शन, हावड़ा—बर्धमान सैक्शन हावड़ा—तारकेश्वर सैक्शन, सियालदाह—बंगांव सैक्शन, सियालदाह—कृष्णनगर सैक्शन पर सभी यात्री गाड़ियां समय पर चलाने की आवश्यकता।] (903)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम जायें।”

[त्रिपुरा में गोहाटी और धर्मनागा के बीच एक नई दोहरी रेल लाइन बनाने की आवश्यकता।] (904)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दक्षिण-पूर्व रेलवे के खड़गपुर सैक्शन पर चंगेल स्टेशन के दोनों प्लेटफार्मों पर तुरन्त प्लेटफार्म शैड बनाने की आवश्यकता।] (905)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[खड़गपुर डिवीजन के चंगेल स्टेशन के पश्चिम में कालाबागान नामक स्थान पर एक रेलवे फाटक बनाने की आवश्यकता।] (906)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[खड़गपुर डिवीजन के चंगेल स्टेशन पर डाउन और अप प्लेटफार्मों पर नये प्लेटफार्म शौडों के निर्माण को पूरा करने की आवश्यकता।] (907)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[खड़गपुर डिवीजन के चंगेल स्टेशन के पूर्वी किनारे पर तुरन्त एक नया बुकिंग कार्यालय बनाने और आरम्भ करने की आवश्यकता।] (908)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[खड़गपुर डिवीजन के चंगेल स्टेशन के पूर्वी किनारे से गौरीगंगा नहर के समीप रेलवे फाटक तक एक पक्की सड़क बनाने की आवश्यकता।] (909)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[खड़गपुर डिवीजन में गौरीगंगा नहर पर रेलवे स्टेशन के दक्षिणी छोर पर एक चौड़ा पुल बनाने की आवश्यकता।] (922)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[खड़गपुर डिवीजन में चंगेल और बौरिया स्टेशनों के बीच चकासी नामक स्थान पर एक नया प्लेग स्टेशन या हॉल्ट स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (923)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन में बारुईपुर और डायमण्ड हारबर के बीच दोहरी रेल लाइन बनाने की आवश्यकता।] (924)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन में बारुईपुर और लक्ष्मीकान्तपुर सैक्शनों के बीच दोहरी रेल लाइन बनाने की आवश्यकता।] (925)

“कि ‘रेलवे बोर्ड’ शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सियालदाह डिवीजन में बज-बज और नामखाना सैक्शनों के बीच नई रेल लाइन का निर्माण आरम्भ करने की आवश्यकता।] (926)

प्रो० अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर) में प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे प्लेटफार्मों पर शौचालयों में सफाई रखने की आवश्यकता।] (441)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में रेल लाइनों का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (442)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में महत्वपूर्ण गाड़ियों को डीजल इंजन से चलाने की आवश्यकता।]
(443)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कोयले की कमी के बहाने स्थानीय रेल गाड़ियों को रद्द न करने की आवश्यकता।]
(444)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना में गंगा पर रेल पुल बनाने की आवश्यकता।] (445)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[अलीगढ़ में एक्सप्रेस रेल गाड़ियों में दिये जाने वाले भोजन की गुणवत्ता में सुधार करने की आवश्यकता।] (446)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[प्रथम श्रेणी के सवारी डिब्बों में सामान्य रूप से तथा जानकी एक्सप्रेस और समस्ती-पुर-दानापुर एक्सप्रेस में विशेषकर जी० आर० पी० के कार्मिकों द्वारा सीटें हथियाने से रोकने की आवश्यकता।] (447)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मुगलसराय जंक्शन पर प्रथम श्रेणी तथा वातानुकूलित सवारी डिब्बों में वेउरों को इकट्ठा होने देने से रोकना।] (448)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दिल्ली और अलीगढ़ के बीच में एक्सप्रेस गाड़ियों में लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले वास्तविक यात्रियों के लिए आरक्षित डिब्बों में स्थानीय दैनिक यात्रियों की जमघट को रोकने की आवश्यकता।] (449)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मौर्य एक्सप्रेस को रांची तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (450)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना-हटिया एक्सप्रेस रेलगाड़ी को समस्तीपुर तक चलाने की आवश्यकता।]
(451)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[जयन्ती जनता एक्सप्रेस रेलगाड़ी में पटना स्टेशन पर दैनिक यात्रियों के जमघट को, जिसके कारण लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले वास्तविक यात्रियों को असुविधा होती है, रोकने की आवश्यकता।] (452)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समस्तीपुर दारापुर एक्सप्रेस रेलगाड़ी को, जो प्रायः सभी स्टेशनों पर रुकती है, पैसेंजर रेल गाड़ी का नाम देने की आवश्यकता।] (453)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”,

[मुजफ्फरपुर और हावड़ा के बीच एक और एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (454)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के अधिकांश रेलगाड़ियों में बिना टिकट यात्रा को रोकने की आवश्यकता।] (455)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सोनभद्र एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार समस्तीपुर तक चलाने की आवश्यकता।]
(456)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मुजफ्फरपुर और दिल्ली के बीच जयन्ती जनता एक्सप्रेस को प्रत्येक दिन चलाने की आवश्यकता।] (457)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दिल्ली और समस्तीपुर बरास्ता बाराबंकी के बीच रोजाना रेलगाड़ी सेवा शुरू करने की आवश्यकता।] (458)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कानपुर बरौनी रेलगाड़ी को दिल्ली तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (459)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे में जानकी एक्सप्रेस में बेहतर सवारी डिब्बों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (460)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना और गया के बीच दोहरी लाइन करने की आवश्यकता।] (461)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मुजफ्फरपुर और रांची के बीच सीधी रेल सेवा शुरू करने की आवश्यकता।] (462)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मुजफ्फरपुर और रांची के बीच सप्ताह में दो दिन सीधी रेल सेवा स्थापित करने के लिए टाटानगर मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस रेलगाड़ी में आदरा स्टेशन पर हटिया हावड़ा पैसंजर रेलगाड़ी के कुछ सवारी डिब्बों को जोड़ने की आवश्यकता।] (463)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[बेहतर तथा दक्ष परिचालन हेतु प्रबन्ध में मजदूरों को भागीदारी देने की आवश्यकता।] (464)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पहले के समान डी० आर० एम० कार्यालय, समस्तीपुर की अधिकारिता को बड़ी लाइन पर पुनः देने की आवश्यकता।] (465)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समस्तीपुर-दरभंगा रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य को तुरन्त शुरू करने की आवश्यकता।] (466)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रेलवे बोर्ड को समाप्त करने की आवश्यकता।] (467)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[जनता की मांग को देखते हुए समस्तीपुर और रांची के बीच सीधी रेल सेवा आरम्भ करने की आवश्यकता।] (1124)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[रांची और मुजफ्फरपुर के बीच रेल सेवा स्थापित करने के लिए ताहानगर—मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस में दो डिब्बे, जो कि सप्ताह में दो बार आने-जाने वाली हटिया-हावड़ा सवारी गाड़ी से काटे जाते हैं, जोड़ने की आवश्यकता।] (1125)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[उत्तरी बिहार में समस्तीपुर तथा दक्षिणी बिहार में रांची के बीच एक सीधी सेवा की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1373)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हावड़ा जाने वाली हटिया—हावड़ा यात्री गाड़ी के दो सवारी डिब्बों को मुजफ्फरपुर जाने वाली टाटा—मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस गाड़ी में आदरा जंक्शन पर जोड़ने की आवश्यकता।] (1374)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के नरहर स्टेशन पर अप और डाउन पशुपति एक्सप्रेस को रोकने की आवश्यकता।] (1375)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दरभंगा और जयनगर के बीच दिन में एक और अप और डाउन यात्री गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (1376)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हटिया—पटना एक्सप्रेस को समस्तीपुर तक तथा मीर्य एक्सप्रेस को रांची तक चला कर उत्तर तथा दक्षिण बिहार में सीधी रेल सेवा की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1377)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बरौनी में गंगा पुल (राजेन्द्र सेतु) पर 45 कि० मी० के मार्ग पर अतिरिक्त किराये के रूप में लगने वाला यात्री कर समाप्त करने की आवश्यकता।] (1420)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समस्तीपुर रेल कारखाने में मालगाड़ी के डिब्बों के निर्माण को रोक कर केवल मरम्मत के लिए कारखाना चालू रखने के निर्णय पर पुनर्विचार करने की आवश्यकता।] (1421)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दलसिंह सराय, उजियारपुर, नाजिरगंज एवं साठा जगत स्टेशनों को सोनपुर प्रमंडल से हटाकर पूर्ववत समस्तीपुर प्रमंडल में शामिल करने की आवश्यकता।] (1422)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के दलसिंह सराय रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म के बीच एक पुल को वर्तमान स्थान से हटाकर यात्रियों की सुविधा एवं दुर्घटनाओं को रोकने के लिए मध्य में ले जाने की आवश्यकता।] (1423)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के दलसिंह सराय स्टेशन पर बिजली की आपूर्ति के लिए एक डीजल जेनरेटिंग सेट की व्यवस्था की आवश्यकता।] (1424)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के बरौनी और समस्तीपुर के बीच सुबह 7 से 9 के बीच एक अप यात्री गाड़ी और सायंकाल 4 से 5 के बीच एक डाउन गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (1425)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दानापुर-समस्तीपुर एक्सप्रेस गाड़ी को सवारी गाड़ी में बदलने और तदनुसार उसका किराया घटाने की आवश्यकता।] (1426)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के बरौनी जंक्शन के राजेन्द्र सेतु पर से माल लाने ले जाने पर अतिरिक्त प्रभार को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1438)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[समस्तीपुर-दानापुर एक्सप्रेस गाड़ी का नाम समस्तीपुर-दानापुर फास्ट पैसेंजर करने की आवश्यकता।] (1486)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[उत्तर बिहार के दूर के यात्रियों की सुविधा के लिए समस्तीपुर और पटना के बीच प्रतिदिन एक एक्सप्रेस गाड़ी के परिचालन की आवश्यकता।] (1487)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[उत्तर बिहार का सम्बन्ध राज्य की राजधानी से जोड़ने के लिए रेलवे के पास डिब्बों की कमी के परिप्रेक्ष्य में हटिया पटना एक्सप्रेस गाड़ी को समस्तीपुर तक बढ़ाने की आवश्यकता।] (1488)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[वर्तमान विराम स्थलों को बनाये रखते हुए दानापुर एक्सप्रेस को समस्तीपुर दानापुर यात्री गाड़ी नाम देने की आवश्यकता।] (1489)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के उज्जीयारपुर स्टेशन पर पशुपति एक्सप्रेस को रोकने की आवश्यकता।] (1490)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”,

[रेलों को कोयले की सप्लाई करने में बेहतर समन्वय हेतु कोल पिट हैडों की संसद सदस्यों रेलवे अधिकारियों, तथा ऊर्जा मंत्रालय के अधिकारियों के संयुक्त दल द्वारा जांच करवाने की आवश्यकता।] (1491)

श्री रामावतार शास्त्री : (पटना) मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[सभी क्षेत्रीय रेलों में राजभाषा अधिनियम, 1963 की धारा 3 (3) को शतप्रतिशत लागू करने में असफलता।] (805)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[सभी रेलों में गृह मंत्रालय के राजभाषा विभाग द्वारा निर्धारित कार्यक्रम को लागू करने में असफलता।] (806)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[सभी रेल कर्मचारियों को आवास या आवासीय भत्ता देने में असफलता।] (807)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे में स्थानान्तरण और तैनाती की समान नीति लागू करने में असफलता।] (808)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलों में सफाई व्यवस्था की शोचनीय स्थिति को सुधारने में असफलता।] (809)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे के प्रबन्ध में सभी स्तरों पर कर्मचारियों को सहभागी बनाने में असफलता।]
(810)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[जनसंख्या के अनुपात में रेलगाड़ियों की संख्या में वृद्धि करने में असफलता।] (811)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल सेवा में विस्तार करने के लिए योजना आयोग तथा वित्त मंत्रालय द्वारा और अधिक धन आवंटित करने में असफलता।] (812)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[आवश्यक सेवा अधिनियम से रेलों को पृथक रखने में असफलता।] (813)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[सदन में वायदों के बावजूद रेल मजदूरों को राष्ट्रीय सुरक्षा कानून का शिकार बनाना।]
(814)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल किरायों एवं अधिभारों में वृद्धि कर आम यात्रियों पर बोझ डालने की नीति का सर्वदा के लिए परित्याग करने की आवश्यकता।] (815)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[ट्रेड यूनियन कार्यवाही के लिए रेल मजदूरों का दमन करना।] (816)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल कर्मचारियों को आवश्यकता के आधार पर आधारित वेतनमानों का लाभ देने में असफलता।] (817)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[देश के पिछड़े क्षेत्रों में रेल लाइनों का जाल बिछाने में असफलता।] (818)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[रेलवे को उद्योग घोषित करने में असफलता।] (819)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाये।”

[रेल दुर्घटनाओं में मारे गए व्यक्तियों के परिवार के लोगों को हवाई जहाजों की दुर्घटना-

ताओं में मारे गए लोगों की भांति प्रति व्यक्ति एक लाख रुपये का मुआवजा देने में असफलता ।] (820)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[भाप इन्जनों के प्रयोग नहीं होने की स्थिति में लोको मेकेनिकल कर्मचारियों, ड्राइवरों आदि की नौकरी बरकरार रखते हुए उन्हें काम में लगाने में असफलता ।] (821)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[सभी तेज रेल गाड़ियों को बिजली या डीजल इन्जनों से चलाने की आवश्यकता ।] (822)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[रेलवे बोर्ड तथा अन्य रेल अधिकारियों के नौकरशाही रवैये को बदलने की आवश्यकता ।] (823)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[जर्जर और बेकार रेल डिब्बों एवं इन्जनों को बदलने में असफलता ।] (824)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[जिन रेल लाइनों की आयु समाप्त हो चुकी है उन्हें बदलने में असफलता] (825)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[सन् 1981-82 साल में दंडित किए गए लोको रनिंग कर्मचारियों के विरुद्ध की गयी सभी कार्यवाहियों को रद्द कर उन्हें रेल सेवा में बहाल करने में असफलता ।] (826)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[रेलवे बोर्ड द्वारा सेपटी (सुरक्षा) नियमों के उल्लंघन को रोकने में असफलता ।] (827)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए रेल मजदूरों के विभिन्न संगठनों का सहयोग लेने में असफलता ।] (828)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए ।”

[रेल दुर्घटनाओं, गाड़ियों के विलम्ब से चलने, रेलों में होने वाली डकैतियों एवं चोरियों तथा फिजूलखर्चों के लिए रेलवे बोर्ड के संबंधित अधिकारियों, जनरल एवं डिवीजनल रेलवे मैनेजर्स को भी उत्तरदायी ठहराने की आवश्यकता ।] (829)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[आल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसियेशन के साथ सम्पन्न समझौते को लागू करने में असफलता।] (830)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[देश भर में छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने में असफलता।] (831)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे बोर्ड को समाप्त कर रेल व्यवस्था को जनतांत्रिक आधार पर चलाने की व्यवस्था करने में असफलता।] (874)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलों में भ्रष्टाचार, चोरी और अपव्यय को रोकने में असफलता।] (875)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[कार्य सम्पादन, गुण प्रकार और मात्रा के आधार पर पदोन्नति और परिलब्धियां देने की पद्धति लागू करने में असफलता।] (876)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[नैमित्तिक (कैजुअल) मजदूरों को नियमित बनाने में असफलता।] (877)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[एवजी मजदूरों को स्थायी बनाने में असफलता।] (878)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[गाड़ियों को समय से चलाने में असफलता।] (879)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[भारतीय रेलों में रिजर्वेशन कोटा के अनुसार अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों को भर्ती करने में असफलता।] (880)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलों में बढ़ती हुई डकैतियों को रोकने में असफलता।] (881)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल भाड़ों में वृद्धि के प्रस्ताव को समाप्त करने में असफलता।] (882)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल यात्रियों को आवश्यक सुविधाएं प्रदान करने में असफलता।] (883)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[सुरक्षा नियमों को लागू करने में असफलता।] (884)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल कर्मचारियों को बिना किसी शर्त के 8.33 प्रतिशत के हिसाब से न्यूनतम बोनस देने में असफलता।] (885)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[सेवा-निवृत्त अधिकारियों एवं कर्मचारियों के कार्यकाल में वृद्धि करने सम्बन्धी नीति का पूर्ण रूप से पालन करने में असफलता।] (886)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल मजदूरों को वेतन पुनरीक्षण, मंहगाई भत्ता तथा अन्य मांगों को पूरा करने में असफलता।] (887)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”,

[रेल मजदूरों को सार्वजनिक प्रतिष्ठानों के मजदूरों के बराबर वेतन तथा अन्य सुविधाएं देने में असफलता।] (888)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे से ठेका प्रथा को समाप्त करने में असफलता।] (889)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे रिजर्वेशन में व्याप्त कदाचार को रोकने में असफलता।] (890)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे में सबसे अधिक शोषित एवं उपेक्षित गैंगमैनों (इंजीनियरी मजदूरों) की दयनीय दशा में सुधार करने के उद्देश्य से उनकी मांगों को स्वीकार करने में असफलता।] (891)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलों के सभी विकास कार्यों से स्थानीय सांसदों को सम्बद्ध करने में असफलता।] (892)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[भोजन व्यवस्था में ठेका प्रणाली को समाप्त कर विभागीय प्रणाली लागू करने में असफलता।] (893)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[19 जनवरी, 1982 की अखिल भारतीय आम हड़ताल में भाग लेने के कारण उत्पीड़ित कर्मचारियों के उत्पीड़न को समाप्त करने में असफलता।] (894)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[लोको रनिंग कर्मचारियों के काम के घंटों में कमी करने में असफलता।] (895)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल गाड़ियों में दिए जाने वाले भोजन, जलपान एवं चाय में सुधार लाने में असफलता।] (896)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[पटना में सदाकत आश्रम, दीघा के निकट गंगा नदी पर विशेषज्ञों की सिफारिश के बावजूद रेल-पुल का निर्माण कार्य शुरू करने में असफलता।] (897)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[बिहार में क्षेत्रीय रेल कार्यालय की स्थापना करने में असफलता।] (898)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेल कर्मचारियों को अकारण ही दंडित करने की आदत छोड़ने में असफलता।] (899)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[इंडियन रेलवे वर्क्स फ़ैडरेशन को मान्यता देने में असफलता।] (900)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[आल इंडिया रेलवे इम्पलाईज फ़ैडरेशन को मान्यता देने में असफलता।] (901)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[आल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन को मान्यता देने में असफलता।] (902)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना—गया लाइन को दोहरा करने की आवश्यकता।] (927)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे की सलाहकार समितियों, उपभोक्ता समितियों तथा अन्य समितियों के गठन में अनावश्यक विलम्ब।] (928)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आरा—सहसराम लाइट रेलवे के स्थान पर बड़ी लाइन बिछाकर उसे चालू करने में अनावश्यक विलम्ब।] (929)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[मार्टिन रेलवे लाइन को सरकार के अधीन लेने की आवश्यकता।] (930)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[फतुहा—इसलामपुर लाइन रेलवे को सरकार के अधीन लेकर चलाने की आवश्यकता।] (931)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे में अनुसचिवीय कर्मचारियों की भर्ती पर लगी रोक को उठाने की आवश्यकता।] (932)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया रेलवे मिनिस्ट्रियल स्टाफ एसोसिएशन को मान्यता देने की आवश्यकता।] (933)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन को मान्यता देने की आवश्यकता।] (934)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया गार्ड्स कौंसिल को मान्यता देने की आवश्यकता।] (935)

कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[इण्डियन रेलवे टिकट चैकिंग स्टाफ एसोसिएशन को मान्यता देने की आवश्यकता।] (936)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[इण्डियन रेलवे मेकेनिकल स्टाफ एसोसिएशन को मान्यता देने की आवश्यकता।]
(937)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया कैरेज एण्ड वैगन स्टाफ कौंसिल को मान्यता देने की आवश्यकता।]
(938)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[ईस्टर्न रेलवे वर्कर्स यूनियन को मान्यता देने की आवश्यकता।] (939)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[एन० एफ० रेलवे वर्कर्स यूनियन को मान्यता देने की आवश्यकता।] (940)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[ईस्टर्न रेलवे इंजीनियरिंग कामगार यूनियन को मान्यता देने की आवश्यकता।]
(941)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपये कम किए जायें।”

[सन् 1974 की रेल हड़ताल के समय राजभक्त रेल कर्मचारियों के पुत्रों—आश्रितों को रोजगार और एक अतिरिक्त वेतन वृद्धि देने के परिणामस्वरूप विषमता को दूर करने की आवश्यकता।] (942)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[झांसी डिवीजन के रेल कर्मचारियों पर सन् 1974 में दायर किये गए मुकदमों को वापस लेने की आवश्यकता।] (943)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया रेलवेमेंस फेडरेशन की दस सूत्री मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता।] (944)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[इण्डियन रेलवे वर्कर्स फेडरेशन के मुगलसराय सम्मेलन में पारित मांगों को मंजूर करने की आवश्यकता।] (945)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन द्वारा सन् 1980 में प्रेषित मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता।] (946)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया सिगनल एण्ड टेलीकम्युनिकेशन स्टाफ एसोसिएशन की मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता।] (947)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया सिगनल एण्ड टेलीकम्युनिकेशन स्टाफ एसोसिएशन को मान्यता देने की आवश्यकता।] (948)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऑल इण्डिया रेलवे इम्प्लाइज कनफेडरेशन द्वारा प्रेषित चार-सूत्री मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता।] (949)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[जगन्नाथ दास समिति द्वारा की गई सिफारिशों के अनुसार अनुसचिवीय कर्मचारियों को ग्रेड देने की आवश्यकता।] (950)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी स्टेशनों पर पीने के पानी की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (951)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी गाड़ियों में पानी की समुचित व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (952)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पैसेजर गाड़ियों में पानी, रोशनी और पंखों की कमी।] (953)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे स्टेशनों की सफाई की असंतोषजनक व्यवस्था।] (954)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[कोयले के अभाव का बहाना बनाकर जब चाहा कुछ सवारी गाड़ियों का चलना बंद कर देना।] (955)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[रेलवे स्टेशनों पर कुलियों के लिए उचित मजदूरी निर्धारित करने की आवश्यकता।]
(956)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[रेलों में बिना टिकट रेल यात्रा को रोकने की आवश्यकता।] (957)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[बिहार में रेलों की प्रथम श्रेणियों में अनाधिकारी व्यक्तियों द्वारा यात्रा करने को रोकने की आवश्यकता।] (958)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[बिहार में रेल गाड़ियों के प्रथम श्रेणी के डिब्बों में पुलिस द्वारा अनाधिकृत रूप से की जाने वाली यात्रा को रोकने की आवश्यकता।] (959)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलों में वातानुकूलित प्रथम श्रेणी को समाप्त करने की आवश्यकता।] (960)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलों से वातानुकूलित डिब्बों में भारी और अधिक सामान ले जाने पर रोक लगाने की आवश्यकता।] (961)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[ऐश हैंडलिंग मजदूरों को ठेकेदारों के चंगुल से मुक्त कर विभागीय मजदूर बनाने की आवश्यकता।] (962)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[संथाल परगना जिला मुख्यालय दुमका को रेल लाइन से जोड़ने की आवश्यकता।]
(963)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना से हावड़ा के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाने की आवश्यकता।] (964)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के दानापुर में रेल कालेज खोलने की आवश्यकता।] (965)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल स्कूलों के अध्यापकों की स्थिति में सुधार लाने की आवश्यकता।] (966)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे बोर्ड के बड़े अधिकारियों द्वारा बार-बार विमान यात्रा किये जाने को रोकने की आवश्यकता।] (967)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी रेल क्वार्टरों में पंखे लगाने की आवश्यकता।] (968)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[क्षेत्रीय मुख्यालयों, मंडलीय मुख्यालयों तथा वर्कशापों में निरीक्षण कर्मचारियों के लिए पर्याप्त संख्या में विश्राम गृहों के निर्माण की आवश्यकता।] (1088)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बड़े रेलवे स्टेशनों पर गाड़ी टिकट निरीक्षकों के लिए विश्राम कक्षों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1089)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना जंक्शन स्टेशन पर सफाई की असंतोषजनक व्यवस्था।] (1090)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना जंक्शन के प्रतीक्षालयों में अनधिकृत लोगों के प्रवेश को रोकने की आवश्यकता।] (1091)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना जंक्शन के रेलवे कैंटीन में अनधिकृत एवं समाज विरोधी तत्वों के जमघट को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1092)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पटना जंक्शन के परिसर में गांदगी का अम्बार हटाने की आवश्यकता।] (1093)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना जंक्शन के गया लाइन के प्लेटफार्म पर शेडों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1094)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पटना हटिया एक्सप्रेस को तारेगना स्टेशन पर रोकने की आवश्यकता।] (1095)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के बंकाघाट स्टेशन के दोनों प्लेटफार्मों पर शेड बनाने की आवश्यकता।]
(1096)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के गुलजारबाग स्टेशन के अप प्लेटफार्म पर शेड बनाने की आवश्यकता।]
(1097)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के फुलवारीशरीफ स्टेशन के प्लेटफार्मों को ऊंचा करने की आवश्यकता।]
(1098)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना-गन्ना लाइन के परसाबाजार स्टेशन के दोनों प्लेटफार्मों को ऊंचा करने की आवश्यकता।] (1099)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना-गया लाइन के सभी स्टेशनों पर शेड बनाने की आवश्यकता।]
(1100)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना, जंक्शन के प्रथम श्रेणी के प्रतीक्षालय के शौचालयों में गंदगी तथा कमोड का टूटा रहना।] (1101)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के नेऊरा स्टेशन के दोनों प्लेटफार्मों को ऊंचा उठाने की आवश्यकता।]
(1102)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हजारीबाग के रास्ते रांची से गिरीडीह तक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।]
(1103)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के दानापुर स्टेशन पर सोनभद्र एक्सप्रेस को रोकने की आवश्यकता।]
(1104)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के दानापुर स्टेशन पर तिनसुकिया मेल के ठहराव की आवश्यकता।]
(1105)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[भागलपुर से दिल्ली तक चलने वाली विक्रमशिला गाड़ी को रोजाना चलाने की आवश्यकता।] (1106)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेलवे में काम करने वाले कर्मचारियों को नियमित रूप से वेतन देने की आवश्यकता।] (1107)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[सभी रेल गाड़ियों में शुल्क के साथ बिछावन देने की आवश्यकता।] (1108)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[चितरंजन से दुमका तक बड़ी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (1109)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दुमका के रास्ते देवघर से रामपुर तक रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (1110)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेलवे को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (1111)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के मथुरा जंक्शन पर आर० एम० एस० के कार्यालय तक फैंले प्लेटफार्म पर शेड बनाने की आवश्यकता।] (1112)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना जंक्शन पर यात्रियों की जेब काटने एवं चोरी करने की घटनाओं में वृद्धि।]
(1113)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पटना जंक्शन पर जेबकतरों को पकड़ने में जी० आर० पी० की असफलता।]
(1114)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[गया से कोडरमा के रास्ते पटना से धनबाद तक “माइका एक्सप्रेस” नामक एक नई गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (1115)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे बोर्ड के भारी भरकम प्रशासन के व्यय में कमी करने की आवश्यकता।]
(1116)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के शिक्षा शुल्क के भुगतान में होने वाले विलम्ब को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1117)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी रेल कालोनियों में खेलकूद की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1118)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के दानापुर डिवीजनल मुख्यालय में पेंशन लेने के लिए आने वाले लोगों के ठहरने की असंतोषजनक व्यवस्था।] (1119)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के गुलजारबाग स्टेशन से पूरब रानीपुर महले में गुमटी का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1120)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[दानापुर रेलवे अस्पताल में विशेषज्ञ चिकित्सकों एवं महिला चिकित्सकों की नियुक्ति करने की आवश्यकता।] (1121)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के दानापुर स्थित रेलवे अस्पताल में इमर्जेंसी बिजली रोशनी व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1122)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल कर्मचारियों को 14 (2) नियम के अन्तर्गत दंडित करने की प्रथा को समाप्त करने में विफलता।] (1123)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[‘एक उद्योग में एक यूनियन’ की स्वीकृत नीति को भारतीय रेलों में भी लागू करने में असफलता।] (1138)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों को बोनस देने में असफलता।] (1139)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[रेलवे बोर्ड की श्रमिक विरोधी नीति बदलने में असफलता।] (1140)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी रेलों में राजभाषा अधिनियम 1963 की क्रियान्वित की आवश्यकता।] (1141)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[राजभाषा अधिनियम 1963 की धारा 3(3) को सभी रेलों में लागू करने की आवश्यकता।] (1142)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे में कार्य विश्लेषण के आधार पर कर्मचारियों का कार्यभार निश्चित करने की आवश्यकता।] (1143)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[समान काम के लिए समान वेतनमान देने की नीति लागू करने की आवश्यकता।] (1144)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे अस्पतालों में दवा की पर्याप्त सप्लाई सुनिश्चित करने की आवश्यकता।] (1145)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलों में समाज विरोधी तत्वों की गतिविधियों को रोकने की आवश्यकता।] (1146)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे विभागीय कैटिनों में काम करने वाले सभी कर्मचारियों को नियमित करने में अनावश्यक विलंब।] (1147)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[एक्सप्रेस में पेंट्री कार सोनभद्र लगाने की आवश्यकता।] (1148)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के बख्तियारपुर-राजगीर लाइन के विस्तार के लिए राजगीर से गया तक नई रेल लाइन बनाने की आवश्यकता।] (1149)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के फतुहा से इस्लामपुर होते हुए गया तक एक नई रेल लाइन बनाने की आवश्यकता।] (1150)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[स्टीम इंजनों के ठीक प्रकार से रखरखाव करने की आवश्यकता।] (1151)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बिहार में हजारीबाग को रेल से जोड़ने की आवश्यकता।] (1152)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रेल कर्मचारियों की समस्याओं के समाधान में अनावश्यक विलम्ब।] (1153)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[विभिन्न रेल दुर्घटना-समीक्षा समितियों की सिफारिशों को लागू करने की आवश्यकता।] (1154)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे की हजारों-लाखों एकड़ भूमि पर गैर-कानूनी कब्जे को समाप्त कराने की आवश्यकता।] (1155)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पर्याप्त मात्रा में वैगन खरीदने की आवश्यकता।] (1156)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[हानि के दावों को कम अवधि में निपटाने की आवश्यकता।] (1157)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[भारतीय रेलों से पुस्तक विक्रेता व्हीलर कम्पनी के एकाधिकार को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1158)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मृत रेल कर्मचारियों के आश्रितों की अनुकम्पा के आधार पर बहाली में अनियमितताएं।] (1159)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के मुगलसराय से आसनसोल तक विद्युतीकरण की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1160)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पटना से दिल्ली तक सोनभद्र एक्सप्रेस को तीन दिनों के बदले रोजाना चलाने की आवश्यकता।] (1161)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[डीलक्स गाड़ी को बरास्ता पटना से दो दिनों के बजाय चार दिन चलाने की आवश्यकता।] (1162)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पटना से बम्बई तक एक तेज गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (1163)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के पटना से गया तक रेलवे लाइन को दोहरा करने की आवश्यकता।] (1164)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना जंक्शन स्टेशनों पर दिल्ली जाने वाले यात्रियों के लिए तिनसुखिया गाड़ी में आरक्षण करने की सुविधा देने की जरूरत।] (1165)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना से गया, पटना से बक्सर और पटना से मोकामा तक उपनगरीय रेल चालू करने की आवश्यकता।] (1166)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दैनिक यात्रियों के लिए रेल सेवा में सुधार करने की आवश्यकता।] (1167)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गाड़ियों के विलम्ब से चलने के विषय में पटना जंक्शन स्टेशन पर यात्रियों को सही सूचना देने की आवश्यकता।] (1168)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[इंडियन रेलवे सिग्नल एण्ड टेलिकम्युनिकेशन स्टाफ एसोसियेशन को मान्यता देने की आवश्यकता।] (1169)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पुराने इंजनों एवं वैगनों को फौरन बदलने की आवश्यकता।] (1170)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[1973 के नियमानुसार काम करो आन्दोलन के दौरान सिग्नल एण्ड टेलिकम्युनिकेशन विभाग के कर्मचारियों की मांगों के सम्बन्ध में किए गये समझौते को लागू करने की आवश्यकता।] (1171)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[चलती गाड़ियों में कंडकक्टर, गाड़ों एवं टी० टी० ई० को बैठने के लिए स्थान देने की आवश्यकता।] (1172)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रोड साइड स्टेशनों पर काम करने वाले कर्मचारियों को आवास, चिकित्सा और शिक्षा सुविधाएं देने की आवश्यकता।] (1173)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मुख्यालय से बाहर गये चैकिंग कर्मचारियों को विश्राम कक्ष एवं खाना पकाने की सुविधाएं देने की आवश्यकता।] (1174)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[लाइन पर काम करने वाले कर्मचारियों को सभी गजेटेड एवं वैकल्पिक छुट्टियां देने की आवश्यकता।] (1175)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[लोको शेड कर्मचारियों को कारखाना अधिनियमके अन्तर्गत लाने की आवश्यकता।] (1176)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[गंगमैनों को वर्दी देने की आवश्यकता।] (1177)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[पूर्व रेल के बिहटा स्टेशन से बरास्ता बिक्रम, पालीगंज, अरवल होने हुए अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन तक नई रेल लाइन बनाने की आवश्यकता।] (1178)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[लोको मकैनिकल स्टाफ को वर्दी देने की आवश्यकता।] (1179)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[पटना जंक्शन दक्षिण भाग में 50 शैय्यावाली डार्मेटरी दो शैय्यावाले 10 कमरे तथा एक शैय्यावाले 20 कमरे के विश्राम गृह के निर्माण की आवश्यकता।] (1180)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[पटना जंक्शन के पास एक बड़ा पार्क बनाने की आवश्यकता।] (1181)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[पटना जंक्शन को नया रूप देने की आवश्यकता।] (1182)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[करबिगहिया से उत्तर में पटना जंक्शन से होकर बाहर तक एक ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता ताकि लोग उत्तर से दक्षिण और दक्षिण से उत्तर जा सकें।] (1183)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[कंकड़बाग क्षेत्र में सिटी बुकिंग आफिस खोलने की आवश्यकता।] (1184)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[राजेन्दरनगर, यारपुर और गर्दनीबाग (चितकोहरा) में पक्का ऊपरी पुल बनाने के काम को शीघ्र शुरू करने की आवश्यकता] (1185)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[राजेन्द्र नगर हाल्ट को पूरा स्टेशन का दर्जा देने की आवश्यकता।] (1186)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 100 रुपया किया जाए।”

[पटना में एक बड़ा रेल अस्पताल बनाने की आवश्यकता।] (1187)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[दानापुर के रेलवे अस्पताल को और विस्तारित करने की आवश्यकता।] (1188)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[पूर्व रेलवे के दानापुर डिब्रीजन के छः मुअत्तल या नौकरी से हटाए गए गैंगमैनों को नौकरी में वापस लेने की आवश्यकता।] (1189)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[दानापुर में रेलकर्मचारियों के आबासहेतु अधिक मकान निर्मित करनेकी आवश्यकता।] (1190)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[दानापुर की रेल कालोनियों की गंदगी और मच्छरों को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1191)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[दानापुर रेलवे स्टेशन को नया रूप देने की आवश्यकता।] (1192)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[पूर्व रेलवे के वालहरी बुकिंग क्लर्कों की सेवाएं नियमित करने की आवश्यकता।] (1193)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[पूर्व रेलवे के फुलवारी, नेऊरा, सदींसोपुर, कुल्हरिया स्टेशनों के प्लेटफार्मों को ऊंचा करने की आवश्यकता।] (1194)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[सभी रेल फाटकों पर गैटमैन तैनात करने की आवश्यकता।] (1195)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[दानापुर मंडल के कोइलवर पुल के पूरब में परेव गांव के निकट एक नया स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (1196)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[दानापुर मंडल के आरा स्टेशन के दक्षिण में लाइट रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर एक आधुनिक रेल स्टेशन बनाने की आवश्यकता।] (1197)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[फतुहा-इस्लामपुर लाइट रेलवे के मालिकों को प्रतिवर्ष 12 लाख रुपये की अदायगी को रोकने की आवश्यकता।] (1198)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[रेलवे की भूमि को वार्षिक पट्टा पर भूमिहीनों को देने की आवश्यकता।] (1199)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[भारतीय रेलवे को जनोपयोगी सेवा के रूप में इस्तेमाल करने की आवश्यकता।]
(1200)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[रेल कर्मचारियों के एक मंडल से दूसरे मंडल में स्थानान्तरण के आदेशों तथा अनिवार्य सेवा निवृत्ति के आदेशों को वापस लेने और उन्हें तंग किए जाने को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1201)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[रेल कर्मचारियों के बच्चों के लिए पर्याप्त स्कूलों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।]
(1202)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[डीलक्स, सोनभद्र, कालका मेल, तिनसुकिया मेल तथा अन्य तेज गाड़ियों के टू-टायर ए० सी० स्लीपरों में मच्छरों एवं कीड़ों के उत्पात को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1203)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[राजभाषा अधिनियम, 1963 की क्रियान्विति के लिए सभी रेलों में हिन्दी अधिकारियों, अनुवादकों, टंककों एवं स्टेनोग्राफरों की पर्याप्त संख्या में व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1204)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[रेल सेवा आयोगों में भर्ती के मामलों में कदाचारों और अनियमितताओं को रोकने की आवश्यकता।] (1205)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[मुजफ्फरपुर रेल सेवा आयोग द्वारा टिकट कलेक्टरों के पद पर नियुक्ति के लिए 72 व्यक्तियों के पैनल में से 32 व्यक्तियों की नियुक्ति करने में असफलता।] (1206)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों को वर्दी तथा अन्य आवश्यक वस्तुएं मुहय्या करने की आवश्यकता।] (1207)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[रेलवे में ऐसे कर्मचारियों को, जिनकी पदोन्नति अपने वेतनमानों में रुकी हुई है आर्थिक सहायता देने की आवश्यकता।] (1208)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[रेलवे के डाक्टरों के सम्बन्ध में शर्मा आयोग की सिफारिशों को लागू करने की आवश्यकता।] (1209)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[गंगा में चलने वाले सभी गैर-सरकारी जहाजों का राष्ट्रीयकरण करने की आवश्यकता] (1272)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[सरकारी नौकाओं के चलने के क्षेत्रों के 3 किलोमीटर की दूरी में गैर-सरकारी नौकाओं के चलाने पर रोक लगाने की आवश्यकता।] (1273)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 100 रुपए किया जाए।”

[पोतान्तरण कर्मचारियों को उनकी भारी ड्यूटी को देखते हुए विशेष वेतन देने की आवश्यकता।] (1274)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर रेलवे के समुद्री कर्मचारियों के सम्मेलन में की गई मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता।] (1275)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[जिन 15 पोतान्तरण कर्मचारियों की उनके सेवा-काल में मृत्यु हो गई उनके पुत्रों अथवा पत्नियों को अनुकम्पा के आधार पर नौकरियां देने की आवश्यकता।] (1276)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[1054 पोतान्तरण कर्मचारियों को जीवन बीमा योजना के अन्तर्गत लाने की आवश्यकता।] (1277)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[भारतीय रेलों में टी०पी० टी० कर्मचारियों को भत्ता देने की आवश्यकता।] (1278)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पोतान्तरण कर्मचारियों की मृत्यु होने पर उनके आश्रितों को उनकी भविष्य निधि की राशि देने की आवश्यकता।] (1279)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पोतान्तरण शैड, गडारा के कर्मचारियों की स्वीकृत मांगों को क्रियान्वित करने की आवश्यकता।] (1280)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आर० बी० लाल समिति की सिफारिश के अनुसार पोतान्तरण कर्मचारियों को भत्ता देने की आवश्यकता।] (1281)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आल इन्डिया रेलवे एम्पलाइज कानफेडरेशन के कर्मचारियों की मांगों पर चर्चा करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष में दो बार बैठक बुलाये जाने की आवश्यकता।] (1282)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलों में सभी कार्मिक संघों को रेलवे अधिकारियों के साथ वार्ता करने का अधिकार देने की आवश्यकता।] (1283)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[भारतीय रेलों में कार्मिक संघों को मान्यता के बारे में निर्णय लेने के लिए गुप्त मतदान की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1284)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गैर-मान्यता प्राप्त फेडरेशनों, एसोसिएशनों और यूनियनों के साथ परामर्श करने तथा उनसे ज्ञापन आदि लेने की आवश्यकता।] (1285)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[समुद्री कर्मचारियों को वदियां देने में की गई कटौती को वापस लेने की आवश्यकता।] (1286)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[मोकामा घाट, बरारी घाट और महेन्द्र घाट पर समुद्री कर्मचारियों के आवास में सुधार करने की आवश्यकता।] (1287)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[इन्जनों की मरम्मत के लिए आवश्यक पुर्जों की सप्लाई करने की आवश्यकता।] (1288)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[बिहार के सयाल परगना में बीसी से मंदार हिल तक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (1289)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बिहार में जसीडीह से देवघर तक बड़ी लाइन बिछाने की आवश्यकता।] (1290)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना जंक्शन स्टेशन पर गर्मी के दिनों में ठंडे पानी की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1291)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”,

[बिहार दैनिक यात्री संघ की मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता।] (1292)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बिहार दैनिक यात्री संघ और डी० आर० एम० के बीच आयोजित बैठकों में भाग लेने के लिए स्थानीय सांसद को भी आमन्त्रित करने की आवश्यकता।] (1293)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के दानापुर स्टेशन पर विभागीय कैंटीन शुरू करने की आवश्यकता।] (1294)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के कटिहार स्टेशन पर निजी खान पान व्यवस्था को समाप्त कर विभागीय व्यवस्था चालू करने की आवश्यकता।] (1295)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कोल एण्ड ऐश हैंडलिंग मजदूरों की मांगों को स्वीकार करने तथा वहां से ठेकेदारी प्रथा को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1296)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[निरीक्षण कोचों को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1297)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे में कार्यरत सभी फेडरेशनों, एसोसिएशनों तथा यूनियनों के साथ समय-समय पर विचार-विमर्श कर श्रमिक समस्याओं के समाधान की आवश्यकता।] (1298)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[वैगनों के आवंटन में अनियमितताओं एवं कदाचारों को दूर करने की आवश्यकता।] (1299)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूँजीपतियों द्वारा रेल वैगनों को गोदाम के रूप में इस्तेमाल करने को रोकने की आवश्यकता।] (1300)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल मजदूरों का सम्मेलन या बैठक करने के लिए गैर-मान्यता प्राप्त यूनियनों को भी रेलवे इन्स्टीट्यूट भवन या हाल देने की आवश्यकता।] (1301)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[कटिहार में खानपान व्यवस्था में एकाधिकार को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1302)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आरक्षित डिब्बों में अनधिकृत व्यक्तियों का प्रवेश बन्द करने की आवश्यकता।] (1303)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[बरौनी से बोंगाई गांव (पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे) तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में अनावश्यक विलम्ब।] (1304)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[बरौनी से कटिहार तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में विलम्ब।] (1305)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रेलगाड़ियों से कोयले की चोरी को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1306)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं ।”

[पूर्व रेलवे की पटना-गया लाइन पर चलने वाली गाड़ियों में पानी, बिजली, पंखों की कमी ।] (1307)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं ।”

[चैकिंग स्टाफ को रनिंग स्टाफ मानने की आवश्यकता ।] (1308)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[पटना-गया लाइन पर रेलगाड़ियों का आठ-आठ घंटे तक लेट चलना ।] (1309)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[डीलक्स-तिनसुखिया, सोनभद्र, विक्रमशिला, जयन्ती जनता एक्सप्रेस गाड़ियों तथा कालका मेल, 11 अप और 12 डाउन गाड़ियों का विलम्ब से चलना ।]* (1310)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[पूर्व रेलवे के पटना-गया लाइन पर परसा बाजार, पाठही, नदवां नदौल स्टेशनों के प्लेटफार्मों को ऊंचा करने तथा शेडों का विस्तार करने की आवश्यकता ।](1311)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[स्टेशन मास्टरों तथा चल टिकट परीक्षकों के जीवन की रक्षा करने की आवश्यकता ।] (1312)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[आल इण्डिया शंटिंग केबिन एण्ड ट्रैफिक स्टाफ एसोसिएशन की मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता ।] (1313)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[आल इण्डिया शंटिंग केबिन एण्ड ट्रैफिक स्टाफ एसोसिएशन को मान्यता देने की आवश्यकता ।] (1314)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[जयन्ती-जनता गाड़ी को सोनपुर से दिल्ली तक रोजाना चलाने की आवश्यकता ।] (1315)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें ।”

[उन अधिकारियों के खिलाफ कार्यवाही करने की आवश्यकता जो गैंगमैनों को सताते हैं ।](1316)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[विभागीय कैंटीनों में काम करने वाले कर्मचारियों की मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता।] (1317)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सेवा काल के दौरान रेल कर्मचारियों को कम से कम तीन पदोन्नति देने की आवश्यकता।] (1318)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल कर्मचारियों की पदोन्नति के बारे में समयबद्ध नीति अपनाने की आवश्यकता।] (1319)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल कर्मचारियों को समय से पेंशन देने की आवश्यकता।] (1320)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल कार्मिकों की भर्ती पर लगे प्रतिबंध को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1321)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे के मृत पेंशनभोगियों की पत्नियों तथा आश्रितों को पेंशन की पूरी राशि देने की आवश्यकता।] (1322)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[अवकाश प्राप्त रेल कर्मचारियों के आश्रितों को नौकरियां देने में प्राथमिकता देने की आवश्यकता।] (1323)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रांची-लोहदरगा और सूरी-पुरूलिया लाइट रेलवे को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (1324)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना में एक रेल कारखाना खोलने की आवश्यकता।] (1325)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे के रिक्त पदों को भरने की आवश्यकता।] (1326)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[कंट्रोल की कार्य-प्रणाली में सुधार करने की आवश्यकता।] (1327)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दानापुर, मोकामा, जमालपुर कंट्रोल द्वारा विलंब से चलने वाली गाड़ियों के विषय में सही सूचना दिए जाने में असफलता।] (1328)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल कर्मचारियों को यात्रा भत्ता तथा ओवर टाइम भत्ता समय पर भुगतान करने की आवश्यकता।] (1329)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे कंट्रोल कार्यालयों में पहले की तरह अनुभवी कर्मचारियों को पदस्थापित करने की आवश्यकता।] (1330)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना जंक्शन पर रिजर्वेशन विभाग में कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि करने की आवश्यकता।] (1331)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पटना जंक्शन पर पूछताछ कार्यालय में पर्याप्त संख्या में कर्मचारियों की नियुक्ति की आवश्यकता।] (1332)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा निधि द्वारा निर्धारित निदेशों और शर्तों को स्वीकृति।] (1344)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे की सलाहकार समिति की बैठकों में लिए गए निर्णयों को कार्यान्वित करने में असफलता।] (1345)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[संसद सदस्यों तथा विधायकों के प्रति रेल अधिकारियों का अभद्र व्यवहार।] (1357)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेल मंत्री तथा उनके निजी सहायक द्वारा हिन्दी में प्राप्त पत्रों के अंग्रेजी में उत्तर दिया जाना।] (1358)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[मंहगाई भत्ता फार्मूले में संशोधन करने तथा इसे मूल वेतन के साथ मिलाने की आवश्यकता।] (1359)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[रेल कर्मचारियों के लिए समयबद्ध पदोन्नति की नीति लागू करने में असफलता।] (1360)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आल इंडिया रेलवे एम्पलाइज कन्फेडरेशन को पहले की तरह रेल प्रशासन के साथ द्विपक्षीय वार्ता का अधिकार देने की आवश्यकता।] (1361)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के 5356 इन्जीनियरी कामगारों को केन्द्रीय वेतन आयोग का वेतन देने की आवश्यकता।] (1362)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे की मांगों को स्वीकार करने की आवश्यकता।] (1363)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के दौलतपुर ग्राम के निकट रेलवे गुमटी का निर्माण करने की आवश्यकता।] (1364)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना जंक्शन स्टेशन पर जेबकतरो के उत्पातों को रोकने की असफलता।] (1365)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना जंक्शन स्टेशन पर जेबकतों के साथ रेल पुलिस की सांठगांठ।] (1366)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना स्थित मीठापुर गुमटी के रेल फुटपाथ पर सरकारी रेल पुलिस द्वारा पैसे लेकर सब्जी एवं दुकानदारों को दुकानें लगाने देने की प्रथा को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1367)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना जंक्शन स्टेशन के अहाते में कार, जीप, स्कूटर आदि वाहन ले जाने पर उनके मालिकों एवं चालकों से टैक्स वसूलने की प्रथा को समाप्त करने की आवश्यकता ।] (1368)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[पटना सचिवालय के हजारों कर्मचारियों की सुविधाओं को ध्यान में रखकर बिहार विधान सभा के सामने एक हाट या फ्लैग स्टेशन चालू करने की आवश्यकता ।] (1369)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना जंक्शन स्टेशन पर गया के लिए निर्धारित बुकिंग आफिस के पास नारकीय गंदगी ।] (1370)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[पूर्व रेलवे के पटना—गया लाइन की रेलों में डकैतियों एवं लूटपाट को रोकने में असफलता ।] (1371)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[पटना जंक्शन रेलवे स्टेशन के जी० आर० पी० के अधिकारियों की संसद सदस्यों द्वारा लिखे गए पत्रों के उत्तर देने में असफलता ।] (1372)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[स्वतन्त्रता सेनानियों को भारत दर्शन के लिए रेल द्वारा निःशुल्क यात्रा की सुविधा देने की आवश्यकता ।] (1427)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[यात्री संगठनों के प्रतिनिधियों के साथ रेल अधिकारियों की समय समय पर होने वाली बैठकों में स्थानीय सांसदों को भी शामिल करने की आवश्यकता ।] (1428)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[डिविजनल रेल उपभोक्ता सलाहकार समितियों में स्थानीय सांसदों को शामिल करने की आवश्यकता ।] (1429)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[राष्ट्रीय, क्षेत्रीय एवं डिविजनल रेल उपभोक्ता सलाहकार समितियों में स्थानीय सांसदों को शामिल करने की आवश्यकता।] (1430)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे इंजीनियरी विभाग के प्रोजेक्ट कर्मचारियों की अविलम्ब पोस्टिंग करने की आवश्यकता।] (1431)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे के इंजीनियरी विभाग में ठेकेदारी प्रथा को समाप्त कर वर्षों से बैठे केजुअल मजदूरों को काम देने की आवश्यकता।] (1432)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के दानापुर मंडल ट्रेक डिपो में कार्यरत कर्मचारियों को स्थायी बनाने की आवश्यकता।] (1433)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे इंजीनियरी विभाग के खलासियों को बरसाती और गर्म जर्सी अविलम्ब देने की आवश्यकता।] (1434)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[रेलवे के निर्माण विभाग के कर्मचारियों को स्थायी बनाने की आवश्यकता।] (1435)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दानापुर मंडल के इंजीनियरी कर्मचारियों की आर० एल० टी० 1969 की बकाया राशि का अविलम्ब भुगतान कराने की आवश्यकता।] (1436)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[इंजीनियरी कर्मचारियों को सी० पी० सी० स्केल देने तथा उन्हें पदोन्नति के अधिक अवसर देने की आवश्यकता।] (1437)

श्री एम० एम० लारेंस (इदुक्की) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।”

[रसोई-भोजन यानों में प्राथमिक चिकित्सा सुविधा प्रदान करने में असफलता।] (1234)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।”

[कमीशन पर काम करने वाले बैरों तथा वेन्डरों को, जो रेलों में स्थायी कर्मचारियों के बराबर काम करते हैं, चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने में असफलता।] (1235)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[दक्षिण रेलवे में खान-पान विभाग के कर्मचारियों को ऊनी वर्दी देने में असफलता।] (1236)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।”

[स्टेशनों पर खान-पान विभाग के कर्मचारियों के लिए विश्राम गृहों की व्यवस्था करने में असफलता।] (1237)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।”

[खान-पान सेवा के कर्मचारियों के लिए क्वार्टरों की व्यवस्था करने में असफलता।] (1238)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।”

[खान-पान सेवा के कर्मचारियों से पदोन्नत किए गए सहायक प्रबन्धकों को पदावनत करने में असफलता।] (1239)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।”

[एक वर्ष से अधिक समय से कार्य कर रहे नैमित्तिक कर्मकारों को स्थायी करने में असफलता।] (1240)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को घटाकर 1 रुपया किया जाए।”

[खान-पान विभाग में कार्यरत बैरों/वेन्डरों को स्थायी पदों पर लगाने में असफलता।] (1241)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[अहमदाबाद से त्रिवेन्द्रम तक एक सीधी गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (1264)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[कोचीन और बोदीनायकनुर के बीच एक नई रेलवे लाइन बनाने की आवश्यकता।] (1265)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[ठकेदारों के पास गाड़ियों में काम करने वाले क्लीनरों को रेलवे में नियमित रूप से नियुक्त करने की आवश्यकता।] (1266)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[खान-पान, पैंट्री/किचन कार के कर्मचारियों को मील भत्ता देने की आवश्यकता।] (1267)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[राउरकेला से त्रिवेन्द्रम तक एक सीधी गाड़ी चलाने की आवश्यकता।] (1268)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[कोचीन-निजीमुद्दीन जयन्ती जनता, के० के० एक्सप्रेस और लम्बी दूरी की अन्य रेल गाड़ियों में खान-पान कर्मचारियों को शायिकाओं की सुविधा देने की आवश्यकता।] (1269)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[लोको संगचल कर्मचारियों के काम का समय कम करके 8 घंटे करने की आवश्यकता।] (1270)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग को कम करके 1 रुपया किया जाए।”

[क्विल्लोन-मद्रास छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।] (1271)

श्री सैकुद्दीन चौधरी (कवटा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[आसाम सहित सारे पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलवे सुविधाओं को बढ़ाने की आवश्यकता।] (1242)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[पूर्वोत्तर क्षेत्र को जाने वाले रेल माल यातायात में सुधार की आवश्यकता।] (1243)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[सभी सड़कों पर जहां से रेलवे लाइन पार होती हैं, उपरि पुल बनाने की आवश्यकता।] (1244)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[नीलांचल एक्सप्रेस को बरास्ता अदरा खड़कपुर से पुरी के लिए चलाये जाने की आवश्यकता।] (1245)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[गैंगमैनों को आवासीय सुविधा प्रदान करने की आवश्यकता।] (1246)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[लोकोरनिंग कर्मचारियों का उत्थीड़न समाप्त करने की आवश्यकता।] (1247)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जायें।”

[बांकुरा होते हुए दुर्गापुर से जमशेदपुर तक एक नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता।] (1248)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किये जायें।”

[पूर्व रेलवे में मालदा बंडेल मार्ग बरास्ता फरक्का, अजीमगंज और कटवा लाइनों के दोहरी किए जाने तथा उनका विद्युतीकरण किए जाने की आवश्यकता।] (1249)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के बंडेल-कटवा सेक्शन में दोहरी लाइन के निर्माण की आवश्यकता।]
(1258)

“कि परिसम्पत्तियां— खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के बंडेल-कटवा सेक्शन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता।] (1259)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के बर्दवान-कटवा सेक्शन में बड़ी लाइन के निर्माण की आवश्यकता।]
(1260)

“कि परिसम्पत्तियां— खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[पूर्व रेलवे के अहमदपुर-कटवा सेक्शन में बड़ी लाइन के निर्माण की आवश्यकता।]
(1261)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।”

[कलकत्ता में परिक्रमा रेल चलाने की आवश्यकता ।] (1262)

“कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्षक के अंतर्गत मांग में 100 रुपए कम किए जाएं।

[त्रिपुरा में रेल सुविधाएं बढ़ाने की आवश्यकता ।] (1263)

श्री के० ए० राजन (त्रिचूर) : मैं निम्नलिखित प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूं :—

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जायें।”

[रेल कर्मचारियों को अन्य सरकारी उपक्रमों के कर्मचारियों के समान वेतन तथा भत्ते देने की आवश्यकता ।] (1400)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जायें।”

[रेलों में ठेका प्रणाली को समाप्त करने की आवश्यकता ।] (1401)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[कुट्टीपुरम के गुरुवयूर तक रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता ।] (1402)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[त्रिवेन्द्रम-एरनाकुलम रेल लाइन का विद्युतीकरण करने आवश्यकता ।] (1403)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[कोचीन से बोदीनया—कक्कानूर तक एक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता ।]
(1404)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[राउरकेला से त्रिवेन्द्रम तक सीधी रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता ।] (1405)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[उन नैमित्तिक मजदूरों को, जो एक वर्ष से अधिक समय से सेवा में हैं, नियमित करने की आवश्यकता ।] (1406)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[अहमदाबाद से त्रिवेन्द्रम तक एक सीधी रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता ।] (1407)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[सभी स्टेशनों पर खान-पान कर्मचारियों के लिए विश्रामगृहों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1408)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[खान-पान कर्मचारियों के लिए क्वार्टरों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1409)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[गैंगमैनों को वर्दी देने की आवश्यकता।] (1410)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जायें।”

[लोको मैकेनिकल कर्मचारियों को वर्दी देने की आवश्यकता।] (1411)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[केरल को आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई करने के लिए पर्याप्त संख्या में बैगन और रेक उपलब्ध कराने की आवश्यकता।] (1412)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[गाड़ियों को नियत समय पर चलाने की आवश्यकता।] (1413)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[लम्बी दूरी की सभी गाड़ियों और स्टेशन पर पर्याप्त भोजन व्यवस्था करने की आवश्यकता।] (1414)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[यात्रियों को डकैतियों और लूटपाट से सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता।] (1415)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[रेलवे प्रशासन में कर्मचारियों को भागीदार बनाने की आवश्यकता।] (1416)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[प्रतिदिन बढ़ती जा रही दुर्घटनाओं को रोकने की आवश्यकता।] (1417)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं।”

[रेलवे बोर्ड को समाप्त करने की आवश्यकता।] (1418)

“कि रेलवे बोर्ड शीर्षक के अन्तर्गत मांग की राशि में से 100 रुपए घटा दिए जायें।”

[कार्मिक संघों को गुप्त मतदान के आधार पर मान्यता प्रदान करने की आवश्यकता।]
(1419)

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : सबसे पहले मैं रेलवे के सम्बन्ध में कुछ सामान्य प्रतिक्रियायें व्यक्त करना चाहता हूँ।

इन दिनों हम भारतीय रेलवे के वाणिज्यिक स्वरूप के बारे में बहुत कुछ सुन रहे हैं। सरकार का नया सिद्धांत यह है कि रेलवे लाभ कमाए और उस लाभ में से ही उसका विस्तार किया जाए। लाभ कैसे हो? राजस्व बढ़ाकर, यत्रियों की सुविधाओं में कमी कर, रोजगार पर प्रतिबन्ध लगाकर वह रेलवे के लाभ में बढ़ोत्तरी करना चाहती है। यही वह सिद्धान्त है, अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष विकासशील देशों को जिसका प्रचार कर रहा है। एक विकासशील देश में रेलवे की भूमिका के सम्बन्ध में यह एक पूर्णतः त्रुटिपूर्ण धारणा है।

हमारे देश में रेलवे को एक वाणिज्यिक संगठन के रूप में नहीं चलाया जा सकता, इसे विकासात्मक कार्यक्रम के एक अंग के रूप में लिया जाना चाहिए। कुछ ऐसी सेवाएँ हैं जहाँ लाभ का सिद्धान्त लागू नहीं होता। क्या आप किसी अस्पताल को लाभ अर्जित करने का आधार लेकर चल सकते हैं? क्या आप लाभ अर्जित करने के आधार पर कोई शैक्षणिक संस्थान चला सकते हैं? ये समाज सेवा के अंग हैं। समाजवादी राज्य की बात तो और है, यहाँ तक कि कल्याणकारी राज्य में राज्य द्वारा समाज के लोगों को कुछ सेवाएँ प्रदान की जाती हैं। जो इस बात की हिमायत करते हैं कि सब कुछ लाभ-हानि के आधार पर होना चाहिए वे ही इस अहस्तक्षेपकारी या अबाधित प्रतियोगिता या बाजार के प्रभावी तत्वों के अबाधित प्रदर्शन या निजी सम्पत्ति के अबाधित प्रदर्शन की हिमायत करते हैं। यह गलत धारणा है। हमारे देश में तो यह देखा जाना चाहिए कि आप रेलवे की किस प्रकार की मदद कर रहे हैं या देश की विकासात्मक प्रक्रिया में किस प्रकार सहायता कर रहे हैं, निष्क्रिय संसाधनों को उत्पादन योग्य बनाने में कितनी सहायता कर रहे हैं, देश के श्रमशील लोगों को जुटाने में किस हद तक सहायता कर रहे हैं। इस दृष्टि से रेलवे का संचालन किया जाना चाहिए। मैं स्वयं रेलवे अभिसमय समिति का सदस्य हूँ तथा अपने सीमित ढंग से रेलवे के कार्यकरण की परख करने की कोशिश कर रहा हूँ। मुझे यह देखकर आघात पहुंचा कि भारतीय रेलवे इस समय धनराशि की कमी का सामना कर रही है। सरकार मांग कर रही है कि रेलवे से धनराशि सामान्य राजस्व में जानी चाहिए, पर नहीं, इसका उलटा होना चाहिए, रेलवे के विकास, रेलवे के विस्तार, तथा रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए धनराशि सामान्य निधि से रेलवे में जानी चाहिए।

कुछ ही समय पहले, वह एशियाड का समर्थन कर रहे थे, मैं खेल प्रेमी हूँ। मैं खेलों के विरुद्ध नहीं। पर यह क्या है? आपने पंच-तारा होटलों तथा बहुत से प्लाईओवरो-जहाँ वाहनों का यातायात बहुत कम है के लिए धनराशि आबंटित की है, पर आप रेलवे के लिए धनराशि आबंटित नहीं कर सकते। इस सदन में विभिन्न राजनीतिक दलों के सदस्यों की यह मांग है कि उनके क्षेत्र में रेल लाइन का

विस्तार किया जाए। अगर आप रेलवे का विस्तार नहीं करते हैं तो यातायात सड़क परिवहन के हाथों में चला जाएगा तथा रेलवे का विस्तार न करके आप सड़क परिवहन, विशेषकर निजी उद्यमियों को अत्यधिक लाभ कमाने जैसा कि वे इन दिनों टिकटों का मूल्य बढ़ाकर कर रहे हैं की अनुमति प्रदान कर देंगे। और अधिकांश माल का परिवहन भी निजी परिवहन सेवाओं को दे देंगे जो कि खतरनाक है, इसलिए मैं चाहता हूँ कि रेलवे को एक ऐसा संगठन बनाया जाए जो देश की जनता की सेवा करे, दैनिक यात्रियों को कम मूल्य पर सेवा प्रदान करे, यात्रियों को अधिक सुविधाएं प्रदान करे तथा हमारे देश के औद्योगीकरण हेतु रेलों का विस्तार करे। अपने अनुभवों के आधार पर मैं यह कहता हूँ। विभिन्न राज्यों के दौरे में मैंने यह देखा कि मुख्य मन्त्री यह मांग कर रहे हैं कि रेल लाइनें खोली जायें तथा उद्योग लगाए जायें, कुछ राज्यों में हमें कुछ ऐसे उद्यमी मिले जिन्होंने यह आग्रह किया कि यदि रेलवे नई लाइनों का निर्माण करती है तो उन्हें हमारे देश के संसाधनों के इस्तेमाल के लिए नई कम्पनियों नए उद्यमों के निर्माण हेतु प्रोत्साहन मिलेगा। मैं फिर इस बात पर जोर दूंगा कि साम्राज्यवादी देशों द्वारा संचालित अन्तर्राष्ट्रीय वित्तीय संस्थानों द्वारा प्रचारित गलत सिद्धान्त के कारण हमारी सरकार बिल्कुल गलत नीति का पालन कर रही है तथा उसके द्वारा यात्रियों के रेल से आवागमन पर प्रतिबन्ध लगाने का प्रयास कर रही है, तथा रेलवे के विस्तार पर प्रतिबन्ध लगाने का प्रयास कर रही है और हमारे देश में एक ऐसा महत्वपूर्ण पक्ष है जो यह कहता है कि रेलवे को भारी मात्रा में माल उठाने वाले साधन के रूप में रखा जाना चाहिए, शेष दायित्व सड़क परिवहन को सौंप दिया जाना चाहिए। यह खतरनाक सिद्धान्त है। समिति के सदस्य के रूप में अपने निजी अनुभव के आधार पर हमने यह देखा है कि विभिन्न राज्यों में नई रेलवे लाइनों का निर्माण किया जाना चाहिए। प्रश्न यह है कि इसके लिए धन कहां से आयेगा? रेलवे में पहले से ही धनराशि का अभाव है तथा हमारे रेलमंत्री इस स्थिति का सामना करने के लिए आम आदमी पर ही अधिक से अधिक बोझ डाल रहे हैं। मेरे विचार से यह बहुत ही विनाशकारी तरीका है, यदि यह कल्याणकारी राज्य है तो आप जिन टिकटों की दर बढ़ाकर व उपलब्ध सुविधाओं से वंचित करके जन सामान्य तथा दैनिक यात्रियों पर अधिक से अधिक बोझ नहीं डाल सकते हैं। अतः मैं सरकार से यह कहूंगा कि इस नीति को बदला जाए तथा इसे समाज सेवा, औद्योगिक तथा आर्थिक विकास के अंग के रूप में रखा जाए व धनराशि का बोझ सरकार द्वारा वहन किया जाए तथा यह रेलवे के लिए राजस्व प्राप्त करे। रेलवे विभाग को भी व्यय कम करने का प्रयास करना चाहिए। कैसे? मन्त्री महोदय आप लोगों पर तो अपना बोझ डाल रहे हैं पर क्या आप जानते हैं कि जनसामान्य तथा व्यावसायिक संगठन रेलवे के साथ किस तरह धोखाधड़ी कर रहे हैं? आप नहीं जानते हैं। हर जगह धोखाधड़ी है, क्या आप जानते हैं कि बैगनों में अपेक्षा से अधिक माल लादा जाता है। पर रेलवे इसकी ढुलाई कर रहा है। इस भ्रष्टाचार व्यवसायिक संगठनों की धोखाधड़ी के कारण रेलवे को उतनी आमदनी नहीं हो रही है जितनी उसे होनी चाहिए। सरकार को इसे कड़ा बना देना चाहिए। उठायीगीरी के मामले को ही देखो। एक समाचार पत्र की रिपोर्ट के अनुसार अकेले मुगलसराय में असामाजिक तत्वों द्वारा प्रतिदिन 1 लाख रुपये की तो वस्तुयें ही चुराई जाती हैं। मेरा यह कहना है कि रेलवे कर्मचारियों का एक वर्ग तथा रेलवे सुरक्षा बल का भी इस कार्य में हाथ है। सरकार इन छोटी-मोटी चोरियों के लिए कितनी धनराशि दे रही है? बिलम्ब शुल्क के रूप में आपको कितनी धनराशि का भुगतान करना पड़ रहा है। जब कभी सरकार को अधिक धनराशि देनी पड़ती है तो वह हमेशा राजस्व बढ़ाने का प्रयास करते आ रहे हैं। सरकार रेलवे को कुशलता पूर्वक, किफायती तौर पर हेरा-फेरी करने वाले रास्तों को बन्द करके चलाने का प्रयास नहीं कर रही है ताकि सरकार अपने राजस्व में वृद्धि कर सके। सरकार इस कार्य को नहीं कर रही है। इस कार्य के लिए कड़े प्रशासनिक उपाय करने हैं।

हमारे पास भाप इंजन हैं। यह विचारधारा बनती जा रही है कि रेलों का डीजलीकरण किया जाना चाहिए। मुझे भी और लोगों की तरह आधुनिकीकरण करने, प्रौद्योगिकीय उन्नति करने, बेहतर तथा अधिक वैज्ञानिक प्रणाली लागू करने में पूर्ण विश्वास है। लेकिन संसाधनों का बुद्धिमता से मित-व्ययितापूर्ण प्रबन्ध करना भी महत्वपूर्ण है। ऐसी क्या बात है कि हम भाप के इंजनों का उपयोग नहीं कर सकते, उनमें सुधार लाने का प्रयास नहीं कर सकते; विश्व के अन्य देशों में भाप के इंजनों को आधुनिक बनाने का प्रयास किया जा रहा है। हमारे देश में काफी कोयला उपलब्ध है। इसलिए, दोनों इंजन साथ-साथ काम कर सकते हैं ताकि हमें इस क्षेत्र में बहुत अधिक संसाधनों को खर्च न करना पड़े। रेलों का डीजलीकरण किया जाना चाहिए, लेकिन इस प्रक्रिया को धीरे-धीरे किया जाना चाहिए। लेकिन, दुर्भाग्यवश, मुझे पता चला है कि हम 18 डीजल इंजनों का आयात कर रहे हैं। हम उनका आयात क्यों कर रहे हैं?

जब मैं पिछे दौरे पर बंगलौर गया था तब मैं बंगलौर के पास पड़नेवाले एक ह्वील एण्ड ऐक्सल कारखाने में गया था। पूछने पर मुझे बताया गया था कि यह कारखाना अमेरिका की एक फर्म के सहयोग से चलाया जा रहा है। वे कहते हैं कि यह एक नई प्रौद्योगिकी है। जब हम पहियों का उत्पादन करने की स्थिति में हैं तो हम अपनी प्रतिभा का उपयोग क्यों नहीं कर रहे हैं? रेल मंत्री महोदय को इस बात की जांच करनी होगी।

अब मैं रोजगार के प्रश्न पर आना हूँ। कई ऐसी रेलगाड़ियाँ हैं जिनमें गाई नहीं हैं। कई ऐसे स्टेशन हैं जहाँ सहायक स्टेशन मास्टर नहीं हैं। इस तरह सरकार पैसा बचाने का प्रयास कर रही है। सरकार, जहाँ आवश्यक है, लोगों को रोजगार नहीं दे रही है। उसके साथ ही सरकार अनावश्यक रूप से संगणकीकरण कर रही है। जब हमारे पास प्रचुर मात्रा में मानवशक्ति उपलब्ध है हम पश्चिमी देशों की नकल करके, जहाँ पर मानवशक्ति की कमी है, बेकार कम्प्यूटरों द्वारा काम करवा रहे हैं। चूँकि हमारे देश में प्रचुर मात्रा में मानवशक्ति उपलब्ध है, अतएव हमें उसका उपयोग करना चाहिए न कि हमें पश्चिमी देशों, जहाँ कम्प्यूटर उपलब्ध हैं, की अन्धाधुन्ध नकल करनी चाहिए।

अब मैं अपने राज्य की कुछ समस्याओं के बारे में चर्चा करूँगा। राज्य सरकार ने कलकत्ता में मेट्रो परियोजना चालू की है। यह कब पूरी होने जा रही है? रेल मंत्री महोदय ने घोषणा की है कि समस्त शहर में पिछले 10 वर्षों से कार्य चल रहा है। क्या आप मुझे विश्व में ऐसा कोई और उदाहरण दिखा सकते हैं जहाँ किसी शहर में इतनी लम्बी अवधि तक इस प्रकार का कार्य चल रहा हो? इसमें कितना समय लगेगा? रेल मंत्री महोदय को संसद में यह सूचित करना चाहिए कि यह काम किस विशिष्ट तारीख तथा समय तक पूरा हो जाएगा। उन्हें अधिकारियों को इस कार्य के लिए उत्तरदायी ठहराना चाहिए। यदि वे निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार समस्त कार्य को नहीं चला सकते तो उनके विरुद्ध कार्रवाई की जानी चाहिए। मैंने एशियाड के दौरान देखा है कि उन्होंने कैसे रिकार्ड समय के अन्दर सभी परियोजनाओं को पूरा किया है? वे मेट्रो रेलवे के मामले में ऐसा क्यों नहीं कर सकते?

महोदय, दूसरा प्रश्न परिक्रमा रेलवे के बारे में है। आप जानते हैं, शताब्दी के अन्त में कलकत्ता के यातायात की क्या स्थिति होगी। यद्यपि सरकार मेट्रो रेलवे के कार्य को पूरा कर देती है, फिर भी इसके द्वारा सभी यात्रियों को ढोया नहीं जा सकेगा, इसके द्वारा यात्रियों की केवल कुछ संख्या को ही ढोया जायेगा और इसीलिए हम इतनी गम्भीरता से यह मांग कर रहे हैं कि रेल मंत्रालय को मेरे इस

प्रस्ताव, कि कलकत्ता में परिक्रमा रेल चलाई जानी चाहिए, पर विचार करना चाहिए जिसके लिए सरकार को अधिक खर्च नहीं करना पड़ेगा। कुछ ऐसे निहित स्वार्थ मौजूद हैं जो इसका विरोध कर रहे हैं। मैं उसे जानता हूँ। कुछ ऐसे आयोग नियुक्त किए गए हैं जिन्होंने सिफारिश की है कि कलकत्ता में यह परिक्रमा रेल चलाई जानी चाहिए। सरकार ने दिल्ली में परिक्रमा (रिंग) रेल चालू की है। उस रेल के द्वारा कितने लोग सफर करते हैं? सरकार ने उसका निर्माण किया है। हम इसको बुरा नहीं मानते। लेकिन ऐसी क्या बात है कि सरकार कलकत्ता में इस सुविधा को उपलब्ध नहीं करा रही है जहां पर यह तकनीकी रूप से व्यावहारिक है और जबकि आयोगों ने यह सिफारिश की थी कि ऐसा किया जाना चाहिए? अतएव मैं रेलमंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे इस बात को गम्भीरता से लें और इसी सभा में यह घोषणा करें कि सरकार परिक्रमा रेलवे का निर्माण कर रही है जिससे कलकत्ता की कम से कम कुछ समस्याओं का समाधान हो जाएगा।

अब मैं एक और प्रश्न पर चर्चा करूंगा। यदि आप कलकत्ता जायें और आपको उप-नगरीय गाड़ियों में यात्रा करने का सौभाग्य प्राप्त हो तो आपको दैनिक यात्रियों की स्थिति देखने को मिलेगी। जिस डिब्बे में 100 यात्री यात्रा कर सकते हैं उसमें कम-से-कम 1000 से भी ज्यादा यात्री यात्रा करते हैं और भीड़-भाड़ के समय स्थिति बेहद असहनीय होती है। कभी-कभी तो मैं अपने ही चुनाव क्षेत्र में अपने अनुभव से यह कह सकूंगा कि वहां ऐसी घोषणा की जाती है कि गाड़ियां रद्द कर दी गई हैं। तब कार्यालयों के बन्द होने के बाद लोग कैसे घर वापस लौट सकेंगे। कभी-कभी कुछ लोगों को रात देर तक काम करना पड़ता है। इसलिए अधिक गाड़ियां लगाई जानी चाहिए, अधिक डिब्बे लगाए जाने चाहिए और सरकार को स्थालदह और हावड़ा में रहने वाले दैनिक यात्रियों की आवश्यकताओं का ध्यान रखना चाहिए। मैं रेल मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करूंगा कि वे उप-नगरीय सेवाओं को आसनसोल तक बढ़ा दें। यह अत्यधिक भीड़-भाड़ वाला क्षेत्र है और यदि आप उप-नगरीय सेवा को आसनसोल तक बढ़ा सकते हैं तो इससे वहां के दैनिक यात्रियों की तकलीफ कम से कम आंशिक रूप से कम हो जायेगी।

मेरी यह भी मांग है और रेल मंत्री महोदय स्वयं अपने अनुभव पर इस बात से सहमत होंगे कि कलकत्ता में तथा इसके आस-पास अधिक 'उपरि पुल' होने चाहिए। जनसंख्या में वृद्धि हो गई है, दुर्घटनाएं हो रही हैं और कभी-कभी फाटकों की वजह से यातायात रुक जाता है। इसलिए बालीगंज, धापाधापी, कस्बा तथा जादवपुर में, जो कि श्री सोमनाथ चटर्जी का चुनाव-क्षेत्र है, सरकार को यह कार्य अवश्य करना चाहिए ताकि यातायात सुगमता से आ-जा सके और यातायात न रुके। मेरे विचार से पश्चिमी बंगाल सरकार इस बारे में आपको पहले ही लिख चुकी है। मैं समझता हूँ आपको इसका जवाब देना चाहिए।

अन्त में, मैं यह कहना चाहूंगा कि हमारे देश की अर्थ-व्यवस्था में रेलवे एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है और रेलवे के विकास पर और रेलवे के कार्यकरण पर हमारे देश की अर्थव्यवस्था भी निर्भर करती है। यह हमारे लिए अत्यन्त ही महत्वपूर्ण है और हमारे जैसे देश में जहां लोगों के पास आटोमोबाइलें नहीं हैं, जहां लोगों को रेलों पर निर्भर रहना पड़ता है, जहां यातायात रेलवे पर निर्भर करता है, रेलवे को अपना कर्तव्य निभाना चाहिए, इसे कुशल होना चाहिए इसका विस्तार किया जाना चाहिए और इसे लोगों की आवश्यकताओं का ध्यान रखना चाहिए।

मैं इन शब्दों के साथ अपना भाषण समाप्त करता हूँ। आपने इस सदन में 'सुरक्षा' संरक्षा तथा

समय-पाबन्दी का वचन दिया है। मैं चाहता हूँ कि आपने जो कुछ कहा है उसके प्रति आप अडिग रहेंगे और जिसके लिए आपने यहां वचन दिया है उसे कार्यान्वित करेंगे। धन्यवाद।

श्री एम० सत्यनारायण राव (करीमनगर) : मैं अपने मिश्र-श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती द्वारा दिए गए भाषण को ध्यानपूर्वक सुना रहा था। एक बात पर मैं उनसे सच्चे दिल से सहमत हूँ कि रेलवे का उद्देश्य व्यापारिक रूप से धन कमाना नहीं होना चाहिए। लाभ कमाने अथवा हानियां उठाने का तो कोई प्रश्न ही नहीं है। उन्होंने ठीक ही कहा था कि रेलवे हमारे देश के विकास में तथा विशेष रूप से पिछड़े क्षेत्रों के विकास में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। लेकिन दुर्भाग्यवश, स्वतन्त्रता प्राप्ति के 35 वर्षों के बाद भी उसी सिद्धान्त का पालन किया जा रहा है। पिछड़े क्षेत्रों के लिए मांगें आती रही हैं। उन क्षेत्रों के लोगों ने अब तक रेल नहीं देखी है। जब वे मांग करते हैं तो रेल विभाग हमेशा धनराशि की कमी की दलील देता रहा है। वे कहते हैं, क्योंकि उनके पास धनराशि नहीं है, इसलिए वे नई रेलवे लाइन देने की स्थिति में नहीं है। पिछले 35 वर्षों से यही बात चलती आ रही है।

मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता क्योंकि मेरे मित्र ने पहले ही इन सभी बातों को आपके सामने रख दिया है। तथापि, यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है, इसका प्रत्येक व्यक्ति से संबंध है, मेरे विचार में, जहां तक उनके द्वारा उठाए गए विषयों का सम्बन्ध है, उनके बारे में सबकी आम राय है।

मुझे आशंका है कि पौठासीन अधिकारी घंटी बजाकर मुझे बोलने से रोक न दें। यह अधिक अच्छा होगा कि मुझे पहले अपनी समस्याओं की ओर अपना समय लगाना चाहिए और उसके बाद सामान्य बातों पर ध्यान देना चाहिए। अन्यथा, यदि ऐसा होता रहा कि हम बोलते ही जाएं और अन्य विषयों के सम्बन्ध में बोलते रहें तो अन्ततोगत्वा हम अपनी समस्याओं को सदन के सामने नहीं रख सकेंगे। सत्रसे पहले मैं रेल मंत्री महोदय के ध्यान में अपने जिले और विशेष रूप से आन्ध्रप्रदेश के तेलंगाना क्षेत्र को समस्या का लाना चाहूंगा।

मैं 1971 में संसद सदस्य बना। अब मुझे यहां बारह वर्ष से भी अधिक हो चुके हैं। पिछले बारह वर्ष से भी अधिक समय से मैं अपने क्षेत्र विशेषकर अपने संसदीय क्षेत्र तथा प्रधानमंत्री के संसदीय क्षेत्र—मेड़क जिले में रेल लाइन बिछाने की मांग करता रहा हूँ। 1971 से ही रेल मंत्री इसका वचन देते रहे हैं, केवल वचन ही नहीं उन्होंने सर्वेक्षण के आदेश भी दिये हैं। सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है। एक लाइन के लिए तीन बार सर्वेक्षण किया गया। यह लाइन बरास्ता करीम नगर, निजामाबाद से रामगुंडम के मध्य है। उन्होंने वचन दिया था कि यह कार्य 1980 में हाथ में ले लिया जाएगा। मैंने बड़े दुःख के साथ यह कहा था, तब पंडित कमलापति त्रिपाठी रेल मंत्री थे। हमने रेल लाइन की मांग जारी रखी है। आप कुछ न कुछ कहकर टालते रहे हैं। आप हमें यह कहकर संतुष्ट कर देते हैं कि सर्वेक्षण कार्य का आदेश दिया गया है। पर काम कभी नहीं होता। वस्तुतः इस क्षेत्र के लोग यह समझते हैं कि उनके प्रतिनिधि अपना दायित्व ठीक से नहीं निभा रहे हैं। यह इसलिए हुआ है कि हम रेल विभाग से अपनी मांग पूरी करवाने तथा रेलवे लाइन बिछाने के काम को पूरा करने में असमर्थ रहे हैं, वस्तुतः हाल के चुनावों में भी इस कारण हमें बड़े संकट का सामना करना पड़ा। लोग रेल लाइन के बारे में पूछ रहे थे। वे इस सम्बन्ध में कुछ न हो पाने के लिए हमें कसूरवार ठहरा रहे थे। उनका कहना था कि “आप मुंह दिखाने लायक नहीं रह गए हैं, आप हमारे पास किस लिए आए हैं?” वे क्रुद्ध तथा असंतुष्ट थे। वे कहते हैं “आप संसद में ही भाषण देते रहते हैं। क्या आप यह सोचते हैं कि आपका कर्तव्य बस इतना ही है।

आपका कर्तव्य है कि आप रेल विभाग पर दबाव डालें। आपको और कोई कार्रवाई भी करनी चाहिए।" दूसरी कार्रवाई से उनका अर्थ है कि हमें एक दिन भूख हड़ताल का सहारा लेना होगा, जहां ऐसी कार्रवाई हुई आप भी उनकी बातें मान जाएंगे। आप मराठवाड़ा, औरंगाबाद तथा अन्य स्थानों के लिए सहमत हो गए। आपने जो धन देने का वायदा किया था उसे पूरा नहीं किया। उन्होंने हड़ताल कर दी। उन्होंने रेल रोको नारा शुरू किया, यह क्षेत्र मेरे क्षेत्र से बहुत नजदीक है। मराठवाड़ा हमारे पुराने हैदराबाद राज्य का हिस्सा था। हमारे क्षेत्र के लोग भी यही कदम उठाना चाहते हैं। जब तक ऐसा नहीं किया जाएगा, रेल विभाग इस मांग को मानने वाला नहीं है।

हमारे माननीय रेल मंत्री निर्भीक व्यक्ति हैं, हालांकि विपक्षी दल उनकी आलोचना करते हैं। उनका क्षेत्र भी पिछड़ा हुआ है, उन्होंने अपने क्षेत्र के लिए कुछ कार्यों की मंजूरी दे दी है। जब तक आप अपना भला नहीं करेंगे, दूसरों का भला नहीं कर सकते, आप अपने संसदीय क्षेत्र से ही शुरुआत करें। पर साथ ही कृपा कर हमारी समस्याओं पर भी विचार करें, आप हमारे यहां के लोगों की समस्याएँ देख रहे हैं तथा इसी वजह से मैंने यह बात पंडित कमलापति त्रिपाठी जी से कही तो उन्होंने यही कहा "मैं इस सम्बन्ध में फिर कुछ करूंगा।" जब प्रो० दंडवते रेल मंत्री थे तब भी यह वायदा किया गया था, उन्होंने भी एक पत्र में मुझे लिखा था कि "हमने योजना आयोग से इस सम्बन्ध में कहा है, हमने योजना आयोग को आपकी इस रेल लाइन की मंजूरी हेतु लिखा है; जहां तक रेलवे का सम्बन्ध है हमने स्वीकृति दे दी है : यह अब केवल योजना आयोग के विचाराधीन है।" तत्पश्चात् जब मैं 1980 में रेल मंत्रालय के अधिकारियों से मिला तथा इस सम्बन्ध में उनसे पूछा तो रेल मंत्रालय के लिए यह वास्तव में आश्चर्य की बात थी। उन्होंने कहा कि "ठीक है, हमारे पास इसका कोई रिकार्ड नहीं कि किसी संसद को इस आशय का पत्र भेजा गया था। फिर भी, रेल मंत्री ने यह वचन दिया कि—चूंकि यह मामला लम्बे समय से विचाराधीन पड़ा है—वे इस सम्बन्ध में कुछ करेंगे, इसके अलावा, यह क्षेत्र विकसित नहीं है तथा स्वाधीनता के बाद हमारे तेलंगाना क्षेत्र में एक भी रेल लाइन नहीं जोड़ी गई है। इसलिए उन्होंने इस बारे में कुछ करने की बात कही। बाद में, रेल मंत्रालय ने लाइन का सर्वेक्षण किया तथा यह सोचा गया कि यह लाइन न केवल लाभप्रद सिद्ध होगी अपितु इससे दो औद्योगिक बस्तियां—पट्टन चेरुवु तथा रामागुंडम भी बरास्ता करीमनगर जुड़ जाएंगी, पट्टन चेरुवु प्रधानमंत्री के संसदीय क्षेत्र—मेदक में है तथा यह एक संसाधन संपन्न क्षेत्र है जहां कई उद्योग लग रहे हैं। रामागुंडम भी औद्योगिक क्षेत्र है। वहां उर्वरक कारखाना, सुपर-थर्मल स्टेशन, सिंगरैनी कोयला-खान, सीमेंट कारखाना तथा अन्य कई उद्योग हैं, जो इस औद्योगिक कम्प्लेक्स में आते हैं। यदि आप इस लाइन को बरास्ता करीमनगर पट्टन चेरुवु और रामागुंडम तक जोड़ दें तो इससे न केवल सम्बन्धित क्षेत्र के लोगों का भला होगा बल्कि इससे अधिक रोजगार के अवसर पैदा होंगे तथा इससे अन्ततः पूरे देश को फायदा होगा। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे कृपाकर यह देखें कि इस कार्य को जल्दी ही पूरा किया जाए।

मुझे दुख है कि इस वर्ष के बजट में उन्होंने इस सम्बन्ध में कोई उल्लेख नहीं किया है। यह वास्तव में हमारे लिए दुर्भाग्यपूर्ण है। यद्यपि मैं सत्ताधारी दल का सदस्य हूं तथा एक अनुशासित व्यक्ति हूं, कभी कभी मैं यह महसूस करता हूं कि मुझे कुछ करना चाहिए क्योंकि बहरहाल मुझे भी तो अपने लोगों के हितों की रक्षा करनी है यदि आप इस संबंध में कुछ नहीं करते तो मुझे कुछ कदम उठाने का अधिकार है। परिणाम चाहे कुछ भी है। मैं भूख हड़ताल पर बैठ जाऊंगा।

महोदय, साम्यवादी (मार्क्स०) दल के मेरे सहयोगी सदस्य ने रेलवे की भूमिका के सम्बन्ध में

कहा है, मैं तो यही कहूंगा कि आपके पास धनराशि की कमी है और वायदे बहुत किये गए हैं। जब तक आप रेलवे को वाणिज्यिक संगठन के रूप में मानेंगे, आप ही नहीं किसी भी रेल मंत्री के लिए उद्देश्यों की प्राप्ति तथा विभिन्न क्षेत्रों की जनता की इच्छाओं की पूर्ति करना संभव नहीं होगा, मेरा आपसे यही अनुरोध है कि रेलवे को भी स्कूलों, अस्पतालों आदि की तरह गैर-वाणिज्यिक संगठन के रूप में रखा जाए। हमने कई काम अपने हाथ में लिए हैं। अगर आपके पास धनराशि नहीं है तो इस प्रयोजनार्थ आप कृपया विश्व बैंक से ऋण प्राप्त करें तथा यह देखें कि नई रेल लाइनें बिछाने की व्यवस्था हो। इससे न केवल लोगों को संतुष्टि होगी और हमारी अर्थव्यवस्था का विकास होगा बल्कि इससे इस देश की बेरोजगारी की समस्या भी हल होगी। मैं आपको यह बता रहा हूँ कि हर ग्रामीण क्षेत्र में बेरोजगार लोग मौजूद हैं। वे रोजगार की तलाश में हैं तथा इसी कारण युवा-वर्ग हमसे रुष्ट हैं कि हम बेरोजगारी की समस्या को हल नहीं कर रहे हैं। कल, मेरे सहयोगी श्री चन्द्रलाल चन्द्राकर ने एक बहुत अच्छा प्रस्ताव पेश किया था जिसमें यह अभ्यर्थना की गई थी कि काम का अधिकार एक संवैधानिक अधिकार होना चाहिए। मैं भी इसका समर्थन करता हूँ क्योंकि इस देश में बेरोजगारी की समस्या है तथा इस कारण युवा-वर्ग बहुत क्षुब्ध है। यदि हमने इस समस्या का समाधान नहीं किया तो पता नहीं इस देश का क्या हाल होगा। नई रेल लाइनों का निर्माण कर तथा रेल-प्रणाली का विस्तार कर आप इस देश की बेरोजगारी की समस्या को कुछ हद तक हल कर सकते हैं।

रेल मंत्री ने जो नारा दिया है और यह कहा है कि वे रेलों के 'बचाव, सुरक्षा तथा समय की पाबंदी' पर विशेष ध्यान देना चाहते हैं, उसके बारे में मैं कुछ कहना चाहूंगा। महोदय, यह हर एक के लिए चिन्ता का विषय है। जब हम रेल यात्रा करते हैं तो हमें यह भरोसा नहीं होता कि हम गंतव्य स्थान पर सुरक्षित पहुंच पाएंगे। मुझे यह कहते हुए दुख है। मैं रेल मंत्री को दोष नहीं दे रहा हूँ। सबसे पहला कारण यही है कि पटरियां पुरानी हो चुकी हैं। मैं समझता हूँ कि ये पटरियां ब्रिटिश राज्य में बिछाई गई थी तथा हमने उनकी मरम्मत या उन्हें बदला नहीं है। मेरे विचार से इनकी मरम्मत करने का कोई फायदा नहीं है। उन्हें पूरी तरह से बदला जाना चाहिए। आपको इन्हें बदलना ही पड़ेगा। मुझे खुशी है कि बजट भाषण में आपने इन बातों का जिक्र किया है। आपने पुरानी पटरियों को बदलने हेतु कुछ करोड़ रुपये भी आवंटित किए हैं। जब तक आप ऐसा नहीं करेंगे, रेलगाड़ियों को पटरियों से उतरने से नहीं रोका जा सकेगा। कुछ समय से हमने रेलों के पटरियों से उतरने की घटनाओं के समाचार नहीं मिले हैं। आजकल हम दुर्घटनाओं के बारे में ही सुन रहे हैं।

बचाव सम्बन्धी पहलू बहुत महत्वपूर्ण है। इस प्रयोजनार्थ, उन्होंने यह जिक्र भी किया है कि न केवल पटरियां बदली जाएंगी बल्कि अन्य कार्य भी किए जाएंगे। उन्होंने सिगनल प्रणाली के बारे में भी यह कहा है कि यह बहुत पुरानी हो चुकी है तथा इस कारण भी, कभी-कभी यह ठीक से काम नहीं करती है तथा दुर्घटनाएँ हो जाती हैं। अतः इस पहलू पर भी ध्यान देना होगा। हमने परसों कलकत्ता शहर में एक दुर्घटना की खबर सुनी थी। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। तत्पश्चात्, सुरक्षा की समस्या भी है। मुझे नहीं पता कि रेलवे संरक्षण बल क्या कर रहा है। वे यह कह सकते हैं कि रेलवे संरक्षण बल का काम यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करना नहीं है और उनका कर्तव्य बस यह देखना है कि रेल की सम्पत्ति की चोरी न हो। पर मैं कहता हूँ कि रेलवे संरक्षण बल की भी चोरों से मिली-भगत है। यही कारण है कि रेलवे को घाटा हो रहा है। जब तक वे यात्रियों को बचाव तथा सुरक्षा प्रदान नहीं करते, रेलवे की आय में वृद्धि करना बड़ा कठिन होगा। कम से कम यात्री को यह भरोसा तो हो कि वह अपने गंतव्य स्थान पर सुरक्षित पहुंच जाएगा, पर ऐसा नहीं है। रेल से यात्रा करने से हर कोई डरता है।

दूसरी बात समय की पाबंदी की है। वे यह कहते हैं कि जंजीर खींचने, शरारती लोगों आदि के कारण कई परेशानियां हैं, इन्हें भी काबू किया जा सकता है। पर दुर्भाग्यवश वहां पर्याप्त गाड़ों की व्यवस्था नहीं की गई है। पर्याप्त संख्या में कर्मचारी नहीं हैं। लोग जंजीर खींचने आदि का सहारा क्यों लेते हैं? इसके कुछ न कुछ कारण आवश्यक होंगे। ऐसा बिना टिकट यात्रा करने की वजह से होता है। लोग बिना टिकट रेल में चढ़ जाते हैं। उनकी रेल अधिकारियों, टिकट निरीक्षकों आदि से सांठ-गांठ होती है, क्योंकि वहां भ्रष्टाचार व्याप्त है। वे लोगों से पैसा लेते हैं और उन्हें बिना टिकट यात्रा करने की अनुमति दे देते हैं, इसी कारण रेलों में अत्यधिक भीड़ होती है। अत्यधिक भीड़ होने, जंजीर खींचने तथा ऐसी अन्य बातों के कारण रेलें बहुत देर से चलती हैं तथा समय की पाबंदी का पालन नहीं किया जाता, जब तक वे इस समस्या को हल नहीं करते, रेलों में समय की पाबंदी नहीं अपनाई जा सकती।

अब मैं राजधानी एक्सप्रेस के सम्बन्ध में दो शब्द कहूंगा। मुझे खुशी है कि उन्होंने राजधानी एक्सप्रेस एक सप्ताह में चार या पांच बार दिल्ली तथा बम्बई और दिल्ली और हावड़ा के बीच चलानी शुरू की है। यह भेदभाव क्यों? दक्षिण भारतीयों ने ऐसा क्या पाप किया है कि वहां कोई राधजनी एक्सप्रेस नहीं चलाई गयी है। त्रिवेन्द्रम दिल्ली से बहुत दूर है। वहां के लिए राजधानी एक्सप्रेस क्यों नहीं चलाई जाती? जहां तक आन्ध्र प्रदेश का सम्बन्ध है, उन्होंने हमारे लिए आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस चलायी है, आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस में भोजन की सप्लाई बहुत खराब है। आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस में पर्याप्त सफाई भी नहीं रखी जाती। अन्य एक्सप्रेस रेलों में प्रथम श्रेणी है, वातानुकूलित प्रथम श्रेणी है तथा अन्य सुविधाएं भी हैं। पर आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस में ऐसा नहीं है। लोग मुझसे पूछते हैं, जबकि अन्य लम्बी दूरी की रेलों में ये सब सुविधाएं प्रदान की गई हैं तो आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस को ये सुविधाएं क्यों नहीं दी गयी हैं। वे मुझसे रेल मंत्री से यह पूछने को कहते हैं मैं माननीय रेल मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि यह भेदभाव क्यों है। वहां के लोगों में इस तरह की भावना क्यों पैदा की गई है। हमें पहले भी इस तरह की परेशानी हुई है। दक्षिण की हर क्षेत्र में उपेक्षा की जाती है। उनके लिए यह छोटी बात हो सकती है पर जहां तक हमारा तालुक है, यह एक बड़ी बात है। इस तरह का भेदभाव नहीं होना चाहिए।

पुरानी पटरियों, लोकोमोटिवों, डिब्बों आदि को बदलने के सम्बन्ध में मैं पहले ही कह चुका हूं। स्टीम इंजन के बारे में एक सदस्य ने यह जिक्र किया था कि हमें इंजनों में डीजल का इस्तेमाल क्यों करना चाहिए। मैं उनकी बात से सहमत नहीं। डीजल इंजन, इलेक्ट्रिक इंजन रेलों के बढ़ते हुए भार को ले जाने के लिए आवश्यक है, हमने रेलों में लदान बढ़ा दिया है। रेल लाइनें बहुत कम हैं। नई रेल लाइनों को बिछाने की भी बहुत मांग है। इसलिए अधिक रेल उपलब्ध करने के बजाय वे रेलों में लदान अधिक करने की सोचते हैं। इसलिए उन्होंने एक रेल में कई डिब्बे, मेरे विचार से 20 या 21 डिब्बे जोड़ दिये हैं, एक रेल में कई डिब्बे लगाए गए हैं।

इसके लिए डीजल और विद्युत इंजनों जैसे शक्तिशाली इंजनों की आवश्यकता है। विशेषकर लम्बी दूरी के लिए डीजल इंजन और विद्युत इंजन बहुत आवश्यक है। भाप इंजन बेकार हो जाएंगे। किन्तु इन भाप इंजनों का चलन अभी पूरी तरह बन्द नहीं किया जा सकता। उन्हें निश्चित रूप से नई लाइनों पर प्रयोग किया जा सकता है। देश में छोटी-छोटी शाखा लाइनें भी हैं। अभी-अभी मैंने क्षेत्र-वार लाइनों के संबन्ध में बताया। निःसन्देह, उन्हें वहां प्रयोग किया जा सकता है। ऐसा करने में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए। यह उपयोगी होगा और ऐसा किया जाना चाहिए।

नई रेलगाड़ियां आरम्भ करने के सम्बन्ध में हमारे ही क्षेत्र में सिकन्दराबाद और सिरपुर कागज नगर के बीच गाड़ी चलाए जाने की मांग की जा रही है। यह 20 वर्ष पुरानी मांग है। वे एक स्थानीय गाड़ी की मांग कर रहे हैं। उस रास्ते से सभी एक्सप्रेस गाड़ियां गुजरती हैं। किन्तु वह यहां पर बिलकुल नहीं रुकती। यात्री बड़ी कठिनाई में हैं। उन्हें परिवहन का सबसे सस्ता साधन उपलब्ध नहीं होता। गरीब लोग हमेशा रेलगाड़ी को वरीयता देते हैं। इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे तेलंगाणा क्षेत्र की स्थानीय लोगों की आवश्यकता की पूर्ति के लिए सिकन्दराबाद और कागज नगर के बीच नई रेलगाड़ी शुरू करें।

मैंने सुविधाओं के संबंध में भी कुछ कहा है। माननीय रेल मंत्री ने कहा है कि कुछ कदम उठाए गए हैं और यह देखने के लिए कि न केवल सभी गाड़ियों बल्कि स्टेशनों के प्लेटफार्मों को भी पूरी तरह साफ रखा जाये, उनकी अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया गया है। यात्रियों को उपलब्ध कराया जाने वाला भोजन भी अच्छा होना चाहिए। किन्तु वास्तव में स्टेशन बहुत गन्दे रहते हैं। जब भी हम वहां जाते हैं, वहां पर बहुत मक्खियां होती हैं और भोजन भी बहुत खराब होता है।

प्रो० एन० जी० रंगा (गुंटूर) : पीने का पानी भी साफ होना चाहिए।

श्री एम० सत्यनारायण राव : जहां तक आरक्षण का संबंध है, मुझे खुशी है कि पीछे कुछ सुधार हुआ है। प्रत्येक व्यक्ति यह परिवर्तन महसूस कर रहा है। मैं समझता हूं कि कई बार मौके पर ही आरक्षण मिल जाता है, विशेषकर एक्सप्रेस गाड़ियों में। जहां तक आरक्षण का संबंध है निश्चित रूप से सुधार हुआ प्रतीत होता है और आरक्षण की समस्या नहीं रहेगी तो भ्रष्टाचार भी कम होगा। यह एक दूसरे से जुड़े हैं। यह भी एक अच्छी बात है।

दूसरी बात औद्योगिक शान्ति के संबंध में है। आपने इसका उल्लेख किया है। मुझे बहुत खुशी है कि आप औद्योगिक शान्ति बनाए हुए हैं और रेलवे बोर्ड और आपके कर्मचारियों के बीच पूर्ण सद्भावना है। जब तक यह सद्भावना रहती है, कोई समस्या नहीं होगी। हम हमेशा देखते हैं कि हड़तालों के कारण गाड़ियां लेट आती हैं।

जहां तक वन रोपण कार्यक्रम का संबंध है यह एक बहुत अच्छा कार्यक्रम है क्योंकि मैंने यूरोप के देशों तथा अन्य देशों में देखा है कि जब हम गाड़ी से जाते हैं, विशेष रूप से सोवियत संघ में, दोनों ओर पेड़ दिखाई देते हैं, इस प्रकार वातावरण संबंधी संतुलन बनाए रखा जा सकता है और लोगों को रोजगार भी उपलब्ध कराया जा सकता है। हमारे पास भूमि काफी है। हमारा देश एक विशाल देश है। यदि आप इस बनारोपण कार्यक्रम पर अधिक धन व्यय करते हैं तो यह बहुत अच्छी बात होगी। इससे हमारी अर्थव्यवस्था मजबूत होगी। मुझे आशा है कि इस पर गम्भीरता से विचार किया जायेगा।

और अन्त में मैं अनुरोध करूंगा कि आप रेल लाइन सम्बन्धी मेरी समस्या को याद रखें। आप भी जब जवाब देंगे तो कृपया इस बात का उल्लेख करेंगे स्थिति क्या है और क्या आप पट्टनचेरू, जो कि प्रधान मंत्री का निर्वाचन क्षेत्र है, और रामागुंडम के बीच बरास्ता करीम नगर, रेलवे लाइन बिछाने के लिए कुछ करेंगे। प्रधानमंत्री का चुनाव क्षेत्र और मेरा चुनाव क्षेत्र एक दूसरे के साथ लगते हैं। आप कम से कम अपने प्रधान मंत्री और मेरी मदद करेंगे।

श्रीमती प्रमिला दंडवते (बम्बई उत्तर मध्य) : सभापति महोदया, आज मैं रेलवे पर अपने विचार रखने के लिए खड़ी हुई हूँ। हमारे रेलवे मिनिस्टर श्री गनी खां चौधरी जी तीन साल में चौथे मिनिस्टर हैं। पता नहीं उन्होंने जो बजट पेश किया है उसको कार्यान्वित करने के लिए वे रहेंगे या नहीं लेकिन उन्होंने जो बजट पेश किया है वह बहुत ही डायनमिक बजट है। उन्होंने बहुत हिम्मत दिखाई है। पहले उन्होंने 489 करोड़ का बोझ फ्रंट और फेयर चार्ज बढ़ाकर लोगों पर डाला। बाद में कुछ थोड़ा सा परिवर्तन किया। 57.50 करोड़ की कमी कर दी। 27.50 करोड़ फेअर में कम कर दिया और फ्रंट में 30 करोड़ कम कर दिया। इतना कम कर दिया है जिससे लोग संतुष्ट नहीं हैं। आपने आने के बाद एक स्लोगन दिया है "सेफ्टी-सिक्योरिटी एण्ड पंचुअलिटी"। यह रेलवे का ऐम है, मैं इसकी सराहना करती हूँ। मुझे नहीं मालूम कि आप इसको कैसे पूरा कर सकेंगे? आपका यह कहना है कि 13 हजार किलो मीटर रेलवे लाईन आउट-डेटेड और क्रैश हो जाने की वजह से बदली जानी चाहिए। इसी प्रकार 6 परसेन्ट वेंगन्स भी रिप्लेस होने चाहिए, लेकिन प्लानिंग कमीशन इसके लिए पैसा मंजूर नहीं करता है। आपने छठी पंचवर्षीय योजना में 11 हजार करोड़ की मांग की थी लेकिन उन्होंने सिर्फ पांच हजार करोड़ ही दिए हैं। इससे यह पता चलता है कि जो भी कार्य आप करना चाहते हैं, वह आपके लिए बहुत मुश्किल है। इसलिए, आप "सेफ्टी-सिक्योरिटी और पंचुअलिटी" का आश्वासन देते हैं कि आप जोर से काम करेंगे। लेकिन यह कार्य करना मुश्किल है, ऐसा आपने ही कहा है। प्लानिंग कमीशन से पैसा नहीं मिलता इसलिए आप कम्युटर्स पर अतिरिक्त बोझ डाल देते हैं। इसका असर बाकी चीजों पर क्या होने वाला है या मंहगाई उसकी वजह से कैसे बढ़ने वाली है, इस बारे में हमारे मिनिस्टर साहब ने कुछ सोचा है या नहीं, मैं नहीं जानती? आपने देखा कि बहुत भीड़ होने लगी है इसलिए थोड़ा सा रिलीफ देने की कोशिश की है। इंटरनेशनल बॉडी "ओपेक" ने डीजल की कीमत मक कर दी है, उसका लाभ रेलवे को मिल सकता है या नहीं, इस बारे में वित्त मंत्री से बात करनी चाहिए? अगर इसका असर हुआ तो आप रेलवे का बहुत सारा पैसा बचाने में कामयाब हो जाएंगे।

मैं आपको बम्बई सबरबन कम्युटर्स के बारे में बताना चाहती हूँ क्योंकि मैं बंबई की हूँ। आपको पता है कि आज पूरे देश को ज्यादा से ज्यादा रेवेन्यू बम्बई के इंडस्ट्रीयल लाईजेशन की वजह से मिल रही है। वहां बहुत दूर-दूर से लोग काम करने के लिए आते हैं, उनका जीना मुश्किल है। सुबह घर से निकलने वाला कम्युटर यदि शाम को ठीक से घर आ जाता है तो उसके घर के लोग सोचते हैं कि हमारा आदमी ठीक से वापिस आ गया है। स्त्री और पुरुष, दोनों की हालत यही है। बम्बई की ट्रेनों में जब जाते हैं तो उतरने के लिए कोशिश नहीं करनी पड़ती। दो-तीन स्टेशन पहले आप कोशिश करके दरवाजे के पास आ जाएंगे तो लोग आपको ढकेल देंगे। आपको गाड़ी से बाहर निकलने के लिए कोई प्रयत्न नहीं करना पड़ता। इतनी भीड़ आज रेलवे में बंबई शहर में देखने को मिलती है। आपने जो 25 परसेन्ट रिलीफ दिया है, उसका कोई फायदा नहीं है। मेरी प्रार्थना है कि आप यदि पीक अवर्स में जाकर देखें तो आपको सही स्थिति का ज्ञान हो जायेगा। फर्स्ट क्लास और सैकण्ड क्लास में जाने वालों को यह मालूम नहीं होता कि वे बाहर भी आ सकते हैं या नहीं। फर्स्ट क्लास में खड़े होने के लिए भी पैसे देने पड़ते हैं। मैं जब भी जाती हूँ तो ट्रेन से जाती हूँ क्योंकि टैक्सी से जाना मुश्किल है। पीक अवर्स में ट्रेन से गिरने की संभावना ज्यादा रहती है क्योंकि खड़े होकर जाना पड़ता है। इस प्रकार की हालत बम्बई के लोगों की है।

आपको याद होगा दस दिन पहले थाना सिगनल स्टेशन को आग लग गई थी जिसकी वजह से बहुत देर तक यातायात बंद हो गया था। बम्बई के लोग इतने तंग हैं कि वे ठीक समय पर पहुंच नहीं सकते। जब भीड़ हो जाती है तो पत्थरबाजी शुरू कर देते हैं इससे रेलवे का बहुत बड़ा नुकसान होता

है। बम्बई के रेलवे जनरल मैनेजर से मैंने कई बार इस मामले में बात की है। आपके पास एक विशेष ट्रांसमिशन केन्द्र होना चाहिए।

जब कभी भी ट्रेनों का चलना बंद हो जाता है तो बी० एस० टी० के पास हाट-लाईन होनी चाहिए जिससे वे बस भेज कर ज्यादा से ज्यादा पैसेन्जर्स को वहां से ले जा सकें। आपको फौरन रेडियो से लोगों को बताना चाहिए कि गाड़ियां नहीं चल रही हैं, वह अपना खुद इंतजाम कर लें। आपको मालूम है कि बम्बई में अपने अपने कार्यालय में जाने के लिए लोग 4, 5, 6, 7 बजे सुबह अपने घरों से निकलते हैं और रात को 8 बजे घर वापस पहुंचते हैं, और यदि ट्रेनें बंद हो जाएं तो उनको बहुत परेशानी होती है। सेन्ट्रल रेलवे में यह प्रॉब्लम अक्सर होती रहती है। इसलिए एक स्पेशल ट्रांसमिशन सेन्टर हो सकता है क्या। इस पर आपको सोचना चाहिए जिससे साउथ रीजन में चलने वाले कम्प्यूटर्स को पता चल सके कि वह रेलवे से न जाएं, सेन्ट्रल रेलवे से जाने वाले लोग वेस्टर्न रेलवे से जाएं नहीं तो बसेज से जा सकते हैं। इस बारे में मैंने जनरल मैनेजर से बार-बार कहा है कि आपको कुछ करना चाहिए। उन्होंने कुछ होट लाइन स्थापित करने की कोशिश की है। कहां तक कामयाब हुए हैं मुझे पता नहीं है। लेकिन ऐसा करना बहुत जरूरी है।

आपने फेयर बढ़ाये हैं लेकिन सर्विसेज में कोई सुधार नहीं हुआ है। आज बम्बई शहर में सारी चीजें महंगी होने लगी हैं, मकानों का किराया बढ़ रहा है, पानी का रेट बढ़ रहा है और रेल किराया भी बढ़ रहा है। मेरी मांग है कि आपने जो कुछ भी रिलीफ दिया है वह संतोषजनक नहीं है, आप 50 परसेन्ट और रिलीफ दीजिए। हम जानते हैं कि आपको कुछ न कुछ किराया बढ़ाना पड़ेगा, लेकिन आपको जो पैसा चाहिए हम सारे विरोध के सदस्य सहयोग देने को तैयार हैं और हम लोक सभा से मांग करेंगे कि प्लानिंग कमीशन को रेलवे को ज्यादा पैसा देना चाहिए। इस देश में रेलवे डेवलपमेंट के लिए बहुत आवश्यक है। मेरी राय में रेलवे रेस्पिरेटरी सिस्टम की तरह है जिसके बन्द होने से आदमी और जानवर मर जाते हैं। ऐसे ही रेलवे सिस्टम बन्द हो जाने से सारे देश का डेवलपमेंट ठप्प हो जायेगा। इसलिए फेयर, फ्रोट बढ़ाकर साधारण आदमी पर उसका बोझ डालने के बजाय हम प्लानिंग कमीशन से कहें कि जो पैसा रेलवे को चाहिए वह आपको दिया जाय। इसलिए जो रिलीफ दिया गया है और 75 परसेन्ट जो बचा है उसमें से 50 परसेन्ट और आप कम करके बम्बई के कम्प्यूटर्स को कुछ राहत दें।

मेरी बात हुई है बम्बई के कांग्रेस (आई०) के प्रेसीडेंट से, उन्होंने कहा आप कुछ कीजिए। मैंने कहा मैं क्या करूंगी। उन्होंने कहा आपको पता है क्या होने वाला है? मैंने कहा, हां। टिकटलैस ट्रैवलर्स बढ़ जायेगा। बम्बई शहर में एक टिकटलैस ट्रैवल एसोसियेशन चलती थी। उनका यह कहना था कि कभी-कभी चैकिंग होती है, आप उस एसोसियेशन का सब्सक्रिप्शन दीजिए और जब कभी पकड़े जाएं तो आप रशीद लेकर आ जाइए, वह फाइन आपको एसोसियेशन रीडम्बर्स कर देगी। फाइन हमेशा पास की कीमत से कम होता है। जनता पार्टी के समय में टिकटलैस ट्रैवलर्स एसोसियेशन बन्द हो गई थी। लेकिन अभी तो 10 एसोसियेशन शुरू हो जाएंगी। और मैं इसलिए कह रही हूँ कि आप समझते हैं कि किराया बढ़ाने से ज्यादा पैसा मिलेगा। मेरा कहना है कि ज्यादा नहीं मिलेगा। आप इस तरह किराया बढ़ाकर लोगों को इन्सिंसियर बनाएंगे क्योंकि ज्यादा से ज्यादा लोग टिकट नहीं लेंगे और ट्रेनों से गिरेंगे। इसलिए आप किराया कम कीजिये।

सेक्योरिटी के बारे में भी मुझे कुछ कहना है। 2, 3 साल पहले बम्बई शहर में शांती देवी,

प्रोफेसर का खून हो गया मंगल सूत्र के लिए। जिस आदमी ने खून किया था उसको न बम्बई पुलिस पकड़ सकी और न रेलवे पुलिस पकड़ सकी। आज के अखबार में आपने भी पढ़ा होगा, आगरा कैंट के पास तमिलनाडु एक्सप्रेस में एक स्त्री का खून हो गया। रौवरी के पहले रेप किया गया। उसका 6 महीने का बच्चा रो रहा था। रेलवे पुलिस और गार्ड ने रौवरी करने वालों को गिरफ्तार नहीं किया। यह आज सिक्कोरिटी और सेफ्टी की हालत रेलों में हो गई है। यह बातें आज जगह-जगह हो रही हैं।

यहां कांग्रेस के एम० पी० ने कहा है कि दुर्भाग्य की बात है कि रेलवे की पुलिस और इस तरह का काम करने वाले एक दूसरे से मिले हुए हैं। आपको इसकी खोज करनी चाहिए, इन्कवायरी करनी चाहिए।

आपने सिक्कोरिटी के लिए खर्चा बहुत किया है। पुलिस के लिए जी० आर० पी० के लिए आप 50 परसेंट खर्चा देते हैं लेकिन उस पर रेलवे का अधिकार नहीं होता है। जब हम शिकायत करते हैं तो आप कहते हैं कि स्टेट गवर्नमेंट की पुलिस फोर्म है, हम कुछ नहीं कर सकते। मेरा सुझाव है कि आप 50 परसेंट स्टेट गवर्नमेंट से खर्च लीजिये और उस पुलिस पर पूरा कंट्रोल रेलवे का होना चाहिए, तभी आप इस तरह के लोगों को पकड़ सकते हैं, जिम्मेदारी डाल सकते हैं। नहीं तो आप कुछ नहीं कर सकते हैं।

मैं यह भी सुझाव देना चाहती हूं कि फीमेल पुलिस को रेलवे पुलिस में ज्यादा रखना चाहिए। लेडीज कम्पार्टमेंट में लेडीज पुलिस को रखिये। आजकल पुरुष पुलिस किस प्रकार का बर्ताव महिलाओं के साथ करती है वह सभी जानते हैं। आज रक्षक स्वयं भक्षक बन रहे हैं। आज रेलवे में महिलाओं को पुरुष पुलिस से भी रक्षा पाने की जरूरत हो रही है। आपसे प्रार्थना है कि रेलवे पुलिस में, रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स में आपका कंट्रोल रहे, इसके लिए, आपको महिला पुलिस की व्यवस्था करनी चाहिए।

आपने कहा है कि पिछले एक साल में रेलवे वर्कर्स के साथ इंडस्ट्रियल रिलेशन अच्छे हुए हैं। मैं याद दिलाना चाहती हूं कि कभी-कभी हमारे रेल मिनिस्टर साहब कुछ ऐसा बोलते हैं, अखबारों में खबरें आ जाती हैं, उसका असर कर्मचारियों पर पड़ता है। आपने कहा कि रेलवे के सारे लोग शराब पीते हैं, इसलिए एक्सीडेंट्स होते हैं। बाद में उसमें आपने तबदीली की, लेकिन उसका असर रेलवे के पूरे अफसरों और कर्मचारियों पर हुआ है। जब तक रेलवे मिनिस्टर, रेलवे बोर्ड और रेलवे के कर्मचारियों में अच्छी तरह का संबंध नहीं होगा, को-आर्डिनेशन नहीं होगा, तब तक रेलवे सर्विसेज में आपके चाहते हुए भी सुधार नहीं हो सकेगा।

बीकानेर में इंडियन रेलवे फंडरेशन ने नारा लगाया है कि 5 अप्रैल को स्ट्राइक के बारे में वह बैलट करने वाले हैं। उसका मतलब यह है कि रेलवे कर्मचारियों में कुछ असंतोष है, उनकी कुछ मांगें हैं। मैंने सुना है कि जो स्ट्राइक पर लोग गये हैं, उनको रिटायरमेंट बेंनेफिट आज 2 साल के बाद भी नहीं दिये गये हैं। वर्कर्स को स्ट्राइक करने का मूलाधिकार है। अगर स्ट्राइक पर जाना इस लोकतांत्रिक देश में गुनाह है तो यह लोकतंत्र कैसे चलेगा? मेरी प्रार्थना है कि आपको इस पर ध्यान देना चाहिए। 5 अप्रैल को ये लोग बैलट करके अगर स्ट्राइक पर जाते हैं तो आपको स्ट्राइक को खत्म करने के लिए कदम उठाने से पहले उनकी मांगों पर विचार करना चाहिए। अगर रेलवे में इस प्रकार की नीति हो जायेगी तो इसका आगे चलने वाले प्रोग्रामों पर भी असर होगा।

बम्बई के ट्रेनों के बारे में मेरी प्रार्थना है कि खासतौर पर फर्स्ट क्लास के लेडीज कम्पार्टमेंट्स

को आप कैंसिल कर दीजिए। पीक-अवर्स में आप उसकी जगह 3, 3 डिब्बे लगा सकते हैं। मैं नहीं जानती कि इंजन की क्या स्थिति है, उस पर आपको ध्यान देना होगा। पीक-अवर्स में सारे डिब्बे क्लास-लैस कर दीजिये, ज्यादा डिब्बे लगा दीजिये। ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी बढ़ा देनी चाहिए, उसमें जो प्रेशर बढ़ गया है वह कम हो जाएगा और लोगों को खवामाखवाह खड़े होने के लिए जो पैसा देना पड़ता है, वह नहीं देना पड़ेगा।

कैटरिंग स्टाफ के बारे में मैंने पहले भी सवाल उठाया था और आज भी आपके सामने रखना चाहती हूँ। 50 परसेंट से ज्यादा कैटरिंग स्टाफ कमीशन बेसिस पर आज है। मेरा अनुभव है, जब मैं ट्रेन में जाती हूँ तो कैटरिंग स्टाफ के लोग मुझे मिलते हैं। जनता पार्टी के जमाने में निर्णय हो गया कि रेलवे कैटरिंग में काम करने वाले लोग रेलवे सर्विस में आ जायेंगे, आज भी उनमें दो हजार से ज्यादा लोग कमीशन पर ही हैं। जनता पार्टी ने वायदा किया था और आपने भी कहा है कि उनको फेजेज़ में आप एबजार्ब करने जा रहे हैं रेलवे सर्विस में, तो मेरी आपसे प्रार्थना है कि ज्यादा से ज्यादा और जल्दी से जल्दी उन लोगों को आप रेलवे सर्विस में एबजार्ब करें और रेलवे सर्विस के अन्तर्गत जो भी लाभ हैं, वह उनको दिए जाएं।

महिलाएं भी कैजुअल वर्कर हैं बल्कि महिलाएं ही ज्यादा हैं उनको जल्दी से जल्दी और ज्यादा से ज्यादा रेग्युलर सर्विस में लिया जाना चाहिए।

बम्बई शहर में बांद्रा का जो पलाई-ओवर कम्प्लीट होने जा रहा है उसमें, जब तक आप थर्ड कारीडोर शुरू नहीं करते, तब तक ट्रैफिक प्रेशर कम होने वाला नहीं है। इसलिए इसके बारे में भी आपको विचार करना चाहिए।

अन्त में दो और बातें कहकर मैं समाप्त कर रही हूँ। वेस्ट-कोस्ट रेलवे का काम आप्टा रोहा तक पूरा हो गया है और रत्नागिरि के पास आयल मिल रहा है, इसलिए उसका डेवलपमेंट रुक गया है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि आपको आगे मंगलौर से भी काम शुरू करना चाहिए और आप्टा रोहा से भी पूरा करना चाहिए। जैसा कि जनता पार्टी के शासन के समय में तय हुआ था अगर आठ साल में वेस्ट कोस्ट रेलवे पूरी हो जाती है तो चार प्रांतों को उसका लाभ मिलता है अतः इसको भी पूरा करना चाहिए। मराठवाड़ा में जो आन्दोलन चल रहा है उनकी मांगों को भी पूरा करना चाहिए।

मेरा विश्वास है कि जो बजट आपने रखा है उस पर कार्यवाही करने का मौका आपको मिलना चाहिए। परन्तु मुझे एक आशंका है। आपको आसाम में जो काम दिया गया वह आपने पूरा कर दिया लेकिन आगे चलकर क्या होने वाला है, उसका मुझे पता नहीं परन्तु मैं उम्मीद करती हूँ कि आपका जो बजट है उसके अनुसार आप कार्यवाही करके अगले साल उसकी रिपोर्ट यहां पर पेश करेंगे।

श्री ए० के० राय: (धनवाद) : समापति महोदया, रेलवे बजट पर चर्चा के दूसरे चरण की अपनी कुछ सीमाएं हैं और मैं इन सीमाओं से बाहर नहीं जाना चाहता।

किन्तु, एक बात मैं कहना चाहता हूँ कि यह कटौती प्रस्ताव जो माननीय सदस्यों ने रखे हैं, यह सदन का समय काटने के लिए अथवा उसका समय खराब करने के लिए नहीं है बल्कि उसका कुछ ठोस तात्पर्य होता है।

मैंने पिछले पांच वर्षों के दौरान, जनता सरकार के समय में और अब कांग्रेस (आई) सरकार के समय में उत्तरोत्तर रेल मंत्रियों के काल में देखा है कि माननीय सदस्यों द्वारा इस सदन में रखा गया एक भी कटौती प्रस्ताव, एक भी सुझाव स्वीकार नहीं किया गया।

यदि यही स्थिति है, तो इस सबकी क्या जरूरत है ?

हम यहां आते हैं और अपने प्रस्ताव देते हैं। हम सभी कटौती प्रस्ताव रखते हैं अपने सुझाव देते हैं। इन सभी सुझावों की जांच होती है और उसके पश्चात क्या होता है। हर चीज को तजरन्दाज कर कर दिया जाता है। उसके बाद भी कुछ नहीं होता।

और यदि यही स्थिति रहती है तो मैं कहूंगा कि चर्चा के दूसरे चरण को बिल्कुल समाप्त कर दिया जाना चाहिए क्योंकि इसके लिए चर्चा के दूसरे चरण की कोई आवश्यकता नहीं है।

15.34 (श्री आर० एस० स्पैरो पीठासीन हुए)

सभापति महोदय, रेल मंत्री ने अपने बजट में कुछ महत्वपूर्ण और साहसपूर्ण घोषणाएं की हैं। उन्होंने कहा :—

“हमारा देश एक लोकतान्त्रिक देश है, एक लोकतान्त्रिक ढांचा है” बहुत अच्छी बात है। तब आप कटौती प्रस्ताव स्वीकार करिए। उनकी घोषणाओं के अनुरूप कटौती प्रस्तावों से इन्कार कैसा ? सभापति महोदय, उन्होंने कहा “जब भी संसद सदस्य कोई मांग करता है, यह समझना चाहिए कि वह लोगों की मांग है”—बहुत अच्छी बात है।

उन्होंने आगे कहा :—

“इस बजट से शायद बहुत से माननीय संसद सदस्य संतुष्ट न हों जो स्वयं मेरे पास आए और अपने क्षेत्र में रेलवे लाइनें बिछाने की मांग की। इन मांगों के साथ, जो लोगों की आकांक्षाओं को दर्शाते हैं, मेरी पूर्ण सहानुभूति है।”

किन्तु आप इस पर अपनी प्रतिक्रिया किस प्रकार व्यक्त करते हैं ?

श्री एम० सत्यनारायण राव : कृपया अगला पृष्ठ भी पढ़ें ?

श्री ए० के० राय : मैं क्यों पढ़ूं ?

मैं उनकी चिन्ता को अच्छी तरह समझता हूं। महोदय, आपने ओल्ड टेस्टामेंट में चिन्ता सम्बन्धी अध्याय को पढ़ा होगा, यह बहुत ही अच्छे और प्रसिद्ध अध्यायों में से एक है। उनका बजट भी इसी प्रकार है। यह है क्या ? छठी योजना में 5100 करोड़ रुपये का प्रावधान अपर्याप्त है ; आवश्यकताओं से कम है। संशोधित लक्ष्य भी पूरा नहीं हो रहा क्योंकि 1800 करोड़ रुपये की बजाय यह 1300 करोड़ रुपये या 1400 करोड़ रुपये है। इसलिए मैं कहूंगा कि सभी कटौती प्रस्तावों, सभी मांगों को स्वीकार करना संभव नहीं है, किन्तु प्रत्येक सदस्य का कम से कम एक कटौती प्रस्ताव स्वीकार किया जाना चाहिए।

प्रो० एन० जी० रंगा : यह सरकार के विरुद्ध तिन्दा प्रस्ताव होगा।

श्री ए० के० राय : मैं यह नहीं कहता कि आप उन्हें कटौती प्रस्ताव के रूप में स्वीकार करें।

कटौती प्रस्ताव तो आपको सीमा के अन्दर रखने के लिए होते हैं ; किन्तु हम यहां पर आपको उस सीमा के अन्दर रखने के लिए नहीं हैं। किन्तु मेरा मतलब यह है कि कम से कम, कटौती प्रस्तावों में दर्शायी गई मांगों, इच्छाओं, मनोभावों को स्वीकार करना चाहिए। प्रतिवर्ष, प्रत्येक सदस्य का कम से कम एक सुझाव अवश्य स्वीकार किया जाना चाहिए नहीं तो सारा मामला ही अर्थहीन हो जायेगा। जैसा कि मैंने कहा कि सभी सुझावों को स्वीकार करना संभव नहीं है, किन्तु, यदि एक भी प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया जाता तो इतने सारे कटौती प्रस्तावों का क्या मतलब है। यह कागजी कार्यवाही के अलावा कुछ नहीं होगा। इसी प्रकार मैंने देखा है कि बजट पर चर्चा के दौरान कई सदस्य कई सुझाव देते हैं, किन्तु किसी एक पर भी ध्यान नहीं दिया जाता है। न केवल यही, आपको हैरानी होगी कि बाद में कोई पढ़ता भी नहीं कि इस सदन में क्या हुआ। यह कागज कमरे के किसी कोने में पड़े रहते हैं और बाद में उन्हें बेच दिया जाता है या फेंक दिया जाता है। माननीय सदस्यों के सुझावों को इस प्रकार नहीं फेंका जाना चाहिए.....(व्यवधान)

विभिन्न पहलुओं को देखते हुए यह कंझा गया है कि रेलवे को एक विशुद्ध वाणिज्यिक संगठन नहीं होना चाहिए और किसी ने कहा है कि यह एक कल्याण संस्था है। किन्तु आपके रेल मंत्री ने कहा है कि रेलवे एक साम्राज्य है। हाल ही में रेलवे बोर्ड के रवैये पर टिप्पणी करते हुए उन्होंने कहा कि यह एक साम्राज्य है और मैं चाहता हूं कि उन्हें इस साम्राज्य के परिसमापन की अध्यक्षता नहीं करनी चाहिए। यह वास्तव में एक साम्राज्य है। इस देश की प्रधान मंत्री भारत के 70 करोड़ लोगों के भाग्य का निर्णय करती हैं, किन्तु वह एक ऐसे सम्राट है जो प्रतिवर्ष रेल में सफर करने वाले 370 करोड़ लोगों के भाग्य का निर्णय करते हैं। वह प्रधान मंत्री से भी बड़े सम्राट हैं।

मैं भलीभांति समझता हूं कि रेल मंत्री के पास इन सभी बातों के लिए पर्याप्त धन नहीं है, किन्तु मैं यह जानना चाहता हूं कि नवीकरण, बदलाव, विकास और नवीनीकरण की गति क्यों कम होती जा रही है। हम भलीभांति जानते हैं कि जितनी जल्दी हम चाहते हैं उतनी तेजी से नहीं चल सकते।

परन्तु मुझे यह देखकर दुःख होता है कि हम बहुत पीछे जा रहे हैं। तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान प्रतिवर्ष 461 रूट किलोमीटर रेलवे लाइन बनाई जाती थी लेकिन उसके बाद पिछले 14 वर्षों में औसतन 161 किलोमीटर लम्बी लाइन बनाई गई और पिछले साल यह 185 किलोमीटर लम्बी लाइन बनाई गई थी और इस वर्ष आप कहते हैं कि आपने सिर्फ 135 किलोमीटर रेलवे लाइन बनाने का प्रस्ताव किया है। मेरा यह कहना है कि जब तीसरी पंचवर्षीय योजना में आप हर वर्ष 461 किलोमीटर लम्बी लाइन बना सकते हैं तो इस समय सिर्फ 135 किलोमीटर लम्बी लाइन ही आप क्यों बना रहे हैं? आप पीछे क्यों जा रहे हैं?

महोदय, रेलवे का लक्ष्य हर वर्ष कम से कम एक हजार किलोमीटर रेलवे को विद्युतीकरण करना था लेकिन आज आपके बजट अनुमानों में आपने सिर्फ 500 किलोमीटर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने का प्रस्ताव किया है। मैं यह नहीं कह सकता कि वास्तव में आप कितना कर पाएंगे।

जहां तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र धनबाद का सम्बन्ध है मैंने बहुत से कटौती प्रस्ताव दिये हैं और मुझे उम्मीद है कि मुझे इनका नकारात्मक उत्तर मिलेगा और इससे मेरी फाइल में एक कागज और जुड़ जाएगा। मैं माननीय मंत्री महोदय को दोष नहीं दे रहा हूं। कुछ समय पहले मेरे बहुत अच्छे मित्र श्री

केदार पांडे जो उस समय रेल मंत्री थे, उन्होंने भी मुझे यही उत्तर दिया था। प्रो० दण्डवते से भी मुझे ऐसा ही उत्तर प्राप्त हुआ। इसलिए मैं आपसे यह कहता हूँ कि आप धनबाद के लिए नई रेलवे लाइन मत दीजिए बल्कि वहाँ से चाहे कोई भी लाइन हटा लीजिए क्योंकि वहाँ हर 6 इंच पर रेलवे लाइन है लेकिन मेरा तो मुख्य प्रश्न यह है कि गाड़ियाँ तो चलें और यदि गाड़ियाँ चलती हैं तो कम से कम सही तरीके से चलें।

धनबाद से सिंदरी तक दोहरी रेल लाइन है। मैं यह प्रश्न पूछना चाहता हूँ कि एक लाइन पर सवारी गाड़ियाँ क्यों नहीं चल सकती हैं। वहाँ सिर्फ मालगाड़ियाँ ही क्यों चलती हैं। इतना ही नहीं वहाँ सबसे बड़ा उर्वरक कारखाना सिंदरी कारखाना भी है। इतना होने पर भी वहाँ आपको सवारी गाड़ियाँ चलाने में क्या परेशानी है?

इसी प्रकार बेकारो से धनबाद तक एक सवारी गाड़ी है, लेकिन उसकी इतनी खराब हालत है कि उसमें कोई यात्रा ही नहीं कर सकता। इसलिए आपको उस गाड़ी की दशा में भी सुधार करना चाहिए।

धनबाद से पठारडी तक और धनबाद से भोजडी तक रेलवे लाइनें हैं और मैं यह चाहता हूँ कि इन लाइनों पर कम से कम गाड़ियाँ तो चलती रहें। मैं कोई नई गाड़ी के लिए मांग नहीं कर रहा हूँ। मैं तो सिर्फ यह कह रहा हूँ कि आप अपनी उन परिसम्पत्तियों का ज्यादा से ज्यादा उपयोग करें जो आपके पास मौजूद हैं। महोदय, मेरा ख्याल है कि आप भी इस सम्बन्ध में हमारे नये और उत्साही रेल मंत्री को इस दिशा में प्रोत्साहन देंगे।

महोदय, मैं सभी संसद सदस्यों की ओर से यह सुझाव दे रहा हूँ कि हर वर्ष कम से कम एक संसद सदस्य का सुझाव माना जाए और उसे कार्यान्वित किया जाए अन्यथा अगले वर्ष से हम इस विचार विमर्श का दूसरा चरण नहीं होने देंगे।

प्रो० एन०जी०रंगा (गुंटूर) : सभापति महोदय, श्री सत्यनारायण राव ने आज जो कुछ कहा है, मैं उससे पूर्णतः सहमत हूँ। मैं उनकी सभी बातों के साथ-साथ इस बात से भी सहमत हूँ कि रेलें सामाजिक सेवा सदृश राष्ट्र की सेवा कर रहे हैं, परन्तु फिर भी मैं इसमें एक-दो क्षेत्रों में आरक्षण चाहूँगा।

कुछ ऐसे सामरिक महत्व क्षेत्र के हैं जैसा कि स्वतंत्रता पूर्व के दिनों में भी उन्हें माना जाता था। आज हम पिछड़े क्षेत्रों का भी वर्गीकरण कर रहे हैं। ऐसे स्थानों में रेलें लाभ के आधार पर नहीं शुरू की जानी चाहिए बल्कि उनमें जो होने वाली हानि है उसे सरकार द्वारा राज-सहायता देकर पूरा किया जाना चाहिए और उस हानि को उस समय तक पूरा किया जाना चाहिए जब तक कि उन रेलों में लाभ न होने लगे। पूर्वोत्तर सीमान्त क्षेत्र जैसे भी कुछ इलाके हैं जहाँ रेलें अपनी लागत कभी नहीं निकाल सकती। इसलिए सरकार की यह जिम्मेदारी होनी चाहिए कि वह होने वाली हानि को पूरा करे लेकिन साथ ही साथ शेष भारत में रेलवे को यह महसूस करना चाहिए कि उन्हें अपना लागत व्यय पूरा करना है। उसे हमेशा ही सामान्य राजस्व पर निर्भर नहीं रखा जा सकता।

इतना कुछ कहने के बाद सबसे पहले मैं एक छोटी सी बात कहना चाहता हूँ, जिसे कि अधिकांश वक्ताओं द्वारा छोड़ दिया है और वह यह है कि एक जमाना था जब कांग्रेसी लोगों को तीसरे दर्जे के

यात्रियों में अग्रणी माना जाता था। अब वह समय आ गया है जब हमें उन लोगों के हितों का ख्याल रखना है जो साधारण सवारी गाड़ियों में सफर करते हैं। मैं माननीय महोदय और मंत्री सदस्यों से यह अनु रोध करूंगा कि वे समय-समय पर उन साधारण गाड़ियों में यात्रा किया करें जो एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक चलती हैं। उन्हें यह देखकर दुख होगा कि उन गाड़ियों की कितनी खराब हालत है। उनके डिब्बे, शौचालय, खिड़कियां, खिड़कियों के शटर और रोशनी तथा पंखे और यहां तक कि बैठने की सीटें भी खराब हालत में होती हैं और सफाई व्यवस्था के बारे में तो कुछ कहने की जरूरत ही नहीं है।

रेलवे कर्मचारियों द्वारा इस बात का ध्यान रखने में प्राथमिकता बरती जानी चाहिए कि ये प्राथमिक सुविधाएं जो कर्मचारियों को मिलनी चाहिए उन सवारी गाड़ियों में सबसे पहले उपलब्ध कराई जाएं।

आजकल राजधानी टाइप की गाड़ियों की अधिक क्रेज है। मेरे माननीय मित्र हैदराबाद के लिए भी इसकी मांग कर रहे थे उन्हें यह मिलनी चाहिए। इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन सुपर-फास्ट गाड़ियों में कुछ सुविधाएँ उपलब्ध होती हैं लेकिन यात्री गाड़ियों का क्या होगा। उनकी पहले भी उपेक्षा की जाती थी और अब भी की जाती है। इसलिए रेलमंत्री महोदय को इन बातों पर विचार करते समय इसे प्राथमिकता देनी चाहिये।

दूसरी बात मैं मंत्री महोदय को अन्य बातों के साथ-साथ रेलवे बोर्ड के प्रति अपनाए गए दृष्टिकोण के लिए उन्हें बधाई देना चाहता हूँ। रेलवे बोर्ड संतोषजनक कार्य नहीं कर रहा है। कुछ वर्षों से ऐसा ही चला आ रहा था। सौभाग्य से वर्तमान रेलमंत्री महोदय ने इस स्थिति को सुधारने की कोशिश की। एक अन्य सख्त किस्म के रेलमंत्री श्री हनुमन्तैया थे, लेकिन उन्हें त्यागपत्र देना पड़ा क्योंकि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से उनका विरोध हो गया था। रेलवे बोर्ड और उसके सभी कर्मचारियों को संसद के प्रति अपनी जिम्मेदारी समझनी चाहिए और उन्हें संसद के निर्देशों और निर्णयों का पालन करना चाहिए। हमें इस बारे में बहुत स्पष्ट होना चाहिए कि जब तक रेल मंत्रालय मंत्रालयीय जिम्मेदारी को सर्वोच्च नहीं मानता तब तक रेलवे में अशांति का वातावरण बना रहेगा, इस सम्बन्ध में श्री राव ने भी कहा है।

दूसरे, रेलवे बोर्ड तथा रेल मंत्री ने जन सम्पर्क के बारे में थोड़ी असावधानी बरती है। एक समय था जब रेल बजट पर चर्चा के समय अथवा पूरक बजट पर चर्चा के समय जो प्रश्न उठाए जाते थे, रेलवे बोर्ड के कार्यालय से प्रत्येक प्रश्न पर सावधानी पूर्वक विचार करने के पश्चात् प्रत्येक प्रश्न का उत्तर दिया जाता था। अब यह प्रक्रिया नहीं रही है। इससे भी खराब बात यह है कि जब हम रेलवे बोर्ड अथवा रेल मंत्री को कोई पत्र लिखते हैं उसका उत्तर न तो समय पर दिया जाता है और न ही उस प्रश्न पर पर्याप्त विचार किया जाता है। मैं चाहता हूँ कि मान्य मित्र इस प्रश्न पर भी ध्यान दें।

अब रखरखाव तथा मरम्मत कार्य का प्रश्न आता है। मंत्री महोदय ने स्वयं इस ओर विशेष ध्यान दिया था। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस कार्य के लिए अधिकतम धनराशि उपलब्ध कराएं ताकि रेलों में पर्याप्त सुरक्षा सुनिश्चित कराई जा सके।

कार्मिकों से भी संबंधित एक प्रश्न है। जब रेलवे बोर्ड मंत्री की आलोचना करता है तब मंत्री खुले आम रेलवे बोर्ड की आलोचना करना आवश्यक समझने लगता है। कभी कभी इसके विपरीत होता है। रेलवे कर्मचारियों को, रेलवे स्टेशन मास्टर सहित सभी रेलवे कर्मचारियों को, इसका बुरा प्रभाव

पड़ता है। रेल कर्मचारियों के बारे में हमारे सामने एक सबसे महत्वपूर्ण समस्या यह है कि पिछड़ी जातियों तथा हरिजनों को विशेष प्राथमिकता दी जा रही है। काफी विचार करने के पश्चात् संसद में एक नीति निर्धारित की थी और रेल कर्मचारी तथा अन्य सरकारी अधिकारी इसे खूब अच्छी तरह समझते हैं कि जब तक इस देश में इन सरकारी कर्मचारियों को विशेष सुविधाएं दी जाती रहेंगी तब तक उन्हें इस सरकार की सामाजिक नीति, समाजवादी नीति तथा कल्याणकारी नीति से सहमत होना होगा। जिन कुछ लोगों को पदोन्नत किया जाना है उनको इसलिए आघात पहुंचता है कि उनसे कनिष्ठ हरिजन तथा पिछड़ी जाति के कर्मचारियों को भी पदोन्नत किया जाता है। कर्मचारियों को इसे समाज के एक निर्णय के रूप में स्वीकार करने के लिए तैयार रहना चाहिए। तथा उन्हें हमारी पुरानी पीढ़ियों तथा वर्तमान पीढ़ियों द्वारा किए गए अपराधों का मूल्य चुकाने के लिए भी तैयार रहना चाहिए। हरिजनों को सुविधाएं सरकार ने दी हैं उनके प्रति भी रेल कर्मचारियों में असंतोष है। मैं चाहता हूं कि रेल कर्मचारी समाज के प्रति तथा हमारे समाज में दीर्घकाल से इस दलित वर्ग अर्थात् हरिजनों के प्रति अपने कर्तव्यों को पहचानें। अतः उन्हें आरक्षण की नीति को स्वीकार करने के लिए तत्पर रहना चाहिए। इसका श्रेय मधु दण्डवते को भी जाता है। तब वे रेल मंत्री थे तो आरक्षण के विरोध में आवाज उठाई गई थी। आरक्षण के प्रति वह अपने विचारों पर दृढ़ रहे और उन्होंने कहा कि चाहे जो भी हो सरकार आरक्षण के लिए वचनबद्ध है और हमारी सरकार आरक्षण की नीति की पोषक है।

अब बीबी नगर से नाडीकुडी रेल लाइन का प्रश्न आता है इसकी आधारशिला 11 वर्ष पूर्व की की गई थी। यह नालगोड़ा तक जाती है और वहां से जब नाडीकुडी तक पहुंचेंगी और गुंटूर से मच्छेरला को जोड़ा जाएगा तो मद्रास से हैदराबाद पहुंचने में 100 से 150 किलोमीटर तक की दूरी कम हो जाएगी। इसमें सरकार कितना समय लेगी। इसके लिए धनराशि कब तक उपलब्ध करा दी जाएगी। इसके बजाय रेल मंत्रालय हमारे रेल कर्मचारियों को सामग्री को विशेषज्ञों को नाइजीरिया भेज देते हैं, किन्हीं अन्य देशों में भेज देते हैं। और इस प्रकार अपने विशेष ज्ञान का प्रदर्शन करते हैं। सर्वप्रथम हमें इन बातों की ओर ध्यान देना चाहिए। मुझे भूतपूर्व उपनिवेशी देशों की सेवा करने से कोई आपत्ति नहीं है परन्तु सबसे पहले हमें अपने लोगों की सेवा करनी चाहिए।

उत्तर पूर्वी राज्यों के बारे में, 2 वर्ष पहले पंडितजी ने कहा था कि वह उस क्षेत्र का विकास करेंगे। जिसके पश्चात् उनके बाद में आने वाले मंत्री महोदय ने कहा था कि 6,7 स्थानों को इस प्रकार से जोड़ा जाएगा कि समस्त उत्तरी क्षेत्र का रेल लाइन से सम्पर्क स्थापित हो जाएगा। वर्तमान बजट में इसका कोई उल्लेख नहीं किया गया है। पता नहीं मान्य मित्र इसे क्यों भूल गए हैं। मुझे खुशी है कि उन्हें मालदा पहुंचने की याद रही है और मुझे इस बात की भी खुशी है कि उन्होंने इसके लिए व्यवस्था की है। परन्तु उन्हें पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे की आवश्यकता को देखते हुए इसके विकास के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करानी चाहिए थी। इसके लिए रेल मंत्री ही दोषी नहीं, समस्त सरकार दोषी है। यह राष्ट्रीय सुरक्षा का मामला है कि हम पूर्वोत्तर राज्यों की सभी राजधानियों का रेलवे के साथ सम्पर्क स्थापित करें। चाहे छोटी लाइन हो अथवा मीटर गेज हो चाहे बड़ी लाइन हो, उत्तर पूर्वी राज्यों के लोग तथा माल देश के कोने कोने में पहुंच सकें, यह संभव होना चाहिए।

इसी प्रकार पिछड़े इलाकों के बारे में भी इन्होंने कतिपय सर्वेक्षण कराने का वचन दिया था। इनमें से एक—त्रिबोलु से निजामाबाद तक—मेरे स्थान के बहुत नजदीक है। ऐसा क्यों? क्योंकि यह मत्स्य पत्तन बनने जा रहा है। विश्व बैंक ने 1½ करोड़ रुपए का अनुदान दिया है तथा मोटर-बोट द्वारा

मछलियां पकड़ी जायेंगी। जब तक वहां एक रेल लाईन नहीं बिछायी जाती तो वहां से बहुत अधिक संख्या में पकड़ी जाने वाली मछलियों को कलकत्ता में किस प्रकार भेजा जायेगा। जहां मेरे माननीय मित्र इन्हें भेजना चाहते हैं? उनके उप मंत्री इनके महत्व को स्वीकार कर चुके हैं। अतः उन्होंने पिछले वर्ष एक सर्वेक्षण कराने का वचन दिया था। इस बात को एक वर्ष बीत चुका है परन्तु इसमें सर्वेक्षण का भी जिक्र नहीं है। मुझे नहीं पता कि आखिर यह कार्य कब किया जायेगा।

जहां तक दुर्घटनाओं का संबंध है, क्या ये दुर्घटनाएं केवल प्रकृति के कारण ही होती है? क्या माल-डिब्बे तथा अन्य उपकरण खराब नहीं हैं? क्या रेलवे कामिक, कर्मचारी, अधिकारी तथा अन्य व्यक्ति सब ठीक प्रकार से कार्य करते हैं? महोदय, यदि आप रेलवे बजट का अवलोकन करें तो आप पायेंगे कि कार्यचालन संबंधी व्यय के अनुपात में वर्षानुवर्ष वृद्धि हो रही है तथा श्रमिक वर्ग को सभी सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं। अतः उन्हें राष्ट्र की यथासंभव बेहतर सेवा करनी चाहिए। ऐसा प्रतीत होता है कि वे राष्ट्र के प्रति अपने कर्तव्यों को पूरा नहीं कर रहे हैं। मैं गैंगमैन, लाईनमैन जैसे सबसे निचले स्तर के व्यक्ति से यह अपील करूंगा कि वे अच्छे ढंग से अपना कार्य करें। किसी समय वे सब आकस्मिक श्रमिक थे। अब उनमें से बहुतों को स्थायी कर दिया गया है। निम्नतम स्तर से रेलवे बोर्ड के सदस्य स्तर तक उन्हें सब सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं। यहां तक कि उन्हें संसद सदस्यों से भी अच्छे ढंग से रखा जा रहा है तथा उन्हें कम से कम यह अवश्य सुनिश्चित करना चाहिए कि ये दुर्घटनाएं न हों। इन बातों से रेल मंत्री को त्यागपत्र देने की आवश्यकता नहीं है। इनमें से प्रत्येक को इसे अपना व्यक्तिगत तथा राष्ट्रीय दायित्व समझकर कोई भी दुर्घटना नहीं होनी देनी चाहिए। प्रत्येक दुर्घटना के घटित होने पर उन्हें अपनी गलती महसूस करनी चाहिए। इसी के कारण श्री लाल बहादुर शास्त्री को उस समय त्यागपत्र देना पड़ा था। परन्तु इससे हमारे उद्देश्य की पूर्ति नहीं हुई क्योंकि इन लोगों का मनोबल बहुत ऊंचा नहीं था। मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री से लेकर गैंगमैन तक के निम्नतम स्तर तक का व्यक्ति अपना राष्ट्रीय दायित्व समझकर दुर्घटनाएं न होने देने के कार्य को अपनी सर्वोच्च प्राथमिकता देगा। धन्यवाद।

सभापति महोदय (श्री आर० एस० स्पैरो) : श्री दीनबन्धु वर्मा।

श्री दीनबन्धु वर्मा (उदयपुर) : माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्री द्वारा सदन में प्रस्तुत बजट के प्रस्तावों का समर्थन करता हूं। रेलवे मंत्री जी ने बजट के माध्यम से देश के अन्दर रेलवे नये आयाम कायम करे इस ओर अपनी जागरूकता का परिचय दिया है। उन्होंने राज्य सभा में यह स्वीकार भी किया है कि रेलवे पिछले वर्षों में नये आयाम कायम करने में सफल नहीं रही है, फिर भी स्थितियां हैं उसमें रेलवे मंत्री जी ने एक इनोवेशन तथा इमेजीनेशन वाला बजट दिया है और इसके लिए मैं उन्हें मुकारकवाद देना चाहता हूं। माननीय सभापति जी, मैं सदन के सम्मानीय सदस्यों का समय उन मुद्दों पर नहीं लूंगा जिनकी ओर मेरे पूर्व सम्मानित वक्ताओं ने सदन का ध्यान आकर्षित किया है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दो प्रमुख मुद्दों पर आकर्षित करना चाहता हूं कि वे उस पर अवश्य चिंतन करें।

14 अप्रैल 1951 को भारतीय रेलवे का नये सिरे से ग्रुपिंग किया गया था जोकि अब 9 भागों में विभक्त है। ये डिवीजन इसलिए बनाए गए थे कि उनमें लोकल टच एवं लोकल रिसपासिबिलिटी का विकास हो और इस तरह से इन डिवीजनों के जरिये हर क्षेत्र का ज्यादा से ज्यादा विकास हो।

लेकिन जिन उद्देश्यों और सिद्धांतों को लेकर इन डिवीजनों का निर्माण किया गया था वे न सिर्फ काम-यात्र ही रहे बल्कि और निराशा की भावना जनता में आई है। मैं यह आलोचना करने के लिए नहीं कह रहा हूँ परन्तु यह एक तथ्य है जिसको सदन के सामने रखना चाहता हूँ। 22 फरवरी, 1951 को तत्कालीन रेलवे मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में स्पष्ट कहा था कि "पुनर्गठन में समग्र यातायात पर पर्याप्त ध्यान दिया जाना चाहिए।"

इन डिवीजनों का इसलिए गठन किया गया था ताकि रीजनल प्लानिंग हो सके और साथ साथ रीजनल डेवलपमेंट भी हो सके। लेकिन इनसे हमें जो योजना एवं विकास में योगदान मिलना चाहिए था वह नहीं मिला।

देश में छठी योजना चल रही है लेकिन पिछली योजनाओं में राजस्थान के रेलवे विकास के नाम पर गत 1951 से लेकर आज तक 50 लाख रु० सालाना रेलवे के विकास के नाम पर दिया है और केवल अप्रैल 1981 तक 351.53 किलोमीटर मीटर गेज का निर्माण किया गया है। आज तक जितना रेलवे ने इन्वेस्टमेंट किया उसका 06 परसेंट ही राजस्थान में खर्च किया गया। इससे साफ जाहिर है जिन जोन्स का निर्माण क्षेत्रीय योजना एवं विकास के लिए किया गया था उसमें यह पद्धति बिल्कुल फेल रही है। इतना बड़ा देश जिसका क्षेत्रफल 32,87,782 स्क्वेयर किलोमीटर है उसमें रेलवे गत 26 सालों में कुल अब तक 61,230 किलोमीटर का जाल फैला पाई है। यह बिल्कुल साफ है कि योजनाओं की गति धीमी रही है और जिस सिस्टम को लागू किया है उसका भलीभांति उपयोग नहीं किया गया है।

यह साफ जाहिर है कि जोन्स जिनको कि पौलिसी लिंक की तरह व्यवहार करना चाहिए था नहीं किया गया है। जोन्स जिनके मार्फत वेलेंसड रीजनल प्लानिंग होना चाहिए था नहीं हुआ है। इसके पीछे जो प्रमुख कारण रहा वह यह है कि सरकार ने अभी तक इकोनामिक रीजन्स नहीं बताये हैं या परिभाषित नहीं किया है न उसने यह बताया है कि देश के वे कौन कौन से हिस्से हैं जिनको कि विशेष तौर से विकसित करना है। इस संदर्भ में सदन को इस बात के लिए भी सूचित करना चाहूंगा कि न तो फिसकल कमीशन और न योजना आयोग ने ही रीजनल प्लानिंग के बारे में कुछ कहा है। रेलवे का जब सारा राष्ट्रीयकरण होने जा रहा था तब भी प्लानिंग कमीशन ने अपनी पहली रिपोर्ट में इस बात का जिक्र तक नहीं किया कि अलग अलग क्षेत्रों का किस तरह से विकास किया जावे।

इन जोन्स का एक उदाहरण पेश करना चाहता हूँ। वेस्टर्न रेलवे जोन्स के जो अधिकारी हैं वह किस तरह से डेवलपमेंट में रुचि रखते हैं इसका एक उदाहरण देता हूँ। रेलवे मंत्रालय द्वारा जो मैप दिया गया है उसमें चित्तौड़-उदयपुर रेलवे ट्रैक का कोई जिक्र नहीं है और न उदयपुर से लेकर अहमदाबाद ट्रैक का जिक्र है। इससे साफ जाहिर है कि वेस्टर्न रेलवे जोन जो राजस्थान के विकास और रीजनल प्लानिंग के लिए बनाया गया था उसका किस तरह से प्लानिंग और विकास हो इसमें अधिकारियों का कोई इंटरेस्ट नहीं है। पदाधिकारी लोग चर्चगेट पर बैठकर सारा रेलवे का काम कर रहे हैं। और जो उनकी गलतियाँ होती हैं उसका भुगतान रेलवे मंत्री को करना होता है। यह तो रेलवे मंत्री की जागरूकता है जिसके कारण जो बजट प्रस्तुत किया उसमें नये आयाम कायम हुए हैं और हमें उनसे बड़ी आशाएँ हैं।

पौलिसी औप्टिमम अथवा फाइनैन्शियल औप्टिमम की दृष्टि से देखा जाय तो जो ग्रुपिंग जिस दृष्टि से किया गया है उन सब पैमानों पर यह पद्धति फेल रही है और इसके बारे में चिन्तन करके इसमें

सुधार लाना चाहिए ताकि ज्यादा से ज्यादा क्षेत्र के लोगों को रेलवे के विकास से फायदा पहुंचे और संतुलित तरीके से हर क्षेत्र का विकास हो।

आखिर में मैं कहना चाहता हूँ कि सरकार को चाहिए वह इस बात का सर्वे करे कि कौन-कौनसे क्षेत्र औद्योगिक व आर्थिक दृष्टि से विकसित हुए हैं और उनको मद्देनजर रखते हुए रेलवे जोन्स को पुनर्गठित करने की दिशा में सोचें। सरकार को इस बात का भी प्रयत्न करना चाहिए इन जोन्स में आपसी व्यापारिक कमीशन की भावना पैदा हो और एक तरह से प्राइवेट आर्गनाइजेशन की तरह काम करें।

मंत्री जी इस बात का प्रयास करें कि यह जोन्स वित्तीय दृष्टि से स्वतंत्र हों, यही नहीं उनका वित्तीय आधारों पर मूल्यांकन होना चाहिए और हर एक जोन के टारगेट निश्चित किये जाने चाहिए तथा हर एक का लाभ के आयाम (प्रोफिट टारगेट्स) निश्चित किए जाने चाहिए।

देश में जबकि औद्योगिकीकरण ने हलचल मचा रखी है और जनता हमारी सरकार से अपेक्षा करती है, ऐसी स्थिति में पूर्व अनुभवों का लाभ उठाकर नये सिरे से आर्थिक एवं औद्योगिक दृष्टिकोणों को ध्यान में रखकर जोन्स को रिआर्गनाइज करना देश के हित में होगा।

मैं माननीय मंत्री जी का इस बात के लिए शुक्रगुजार हूँ कि उन्होंने एक बहुत ही डायनेमिक, क्रांतिकारी बजट पेश करके देश की जनता में और हम सब में एक नयी जागृति पैदा की है। मैं उनको मुबारकबाद देता हूँ और विशेष तौर से सभापति महोदय, आपको कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री चन्द्रपाल सैलानी (हाथरस) : माननीय सभापति जी, माननीय रेल मंत्री द्वारा रखी गई रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हूँ। रेलवे हमारे देश का सबसे बड़ा उपक्रम है और राष्ट्रीय जीवन में इसका बहुत महत्व है।

जब प्राकृतिक विपदाएं आती हैं, चाहे बाढ़ हो, सूखा हो या साइक्लोन हो तो यही रेलगाड़ी उन लोगों को, जिनका सर्वस्व खत्म हो जाता है, घर डूब जाते हैं, सूखे और बाढ़ से फसल मारी जाती है, उन्हें एक स्थान से दूसरे स्थान तक उनके जीवन की आवश्यक वस्तुएं पहुंचाती हैं।

पेशतर इसके कि मैं डिटेल्स में जाऊँ, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आजादी के बाद हमारी रेलवे ने आशातीत प्रगति की है। जब मैं बालक था तो उस वक्त स्टीम के इंजन चलते थे और डिब्बों की हालत इतनी खस्ता थी कि स्टीम का इंजन छुक-छुक करते-करते इतनी धीमी गति से चलता था कि हाथरस से कानपुर की दूरी 20 या 25 घंटों में तय की जाती थी। आज 35 साल में उन स्टीम इंजनों का स्थान डीजल इंजनों ने ले लिया और डीजल इंजनों का स्थान बिजली के इंजनों ने ले लिया है।

यह ठीक है, कुछ ब्रांच लाइनों पर, छोटी लाइनों पर आज भी स्टीम के इंजन चल रहे हैं। जहां मेरा होम टाउन है वहां छोटी लाइन है, मीटर गेज है वहां आज भी ऐसे ही इंजन चल रहे हैं, पता नहीं कब के बाबा आदम के जमाने के हैं। उनकी स्थिति यह है कि 10 किलो मीटर चलते हैं, फिर गाड़ी खड़ी हो जाती है। उनकी मरम्मत नहीं होती है। उनको जब बदला जायेगा, तभी गाड़ी तेज रफ्तार से चल सकती है।

मैं अपनी सरकार को दाद दूंगा कि उन्होंने थर्ड क्लास को समाप्त कर दिया है और उसकी

जगह सैंकिड क्लास रखी है। पहले थर्ड क्लास में किपी प्रकार की सुविधा नहीं होती थी। यात्रियों के लिए पंखे नहीं थे, अच्छी सीट नहीं थी। आज डिब्बों में पंखे भी हैं, सीटें भी हैं, टू-टायर बर्थ भी हैं और थ्री-टायर बर्थ भी हैं। हर तरह की सुविधाएं हैं। यही नहीं, एयरकंडीशन डिब्बे भी हैं।

बहुत सी मीटरगेज लाइनों को ब्राडगेज में परिणत किया जा रहा है यह हमारी रेलवे की उपलब्धि है। जैसे-जैसे समय बीतता गया है, हमारी रेलवे ने तरक्की की है और अभी भी वह तरक्की जारी है।

यह बात सही है कि रेलगाड़ियों में चोरी डकैती, स्त्रियों के साथ बलात्कार और कत्ल की घटनाएं होती रहती हैं। आम तौर पर इस प्रकार की बातें हम अखबारों में पढ़ते रहते हैं और संसद में भी इन सवालों को उठाया जाता है। रेलवे में एक्सीडेंट भी होते रहते हैं। जहां तक एक्सीडेंट्स का सम्बन्ध है, मेरा सुझाव है कि एक हाई पावर कमीशन बिठाया जाए जो इस बात का पता लगाए कि एक्सीडेंट क्यों होते हैं और उनके क्या कारण हैं। इस सम्बन्ध में कभी तो कर्मचारियों को दीर्घी ठहराया जाता है, कभी तोड़-फोड़ बताई जाती है और कभी कोई दूसरा कारण बताया जाता है। मैं समझता हूं यह एक बहुत गंभीर मामला है क्योंकि इसमें हजारों लोगों की जानें चली गई है। आपको इसकी ओर विशेष ध्यान देना चाहिए।

जैसा कि और भी बहुत से लोगों ने यहां पर कहा है, मैं भी निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे में जो चोरियां होती हैं उनको रोकने के लिए आर०पी०एफ० और जी०आर०पी० में आमूलचूल परिवर्तन करने की आवश्यकता है। आर० पी० एफ० का यह कर्तव्य है कि वह यात्रियों की रक्षा करे, रात को पहरा दे लेकिन जैसा कि हम देखते हैं, वे लोग फर्स्ट क्लास के कारीडोर में जाकर सो जाते हैं। यदि मैं यह कहूं कि यह चोरियां और डकैतियां रेलवे में आर० पी० एफ० की मिली-भगत से होती हैं तो यह कोई गलत बात नहीं होगी।

मंत्री जी से मेरी यह भी शिकायत है कि गाड़ियां बहुत लेट चलती हैं। खास तौर से बंगाल और बिहार की तरफ से चलने वाली गाड़ियां बहुत लेट चलती हैं। आसाम मेल का तो भगवान ही मालिक है, वह 14-14 घंटे लेट रहती है। पैसेंजर्स उस गाड़ी को पकड़ने के लिए स्टेशन पर दिन-दिन और रात-भर पड़े रहते हैं फिर भी उस गाड़ी का पता नहीं रहता है। इन बातों के कारण जनता का विश्वास रेलवे से उठता जा रहा है। मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि जनता के विश्वास को फिर से कायम करने के लिए गाड़ियों को समय से चलाने की व्यवस्था की जाए।

जहां तक रिजर्वेशन का सम्बन्ध है, उसमें भी बड़ी घपलेबाजी चलती है। बोनाफाइड पैसेंजर्स को तो बर्थ मिलती नहीं लेकिन कन्डक्टर्स पैसे लेकर, जिनके पास कोई रिजर्वेशन नहीं होता है, उनको बर्थ दे देते हैं और इस प्रकार से अवैध धन कमाते हैं। इस सम्बन्ध में भी मंत्री जी को कदम उठाने चाहिए।

जहां तक क्रेटरिंग का सम्बन्ध है, 1977 से पहले जबकि कांग्रेस की सरकार थी। उस समय इस कार्य के लिए कोआपरेटिव सोसायटीज को प्रोत्साहन दिया जाता था और उनके ऊपर यूनिट्स की कोई लिमिट नहीं रखी गयी थी। लेकिन जनता शासन चूँकि पूँजीपतियों का समर्थक था, दलालों का समर्थक था, अतः उन दलालों को खुश करने के लिए उसने स्टेशन पर चाहे इंडिविजुअल हो या कोआपरेटिव सोसायटी हो—दोनों के लिए 6 यूनिट्स की लिमिट लगा दी। आपको पता होगा कि एक कोआपरेटिव सोसायटी में सौ सवा सौ आदमी रहते हैं, इस प्रकार दर्जनों परिवारों का भरण-पोषण

उससे होता है, परन्तु उनको भी 6 यूनिट्स ही मिलते हैं और इंडीविजुअल को भी 6 यूनिट। मैं और मेरे जैसे बहुत से लोग इस सम्बन्ध में मंत्री जी से लिखा-पढ़ी कर रहे हैं लेकिन रेलवे बोर्ड इसकी तरफ कोई तवज्जह नहीं दे रहा है। मेरा निवेदन है कि इस लिमिट को समाप्त किया जाना चाहिए। अगर कोई कोआपरेटिव सोसायटी बोगस हो तो उसकी जांच कराई जाए और उसका रजिस्ट्रेशन समाप्त किया जाए और उसके खिलाफ कानूनी कार्यवाही की जाए।

सभापति जी, अब मैं कुछ बातें अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूँ। मैं बुक स्टाल्स के संबंध में मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। कल ही हमारे साथी श्री चन्दूलाल चन्द्राकर जी ने बेरोजगारी से संबंधित प्रस्ताव पेश किया है। मैं यह कहना चाहता हूँ जितने भी बुक स्टाल्स हैं, वे शिक्षित बेरोजगार खास तौर से कमजोर वर्ग और शैड्यूल्ड कास्ट तथा शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लोगों को देने चाहिए। आजकल भी बहुत से बुक स्टाल्स ऐनी कम्पनियों द्वारा चलाए जा रहे हैं, जो अंग्रेजों के जमाने से चले आ रहे हैं। जिनकी कि मानोपाली है। मैं चाहता हूँ माननीय मंत्री महोदय इसको गंभीरता से लें और हर स्टेशन पर अनएम्प्लायड ग्रेजुएट्स हैं, शिक्षित बेरोजगार है, उन लोगों को दिए जाने चाहिए और मानोपाली को समाप्त किया जाना चाहिए।

हाथरस उत्तर भारत का एक व्यापारिक केन्द्र है। वहाँ कपड़ा, गल्ला, किराना, बर्तन, दवाएँ और घी की सुप्रसिद्ध मंडी है। इस नगर के व्यापारी और अन्य यात्री रोजाना बड़ी संख्या में बम्बई, सूरत, अहमदाबाद, बड़ौदा, हावड़ा आदि नगरों को आते जाते हैं। दुख है कि इतना बड़ा व्यापारिक केन्द्र किसी भी मेन रेल लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। हाथरस से दस किलोमीटर की दूरी पर हाथरस जंक्शन है। वहाँ हर गाड़ी नहीं रुकती है और रिजर्वेशन की भी सुविधा कोई खास सुविधा नहीं है। छोटी-छोटी गाड़ियों में एक-एक दो-दो सीट के रिजर्वेशन की सुविधा है। हाथरस से मथुरा 35 किलोमीटर की दूरी पर है और आगरा 45 किलोमीटर की दूरी पर है। वहाँ के व्यापारियों को बड़ौदा, सूरत, अहमदाबाद, बंबई जाने के लिए मथुरा और आगरा का सहारा लेना पड़ता है। इस सम्बन्ध में मैं आपसे निम्नलिखित निवेदन करना चाहता हूँ :—

1. दिल्ली से मथुरा जं० होकर अहमदाबाद जाने वाली सर्वोदय एक्सप्रेस में 10 शायिकार्यें (मथुरा जं० से) हाथरस वासियों के लिए आरक्षित की जायें, जिसकी आरक्षण व्यवस्था हाथरस सिटी स्टेशन पर हो।

2. दिल्ली से मथुरा जं० होकर बम्बई जाने वाली फ्रन्टियर मेल या डीलक्स एक्सप्रेस में 6 शायिकार्यें (मथुरा जं० से) हाथरस के लिए आरक्षित की जायें और इनकी आरक्षण व्यवस्था हाथरस सिटी स्टेशन पर हो।

3. हाथरस जं० जो मुख्य शहर से लगभग दस किलोमीटर दूर है, यहाँ से हावड़ा की ओर जाने वाली कुछ गाड़ियों में उचित शायिकार्यों के आरक्षण की व्यवस्था की जाए, परन्तु इनका आरक्षण शहर में स्थित हाथरस किला स्टेशन द्वारा होना चाहिए। जिससे नगरवासियों को पूरी सुविधा मिल सके।

4. हाथरस किला से दिल्ली जं० तक प्रातःकाल एक गाड़ी चलाने की व्यवस्था की जाए, जो शाम को दिल्ली से चलकर रात्रि तक हाथरस किला वापस आ जाये। आजकल जो एक गाड़ी अलीगढ़ जं० से दिल्ली जाती है, उसे ही हाथरस किला तक बढ़ा दिया जाए।

5. हाथरस कि० से एक गाड़ी अलीगढ़ जं० होकर मुरादाबाद तक चलाई जाए। जो कि प्रातः काल हाथरस से चलकर दोपहर को वहां पहुंचे व वहां से चलकर रात्रि तक हाथरस वापस आ जाए। इससे हाथरस में कपड़ा बर्तन तथा गल्ला आदि के व्यापारियों को एक ऐसी सीधी गाड़ी मिल जाएगी जिससे सुबह जाकर रात्रि को सीधे वापस आ सकते हैं।

सभापति महोदय (श्री आर० एस० स्पैरो) : गालिसी प्वाइंट रखें। बाकी मंत्री महोदय को लिखकर दी जा सकती हैं।

श्री चन्द्रपाल शैलानी : हाथरस जं० पर बड़ी रेल गाड़ियों से मिलाने के लिए हाथरस किला से तीन डिब्बों की शैटल गाड़ी को नियमित रूप से चलाईए। उपरोक्त आरक्षण सुविधा से हाथरस व जिला अलीगढ़ के ही नहीं बल्कि जिला ऐटा, बुलन्दशहर, बदायूं आदि भी लाभान्वित होंगे।

इसके साथ, ही मैं यह कहना चाहूंगा कि अलीगढ़ एक प्रमुख व्यापारिक एवं शिक्षा का बड़ा केंद्र है। वहां जी०टी० रोड पर एक फाटक है, रामघाट रोड पर एक फाटक है और एक फाटक मथुरा-बरेली सड़क पर स्थित हाथरस जं० स्टेशन के पास है। ये फाटक चार-चार, पांच-पांच घंटे तक बन्द रहते हैं, इसकी वजह से रोड का ट्रेफिक बन्द रहता है। वहां बड़ी परेशानी होती है। तीन-तीन-चार-चार रेल गाड़ियां निकल जाती हैं, लेकिन फाटक नहीं खुलते हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि उत्तर प्रदेश की सरकार से बात करके वहां ओवर-ब्रिज बनाए जायें, जिससे वहां के लोगों की समस्या का समाधान हो सके और फाटक चार-चार, पांच-पांच घण्टे तक बन्द न रहे।

एक निवेदन मैं यह करना चाहता हूं—पूर्वोत्तर रेलवे पर कोई लम्बी गाड़ी नहीं चलती है। सिर्फ एक गाड़ी आगरा-फोर्ट से लखनऊ-काठगोदाम की तरफ चलती है। मेरा निवेदन है कि यात्रियों की सुविधा को देखते हुए गोरखपुर से अजमेर तक तथा लखनऊ से अहमदाबाद तक पूर्वोत्तर रेलवे पर लम्बी लाइन की गाड़ी इन्ट्रोड्यूस (चलाई) की जाये।

इन शब्दों के साथ मैं आपको, सभापति जी, धन्यवाद देता हूं आपने मुझे अपनी बात कहने का मौका दिया।

सभापति महोदय (श्री आर० एस० स्पैरो) : माननीय सदस्यों से पुनः अनुरोध है कि वे यथा-सम्भव संक्षिप्त बात कहें क्योंकि अभी बहुत से वक्ताओं ने अपनी बात कहनी हैं तथा बहुत कम समय बचा है। मैं आपसे पुनः अनुरोध करूंगा कि आप केवल संगत मुद्दों का ही उल्लेख करें। पुनरावृत्तियों से कोई लाभ नहीं होगा। यदि कोई विस्तृत ब्यौरा आपको देना है तो कृपया उसे माननीय मंत्री महोदय को उसके बारे में बाद में बतायें।

श्री सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) : सभापति महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं आप ने मुझे रेलवे की मांगों पर अपने विचार प्रकट करने का मौका दिया.....

श्री एम० रामगोपाल रेड्डी (निजामाबाद) : समय दिया !

श्री सत्यनारायण जटिया : ठीक है, समय दिया।

इस समय रेलवे की मांगों पर जो चर्चा हो रही है उसमें बार-बार अनेक सदस्य अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कर रहे हैं। रेल मंत्री तो अस्थायी होते हैं, लेकिन

रेल मंत्रालय स्थायी होती है। रेल मंत्रियों के आने और जाने से नीतियों में कुछ फर्क जरूर पड़ता है, लेकिन कार्यकलापों में कोई फर्क नहीं पड़ता है। पिछले समय में आपको यह अनुभव हुआ होगा कि हमारी यात्री रेलगाड़ियां मालगाड़ियों के पीछे चलती थीं लेकिन हमारे नये रेल मंत्री के आने के बाद इसमें सन्देह नहीं है कि कुछ परिवर्तन हुआ है। उन्होंने इन्सान और माल में फर्क समझा है। इसलिए मैं समझता हूँ कि हमारे नये रेल मंत्री इन्सानों की बेहतरी के लिए, बेहतर सुविधाओं के लिए निश्चित रूप से ध्यान देने की कृपा करेंगे।

रेलों के सम्बन्ध में कहा गया है कि रेलें हमारे राष्ट्र की जीवन-रेखा है। हमारे राष्ट्र की यह जीवन रेखा हमारे दैनिक जीवन से जुड़ी है क्योंकि आज जिस प्रकार से रेलें चलती हैं, जिस प्रकार से एक्सीडेंट्स होते हैं, उनसे रेलों में यात्रा करने वालों के मन में यह डर लगा रहता है कि पता नहीं कब हमारी जीवन-लीला समाप्त हो जायगी। मैंने आज ही समाचार पत्र में पढ़ा है—झांसी से बैठने वाली एक महिला का आगरा में आकर मर्डर हो गया। वह अपने पिता के यहां से चली थी। उसके पिता एक इन्जीनियर थे। इस प्रकार की दुर्घटनाएं लगातार होती हैं तो यात्रा करने वाले के मन में सन्देह हो जाता है कि पता नहीं वह अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंच भी सकेगा या रास्ते में ही रह जाएगा? हमें इसके लिए पर्याप्त सुरक्षा उपाय करने चाहिये ताकि जनता के मन में रेलों के प्रति सुरक्षा का विश्वास पैदा हो सके। आप सुपरफास्ट ट्रेन्ज यात्रियों की सुविधा के लिए चलाते हैं, उनमें भी सुरक्षा का उतना प्रबन्ध होना चाहिए जिससे आदमी को विश्वास हो सके कि वह अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंच सकेगा। हावड़ा में अभी हाल में जो रेल दुर्घटना हुई है उस में क्या लापरवाही हुई है या क्या भूल हुई है पूरी जांच होनी चाहिये तथा उसके बाद आवश्यक कदम उठाए जाने चाहिए। इस तरह की घटनायें हमेशा होती रहती हैं और उनका क्रम थमता नहीं है। यदि इस ओर विशेष ध्यान नहीं दिया गया तो जो सुविधायें आप आम जनता को उपलब्ध कराते हैं, उनका कोई लाभ नहीं होगा।

रेलें ऐसा साधन हैं जिनके जरिये आम आदमी यात्रा करना चाहता है। आज हमारे राष्ट्र में औसत व्यक्ति की आय गरीबी की रेखा के नीचे है, उसके पास यात्रा करने का इससे सस्ता कोई दूसरा साधन नहीं है। लेकिन रेलगाड़ियों की आज जो दशा है—डिब्बों में खिड़कियां ठीक नहीं हैं, कहीं खिड़की हैं तो कांच नहीं मिलेगा। जो दूसरी प्रसाधन की सुविधायें हैं—उन में पानी नहीं मिलता है। जब आदमी लम्बा सफर करेगा तो पानी नहीं मिलेगा, तो वह कहां से पानी लायेगा। पिछले साल हम चार-पांच मेम्बर्स पटना से हावड़ा के लिए यात्रा कर रहे थे। हमारे लिये रेल में ऐसा डिब्बा जोड़ दिया गया जो पूरा डिब्बा स्पेश हो गया। हम यदि बच गये तो केवल भगवान की कृपा से बच गए। रेल मंत्री जी का यह कर्तव्य है कि वह देखें कि जो डिब्बे गाड़ियों में चलते हैं उनके रखरखाव की ठीक व्यवस्था है, उनका मैटेनैन्स ठीक ढंग से हो रहा है। इस तरफ आप के विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

हमारे माननीय सदस्यों ने अभी बहुत सी बातें आपके सामने रखी हैं। हम यहां पर अपनी बात ही रख सकते हैं, जनता की कठिनाइयों की तरफ आप का ध्यान दिला सकते हैं, इसके अलावा हमें कोई अधिकार नहीं है, कोई दूसरा रास्ता नहीं है। अधिकारियों को पत्र लिखते हैं तो कभी-कभी उनका जवाब आ जाता है कि आप का पत्र मिला। यह तो जरूर आ जाता है कि आपका पत्र मिला किन्तु हमारे पत्र पर क्या कार्यवाही की गयी, इसकी हमें जानकारी नहीं मिलती। मैं रेल मंत्री जी से अपने क्षेत्र के लोगों को लेकर मिला था। इन्दौर मध्यप्रदेश का सबसे बड़ा औद्योगिक शहर है। इन्दौर से दिल्ली के

लिए एक गाड़ी चलायी जानी चाहिए। इस सम्बन्ध में वहाँ के लोगों ने एक याचिका, याचिका समिति को भी दी। याचिका समिति ने भी यह सिफारिश की है कि इन्दौर और दिल्ली के बीच गाड़ी चलायी जानी चाहिए। इन्दौर में टरमिनल फेसिलिटीज हैं। इन्दौर एक बड़ा शहर है और औद्योगिक दृष्टि से भी मध्यप्रदेश का सबसे बड़ा शहर है किन्तु रेल की सारी सुविधायें न होने से जनता को जो सारे लाभ मिल सकते हैं वे नहीं मिल पा रहे हैं। इसलिए इस बारे में रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। इसके बारे में रेल मंत्री जी के सोचने का तरीका क्या है, इसको हम कैसे जाने? हमारी जो बात मुनासिब और सही भी होती है वह भी रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय द्वारा नहीं मानी जाती है। जो भी हम लोगों के द्वारा कटमोशंस दिए जाते हैं, उनके बारे में हम कभी उम्मीद नहीं कर सकते कि उनको स्वीकार किया जाएगा। हमारे यहां कहने या न कहने का कोई मतलब ही नहीं होता अगर हमारी कोई भी बात न मानी जाए। आखिर हम भी देश हित में बात करते हैं। रेल मंत्री जी को हमारी बातों पर बहुत संजी-दगी से ध्यान देना चाहिए।

रेलों में और स्टेशनों पर खान-पान की व्यवस्था का भगवान ही मालिक है। गाड़ियों में या स्टेशनों पर जब यात्रियों को खाना खाने पर मजबूर होना पड़ता है तभी वे खाना खाते हैं। वहाँ पर पता नहीं कौन-कौन से आदमियों को आप ठेका देते हैं। मैंने सुना है कि वे ठेके फिर नीलाम कर दिए जाते हैं। वहाँ पर इस चीज को कोई रोकने वाला नहीं है। रेल मंत्री जी को इसमें बहुत सुधार करने की गुंजाइश है। आप बेशक खाने का थोड़ा-सा मुनासिब चार्ज बढ़ा दीजिए लेकिन खाना तो अच्छा दीजिए। यह न हो कि खाना खाने से ही आदमी मर जाए। एक तो आदमी भूख से मरता है, अगर खाने से भी मरे तो क्या फर्क रह जाता है। कुछ लोग खाने के लिए जिन्दा हैं और कुछ लोग जिन्दा रहने के लिए खाते हैं, कम से कम उनको तो अच्छा खाना मिले। ऐसी स्थिति में खान-पान की स्थिति में सुधार बहुत आवश्यक है।

डिपार्टमेंट द्वारा जो ठेके दिए जाते हैं, वे ठेके ठीक से चलें इस पर आपका नियंत्रण होना चाहिए। मैं यह नहीं कहता कि आपके डिपार्टमेंट में सभी बातें ठीक नहीं हैं, कुछ बातें अच्छी भी होंगी लेकिन अभी तक जो खाने-पीने की व्यवस्था है इसको ठीक-ठाक करने की बहुत आवश्यकता है। इसकी 'क्वालिटी' ठीक करने की बड़ी जरूरत है। इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

जहां तक सुविधाओं का मामला है, एक गाड़ी अवध एक्सप्रेस लखनऊ से कोटा तक जाती है। इसको रतलाम तक बढ़ाने की बहुत आवश्यकता है ताकि नागदा औद्योगिक नगर के रहने वाले लोगों को इसका लाभ मिल सके। हमने पहले भी आपको कहा था कि यह बहुत जरूरी है। अतः इस पर आप ध्यान दीजिए। ऐसे ही गुना और उज्जैन के बीच जो गाड़ी चलती है, उसका कोई विशेष उपयोग नहीं है। वह 21 घंटे तक उज्जैन में पड़ी रहती है। हमने इसको इन्दौर तक बढ़ा देने के लिए कहा था। अगर यह गाड़ी तीन-चार घंटे और चल जाती है तो भी इसके मैनटीनेंस के लिए पर्याप्त समय बच रहता है। अतः इस गाड़ी को आप इन्दौर तक बढ़ा दीजिए। रेल मंत्रालय कहता है कि इन्दौर-उज्जैन के बीच इस रास्ते पर बहुत सारी बसें चलती हैं। अगर यही दृष्टिकोण लेकर चलना है तो फिर रेल सेवाओं और रेल डिपार्टमेंट की क्या आवश्यकता है। आशा है आप मेरे इस सुझाव को मानेंगे।

सर्वोदय एक्सप्रेस का नाम सर्वोदय हो सकता है लेकिन सबके लिए इसका उपयोग नहीं होता। यह गाड़ी अहमदाबाद से निकलने के बाद बड़ौदा तक दो-तीन जगहों पर रुकती है। किन्तु रतलाम से

निकलने के बाद इस गाड़ी को नागदा पर नहीं रोका जा रहा है। इसलिए नागदा औद्योगिक नगर के लोगों को इसका लाभ नहीं मिल पाता। उज्जैन में तो इस गाड़ी में रिजर्वेशन का कोटा है लेकिन नागदा पर न रुकने के कारण इसका लाभ नहीं होता। इससे उज्जैन से यात्रा करने वालों को एक लम्बा सफर करके रतलाम पहुंचना होता है। इसलिए मेरी मांग है कि इस गाड़ी को नागदा पर भी रोका जाना चाहिए। कहा जाता है कि यह सुपरफास्ट ट्रेन है। लेकिन गुजरात में यह गाड़ी तीन-चार स्थानों पर रुकती है और वह इसलिए रुकती है वहां के लोग आन्दोलन के द्वारा मांग करते हैं और हमारी मांग इसलिए नहीं मानी जाती क्योंकि हम शान्तिपूर्ण तरीके से मांग करते हैं। इसलिए हमारा आग्रह है इस पर मंत्री महोदय विचार करें।

जब माननीय सेठी जी रेल मंत्री थे तो मध्यप्रदेश के लोगों की बड़ी आकांक्षा थी और उम्मीद थी कि वहां के लिए रेलों के मामले में उनकी बहुत-सी आकांक्षाएं पूरी की जायेंगी। किन्तु मंत्रियों के बदलने की रफतार तेज है। पता नहीं कैसे काम हो सकेंगे। मेरा सुझाव है कि जितनी जल्दी अच्छे कामों को पूरा किया जाए उतना ही जनता के लिए लाभप्रद होगा।

उज्जैन, नागदा, देवास, इन्दौर यह सारा इन्डीस्ट्रियल एरिया है। इन नगरों के लिए रेल सुविधाओं को सुचारु बनाया जाना बहुत आवश्यक है। आशा है इस बारे में ध्यान दिया जाएगा।

इंदौर और उज्जैन औद्योगिक नगर हैं। इनके बीच में मीटर गेज और ब्राडगेज दोनों ट्रैक हैं। लेकिन इनका उपयोग नहीं हो पा रहा है। इन दोनों शहरों के बीच में कोई फास्ट ट्रेन या शटल सर्विस शुरू की जाए जो सवा घंटे में इन्दौर उज्जैन की दूरी तय करे। इससे यहां के निवासियों को बहुत लाभ होगा।

खण्डवा से अजमेर मीटरगेज गाड़ी चलती थी। अजमेर पुष्कर तीर्थ स्थान है।

श्री रामगोपाल रेड्डी : वह तो हैदराबाद से आती थी मीनाक्षी एक्सप्रेस।

श्री सत्यनारायण जटिया : उसको रोककर चित्तौड़गढ़ टर्मिनेट कर दिया गया है। इससे काफी असुविधा हो रही है। इस गाड़ी को पूर्ववत् चलाया जाए।

महू से चित्तौड़गढ़ के बीच में जो गाड़ी चलती थी उसका समय बदल दिया गया है जो सुविधाजनक नहीं है। इसका समय पूर्ववत् किया जाना चाहिए।

रेलवे विभाग जनप्रतिनिधियों के सुझावों को मानने के लिए तैयार नहीं है। इन सुझावों पर विचार किया जाना चाहिए।

नीमच, चित्तौड़गढ़ और कोटा के बीच में ब्राडगेज लाइन का काम चल रहा है। यह सीमेंट उत्पादन का महत्वपूर्ण क्षेत्र है। कई सीमेंट फैक्ट्रीज हैं और नई सीमेंट फैक्ट्रियां भी खोली जानी हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस कार्य को शीघ्र पूर्ण किया जाना चाहिए। नीमच में सी० आर० पी० का सेंटर भी है। इसलिए नीमच और रतलाम के बीच के टुकड़े को यदि ब्राडगेज कर दिया जाए तो इस औद्योगिक क्षेत्र का पूर्ण विकास हो सकेगा। या कोई परेलल ब्राडगेज लाइन दे दी जाए।

इसी तरह से इन्दौर से रतलाम, रतलाम-इन्दौर के बीच ब्राडगेज रेल लाइन का निर्माण किया जाये। नागदा, उज्जैन, देवास और इंदौर एक सरकुलर ट्रेन चलाई जा सकती है यदि इस ट्रैक

को ब्राडगेज कर दिया जाए। ये सब औद्योगिक नगर हैं इसलिए इनके विकास के लिए यह कार्य बहुत आवश्यक है।

ब्रिजेज का मामला राज्य सरकारों का है। राज्य सरकारों से जब बात की जाती है तो जवाब मिलता है कि केन्द्र सरकार को लिख दिया गया है। नागदा जॉक्शन है जहां पर एक तरफ औद्योगिक बस्ती है और दूसरी तरफ शहर है। वहां लोगों का आना जाना लगा रहता है और कब कोई व्यक्ति ट्रेन से कुचलकर मर जाएगा कहा नहीं जा सकता। इसलिए ओवर ब्रिज का निर्माण बहुत आवश्यक है। इसी प्रकार नीमच महु प्रमुख सड़क राजमार्ग है। यहां पर भी पुल न होने के कारण घंटों बसें और ट्रक खड़े रहते हैं। इससे डीजल जलता रहता है। यह राष्ट्रीय नुकसान है इन्दौर-उज्जैन 'ओवर ब्रिजस' यातायात असुविधाओं को दूर करने के लिए और लोगों की सुविधा के लिए इसका निर्माण भी आवश्यक है।

अंत में मैं रेलवे कर्मचारियों के बारे में अपनी बात कहकर समाप्त करता हूं। रेलवे विभाग का कर्मचारी जो सारा जीवन रेलवे विभाग की सेवा करता है सेवा निवृत्ति के समय उसे आशा रहती है कि उसके परिवार के एक आदमी को विभाग की सेवा में ले लिया जाएगा। ऐसा नियम है लेकिन इस नियम का कहीं पालन नहीं किया जा रहा है। इस बारे में भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

इसी प्रकार विभाग ने दो श्रम संगठनों को मान्यता दे रखी है। भारतीय रेल मजदूर संघ ने अपना दावा प्रस्तुत किया हुआ है, लेकिन वेरीफिकेशन नहीं किया जा रहा है। मेरा अनुरोध है कि शीघ्र वेरीफिकेशन करवाकर इस संगठन को मान्यता प्रदान की जानी चाहिए।

सुपर फास्ट गाड़ियां चलाई जा रही हैं पर उनमें आम आदमी के लिए कोई स्थान नहीं है। सिर्फ एक या दो अनरिजर्वड बोगी लगाई जाती है। अतः डबल इंजन लगाने की योजना है तो मेरा अनुरोध है कि इन अनरिजर्वड बोगियों की संख्या भी बढ़ाई जानी चाहिए जिससे आम आदमी को सुविधा मिल सके।

इन शब्दों के साथ मैं आशा करता हूं कि मेरे सुझावों पर ध्यान दिया जायेगा। (इति)

श्री रामनगीना मिश्र (सलेमपुर) : आपने कहा है, कि समय बहुत कम है। समयाभाव के कारण मैं ठीक से शिष्टाचार का भी निर्वाह नहीं कर पा रहा हूं। मौजूदा रेल मंत्री जी के सम्पर्क में हम लोग भी रहते हैं इसलिए मालूम है कि ये बड़े निर्भीक, कर्मठ और अनुभवी हैं और कोई भी फैसला करने में देरी नहीं करते हैं। अभी हाल ही में जो रेलवे में इन्होंने परिवर्तन किया वह कोई कम साहस का कार्य नहीं था। हमें पूर्ण विश्वास है कि मंत्री जी अपने काल में उचित फैसले करेंगे और उन पर रेलवे की तरफ से शीघ्र अमल होगा। पूर्ववक्ताओं ने जो बातें कहीं हैं उनमें सबकुछ आ चुका है। मैं सिर्फ अपने क्षेत्र से सम्बन्धित कुछ बातें मंत्री जी के सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं।

मैं यह जानना चाहना हूं कि भू० पू० रेल मंत्रियों ने जो प्रोजेक्ट स्वीकार किए थे, वे पूरे होंगे या उनको छोड़कर नए प्रोजेक्ट लिए जायेंगे? मैं समझता हूं, अच्छा तो यह होगा कि जितने भी प्रोजेक्ट मंत्रालय द्वारा स्वीकार किए गए हैं, पहले वे पूरे हो जायें और बाद में ही नए प्रोजेक्ट लिए जायें। देखने में यह आता है कि यदि कोई प्रोजेक्ट 6 करोड़ का है तो उस पर पचास लाख खर्च कर दिया गया है लेकिन उसके साथ ही दूसरा 4 करोड़ का दूसरा प्रोजेक्ट सैक्शन कर दिया गया और उस पर भी एक लाख खर्च कर दिया। नतीजा यह होगा कि दोनों में कोई भी प्रोजेक्ट पूरा नहीं होता है।

हमारे यहां जनपद देवरिया में उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ने के लिए गण्डक नदी पर पुल निर्माण का कार्य स्वीकृत हुआ और आठ साल हो गए जब हमारी प्रधान मंत्री जी ने उसका शिलान्यास किया था। आठ साल पहले करोड़ों रुपया खर्च हुआ और कुछ सामान वहां भेजा गया और फिर इसे वापिस किया गया। पिछले तीन साल से जब भी रेल बजट आता है तो हमें आश्वासन मिलता है कि इस पुल का निर्माण हो जाएगा। सबसे बड़ी दुख की बात यह है कि जब देश का राजा जिसके हाथ में देश की बागडोर है, वह कोई काम शुरू कर दे और वह पूरा न हो तो जनता का विश्वास उठने लगता है। आज हमारे जनपद की हालत आपको पता नहीं है। लोग समझते हैं और शक करने लगे हैं कि जिस पुल का शिलान्यास हमारी प्रिय नेता देश की प्रधान मंत्री जी ने किया, क्या रेल मंत्रालय उस पर गौर करेगा? मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी अपने उत्तर में इस बात का अवश्य स्पष्टीकरण करें। इस बात का भी उल्लेख करें कि छितौनी पर रेलवे पुल बनाने के लिए इस बजट में कितनी राशि का समावेश किया गया है। इसी प्रकार बनारस से भटनी तक दो-तीन साल पहले बड़ी लाइन का प्रावधान किया गया था। इसके लिए 10 लाख का बजट में प्रावधान कर दिया गया लेकिन काम अधूरा रहा। इसके पूरा न होने से सारा पूर्वांचल अस्त-व्यस्त हो गया। छपरा और गोरखपुर से लखनऊ तक जाने के लिए बड़ी रेल लाइन बन गई किन्तु बनारस से भटनी तक नहीं बन सकी। इतनी मन्द गति से काम हो रहा है कि पता नहीं कितने साल लग जायेंगे? बहुत सोच-समझकर यह प्रोजेक्ट स्वीकार किया गया है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी अपने भाषण में इसका अवश्य स्पष्टीकरण करें। वह कब तक बनकर तैयार होगी, और इस बजट में कितना खर्च होगा? दो साल पहले रेलवे बजट में समावेश हुआ, पैमाइश हुई, आप अपनी फाइल में देखेंगे हमें तो लिखकर मिला कि देवरिया से पडरौना होते हुए छितौनी तक रेलवे लाइन बनेगी। 15 करोड़ रु० का शायद उस पर खर्च होना था। सारा काम हो गया कागज पर, किन्तु साल भर से पता नहीं वह काम कब शुरू होगा, होगा भी कि नहीं? यह बहुत पुराना प्रोजेक्ट है। मंत्री जी स्पष्ट करें कि देवरिया से पडरौना तक रेलवे लाइन जो स्वीकार की गयी थी वह कब तक बनेगी, कितना बजट उसके लिए मंजूर किया गया है, और बनेगी कि नहीं, यह साफ होना चाहिए क्योंकि लोगों को शक हो गया है। क्या छितौनी की तरह से वहां पर शिलान्यास हो चुका है वह तो वनी ही नहीं, इसका तो खर्च बजट में भी आया है, वह रेल लाइन बनेगी कि नहीं? यह 10, 20 साल पहले से बन रही है, और यह वह स्थान है जहां भगवान बुद्ध का जन्म स्थान कुशीनगर पड़ता है। सारे विश्व के लोग उधर दर्शनार्थ जाते हैं इसीलिए इस लाइन को स्वीकृति दी थी।

गत सेशन में मैंने अपने बजट भाषण में कहा था कि देवरिया जनपद से बिल्थरा रोड की दूरी 60 किलोमीटर है, वहां कोई यातायात का साधन नहीं है। बिल्थरा रोड से बलिया तक लाइन दी जाए यह हमने मांग की थी और हमें जबाब दिया गया कि अगले वर्ष के बजट में इसका समावेश किया जाएगा। आप अपनी फाइल देख लें। बड़ी कृपा होगी यदि आप बिल्थरा रोड से बलिया तक रेलवे लाइन का प्रावधान कर दें।

देवरिया रेलवे स्टेशन पर जो फाटक है उस पर लोगों को 2, 3 घंटे रुकना पड़ता है और सारा यातायात अस्तव्यस्त हो जाता है। उत्तर प्रदेश सरकार ने स्वीकृति दी है और मांग की है तथा कहा है कि नियमतः जो स्टेट को खर्चा देना होता है उसको प्रदेश सरकार देने को तैयार है। मैं चाहूंगा देवरिया में रेलवे ओवर ब्रिज जरूर बनाया जाय।

जब माननीय सेठी जी और उससे पहले पांडे जी रेल मंत्री थे, सवाल उठा हमारे यहां बड़ी लाइन

नहीं थी, छोटी लाइन थी। उस समय रेलों की संख्या अधिक थी। लेकिन जब स बड़ी लाइन बनी तो उस क्षेत्र की तरक्की के लिए। लेकिन आप देखेंगे कि लखनऊ से गोरखपुर के स्टेशनों का बुरा हाल हो गया है और आपको देखकर आश्चर्य होगा कि रेलों की छतों पर हजारों आदमी सफर करते हैं। ब्राड गेज बनाने के बाद रेलों की संख्या कम हो गयी है जिससे लोगों की परेशानी बढ़ गयी। इतना ही नहीं जो गाड़ियां लखनऊ से चलती हैं वह केवल गोरखपुर तक जाकर रुक जाती हैं। न देवरियां जाती हैं और न भटनी जाती हैं। इसके लिए लोगों ने आन्दोलन किया, मैंने भी नियम 377 में मामला उठाया। मंत्री जी का जबाब गया, उस समय के जो लोग कर्मचारी होंगे, उन्होंने लिखकर भेज दिया होगा और वही जबाब मंत्री जी ने हमें दिया वहां कोई टेक्नीकल दिक्कत नहीं है। मैं चाहूंगा जो गाड़ियां लखनऊ से गोरखपुर तक जाती हैं उनको देवरिया से भटनी तक ले जा सकते हैं इससे लोगों को बनारस जाने में बहुत सुविधा होगी।

गोरखपुर में बड़ी और छोटी दोनों लाइनें हैं। हमारा पूर्वांचल बहुत ही पिछड़ा इलाका है। एक पटेल आयोग भी स्थापित हुआ था जिसने विशेष तौर से कहा था यहां पर उद्योग-धन्धे अधिक लगाए जायें। बहुत पहले से स्टेट गवर्नमेंट और वहां के उद्योग मंत्री ने मांग की है कि गोरखपुर में एक कोच की फैक्टरी लगायी जाए। अगर यह होता है तो रेलवे के कामों में इजाफा होगा और बेरोजगारों को काम भी मिलेगा। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस बजट में ही उसका समावेश करें तो उनकी बड़ी कीर्ति होगी। मंत्री महोदय की बंगाल में तो बहुत शोहरत है, यह काम करने से हमारे क्षेत्र में ही नहीं सारे देश में उनकी शोहरत होगी और खासतौर से पूर्वांचल क्षेत्र आपका गुण गाएगा।

यह एक सैद्धांतिक मामला है, आए दिन ट्रेनों में एक्सीडेंट्स और चोरियां होती हैं, ट्रेनें लुट जाती हैं। मैं किसी लिखी हुई किताब की बात नहीं कह रहा हूं, मेरे अनुभव में आया है कि एक अच्छा काम यह होगा कि जो ट्रेन लुट जाती है, जिस लाइन पर यह घटना, हो वहां के जिम्मेदार लोगों को चार्जशीट किया जाए, जिम्मेदार व्यक्ति के खिलाफ एन्टीज लिखी जाएं, उसकी तनज्जुली की जाए। इस तरह से लोगों में दहशत होगी, नीचे के कर्मचारी भी डरेंगे और लोग जिम्मेदारी से काम करेंगे। अगर ऐसा होगा तो एक ऐसा वातावरण बनेगा कि अगर हमसे गलती होगी तो हम चार्जशीट किए जायेंगे, नौकरी से निकाल दिए जायेंगे।

हमारे अफसर लोग जहाजों और एयर-कंडीशन में चलते हैं। मेरा कहना यह है कि चाहे जिस में चलें लेकिन आम जनता को भी देखने की बात करें। हमारे रेलवे के अधिकारी ए० सी० स्लीपर की बात छोड़िए एस० सी० से कम में चलते नहीं हैं। उनको देखना चाहिए कि नीचे के अधिकारी क्या काम करते हैं। क्या कोई अधिकारी ऐसी रिपोर्ट देता है कि फलां स्टेशन पर यह कमी थी या उसका सामान खराब मिला ?

एक दिन लखनऊ से गोरखपुर जाने वाली गाड़ी 9 घंटे लेट थी। हमने इंजन ड्राइवर से पूछा कि क्या बात है। उसने कहा कि कोयला खराब है, स्टीम नहीं बन रहा है, हम क्या करें? इस चीज को भी देखा जाना चाहिए। मेरा निवेदन है कि यदि आप उचित तमझें तो ऐसा नियम बना दें कि जो भी अधिकारी दोषी होगा, नीचे के कर्मचारी, हों या ऊपर के अधिकारी सब को दंडित किया जायेगा। नीचे के कर्मचारी को ही नहीं, ऊपर के अधिकारी को भी आप दंडित करेंगे तो इससे रेलवे में काफी सुधार होगा।

आर० पी० एफ० वाले जो कभी-कभी कहते हैं कि बोनस मिलना चाहिए और सुविधाएं मिलनी चाहिए, तनख्वाह में इजाफा होना चाहिए, लेकिन उनकी काम की एफीशियेन्सी में भी बढ़ोत्तरी होनी चाहिए। लखनऊ स्टेशन पर फर्स्ट-क्लास का एक फाटक टूटा हुआ था। कंडक्टर से पूछा कि इसका क्या हुआ तो उसने बताया कि यार्ड में कर्मचारी लोग दोनों फाटक ले गए। आर० पी० एफ० के लोग वहां थे तो क्या कर रहे थे? मेरा कहना यह है कि सारे लोग खराब नहीं हैं, लेकिन एक सड़ी मछली सारे तालाब को खराब करती है।

ऐसी दशा में जो 10-5 परसेंट कर्मचारी समूचे समाज पर कलंक लगा रहे हैं, आप एक विजिलेंस जैसा विभाग रखिए, जो गलती का पता लगाया करे, उनको दंडित किया जाए। मैं समझता हूं कि आपकी सदारत में हमारे पूर्वाचल का भला होगा। मैं पुनः आपको धन्यवाद देता हूं और उम्मीद रखता हूं कि अपने जबाब में हित की बात आप जरूर कहेंगे।

श्री दिगम्बर सिंह (मथुरा) : सभापति महोदय, मैंने माननीय सदस्यों के भाषण सुने, विरोधी पक्ष के भी और कांग्रेस (आई) के सदस्यों के भी सुने। जितना हमला हमारे सदस्यों ने माननीय मंत्री जी पर किया है, मुझे तो उनसे महानुभूति हो गयी है।

हमारे कांग्रेस के माननीय सदस्य शुरुआत करते हैं उनकी तारीफ करके और बीच में हमला करते हैं। उनकी इतनी आलोचना करते हैं, शायद विरोधी पार्टी के लोग भी नहीं कर पाते। इसलिए मैं ज्यादा आलोचना नहीं करता। मंत्री जी ने जो भाषण दिया है उसमें से मैं दो-तीन बातें उद्धृत करना चाहता हूं। उन्होंने कहा है :—

“रेल प्रणाली को पुनः पटरी पर लाने तथा इसे जीवनशक्ति प्रदान करने तथा स्वस्थ बनाने में हमें 8-9 महीने का समय लग गया।”

यानी रेल प्रणाली को ठीक करना पड़ा क्योंकि उसमें जीवनशक्ति नहीं थी और वह पटरी पर नहीं चल रही थी। मंत्री जी ने उसको ठीक करने की कोशिश की।

आगे मंत्री जी फिर कहते हैं :—

“वर्ष के पहले आठ महीनों के दौरान जितनी बार जांच की गई वह पिछले वर्ष की तद-नुरूपी अवधि की तुलना में लगभग 8 प्रतिशत अधिक थी। इस अवधि के दौरान बिना टिकट तथा अनुचित टिकटों पर यात्रा करते पाए गए 22.80 लाख व्यक्तियों को पकड़ा गया जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में 19.95 लाख व्यक्ति पकड़े गए थे।”

यानी बिना टिकट सफर करने वालों की संख्या पहले से अधिक बढ़ गई।

इससे आगे मंत्री जी कहते हैं :—

“15 प्रतिशत सवारी डिब्बे तथा 24 प्रतिशत माल डिब्बे जीर्णोद्धार के लिए बकाया पड़े हैं। मैं इस क्षेत्र में बेहतर प्रौद्योगिक व्यवस्था कर और कर्मचारियों को अधिक प्रयास करने के लिए प्रेरित कर व्यापक सुधार लाने हेतु दृढ़प्रतिज्ञ हूं।”

यानी पुराने डिब्बों की मरम्मत नहीं कर पा रहे हैं। इस प्रकार से इसमें भी कोई प्रगति नहीं हुई है। बिना टिकट की संख्या बढ़ना और डिब्बों की मरम्मत न होना यह प्रगति नहीं।”

आगे फिर मंत्रीजी कहते हैं :—

“.....छठी पंचवर्षीय योजना में कुल आवंटन केवल 5100 करोड़ रुपये का है जोकि आवश्यकताओं पर आधारित अपेक्षाओं के आधे से भी कम है।”

यानी छठी पंचवर्षीय योजनाओं के लिए जितना रुपया चाहिए, उसको देखते हुए यह 5100 करोड़ रुपया जो रखा गया है उससे आधे से भी कम है। इस तरह से मंत्री जी स्वयं महसूस करते हैं कि इतने में वह काम पूरा नहीं कर पायेंगे। कैसे करेंगे रेलवे की उन्नति ?

इसके अलावा मैंने दो वर्ष पहले प्रधान मंत्री को एक पत्र लिखा था कि मैं एक राष्ट्रीय महत्व के प्रश्न की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। एस्टिमेट्स कमेटी का एक सदस्य होने के नाते अनुरोध किया है कि रेलवे की स्थिति चिन्ताजनक है। वैगनों की कमी, रेलवे लाइनों की कमी, निरन्तर वैगनों के लदान की संख्या में कमी का होता जाना इसके प्रमाण हैं। वैगन चाहिए, रेलवे लाइन चाहिए, वैगनों की मरम्मत होनी चाहिए, रेलवे द्वारा, निजी उद्योग द्वारा या आयात द्वारा वैगन लाने के लिए धन चाहिए और उसकी कमी है। मैंने उनको एक सुझाव दिया। हमारे यहां बहुत सा सामान ट्रक में ढुलकर आ जाता है और बहुत सा रेल में आता है। रेल से जो सामान जनता के लिए आता है उससे जनता को लाभ नहीं होता है। सरकार का जो सामान होता है वह रेल से ढुलकर आता है और ट्रक से भी ढुलकर आता है वह इसी भाड़े में आए। लेकिन रेल से ढोकर लाने वाले जो लोग उसको उतनी ही कीमत पर पर बेचते हैं जितनी कीमत पर ट्रक वाले बेचते हैं इससे पूंजीपतियों को लाभ होता है जनता और सरकार को नहीं। इसलिए उनसे उतना ही भाड़ा लिया जाए जितना कि ट्रक का होता है। मेरे पत्र के उत्तर में प्रधान मंत्री ने कहा कि रेल मंत्रालय से कहा जा रहा है कि वह रेलवे लाइन और वैगनों की क्षमता बढ़ाने के सम्बन्ध में आपके सुझाव की जांच करे। रेल मंत्री ने भी बड़े विस्तार में पत्र लिखा। किन्तु सरकारी अधिकारियों ने जैसा बताया वैसा लिख दिया।

एक बात मैं बहुत दिनों से देखता चला आ रहा हूँ कि अंग्रेजों के जमाने में भी पूंजीपतियों और सरकारी अधिकारियों की चलती थी, सन् 1952 में जब मैं एम० पी० था तब पं० जवाहरलाल नेहरू के जमाने में भी उनकी चली, श्री लाल बहादुर शास्त्री के जमाने में भी उन्हीं की चली, श्रीमती इन्दिरा गांधी और श्री मोरा रजी देसाई के जमाने में भी उन्हीं की चली है तथा चौधरी चरण सिंह के जमाने में भी उन्हीं की चली और अब भी उन्हीं की चल रही है।

मंत्री जी के भाषण को मैंने बड़े गौर से पढ़ा है। मैंने सोचा, किसानों के लिए भी उसमें कोई सफा होगा लेकिन नहीं है, मैंने सोचा कोई पैराग्राफ होगा लेकिन नहीं है, मैंने सोचा कोई सेन्टेन्स होगा लेकिन नहीं है, मैंने सोचा कोई शब्द ही होगा लेकिन वह भी नहीं है। यानी पूरे भाषण में कहीं भी किसान का नाम नहीं आया है।

पहली लोकसभा में मैंने श्री लाल बहादुर शास्त्री जी से एक किसान स्पेशल चलाने का सुझाव दिया था जिसमें किसानों से सिर्फ आधा भाड़ा ही लेना चाहिए ताकि वे जाकर विकास कार्यों को देख सकें। मंत्री जी ने मेरे सुझाव को मान लिया था। सबसे पहले मैंने ही किसान एक्सप्रेस निकाली थी और वह यहां दिल्ली में आई थी। उस वक्त किसानों की कुछ कद्र भी थी।

पंडित जवाहरलाल नेहरू ने उनको अपने घर पर जलपान दिया। डा० राजेन्द्रप्रसाद जी ने उनको अपने कमरे में बिठाया, जलपान कराया, जहां पर बड़े-से-बड़े विदेशी लोग आकर बैठते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि अब किसान स्पेशल की जो बात थी, वह अब नहीं रही। सभापति महोदय, इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि आप कम से कम हमारे देश के जो किसान हैं, उनके लिए आप किसान स्पेशल चलाने के लिए अनुमति दे दीजिए। उसमें उसी तरह सुविधा दें। कम से कम कुछ और न कर सकें, तो इतना तो कर दें। आप कहते हैं प्रजातंत्रीय सरकार है और प्रजातंत्र में आप विश्वास रखते हैं यह सब सदस्यों की राय है। यदि आप एक वर्ष में एक संसद सदस्य द्वारा एक स्पेशल ट्रेन निकाल दें तो मैं समझता हूं कि फिर हम अपने क्षेत्र की जनता को दिखा सकते हैं, कि कितना विकास का कार्य हो रहा है। गाड़ियों में वही पूंजीपति अधिक सफर करते हैं, किसान तो ज्यादा सफर नहीं करता है। जब वह अपने रिश्तेदारों के यहां जाता है तो भले ही वह दिखाई दे जाए। इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप इस मर गम्भीरता से विचार करें।

16.56 (उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

मैं आपसे मथुरा स्टेशन के बारे में कहना चाहता हूं। वहां सैन्ट्रल रेलवे, वैस्टर्न रेलवे, इस्टर्न रेलवे, नौदर्न और सदरन रेलवे सभी गाड़ियां आती-जाती हैं। इतनी भीड़ हो जाती है कि निकलना मुश्किल हो जाता है। वहां रिफाइनरीज खुल गई है। मैं चाहता हूं कि जो मैं सुझाव देने जा रहा हूं, उस पर माननीय मंत्री जी गम्भीरता से विचार कर लें। मैं डिफेंस की दृष्टि से भी कहना चाहता हूं। जमुना के इस पार होकर मथुरा, वृन्दावन को अलीगढ़ से मिला दिया जाए। मैं समझता हूं कि जो गाड़ी सीधे जाती है और यदि कभी खतरे का समय होगा और डिफेंस की आवश्यकता होगी तो जमुना के इस पार आकर दिल्ली की तरफ आ जायेंगे। वह गाड़ी यहां ही नहीं हरिद्वार आदि स्थानों को भी जा सकती है।

दूसरे मैं यह कहना चाहता हूं कि वह हमारी कृष्ण की जन्मभूमि है और वहीं पर एक बहुत बड़ी मस्जिद है। मैं समझता हूं कि हमारे देश की वह एक अद्वितीय जगह है, जहां बड़ी से बड़ी मस्जिद और बड़े-से बड़ा मंदिर दोनों एक साथ मिले हुए हैं। मथुरा में आज तक कोई साम्प्रदायिक झगड़े भी नहीं हुए हैं। श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने वहां स्टेशन बनवाया था, वहां रिटायरिंग रूम बना दिए जाएं, जिससे वहां यात्रियों को ठहरने की सुविधा हो सके।

तीसरे मैं यह कहना चाहता हूं कि एक गाड़ी गंगा-यमुना लखनऊ से मथुरा आती है। रोजाना दिल्ली आने-जाने वाले जहां चाहते हैं, गाड़ी को रोक लेते हैं और उतर जाते हैं। मैं समझता हूं कि जो बेचारा टिकट लेता है, वह वहीं उतरता है, जहां उसे उतरना होता है, लेकिन बिना टिकट वाला जहां चाहता है गाड़ी को रोक लेता है। मैं चाहता हूं कि वह गंगा-यमुना गाड़ी सुबह दिल्ली तक आया करे और शाम को वापिस हो जाया करे। इससे बहुतसे लोगों की कठिनाइयां दूर हो जायेंगी। जो लोग सुबह काम के लिए आते हैं, शाम को वापिस जा सकते हैं। इसलिए मेरा मंत्री महोदय से पुनः निवेदन है कि आप इसको बढ़ाकर दिल्ली तक कर दें।

हमारे यहां कहा जाता है—तीन लोक से मथुरा न्यारी। इसका मतलब यह है कि मथुरा एक ऐसा स्थान है जो तीन लोकों से मिला हुआ है। कुछ गाड़ियां जाती हैं, वे ठहरती नहीं हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री दिगम्बर सिंह : लोक दल की ओर से मैं अकेला सदस्य हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी पार्टी को 13 मिनट दिये गये हैं । मैं आपसे अनुरोध करूँगा कि आप इतने समय में अपना भाषण पूरा करें । यदि आप समय बढ़ाते रहेंगे तो शायद हम कुछ मंत्रालयों पर विचार ही नहीं कर सकेंगे । अतः आपको अन्य मंत्रालयों का समय नहीं लेना चाहिए ।

श्री दिगम्बर सिंह : मैं आपसे निवेदन कर रहा था कि राजधानी और दूसरी गाड़ियां जो वहां आती हैं, उनको ठहरने का मौका दिया जाए । मथुरा एक ऐसा स्थान है, इसलिए जो गाड़ियां वहां से जाती हैं, उनको ठहरने का मौका न देने से वहां के लोगों को और देश-विदेश के लोगों को कठिनाई होती है ।

आज रेलों का जो विद्युतीकरण हो रहा है उसमें भी बहुत धांधली हो रही है । मैं ज्यादा शिकायत नहीं करना चाहता, लेकिन इतना जरूर कहूँगा, आप देखें वहां ईंटें कैसी इस्तेमाल हो रही हैं ? सीमेंट की चट्टें डाली गई थीं, थोड़ी-सी बारिश हुई तो वे टूटकर बिखर गईं । इस तरह आपको ध्यान देना चाहिए ।

बजट के जो आंकड़े मैंने देखे हैं, उनमें आंध्र प्रदेश के लिए आपने 5 करोड़ 57 लाख का प्रावधान किया है, जब कि उत्तर प्रदेश के लिए 2 करोड़ 73 लाख का प्रावधान है । ऐसा मालूम होता है कि आन्ध्र प्रदेश में जनता ने जो कांग्रेस के खिलाफ वोट दिया शायद उससे डरकर उनका बजट बढ़ा दिया गया । कहीं ऐसा न हो कि उत्तर प्रदेश के लोग भी यह समझने लगें कि उत्तर प्रदेश के लिए रुपया इसलिए कम रखा गया है कि उत्तर प्रदेश के लोग तो कांग्रेस को वोट दे ही देते हैं । इसका नतीजा इस बार बहुत खराब निकलेगा तो फिर वहां उनका बजट भी बढ़ जाएगा ।

जो कण्डक्टर आपकी रेलों में सफर करते हैं वे कहते हैं कि एटेंडेंट के लिए तो बैठने की जगह होती है लेकिन कण्डक्टर के बैठने के लिए गाड़ी में जगह नहीं होती है । इसलिए वे लोग फर्स्ट क्लास के डिब्बे में बैठते हैं तो सवारियों के आने पर उठना पड़ता है । मैं समझता हूँ कि उनके बैठने के लिए जगह की व्यवस्था हो जाए तो ठीक होगा ।

जौनपुर स्टेशन के पास एक सुरंग बनी हुई है । हमारे माननीय साथी ने मुझे बतलाया है कि वह इतनी खराब है, गन्दी है कि उसमें पानी भर जाता है, अंधेरा हो जाता है । महिलायें जो गाड़ियों में बैठकर जाती हैं जब गाड़ी सुरंग से होकर जाती है तो लोग उनको परेशान करते हैं । इसीलिए महिलाओं ने उसमें जाना और बैठना बन्द कर दिया है । मेरा सुझाव है कि उस सुरंग को बन्द करके ऊपर से गाड़ी निकाली जाए तो इससे बहुत लाभ होगा ।

मैं फिर से यह बात कहना चाहता हूँ—मैंने जो किसान-स्पेशल की बात कही है, वह एक डेमो-क्रेटिक बात है और सभी सदस्यों की तरफ से मांग है कि हर साल एक किसान स्पेशल निकालने का अवसर प्रत्येक संसद सदस्य को दिया जाए और उसमें आधा किराया लिया जाए ।

श्री एम० रामगोपाल रेड्डी : मैं आपसे पूरा-पूरा सहमत हूँ । आपने जो कहा है वह सही कहा है ।

श्री दिगम्बर सिंह : सब सहमत हैं । मंत्री जी भी सहमत हैं, वह हंस रहे हैं ।

श्री के० टी० कोसलराम (तिरुचेडूर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 1983-84 के लिए रेलवे की अनुदान मांगों पर कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री मेरे मुद्दों को मांग से सम्बद्ध करेंगे।

मैं माननीय मंत्री जी से पूर्णतया सहमत हूँ कि योजना आयोग रेलवे की आवश्यकताओं का पूरा महत्व नहीं समझ सका है। पहली पंचवर्षीय योजना में सार्वजनिक क्षेत्र में 2378 करोड़ रु० के कुल आवंटन में से रेलवे को 267.07 करोड़ रु० आवंटित किए गए थे। यह आवंटन का 11% था। परन्तु छठी पंचवर्षीय योजना में सार्वजनिक क्षेत्र के कुल आवंटन का रेलवे को केवल 5% ही मिला है। अर्थात् 97,700 करोड़ रु० में से 5100 करोड़ रु०। मुझे यह अच्छी तरह से पता है कि योजना आयोग रेलवे से सदैव सौतेला व्यवहार करता है। जैसा कि मैंने कहा है, छठी पंचवर्षीय योजना में आवंटन की राशि केवल 5% है।

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खां चौधरी) : 5% से भी कम।

श्री के० टी० कोसलराम : संसाधनों के आवंटन की वर्तमान दर से सभी निर्माण कार्यों को पूरा करने में 25 वर्ष लगेंगे। अतः रेल मंत्री को अनिवार्यतः योजना आयोग का सदस्य बनाया जाना चाहिए। अन्यथा रेलवे को वह नहीं मिल पाएगा जो उसे मिलना चाहिए। जैसा कि अनेक माननीय सदस्यों ने कहा है, रेलवे इस देश में बहुत बड़ा संगठन है तथा योजना आयोग में इसे प्रतिनिधित्व दिया जाना चाहिए, तभी इसमें सुधार हो सकेगा। तथा देश के विभिन्न भागों के सदस्यों की मांगों को पूरा किया जा सकेगा। सत्तारूढ़ पक्ष तथा विपक्ष, दोनों पक्षों के सदस्य अपनी मांगें रखते हैं जो कि वस्तुतः उन व्यक्तियों की मांगें हैं जिनका वे प्रतिनिधित्व करते हैं।

मैं नहीं जानता कि आपकी रिपोर्ट के अनुसार देश में 27333 बिना चौकीदार वाले रेलवे फाटकों में चौकीदारों को कब नियुक्त किया जायेगा। जब तक ऐसा नहीं किया जायेगा, दुर्घटनाएं होती रहेंगी।

श्री ए० बी० ए० गनी खां चौधरी : 27,000 नहीं, मैंने कहा था कि बिना चौकीदार वाले ऐसे 1200 रेल फाटक हैं जहां बसें चलती हैं तथा रेलवे की लागत पर विभिन्न चरणों में चौकीदारों को नियुक्त किया जा रहा है।

श्री के० टी० कोसलराम : ठीक है, मैं इसे ठीक करके 1200,000 कर लेता हूँ। इन दुर्घटनाओं से रेलवे सम्पत्ति को होने वाली हानि के कारण रेलवे को प्रत्येक-वर्ष 15 करोड़ रु० का नुकसान उठाना पड़ता है। 1981-82 में ट्रेन-दुर्घटनाओं के कारण 15.75 करोड़ रु० का नुकसान हुआ था। 7,072 रेलवे स्टेशनों में से 6,767 स्टेशनों में यात्रियों को ठहराने के लिए छतें नहीं बनी हुई हैं। 3,819 रेलवे स्टेशनों में पानी की व्यवस्था नहीं है। 18,000 किलोमीटर लम्बी रेल-पटरियों का नवीकरण अभी किया जाना शेष है। बड़ी लाईन के 25% माल डिब्बों की तुरन्त मरम्मत तथा बदलाव की आवश्यकता है। मुझे नहीं मालूम कि इन्हें कब पूरा किया जाएगा।

रेल मंत्री जी ने कहा है कि धन की कमी के कारण चालू परियोजनाओं पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा। परन्तु करूर-डिंडीगुल-तूतीकोरिन-तिरुनेलवेली बड़ी लाईन परियोजना के लिए, जो कि स्वतंत्रता के पश्चात् तमिलनाडु में पहली परियोजना है, केवल 1.75 करोड़ रु० की थोड़ी सी धनराशि

उपलब्ध की गई है। महोदय, स्वतंत्रता-प्राप्ति के पश्चात् तमिलनाडु में यह पहली परियोजना है जिसमें मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जा रहा है। मेरे माननीय मित्र, श्री कमलापति त्रिपाठी ने 1980-81 में रेल मंत्री के रूप में सभा में यह स्पष्ट आश्वासन दिया था कि इसे 1981-82 में सम्मिलित किया जाएगा। परन्तु, महोदय, 1981-82 में इसे सम्मिलित नहीं किया गया। तत्पश्चात् मैं प्रधानमंत्री जी से मिला जिन्होंने तुरन्त करूर-डिंडीगुल-तूतीकोरिन-तिरुनेलवेली परियोजना की स्वीकृति देकर सम्पूर्ण केरल राज्य में बड़ी लाइनें बिछाने का निर्देश दिया। मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है। मैं इसका स्वागत करता हूँ। रेलवे मंत्रालय के अनेक उच्च पदों पर केरल के अधिकारी कार्य कर रहे हैं। मैं केवल यही कहना चाहता हूँ कि उन्हें तमिलनाडु को भी दक्षिण रेलवे में ही समझना चाहिए। बजट की सम्पूर्ण राशि केरल पर खर्च की जा रही है। मैं इसका स्वागत करता हूँ पर साथ-साथ उन्हें तमिलनाडु की आवश्यकताओं पर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिए। महोदय, श्रीमती इंदिरा गांधी ने 1981-82 में 2 करोड़ रु० स्वीकृत किये थे। अगले वर्ष श्री पी० सी० सेठी ने 75 लाख रु० दिये जो कि अत्यन्त आपत्तिजनक है। तत्पश्चात् पूरक बजट में उन्होंने केवल एक करोड़ रु० ही स्वीकृत किए। परियोजना के प्रथम चरण का शिलान्यास मेरे माननीय मित्र श्री पी० सी० सेठी द्वारा तूतीकोरिन में सितम्बर, 1982 में किया गया था। तत्कालीन वित्त मंत्री, श्री आर० वेंकटरमन ने बैठक की अध्यक्षता की थी। तत्पश्चात् श्री सेठी ने, जो कि वर्तमान रेल मंत्री से पहले इस मंत्रालय में थे, ने यह स्पष्ट आश्वासन दिया था कि इसके लिए जितनी भी धनराशि की आवश्यकता पड़ेगी, वे "देने को तैयार हैं।" समाचार पत्रों में भी ऐसी खबरें छपी थीं तथा मैं उन्हें प्रस्तुत कर सकता हूँ। केवल यही नहीं, उन्होंने इसका भी स्पष्ट आश्वासन दिया था कि इसे तीन चरणों में पूरा किया जायेगा। महोदय, इस पर 50 करोड़ रु० के खर्च का अनुमान लगाया गया था। 1981-82 में इन्होंने 2 करोड़ रु० दिये थे। 1981-82 में 75 लाख रु० तथा पूरक बजट में 1 करोड़ रु०। अब आपने केवल 1.75 करोड़ रुपयों का ही प्रावधान किया है।

श्रीमान्, सम्पूर्ण तमिलनाडु, विशेष रूप से तमिलनाडु के अविकसित दक्षिणी जिलों में बड़ी लाइन के वगैर विकास नहीं हो सकता है। श्रीमान्, तूतीकोरीन एक प्रमुख पत्तन तथा एक औद्योगिक क्षेत्र बन गया है। यह नमक पैदा करने वाले प्रमुख केन्द्रों में से एक है। तूतीकोरीन लगभग सभी दक्षिण-पूर्व-राज्यों को नमक की सप्लाई कर रहा है। अतः बड़ी लाइन के न होने से नमक के लाने-ले जाने में कठिनाई पैदा होती है और इसके परिणामस्वरूप नमक 5 पैसे किलो की बजाय 5 रुपये किलो बेचा जाता है। यह लज्जाजनक है : आपने केवल 1.75 करोड़ रुपये का आवंटन किया है। यह 2 या 3 मील के लिये भी पर्याप्त नहीं है। आ : एक जिम्मेदार रेल मंत्री हैं। आप मुझसे बेहतर जानते हैं। विभाग 1.75 करोड़ रुपये से क्या कर सकता है ?

आजकल तमिलनाडु में एक अफवाह है। मेरे केरल के मित्र अब भी रेलवे के मामले में नियंत्रण कर रहे हैं। सबसे पहले तूतीकोरीन से रेलवे लाइन तिरुनेलवेली को जोड़ेगी और वहां से त्रिवेन्द्रम के लिए बड़ी लाइन है। फिर रेलवे त्रिवेन्द्रम से देश के ऊपरी भागों के लिए रेल चलायेगा। करूर-डिंडीगुल-तूतीकोरीन को छोड़ दिया जायेगा। यह केन्द्रीय सरकार पर आरोप है। मंत्री महोदय को यह समझना चाहिए कि वह तमिलनाडु को अनदेखा नहीं कर सकते हैं।

उसी बैठक में जिसकी अध्यक्षता श्री आर० वेंकटरमन ने की थी और जिसमें श्री पी० सी० सेठी उपस्थित थे, मैंने श्री एम० जी० रामचन्द्रन, मुख्यमंत्री से करूर-डिंडीगुल-नई लाइन के लिए शीघ्र भूमि

देने का निवेदन किया था। उन्होंने इसे मंच पर उठाने के कारण मेरी इस बात का विरोध किया। उन्होंने यह भी बताया कि उन्होंने नई लाइन के शुरू करने के 18 महीने बाद 7 सितम्बर, 1982 को आदेश दे दिये थे। यदि भूमि शीघ्र दे दी जाती तो करूर में वर्ष 1981 में ही कार्य शुरू हो जाता।

हाल में ही तीन दिन पहले मंत्री महोदय ने मेरे प्रश्न का उत्तर दिया था कि अब तक भूमि अधिग्रहण पूरा नहीं हुआ है। भूमि रेलवे को नहीं दी गयी है। अतः विलम्ब तमिलनाडु सरकार ने की है। अतः मैं केवल श्री चौधरी को ही दोष नहीं दे सकता हूँ। तमिलनाडु में कार्य की गति ऐसी है जिसे तमिल में हम "आमाई बेगम" कहते हैं। अतः अधिग्रहण कार्यवाही पूरी नहीं हुई है।

उपाध्यक्ष महोदय : जब अधिग्रहण कार्यवाही पूरी नहीं हुई है तो आप केन्द्रीय सरकार से अधिक निधियां आवंटन की कैसे आशा करते हैं ?

श्री के० टी० कोसलराम : इसलिए मैं तमिलनाडु सरकार को दोष दे रहा हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : अतः श्री गनी खां चौधरी जिम्मेदार नहीं हैं।

कृपया आप अपनी बात के लिए राज्य स्तर पर जोर डालें।

श्री के० टी० कोसलराम : यदि रेलवे को भूमि नहीं सौंपी गयी है, तो मैं श्री चौधरी साहब से आग्रह कर सकता हूँ और उनसे अधिक धनराशि देने के सम्बन्ध में कह सकता हूँ। इस विलंब के लिए तमिलनाडु सरकार भी जिम्मेदार है। फिर भी यदि मंत्री महोदय अधिक धनराशि दे देते हैं तो ममाची-मदुरै सेक्शन पर कार्य शुरू किया जा सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप तमिलनाडु के मुख्य मंत्री से पत्र-व्यवहार करें।

श्री के० टी० कोसलराम : मैंने प्लेटफार्म पर तूतीकोरीन बैठक में ही उनसे 10,000 से 15,000 उपस्थित जनता के सामने कहा था। मुख्य मंत्री मुझसे झगड़ पड़े। उन्होंने कहा, "भूमि अधिग्रहण के सम्बन्ध में मैंने 7 सितम्बर को आदेश दे दिये हैं। इसमें दो वर्ष और लग सकते हैं। मैं नहीं जानता। कोई व्यक्ति न्यायालय में जा सकता है। मैं नहीं जानता कि यह कब होगा।" इन परिस्थितियों में तमिलनाडु सरकार को केन्द्र सरकार की आलोचना करने का कोई अधिकार नहीं है।

यद्यपि मैं सत्तारूढ़ दल में हूँ मैंने बहुत से कटौती प्रस्ताव रखे हैं। मैं उनके लिए जोर नहीं दूंगा।

मैं त्रिनेलवेली जिले से आया हूँ। कन्याकुमारी मेरे चुनाव क्षेत्र में है। त्रिनेलवेली से मद्रास तक के लिए केवल एक एक्सप्रेस गाड़ी है। पहले दो एक्सप्रेस गाड़ियां थीं।

तूतीकोरीन एक औद्योगिक क्षेत्र है। यह एक प्रमुख बंदरगाह है।

एक माननीय सदस्य : यह एक प्रमुख पत्तन नहीं है।

श्री के० टी० कोसलराम : यह एक छोटा पत्तन नहीं है। यह एक बड़ा पत्तन है। यह इस देश के प्रमुख पत्तनों में से एक है। यह देश के महत्वपूर्ण पत्तनों में से रहा है। इस पर भी वहाँ कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है। कृपया बड़ी लाइन तथा इन दो बातों पर विचार करें। त्रिनेलवेली से मद्रास के लिए केवल

एक डिब्बा लगाया जाता है। एक और डिब्बा लगाने की आवश्यकता है। मैं महाप्रबन्धक को इसके लिए लिखता रहा हूँ। उन्होंने हमेशा नकारात्मक उत्तर दिया है। वे कोई सकारात्मक उत्तर नहीं देंगे। अब तक उनको सैकड़ों पत्र भेजे जा चुके हैं। एक दिन मेरे मित्र श्री अनवारासु ने यह कहा कि यदि चेंगल-पट्टु से मद्रास के लिए पर्याप्त रेल गाड़ियां नहीं चलायी जाती हैं तो वह रेल मंत्री का घेराव करेंगे। अधिकांश कर्मचारी चेंगलपट्टु में रहते हैं। आप इससे अंदाज लगा सकते हैं। इसलिए रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। तम्वारम से चेंगलपट्टु तक पहले ही विद्युत टैक्शन की स्वीकृति दी गयी है। आप इस पर शीघ्र कार्य आरम्भ कराने की कृपा करें।

यात्री रेलगाड़ियों की आमदनी का 97 प्रतिशत भाग द्वितीय श्रेणी के यात्रियों से आता है। इसलिए द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को और सुविधाएं दी जानी चाहिए। कुछ समय पहले माननीय प्रधान-मंत्री ने स्पष्ट रूप से यह कहा था कि जी० टी० एक्सप्रेस को भारतीय-एक्सप्रेस कहा जायेगा। एक वर्ष हो गया है लेकिन इसे कार्यान्वित नहीं किया गया है। कृपया यह सुनिश्चित करें कि इसे अगले महीने से कार्यान्वित किया जाये।

डा० कृपासिन्धु भोई (सम्बलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि आप पीठासीन हैं क्योंकि मैं अपने भाषण में कुछ मुद्दों के सम्बन्ध में आपके नाम का भी उल्लेख करूंगा। उन्हें रेलवे बजट पर वाद-विवाद का वाक्-चातुरी से उत्तर देने के सम्बन्ध में बधाई देने से पहले मैं समस्त रेल कर्मचारियों, मजदूरों को राजस्व प्राप्त करने वाले 2700 लाख मि० टन भार ले जाने में उनके महत्वपूर्ण कार्य निष्पादन के सम्बन्ध में बधाई देता हूँ। साथ-ही-साथ यात्री यातायात में 6 अरब यात्री किलो मीटर की वृद्धि हुई है।

परसों पश्चिम बंगाल के हमारे माननीय संसद सदस्य ने एक अव्यवस्था सी पैदा कर दी थी। प्रो० मधुदण्डवते और श्री अटलबिहारी बाजपेयी दुर्घटना में शिकार हुए तथा मारे गये व्यक्तियों के सम्बन्ध में मगरमच्छ के आंसू बहा रहे थे। लेकिन आज रेलवे बजट के सम्बन्ध में अनुपूरक अनुदान मांगों के वाद-विवाद होने के समय वे अनुपस्थित हैं। अध्यक्ष महोदय ने उस समय टिप्पणी की थी कि सूचना न मिलने के कारण मंत्री महोदय यथासम्भव शीघ्र सभा में उपस्थित नहीं हो सके थे। उसके लिए मंत्री महोदय ने भी क्षमा याचना की थी। लेकिन उस दिन ये व्यक्ति दुर्घटना में शिकार हुए व्यक्तियों के सम्बन्ध में मगरमच्छ के आंसू बहा रहे थे। आज वे अनुपस्थित हैं।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : उनमें से कुछ यहां उपस्थित हैं।

डा० कृपासिन्धु भोई : बहुत थोड़े। पश्चिम बंगाल के सदस्यों को यह पता होना चाहिए कि अब सभा में पश्चिम बंगाल का कोई प्रतिनिधि नहीं है। इसे नोट किया जाए। जब मंत्री महोदय सुरक्षा तथा समय की पाबन्दी के सम्बन्ध में रेलवे पर वाद-विवाद का उत्तर दे रहे थे, आपने 'विकास' शब्द जोड़ा था। मुझे भी महोदय की बात सुनकर बहुत खुशी हुई कि उन्होंने रेलवे संगठन में फिर से प्राण फूंकने के लिए साहसपूर्ण कार्यवाही की है, सभा में और सभा के बाहर रेलवे बोर्ड की बार-बार बहुत ज्यादा आलोचना की जाती है।

जबकि बार-बार सभा में और सभा के बाहर रेलवे बोर्ड की अत्यधिक आलोचना की जाती थी रेलमंत्री महोदय ने राष्ट्र को यह बताया कि रेलवे राष्ट्र की जीवन रेखा या राष्ट्र की धमनी तथा शिराएं होने के कारण उन्हें खतरे में नहीं रखा जा सकता है। और उन्होंने रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन किया है। रेलवे

बोर्ड या संगठन के पुनर्गठन के सम्बन्ध में कोई भी आपत्ति नहीं कर रहा है। लेकिन केवल रेलवे बोर्ड और संगठन का पुनर्गठन करने से ही उद्देश्य पूरा नहीं होगा।

मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। मेरे मित्र श्री कोसलराम ने रेलवे के योजना परिव्यय में प्राक्कलनों के बारे में कुछ आंकड़े दिए हैं जो सरकारी उपक्रमों के लिए आवंटित कुल 97 करोड़ रुपये से 6% से कम है। उसमें से केवल 5 करोड़ रुपये रेलवे को आवंटित किए गए हैं। मेरे विचार से योजना सहायता के मुकाबले अपने प्रयत्न से अधिक रेलवे को समाधान जुटाने पड़ेंगे, अतः हम सभी, जो यहां इस सदन में हैं, का यह अनुरोध है कि हमें योजना आयोग की स्थिति से अवगत कराएं और हमें योजना आयोग और वित्त मंत्री से यह अनुरोध करना चाहिए कि वे देश के सबसे बड़े और एशिया के सबसे बड़े इस सरकारी उपक्रम की सहायता करें। प्रत्येक सदस्य ने बचाव, सुरक्षा और समय की पाबन्दी के बारे में अपने विचार रखे हैं। मैं भी कुछ छोटे-छोटे सुझाव दूंगा।

सबसे पहले मैं चोरी का उल्लेख करता हूँ। सामान यातायात की कहां चोरी होती है। आमतौर पर यह स्थानान्तरण के समय होती है। राष्ट्रीय यातायात नीति समिति जिसके सभापति श्री वी० डी० पांडे थे, का एक प्रतिवेदन योजना आयोग के पास है। इसमें स्पष्ट रूप से यह सुझाव दिया गया है कि माल के जाते समय चोरी को रोकने के लिए 'कन्टेनर' पद्धति और कुछ अन्य पद्धतियों को अपनाया जाये। दूसरी बात जिसका प्रत्येक सदस्य ने उल्लेख किया है वह दुर्घटनाओं के बारे में है। प्रश्न यह है कि दुर्घटनाओं को कैसे रोका जाये, क्या विभाग ने लाइन को पुनः चालू करने उसके पुनर्निर्माण और दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों की प्रतिपूर्ति के भुगतान के लिए अपेक्षित कुल धनराशि और उखड़ी हुई पटरियों की मरम्मत के लिए खर्च की गयी धनराशि की गणना की है? मेरा विचार है कि यदि उतनी धनराशि रेलों के आधुनिकीकरण तथा विस्तार जिसकी आज प्रमुख रूप से आवश्यकता है, पर खर्च की जा सके और यदि हम दूसरे खर्चों को घटाकर आधुनिकीकरण तथा विस्तार पर ध्यान दें तो मेरे विचार से दुर्घटनाओं की रोकथाम में सहायता मिलेगी।

देश में 35 राष्ट्रीय अनुसंधान प्रयोगशालाएं हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे का विचार सभी दुर्घटनाओं के कारणों, कमियों आदि के व्यौरों और अन्य परिस्थितियों की जांच के लिए एक अनुसंधान प्रयोगशाला या अनुसंधान संस्थान स्थापित करने का प्रस्ताव है यदि नहीं तो क्या रेल मंत्रालय इस विषय पर विचार करेगा और दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कुछ ठोस कार्यवाही करेगा? मैंने रेल मंत्री महोदय के रेल बजट भाषण को सुना है। उन्होंने अपने भाषण में अनुसंधान, अनुरक्षण और आधुनिकीकरण का विशेष रूप से उल्लेख किया था। लेकिन हम उनके भाषण से संतुष्ट नहीं हैं क्योंकि यह एक सबसे बड़ा सरकारी उपक्रम है और इसके लिए काफी कुछ किए जाने की आवश्यकता है।

मेरा अपना अनुभव यह है कि चूंकि रेलमंत्री महोदय पश्चिम बंगाल से आए हैं, दक्षिणपूर्व रेलवे में अनुशासन तथा सुरक्षा स्थिति इस समय बहुत अच्छी है। सबसे पहले जब से मंत्री महोदय ने कार्यभार सम्भाला है। वहां समय की पाबंदी में कुछ सुधार हुआ है। उन्होंने समय की पाबंदी तथा सुरक्षा के संबंध में विशेषज्ञों के साथ बैठक करने के पश्चात् कुछ उपाय करने की सम्भावना का पता लगाया किन्तु अभी बहुत कुछ किया जाना है और प्रो० मधु दण्डवते सहित बहुत से प्रतिष्ठित माननीय सदस्यों द्वारा विभिन्न सुझाव दिए जाने पर विचार किया जाना है।

रेल कर्मचारियों का यह आरोप है कि तेज गति की तीन या चार रेलगाड़ियों में जो स्वचालित

चेतावनी या अलार्म की व्यवस्था की गई थी उन्हें चोरी कर लिया गया है। इसलिए रेलवे बोर्ड के लिए सभी स्थानों पर इस प्रकार की व्यवस्था करना उचित नहीं है। मुझे ऐसा आभास होता है कि यदि सभी गाड़ियों में यह व्यवस्था करके सुरक्षा के कड़े उपाय किए जाएं तो दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आयेगी।

अनेक सदस्यों ने कहा है कि रेलवे पर एक सामाजिक दायित्व है और उन्हें व्यापारिक ढंग से कार्य नहीं करना चाहिए। मैं इसका कड़ा विरोध करता हूँ। रेलवे राष्ट्र का आधार है। परन्तु बात यह है कि मंत्री उत्पादकता के आधार पर बोनस क्यों दे रहे हैं? वे प्रति टन किलोमीटर पर अर्जन के आधार पर डिवीजन-वार प्रोत्साहन योजना क्यों नहीं लागू करते? यदि किसी डिवीजन में एक हजार किलोमीटर रेल लाइन है तो उसे रख-रखाव तथा प्रशासनिक आवश्यकताओं के लिए धनराशि देनी चाहिए और उसे लक्ष्यों की पूर्ति के योग्य बनाया जाना चाहिए। यदि वे लक्ष्य से 10 करोड़ रुपये अधिक अर्जित करते हैं तो उसमें से 5 करोड़ रुपये उस डिवीजन के कर्मचारियों को दिए जाने चाहिए तथा शेष 5 करोड़ की राशि रेलवे बोर्ड के पास जमा कर दी जानी चाहिए। इस प्रकार उन्हें अधिक प्रोत्साहन मिलेगा। मैं जब उड़ीसा में परिवहन का इंचार्ज था, उस समय मैंने वहाँ यह प्रणाली लागू की थी। वहाँ परिवहन घाटे में चल रहा था। इस योजना को लागू करने के बाद, पहले ही वर्ष में परिवहन संगठन न लाभ न हानि की स्थिति में पहुंच गया और दूसरे वर्ष उसने लाभ कमाया। कर्मचारियों में प्रतियोगी स्पर्धा पैदा करने के लिए ऐसी योजना लागू करना आवश्यक है।

आपात काल के दौरान, 'इंटक' के लोगों ने बड़ी ईमानदारी से कार्य किया था। उस समय यूनियन नेताओं द्वारा किए गए हड़ताल के आह्वान का उन पर कोई प्रभाव नहीं होता था। परन्तु जनता शासन के दौरान उन्हें तंग किया गया। और अब भी उन्हें तंग किया जा रहा है। यदि कर्तव्यनिष्ठ एवं ईमानदार रेल कर्मियों पर रेलवे सतर्कता या केंद्रीय सतर्कता विभाग द्वारा बार-बार आरोप लगाए जायेंगे तो उनमें बिल्कुल भी उत्साह नहीं रहेगा।

दक्षिण पूर्वी रेलवे उड़ीसा से अधिकतम राजस्व अर्जित करती है। लेकिन, दुर्भाग्यवश, रेल विभाग उड़ीसा की जनता के साथ सौतेला व्यवहार कर रही है। हम कई बार संभलपुर तलचर रेल लाइन के निर्माण के लिए कह चुके हैं, जो न केवल पश्चिमी उड़ीसा को तटवर्ती उड़ीसा के साथ जोड़ेगी बल्कि मध्य प्रदेश के छत्तीसगढ़ क्षेत्र के औद्योगिक एवं खनिज संसाधनों को पारादीप पत्तन से जोड़ेगी और इससे एकता स्थापित होगी। संभलपुर-तलचर रेल लाइन का दो बार सर्वेक्षण किया जा चुका है और तकनीकी आर्थिक विशेषज्ञों द्वारा परियोजना रिपोर्ट भी तैयार कर ली गई है। उनकी गणना के अनुसार, इस लाइन से प्रतिवर्ष लगभग 6 प्रतिशत लाभ होगा। मुझे इस लाइन के यातायात सर्वेक्षण के बारे में कुछ आशंकाएं हैं क्योंकि जो कार्य बाद में किया जाने वाला था उसे पहले किया जा रहा है।

प्रस्तावित लाइन से खनिज पट्टी (बेल्ट) को जोड़ा जाएगा। पूर्वी क्षेत्र में रेलवे लाइन के बिना, उद्योग कैसे प्रगति कर सकता है? यदि यह रेलवे लाइन बना दी जाए तो दिल्ली से भुवनेश्वर तक "कार्लिगा उत्कल एक्सप्रेस" की दूरी 375 कि० मी० कम हो जाएगी। यदि माननीय मंत्री जी इसको प्राथमिकता दें तो इस रेलवे लाइन का निर्माण किया जा सकता है। कमलापति जी ने कहा था कि वे इस कार्य को अवश्य करेंगे, केदार पांडे जी ने भी इसी प्रकार कहा था, सेठी जी ने दोबारा तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण करने के लिए कहा था और सर्वेक्षण की रिपोर्ट भी मिल चुकी है। अत्यन्त महत्वपूर्ण बात यह है कि राष्ट्रीय परिवहन समिति के अध्यक्ष श्री बी० डी० पांडे ने सिफारिश की थी कि संबलपुर,

तलचर रेल लाइन को प्रथम प्राथमिकता दी जाए। यह दस्तावेज योजना आयोग के पास है। इस संदर्भ में, मैं यह कहूंगा कि मंत्री जी पूरक मांगों पर बहस का उत्तर देते समय कम से कम कुछ धनराशि देने की घोषणा करें, क्योंकि राज्य सरकार जमीन और अन्य सुविधाएं मुफ्त देने के लिए तैयार है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी पार्टी के अनेक सदस्य बोलने के लिए प्रतीक्षा कर रहे हैं।

डा० कृपासिधु भोई : मैं उड़ीसा के विषय पर ही बोल रहा हूँ। समय पांच घंटे है। जगपुरा-बांसवारी रेलवे लाइन के निर्माण का कार्य 1975 में शुरू हुआ था। उन्होंने इस कार्य को चरणों में करने का निर्णय कर लिया है। विशेषज्ञ कौन है, कौन यह तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण कर रहा है, मैं स्वयं हैरान हूँ। यह देश की खनिज-पट्टी है। जोरा-बामरा क्षेत्र में, लोहा, मैंगनीज, क्रोम, सोना और हर धातु की खानें हैं। यदि इस रेलवे लाइन के निर्माण का कार्य शीघ्र ही कर लिया जाए तो यह पारादीप को बिहार और उड़ीसा के दुर्गम क्षेत्र से जोड़ेगी। यदि नौवहन मंत्रालय और दिलचस्पी ले तो पारादीप देश का सबसे अधिक गहराई वाला पत्तन बन सकता है।

एक अन्य मांग पश्चिम उड़ीसा में एक अतिरिक्त डिवीजन के बारे में है। रेल विभाग इस पहलू की जांच कर चुका है और रेल सुधार समिति के पास अपेक्षित आंकड़े हैं कि पश्चिम उड़ीसा के मध्य में, संभलपुर में एक डिवीजन खोला जाए। संभलपुर या झारसुगुडा जहां भी उचित हो, मंत्री जी एक डिवीजन खुलवाने पर ध्यान दें। पिछले तीन वर्षों से मैं मंत्री जी और रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को लिखता रहा हूँ कि मेरे चुनाव-क्षेत्र और पश्चिम उड़ीसा के लिए कुछ थोड़ी बहुत यात्री सुविधाएं प्रदान की जाएं। मुझे हर बार एक ही उत्तर मिलता है कि यातायात की कमी के कारण, इस सुझाव को स्वीकार करना असम्भव है। मैं मंत्री जी को अनेक पत्र लिख चुका हूँ। उन्हें देखना चाहिए कि यात्री सुविधाओं तथा मैंने जिन अन्य बातों का उल्लेख किया है उन्हें प्राथमिकता दी जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : अन्य बातों के लिए आप मंत्री जी से मिलकर उनका समाधान करा सकते हैं।

डा० कृपासिधु भोई : अन्य मुद्दे हैं—झारसुगुडा और टिटिलागढ़ के बीच यात्री गाड़ी सम्बन्धी, हावड़ा-रुड़केला एक्सप्रेस गाड़ी को टिटिलागढ़ तक बढ़ाना, झारसुगुडा, टिटिलागढ़ और भुवनेश्वर के बीच तेज गति की यात्री गाड़ी शुरू करना। यह अत्यन्त आवश्यक है। स्वतन्त्रता के बाद से ही रेल विभाग उड़ीसा के हितों का ध्यान नहीं रख रहा है। उड़ीसा के लिए स्वीकृत रेल सेवा आयोग गठित नहीं किया गया है और मेरे विचार से किसी अधिकारी की भी नियुक्ति नहीं की गई है। इस कार्य को तुरन्त प्राथमिकता दी जानी चाहिए। उड़ीसा की जनता इस बात को महसूस कर रही है। मुख्यालय कलकत्ता में है और वे हमारे साथ सौतेला व्यवहार कर रहे हैं। मैं दक्षिण पूर्वी रेलवे के मुख्यालय के लिए मंत्री जी पर दबाव नहीं डालता लेकिन वहां रेलवे डिवीजन या रेलवे सर्किल तो होना ही चाहिए। उड़ीसा और मध्य प्रदेश की जनता न्याय के लिए कलकत्ता जाए, इसके बजाय उन्हें भुवनेश्वर या संबलपुर भेजा जाए।

अन्त में, मैं रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन करने के बारे में रेल मंत्री के साहसी कदम के लिए उन्हें मुबारकबाद देता हूँ। बचाव सुरक्षा और समय पाबंदी पर जोर देने के साथ-साथ उन्हें यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जनता की इच्छानुसार विकास हो रहा है।

*श्री एस० मुरुगैयन (तरुपत्तूर) : माननीय, अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्रालय की 1983-84 वर्ष की अनुदान मांगों पर मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ ।

शुरू में, मैं रेल मंत्री द्वारा बार-बार दिए जाने वाली दलील का हवाला देता हूँ कि धनराशि के अभाव में रेलवे की विकास परियोजनाओं को कार्यान्वित नहीं किया जा रहा । मैं यह समझने में असमर्थ हूँ, विशेष तौर पर जबकि मैं देखता हूँ कि वर्ष-प्रति-वर्ष रेलवे राजस्व बढ़ता जा रहा है ।

परन्तु रेलवे परियोजनाओं के लिए उसी अनुपात में धन आबंटित नहीं किया जा रहा है । हमारे प्रख्यात नेता भानभाई परियार कहा करते थे कि उत्तर उन्नति के शिखर पर पहुंचता जा रहा है जबकि दक्षिण अवनति के कगार पर । उत्तर फल-फूल रहा है और दक्षिण क्षीण होता जा रहा है । रेलवे ने उस बयान की पुष्टि कर दी है । स्वतन्त्रता प्राप्ति के इतने वर्षों के बाद भी तमिलनाडु को कोई नई रेलवे लाइन नहीं दी गई है और न ही यहां छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की ही कोई योजना लागू की गई है । तमिलनाडू की उपेक्षा के लिए कोई भी तर्क पेश नहीं किया जाता । तमिलनाडू के लोग कुछ वर्षों तक यह बात भूल गए थे । अब वे वही नारे बुलन्द करने के लिए विवश हैं । उन्होंने हाल के उप-चुनावों में इस उपेक्षा के विरुद्ध अपनी नाराजगी व्यक्त कर दी है और मुझे आशा है कि यह बात रेल मंत्री के ध्यान में है ।

मैं रेल मंत्री को यह बताना चाहूंगा कि अतिरिक्त साधन जुटाने के लिए किए जा रहे प्रयास रेल व्यय कम करने के मामले में नहीं किए जा रहे ।

1981-82 में 1.50 करोड़ रुपए मूल्य की रेल-सम्पत्ति की चोरी हुई, हानि और क्षति के लिए 19.90 करोड़ रुपए के दावों को निवटाया गया; 6.82 करोड़ रुपए मूल्य का सामान चोरी हुआ, और रेल दुर्घटनाओं के पीड़ित व्यक्तियों को 46 लाख रुपए मुआवजे के रूप में दिए गए । इस वर्ष रेल दुर्घटनाओं के कारण 15.75 करोड़ रुपए मूल्य की सम्पत्ति की क्षति हुई । यदि आप इन सब को जोड़ें, तो आप देखेंगे कि 1981-82 में रेलवे ने 44.43 करोड़ रुपए का परिहार्य व्यय किया । यदि इन समस्याओं की ओर समुचित ध्यान दिया गया होता तो लगभग 45 करोड़ रुपए की इस हानि से बचा जा सकता था । मेरा सुझाव है कि रेलवे को बारम्बार होने वाली इस प्रकार की हानि से बचाने के लिए आवश्यक उपाय किए जाने चाहिए तभी रेलवे को विकास कार्यों के लिए कुछ धनराशि सुलभ हो सकेगी ।

1924-25 में रेल बजट को आम बजट से अलग किया गया था । गत 58 वर्षों से रेलवे विभाग सामान्य राजस्व में लाभांश देता रहा है । 1970-71 से 1981-82 तक रेलवे ने सामान्य राजस्व को कुल 2668.98 करोड़ रुपए लाभांश दिया । मुझे यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि यह राशि रेलवे विकास की कीमत पर दी गई । छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवे पर सरकारी क्षेत्र के कुल निवेश का 5 प्रतिशत व्यय किया जाएगा जबकि इसकी तुलना में पहली पंचवर्षीय योजना में यह 11 प्रतिशत था, और सामान्य राजस्व में दी जाने वाली लाभांश की राशि बढ़ती जा रही है । 1981-82 में रेलवे द्वारा सामान्य राजस्व में 350 करोड़ रुपये दिये गए थे ।

महोदय, मैं तो कहता हूँ कि अगर योजना आयोग रेलवे के विकास के लिए पर्याप्त धनराशि

*मूल तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर

आबंटित नहीं करता तो रेलवे विभाग को सामान्य राजस्व में अपना हिस्सा देना बंद कर देना चाहिए।

महोदय, रेलवे हमारे देश की अर्थव्यवस्था का आधार ही नहीं, वह हमारे जनसामान्य के आवागमन का सबसे सस्ता साधन भी है। इन दिनों रेल यात्रा जोखिमपूर्ण हो गई है। रेलों में बलात्कार, हत्या, लूट आदि की घटनाओं में भारी वृद्धि हुई है। रेलों में हत्या, डकैती, लूट आदि के आंकड़ों में तो भारी वृद्धि हुई है पर विकासात्मक परियोजनाओं से सम्बन्धित आंकड़ों में कमी हुई है। लोग आखिर कब तक इसे सहन करते रहेंगे? मेरा सुझाव है कि रेलवे के व्यय में कटौती किये जाने पर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए।

दो वर्ष पूर्व, वनियामबाड़ी तथा थानडाराई में दो बड़ी दुर्घटनाएं हुई थीं। यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि इन दुर्घटनाओं के शिकार सभी लोगों को मुआवजा नहीं दिया गया है। जिन लोगों की इन दुर्घटनाओं के तुरन्त बाद मृत्यु हो गई वे अपनी वसीयत नहीं छोड़ गए। रेलवे कर्मचारियों को इन लोगों के आश्रितों का पता लगाना चाहिए तथा उन्हें मुआवजा बांट देना चाहिए। इस समय इस सम्बन्ध में अत्यधिक विलंब किया गया है। यदि आश्रितगण उत्तराधिकार प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करते हैं तो रेलवे को मुआवजा वितरित करने में आगे विलम्ब नहीं करना चाहिए। रेलवे को चाहिए कि वह आवश्यक कानूनी सलाह प्राप्त करे तथा यह सुनिश्चित करे कि मुआवजे के वितरण में बिल्कुल विलम्ब न हो। मेरी मांग है कि इस सम्बन्ध में रेल मंत्री के स्तर पर शीघ्र ध्यान दिया जाए।

महोदय, मेरे जिले में, वनियामबाड़ी तथा अम्बर नामक स्थान विश्वभर में जाने जाते हैं। ये चमड़े के निर्यात केन्द्र हैं, हम प्रतिवर्ष लगभग 400 से 500 करोड़ रुपए की विदेशी मुद्रा कमा रहे हैं। मुझे खेदपूर्वक यह कहना पड़ रहा है कि वहां पर्याप्त संख्या में बैगन उपलब्ध नहीं किये जा रहे हैं। इन स्थानों के लिए कुछ और बैगन आबंटित किये जाने चाहिए। मैं यह मांग भी करता हूँ कि वनियामबाड़ी में एक अलग यार्ड बनाया जाना चाहिए।

इस समय, तमिलनाडु के दक्षिणी भागों के लिए मद्रास से छूटने वाली मेल तथा एक्सप्रेस रेलें वनियामबाड़ी तथा अम्बर में नहीं रुकती हैं, हालांकि वहां इनका रुकना अपेक्षित है। जैसा कि मैंने आपसे कहा है—ये दो प्रमुख नगर—जो कि छोटे-मोटे पंचायत नगर नहीं हैं—जो कि चमड़ा निर्यात के अन्तर्राष्ट्रीय ख्यातिप्राप्त व्यापार केन्द्र हैं—यहां कई विदेशी लोग आते हैं। स्थानीय व्यापारी भी अपने व्यापार-कार्यों हेतु शीघ्र एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाना चाहते हैं। वे शटल-सेवा में यात्रा करके अपना समय गंवाना नहीं चाहते। मैं नई रेल चलाने की मांग नहीं करता हूँ। मैं यही चाहता हूँ कि सभी दक्षिणी मेल तथा एक्सप्रेस रेलें वनियामबाड़ी तथा अम्बर में रुकें तथा इसी तरह दक्षिण से मद्रास आने वाली मेल तथा एक्सप्रेस रेलें भी इन दो स्थानों पर रुकें।

दूसरी बात जिसे स्पष्ट करना जरूरी नहीं है, यह है कि बिल्लुपुरम-कटपड़ी शाखा-लाइन पर कई दुर्घटनाएं हुई हैं, यहां कई बार रेलें पटरी से उतर जाती हैं या किसी अन्य दुर्घटना की शिकार हो जाती हैं। मेरा अनुरोध है कि बिल्लुपुरम-कटपड़ी शाखा-लाइन में ऐसी दुर्घटनाओं के कारण का पता लगाने तथा उपचारात्मक कदमों के सुझाव देने के लिए कुछ विशेष कदम उठाए जाने चाहिए।

अपना वक्तव्य समाप्त करने से पहले मैं माननीय रेल मंत्री से एक बार फिर अपील करूंगा कि अगर रेलवे के विकास के मामले में तमिलनाडु की उपेक्षा की जाती रही तो तमिलनाडु की जनता किसी न किसी रूप में जिससे रेल मंत्री परिचित हैं, अपना आक्रोश व्यक्त करने पर विवश हो जाएगी।

मैं इन शब्दों के साथ अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री जैनुल बशर बोलें, सभी माननीय सदस्य जो इंतजार कर रहे हैं अगर वे इंतजार करें तो उन्हें बोलने का अवसर दिया जाएगा, मैं इसका ध्यान रखूंगा।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : जब तक आप समय नहीं बढ़ाएंगे आप ऐसा कैसे कर सकते हैं ? यह आज पूरा नहीं हो सकता।

श्री जैनुल बशर (गाजीपुर) : रेलवे विभाग के कुशल संचालन के लिए मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूँ। इसमें कोई संदेह नहीं कि तीन वर्ष के कम समय में ही श्री गनीखान चौधरी ने स्वयं को केन्द्रीय मंत्रिपरिषद् का एक योग्यतम मंत्री सिद्ध कर दिया है। (बवधान)

आप मेरा समय क्यों ले रहे हैं ? आप मुझे क्यों नहीं बोलने दे रहे हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपको भी बोलने का समय दूंगा। आज मंत्री उत्तर दे रहे हैं। मैं समय बढ़ा रहा हूँ।

श्री रामावतार शास्त्री : आप रोज विपक्ष के परामर्श के बिना ऐसा कर रहे हैं। यह क्या है ? यह बहुत गलत बात है। इसका निर्णय कार्य-मंत्रणा समिति में किया जाना चाहिए। हमें अन्य कार्य भी करने होते हैं।

श्री बूटासिंह : हमने कार्य-मंत्रणा समिति से इसका जिक्र किया था।

श्री रामावतार शास्त्री : लेकिन कोई डिजीजन यहां आपने सुनाया नहीं।

श्री बूटासिंह : जब सुनाएंगे तो आप जानेंगे।

श्री रामावतार शास्त्री : आपने लंच आवर भी खत्म कर दिया है, इसके बारे में आखिर हम लोगों का भी कंसेंट आपको लेना चाहिए।

श्री बूटासिंह : जीरो आवर में बहुत समय लग जाता है।

श्री रामावतार शास्त्री : विपक्ष से परामर्श किए बिना रोज समय बढ़ाना ठीक नहीं है। ऐसा किया जा रहा है। मैं इस प्रवृत्ति का विरोध कर रहा हूँ।

श्री बूटासिंह : सदस्यों द्वारा शून्य काल में समय खर्च किया जाता है। हमें उसे भी समायोजित करना होता है।

श्री रामावतार शास्त्री : आप इसके बारे में रूल्स कमेटी में तय कर दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : हर मंत्रालय को कुछ समय आबंटित किया गया है। अब इस मंत्रालय को 4½ घंटे का समय दिया गया है और हमें यह देखना चाहिए कि हम इस समय में कटौती न करें। मैं यह आश्वासन दे सकता हूँ कि अध्यक्ष महोदय यह देखेंगे कि आबंटित 4½ घंटे के समय में कोई कटौती न हो।

आधा घंटा मंत्री के लिए नियत किया गया है। कुल मिलाकर 5 घंटे का समय रखा गया है।

हमें यह देखना होगा कि हम 5 घंटे से पूर्व इन मांगों पर मतदान न कराएं। कभी-कभी कोई माननीय सदस्य अधिक समय ले लेते हैं। क्या हम इसमें सख्ती कर सकते हैं। माना भारतीय साम्यवादी दल के सदस्य श्री रामावतार शास्त्री को सात मिनट का समय दिया गया है। क्या मैं सात मिनट के बाद घंटी बजा दूं या सदस्य को सजा दे दूं। यह तो परस्पर व्यवहार का प्रश्न है।

श्री रामावतार शास्त्री : यह सब पर लागू होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : उस पर सभी को बोलने की अनुमति है। मैं देखूंगा कि विपक्ष के सभी सदस्य भी बोलें, यदि एक सदस्य भी बोलने से बंचित रह गया तो मैं कार्यवाही पूरी करने की अनुमति नहीं दूंगा। मैं प्रतिदिन यहां इसलिए बैठता हूं कि जो जिम्मेदारी दी गई है उसे पूरा किया जाए। यदि आप रेलवे के लिए अधिक समय लेंगे तो कुछ अन्य मंत्रालयों को बिल्कुल समय नहीं मिल पाएगा। अतः हम चाहते हैं कि आप सब हमें सहयोग दें।

श्री रामावतार शास्त्री : हम सहयोग दे रहे हैं। पर यह कोई तरीका नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है। धन्यवाद! अब श्री जैनुल बशर अपना वक्तव्य जारी रखें। आपका वक्तव्य सायं 5.50 बजे से आरम्भ माना जाएगा।

श्री जैनुल बशर : रेल मंत्रालय में एक छोटा सा विवाद उठ खड़ा हुआ है जिसमें रेल बोर्ड के अध्यक्ष तथा कुछ सदस्यों से रेल मंत्री का संघर्ष पैदा हो गया है। मैं इसके विस्तार में नहीं जाना चाहता। पर, महोदय, मैं रेल मंत्री की प्रशंसा करता हूं जिन्होंने रेल बोर्ड के सदस्यों तथा रेलवे के नौकरशाहों को हटा दिया है तथा उन्होंने रेल बोर्ड से अपनी सर्वोच्चता सिद्ध कर दी है।

अब, हम देखते हैं कि भारतीय रेलवे में कुल मिलाकर महत्वपूर्ण सुधार हुआ है। समय की पाबंदी के मामले में भी कुछ सुधार हुआ है, सुरक्षा तथा बचाव की दृष्टि से कुछ सुधार हुए हैं।

महोदय, अब मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगा। रेल-प्रणाली बहुत जर्जर हो चुकी है। शक्ति कुछ हाथों में केन्द्रित हो गई है। मेरे विचार से माननीय रेल मंत्री को अब शक्तियों के विकेन्द्रीकरण के बारे में सोचना चाहिए। उन्होंने कुछ शक्तियां जोनल रेलवे के महा प्रबन्धकों को दी हैं, इसमें कोई संदेह नहीं है। पर जोनल तथा डिवीजनल रेलवे को कुछ और शक्तियां प्रत्यायोजित करना जरूरी है जिससे कार्य कुशलतापूर्वक तथा यथासम्भव शीघ्र सम्पादित हो सके।

हम संसद सदस्यों को अपने इलाकों, संसदीय क्षेत्रों तथा राज्यों की मांगों को उठाने का अवसर मिला है। वस्तुतः हम लोगों की आकांक्षाओं को व्यक्त करते हैं। हम जानते हैं कि रेलवे भारी वित्तीय संकट का सामना कर रहा है, जैसा कि माननीय मंत्री ने स्पष्ट शब्दों में कहा कि रेलवे प्रणाली चरमरा रही है। हमें इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिए। मैं माननीय रेल मंत्री तथा सदन के अन्य माननीय सदस्यों की रेलवे को योजना आयोग तथा वित्त मंत्रालय से अधिक धन राशि दिए जाने की मांग का समर्थन करता हूं। मैं माननीय सदन से यह भी अनुरोध करूंगा कि रेलवे द्वारा सामान्य पूल को लाभांश अदायगी के मामले में कुछ वर्षों की छूट देने पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए। मुझे आशा है कि इन उपायों से, अधिक नहीं तो कुछ सीमा तक हमारी मांगों को पूरा करने में मदद मिलेगी।

मैं प्रो० एन० जी० रंगा की इस मांग का भी समर्थन करता हूँ कि रेलवे को यात्री रेलगाड़ियों पर अधिक ध्यान देना चाहिए। यात्री रेलगाड़ियाँ, भारतीय रेलवे का सबसे उपेक्षित पहलू है। मुझे यात्री गाड़ियों में सफर करने के कुछ अवसर मिले और मैंने देखा है कि उनमें कोई सुविधा प्रदान नहीं की गई है। उनमें स्वच्छता नहीं है। डिब्बे टूटे-फूटे हैं तथा उनमें न तो पंखे हैं न रोशनी, रेलें कई घंटे देर से चलती हैं, यात्री रेलगाड़ियों पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मैंने कुछ यात्री रेलगाड़ियों के सम्बन्ध में रेल मंत्रियों को कई पत्र भेजे, पर मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि उनके सुधार हेतु अभी तक कोई कार्रवाई नहीं की गई है।

अब, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के सम्बन्ध में कहूँगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से दो रेलवे की रेलगाड़ियाँ गुजरती हैं, एक पूर्वोत्तर रेलवे तथा दूसरा पूर्व रेलवे। पूर्वोत्तर रेलवे में छपरा से अनरिहार जंक्शन तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की बहुत समय से मांग की जा रही है। जब श्री कमलापति त्रिपाठी रेल मन्त्री थे, उन्होंने इस लाइन को बदलने का वचन दिया। 1980-81 के रेल बजट में उन्होंने सर्वेक्षण कार्य के लिए धनराशि प्रदान की। रेल मन्त्री द्वारा मुझे लिखे गए पत्र के अनुसार सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है, मुझे यह सूचना दी गई कि इस प्रस्ताव को स्वीकृति हेतु योजना आयोग के पास भेजा जाना है। मैंने रेल मन्त्री से तत्कालीन रेल मन्त्री श्री कमलापति त्रिपाठी के वचन का सम्मान करने का आग्रह किया, उन्होंने व्यक्तिगत रूप से कोई आश्वासन नहीं दिया। वह भारत सरकार का प्रतिनिधित्व कर रहे थे; वह रेलवे का प्रतिनिधित्व कर रहे थे। यह रेल मन्त्री का वचन है; यह भारत सरकार का वचन है। माननीय रेल मन्त्री को उस वचन का आदर करना चाहिए।

इलाहाबाद में उत्तर प्रदेश उच्च न्यायालय तथा विभिन्न केन्द्र सरकार कार्यालय स्थित हैं। बलिया, गाजीपुर तथा वाराणसी से इलाहाबाद जाने की कोई सुविधा नहीं है। इलाहाबाद से सुदूर स्थानों के लिए एक एक्सप्रेस रेल तथा दो यात्री रेलें चल रही हैं। वे हमेशा 4-5 या 6 घंटे तक देर से चलती हैं। बलिया, गाजीपुर तथा वाराणसी की जनता को इलाहाबाद जाने के लिए कठिनाई होती है।

मैं माननीय मन्त्री से आग्रह करता हूँ कि बलिया से इलाहाबाद के लिए एक नई तीव्र गति की रेल चलाई जाए। इस रेल को सुबह बलिया से चलना चाहिए तथा इसे इलाहाबाद से शाम को वापस आना चाहिए। इससे भारी संख्या में 3-4 जिलों से इलाहाबाद जाने वाले दैनिक यात्रियों को सुविधा प्राप्त होगी।

मैं माननीय मन्त्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूँगा कि वे पूर्वोत्तर रेलवे में चलाई जाने वाली रेलों पर विशेष ध्यान दें। पूर्वोत्तर रेलवे रेलों को विलम्ब से चलाये जाने के लिए बदनाम है। मैं नहीं जानता कि इसका क्या कारण है। पूर्वोत्तर रेलवे में, एक्सप्रेस रेलें तक 3-4 घंटे विलम्ब से चलती हैं, जगबनी एक्सप्रेस जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र गाजीपुर के रास्ते चलती है, दोनों ओर से रोज 3-4 घंटे विलम्ब से चलती है, जहां तक समय की पाबन्दी का प्रश्न है, मैं माननीय मन्त्री से आग्रह करूँगा कि वे पूर्वोत्तर रेलवे पर विशेष ध्यान दें।

अब मैं पूर्व रेलवे के सम्बन्ध में कहूँगा। दानापुर डिवीजन में दिलदार नगर का रेलवे स्टेशन, जिला स्टेशन के रूप में माना जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : इससे पहले कि आप दिल्ली जंक्शन पर पहुंचें, आप यहीं अपनी बात खत्म करें। आप अपना वक्तव्य सोमवार को जारी रखें। श्री बूटासिंह।

कार्य मंत्रणा समिति

बयालीसवां प्रतिवेदन

संसदीय कार्य, खेल तथा निर्माण एवं आवास मंत्री (श्री बूटासिंह) :

(मैं कार्य मंत्रणा समिति का बयालीसवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।)

6.00 ब० ब०

तत्पश्चात् लोक सभा सोमवार, 21 मार्च, 1983/फाल्गुन 30, 1904 (शक)
के 11 बजे तक के लिए स्थगित हुई।
