सप्तम माला, 19 June 1980

लोक-सभा वाद-विवाद

का

हिन्दी संस्करण

Third-Session

(सातवीं लोक सभा)

लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली

मूल्य: चार रुपये

विषय-सूची

अंक 9, गुरूवार, 19 जून, 1980/29 ज्येष्ठ 1902 (शक)

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	...	1—21
*तारांकित प्रश्न संख्या 163 से 166, 168 और 171 से 175		
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	...	22
तारांकित प्रश्न संख्या : 167, 169; 170 और 176 से 182		
अतारांकित प्रश्न संख्या : 1233 से 1251, 1253 से 1369 और 1371 से 1410		
सभा पटल पर रखे गये पत्र	...	128—130
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	...	130—134 190—191
राजधानी में बिजली का भारी संकट		
श्री जनार्दन पुजारी	...	130
श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी	...	130
श्री एम० रामगोपाल रेड्डी	...	131
श्री चिंतामणी पाणिग्रही	...	133
समिति के लिए निर्वाचन	...	134
राष्ट्रीय समुद्रगामी व्यक्तियों सम्बन्धी कल्याण बोर्ड		
नियम 377 के अधीन मामले	...	135—138
(एक) दिल्ली के अध्यापकों के वेतनमानों के पुनरीक्षण की आवश्यकता		
श्री अटल बिहारी वाजपेयी	...	135
(दो) गंगा-ब्रह्मपुत्र सम्पर्क नहर द्वारा तथा गाद सफाई करके कलकत्ता पत्तन को नया रूप देने के लिए अल्पावधि उपाय		
श्री नीरेन घोष	...	135
(तीन) महाराष्ट्र में हड़तालों, तालाबन्दी और फैक्टरियों के बन्द होने के कारण बड़ी संख्या में कर्मचारियों का बेरोजगार होना		
श्री चिंतामणि जेना	...	136

* किसी नाम पर अंकित यह चिन्ह † इस बात का द्योतक है कि उस प्रश्न को सभा में उसी सदस्य ने पूछा था।

(चार) राजस्थान में लूनी नदी के तट-बन्द को मजबूत किया जाना
श्री वृद्धि चन्द जैन ... 136

(पांच) पीने योग्य अल्कोहल के उत्पादन में वृद्धि करना
डा० वसन्त कुमार पंडित ... 137

(छ:) 18 जून, 1980 को मिजो राष्ट्रीय मोर्चा विद्रोहियों द्वारा मिजोरम राज्य परिवहन की बस पर छिपकर हमला किया जाना।
श्री चन्द्रपाल शैलानी ... 138

रेल बजट, 1980-81—सामान्य चर्चा ... 138—143, 145—190, 191—213

श्री के० प्रधानी ... 138
श्री मोहन लाल सुखाड़िया ... 139
श्री कुम्भा राम आर्य ... 142
श्री एम० सत्यनारायण राव ... 145
श्री राम नगीना मिश्र ... 148
श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर ... 150
श्री चिंतामणि पाणिग्रही ... 152
श्री जैनुल बशर ... 154
श्री एन० सेलवाराजू ... 157
प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत ... 161
श्री एन० डेनिस ... 164
श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा ... 166
श्री मुन्दर शर्मा ... 169
श्री राम प्यारे पनिका ... 170
श्री पी०जे० कुरियन ... 175
श्री चन्द्रपाल शैलानी ... 177
श्री सतीश प्रसाद सिंह ... 179
श्री वाई० एस० महाजन ... 181
श्री शिबु सोरन ... 182
श्री भेरावदन के० गधावी ... 183
श्री अनन्त रामुलु मल्लु ... 184

श्री स्कारिया थामस	...	186
श्री जे० सी० बरवे	...	187
श्री वी० एस० विजय राघवन	...	189
श्री पीयूष तिरकी	...	191
श्री कृष्ण दत्त	...	192
श्री दलीप सिंह भूरिया	...	194
श्री हीरालाल आर० परमार	...	196
श्री ए० नीलालोहिथादसन	...	198
श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति	...	199
श्री काजी जलील अब्बासी	...	202
श्री आर० के० महालगी	...	204
श्री एस० ए० दोराई सेबस्तियन	...	205
श्री शिव कुमार सिंह ठाकुर	...	206
श्री विजय कुमार यादव	...	209
श्री हरिहर सोरेन	...	209
श्री केशव राव पारधी	...	211
श्री मधुसूदन बेराले		212
21.6.1980 को सभा की बैठक रद्द करने के बारे में घोषणा	...	144
प्रेस आयोग के गठन के बारे में	...	144—145

लोक सभा

गुरूवार, 19 जून, 1980/29 ज्येष्ठ, 1902 (शक)

लोक सभा ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए।]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

*163. **श्रीमती विभा घोष गोस्वामी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शांतिपुर-नवद्वीपघाट छोटी लाइन पर डीजल कोच आरम्भ करने की मांग पर विचार कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) जी हाँ, शांतिपुर-नवद्वीपघाट पर डीजल रेल कार चलाने की व्यावहारिकता की जाँच की गयी थी [परन्तु तकनीकी कारणों से इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया। इसलिए, फिलहाल इस खंड पर डीजल रेल कार चलाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्रीमती विभा घोष गोस्वामी : मंत्री महोदय ने जो उत्तर दिया है, उस पर मुझे आश्चर्य है। हो सकता है उन्हें इसकी पृष्ठभूमि का पता न हो। नादिया डिस्ट्रिक्ट ट्रेवलर्स एसोशियेशन, कुछ विधायक और मैं जब पूर्वी रेलवे के तत्कालीन महानिदेशक श्री पद्मनाभन से मिले, केवल तभी डीजल रेल कार चलाने के लिए कार्यवाही की गयी। ऐसा विचार था कि कुछ फेर-बदल के बाद डीजल कोच से इस क्षेत्र की अधिकाँश मुसीबतें दूर हो जायेंगी, लेकिन ये कोच अप्रैल, 1979 से शान्तिपुर रेलवे शेंड में पड़े हुए हैं।

महोदय, इसे ध्यान में रखते हुए तथा इस बात को ध्यान में रखते हुए कि रेल-सेवा में व्याप्त निष्क्रियता और उसके लगभग ठप्प हो जाने के कारण लाखों लोग परिवहन के अन्य साधनों

का सहारा लेने के लिए मजबूर हो गये हैं जिससे रेलवे को प्रति माह 1½ लाख रुपये का भारी नुकसान हो रहा है तथा हथकरघा-उत्पादन तथा विपणन के परम्परागत केन्द्रों अर्थात् नवद्वीप और शान्तिपुर, जहाँ प्रति वर्ष लगभग 100 करोड़ रुपये का व्यापार होता है, के लाखों हथ-करघा बुनकरों के हितों को ध्यान में रखते हुए तथा नाबा, शान्तिपुर और मायापुर—श्री चैतन्य नाथ का जन्मस्थान—नगरों को जाने वाले लाखों तीर्थयात्रियों के हितों को ध्यान में रखते हुए...

अध्यक्ष महोदय : यह अनुपूरक प्रश्न नहीं है, मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

श्रीमती विभा घोष गोस्वामी : महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रही हूं। उधर शोर हो रहा है...

अध्यक्ष महोदय : अनुपूरक प्रश्न पूछने का यह कोई तरीका नहीं है। मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता।

श्रीमती विभा घोष गोस्वामी : अत:, इसे ध्यान में रखते हुए, क्या सरकार स्थिति की समीक्षा करेगी और प्लेटफार्मों तथा पटरियों को जहाँ आवश्यक हो फिर से बनाने के लिए कार्य-वाही करेगी तथा डीजल कोच सेवा शुरू करेगी ताकि इस क्षेत्र की स्थिति सुधर सके।

श्री मल्लिकार्जुन : सरकार वस्तुस्थिति को स्पष्ट करेगी। जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा है इसमें संदेह नहीं कि डीजल कार इस समय शान्तिपुर में पड़ी हुई है, लेकिन सरकार ने माननीय सदस्य अथवा किसी अन्य व्यक्ति के अभ्यावेदन पर पूर्वोत्तर क्षेत्र को तीन डीजल कार पहले ही भेज दी हैं। इनमें से एक शान्तिपुर नवद्वीपघाट को भेजी गयी है। लेकिन दुर्भाग्य से डीजल कार का जब परीक्षण किया गया, तो कुछ तकनीकी कारणों से इसे चलाना संभव नहीं हो सका। उदाहरण के लिए शान्तिपुर लाइन का एक्सल लोढ़ लगभग चार है जबकि पावर कार का लोढ़ लगभग पाँच है, अत यह व्यवहार्य नहीं है।

इसके अतिरिक्त इस क्षेत्र में रेल कार को मोड़ने के लिए कोई टर्न टेबल नहीं है और लाइनें भी नहीं हैं।

अत: जब इसे व्यवहार्य नहीं पाया गया, तब कुछ लोगों के अभ्यावेदन पर उसे खरवा-वर्दवान क्षेत्र में भेज दिया गया और वह अभी भी वहाँ मौजूद है।

इसलिए, क्योंकि फिलहाल यह व्यवहार्य नहीं है, अतः माननीय सदस्य कुछ समय के लिए प्रतीक्षा करें।

श्रीमती विभा घोष गोस्वामी : मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहती हूं कि क्या शान्तिपुर के लोगों ने 5 जनवरी, 1980 की मध्य के लगभग शान्तिपुर रेल यार्ड से डीजल रेल न हटाने का अनुरोध रेल-अधिकारियों से किया था तथा क्या नवद्वीप ट्रैवलर्स एसोशियेशन, शान्तिपुर ट्रैवलर्स एसोशियेशन, विधायकों, नगरपालिका के सभापतियों, यात्री संगठनों की संयुक्त समिति स्यालदाह डिविजन के रेल कर्मचारी संगठनों जैसे विभिन्न वर्गों के

लोगों के अभ्यावेदनों को ध्यान में रखते हुए मामले पर फिर से विचार करेगी तथा सभी संबद्ध पक्षों की तसल्ली के लिए मामले को निपटाने हेतु इन संगठनों के प्रतिनिधियों से बात करेगी ?

श्री मल्लिकार्जुन : जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा है, सरकार ने कोई गलती नहीं की है। अभ्यावेदन पहले ही प्राप्त हो चुका है। माननीय सदस्य के आग्रह को ध्यान में रखते हुए, सरकार इस पर फिर से विचार करेगी और जो कुछ भी आवश्यक और संभव है करेगी।

अध्यक्ष महोदय : अनुपूरक प्रश्न बहुत लम्बे नहीं होने चाहिये। अगला प्रश्न।

अमरीकी पत्रिका द्वारा सिक्किम और असम को पृथक देश के रूप में दिखाया जाना

***164. श्री पी० एम० सईद :** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक अमरीकी पत्रिका 'न्यूजवीक' के 26 मई, 1980 के अंक में प्रकाशित मानचित्र में सिक्किम और असम को एक अलग देश के रूप में दिखाया गया है;

(ख) क्या सरकार ने इस मामले में अमरीकी सरकार के साथ कोई बातचीत की है;

(ग) इस सम्बन्ध में भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) क्या वाशिंगटन स्थित भारतीय दूतावास को हिदायत कर दी गई है कि वे इस मामले में उक्त पत्रिका के प्रकाशकों के साथ बातचीत करें ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : जी हाँ। अमरीकी पत्रिका 'न्यूजवीक' के एशियाई संस्करण के 26 मई, 1980 के पृष्ठ 12 पर भारत के पूर्वी भागों का तथा बंगलादेश और भूटान का एक नक्शा छपा है। इस नक्शे में समूचे आसाम और सिक्किम को शेष भारत के रंग से भिन्न रंग में दिखाया गया है।

(ख) जी नहीं। चूंकि 'न्यूजवीक' एक गैर-सरकारी पत्रिका है अत: अमरीका सरकार के साथ बातचीत से हमारा उद्देश्य पूरा नहीं होगा।

(ग) तथा (घ) भारतीय क्षेत्र को मानचित्र में गलत रूप में दिखाये जाने पर भारत सरकार की कड़ी आपत्ति को 'न्यूजवीक' के स्थानीय प्रतिनिधि को और वाशिंगटन स्थित हमारे दूतावास द्वारा न्यूयार्क में पत्रिका के उच्चतम प्रबन्धकों तक पहुंचा दिया गया है। प्रकाशकों ने अनजाने में हुई अपनी भूल पर हमारे दूतावास के पत्र के उत्तर में खेद व्यक्त किया है और उसे 'न्यूजवीक' के 16 जून के अंक में प्रकाशित भी किया है।

श्री पी० एम० सईद : खड़े हुए।

अध्यक्ष महोदय : क्या आपको अनुपूरक प्रश्न पूछने हैं ?

श्री पी० एम० सईद : जी हां, मैं पूछना चाहता हूं।

यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि जब कभी भी ऐसा मानचित्र सम्बन्धी आक्रमण किया जाता है···

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : उन्होंने 'मानचित्र का गलत निरुपण' कहा है।

श्री पी० एम० सईद : उन्होंने हलके शब्दों का प्रयोग किया है; मैं 'आक्रमण' शब्द का प्रयोग करुंगा। क्या इसमें कोई आपत्ति है ?

अध्यक्ष महोदय, या तो सभा या फिर विदेश मंत्रालय इस प्रकार की बातों पर सबसे पहले ध्यान देता है न कि उन देशों में स्थित हमारे दूतावास। उदाहरण के लिए 1970 में सीरिया में एक स्कूल की पाठ्य पुस्तक में सम्पूर्ण महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान, पंजाब, काश्मीर, और उत्तर प्रदेश को इस्लामिक संसार के हिस्से के रूप में दर्शाया गया था। आश्चर्य की बात यह है कि इसकी सूचना इजरायल के वाणिज्य दूत, श्री याकोव मोरिस ने सरकार को दी। वहाँ क्या हो रहा है, हमारा दूतावास इससे अनभिज्ञ था। फिर, सोवियत संघ द्वारा प्रकाशित एक नक्शे में नेफा में 50,000 वर्ग मील भूमि को चीनी क्षेत्र के रूप में दर्शाया गया।

एक माननीय सदस्य : अकसाई चिन।

श्री पी० एम० सईद : जी हां।

तीसरे, इंग्लैंड में भी 1968 में यही हुआ। नेशनल ज्योग्राफिक मैगजीन में काश्मीर को स्वतंत्र देश के रूप में दर्शाया गया है। पता नहीं ऐसा क्यों होता है, लेकिन पश्चिम देश हों या पूर्वी देश वे इन बातों को बड़ी लापरवाही से लेते हैं। मैं मंत्री महोदय से केवल यह जानना चाहता हूं कि क्या मानचित्र सम्बन्धी आक्रमण का कोई ऐसा मामला संशोधन के लिए विचाराधीन है जो वहां की सरकारों ने जानबूझकर अथवा गलती से किया हो और जिसे भारत सरकार ने उठाया हो ? साथ ही इस मामला विशेष में मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या इस बात की ओर सबसे पहले ध्यान हमारे दूतावास ने दिलाया अथवा विदेश मंत्रालय या इस सभा ने।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इस मामले में हमारे वाशिंगटन स्थित दूतावास के लिए इसकी ओर ध्यान देना सम्भव नहीं था, क्योंकि यह मैगजीन का एशियायी संस्करण था और यह संस्करण अमरीका में नहीं मिलता। यह संस्करण केवल एशियायी देशों में मिलता है। विभिन्न क्षेत्रों के लिए इसके अलग-अलग संस्करण होते हैं। यह नक्शा चूंकि इस क्षेत्र से संबंधित है, इसलिए उन्होंने अपनी गलती के बारे में स्वयं ही सम्बद्ध लोगों को बताया। इसी प्रकार इस ओर उनका ध्यान आकर्षित किया गया और उसमें संशोधन कराया गया।

श्री पी० एम० सईद : पूर्वी क्षेत्र में इस समय हो रही घटनाओं को ध्यान में रखते हुए मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने विभिन्न देशों में जानबूझकर या अनजाने में होने वाले इस मानचित्र सम्बन्धी आक्रमण की खुफिया जांच कराई है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इसका प्रश्न ही नहीं उठता। हम सभी देशों में मानचित्र सम्बन्धी गलती या जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा है, आक्रमण का पता लगाने का निरर्थक कार्य नहीं करते। जब और जैसे ही इस प्रकार के मामलों की ओर हमारा ध्यान आकर्षित किया जाता है, हम संबद्ध लोगों से इस बारे में बात करते हैं।

श्री नवीन रवाणी : मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार दूसरे देशों विशेष रूप से पश्चिमी देशों और चीन द्वारा हमारे देश के पूर्वी हिस्सों में गड़बड़ी पैदा करने और तोड़फोड़ करने के लिए रचाये जा रहे षड़यंत्र से वाकिफ है और विदेशी हथियारों, साहित्य, प्रचार सामग्री और विदेशी धन का पता लगाने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं और ऐसा करने में सरकार कहां तक सफल रही है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इस प्रश्न का अनुपूरक प्रश्न से कोई सम्बन्ध नहीं है ।

श्री एडुआर्डो फैलीरो : 'न्यूजवीक' की यह तथाकथित असावधानीवश की गयी गलती असावधानी के कारण की गयी नहीं लगती । यह जानबूझकर की गयी है तथा शरारतपूर्ण है, क्योंकि नक्शे के साथ जो पाठ दिया गया है, उसमें यह कहा गया है कि 'भारत ने 1974 में सिक्किम को हड़पा था' । थोड़ी देर के लिए न्यूजवीक के इस संस्करण को भूल जाइये । मैं एक सामान्य प्रश्न पूछना चाहता हूं । मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार इस बात से वाकिफ हैं कि अमरीकी जनसंचार माध्यम न केवल समाचारपत्र बल्कि रेडियो थी—और ब्रिटेन तथा फ्रांस सहित पश्चिमी देशों के जनसंचार माध्यम जानबूझकर भारत को बदनाम करते हैं। उनके जनसंचार माध्यम भारतीय सभ्यता के विपरीत तथा भारत-विरोधी कार्यक्रम दिखाते हैं और वहां बसे हमारे लोग इसका तीव्र विरोध करते हैं लेकिन उन देशों में स्थित हमारे दूतावास इसका इतना तीव्र विरोध नहीं करते जितना कि उन्हें करना चाहिए। यदि यह सही है, तो मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार हमारे दूतावासों और मिशनों को यह निर्देश देगी कि वह पश्चिमी संचार माध्यमों द्वारा किये जाने वाले इस गलत निरुपण और भारत-विरोधी प्रचार के विरुद्ध तुरन्त कार्यवाही करें और उसका तीव्र विरोध करें ।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इस मामले में मैं समझता हूं नक्शे और पाठ दोनों से संबंधित गलतियों के लिए खेद व्यक्त किया गया है ।

सामान्य प्रश्न का जहाँ तक सम्बन्ध है, हम ऐसी व्यवस्था करने के लिए कदम उठा रहे हैं कि जब भी और जहाँ भी इस प्रकार का प्रचार किया जा रहा हो, हमारे दूतावास और मंत्रालय जहाँ तक आवश्यक हो वहां की सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करें। लेकिन सामान्यतः उत्तर यही दिया जाता है कि प्रकाशक जो कुछ भी प्रकाशित करते हैं, सरकार उसके लिए उत्तरदायी नहीं है । वे यही कहते हैं कि उनका समाज मुक्त समाज है और वहाँ प्रेस स्वतंत्र है। अतः हम इस बात पर गम्भीरतापूर्वक विचार कर रहे हैं कि इस प्रकार की स्थिति के कारगर रूप में कैसे निपटा जाये । विरोध प्रकट करने का जहाँ तक सम्बन्ध है जब भी अवसर आता है, विरोध प्रकट किया जाता है।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : मैं इस बात को लेकर मंत्री महोदय से सहमत हूं कि मानचित्र से संबंधित गैर-सरकारी गलत निरुपण या आक्रमण की स्थिति में हम उसके अलावा कुछ भी कर सकते हैं कि इसकी ओर उनका ध्यान आकर्षित किया जाये और उनसे इस बात के लिए माफी मांगने के लिये कहें ।

मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या वह यह जानते हैं कि कुछ देशों में

ऐसे सरकारी नक्शे भी हैं जो सीमा-संबंधी हमारे विचारों से मेल नहीं खाते । मसलन, सोवियत एटलस में अकसाई चिन को अभी भी चीन के एक हिस्से के रूप में अथवा विवादग्रस्त क्षेत्र के रूप में दर्शाया जाता है । मैं यह जानना चाहता हूं कि सरकार इससे वाकिफ है या नहीं ।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : हमें ऐसे सरकारी नक्शों के बारे में भी जानकारी हैं जिनमें तथ्यों को गलत रूप में प्रस्तुत किया गया है । ऐसे बहुत से मामले हैं और हमने इस ओर संबंधित सरकारों का ध्यान आकर्षित किया है । ऐसा लगता है कि नक्शे प्रकाशित करने वाले लोग अपने मतानुसार ऐसा करते हैं, तथ्यों को ध्यान में रखकर नहीं ।

श्री संतोष मोहन देव : क्या यह सही है कि असम में गोहाटी, नवगाँव, तेजपुर तथा दूसरे क्षेत्रों में स्थित डाकघरों में असम को यूनाइटेड स्टेट्स आफ असम अर्थात् ग्रेटर असम के रूप में दर्शाने वाले नक्शे काउंटर पर बेचे जा रहे हैं ? यदि ऐसा है, तो इसे रोकने के लिए सरकार क्या कदम उठाने जा रही है ? इसी प्रकार का नक्शा न्यूज वीकली में प्रकाशित किया जा रहा है । ये भारत सरकार के पोस्ट कार्डों में छापे जा रहे हैं और लोग इन्हें खरीद रहे हैं । मैं आपको ऐसा पोस्ट कार्ड दिखा सकता हूं जिसमें उन्होंने इसे छापा है ।

क्या सरकार उनके विरुद्ध कार्यवाही करेगी ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यदि यह देश के अन्दर हो रहा है, तो मेरे खयाल से यह प्रश्न गृह मंत्री से पूछा जाना चाहिए ।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न श्री इम्बीचीबावा ।

जलपोतों के लिए वित्तीय सहायता

*165. **श्री ई० के० इम्बीचीबावा :** क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तेल के मूल्यों में वृद्धि तथा तेल के अभाव के कारण मशीनीकृत माल-नौका सेवा बहुत मुश्किल हो गई है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार केरल के माल परिवहन की समस्याओं को हल करने के लिए जलपोतों (सेलिंग वेसल्स) के निर्माण हेतु वित्तीय सहायता देने का है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री अनन्त प्रसाद शर्मा) : (क) जी हां ।

(ख) भारत सरकार पाल पोतों के मालिकों को ऋण के रूप में धनराशि देने के लिए समुद्रवर्ती राज्य सरकारों को ऐसे ऋण मंजूर करने की जो उनके द्वारा ब्याज सहित वापस किए जायेंगे, एक योजना चालू कर चुकी है जिससे कि ये मालिक मशीनों वाले नये पाल जहाजों का निर्माण करा सकें तथा मौजूदा पाल जहाजों को मशीनयुक्त कर सकें । केरल सरकार ने इस योजना के अधीन 1979-80 में कोई भी ऋण सहायता नहीं प्राप्त की । जब कभी केरल सरकार से इस सम्बन्ध में कोई प्रस्ताव प्राप्त होगा तब केरल सरकार को ऋण मंजूर करने के प्रश्न पर विचार किया जायगा ।

अध्यक्ष महोदय : इस पर कोई अनुपूरक प्रश्न नहीं है। अगला प्रश्न।

श्री मनोरंजन भक्त : अध्यक्ष महोदय, श्रीमन् मैं इस बारे में एक प्रश्न करना चाहता हूं।

अभी-अभी माननीय मंत्री महोदय ने उत्तर दिया है कि वे जलपोतों के लिए वित्तीय सहायता की व्यवस्था कर देंगे। इस सम्बन्ध में एक प्रश्न पूछना चाहता हूं। सेलिंग वैसल्स एसोसिएशन ने समय-समय पर भारत सरकार को अभ्यावेदन दिये हैं कि उन्हें शिपिंग डिवेलपमेंट फण्ड कमेटी से ऋण-सहायता प्रदान की जाये। यदि ऐसा है, तो क्या सरकार उन्हें शिपिंग डिवेलपमेंट फन्ड कमेटी से न्यूनतम ब्याज दर पर ऋण देने के बारे में विचार कर रही है।

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : इन जलपोतों के ऋण-अभ्यावेदन राज्य सरकारों के माध्यम से प्राप्त होते हैं और इस विशेष जलपोत के लिए ऋण की राशि निर्धारित है। जब कभी भी राज्य सरकारें अनुरोध करती हैं, ऋणों के बारे में विचार किया जाता है। जहां तक शिपिंग डिवेलपमेंट फण्ड कमेटी के ऋण का सम्बन्ध है, यह ऋण जलपोतों के लिए नहीं दिये जाते।

श्री जेवियर अरावल : मंत्री महोदय ने कहा है कि 1979-80 तक ऋण नहीं लिए गए थे। क्या केरल सरकार ने अब तक कभी भी ऋणों के लिए आवेदन दिया था और क्या उन्हें ऋण दिया गया है। उन्होंने 1975-77 से पहले यह आवेदन दिया था। क्या उन्हें यह सहायता दे दी गई है ?

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : यह योजना 1975 से लागू है और मैंने एक पहले प्रश्न के उत्तर में बताया है कि केरल सरकार ने अभी तक ऋण के लिए कोई अनुरोध नहीं किया है। केरल सरकार से केवल वर्तमान फिशिंग सेलिंग वैसल्स के यन्त्रीकरण हेतु आऊट बोर्ड इन्जनों का आयात करने के लिए 40 लाख रु० के ऋण का अनुरोध प्राप्त हुआ है। परन्तु अभी तक केरल सरकार से सेलिंग वैसल्स के यन्त्रीकरण और उनके निर्माण के लिए ऋण रिलीज करने का कोई आवेदन प्राप्त नहीं हुआ और न ही कोई विस्तृत आवेदन ही प्राप्त हुआ है।

पूर्वोत्तर राज्यों में नई रेल लाइनें

***166. श्री पी० ए० संगमा :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पूर्वोत्तर राज्यों में नई रेलवे लाइनों का निर्माण करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

रेल मंत्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) उत्तर पूर्वी क्षेत्र में कुल मिलाकर 211 कि० मी० लम्बी छः नयी रेल लाइनों के लिए अन्तिम स्थान निर्धारण (इन्जीनियरी) सर्वेक्षण चल रहे हैं। 145 लम्बी लाइन के लिए अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो चुका है। इन पट्टियों के लिए भूमि अधिग्रहण सम्बन्धी कागजात तैयार किये जा रहे हैं। कैम्प कार्यालय, सीमेंट आदि के लिए गोदामों के निर्माण सम्बन्धी जैसे प्रारम्भिक कार्य भी चालू हैं।

श्री पी० ए० संगमा : अध्यक्ष महोदय, मैंने सोचा था कि मन्त्री महोदय वक्तव्य देंगे परन्तु उन्होंने तो बस यह कह दिया है कि नयी लाइनों के लिए सर्वेक्षण-कार्य प्रगति पर है। छः नयी लाइनों का सर्वेक्षण कार्य आरम्भ किया गया है। मैं मंत्री महोदय से इन छः लाइनों में से प्रत्येक लाइन के बारे में हुई प्रगति, जानना चाहूंगा।

दूसरे, मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि ये छः नयी परियोजनाएं कब तक पूरी हो जायेंगी।

श्री मल्लिकार्जुन : जैसा कि माननीय सदस्य ने पूछा है कि प्रगति कहां तक हुई है, मैं उन्हें बता दूंगा। छः लाइनों के लिए अत्यावश्यक प्रमाणपत्र दे दिए गए हैं।

इस संबंध में मैं सभा की जानकारी के लिए बताना चाहूंगा कि यह मामला योजना आयोग के समक्ष 1974 में उठाया गया था और पूर्वोत्तर परिषद के लोग वहां के राज्यपाल के साथ तत्कालीन प्रधानमंत्री से मिले थे। प्रधानमंत्री ने इस मामले में गहरी रुचि ली थी और उसी के परिणाम अब जाहिर हो रहे हैं।

अभी तक चार लाइनों के लिए अत्यावश्यक प्रमाणपत्र जारी किये जा चुके हैं। ये लाइनें हैं—बालीपाड़ा—भालुकपोंग, 33.45 कि०मी०; धर्मनगर—कुमारघाट, सिलचर—जीरीबम तथा लालाघाट—भैरवी।

प्रारम्भिक कार्रवाई पूरी हो जाने पर बाकी दो लाइनें भी मंजूर कर ली जायेंगी। जहां तक कार्य पूरे होने की बात है ये छः लाइनें, 1984 तक पूरी हो जायेंगी और योजना आयोग ने भी इसकी मंजूरी दे दी है। लगभग 50.29 करोड़ रु० की आवश्यकता है। अतः इस दिशा में उत्तरोत्तर प्रगति के लिए सभी आवश्यक कदम उठाये जा चुके हैं।

श्री पी० ए० संगमा : मंत्री महोदय ने इस बारे में इसलिए कुछ नहीं बताया क्योंकि मेरे राज्य की लाइनों के बारे में कुछ नहीं हुआ है।

खैर, मैं यह जानना चाहूंगा कि पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र में कितनी लाइनों का सर्वेक्षण किया गया है। श्रीमन, मेरे पास भूतपूर्व रेल मंत्री, प्रो० मधु दण्डवते का लिखा हुआ एक पत्र है। वह सभा में हुई बहस के संदर्भ में मुझे उत्तर दे रहे थे। गारो पहाड़ी जिले में गोआलपाड़ा से महेन्द्रगंज तक का सर्वेक्षण किया गया है। परन्तु रेलवे विभाग द्वारा जो नक्शा प्रस्तुत किया गया है उसमें यह शामिल नहीं है। अतः मैं असमंजस में हूं। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे स्पष्ट करें कि क्या, जैसा कि भूतपूर्व रेल मंत्री द्वारा मुझे भेजे गए पत्र में कहा गया है, कोई सर्वेक्षण किया गया था।

प्रो० मधु दण्डवते : मैं अपने पत्र को पिछली तारीख से वापिस नहीं ले सकता।

श्री मल्लिकार्जुन : जहां तक किये गये सर्वेक्षणों का संबंध है, 8 नई लाइनों के लिए सर्वेक्षण किए गए हैं:—

एक : गोहाटी—बरनीहाट (असम—मेघालय); 28.21 कि०मी०

दो : रंगपाड़ा—भालुकपोंग (असम—अरुणाचल प्रदेश) 35.45 कि०मी०

तीसरा है मुरकोंगसेलक—पासीघाट (असम—अरुणाचल) 32.00 कि०मी०

शिवलिंग—एटानगर (असम—अरुणाचल) 70.00 कि०मी०

पंचरत्नघाट—दारनगिरी (असम मेघालय) 121.55 कि०मी०

लालाघाट—सेरंग 102.25 कि०मी०

लालाघाट—भैरवी 48.77 कि०मी०

असगुरी—तुली (असम—नागालैंड 17.07 कि०मी०

जिस विशेष प्रश्न के बारे में उन्होंने पूछा है मेरे पास तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा उन्हें भेजे गए पत्र का संदर्भ नहीं है। फिर भी मैं पता करने की चेष्टा करूंगा।

अब, जहां तक इन लाइनों का संबंध है उन पर कार्य प्रगति पर है। मेरे मित्र को थोड़े से समय में ही इनका लाभ प्राप्त होने लगेगा।

श्री कमल नाथ झा : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मन्त्री महोदय का ध्यान नार्थ ईस्टर्न इण्डिया की एक बहुत ही महत्वपूर्ण योजना की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं और जानना चाहता हूं कि उसका सर्वे हुआ है या नहीं। वह कोसी एरिया में······

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं, इसकी अनुमति नहीं दी जाती है।

क्षेत्रीय सलाहकार समितियां

*168. **श्री निहाल सिंह :** : क्या **संसदीय कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार रेलवे में क्षेत्रीय सलाहकार समितियां पुनः गठित करने का है; और

(ख) यदि हां, तो कब तक और क्या उनमें विपक्षी दलों के सदस्यों को भी शामिल किया जाएगा ?

संसदीय कार्य मंत्री (श्री भीष्म नारायण सिंह) : (क) और (ख) रेलवे क्षेत्रों के लिए अनौपचारिक परामर्शदात्री समितियों का गठन शीघ्र ही किया जायेगा। प्रत्येक संसद सदस्य को रेलवे की इन क्षेत्रीय समितियों में से किसी एक पर नियुक्त किया जाता है।

श्री निहाल सिंह : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि संसद सदस्यों के अलावा बाहर के लोग भी इन समितियों में लिए जाएंगे ?

श्री भीष्म नारायण सिंह : मान्यवर, बाहर के लोग जोनल कंसल्टेटिव कमेटीज के सदस्य नहीं बनाए जा सकते। उसमें सिर्फ उस जोन के संसद सदस्य ही सदस्य होते हैं।

श्री वृद्धि चन्द्र जैन : मन्त्री महोदय ने बतलाया कि शीघ्र ही इन जोनल कंसल्टेटिव कमेटीज का निर्माण होगा तो यह कब तक हो जायगा इसका स्पष्टीकरण वह करेंगे ?

श्री भीष्म नारायण सिंह : सम्माननीय सदस्यों को इस बात की जानकारी होगी कि संसद के दोनों सदनों के सदस्य उस क्षेत्र के जो होते हैं वे इन जोनल कमेटीज के सदस्य हुआ करते हैं। आपको मालूम ही है कि राज्य सभा में 50 के आसपास स्थान अभी रिक्त हैं। जब तक राज्य सभा के उन पचास के आस पास सदस्यों का चुनाव नहीं हो जाता तब तक इनका गठन नहीं किया जा सकता था। इसी कारण जोनल कमेटीज का निर्माण मैं नहीं कर सका, अन्यथा मैं तैयार हूं उसका निर्माण करने के लिए।

श्री राम विलास पासवान : जहां तक मेरी जानकारी है रेलवे की इन जोनल कमेटीज में जिस जोन के जो एम० पी० होते हैं राज्य सभा और लोक सभा के वही मैम्बर होते हैं, तो राज्य सभा के जिन मैम्बरों का चुनाव बाकी है, उनका जब चुनाव हो जायगा तो वे अपने जोन में इन कमेटियों के मैम्बर हो जाएंगे। तब तक जो लोक सभा के और जो राज्य सभा के भी सदस्य हैं उनको मिलाकर इनका गठन कर लिया जाय और फिर बाद में जब जनका चुनाव हो जाय तो उनको भी उसमें डाल दिया जाय, इसमें क्या कठिनाई है ?

श्री भीष्म नारायण सिंह : माननीय सदस्य के सुझाव पर मैं विचार करूंगा।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या 169···प्रश्न संख्या 170···। सदस्य महोदय उपस्थित नहीं हैं। मैं पिछले तीन दिनों से यही सिलसिला देख रहा हूं।

एक माननीय सदस्य : वे सत्ताधारी दल के हैं।

अध्यक्ष महोदय : वे सभा के सभी दलों के हैं।

हिन्द महासागर में महाशक्तियों में तनाव

*171. **श्री जनार्दन पुजारी :** क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 30 मई, 1980 के स्थानीय दैनिक में प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि "हिन्द महासागर महाशक्तियों में निरन्तर तनाव का एक क्षेत्र बनता जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) इस आशय की खबरें सरकार ने अखबारों में देखी हैं।

(ख) भारत, हिन्द महासागर में शांति के क्षेत्र की स्थापना से सम्बद्ध 1971 के संयुक्त राष्ट्र संघ के संकल्प के प्रति बचनबद्ध है। इसलिए हिन्द महासागर में बाहरी शक्तियों की सैनिक उपस्थिति में भारी वृद्धि से हम चिंतित हैं। हम समझते हैं कि हिंद महासागर में बड़े राष्ट्रों की सैनिक उपस्थिति और प्रतिस्पर्धा इस क्षेत्र की शांति और स्थायित्व के लिए हानिकर है।

श्री धनार्दन पुजारी : तटवर्ती देशों को दिए गए आश्वासन के विपरीत अमरीका ने दिएगो गार्शिया के सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण क्षेत्र में नौसेना और बायुसेना का दुर्जेय अड्डा

बना लिया है इतना ही नहीं, एक विशेषज्ञ की रिपोर्ट के अनुसार, इस क्षेत्र में 'एयरक्राफ्ट टू टास्क फोर्स' सहित 21 युद्धपोत सोवियत रूस के 12 युद्धपोतों और 15 सहायक पोतों के सामने खड़े हैं। हिन्द महासागर आपस में मुकाबला और बराबरी करने की जगह बन गया है। इतना ही नहीं, यह तनाव और दबाव का अखाड़ा बन गया है। क्या मन्त्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि इन परिस्थितियों में भारत सरकार तटवर्ती देशों के सहयोग से 1981 में हिन्द महासागर के बारे में होने वाले कोलम्बो शिखर सम्मेलन को इससे पहले करने के लिए कदम उठायेगी ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इस चरण पर उसे इससे पहले कराना शायद संभव न हो; मगर हम इस बात की पूरी कोशिश कर रहे हैं कि यह सम्मेलन कारगर हो सके। हम तटवर्ती देशों से सम्पर्क बनाए हुए हैं और प्रत्येक देश इस बारे में चिंचित है। न्यूयार्क में कुछ विचार-विमर्श हुआ है; और मेरे विचार में कोलम्बो में सम्मेलन के लिए पूरी तैयारी हो चुकी है। हमारी यह कोशिश रही है और रहेगी कि महाशक्तियां घोषणा पर अमल करने की जिम्मेदारी को स्वयं समझें न कि यह हो कि तटवर्ती और भीतरी प्रदेश के देश आपसी हितों को देखते हुए दब जाएं।

तो, यह हमारा रवैया है और यही हमारी कोशिश है। और मेरे विचार में इसके अलावा और कोई विकल्प नहीं है कि इस बारे में विश्वमत तैयार करें, विशेष तौर पर इस क्षेत्र के सभी देशों का जनमत तैयार करें।

श्री जनार्दन पुजारी : विश्वमत तैयार करने के लिए और इस क्षेत्र में बाहरी हस्तक्षेप के जवाब में तटवर्ती देशों में समन्वय लाने के तटवर्ती देशों का लघु तदुद्देश्यीय दल संगठित करने के प्रस्ताव पर भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : सम्मेलन की तैयारियां की जा रही हैं। मेरे विचार में किसी तदुद्देश्यीय दल की आवश्यकता नहीं है। परन्तु यदि ऐसा महसूस किया जाए कि अन्य देशों को विश्वास में लेकर उन्हें सम्मेलन की आवश्यकता और उसके अनुकूल परिणामों की आवश्यकता समझने की जरूरत है तो ऐसा किया जा सकता है। मेरे विचार में उसे तदुद्देश्यीय दल कहने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि उससे विल्कुल दूसरा अर्थ निकलता है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : विद्यमान अंतर्राष्ट्रीय कानून के उपबन्धों के अधीन, हिन्द महासागर के पानी में पोतों की मात्र आवाजाही पर अर्थात जो पोत आ-जा रहे हैं या चल रहे हैं, कोई कार्यवाही नहीं की जा सकती चाहे वे युद्ध पोत ही क्यों न हों। मगर इस क्षेत्र में आवाजाही और स्थायी अड्डा बना लेने में अन्तर करना चाहिये। वस्तुत: स्थिति यह है। मैं जानना चाहता हूं कि हाल ही में, भारत सरकार अमरीका की घोषणा के बारे में विशेष चिन्तित क्यों नहीं नजर आती। हो सकता है कि वह चिन्तित हो भी मगर वह अपनी चिंता को जनता पर अभिव्यक्त नहीं कर रही है। मैं उक्त घोषणा के संदर्भ में अमरीका में राष्ट्रीय दूरदर्शन भेंटवार्ता में

असिस्टेंट सेक्रेटरी आफ स्टेट्स, श्री वारेन क्रिस्टोफर द्वारा दिया गया वक्तव्य उद्धृत कर रहा हूं :

"चूंकि विमान वाहकों और अणु पनडुब्बियों को चलाने के लिये दिएगो गार्शिया बन्दरगाह को गहरा बनाया गया है और बड़े अणु-अस्त्र वहन करने वाले बम-वर्षकों के उड़ने और उतरने के लिये रनवे को बढ़ाया जा रहा है इसलिए अमरीका की सेना इस प्रदेश में बराबर बनी रहेगी। असिस्टेंट सेक्रेटरी आफ स्टेट्स श्री वारेन क्रिस्टोफर ने कहा......"

इसलिए मैं जानना चाहूंगा कि क्या सरकार यहां के पानी में चलने वाले और यहां से गुजर कर जाने वाले पोतों में, चाहे वे किसी भी देश के क्यों न हों, कोई भेद कर रही है। क्योंकि मेरे विचार में अंतर्राष्ट्रीय कानून के अधीन इस बारे में कुछ नहीं किया जा सकता जबकि डिएगो गार्शिया आदि स्थानों पर जानबूझकर स्थायी सैनिक उपस्थिति बनाई जा रही है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : हम इस अंतर को अच्छी तरह समझते हैं। वहां जो कुछ हो रहा है उसकी हमें पूरी जानकारी है; और यह कहना गलत होगा कि हाल ही में इस संबंध में हमने कम ध्यान दिया है। यह सही नहीं है।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : श्री इन्द्रजीत गुप्त के प्रश्न को आगे बढ़ाते हुए मैं यह मानता हूं कि दिएगो गार्शिया से हिन्द महासागर के क्षेत्र में तनाव पैदा हो गया है। मगर 'शिपडेज' के रूप में सोवियत रूस के युद्धपोतों की संख्या भी बहुत बढ़ गई है। वस्तुतः हिन्द महासागर में सोवियत युद्ध पोतों की संख्या 5-6 गुना बढ़ गई है। क्या सरकार इस बारे में विभेद करती है; क्या यह अड्डों और युद्धपोत दोनों की उपस्थिति को......

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में इस प्रश्न का उत्तर दिया जा चुका है।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : नहीं, इस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है। क्या सरकार इन्हें एक जैसा मानती है या उनमें से एक का पक्षपात करती है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इस मामले को लेकर एक सम्मेलन हो रहा है। जब यह सम्मेलन होगा, तो उसमें इन सब मामलों के सभी आयामों पर विचार किया जाएगा। मुझे अभी से उस पर कोई निर्णय देने की आवश्यता नहीं है। **(व्यवधान)** यह उचित नहीं है...

श्री निरेन घोष : क्या सरकार हिन्द महासागर में तनाव को शांति के लिए खतरा समझती है और इस महासागर को शांति क्षेत्र घोषित किए जाने का उल्लंघन मानती है; यदि हां तो क्या भारत सरकार दिएगो गार्शिया में पोतों की गतिविधि और वहां अड्डे बनाये जाने की बात को शत्रुतापूर्ण व्यवहार मानती है; क्या सरकार का विचार है कि अन्य तटवर्ती देशों के सहयोग से गुटनिरपेक्ष सम्मेलन में इसे शत्रुतापूर्ण व्यवहार घोषित कराया जाए।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : 1971 में हिन्द महासागर को सदैव के लिए शांति क्षेत्र घोषित किया गया था।

जहां तक घोषणा का सम्बन्ध है, वह संयुक्त राष्ट्र संघ ने की थी; और इसका तात्पर्य यह है कि संयुक्त राष्ट्र संघ के प्रत्येक प्रतिनिधि देश ने यह घोषणा की है। प्रश्न घोषणा का

नहीं है; प्रश्न यह है कि हम इस घोषणा को किस प्रकार लागू करते हैं। सारी बात यही है। **(व्यवधान)** इसकी अनुमति देना संभव नहीं है······

श्री निरेन घोष : क्या यह बड़ी ताकतों का शत्रुतापूर्ण व्यवहार नहीं है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : आगामी घोषणाओं के बारे में संयुक्त राष्ट्र संघ एक सम्मेलन करने वाला है। बेहतर होगा कि ये प्रश्न हम सम्मेलन के लिए छोड़ दें।

श्री रघुनन्दन लाल भाटिया : दिएगो गार्शिया में अमरीकी युद्धपोतों की नौसेना सुदृढ़ होती जा रही है। अब तक ये युद्धपोत 37 हो चुके हैं। क्या आपने इस बारे में अमरीका सरकार से विरोध प्रकट किया है। उन्होंने अपने वक्तव्य में उल्लेख किया है कि इस मामले को जनमत के माध्यम से उठाना चाहिए। इसके विरुद्ध जनमत तैयार करने के लिए उन्होंने क्या उपाय किए हैं ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं पहले ही कह चुका हूं कि इस मामले को उठाया गया है। हमने उच्चतम स्तर पर अपनी चिंता व्यक्त की है। मगर अभी विश्वमत और विशेषत: तटवर्ती देशों का मत तैयार करना बाकी है; ऐसा नहीं है कि तटवर्ती देशों ने अभी तक अपना मत व्यक्त नहीं किया है; उन्होंने अपना मत व्यक्त किया है। मगर इसे बार-बार करना होगा जब तक हम अपने उद्देश्य में सफल नहीं हो जाते। इसीलिए इस सम्मेलन की योजना बनाई जा रही है और इस सम्मेलन को सफल बनाने के लिए हम इतना विस्तृत प्रबन्ध कर रहे हैं।

दक्षिण अफ्रीका के प्रधान मन्त्री के साथ भूतपूर्व प्रधान मन्त्री की गुप्त वार्ता

*172. **श्री इन्द्रजीत गुप्त :** क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तत्कालीन प्रधान मन्त्री श्री मोरारजी देसाई ने फ्रैंकफर्ट में दक्षिण अफ्रीका के प्रधान मन्त्री के साथ गुप्त भेंट की थी; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस भेंट के उद्देश्य तथा दोनों में हुई वार्ता का पता लगा लिया गया है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) उपलब्ध सूचना के अनुसार श्री मोरारजी देसाई फ्रैंकफर्ट में जून, 1979 में दक्षिण अफ्रीकी विदेश मन्त्री श्री आर० एस० बोथा से मिले थे। इस बात की पुष्टि श्री मोरारजी देसाई ने स्वयं अपने उस प्रैस वक्तव्य में की है जो उन्होंने 16 मई 1980 को दिया था।

(ख) सरकार ने इस बातचीत का उद्देश्य और इसकी विषय-वस्तु के बारे में निश्चित जानकारी प्राप्त करने की कोशिश की थी लेकिन उसे सफलता नहीं मिली क्योंकि इस बैठक का रिकार्ड उपलब्ध नहीं है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैं जानना चाहूंगा कि क्या मंत्री महोदय जानते हैं कि क्या कम से कम स्वतंत्रता के पश्चात यह पहला मौका है जब भारत की केन्द्र सरकार के किसी मंत्री ने दक्षिण अफ्रीका सरकार के मंत्री स्तर के प्रतिनिधि से व्यक्तिगत सम्पर्क किया है अथवा इससे पहले भी कभी ऐसी मुलाकातें या सम्पर्क हो चके हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : जहाँ तक मुझे मालूम है कि यह पहला मौका है भारतीय नागरिकों के व्यवसाय का पर्यटन के लिए दक्षिण अफ्रीका जाने पर पूर्ण प्रतिबंध है, सरकार के प्रधान या सरकारी सदस्यों का बातचीत करने का तो प्रश्न ही नहीं उठता।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इस सम्बन्ध में यदि भारत सरकार के रवैये की यही व्याख्या है तो, मेरे विचार में भूतपूर्व प्रधान मंत्री ने सरकार के विद्यमान सिद्धान्तों तथा इस सम्बन्ध में लिये गये निर्णय का उल्लंघन किया है। मैं उनसे यह जानना चाहूंगा कि क्या वर्तमान सरकार ने इस सम्बन्ध में अपनी असहमती व्यक्त की है। जहाँ तक मेरी जानकारी है ऐसा नहीं हुआ है। क्योंकि अभी कुछ दिन पहले जब हम श्री मोशे दयान की यात्रा के बारे में बात कर रहे थे तो हमें यह बताया गया था कि इस बारे में कोई रिकार्ड उपलब्ध नहीं है। ऐसा दिखाने की कोशिश की गई कि इस प्रकार की गोपनीय वार्ता से विदेशों में देश की छवि को नुकसान हो सकता है। दक्षिण अफ्रीका के मामले में भारत महात्मा गांधी के समय से ही रंग-भेद के विरोध में सबसे आगे रहा है, और मोरारजी देसाई अपने आपको गाँधीजी का अनुयायी बताते हैं। उस दृष्टि से फ्रेंकफर्ट हवाई अड्डे पर दक्षिण अफ्रीका के मंत्री से उनकी गोपनीय बैठक का समाचार प्रकाशित होना, क्या भारत की छवि को नुकसान नहीं पहुंचाता, विशेषकर अफ्रीका व दक्षिण अफ्रीका की जनता की नजरों में इस दृष्टि से क्या सरकार को इसकी व्याख्या करके अपनी स्थिति स्पष्ट नहीं कर देनी चाहिए।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं यहाँ सरकार का ही दृष्टिकोण प्रस्तुत कर रहा हूं जबकि ऐसा करना उचित नहीं है। दक्षिण अफ्रीका की जनता से हमारे सम्बन्ध बहुत अच्छे और मैत्रीपूर्ण रहे हैं और हम उनकी प्रारम्भ से ही मदद कर रहे हैं, अभी हाल ही से नहीं। इस बात को 40 वर्ष से भी अधिक समय हो गया है। और मैं तथा सरकार यही महसूस करते हैं कि इस प्रकार की बैठक ना केवल हमारे और दक्षिण अफ्रीका की जनता के बीच गलत फहमी पैदा करेगी वरन हमारे और अन्य अफ्रीकी देशों जैसे कि नाम्बिया, जो कि अभी भी साम्राज्य-वाद के खिलाफ संघर्ष कर रहे हैं, के बीच भी गलतफहमी पैदा करेगी। इसलिए मेरा यह पक्का विचार है कि ऐसा करना उचित नहीं था।

श्री जी० एम० बनातवाला : माननीय मंत्री ने अभी कहा है कि ऐसी बैठक दक्षिण अफ्रीका की जनता में गलत धारणा पैदा करेगी। लेकिन मैं सरकार से निश्चित रूप से यह जानना चाहूंगा कि क्या कोई गलत धारणा उत्पन्न हुई है और यदि हुई है तो सरकार ने कार्य-भार संभालने के तुरंत बाद यह सुनिश्चित करने के लिए कौन से कदम उठाए हैं जिससे ऐसी गोपनीय बैठक के परिणामस्वरुप उत्पन्न दुर्भावना समाप्त हो जाए और स्थिति सामान्य हो जाए।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : गलत धारणा तो तब पैदा होगी जब यह सूचना आएगी कि ऐसी बैठक हुई है। यह समाचार दुनिया को हाल ही में मालूम हुआ है। अब हम ऐसे कदम उठा रहे हैं कि भविष्य में कोई गलतफहमी पैदा न हो। जैसा कि मैंने पहले कहा कि सभा में इस बैठक का रहस्य प्रकट करना भी इसी दिशा में एक कदम है।

श्री मलिक एम० एम० ए० खां : अध्यक्ष महोदय, पिछले चन्द दिनों में दो सीक्रेट मीटिंग्ज की बात हमारी नालिज में आई है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या जनता पार्टी की हुकूमत के पिछले तीन सालों के दौरान इन दो मीटिंग्ज के अलावा दूसरे देशों के साथ कोई और साज-बाज करने की इत्तिला है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : अभी तक तो मैं नहीं जानता, लेकिन अगर कोई और जानकारी होगी, तो सदन के सामने पेश करूंगा।

प्रो० के० के० तिवारी : माननीय मंत्री ने सदन में यह स्वीकार किया है कि भूतपूर्व प्रधान मंत्री की दक्षिण अफ्रीका के प्रधानमंत्री के किसी प्रतिनिधि से गुप्त बैठक से सभी मर्यादाओं का उल्लंघन हुआ है। इस उल्लंघन की निन्दा करने के लिए क्या वह कोई कदम उठाएंगे ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मेरे विचार से इससे अधिक इस समस्या पर विचार करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

श्रीमती कृष्णा साही : भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्री मोरारजी देसाई की जो यह गुप्त बैठक हुई, क्या यह राष्ट्र के हितों के अनुकूल थी और क्या संसद के माननीय सदस्यों का विश्वास इस में प्राप्त नहीं किया जा सकता था ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं इस प्रश्न का जवाब पहले दे चुका हूं।

पाकिस्तान द्वारा शस्त्रों की खरीद

*173. **श्री फूलचन्द वर्मा :** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि पाकिस्तान पश्चिमी देशों से लगातार बड़े पैमाने पर हथियार ख़रीद रहा है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : सरकार ने इस आशय की खबरें अखबारों में देखी हैं।

श्री फूलचन्द वर्मा : अध्यक्ष महोदय, मैंने मंत्री महोदय से बहुत सीधा और स्पष्ट प्रश्न पूछा था कि पाकिस्तान पश्चिमी देशों से लगातार बड़े पैमाने पर शस्त्र खरीद रहा है क्या इस की जानकारी उन्हें है। इसका उन्होंने यह जवाब दिया है कि उन्होंने इस आशय की खबरें अखबारों में देखी हैं। मैं समझता हूं कि मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं आया है, फिर भी मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या यह सही है कि फ्रांस से पाकिस्तान आधुनिकतम लड़ाकू विमान खरीद रहा है, जिससे भारत को खतरा होना स्वाभाविक है। साथ ही मैं यह भी जानना चाहूंगा कि 26 जनवरी 1980 को फ्रांस के राष्ट्रपति जब भारत आए थे, तो क्या उनसे इस सम्बन्ध में सरकार की ओर से चर्चा की गई थी और यदि चर्चा की गई थी, तो फ्रांस के राष्ट्रपति की क्या प्रक्रिया थी। उस सम्पूर्ण चर्चा का सम्पूर्ण ब्यौरा क्या है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : अब तक जो सूचनाएं हमें प्राप्त हुई हैं उनमें से नवीनतम यही है। यू० एन० आई० की एक रिपोर्ट, जो पश्चिमी राजनयिक सूत्रों से प्राप्त हुई और मास्को

में छपी, के अनुसार पाकिस्तान ने विभिन्न पश्चिमी देशों से 2,000 करोड़ रुपये के सैनिक साज-सामान खरीद रहा है। नई दिल्ली स्थित पाकिस्तानी दूतावास और इस्लामाबाद स्थित पाकिस्तानी विदेश कार्यालय ने इसे गलत बताया है और पाकिस्तानी प्रैस ने इसे भारत सरकार द्वारा, सोवियत रूस से सैनिक उपस्कर खरीदने के अपने अनुबन्ध को छुपाने के लिए, गढ़ी गई कहानी बताया है। हमें मालूम है कि पाकिस्तान अमेरिका व यूरोपियन देशों के विभिन्न निर्माताओं से परिष्कृत उपस्कर खरीदने की बात कर रहा है और यह रिपोर्ट भी गलत होने की संभावना नहीं है कि पाकिस्तान पश्चिमी शस्त्र बाजार से 2,000 करोड़ रुपये की खरीद-फरोख्त करना चाहता है। परन्तु हमें अभी तक शस्त्रों आदि की संख्या, आकार व प्रकार के बारे में कोई भी जानकारी नहीं है।

यह स्थिति है। हमें यह सूचना आगे चल कर मिल जाएगी। हम इसे यूं ही नहीं छोड़ देंगे।

श्री फूलचन्द वर्मा : अध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि पाकिस्तान के पास लड़ाकू पनडुब्बियों की संख्या जो है, वह भारत से अधिक है। इसके अलावा पाकिस्तान कुछ पश्चिमी देशों से आधुनिकतम लड़ाकू पनडुब्बियाँ खरीदने का सौदा कर रहा है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि ये जो पनडुब्बियां पाकिस्तान खरीदेगा, उनका उपयोग भारत के खिलाफ हो सकता है और इससे एशिया महाद्वीप की शान्ति को खतरा पैदा हो सकता है, ऐसी स्थिति में क्या भारत भी अपनी रक्षा-पंक्ति को मजबूत करने के लिए देश की सुरक्षा के लिए विदेशों से इस प्रकार के लड़ाकू हथियार, औजार, विमान और पनडुब्बियां खरीदने का विचार कर रहा है और यदि विचार किया है या इस बारे में कोई सौदा हुआ है, तो उसका सम्पूर्ण ब्यौरा क्या है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : भारत अपनी सुरक्षा के लिए क्या करता है, उसमें पाकिस्तान या किसी देश विशेष को लाने की आवश्यकता नहीं है। हमारी सुरक्षा की जो आवश्यकताएं हैं, वे हम जानते हैं और उनको पूरा करने के लिए तत्पर हैं। जहां तक पाकिस्तान का प्रश्न है, हम उनसे यह कहने की कोशिश कर रहे हैं कि हमसे उनको कोई खतरा नहीं है, इसलिए इतने बड़े पैमाने पर हथियार खरीदने के चक्कर में न पड़िये। पहले भी कोशिश की है और आगे भी कोशिश करेंगे। वे नहीं सुनते या नहीं मानते, तो यह लाचारी है। हमारे देश की जो सुरक्षा का सवाल है, वह हमारा काम है और उसके लिए हम तत्पर हैं।

श्री फूलचन्द वर्मा : मेरे प्रश्न का जवाब नहीं आया। मैंने मंत्री महोदय से यह स्पष्ट प्रश्न पूछा था कि भारत अपनी सुरक्षा के लिए किन-किन दूसरे देशों से आधुनिकतम हथियार खरीद रहा है।...**(व्यवधान)**...

अध्यक्ष महोदय : यह नहीं बताया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न अप्रासंगिक है। मैं इसकी अनुमति नहीं देता।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : आजकल के समय में विभिन्न देशों की सैनिक सूचनाएं

इकट्ठा करना ज्यादा मुश्किल काम नहीं है। मैं मंत्री महोदय से यह पूछना चाहूंगा कि क्या विभिन्न बड़ी ताकतों जिनके पास पाकिस्तान सहित विभिन्न देशों की सैनिक गतिविधियों को जानने के लिए उपग्रह व अन्य साधन हैं, से हमारी सरकार को सूचना देने वाले उन उपग्रहों के जरिये इस आशय की सूचना मिली है कि पाकिस्तान अणु बम बनाने की तैयारी में है और उसके लिए सुरंगे खोदी जा रहीं हैं जिनको उपग्रह ने भी देखा है ? जब हमारी सरकार पाकिस्तान से कई बार यह कह चुकी है कि हमारे देश से पाकिस्तान को आक्रमण का कोई खतरा नहीं है तो पाकिस्तान क्यों इस दिशा में आगे बढ़ रहा है। महोदय, यह सैनिक सूचना अब किसी देश से छिपी नहीं है। मैं माननीय मन्त्री से यह जानना चाहूंगा कि क्या भारत ने पाकिस्तान से यह प्रस्ताव किया है कि भारत और पाकिस्तान के बीच एक शान्ति समझौता होना चाहिए और यदि ऐसा है तो फिर ऐसी चीजें क्यों हो रही हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं कहूंगा कि दूसरे देशों की तैयारी के बारे में हमारे पास पर्याप्त सूचना है। मैं इससे आगे कुछ नहीं कहना चाहता।

श्री रतन सिंह राजदा : क्या मन्त्री महोदय इस तथ्य से अवगत हैं कि विशेषकर अफगानिस्तान में सोवियत सैनिक हस्तक्षेप के बाद से पाकिस्तानी जनता भारत से मित्रता को उत्सुक है। इसे दृष्टि में रखते हुए, क्या सरकार पाकिस्तान को इस बात के लिए राजी करने की दिशा में पहल करेगी कि पाकिस्तान पर हमला होने की स्थिति में भारत पाकिस्तान की रक्षा के लिए आयेगा, और इसलिये पाकिस्तान को पश्चिमी ताकतों की चाल में नहीं फंसना चाहिये।

हम जानते हैं कि पाकिस्तान और भारत के लोग एक दूसरे के प्रति मैत्री भाव रखना चाहते हैं, और एक दूसरे के शत्रु नहीं बने रहना चाहते। यही कारण है कि दोनों देशों के लोगों में परस्पर अत्याधिक सौहार्द भाव के कारण पाकिस्तान सरकार से हम यह आग्रह कर रहे हैं कि वह मैत्री की आवश्यकताओं की ओर ध्यान दें। युद्ध की आवश्यकता में विभोर नहीं। यही हम उनसे कहते आ रहे हैं। **(व्यवधान)** हम सैनिक संधियों में विश्वास नहीं करते। यही हमारा मूल सिद्धान्त हैं। इसीलिये किसी भी देश से किसी प्रकार की ऐसी संधि करना संभव नहीं है।

श्री रतन सिंह राजदा : मैं किसी संधि की चर्चा नहीं कर रहा हूं......

अध्यक्ष महोदय : श्री योगेन्द्र झा।

श्री योगेन्द्र झा : पाकिस्तान की इस अप्रजातांत्रिक सरकार द्वारा पाकिस्तान को बड़े पैमाने पर हथियारबंद करना सबसे पहले तो स्वयं उसी देश के निवासियों के विरुद्ध है। दूसरी बात यह है कि पूरे क्षेत्र, जिससे हम भी सम्बद्ध हैं, की स्थिरता में अस्थिरता उत्पन्न होने से अफगानिस्तान के लिए इससे कई समस्यायें उठ खड़ी हुई हैं, और इससे संबंधों में सामान्यता लाने में भी विलम्ब हो रहा है। अंततः इससे हमें आज, कल या परसों, कभी भी नुकसान पहुंचेगा। इस संदर्भ में मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या भारत सरकार इस सभा के माध्यम से विश्व को यह जता रही है कि जो भी देश इच्छा या अनिच्छा से पाकिस्तान को हथियार सप्लाई कर रहे हैं वे विश्व के इस भाग में अस्थिरता की स्थिति पैदा कर रहे हैं, और इसीलिए

किसी भी सरकार को ऐसा नहीं करना चाहिए और यह कि भारत सरकार इसे अमैत्रीपूर्ण कार्य समझेगी ? क्या मैं जान सकता हूं कि क्या हम पाकिस्तान से युद्ध न करने की संधि करने के लिए तैयार हैं, ताकि हम शांति से रह सकें ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : क्योंकि इसका तकनीकी दृष्टि से अर्थ है इसलिए मैं इसे अमैत्रीपूर्ण कार्य कहते हुए यह निवेदन करूंगा कि गत छः महीनों से हम सभी देशों को यही कुछ बताने का प्रयास कर रहे हैं। इसका कुछ प्रभाव पड़ा है, हमारे विचार से किसी सीमा तक हम सफल भी हुए हैं। जहां तक युद्ध न करने के बारे में संधि का संबंध है, यह सर्वविदित है कि वस्तुतः हमने इस दिशा में पहल की है और आजकल यही विचार किया जा रहा कि शिमला समझौता अपने आप में युद्ध न करने के बारे में ही संधि है।

भारतीय रेलों में दुर्घटनाओं को समाप्त करने के तरीके

*174. **श्री के० ए० राजन :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेंट्रल बोर्ड आफ रेलवे रिसर्च की 17वीं बैठक सम्बोधित करते हुए उन्होंने रेलवे के 'रिसर्च डिजाइन एण्ड स्टेन्डर्ड आरगेनाइजेशन (आर० डी० एस० ओ०)' से भारतीय रेलों में यांत्रिकी या तकनीकी दोष के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को समाप्त करने के तरीके खोज निकालने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या उसके बाद इस सम्बन्ध में आर०डी०एस०ओ० ने कोई प्रयास किया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी विवरण क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) रेलपथ संरचना, वाहनों तथा सिगनल और दूर संचार स्थिर के अभिकल्पों और विशिष्टियों में सुधार करना अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन की अनुसंधान और विकास सम्बन्धी एक सतत प्रक्रिया है।

श्री के० ए० राजन : केन्द्रीय रेल अनुसंधान बोर्ड की सत्रहवीं बैठक को सम्बोधित करते हुए केन्द्रीय मन्त्री ने रेलवे अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन से आग्रह किया था कि वह यांत्रिक या तकनीकी खराबियों के कारण भारतीय रेलवे में होने वाली दुर्घटनाओं को दूर करने के उपाय और साधन ढूंढ़ निकालें। उन्होंने विदेश से उपकरणों के आयात को न्यूनतम करने की आवश्यकता पर भी बल दिया था

उपर्युक्त वक्तव्य को देखते हुए मै माननीय मंत्री से यह जानना चाहूंगा; (क) वे कौन से कार्य हैं जो अनुसंधान, डिजायन तथा मानक संगठन को सौंपे गये हैं ? (ख) क्या अनुसंधान डिजायन तथा मानक संगठन ने संभावित दुर्घटनाओं से बचने के लिए कोई नई ब्रेक प्रणाली विकसित करने की दिशा में कोई अनुसंधान कार्य किया है ?

श्री मल्लिकार्जुन : यह सच है कि 31 मार्च, 1980 को अनुसंधान डिज़ाइन तथा मानक संगठन अधिकारियों के साथ माननीय मंत्री की बैठक हुई थी। उस बैठक में मंत्री महोदय ने

उनसे बार-बार होने वाली दुर्घटनाओं से बचने के लिए कोई यंत्र प्रणाली विकसित करने के लिए कहा था।

माननीय सदस्य ने यह जानना चाहा है कि क्या अनुसंधान, डिजाइन तथा मानक संगठन ने कोई ब्रेक प्रणाली विकसित की है। यह सच है कि सभी रेलगाड़ियों की ब्रेक शक्ति बढ़ाने के लिए एक वायु ब्रेक प्रणाली विकसित की गई है।

इसके अतिरिक्त ब्रेक प्रणली में सुधार किए गए हैं। जिससे 'टेअर वेट' (खाली गाड़ी) के मामले में 80 से 120 प्रतिशत तक सुधार हो सकेगा। इसके अलावा अनुसंधान, डिजायन तथा मानक संगठन अनेक प्रकार के अनुसंधान कार्य करता है। उदाहरणार्थ सिग्नल देने और दूर संचार को ही लीजिए, उन्होंने रेल फाटक पर बैरियरों को स्वचालित यंत्र से उठाने या गिराने की प्रणाली विकसित की है। उन्होंने एक ऐसा निगरानी नियंत्रण यंत्र विकसित किया है है जो रेलगाड़ी के चलते ही किसी कारण से या चालक के अक्षम हो जाने पर या उसे अचानक दिल का दौरा पड़ जाने पर संक्रिय हो जाता है, और इससे गाड़ी स्वत: रुक जाएगी।

श्री के० ए० राजन : मैं माननीय मन्त्री से ही खास तौर से जानना चाहता हूं कि क्या श्री आर० फर्नांडीज ने डिजाइन तथा मानक संगठन को 1966 में पेटेंट करायी गई हाइड्रो-न्यूमैटिक' नामक ब्रेक प्रणाली प्रस्तुत की थी ? क्या रेलवे को उसके रेखाचित्र तथा अन्य ब्यौरे प्राप्त हुए हैं। यदि हां, तो उस चीज विशेष पर क्या कार्रवाई की गई है ?

श्री मल्लिकार्जुन : इस समय मुझे इसके बारे में कोई जानकारी नहीं है। किन्तु चूंकि माननीय सदस्य की यह चाहत है, इसलिए मैं अनुसंधान, डिजाइन तथा मानक संगठन से यह जानकारी मांगूंगा कि क्या उनका इस देश के नागरिक श्री फर्नांडीज़ द्वारा विकसित इस प्रणाली की सरकारी तौर से जानकारी है या नहीं।

रेलगाड़ियों में लूट और डकैती की घटनाओं को रोकने के लिए अतिरिक्त पुलिस सहायता

***175. श्री छीतूभाई गामित** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलगाड़ियों में होने वाली लूट और डकैती आदि की घटनाओं को देखते हुए हुए केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों से विशेषकर रात्रि के लिए, अतिरिक्त पुलिस सहायता की मांग की है जिससे भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो; और

(ख) यदि हां, तो रेल रात्रियों की सुरक्षा के लिए सरकार ने क्या ठोस कार्यवाही की है ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) और (ख) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) जी हां।

(ख) पुलिस व्यवस्था राज्य का विषय होने के कारण यात्रियों और उनके सामान की संरक्षा करना सरकारी रेलवे पुलिस की जिम्मेदारी है, जो राज्य सरकारों के अधीन काम करती है। इस सम्बन्ध में वे निम्नलिखित निवारक उपाय कर रहे हैं :—

1. रात्रि में संबंधित राज्य सरकार की सरकारी रेलवे पुलिस के सशस्त्र गार्डों द्वारा महत्वपूर्ण गाड़ियों की मार्ग में रक्षा।
2. स्टेशन प्लेटफार्मों, प्रतीक्षालयों में गश्त लगाना।
3. अपराधियों और दुराचारियों पर निगरानी रखना।
4. पर्यवेक्षण अधिकारियों द्वारा रात्रि में चलने वाली गाड़ियों की जांच।
5. भेद्य स्टेशनों पर सशस्त्र टुकड़ी तैनात करना।
6. इन अपराधों के लिए जिम्मेदार गिरोहों को पकड़ने के लिए राज्य सरकारों को खुफिया पुलिस के विशेष दस्तों द्वारा महत्वपूर्ण मामलों की जाँच पड़ताल।

इसके अलावा, रेलें अपनी ओर से निम्नलिखित कार्रवाई भी करती हैं :—

(1) रेलें सभी स्तरों पर राज्य पुलिस प्राधिकारियों से निकट सम्पर्क रखती हैं।

(2) 22.00 और 6.00 बजे के बीच सवारी डिब्बों के गलियारेदार दरवाजे बन्द कर दिये जाते हैं।

(3) चल टिकट परीक्षकों/परिवारों/कंडक्टरों को अनुदेश हैं कि वे आरक्षित डिब्बों में अनधिकृत व्यक्तियों का प्रवेश रोकने में सतर्क रहें।

(4) जब कभी किसी क्षेत्र विशेष में अपराध अधिक होने लगते हैं, तो रेल यात्रियों की बेहतर सुरक्षा के लिए राज्य सरकार का ध्यान उस ओर दिलाया जाता है और जब कभी आवश्यकता होती है, उन्हें अपेक्षित सहायता दी जाती है। सभी भारतीय रेलों के भेद्य खंडों पर प्रभावित गाड़ियों की मार्ग में रक्षा के लिए सरकारी रेलवे पुलिस की सहायता के लिए रेल सुरक्षा बल के 2,000 से अधिक सशस्त्र कर्मियों को तैनात किया गया है।

(5) जब कभी रात्रि में खतरे की जंजीर खींची जाती है, तो इस स्थिति में अपराध की संभावना से यात्रियों को सचेत करने तथा सशस्त्र पुलिस रक्षकों के साथ जल्दी से संचार सम्पर्क स्थापित करने के उद्देश्य से इंजन की दो तेज तथा एक लम्बी सीटी बजाने के लिए एक मानक अलार्म चैन लगाने के आदेश जारी किये गए हैं। इस मानक कोड की जानकारी सभी पुलिस प्राधिकारियों को दे दी गयी है, ताकि ऐसा अलार्म बजने पर मार्गरक्षी पुलिस कई हिस्सों में बंट जाए और भागने वाले अपराधियों को पकड़ने के लिए गाड़ी के दोनों ओर उतर सकें।

(6) मार्गरक्षी पुलिस को गाड़ी के मध्य में स्थान प्रदान किया गया है।

(7) गाड़ी के रुकने पर दोनों ओर बेहतर रोशनी की व्यवस्था करने के उद्देश्य से एक ऐसे विशेष लैम्प का परीक्षण किया जा रहा है जो लगभग 200 गज के क्षेत्र में गतिविधि वाले स्थान को देखने के लिए पर्याप्त रोशनी प्रदान करेगा।

(8) गाड़ियों में अपराधों से संबंधित कठिनाइयों से निपटने के लिए रेलवे की ओर से उपायों को सुदृढ़ करने के लिए रेलवे बोर्ड में उप महानिरीक्षक/मुख्य सुरक्षा अधिकारी (डाका-निरोध) के पद का सृजन किया जा रहा है।

श्री छीतूभाई गामित : देश में सफर करने वाले पैसेंजर्ज के साथ चोरी डकैती की घटनाएं घटित होती रहती हैं जो कि अखबारों में पढ़ने को मिलती रहती हैं। रेल मंत्रालय की ओर से पैसेंजर्ज की सुरक्षा के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं यह जानकारी लेने के लिए मैंने यह प्रश्न पूछा था। मंत्री महोदय ने इसका विवरण भी दिया है। मैं जानना चाहता हूं कि देश के किन-किन भागों में और कौन-सी रेलों पर ज्यादा संख्या में ये चोरी डकैती की घटनाएं होती हैं और उनका क्या कारण है और उनको रोकने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : सामान्य कानून और व्यवस्था की जो स्थिति है वह रेलवे में भी दिखाई दे रही है। जैसाकि वक्तव्य में उल्लेख किया जा चुका है। सरकार की रेलवे पुलिस ने अनेक उपाय किए हैं। वे इस प्रकार हैं :

1. सम्बन्धित राज्य सरकारों की सरकारी रेलवे पुलिस के सशस्त्र गार्डों द्वारा रात्रि में महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के रक्षार्थ साथ जाना।
2. स्टेशन प्लेटफार्मों/प्रतीक्षा कक्षों में गश्त लगाया जाना।
3. अपराधियों और दुस्चरित्र लोगों की निगरानी रखना।
4. पर्यवेक्षण अधिकारियों द्वारा रात्रि गाड़ियों की जांच किया जाना।
5. असुरक्षित स्टेशनों पर सशस्त्र टुकड़ी तैनात करना।
6. इन अपराधों के लिए जिम्मेदार गिरोहों को पकड़ने के लिए महत्वपूर्ण मामलों की राज्य सरकार के सी० आई० डी० खुफिया पुलिस विभाग के विशेष दस्ते द्वारा जाँच-पड़ताल किया जाना।

इसके साथ ही रेलवे ने निम्नलिखित कार्यवाई भी की हैं :

1. रेलवे राज्य पुलिस प्राधिकारियों से सभी स्तरों पर निकट सम्पर्क बनाए रखते है।
2. गाड़ियों के बीच के दरवाजे रात्रि 10.00 बजे से प्रातः 6.00 बजे तक बन्द रखे जाते हैं।
3. रेल टिकट निरीक्षकों/परिचारकों/कंडक्टरों को अनुदेश दिए गए हैं कि वे सदा चौकस रहें ताकि आरक्षित डिब्बों में अप्राधिकृत व्यक्ति प्रवेश न कर पाएं।
4. जब भी कभी किसी क्षेत्र विशेष में अपराधों की बाढ़ सी आ जाती है तो, उस क्षेत्र से संबंधित राज्य सरकार का ध्यान रेल यात्रियों की बेहतर सुरक्षा के लिए आकर्षित किया जाता है और यथापेक्षा आवश्यक सहायता भी की जाती है..."

अध्यक्ष महोदय : प्रश्नकाल समाप्त हुआ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

चण्डीगढ़-लुधियाना रेल सम्पर्क

*167. **श्री नारायण चन्द पराशर** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चण्ड़ीगढ़ को एक सीधी रेल लाइन द्वारा लुधियाना से जोड़ने की परियोजना का सर्वेक्षण कर लिया गया है और उसे मंजूरी दे दी गई है;

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण के निष्कर्ष क्या हैं और परियोजना की अनुमानित लागत क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) से (ग) जगाधरी-चंडीगढ़-लुधियाना रेल सम्पर्क के लिए 1971-73 के दौरान अंतिम स्थान निर्धारण (इंजीनियरी) सर्वेक्षण किया गया था जिससे यह मालूम पड़ा कि चंडीगढ़-लुधियाना खंड (बड़ी लाइन, 95 कि० मी०) पर 19.75 करोड़ रुपये (1971-72 के मूल्य स्तर पर) की लागत आयेगी और यह वित्तीय दृष्टि से अर्थक्षम नहीं होगा। सीमित वित्तीय संसाधनों को देखते हुए, जो वर्तमान योजनाओं को आगे बढ़ाने के लिए भी पर्याप्त नहीं है, इस रेल सम्पर्क का निर्माण प्रारंभ करना अभी तक संभव नहीं हुआ है। लेकिन, नयी रेल लाइनों के निर्माण से संबंधित नीति का संपूर्ण मामला राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति को सौंप दिया गया है और उनकी रिपोर्ट योजना आयोग को हाल ही में प्राप्त हुई है। इस समिति की स्वीकृति सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए इस प्रस्तावित रेल सम्पर्क पर समुचित विचार किया जायेगा।

त्रिपुरा में आवश्यक वस्तुओं के लिए माल-डिब्बे

*169. **श्री अजय विश्वास** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि माल-डिब्बों की कमी के कारण आवश्यक वस्तुएं त्रिपुरा नहीं पहुंच रही है;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ग) गत पांच महीनों के दौरान (माहवार) कितने माल-डिब्बों द्वारा त्रिपुरा को आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई की गई ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) पण्य	जनवरी '80	फरवरी '80	मार्च '80	अप्रैल '80	मई '80	जोड़
खाद्यान्न	425	599	441	549	929	2936
नमक	34	127	117	51	36	365
चीनी	13	35	45	58	38	189
सीमेंट	49	46	82	264	75	516
दालें	10	23	27	3	4	67
खाद्य तेल	9	9	20	8	27	73
इस्पात	12	33	41	31	32	149
जोड़ :	552	865	773	964	1141	4295

विद्युत प्रजनन संयंत्रों को कोयला

*170. **श्री के० मालन्ना :** क्या रेल मंत्री निम्नलिखित जानकारी दर्शाने वाला विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विद्युत प्रजनन संयंत्रों को कोयला सप्लाई करने और देश में सूखा ग्रस्त क्षेत्रों को पेय जल की सप्लाई करने की चुनौती का सामना करने हेतु गत छः महीनों के दौरान उनके मंत्रालय ने कोई प्रयास किया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

ताप बिजली घरों को कोयले का संचलन

निम्नलिखित तुलनात्मक आंकड़ों से यह पता चलेगा कि पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की तुलना में विगत छः महीनों के दौरान ताप बिजली घरों को कोयले के संचलन में महत्त्वपूर्ण वृद्धि हुई है :

महीना	बिजली घरों के लिए लादे गए कोयले के वैगनों की दैनिक औसत संख्या	
	1980	1979
जनवरी	2913	2679
फरवरी	3323	2600
मार्च	3287	2807
अप्रैल	3299	2775
मई	3189*	2715
जून (10 जून तक)	3233*	2806

*(लगभग)

देश के सूखा-पीड़ित क्षेत्रों के लिए पीने के पानी की सप्लाई

रेलों ने राज्य सरकारों के अनुरोध पर सूखा-पीड़ित क्षेत्रों में पीने का पानी मुफ्त सप्लाई करने के लिए प्रबंध किये थे ।

कोचीन शिपयार्ड में उत्पादन का बन्द होना

*176. **श्री के० कुन्हम्बु**
श्री सत्यगोपाल मिश्र : क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोचीन शिपयार्ड में क्रयादेशों के अभाव में उत्पादन बन्द हो जायेगा; और

(ख) यदि हां, तो इस स्थिति से बचने लिए सरकार क्या उपाय कर रही है ?

नौवहन और परिवहन तथा पर्यटन और नागरविमानन मंत्री (श्री अनन्त प्रसाद शर्मा) : (क) और (ख) शिपयार्ड को अब तक 75,000 डी. डब्ल्यू. टी. वाले 3 जहाजों के पक्के आर्डर मिले हैं। आशा है कि इन जहाजों में से अन्तिम जहाज दिसम्बर 1981 में जलावतरित कर दिया जाएगा। शिपयार्ड 75,000 डी डब्ल्यू. टी. वाले जहाजों के और भी आर्डर प्राप्त करने की कोशिश कर रहा है। अगर यह संभव नहीं हो सका तब कोचीन शिपयार्ड 35,000 डी. डब्ल्यू. टी. वाले जहाजों के निर्माण की ओर ध्यान देगा जिनके लिए शायद आर्डर मिल जांय। इस बात की कोशिशकी जा रही है कि शिपयार्ड की निर्माण क्षमता बेकार नहीं पड़ी रहे।

प्रबंध में श्रमिकों के भाग लेने संबंधी कानून

*177. **श्री अर्जुन सेठी**
श्री के० प्रधानी : क्या **श्रम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार श्रमिकों को प्रबन्ध में मांग लेने की अनुमति देने के लिए कोई कानून लाने का है;

(ख) क्या इस संबंध में राज्य सरकारों के भी विचार मांगे गए हैं; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) और (ख) प्रबन्ध से श्रमिकों की सहभागिता के समूचे प्रश्न पर, जो 21-सदस्यीय समिति की रिपोर्ट से उत्पन्नहुआ है, जुलाई, 1980 में होने वाले राज्य श्रम मंत्रियों के सम्मेलन में विचार-विमर्श करने का विचार है। उक्त सम्मेलन और उसके बाद बुलाये जाने वाले सम्मेलन की सिफारिशों को मद्देनजर रखते हुए विधान बनाने के प्रश्न पर विचार किया जाएगा।

तटीय नौवहन

*178. **श्री चित्त बसु** : क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार तटीय नौवहन को बढ़ावा देने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रयोजन के लिए एक सरकारी निगम की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन तथा पर्यटन और नागर विमानन मंत्री (श्री अनन्त प्रसाद शर्मा) : (क) जी, हां।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं होता।

कृष्णनगर-लालगोला लाइन का दोहरा किया जाना

*179. **श्री रेणुपद दास**
श्री जायनल अबेदिन } : क्या रेल मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार कृष्णनगर तथा लालगोला के बीच दोहरी लाइन बिछाने तथा उसके विद्युतीकरण पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो कब तक; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस खंड में मौजूदा क्षमता यातायात की वर्तमान आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त समझी गयी है।

कोयले की कमी के कारण रद्द की गई रेलगाड़ियां

*180. **श्री पीयूष तिरकी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत छः महीनों के दौरान कोयले की पर्याप्त सप्लाई न होने की वजह से कितनी रेल गाड़ियां रद्द हुई हैं;

(ख) क्या यह सच है कि कोयले की कम सप्लाई के कारण रेलवे की कार्यकुशलता भी प्रभावित हुई है; और

(ग) रेलवे की कोयले की आवश्यकता पूरी करने के लिए सरकार ने क्या उपाय किए हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) दिसम्बर, 1979 से मार्च, 1980 के दौरान कोयले की कमी के कारण रद्द की गयी गाड़ियों की न्यूनतम और अधिकतम संख्या नीचे दी गई है :

महीना	न्यूनतम संख्या	अधिकतम संख्या
दिसम्बर, 1979	162.5 जोड़ी	262.2 जोड़ी
जनवरी, 1980	120 ,,	149.2 ,,
फरवरी, 1980	117 ,,	120 ,,
मार्च, 1980	कोई नहीं	88 ,,

अप्रैल और मई, 1980 के दौरान कोयले की कमी के कारण सवारी गाड़ियां कोई अधिक संख्या में रद्द नहीं की गयी सिवाय दक्षिण रेलवे पर कुछ गाड़ियों में बाधा आने के, जो कोयले के

शीघ्र संचलन के कारण 2-3 दिन के अल्प समय के लिए रद्द कर दी गयी थीं।

(ख) जी नहीं।

(ग) उद्योगों तथा रेलों की मिली-जुली आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए स्टीम कोक के संचालन में तेजी लाने के लिए कोयला उत्पादक प्राधिकारियों और ऊर्जा मंत्रालय के साथ निकट सम्पर्क रखा जा रहा है।

कलकत्ता-मालदा-गौर एक्सप्रेस का दिन में चलना

*181. **श्री आनन्द पाठक :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार नई आरम्भ की गई त्रि-साप्ताहिक कलकत्ता-मालदा-गौर एक्सप्रेस को रात की बजाए दिन में चलाने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो कब से; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

घरेलू नौकरों के लिए विधान

*182. **श्री मूलचन्द्र डागा :** क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि आज भी कई घरेलू नौकरों और नाबालिग बच्चों का शोषण किया जा रहा है तथा उनके साथ मानवीय व्यवहार नहीं किया जाता;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का कोई विधान लाने का प्रस्ताव है जिससे उन्हें शोषण, दमन और अत्याचारों से बचाया जा सके; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) से (ग) सरकार ने बाल श्रमिकों की समस्याओं की जांच करने के लिए श्री एम० एस० गुरुपदस्वामी की अध्यक्षता में एक समिति गठित की। इस समिति ने असंगठित क्षेत्र में बाल-श्रमिकों और घरेलू नौकरों के रूप में काम करने वाले बालकों की समस्याओं का ध्यान रखा। समिति का यह विचार है कि हालांकि बाल-श्रमिकों की संख्या अधिक है, लेकिन उन्हें वे अधिकार और है सियत नहीं दी गई है, जोकि घरेलू नौकरों को मिलनी चाहिए। इस समिति ने कुछ सिफारिशें की हैं, जो अब हाल ही में नियुक्त उच्चाधिकार प्राप्त समिति के विचाराधीन हैं। गुरुपदस्वामी समिति की रिपोर्ट की सिफारिश की उच्चाधिकार प्राप्त समिति द्वारा जांच करने के पश्चात् ही बाल श्रमिकों को शोषण से बचाने के लिए कानून बनाने की वांछनीयता और आवश्यकता पर विचार किया जाएगा।

बीकानेर शहर के बीच में से होकर गाड़ियों का चलना

1233. **श्री मनफूल चौधरी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गाड़ियों के बीकानेर शहर के बीच में से होकर चलने के कारण रेल फाटक घंटों

तक बन्द रहते हैं जिससे यातायात ठप्प हो जाता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस कठिनाई को दूर करने के किन्हीं उपायों पर विचार कर रही है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संवंधी ब्योरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं। समपार किसी एक समय में सड़क यातायात के लिए 10 मिनट से अधिक समय के लिए बन्द नहीं रखे जाते।

(ख) और (ग) तथापि यातायात को निर्वाचन रूप से चालू रखने के उद्देश्य से यह प्रस्ताव किया गया था कि अस्पताल रोड और चौखुटी गजनेर रोड पर समपारों के बदले दो ऊपरी सड़क पुलों का निर्माण किया जाये। राज्य सरकार ने इस सम्वन्ध में। 1976 में सूचना दी थी कि वह ऊपरी सड़क पुलों के निर्माण के पक्ष में नहीं है। इसके अलावा उन्होंने सुझाव दिया कि वर्तमान रेलवे लाइन को बीकानेर सिटी से दूर हटाकर वाईपास लाइन का निर्माण किया जाये। निम्नलिखित कारणों से रेल प्रशासन द्वारा प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया गया :—

(1) राज्य सरकार द्वारा सुझाये गये बीकानेर रेलवे स्टेशन के स्थान का अर्थ यह है कि भारी लागत पर रेलपथ का संरक्षण किया जायेगा और इससे दिल्ली और जोधपुर के बीच 20 कि० मी० की दूरी वढ़ जायेगी।

(2) जोधपुर से दिल्ली और विलोमतः यात्रा करने वाले सभी यात्रियों को 20 कि० मी० के अतिरिक्त किराये का भुगतान करना पड़ेगा।

(3) यदि नया स्टेशन शहर से दूर स्थापित किया जाता है, तो बीकानेर में रहने वाले लोगों को स्टेशन से आने-जाने के अनावश्यक अतिरिक्त सड़क प्रभारों का भुगतान करना पड़ेगा जिसका उनके द्वारा विरोध होगा।

राज्य सरकार से कहा गया है कि यदि वे रेलवे स्टेशन को शहर से दूर स्थानांतरित करने की आवश्यकता अब भी महसूस करते हैं तो उसकी तलाश उन्हें वहन करनी होगी। तदानुसार नयी बाईपास लाइन के लिए सर्वेक्षण करने के लिए 4.77 लाख रुपये का अनुमान उन्हें अप्रैल 1978 में भेजा गया था, परन्तु उसके लिए अभी तक उनकी स्वीकृति प्रदान नहीं हुई है।

राष्ट्रीय परिवहन नीति के बारे में पाण्डे समिति

1234. **प्रो० मधु दण्डवते :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय परिवहन नीति के सम्बन्ध में 'पाण्डे समिति, कब नियुक्त की गई थी;

(ख) इसने सरकार को अपना प्रतिवेदन कब प्रस्तुत किया;

(ग) क्या समिति ने आप्टा से मंगलौर तक एक वड़ी लाइन विछाने की सिफारिश की है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस सिफारिश को क्रियान्वित करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) योजना आयोग द्वारा 26 अप्रैल, 1978 को।

(ख) 8 मई 1980 को योजना आयोग को।

(ग) जी हां।

(घ) आप्टा से रोहा तक की लाइन के निर्माण का काम प्रगति पर है। इस लाइन को दस गांव तक बढ़ाने के लिए योजना आयोग का अनुमोदन माँगा गया है।

रायगन्ज-बलूरघाट रेल सप्लाई

1235. **श्री सुबोध सेन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि पश्चिम बंगाल में रायगंज या बलूरघाट के बीच कोई रेल सम्पर्क नहीं है; और

(ख) यदि हाँ, तो कार्य कब आरम्भ होगा और तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हाँ।

(ख) हाल में ही रायगंज और बलूरघाट के बीच प्रस्तावित रेल सम्पर्क के लिए कोई जांच-पड़ताल नहीं की गई है। लेकिन, बलूरघाट तक रेल संचार के विस्तार के सम्बन्ध में व्यावहारिकता की जांच करने के लिए, 1972-73 में गजोल के रास्ते एकलाखी बलूरघाट रेल संपर्क के लिए यातायात सर्वेक्षण किया गया था। उस सर्वेक्षण से पता चला था कि यह परियोजना अत्यधिक अलाभप्रद है। सीमित वित्तीय साधनों को देखते हुए, जोकि पहले से शुरू की गयी योजनाओं की प्रगति के लिए भी प्राप्त नहीं है, फिलहाल रायगंज-बालूरघाट रेल संपर्क पर निर्माण कार्य शुरू करना संभव नहीं है।

डिविजनल पर्सोनल अधिकारी का पद

1236. **श्री एस० एम० कृष्ण** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे के उन डिविजनों के नाम क्या है जिनमें डिविजनल पर्सोनल अधिकारी के पद का दर्जा बढ़ाकर सीनियर डिविजनल पर्सोनल अधिकारी कर दिया गया है तथा उन पदों को किस प्रकार भरा गया है;

(ख) क्या कुछ डिविजनों में वर्तमान पदाधिकारी कार्य कर रहे हैं यद्यपि इनमें से कुछ को संघ लोक सेवा आयोग द्वारा पदोन्नति के लिए चुना नहीं गया है;

(ग) क्या यह उनमें स्थान पर नियुक्त किये जाने वाले चुने गये अधिकारियों के उपलब्ध न होने के कारण है अथवा इसके कुछ अन्य कारण हैं और यदि अन्य कारण हैं तो वे क्या हैं; और

(घ) उनके स्थान पर चुने हुए अधिकारी नियुक्त करने में कितना समय लगेगा ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) उत्तर रेलवे के मुरादाबाद, फिरोजपुर, बीकानेर और जोधपुर मंडलों के मंडल कार्मिक अधिकारी के पदों की हाल में वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारियों के रूप में दर्जा बढ़ाया गया है। फिरोजपुर के वरिष्ठ मण्डल कार्मिक अधिकारी के पद को भारतीय रेल कार्मिक सेवा के चुने गये कनिष्ठ प्रशासडिक ग्रेड के एक अधिकारी द्वारा भरा गया है, शेष पदों को भारतीय रेल कार्मिक सेवा के चुनागये कनिष्ठ प्रशासी ग्रेड के अधिकारियों द्वारा शीघ्र ही भारतीय रेल कार्मिक सेवा का विकल्प देने वाले कर्मचारियों की

सूची को अन्तिम रुप दिये जाने पर भरा जायेगा। यह सूची अभी भारतीय रेल कार्मिक सेवा के प्रारम्भिक गठनात्मक स्तर पर संकलाधीन है।

रेल सेवा सुविधा प्राप्त ग्राम

1237. **श्री बालासाहिब विखे पाटिल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ग्रामीण क्षेत्रों की आवश्यकताएं पूरी करने के उद्देश्य से दूरस्थ ग्रामों को रेल सेवा से जोड़ने के लिये 1980-81 में नई रेल लाइनें बिछाने सम्बन्धी कार्यक्रम हैं;

(ख) उस पर कितनी धनराशि खर्च होने की सम्भावना है; और

(ग) प्रस्तावित नई रेल लाइनों को कब तक यातायात के लिये खोले जाने की सम्भावना है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) 1980-81 में (31-3-80 से पहले अनुमोदित), 26 नई रेल परियोजनाएं, जिनकी कुल लम्बाई 1800 कि० मी० है, प्रगति पर हैं। ये सारे भारत में फैली हैं। इन परियोजनाओं को 1980-81 से आगे एक-एक करके उत्तरोत्तर पूरा किया जायेगा।

इन सभी परियोजनाओं पर लगभग 441 करोड़ रुपये लागत आने का अनुमान है और इन पर 31-3-1980 तक 150 करोड़ रुपये खर्च किये जा चुके हैं। 1980-81 के दौरान इसके लिए 45 करोड़ रुपये की व्यवस्था करने आ प्रस्ताव है।

1980-81 के बजट में 285 कि० मी० लम्बी दूरी की 4 नयी लाइन परियोजनायें शामिल की गयी हैं जिनकी लागत लगभग 60 करोड़ रुपये है। जब इन परियोजनाओं पर जोर के साथ काम किया जायेगा, तो ये परियोजनाएं भी 1981-82 के बाद लगभग 5 से 6 वर्षों के अन्दर पूरी कर ली जायेंगी।

सिगनल तथा दूर-संचार कर्मचारी

1238. **श्री रामावतार शास्त्री** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे के कटियार डिवीजन में सिगनल तथा दूर-संचार कर्मचारियों की कुल संख्या कितनी है;

(ख) उनमें से कितने व्यक्तियों को क्वार्टर आवंटित किये गये हैं;

(ग) क्या सिगनल तथा दूर-संचार विभाग के सभी आवश्यक कर्मचारियों को रेलवे क्वार्टर आवंटित किये गये हैं; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं और सरकार का इस बारे में क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) सूचना एकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

दक्षिण रेलवे द्वारा पूंजी निवेश

1239. **श्री ए० नीला लोहिथादसन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम रेलवे ने केरल राज्य सड़क परिवहन निगम में पूंजी योगदान के रूप में 6 करोड़ रुपये से अधिक का निवेश किया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त निगम को वर्ष 1978 तथा 1980 में कितना घाटा हुआ; और

(ग) क्या केरल राज्य सड़क परिवहन निगम के प्रवन्ध में दक्षिण रेलवे का प्रतिनिधित्व है?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) (क) जी हां।

(ख) 1978-79 : 3.71 करोड़ रुपये
1979-80 : 13.11 करोड़ रुपये

(ग) जी हां।

मद्रास पत्तन न्यास की आधुनिकीकरण योजना

1240. **श्री डी० एस० ए० शिवप्रकाशम :** क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास पत्तन न्यास ने सरकार को कोई आधुनिकीकरण योजना प्रस्तुत की है;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(ग) उस पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) (i) कंटेनर टर्मिनल की व्यवस्था।
(ii) जवाहर डाक का विस्तार।

(ग) गुणावगुण के आधार पर इन सुझावों पर निर्णय लिया जाएगा।

सांगली-मिरज शाखा लाइन

1241. **श्री आर० के० महालगी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने पुराने माधवनगर स्टेशन को नए सांगली स्टेशन से जोड़ कर उसे मुख्य लाइन पर लाने और सांगली-मिरज शाखा लाइन को फिर से चालू करने की मन्जूरी दे दी है;

(ख) यदि हां, तो अब तक इसमें क्या प्रगति हुई है और उसके लिये कितनी धनराशि दी गई है; और

(ग) उक्त योजना के कब तक पूरा होने की सम्भावना है?

रेल मंत्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) नान्द्रे और न्यू सांगली के बीच कार्ड लाइन की व्यवस्था करके पुराने माधव नगर को मुख्य लाइन पर लाने तथा मिरज-सांगली रेल सम्पर्क के पुन: स्थापन के काम 1980-81 के अंतरिम रेलवे वजट में शामिल कर लिये गये हैं जिनके लिए शुरू में एक-एक लाख रुपये के परिव्यय की व्यवस्था की गई है। नियमित बजट पास हो जाने के बाद आगे और कार्रवाई की जायेगी।

ग्वालियर से जारी किए गए टिकटों की संख्या

1242. **श्री एन० के० शेजवल्कर :** क्या **रेल मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि ग्वालियर

से बम्बई के लिए और ग्वालियर से खंडवा, मनमाड, नासिक और इटारसी तथा बम्बई वी० टी० के बीच महत्वपूर्ण स्टेशनों के लिए जारी किए गए टिकटों का दैनिक औसत क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : ग्वालियर से महत्वपूर्ण स्टेशनों को जारी किये गये सभी दर्जे के टिकटों की कुल दैनिक औसत संख्या नीचे दी गई है :—

स्टेशन को	टिकटों की संख्या
बम्बई वी० टी०	28
दादर	11
कल्याण	9
नासिक रोड	2
मनमाड	4
जलगांव	2
भुसावल	3
खंडवा	3

कालका-हावड़ा डाक गाड़ी 480 कि० मी० से कम यात्रा करने वाले यात्री

1243. **श्री चंद्रपाल शैलानी** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अप/2 डाउन कालका-हावड़ा डाक गाड़ी में ऐसे यात्रियों को इसमें यात्रा करने की अनुमति नहीं है जो दिल्ली और हावड़ा के बीच 480 कि० मी० से कम दूरी तक सफर करना चाहते हैं जबकि यह प्रतिबन्ध दिल्ली और कालका के बीच यात्रा करने वाले यात्रियों पर लागू नहीं होता;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस प्रतिबन्ध को समाप्त करने का है और यदि हां तो कब तक ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्किार्जुन) : (क) लम्बी दूरी के यात्रियों को असुविधा से बचाने के लिए रेल प्रशासनों द्वारा गाड़ियों के उपयोग को ध्यान में रखते हुए मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में यात्रा करने पर प्रतिबन्ध लगाया जाता है। अप/2 डाउन कालका-हावड़ा मेल पूर्णतया आरक्षित गाड़ी है और लम्बी दूरी के यात्रियों की ओर से इसकी भारी मांग है। अत: कम दूरी के यात्रियों के लिए प्रतिबन्ध लगा दिया गया है। दिल्ली और हावड़ा के बीच इस गाड़ी से यात्रा करने की दूरी सम्बन्धी पाबन्दी दूसरे दर्जे के लिए 480 कि० मी० और पहले दर्जे के लिए 160 कि० मी० है। मध्यवर्ती स्टेशनों को पहले आओ पहले पाओ के आधार पर दिये गये आरक्षित कोटे को छोड़कर इस दूरी से कम यात्रा करने के इच्छुक यात्रियों को इस गाड़ी से यात्रा करने की अनुमति नहीं है।

(ख) इसके निम्नलिखित कारण हैं :—

(1) दिल्ली और कालका के बीच वास्तविक दूरी केवल 268 कि० मी० है, अत: वहां दूरी प्रतिबन्ध लागू करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

(2) दिल्ली और कालका के बीच गाड़ी पूर्णतया आरक्षित नहीं है।

(3) दिल्ली-कालका खण्ड पर एक यात्री गाड़ी के अतिरिक्त यही एकमात्र मेल/एक्सप्रेस गाड़ी है।

(ग) जी नहीं।

पाकिस्तान में साधुबेला जाने के लिए सुविधायें

1299. **श्री भगवान देव :** क्या विदेश मंत्री सिंधियों के लिए पाकिस्तान में धार्मिक स्थानों की यात्रा के लिए प्रबन्ध के बारे में 27 मार्च, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1888 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बीच पाकिस्तान सरकार उन धार्मिक स्थानों (शाइन्स) को सहमत सूची में सम्मिलित करने के लिए सहमत हो गई है।

(ख) यदि हां, तो तीर्थयात्रियों को साधुबेला तथा अन्य धार्मिक स्थानों पर जाने के लिए सुविधाएं कब तक उपलब्ध करा दी जायेगी; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या इस बारे में शीघ्र ही अपनी स्वीकृति भेजने के लिए पाकिस्तान सरकार को फिर लिखा गया है ?

विदेश मंत्री : (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) अभी तक नहीं।

(ख) चूंकि इस मामले पर निर्णय पाकिस्तान सरकार को देना है इसलिए यह नहीं कहा जा सकता कि यह प्रबन्ध कब तक हो जाएगा। फिर भी भारत सरकार की कोशिश यह है कि इस सम्बन्ध में जल्दी फैसला हो जाए।

(ग) फरवरी, 1980 में विदेश सचिव जब इस्लामाबाद गए थे उस समय दोनों देशों के बीच इस मसले पर भी बातचीत हुई थी। पाकिस्तान सरकार ने मई 1980 में नई दिल्ली स्थित अपने राजदूतावास के माध्यम से हमें सूचित किया कि इस मामले पर पाकिस्तान सरकार अभी विचार कर रही है।

जीवन-निर्वाह लागत सूचकांक

1245. **श्री ज्योतिर्मय बसु :** क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कैबीनेट आर्डर्स 1971 के अंतर्गत उपभोक्ता मूल्य सूचकांक श्रृंखला (सीरोज) को सील बन्द रखा गया है; और

(ख) क्या यह भी सच है कि उस श्रेणी में वित्त मंत्रालय (आर्थिक कार्य) के विदेश से जीवन-निर्वाह लागत सूचकांक को कम करने के लिए कुछ कार्यवाही आरम्भ की गयी थी ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : जी, नहीं। उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (1960-100) की वर्तमान सीरीज में संशोधन करने के उद्देश्य से, श्रम ब्यूरो ने 1971 में नए परिवार बजट सर्वेक्षण प्रारंभ किए। तथापि, इस संबंध में निरंतर मांग थी कि 1971 सीरीज को जारी करने से पहले, सूचकांकों की पुनरीक्षा की जानी चाहिए और इसमें पाई गई कमियों को यदि कोई हों, दूर किया जाना चाहिए। अतः सरकार ने सूचकांकों के विभिन्न पहलुओं की जांच

करने के लिए मई, 1977 में एक समिति (रथ समिति) गठित की। इस समय समिति की रिपोर्ट सरकार के विचाराधीन है।

हल्दिया में जहाज-मरम्मत यार्ड

1246. **श्री सोमनाथ बनर्जी**
श्री नरेन घोष : क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यदि हा में जहाज-मरम्मत यार्ड के वारे में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गयी है, और उसका ब्यौरा क्या है ?

(ख) क्या यह सच है कि मंत्रालय में संबंधित फाइलें गायब हैं; और

(ग) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री : (श्री बूटा सिंह) (क) मैसर्ज गार्डन रीच शिप विल्डर्स एंड इंजीनियर्स लिमिटेड, कलकत्ता ने हल्दिया में जहाज-मरम्मत केन्द्र की स्थापना के बारे में परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। इस रिपोर्ट की सरकार द्वारा जांच की गई थी और कम्पनी से समुन्द्र में प्लेटफार्मों और कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट द्वारा सुझाये गए अतिरिक्त निर्माण कार्यों को ध्यान में रखे हुए बिना इस परियोजना की व्यवहारिकता और अन्य संवंद्ध पहलुओं की फिर से जांच करने तथा एक पूरक रिपोर्ट विचारार्थ प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। तदनुसार, मैसर्ज गार्डन रीच शिप विल्डर्स ने सरकार के विचारार्थ एक पूरक रिपोर्ट भेजी है।

(क) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं होता।

देश में जनसंख्या वृद्धि को रोकने के लिए योजनाएं

1247. **श्री भीखा भाई** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में जनसंख्या वृद्धि दर क्या है ?

(ख) पिछले तीन दशकों अर्थात् 1950, 1960 तथा 1970 के दौरान जनसंख्या वृद्धि दर क्या थी; और

(ग) जनसंख्या में वृद्धि को रोकने के लिए सरकार द्वारा किन नवीनतम योजनाओं पर विचार किया जा रहा है ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) जनसंख्या प्रोजेक्शन की विशेषज्ञ समिति ने (भारत के महापंजीयक की अध्यक्षता में योजना आयोग द्वारा गठित) यह अनुमान लगायाकि 1976-80 के पांच वर्ष के लिए वार्षिक घातीय (एक्सपामेंशियल) वृद्धि-दर औसत 1.97 प्रतिशत है।

(ख) जनगणना के आंकड़ों पर आधारित 1941-50, 1951-60 और 1961-70 के दशकों की वार्षिक घातीय वृद्धि-दर का औसत क्रमशः 1.25 प्रतिशत, 1.96 प्रतिशत और 2.22 प्रतिशत वनती है। जनसंख्या प्रोजेक्शन की विशेषज्ञ समिति के अनुमानों के अनुसार 1971-80 के दशक अनुमानित वद्धि दर 2.04 प्रतिशत हो जाएगी।

(ग) जनसंख्या वृद्धि को नियंत्रित करने के लिए सरकार की नीति यह है कि प्रेरणा और शिक्षा के माध्यम से इस कार्यक्रम को अपनाने के लिए लोगों की स्वीकृति प्राप्ति की जाए। इस कार्यक्रम की सफलता काफी हद तक छोटे परिवार के आदर्श को अपनाने के लिए सामाजिक दृष्टिकोण में परिवर्तन पर निर्भर करती है जो पुन: अन्य सामाजिक-आर्थिक कारकों से जुड़ी हुई है। सरकार का विचार है कि लोगों को समझा-बुझा कर और प्रेरणा के माध्यम से छोटे परिवार के सिद्धान्त के लाभों के बारे में उनके दिल में विश्वास पैदा किया जा सकता है। यह कार्यक्रम पूर्णतः स्वैच्छिक आधार पर चलाया जा रहा है। यह व्यापक नीति का एक अभिन्न अंग होगा, जिसमें शिक्षा, स्वास्थ्य, मातृ एवं शिशु देखरेख, परिवार कल्याण, महिलाओं के अधिकार और पोषण, जैसे विषय शामिल होंगे। मातृ एवं शिशु स्वास्थ्य को बढ़ावा देने के लिए विशेष बल दिया गया है।

2. इस कार्यक्रम को बढ़ावा देने के लिए सरकार के सभी मीडिया साधनों को प्रयोग में लाया जा रहा है। लोगों को समझाने-बुझाने और प्रेरित करने के लिए सारे देश में अनेक गणमान्य नेताओं के शिविर लगाये जा रहे हैं। परिवार नियोजन की सेवायें प्रदान करने के लिए एक आधारभूत ढांचा तैयार किया जा चुका है और लोग अपने परिवार को सीमित रखने के लिए नि:शुल्क और स्वेच्छा से किसी भी गर्भनिरोधक तरीके को अपना सकते हैं। मातृ एवं शिशु स्वास्थ्य, रोग प्रतिरक्षण तथा पोषण कार्यक्रमों को बढ़ावा देने के लिए विशेष ध्यान दिया जाता है। इस कार्यक्रम के लाभ के पहलुओं को बताने के लिए इस वर्ष के दौरान विशेष अभियान भी चलाये गए। यह महसूस किया गया कि इन सभी उपायों जनसंख्या की वृद्धि-दर पर प्रभाव पड़ेगा।

दिल्ली परिवहन निगम में काम कर रहे अनुसचिवीय तथा परिचालन कर्मचारी

1248. **श्री सतीश प्रसाद सिंह** : क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम में काम कर रहे अनुसचिवीय तथा परिचालन कर्मचारियों को सभी छुट्टियां (ऑफ्स) और राजपत्रित अवकाश दिये जाते हैं अथवा उन्हें उनके एवज में प्रति पूरक छुट्टी/और/या वित्तीय लाभ दिया जाता है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या यह सच है कि दिल्ली परिवहन निगम में परिचालन कर्मचारियों को द्वितीय शनिवार की छुट्टी नहीं दी जाती है और उनके एवज् में न ही उन्हें कोई प्रति पूर्ति भत्ता दिया जाता है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण है; और

(ङ) इस मामले में क्या उपचारात्मक कार्यवाही करने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) दिल्ली परिवहन निगम के अनुसचिवीय और परिचालन स्टाफ को सप्ताह में एक दिन छुट्टी दी जाती है और परक्रम्य लिखित अधिनियम, 1881 के अधीन अपने कर्मचारियों को केन्द्रीय सरकार द्वारा घोषित सभी राजपत्रित छुट्टियां भी उन्हें दी जाती हैं। अधिक काम जब कभी छुट्टी के दिन उन्हें काम करने के लिए बुलाया जाता है तो उन्हें प्रतिपूरक भत्ता भी और प्रतिपूरक छुट्टी भी दी जाती है। और यदि

उन्हें राजपत्रित छुट्टियों के दिन काम पर बुलाया जाता है तो उन्हें केवल नकद प्रतिपूरक भत्ता दिया जाता है।

(ख) अनुसचिवीय और परिचालन स्टाफ को यदि राजपत्रित छुट्टी के दिन काम करने के लिए बुलाया जाता है तो उन्हें सामान्य वेतन के अलावा मूल वेतन का डेढ़ गुना दिया जाता है। किसी अवकाश (आफ डे) के दिन काम करने के लिए उन्हें दुगुना वेतन दिया जाता है और प्रतिपूरक अवकाश (आफ) भी दिया जाता है।

(ग) जी, हां।

(घ) परिचालन स्टाफ की मोटर ट्रांसपोर्ट वर्कर्ज एक्ट 1961 लागू होता है। इस अधिनियम की धारा 13 के अनुसार उन्हें एक दिन में 8 घंटे और एक सप्ताह में 48 घंटे काम करना होता है। उनकी ड्यूटी सप्ताह में सभी 6 कार्य दिनों के लिए एक दिन में 8 घंटे की होता है। अतः उन्हें द्वितीय शनिवार की छुट्टी नहीं मिलती और न ही उसके बदले में उन्हें प्रतिपूरक भत्ता दिया जाता है।

(ङ) उपरोक्त (च) में बताई स्थिति को देखते हुए प्रश्न नहीं होता।

इम्पीरियल कैमिकल इन्डस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा औषधि का आयात

1249. **प्रो० अजित कुमार मेहता**
श्री रती लाल प्रसाद वर्मा : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इम्पीरियल कैमिकल इन्डस्ट्रीज लिमिटेड का किसी विदेशी फार्म के० सा सहयोग है और यदि हों, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या 'इरोल्डिन प्रेक्टिकल' औषधि का इस कम्पनी द्वारा आयात किया जाता है;

(ग) क्या इस औषधि के किसी सरकारी प्रयोगशाला में परीक्षण किये जाते हैं और यदि हां तो वे क्या हैं और उनकी सिफारिशें क्या हैं;

(घ) क्या इस औषधि को खाने वालों पर इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है ?

(ङ) क्या सरकार को पता है कि इस कम्पनी ने यू० के० तथा अन्य देशों में इस औषधि को खाने वाले प्रतिकूल असर वाले लोगों को भारी क्षतिपूर्ति अदा की है;

(च) यदि हां, तो क्या सरकार उच्चस्तरीय समिति द्वारा इस मामले की जाँच करायेगी; और

(छ) इस औषधि के निर्माताओं के विरुद्ध क्या कार्यवाही की जानी है ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्य मंत्री : (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) से (छ) प्रेक्टीकल दिल के रोग की एक औषधि है जो एन्जाइना पैक्टोरिस तथा कार्डिएक अरिथमियास रोग के इलाज के लिए दी जाती है। इराल्डिन प्रैक्टोलोल की एक ब्रांड है जो मेसर्स इम्पीरियल कैमिकल इन्डस्ट्रीज लिमिटेड, यू० के० द्वारा तैयार की जाती है। अल्काली एन्ड कैमिकल कार्पोरेशन आफ इन्डिया लिमिटेड, कलकत्ता (जिसने अब मद्रास शिफट कर लिया है) मैसर्स इम्पीरियल कैमिकल इन्डस्ट्रीज लिमिटेड, यू० के० की सहायक कम्पनी है। औषधि नियंत्रक (भारत) ने इस फर्म की औषध और प्रसाधक सामग्री नियमावली के नियम 30-क के अन्तरगंत नवम्बर, 1973

में प्रैक्टोलोल आयात करने की अनुमति दी थी। प्रैक्टीलोल तथा इसके नुस्खे ब्रिटिश फार्मकोपिया, 1973 में शामिल थे जब इस औषधि के आयात की अनुमति दी गई थी। इसके पश्चात अनेक भारतीय फर्मों को प्रैक्टोलोल दवाइयां आयात करने की अनुमति दी गई थी। अगस्त, 1974 में अल्काली एण्ड कैमिकल कार्पोरेशन आफ इडिन्या ने औषध नियन्त्रक (भारत) को सूचित किया कि प्रैक्टीलोल के काफी समय तक उपचार करने से कुछ रोगियों को त्वचा अथवा आंख में घाव होने के गौण प्रभाव होने की सम्भावना है। इस फर्म ने देश में ख्याति प्राप्त हृदययोग विशेषज्ञों को इन गौण प्रभावों के बारे में सूचना दी और अनुरोध किया कि यदि रोगियों को त्वचा पर दाने हो जाएं अथवा उनकी आखों में घाव हो जाए या इससे मिलते-जुलते कोई लक्षण दिखाई दें तो प्रैक्टोलोल का उपचार तुरन्त बन्द कर दें। निर्माताओं द्वारा उत्पादन के पैकटों में रखे गये अनुदेश पत्रों में इन गौण प्रभावों के बारे में एक उपयुक्त चेतावनी भी शामिल की गई। औषध नियंत्रक (भारत) ने प्रैक्टीलोल नुस्खे बेचने वाले सभी निर्माताओं को बाद में कहा कि वे इस दवा के सेवन से होने वाले गौण प्रभावों के बारे में विवरण शामिल करें। विश्व स्वास्थ्य संगठन से ये रिपोर्ट मिलने पर कि कुछेक देशों में प्रैक्टोलोल की बिक्री बन्द कर दी है, औषध नियंत्रक (भारत) ने अगस्त, 1975 में अल्काली एण्ड कैमिकल कार्पोरेशन आफ इन्डिया और अन्य फर्मों को प्रैक्टोलोल नुस्खों का आयात करने अथवा बनाने की अनुमति रद्द कर दी। फर्मों को यह भी कहा गया कि वे दवाई के उस स्टाक को वापिस उठा लें जो उन्होंने मार्किट में बिक्री के लिए भेज रखा हो।

चूंकि प्रैक्टोलोल को ब्रिटिश फार्मेकोपिया में शामिल कर लिया गया था और इस दवा के मानक उपलब्ध थे, इसलिए सरकारी प्रयोगशालाओं में इसकी जांच करने का प्रश्न ही नहीं उठा। हमें इस बारे में कोई सूचना नहीं मिली है कि कम्पनी ने यू० के० अथवा किसी देश में उन व्यक्तियों को कोई मुआवजा दिया है जिन्हें इस दवाई के इस्तेमाल से कोई गौण प्रभाव हुए हों। भारत में इस दवाई के इस्तेमाल के परिणामस्वरूप किसी प्रकार का विषेला प्रभाव होने के किसी मामले की सूचना नहीं मिली है।

मैसर्स ओरियेंटल बिल्डिंग एण्ड फर्नीचर कम्पनी लिमिटेड द्वारा रेलवे की भूमि का कब्जा

1250. **श्री नवीन खाडी** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मैसर्स ओरियेंटल बिल्डिंग एण्ड फर्नीचर (प्राइवेट) लिमिटेड ने दिल्ली में रेलवे की कितनी भूमि पर कब्जा कर लिया है;

(ख) कब्जा की गई इस भूमि का कितना हिस्सा इसकी सहयोगी प्यारे कम्पनी ड्रिंक्स लिमिटेड द्वारा कब्जे में की गई है और कितनी अवधि से;

(ग) इस कम्पनी पर देय किराये की कितनी राशि बकाया है और कब से,

(घ) रेलवे प्रशासन द्वारा इस भूमि को खाली कराने और बकाया राशि की वसूली के लिए क्या कार्रवाही की जा रही है;

(ङ) यह कम्पनी उच्च न्यायालय में कब गई थी और उच्च न्यायालय के आदेश के खिलाफ अपील समय पर न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(च) इस बारे में वर्तमान स्थिति क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) मिन्टो ब्रिज रेलवे स्टेशन के समीप लगभग 2743 वर्ग गज रेलवे भूमि मेसर्स ओरियंटल बिल्डिंग एण्ड फर्निशिंग कं० प्राइवेट लिमिटेड को लाइसेंस पर दी गयी थी। अनुबन्ध 31.12.1972 को समाप्त हो गया था, परन्तु उन्होंने उस क्षेत्र को अभी तक खाली नहीं किया है।

(ख) इस सम्बन्ध में ब्यौरे की जानकारी नहीं है ।

(ग) उनके द्वारा पहले ही अदा की गयी राशि तथा रेलवे के पास जमानत के रूप में जमा राशि के समायोजन के बाद, इस कम्पनी से, अनधिकृत कब्जे के लिए बकाया के रूप में 1 जनवरी, 1968 से जून, 1976 तक के किराये तथा क्षति और उस पर ब्याज के कुल मिलाकर लगभग 17.75 लाख रुपये लेने हैं।

(घ) इस स्थान की बेदखली तथा बकाया/क्षति की राशि की वसूली के लिए जुलाई, 1975 में सम्पदा अधिकारी के न्यायालय में एक आवेदनपत्र दिया गया है।

(ङ) और (च) मेसर्स ओरियंटल बिल्डिंग एण्ड फर्निशिंग कं० (प्रा०) लि० ने 1977 में दिल्ली उच्च न्यायालय में एक मुकदमा दायर किया था जिसमें पंचाट तथा बेदखली के खिलाफ एक अन्तरिम स्थगनादेश के लिए अनुरोध किया था। रेलवे ने मुकदमें की पैरवी की परन्तु उच्च न्यायालय ने 30.8.1977 को स्थगनादेश दे दिया। पंचाट के लिए मुख्य वाद उच्च न्यायालय के पास अभी भी अनिर्णीत पड़ा है और इसकी पैरवी की जा रही है। सुनवाई की अगली तारीख 14 जुलाई, 1980 है।

उच्च न्यायालय के स्थगनादेश के खिलाफ कोई अपील नहीं की गयी क्योंकि कानूनी राय के अनुसार उच्चतम न्यायालय द्वारा इस स्थगनादेश में हस्तक्षेप किये जाने की कोई सम्भावना नहीं थी।

भिलाई पावर हाउस रेलवे स्टेशन

1251. **श्री नन्दकिशोर शर्मा** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जिला दुर्ग (मध्यप्रदेश) में भिलाई पावर हाउस रेलवे स्टेशन की गत कई वर्षों से उपेक्षा की जा रही है;

(ख) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार इसको सुचारु रूप से चलाने और इसके कार्यकरण में सुधार के लिए कोई कदम उठायेगी; और

(घ) यदि हां, तो कब तक ?

रेल मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) पहले यह स्टेशन ठेकेदार द्वारा संचालित फ्लैग स्टेशन हुआ करता था, 1.11.78 से इसे नियमित हाल्ट स्टेशन में बदल दिया गया है। इस स्टेशन पर प्रतीक्षालय, बेंचे, प्लेटफार्म पर रोशनी, प्लेटफार्म के फर्श में सुधार तथा पानी के नलकों जैसे बुनियादी सुविधायें पहले

ही से प्रदान की हुई हैं। भविष्य में जैसे-जैसे यातायात बढ़ेगा और सुविधाओं की व्यवस्था की जायेगी

फार्म पैन्शन योजना

1253. **श्री अमरसिंह वी० राठवा :** क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों के नाम क्या हैं जिन्होंने कृषि श्रमिकों के लाभ के लिए अपने यहां फार्म पेंशन योजना आरम्भ की है;

(ख) क्या सरकार का सारे देश में ऐसी योजना लागू करने का प्रस्ताव हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

श्रम मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री० टी० अंजय्या) : (क) समाचार-पत्रों में यह बताया गया है कि केरल तथा पश्चिम बंगाल इस प्रकार की योजना शुरू कर रहे हैं । संबंधित राज्य सरकारों से ब्यौरा प्राप्त किया जा रहा है।

(ख) और (ग), ग्रामीण असंगठित श्रमिक संबन्धी केन्द्रीय समिति विद्यमान है, जो ग्रामीण श्रमिकों की दशाओं में सुधार करने के लिए आवश्यक प्रशासनिक और विधायी उपायों के सम्बन्ध में सरकार को सलाह देती है केन्द्रीय स्थायी समिति की एक उप-समिति ने हाल ही में कृषि श्रमिकों सम्बन्धी केन्द्रीय विधेयक के मसौदे को अंतिम रूप दिया है, जिस पर केन्द्रीय स्थायी समिति द्वारा शीघ्र ही विचार किया जाएगा। इस मामले पर शीघ्र ही बुलाए जाने वाले श्रम मंत्री सम्मेलन में विचार-विमर्श किया जाएगा।

शिमला समझौते में गुप्ता करार

1254. **श्री एन० ई० होरी :** क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भूतपूर्व विदेश मन्त्री ने यह कहा था कि प्रधान मन्त्री इन्दिरा गांधी ने शिमला सम्मेलन के समय पाकिस्तान के तत्कालीन प्रधान मन्त्री श्री जेड० ए० भुट्टो के साथ कोई गुप्त करार किया था परन्तु उन्होंने कहा था कि वह राष्ट्रीय हित में उसे प्रकट नहीं करेंगे;

(ख) क्या यह भी सच है कि भूतपूर्व विदेश मन्त्री ने स्पष्ट किया था कि सरकार का इजराइल तथा दक्षिण अफ्रीका से कोई सम्बन्ध नहीं हैं और कि भारत द्वारा जारी किए जाने वाले पासपोर्टों में स्पष्ट लिखा जाता है कि उसे धारण करने वाला इजराइल तथा दक्षिण अफ्रीका नहीं जा सकता ; और

(ग) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) इस विषय पर संसद में एक प्रश्न का उत्तर देते हुए भूतपूर्व विदेश मन्त्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने कहा था "प्रेस रिपोर्टों, करार के पाठ और अन्य अनौपचारिक विश्वसनीय प्रमाण के आधार पर इस बात पर संदेह होना स्वाभाविक है कि कुछ गुप्त समझौता हुआ था जिसे अभिलेखबद्ध नहीं किया गया है" ।

(ख) जी हां । दक्षिण अफ्रीका गणराज्य को छोड़कर शेष सभी देशों के लिए भारतीय पासपोर्ट वैध है ।

दक्षिण अफ्रीका और इजरायल के साथ भारत के राजनयिक सम्बन्ध नहीं हैं ।

(ग) प्रधान मन्त्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने यह स्पष्ट कर दिया है कि उनके और

श्री भुट्टो के बीच कोई गुप्त समझौता नहीं हुआ है।

भारतीय पासपोर्टों पर पृष्ठांकन की नीति को उदार किए जाने के बावजूद इज़रायल के सम्बन्ध में भारत की नीति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है।

रेलवे पासधारी यात्रियों द्वारा महिला यात्रियों को परेशान किया जाना

1255. **श्री के० कुन्हम्बु** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि दक्षिण रेलवे के जौलार पेट्टे काट्याडी सेक्शन में थोड़े रेलवे पासधारी गुंडों द्वारा मलयाली यात्रियों, विशेषकर महिलाओं को परेशान किया जाता है और उनका अपमान किया जाता है;

(ख) क्या सरकार को केस्ताला जाने वाली गाड़ियों विशेपकर जयन्ती जनता के यात्रियों से कोई ज्ञापन मिला है; और

(ग) यदि हां, तो यात्रियों की रक्षा हेतु क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन : (क) से (ग) मद्रास से अरकोणम और जोलारपैट्टे के बीच दैनिक यात्रियों द्वारा लम्बी दूरी के विशेषकर केरल को जाने वाली औरतों के साथ कथित दुर्व्यवहार की कुछ शिकायतें प्राप्त हुई थीं। जांच करने के बाद पता चला कि अनारक्षित डिब्बों में स्थान की कमी होने के कारण कुछ दैनिक यात्री स्थान पाने के लिए आरक्षित डिब्बों में घुस गये थे। दैनिक यात्रियों के इस अनाधिकृत प्रवेश का लम्बी दूरी के यात्रियों द्वारा प्रतिरोध किया गया जिसके कारण उनकी आपस में कहा-सुनी हो गयी। लेकिन किसी भी यात्री को शारीरिक रूप से चोट नहीं पहुंचायी गयी और न ही औरतों के साथ किसी प्रकार की छेड़-खानी की गयी। इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति न होने देने के लिए 41 अप/42 डाउन मद्रास-कोचीन-मद्रास-केरल एक्सप्रेस तथा 1 अप/ 2 डाउन मद्रास-मंगलूर-मद्रास डाक गाडियों में अब दो अतिरिक्त बोगियां लगायी जा रही हैं। मद्रास सेंट्रल-अरकोणम और अरकोणम-मद्रास सेंट्रल के बीच चलने वाली 301 अप/70 डाउन गाड़ियों के साथ छः अतिरिक्त डिब्बे भी लगाये जा रहे हैं। मद्रास और जोलारपेट्टे के बीच आरक्षित डिब्बों में अनधिकृत रूप से प्रवेश को रोकने के लिए कुछ विशिष्ट गाडियों में राजकीय रेलवे पुलिस और रेल सुरक्षाबल की भी मार्ग-रक्षियों के रूप में व्यवस्था की गयी है। जयन्ती जनता एक्सप्रेस के गुजरने के समय अप्रिय घटनाओं को रोकने के लिए कटपाडी और जोलारपेट्टे स्टेशनों पर रेल सुरक्षा विशेष बल को भी तैनात किया गया है।

भारतीय जहाजों की खरीद के लिए राज सहायता

1256. **श्री नारायण चौबे** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय शिपयार्डों में बने जहाजों की अत्यधिक लागत का विदेशी शिपयार्डों में बने जहाजों की लागत के साथ मुकाबला करने के लिए उनकी खरीद हेतु राज-सहायता देने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) क्या यह सच है कि सरकार भारत में बनी मत्स्य-नौकाओं के मामले में पहले ही 33.33 प्रतिशत राज-सहायता दे रही है;

(ग) यदि हां, तो स्वदेशी मत्स्य-नौकाओं/जहाजों तथा विदेशों में बने जहाजों के मूल्यों के बीच कितना अंतर है; और

(घ) देश में निर्मित परीक्षण मत्स्य-नौकाओं और जहाजों की अधिक लागत के क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) सरकार 1971 में निश्चित किए गए मूल्य निर्धारण फार्मूले के अनुसार शिपयार्डों को पहले से ही आर्थिक सहायता दे रही है। इस फार्मूले में अनेक खामियां हैं और यह मामला सरकार के विचाराधीन है।

(ख) आयात किए गए मछली पकड़ने वाले जहाजों के स्थान पर अपने देश में बने ऐसे जहाजों की खरीद करने से जो हानि उठानी पड़ती है, उसे पूरा करने के लिए सरकार ने मछली पकड़ने वाले स्वदेशी ट्रालर -जहाज निर्माताओं को ट्रालर जहाज की कुल लागत की 33 प्रतिशत की समान दर से आर्थिक सहायता देने की घोषणा की है।

(ग) मछली पकड़ने के जहाजों के निर्माण उद्योग के विकास के लिए अप्रैल, 1978 में तैयार की गई 10 वर्षीय भावी विकास योजना में 23 मीटर आम देशी ट्रालर-जहाजों की कीमत में शुद्ध अंतर 12 लाख रुपए आंका गया है। (स्वदेशी लागत 53 लाख रुपए और आयातित ट्रालर-जहाज की कीमत 41 लाख रुपए)।

जहां तक जहाजों का सवाल है, अनुमानतः इन्हें भारत में बने जहाजों के मुकबले विदेशों से 30 से 35 प्रतिशत कम कीमत में प्राप्त किया जा सकता है।

(घ) मछली पकड़ने के ट्रालर-जहाज

(1) आयातित माल और पुर्जों पर 40 प्रतिशत सीमा शुल्क लगता है और एक ट्रालर-जहाज की जितनी कीमत बनती है, उसका लगभग 20 से 30 प्रतिशत हिस्सा इन्हीं सामान और पुर्जो पर खर्च होता है।

(2) 5 प्रतिशत उत्पादन शुल्क और 8 प्रतिशत कर लगना।

(3) ट्रालर-जहाज़ बनाने वाले देश द्वारा अपने निर्माताओं को लगभग 20 से 40 प्रतिशत तक आर्थिक सहायता देना।

(4) देशी पुर्जो और सामान पर अनेक प्रकार के भारी कर और शुल्क लगना। इन में से कुल पुर्जे और सामान आयात किए हुए भी होते हैं।

(5) आयात किए गए ट्रालर जहाजों पर कोई सीमा शुल्क नहीं लगता।

जहाज

(i) विदेशी शिपयार्डों और भारतीय शिपयार्डों में उपलब्ध उत्पादन सुविधाएं और उत्पादन-पद्धतियां एक जैसीं नहीं हैं जिनके परिणामस्वरूप भारतीय शिपयार्डों की कार्यकुशलता और उत्पादकता पर भारी प्रभाव पड़ता है।

(ii) अपेक्षित सामान की उपलब्धता :—

—सामान और पुर्जे सप्लाई करने वाली देशी कम्पनियां डिलिवरी की निर्धारित तारीका को ध्यान में रख कर सप्लाई नहीं कर पातीं;

—दूसरे, आवश्यक भारी पुर्जों का निश्चित रूप के अंदर आयात करना भी जारी हो जाता है

(iii) भारतीय शिपयार्डों को जहाज-निर्माण में स्वदेशी पुर्जे के साथ-साथ विदेशों से आयात

किए पुर्जे भी इस्तेमाल करने पड़ते हैं जबकि विदेशी जहाजों को ऐसा नहीं करना पड़ता।

(iv) बाहर से आयात किए गए माल-पुर्जों पर भारी भाड़ा देना पड़ता है और उसके बीमें का दायित्व भी उठाना पड़ता है, जो भारतीय शिपयार्डों पर एक अतिरिक्त, बीमा है।

(v) देर से मिले आर्डर को थोड़े समय के भीतर पूरा करने के लिए माल को काफी अधिक परिमाण में स्टाक में रखना पड़ता है और दूसरे, माल की सप्लाई में भी निश्चिंतता नही होती जिससे निर्माण -लागत अधिक हो जाती है।

(vi) जहाज की कीमत पर लाने वाला भारी उत्पादन शुल्क जो 8 प्रतिशत है।

(vii) जहाज निर्माण की हर तरह की सामग्री और इसके अन्य सहायक पुर्जो पर अनेक प्रकार के भारी शुल्क और कर लेते हैं भारत में जहाज बनाने पर कितनी मूल लागत आती है, उसका 35/40 प्रतिशत हिस्सा तो बिक्री कर और अन्य सभी प्रकार के करों-शुल्कों का होता है।

(viii) औद्योगिक दृष्टि से विकसित देशों में वहां की सरकारें जहाज निर्माण उद्योग को प्रत्यक्ष और अप्रत्यझ रूप से काफी अधिक आर्थिक सहायता देती हैं।

(ix) कोचीन शिपयार्ड जैसे नए शिपयार्डों के भारी पूंजीगत खर्चों के कारण उधार ली गई राशियों पर भारी मूल्य ह्रास देना पड़ता है।

त्रिपक्षीय तंत्र को सुदृढ़ करना

1257. **श्री कमला मिश्र मधुकर** : क्या **श्रम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि पांच केन्द्रीय मजदूर संघों ने कर्मचारियों के हितों की उचित सुरक्षा की दृष्टि से विपक्षीय तंत्र को और सुदृट बनाने की आवश्यकता पर बल दिया है ;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कदम उठाये हैं और इनका क्या परिणाम निकला ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) से (ग) एक केन्द्रीय ट्रेड यूनियन संगठन ने सुझाव दिया है कि त्रिपक्षीय तंत्र को फिर से चालू किया जाना चाहिए। सरकार का विचार शीघ्र ही त्रिपक्षीय सम्मेलन आयोजित करने का है। त्रिपक्षीय औद्योगिक समितियां भी पुनः गठित करने का विचार है।

दिल्ली की जनसंख्या में वृद्धि

1258. **श्री भीकू राम जैन** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत कुछ वर्षों से दिल्ली की जनसंख्या में भारी वृद्धि हो रही है;

(ख) गत दस वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष दिल्ली की जनसंख्या में कितनी वृद्धि हो रही है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस महानगर की जनसंख्या में हो रही वृद्धि तथा उसके परिणामस्वरूप पैदा हुई समस्याओं की रोकथाम करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) जी, हां।

(ख) जनसंख्या प्रोजेक्शन की विशेषज्ञ समिति (भारत के महापंजीयक की अध्यक्षता में योजना

आयोग द्वारा गठित) द्वारा किये गये प्रोजेक्शनों के आधार पर पिछले कुछ वर्षों में अर्थात् 1971-72 से 1980-81 तक (पहली मार्च से पहली मार्च तक) दिल्ली की वार्षिक वृद्धि दर के इस प्रकार होने का अनुमान है :—

वर्ष	वृद्धि दर (प्रतिशत)
1971-72	4.50
1972-73	4.46
1973-74	4.42
1974-75	4.38
1975-76	4.34
1976-77	4.30
1977-78	4.26
1978-79	4.22
1979-80	4.18
1980-81	4.14

उपर्युक्त वृद्धि दरों में सहज वृद्धि अर्थात् मृत्युओं की अपेक्षा जन्मों में वृद्धि और प्रवास वृद्धि शामिल है। उदाहरणतया 1978-79 में हुई 4.22 प्रतिशत की कुल वृद्धि दर में 1.76 प्रतिशत सहज वृद्धि और 2.46 प्रतिशत प्रवास वृद्धि शामिल है।

(ग) और (घ) केन्द्र प्रायोजित योजना के अन्तर्गत दिल्ली में जनसंख्या की सहज वृद्धि को रोकने के लिये परिवार नियोजन के तरीके अपनाये जाते हैं।

शहरी जनसंख्या में वृद्धि से उत्पन्न समस्याओं पर काबू पाने के लिये आवास, नगर विकास, शिक्षा, चिकित्सा, सड़कें और परिवहन बिजली, जल पूर्ति आदि जैसे विकास के विभिन्न सैक्टरों के अन्तर्गत वृहत प्लान परिव्यय उपलब्ध कराये जा चुके हैं।

इसके अतिरिक्त, दिल्ली की जनसंख्या को कम करने के लिये मेरठ, गुडगांव, अलवर, पानीपत और हापुड़ नामक नेशनल कैपिटल रीजन प्लान के अन्तर्गत पांच रिंग शहरों का विकास करने के लिये निर्माण और आवास मंत्रालय ने गत पांच वर्षों के दौरान 618 लाख रुपये की सहायता दी है। चालू वर्ष के दौरान इन रिंग नगरों को सहायता देने के लिये 75 लाख रुपये दिये जा चुके हैं। ये रिंग नगर काउंटर मैगनेट के रूप में कार्य करेंगे ताकि बाहर के लोगों को दिल्ली में आकर वसने से रोका जा सके।

गाड़ियों में आरक्षण

1259. **श्री टी० आर० शमन्ना** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि जनता को लम्बी दूरी की यात्रा के लिए विशेष रूप से बंगलौर से बम्बई अथवा दिल्ली, आदि और इसी प्रकार वापसी के लिए गाड़ियों में आरक्षण प्राप्त करने में बहुत दिक्कत हो रही है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार का इस बात को देखने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है कि लम्बी यात्रा की गाड़ियों में लोगों को स्थान मिले ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) गर्मियों की भीड़-भाड़ के दौरान यात्रियों द्वारा कुछ कठिनाइयां महसूस की जाती हैं। प्रतीक्षा-सूची के यात्रियों की निकासी के लिए गाडियों में अतिरिक्त सवारी डिब्बों की व्यवस्था की जाती है। बैंगलूर से प्रारम्भिक यात्रियों के लिए गर्मियों में चलायी जाने वाली विशेष गाड़ियों में आरक्षित कोटा आवंटित किया जाता है।

अब 125/126 बैंगलुरु—तिरुवन्तपुरम—नयी दिल्ली के० के० एक्सप्रेस गाड़ियों के दोनों ओर इंजन लगाने और यात्रियों के लिए अधिक स्थान की व्यवस्था करने के लिए 303/304 महालक्ष्मी एक्सप्रेस में अधिक डिब्बे लगाने का विनिश्चय किया गया है। इन्हें कार्यान्वित करने से स्थिति में सुधार हो जायेगा।

भारतीय कोकिंग कोल लिमिटेड से कोयले के परिवहन के लिये माल डिब्बों की आवश्यकता

1260. **श्री सुशील भट्टाचार्य** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) औद्योगिक एककों तथा बिजलीघरों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड तथा भारत कोकिंग कोल लिमिटेड से कोयले के परिवहन के लिए प्रतिदिन कितने मालडिब्बों की आवश्यकता होती है;

(ख) क्या कोयले के लदान के लिए माल डिब्बों की मांग और सप्लाई के बीच अन्तर है; और

(ग) यदि हां, तो इस अन्तर को दूर करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

रेल मंत्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) आदर्श परिस्थितियां होने पर ईस्टर्न कोल फील्ड्स लि० तथा भारत कोकिंग कोल लि० की उद्योगों, बिजली घरों इस्पात कारखानों, रेलों और अन्य के लिए प्रतिदिन कुल 3600 माल-डिब्बे अपेक्षित हैं।

(ख) जी हां।

(ग) इस समय बिजली की सप्लाई में व्यवधान आने से कोयला उत्पादन और साथ ही रेलों द्वारा उसके संचलन पर भी प्रभाव पड़ रहा है। जैसे ही बिजली की सप्लाई में सुधार होगा, लदान की रफतार में भी सुधार हो जायेगा।

मेन सैन्ट्रल रोड को राष्ट्रीय राजपथ के रूप में बदलना

1261. **श्री वी० एस० विजय राघवन** : क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने मेन सेंट्रल रोड को राष्ट्रीय राजपथ के रूप में बदलने के बारे में केन्द्र से अनुरोध किया है;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने उस प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया है,

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) क्या सरकार प्रस्ताव पर पुनर्विचार करेगी ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (घ) केरल

सरकार ने भुवट्टपुजा कोटायम तथा कोट्टारवारा से गुजरने वाली अंगामल्ली से त्रिवेन्द्रम तक की मुख्य केन्द्रीय सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के बारे में प्रस्ताव भेजा था। वित्तीय कठिनाई तथा अन्य प्राथमिकताओं के कारण वर्तमान समय में सरकार किसी नई सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में शामिल करने को असमर्थ है। यह स्थिति उक्त सड़क के बारे में भी लागू होती है।

पश्चिमी क्षेत्र में नई रेल लाइन

1262. **श्री अहमद एम० पटेल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के पश्चिमी क्षेत्र में गत तीन वर्षों के दौरान किन्हीं नई रेल लाइनों के निर्माण का कार्य आरम्भ किया गया है;

(ख) यदि हां, तो अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(ग) यह लाइनें यातायात के लिये कब तक खोल दी जायेंगी ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) नडियाड से कपड़वंज तक छोटी लाइन को वड़ी लाइन में बदलने तथा उसे मोडासा तक बढ़ाने का काम 1978-79 में शुरू किया गया था। इस पर 7 प्रतिशत काम हो चुका है और इसे पूरा करने की कोई निश्चित तिथि अभी तक निर्धारित नहीं की गयी है।

कोटा से चित्तौड़ तक नयी बड़ी लाइन बनाने और एक समानान्तर बड़ी लाइन सहित उसको नीमच तक बढ़ाने का कार्य 1980-81 में अनुमोदित किया गया और अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण का काम चालू है।

एक राज्य से दूसरे राज्य में आने वाले श्रमिक

1263. **श्री अमर राय प्रधान** : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एक राज्य से दूसरे राज्य में आने-जाने वाले श्रमिकों को कानूनी सुरक्षा, शरणस्थल आदि जैसी मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अब तक क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) और (ख) एक राज्य से दूसरे राज्य आने-जाने वाले श्रमिकों को मूलभूत सुविधाएं, जिनमें कानूनी सुरक्षा, शरण-स्थल, चिकित्सा सुविधाएं, कपड़े, भत्ते, मजदूरी नियमित अदायगी और अन्य उपर्युक्त कार्य-दशाएं शामिल हैं, प्रदान करने के लिए संसद ने "अन्तर-राज्य प्रवासी श्रमिक (रोजगार का विनियमन और सेवा-शर्तें) अधिनियम, 1979" बनाया है।

डकैती और लूटपाट को रोकने के लिए डकैती विरोधी एकक की स्थापना

1264. **श्री ओस्कार फर्नान्डीस** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार का रेलों में डकैती और लूट-पाट की घटनाओं को रोकने के लिए एक डकैती विरोधी एकक को स्थापित करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) रेलवे की ओर से इस समस्या से निपटने के लिए उपायों को सुदृढ़ करने अर्थात राज्य पुलिस को सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से दिल्ली स्थित रेलवे बोर्ड सुरक्षा निदेशालय में एक संयुक्त निदेशक, के पद का दर्जा बढ़ाकर मुख्य सुरक्षा अधिकारी/उपमहानिरीक्षक (डकैती निरोध) किया जा रहा है।

अण्डाल-सैनत्थिया लाइन

1265. **डा० सरदीश राय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार द्वारा अण्डाल-सैनत्थिया लाइन का करीमपुर तक के लिए बरास्ता काण्डी-बरहामपुर-जालंगी विस्तार करने के लिए क्या कदम उठाये गए हैं और तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : सैंथिया को करीमपुर से जोड़ने के लिए एक नयी बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण प्रारम्भ करने का कोई प्रस्ताव फिलहाल विचाराधीन नहीं है।

विशेष रोजगार कार्यालयों के कार्यकरण के बारे में जांच

1266. **श्री एम० रामगोपाल रेड्डी** : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में विशेष रोजगार कार्यालयों के कार्यकरण की जांच कराने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) जी हां।

(ख) श्रम मंत्रालय में रोजगार एवं प्रशिक्षण महानिदेशक। संयुक्त सचिव की अध्यक्षता में एक कार्य दल का गठन किया गया है, जिसमें समाज कल्याण, वित्त, स्वास्थ्य मंत्रालयों, योजना आयोग और कार्मिक एवं प्रशासनिक सुधार विभाग का एक-एक प्रतिनिधि शामिल किया गया है। यह कार्यकारी दल विकलांगों के लिए विशेष रोजगार कार्यालयों की कार्य प्राणाली की जांच करेगा और सुधार के लिए उपायों का सुझाव देगा।

बलारी बार के मध्य में एक नहर को खोदना

1267. **श्री निरेन घोष : क्या नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक विशेपज्ञ की कोई राय है कि उत्तर और दक्षिण में एक सिरे से दूसरे सिरे तक बलारी बार के मध्य में एक नहर खोदी जाए; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस प्रस्ताव पर विचार किया है और इसके परिणाम क्या हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) विशेपज्ञों ने नमूने के आधार पर जांच कर बेलारी बार की स्थति का पता लगाकर यहां निष्कर्षण का एक रास्ता बनाने के बारे में सुझाव दिया है।

(ख) विशेपज्ञों के सुझाव के अनुसार नमूने के आधार पर जांच की जा रही है। इन परीक्षणों के पूरे होने और इनके परिणामों का मूल्यांकन किये जाने पर आवश्यक कार्रवाई की जायगी।

वर्ष 1979-80 के दौरान चलती गाड़ियों में डकैती की घटनाएं

1268. **श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव**
श्री एन० के० शेजवलकर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1979-8० के दौरान चलती गाड़ी में डाका डालने की कितनी घटनाएं हुई और यात्रियों की निजी सम्पत्ति लूटने के कारण अनुमानतः कितने लोगों की जान गई;

(ख) क्या अपराधी पकड़ लिए गए हैं और उन्हें तदनुसार सजा दी गई है; और

(ग) पीड़ित व्यक्तियों/निकट सम्बन्धियों/अनुग्रहपूर्वक अदायगी के रूप में कितनी राशि का भुगतान किया गया हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) वित्त वर्ष 1979-80 के दौरान सभी भारतीय रेलों पर चलती गाड़ियों में डकैती और लूटपाट की 229 घटनायें हुई थीं इन मामलों में आठ व्यक्तियों ने जान गवायी।

(ख) जी हां। 293 दोषी व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया। उनके विरुद्ध राज्यों द्वारा कानूनी कार्रवाई की जा रही है।

(ग) ऐसे मामलों में पीड़ितों को कोई क्षतिपूर्ति/अनुग्रह राशि अनुमेय नहीं है।

कटवा बन्डेल रेल लाइन

1269. **श्री रुपचंद पाल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कटवा-बन्डेल रेल लाइन के विद्युतीकरण तथा दोहरा करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक आरम्भ किया जायेगा और तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

नीलांचल एक्सप्रेस के मार्ग का पुनर्गठन

1270. **श्री कृष्ण चन्द हाल्दर** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें पश्चिम बंगाल के पुरुलिया बांकुरा तथा मिदनापुर जिले के लोगों के हितों को दृष्टि में रखते हुए संसद् सदस्यों की ओर से नीलांचल एक्सप्रेस के मार्ग का पुनर्गठन करने सम्बन्धी कोई संयुक्त याचिका प्राप्त हुई है; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, हां।

(ख) बिहार के औद्योगिक केन्द्रों को नयी दिल्ली से जोड़ने के सप्ताह में तीन बार चलने वाली पुरी-नयी दिल्ली नीलाचल एक्सप्रेस को बरास्ता बोकारो स्टील सिटी और टाटानगर चलाया गया है। बोकारो स्टील सिटी से और वहां तक के यात्री और स्टील प्राधिकारी काफी समय से दिल्ली के लिए एक तीव्र गाड़ी की मांग कर रहे थे। अतः इन यात्रियों को इस सुविधा से वंचित करते हुए नीलाचल एक्सप्रेस को बरास्ता बांकुरा अथवा पुरुलिया चलाना वांछनीय नहीं है।

पूर्वोत्तर रेलवे से उधार डीजल इंजन

1271. **श्री कृष्ण चंद्र पाण्डेय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे ने अन्य रेलवे से डीजल इंजन उधार लिए हैं;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण तथा उन रेलवे जोनों के नाम क्या हैं जिनसे इंजन उधार लिये गये हैं तथा कितने इंजन उधार लिए हैं;

(ग) क्या इंजनों की कमी के कारण रेल गाड़ियां समय पर नहीं चल रहीं हैं;

(घ) यदि हां, तो इस सम्वन्ध में सरकार का क्या अविलम्वनीय कार्यवाही करने का विचार है।

रेल मंत्रालय में उमंपत्री (श्री मल्लिार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

चीन के नवीनतम मानचित्र जिनमें और अधिक भारतीय क्षेत्रों को 'खोया हुआ' क्षेत्र दिखाया गया है

1272. **श्री वी० किशोर चन्द्र एस० देव**
श्री एस० आर० ए० एस०अप्पाला नायडू } : क्या विदेश मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि चीन के नवीनतम मानचित्रों में कुछ और भारतीय क्षेत्रों को शामिल किया गया गया है जिन्हें वह देश अपने 'खोये हुए' क्षेत्र होने का दावा करता है; और

(ख) यदि हां, तो इस संवंध में भारत सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) चीन लोक गणराज्य द्वारा हाल ही में जारी किये गए किसी ऐसे नक्शे की जानकारी नहीं है जिसमें पहले के चीन के अधिकाधिक नक्शों में दिखाए गए उनके दावों के अतिरिक्त भारतीय प्रदेश पर नए दावे किए गए हों।

(ख) भारत सरकार हमेशा चीन सरकार को यह स्पष्ट करती आई है कि दोनों देशों के बीच असली सीमा वह है जो भारत के अधिकारिक नक्शों में दिखाई गई है और चीनी नक्शों में भारत-चीन सीमा को गलत दिखाए जाने के विरुद्ध अनगिनत अवसरों पर विरोध प्रकट कर चुकी है।

बंगलादेश से लोगों की बाढ़

1273. **श्री के० पी० सिंह देव**
श्री मनफूल सिंह चौधरी
श्री अमरराय प्रधान } : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि असम में बंगला देश से आने वाले नागरिकों की बाढ़ बढ़ती जा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को भारत में आने वाले ऐसे व्यक्तियों की संख्या के बारे में कोई अनुमान है;

(ग) क्या इस मामले पर बंगलादेश की सरकार के साथ वातचीत की गई है; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में उनकी क्या प्रतिक्रिया है?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) जी हां, लेकिन किसी विशिष्ट अवधि में भारत आने वाले ऐसे व्यक्तियों की संख्या का सही-सही अनुमान लगाना कठिन है।'

(ग) और (घ) भारत में वंगलादेश के राष्ट्रिकों के अवैध आप्रवासन के बारे में बंगलादेश सरकार के साथ विचार-विमर्श पहले भी होता रहा है और अब भी हो रहा है।

विदेशों में भारतीय मिशनों द्वारा भारतीय यात्रियों की सहायता

1274. **श्री एम० पी० चन्द्रशेखर मूर्ति**
श्री पी. एम. सईद : क्या **विदेश** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने अपने सभी विदेशी मिशनों को भारतीय यात्रियों से पूर्ण शिष्टाचार बरतने और उन्हें सहायता प्रदान करने के निदेश दिए हैं;

(ख) यदि हां, तो ऐसे निदेशों की पृष्ठभूमि क्या थी;

(ग) क्या यह भी सच है कि सरकार को अनेक ऐसी शिकायतें मिली हैं कि विदेशों में भारतीय यात्रियों विशेष रूप से सांसदों के साथ अपेक्षित शिष्टाचार नहीं बरता गया और उन्हें उचित सहायता नहीं प्रदान की गई; और

(घ) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा जारी निदेशों का ब्यौरा क्या है ?

विदेश मंत्री (श्री पी. वी. नरसिंह राव) : (क) से (घ) विगत वर्षों में विदेश मंत्रालय विदेश स्थित अपने सभी मिशनों को निरन्तर यह निदेश देता आया है कि भारतीय अतिथियों के साथ शिष्ट विनम्र व्यवहार करें और उन्हें आवश्यक सहायता दें। प्राक्कलन समिति (29 वी रिपोर्ट) की हाल की रिपोर्ट की संगत सिफारिशों के बाद 17 अप्रैल, 1979 को एक विशेष परिपत्र सभी मिशनों को भेजा गया था।

इस परिपत्र में मिशनों को दिए गए अनुदेशों में इस बात की आवश्यकता पर बल दिया गया है कि भारतीय विशिष्ट व्यक्तियों को और विशेषकर संसद सदस्यों के साथ यथोचित शिष्टाचार के साथ व्यवहार किया जाए और उन्हें सभी सुविधायें प्रदान की जाएं और सभी भारतीय यात्रियों को शिष्ठता और सहायतापूर्वक ढंग से कोंसली सुविधायें प्रदान की जाएं। इन अनुदेशों को जारी किये जाने के बाद से सरकार को इनका पालन न किए जाने की कोई शिकायत नहीं मिली है।

शरीर और मस्तिष्क की जांच करने के लिये "सी० ए० टी० स्कैनरों" की स्थापना किया जाना

1275. **श्रीमती गीता मुखर्जी** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली न्यूरोलाजिकल रिसर्च इन्स्टीट्यूट ने पूरे देश में शरीर की जांच करने के लिए तीन स्कैनर और मस्तिष्क की जांच करने के लिए नौ सी० ए० टी० स्कैनरों की स्थापना के लिए एक वर्ष पूर्व एक परियोजना तैयार की थी;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या यह सच है कि इसमें बहुत समय लगा है और इन मशीनों को निर्यात करने संबंधी लाइसेंस अभी तक अनिर्णीत पड़ा हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो इन मशीनों को दिलाने और आवश्यक परियोजनाओं को पूरी करने के लिए की संस्थान सहायता करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय को इस बात की कोई जानकारी नहीं है कि एक प्राइवेट संगठन दिल्ली न्यूरोलाजिकल रिचर्स इनस्टीट्यूट ने सारे देश में शरीर की जांच करने के लिए तीन स्कैनर और मस्तिष्क की जांच करने के लिए नौ सी० ए० टी० स्कैनरों को लगाने के लिए कोई परियोजना तैयार की है। वैसे तकनीकी दृष्टि से क्लीयरेंस लेने के लिए आयात और निर्यात के मुख्य

नियंत्रक से दिसम्बर, 1979 में एक पत्र प्राप्त हुआ था, जिसमें 14.45 लाख रुपये के मूल्य के सी० ए० टी० स्कैनरों का उक्त संस्थान द्वारा आयात किए जाने के लिए लाइसेंस मांगा गया था। स्वास्थ्य सेवा महा-निदेशालय ने आयात और निर्यात के मुख्य नियंत्रक को इस मामले में सिफारिश कर दी थी।

(ग) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय का आयात लाइसेंस जारी करने से कोई सम्बन्ध नहीं है।

(घ) मुख्य नियंत्रक, आयात और निर्यात नई दिल्ली से जो पत्र प्राप्त हुआ था उन्हें 28 जनवरी, 1980 को वापस कर दिया गया है।

पालाघाट में रेलवे कोच फैक्ट्री

1276. **श्री ए० के० बालन**
श्री वी० एम० विजयराघवन : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या जिला पालाघाट, केरल में एक रेलवे कोच फैक्ट्री आरम्भ करने का प्रस्ताव था; और

(ख) यदि हां, तो उनकी वर्तमान स्थिति क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) एक नया सवारी डिब्बा स्थापित करने के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है और उसके स्थान निर्धारण आदि के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय अभी तक नहीं लिया गया है।

कार्मिक शाखा क्लर्क कर्मचारी

1277. **श्री ई० बालानन्दन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि कार्मिक शाखा क्लर्क कर्मचारियों (पर्सोनल ब्रांच क्लैरिक स्टाफ) के मामले में भिन्न रेलवे जोनो में भिन्न-भिन्न मानदण्ड अपनाये जा रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो रेलवे जोनवार उनका ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) इस प्रश्न का आशय सम्भवत: कार्मिक शाखा में कर्मचारियों की संख्या के निर्धारण से है। यदि ऐसा है तो भाग (क) का उत्तर हां में है। ऐसा ऐतिहासिक कारणों से है। कम्पनी रेलों को सरकार द्वारा अपने अधिकार में लेने से पहले नियुक्तियों के बारे में विभिन्न कम्पनियों के अपने मापदंड थे। सभी रेलों पर समान परिस्थितियों में समान काम के लिए एक जैसे मानदंड लागू करने के लिए दक्षिण रेलवे द्वारा कार्य अध्ययन किया जा रहा है।

(ख) विभिन्न क्षेत्रीय रेलों पर कार्य करने की अलग-अलग परिस्थितियां होने के कारण तुलनात्मक मानदंड प्रस्तुत नहीं किये जा सकते हैं। जैसा कि ऊपर पैरा (क) में कहा गया है, एक जैसे मानदंड रखने के लिए प्रयत्न किए जा रहे हैं।

बम्बई पत्तन में भीड़-भाड़

1278. **श्री सुभाष चन्द्र बोस अल्लूरी** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ;

(क) बम्बई पत्तन में भीड़-भाड़ को दूर करने के लिए सरकार का क्या उपाय करने का विचार है; और

(ख) स्थिति कब तक सामान्य हो जाएगी ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) सरकार द्वारा गठित एक अंर्तमंत्रालयी स्थायी समिति उर्वरकों, सीमेंट, खाने के काम आने वाले तेल आदि जैसी चीजों के यातायात के बारे में नियत समय पर नियमित रूप से समीक्षा किया करती है जिससे इस माल को सभी बड़े-बड़े पत्तनों के लिए जिसमें बम्बई भी शामिल है, उचित रूप से बांटा जा सके। बम्बई पत्तन पर सुविधाओं का विकास करने के लिए भी कार्रवाई की जा रही है।

(ख) बम्बई पत्तन पर पिछले कुछ दिनों से स्थिति सामान्य है ।

पश्चिम बंगाल विधान सभा द्वारा अपनाया गया प्रस्ताव

1279. **श्री दीनेन भट्टाचार्य :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि पश्चिम बंगाल विधान सभा द्वारा एकमत होकर दिनांक 21 अप्रैल 1980 को दो प्रस्ताव अपनाये गये हैं जिनमें शिओराफूली और तारकेश्वर के बीच तुरन्त दोहरी लाइन बिछाने की, लाइन का आरामबाग होकर बांकुरा में विष्णुपुर तक विस्तार करने और कृष्णानगर तथा लालगोला के बीच दोहरी लाइन बिछाने तथा इस अनुभाग का विद्युतीकरण करने की मांग की गई है;

(ख) क्या सरकार को यह भी पता है कि प्रस्ताव में अन्दल-रूटी-सैन्थिया लाइन का मुर्सिदाबाद जिले में कान्डी बरहानपुर-जालंगी होते हुए नादिया जिले के करीमपुर तक विस्तार करने की मांग भी की गई है; और

(ग) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन : (क) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

इराक की तीर्थयात्रा के लिए कोटा

प्रश्न :

1280. **श्री गुलाम रसूल कोचक :**
श्री मनफूल सिंह चौधरी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जम्मू तथा काश्मीर में मुख्य मंत्री ने केन्द्रीय सरकार से यह अनुरोध किया है कि इराक में मुसलमानों के धार्मिक स्थान की यात्रा के लिए 500 तीर्थ यात्रियों का वार्षिक कोटा निर्धारित किया जाये;

(ख) यदि हां, तो क्या राज्य से जाने वाले तीर्थ यात्रियों का कोटा बढ़ा दिया गया है; और

(ग) यदि हां, तो कितना ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) वर्ष 1977 और 1978 में कमश: 90 और 21 तीर्थ-यात्रियों ने ईराक

की यात्रा की जबकि इसके लिए 2,000 तीर्थ-यात्रियों का कोटा निश्चित किया गया था। 1979 के दौरान 1250 तीर्थ-यात्रियों के निश्चित कोटे में केवल 367 व्यक्ति तीर्थ-यात्रा के लिए ईराक गये। इससे पता चलता है कि निश्चित कोटे का कभी भी पूरा उपयोग नहीं किया गया इसलिए जम्मू एवं काश्मीर राज्य के लिए अलग से कोटा निश्चित करने की कोई आवश्यकता नहीं है। सीटों की संख्या बढ़ाने की मांग में जब समुचित वृद्धि हो जायेगी तब जम्मू एवं काश्मीर के कोटा निश्चित करने के प्रश्न पर विचार किया जायेगा।

भीड़-भाड़ अधिभार

1281. **श्री के० टी० कोसलराम** : क्या **नौवहन** और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि प्रमुख पत्तनों पर जनवरी से अप्रैल 1980 के बीच कुल यातायात गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में बहुत अधिक हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या यह भी सच है कि शिपिंग कान्फ्रेंस ने प्रमुख पत्तनों पर 25 मई, 1980 से भीड़-भाड़ अधिभार बन्द कर दिया है; और

(घ) यदि हां, तो नाविकों द्वारा अधिभार के रूप में अक्तूबर, 1977 से अप्रैल 1980 तक "शिपिंग कान्फ्रेंस वेसल्स" की कितनी राशि का भुगतान किया जाता ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां, ।

(ख) बड़े पत्तनों पर 1 जनवरी से 30 अप्रैल 1980 तक 31 मिलियन टन माल का यातायात हुआ जबकि इसी अवधि में वर्ष 1979 में 28 मिलियिन टन माल का यातायात हुआ था। इस प्रकार 10% की वृद्धि हुई।

(ग) बड़ी कांफ्रेंस लाइनों ने बड़े पत्तनों पर से जमाव अधिकार 5 मई 1980 से हटा लिया है।

(घ) इस विषय पर सूचना नियमित रूप से संग्रहीत नहीं की जाती है। इसलिए अपेक्षित सूचना मंत्रालय में उपलब्ध नहीं है। बम्बई पोर्ट ट्रस्ट ने सूचित किया है कि जहाजों से माल भेजने वालों ने पांच कान्फ्रेंस लाइनों के जहाजों को बम्बई पत्तन के सम्बन्ध में अक्तूबर, 1979 से जून 1979 तक की अवधि में 58.189 मिलियन अमरीकी डालर अतिरिक्त भाड़े के रूप में दिए।

अन्य देशों द्वारा त्रुटिपूर्ण भारतीय मानचित्रों का प्रकाशन

1282. **कुमारी कमला कुमारी** : क्या **विदेश** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ राष्ट्रों ने ऐसे भारतीय मानचित्र छापे हैं जिनमें भारतीय क्षेत्रों को अन्य देशों का भाग दिखाया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां।

(ख) इस तरह के नक्शे चीन, पाकिस्तान, सोवियत-संघ और कुछ अन्य पूर्व यूरोपीय देशों ने ग्रेट तथा ब्रिटेन और संयुक्त राज्य अमरीका ने प्रकाशित किए हैं। कुछ नक्शों में, जम्मू और

काश्मीर क्षेत्र में नियंत्रण रेखा को भारत और पाकिस्तान के बीच की विभाजक रेखा के रूप में दिखाया गया है। दूसरे नक्शों में भारत-चीन सीमा को चीनी संरेखण के अनुरूप दिखलाया गया है। कुछ नक्शों से सिक्किम को भारत से अलग दिखाया गया है हालांकि उस क्षेत्र पर 'इंड' शब्द अंकित है। लद्दाख में भारत-चीन सीमा के पश्चिम क्षेत्र, मध्यक्षेत्र, और पूर्वी क्षेत्र से संबंधित चीनी नक्शों में इन पर चीन का दावा जताया गया है। पाकिस्तान के नक्शों में जम्मू और काश्मीर तथा जूनागढ़ और मनाद्वार को ग़लत ढंग से दिखाया गया है।

(ग) भारत की सीमाओं को ग़लत दिखाने के सवाल को समय-समय पर संबद्ध देशों की सरकारों के साथ उचित अवसरों पर उठाया गया है।

डॉ० राममनोहर लोहिया अस्पताल के कर्मचारियों का वेतन रोक लिए जाने के कारण

1283. **श्री मोहम्मद इस्माइल** : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डॉ० राम मनोहर लोहिया अस्पताल के कर्मचारियों का दिसम्बर, 1979 माह का वेतन रोक लिए जाने के क्या कारण हैं; और

(ख) क्या सरकार कर्मचारियों को दिसम्वर, 1979 का वेतन दिलाने के लिए कदम उठा रही है ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) जिन कर्मचारियों ने हड़ताल की, उनका वेतन "काम नहीं, तो वेतन नहीं" के सिद्धान्त के अनुसार रोक दिया गया था।

(ख) जी, नहीं।

स्लेट पेंसिल खनन में कार्यरत सिलिका काटने की सिलिकोसिस से मौत होना

1284. **डा० बसन्त कुमार पंडित** : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्लेट पैंसिल खनन में कार्यरत सिलिका काटने वालों की सिलिकोसिस से होने वाली मौतों की बढ़ती हुई संख्या की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है;

(ख) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश में भंदसौर जिले में, जहां स्लेट पेंसिल बनाने के लिए सिलिका के भारी निक्षेपों का प्रयोग किया जा रहा है, कोई सर्वेक्षण कराया है; और

(ग) यदि हां, तो सिलिकोसिस से प्रभावित 600 से अधिक लोगों को मौत से बचाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) से (ग) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

दक्षिण एशिया में तनाव दूर करने के लिए किए गए उपाय

1285. **श्री चिरंजी लाल शर्मा** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) दक्षिणी एशिया में विद्यमान तनाव को दूर करने के लिए क्या उपाय किए हैं अथवा किए जाने का विचार है; और

(ख) उसके क्या परिणाम निकले ?

विदेश मन्त्री (श्री वी० पी० नरसिंह राव) : (क) भारत सरकार ने दक्षिण एशियाई क्षेत्र में तनाव की स्थिति समाप्त करने के तरीके ढूंढ़ने और राजनैतिक समाधान को सुविधाजनक बनाने

के लिए अपेक्षित स्थितियां उत्पन्न करने की दिशा में आगे बढ़ने की दृष्टि से राजनयिक और द्विपक्षीय सम्पर्कों के माध्यम से बहुत से देशोंके साथ विचार-विमर्श की प्रक्रिया आरम्भ की है, जो अब भी जारी है।

(ख) इन विचार-विमर्शों से हमें भारतीय दृष्किोण की अधिकाधिक सराहना की जानकारी मिली है। इसका एक महत्त्वपूर्ण परिणाम यह हुआ है कि पिछले कुछ महीनों में स्थिति और नहीं बिगड़ी है। ऐसा लगता है कि कुछ देशों ने शुरू में जो जरूरत से ज्यादा कार्रवाई की थी, उसमें नरमी आयी है और उन्होंने यह महसूस किया है कि सैनिक कार्रवाई ही इसका एकमात्र उत्तर नहीं है। यद्यपि अभी तक इसके समाधान को कार्यरूप देने की कोई योजना अथवा रूपरेखा स्पष्ट नहीं है फिर भी इस बात पर सामान्य सहमति है कि बातचीत द्वारा इसका एक राजनैतिक समाधान निकालना चाहिए और इस बीच सभी सम्बद्ध पक्षों को संयम से काम लेना चाहिए।

भारत की अफगानिस्तान के प्रश्न पर रूस और अमरीका के बीच मध्यस्थता

1286. **श्री पी० राजगोपाल नायडू** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार अफगानिस्तान के प्रश्न के समाधान के लिए रूस और अमरीका के बीच मध्यस्थता कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं।

विदेश मन्त्री (श्री पी. वी. नरसिंह राव) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कार्यालय कर्मचारी वर्ग को समयोपरि भत्ता

1287. **श्री ए० के० राय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कार्यालय कर्मचारी वर्ग को समयोपरि भत्ता देने के बारे में कोई व्यवस्था है;

(ख) यदि हां, तो कार्यालय कर्मचारी वर्ग को रोस्टर में दिये ड्यूटी के घंटों से अधिक घंटों तक कार्य करने पर समयोपरि भत्ता क्यों नहीं दिया जाता;

(ग) क्या पदों को बनाए जाने तथा कार्यालय कर्मचारी वर्ग की भर्ती पर प्रतिबन्ध है;

(घ) यदि हां, तो उसे हटाया क्यों नहीं जाता तथा बढ़े हुए कार्य-भार को सभालने के लिए अन्य श्रेणियों में भर्ती किये गए कर्मचारियों के अनुपात में कार्यालय कर्मचारियों की भर्ती क्यों नहीं की जाती;

(ङ) क्या वर्कशापों में शिफ्ट ड्यूटी करने वाले कार्यालय कर्मचारी वर्ग को रेलवे द्वारा स्पेलिट ड्यूटी भत्ता दिया जाता है; और

(च) यदि हां, तो इसे क्या बन्द किया गया था और इस बारे में सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां। परन्तु जब उन्हें उनके विश्राम के दिन काम पर लगाया जाता है, उन्हें प्रतिपूरक विश्राम देना अपेक्षित होता है।

(ख) सामान्यतः उन्हें समयोपरि भत्ते पर काम करने के लिए बुक नहीं किया जाता है। लेकिन, जब कार्य की विशेष मदें करना अपेक्षित होता है अथवा अतिरिक्त कार्य के लिए अतिरिक्त

भुगतान करने का औचित्य होता है तो सामान्यत: लिपिक वर्गीय कर्मचारियों को अतिरिक्त कार्य के लिए मानदेय दिया जाता है ।

(ग) हालांकि नये पदों के सृजन पर प्रतिबन्ध लगा हुआ है परन्तु सामान्य छीजन के कारण सृजित खाली स्थानों को भरने के लिए लिपिकीय कोटियों में भर्ती पर कोई प्रतिवन्ध नहीं है ।

(घ) बचत करने के उद्देश्य से वित्त मंत्रालय द्वारा जारी किए गए प्रतिबन्ध आदेशों के अनुसरण में रेलों पर नये पदों के सृजन पर प्रतिबन्ध लगाया गया है और रेल मंत्रालय इसे एक-पक्षीय आधार पर नहीं उठा सकता ।

(ङ) जी हां ।

(च) जो लिपिक वर्गीय कर्मचारी प्रशासनिक हित में विश्राम न लेकर अपनी सुविधा के लिए विश्राम ग्रहण करते हैं, वे विभाजित पारी ड्यूटी के लाभ के पात्र नहीं हैं । अतः यह रियायत इन कर्मचारियों को नहीं दी गयी थी ।

वेगनों से माल न उतारना

1288. **श्री तारिक अनवर** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि व्यापारियों द्वारा वेगनों के समय पर माल न उतारने के कारण, वेगनों की भारी कमी हो गई है और रेलवे गोदामों पर वेगनों को खड़ा करने में भी भारी कठिनाई हो रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार क्या उपचारात्मक उपाय कर रही है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) रेलें कुछ स्थानों पर परिस्थितियों द्वारा उतराई के अनुमत छूट समय के भीतर माल डिब्बों को खाली न दिये जाने के बारे में चिन्तित हैं । यह भी माल डिब्बों के अपेक्षाकृत अधिक फेरों और परिणामस्वरूप उनकी उपलब्धता कम होने का एक कारण हैं । यद्यपि केवल यह ही माल डिब्बों की भारी कमी होने का कारण नहीं है तथापि इससे मौके-बे-मौके कठिनाइयां उत्पन्न हुई है ।

(ख) माल डिब्बों को शीघ्रतापूर्वक खाली करके और इस प्रकार माल डिब्बों की अपेक्षाकृत अधिक उपलब्धता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

1. सितम्बर, 1979 से विलम्ब शुल्क दरों में 50% की वृद्धि ।

2. सितम्बर, 1979 से 60 पैसे प्रति टन प्रति घंटे की दण्डामक विलम्ब शुल्क दरों को बढ़ाकर 1·50 रु० प्रति टन प्रति घंटा करना ।

3. स्वयं रेलों द्वारा माल डिब्बों से माल उतारना और उसके लिए सुपुर्दगी के समय पार्टियों से प्रभार लेना ।

4. माल डिब्बों को शीघ्र खाली कराने और उतारे गए परेषणों को हटाने के लिए व्यापारियों और स्थानीय वाणिज्य मंडलों का सहयोग प्राप्त करने के लिए उनके साथ निकट सम्पर्क ।

5. विलम्ब शुल्क और स्थान शुल्क की उच्चतर दरें लगाने के लिए महत्त्वपूर्ण स्टेशनों को निम्नतर कोटि से उच्चतर कोटि में पुनः वर्गीकृत करने के लिए रेलों को प्राधिकृत करना ।

6. प्रमुख माल गोदामों और स्टेशनों पर रविवार के दिन के लिए भी स्थान शुल्क लागू करना।

7. कतिपय महत्त्वपूर्ण स्टेशनों को "अधिसूचित स्टेशन" घोषित करना जहां रेलों को उन स्टेशनों पर उठाये जाने की प्रतीक्षा में पड़ी हुई और परिवहन अवधि के समाप्त होने के सात दिन के अन्दर सुपुर्दगी न ली गयी आवश्यक वस्तुओं के निपटान की शक्तियां प्राप्त हैं। सम्प्रति, भारतीय रेलों पर 100 से अधिक स्टेशनों को "अधिसूचित स्टेशन" घोषित किया जा चुका है।

ललितपुर-सतना रेल लाइन

1289. **श्री अरविन्द नेताम** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ललितपुर-सतना रेल लाइन के लिए संभाव्यता अध्ययन को चालू वर्ष के रेल बजट में सम्मिलित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) खजुराहो, सतना और रींवा के रास्ते ललितपुर से सिंगरौली तक 455 कि. मी. लम्बी एक नयी लाइन के निर्माण के लिए, दिसम्बर 1978 में एक प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण प्रारम्भ किया गया था और आशा है कि वह मार्च 1981 के अन्त तक पूरा कर लिया जायेगा।

काजीपेट बल्हारशाह सैक्शन पर गाड़ियों का चलाया जाना

1290. **श्री जी० नरसिम्हा रेड्डी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि दक्षिण मध्य रेलवे ने काजीपेट-बल्हारशा सैक्शन पर, जो कि आंध्र प्रदेश में हैदराबाद जाने के लिये एक महत्त्वपूर्ण औद्योगिक क्षेत्र है सुविधाजनक गाड़ी सुविधा की व्यवस्था करने से मना कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का इस गाड़ी को तुरन्त प्रारम्भ किये जाने के लिए आवश्यक निर्देशन जारी करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) इस समय 2 जोड़ी गाड़ियां अर्थात् 21/22 नयी दिल्ली-हैदराबाद और 335/336 हैदराबाद—नागपुर सवारी गाड़ियां बल्हारशाह-काजीपेट को हैदराबाद से जोड़ती हैं। इसके अलावा, यात्री काजीपेट गाड़ी बदलकर मेल दिलाने वाली गाड़ियों की सेवा का लाभ उठाकर भी यात्रा कर सकते हैं।

मार्गवर्ती खंडों पर संतृप्त लाइन क्षमता और हैदराबाद में अपर्याप्त टर्मिनल सुविधाओं के कारण इस मार्ग पर एक अतिरिक्त गाड़ी चलाना परिचालन की दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है।

दिलदार नगर से गोरखपुर तक लइान

1291. **श्री जेनुल बशर** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पूर्व रेल में मुगलसराय पटना सेक्शन में दिलदार नगर स्टेशन गाजीपुर, मउनाथ भंजन, दोहरी घाट होते हुंए गोरखपुर तक नई रेल लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव मिला है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसका क्या कारण हैं?

रेल मन्त्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) जी नहीं । इन्दारा और दोहरीघाट के बीच पहले से ही आमान की एक लाइन मौजूद है । दोहरीघाट और सहजनवा के बीच एक नई लाइन के लिए 1977 में किए गए प्रारंभिक इंजीनियरी-एवं यातायात सर्वेक्षण से यह पता चला कि 67.52 कि० मी० लम्बी इस लाइन पर 13.27 करोड़ रुपये लागत आएगी और इससे 0.85% (डी सी एफ) प्रतिफल की प्राप्ति होगी कम प्रतिफल और धन की कठिनाई को देखते हुए इस प्रस्ताव पर आगे कार्यवाही नहीं की गयी । सहजनवा-गोरखपुर मीटर लाइन सम्पर्क समस्तीपुर-बराबन्की आमान परिवर्तन परियोजना का एक अंग है और 1980-81 तक इसका आमान परिवर्तन कर दिये जाने की प्रत्याशा है । तारीघाट को गाजीपुर से मिलने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि इस काम में गंगा नदी पर अधिक लागत वाले पुल का निर्माण भी शामिल है।

मोबाइल बुकिंग क्लर्क

1292. **डा० राजेन्द्रकुमारी बाजपेयी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जोनल रेलों में मोबाइल बुकिंग क्लर्क पिछले अनेक वर्षों से काम कर रहे हैं जिनको वेतन/मानदेय एक रुपया प्रति घंटा की दर से मिलता है;

(ख) यदि हा, तो जोनवार तथा डिविजनवार ऐसे मोबाइल बुकिंग क्लर्कों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या यह सच है कि मोबाइल बुकिंग क्लर्कों को एक रुपया प्रति घंटा की दर पर दिया जा रहा वेतन बहुत ही कम है और वे रेल कर्मचारियों को मिलने वाली सुविधाओं से वंचित रखे जा रहे हैं;

(घ) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ;

(ङ) क्या सरकार का विचार मोबाइल बुकिंग क्लर्कों को वे सभी सुविधाएं अर्थात् पास, पी० टी० ओ०, वार्षिक वेतन वृद्धि, डाक्टरी चिकित्सा आदि देने का है जो अन्य कर्मचारियों को दी जाती हैं और उनके वेतन की दर भी बढ़ाने का है; और

(च) यदि हां, तो कब तक और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ग) से (च) रेल कर्मचारियों के विद्यार्थी पुत्रों/पुत्रियों तथा उनके आश्रितों आदि को वित्तीय सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से भीड़-भाड़ के समय बुकिंग काउन्टरों पर उनकी स्वैच्छिक सेवाओं का अशंकालिक आधार पर उपयोग किया जा रहा है। इन स्वयं सेवकों को 1 रुपये से 2 रुपये तक प्रति घंटे की दर से मानदेय दिया जाता है। इन स्वयं सेवकों की सेवाएं स्वैच्छिक प्रकार की होने और वेतन पाने वाले कामगरों एवं नियमित कर्मचारियों से भिन्न होने के कारण वे रेल कर्मचारियों को मिलने वाली सहूलतों के हकदार नहीं हैं और न ही इस प्रकार का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है ।

(ख) पूर्वोत्तर सीमा, दक्षिण एवं दक्षिण-मध्य रेलों को छोड़कर जहां इस योजना को लागू नहीं किया गया है क्षेत्रीय रेलों पर स्वयं सेवी चल बुकिंग कलर्कों के रूप में नियुक्त किये गए रेल कर्मचारियों के आश्रितों और विद्यार्थियों की रेलवेवार संख्या इस प्रकार है :—

रेलवे	मंडल का नाम जिस पर स्वयं सेवी चल बुकिंग क्लर्क तैनात किये गए हैं	प्रत्येक मंडल पर तैनात स्वयं सेवी बुकिंग क्लर्कों की संख्या	प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे पर तैनात कुल चल बुकिंग क्लर्कों की संख्या
1	2	3	4
मध्य	वम्बई	47	62
	नागपुर	3	
	झांसी	12	
पूर्व	हवड़ा	96	333
	सियालदह	43	
	आसनसोल	19	
	धनबाद	19	
	दानापुर	113	
	मुगलसराय	43	
उत्तर	मुरादाबाद	51	104
	लखनऊ	19	
	दिल्ली	16	
	इलाहाबाद	16	
	बीकानेर	2	
पूर्वोत्तर	वाराणसी	9	9
पश्चिम	बम्बई	153	153

न्हावा शेवा पतन परियोजना की स्वीकृति में विलम्ब

1293. **श्री पी० जे० कुरियन** : क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि योजना आयोग ने वम्बई के निकट नव सेवा पत्तन परियोजना को स्वीकृति देने में 17 वर्ष का समय लिया;

(ख) यदि हां, तो परियोजना के स्वीकृति देने में इतने लम्बे विलम्व के क्या कारण हैं; और

(ग) जब परियोजना पेश की गई थी तब इसकी लागत कितनी थी और अब इसकी अनुमानित लागत कितनी है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) जी, नहीं न्हावा शेवा पत्तन परियोजना की संकल्पना 1971 में की गई थी और इसे योजना आयोग को विचारार्थ 1973 में भेजा गया था जब पांचवी पंचवर्षीय योजना के लिए बड़े पत्तनों के विकास के कार्यक्रम को अन्तिम रूप दिया जा रहा था।

(ग) 1971 में न्हावा शेवा पत्तन परियोजना को लागत 52 करोड़ रुपये आंकी गई थी। अब इसकी लागत अनुमानतः 175 करोड़ रुपये आएगी।

सड़क परिवहन द्वारा आवश्यक वस्तुओं का परिवहन

1294. **श्री माधवराव सिंधिया** : क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि हाल में पूरे देश में सड़क परिवहन द्वारा खाद्य पदार्थों और जन उपयोग की सभी आवश्यक वस्तुओं के परिवहन में कई गुनी वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को यह भी पता है कि परिवहनों द्वारा अधिक प्रभार लिये जाने के परिणामस्वरूप सड़क परिवहन द्वारा इन वस्तुओं के परिवहन में जन साधारण पर भारी भार पड़ता है; और

(ग) यदि हां, तो इन प्रभार को कम करने हेतु परिवाहकों को मजबूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपचारात्मक उपाय किये गए हैं अथवा करने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां । सड़क परिवहन द्वारा खाद्यान्न, चीनी और कोयले जैसी आवश्यक वस्तुओं सहित अन्य माल की ढुलाई की मात्रा में कुछ वृद्धि हुई है । इसका मुख्य कारण उन स्थानों तक माल पहुंचाना था जहां या तो रेल की सुविधा उपलब्ध नहीं है या रेल बहुत दूर जाकर मिलती है, और देश के विभिन्न भागों में, जो सूखाग्रस्त थे, बढ़ती हुई मांग का समय पूरा करना होता था । इसलिए सड़क परिवहन द्वारा माल की ढुलाई आवश्यक थी । रेल द्वारा भी आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई में वृद्धि हुई थी जैसा कि विवरण में दिखाया गया है ।

(ख) ट्रकों द्वारा माल ले जाना रेल में ले जाने की अपेक्षा मंहगा पड़ता है और इससे माल की कीमतों पर भी प्रभाव पड़ता है ।

(ग) भाड़ा प्रभारों का औचित्य सुनिस्चित करने के लिए, मोटर गाड़ी अधिनियम, 1939 राज्य सरकारों को यह अधिकार देता है कि वे भाड़ा प्रभार निर्धारित करने के लिए, जिसमें अधिकतम और न्यूनतम भाड़ा प्रभार शामिल है, राज्य परिवहन अधिकरणों को निर्देश जारी करें।

विवरण

उत्तरी रेलवे में, जो खाद्यान्न का लदान करने वाला मुख्य रेल-क्षेत्र है, मई, 1980 में प्रायोजित खाद्यान्न का रिकार्ड लदान हुआ है । जनवरी, 1980 के बाद उत्तरी रेलवे से प्रायोजित खाद्यान्न का लदान और पिछले वर्ष के तदनुरूपी महीनों में जो लदान हुआ उसकी तुलना इस तरह नीचे की गई है :—

(हजार टनों में)

महीना	1979	1980	
जनवरी	557	744	
फरवरी	571	663	
मार्च	587	846	
अप्रैल	704	811	
मई	662	858	
	3081	3922	(27 प्रतिशत की वृद्धि)

2. इस वर्ष रेलवे को विशेष तौर से कहा गया कि वह बिहार पश्चिम बंगाल उड़ीसा के राज्यों और उत्तर-पूर्वी क्षेत्रों के लिए जहां खाद्यान्न की कमी थी, अधिकाधिक माल उठाए।

3. जहां तक अन्य आवश्यक वस्तुओं के लदान का प्रश्न है, यह बताया जाता है कि जनवरी से अप्रैल, 1980 तक की अवधि में नमक के 47318 वैंगनों का लदान किया था जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में 46544 वैगनों का लदान किया था।

चीनी

4. जहां तक जनवरी से मई, 1980 तक की अवधि में चीनी का प्रश्न है, लेवी चीनी के 30557 वैंगनों (जी० जी० एण्ड एम०) का लदान हुआ जब कि पिछले वर्ष की इसी अवधि में चीनी के 22,630 वैगानों का लदान किया गया।

5. आयात किया खाद्य तेल

पत्तनों से पश्च भूमि में वनस्पती कारखानों को खाद्य तेल ले जाने के लिए 1980 के पहले पांच महीनों में 3849 बी. जी. और 1083 एम. जी. टैंक वैगनों का लदान किया जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में $\frac{\text{3353 बी. जी. और 1407 एम. जी.}}{4760}$ का वैंगन का लदान किया गया।

कनस्तरों और ड्रमों में खाद्य तेल और वनस्पती के लिए वैंगनों की सम्पूर्ण मांग पूरी की गई।

6. कोयला

1980 के पहले पांच महीनों में और 1979 के पहले पांच महीनों में कोयले की प्रति दिन औस्तन लदान नीचे दिया गया हैं :—

	चार पहियों के वैंगन	
	1979	1980
जनवरी	9291	8968
फरवरी	9330	9291
मार्च	9205	9251
अप्रैल	8885	8876
मई	8396	8520
कुल औसत	9201	8981

चालू वर्ष के दौरान लदान में जो गिरावट आई है वह असम आन्दोलन, भयानक सूखा पड़ने और दक्षिणी पूर्वी रेलवे को विजली की सप्लाई में अक्सर व्यवधान पड़ने के कारण आई है।

तालचेर सम्बलपुर लाइन

1295. **श्री नित्यानन्द मिश्र** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने रेल मंत्रालय से अनुरोध किया है कि वह सूखे से प्रभावित क्षेत्रों के लोगों को रोजगार देने के उपाय के रूप में प्रस्तावित तालचेर-सम्बलपुर रेल लाइन का मिट्टी का आरम्भ करे; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में, उप मंत्री श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां । उड़ीसा सरकार से एक पत्र प्राप्त हुआ है जिसमें यह सूचित किया गया है कि उसने तालचेर-सम्भलपुर रेल सम्पर्कके लिए मिट्टी डालने के काम में 'काम के बदले अनाज' कार्यक्रम के अन्तर्गत मदद करने का विनिश्चय किया है। सर्वेक्षण का क्षेत्र-कार्य पूरा हो चुका है और रेल विभाग द्वारा सर्वेक्षण रिपोर्ट तैयार की जा रही है। आशा है यह रिपोर्ट शीघ्र ही मिल जाएगी। सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो जाने पर आगे कार्रवाई की जाएगी।

जबलपुर जिले के पोंडी गाँव में खान दुर्घटना

1296. **श्री रामावतार शास्त्री :** क्या **श्रम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्यप्रदेश में जबलपुर जिले की वैहर तहसील के पोंडी गांव दुर्घटना में 13 व्यक्ति मारे गये;

(ख) यदि हां, तो खान दुर्घटना के क्या कारण हैं; और

(ग) मृतकों के परिवारों के कल्याण के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

श्रम मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री टी. अजय्या) : (क) और (ख) खान सुरक्षा महानिदेशालय द्वारा भेजी गई रिपोर्ट के अनुसार, दुर्घटना 11-4-1980 को हुई, जबकि 19 ग्रामीणों का एक ग्रुप मध्य प्रदेश के बाला घाट जिले में पौंडी-भरी गांव के एक खुले उत्खनन से छुई मिट्टी हाथ से खोद रहे थे यह उत्खनन ओवर हैंगिग के नीचे था, जहां पहले ही छुई मिट्टी निकाली गई थी, जिससे अन्डर कट हो गया था। यह दुर्घटना 1.5 मीटर की ऊंचाई से ओवर हैंगिग के निचली तहों के एका-एक गिरने के कारण हुई, जिसके परिणामस्वरूप 13 व्यक्तियों की मृत्यु हुई, 2 व्यक्तियों को गंभीर चोटें आई, तथा चार को मामूली चोटें आई। वह भूमि, जहां यह दुर्घटना हुई, वन विभाग, मध्यप्रदेश की है। यह छुई मिट्टी का उत्खनन खान नही है, क्योंकि यह खनिज वाला क्षेत्र नहीं है। इस भूमि को किसी को पट्टे पर नहीं दिया गया था।

(ग) वालाघाट के कलक्टर द्वारा तुरन्त सहायता के रूप में प्रत्येक मृतक के आश्रितों को चावल के दो-दो वैग वितरित किए गए।

यूनियनों के प्रतिनिधिक स्वरूप का निर्धारण

1297. **प्रो० मधुदंवते :** क्या **श्रम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने केन्द्रीय मजदूर संघ संगठनों के परामर्श से मजदूर संघ के प्रतिनिधिक स्वरूप का निर्धारण करने के लिए कोई मान्य फार्मूला तैयार किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस फार्मूले की मुख्य वातें क्या हैं ?

श्रम मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री टी. अंजय्या) : (क) और (ख) सरकार ने यूनियनों के प्रतिनिधिक स्वरूप का मिर्धारण करने के लिए कार्य प्रणाली के संवंध में हाल ही में पांच केन्द्रीय ट्रेड़ यूनियन संगठनों के साथ विचार-विमर्श किया। 8 मई, 1980 को हुई अन्तिम वैठक में यह स्वीकार किया गया कि ये संगठन इस प्रश्न पर स्वयं विचार-विमर्श करेंगे और फार्मूला तैयार करेंगे। यह प्रस्ताव है कि इस विषय पर निर्णय करने के लिए उनके साथ एक ओर बैठक आयोजित की जाए।

विकासशील देशों के तकनीकी सहयोग

1298. **श्री एस० एम० कृष्ण :** क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत मई महीने में जनेवा में आयोजित विकासशील देशों में तकनीकी सहयोग की समीक्षा के बारे में हुई उच्च स्तरीय बैठक में भारत का प्रतिनिधित्व किया गया था;

(ख) यदि हां, तो भारत ने संसाधनों को एकत्र करने तथा विकासशील देशों में प्रौद्योगिकी अन्तरित करने के बारे में क्या उपाय प्रस्तुत किये तथा उस में भाग लेने वाले देशों की उन पर क्या प्रतिक्रिया हुई; और

(ग) इस सम्मेलन का क्या परिणाम निकला ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हाँ ।

(ख) और (ग) इस बैठक के परिणामस्वरूप कुछ ठोस प्रस्ताव और सुझाव सामने आए थे जिन्हें भारतीय प्रतिधिमंडल ने प्रस्तुत किया था तथा आगे बढ़ाया था । ये प्रस्ताव और सुझाव स्वीकार कर लिए गए थे जो इस सम्मेलन में पारित दस्तावेजों में शामिल हैं । इस बैठक में विकासशील देशों से कहा गया था कि वे अपने परिवहन और संचार सम्बन्धी सम्पर्कों को सुदृढ़ और विकसित करने में सहयोग करें, विशेष रूप से परिवहन और संचार संबंधी क्षमताओं और आवश्यकताओं को निश्चित करने के लिए सामान्य प्रशिक्षण और अनुसंधान की व्यवस्था करें और परामर्शदात्री सेवाओं का आदान-प्रदान करें । इन देशों से यह भी कहा गया कि योजना के क्षेत्र में अर्जित अपने अनुभव को और ग्रामीण एवं क्षेत्रीय समुदायों के सामने आने वाली विशाल समस्याओं को निपटाने में, जिनमें ग्रामीण आबादी का शहरों की ओर होने वाला प्रवास भी शामिल है, परस्पर सहयोग करें । उनसे यह अनुरोध किया गया था कि वे ऐसे राष्ट्रीय अनुसंधान एवं प्रशिक्षण तय करें जिनमें बहु-राष्ट्रीय स्वरूप के तकनीकी सहयोग की गतिविधियों के संचालन की क्षमता हो । इस बैठक में विकास बैंकों और विकास केन्द्रों से कहा गया कि अगर उनकी सांविधिक प्रक्रियाएं उन्हें इजाजत देती हों तो वे विकासशील देशों की क्षमताओं और आपूर्तियों का विकासशील देशों से सम्बद्ध अपनी परियोजनाओं में अधिक प्रयोग करें । संयुक्त राष्ट्र विकास तंत्र के संगठनों से यह अनुरोध भी किया गया कि वे ऐसी कार्रवाई करें जिससे संयुक्त उद्यमों में, परियोजनाओं के लिए उपस्करों की आपूर्ति में, एक अभिकरण के माध्यम से दूसरे अभिकरण द्वारा वस्तुएं हासिल करने की सेवाओं का विस्तार करने में, उप-ठेकेदारों में, संयुक्त राष्ट्र विकास तन्त्र द्वारा वित्त नियोजित प्रायोजनाओं में परामर्श और प्रशिक्षण की सुविधाएं देने में विकासशील देशों में परस्पर अधिक तकनीकी सहयोग कर सकें ।

विकासशील देशों में तकनीकी सहयोग के लिए उपलब्ध वित्तीय संसाधनों को बढ़ाने के बारे में भी उपाय सुझाए गए थे ।

पाकिस्तानी राष्ट्रिकों द्वारा वीसा आवेदनपत्रों की संख्या

1299. **श्री जनार्दन पुजारी :** क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

)क) 1979 के दौरान वीसा जारी किये जाने के लिए पाकिस्तानी राष्ट्रिकों की ओर से कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए तथा कितने लोगों को वीसा जारी किए गए;

(ख) क्या सरकार पाकिस्तानी यात्रियों की समस्या को दूर करने के प्रश्न पर विचार कर रही है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) 1979 वर्ष के दौरान भारत का राजदूतावास, इस्लामाबाद तथा भारत का प्रधान कोंसलावास, कराची को पाकिस्तानी राष्ट्रिकों से वीसा के लिए कुल मिलाकर 1,90,564 आवेदन प्राप्त हुए और इस अवधि में, 1,93,255 वीसा जारी किए गए, जिनमें 1979 से पहले प्राप्त हुए आवेदनों के आधार पर भारत का राजदूतावास इस्लामाबाद द्वारा जारी किए गए 5038 वीसा शामिल हैं।

(ख) और (ग) भारतीय वीसा माँगने वाले पाकिस्तानी राष्ट्रिकों को होने वाली असुविधा को कम करने की दृष्टि से वीसा जारी करने की पद्धति को सरल बनाने के लिए भारत सरकार निरन्तर उपायों तथा तरीकों का पुनरीक्षण करती रहती है जैसे हमारे मिशनों में वीसा आवेदनों के शीघ्र निपटान में मदद देने के लिए अतिरिक्त कर्मचारी आदि भेजना। भारत का प्रधान कोंसलावास, कराची जो पाकिस्तानी राष्ट्रिकों से वीसा के लिए प्राप्त आवेदनों की कुल संख्या का 75 प्रतिशत से अधिक भाग निपटाता है, अब अधिकतर आवेदनों पर वीसा के लिए आवेदन प्राप्त होने के दिन या उससे अगले दिन वीसा जारी कर देता है। इस प्रकार पाकिस्तानी राष्ट्रिकों को किसी प्रकार की गम्भीर समस्या का सामना नहीं करना पड़ रहा है।

चंडीगढ़-रांची एक्सप्रेस रेलगाड़ी को कालका तक बढ़ाया जाना

1300. **श्री नारायण चंद पराशर :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पर्यटकों तथा हिमाचल प्रदेश के लोगों के लाभार्थ चंडीगढ़-राँची एक्सप्रेस रेलगाड़ी को कालका तक बढ़ाने का कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस अनुरोध पर क्या निर्णय किया है; और

(ग) यदि नहीं, तो यह निर्णय सम्भवत: किस तारीख तक ले लिया जाएगा ?

रेल मन्त्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) जी हाँ, सप्ताह में तीन बार चलने वाली 183/184 राँची-चंडीगढ़ एक्सप्रेस भी चंडीगढ़ और नयी दिल्ली के बीच अन्तर्शहर सेवा प्रदान करती है। यद्यपि यह सही है कि इस गाड़ी के रेकों को अनुरक्षण के लिए कालका ले जाना पड़ता है, लेकिन यात्रियों को बुक करना वाँछनीय नहीं है क्योंकि किसी निर्धारित समय अनुसूची का अनुसरण किए बिना एकमात्र परिचालनिक सुविधा के अनुसार इन रेकों को कालका ले जाया जाता है। इसके अतिरिक्त चंडीगढ़ के यात्रियों के लिए मुहैया की गयी केवल एक प्रारम्भिक गाड़ी की सुविधा खोने पर बहुत नाराजगी प्रकट करेंगे, इसके अतिरिक्त रात के असुविधाजनक समय के दौरान राँची-चंडीगढ़ एक्सप्रेस को कालका तक बढ़ाने से शिमला क्षेत्र के यात्रियों को कोई लाभ नहीं मिलेगा क्योंकि रात के असुविधाजनक समय में छोटी लाइन पर मेल लेने वाली गाड़ियाँ नहीं चलायी जा सकती हैं और इस प्रकार यात्रियों को कालका में रात

बितानी पड़ेगी। इससे उन पर्यटकों और अन्य यात्रियों को भी लाभ नहीं पहुंचेगा जो हिमाचल प्रदेश के दूर-दराज भागों में यात्रा करने के इच्छुक हैं।

देश के अन्य बड़े शहरों में लागू करने हेतु केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना का विस्तार

1301. **श्री नारायण चन्द्र पराशर** : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निकठ भविष्य में देश में अन्य बड़े शहरों में लागू करने हेतु केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना का विस्तार करने के लिए सरकार की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो क्या हिमाचल प्रदेश में शिमला, हमीरपुर, मंडी, सोलन तथा धर्मशाला में भी यह योजना लागू होगी;

(ग) यदि हाँ, तो किन सम्भावित तारीखों तक उपरोक्त नगरों में से प्रत्येक को इस योजना के अन्तर्गत लिया जायेगा; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (घ) धन के अभाव को तथा जिन शहरों में यह योजना पहले से चल रही है, उनमें इस योजना को सुदृढ़ करने की आवश्यकता को देखते हुए, केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना को निकट भविष्य में किसी भी शहर में आरम्भ करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

दिल्ली-अम्बाला लाइन को दोहरी बनाना

1302. **श्री नारायण चन्द पराशर** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे के 'डी० यू० के० सेक्सन' को दोहरा बनाने के बारे में कोई मंजूरी प्राप्त योजना है;

(ख) यदि हाँ, तो बरास्ता करनाल दिल्ली से अम्बाला तक की सम्पूर्ण लाइन को किस अवधि में दोहरी बनाया जायेगा;

(ग) परियोजना की अनुमानित लागत क्या होगी;

(घ) परियोजना की क्रियान्विति के सम्बन्ध में नवीनतम प्रगति क्या है; और

(ङ) क्या इस रूट पर भारी यातायात को देखते हुए परियोजना को शीघ्र पूरा करने के बारे में सरकार को कोई योजना है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ङ) जी हाँ। दिल्ली अम्बाला कालका खंड पर दिल्ली-गन्नौर के बीच दोहरी लाइन मौजूद है। गन्नौर और पानीपत के बीच 3.65 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से दोहरी लाइन बिछाने का कार्य प्रगति पर है और इस कार्य के 31.3.81 तक पूरा हो जाने की संभावना है। पानीपत से भैनी खुर्द और शाहबाद मार्कण्डा से अम्बाला छावनी के बीच दोहरी लाइन बिछाने के काम को 1980-81 के बजट में

शामिल कर लिया गया है। यह कार्य लगभग 3 से 5 वर्षों में पूरा हो जायेगा परन्तु यह योजना आयोग द्वारा संसाधनों के आवंटन पर निर्भर करता है। इस समय भैंनी खुर्द शाहबाद मार्कण्डा और अम्बाला से कालका खंडों पर मौजूदा इकहरी लाइन को दोहरी करने के लिए कोई स्वीकृत योजना नहीं है और इस पर अनुवर्ती बजटों में विचार किया जायेगा।

पहले से अनुमोदित खण्डों पर दोहरी लाइन बिछाने पर लगभग 22.00 करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान है।

दोहरी लाइन बिछाने की पहले से स्वीकृत योजना को जल्दी से पूरा करने के लिए सभी प्रयास किये जा रहे हैं परन्तु यह संसाधनों की उपब्धता पर निर्भर करता है।

कोवलम-त्रिवेन्द्रम लाइन

1303. **श्री ए० नीलालोहिथादसन** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार की त्रिवेन्द्रम रेलवे जंकशन से कोवलम और विझिजम को जोड़ने वाली लाइन का निर्माण करने की कोई योजना है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : जी नहीं।

गंगानगर एक्सप्रेस के धूल भरे डिब्बे

1304. **श्री मनफूल सिंह चौधरी** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गंगानगर से सादुलपुर तक रेल मार्ग कच्चा होने के कारण गंगानगर एक्सप्रेस गाड़ी के डिब्बों में धूल पड़ती रहती है; और

(ख) इस सम्बन्ध में क्या उपचारात्मक उपाय किये गये हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) गंगानगर से सादुलपुर तक का रेल-पथ बालू से पैंकड़ है, कच्चा नहीं है। चारों ओर का क्षेत्र बालू वाला होने के कारण कुछ धूल डिब्बों के अन्दर घुस आती है।

(ख) इस मार्ग पर रेल पथ की वर्तमान बालू पैकिंग के बदले धीरे-धीरे पत्थर की मिट्टी की पैकिंग की व्यवस्था की जा रही है। इससे काफी हद तक डिब्बों में धूल आनी कम हो जायेगी।

गंगानगर एक्सप्रेस गाड़ी में सुविधाओं की खराब स्थिति

1305. **श्री मनफूल सिंह चौधरी** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गंगानगर एक्सप्रेस की अधिकांश बोगियां खराब हालत में हैं, सीटों पर हमेशा धूल जमी रहती है, इस गाड़ी के लिए कोई डीजल इंजन नहीं है और पंखे तथा फ्लश काम नहीं करते हैं और शौचालय वाटर-पाइपों में कोई टोंटी नहीं लगी है;

(ख) क्या यह भी सच है कि गाड़ी कभी समय पर नहीं आती है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार इस सम्बन्ध में क्या सुधारात्मक कार्यवाही करेगी ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ख) 211/212 जयपुर-श्रीगंगानगर एक्सप्रेस का समय पालन मुख्यतः जंजीर खींचने, दुर्घटनाओं, इंजन की खराबियों, तूफानों आदि के कारण अपेक्षित स्तर का नहीं रहा है ।

(ग) 211/212 एक्सप्रेस के चालन पर बड़ी निगरानी रखी जा रही है और उनके समय-पालन में सुधार के लिए सभी प्रयास किये जा रहे हैं और परिहार्य रुकौनी के मामलों में उपयुक्त कार्रवाई की जा रही है ।

यमुना विहार से केन्द्रीय सचिवालय तक बस सेवा

1306. **श्री चन्द्रपाल शैलानी** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार यमुना विहार से केन्द्रीय टर्मिनल तक सीधी बस सेवा चलाने का है; और

(ख) यदि हां, तो यह सेवा कब तक आरम्भ कर दी जायेगी ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) जी, नहीं ।

(ख) उपरोक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं होता ।

अंतर्राज्यीय बस टर्मिनल के समीप यमुना पर पुल

1307. **श्री चन्द्रपाल शैलानी** : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में अंतर्राज्यीय बस टर्मिनल के समीप यमुना नदी पर एक पुल बनाने का प्रस्ताव विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित पुल का कब तक निर्माण कार्य आरम्भ होने और पूरे होने की संभावना है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां ।

(ख)

निर्माण कार्य शुरू होने की संभावित तारीख :	तकनीकी और वित्तीय अनुमति मिलने पर इस निर्माण कार्य के 1981 में शुरू होने की संभावना है ।
पूरे होने की तारीख :	शुरू होने के बाद लगभग 5 वर्षों में ।

दारुल-उलूम का शताब्दि समारोह

1308. **श्रीमती प्रमिला दण्डवते** : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में, नई दिल्ली में प्रधान मंत्री ने दारुल-उलूम के शताब्दि समारोह का उद्घाटन किया था; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) जी हां। दारुल-उलूम, देवबन्द (सहारनपुर) के अध्यक्ष श्री मोहम्मद तैयब के निमंत्रण पर प्रधान मंत्री ने दारुल-उलूम के शताब्दी समारोहों का उद्घाटन 21 मार्च 1980 को देवबन्द में किया था, नई दिल्ली में नहीं।

इस्लामी शिक्षा के प्रसिद्ध केन्द्र दारुल-उलूम देवबन्द, उत्तर प्रदेश के शताब्दी समारोह 21 मार्च, 1980 को आरम्भ हुए। इन समारोहों के साथ विद्वानों का दीक्षान्त सम्मेलन भी हुआ; यह देववन्द में 70 वर्ष के बाद हुआ था। विभिन्न इस्लामी देशों से लगभग 6,000 विदेशी प्रतिनिधियों ने इन समारोहों में भाग लिया।

परिवार नियोजन लक्ष्यों की उपलब्धि

1309. **श्री भगवान देव** : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1977-78, 1978-79 और 1979-80 के दौरान, राज्यवार, परिवार नियोजन लक्ष्यों की उपलब्धि का प्रतिशत क्या रहा;

(ख) उक्त अवधि के दौरान जनसंख्या में राज्यवार, कितने प्रतिशत वृद्धि हुई;

(ग) चालू वर्ष के दौरान, राज्यवार, परिवार नियोजन के लक्ष्य क्या हैं; और

(घ) क्या सरकार इस वर्ष के दौरान अब तक प्राप्त किए गए लक्ष्यों से सन्तुष्ट हैं ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) 1977-78 1978-79 और 1979-80 की अपेक्षित सूचना अनुबन्ध-एक से तीन में दी गई है। **सभा पटल पर रखा गया। देखिये** संख्या एल०टी०-937/80]

(ख) 1977, 1978, 1979 तथा 1980 की अनुमानित जनसंख्या और 1977-78 1978-79 तथा 1979-80 की वृद्धि दरें अनुबन्ध-चार में हैं। [**सभा पटल पर रखा गया। देखिये** संख्या एल०टी०-937/80]। ये भारत के महापंजीयक की अध्यक्षता में योजना आयोग द्वारा नियुक्त जनसंख्या प्रोजेक्शनों की विशेषज्ञ समिति द्वारा तैयार किये गये प्रोजेक्शनों पर आधारित हैं।

(ग) और (घ) 1980-81 के लिए परिवार नियोजन विभिन्न तरीकों के राज्यवार लक्ष्य और अप्रैल, 1980 के महीने की उपलब्धि, जिसके आंकड़े अनन्तिम हैं, का एक विवरण

अनुबन्ध-पांच पर है। [सभा पटल पर रखा गया। देखिये संख्या एल०टी०-937/80]। यह विवरण अप्रैल, 1980 के लक्ष्यों की प्रतिशत उपलब्धि भी दर्शाता है। इस विवरण में यह देखा जा सकता है कि अप्रैल 1980 में 27 प्रतिशत आनुपातिक नसबंदी आपरेशन के लक्ष्य, 46 प्रतिशत लूप निवेशन के लक्ष्य, 24 प्रतिशत प्रचलित गर्भ निरोधकों के लक्ष्य तथा 7 प्रतिशत मुख सेव्य गोलियों के उपयोगकर्ताओं के लक्ष्य प्राप्त किये गये हैं। वैसे, चालू वर्ष के लक्ष्यों की पूर्ति के बारे में कुछ कहने के लिए पहले महीने का कार्य ही काफी नहीं है। पिछले अनुभव से पता चलता है कि यह कार्य वर्ष के बीतने के साथ-साथ बढ़ता जाता है।

31 दिसम्बर, 1979 को रद्द रेल गाड़ियां

1310. **श्री भगवान देव** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 31 दिसम्बर, 1979 को कितनी रेलगाड़ियां रद्द की गयीं;

(ख) जनवरी 1980 से ऐसी कितनी रेलगाड़ियों को पुन: चलाया गया; और

(ग) शेष रेलगाड़ियों को कब तक पुन: चलाये जाने की संभावना है; और उनकी संख्या क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) 31.12.79 को सभी रेलों पर 181 जोड़ी गाड़ियां रद्द थीं जिनमें से 151 जोड़ी गाड़ियां फिर से चलाई जा चुकी हैं तथा कम यातायात होने के कारण 22 जोड़ी गाड़ियों को स्थायी रूप से रद्द कर दिया गया है। जैसे-जैसे स्थिति में सुधार होगा, बिजली की कमी, बिजली में कटौती के कारण इंजनों के अनुरक्षण में कठिनाई, पानी की कमी, समुद्री तूफान से पीड़ित क्षेत्रों में इंजीनियरी कार्य आदि विभिन्न कारणों से रद्द 8 जोड़ी गाड़ियों को भी दोबारा चलाया जायेगा।

नसीराबाद-बूंदी सम्पर्क

1311. **श्री भगवान देव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि ब्रिटिश शासन काल के दौरान नसीराबाद तथा बूंदी के बीच जिला अजमेर (राजस्थान) में बरास्ता सरवर्द, केकारी, देवली तक एक अस्थाई रेल लाइन बिछाई गई थी जिसको बाद में एक स्थाई लाइन में बदला जाना था;

(ख) क्या सरकार इस लाइन को जो अभी भी अस्थायी है, स्थायी लाइन में बदलेगी जिससे कि इस पिछड़े क्षेत्र का विकास हो सके;

(ग) यदि हां, तो इस लाइन को स्थाई लाइन में कब बदला जायेगा; और

(घ) यदि नहीं, तो इसमें क्या दिक्कत अनुभव की जा रही है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) इतने समय बाद यह बताना संभव नहीं है कि नसीराबाद और बूंदी के बीच कोई अस्थाई रेलवे लाइन थी।

(ख) और (घ) इस समय बूंदी के रास्ते कोटा को नसीराबाद से जोड़ने वाली कोई रेलवे लाइन नहीं है और न ही इन दोनों स्थानों के बीच कोई लाइन बिछाने का प्रस्ताव है।

चीन द्वारा तिब्बतियों को अपनी जन्मभूमि की यात्रा करने का निमन्त्रण

1312. **श्री एस० एम० कृष्ण** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ पश्चिमी देश तिब्बती निष्कासितों तथा चीनियों के बीच सम्पर्क स्थापित कराने में सहायता कर रहे हैं;

(ख) क्या कुछ तिब्बती निष्कासित पहले ही पेकिंग तथा तिब्बत की यात्रा कर चुके हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार को इन लोगों के अनुभवों के बारे में जानकारी मिल गई है; और

(घ) क्या चीन सरकार के सीधे ही अथवा भारत सरकार के माध्यम से दलाई लामा मुख्यालय को उनकी जन्मभूमि की यात्रा के लिए कोई निमन्त्रण दिया है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) सरकार को ऐसे किसी भी प्रयत्न के बारे में कोई जानकारी नहीं है।

(ख) और (घ) भारत में रहने वाले तिब्बतियों के प्रतिनिधिमंडलों ने चीन और तिब्बत की यात्रा की है। उन्होंने हमें सूचना दी है कि वे चीन सरकार के निमन्त्रण और अनुरोध पर वहां गए थे।

(ग) प्रथम शिष्टमंडल ने अपनी यात्रा के दौरान जो कुछ देखा उनकी प्रमुख एवं सामान्य बातों का विवरण शिष्टाचार के नाते भारत सरकार को प्रस्तुत किया था।

हीरा मिल, उज्जैन द्वारा कर्मचारी राज्य बीमा योजना के अन्तर्गत जमा करायी गई धनराशि

1313. **श्री निहाल सिंह** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हीरा मिल, उज्जैन (मध्य प्रदेश) द्वारा जनवरी, 1977 से मई 1980 के भीतर कर्मचारी बीमा योजना के अन्तर्गत कितनी धनराशि जमा कराई गई;

(ख) इस बारे में उनकी ओर अभी कितनी धनराशि बकाया है; और

(ग) अब तक उसकी वसूली न किये जाने के क्या कारण हैं ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) और (ख) कर्मचारी राज्य बीमा निगम ने सूचित किया है कि 48,35,800/- रुपये की धनराशि जमा कराई गई है और कोई राशि बकाया नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

कर्मचारी राज्य बीमा निगम द्वारा एलाम्बिक ग्लास इण्डस्ट्रीज, बड़ौदा और बंगलौर के विरुद्ध कार्यवाही

1314. **श्री निहाल सिंह :** क्या श्रम मंत्री एलाम्बिक ग्लास/इंडस्ट्रीज, बड़ौदा और बंगलौर में कार्य कर रहे कर्मचारियों के बारे मे 27 मार्च, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2072 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि कर्मचारी राज्य बीमा निगम द्वारा इन उद्योगों के विरुद्ध की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है और इस सम्बन्ध में कितना और अधिक समय लिये जाने की संभावना है ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : कर्मचारी राज्य बीमा निगम ने सूचित किया है कि मैसर्स एलाम्बिक ग्लास इंडस्ट्रीज, बड़ौदा ने ठेकेदारों के माध्यम से नियोजित कर्मचारियों के संबंध में अंशदान अभी तक जमा नहीं कराए हैं। अतः देय राशियों की वसूली के लिये उनके विरुद्ध कार्यवाही प्रारम्भ की गई है।

दामोदर नदी पर पुल

1315. **श्री सोमनाथ चटर्जी**
श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर
श्री सुशील भट्टाचार्य } : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार डिशेरगढ़ में दामोदर नदी पर पुल बनाने के लिए धनराशि देने की पश्चिम बंगाल की मांग पर विचार करेगी;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) दामोदर के ऊपर प्रस्तावित पुल, निर्माण के पश्चात् राज्य सड़क पर पड़ेगा। इसलिए पश्चिम बंगाल सरकार इससे सम्बन्धित है। राज्य सरकार ने अंतर्राज्यीय अथवा आर्थिक महत्व की सड़कों के केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत इस पुल के लिए 1.5 करोड़ रुपये की वित्तीय सहायता मांगी है। परन्तु भारत सरकार, राज्य सरकार का अनुरोध स्वीकार करने में असमर्थ है क्योंकि उक्त कार्यक्रम के अन्तर्गत फिलहाल किसी नए कार्य पर विचार करने की कोई व्यवस्था नहीं है।

केसोराम काटन मिल्स, कलकत्ता में तालाबन्दी

1316. **श्री इन्द्रजीत गुप्त :** क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्होंने बिरला के केसोराम काटन मिल्स, कलकत्ता में जनवरी 1980 से चली आ रही दीर्घ तालाबन्दी के संबंध में हल ढूढ़ने के लिए प्रयास करने हेतु 17-4-1980 को दिल्ली में एक बैठक आयोजित की थी;

(ख) यदि हाँ, तो क्या उत्पादन पुनः आरम्भ करने के लिए फैक्ट्री को समर्थ बनाने हेतु बैठक में उनके पास कोई विशेष प्रस्ताव थे; और

(ग) इस संबंध में प्रबन्धकों और यूनियन का रवैया कैसा है ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० श्रंजय्या) : (क) और (ख) जी, हां। विभिन्न प्रस्तावों पर विचार-विमर्श किया गया और तत्कालीन श्रम मंत्री ने कोई विशेष प्रस्ताव नहीं रखा।

(ग) यह फैक्टरी 5 जून, 1980 से पुनः चालू हो गई है।

पत्तन तथा गोदी मिलों के लिए मजूरी पेनल

1317. श्री पी० एम० सईद
श्री एम० पी० चन्द्रशेखर मूर्ति
श्री सुभाष चन्द्र बोस श्रल्लूरी : क्या **नौवहन श्रौर परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मजूरी पुनरीक्षण के लिए पत्तन तथा गोदी श्रमिकों की माँगों की जांच करने के लिए 12 सदस्यीय मजूरी पेनल गठित किया है;

(ख) यदि हाँ, तो उक्त पेनल के निदेश-पद क्या हैं तथा उसके सदस्यों के नाम क्या हैं;

(ग) क्या पेनल में श्रमिकों के प्रतिनिधियों को भी सम्बद्ध किया गया है; और

(घ) उक्त पेनल का प्रतिवेदन कब तक प्रस्तुत कर दिया जायेगा ?

नौवहन श्रौर परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) सरकार ने 14-5-1980 को एक द्विवपक्षीय वेतन समझौता समिति का गठन किया। इसमें 10 प्रतिनिधि नियोक्तओं की ओर से और 10 प्रतिनिधि कर्मचारियों की ओर से लिए गए हैं।

(ख) द्विपक्षीय वेतन समझौता समिति मौजूदा 'वेतन ढाँचे' के संशोधन के सवाल पर बातचीत करेगी। इसमें वे सभी मामले भी शामिल हैं जिन पर पत्तन और गोदी मजदूरों को वेतन संशोधन समिति ने विचार किया था और कुछ अन्य संबंधित मामले भी शामिल हैं जिन पर (क) बड़े पोर्ट ट्रस्टों, (ख) डाक लेबर बोर्डों, (ग) डाक लेबर बोर्डों के प्रशासनिक निकायों, और (घ) डाक वर्कर्स (रेगुलेशन आफ इम्प्लायमेंट) ऐक्ट, 1948 के अधीन बनी किसी भी योजना के अन्तर्गत पंजीकृत अथवा गैर-पंजीकृत (सूचीबद्ध) मजदूरों को वेतन समझौता समिति ने विचार करना मंजूर किया था। समझौता 1-1-1980 से लागू होगा सिवाय न्यू मंगलौर पोर्ट के श्रेणी-III और श्रेणी-IV के कर्मचारियों और मजदूरों को छोड़कर जिनके लिए यह समझौता पोर्ट ट्रस्ट के गठन की तारीख अर्थात् 1-4-1980 से लागू किया जाएगा। वेतन समझौता समिति नौभरकों के कर्मचारियों और मजदूरों के बारे में भी विचार करेगी जो डाक वर्कर्स (रेगुलेशन आफ इम्प्लायमेंट) एक्ट, 1948 के अधीन न तो पंजीकृत किए गए हैं और न ही उनका नाम

सूची में चढ़ाया गया है लेकिन जिनका उल्लेख पत्तन और गोदी मजदूरों को वेतन संशोधन समिति ने अनेक समझौता के अन्तर्गत अपनी सिफारिशों में दिया है। उक्त द्विपक्षीय वेतन समझौता समिति के गठन में नीचे लिखे लोग शामिल हैं :

नियोक्ताओं की ओर से	कर्मचारियों की ओर से
1. बंबई, कलकत्ता, मद्रास विशाखापत्तनम, कोचीन, कांडला और टूटीकोरिन पोर्ट ट्रस्ट के अध्यक्ष ।	1. अखिल भारतीय पत्तन और गोदी मजदूर महासंघ के पाँच प्रतिनिधि ।
2. कलकत्ता डाक लेबर बोर्ड के उपाध्यक्ष ।	2. भारतीय राष्ट्रीय पत्तन और गोदी मजदूर महासंघ के दो प्रतिनिधि ।
3. श्री आर० यू० पाई, सचिव, बंबई पोर्ट ट्रस्ट ।	3. पोर्ट, डाक एंड वाटरफ्रंट वर्कर्स फैडरेशन आफ इंडिया के दो प्रतिनिधि ।
4. एक प्रतिनिधि नौभरकों की एसोसिएशनों की फेडरेशन की ओर से ।	4. वाटर ट्राँसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन आफ इंडिया का एक प्रतिनिधि ।

(ग) जी, हाँ ।

(घ) इस सम्बन्ध में बातचीत पूरी करने और समझौता तय करने के लिए कोई अवधि निश्चित नहीं की गयी है ।

केन्द्रीकृत माल बुकिंग एजेंसी

1318. **श्री पी० एम० सईद**
श्री जनार्दन पुजारी
श्री एम० बी० चन्द्रशेखर मूर्ति : क्या **नौवहन और परिवहन** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक केन्द्रीकृत माल बुकिंग एजेंसी और माल निर्यात की पद्धति बनाने संबंधी कोई प्रस्ताव है जैसा कि देसाई समिति द्वारा वर्षों पूर्व कहा गया था;

(ख) यदि हां, तो इस समिति की मुख्य सिफारिशें क्या हैं;

(ग) पूर्ववर्ती सुझावों पर विचार न करने के क्या कारण हैं; और

(घ) इस बारे में अन्तिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हाँ ।

(ख) सिफारिशों में मोटेतौर से माल के एकत्रीकरण, गंतव्यस्थल तक माल पहुंचाने के लिए एक केन्द्रीकृत माल बुकिंग एजेंसी की स्थापना करने और जहाजी कंपनियों द्वारा प्रभारित अधिक भाड़ा दरों के लिए व्यापारियों की प्रतिपूर्ति करने हेतु फ्रेट ईक्विवलाईजेशन फंड के सृजन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

(ग) और (घ) केन्द्रीकृत माल बुकिंग एजेंसी की स्थापना करने के प्रस्ताव में जटिल समस्याएं हैं और विभिन्न बात को ध्यान में रखकर इसकी पूरी-पूरी जांच करने की आवश्यकता है। और फिर पिछले कुछ वर्षों से नौवहन उद्योग भारी संकट का सामना कर रहा था। अतः इस मामले में पहले फैसला करना संभव नहीं था। इसमें अन्तिम निर्णय करने में कुछ और समय लगेगा।

बोनस फार्मूला

1319. **श्री पी० एम० सईद**
श्री एम० वी० चन्द्रशेखर मूर्ति : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एम्पलायर्स फेडरेशन आफ इंडिया के प्रमुख ने यह सुझाव दिया है कि सरकार द्वारा अपने विभागों के लिए अपनाया गया बोनस फार्मूला इसके औचित्य को देखते हुए देश में औद्योगिक उपक्रमों में लागू किया जाना चाहिए; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अंजय्या) : (क) और (ख) एम्पलायर्स फेडरेशन आफ इंडिया के अध्यक्ष ने फेडरेशन की ओर से सरकार को भेजे गए ज्ञापन में यह बताया है कि उत्पादिकता के साथ बोनस को जोड़ने के विचार को बढ़ावा मिलना चाहिए और यह कि रेलवे श्रमिकों के सम्बन्भ में स्वीकृत किए गए उत्पादिकता के साथ बोनस को जोड़ने के सिद्धान्त को न केवल बोनस अधिनियम के अन्तर्गत आने वाले प्रतिष्ठानों पर लागू किया जाना चाहिए, बल्कि इसे कर्मचारियों के अन्य वर्गों पर भी लागू किया जाना चाहिये, जो बोनस के भुगतान की मांग कर रहे हैं।

इस सुझाव तथा बोनस संदाय अधिनियम में संशोधन करने के अन्य सुझावों पर सरकार ध्यान दे रही है।

असंगठित श्रमिकों के लिए विधान

1320. **श्री पी० एम० सईद**
श्री के० मालन्ना
श्री अर्जुन सेठी
श्री गुलाम रसूल कोचक : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का असंगठित श्रमिकों की काम करने की स्थिति को व्यवस्थित करने के लिए विधान लाने का विचार है;

(ख) क्या प्रस्तावित कानून से कृषि श्रमिकों, जिनमें महिलाओं का प्रतिशत अपेक्षाकृत अधिक है, की हालत में भारी सुधार होगा;

(ग) यदि हां, तो उसकी प्रमुख बातें क्या हैं; और

(घ) इसके कब तक पुनः स्थापित किए जाने की संभावना है !

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) से (घ) खेतिहर श्रमिकों के लिए केन्द्रीय विधान के ब्यौरों की जांच करने के लिये ग्रामीण असंगठित श्रमिक सम्बन्धी केन्द्रीय स्थायी समिति ने एक उप-समिति गठित की है। उप-समिति ने कृषि श्रमिक विधेयक के प्रारुप के साथ अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। केन्द्रीय स्थायी समिति प्रारूप विधेयक पर विचार करेगी और सरकार को समुचित ढंग से सलाह देगी। 1971 की जनगणना के अनुसार, कुल 475,00 लाख कृषि श्रमिकों में से पुरुषों की संख्या 317 लाख थी और शेष 158 लाख महिलाएं थीं।

इंटीग्रल कोच फैक्टरी के रिवेटर्स

1321. **श्री ई० के० इम्बीचीबावा** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या इंटीग्रल कोच फैक्टरी, मद्रास में कार्य कर रहे अर्ध कुशल रिवेटरों, जिनके कार्य के स्वरूप में बहुत अधिक कुशलता की जरूरत है, के कार्य के स्वरूप पर विचार करते हुए उन्हें कुशल श्रमिकों के रूप में पदोन्नत किये जाने का प्रस्ताव है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : यह मामला रेलवे कर्मचारी वर्गीकरण ट्रिब्यूनल के विचाराधीन है जो भारतीय रेलों पर कारीगर स्टाफ के वर्गीकरण की जांच कर रहा है। अन्तिम निर्णय रिपोर्ट मिलने पर ही किया जायेगा।

मैसर्स न्यू इण्डिया रेयन मिल्स, बम्बई की ओर बकाया भविष्य निधि और कर्मचारी राज्य बीमा योजना की राशि

1322. **श्री निहाल सिंह** : क्या श्रम मैसर्स न्यू इण्डिया रेयन मिल्स, बम्बई की ओर बकाया भविष्य निधि और कर्मचारी राज्य बीमा योजना की राशि के बारे में दिनांक 22 मार्च, 1979 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4364 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्मचारी राज्य बीमा योजना और भविष्य निधि की शेष 7.83 लाख रुपयों और 8.57 लाख रुपयों की राशि को इस बीच मैसर्स न्यू इण्डिया रेयन मिल्स, बम्बई से वसूल कर लिया गया है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबन्ध अधिनियम 1952 और कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 के अधीन जारी किये गए राजस्व वसूली प्रमाण-पत्र अभी भी राज्य राजस्व प्राधिकरणों के पास लंबित पड़े हैं। कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबन्ध अधिनियम, 1952 की धारा 15-क के अधीन दायर किये गए अभियोजन मामले और भारतीय दण्ड संहिता की धारा 406/409 के अधीन दायर की गई शिकायतें भी लंबित पड़ी हैं।

कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 के अधीन भी अभियोजन चलाए गए हैं।

एलोपैथिक, होम्योपैथिक और आयुर्वेदिक अस्पतालों की स्थापना

1323. **श्री निहाल सिंह :** क्या स्वास्थ्य मन्त्री निम्न जानकारी दर्शानेवाला एक विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान राज्य सरकारों ने कितने एलोपैथिक, होम्योपैथिक और आयुर्वेदिक अस्पतालों की स्थापना की तथा प्रत्येक अस्पताल में कितने बैडों की व्यवस्था की गई; और

(ख) क्या इस कार्य के लिए केन्द्रीय सहायता दी गई है और यदि हां, तो कितनी ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जाएगी।

(ख) राज्य सरकारों द्वारा एलोपैथिक, होम्योपैथिक और आयुर्वेदिक अस्पतालों को खोलने के लिए केन्द्रीय सहायता दिये जाने की कोई योजना नहीं है।

अगरतला में भविष्य निधि के कार्यालय की स्थापना

1324. **श्री अजय विश्वास**
श्री बाजूबन रियान } : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अगरतला में एक पृथक क्षेत्रीय भविष्य विधि आयोग कार्यालय स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो यह कब बन जायेगा ?

श्रम मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) और (ख) जी, नहीं, तथापि, अगरतला में एक उप-क्षेत्रीय कार्यालय खोलने का प्रस्ताव है, जिसकी स्वीकृति कर्मचारी भविष्य निधि संगठन के केन्द्रीय न्यासी बोर्ड से प्राप्त होनी है।

काहिरा में रुके पड़े भारतीय

1325. **श्री के० मालन्ना :** क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 4 मई 1980 के 'इण्डियन एक्सप्रेस' में छपी इस खबर की ओर दिलाया गया है कि 24 भारतीय जिनमें 4 केरल वासी भी हैं, जो खाड़ी के क्षेत्रों में रोजगार पाने के लिये गये थे काहिरा में रुके पड़े हैं और उनके पास भोजन खरीदने तक के लिये भी पैसे नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) भारत का राजदूतावास, काहिरा से प्राप्त रिपोर्ट के अनुसार भारतीय लोगों का एक दल भर्ती करने वाले एजेन्ट की सांठ-गांठ से काहिरा पहुंचा था। भारत के राजदूतावास, काहिरा को जब यह पता चला कि इन भारतीय राष्ट्रिकों को किन दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है तो राजदूतावास का एक अधिकारी उनसे मिलने और बात करने गया और जो भी सहायता सम्भव हो सकती थी, वह उन्हें दी गई। तब से इन भारतीय राष्ट्रिकों में से छः व्यक्ति तो भारत लौट आये हैं और बाकी अंकारा चले गये हैं। इन भारतीय राष्ट्रिकों के पास भारत का वापसी टिकट था। इनमें से कोई भी भारतीय राष्ट्रिक अब काहिरा में नहीं हैं।

महिलाओं को रोजगार

1326. **श्री के० मालन्ना** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वर्ष 1972 से, सामान्य रोजगार की तुलना में संगठित क्षेत्र में महिलाओं को रोजगार में अधिक तेजी से वृद्धि हो रही है; और

(ख) क्या सरकार का रात की पारियों में, विशेष रूप से उद्योगों में, महिलाओं को तैनात करने की अनुमति न देने का विचार है ?

श्रम मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) जी, हां। संगठित क्षेत्र में कुल रोजगार की तुलना में संगठित क्षेत्र में महिलाओं के रोजगार में अधिक तेजी से वृद्धि हो रही है। 1972 से 1979 तक महिलाओं के रोजगार में वृद्धि की वार्षिक औसत दर 4.2 प्रतिशत थी, जबकि इसके मुकाबले में संगठित क्षेत्र में कुल रोजगार में वृद्धि की वार्षिक औसत दर 2.9 प्रतिशत थी।

(ख) कारखाना अधिनियम, 1948 के अनुसार महिलाओं को रात्रि की पारियों में काम नहीं करने दिया जाता और इसमें संशोधन करने का कोई विचार नहीं है।

बाल श्रम संबंधी समिति की रिपोर्ट का अधिक मूल्य

1327. **श्री के० मालन्ना** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बाल-श्रम संबंधी समिति की रिपोर्ट अधिकतर लोगों की क्रय-शक्ति से बाहर है, क्योंकि इसका मूल्य 75 रुपये 10 पैसे रखा गया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस पुस्तक में केवल 112 पृष्ठों में प्रकाशित ऐसी सामग्री है, जो बाल कल्याण, सुधार संस्थाएं और अन्य समाज कल्याण से सम्बन्धित स्वैच्छिक संगठनों की विशेष रुचि की है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इसका मूल्य अधिक होने के क्या कारण हैं ?

श्रम मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) से (ग) यह सच है कि बाल श्रम संबंधी समिति की संबंधित स्वैच्छिक संगठनों की रुचि है। इस रिपोर्ट की कीमत सरकार

द्वारा निर्धारित मानदण्डों के अनुसार निश्चित की गई है। इसकी कीमत में किसी प्रकार की कमी रखने में आर्थिक सहायता देनी पड़ती, जो आवश्यक नहीं समझी गई।

असम में सड़क परियोजनाएं

1328. **श्री जनार्दन पुजारी :** क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने असम में अनेक सड़क परियोजनाओं के लिए स्वीकृति दे दी है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) स्थिति इस प्रकार है :—

(I) असम में अप्रैल 1969 से अब तक विभिन्न केन्द्रीय सड़क योजनाओं के अन्तर्गत 37.34 करोड़ रुपये लागत के सड़क/पुल निर्माण कार्य मन्जूर किए गए।

(II) 1 अप्रैल 1974 से अब तक उत्तर-पूर्वी परिषद् कार्यक्रम के अन्तर्गत कुल 9.60 करोड़ रुपये लागत की सड़क/पुल योजनाएं मन्जूर की गई हैं।

(III) इसके अलावा, सीमा सड़क संगठन के मार्च, 1960 में बनने से लेकर अब उक्त क्षेत्र में 1400 किलोमीटर सड़कों का विकास करने की मन्जूरी दी जा चुकी है। इस कार्य को उक्त संगठन ने ही पूरा किया है।

पटना जंकशन पर रेलगाड़ियों का रोकना

1329. **श्री इन्द्रजीत गुप्त :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिनांक 16 मई, 1980 को जब रेल पुलिस कर्मचारी बिगड़ गये तथा उन्होंने रेलवे कर्मचारियों को पीटा और फर्नीचर तोड़ा 8ोड़ा, सभी रेल गाड़ियां पटना जंक्शन पर पांच घण्टे रुकी रही;

(ख) क्या यह समस्या बाहर जाने वाले स्थान पर रेलवे पुलिस सब इंस्पेक्टर टिकट कलैक्टर को वैध पास अथवा टिकट दिखाने से इन्कार करने तथा बाद में हुई झड़प के कारण उत्पन्न हुई; और

(ग) क्या इस घटना की कोई जांच की गई है तथा दोषी पुलिसमैनों के विरुद्ध कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) जी हां, 16-5-80 को पटना जंक्शन स्टेशन पर पूछताछ काउन्टर पर तैनात एक टिकट कलक्टर और भागलपुर राज-

कीय रेलवे पुलिस के सहायक निरीक्षक की आपस में कहा-सुनी हो जाने के कारण राजकीय रेलवे पुलिस के कर्मचारियों द्वारा टिकट कलेक्टरों पर कथित हमले के फलस्वरूप पटना जंक्शन पर लगभग 3-1/2 घण्टे के लिए, न कि 5 घण्टे के लिए, सभी गाड़ियां रोक दी गई थी। लेकिन, स्टेशन पर फर्नीचर आदि के तोड़े जाने की कोई सूचना नहीं मिली है।

पटना के जिला मजिस्ट्रेट ने इस झगड़े का कारण जानने के लिए एक कमेटी नियुक्त की थी किन्तु इसी बीच पटना जंक्शन के रेल कर्मचारियों ने राजकीय रेलवे पुलिस के कर्मचारियों के विरुद्ध पटना के मुख्य न्यायिक मजिस्ट्रेट की कोर्ट में एक फौजदारी मामला दायर कर दिया। क्योंकि मामला न्यायाधीन बन गया था, इसलिए समिति अपनी जांच पूरी नहीं कर कर सकी। फिर भी रेलवे पुलिस अधीक्षक/पटना ने भागलपुर राजकीय रेलवे पुलिस के सहायक निरीक्षक को जो इस झगड़े में शामिल थे, निलम्बित कर दिया है।

बस्तर क्षेत्र में रेल लाइनों के लिए सर्वेक्षण

1330. **श्री फूलचन्द वर्मा :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बस्तर क्षेत्र में रेल लाइनें बिछाने के लिए अनेक सर्वेक्षण किये हैं; और

(ख) यदि हां, तो रेल लाइनें बिछाने का काम कब तक आरम्भ करने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां, योजना आयोग के परामर्श से दिल्ली-राजहरा से जगदलपुर तक एक नए बड़ी लाइन रेल सम्पर्क का निर्माण करने के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है।

तटीय नौवहन के लिए छोटे पोत

1331. **श्री के० ए० राजन :** क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोचीन शिपयार्ड निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार कार्य कर रहा है;

(ख) क्या भारतीय तटीय नौवहन के लिए उपयुक्त छोटे पोत बनाने की सरकार की योजना है; और

(ग) क्या शिपयार्ड ने सहायक एकक के रूप में उद्योगों की वृद्धि में सहायता की है तथा किस प्रकार की है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं। कार्यक्रम को पूरा करने में जो देरी हुई है उसे पूरा करने के लिए हर संभव कोशिश की जा रही है।

(ख) जी नहीं। लेकिन भारत सरकार की समुद्रवर्ती राज्य सरकारों को ऋण देने की एक योजना चालू है जिससे ये सरकारें पाल से पोत के मालिकों को तटवर्ती सेवाओं के लिए

नये मशीन वाले पाल पोतों का निर्माण करने और मौजूदा पाल पोतों को मशीन युक्त कराने के लिए ऋण दे सकें। ये ऋण राज्य सरकारों द्वारा केन्द्र को ब्याज सहित वापस किए जाएंगे।

(ग) कोचीन शिपयार्ड की आवश्यकता को पूरा करने के लिए आक्सीजन और एसीटिलीन का उत्पादन करने के लिए शिपयार्ड में ही एक सहायक यूनिट खोली गई है।

ग्लूकोज की बोतलों में पाई गई चींटियां और अन्य बाहरी पदार्थ

1332. **श्री के० ए० राजन**
श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव
श्री एस० एम० कृष्ण : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जे०पी० अस्पताल, दिल्ली में ग्लूकोज की जीवन रक्षक बोतल जो शिराभ्यन्तर (इन्ट्रावीनस) तरीके से लगाई जाती हैं, में चींटियां और अन्य बाहरी पदार्थ देखे गए थे;

(ख) यदि हां, तो क्या उस कम्पनी का पता लगाने के लिए कोई जांच की गई है जिसने ये बोतलें सप्लाई की थीं; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) जी हां, लोक नायक जयप्रकाश अस्पताल में अन्त:शिरा आधान घोल (इन्ट्रावीनस ट्रांसफ्यूयन) की कुछ बोतलों में चींटी तथा कुछ अन्य बाहरी पदार्थ पाए गए थे।

(ख) और (ग) ये बोतलें लोक नायक जयप्रकाश नारारण अस्पताल द्वारा अपने अन्त:—शिरा आधान निर्माण यूनिट में ही तैयार की गई थीं। तब से अस्पताल के प्राधिकारियों ने अन्त:शिरा आधान घोल तैयार करना बन्द कर दिया है। दिल्ली प्रशासन से सम्बन्धित अधिकारियों के विरुद्ध आवश्यक कार्यवाही करने का अनुरोध कर दिया गया है।

पत्रकारों को रियायत

1333. **श्री छीतूभाई गामित** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ पत्रकारों को हाल ही में रेलवे द्वारा यात्रा करने की सुविधा देने सम्बन्धी कोई रियायत प्रदान की गई है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) हाल ही में यह विनिश्चय किया गया है कि जिला मुख्यालय में प्रत्यायित प्रत्रकारों को वर्ष में एक बार वापसी यात्रा के लिये रेल रियायात प्रदान की जाये। यह रियायत दूसरे दर्जे के लिये 50 प्रतिशत और पहले

दर्जे के लिये 15 प्रतिशत है। पत्रकारों के लिये यह आवश्यक है कि वे निर्धारित फार्म पर संबद्ध जिला जन सम्पर्क अधिकारी अथवा उस जिले के जिलाधीश का एक प्रमाण पत्र प्रस्तुत करें। जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह उल्लेख होना चाहिये कि चाहे रियायत वर्ष में एक ही बार प्राप्त की जा रही है। यह प्रमाण पत्र सम्बन्धित मण्डल रेलवे मुख्यालय में, नामित स्टेशन के स्टेशन मास्टर के समक्ष प्रस्तुत किया जाने वाला रियायती आदेश जारी करने के लिए पेश किया जायेगा और मंडल रेलवे मुख्यालय से रियायती आदेश प्राप्त करने के बाद नामित स्टेशन का स्टेशन मास्टर पत्रकार को रियायती टिकट जारी करेगा।

ग्रामीण श्रमिकों के कार्य-दिवस में कमी

1334. **श्री छीतूभाई गामित** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ग्रामीण श्रमिकों, महिलाओं और बच्चों के कार्यदिवसों में कमी करने के बारे में राष्ट्रीय नमूना, सर्वेक्षण, 1977-78 के 32वें 'राउन्ड' के निष्कर्ष क्या हैं; और

(ख) स्थिति में सुधार करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण संगठन ने अपने 27वें दौर (अक्तूबर, 1972-सितम्बर, 1973) और अपने 32वें दौर (जुलाई, 1977-जून, 1978) में रोजगार-बेरोजगार सम्बन्धी सर्वेक्षण किए। तथापि, इन सर्वेक्षणों के परिणाम तुलनीय नहीं हैं। 27वें दौर के अन्तर्गत 5 वर्ष और इससे अधिक आयुवर्ग आता है, जबकि 32वें दौर के अन्तर्गत 15-59 आयुवर्ग आता है। तुलनीयता की दृष्टि से दो सर्वेक्षणों में 15-59 आयु वर्ग के आंकड़े इस प्रकार हैं :

	व्यक्ति दिन (लाखों में)			
	27वां दौर (अक्तूबर, 1972-सितम्बर, 1973)		32वां दौर (जुलाई 77-जून 1978)	
	पुरुष	महिला	पुरुष	महिला
ग्रामीण	991.2	438.16	1048.5	400.3
शहरी	274.2	51.00	286.1	56.5

(ख) कृषि श्रमिकों के रोजगार स्तर में वृद्धि करने के लिए छोटे किसानों के लिए विकास कार्यक्रम, सूखा उन्मुख एरिया कार्यक्रम, एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम और रेगिस्तान विकास कार्यक्रम जैसे अनेक रोजगार/लाभानुभोगी उन्मुख कार्यक्रमों को कार्यान्वित किया जा रहा है। साथ-साथ पिछले कुछ वर्षों से प्रारम्भ किए गए जिला केन्द्र योजना, काम के लिए अनाज कार्यक्रम, आपरेशन बाढ़ II कार्यक्रम, ग्रामीण युवकों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम आदि सहित स्व-रोजगार वर्धन कार्यक्रम और उद्यमकर्ता विकास कार्यक्रम रोजगार अवसर सृजित कर रहे हैं और सृजित करते रहेंगे। 20 सूत्री आर्थिक कार्यक्रम को, जिससे गरीबों, भूमिहीनों, शिल्पकारों, हथ-

करघा बुनकरों, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन-जातियों तथा अन्य सामाजिक दृष्टि से पिछड़े वर्गों को लाभ हुआ था, फिर से तैयारी करके कार्यान्वित किया जा रहा है। लघु और सीमान्त किसानों तथा कृषि श्रमिकों को सहायता देने पर विशेष जोर देते हुए कृषि और ग्रामीण विकास कार्यक्रमों को ग्रामीण विकास के बारे में सरकार की नीति में प्राथमिकता दी जाएगी।

श्रमिकों के विवादों पर होने वाले व्यय में भागीदारी

1335. **श्री छीतूभाई गामित :** क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है जिसके अन्तर्गत श्रमिक विवादों पर होने वाले व्यय को कर्मचारी तथा नियोक्ता दोनों के द्वारा ही समान रूप से वहन करने की व्यवस्था हो;

(ख) क्या सरकार को पता है कि विवाद नियोक्ता के विरुद्ध ही होते हैं और व्यय को केवल श्रमिकों को ही वहन करना पड़ता है; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में सरकारी नीति का ब्यौरा क्या है ?

श्रम मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) जब श्रम न्यायालयों या औद्योगिक अधिकरणों को मामले भेजे जाते हैं, तब विवाद के पक्षकार उनका प्रतिवाद करने के लिए अपना प्रबन्ध स्वयं करते हैं। इस समय न तो नियोजकों और न ही संबंधित श्रमिकों के पास दूसरे पक्षकार से वह खर्च लेने का कोई कानूनी अधिकार है, जो उन मामलों में किया जाए।

तिब्बत के विवादों को हल करने के लिए चीन द्वारा प्रस्ताव

1336. **श्री छीतूभाई गामित :** क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तिब्बत के विवाद को हल करने के लिए चीनी नेताओं ने एक प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में दलाई लामा द्वारा भी कोई संकेत किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) भारत सरकार ने तिब्बत के सम्बन्ध में चीन सरकार द्वारा उठाये जा रहे विभिन्न कदमों के बारे में प्रेस रिपोर्ट देखी हैं। लेकिन सरकार को इस सम्बन्ध में चीन के किसी ठोस प्रस्ताव की जानकारी नहीं है।

(ख) और (ग) सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारत में रहने वाले तिब्बतियों के एक प्रतिनिधिमंडल ने चीन की यात्रा की है। हमारा ख्याल है कि दलाईलामा ने चीन सरकार के निमंत्रण पर इन प्रतिनिधिमंडलों को तिब्बत की स्थिति का अध्ययन करने के लिए वहां भेजा था।

गाड़ियों में डकैती, गुन्डागर्दी और लूटमार

1337. श्री चित्त बसु
श्री एन० के० शेजवलकर
श्री सैफुद्दीन चौधरी
: क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी से मई, 1980 के दौरान (राज्यवार और महीनेवार) गाड़ियों मे डकैती, गुन्डागर्दी और लूटमार के कितने मामले घटित हुए; और

(ख) इनकी रोकथाम के लिए सरकार ने क्या उपाए किए हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) राज्य पुलिस प्राधिकारियों से एकत्रित की गयी सूचना के अनुसार जनवरी, 1980 से मई, 1980 की अवधि के दौरान गाड़ियों में डकैती, गिरोहबंदी और लूटपाट के मामलों की कुल संख्या (राज्यवार महीनावार) इस प्रकार है :

राज्य	जनवरी	फरवरी	मार्च	अप्रैल	मई
आन्ध्र प्रदेश	—	1	1	2	—
असम	—	2	—	—	—
बिहार	9	8	8	6	4
दिल्ली	—	—	1	—	—
गुजरात	1	2	—	1	—
गोवा	—	—	—	—	—
हरियाणा	1	—	1	—	—
जम्मू और कश्मीर	—	—	—	—	—
केरल	—	—	—	—	—
मध्य प्रदेश	3	1	3	—	1
महाराष्ट्र	4	4	5	4	3
उड़ीसा	2	3	1	1	—
पंजाब	—	—	1	—	—
राजस्थान	2	2	—	—	—
तमिलनाडु	—	—	—	2	—
उत्तर प्रदेश	6	7	7	8	8
पश्चिम बंगाल	9	5	5	10	5
हिमाचल प्रदेश	—	—	—	—	—
कर्नाटक	—	2	—	—	—

(ख) संविधान के अन्तर्गत पुलिस व्यवस्था राज्य का विषय होने के कारण यात्रियों और उनके सामान की संरक्षा करना सरकारी रेलवे पुलिस की जिम्मेदारी है, जो राज्य सरकारों के

अधीन काम करती है। गाड़ियों में अपराधों का पता लगाने एवं उनके निवारण के लिए सभी महत्वपूर्ण और भेद्य यात्री गाड़ियों में मार्गरक्षी पुलिस की व्यवस्था की जाती है। रेलें सभी स्तरों पर राज्य पुलिस प्राधिकारियों से निकट सम्पर्क रखती है और जब कभी आवश्यकता होती है, अपेक्षित सहायता देती है। सवारी गाड़ियों की मार्ग में रक्षा, अपराधियों को रोकने तथा यात्री जनता में विश्वास पैदा करने के लिए सरकारी रेलवे पुलिस की सहायता के लिए रेल सुरक्षा बल के लगभग 2,000 कर्मियों को तैनात किया गया है। चल टिकट परीक्षकों/परिचरों/कंडक्टरों को अनुदेश है कि वे आरक्षित डिब्बों में अनाधिकृत व्यक्तियों का प्रवेश रोकने में सतर्क रहें। इस समस्या से निपटने के लिए राज्य पुलिस को सहायता देने के उद्देश्य से रेलवे की ओर से दिए गए उपायों को सुदृढ़ करने के लिए रेलवे बोर्ड में मुख्य सुरक्षा अधिकारी (डाका निरोध) के अधीन एक कक्ष स्थापित करने का प्रस्ताव है।

दिल्ली, बम्बई और मद्रास के लिए भूमिगत रेल परियोजनाएं

1338. श्री चित्त बसु : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार बम्बई, दिल्ली और मद्रास के लिए भूमिगत रेल परियोजनाओं के बारे में, जिन्हें पहले त्याग दिया गया था, पुनर्विचार करेगी;

(ख) यदि हां, तो क्या इन परियोजनाओं की प्रारम्भिक रिपोर्टों की इस बीच पुनर्विचार कर लिया गया है;

(ग) यदि हाँ, तो इस समीक्षा के क्या परिणाम निकले;

(घ) क्या योजना आयोग ने इस बीच परियोजना प्रतिवेदनों का अध्ययन कर लिया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसकी योजना आयोग की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) बम्बई, दिल्ली और मद्रास के लिए भी ऐसी भूगत रेलवे परियोजनाओं पर पुनर्विचार से संबंधित कोई भी प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है जिनके बारे में पहले जाँच की गयी थी और जिन्हें रद्द कर दिया गया था।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) सार्वजनिक द्रुत परिवहन प्रणाली की व्यवस्था करने से संबंधित निम्नलिखित योजनाओं के बारे में जिनकी जाँच पड़ताल महानगर परिवहन परियोजना (रेलवे) संगठन बम्बई, दिल्ली और मद्रास द्वारा की गयी थी, परियोजना रिपोर्ट योजना आयोग को प्रस्तुत की गयी थी। योजना आयोग ने संसाधनों की तंगी के कारण इन परियोजनाओं के लिए धन की व्यवस्था करने में अपने को असमर्थ बतलाया

बम्बई :

छठा गलियारा	34 कि० मी०। मुख्य रूप से धरातल पर परन्तु 1 कि० मी० भूगत।

लागत	1974 के मुल्य स्तर के अनुसार 160 करोड़ रुपए।
सातवां गलियारा	27 कि० मी० जिसमें 19 कि० मी० भूगत शामिल है।
लागत	1974 के मूल्य स्तर के अनुसार 450 करोड़ रुपये।
दिल्ली	36 कि० मी० भूगत। 97 कि० मी० धरातल पर।
लागत	1974 के मूल्य स्तर के अनुसार 870 करोड़ रुपये।
मद्रास	22 कि० मी० जिसमें 1 कि० मी० भूगत और अंशतः उत्थापित मार्ग शामिल है।
लागत	1974 के मूल्य स्तर के अनुसार 154 करोड़ रुपये।

कलकत्ता से दिल्ली तक बस सेवा

1339. **श्री पीयूष तिरकी :** क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार दिल्ली से कलकत्ता तक एक लम्बी दूरी के बस सेवा शुरू करने का है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं होता।

(ग) अन्तर्राज्यीय रूटों पर नियमित रूप से लम्बी दूरी की बस सेवाएं चलाने के लिए सम्बन्धित राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्रों के प्रशासनों के बीच आपसी करार होना जरूरी होता है। जहाँ तक कलकत्ता से दिल्ली तक बस सेवा चालू करने का सवाल है, पश्चिमी बंगाल सरकार ने सूचित किया है कि वे ऐसी कोई सेवा चालू करने के बारे में किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रहे हैं। इस प्रकार के प्रस्तावों के लिए डीजल की चालू स्थिति के अलावा अन्य कई बातों पर भी विचार करना जरूरी होता है। जैसे :—यात्रा करने वाले लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेल सेवाएं उपलब्ध हैं या नहीं इत्यादि-इत्यादि।

राजस्थान में परिवार नियोजन केन्द्र

1340. **श्री मूल चन्द डागा :** क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान ग्रामीण एवं नगरीय क्षेत्रों में इस समय कितने परिवार नियोजन केन्द्र कार्यरत हैं;

(ख) क्या यह सच है कि जनसंख्या में वृद्धि का सामना करने के विचार से उपरोक्त क्षेत्रों में इस प्रकार के और केन्द्र स्थापित किये जाने की आवश्यकता है; और

(ग) यदि हाँ, तो वर्ष 1981 के दौरान सरकार ने कितने नए परिवार नियोजन केन्द्र खोलने का लक्ष्य निर्धारित किया है ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) इस समय राजस्थान में जितने परिवार कल्याण केन्द्र कार्यरत हैं उनकी कुल संख्या इस प्रकार है :

ग्रामीण क्षेत्र—232

शहरी क्षेत्र—144

(ख) और (ग) वर्तमान प्रतिमान के अनुसार प्रत्येक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र के साथ एक-एक ग्रामीण परिवार कल्याण केन्द्र सम्बद्ध है। राजस्थान में सभी प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के साथ एक-एक ग्रामीण परिवार कल्याण केन्द्र सम्बद्ध है। अतिरिक्त ग्रामीण परिवार कल्याण केन्द्रों की मंजूरी पर न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अन्तर्गत राज्य सरकार द्वारा अतिरिक्त प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के खोलने के बाद ही विचार किया जा सकता है। अतिरिक्त शहरी परिवार कल्याण केन्द्रों को राज्य में चरणबद्ध रूप से खोले जाने की भी आशा है।

राजदूतों के रिक्त पद

1341. श्री मूल चन्द डागा : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे कितने देश हैं जहाँ भारतीय मिशनों में राजदूतों और उच्च आयुक्तों के पद रिक्त पड़े हैं;

(ख) उपरोक्त पदों के रिक्त पड़े रहने के क्या कारण हैं और ये पद किस-किस तारीख से रिक्त पड़े हैं; और

(ग) सरकार का इन पदों को कब तक भरने का विचार है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) इस समय राजदूतों और हाई कमिश्नरों के कुल मिलाकर 14 पद रिक्त हैं। इनकी एक सूची विवरण में दी गई है, जिसमें यह भी बताया गया है कि ये पद कब से रिक्त हैं।

(ग) इन चौदह रिक्त पदों में से नौ के लिए नामोदिष्ट व्यक्तियों की घोषणा कर दी गई है इसलिए यह आशा की जाती है कि ये पद शीघ्र ही भर जाएंगे।

सरकार की नीति इन पदों को परिक्रम और सामान्य सेवा-काल के सिद्धान्तों के आधार पर भरने की है। इस बात का सुनिश्चय करने की हर सम्भव कोशिश की जाती है कि ये पद बहुत दिनों तक रिक्त न रहें। फिर भी बीच-बीच में थोड़े-थोड़े समय के लिए विभिन्न अपरिहार्य कारणों से ऐसा हो जाता है जैसे जिस व्यक्ति को नामजद किया गया हो, वह किन्हीं व्यक्तिगत और/अथवा किन्हीं अन्य कारणों से तत्काल उपलब्ध न हो पाये; काम को देखते हुए नामोदिष्ट व्यक्तियों में परिवर्तन करना पड़े आदि।

विवरण

मिशन-प्रमुखों के रिक्त पद

राजदूत	कब से खाली हैं
बैंकाक	9-6-80
दमिश्क	11-5-80

दोहा	14-4-80
भोगादिशू	19-5-80
मस्कत	11-3-80
पीकिंग	16-11-79
रोम	27-1-80
साना	1-8-79
वियना	16-4-80
वाशिंगटन	7-7-79
2. उच्चायुक्त	
लन्दन	18-8-79
लुसाका	20-4-80
ओटावा	20-5-80
पोर्ट लुई	4-10-79

लम्बी दूरी की गाड़ियों का विलम्ब से चलना

2342. **श्री मूलचन्द डागा :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई-दिल्ली/नई दिल्ली के बीच की लम्बी दूरी की गाड़ियों के बिलम्ब से चलने की घटनाओं में वृद्धि है;

(ख) क्या यह सच है कि उच्च पदों वाले अधिकारियों को वे मामूली और यहां तक कि गलत वाहनों से महत्वपूर्ण गाड़ियां रोक लेने की छूट है जिससे जनता को भारी असुविधा हो रही है;

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(घ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं। पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की तुलना में अप्रैल और मई, 1980 में बम्बई और दिल्ली/नई दिल्ली के बीच चलने वाली लम्बी दूरी की मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के समय-पालन के विश्लेषण से पता चला है कि 5 डाउन 6 अप पंजाब मेल को छोड़कर जिसका चालन मुख्यतः खतरे की जंजीर खींचने दुर्घटनाओं, वर्षा आदि के कारण प्रभावित हुआ था। इन गाड़ियों के समय-पालन में कोई गिरावट नहीं आयी है। लेकिन अन्य गाड़ियों के चालन में सुधार हुआ है। 5 डाउन/6 अप पंजाब मेल के चालन में सुधार के लिए भी एक अभियान चलाया गया है।

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

कोयला खानों द्वारा वैगनों का रोका जाना

1343. **श्री मूलचन्द डागा :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी-मई, 1980 के दौरान कोयला खानों द्वारा वैगनों के रोके जाने के मामलों में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या वैगनों की उपलब्धता में कमी होने का एक कारण उन्हें इस प्रकार रोका जाना है ?

रेल मत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

मै० रोहतास इण्डस्ट्रीज

1344. **श्री नारायण चौबे :** क्या रेल मन्त्री रेलवे की मैसर्स रोहतास इण्डस्ट्रीज से से देय बकाया राशि के बारे 27 मार्च, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1956 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी रेलवे ने बिहार में दोहरी-आनसोन स्थित मै० रोहतास इण्डस्ट्रीज के विरुद्ध 3.01 करोड़ रु० की राशि, जिसमें से 2.68 करोड़ रुपये विलम्ब शुल्क के हैं, जिस अवधि के लिए बकाया दिखलाई है उसका ब्यौरा क्या है;

(ख) इतनी बड़ी राशि इकट्ठी होने के क्या कारण हैं;

(ग) उनके खिलाफ कानूनी और प्रशासनिक कार्यवाही करने की संभावना की जांच करने में इतना समय क्यों लगा है ?

(घ) क्या कानूनी और प्रशासनिक कार्यवाही करने के बारे में कोई निर्णय किया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) बकाया रकम और उनसे सम्बन्धित अवधि का ब्यौरा इस प्रकार है :—

(1) माल भाड़ा (चालू)	0.05 करोड़ रुपये
(2) 1968 से मई, 1979 तक अतिरिक्त सौंपे गये असम्बद्ध माल डिब्बों में पण्यों का मूल्य	0.28 करोड़ रुपये
(3) अगस्त 1972 से आगे माल डिब्बों की रुकौनियों के लिए विलम्ब शुल्क (विवादाधीन)	2.68 करोड़ रुपये
जोड़	3.01 करोड़ रुपये

(ख) किसी प्रकार के माल भाड़ा प्रभार जमा नहीं है जिनकी फर्म द्वारा इस समय निकासी की जा रही है। जहां तक अतिरिक्त संख्या में सौंपे गये असम्बद्ध माल डिब्बों में पण्यों के मूल्य का सम्बन्ध है वह फर्म द्वारा रेलवे रसीदों को अभ्यर्पित न करने के कारण संचित हुआ है। बिलम्ब प्रभारों का संचय उस विवाद के कारण हुआ है जो फर्म ने उनके निर्माण कार्य के लिए बुक किए गए माल डिब्बों के संबंध में इन प्रभारों की गणना करने के लिए रेलवे द्वारा फर्म के साथ परामर्श करके निर्धारित प्रक्रिया के कार्यान्वयन के सम्बन्ध में उठाया है।

(ग) से (ङ) रेल प्रशासन द्वारा विवाद हल करने और बकाया रकम इस तरीके से वसूल करने के लगातार उपाय किये गए हैं जिससे जनता के लिए आवश्यक पण्यों के उत्पादन में अस्त-व्यस्तता न होने पाये। चूंकि फर्म अगस्त, 1972 से आगे की अवधि के लिये विलम्ब शुल्क के रूप में बकाया रकमों के विवाद को जारी रखे हुई है, फर्म से अभ्यावेदन प्राप्त होने पर उच्च स्तर पर मामले पर विचार किया जा रहा है और यदि आवश्यक पाया गया तो रेलें, विधि मन्त्रालय के साथ परामर्श करके, फर्म के साथ साइडिंग करार के उपबन्धों के अनुसार मध्यस्तता को भी सौंप सकती है।

श्री चन्द्रदीप प्रसाद की मृत्यु

1345. **श्री नारायण चौबे** : क्या रेल मन्त्री पाथारडीह के रेलवे के डाक्टरों की लापरवाही के बारे में 27 मार्च 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1881 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को रिपोर्ट इस बीच प्राप्त की गयी है और उन्होंने इस प्रश्न की जांच कर ली है कि क्या श्री चन्द्रदीप प्रसाद की मृत्यु रेलवे के डाक्टर की लापरवाही के कारण हुई थी या अन्य कारणों से; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) जांच के निष्कर्षों में यह उल्लेख किया गया है कि डा० एस० के० सरकार, सहायक चिकित्सा अधिकारी के अनुसार वह मरीज के पड़ोसियों के साथ मरीज को देखने जाने के लिए इस कारण अनिच्छुक थे कि वह स्वयं आंत्र शूल, दस्त तथा उल्टियों से पीड़ित थे और वह किसी अन्य बीमार व्यक्ति का संतोषजनक इलाज करने के लिए शारीरिक रूप से स्वस्थ नहीं थे;

परन्तु, बाद में डा० सरकार की सेवाएं समाप्त कर दी गयी क्योंकि समग्र रूप में उनका काम संतोषजनक नहीं पाया गया।

ट्रैक्शन मोटरों की कमी

1346. **श्री नारायण चौबे** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्व रेलवे के सियालदह और हावड़ा डिवीजन में रेलगाड़ियों के बिलम्ब से चलने का मुख्य ट्रैक्शन मोटरों में रोष तथा उनकी कमी है;

(ख) ये ट्रैक्शन मोटर कहां से उपलब्ध किये गये तथा क्या वे उपयुक्त कार्य नहीं कर रही है; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मंत्री श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) पुराने स्टाक में जापान, यू० के० और स्विटजरलैंड से आयातित मोटर लगे हैं लेकिन अब भारत हैवी इलेक्ट्रीकल्स लि० से कर्षण मोटर लिए जाते हैं। इन कर्षण मोटरों का कार्य पूरी तरह संतोषजनक नहीं है।

(ग) खराब मोटरों की शीघ्र मरम्मत के लिए व्यवस्था की गई। स्थिति पर काबू पाने के लिए नये मोटरों को खरीदने का कार्यक्रम भी बनाया गया है।

खड़गपुर रेलवे वर्कशाप

1347. **श्री नारायण चौबे** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की खड़गपुर रेलवे वर्कशाप में बिजली की भारी कटौती का पता है, जिसके कारण उत्पादन में व्यवधान एवं ह्रास होता है;

(ख) यदि हां, तो इस वर्कशाप में 1 जनवरी, 1980 से 30 अप्रैल, 1980 के दौरान प्रति सप्ताह कितने घंटे की बिजली की कटौती की गई;

(ग) क्या खड़गपुर की तुलना में कचरापाड़ा तथा लिलोआह स्थित रेलवे वर्कशापों को बिजली की सुनिश्चित सप्लाई मिलती है;

(घ) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं; और

(ङ) क्या सरकार का विचार खड़गपुर में बनाये गये नये बिजली घर के विस्तार के लिए अपना स्वयं का बिजली घर बनाने का है ताकि खड़गपुर को बिजली की सुनिश्चित सप्लाई मिल सके और वह उत्पादन में हानि को पूरा कर सके ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) 1 जनवरी, 1980 से 30 अप्रैल, 1980 के दौरान 10 दिन की अवधि-वार बिजली में व्यवधान संबंधी विवरण संलग्न है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) खड़गपुर कारखाने में कोई भी नव निर्मित बिजली घर नहीं है। खड़गपुर कारखाने में 1750 कि०वा०डी०सी० सेट लगाने के लिए स्वीकृति दे दी गई है। इसके अलावा, खड़गपुर कारखाने के पुराने ताप बिजली घर की पुरानी जीर्ण शीर्ण मशीनों के पुनः स्थापन/बदलाव का प्रस्ताव भी विचाराधीन है।

विवरण

खड़गपुर कारखाने में बिजली आपूर्ति में व्यवधान के घण्टों का विवरण (घण्टा और मिनट में)

	अवधि के दौरान कुल व्यवधान (घण्टा और मिनट में		
	1 से 10	11 से 20	21 से 31
जनवरी, 1980	18-30	42-20	98-50
फरवरी, 1980	23-45	51-43	54-5
मार्च, 1980	64-40	32-40	61-35
अप्रैल, 1980	68-55	47-41	66-30

डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल नई दिल्लीं के दन्त विभाग में डाक्टरों की कमी

1348. **श्री कमला मिश्र मधुकर** : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल के दन्त विभाग में केवल पांच ही डाक्टर हैं;

(ख) क्या यह सच है कि दन्त रोगों से पीड़ित रोगियों की संख्या में काफी वृद्धि हुई है और उपरोक्त डाक्टर रोगियों की उचित ढंग से देखभाल नहीं कर सकते हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार दन्त-विभाग में डाक्टरों की संख्या में वृद्धि करने का है; और

(घ) यदि हां, तो कब तक और कितने डाक्टर बढ़ाये जाएंगे और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) :(क) जी हां।

(ख) रोगियों की संख्या में वृद्धि हुई है, लेकिन रोगियों की परिचर्या में कोई कमी नहीं है, जिसके लिए वर्तमान डाक्टर साधुवाद के पात्र हैं।

(ग) और (घ) जी नहीं, क्योंकि इसे अस्पताल की अन्य आवश्यक जरूरतों के कारण वर्तमान बजट व्यवस्था में समायोजित नहीं किया जा सकता।

पाकिस्तान में नजरबन्द सेना अधिकारी

1349. **श्री सोमनाथ चटर्जी**
श्री समर मुखर्जी
श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

पाकिस्तान में वर्ष 1971 से नजरबन्द भारतीय सेना के चालीस अधिकारियों को रिहा कराने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : भारत और पाकिस्तान के बीच राजनयिक सम्बन्ध पुनः स्थापित हो जाने के बाद अपनी रक्षा सेवा के उन चालीस अधिकारियों की रिहाई और भारत प्रत्यावर्तन के प्रश्न को, जिन्होंने 1971 की लड़ाई में हिस्सा लिया था और जिनके सम्बन्ध में यह विश्वास किया जाता है कि वे पाकिस्तान में नजरवन्द हैं, पाकिस्तान की सरकार के साथ कई बार राजनयिक सूत्रों के माध्यम से तथा विभिन्न द्विपक्षीय विचार-विमर्शों क दौरान उठाया गया है। फरवरी, 1980 में विदेश सचिव की इस्लामाबाद-यात्रा के अवसर पर हुई बातचीत में और फिर बाद में अप्रैल, 1980 में प्रधान मन्त्री के विशेष दूत के रूप में जब सरदार स्वर्णसिंह पाकिस्तान गये थे, उस समय की बातचीत में भी इस प्रश्न को उठाया गया था। पाकिस्तान की सरकार का जवाब शुरू से ही यह रहा है कि उनके यहां ऐसे कोई नजरबन्द नहीं हैं लेकिन हमने पाकिस्तान सरकार की इस बात को स्वीकार नहीं किया है और उनके समक्ष ऐसे प्रमाण पेश किए हैं जिनसे इनमें से कुछ अधिकारियों के उस देश में नजरवन्द होने के संकेत मिलते हैं। पाकिस्तान की सरकार ने अब हमें सूचित किया है कि उन्होंने अपने सम्बद्ध प्राधिकारियों से हमारे द्वारा दी गई अतिरिक्त सूचना की सहायता से इन व्यक्तियों का पता लगाने की पुनः कोशिश करने के लिए कहा है।

कलकत्ता पत्तन के लिए समिति

1350. **श्री सोमनाथ चटर्जी** : क्या **नौवहन और परिवहन** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने कलकत्ता पत्तन की समस्याओं को देखने के लिए कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट, राज्य सरकार और यूनियनों के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करते हुए एक समिति गठित करने के सम्बन्ध में इन्हें कोई सुझाव भेजा था; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया रही ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्यमन्त्री (श्री बूटासिंह) : (क) और (ख) : कलकत्ता में 29-10-1979 को पश्चिमी बंगाल के मुख्य मन्त्री और केन्द्रीय नौवहन और परिवहन मन्त्रालय के तत्कालीन राज्यमन्त्री के बीच हुई बैठक में यह तय हुआ कि कलकत्ता पत्तन की विभिन्न श्रमिक समस्याओं को हल करने के लिए एक समिति गठित की जाए। तदनुसार, श्रमिक विवादों की जांच करने और इनको तथा कलकत्ता पत्तन के कार्यचालन में रुकावट डालने वाली समस्याओं को सुलझाने के लिए 9-11-1979 को एक समिति का गठन किया गया जिसमें निम्नलिखित सदस्य रखे गए—

1. अध्यक्ष, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट	...	अध्यक्ष।
2. संयुक्त सचिय, केन्द्रीय नौवहन और परिवहन मन्त्रालय	...	सदस्य।
3. श्रम सचिव, पश्चिमी बंगाल सरकार	...	सदस्य।
4. केंद्रीय श्रम मन्त्रालय का प्रतिनिधि कोई वरिष्ठ अधिकारी।	...	सदस्य।

यह कल्पना की गई थी कि पत्तन के कार्यचालन और ट्रेड यूनियनों से सम्बद्ध विभिन्न वर्गों के लोगों को समय-समय पर आवश्यकता के अनुसार विचार-विमर्श में सहयोजित कर लिया जाएगा।

बीड़ी उद्योग में क्षेत्रीय निम्नतम मजूरी

1351. श्री० ए० नीलालोहिथादसन : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कम से कम केरल, कर्नाटक और तमिलनाडु राज्यों में बीड़ी उद्योग के श्रमिकों के लिए क्षेत्रीय निम्नतम मजूरी निर्धारित करने के बारे में सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ग) उक्त राज्यों के सम्बन्ध में बीड़ी उद्योग में क्षेत्रीय निम्नतम मजूरी के इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

श्रम मन्त्रालय में राज्यमन्त्री (श्री टी० अजंय्या) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) केन्द्रीय सरकार बीड़ी उद्योग में न्यूनतम मजदूरी-दरों में विषमता को कम करने के लिए सम्बन्धित राज्य सरकारों से अनुनय कर रही है, ताकि पड़ोसी राज्यों की न्यूनतम मजदूरी दरों में कुछ समानता लाई जा सके।

स्लीपर डिब्बों की व्यवस्था

1352. श्री ए० नीलालोहिथादसन : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अहमदाबाद से केरल में स्थित स्टेशनों के लिये जाने वाले यात्रियों से इस बारे में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं कि अहमदाबाद से ही दो स्लीपर डिब्बे लगाने की व्यवस्था की जाए जिसमें से एक डिब्बा कोचीन/त्रिवेन्द्रम के लिए और दूसरा डिब्बा मंगलूर के लिए अहमदाबाद से बम्बई जाने वाली किसी भी गाड़ी में जोड़ दिया जाए; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) बम्बई के रास्ते अहमदाबाद और तिरुवनन्तपुरम/मंगलूर के बीच एक थ्रू सवारी डिब्बा चलाना परिचालनिक दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है क्योंकि दादर के रास्ते पश्चिम रेलवे से मध्य रेलवे और विलोमतः एक थ्रू सवारी डिब्बे का अन्तरण उपनगरीय सेवाओं सहित गाड़ी सेवाओं के परिचालन को प्रभावित करेगा। 145/146 एक्सप्रेस और 19/20 मद्रास-तिरुवनन्तपुरम मेल गाड़ियों में क्षमता की कमी के कारण 145/146 एक्सप्रेस में एक थ्रू सवारी डिब्बा लगाने की व्यवस्था को व्यावहारिक नहीं पाया गया। इसके अतिरिक्त थ्रू सवारी डिब्बा जोड़ने/अलग करने के लिए अरकोणम स्टेशन पर 145/146 नवजीवन एक्सप्रेस की शंटिंग करनी होगी जिससे इन गाड़ियों को अरकोणम स्टेशन पर रुकना पड़ेगा। फिर भी, अरकोणम स्टेशन पर 145

नवजीवन एक्सप्रेस द्वारा केरल को जाने वाले यात्रियों को 41 मद्रास-कोचीन एक्सप्रेस में एक नामित सवारी डिब्बे में 50 शायिकाओं का कोटा अलग से निर्धारित किया गया है ।

केरल में रलवे वर्कशाप

1353. **श्री ए० नीलालोहिथादसन** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल के त्रिवेन्द्रम जिले में रेलवे वर्कशाप खोलने के लिए सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : जी हां ।

(ख) केरल राज्य दक्षिण रेलवे द्वारा सेवित है । दक्षिण पर पहले से ही स्थापित कारखाने उस रेलवे की वर्तमान आवश्यकताओं को पूरा करते हैं और इस समय दक्षिण रेलवे पर कोई नया कारखाना स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

प्रबंध में श्रमिकों का भाग लिया जाना

1354. **श्री एन० ई० होरो** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सरकारी और गैर सरकारी क्षेत्रों में औद्योगिक एककों के प्रबन्ध में श्रमिकों के भाग लेने की योजनाओं का तत्काल मूल्यांकन करने के लिए प्रयास किए हैं; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

श्रम मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री टी० अजंय्या) : (क) और (ख) राष्ट्रीय श्रम संस्थान से कहा गया है कि वे राष्ट्रीयकृत बैंकों में श्रमिक-निदेशकों की योजनाओं के कार्य-संचालन का मूल्यांकन करें । यह अध्ययन अभी पूरा नहीं हुआ है । सरकार का अन्य योजनाओं का मूल्यांकन करने का विचार है ।

चीन और पाकिस्तान द्वारा भारत के विरुद्ध षडयन्त्र करने का अफगानिस्तान सरकार का आरोप

1355. **श्री एन० ई० होरो** : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 7 मई, 1980 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है जिसमें अफगानिस्तान सरकार ने भारत के विरुद्ध षडयन्त्र करने के लिए पाकिस्तान और चीन पर आरोप लगाया है;

(ख) क्या काबुल रेडियो ने भी यह कहा है कि भारत के खिलाफ अपने षडयन्त्र के अंग के रूप में काराकोरम मार्ग का निर्माण करके चीन ने पाकिस्तान की सहायता की है;

(ग) क्या रेडियो ने यह भी कहा है कि पाकिस्तानी राष्ट्रपति जिया-उल-हक चीनी नेताओं के साथ परमाणु बम विस्फोट के लिए एक गुप्त स्थान के बारे में विचार-विमर्श कर रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो उस पर भारत सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी॰ वी॰ नरसिंह राव) : (क) से (घ) प्रश्न के भाग (क), (ख), और (ग) में जिन विषयों का उल्लेख किया गया है उनके सम्बन्ध में अखबारों और रेडियो की रिपोर्टें सरकार की जानकारी में आयी हैं।

भारत सरकार हमेशा की तरह अब भी चीन और पाकिस्तान दोनों के साथ अपने सम्बन्ध सामान्य बनाने और उन्हें सुधारने की नीति के प्रति वचनबद्ध है।

सरकार ने भारत के अभिन्न अंग जम्मू और काश्मीर के एक हिस्से से होकर गुजरने वाली काराकोरम राजमार्ग के निर्माण पर विरोध प्रकट किया है।

जहां तक पाकिस्तान के नाभिकीय कार्यक्रम का प्रश्न है सरकार के पास इस बात की कोई पुष्टि नहीं है कि पाकिस्तानी और चीनी नेताओं के बीच नाभिकीय बम के बिस्फोट के लिए किसी गुप्त स्थान के बारे में खासतौर पर कोई बातचीत हुई है लेकिन पाकिस्तान के राष्ट्रपति ने हमारी प्रधानमन्त्री को यह आश्वासन दिया है कि पाकिस्तान शांति विरोधी प्रयोजन से नाभिकीय ऊर्जा विकसित नहीं कर रहा है। हमें यह आशा है कि पाकिस्तान की सरकार अपने आश्वासनों का पालन करेगी।

अनेक स्थानों पर दीवारों की टूट-फूट के कारण दुर्घटनाओं में वृद्धि

1356. **श्री नन्द किशोर शर्मा** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की चौमुखी रेल क्रासिंग पर रेलवे लाईन के साथ-साथ अनेक स्थानों पर दीवार की टूट-फूट के कारण रोज-रोज हो रही दुर्घटनाओं के बारे में जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए सरकार क्या उपाय कर रही है और उक्त दीवार का पुनर्निर्माण कब तक हो जाएगा ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) पिछले वर्ष भारी वर्षा के कारण लगभग 76 मीटर लम्बी चहार दीवारी ढह गयी थी। किसी अन्य दुर्घटना की रिपोर्ट नहीं मिली है। रेलवे ने पटरी की बाड़ खड़ी करने के लिए कार्रवाई की और इसके दो माह में पूरे हो जाने की सम्भावना है।

बी॰ बी॰ सी॰ एल॰ में कोयले के लदान के लिए दिए गए माल डिब्बे

1357. **श्री सुशील भट्टाचार्य** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तापीय बिजलीघरों तक रेल द्वारा कोयले की ढुलाई के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ख) ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड तथा भारत कोकिंग कोल लिमिटेड में गत 12 महीनों के दौरान, महीने-वार, कोयले के लदान के लिए कितने माल डिब्बे दिए गए ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) ताप बिजलीघरों को कोयले की ढुलाई करने के लिए माल डिब्बों के आबंटन को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। बिजलीघरों

के लिए लादे गए माल डिब्बों के संचलन पर विभिन्न स्तरों पर कड़ा नियन्त्रण रखा जा रहा है ताकि बिजलीघरों को माल डिब्बों का शीघ्र संचालन सुनिश्चित हो सके।

(ख) वैस्टर्न कोल फील्ड लिमिटेड और भारत कोकिंग कोल लिमिटेड में पिछले 12 महीनों के दौरान लादे गए माल डिब्बों की संख्या नीचे दी गयी है—

जून, 1979	— 2924
जुलाई, 1979	— 2930
अगस्त, 1979	— 2991
सितम्बर, 1979	— 3081
अक्तूबर, 1979	— 2948
नवम्बर, 1979	— 3159
दिसम्बर, 1979	— 3224
जनवरी, 1980	— 3161
फरवरी, 1980	— 3458
मार्च, 1980	— 3155
अप्रैल, 1980	— 3243
मई, 1980	— 3297

खेतिहर मजदूरों के लिए निम्नतम मजूरी का पुनरीक्षण

1358. **श्री जी० वाई० कृष्णन** : क्या **श्रम** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ राज्यों ने गत पांच वर्षों से खेतिहर मजदूरों की निम्नतम मजूरी का पुनरीक्षण नहीं किया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके तथ्य क्या हैं ?

श्रम मन्त्रालय में राज्यमन्त्री (श्री० टी० अंजय्या) : (क) और (ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार, असम में पिछले पांच वर्षों से खेतिहर मजदूरों की न्यूनतम मजदूरी-दरों में संशोधन नहीं किया गया है। राज्य सरकार से अनुरोध किया गया है कि वे न्यूनतम मजदूरी-दरों में संशोधन करने के लिए कार्यवाही करें।

तिब्बती शरणार्थियों के स्वीकार करने के बारे में दलाई लामा का अनुरोध

1359. **श्री वाई० जी० कृष्णन** : क्या **विदेश** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दलाई लामा ने कहा है कि भूटानी प्राधिकारी तिब्बती शरणार्थियों के प्रति अपने रवैये में उदारता बरत रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या कुछ तिब्बती लोगों ने भूटान की नागरिकता भी प्राप्त कर ली है; और यदि हां, तो उनकी संख्या कितनी है;

(ग) क्या दलाई लामा ने तिब्बती शरणार्थियों के बारे में विचार करने और उन्हें स्वीकार करने के बारे में भारत सरकार से भी अनुरोध किया है; और

(घ) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंहराव) : (क) जी हां ।

(ख) भूटान में रहने वाले कई हजार तिब्बती शरणार्थियों ने भूटान की नागरिकता ले ली है लेकिन उनकी ठीक-ठीक संख्या मालूम नहीं है ।

(ग) दलाई लामा ने यह अनुरोध किया है कि भूटान में रहने वाले जिन तिब्बती शरणार्थियों ने भूटान की नागरिकता स्वीकार नहीं की है, उन्हें भारत में पुनर्वास के लिए स्वीकार कर लिया जाए ।

(घ) इस समय भूटान में रहने वाले तिब्बती शरणार्थियों में से कुछ को भारत में बसाने की सम्भावना के प्रश्न पर सरकार सभी सम्बद्ध पक्षों के परामर्श से विचार कर रही है ।

पश्चिमी तट पर शिपयार्ड की स्थापना

1360. श्री अहमद एम० पटेल : क्या **नौवहन और परिवहन** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के पश्चिमी तट में जहाजों की मरम्मत के लिए शिपयार्ड बनाने का कोई प्रस्ताव है; और

यदि हां, तो इस बारे में क्या प्रगति हुई है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटासिंह) : (क) और (ख) भारत में जहाजों की मरम्मत की सुविधाओं की व्यवस्था के बारे में 15 वर्ष की एक व्यापक योजना बनाने के बारे में कार्रवाई शुरू की गई है । आशा है कि यह रिपोर्ट 1981 के मध्य तक मिल जाएगी । पश्चिमी तट पर जहाज मरम्मत सुविधा की अतिरिक्त व्यवस्था करने के बारे में निर्णय इस रिपोर्ट की जांच करने के बाद और साधनों के उपलब्ध होने पर लिया जाएगा ।

बोनस संदाय अधिनियम का संशोधन

1361. श्री अमर राय प्रधान : क्या **श्रम** मन्त्री बोनस संदाय अधिनियम, 1965 में संशोधन के प्रस्ताव के बारे में अतारांकित प्रश्न संख्या **2069** के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बोनस संदाय अधिनियम 1965 में संशोधन करने के बारे में सरकार ने कोई निर्णय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

श्रम मन्त्रालय में राज्यमन्त्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) और (ख) यह मामला सरकार के विचाराधीन है ।

आवश्यक पदार्थों की ढुलाई

1362. **श्री ओस्कर फर्नान्डीस** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे ने यह निर्णय लिया है कि राज्यों को आवश्यक पदार्थ पहुंचाने के लिए राज्य सरकारों के साथ निकट सम्पर्क बनाए रखा जाएगा;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे ने आवश्यक पदार्थों की ढुलाई की देखभाल करने के लिए जौनल और डिवीजनल स्तरों पर निगरानी कक्षों की स्थापना की है; और

(ग) यदि हां, तो गत छः महीनों के दौरान चावल, गेहूं, वनस्पति, खाद्य तेल, चीनी, नमक, साफ्ट कोक, डीजल और मिट्टी के तेल के लदान, उतराई और लाने ले जाने का ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हाँ ।

(ख) जी हां, लेकिन अस्थायी रूप में ।

(ग) एक विवरण संलग्न है, जिसमें खाद्यान, पेट्रोलियम उत्पाद (पेट्रोल, तेल व स्नेहक), आयातित खाद्य तेल, साफ्ट कोक, चीनी एवं नमक के लदान का ब्यौरा दिया गया है ।

विवरण

माल डिब्बों में लदान

मास	खाद्यान		पेट्रोल, तेल-स्नेहक		आयातित खाद्य तेल		साफ्ट कोक	चीनी		नमक	
	ब०ला	मी०ला०	ब०ला०	मी०ला०	ब०ला०	मी०ला०	ब०ला०	ब०ला०	मी०ला०	ब०ला०	मी०ला०
1979											
दिसम्बर	49696	19782	48958	8656	464	367	3348	694	960	5082	8101
1980											
जनवरी	47966	18105	48840	7529	586	206	2976	1971	961	5553	7261
फरवरी	44428	17327	45085	8069	647	187	2407	3335	1885	4004	7830
मार्च	52134	15818	49904	8949	655	205	3937	4931	3430	4223	7476
अप्रैल	*45450	*14640	47700	8850	940	250	2340	3709	2765	4003	6968
मई	*50530	*15438	47058	7874	102	235	3100	4538	2987	*4867	*5797

*अन्तरिम आंकड़े

अमेदपुर-कटवा लाइन का बदला जाना

1363. **श्री रूपचन्द पाल :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अमेदपुर कटवा—बण्डेल-कटवा नैरोगेज लाइन को मीटर गेज लाइन में बदलने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं तथा तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : अमेदपुर-कटवा और बर्दवान-कटवा छोटी आमान की लाइनें गैर सरकारी रेलें हैं लेकिन पूर्व रेलवे द्वारा संचालित होती हैं। इन छोटे आमान वाली लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने का इस समय कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

शिओराफूली-तारकेश्वर लाइन

1364. **श्री रूपचन्द पाल :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का शिओराफूली और तारकेश्वर के बीच रेल लाइन को दोहरा करने तथा विष्णुपुर तक वरास्ता आरामवाग लाइन का विस्तार करने की मांग पर विचार करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

मलेरिया के रोगियों में चिन्ताजनक वृद्धि

1365. **श्री अमरसिंह वी० राठवा :** क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में मलेरिया के रोगियों में चिन्ताजनक वृद्धि हुई है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान, राज्यवार, मलेरिया के कितने मामले सरकार को दर्ज कराए गए;

(ग) उक्त अवधि के दौरान इस रोग से कितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई; और

(घ) इस बीमारी का उन्मूलन करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) कैलेण्डर वर्ष, 1977, 1978 और 1979 के दौरान कितने व्यक्तियों को मलेरिया हुआ और उससे कितने व्यक्ति मरे, उनका राज्यवार विवरण संलग्न है (विवरण-I)।

(घ) देश भर में मलेरिया रोग पर काबू पाने के लिए एक संशोधित कार्य योजना चलाई जा रही है। इस संशोधित कार्य योजना की मुख्य-मुख्य बातों का एक विवरण संलग्न है (विवरण-II)।

विवरण-I

वर्ष 1977 से 1979 के दौरान मलेरिया के रोगी तथा मलेरिया से मरने वालों की संख्या का विवरण

क्रम संख्या	राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों का नाम	1977		1978		1979 (अनन्तिम)	
		रोगी	मौत	रोगी	मौत	रोगी	मौत
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	114620	—	71723	—	50150	—
2.	असम	96771	35	80073	30	64015	58
3.	बिहार	41097	—	44787	—	54573	—
4.	गुजरात	722687	—	399254	—	319020	—
5.	हरियाणा	639063	2	708098	1	397332	1
6.	हिमाचल प्रदेश	42154	—	49947	—	40371	—
7.	जम्मू व कश्मीर	37679	—	27376	—	11390	—
8.	कर्नाटक	536404	—	318890	—	234948	—
9.	केरल	5468	—	6196	—	3520	—
10.	मध्य प्रदेश	365077	—	261740	1	213848	—
11.	महाराष्ट्र	340071	—	215733	1	188050	—
12.	मणिपुर	1082	—	3655	4	4269	—
13.	मेघालय	9812	—	9974	—	16356	8
14.	नागालैंड	3805	—	8324	—	11770	—
15.	उड़ीसा	212337	—	374591	—	261664	27
16.	पंजाब	529147	—	467558	—	298083	—
17.	राजस्थान	231862	—	154549	—	79665	—
18.	सिक्किम	98	—	45	—	65	—
19.	तमिलनाडु	83300	—	76227	—	87176	—
20.	त्रिपुरा	4332	5	12918	27	10558	25
21.	उत्तर प्रदेश	433944	1	360059	—	134421	—
22.	पश्चिम बंगाल	15722	1	11850	1	3874	1
23.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	2820	1	2810	—	7388	—
24.	अरुणाचल प्रदेश	24571	9	30127	9	27050	3
25.	चंडीगढ़	34624	—	38676	—	35896	—

1	2	3	4	5	6	7	8
26.	कोयला क्षेत्र	5448	—	3804	—	3907	1
27.	दिल्ली	178196	—	375077	—	98812	—
28.	डी० एण्ड के० प्रोजेक्ट	20510	—	17078	—	31511	20
29.	गोआ	2286	—	450	—	270	—
30.	लक्षद्वीप	97	—	33	—	6	—
31.	मिजोरम	5490	1	12361	—	17895	3
32.	पाँडीचेरी	326	—	302	—	369	—
	योग	4740900	55	4144385	74	2708222	147

विवरण II

संशोधित कार्य योजना की मुख्य-मुख्य बातें इस प्रकार हैं :—

1. राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम की वर्तमान यूनिट का जिले की भौगोलिक सीमा के अनुरूप पुनर्गठन किया गया है। पहले जिलों के मुख्य चिकित्सा अधिकारियों को इस कार्यक्रम में शामिल नहीं किया गया था लेकिन इन यूनिटों का पुनर्गठन हो जाने के कारण उन्हें जिले में इस कार्यक्रम के लिए मुख्य रूप से जिम्मेदार बताया गया है।

2. राज्यों को विभिन्न कीटनाशी दवाइयों, डी०डी०टी०, बी०एच०सी० मलेथियन की अधिक मात्रा सप्लाई की गई है/की जा रही है। जहाँ रोग वाहकों पर डी०डी०टी०, बी०एच०सी० का कोई असर नहीं होता, उन यूनिटों/जिलों को वैकल्पिक कीटनाशक दवाइयां भी उपलब्ध की जा रही हैं।

3. उन सभी ग्रामीण क्षेत्रों में, जहां प्रति हजार जनसंख्या के पीछे दो या इससे अधिक रोगी हैं, कीटनाशी दवाइयों का छिड़काव किया गया है।

4. राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों की सरकारों को मलेरिया-रोधी दवाइयां पर्याप्त मात्रा में सप्लाई की गई हैं/की जा रही हैं। औषधियां आसानी से उपलब्ध करने के लिए लगभग 340 लाख औषधि वितरण केन्द्रों/ज्वर उपचार केन्द्रों की स्थापना कर दी गई है। जिन क्षेत्रों में पर-जीवियों पर क्लोरोक्विन का कोई असर नहीं हुआ, वहां पर कुनीन जैसी वैकल्पिक मलेरिया रोधी दवाई सप्लाई की गई है।

5. नगरीय मलेरिया कार्यक्रम के अन्तर्गत लार्वा-रोधी कार्यों को तेज कर दिया गया है। 1979 में इस योजना को वर्तमान 103 शहरों के अलावा 12 और शहरों में लागू कर दिया गया है। इस योजना के अन्तर्गत 17 और शहरों को लाने का प्रस्ताव है।

6. क्षेत्रीय स्टाफ के निगरानी कार्य को तेज कर दिया गया है।

7. मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के क्षेत्र में सैद्धान्तिक और व्यावहारिक अनुसंधान करने के लिए कदम उठाए गए हैं। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसन्धान परिषद के तत्वाधान में 14 अनु-

सन्धान योजनाएं अर्थात् 8 आपरेशन अनुसन्धान के लिए और 6 मलेरिया के प्रयोगशाला अनुसन्धान के लिए आरम्भ की गई है।

8. ब्लड स्मीयरों का तत्काल परीक्षण तथा सक्रिय रोगियों पर तत्काल इलाज करने के लिए प्रयोगशाला सेवाओं को प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र स्तर तक विकेन्द्रीकृत कर दिया गया है।

9. प्लासमोडियम फाल्सीपरम के संक्रमण को, जिसके कारण मस्तिष्कीय मलेरिया हो जाने से मौत हो जाती है, फैलने से रोकने के लिए विश्व स्वास्थ्य संगठन की सहायता से देश के उत्तर-पूर्वी क्षेत्र के राज्यों के 18 जिलों में सघन कार्यक्रम आरम्भ कर दिए गए हैं। यह कार्यक्रम 37 और जिलों में चालू किया जा रहा है।

10. रोग के बारे में स्वास्थ्य शिक्षा देने के लिए और इसके नियंत्रण के लिए जनता का सहयोग प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

(1) क्लोरोक्विन की गोलियों के वितरण के लिए पंचायतों और स्कूल अध्यापकों को शामिल किया गया है।

(2) दूर-दराज वाले पिछड़े क्षेत्रों में दवाइयों के डिपुओं को खोल दिया गया है। कुछ राज्यों में यह कार्य जनजाति कल्याण विभाग के सहयोग से किया गया है।

(3) "दि थ्रेट" नामक एक फिल्म, जो हाल ही में तैयार की गई थी उसे चौदह क्षेत्रीय भाषाओं में सारे देश में दिखाया जा रहा है।

(4) इस आशय के पोस्टर "बुखार—मलेरिया हो सकता है—क्लोरोक्विन गोलियां लीजिए" पंचायतों, स्कूलों, प्राइमरी हैल्थ सेन्टरों और सब सेन्टरों में प्रदर्शित करने हेतु राज्य सरकारों को सप्लाई किए गए हैं।

(5) क्षेत्रीय भाषाओं में, मलेरिया में क्या-क्या करना चाहिए, नामक एक पैम्फलेट भी तैयार किया गया है, जिसमें मलेरिया के लक्षणों में क्लोरोक्विन की मात्रा, आदि का उल्लेख है और उसे पंचायतों, स्कूलों, अध्यापकों और अन्य स्वेच्छिक एजेंसियों में वितरित करने के लिए राज्यों को सप्लाई किया गया है।

(6) पंचायतों के अध्यक्षों और मंत्रियों को मलेरिया के बारे में विषय-परिचायक प्रशिक्षण देने का भी विचार है।

(7) चिकित्सा व्यावसायिक के क्या-क्या कार्य होने चाहिए, इसके बारे में भी फोल्डर तैयार करके राज्यों को सप्लाई किए गए हैं ताकि वे उन्हें चिकित्सा व्यावसायिकों में बांट दें। इसी प्रकार एक और पैम्फलेट 'मलेरिया फिर क्यों' भी तैयार किया गया है और उसे उपायुक्तों, मुख्य चिकित्साधिकारियों और खण्ड विकास अधिकारियों में बांटने के लिए राज्यों को सप्लाई कर दिया गया है ताकि उपर्युक्त अधिकारियों को मलेरिया सम्बन्धी मौजूदा समस्याओं और प्रस्तावित कार्यवाही करने के बारे में जानकारी दिलाई जा सके।

(8) मलेरिया-रोधी सन्देश का प्रचार करने के लिए डाक और तार विभाग द्वारा विशेष पोस्टल स्टेशनरी रिलीज की गई है।

(9) मलेरिया की रोकथाम तथा इसके इलाज के बारे में लोगों को जानकारी दिलाने के लिए आकाशवाणी तथा दूरदर्शन ने भी कार्यक्रम शुरू कर दिए हैं।

हावड़ा-आम्टा बड़ी रेल लाइन

1366. **श्री हन्नान मोल्लाह :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि हावड़ा-आम्टा बड़ी रेल लाइन के निर्माण के कार्य के बारे में प्रगति निराशाजनक है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए एक समय-बद्ध कार्यक्रम बनाने का है; और

(घ) यदि हां, तो उसे कब पूरा किया जायेगा ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां। ऐसा पर्याप्त धन उपलब्ध न होने का कारण था।

(ग) और (घ) संतरागाछी-बरगछिया खंड (लम्बाई 23 कि०) पर अब निर्माण चल रहा है और आशा है कि यह दिसम्बर, 1980 तक पूरा हो जायेगा। बरगछिया से आमटा/चम्पाडांगा तक के शेष भाग पर निर्माण कार्य उसके तत्काल बाद शुरू किया जायेगा।

असम आन्दोलन के कारण रेलवे को हानि

1367. **श्री कृष्ण चन्द पांडे :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) असम में आन्दोलन के कारण रेलवे को अब तक कितनी हानि हुई है;

(ख) कितनी रेलगाड़ियों को क्षति पहुंची है; और

(ग) रेलवे विभाग ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष दोनों प्रकार की हानि का अनुमान लगभग 1.02 करोड़ रुपये लगाया गया है।

(ख) कोई नहीं।

(ग) संविधान के अन्तर्गत कानून और व्यवस्था का विषय राज्य सरकार का है, आन्दोलनों के दौरान रेल परिसरों के अनुरक्षण का उत्तरदायित्व राज्य सरकार/राज्य पुलिस प्राधिकारियों के अधीन राजकीय रेलवे पुलिस का है।

रेलें अपनी ओर से पहिया चलाये रखने के लिए सभी स्तरों पर राजकीय पुलिस प्राधिकारियों के साथ निकट सम्पर्क बनाये रखती हैं और जब कभी आवश्यकता होती है, आवश्यक

सहायता देती हैं। कानून और व्यवस्था की बिगड़ती हुई हालत में सभी स्तरों पर रेल सम्पत्ति की पर्याप्त सुरक्षा के लिए तथा यात्री और मालगाड़ियों के संचलन के लिए राजकीय पुलिस प्राधिकारियों से तुरन्त सम्पर्क कायम किया जाता है। प्रमुख संस्थापनाओं जैसी रेल परिसम्पत्तियों की रखवाली के लिए भी रे०सु०ब०/रे०सु०वि०ब० के कर्मचारियों को तैनात किया जाता है।

मलेरिया के मामलों में कमी

1368. **श्री के० पी० सिंह देव** : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत चार महीनों के दौरान दिल्ली में मलेरिया के मामले में भारी कमी हुई है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रगति के कारण क्या हैं;

(ग) क्या सरकार का रोग की पूर्ण समाप्ति तक इस प्रगति को पहुंचाने का विचार है; और

(घ) यदि हां, तो इस दिशा में तैयार की गयी योजना का विवरण क्या है ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रन्जन लास्कर) : (क) जी हां ।

(ख) दिल्ली में मलेरिया की घटनाओं में कमी निम्नलिखित बातों के कारण आई हैं :

(1) दिल्ली में कार्य कर रहे विभिन्न प्राधिकरणों द्वारा अच्छा तालमेल तथा सुपरवीजन ।

(2) दिल्ली में मलेरिया रोधी कार्यों के लिए अपेक्षित कर्मचारी दल और सहायता सामग्री में वृद्धि ।

(3) दिल्ली संघ शासित क्षेत्र में खोले गए मलेरिया क्लिनिकों तथा ज्वर उपचार डिपुओं द्वारा मलेरिया के रोगियों का अच्छी तरह पता लगाया जाना ।

(4) मच्छर उत्पन्न करने वाले स्थानों को कम करने में इंजीनियरों को लगाना ।

(5) मलेथियन के साथ फागिंग करना ।

(6) ग्रामीण क्षेत्रों तथा पुनर्वास कालोनियों में बी०एच०सी० 50 प्रतिशत डब्ल्यू०डी०पी० के कीटनाशी छिड़काव को तेज करना ।

(ग) जी हां ।

(घ) राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत संशोधित कार्य योजना को कारगर ढंग से लागू करने की दृष्टि से मुख्य सचिव, दिल्ली प्रशासन हर सप्ताह एक पुनरीक्षा बैठक बुलाते रहे हैं ताकि इस कार्यक्रम के क्रियान्वयन में लार्वारोधी कार्यों, घरों के निकट मच्छर पैदा करने वाले स्थानों का पता लगाने, कीटनाशी छिड़काव कार्य, मलेरिया क्लिनिकों, ज्वर उपचार डिपुओं, दवा विवरण केन्द्रों के सुचारु रूप से कार्य करने, फागिंग कार्य आदि में देखी गई कमियों

और त्रुटियों का ठीक-ठाक पता लगाया जा सके और दिल्ली में इस कार्य के लिए जिम्मेदार विभिन्न प्रशासनिक एजेंसियों की गतिविधियों में तालमेल स्थापित किया जा सके।

तिब्बत के बारे में वार्ता के लिए चीन की तत्परता

1369. **श्री के० पी० सिंह देव** : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 10 मई, 1980 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित इस आशय के समाचार की ओर दिलाया गया है कि चीन तिब्बत के प्रश्न पर वार्ता करने के लिए तत्पर है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार यह समझती है कि चीन सरकार का यह रवैया एशिया में सम्बन्ध सामान्य बनाने के रूप में है; और

(ग) यदि हां, तो क्या भारत को ऐसा हो संकेत दिया गया है ?

विदेशमन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) सरकार ने उल्लिखित तारीख के अखबार में ऐसी कोई रिपोर्ट नहीं देखी, लेकिन तिब्बत के सम्बन्ध में चीन सरकार द्वारा उठाए जाने वाले विभिन्न कदमों के बारे में अखबारों में छपे समाचार देखे हैं।

(ख) और (ग) हमारे विचार से तिब्बत के सम्बन्ध में चीन सरकार की कोई कार्रवाई और एशिया के देशों के साथ चीन के सम्बन्ध अलग-अलग मामले हैं।

बेरोजगार व्यक्ति

1371. **श्री ए० के० बालन** : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में रोजगार कार्यालयों में अब तक कितने बेरोजगार व्यक्ति पंजीकृत हैं;

(ख) उनमें से कितने व्यक्ति वर्ष 1979-80 के दौरान पंजीकृत हुए;

(ग) उनमें से कितने मेडिकल, इन्जीनियरिंग स्नातक हैं; और

(घ) रोजगार कार्यालय के परामर्श के अन्तर्गत वर्ष 1979-80 के दौरान कुल कितने व्यक्तियों को रोजगार मिला ?

श्रम मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री टी० अजय्या) : (क) मार्च, 1980 के अन्त में रोजगार कार्यालयों के चालू रजिस्टर पर रोजगार चाहने वालों (अनिवार्यतः वे सभी बेरोजगार नहीं है) की संख्या 146.90 लाख थी।

(ख) वर्ष 1979-80 के दौरान पंजीकृत किए गए रोजगार चाहने वालों की संख्या 57.82 लाख थी।

(ग) शिक्षित (मैट्रिक और उससे ऊपर) रोजगार चाहने वालों से सम्बन्धित सूचना प्रत्येक वर्ष जून और दिसम्बर में समाप्त होने वाले अर्धवार्षिक अन्तरालों पर एकत्र की जाती है दिसम्बर, 1979 के अन्त में रोजगार कार्यालयों के चालू रजिस्टर पर मेडिकल और इंजीनियरिंग स्नातक (स्नातकोत्तर सहित) रोजगार चाहने वालों की संख्या क्रमशः 13.8 और 21.8 हजार थी।

(घ) वर्ष 1979-80 के दौरान रोजगार कार्यालयों के माध्यम से रोजगार पर लगाए गए रोजगार चाहने वालों की कुल संख्या 4.81 लाख थी।

दक्षिण को कोयला भेजना

1372. **श्री एस० एम० कृष्ण** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश के विभिन्न भागों और विशेष रूप से दक्षिणी भाग को शीघ्र कोयला भेजना सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं अथवा किए जाने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : रेलें देश के विभिन्न भागों में कोयले की ढुलाई को उच्च प्राथमिकता देती है। दक्षिण में कोयले की आवश्यकता को अधिकांशतः सिंगरेनी कोयला खानों, आंध्र प्रदेश से हमेशा अत्यन्त सन्तोषजनक स्तर तक पूरा किया जाता रहा है और यही स्थिति अब भी बनी है।

सदर्न रेलवे पर्सनल ब्रांच स्टाफ एसोसिएशन से अभ्यावेदन

1373. **श्री ई० बालानन्दन** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को "सदर्न रेलवे पर्सनल ब्रांच स्टाफ एसोसिएशन" से दिनांक 20 नवम्बर, 1978 और 14 मार्च, 1980 के अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो अभ्यावेदन की मुख्य बातें क्या-क्या हैं; और

(ग) उन पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) अभ्यावेदनों में अनेक मांगें थीं जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

1. बोनस की स्वीकृति।
2. कार्यालय लिपिकों के पदों के सृजन पर लगा प्रतिबन्ध समाप्त करना।
3. कार्यालय कर्मचारियों को समयोपरि भत्ते की स्वीकृति।
4. जिन कर्मचारियों ने 25 वर्ष की सेवा पूरी कर ली है उनकी अगले उच्च ग्रेड में स्वतः पदोन्नति आदि।

(ग) सरकार की नीति के अनुसार, किसी भी स्रोत से प्राप्त कर्मचारियों के अभ्यावेदनों पर उचित विचार किया जाता है और यथा अपेक्षित कार्रवाई की जाती है। सदर्न रेलवे पर्सनल ब्रांच स्टाफ एसोसिएशन द्वारा प्रस्तुत किए गए अभ्यावेदनों में की गयी मांगों पर इस नीति के ढांचे के अन्तर्गत कार्रवाई की गयी है।

राष्ट्रीय पत्तन प्राधिकरण

1374. **श्री सुभाष चन्द्र बोस अल्लूरी** : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मई, 1979 में कलकत्ता पत्तन सम्बन्धी गोष्ठी ने राष्ट्रीय पत्तन प्राधिकरण की स्थापना की सिफारिश की थी; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटासिंह) : (क) यह विचारगोष्ठी मई, 1980 में हुई थी सरकार को इस विचारगोष्ठी के कार्यवृत्त की प्रति नहीं मिली है। फिलहाल यह पता चला है कि इस विचारगोष्ठी ने राष्ट्रीय स्तर पर पत्तन सम्बन्धी नीतियों को कार्यान्वित करने के लिए साविधिक संस्था के रूप में राष्ट्रीय पत्तन प्राधिकरण स्थापित करने का सुझाव दिया है।

(ख) इस सुझाव पर यथावसर गुणावगुण के आधार पर विचार किया जाएगा।

नैमित्तिक श्रमिकों की मजूरी में वृद्धि

1375. **श्री गुलाम रसूल कोचक :** क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली स्थित केन्द्रीय सरकार के कार्यालयों के नैमित्तिक श्रमिकों की मजूरी में वृद्धि करने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो इससे श्रमिकों को कितना लाभ पहुंचेगा तथा किन-किन क्षेत्रों में;

(ग) क्या राज्यों को भी कहा गया है कि वे अपने नैमित्तिक मजदूरों की मजदूरी बढ़ायें; और

(घ) यदि हां तो इस पर राज्यों की क्या प्रतिक्रिया है ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजय्या) : (क) दिल्ली और नई दिल्ली में स्थित केन्द्रीय सरकार के कार्यालयों में नियोजित अकुशल नैमित्तिक श्रमिकों की दैनिक मजदूरी-दर पहली जनवरी, 1980 से संशोधित करके 9.25 रुपये प्रतिदिन कर दी गई है ।

(ख) इस संशोधन के फलस्वरूप, अकुशल नैमित्तिक श्रमिकों की मजदूरी-दर में 2.95 रुपये प्रतिदिन की वृद्धि हुई है ।

(ग) और (घ) जी नहीं । इस सम्बन्ध में समुचित कार्यवाही राज्य सरकारों द्वारा की जाती है ।

चेतक एक्सप्रेस रेलगाड़ी का विलम्ब से चलना

1376. **श्री जयनारायण रौत :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उदयपुर से दिल्ली चलने वाली चेतक एक्सप्रेस रेलगाड़ी गत छह महीनों में कितनी बार विलम्ब से पहुंची;

(ख) इस रेलगाड़ी के दिल्ली और उदयपुर विलम्ब से पहुंचने के क्या मुख्य कारण हैं; और

(ग) इस रेलगाड़ी के संचालन में सुधार लाने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) दिसम्बर, 1979 और मई, 1980 के बीच 216 डाउन चेतक एक्सप्रेस 96 बार दिल्ली देर से पहुंची ।

(ख) 215 अप/216 डाउन चेतक एक्सप्रेस के इस अवधि के दौरान देर से चलने के खतरे की जंजीर का खींचा जाना, इंजनों का फेल हो जाना, 74 डाउन खंडवा—चितौड़गढ़ तेज यात्री गाड़ी को कनेक्शन देना, आन्दोलन तथा खराब मौसम जैसे कई कारण थे।

(ग) 215/216 चेतक एक्सप्रेस पर दिन प्रतिदिन के आधार पर नियंत्रण रखा जा रहा है और उनके समय पालन में सुधार लाने के लिए सभी सम्भव प्रयास किए जा रहे हैं और अनावश्यक रूप से रोकने के मामलों में समुचित कार्रवाई की जा रही है । इसके अतिरिक्त कनेक्शन देने वाली 74 खंडवा—चितौड़गढ़ तेज यात्री गाड़ी को रतलाम मंडल में समय पर चलाने के लिए भी विशेष अभियान चलाया जा रहा है ताकि उसके साथ स्लिप/सीधे आने वाले डिब्बों का मेल लेने के लिए 216 डाउन को विलम्ब से न चलना पड़े ।

रेल कर्मचारियों के वेतनमान बदलना

1377. **श्री रामावतार शास्त्री :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय रेलवे के कुछ श्रेणियों के कर्मचारियों के वेतनमान वर्ष 1973 से 1977 के बीच बदल दिये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो उन श्रेणियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या केबिन मैंनों का वेतनमान भी बदला गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) जिन कोटियों के वेतनमानों में 1973 से 1977 के बीच परिवर्तन हुए हैं उनका ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है ।

(ग) जी नहीं।

(घ) रेल कर्मचारियों के वेतनमान सामान्यतः वे हैं जिनकी तीसरे वेतन आयोग ने सिफारिश की थी और जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया था । कुछ ही मामलों में, विसंगतियों और अन्य कारणों से वेतनमानों में परिवर्तन किये गये हैं।

विवरण

क्र. सं.	कोटि	मूलरूप से आवंटित संशोधित वेतनमान	परिवर्द्धित संशोधित वेतनमान
		रु०	रु०
1.	वरिष्ठ गाड़ी बाबू	330—480	330—560
2.	दावा अन्वेषक	330—480	330—560
3.	प्रधान/वरिष्ठ तार बाबू	330—480	330—560
4.	वरिष्ठ संदेश जांचकर्ता	330—480	330—560
5.	गेट मैन/ट्राली मैन	196—232	200—250
6.	गेट मैन/प्रधान ट्राली मैन	200—240	200—250
7.	प्रधान सर्राफ	425—600	425—640
8.	प्रधान रोकड़ क्लर्क	425—600	425—640
9.	सिविल इंजीनियरी विभाग में चालू लाइन पर मिस्त्री	330—480 380—560	380—560

1	2	3	4
10.	इंजन निरीक्षक/ईंधन निरीक्षक	550—750	700—900
		700—900	840—1040
11.	फोरमैन अनुरक्षक/यांत्रिक/ वायलर मेकर निरीक्षक	550—750 700—900	700—900 840—1040
12.	सायफर आपरेटर	425—640	425—700
13.	गार्ड ग्रेड "सी"	290—480	290—530
14.	सवारी डिब्बा परिचर (पहला दर्जा)	200—240	200—250
15.	सवारी डिब्बा परिचर (वातानुकूल)	200—250	210—270
16.	फायरमैन "बी"	225—308	260—350
17.	शंटर "बी"	290—350	290—400
18.	प्रगति अधीक्षक	455—700	550—750

कैबिन मैन तृतीय श्रेणी स्टाफ का पदनाम

1378. **श्री रामावतार शास्त्री :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कैबिन मैन तृतीय श्रेणी के कर्मचारी होते हैं;

(ख) यदि हां, तो उनके वेतनमान क्या हैं;

(ग) क्या कैबिन मैन का पूरे देश में एक जैसा पदनाम होता है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं और उनके पदनामों का व्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) कैबिन मैनों के दो वेतनमान अर्थात 225—308 रुपये के और 210–270 रुपये के वेतनमान होते हैं। 225-308 रुपये के वेतनमान के पद श्रेणी — III (वर्ग'ग') के होते हैं और 210—270 रूपये के वेतनमान के पद श्रेणी — IV (वर्ग'घ') में आते हैं ।

(ग) और (घ) जी हां, उत्तर रेलवे के कुछ मंडलों के अतिरिक्त जहां 210-270 रुपये के वेतनमान में कैबिन मैनों को लीवरमैन के रूप में भी नामित किया जाता है । ये पद बहुत अरसे से चले आ रहे हैं और अब भी इसी रूप में जारी हैं ।

रेलवे का सुधरा कार्यकरण

1379. **श्री रामावतार शास्त्री :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रेलवे के कार्यकरण को सुधारने की कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है; और

(ग) इसको सरकार द्वारा किस प्रकार से कार्यान्वित किया जायेगा ?

रेल मन्त्रलाय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) रेल प्रणाली के कुशलतापूर्वक संचालन में सुधार लाना एक सतत प्रक्रिया है। इस दिशा में हाल ही में कुछ उपाय किये गये हैं, जो नीचे दिये गये हैं :

(1) मंडलों के कार्यभार को युक्तियुक्त बनाने के लिए अतिरिक्त रेल मंडलों का सृजन।

(2) क्षेत्रीय मुख्यालयों और मंडलों में प्रबन्ध संगठन को सुदृढ़ करने की दृष्टि से विभिन्न रेल सेवाओं के संवर्गों के ढांचे में परिवर्तन।

(3) क्षेत्र स्तर तक अधिकारों का विकेन्द्रीकरण।

(4) रेल कर्मचारियों के लिए उत्पादकता सम्बद्ध बोनस योजना आरम्भ करना।

(5) बिजली घरों को कोयला, पेट्रोल, तेल, स्नेहक, चीनी, नमक आदि जैसी अनिवार्य मदों के संचलन में गति लाने के लिए मानिटरिंग कक्षों का खोला जाना।

कुछ और उपाय जो सरकार के विचाराधीन हैं इस प्रकार हैं :

(I) यात्री आरक्षणों का संगणकीकरण

(II) माल के परिचालन का संगणकीकरण

(III) परिचालन अनुसंधान तथा कार्य अध्ययन तकनीकी का विस्तार।

पाकिस्तान द्वारा हथियारों की खरीद

1380. श्रीमती प्रमिला दण्डवते : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पश्चिमी देशों को इस बात के लिए सहमत करने का कोई प्रयास किया है कि वे पाकिस्तान को हथियार न बेचें; और

(ख) क्या यह भी सच है कि पाकिस्तान इन हथियारों की खरीद सऊदी अरब और अन्य इस्लामी देशों की मार्फत कर रहा है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) सरकार ने सम्बन्धित सभी देशों को इस ओर से आश्वस्त कराने का प्रयास किया है कि इस क्षेत्र में हथियार आना यहां की शांति, स्थायित्व के लिए तथा यहां पर बढ़ते हुए विश्वास के लिए हानिकर होगा और इससे तनाव और बढ़ेगा।

(ख) सरकार ने इस आशय की रिपोर्ट देखी है।

भारतीय श्रम सम्मेलन को पुनः संगठित करना

1381. श्रीमती प्रमिला दण्डवते : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बढ़े हुए श्रम बल और ट्रेड यूनियन गतिविधियों के आधार पर सरकार ने भारतीय श्रम कांफ्रेंस को पुन: संगठित करने के लिए कोई कदम उठाए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी विवरण क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो औद्योगिक सम्बन्धों से सम्बन्धित बड़े मामलों में परामर्श करने और मतैक्य होने के क्या तरीके हैं ?

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अन्जय्या) : (क) और (ख) सरकार का विचार शीघ्र ही एक त्रिपक्षीय सम्मेलन आयोजित करने का है, जो अन्य बातों के साथ-साथ भारतीय श्रम सम्मेलन के गठन पर विचार करेगा। तत्पश्चात सम्मेलन शीघ्र ही आयोजित किया जाएगा ।

(ग) जब कभी आवश्यक होता है, तब औद्योगिक सम्बन्धों के महत्वपूर्ण मामलों पर नियोजकों और श्रमिकों के केन्द्रीय संगठनों तथा अन्य पक्षों के साथ परामर्श किया जाता है।

माल-डिब्बा उद्योग

1382. **श्रीमती प्रमिला दण्डवते**
श्री सुशील भट्टाचार्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे द्वारा अपने आर्डर वापस लिये जाने के कारण माल-डिब्बा उद्योग बंद होने की स्थिति में है;

(ख) क्या माल-डिब्बा उद्योग ने सरकार से पर्याप्त आर्डरों के लिए अभ्यावेदन किया है; और

(ग) यदि हां, तो माल-डिब्बा उद्योग के साथ सहयोग न करने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप-मत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

सेतुसमुद्रम परियोजना

1383. **श्री के० टी० कोसलराम** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तमिलनाडु में सेतुसमुद्रम परियोजना के सम्बन्ध में रामास्वामी मुदालियर समिति की रिपोर्ट पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ख) तमिलनाडु विधान सभा द्वारा इस सम्बन्ध में एक मत होकर अपनाए गए प्रस्ताव, जिसे केन्द्रीय सरकार को भी भेज दिया गया है, पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) इस परियोजना को कार्यान्वित करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री (बूटा सिंह) : (क) से (ग) रामास्वामी मुदालियर समिति की रिपोर्ट में यह बताया गया था कि 'सेतुसमुद्रम परियोजना", जिसमें नहर को काटकर पाक स्ट्रेट्स को मन्नार की खाड़ी से जोड़ने का प्रस्ताव किया गया था, तकनीकी तौर पर सम्भव है और नौवहन के लिए लाभप्रद होगी । बाद में इसकी जांच भारत सरकार की एक उच्चस्तरीय समिति ने की जो विशेषकर इस काम के लिए बनाई गई थी। इसके अलावा, केन्द्रीय सरकार ने जांच करने के लिए 1965 में एक मुख्य इंजीनियर नियुक्त किया था । इसकी जाच और अध्ययन से यह पता चला है कि परियोजना

तकनीकी रूप से तो सम्भव है, परन्तु परियोजना की आवश्यकता और इसके लिए औचित्य स्थापित नहीं किया जा सका जो पूंजी लगाने के लिए निर्णय करने का आधार हो सकता है। इस विषय पर नये सिरे से विचार किया गया है और यह निर्णय किया गया है कि परियोजना के खर्च को देखते हुए इसे कार्यान्वित करना व्यवहार्य नहीं है। तमिलनाडु सरकार को इस निर्णय की सूचना दे दी गई है।

अन्तर्देशीय जल परिवहन के माध्यम से बंगलादेश के साथ संचार व्यवस्था

1384. **श्री ज्योतिमर्य बसु** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंगलादेश सरकार अंतर्देशीय जल परिवहन प्रणाली के जरिए भारत के साथ संचार व्यवस्था कायम करने के बारे में केन्द्र सरकार से बातचीत जारीर खने के लिए तैयार है; और,

(ख) यदि हां, तो उसके तथ्य क्या हैं और उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है.?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) भारत और बंगला देश की सरकारों के बीच अंतर्देशीय जल परिवहन के बारे में पहले से ही एक लिखित समझौता हो चुका है जिसके अधीन समझौते में विनिर्दिष्ट रास्तों पर जल परिवहन की सेवाएं चलती हैं। इस मंत्रालय को बंगलादेश की सरकार से इस विषय पर आगे बातचीत करने के लिए कोई अनुरोध नहीं प्राप्त हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं होता।

बिजली की सप्लाई में व्यवधान के कारण कोयले की ढुलाई पर प्रभाव

1385. **श्री के० प्रधानी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिजली की सप्लाई में गम्भीर व्यवधान के कारण पूर्वी क्षेत्र में आमतौर पर फारेन ट्रेफिक मूवमेन्ट पर और विशेषकर, कोयले की ढुलाई पर प्रतिकूल प्रभाव पडा;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि ताप विद्युत केन्द्रों को कोयले की सप्लाई में तेजी से की गई वृद्धि के कारण, अन्य उद्योगों को पूरी सप्लाई नहीं मिल रही है; और

(ग) यदि हां, तो रेल विभाग द्वारा बिजली घरों को की जा रही सप्लाई में वृद्धि के साथ-साथ कोयले की सप्लाई में भी वृद्धि करने के लिए क्या प्रयास किए जा रहे हैं।

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) ताप बिजली घरों को कोयले की सप्लाई प्रतिदिन 2700-2800 माल-डिब्बों के पहले स्तर से बढ़कर प्रतिदिन 3200-3300 माल डिब्बे हो जाने के परिणामस्वरूप अन्य उद्योगों को कोयले की सप्लाई विशेषकर बंगाल-बिहार क्षेत्रों से कोयले की सप्लाई में कमी आई

है। आशा की जाती है कि पूर्वी क्षेत्र में बिजली की सप्लाई की स्थिति में सुधार होने पर स्थिति में सुधार आयेगा।

अस्पताल के कर्मचारियों की हड़ताल पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए अध्यादेश

1386. **श्रीमती कमला कुमारी :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का अस्पताल के कर्मचारियों की हड़ताल पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए कोई विधान लाने का विचार है; और

(ख) यदि नहीं, तो जनता के हितों की रक्षा के लिए अस्पतालों में हड़तालें समाप्त करवाने के लिए किए जाने वाले उपायों का ब्यौरा क्या है?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) कर्मचारियों की शिकायतों को शीघ्र दूर करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाते हैं, ताकि हड़तालें न हों।

रूट संख्या 320 पर अपर्याप्त बस सेवा

1387. **कुमारी कमला कुमारी :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि रूट संख्या 320 पर चल रही दिल्ली परिवहन कि बसें अपर्याप्त हैं तथा इस क्षेत्र की घनी जनसंख्या की मांग पूरा करने में असफल है और सामान्यतः अधिकांश 'ट्रिप' नहीं लगाती और विशेषकर स्वर्ण टाकीज से चलने वाली बस नियमित रूप से नहीं आती; और

(ख) यदि हां, तो इसकी कार्यकुशलता बढ़ाने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) जी, हां। रूट नंबर 320 की बस सेवा जो शाहदरा और केन्द्रीय सचिवालय के बीच चलती है, कुछ हद तक पर्याप्त ही है। यह कहना ठीक है कि यह बसें, विशेषकर जो स्वर्ण टाकीज से चलती है अधिकांश फेरे छोड़ देती हैं। इस रुट की और स्वर्ण टाकीज से चलने वाली बसों की परिचालनात्मक कुशलता 80 प्रतिशत से अधिक है और हर 10/20/मिनट के बाद बस वहां से चलती है।

(ख) यात्रियों की सुविधा के लिए नियमित रूट पर 18 अतिरिक्त फेरे शुरू किए गए हैं। इस रूट पर चलाने के लिए नई बसें लगाने का विचार है ताकि इस रूट की बस सेवा को अधिकाधिक विश्वसनीय बनाया जा सके।

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली, में रोगियों द्वारा प्राइवेट वार्डों का उपयोग

1388. **श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली में गत एक वर्ष के दौरान, कितने रोगियों ने प्राइवेट वार्डों का उपयोग किया है;

(ख) उनका आय-वर्ग क्या-क्या है;

(ग) प्राइवेट वार्डों में कमरों का आबंटन करने संबंधी प्रक्रिया क्या है;

(घ) क्या सरकार को मालूम है कि धनिक वर्ग के रोगियों को प्राथमिकता दी जाती है;

(ङ) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार एक ऐसा तुलनात्मक विवरण सभा-पटल पर रखने का है जिसमें गत एक वर्ष के दौरान प्राइवेट वार्डों का उपयोग करने वाले रोगियों का आय का व्यौरा दिया गया हो; और

(च) इस मामले में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) 1979 में इस संस्थान के प्राइवेट वार्डों में सीधे दाखिल किए गए रोगियों की कुल संख्या 1061 है।

(ख) उनके आय-वर्ग की जानकारी नहीं है क्योंकि इस संस्थान के प्राईवेट वार्डों में दाखिले के लिए आय की कोई पाबन्दी नहीं है।

(ग) और (घ) इस संस्थान के अस्पताल के प्राईवेट वार्डों में रोगियों के दाखिले की विधि इस प्रकार है :—

(1) अस्पताल में जिनमें प्राईवेट वार्ड शामिल हैं, रोगियों का दाखिला क्लिनिशियनों की सलाह पर किया जाता है।

(2) प्राईवेट वार्डों में रोगियों को सामान्यत; संबंधित क्लिनिकल सलाहकारों की सिफारिश पर दाखिला/बदला जाता है।

(3) प्राईवेट वार्डों में दाखिले के लिए रोगियों की आय का कोई मापदण्ड नहीं हैं।

(4) उन सभी रोगियों को जिन्हें प्राईवेट वार्ड में दाखिले की सलाह दी जाती है, एक कमरा अलाट करने के लिए पंजीकृत किया जाता है। ऐसे रोगियों की एक प्रतीक्षा-सूची बनाई जाती है।

(5) क्लिनिशियनों द्वारा दी गई सलाह के अनुसार कमरों का वास्तविक आवंटन करते समय विवेक से काम लिया जाता है अर्थात् जिस रोगी को दाखिले में उच्च प्राथमिकता देने की सलाह दी गई हो, उसे अन्य सभी रोगियों से पहले कमरा अलाट किया जाता है। इसी प्रकार जिस रोगी को प्राथमिकता के आधार पर दाखिला देने की सलाह दी गई हो, उसे रुटीन किस्म के रोगियों की अपेक्षा प्राथमिकता दी जाती है। जिन रोगियों को योजनाबद्ध इलाज (प्लान्ड प्रोसीजर) के लिए दाखिल होने की सलाह दी जाती है उनके मामले में दाखिले निश्चित तारीख दे दी जाती है और उन्हें निश्चित तारीख पर कमरा देने के लिए यथा संभव प्रयास किए जाते हैं।

(6) जो मामले उपर्युक्त पैरा (5) में वर्णित वर्गों में नहीं आते हैं, उनमें रोगियों को कमरे के आबंटन के लिए अपनी बारी की प्रतीक्षा करनी पड़ती है। इसके अलावा, यदि कोई कमरा खाली हो जाता है तो उसका पावंटन उपर्युक्त आधार पर किया जाता है।

(ङ) रोगियों के रिकार्डों से प्राप्त की गई सूचना के आधार पर 1979 में संस्थान के अस्पताल के प्राईवेट वार्डों में दाखिल किए गए रोगियों की आय इस प्रकार थी :—

मासिक आय	रोगियों की संख्या
799.00 रु० और उससे कम	शून्य
800.00 से 1500.00 रु० तक	57
1500.00 रु० अथवा इससे अधिक	858
अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के कर्मचारी	146

(च) यह प्रश्न नहीं उठता।

बुनियादी स्वास्थ्य कार्यकर्ता संबंधी योजना

1389. **श्री पी० राजगोपाल नायडू :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बुनियादी स्वास्थ्य कार्यकर्ता सम्बन्धी योजना संतोषजनक ढंग से चल रही है; और

(ख) यदि हां, तो क्या देश के सभी क्षेत्रों में उन्हें नियुक्त किया गया है ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) भारत सरकार "बुनियादी स्वास्थ्य कार्यकर्ता योजना" नामक कोई योजना नहीं चला रही है। तथापि, "बहुद्देशीय कार्यकर्ता योजना" के अन्तर्गत अलग-अलग स्वास्थ्य योजनाओं से संबंधित एकोद्देशीय स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं को बहुद्देशीय कार्यकर्ताओं में बदलने के लिए उन्हें विषय परिचायक प्रशिक्षण दिया जाता है। बहुद्देशीय कार्यकर्ता योजना देश भर में चरणबद्ध रूप से चलाई जा रही है।

पिछड़े तथा जनजातीय क्षेत्रों में रेल लाइनें

1390. **श्री अरविन्द नेताम :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार देश के पिछड़े एवं जनजातीय क्षेत्रों में नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए मानकों में ढील देने के प्रश्न पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) पिछड़े क्षेत्रों में लाइनें बिछाने सहित नयी लाइनों का निर्माण करने के लिए एक राष्ट्रीय नीति निर्धारित करने के लिए अप्रैल, 1978 में नियुक्त राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने हाल ही में अपनी रिपोर्ट योजना आयोग को प्रस्तुत की है। यह रिपोर्ट योजना आयोग के विचाराधीन है।

ढल्ली-जबलपुर रेल लाइन

1391. **श्री अरविन्द नेताम :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ढल्ली-राजहरा-जगदलपुर से एक नई रेल लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में कोई प्रस्ताव विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) योजना आयोग के परामर्श से इस प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है।

कालबी कार शेड परियोजना

1392. **श्री आर० के० महालगी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) थाना (महाराष्ट्र) के निकट कालबी कार शेड परियोजना के सम्बन्ध में कितनी प्रगति हुई है;

(ख) अब तक कितना कार्य पूरा किया गया है और 1980-81 में कितना कार्य पूरा करने का विचार है; और

(ग) कार शेड इ. एम. यू. रेकों की सर्विस करना कब प्रारम्भ कर देगा।

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) कालबा कार शेड का निर्माण कार्य फिलहाल दो चरणों में चल रहा है। चरण I के अन्तर्गत 37% और चरण II के अन्तर्गत 47% काम पूरा किया जा चुका है। 1880-81 के अन्त तक चरण I का काम पूर्ण रूप से और चरण II का 75 प्रतिशत हो जाने की संभावना है।

(ग) आशा है कि 1980-81 के अन्त तक बिजली गाड़ी रेलों की सर्विस का काम होने लगेगा।

शाहाद स्टेशन के निकट उपरि पुल

1393. **श्री आर० के० महालगी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि शाहाद स्टेशन (जिला थाना, महाराष्ट्र) के निकट मध्य रेल मार्गों पर वाहन सम्बन्धी उपरि पुल का निर्माण करने की मंजूरी दे दी गई है;

(ख) यदि हां तो कब और इस परियोजना के लिए तथा वर्ष 1980-81 के लिए कुल कितना आबंटन किया गया; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है और इसके कब तक पूरा होने तथा चालू होने की सम्भावना है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) यह एक अनुमोदित काम है जिसे पहले ही रेलवे बजट में शामिल कर लिया गया है।

(ख) और (ग) इस कार्य के लिए राज्य सरकार और रेलवे दोनों मिलकर धन की व्यवस्था

करेंगे और मिलकर ही उसे निष्पादित करें। चूंकि राज्य सरकार ने अभी तक भूमि का अधिग्रहण नहीं किया है। इसीलिए इस कार्य को हाथ में नहीं लिया जा सका है। इस कार्य की लागत में रेलवे का हिस्सा लगभग 43.23 लाख रुपये का है। वर्ष 1980-81 में इसके लिए 17.99 लाख रुपये आबंटित करने का प्रस्ताव है। रेलवे, राज्य सरकार द्वारा भूमि का अधिग्रहण करने के पश्चात् ही अपने हिस्से का कार्य प्रारम्भ करेगी। इसीलिए ऐसी स्थिति में यह बताना सम्भव नहीं है कि यह सड़क ऊपरी पुल कब तक पूरा हो जाएगा और कब चालू होगा।

कन्टेनर यातायात के लिए गेन्ट्रीक्रेन

1394. **श्री आर० के० महालगी : क्या नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा **करेंगे कि :**

(क) क्या यह सच है कि बम्बई पत्तन न्यास ने बढ़ते हुए कन्टेनर यातायात को सम्भालने के लिए तत्काल आवश्यक गेन्ट्रीक्रेन तथा माल उठाने धरने वाले अन्य उपकरण खरीदने के लिए सरकार को प्रस्ताव भेजे हैं;

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव कब भेजे गये;

(ग) इस बारे में सरकार ने क्या निर्णय किया है, और कब; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और निर्णय कब तक किये जाने की आशा है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) जनवरी, 1980 में।

(ग) और (घ) : इन सुझावों पर सरकार सक्रियता से विचार कर रही है।

राष्ट्रीय राजमार्गों का रख-रखाव

1395. **श्री जी० नरसिम्हा रेड्डी : क्या नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव के लिए राज्यों को धनराशि के आबंटन के बारे में क्या नियम अपनाये गये हैं; और

(ख) गत तीन वर्षों में राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव के लिए प्रत्येक राज्य को कुल कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण पर विभिन्न राज्यों को धनराशि नियत करना अनेक बातों जैसे राष्ट्रीय राजमर्गों की लम्बाई और चौड़ाई, यातायात के परिमाण, भौगोलिक जलवायु वातावरण संबंधी परिस्थितियों, निर्माण सामग्री की कीमत, श्रमिकों की मजदूरी पर निर्भर करती है।

(ख) एक विवरण संलग्न है जिसमें अपेक्षित सूचना दी हुई है।

विवरण

राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए नियत की गई धनराशि

क्रम संख्या	राज्य	वर्ष में नियत धनराशि		
		1977-78	1978-79	1979-80
				(लाख रुपये)
1.	आँध्र प्रदेश	197.75	286.20	277.26
2.	असम	180.02	244.92	175.61
3.	बिहार	300.27	247.54	247.28
4.	चंडीगढ़	1.60	1.41	2.00
5.	दिल्ली	35.31	60.64	42.36
6.	गोआ	12.60	14.10	17.76
7.	गुजरात	135.04	181.21	277.99
8.	हरियाणा	98.63	72.84	70.00
9.	हिमाचल प्रदेश	74.24	70.19	83.67
10.	जम्मू और कश्मीर	16.94	24.99	45.34
11.	कर्नाटक	129.44	136.55	136.17
12.	केरल	*73.71	85.55	103.50
13.	मध्म प्रदेश	139.04	161.87	181.17
14.	महाराष्ट्र	210.16	226.11	259.82
15.	मणीपुर	30.85	37.07	22.24
16.	मेघालय	24.51	18.20	21.30
17.	नागालैण्ड	0.09	1.00	2.43
18.	उड़ीसा	96.46	104.43	132.80
19.	पंजाब	63.93	58.09	84.22
20.	राजस्थान	174.13	176.48	173.77
21.	तमिलनाडु	163.45	160.64	137.75
22.	उत्तर प्रदेश	182.94	247.02	262.65
23	पश्चिम बंगाल	156.16	231.95	213.16
24.	सीमा सड़क विकास मंडल (असम, मेघालय, मणीपुर, नागालैंड और त्रिपुरा में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 39 और 44)	21.03	21.96	20.85
25.	असम में पांडु में नियमित रूप से चलने वाली जहाज सेवा का अनुरक्षण	11.70	14.04	28.90

*इसमें विलिंगडन द्वीपसमूह में लिंक रोड के अनुरक्षण के लिए दी गई 9.01 लाख रुपये की धनराशि शामिल है।

सर्वेक्षण करने के मानदंड

1396. **श्री एन० के० शेजवलकर :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
(क) सर्वेक्षण के लिये रेल मार्ग हाथ में लेने अथवा मीटर या नैरोगेज लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के लिये विचार करने और उनके सर्वेक्षण के लिये आदेश देने के मानदंड क्या हैं;

(ख) कितने सर्वेक्षण चल रहे हैं और उनका ब्यौरा क्या है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान कितने सर्वेक्षण पूरे कर लिये गये और अगले वर्ष के दौरान कितने सर्वेक्षण किये जाने हैं ?

रेल मंत्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) नयी लाइन का निर्माण अथवा वर्तमान लाइन के विस्तार का काम विस्तृत सर्वेक्षण और जांच पडताल करने के बाद तब शुरू किया जाता है जब यह सुनिश्चित हो जाता है कि उस क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वह रेलवे लाइन यातायात का सबसे अधिक अच्छा, सस्ता और अधिक किफायती साधन रेलवे लाइनों के निर्माण का औचित्य उन क्षेत्रों में होता है जिनमें :

(i) खनिज पदार्थों के भंडार हों और जिनका लाभ रेलवे यातायात के विकास के बिना नहीं उठाया जा सकता;

अथवा

(ii) जहां कच्चे माल की उपलब्धता हो जिसके परिणामस्वरूप वहां बड़े उद्योगों जैसे इस्पात, सीमेन्ट, उर्वरक, तेल शोधक आदि की स्थापना और उनके यथेष्ठ यातायात होने की संभावनाएं हों; अथवा

(iii) जहां भारी संख्या में यात्री यातायात की संभावनाएं हों जैसा कि महानगरीय क्षेत्रों और अन्य घनी आबादी वाले क्षेत्रों में उपनगरीय लाइनों के मामले में होता है; अथवा

(iv) जब वर्तमान लाइन संतृप्त हो चुकी हो और उसी समय नये क्षेत्र के खुल जाने से वैकल्पिक मार्ग की व्यवस्था हो जाये और जहां सामरिक दृष्टि से रेलवे लाइनों का निर्माण अनिवार्य हो गया हो ।

(ख) निम्नलिखित सर्वेक्षण किए जा रहे हैं :—

1. ललितपुर -- सिंगरौली ब० ला०

2 कौंच -- जालौन ब०ला०

3. बजबज - नामखाना ब०ला०

4. रांची रोड से गिरडीह ब०ला०

5. मंढारहिल और वैद्यनाथ धाम ब०ला०
6. राजगीर —गया ब०ला०
7. जम्मू —उधमपुर ब०ला०
8. जगाधरी—पाउंटा—राजबन ब०ला०
9. कोरापुर —सालूर पारवतीपुरम रायगाडा ब०ला०
10. तालचेर—सम्बलपुर ब०ला०
11. बरवाडीह — करोंजी ब०ला०
12. खड़गपुर—दीघा ब०ला०
13. मोडासा —शामलाजी रोड ब०ला०
14. कोटकपूरा—फजिलका मी०ला० का ब०ला० में बदलाव तथा भटिंडा से कोटकपूरा तक वर्तमान मीटर लाइन को ऊंचा करना।
15. गाजीपुर और बलिया के रास्ते वाराणसी—छपरा लाइन का मीटर लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन।
16. मऊ - शाहगंज मीटर लाइन का ब०ला० में बदलाव
17. मुजफ्फर पुर-रक्सौली मी० ला० खड का ब०ला० में बदलाव

(ग) पिछले तीन वर्षों में 19 सर्वेक्षण पूरे किये जा चुके हैं और 19 सर्वेक्षणों को 1980-81 के बजट में शामिल किया गया है।

ग्वालियर-भोपाल तथा भोपाल-ग्वालियर के बीच रात्री गाड़ी

1397. **श्री एन० के० शेजवलकर :** क्या रेल मंत्री भोपाल जाने वाली गाड़ियों में शायिकाओं (स्लीपर बर्थों) के आवंटन के बारे में 27 मार्च, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2041 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हर रोज भोपाल के लिए 240 टिकट बेचे जाते हैं जब कि सभी गाड़ियों में उपलब्ध शायिकाओं की संख्या बहुत कम है और क्या इस बात को ध्यान में रखते हुए और बीच में स्टेशनों से भोपाल को जाने वाले यात्रियों की संख्या को देखते हुए ग्वालियर-भोपाल और भोपाल-ग्वालियर के बीच एक यात्री गाड़ी चलाने के सम्बन्ध में कोई व्यवस्था की जा रही है; और

(ख) यदि नहीं, तो इतने अधिक यात्रियों के लिए क्या व्यवस्था की गई है?

रेल मंत्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) इस खंड पर ग्वालियर और भोपाल के बीच ज्यादातर यात्री दिन में चलने वाली सुविधाजनक मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों द्वारा ही यात्रा करते है। ग्वालियर स्टेशन से प्रतिदिन जारी की जाने वाली औसतन 240 टिकटों में स ग्वालियर से भोपाल के लिए जनवरी, 1980 से मार्च, 1980 के बीच द्वितीय श्रेणी के मात्र 11 शयनयानों के आरक्षण की मांग की थी जिसे आमतौर पर पूरा कर दिया गया।

फिलहाल ग्वालियर और भोपाल के बीच रात्रि में कोई यात्री गाड़ी चलाने का प्रस्ताव नहीं है।

टैक्सी चालकों द्वारा पांच व्यक्तियों को ले जाया जाना

1398. **श्री आर० के० महालगी :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिवहन निदेशालय, दिल्ली प्रशासन ने टैक्सी-चालकों को अनुमति दी है कि राजधानी में यातायात की अत्यधिक लागत को ध्यान में रखते हुए वे चार की बजाय पांच व्यक्ति ले जा सकते हैं; और

(ख) यदि हां, तो कब से और ऐसी अनुमति किन-किन शर्तों और रियायतों के अन्तर्गत दी गई है ?

नौवहन और परिवर्तन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं होता।

भारत में मुख के कैंसर की घटनायें

1399. **डा० वसन्त कुमार पन्डित :** क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने जी कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्व स्वास्थ्य संगठन के मुख्य स्वास्थ्य के एकक के प्रमुखने जनवरी, 1980 में बम्बई में कहा था कि मुख का कॅसर भारत की एक बहुत बड़ी समस्या है;

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) भारत में मुख में होने वाला एक आम कैंसर है। महिलाओं को भी कैंसर बहुत होता है। देश के विभिन्न केन्सर केन्द्रों के अस्पताली आंकड़ों से यह पता चलता है कि कैंसर के कुल रोगियों में से 30 से 35 प्रतिशत रोगियों को मुख का कैंसर होता है।

(ख) मुख के कैंसर की अधिक घटनाओं का कारण मुख्यत: तम्बाकू, पान का पत्ता, सुपारी तथा चूना चबाना तथा बीड़ियां और चुटा पीना है, वहां इसके लिए दन्त पूतिता गौण रूप से उत्तरदायी होती है। इसके अलावा मुख के कैंसर का इलाज विकिरण विज्ञान से किया जाता है, इसलिए अर्युद-विज्ञानी तथा आजकल के दन्त सर्जनों को न तो इस बारे में कोई ज्ञान या प्रशिक्षण है और न ही मुख के कैंसर के उपचार के लिए उनके पास सुविधाए हैं। कुछेक विशेषज्ञों का विचार है कि दन्त सर्जीकल यूनिटों की स्थापना से मुख के कैंसर की समस्या को हल करने में कोई भी सहायता नहीं मिलेगी। फिर भी कैन्सर अनुसंधान तथा उपचार कार्यक्रम के अन्तर्गत भारत सरकार ने हाल ही में 'कैंसर का आरम्भ में पता लगाने वाले केन्द्रों की स्थापना" नामक योजना को मंजूरी दे दी है जिसके अन्तर्गत राज्यों/स्वैच्छिक संस्थाओं को कैंसर का आरम्भ में पता लगाने वाले केन्द्र स्थापित करने के लिए 50,000/- रुपये तक की केन्द्रीय सहायता दी जाती है।

(ग) इस समय देश में लगभग 85,482 व्यक्तियों के लिए एक दन्त चिकित्सक उपलब्ध हैं जबकि 1961 में मुदालियर समिति ने 30,000 व्यक्तियों के लिए एक दन्त चिकित्सक का प्रतिमान सुझाया था ।

रेलवे में अपराध की घटनायें

1400. डा० वसन्त कुमार पन्डित, श्री सैफुद्दीन चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1978, 1979 के दौरान तथा जनवरी से मई, 1980 तक रेलवे में अपराध के कितने मामले घटित हुए हैं;

(ख) रेल-यात्रियों तथा सामान की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए क्या सरकार कुछ उपाय करने के बारे में विचार कर रही है; और

(ग) यदि हां, तो उनका ब्यौरा क्या है और यह कौन से सरकारी तंत्र द्वारा कार्यान्वित किये जायेंगे ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) वर्ष 1978, 1979 के दौरान तथा जनवरी से मई, 1980 तक रेलों पर घटित अपराधों की कुल संख्या निम्नलिखित है :—

अपराध की किस्म	1978	1979	जनवरी से मई, 1980 तक
गाड़ियों में हत्या	32	23	10
गाड़ियों में डाके	67	68	30
गाड़ियों में लूटपाट	156	185	54
गाड़ियों में यात्रियों के सामान की चोरी	10174	8409	3231

(ख) और (ग) जी हां । संविधान के अन्तर्गत पुलिस व्यवस्था राज्य का विषय होने के कारण यात्रियों और उनके सामान की संरक्षा करना सरकारी रेलवे पुलिस की जिम्मेदारी है, जो राज्य सरकारों के अधीन काम करती है। गाड़ियों में अपराधों का पता लगाने एवं उनके निवारण के लिए सभी महत्वपूर्ण और भेद्य यात्री गाड़ियों में मार्गरक्षी पुलिस की व्यवस्था की जाती है । रेलें सभी स्तरों पर राज्य पुलिस प्राधिकारियों से निकट सम्पर्क रखती हैं और जब कभी आवश्यकता होती है, अपेक्षित सहायता देती हैं । सवारी गाड़ियों की मार्ग में रक्षा, अपराधियों को रोकने तथा यात्री जनता में विश्वास पैदा करने के लिए सरकारी रेलवे पुलिस की सहायता के लिए रेल सुरक्षा बल के लगभग 2,000 कर्मियों को तैनात किया गया है । चल टिकट परीक्षकों परिचरों कंडक्टरों को अनुदेश हैं कि वे आरक्षित डिब्बों में अनधिकृत व्यक्तियों का प्रवेश रोकने में सतर्क रहें । इस समस्या से निपटने के लिए यानी, राज्य पुलिस को सहायता देने के उद्देश्य से रेलवे की ओर से किये गये उपायों को सुदृढ़ करने के लिए रेलवे

बोर्ड में उप महा निरीक्षक/मुख्य सुरक्षा अधिकारी (डाका निरोध) के अधीन एक कक्ष का सृजन किया जा रहा है ।

जहां तक रेलवे के माल की संरक्षा का सम्बन्ध है, उसके लिए निम्नलिखित निवारण किये जा रहे हैं।

(1) भेद्य में बहुमूल्य परेषणों खाद्यान्न ले जाने वाली गाड़ियों की मार्ग में रेल सुरक्षा बल द्वारा रक्षा की जाती है।

(2) भेद्य/खंडों/स्थानों में रेलपथ पर गश्त लगाने के लिए रेलवे सुरक्षा बल के कर्मियों को तैनात किया जाता है।

(3) महत्वपूर्ण एवं भेद्य यार्डों पर दिन-रात गश्त लगायी जाती है तथा रेलवे सुरक्षा बल के सशस्त्र कर्मियों द्वारा इनकी निगरानी की जाती है ।

(4) ऐसे भेद्य यार्ड जहां पर चोरी की अधिक वारदातें होती हैं, वहां रेल सुरक्षा बल एवं कुत्ता दस्ते द्वारा गश्त लगायी जाती है ।

(5) अपराधियों को चोरी का माल खरीदने वालों को पकड़ने के लिए क्षेत्रीय रेलों के अपराध आसूचना शाखाओं और रेलवे बोर्ड के केन्द्रीय अपराध ब्यूरो के कर्मचारियों की अपराध आसूचना इकट्ठी करने और छापे मारने के लिए तैनात किया जाता है।

(6) अपराध आसूचना के आदान-प्रदान करने के लिए रेलवे सुरक्षा बल और सरकारी रेलवे पुलिस के बीच निकट समन्वय बनाए रखा जाता है ।

पेन्शनभोगियों के संगठनों से ज्ञापन

1401. **डा० वसन्त कुमार पण्डित :** क्या रेलमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विभिन्न रेल मंडलों (रेलवे डिवीजन्स) के पेंशनभोगियों के संगठनों ने अपनी समस्याओं और मांगों के बारे में उनके मंत्रालय को कोई ज्ञापन प्रस्तुत किया है;

(ख) यदि हां, तो उनकी मुख्य समस्यायें और मांगें क्या हैं; और

(ग) सरकार उनकी प्रत्येक मांग पर क्या कार्यवाही करेगी और कब ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) भारतीय रेलों के विभिन्न मंडलों का पेंशनरस एसोसिएशनों से इस आशय का कोई समेकित ज्ञापन प्राप्त नहीं हुआ है । लेकिन, सेवा निवृत रेल कर्मचारियों के विभिन्न संगठनों से पेंशन लाभों में आम सुधार करने के लिए मांगें प्राप्त हुई हैं ।

(ख) और (ग) एक विवरण संलग्न है जिसमें सेवा-निवृत्त रेल कर्मचारियों की मुख्य मांगें तथा इनसे सम्बन्धित वर्तमान स्थिति दी गई है । (ग्रंथालय में रखा गया, देखिए संख्या एल० टी० 938/80)

मंगलौर-कन्याकुमारी लाइन का विद्युतीकरण

1402. **श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कम दर पर बिजली की सप्लाई करने की राज्य सरकारों की पेशकश को ध्यान में रखते हुए सरकार का विचार मंगलौर-कन्याकुमारी लाइन का विद्युतीकरण करने का है; और

(ख) यदि हां, तो निर्माण के निर्धारित समय का ब्यौरा क्या है तथा इस पर कितनी लागत आएगी।

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

परादीप में शिपयार्ड

1403. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परादीप में एक शिपयार्ड के निर्माण का कार्य शीघ्र शुरू हो जाएगा; और

(ख) यदि हां, तो इस समय यह प्रस्ताव किस चरण में विचाराधीन है?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटासिंह) : (क) और (ख) विदेशी परामर्शकों की ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्ट पर सरकार समुचित रूप से विचार कर रही है जिससे पूंजी लगाने के बारे में निर्णय लिया जा सके। इस बारे में अन्तिम निर्णय मुख्य रूप से साधनों के उपलब्ध होने और अन्य प्राथमिकताओं पर निर्भर करेगा।

खुर्दारोड-बोलनगीर रेल लाइन

1404. **श्री नित्यानन्द मिश्र :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने केन्द्रीय सरकार से प्रस्ताव किया है कि खुर्दारोड को बोलनगीर से मिलाने वाली रेल लाइन का निर्माण किया जाए; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित रेल लाइन को निर्माण हेतु कब तक मंजूरी दिए जाने की आशा है?

रेल मन्त्रलाय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां। उड़ीसा सरकार को सूचित किया गया था कि वित्तीय संसाधनों की तंगी को देखते हुए खुर्दारोड और बोलनगीर से जोड़ने वाली प्रस्तावित लाइन सहित नयी लाइन परियोजनाओं पर काम शुरू करना अत्यधिक कठिन होगा।

रेलवे द्वारा अर्जित राजस्व

1405. **श्री आनन्द पाठक :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार रेलवेज ने, रेलवे-वार कितनी धनराशि का राजस्व अर्जित किया?

रेल मंत्रालय में उप-मत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : एक विवरण संलग्न है जिसमें पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलों द्वारा अर्जित राजस्व की रकम रेलवेवार और वर्षवार दिखाई गई है।

विवरण

(करोड़ रुपयों में)

रेलवे	वर्ष 1977-78	वर्ष 1978-79	वर्ष 1979-80
मध्य	358,79	365,02	411,34
पूर्व	244,48	234,88	255,60
उत्तर	336,54	333,22	370,98
पूर्वोत्तर	87,80	88,67	94,22
पूर्वोत्तर सीमा	64,75	65,72	64,30
दक्षिण	149,50	156,37	173,39
दक्षिण-मध्य	189,54	197,96	216,14
दक्षिण-पूर्व	372,10	357,02	376,92
पश्चिम	315,43	339,94	385,08
जोड़	2118,93	2138,80	2347,97 (क)

(क) इन ग्रांकड़ों में ग्रप्रैल, 1979 से फरवरी, 1980 तक की ग्रवधि के वास्तविक ग्रांकड़े ग्रौर मार्च, 1980 महीने के ग्रनुमानित ग्रांकड़े शामिल हैं, चूंकि इस वर्ष के लेखे ग्रभी तक ग्रंतिम रूप से बंद नहीं किए गए हैं।

पर्वतीय तथा पिछड़े क्षेत्रों में नई रेल लाइनों को प्राथमिकता

1406. **श्री नारायण चंद पराशर :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ग्रौर भारत सरकार ने पर्वतीय तथा पिछड़े क्षेत्रों के लिए नई रेल लाइनों के निर्माण की ऐसे क्षेत्रों में इस परियोजनाग्रों के लाभकारी, प्रतिफल के मानदंड में ढील देकर, कोई प्राथमिकता दी है ग्रौर उदार दृष्टिकोण ग्रपनाया है;

(ख) यदि हां, तो उन पर्वतीय क्षेत्रों के नाम क्या हैं जिनमें पिछले दशक के दौरान ऐसी रेल लाइनों का सर्वेक्षण किया गया/मंजूर की गई/बनाई गई, तथा उन रेल लाइनों के नाम क्या हैं जिनका सर्वेक्षण किया गया/मंजूर की गई/बनाई गई; ग्रौर

(ग) यदि नहीं, तो इस बात को ध्यान में रखते हुए कि रेल लाइन सामान्य रूप से ग्रार्थिक प्रगति के लिए तथा विशेष रूप से ग्रौद्योगिक विकास के लिये मूल ग्राधारभूत ढांचा होती है, इसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) पिछड़े क्षेत्रों में नयी

लाइनों के निर्माण के लिए एक युक्तियुक्त नीति निर्धारित करने के लिए अप्रैल, 1978 में नियुक्त राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने हाल ही में अपनी रिपोर्ट योजना आयोग से प्रस्तुत की है ।

यह रिपोर्ट योजना आयोग के विचाराधीन है।

कैंसर के मामलों में वृद्धि

1407. **श्री तारिक अनवर :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कैंसर के मामलों में हो रही वृद्धि को दृष्टि में रखते हुए सरकार द्वारा क्या उपचारात्मक उपाय किये जा रहे हैं; और

(ख) गत एक वर्ष के दौरान कैंसर से लगभग कितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई ?

स्वास्थ्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) कैंसर के इलाज की सुविधाएं बहुत से प्रमुख अस्पतालों मेडिकल कालेजों तथा विशिष्ट संस्थाओं में उपलब्ध हैं। पांचवीं पंचवर्षीय योजना में कैंसर अनुसंधान तथा उपचार कार्यक्रम आरम्भ किया गया था । इस कार्यक्रम के मुख्य अंग हैं (1) कैंसर अनुसंधान और उपचार के लिए क्षेत्रीय केन्द्रों की स्थापना, (2) कोबाल्ट थेरापी यूनिट लगाने के लिए राज्य सरकारों/संस्थाओं को केन्द्रीय सहायता देना, (3) कैंसर का आरम्भ में पता लगाने के लिए केन्द्रीय सहायता देना ।

पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान भारत सरकार ने तीन क्षेत्रीय कैंसर अनुसधान एवं उपचार केन्द्रों का विकास करने के लिए वित्तीय सहायता दी है । उनमें से पहला केन्द्र दक्षिणी क्षेत्र के लिए कैंसर संस्थान, मद्रास में है, दूसरा पूर्वी क्षेत्र के लिए चित्तरंजन राष्ट्रीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र, कलकत्ता में तथा तीसरा उत्तरी क्षेत्र के लिए रोटरी कैंसर अस्पताल, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली में है ।

12 राज्य सरकारों/संस्थाओं को कैंसर के रोगियों को विकिरण उपचार की व्यवस्था करने के लिए कोबाल्ट थेरापी यूनिट स्थापित करने हेतु सहायता प्रदान की गई है । स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय ने कैंसर का आरम्भ में पता लगाने वाले केन्द्र स्थापित करने के कार्य में केन्द्रीय सहायता देने के लिए हाल ही में एक योजना को मंजूरी दी है ।

(ख) कैंसर सूचनीय रोग नहीं है । इसलिए कैंसर से हुई मौतों के सम्बन्ध में कोई प्रमाणिक आंकड़े उपलब्ध नहीं है । फिर भी मोटे अनुमान के अनुसार भारत में प्रति वर्ष कैंसर से 5 लाख लोग मरते हैं ।

नकली औषधियों का निर्माण

1408. **श्री कृष्ण चन्द्र पाण्डे :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर दिलाया गया है कि कुछ फर्में नकली औषधियों का निर्माण कर रही हैं और यदि हां, तो पता लगाई गई ऐसी फर्मों के नाम क्या हैं तथा 1979-80 के दौरान नकली औषधियों के निर्माण के आरोप में गिरफ्तार किये गये व्यक्तियों के नाम क्या हैं : और

कलकत्ता और अन्य बन्दरगाहों का आधुनिकीकरण

1410. **श्री हन्नान मोल्लाह :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(ख) उनके प्रति सरकार का रूख क्या है : और

(ग) क्या सरकार का विचार ऐसी फर्मों/व्यक्तियों को कठोर सजा देने के लिए कार्यवाही करने का है ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री नीहार रंजन लास्कर) : (क) राज्य सरकारों से यह सूचना एकत्र की जा रही है और प्राप्त होते ही सभा पटल रख दी जाएगी।

(ख) और (ग) सरकार का सदा से यह विचार रहा है कि नकली दवाएं बनाना और बेचना एक समाज विरोधी कार्य है और इस कार्य को जो लोग करते हैं उन्हें कड़ी सजा मिलनी चाहिए तदनुसार 1964 में औषध और प्रसाधन/सामग्री अधिनियम में संशोधन किया गया ताकि कतिपय गलत ब्रांड वाली दवाओं (जिनमें नकली दवाएं आ जाएंगी, मिलावटी दवाओं और इस अधिनियम के वैध लाइसेंस के बिना बनाई जाने वाली दवाओं से संबंधित अपराधों के लिए कड़े दण्डों की व्यवस्था की जा सके। इन अपराधों के लिए कारावास का दंड रखा गया है जिसकी अवधि एक वर्ष से कम नहीं होगी और जिसे 10 वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है और साथ में जुर्माना भी किया जा सकता है। तथापि न्यायालय को ये शक्तियां दे दी गई हैं कि वह अपने विवेक पर विशेष कारणों को लिखित रूप में रिकार्ड करते हुए एक वर्ष से कम कारावास की सजा दे सकता है।

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के डाक्टरों का रोगियों के प्रति व्यवहार

1409. **श्री के० लकप्पा** : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के डाक्टरों का रोगियों के प्रति रवैया / व्यवहार कठोर है :

(ख) क्या रोगियों के प्रति व्यवहार के बारे में डाक्टरों को कोई अनुदेश अथवा मार्गदर्शी सिद्धांत जारी गये हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार का इस बारे में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीहाररंजन लास्कर) : (क) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान ने सूचित किया है कि उसके डाक्टरों का व्यवहार रोगियों के प्रति कठोर अथवा अशिष्ट नहीं है।

(ख) इस बारे में सरकार ने संस्थान के डाक्टरों को कोई अनुदेश नहीं दिया है। तथापि संस्थान ने सूचित किया है कि अन्डर-ग्रेजुएट और पोस्ट-ग्रेजुएट की पढ़ाई में रोगियों के प्रति मानवीय दृष्टिकोण अपनाए जाने पर जोर दिया जाता है।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता।

(क) क्या यू० एन० ई० एस० सी० ए० पी० के वरिष्ठ नौवहन विशेषज्ञ श्री के० एनोमोटो ने बताया था कि कलकत्ता तथा अन्य बन्दरगाहों के सुधार तथा आधुनिकीकरण की ओर समुचित ध्यान नही दिया गया है;

(ख) क्या सरकार का इस बारे में कोई प्रस्ताव है; और

(ग) क्या देश के सभी मुख्य बन्दरगाहों के लिए एक अन्तर्राष्ट्रीय बन्दरगाह न्यास की स्थापना करने का है और यदि हां, तो उस बारे में क्या ब्यौरा है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) (क) और (ख) : कलकत्ता में मई 1980 में कलकत्ता पत्तन पर हुई एक विचार गोष्ठी में रखे गए एक दस्तावेज में श्री के० एनोमोटो ने कलकत्ता पत्तन का आधुनिकीकरण करने और इसमें सुधार करने की आवश्यकता का उल्लेख किया था।

यह सही नहीं है कि कलकत्ता पत्तन के आधुनिकीकरण करने और इसमें सुधार करने के कार्य पर समुचित ध्यान नहीं दिया गया है। इस पत्तन पर आयोजन विकास कार्य समय-समय पर किए जाते हैं। हल्दिया डाक्स सिस्टम, कलकत्ता पत्तन के आधुनिकीकरण का ही एक भाग है, जहाँ बड़े आकार के जहाजों और जिन जहाजों को गहरे पानी की आवश्यकता होती है, उन्हें आने-जाने की व्यवस्था है।

कुछ समय पहले कलकत्ता पतन ने आठ 3-टन की वार्फ और यार्ड इलैक्ट्रिक क्रेनों और सात 6 टन क्षमता वाली, दो 10 टन की मोवाईल क्रेने खरीदने के आर्डर दिए हैं, जिनकी कुछ लागत 5 5 लाख रुपये हैं। इसके अलावा कलकत्ता में और सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए, 1980-75 की योजना में जो तैयार की जा रही है, विकास योजनाएं शामिल की जा रही हैं।

(ग) ऐसा कोई भी प्रस्ताव इस समय विचाराधीन नहीं है।

श्री के० ए० राजन (त्रिचूर) : महोदय, मैंने मद्रास पत्तन न्यास में हड़ताल, जिससे देश का समूचा आयात-निर्यात व्यापार ठप्प हो रहा है, के बारे में एक ध्यान आकर्षण प्रस्ताव की सूचना दी थी।

अध्यक्ष महोदय : यह कोई तरीका नहीं है। आप मेरे चेम्बर में आकर बात कर सकते हैं।

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : महोदय, नियम 223 के अन्तर्गत मैं सूचना दे चुका हूं जिसमें वित्तमंत्री के विरुद्ध, सोने की नीलामी के बारे में इस सभा में दिए गए उत्तर, जो राज्य सभा में दिये गये उनके उत्तर के बिल्कुल विपरीत था, के लिये विशेषाधिकार का मामला उठाने के लिए आपकी अनुमति मांगी है।

अध्यक्ष महोदय : मैंने तथ्य मांगे हैं।

प्रो० मधु दण्डवते : महोदय, मैंने जो पत्र दिया है उसमें सभी प्रकार के कागजात मौजूद हैं। मैं नहीं समझता कि आपको इसकी पुष्टि करने की आवश्यकता है। आप इसे सीधे विशेषाधिकार समिति को भेज सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैंने तथ्य मांगे हैं। उसके बाद ही मैं निर्णय दूंगा।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : अध्यक्ष महोदय, मैंने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव दिया है। राशन की दूकानों पर चीनी नहीं मिल रही है। बिना चीनी के हम लोग चाय पीकर आ रहे हैं। मेरे कालिंग एटेंशन को आप मंजूर करें। बजट की वजह से लोगों ने छिपा करके चीनी रखी हुई है। उसको सरकार निकलवाए— (इंटरप्शंज)

अध्यक्ष महोदय : आप बैठिये।

श्री रामावतार शास्त्री : मेरा कालिंग एटेंशन आप मंजूर करें ——((इंटरप्शंज)

सभा पटल पर रखे गये पत्र

मोटर यान (रक्षात्मक हैड गियर) नियम, 1980 की प्रति, मुख्य पत्तन न्यास अधिनियम, 1969 के अन्तर्गत अधिसूचना और नाविक भविष्य निधि स्कीम, 1966 के कार्यकरण का वार्षिक प्रतिवेदन

नौवहन और परिवहन तथा पर्यटन और नागर विमानन मंत्री (श्री अनन्त प्रसाद शर्मा) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 133 की उपधारा 4 के अन्तर्गत मोटर यान (रक्षात्मक हैड गियर) नियम 19ः0 (हिन्दी त ा अंग्रे ी संस्करण) की एक प्रति जो दिनांक 14 मई, 1980 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 261 (ङ) में प्रकाशित हुए थे ।

(ग्रन्थालय में रखा गया देखिये संख्या एल० टी०—917/80)

(2) मख्य पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 122 की उपधारा ( ) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति :—

(एक) न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (बोर्ड की बैठकों में प्रक्रिया) नियम, 1980 जो दिनांक 27 मार्च, 19९0 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 138 (ङ) में प्रकाशित हुए थे ।

(दो) न्यू मंगलूर पत्तन न्यासधारी बोर्ड (न्यासधारियों की फीस तथा भत्ते को अदायगी) नियम 1980, जो दिनांक 27 मार्च, 1980 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सां० नि 139 (ङ) में प्रकाशित हुए थे ।

(तीन) मद्रास पत्तन न्यासधारी बोर्ड (न्यासधारियों को फीस तथा भत्ते की अदायगी) संशोधन नियम, 1५80 जो दिनांक 5 अप्रैल, 1980 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 393 में प्रकाशित हुए थे ।

(ग्रन्थालय में रखे गये देखिये संख्या एल० टी०—918/80)

(3) नाविक भविष्य निधि अधिनियम, 1966 की धारा 3 की उपधारा (1) के अन्तर्गत नाविक भविष्य निधि स्कीम, 1966 के कार्यकरण के वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति ।

(ग्रन्थालय में रखा गया देखिये संख्या एल०टी०—919/80)

कोयला खान (संशोधन) विनियम, 1980 की एक प्रति, कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबन्ध अधिनियम, 1952 के अंतर्गत अधिसूचनाएं

श्रम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री टी० अंजैया) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) खान अधिनियम, 1952 की धारा 59 की उपधारा 7 के अन्तर्गत कोयला खान (संशोधन) विनियम, 1980 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), की एक प्रति जो दिनांक 29 मार्च, 1980 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 375 में प्रकाशित हुए थे।

(ग्रन्थालय में रखा गया देखिये संख्या एल० टी०—920/80)

(2) कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबन्ध अधिनियम, 1952 की धारा 4 की उपधारा (2) के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 564 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति जो दिनांक 17 मई, 1980 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी, जिसके द्वारा उक्त अधिनियम को हीरा कटाई उद्योग पर लागू किया गया है।

(ग्रन्थालय में रखा गया देखिये संख्या एल० टी०—921/80)

(3) कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबन्ध अधिनियम, 1952 की धारा 7 की उपधारा (2) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति :—

(एक) सा० सां० नि 420 जो दिनांक 12 अप्रैल, 1980 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी, जिसमें दिनांक 13 जनवरी, 1979 की अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 67 का शुद्धि-पत्र दिया हुआ है।

(दो) कर्मचारी भविष्य निधि (दूसरा संशोधन) स्कीम, 1980 जो दिनांक 31 मई, 1980 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 605 में प्रकाशित हुई थी।

(ग्रन्थालय में रखे गये देखिये संख्या एलटी—922/80

(4) कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबन्ध अधिनियम, 1592 की धारा 1 के अन्तर्गत जारी की गई निम्नलिखित अधिसूचनाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति :—

(एक) सा० सां० नि० 563 जो दिनांक 17 मई, 1980 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी, जिसके द्वारा कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबन्ध अधिनियम, 1952 को क्वार्टजाइट खानों पर लागू किया गया है।

(दो) सा० सां० नि० 565 जो दिनांक 17 मई, 1980 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी, जिसके द्वारा कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबन्ध अधिनियम, 1952 को अन्तर्देशीय जल परिवहन प्रतिष्ठानों पर लागू किया गया है।

(ग्रन्थालय में रखे गये देखिये संख्या एल०टी०—923/80)

31 मार्च, 1979 को समाप्त हुए अर्ध वर्ष के लिये रेलों में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिये आरक्षित रिक्त पदों को उनके द्वारा भरे जाने के सम्बन्ध में हुई प्रगति सम्बन्धी प्रतिवेदन

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : मैं 31 मार्च, 1979 को समाप्त हुए अर्ध

वर्ष के लिए रेलों में भर्ती तथा पदोन्नति के लिए अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित रिक्त स्थानों को उनके द्वारा भरे जाने के सम्बन्ध में हुई प्रगति सम्बन्धी प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं।

(ग्रन्थालय में रखा गया देखिये संख्या एल० टी०—924/80)

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

राजधानी में बिजली का भारी संकट

श्री जनार्दन पुजारी (मंगलौर) : मैं अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर ऊर्जा मंत्री का ध्यान दिलाता हूं और अनुरोध करता हूं कि वह इस सम्बन्ध में एक वक्तव्य दें :—

"राजधानी में बिजली का भारी संकट।"

ऊर्जा मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : अध्यक्ष महोदय, राजधानी में विद्युत के संकट के बारे में माननीय सदस्यों ने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के जरिए जो चिन्ता और उद्विग्नता व्यक्त की है वैसी ही चिन्ता और उद्विग्नता मुझे भी है।

दिल्ली की व्यस्ततमकालीन अधिकतम मांग लगभग 4-5 घंटे के लिए लगभग 500 मेगावाट है तथा अव्यस्ततमकालीन न्यूनतम मांग लगभग 8 घंटे के लिए लगभग 320 मेगावाट है। दिल्ली के लिए कुल उपलब्ध प्रतिष्ठापित क्षमता बदरपुर में 510 मेगावाट तथा दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान में 250 मेगावाट है। इन दोनों केन्द्रों के विद्युत उत्पादन से दिल्ली की मांग को पूरा करने में सामान्यतः कोई कठिनाई नहीं होती। फरवरी से मई, 1980 के महीनों में दिल्ली में हुआ ताप विद्युत उत्पादन कुल मिलाकर, मांग पूरी करने में समर्थ रहा है। वास्तव में, पिछले वर्ष के इन्हीं महीनों की तुलना में इस वर्ष स्थिति संतोषजनक नहीं रही है।

17 जून को बदरपुर में 200 मेगावाट की चौथी यूनिट में तथा इन्द्रप्रस्थ विद्युत केन्द्र के दो यूनिटों में ट्यूब लीकेज हो गई। इन्द्रप्रस्थ में एक यूनिट का वार्षिक अनुरक्षण पहले से ही किया जा रहा है। अतः जो क्षमता उपलब्ध थी वह व्यस्ततमकालीन मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं थी।

बाद में 17 जून को दोपहरबाद उत्तरी ग्रिड प्रणाली में गंभीर खराबियां हुई जिससे प्रणाली पूर्णतः फेल हो गई। गड़बड़ी भाखड़ा दायां तट बिजली घर में 400 मेगावाट की प्रारम्भिक हानि से पैदा हुई। जिसके बाद ब्यास सतलुज प्रणाली में देहर बिजली घर में 500 मेगावाट को ट्रिपिंग हुई, विद्युत उत्पादन में 900 मेगावाट की हानि हो जाने से, अवर्तिता कम होकर 42 साइकिल प्रति सैकण्ड रह गई तथा वोल्टेज बहुत कम हो गया जिससे निम्न-आवर्तिता तथा निम्नवोल्टता की परिस्थितियों के कारण बदरपुर में मशीनें बन्द हो गई।

17 जून को प्रणाली के फेल हो जाने के ब्यौरों की जांच के लिए मैंने आदेश दे दिए हैं। केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण, भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्ज लिमिटेड के तकनीकी अधिकारी तथा इंगलिश इलैक्ट्रिक कम्पनी के एक विशेषज्ञ इस दल में शामिल होंगे।

श्री जनार्दन पुजारी (मंगलौर) : राजधानी का तीन चौथाई भाग अंधकार में डूबा था और जीवन अस्त-व्यस्त हो गया था। दिल्ली के नागरिकों को बदरपुर बिजली घर के कुप्रबन्ध के कारण कठिनाईयां उठानी पड़ रही हैं। वे उचित प्रबन्ध नहीं कर पा रहे हैं क्योंकि वे दो दिन तक 'कन्वेयर बैल्ट' की मरम्मत नहीं कर सके। इतना ही नहीं, बदरपुर बिजली घर के प्रबन्ध पर उत्तर रेलवे ने भी अपनी तीखी प्रतिक्रिया व्यक्त की है क्योंकि उन्हें सप्लाई की गयी कोयले की वैगनों से कोयला नहीं उतरवा पाये।

मैं आपका ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहूंगा कि 19 मई को साईडिंग में 374 वैगन उपलब्ध थे परन्तु अधिकारियों ने केवल 100 वैगन उपलब्ध कराए। 18 मई को भरी हुई 288 वैगन साईडिंग में लगीं परन्तु अधिकारियों ने केवल 156 वैगन उपलब्ध करायीं।

दिल्ली के उपराज्यपाल ने मांग की है कि दिल्ली में बिजली की पर्याप्त सप्लाई के लिए बदरपुर बिजली घर दिल्ली प्रशासन को सौंपा जाये। बदरपुर बिजली घर दिल्ली प्रशासन को न सौंपे जाने के क्या कारण हैं और बदरपुर बिजली घर के प्रबन्ध में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : यदि गत वर्ष से तुलना की जाये तो हमें ज्ञात होगा कि दिल्ली में बिजली सप्लाई की स्थिति में सुधार हुआ है। परन्तु साथ ही मांग में भी काफी वृद्धि हुई है। फरवरी, 1979 में बिजली का उत्पादन प्रतिदिन 240 मिलियन यूनिट था, फरवरी 1980 में यह बढ़कर 296 मिलियन यूनिट हो गया। मार्च 1979 में उत्पादन 282 मिलियन यूनिट था, मार्च 1980 में 336 मिलियन यूनिट हो गया।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने बदरपुर बिजली घर के कार्यकुशल न होने के बारे में पूछा है।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मैं उसी पर आ रहा हूं। उन्होंने दो, तीन प्रश्न पूछे हैं। अप्रैल, 1980 में बिजली का कुल उत्पादन प्रतिदिन 360 मिलियन यूनिट था, मई, 1979 में 264 मिलियन यूनिट, मई, 1980 में 311 मिलियन यूनिट हो गया। जहां तक उनके इस प्रश्न का सम्बन्ध है कि बदरपुर बिजली घर का प्रबन्ध दिल्ली प्रशासन के हाथ में क्यों नहीं दिया जा रहा है, मैं यह बताना चाहूंगा कि गत वर्ष बदरपुर बिजली घर के कार्यनिष्पादन में पर्याप्त सुधार हुआ है। इस समय बिजली घर की पहली तीन यूनिट 60 प्रतिशत भार-अनुपात पर चल रही हैं। वहां चार यूनिट हैं। मैं तीन यूनिटों की बात कर रहा हूं। चौथी यूनिट नई यूनिट है और इसमें उत्पादन अभी स्थिर नहीं हुआ है। 210 मेगावाट की इस यूनिट में उत्पादन स्थिर होता जा रहा है और इसी के परिणामस्वरूप वर्ष 1978-79 की तुलना में वर्ष 1979-80 में बिजली उत्पादन में 20 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी (निज़ामाबाद) : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी बहुत अनुभवी हैं, इसके बावजूद वह अपने आप को जनता पार्टी के मिनिस्टर के साथ कम्पेयर कर रहे हैं। **इट इज डिसटेस्टफुल। वि एन्टायर पार्टी डज नाट लाइक इट।** अगर वह अपने आप को किसी से कम्पेयर करना चाहें, तो मैं चाहता हूं कि 1977 से पहले जो मिनिस्टर काम करते थे—श्री पन्त, उनके काम के फ़िगर्ज से कम्पेयर कर के बतायें कि इस वक्त मंत्री महोदय का परफ़ार्मेन्स कैसा है।

श्रीमति विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो) : × × ×

अध्यक्ष महोदय : इसकी अनुमति नहीं है। यह कार्यवाही वृतांत में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिये।

श्री एम० रामगोपाल रेड्डी : अध्यक्ष महोदय, अभी मन्त्री जी ने कहा है कि वहां एक एक्सपर्ट टीम यह सब देखने के लिए उन्होंने रवाना की है। मैं समझता हूं कि वह एक्सपर्ट टीम जाएगी और वहां के जो अधिकारी हैं उनसे पूछ कर वे जैसा बोलेंगे वैसा लिखेगी। मैं यह जानना चाहता हूं कि हमारे जो मिनिस्टर हैं विक्रम महाजन उनको क्यों नहीं भेजा गया या मन्त्री जी स्वयं क्यों नहीं गए। वह औरों से कहीं ज्यादा एफिश्येन्ट हैं। मैं यह चाहता हूं कि अभी हमारे महाजन जी को भेज कर इस पूरे एपिसोड की जांच कराई जाय तो यह ज्यादा अच्छा रहेगा।

दूसरी चीज यह है कि ट्यूब्स का लीकेज हुआ। तो ट्यूब्स का जो लीकेज होता है, ये ट्यूब कब लगाए गए थे और लीकेज होने के पहले कोई अन्दाज़ा नहीं लगा क्या कि ये ट्यूब पुराने हो गए हैं ? जब ट्यूब पुराने हो जाते हैं, खराब हो जाते हैं, लीकेज हो जाता है तब समझ में आता है कि लीकेज हो गया है और नुकसान हुआ है।

मैं यह कहता हूं कि यह कैपिटल है। यहां न सर्फ मेम्बर पार्लियामेन्ट और मिनिस्टर रहते हैं बल्कि फारेन नेशनल्स भी रहते हैं (**व्यवधान**) गवर्नमेंट आफ इंडिया के लोग तो क्योंकि यहीं के लोग हैं वे तो बर्दाश्त कर सकते हैं लेकिन जो फारेनर्स यहां पर हैं वे क्या कहेंगे कि कैपिटल की यह हालत हो रही है। यह देश के लिए बड़े शर्म की बात है। अब यह कहा जा रहा है कि इसका अच्छा इन्तजाम हो जाएगा। हो जाएगा इन्तजाम मगर अभी जो सफरिंग हुई है उसका क्या कम्पेन्सेशन होगा ?

मैं यह चाहता हूं कि इस पूरे एपिसोड की तहकीकात अपने जो मन्त्री हैं उनको भेजकर कराई जाए और कल हो सके तो मन्त्री जी स्वयं फिर अपनी तरफ से कोई स्टेटमेंट दें तो अच्छा रहेगा।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : वहां एक दल भेजा गया है। पहले तकनीकी लोगों को अध्ययन करने दीजिए और फिर यदि आवश्यकता पड़ी, तब राज्य मन्त्री अथवा मैं स्वयं वहां निश्चित रूप से जाऊंगा। न जाने की कोई बात ही नहीं है। हम पहले ही बहुत से बिजली घरों पर जा चुके हैं। अतः मेरे जाने का प्रश्न ही नहीं उठता।

बहुत ही असाधारण बात हुई है। उत्तरी क्षेत्र की कुल अधिष्ठापित क्षमता 3000 मेगावाट है। इस समय सभी बिजली घर उनकी अधिकतम कार्यकुशलता से चलाये जा रहे हैं। किसी अप्रत्यक्ष कठिनाई से निपटने के लिए दिल्ली में हमारी प्रणाली में किसी 'स्पिनिंगरिजर्व' की व्यवस्था नहीं है। भविष्य की योजना के लिए एक उपयुक्त क्षेत्रीय राष्ट्रीय-ग्रिड हेतु निम्न आवर्तिता रिले की व्यवस्था करने की योजना बनाई गई है ताकि अनुपयोग काल में महत्वपूर्ण बिजली घरों तथा 'फीडर्स' का उपभोक्ताओं की सप्लाई में बाधा डाले बिना ही, स्वतः ही सम्बन्ध विच्छेद हो जाये। यह एक तकनीकी बात है। हमने मामले की जांच करने के लिये तकनीकी कर्मचारियों को भेजा

× × × कार्यवाही वृतांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

है। यदि आवश्यकता पड़ी तो हम निश्चय ही बिजली घर पर जायेंगे। इसमें सन्देह की कोई बात नहीं है। हम दिल्ली में बिजली की स्थिति से सन्तुष्ट नहीं हैं। हम इसमें सुधार करने के प्रयास कर रहे हैं। माननीय सदस्य को समझना चाहिये कि बिजली की स्थिति ऐसी है कि उसे रातों-रात नहीं सुधारा जा सकता। हमें बहुत आशा है, क्योंकि एक बार अभूतपूर्व सूखा की स्थिति सुधर जाने से ही बिजली की बहुत सी कमी दूर हो जायेगी। इसमें कोई सन्देह की बात नहीं है।

इस समय हमें पूरी तरह तापीय बिजली घरों पर निर्भर रहना पड़ता है। तापीय बिजली घरों में अनुपयोग काल जल्दी-जल्दी आता है, स्थिति ऐसी है और इसे स्वीकार करना ही पड़ेगा। मुझे इसमें कोई सन्देह नहीं है कि जैसे ही दो यूनिटों में उत्पादन आरम्भ होगा तब सम्भवतया प्रतिदिन कोई कमी नहीं रहेगी और स्थिति सन्तोषप्रद हो जायेगी। **(व्यवधान)**

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही (भुवनेश्वर) : मैं मन्त्री महोदय से यह बात जानना चाहता हूं कि जब बदरपुर और 'डेसू' दोनों तापीय बिजलीघरों की कुल अधिष्ठापित क्षमता 760 मेगावाट है और दिल्ली की मांग 470 मेगावाट है—और यह अच्छा ही है कि ये दोनों बिजलीघर तापीय बिजलीघर हैं—तब दिल्ली में जून माह से बिजली बन्द होने की घटनायें क्यों हो रही हैं? मन्त्री महोदय ने अपने वक्तव्य में जून माह से आगे का उल्लेख नहीं किया है उन्होंने केवल मई तक का उल्लेख किया है। ऐसा क्यों, ये दोनों तापीय बिजली घर हैं और 'ग्रिड्स' में भी कोई दोष नहीं था।...(व्यवधान)

श्रीमन् यह **व्यवधान** क्यों किया जाता है।

अध्यक्ष महोदय : कृपया शान्त रहिये। उन्हें प्रश्न पूछने दीजिये।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : मैं मन्त्री महोदय से स्पष्टतया यह बात जानना चाहता हूं कि जून के आरम्भ से बिजली बन्द होने की घटनाएं क्यों आरम्भ हुई विशेषकर जबकि ये दोनों बिजली घर तापीय बिजली घर हैं और हमें माननीय रेल मन्त्री ने बताया है कि तापीय बिजली घरों को पर्याप्त मात्रा में कोयले की सप्लाई की जा रही है। क्या जून माह में कोयले की सप्लाई में कोई कमी थी जिससे जून में बिजली बन्द होने की घटनायें आरम्भ हुई।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : तकनीकी कारणों से ऐसा हुआ है।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : दूसरे राष्ट्रीय ग्रिड प्रणाली की व्यवस्था है। दिल्ली भारत की राजधानी है और यहां भी घण्टों—आठ आठ, नौ-नौ घण्टे, बिजली की कमी रहती है। 17 तारीख को ही नहीं 18 तारीख को भी बिजली का संकट रहा। 18 तारीख को प्रातःकाल से सन्ध्या काल तक कई बार और सन्ध्या को 2 घण्टे तक बिजली की कमी रही तथा पानी की सप्लाई भी अस्त-व्यस्त हो गई। दिल्ली हमारे देश की राजधानी है जहां लाखों लोग, विदेशी भी रहते हैं। अतः इन दोषों को दूर करने के लिये सरकार ने वर्ष 1978, 1979 तथा 1980 में क्या ठोस कदम उठाये हैं। क्या कोई कदम उठाये गये हैं? मन्त्री महोदय का कहना है कि एक यूनिट में मरम्मत कार्य चल रहा था। श्रीमन्—यूनिटों में आवधिक मरम्मत कार्य होता—वार्षिक मरम्मत होती हैं। अतः सदैव वैकल्पिक प्रबन्ध तैयार रखे जाते हैं। यूनिट में कोई भी दुर्घटना हो, उसके लिये पहले से ही पर्याप्त सावधानी रखी जाती है। अतः मैं यह जानना चाहता कि क्या मन्त्री महोदय ने

[श्री चिन्तामणी पाणिग्रही]
प्रणाली में सुधार करने का प्रयास किया है और क्या कल से बिजली उत्पादन में कोई सुधार हुआ है। मांग 400 मेगावाट है, क्या हम इस मांग को पूरी कर सकते हैं और हम इस कमी के संकट आज या कल—कब तक मुक्त हो जायेंगे क्या मन्त्री महोदय ऐसा आश्वासन दे सकते हैं कि आज कल तथा आगे बिजली का कोई संकट नहीं रहेगा ?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : बदरपुर की अधिष्ठापित क्षमता 510 मेगावाट है और जिसमें तीन यूनिटों में से प्रत्येक 100 मेगावाट की और एक अन्य 200 मेगावाट की है। परन्तु कल बदरपुर यूनिट में कुल 230 मेगावाट का उत्पादन हुआ।

कुछ माननीय सदस्य : क्यों ?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : क्योंकि एक यूनिट में ट्यूबलीकेज था। इससे शनिवार अथवा इतवार को उत्पादन की सम्भावना है। यदि इसमें उत्पादन आरम्भ हो गया तो अकेले ही 350 मेगावाट से अधिक उत्पादन होगा।

उन्होंने कोयले की स्थिति के बारे में पूछा है। जहां तक कोयले की स्थिति का सम्बन्ध है, इस समय बदरपुर में केवल दो दिन के लिये कोयले का स्टाक है। हमें शीघ्र ही एक या दो दिन में, कोयला पहुँचने की आशा है। इस प्रकार कोयले की स्थिति में सुधार हो जायेगा।

जहां तक इन्द्रप्रस्थ केन्द्र का सम्बन्ध है, पीछे यहां 90 से 120 मेगावाट बिजली का उत्पादन हो रहा था। एक मशीन की मरम्मत होनी है। सामान्य मरम्मत कार्य भी होना है, दूसरी यूनिट में सम्भवतया आज उत्पादन आरम्भ हो जायेगा। यदि आज उत्पादन आरम्भ हो जाता है तो इससे 150 मेगावाट उत्पादन होगा। दुर्भाग्य से दिल्ली के लिये हमारे पास कोई 'स्पिनिंग' रिज़र्व नहीं है। दिल्ली जैसे बड़े शहर में 'रिजर्व' की व्यवस्था होनी चाहिए। हम एक और यूनिट के लिए प्रयत्न कर रहे हैं, जो बदरपुर में पांचवी यूनिट होगी और लगभग एक वर्ष में तैयार हो जायेगी।

अध्यक्ष महोदय : श्री ज्योतिर्मय बसु। उपस्थित नहीं। श्री गुलाम रसूल कोचक। वह भी उपस्थित नहीं हैं। अब हम अगली मद लेंगे। समिति के लिये निर्वाचन का प्रस्ताव।

समिति के लिये निर्वाचन

राष्ट्रीय समुद्रगामी व्यक्तियों सम्बन्धी कल्याण बोर्ड

संसदीय कार्यमन्त्री श्री भीष्म नारायणसिंह : मैं श्री ए० पी० शर्मा की ओर से प्रस्ताव करता हूं :

"कि समुद्रगामियों के राष्ट्रीय कल्याण बोर्ड नियम, 1963 के नियम 4 (ज) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से जैसा अध्यक्ष निर्देश दें, उक्त नियमों के अन्य उपबन्धों के अधीन समुद्रगामियों के राष्ट्रीय कल्याण बोर्ड के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है "कि समुद्रगामियों के राष्ट्रीय कल्याण बोर्ड नियम, 1963 के नियम 4 (ज) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से जैसा अध्यक्ष निर्देश दें, उक्त नियमों के अन्य उपबन्धों के अधीन, समुद्रगामियों के राष्ट्रीय कल्याण बोर्ड के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) दिल्ली के अध्यापकों के वेतनमानों के पुनरीक्षण की आवश्यकता

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (नई दिल्ली) : दिल्ली के अध्यापकों और अन्य कर्मचारियों के वेतनमान ओर अन्य कर्मचारियों के वेतनमान और अन्य लाभ अन्य राज्यों में उनके प्रतिस्थानीयों की तुलना में कम और पुराने हैं। 70 प्रतिशत से अधिक कर्मचारी अपने वेतनमान की अधिकतम सीमा पर पहुंच चुके हैं, और उनके लिये वार्षिक वेतन-वृद्धि का प्रोत्साहन भी शेष नहीं है। पिछले वर्ष, शिक्षा मन्त्रालय द्वारा गठित उच्च शक्ति प्राप्त समिति ने विद्यालय के अध्यापकों की मांगों के औचित्य को स्वीकार किया था। दिल्ली के विद्यालयों में दस जमा दो प्रणाली शुरू करने से बहुत गुणात्मक परिवर्तन आ गया है। विद्यालयों के नाम, परीक्षाओं के नाम, पाठ्यक्रम, अध्यापकों की संहिता में परिवर्तन आ गया है; केवल दिल्ली के विद्यालयों के अध्यापकों के वेतनमानों में ही कोई परिवर्तन नहीं आया है।

समिति के प्रतिवेदन के लागू न किए जाने, वेतनमानों के स्थिर हो जाने, तथा निराशा के कारण विद्यालय के अध्यापकों में व्यापक रूप से असन्तोष फैला हुआ है। भारत सरकार और दिल्ली प्रशासन ने शिक्षा मन्त्रालय की उच्च शक्ति प्राप्त समिति की सिफ़ारिशों से सम्बन्धित आंकड़े बहुत बढ़ा चढ़ा कर दिए हैं। संघ-शासित क्षेत्र दिल्ली के विद्यालयों की लगभग 20 विभिन्न कोटियों के हाल ही में किये गये सर्वेक्षण से पता चला है कि 70 प्रतिशत कर्मचारी अपने वेतनमानों की अधिकतम सीमा पर स्थिर हैं। अन्य 25% कर्मचारी मूल वेतनमान की उच्च सीमा में हैं जैसा कि नीचे दिखाया गया है :

प्राथमिक विद्यालय अध्यापक	445 रुपये से 515 रुपये तक
प्रशिक्षित स्नातक अध्यापक	625 रुपये से 750 रुपये तक
स्नातकोत्तर अध्यापक	700 रुपये से 900 रुपये तक

केवल $1\frac{1}{2}$ प्रतिशत कर्मचारी ही मूल वेतनमान की प्रारम्भिक अवस्था के आसपास हैं। इसलिए, यदि वेतन मानों को बढ़ाकर कर्नाटक अध्यापकों के वेतनमानों के समान कर दिया जाता है तो 95%कर्मचारियों के वेतनमान में बहुत अधिक वृद्धि नहीं होगी। दिल्ली के प्राथमिक विद्यालय अध्यापकों का वर्तमान वेतनमान 330-560 रुपये है। 95%अध्यापक 400/—रुपये से अधिक मूल वेतन पा रहे हैं। कर्नाटक सरकार ने प्राथमिक विद्यालय के अध्यापकों को 400-900 रुपये का वेतनमान दिया है। यदि दिल्ली के अध्यापकों को भी यह वेतनमान दे दिया जाए तो वास्तव में अधिकांश अध्यापकों को एक वेतन वृद्धि, अर्थात् 20/—रुपये, का फायदा होगा न कि 70/—रुपये का जैसा कि सरकार का अनुमान है। सबसे जूनियर केवल 5% अपर श्रेणी के कर्मचारियों को अधिकतम लाभ मिल सकता है और उनके लिए भी यदि अधिकतम लाभ की सीमा निर्धारित कर दी जाए तो व्यय कम किया जा सकता है।

(दो) गंगा-ब्रह्मपुत्र सम्पर्क नहर के द्वारा तथा गाद सफाई करके कलकत्ता पत्तन को नया रूप देने के लिए अल्पावधि उपाय

श्री निरेन घोष (दमदम) : इस बात को सभी मानते हैं कि कलकत्ता पत्तन जो कि प्रथम श्रेणी का प्रमुख पत्तन था, उसे संकट में डाल दिया गया है और लघु पत्तन बना दिया गया है। यह मानी हुई बात है कि केवल गंगा-ब्रह्मपुत्र को जोड़ने वाली नहर कलकत्ता पत्तन का काया-

[श्री नीरेन घोष]

कल्प कर सकती है। यह एक दीर्घावधि हल है जिसकी सफलता बहुत सी बातों पर निर्भर करती है। मगर आश्चर्य है कि इस बारे में कोई अल्पकालिक उपाय बिल्कुल नहीं किए जा रहे। मैं कुछ उपाय सुझाना चाहता हूं; जैसे (1) गंगा से हाल्दिया तक 6,000 क्यूसेक पानी की खड़ी ढाल वाली एक संकरी चैनल खोदी जा सकती है इस चैनल में इतनी बेग पैदा किया जा सकता है कि वह हल्दिया में मुहाने को साफ कर सके; (2) रूपनारायण नदी के बहाव को नियन्त्रित करके, उसे संकीर्ण और गहरा किया जा सकता है। चूंकि रूपनारायण हल्दिया पर हुगली से मिलती है इसलिए यह हुगली की रेग निकालने में बहुत सहायक हो सकती है; (3) बलारी बार को बीचोंबीच विभाजित करने के लिए एक संकरी चैनल होनी चाहिए ताकि नौसंचालक चैनल के रास्ते में खतरा पैदा करने वाले बलारी बार के विस्तार को रोका जा सके। 4 मिट्टी निकालने का काम बेकार हो जाता है क्योंकि जो मिट्टी निकाली जाती है वह नदी के किनारे के बजाए नदी के तल पर जमा हो जाती है, परिणामस्वरूप अन्दर से निकाली गई मिट्टी कुछ ही घण्टों में फिर से चैनल को रोक देती हैं। मिट्टी निकालने का काम कारगर करने के लिए मिट्टी को किनारे पर जमा किया जाना चाहिए।

(तीन) महाराष्ट्र में हड़तालों, तालाबन्दी और फैक्टरियो के बन्द होने के कारण बड़ी संख्या में कर्मचारियों का बेरोजगार होना

श्री चिन्ता मणि जेना (बालासार) : निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर सभा का ध्यान दिलाने के लिये मैं इस मामले को नियम 377 के अधीन उठाना चाहता हूं।

महाराष्ट्र में 35,000 से अधिक औद्योगिक श्रमिक हड़तालों, ताला-बन्दी और कारखाने बन्द होने के कारण बेकार हैं। यूनियन के जनरल सेक्रेट्री ने 16-6-1980 को महाराष्ट्र के मुख्य मन्त्री को दिए गए एक ज्ञापन में, उनसे आग्रह किया था कि वे हस्तक्षेप करके मामलों का फैसला करायें।

आजकल एसोसियेशन आफ इंजीनियरिंग वर्कर्स हड़ताल कर रहे 28 कारखानों की यूनियनों का नियन्त्रण कर रही है। जबकि इन्डियन नेशनल ट्रेड यूनियन और लाल निशान ग्रुप आठ कारखानों की यूनियनों का नियन्त्रण कर रही हैं।

राज्य में होने वाली 80 हड़तालों में 19,000, श्रमिक शामिल हैं, 24 कारखानों में तालाबन्दी के कारण 9,000 श्रमिक काम पर नहीं जा सकते और 166 मध्यम और लघु कारखानों के बन्द होने से 7,000 श्रमिक बेरोजगार हैं।

बड़े पैमाने पर होने वाली इन तालाबन्दियों और इनके परिणामस्वरूप पैदा हुई बेरोजगारी की समस्या से राज्य के वातावरण पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है। अत: यह अनुरोध है कि सरकार मामले में हस्तक्षेप करे और औद्योगिक श्रमिकों को जल्दी से जल्दी उनका रोजगार वापिस दिलाये।

(चौथा) राजस्थान में लूनी नदी के तटबन्ध का मजबूत किया जाना

श्री वृद्धि चन्द्र जैन (बाड़मेर) : अध्यक्ष महोदय, राजस्थान प्रान्त में लूनी नदी की बाढ़ से गत वर्ष में सैंकड़ों व्यक्ति बाढ़ की चपेट में आकर मृत्यु के शिकार हुए, हजारों पशु बह गए

और लाखों एकड़ जमीन एवं हजारों कुएं नष्ट हुए। उसके उपरान्त भी केन्द्र एवं राज्य की जनता सरकारों ने बाढ़ के नियन्त्रण के लिए स्थायी हल के लिए कोई कदम नहीं उठाया, कोई तटवर्धन एवं ठोकरों की योजना नहीं बनाई और न गांवों की सुरक्षा के लिए कोई ठोस कदम उठाया। मानसून की वर्षा 15 दिनों को होने को है और दुबारा बाढ़ से सामना करना अनिवार्य है क्योंकि पिछली बाढ़ इतनी भयंकर थी, जिससे लूनी नदी मिट्टी से पूरी तरह पट चुकी है और इस बार अजमेर के पहाड़ों में थोड़ी सी वर्षा होने पर पुन: पश्चिमी राजस्थान को बाढ़ का सामना करना पड़ेगा। अत: केन्द्र एवं राज्य सरकारें इस ओर तुरन्त ठोस कदम उठा कर जल्दी से जल्दी पहले अस्थायी कदम और बाद में स्थायी कदम उठा कर राजस्थान की जनता की सुरक्षा की जिम्मेवारी अपने हाथ में लें।

(पांच) 'पीने योग्य अल्कोहल के उत्पादन में वृद्धि करना'

डा० वसन्त कुमार पंडित (राजगढ़) : अध्यक्ष महोदय, मुझे नियम 377 के अधीन अविलम्बनीय लोक महत्त्व के निम्नलिखित मामले पर वक्तव्य देने की अनुमति दी जाए।

महोदय, मध्यप्रदेश में पिछले कई वर्षों से शराब कारखानों में पेय एलकोहल का उत्पादन लगभग समान रहा है। जबकि पेय एलकोहल की मांग लगातार प्रतिवर्ष 10 प्रतिशत की दर से बढ़ रही है।

उत्पाद शुल्क के नवीनतम अनुमानों से पता चलता है कि पेय एलकोहल के उत्पादन और मांग का अन्तर अब प्रतिवर्ष 35 लाख मानक लिटर है।

एलकोहल की इस अतिरिक्त मांग को पूरा करना महत्व रखता है क्योंकि यह राजस्व का महत्वपूर्ण साधन है। 35 लाख मानक लिटर का मतलब है 3.5 करोड़ रुपये का शुल्क। राजस्व के साधनों को बढ़ाने के अलावा, यदि यह मांग पूरी न की गई तो कानून और व्यवस्था की समस्या खड़ी होने और एलकोहल के अवैध आसवन का भी खतरा है।

भारत सरकार और सेंट्रल मालेसस बोर्ड को, जिसकी बैठक मार्च, 1980 में हुई थी अभ्यावेदन देकर इस मांग को पूरा करने का प्रयत्न किया गया था। भारत सरकार ने कुछ राज्यों से 1,45000 लिटर एलकोहल मध्यप्रदेश को आबंटित किया था परन्तु वे राज्य सरकारें इतनी मात्रा नहीं दे सकीं। क्योंकि पूरे देश में एलकोहल और शीरे की कमी है और सभी राज्य अपने औद्योगिक और पीने के इस्तेमाल के लिए एलकोहल बचा कर रखना चाहते हैं और उसे देना नहीं चाहते।

13 मई, 1980 को राज्यपाल के सलाहकार ने पेट्रोलियम तथा रसायन मन्त्री भारत सरकार को पत्र लिखा था जिसमें इस मांग को दोहराया गया था कि मध्य प्रदेश को अन्य राज्यों से 20 लाख बल्क लिटर एलकोहल तुरन्त आबंटित किया जाए। परन्तु भारत सरकार ने अब तक इस पर ध्यान नहीं दिया है। इस वर्ष मध्य प्रदेश में व्यापक सूखे के कारण महुए की फसल नष्ट हो गई है जिस कारण यह आवश्यकता और भी अधिक बढ़ गई है। इस राज्य की आसवनशालाओं में पेय एलकोहल के उत्पादन में महुआ नियमित कच्चे माल के रूप में काम आता है।

मेरा अनुरोध है कि भारत सरकार मध्य प्रदेश की एलकोहल और शीरे की मांग को पूरा करने के लिए भरपूर प्रयत्न करे।

(छः) 18 जून, 1980 को मिज़ो राष्ट्रीय मोर्चा विद्रोहियों द्वारा मिज़ोरम राज्य परिवहन की बस पर छिपकर हमला किया जाना

श्री चंद्रपाल शैलानी (हाथरस) : अध्यक्ष जी, कल 18 जून को प्रातः ऐज़ल से 54 किलोमीटर दूर क्वानपुइ नामक स्थान पर मिजो विद्रोहियों ने मिजोरम सरकार की एक बस को रोककर उसमें सवार गैर-मिजो लोगों पर गोली वर्षा की, जिसके फलस्वरूप तीन व्यक्तियों की घटना स्थल पर ही मृत्यु हो गई तथा छः गम्भीर रूप से घायल हो गए। इस घटना के कारण 131 किलोमीटर लम्बे सम्पूर्ण एजल-सिलचर मार्ग पर कर्फ्यू लगा दिया गया है तथा सैना तैनात कर दी गई है। बताया जाता है कि दस व्यक्तियों के एक गिरोह ने जो असामाजिक मिजो-नेशनल बताए जाते हैं, बस को रुकवा लिया तथा उसके टायर बेकार कर दिए। इन बदमाशों ने बस के सभी गैर-मिजो यात्रियों को गोली का निशाना बना दिया, जिसमें तीन की घटनास्थल पर ही मृत्यु हो गई तथा छः बुरी तरह से घायल हो गए। बदमाशों ने बस में आग लगा दी खुद पास में खड़ी जीप में बैठ कर भाग गए।

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

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

श्रीमन्, मैं चाहता था कि गृह मन्त्री सदन में उपस्थित होते और वे बताते। श्रीमन् इनको रोकिए, गृह मन्त्रालय से सम्बन्धित राज्य मन्त्री जा रहे हैं, वे इस बारे में सदन को अवगत कराएं।

रेलवे बजट 1980-81—सामान्य चर्चा

अध्यक्ष महोदय : सदन में अब रेलवे बजट पर आगे चर्चा आरम्भ होगी, मेरा श्री प्रधानी से अनुरोध है कि वे अपना भाषण जारी रखें।

श्री के० प्रधानी (नौरंगपुर) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं कोरापुट जिले में बाक्साइड अयस्क निक्षेप और कोरापुट जिले में रेलवे लाइन की आवश्यकता के बारे में कह रहा था।

महोदय, कोरापुट जिले में फ्रांसीसी सरकार की सहायता से 1500 करोड़ रुपये की लागत से एक एल्यूमिना संयंत्र स्थापित करने का प्रस्ताव है।

इस सम्बन्ध में एक रेलवे लाइन (कोरापुट से रायगढ़ तक) का सर्वेक्षण किया गया है और

अब यह लगभग पूरा होने वाला है। एक अन्य रेलवे लाइन जो 'डी० बी० लाइन' के नाम से जानी जाती है, जो जापान को निर्यात के लिए बैलाडिला से विजा तक लौह अयस्क ले जाने के लिए है, यह रेलवे लाइन एल्युमिना संयंत्र से निकलने वाले यातायात का भार वहन नहीं कर सकती। इसीलिए रेल मन्त्री से मेरा अनुरोध है कि वह कोरापुट से रायगढ तक रेलवे लाइन बिछाने के बारे में विचार करें ताकि कोरापुट जिले में एल्युमिना संयंत्र के निर्माण में देर न हो।

महोदय, पूरे देश में 53 रेल डिवीजन हैं उड़ीसा में उसमें से केवल एक ही डिवीजन है, जो खुर्दा रोड पर है। उड़ीसा की रेलवे लाइनों की लम्बाई तथा उनकी यातायात क्षमता के अनुसार वहां एक अन्य बड़ा डिवीजन होना आवश्यक है।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

उपाध्यक्ष महोदय : आपको भी समय का ध्यान रखना चाहिए।

श्री के० प्रधानी : जी हां, मैं केवल दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

उड़ीसा के पश्चिमी भाग में एक बड़ा डिवीजन होना चाहिए।

उड़ीसा की रेलवे लाइनों को चार डिवीजन नियन्त्रित करते हैं, और ये हैं :

बिलासपुर
चक्रधरपुर
खड़गपुर
वाल्टेयर

ये कार्य संचालन तथा प्रशासन की दृष्टि से बहुत हो गए हैं। अतः मेरा सुझाव है इन डिवीज़नों की कुछ लाइनों से एक अलग डिवीजन बनाया जाए। स्थानीय हितों को ध्यान में रखते हुए संबल पुर या झारसुगुडे में एक अन्य डिवीजन स्थापित किया जा सकता है।

महोदय, अन्त में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि उड़ीसा के पूर्वी और पश्चिमी भाग में दो लाइनें हैं जो एक दूसरे के लगभग समानांतर बिछी हुई हैं और उड़ीसा में किसी भी स्थान पर नहीं मिलती हैं। महोदय, पश्चिम से पूर्व या पूर्व से पश्चिम की ओर जाने वाले व्यक्ति को अपने गंतक स्थल पर पहुंचने के लिए पश्चिम बंगाल या आन्ध्रप्रदेश होकर जाना पड़ता है।

तलचर से संबल पुर तक सर्वेक्षण किया जा रहा है, और यह कार्य अब पूरा होने वाला है। मैं माननीय रेल मन्त्री से निवेदन करूंगा कि वह इस लाइन के लिए स्वीकृति दें और यथाशीघ्र इस लाइन का निर्माण कार्य आरम्भ कराएं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री मोहन लाल सुखाड़िया (उदयपुर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, बजट प्रस्तुत होने के बाद रेलवे के सम्बन्ध में काफी जानकारी रखने वाले प्रोफेसर दण्डवते के भाषण को मैं बैठ कर काफी गौर से सुन रहा था। उन्होंने बार-बार यह कहा कि 1977-78 में रेलवे में 126 करोड़ रुपये से ऊपर का मुनाफा हुआ था फिर अब, इस वर्ष, इतने बढ़े हुए टेक्सों की क्या आवश्यकता है ? मैं सब

[श्री मोहनलाल सुखाड़िया]

से पहले यह कहना चाहूंगा कि जिस वक्त जनता पार्टी शासन में आयी, उस वक्त सौभाग्य से उनको 1976-77 का रेलवे बजट मिला जिसमें 85 करोड़ रुपये से ऊपर का मुनाफा मिला था। सन् 1975-76 के अन्दर जहां 61 करोड़ रुपये का रेलवे में घाटा हुआ था—जैसा कि रेल मंत्री जी ने कहा है कि एमर्जेंसी के जमाने में रेलवे में जो सुधार किया गया था उसी सुधार के परिणामस्वरूप 1976-77 में रेलवे में 85 करोड़ रुपये का मुनाफा हुआ था। स्वाभाविक था कि उसका लाभ 1977-78 के अन्दर भी चालू रहता। लेकिन 1978-79 में जा कर वही 126 करोड़ रुपये का मुनाफा 36 करोड़ के मुनाफे में परिवर्तित हो गया और 1979-80 के अंदर 42 करोड़ के डिफिसिट में परिवर्तित हो गया। जब हमारे वर्तमान रेल मंत्री जी द्वारा बजट बनाने का अवसर आया तब इनको 42 करोड़ के डिफिसिट की स्थिति वाले रेलवे प्रशासन से काम लेना पड़ा। इतना ही नहीं अन्तर्राष्ट्रीय कारणों से तेल की कीमतों में तथा दूसरी चीजों की कीमतों में भी वृद्धि हो गई। आप तो जानते ही हैं कि 197‑-78 में कोयले का क्या भाव था और इस वक्त क्या है स्टोर्ज का क्या भाव है वह भी हमारे सामने है। जो भाव बढ़े और जो दूसरी चीजें बीच में हुई उनकी जिम्मेदारी केवल वर्तमान सरकार पर नहीं है। बीच में डी० ए० में भी वृद्धि हुई और कोयले तथा अन्य वस्तुओं के दामों में भी वृद्धि हुई इन कीमतों की वृद्धि की जिम्मेदारी को पिछली सरकारों को अपने ऊपर तो लेना ही होगा। उससे अलग रह कर कोई चल नहीं सकता है और चलता है तो मैं नहीं समझता हूं कि वह उपयुक्त और तर्कसंगत बात होगी। यह सब होते हुए भी वर्तमान सरकार के आने के बाद आप देखें कि पांच सौ वैगन कोयले की बढ़ी हैं। साथ ही साठ प्रतिशत के करीब फूडग्रेन की मूवमेंट में सुधार हुआ है। इसी प्रकार से और भी कई चीजों के अन्दर जो सुधार हुआ है उसको हमें स्वीकार करना होगा। साथ ही 26 नई नान सुबर्बन ट्रैन चालू की गई हैं। साथ ही कई ट्रैन जो कैंसल कर दी गई थीं उनको भी चालू किया गया है। कोई भी बजट प्रस्तुत कियो जाए उसकी भूमिका के तौर पर पिछली सरकार के समय क्या स्थिति थी और जिस वक्त दूसरी सरकार आई उसने किन हालात में काम को अपने हाथ में लिया इस सब को सामने रख कर चलना होगा। जब उन हालात को हम देखते हैं तब 1977-78 के साथ हम कम्पैरिजन नहीं करेंगे बल्कि 1979-80 के अन्दर जो हालात हमारे सामने थे उन को सामने रखना होगा। और उनके साथ कम्पैरिज़न करना होगा। ऐसा हम करते हैं तो मैं कहे बगैर नहीं रह सकता हूं कि बहुत ही मुश्किल हालात में रेल मंत्री जी ने बजट प्रस्तुत करने का काम किया है।

यह सही बात है कि जो प्लान आउटले में वृद्धि की गई है शायद फिजिकल टारगेट्स की टर्म्स में पहले जो प्रावधान किया गया था और जो उपलब्धि तब हुई थी। उससे ज्यादा उपलब्धि न हो लेकिन जो हालात हैं उनको देखते हुए जितनी उपलब्धि के लिए प्रावधान किया गया है वह मैं समझता हूं कि उपयुक्त ही है। अगर भाड़े या फ्रेट में वृद्धि न की जाए तो जो रेलवे का डिफिसिट है उसको पूरा करने का दूसरा रास्ता यही हो सकता है कि सैंट्रल बजट में उस घाटे को ट्रांसफर कर दिया जाए और वहां से उसका एडजस्टमैंट किया जाए। उसके बजाय जहां तक सम्भव हो सका है अपनी तरफ से यह बढ़ोतरी करने का प्रयत्न करना मैं समझता हूं अनुपयुक्त नहीं माना जा सकता है। फिर भी मैं कहना चाहता हूं कि जहां करीब 2500 करोड़ के ऊपर फ्रेट और फेयर से उपलब्धि होती है वहां यह उपयुक्त ही होगा कि रेलवे बोर्ड के ऊपर भी इस बात का दबाव डाला जाए और

उन लोगों से कहा जाए कि ज्यादा नहीं तो एक दो प्रतिशत की कमी रेलवे बोर्ड अपने खर्चों में करे और इस तरह से आमदनी भी एक दो परसैंट और ज्यादा करे और अगर वह ऐसा करता है तो पैसेंजर फैयर्ज़ में जो वृद्धि की गई है उसको घटाया जा सकता है। खास तौर से मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि सैकिंड क्लास फैयर्ज के बारे में वह सहानुभूति से विचार करें और पांच प्रतिशत से ज्यादा की वृद्धि कम से कम वह सैकिंड क्लाश फैयर्ज़ में न करें। पंद्रह प्रतिशत की वृद्धि जो सीज़न टिकट वालों पर की गई है उसका असर ज्यादातर विद्यार्थियों पर, रोज मजदूरी पर जाने वाले लोगों पर और आसपास के रहने वालों पर ही पड़ने वाला है। उससे लोगों में असंतोष भी व्याप्त होगा और उसके असर और तरह के भी पैदा हो सकते हैं। इन चीजों को ध्यान में रखकर चलना आवश्यक है।

आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि मुझे राजस्थान में काम करने का काफी अर्से तक अवसर प्राप्त हुआ है और हर प्लान के मौके पर हम राजस्थान के लिये ब्राडगेज और रेलवे लाइन के लिये प्रस्ताव भेजते रहे हैं लेकिन शायद ही हिन्दुस्तान में और कोई दूसरा प्रदेश ऐसा होगा जिसकी आबादी 20.25 लाख के ऊपर हो, और उसकी राजधानी का सम्बन्ध ब्राडगेज से जुड़ा हुआ न हो। राजस्थान के पीछे कुछ ऐतिहासिक कारण रहे हैं जिनसे वहां पर मीटरगेज ही मीटरगेज रही। अलग-अलग स्टेट थीं, राजस्थान सारे का सारा पुराना स्टेटों का बना है, सिवाय अजमेर के कुछ हिस्से को छोड़कर, दूसरी जगह रजवाड़ों के अलावा कुछ ब्रिटिश गवर्नमैंट का भी हिस्सा था, इसलिए उनको ब्राडगेज मिली और इसलिए उसका विस्तार होता रहा। क्योंकि राजस्थान रजवाड़ों से बना और सारे ही मीटरगेज था इसलिये आज के दिन परिणाम यह रहा है जहां तक ब्राडगेज का सवाल है, बम्बई वालों को बम्बई से दिल्ली पहुंचने के लिये राजस्थान के बीच में से निकलना पड़ता है इसलिये वहां का तो ब्राडगेज है, लेकिन ब्राडगेज के विस्तार को दूसरी दृष्टि से देखा जाये तो सिवाय गंगानगर के कुछ हिस्से के और कहीं नहीं हुआ है।

अब के हमारे रेल मन्त्री जी ने यह कहा कि चितौड़, नीमच और कोटा को जोड़ा जायेगा, लेकिन प्रावधान केवल 1 करोड़ रुपए का रखा गया है। मैं माननीय मन्त्री जी से कहना चाहूंगा कि यह आश्वासन तो डा० रामसुभग सिंह जी के समय से चला आ रहा है और 1 करोड़ कुछ के करीब जो रुपया रखा गया है, वह तो मैं समझता हूं कि क्वार्टर्स के बनने के अन्दर ही खर्च हो जाएगा। कुछ आगे प्रगति होने वाली नहीं है। यह तो नाममात्र का प्रावीजन है और केवल यह कहने के लिए रखा गया है कि प्रावीजन है।

राजस्थान में क्योंकि मीटरगेज दो हिस्सों में बंटा हुआ है, एक नार्थ में और दूसरा वैस्टर्न जोन में। परिणाम यह है कि मीटरगेज की ट्रेन पर ध्यान नहीं है। मैं साउथ में भी रहा हूं और दूसरी जगहों का भी अनुभव है वहां दूर जाने के लिए, 400 और 500 मील दूर जाने के लिए भी फास्ट ट्रेन चलाई गई हैं। हमें खुशी होती है कि तमिलनाडु एक्सप्रेस फास्ट ट्रेन चलाई गई, कलकत्ता और दूसरी जगहों की फास्ट ट्रेनें चलाई गई लेकिन आज कोई अगर उदयपुर या जोधपुर से यहां आये, तो उसे 450-500 मील का सफर 20 घण्टे से ऊपर समय में पूरा करना पड़ता है तब जाकर वह यहां पहुंच पाता है। जोधपुर वाले को 16-17 घण्टे लग जाते हैं, तब पहुंच पाता है। तो क्या मीटरगेज में भी सुधार की आवश्यकता नहीं है जिसकी तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जा सके।

[श्री मोहनलाल सुखाड़िया]

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

मैं निवेदन करूंगा कि जहां रीजनल इम्बैलेन्सेज की बात प्लान में करते हैं, वह केवल स्टेट के एलोकेशन से ही तय करके नहीं चला जा सकता। आप रेलवे में कितना खर्च करते हैं, पब्लिक सैक्टर में कितना खर्च करते हैं, टोटल प्लान आउट-ले में किस स्टेट को कितना मिलता है, उससे भी अन्दाजा करके चला जा सकता है और फिर बैकवर्ड स्टेट को जो वेटेज मिलना चाहिए वह ओवर आल प्लान में वेटेज देना होगा, अकेले स्टेट प्लान में वेटज देने से काम नहीं चलेगा। अगर आप गौर करेंगे तो मालूम होगा कि 700 करोड़ रुपए से ऊपर जो प्लान आउट-ले है, उसमें 1 करोड़ रुपया ब्राडगेज का है, या छोटा-मोटा और दूसरी जगह होगा। इस प्रकार पिछले 30 वर्ष में सारे के सारे के सारे राजस्थान में रेलवे पर क्या खर्च हुआ, उसको ध्यान में रखते हुए, जो राजस्थान इस मामले में पिछड़ गया है, मैं समझता हूं कि उसको ध्यान में रखते हुए इस बारे में ज्यादा से ज्यादा सहयोग करने की कृपा करेंगे।

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

मैंने इस बजट को देखा है। मुझे इसमें समझदारी और जिम्मेदारी का बड़ा अभाव दिखाई दिया। पण्डित और वह भी त्रिपाठी, उसके हाथ से बजट पेश हो, और उसमें समझदारी और जिम्मेदारी का अभाव हो, यह बहुत ही अफसोस की बात है। मैं आपका ध्यान उस क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूं, जहां राजस्थान और हिन्दुस्तान का ही नहीं, दुनियां का सबसे बड़ा प्राजेक्ट बन रहा है, जिसका नाम हैं राजस्थान कैनाल प्राजेक्ट। यह प्राजेक्ट 850 किलो मीटर लम्बा है, जिसमें 444 किलोमीटर सिंचाई का क्षेत्र है। उसकी शाखायें और उपशाखायें 61,000 किलो मीटर लम्बी हैं जो 20 लाख हैक्टर भूमि सिंचाई करेगा इतने बड़े प्राजेक्ट में आज एक किलोमीटर भी रेलवे लाइन नहीं है।

यह प्राजेक्ट 1912 से चालू है। उसका पहला चरण पूरा हो चुका है और दूसरे चरण का काम पूरा होने जा रहा है, इस योजना पर 250 लाख रुपये खर्च होने का अनुमान है। इतने बड़े प्राजेक्ट को समय रहते रेलवे लाइन न देना कितने आश्चर्य की बात है फ़र्स्ट प्लान में वहां पैदावार होने लग गई है, मण्डियों में अनाज आने लग गया है, उस पैदावार को लाने ले जाने के लिए कोई साधन नहीं है—, माल एक जगह से दूसरी जगह कैसे पहुंचाया जाएगा और उसका डेवेलपमेन्ट कैसे होगा, वहां पर एग्रीकल्चर और इण्डस्ट्रीज कैसे फले-फूलेंगे ?

इसीलिए मैंने कहा है कि इस बजट का समझदारी और जिम्मेदारी का कोई लेना-देना नहीं है, इसे बिल्कुल आंख बन्द करके पेश कर दिया गया है। यह प्राजेक्ट राजस्थान का ही नहीं, पूरे हिन्दुस्तान की खाद्यान्न समस्या को हल करने वाला है। उसको 1952 से नज़र-अन्दाज़ किया जा रहा है। उसके लिए रेलवे लाइन का कोई इन्तज़ाम नहीं किया जा रहा है। इसलिए मैं मन्त्री महोदय को उलाहना देना चाहता हूं, और सदन का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि अगर रेलों के मामले में राजस्थान प्राजेक्ट को नजर अन्दाज़ किया गया, तो ऐसी बड़ी समस्या हमारे सामने खड़ी हो जाएगी, जो सदा-सदा के लिए हमको परेशान करेगी और देश की अर्थ-व्यवस्था को हानि पहुंचायेगी। मैं चाहता हूं कि उसकी तरफ ध्यान दिया जाए।

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

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जितनी भी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां हैं उनके अलावा जो गाड़ियां चलती हैं उनकी हालत बहुत खराब है। किसी की खिड़की टूटी है तो किसी में पंखे नहीं हैं, किसी में बिजली नहीं है। इस हालत के अन्दर मैं मन्त्री महोदय से इतना ही कहना चाहता हूं कि साल में एक बार उन गाड़ियों के फर्स्ट क्लास डिब्बों में जरूर सफर करें जो मेल और एक्सप्रेस नहीं हैं ताकि उनको व्यक्तिगत अनुभव हो सके कि क्या हालत है उन डिब्बों की जिनमें फर्स्ट क्लास के मुसाफिर चलते हैं। बस, इतनी सी बात पर मन्त्री जी हां कर लेंगे तो मैं समझूंगा कि कुछ सुधार उसमें होने लगेगा।

तीसरी बात यह कहना चाहता हूं कि दिल्ली से सूरतगढ़ के लिए जो डिब्बा जाया करता था वह गंगा नगर एक्सप्रेस में शार्दूलपुर में जुड़ जाया करता था। और वहां से हनुमानगढ़ पहुंचता था। आजकल उसको बन्द कर दिया गया है। अब हालत यह है कि रिवाड़ी तक के मुसाफिर को जो हनुमानगढ़ जाना चाहता है, दिल्ली आना पड़ेगा और दिल्ली से भटिण्डा और भटिण्डा से हनुमानगढ़ पहुंचना पड़ेगा। मेरा कहना यह है कि वह डिब्बा जैसे पहले लगता था वैसे ही लगाया जाए।

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

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

21-6-1980 को सभा की बैठक रद्द करने के बारे में घोषणा

उपाध्यक्ष महोदय : संसदीय कार्य मंत्री और विभिन्न ग्रुपों के नेता इस बात से सहमत हो गए हैं कि 21-6-1980, शनिवार को निर्धारित सभा की बैठक रद्द कर दी जाए। मेरे विचार से सभा इस से सहमत है।

कुछ माननीय सदस्य : जी, हां।

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा मध्याह्न भोजन के लिए स्थगित होती है।

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए दो बजे तक के लिए स्थगित हुई।

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात दो बज कर छः मिनट पर पुनः समवेत हुई।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रेस आयोग के गठन के बारे में

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी (बंबई उत्तर-पूर्व) : मैं नियम 376 के अंतर्गत व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहता हूं। सभा का सत्र जारी है, किंतु प्रेस आयोग के गठन की घोषणा सभा से बाहर की गयी है। संयोग से संसद कार्य मंत्री यहां उपस्थित हैं। सबसे पहले सभा को ही प्रेस आयोग के गठन के बारे बताया जाना चाहिए था। किन्तु हमें इसके बारे में समाचार-पत्रों से मालूम हुआ। इसका अभिप्राय यही है कि संसद का महत्व कम किया जा रहा है। मेरे विचार से सरकार की ऐसी इच्छा नहीं है किन्तु फिर भी आप उनसे इसके बारे में पूछें।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरा सुझाव है कि इस प्रश्न को आप कल शून्य काल में उठाएं।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : कल तक तो बहुत देर हो जाएगी। आप सरकार को कुछ बताने के लिए क्यों नहीं कहते।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि संसदीय कार्य मंत्री उत्तर देना चाहते तो वे पहले ही खड़े हो गए होते, (**व्यवधान**) आपको इसके लिए नोटिस देना चाहिए था।

संसदीय कार्य मंत्री (श्री भीष्म नारायण सिंह): मैंने इस टिप्पणी को नोट कर लिया है। मैं इसे संबंधित मंत्री को बता दूंगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी (जादवपुर) : यह एक ऐसा मामला है जिसके बारे में सभा के सभी सदस्य कुछ न कुछ अवश्य ही कहना चाहेंगे, आप मंत्री महोदय से इस बारे में कहिए।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : क्या यह उचित है कि जब सभा का सत्र चल रहा हो उस समय कोई महत्वपूर्ण घोषणा सभा के बाहर की जाए? (**व्यवधान**)।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने उचित ही विरोध किया और संसदीय कार्य मंत्री महोदय ने इसका उत्तर भी दे दिया है। आपको सम्बंधित मंत्री महोदय से इसके उत्तर की आशा रखनी चाहिए। अतः आपको उन्हें भी कुछ समय देना चाहिए। मैं आशा करता हूं कि आप अब संतुष्ट होंगे अब हम मुख्य विषय अर्थात रेलवे बजट पर चर्चा करेंगे। श्री सत्यनारायण राव, मैं आपसे सहयोग का अनुरोध करूंगा। सत्ताधारी दल के अभी भी 26 माननीय सदस्य हैं, जो बोलना चाहते हैं और उनके पास केवल एक या $1\frac{1}{2}$ घंटे का ही समय है।

श्री एम० सत्यनारायण राव (करीमनगर) : मैं अपना भाषण निर्धारित समय के भीतर ही समाप्त करने का प्रयास करूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अन्य माननीय सदस्यों से भी सहयोग की अपील करता हूं।

रेल बजट 1980-81—सामान्य चर्चा (जारी)

श्री एम० सत्यनारायण राव : उपाध्यक्ष महोदय, श्रीमान जी, सर्वप्रथम मैं पंडित जी को संतुलित रेलवे बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूँ जिसमें उन्होंने न तो घाटा ही दिखाया है और न अतिरिक्त राशि ही दिखायी है। उन्होंने इसे बजट में विभिन्न क्षेत्रों में नयी रेलवे लाइनें बिछाने, मीटरगेजों को ब्राडगेज लाइनों में बदलने, पुराने रेलमार्गों के नवीकरण करने आदि के खर्चो की मांग पूर्ण करने के लिए पर्याप्त आमदनी के स्रोतों को जुटाने की भरसक कोशिश की है। इस कारण से सवारी गाड़ियों तथा मालगाड़ियों के किराये में वृद्धि होना स्वाभाविक है। बजट की यह आलोचना करना कि सवारी गाड़ियों और माल गाड़ियों के लोड़ में वृद्धि गई की गई है। अनुचित तथा असंगत है। बजट की आलोचना होनी ही चाहिए केवल इसी उद्देश्य से वे बजट की आलोचना कर रहे हैं। धन के बिना कोई भी विकास नहीं हो सकता चाहे वह रेलवे हो या अन्य किसी भी विभाग से सम्बंधित हो निस्संदेह उन्होंने इन संसाधनों को बढ़ाने की अपनी कोशिश की है। इसलिए यह वृद्धि उचित है।

मुझे इस बात की खुशी है कि उन्होंने कुछ अत्यावश्यक वस्तुओं जैसे चीनी उर्वरक, डीजल आदि पर किराया नहीं बढ़ाया है। मैं अपने भूतपूर्व रेल मंत्री महोदय, श्री दंडवते की सब्जियों, फलों और अन्य वस्तुओं को भी छूट की श्रेणी में शामिल करने की दलील का समर्थन करता हूं। मेरा विचार है कि पंडित जी केवल विपक्ष के सुझावों पर ही नहीं बल्कि सरकारी पक्ष के सुझावों पर भी विचार करेंगे। मैं समझता हूं कि यह एक उचित मांग है। मेरा विश्वास है वे इस मांग को स्वीकार करेंगे।

चूंकि मेरे पास समय बहुत कम है, इसलिए मैं केवल अपने ही निर्वाचन क्षेत्र की बात कहूंगा। दुर्भाग्यवश, स्वतंत्रता मिलने के बाद से ही उत्तर-पूर्वी राज्यों तथा पुरानी हैदराबाद रियासत की उपेक्षा की जा रही है। तब से वहां एक भी नई रेलवे लाइन का निर्माण नहीं हुआ है इस बात को अनेकों बार रेलवे बोर्ड तथा रेलवे मंत्री जी को भी बताया गया है, लेकिन दुर्भाग्यवश इस बारे में कोई कार्यवाही नहीं की गयी है। जब वरिष्ठ नेता श्री यशवंतराव चव्हाण बोल रहे थे उन्होंने भी यही राय व्यक्त की थी, चूंकि पंडितजी का चुनाव क्षेत्र उत्तर प्रदेश का एक पिछड़ा क्षेत्र है, इसलिए पिछड़े क्षेत्र के लोगों की परेशानियों को जानते हैं। मेरा भरोसा है कि हमें उनसे न्याय मिलेगा।

इस सम्बंध में मैं निजामाबाद से रामागुंडम जानेवाले एक रेल मार्ग का उल्लेख करना चाहूंगा। इस रेल मार्ग के लिए पिछले 30 वर्षों से अभ्यावेदन दिये जाते रहे हैं, लेकिन इस सम्बंध में कोई कार्यवाही नहीं की गयी है। मैं रेलवे मंत्री महोदय के भाषण को देखकर भौचक्का रह गया हूं कि उन्होंने अपने भाषण में यह उल्लेख किया है कि उन्होंने इस रेल मार्ग का सर्वेक्षण करने का आदेश दे दिया है। इस रेल मार्ग का सर्वेक्षण तीन बार किया जा चुका है। मेरे यहां आने से पहले भी एक सर्वेक्षण किया गया था और इस सम्बन्ध में एक रिपोर्ट भी प्रस्तुत की गयी थी, जिसमें यह

[श्री एम० सत्यनारायण राव]

कहा गया था कि यह रेल मार्ग बिल्कुल ही लाभकारी नहीं है। मैं लोक सभा में 1971 में आ था। उस समय से लेकर मैं प्रतिवर्ष बार-बार अभ्यावेदन भेजता रहा हूं। अन्य सदस्यों ने अभ्यावेदन दिये हैं या इस रेल मार्ग का उल्लेख किया है। लेकिन इस पर कोई कार्यवाही नहीं गयी है। जब स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र रेल मंत्री थे, उस समय लगभग 40 संसद सदस्यों मिलकर उन्हें एक अभ्यावेदन दिया था तथा इसमें यह कहा गया था कि यह एक उचित मांग थी अं चूंकि तेलंगाना की उपेक्षा की गयी थी, इसलिये कृपा करके इस पत्र के साथ न्याय कीजिए। मे मित्र श्री आर० पी० पांडे भी मेरे साथ आयें। हमारे अभ्यावेदन के आधार पर मंत्री महोदय ने फि सर्वेक्षण करने का आदेश दिया। वह सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया था तथा उसकी रिपोर्ट जनता स कार के समय में प्रस्तुत की गयी थी। जबकि श्री दंडवते रेल मंत्री थे। रेल मंत्री महोदय ने उस रिप को प्राप्त करने के पश्चात मेरे पास एक पत्र भेजा था जिसमें उन्होंने यह लिखा था कि उन्हें सर्वेक्ष रिपोर्ट मिल गयी है, उन्होंने इस रेल मार्ग की सिफारिश की है तथा वे इस रिपोर्ट से सहमत है और वह इस रिपोर्ट को योजना आयोग में उनकी मंजूरी के लिये भेज रहे हैं। मंजूरी मिलते कार्य शुरू कर दिया जायेगा। मुझे यह आश्वासन दिया गया था। मेरे पास अब भी वह पत्र है। ज स्थिति यह है तो मुझे यह जानकर आश्चर्य हुआ कि मंत्री महोदय ने फिर ताजा सर्वेक्षण कराने व आदेश क्यों दिया है। सर्वेक्षण पूरा हो गया है तथा योजना आयोग की मंजूरी की प्रतीक्षा है। मैं य नहीं जानता कि पंडित जी को इस बात की जानकारी है या नहीं लेकिन इस सम्बन्ध में रेलवे बो में कुछ गड़बड़ अवश्य है।

रेल मंत्री महोदय (श्री कमलापति त्रिपाठी) : मुझे लिखित रूप में दे दीजिए जिससे मैं इ सम्बंध में छानबीन कर सकूं। मैं इस बारे में पूछताछ करूंगा।

श्री एम० सत्यनारायण राव : अवश्य ही, मैं आपको लिखित रूप में दूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : वह सर्वेक्षण श्री दंडवते ने कराया था। पंडित जी उस बात को शायद मानें।

श्री एम० सत्यनारायण राव : चूंकि उन्होंने मुझे उस मामले में छानबीन करने का आश्वास दिया है, मुझे इस बात से संतोष है।

दूसरा रेल मार्ग जिसके बारे में ताजा सर्वेक्षण कराने का आदेश दिया गया है वह संग रेड्डी तथा मेडक होकर पट्टन चेरू-पेडापल्ली रेल मार्ग है। यह रेलमार्ग पूरे तेलंगाना क्षेत्र में होक जायेगा।

एक माननीय सदस्य : मेडक प्रधान मंत्री का निर्वाचन क्षेत्र है।

श्री एम० सत्यनारायण राव : लेकिन इसका यह तात्पर्य नहीं कि इस क्षेत्र का बिलकुल विकास किया जाए। मुझे इस बात की बहुत खुशी है कि प्रधान मंत्री उस क्षेत्र की प्रतिनिधि हैं औ उनके कारण तेलंगाना के पिछड़े क्षेत्रों को न्याय मिलेगा।

मुझे विश्वास है कि पंडित जी इस मामले को भी देखेंगे और वे इस रेलमार्ग को भ बनायेंगे।

श्रीमान जी, मैं अब अपने क्षेत्र की समस्याओं का उल्लेख करूंगा।

दक्षिण मध्य रेलवे ने यातायात तथा इंजीनियरिंग सर्वेक्षण के सम्बंध में रेलवे बोर्ड

सिफारिश की है। सर्वेक्षण हैदराबाद महानगर क्षेत्र में रेल-यातायात की सुविधाएं जुटाने के लिये किया गया था। इसे दक्षिण मध्य रेलवे ने भारत सरकार को भेज दिया था। कृपया इस मामले को देख लें।

दूसरी बात यह है कि आंध्र प्रदेश सरकार ने नालगोंडा और मिरायल गूडा के मध्य-रेल-मार्ग का निर्माण कराने का अनुरोध किया है। आप नाद्रीकूडा और नालगोंडा के मध्य रेलमार्ग का निर्माण करा रहे हैं। मेरी मांग है कि मिरायलगूड़ा और नालगोंडा के मध्य रेलमार्ग होना चाहिए।

वीवी नगर तथा नाद्रिकूड़ा रेलमार्ग के बारे में माननीय मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया है कि इस वर्ष सरकार इस रेल मार्ग का निर्माण कराने जा रहा है। मेरी अर्ज है कि यह आश्वासन सरकार हर साल देती आ रही है। मेरा विश्वास है कि कम से कम इस वर्ष सरकार इसे गम्भीरता से लेगी और इस रेल मार्ग को पूरा कर देगी।

गुंतूर मचर्ला मीटरगेज को ब्राडगेज में बदलने के कार्य को तत्काल शुरू किया जाये तथा इसे पूरा किया जाये।

आन्ध्र प्रदेश सरकार ने वाल्टेयर डिवीजन को दक्षिण मध्य रेलवे में जोड़ने का अनुरोध किया हैं। वाल्टेयर डिवीजन दक्षिण-पूर्व रेलवे में है। उस क्षेत्र की यह मांग है तथा उस क्षेत्र से एक अभ्यावेदन भी आया है कि इसे दक्षिण मध्य रेलवे से जोड़ दिया जाये। मेरा विचार है कि यह एक उचित मांग है और इसे पूरा किया जाना चाहिए।

आन्ध्र प्रदेश सरकार ने उम्दा नगर से मेदचल की रेल लाइन के विद्युतीकरण के लिए भी अनुरोध किया है, जिससे कि हैदराबाद और सिकन्दराबाद नगरों के यातायात को लाभ पहुंचेगा।

दक्षिण-मध्य क्षेत्र में वैगनों की कमी के बारे में हमने अनेकों बार अभ्यावेदन भेजे हैं। हमें इस बात से बहुत खुशी है कि दक्षिण मध्य रेलवे के महाप्रबन्धक ने इस सम्बन्ध में कृषकों तथा अन्य लोगों की एक बैठक बुलाई थी और मेरा अनुमान है कि उसने इस सम्बन्ध में एक रिपोर्ट रेलवे बोर्ड तथा रेल मन्त्री महोदय को भेज दी है।

दूसरी समस्या के० के० एक्सप्रैस के बारे में है। केवल आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रैस ही हैदराबाद जाती है। यह एक ही एक्सप्रैस है। मेरे तथा मेरे साथियों के अभ्यावेदन के फलस्वरूप सरकार ने तमिलनाडु एक्सप्रैस को वारांगल में रोकने का भी निर्णय लिया है। श्रीमानजी सम्पूर्ण तेलंगाना क्षेत्र के लिए वारंगल ही एक स्टेशन है। सरकार ने यह काम कर दिया है। लेकिन मेरा निवेदन है कि के० के० एक्सप्रैस को भी वारांगल में रोकने की व्यवस्था की जाय। इससे तेलंगाना के लोगों को बहुत खुशी होगी क्योंकि प्रत्येक दिन बहुत से लोग उस क्षेत्र को जाते रहते हैं।

मेरा विचार है कि ये सभी मांगें उचित हैं और इस सम्बन्ध में इससे ज्यादा और कुछ मैं नही कहना चाहता हूं।

सुरक्षा के सम्बन्ध में मैं कुछ कहना चाहूंगा। श्रीमान जी आप भी मद्रास जाते हैं और हम भी उसी क्षेत्र में जाते रहते हैं। मध्यप्रदेश में विशेष रूप से चम्बल क्षेत्र में कोई सुरक्षा नहीं है। जब कभी हम उस क्षेत्र में जाते हैं तो हमें यह पता नहीं होता कि वहां हम सुरक्षित रहेंगे या कोई

[श्री एम० सत्यनारायण राव]

डकैती या लूटपाट हो जाएगी। लोगों की ऐसी भावना है और इसलिए मैं लोगों की भावनाओं से पण्डित जी को अवगत करा रहा हूं। इसलिए कृपया वहां पुलिस के कुछ सिपाहियों की नियुक्ति करने का कुछ प्रबन्ध करें। आप भी राज्य सरकार से वहां कुछ पुलिस के सिपाही तैनात करने का अनुरोध कर सकते हैं। रेलवे के अपने भी पुलि ा के सिपाही होते हैं। वहां पर्याप्त मात्रा में पुलिस का प्रबन्ध रखें जिससे वहां डकैती न पड़ सके।

रेलों के समय पर चलने के बारे में मुझे यह कहते दुख होता है कि रेलें समय पर नहीं चलती हैं। फिर भी पण्डित जी इस दिशा में शायद अपनी पूरी कोशिश कर रहे हैं। लेकिन वे इसमें सफलता प्राप्त नहीं कर पा रहे हैं। पर इनको इसको सुनिश्चित करना पड़ेगा। मैं जानता हूं और मैं उनकी कठिनाइयां समझ सकता हूं। अब तक यह हुआ है कि देश में व्याप्त सूखा की स्थिति के कारण उन्हें जरूरत वाले क्षेत्र में भारी मात्रा में कोयला तथा अनाज ले जाने के प्रबन्ध करने पड़े। मेरा ख्याल है कि विलम्ब का यही कारण है अब मानसून आ रही है और अब इस सम्बन्ध में कोई कठिनाई नहीं पड़नी चाहिए। समय पर गाड़ियां चलनी चाहिए। अन्यथा आपको कोई भी सफलता नहीं मिलेगी। पण्डित जी इस बात के लिए आप विख्यात हैं कि आप जो कहते हैं उसे कार्यान्वित भी करते हैं। कृपया आप इसे भी कीजिए।

आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री रामनगीना मिश्र *(सलेमपुर) : मान्यवर, मैं आपका बहुत शुक्रगुजार हूं कि बहुत मेहनत के बाद और दो-तीन दिनों के बाद मुझे समय दिया गया। मान्यवर दो मिनट में सारी बातें कहना मुश्किल हो रहा है। इसलिए मैं शिष्टाचार में कुछ कमी करके कोशिश करूंगा कि इतने समय में अपनी बात कह दूं।*

मान्यवर, उत्तरप्रदेश के पूर्वी जनपदों के करोड़ों आदमियों और बिहार के पश्चिमी जनपदों में रहने वाले करोड़ों आदमियों की तरफ से मैं माननीय रेल मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूं। और उनका आभार प्रकट करता हूं कि आज से पांच-सात साल पहले हमारी प्रधानमन्त्री जी ने छितौनी में रेलवे लाइन के जिस पुल का उद्घाटन किया था, जिस पर काम भी शुरू हो गया था किन्तु बीच में जनता पार्टी का शासन आने के बाद उस पर काम रोक दिया गया था, वहां से सामान वापस भेज दिया गया था, माननीय पण्डित जी ने आते ही अपने बजट में उस पुल का समावेश किया और यह भी आश्वासन दिया कि इस पर काम जल्दी ही शुरू किया जाएगा। मान्यवर, यह पुल सामरिक दृष्टि से भी अत्यन्त आवश्यक है क्योंकि नेपाल और चीन के बार्डर के पास यह इलाका है और छितौनी से बगहा तक रेल लाइन बनाने का जो प्रस्ताव आपने अपने बजट में समाविष्ट किया है, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि उस रेल लाइन को पडरौना से छितौनी तक तथा देवरिया से बरहज होते हुए तुतीपुर तक जोड़ दिया जाए देवरिया से पडरौना तक रेल लाइन का बजट में समावेश कर दिया गया है। अगर इस लाइन को देवरिया तक बढ़ा दिया जाता है तो नेपाल, काठमाण्डु से लोग सीधे इलाहाबाद, बनारस आसानी से जा सकते हैं। उत्तर प्रदेश, बिहार और नेपाल सभी एक जगह मिल जाएंगे। गण्डक की भयावहता से अब तक मालूम होता था कि ये दो प्रदेश नहीं बल्कि दो देश बन गये हैं। इससे यह स्थिति समाप्त हो जाएगी।

मान्यवर अभी जो किराये के सम्बन्ध में बातें हमारे विरोधी दल के नेताओं ने हमारे सामने रखी हैं, वे सब शिष्टाचारवश रखी हैं। वे यह जानते हैं कि भविष्य के निर्माण के लिए रेलवे की तरक्की के लिए किराया बढ़ाना जरूरी है। किसी के पास कोई जादू की छड़ी तो है नहीं कि जादू की छड़ी चला दी, रेलवे लाइन बन गई, पुल बन गया। विरोधी दल के नेता ऊपर से ये बातें कहते हैं लेकिन अगर उनके हृदय पर मशीन लगाकर देखा जाए तो मालूम होगा कि वह मन से यह महसूस करते हैं कि किराया रेलवे की उन्नति के लिए बढ़ना जरूरी है।

समयाभाव के कारण मैं कुछ ही चीजों की ओर मन्त्री का ध्यान आकर्पित करूंगा। हमें जो पहले जनता शासन से जो विरासत में मिली है उसमें कंगाली है, अनुशासन का अभाव है। पहले ट्रेनें चलती थीं तो फर्स्ट क्लास का टिकट लेकर लोग पीछे रहते थे और दूसरे लोग उनके डिब्बों में चढ़ जाते थे। आज भी उसी के कारण यह स्थिति दिखायी देती है। उस स्थिति को दूर करने के लिए अथक परिश्रम करना पड़ेगा। इस लिए मैं रेलमन्त्री से निवेदन करूंगा कि यद्यपि पहले से रेलों में अनुशासन आया है, लेकिन फिर भी वे अपने पुराने समय का अनुशासन फिर से रेलों में लाएं। पहले कम लोग बिना टिकट बैठते थे और टिकट लेकर यात्रा करने वाले कम से कम आराम से सोकर चलते थे। आज उसका अभाव है। ऐसी दशा में मैं चाहूंगा कि रेल मन्त्रालय की तरफ से रेलों में ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए जिसमें कि पेसेंजर्स सचमुच में आराम से ट्रेनों में सफर कर सकें।

आये दिन जो रेलों में चोरियां और डकैतियां होती हैं, उनको दूर करने के लिए रेलवे की जो मौजूदा पुलिस फोर्स है उसमें इजाफा किया जाना चाहिए। अगर इसमें इजाफा नहीं किया जाता है तो शायद हम रेलवे में सुरक्षा नहीं कर पायेंगे।

रेलवे में भ्रष्टाचार फैला हुआ है, इसमें कोई दो रायें नहीं हैं। रेलवे के कर्मचारियों को बड़ी-बड़ी तनख्वाहें चाहिएं, हमारे विरोधी दल के लोग कहते हैं कि उन्हें बोनस भी दिया जाए। मन्त्री जी ने उदारतापूर्वक उन्हें 36 करोड़ रुपये का बोनस दिया। अगर कोई रेलवे कर्मचारी चोरी करता हुआ पकड़ा जाता है तो हमारे विरोधी दल के लोग कहते हैं कि उसे छोड़ दिया जाए, नहीं तो बगावत हो जाएगी क्योंकि उन सभी की अपनी अपनी यूनियनें हैं। यह भी रेलवे में एक परेशानी का कारण है। मैं तो चाहूंगा कि प्रशासन को सख्त होना चाहिए। अगर कोई आदमी चोरी करते हुए पकड़ा जाता है या रिश्वत लेते हुए पकड़ा जाता है तो उसे नौकरी से बरखास्त किया जाना चाहिए और ईमानदारी से जो काम करता है उसके साथ भलाई की जानी चाहिए। इस व्यवस्था में कोई परिवर्तन नहीं होना चाहिए। मैं चाहता हूं कि ऐसी व्यवस्था हो जिससे रेलवे जैसी संस्था में हड़ताल ही न हो। हमारी कोशिश यही होनी चाहिए कि रेलों में कभी हड़ताल न हो। इसकी जिम्मेदारी हमारे मजदूर नेताओं पर है, विरोधी दल के नेताओं पर भी है और हमारी सरकार के जो नेतागण हैं उनकी भी है। आए दिन रेलों में होने वाली हड़तालों से राष्ट्र को नुकसान होता है। मैं मांग करूंगा कि एक हाई पावर्ड कमेटी बनाई जाए और वही मजदूरों के तमाम ममले तय करे ताकि हड़ताल की नौबत ही न आए (इंटरप्शंज)। रामवतार शास्त्री जी बोलने में बहुत तेज़ हैं। वह चाहते हैं कि सही चीज सामने न आए और जो सही बात है वह सत्ता पक्ष के लोग न कह सकें।

[श्री रामनगीना मिश्र]

अब से पहले हम प्रोफेसर मधु दण्डवते जी का बहुत नाम सुना करते थे। हम एक ही दल में थे। मैं भी उनके ही दल में था। हम आशा करते थे कि जब वह रेल मन्त्री बने तो रेलों का वह बहुत विकास करेंगे, कोई चमत्कार करके दिखाएंगे। इस बजट पर जो उन्होंने भाषण किया उसको मैंने सुना। उनकी आलोचना को तो बहुत मैंने सुना लेकिन यह नहीं सुना कि कहां-कहां पर उन्होंने नई रेलवे लाइन बनवा दी, कौन-कौन सी नई ट्रेनें खुलवा दीं, किस-किस क्षेत्र में नए नए विकास कार्य शुरू करवा दिए।

हमारे पण्डित जी अभी चन्द दिन हुए आए हैं। इन चन्द दिनों में उन्होने नई-नई स्पैशल ट्रेनें खुलवा दी हैं। देश का कोई कौना नहीं है जहां रेल विभाग ने नए नए काम शुरू न कर दिए हों। मैं समझता हूं कि इसके लिए हमारे विरोधी दलों को भी उनको बधाई देनी चाहिए। समूचे देश का कोई भी कौना विरोधी दलों के नेता नहीं बता सकते हैं जहां पर रेलवे ने काम शुरू न किया हो। रेल मन्त्री ने हर जगह, देश के हर कौने में रेलों का जाल बिछाने के वास्ते नए नए काम शुरू किए हैं। मैं समझता हूं कि रेलवे बजट की जितनी प्रशंसा की जाए कम है। मैं इन शब्दों के साथ रेल बजट का हार्दिक समर्थन करता हूं। मैं जानता हूं कि हमारे विरोधी दलों के नेता भी मन ही मन इस बजट का समर्थन और इसकी प्रशंसा ही करते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर। आपकी पार्टी के पास केवल दो मिनट का और समय बचा है, जो आपकी पार्टी के साथियों ने उदारता से छोड़ दिया है। लेकिन आपको पांच मिनट का समय दूंगा।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर (दुर्गापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, श्रीमान् जी, अगर मुझे अपना भाषण पांच मिनट में ही समाप्त करना है तो मुझे तार की भाषा में बोलना पड़ेगा।

प्रारम्भ में ही, मैं यह कहना चाहता हूं कि यात्री किरायों में वृद्धि और माल भाड़े पर 15 प्रतिशत अधिभार लगाये जाने का मैं विरोध करता हूं। यात्री किरायों में वृद्धि का दूसरे दर्जे में यात्रा करने वाले निर्धन यात्रियों और सीजन टिकटधारकों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। दूसरे दर्जे के यात्रियों की संख्या भारतीय रेलवे के यात्रियों की संख्या का 90%है। मैं पण्डित जी से कहता हूं कि वे दूसरे दर्जे के किराये में वृद्धि और भाडे में वृद्धि के प्रस्ताव को वापस ले लें।

मैं मन्त्री महोदय से यह भी अनुरोध करूंगा कि रेल कर्मचारियों के वेतन और मजूरी का निर्धारण इस्पात और कोयला जैसे सरकारी क्षेत्र के समान स्तर पर करे। मैं इस प्रश्न पर व्यापक चर्चा नहीं करना चाहता क्योंकि मुझसे पहले के वक्ताओं ने इस बारे में व्यापक रूप से चर्चा की है।

नैमित्तिक श्रमिकों की नियुक्ति नियमित कर्मचारियों के रूप में की जानी चाहिए और ठेका प्रणाली को समाप्त किया जाना चाहिए। यद्यपि मन्त्री महोदय ने यह कहा है कि पूर्वोत्तर रेलवे में 6 नई रेल लाइनें बिछाई जाएंगी, परन्तु यह पर्याप्त नहीं है। वस्तुत: पूर्वोत्तर क्षेत्र की वर्तमान स्थिति का कारण उस क्षेत्र का सामाजिक-आर्थिक पिछड़ापन है। समस्त पूर्वोत्तर क्षेत्र में व्यापक रूप से रेल लाइनों का निर्माण किए बिना आवश्यक मूलाधार ढांचे का निर्माण नहीं किया जा सकता। इस लिए यह कार्य युद्ध स्तर पर किया जाना चाहिए।

अब मैं त्रिपुरा राज्य का उल्लेख करना चाहूंगा। माननीय मन्त्री महोदय ने यह कहा है कि धर्मनगर से कुमारघाट तक 30 कि० मी० की दूरी में रेलवे लाइन का निर्माण किया जाना है। आप त्रिपुरा की समस्या जानते हैं। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि उक्त रेलवे लाइन को साबरूम तक 230 कि० मी० की लम्बाई तक बढ़ाया जाए। यदि ऐसा किया जाता है तो समस्त त्रिपुरा राज्य को रेल सुविधा प्राप्त हो जाएगी।

अब मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं का उल्लेख करना चाहूंगा। आप जानते हैं कि रानीगंज-आसनसोल-दुर्गापुर भारत की धुरी है और मैं हनुमतैया से लेकर पण्डित जी तक सभी रेल मन्त्रियों से अनुरोध करता रहा हूं कि वर्तमान आसनसोल को उपनगरीय खण्ड घोषित किया जाना चाहिए और उस खण्ड में ई० एम० यू० सेवा लागू करनी चाहिए।

बांकुरा जिले में रानीगंज के सामने, मेजिया थाना में कोयले के विशाल भण्डार हैं। सरकार वहां कोयला खानों की शुरूआत करने जा रही है। इसलिए मैं रेल मन्त्री से अनुरोध करूंगा की वह रानीगंज के मेजिया थाना होते हुए बांकुरा तक एक रेलवे लाइन का निर्माण करें, और दामोदर नदी के ऊपर रेल-एवं-सड़क पुल का भी निर्माण करें जिससे रानीगंज से माजिया होते हुए हल्दिया को कोयले की ढुलाई की जा सके।

बांकुरा और पुर्णिया जिले बहुत पिछड़े जिले और प्रायः सूखा ग्रस्त क्षेत्र हैं। रेलवे लाइन का निर्माण करने से सहज रूप से मूलाधार ढांचे का निर्माण होगा। मध्यम स्तर के उद्योगों और लघु उद्योगों की स्थापना होगी और रोजगार के अवसरों में वृद्धि होगी।

बर्दवान-कटवा और कटवा-अहमदौर छोटी लाइनें हैं। इन्हें बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जाना चाहिए रैना से बांकुरा तक बांकुरा दामोदर रेलवे है। यह पिछड़े क्षेत्र से होकर गुजरती है और यह बहुत खराब हालत में है। मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह इसे बड़ी लाइन में बदलें। जब तक इसे बड़ी लाइन में नहीं बदल दिया जाता, तब तक इसका उचित रखाव किया जाना चाहिए और कम से कम, तीन जोड़ी गाड़ियां चलाई जानी चाहिएं, जिन्हें नियमित रूप से चलाया जाए।

मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह हावड़ा से आसनसोल के बीच एक जोड़ी द्रुत गति से चलने वाली हावड़ा-आसनसोल एक्सप्रेस गाड़ी चलायें। यह हावड़ा से सुबह चलनी चाहिए और कार्यालय के समय आसनसोल पहुंचनी चाहिए और वापसी में अर्थात् आसनसोल से हावड़ा के बीच, यह आसनसोल से कार्यालय के समय चलनी चाहिए।

खाना-सैंथिया लूप लाइन, जो इस समय इकहरी लाइन है, दूहरी रेल लाइन में बदली जानी चाहिए। आसनसोल की ओर से, खाना से होते हुए एक उपमार्ग है। मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि खाना लिन्क पर रेलवे स्टेशन का निर्माण किया जाए।

बण्डेल-कटवा पूर्व रेलवे में एक बहुत महत्वपूर्ण खण्ड है। इसे उपनगरीय खण्ड घोषित किया जाना चाहिए। यहां इकहरी लाइन है। इसे दुहरी लाइन में बदला जाना चाहिए। शीघ्र विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। मैं समझता था कि बन्देल से कटवा तक इस लाइन का विद्युती-

[श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर]

करण किया जाएगा। परन्तु रेलवे बजट में इस आशय की कोई घोषणा नहीं है। हमें रेल मन्त्री के भाषण में ऐसी कोई बात नहीं मिलती। इसे जल्दी किया जाना चाहिए।

एक अन्य महत्वपूर्ण उपनगरीय रेलवे लाइन शाराफूली-तारकेश्वर रेलवे लाइन है। यह इकहरी लाइन है। इसे दुहरी लाइन में बदला जाना चाहिए।

कलकत्ता मेट्रो रेल के कार्य में द्रुत गति लाने के लिए और वर्ष 180-81 के लिए 30 करोड़ रु० की धनराशी स्वीकृत करने के लिए पश्चिम बंगाल के मुख्य मन्त्री ने प्रधानमन्त्री को एक पत्र लिखा था। मेट्रो रेल का कार्य जिन परियोजना इंजीनियरों को सौंपा गया है, उनकी भी यह राय है कि कार्य में द्रुत गति लाने के लिए वर्ष 1980-81 के लिए कम से कम 30 करोड़ रु० की धनराशी मंजूर की जानी चाहिए। मुझे बहुत अधिक प्रसन्नता नहीं है, परन्तु फिर भी मुझे हर्ष है कि उन्होंने इस प्रयोजन के लिए धनराशी 19 करोड़ रु० से बढ़ाकर 23 03 करोड़ रु० का दी है। कलकत्ता समस्याओं का शहर है। रोजाना वहां एक करोड़ से अधिक लोग आते हैं और वहां से बाहर जाते है। इसलिए, कलकत्ता में परिवहन की समस्या है। हमारे परिवहन मन्त्री ने रेल मन्त्री को पत्र लिखा था कि वहां परिक्रमा रेल का निर्माण किया जाना चाहिए।

अतः हमारे पश्चिम बंगाल के परिवहन मन्त्री ने लिखा है कि कलकत्ता की यातायात समस्या को हल करने के लिए एक परिक्रमा रेल चलाई जाए। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इस समस्या को हल करने के लिए आप कलकत्ता परिक्रमा रेल की स्वीकृति दें।

मैं अन्त में यह कहना चाहता हूं कि पुर्नलिया—अद्रा—खडगपुर लाइनें उपेक्षित लाइनें हैं। एक तेज गाड़ी खड़कपुर होकर पुर्नलिया से हावड़ा तक यथाशीघ्र चलाई जानी चाहिए।

एक अन्य बात यह है कि सियालदाह से कांकुरगाछी तक दोहरी लाईन है। मालगाड़ियां चल रही हैं यदि आप तो कलकत्ता के दक्षिण तक भी एक यात्री गाड़ी चला दे तो हजारों यात्री सियालदाह स्टेशन से होकर जा सकेंगे। अतः मैं आपसे एक यात्री गाड़ी चलाने का अनुरोध करूंगा।

मैं आपका ज्यादा समय लेना नहीं चाहता। मुझे प्रसन्नता है कि पण्डित जी यहां मौजूद हैं। मैंने सुधार करने के लिए कुछ सुझाव दिये हैं तथा मुझे आशा है कि इन पर विचार किया जाएगा। मैं इनका उत्तर नहीं चाहता, किन्तु कृपया हमारे लिए कुछ कीजिएगा।

श्री चिन्तामणि पाणीग्रही (भुवनेश्वर) : महोदय, छः माह की अत्यन्त अल्पावधि के दौरान, माननीय रेल मन्त्री पण्डित जी के कुशल मार्गदर्शन में रेलवे ने काफी उल्लेखनीय प्रगति की है। दो सौ से ज्यादा गाड़ियों को, जिन्हें रद्द कर दिया गया था...।

श्री कमलापति त्रिपाठी : पांच सौ गाड़ियों को।

श्री चिन्तामणि पाणीग्रही : लगभग 500 गाड़ियों को, जिन्हें कोयले की कमी के कारण पिछली सरकार के शासन काल में रद्द कर दिया गया था, इस सरकार के सत्ता में आते ही पुनः चालू कर दिया गया है।

इसी प्रकार, सार्वजनिक वितरण प्रणाली, जो पिछली सरकार के शासन काल के दौरान

पूरी तरह से बिगड़ गई थी, को सुदृढ़ किया गया, तथा रेलवे ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सुदृढ़ करने की दिशा में, बड़ा योगदान किया जिससे आवश्यक वस्तुओं को विभिन्न स्थानों को ले जाया जा सके—देश में अधिकांश सूखापीड़ित क्षेत्रों में दिसम्बर, 1979 तक दैनिक औसत ढुलाई, जो बड़ी लाइन पर लगभग 23000 वैगन तथा मीटर लाइन पर 5300 वैगन पर रुक गई थी, जनवरी 1980 तक बढ़कर बड़ी लाइन पर 24,075 वैगन तथा मीटर गेज पर 5700 वेगन तक जा पहुंची है।

इसी तरह, 1979-80 के पहले 9 महीनों में औसत मासिक माल लदान केवल 15.6 मिलियन टन था तथा जनवरी, 1980 में यह बढ़कर 17 मिलियन टन हो गया। यात्रियों की सुविधाओं में वृद्धि करने के लिए ज्यादा राशि का उपबन्ध किया गया है तथा अनेक नई गाड़ियां चलाई गई हैं। सुपर फास्ट गाड़ी तो बहुत लोकप्रिय हुई हैं।

माननीय मन्त्री महोदय के विचारार्थ मैं कुछ सुझाव प्रस्तुत करना चाहूंगा। मैं पिछले कई वर्षों से रेलवे बोर्ड तथा रेल मन्त्रालय को सुझाव देता रहा हूं कि रेलवे जोन, जिनका गठन अनेकानेक वर्ष पहले किया गया था, का प्रबन्ध कठिन होता जा रहा है। रेलवे अभिसमय समिति ने इस समस्या पर गहराई से विचार किया है तथा सुझाव दिया है कि अब वह समय आ गया है जब नये जोनों का गठन करना पड़ेगा। मैं यह सुझाव देना चाहूंगा, कि समस्त दक्षिण-पूर्व क्षेत्र के लिए मन्त्री महोदय एक पृथक तटवर्ती रेलवे जोन बना सकते हैं जिसके अन्तर्गत आन्ध्र तथा उड़ीसा का तटवर्ती क्षेत्र भी आ जाएगा। क्योंकि दक्षिण-पूर्वी रेलवे सभी नौ जोनों में से वास्तव में सबसे ज्यादा लाभकारी है, मुझे आशा है कि सरकार इस पर तत्काल विचार करेगी।

मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि मन्त्री महोदय ने अपने बजट भाषण में कहा है कि वे दैतोनी से बांसपानी तक रेल सम्पर्क स्थापित करने के बारे में विचार कर रहे हैं। किन्तु मैं माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध करना चाहूंगा कि योजना आयोग ने जखपुरा से बांसपानी तक की कुल किलोमीटर दूरी को स्वीकृति दे दी थी। जब इस सम्पूर्ण सम्पर्क को योजना आयोग से स्वीकृति मिल गई है, तो क्या यह अपेक्षित होगा कि इसे चरणबद्ध करके पहले 36 कि० मी० लाईन बिछायी जाए, तत्पश्चात अगली कि० मी० दूरी के लिए योजना आयोग की प्रतीक्षा की जाए? यहीं पर योजना आयोग गलती पर है क्योंकि हर बार जब आप रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को जिसकी स्वीकृति प्राप्त हो गई है, स्थगित करते हैं तो वित्तीय प्रतिबन्ध लगते हैं, व्यय बढ़ जाता है, एक रेलवे लाईन जिसका निर्माण आज 54 करोड़ रु० में हो सकता है, आगामी 5 वर्षों में इस पर 100 करोड़ रु० लागत आएगी। इस प्रकार योजना आयोग एक बाधा के रूप में सामने आता है।

तलचेर से सम्बलपुर तक, प्रारम्भिक यातायात एवं इंजीनियरिंग सर्वेक्षण पूरा हो चुका है। माननीय मन्त्री को इस बारे में रिपोर्ट अवश्य मिल गई होगी। हम उनसे यह जानना चाहेंगे कि क्या इसका कार्यान्वयन 1880-81 में होगा अथवा 1981-82 में होगा।

मैंने यह भी सुझाव दिया है कि फुलवनी होकर कुर्दा रोड से बालनगीर तक रेलवे लाइन मामले को कम से कम सर्वेक्षण में अवश्य शामिल किया जाना चाहिए। मैं यह नहीं कहता कि निर्माण कार्य तत्काल शुरू होना चाहिए, किन्तु कम से कम इसे सर्वेक्षण में अवश्य शामिल किया

[श्री चिन्तामणी पाणीग्रही]

जाना चाहिए क्योंकि इससे तीन अथवा चार अन्य जिले जुड़ते हैं, जिनका तटवर्ती जिलों के साथ कोई रेल सम्पर्क नहीं है।

मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि माननीय मन्त्री महोदय ने नीलांचल एक्सप्रैस चलाई है, किन्तु यह नियमित रूप से साढ़े तीन घण्टे विलम्ब से चल रही है। इसकी जांच की जानी चाहिए। यह एक लम्बी दूरी की तेज गाड़ी है। इसके साथ एक भोजन भण्डार यान अवश्य होना चाहिए। इसमें दो डिब्बे, एक वातानुकूलित शयनयान तथा एक द्वितीय श्रेणी का शयनयान और जुड़ना चाहिए। यह एक बहुत ही लोकप्रिय गाड़ी है तथा बहुत लोग इसका उपयोग करते हैं।

मैं माननीय मन्त्री महोदय की जानकारी में यह बात भी लाना चाहता हूं कि उडीसा के पश्चिमी भागों में, सम्बलपुर से रायगादा तक, पर्याप्त संख्या में यात्री गाड़ियां नहीं है। इसी प्रकार, बरहामपुर से भद्रक तटवर्ती जोन में यात्री गाड़ियों की संख्या पर्याप्त नहीं है। यह स्वाभाविक है कि गाड़ी की जंजीर खींची जाती है क्योंकि दैनिक यात्री राजधानी भुवनेश्वर जाना चाहते हैं। इस समस्या की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

यदि आप वित्त आयोग के प्रतिवेदन को पढ़ें और देखें कि विभिन्न राज्यों में कितने कि० मी० रेल मार्ग है तो आप पायेंगे कि गुजरात में यह मार्ग 5670 कि० मी० है; उडीसा में यह मार्ग 1,948 कि० मी० है, महाराष्ट्र में यह 5,231 कि० मी० है; मध्य प्रदेश में यह 5,716 कि० मी० है। मैं यह नहीं कहता कि इन राज्यों में रेल मार्ग पर्याप्त हैं। मेरा सुझाव यह है कि आप इसका निर्णय सिद्धान्त के आधार पर करें; जब कभी आप कोई नई रेल लाइन बिछायें, तो क्षेत्रीय असन्तुलन को ध्यान में रखा जाना चाहिए। आज उत्तर-पूर्वी क्षेत्र लपटों में है, क्योंकि वहां से कोई संचार व्यवस्था नहीं है; वहां कोई रेल सम्पर्क नहीं है। अतः राष्ट्रीय अखण्डता को ध्यान में रखते हुए इस प्रश्न पर विचार करना चाहिए।

मैं यह भी सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे की वित्तीय समस्या पर विचार करना चाहिए; गहन अध्ययन प्रारम्भ होना चाहिए क्योंकि देश में यह अकेला सरकारी क्षेत्र का सबसे बड़ा उपक्रम है—जिसमें आज 7,000 करोड़ रु० से भी ज्यादा राशि का निवेश है। आप देखेंगे कि योजना-दर-योजना निवेश में वृद्धि हुई है। किन्तु लक्षित प्रारम्भिक यातायात, बिछ गए निवेश, वास्तविक संचालित यातायात तथा इसमें अन्तर्ग्रस्त संचालन सम्बन्धी लागत में तर्कसंगतता नहीं हैं। मेरा यह सुझाव है कि जहां तक रेलवे की वित्तीय समस्या का सम्बन्ध है, इसके बारे में और ज्यादा गहन अध्ययन होने चाहियें। रेलवे में अधिक पूंजीकरण हो रहा है और अधिक पूंजीकरण के कारण सामान्य राजस्व को अधिक से अधिक ब्याज अथवा लाभांश का भुगतान करना पड़ता है, इस पर बहुत अधिक भार है, इस बात की ओर ध्यान देना चाहिए।

श्री जैनुल बशर (गाजीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, पहले मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि जब से उन्होंने रेल मंत्रालय का काम अपने हाथ में लिया तब से अब तक, पिछली सरकार के जमाने में रेलवे में जो गड़बड़ी हुई थी, आधे से ज्यादा रेलगाड़ियां बन्द पड़ी थीं, जरूरी सामान जैसे कोयला इत्यादि पहुंचाया नहीं जा रहा था, उसको उन्होंने ठीक किया, सारी

बन्द रेलगाड़ियां चलाई, उसके अलावा नई रेलगाड़ियां भी चलाई और इसमें वे बराबर सुधार करते जा रहे हैं। इस बात के लिए वे धन्यवाद और बधाई के पात्र हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश के एक बहुत ही पिछड़े इलाके से आता हूं जहां से हमारे पंडित जी भी आते हैं। मैं आपका ध्यान सन् 1964 में जो पटेल आयोग बना था उसकी एक रिपोर्ट की तरफ दिलाना चाहता हूं। पूर्वी उत्तर प्रदेश के कुछ जिलों के पिछड़ेपन को देखने के लिए और उनके विकास के सुझाव देने के लिए पटेल कमीशन बनाया गया था। आयोग ने पूर्वी उत्तर प्रदेश के पिछड़ेपन का मुख्य कारण यह बताया था कि वहां पर रेल लाइनों की कमी है और जो वहां पर रेल लाइनें हैं भी वह छोटी लाइनें हैं जिससे कि वहां का औद्योगिक विकास नहीं हो पाता। खेती का सामान, खेती की पैदावार, सब्जी, दूध वगैरह दूसरी जगहों पर नहीं भेजा जा सकता। यही मुख्य कारण है पूर्वी उत्तर प्रदेश के पिछड़ेपन का। इसलिए जो वहां पर छोटी लाइनें हैं उनको बड़ी लाइन बदलना चाहिए। पंडितजी का ध्यान इस तरफ गया है। मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं कि अभी उन्होंने औढ़ियार से, बनारस से भटनी तक की लाइन को पक्की लाइन कराने का काम शुरू कर दिया है तथा इलाहाबाद से बनारस और औढ़ियार से छपरा होते हुए कटिहार तक की रेलवे लाइन को बड़ी लाईन में बदलने का काम उनके विचार में हैं। मैं उनसे अनुरोध करना चाहूंगा कि इस काम को वे शीघ्र कर दें। लेकिन सबसे जरूरी चीज यह है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में नई रेल लाइनें बनाई जायें। इसके लिए मैंने मंत्रीजी को एक सुझाव दिया था, जो बहुत ही आवश्यक सुझाव था, जिससे पूर्वी उत्तर प्रदेश के विकास की कड़ी जुड़ी है कि दिलदार नगर, पूर्वी रेलवे के मुगलसराय भटनी सेक्शन के दिलदार नगर स्टेशन से एक नई बड़ी लाइन बिछाई जाए जो गाजीपुर, मऊनाथ भंजन और दोहरीघाट होते हुए गोरखपुर तक मिलाई जाए। इससे गोरखपुर से कलकत्ता और फिर सीधे बनारस होते हुए दिल्ली का सम्पर्क स्थापित हो जायेगा। यह लाइन विकास में बड़ी मददगार साबित होगी। मुझे पंडितजी का एक पत्र मिला है जिसमें उन्होंने इसकी आवश्यकता को तो माना है, तस्लीम किया है लेकिन उसमें कहा है कि फंड की कमी की वजह से यह काम नहीं किया जा सकता है।

पूर्वी उत्तर प्रदेश में आबादी बहुत है, उसका घनत्व बहुत है। जितनी आबादी है उसके मुकाबले में अगर आप देखें कि पर-कैपिटा कितने किलोमीटर रेल लाइन है तो इसमें उत्तर प्रदेश और बिहार बहुत पीछे होंगे और उसमें पूर्वी उत्तर प्रदेश तो और भी पीछे होगा। पंडितजी जब उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री थे तब उन्होंने पूर्वी उत्तर प्रदेश के विकास की आधारशिला रखी थी। आज पूर्वी उत्तर प्रदेश उनका बड़ा ऋणी है। वहां पर जो भी विकास के काम हुए हैं उनकी आधारशिला पंडितजी ने ही रखी थी जो कि मौजूदा रेल मन्त्री हैं। लेकिन वहां के विकास की सारी योजनायें बेकार साबित होंगी अगर पूर्वी उत्तर प्रदेश में नई रेल लाइनें नहीं बिछाई जायेंगी और जो छोटी लाइनें हैं उनको बड़ा नहीं किया जायेगा।

मैं आपके माध्यम से मंत्रीजी का ध्यान पूर्वी उतर प्रदेश के दक्षिणांचल की तरफ भी ले जाना चाहता हूं। मिर्जापुर में बहुत खनिज-पदार्थ हैं और अभी सिंगरौली के पास, उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की सरहद पर कोयले का बहुत बड़ा भण्डार पाया गया है। जहां थर्मल-पावर स्टेशन बनाया जा रहा है, जहां एल्युमिनियम का बड़ा भारी कारखाना है, सीमेंट के बहुत सारे कारखाने लगाए जा रहे हैं और मुझे उम्मीद है कि वह क्षेत्र विकास के मामले में कानपुर की तरह विकसित हो सकता

[श्री जैनुल बशर]

है, यदि उस क्षेत्र की ओर ध्यान दिया जाए। वहां पर रेल लाइनों का बिल्कुल अभाव है, कि रेल लाइनें नहीं हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से पंडित जी का ध्यान उस तरफ ले जाना चाहता हूं कि शक्तिनगर कोटा से रेल लाइनें बनारस तक के लिए बढ़ाई जायें ताकि कलकत्ता से, दिल्ली से शक्ति नगर और मिर्जापुर का सम्पर्क स्थापित किया जा सके।

उपाध्यक्ष जी, थोड़े और सुझाव मैं आपके माध्यम से रखना चाहता हूं। एक तो यह है कि जो नार्थ इस्टर्न रेलवे की छोटी लाइनें हैं, उनमें गाड़ियां बहुत लेट चलती हैं। 4-4, 5-5 और 6-6 घण्टे तक गाड़ियां लेट चलती हैं। खास तौर पर इलाहाबाद से कटिहार और कटिहार से इलाहाबाद आने जाने वाली गाड़ियां 4-4, 5-5 और 6-6 घण्टे लेट चलती हैं। जब रेल गाड़ी में सफर करता हूं, तो लोग आश्चर्य प्रकट करते हैं कि पंडित जी रेल मंत्री हैं और गाड़ियां लेट चल रही हैं, यह बात समझ में नहीं आती हैं।

इसके अलावा, उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मन्त्री जी से कहना चाहता हूं कि, इस सदन में भी यह बात उठाई गई है, एक ऐसी रेल गाड़ी चलाई जाए जो पटना से शाम को चले, चार-पांच बजे तक और सुबह दिल्ली आ जाए और दिल्ली से शाम को चले, तो सुबह पटना चहुंच जाए। इससे न केवल पटना के लोगों को ही लाभ होगा, बल्कि आम लोगों को भी लाभ होगा, और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों को भी लाभ होगा। गाड़ी बनारस होते हुए लखनऊ होते हुए चलाई जाए, इससे बनारस और लखनऊ स्टेशन पर दिल्ली आने वालों की जो भीड़ होती है, उस अपेक्षाकृत कमी की जा सकती है।

उपाध्यक्ष जी, मेरा एक और सुझाव है। गाजीपुर जिले से कलकत्ता, पटना की तरफ जाने वाली जो गाड़ियां है, वे कुछ स्टेशनों से गुजरती हैं। गाजीपुर स्टेशन एक बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है, क्योंकि जिले का जिला कलकत्ता और दिल्ली आने के लिए उन स्टेशनों पर आता जाता है। मेरा सुझाव है कि जपानिया स्टेशन पर हावड़ा दिल्ली एक्सप्रेस और बम्बई जाने के लिए बम्बई जनता रोकी जाए और भदौरा स्टेशन पर जनता रेलगाड़ी और बनारस एक्सप्रेस रेल गाड़ी रोकी जाए। इसी के साथ-साथ मैं एक सुझाव और देकर अपनी बात समाप्त करूंगा।

माननीय मंत्री जी पूरी तरह से अवगत हैं कि बलिया से बनारस तक कितना ट्रैफिक है, कितने यात्री रोजाना सफर करते हैं। बलिया, गाजीपुर, आजमगढ़ जिलों का बनारस मुख्यालय है, जोकि एक बड़ा शहर है। वहां से बराबर लोग आते जाते हैं। जो रेलगाड़ियां बनारस और बलिया के बीच में चलती हैं, वे नाकाफी हैं। एक डीजल रेलगाड़ी चलती है, जिसमें सिर्फ चार-पांच डिब्बे लगे हुए हैं। इस रेलगाड़ी के डिब्बों की तादाद बढ़ाने हेतु हम बराबर मांग करते रहे हैं, लेकिन डिब्बे अभी तक नहीं बढ़ाए गए हैं। मेरा अनुरोध है कि उसमें डिब्बे बढ़ाए जाने चाहिए। एक ऐसी रेल गाड़ी तेज चलाई जाए, चाहे डीजल की चलाई जाए, जो सुबह बलिया से चले और नौ बजे तक बनारस पहुंच जाए और शाम को पांच बजे बनारस से चले और सात या आठ या नौ बजें तक बलिया पहुँच जाय।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मन्त्री को बधाई देता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए थोड़ा समय दिया।

*श्री एन सेलवाराजू (तिरुचिरापल्ली) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सर्व प्रथम मैं आपको वर्ष 1980-81 के रेलवे बजट पर इस सभा के समक्ष अपने सुझाव प्रस्तुत करने का अवसर देने के लिए अपना आभार प्रकट करना चाहूंगा।

माननीय रेल मंत्री ने कहा है कि मदुरै होकर तूतीकोरिन तथा डिंडीगुल के मध्य मीटर गेज रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजनातथा डिंडीगुल और करूर के बीच बड़ी लाइन बिछाने की एक नयी परियोजना रेल मंत्रालय के विचाराधीन हैं। यही पर्याप्त नहीं है कि ये योजनाएं रेल मंत्रालय के विचाराधीन हैं। इन योजनाओं को शीघ्रता से कार्यान्वित करने कि शीघ्र आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए मै मांग करता हूँ कि इन योजनाओं को इसी वर्ष आरम्भ किया जाना चाहिये। मैं अपनी मांग पर यह निर्विवाद तथ्य देकर कि सारे देश में तूतीकोरन में नमक का अधिकतम उत्पादन किया जा रहा है। इस नमक को देश के विभिन्न भागों में भेजा जा रहा है। बड़ी लाइन के न होने के कारण नमक की सप्लाई पर प्रभाव पड़ता है।

तूतीकोरिन मे नमक का अधिक्य है और देश के उत्तर तथा उत्तर-पूर्वी भागों में नमक की भारी कमी है। हमारे देश के उत्तरी भागों से तिरुचिरापल्ली तक बडी लइन है और इसके बाद केवल मीटर लाइन है जिसके परिणामस्वरूप नमक के लाने ले जाने में असाधारण विलम्ब होता है तूतीकोरिन बंदरगाह को अब एक मुख्य बंदरगाह घोषित कर दिया गया है। बडी लाइन के बिना तूतीकोरिन की मुख्य बंदरगाह कभी भी अपनी पूरी क्षमता प्राप्त नहीं कर पायेगा। इसलिये मै माँग करता हूँ कि इन कार्यो को इसी वर्ष में कार्यान्वित किया जाना चाहिये। मैं इस अवसर पर यह भी सुझाव देना चाहूंगा कि इस लाइन को नामाक्कल होकर सलेम तक बढाया जाना चाहिये।

मुझे पता लगा है कि नागर कोइल-तिरुनलवेली बड़ी लाइन के लिए इस बजट में 93 लाख रुपये का आवंटन किया गया है। यदि यह योजना इसी वर्ष पूरी हो जाती हैं तो लगभग 1.50 करोड रुपये की और आवश्यकता होगी। मेरी मांग है कि इसके लिए लगभग 1.50 करोड़ रुपये का और आवंटन किया जाना चाहिये जिससे इस महत्वपूर्ण रेल सम्पर्कों को इसी वर्ष के अन्त तक पूरा किया जा सके।

तिरुचिरापल्ली में भारत हैवी इलैक्ट्रीकल्स फैक्टरी है जिसमें भारी बायलर्स बनाये जाते हैं जिनकी विदेशों में भी बहुत मांग है। सलेम में इस्पात सयंम का निर्माण तेजी से हो रहा है। दुर्भाग्यवश इन दो शहरों के बीच कोई रेल सम्पर्क नहीं है। मेरा अनुरोध है कि मन्नाचदलुर थुराइचुर तथा अत्तूर होकर तिरुचिरापल्ली तथा सलेम के मध्य यथाशीघ्र रेल की पटरियां बिछाई जानी चाहिये हाल ही में एरियालुर में एक सीमेन्ट फैक्टरी स्थापित की गयी है। इस सीमेन्ट फैक्टरी के लिये आवश्यक कच्चे माल तथा सीमेन्ट के तैयार उत्पादों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाना-ले जाना पडता है। एरियालुर, जेयंकंदन, पेरम्बलूर, थुराइचूर तथा अत्तूर की जनता को अपने माल तथा कृषि उत्पादों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए सडक यातायात पर निर्भर रहना पड़ता है। यहां इस बात पर भी ध्यान दिया जाना चाहिये कि छोटे बंदरगाह नागापट्टीलम का अच्छी तरह इस्तेमाल किया जाये। जिन स्थानों का मैंने उल्लेख किया हैं उन

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

[श्री एन० सेलवाराजू]

क्षेत्रों के लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये मेरा सुझाव है कि वहां मयावरम, जेयनकांडन,में एरियालूर,पेरम्बलूर तथा अत्तूर होकर नागाप्पाट्टीनम तथा सलेम के मध्य रेल लाइन बिछाई जानी चाहिये ।

मैं इस अवसर पर विशेषज्ञ समिति के प्रतिवेदन का उल्लेख करूंगा । जिसमें दारापुरम होकर तिरुप्पूर से पलानी के मध्य रेल लाइन बिछाने का सुझाव दिया गया है । इससे इस क्षेत्र के सूखा ग्रस्त भागों के लोगों की कठिनाइयां दूर करने में मदद मिलेगी तथा इससे इन क्षेत्रो में लधु तथा कुटीर उद्योग आरम्भ करने का भी अवसर मिलेगा । इस निर्वाचिन क्षेत्र से लोक सभा के लिये निर्वाचित माननीय सदस्य भी इस रेल लाइन की आवश्यकता पर बार-बार बल देते रहे हैं । लेकिन अभी तक इस योजना के लिये कोई धन राशि का आवंटन नहीं किया गया है । मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से इस रेल सम्पर्क के लिये धन राशि देने का अनुरोध करता हूं । जिससे इस क्षेत्र मे गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाली जनता की अनेको परेशानियों को काम करने में सहायता मिल सके ।

इस समय मद्रास तथा तिरुचिरापल्ली के मध्य दो रेल लाइने हैं । एक मार्ग विल्लूपुरम कुड्डालौर, चिदम्बारम,मयावरम,कुम्बाकोनंम तथा तंजावुर होकर है । दूसरा मार्ग विल्लूपुरम, व्रिछाचालम,एरियालुर,कल्लागुडी,लालगुडी तथा थिरुवारगम होकर है । ये दोनोही मीटर लाइनें है । मदुरंताकम, विल्लूपुरम,पोन्नादम,कतूर तथा पैट्टावाईथालाय में चीनी के कारखाने हैं। नेवेली मे लिग्नाइट की खाने हैं । बदलुर और विरधाचालम मे सेरामिग्र के कारखाने है । एरियालुर और कल्लाकुड़ी में सीमेन्ट के कारखाने हैं । तिरुचिरापल्ली में हमारा भारत हैवी इलैक्ट्रीकल्स संयंत्र तथा बंदूक की फैक्टरी तथा पोन्नाडम रेलवे कार्यशाला है । इन एकको में उत्पादित माल के परिवहन की अनिवार्य आवश्यकता के कारण मेरा सुझाव है कि मद्रास से चिरुचिरापल्ली के बीच एक रेल मार्ग पर दोहरी लाइन बिछाई जानी चाहिए तथा दूसरी मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाना चाहिए ।

तमिलनाडु के लोगों की यह एक लम्बे समय से चली आ रही मांग है कि डिंदीगुल और गुडालुर के मध्य रेल सम्पर्क होना चाहिए। इलायची, चाय, कहवा, कालीमिर्च आदि विदेशी मुद्रा अर्जित करने वाले कृषि उत्पादों को इस क्षेत्र से मद्रास बंदरगाह के लिये भेजना पड़ता है। अतः डिंदीगुल और गुड़ालुर के मध्य अवश्य रेल लाइन बिछाई जानी चाहिये ।

केरल और कर्नाटक में कोयले की कमी के कारण जिन रेल गाड़ियों को रद्द कर दिया गया था उन सबको इन दो राज्यों में पुनः चालू कर दिया गया है। लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है, कि तामिलनाडु में जिन रेलगाडियों को इसी के कारण रद्द किया गया था उन्हें अब तक-पुनः चालू नही किया गया है । मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि जैसे केरल और कर्नाटक में रद्द की गई रेल गाड़ियों को पुनः चालू किया गया है उसी प्रकार तामिलनाडु में भी रद्द की गई रेल गाडियों को पुनः चालू करने के लिये तत्काल कदम उठाये जाने चाहिये।

कोयम्बत्तूर और चिरुचिरापल्ली के औद्योगिक नगरोमें बड़े-बड़े औद्योगिक कारखाने होने

पर भी अभी तक वहां कोई सीधी गाड़ी नहीं चलाई गई है हालांकि वहां रेल की पटरी बिछी हुई है। इरोड रेलवे स्टेशन पर कुछ रेल गाड़ियों में कुछ डिब्बे जोड दिये जाते हैं। मेरा सुझाव है कि कोयम्बतूर और तिरुचिरापल्ली के मध्य एक सीधी रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। पलानी होकर कोयम्बतूर और तूतीकोरिन के मध्य भी एक सीधी रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिये तिरुचिरापल्ली के पास पोंमालाई में एक बहुत पुरानी रेलवे कार्यशाला है। पिछले 50 वर्षों से इस कार्यशाला का न तो विस्तार किया गया है और न ही इसका नवीकरण ही किया गया है। इस क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये पोंमालाई की कार्यशाला के विस्तार के हेतु कार्रवाई की जानी चाहिये। ऐसी अफवाह है कि पोडानूर की कार्यशाला को ओलावाक्कड स्थानांतरित किया जा रहा है। यदि ऐसा किया जाता है तो कर्मचारियों को कठिनाई होगी। मेरा सुझाव है कि पोडानूर की कार्यशाला को आलावाक्कड स्थानान्तरित नहीं किया जाना चाहिये।

जहां तक तामिलनाडु का सम्बंध है, पिछले तीन दशकों में न तो कोई नई रेल लाइन बिछाई गई है और न ही किसी लाइन का बड़ी लाइन मे बदलने का कार्य आरम्भ किया गया है। शायद तमिलनाडु की भूगौलिक स्थिति अर्थात देश के एक किनारे स्थित होने के कारण, तमिलनाडु की जरुरतों को पूरा नहीं किया जा रहा है।

तमिलनाडु के औधोगिक विकास में भी पर्याप्त परिवहन की सुविधा के आभाव में रुकावट आ गई है। मैं माननीय रेल मंत्री से तमिलनाडु की तात्कालिक आवश्यकताओं की ओर ध्यान देने का अनुरोध करता हूँ। मैं अपनी द्रमुक पार्टी तथा तमिलनाडु की जनता की ओर से माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे नई रेल लाइन बिछाने और मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के मामले में तमिलनाडु की तात्कालिक वास्तविक आवश्यता की उपेक्षा न करें।

पोडानूर में रेलवे कर्मचारियों को 30 मील या इससे भी ज्यादा दूरी से केवल रेलगाडी की सहायता से पीने का पानी प्राप्त होता है। फिर भी यह एक खेदजनक बात है कि उन्हे पेय-जल प्राप्त नहीं हो रहा है।

मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रेल कर्मचारियों को पेयजल की पर्याप्त सप्लाई प्राप्त हो। पोंमालाई कार्यशाला में एक अतिरिक्त तालाब है जिसे कावेरी नदी के पानी से भर दिया जाता है। इस पानी की मात्रा को बढाया जाना चाहिये। रेल कर्मचारियों की अवश्यकताओं को पूरा करने के बाद शेष पानी इस क्षेत्र में रहने वाले जन साधारण को सप्लाई किया जाना चाहिये। यदि आवश्यकता हो तो उस पर मामूली शुल्क भी लगाया जा सकता है। आजकल जन साधारण को पेयजल के लिये बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

जबकि कोच तथा वैगनों की मांग बढ रही है यह बात मेरी समझ में नहीं आती कि पेरम्बूर की इंटीग्रल कोच फैक्ट्री अपनी प्रतिष्ठापित क्षमता का केवल 50 प्रतिशत ही उपयोग करती है। इसी प्रकार तमिलनाडु में हमेशा अधिक डीजल इंजनों की मांग बनी रहती है। मेरा सुझाव है कि इंटीग्रल कोच फैक्टरी अपनी पूरी प्रतिष्ठापित क्षमता से उपयोग करे जिससे कि सवारी डिब्बों, माल डिब्बों तथा डीजल इंजनों की मांग को पूरा किया जा सके।

तिरुचिरापल्ली के पास थिरुवरम्बूर में भारत हैवी इलैक्ट्रीकल्स लिमिटेड फैक्ट्री है।

[श्री एन० सेलवाराजू]

कर्मचारियों की सुविधा के लिये तिरुचिरापल्ली और थिरुवेरम्बुर के मध्य सुबह और शाम एक स्थानीय रेलगाडी चलाई जानी चाहिए।

रेलवे मंत्री महोदय के पास रेलवे के खर्च को पूरा करने के लिये माल भाड़े में वृद्धि के अतिरिक्त कोई अन्य विकल्प नहीं है। लेकिन मेरा सुझाव है कि द्वितीय श्रेणी के किराये में वृद्धि किसी भी हालत में नहीं की जाये। यदि यह अपरिहार्य हो तो द्वितीय श्रेणी के किराये में वृद्धि की जाये। लेकिन यह अवश्य ही सुनिश्चित किया जाये कि यात्रियों को सभी प्राथमिक सुविधाएं मिल सके, क्योंकि उनको इस प्रकार बढा किराया देने के लिये मजबूर किया गया है। 5 वर्ष तक की आयु के बच्चों को निशुल्क यात्रा करने की अनुमति दी जाये। रेल मंत्रालय को यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि माल भाड़े में वृद्धि से खाद्यानों जैसी आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि न हो। रेलवे स्टेशनों पर दी जाने वाली खाने की वस्तुओं की किस्म में सुधार किया जाना चाहिये। जी.टी. एक्सप्रेस, तमिलनाडु एक्सप्रेस आदि रेलगाड़ियों में लम्बी यात्रा करने वाले यात्रियों को दी जाने वाली खाने की वस्तुएँ घटियां किस्म की होती हैं। इन लम्बी दूरी वाली रेलगाडियों में दी जाने वाली खाने की वस्तुओं की किस्म में सुधार करने के लिये कदम उठाये जाने चाहिये।

मैसूर के मंडलीय प्रबंधक ने दिनांक 9-6-1980 को बंगलौर और सलेम के मध्य चलने वाली एक यात्री गाड़ी को रद्द कर दिया है। इससे तामिलनाडु के धर्मपुरी जिले के व्यक्तियों के लिये बहुत सी समस्याएं पैदा हो गयी हैं। इस रेलगाडी को तत्काल पुन: चलाने के कदम उठाये जाने चाहिये।

स्वतंत्रता के तीन दशक बाद भी यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि हमारे देश के अनेक भागों में जहां कहीं भी गाँव की मुख्य सड़कें रेल की पटरी से होकर गुजरती है, वहां पर कहीं भी चौकीदार या बिना चौकीदार वाले फाटक नहीं हैं। जहां कहीं भी एक या दो चौकीदार वाले फाटक हैं या तो वे हमेशा चौबीसों घंटे बंद रहते हैं या हमेशा खुले रहते हैं जिसके परिणामस्वरूप अनेक बार घातक दुर्घटनाएं हो जाती हैं। मेरी मांग है कि रेल मंत्री महोदय इस ओर अपना व्यक्तिगत ध्यान दें तथा जहां कहीं बिना चौकीदारों वाले फाटकों की आवश्यकता हो वहां ऐसे फाटक तथा जहां कहीं यातायात ज्यादा हो वहां चौकीदारों वाले फाटकों की व्यवस्था कराये। उदाहरणस्वरूप मैं लालगुडी के पास वालावालूर और थंडनगारी गाँवों के निवासियों की पिछले बीस वर्षों से रेल पटरी से गांव की मुख्य सड़क के गुजरने के स्थान पर चौकीदार वाले फाटक की चली आ रही पुरानी मांग का उल्लेख करूंगा। वहाँ के निवासियों ने रेल पटरी को पार करने की अनुमति मांगी है लेकिन अब तक अनुमति नहीं दी गयी है। मेरा अनुरोध है कि उन्हें यह अनुमति दी जानी चाहिये तथा चौकीदार वाला एक फाटक भी स्थापित किया जाना चाहिये। रेल कर्मचारियों को दूसरे उद्योगो में काम करने वाले अपने प्रतिरूप कर्मचारियों के विपरीत 30 से 50 किलो भार की वस्तुएं लेकर 6 किलोमीटर चलना पडता है। यहां तक कि मिस्त्रियों को भी प्रतिदिन 10 से 3) किलोमीटर भार की वस्तुएं लेकर जाना पडता है। रेलवे में मिस्त्री तृतीय श्रेणी के कर्मचारी होते हैं। कार्य भार बढने के साथ ही साथ गंगमैनो की संख्या में भी वृद्धि नहीं की गयी है। उन्हें कुशल कर्मचारियों की श्रेणी में भी नहीं लाया गया है। उनकी नियुक्ति तदर्थ रूप से की

जाती है तथा उन्हें अनियमित श्रमिक माना जाता है। उनको चार महिने से ज्यादा समय तक लगातार काम नहीं करने दिया जाता है। इजीनियरिंग अनियत श्रमिकों के साथ भी इसी प्रकार का अन्याय किया जाता है। रेल मंत्री महोदय को इस मामले की ओर ध्यान देना चाहिये तथा इन कर्मचारियों के साथ न्याय किया जाना चाहिये।

पोंमालाई कार्यशाला के अस्पताल में योग्य डाक्टरों व नर्सों की कमी है। मेरी मांग है कि विशेषतौर से पोंमालाई रेलवे अस्पताल के प्रसव विंग में योग्य डाक्टरों तथा नर्सों की तत्काल नियुक्ति की जाये। दवाओं की पर्याप्त मात्रा में सप्लाई भी की जानी चाहिये।

पोंमालाई में कर्मचारी टूटे-फूटे मकानों में रह रहे हैं। उनको आधुनिक रिहायसी आवास दिये जाने चाहिये।

पुराने मकानों की मरम्मत की जाये। माननीय उपाध्यक्ष महोदय ने हाल ही में इस क्षेत्र का दौरा किया है तथा उनको बिना छतों वाले मकान दिये गये हैं। कुछ मकानों की मरम्मत शुरू की गई थी। उनकी मरम्मत अभी पूरी नहीं हुई है, बिना छतों के ही दीवारें खडी हैं। मेरी मांग है कि रेल मंत्रालय को पोंमालाई रेलवे फैक्ट्री के कार्मचारियों को आधुनिक आवास सुविधा दी जानी चाहिए। जिन मकानों की मरम्मत आरम्भ की गई है उनकी मरम्मत का कार्य शीघ्र पूरा किया जाए ताकि लोगों को और अधिक कठिनाइयों का सामना न करना पड़े। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत (चितौड़गढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने1980-81 का जो बजट पेश किया है उस के लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं और इस बजट का मैं स्वागत करती हूं।

मान्यवर, किसी भी राष्ट्र के लिए रेल परिवहन उसकी धुरी कहा जाता है। जिस प्रकार से शरीर में धमनियां और रक्तशिराएं होती हैं उसी प्रकार से राष्ट्र में रेल परिवहन होता है। इन के विकास पर बहुत अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए। 1853 से, जब से भारत में रेल यातायात शुरू हुआ तब से निस्सन्देह इसकी प्रगति हुई है। उस समय की तुलना में आज बहुत कुछ अन्तर रेलों में दिखाई पड़ता है। फिर भी मैं विनम्र शब्दों मे निवेदन करूंगी कि अभी भी हमें बहत कुछ करना शेष है।

सारा रेल परिवहन 9 जोंस में विभक्त किया गया है। इन जोंस का बढ़ाना बहुत आवश्यक है। खास कर के राजस्थान का जो इलाका है वह इतना बड़ा है कि वहां की कई प्रकार की समस्याओं के समाधान के लिए हमें बहुत से रास्तों से गुजरना पड़ता है, और बहुत से रास्तों से गुजरने के बाद ही हम वहां की समस्याओं का समाधान कर पाते हैं। मान्यवर मैं निवेदन करूंगी कि हमारे प्रदेश में रेल परिवहन की बहुत बड़ी समस्या है। यदि हम अन्तर्राष्ट्रीय मापदण्ड से रेल परिवहन को देखें तो हमारे प्रदेश में उसके अन्तर का चित्र स्पष्ट दिखाई देगा। मैं निवेदन करूंगी इस समय जो रेलों में किराया बढ़ाया गया है और 5 प्रतिशत से 20 प्रतिशत तक बढ़ाया गया है, अच्छा होता कि उसी अनुपात में इनमें सुविधाओं को भी बढ़ाया जाता।

भारत के रेल परिवहन में हमें कई प्रकार की असुविधाओं का सामना करना पड़ता है।

[प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत]

कहीं टायलेट्स फेसिलिटीज नहीं हैं, कहीं खाने-पीने की समस्या है। कहीं पेय जल की समस्या बहुत शोचनीय है। कहीं गाड़ियां नहीं हैं। मान्यवर इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। साथ ही मैं यह भी निवेदन करूंगी कि जो वेस्टर्न रेलवे है जहां पर मीटर गेज लाइन है, उसमें शयनयान की बहुत अधिक असुविधाएं हैं। उन गाड़ियों में शयनयान बहुत कम लगाये जाते हैं और कहीं यदि लगाये भी जाते हैं तो उनकी दशा बहुत शोचनीय है। ये शयन यान कबूतर खाने की तरह के होते हैं। मेरे जैसा व्यक्ति जब उनमें नहीं सो सकता है तो लम्बे-चौड़े व्यक्ति को तो कितनी परेशानी उठानी पड़ेगी इसका सहज अनुमान लगाया जा सकता है। मैं निवेदन करूंगी कि इस प्रकार के शयनयानों को जो बहुत पुराने हैं बदल दिया जाए। रेलों का विलम्ब से चलना एक सामान्य बात हो गई है। यदि कोई गाड़ी समय पर पहुंच जाती है तो इसको आश्चर्य की बात माना जाता है। इस समस्या का समाधान कब किया जाएगा? हम ने आपातकाल के समय देखा था कि गाड़ियों के चलने और पहुंचने में नियमितता आ गई थी। तथा वर्तमान समय में यह नियमितता नहीं लाई जा सकती है? इससे राष्ट्रीय समय और उत्पादन की कितनी अधिक हानि होती है इसका सहज ही अनुमान लगाया जा सकता है। मैं एक उदाहरण जो कि राजस्थान से सम्बन्धित है देना चाहती हूं। दिल्ली जंक्शन से उदयपुर सिटी के वास्ते एक चेतक एक्सप्रेस गाड़ी है। इस गाड़ी का विलम्ब से चलना एक सामान्य सी बात है। इस गाड़ी का नाम राणा प्रताप का जो वाहन होता था चेतक, उसके नाम पर रखा गया है परन्तु यह गाड़ी चेतक के नाम को लजाती है। देखने को और सुनने को मिलता है कि इस गाड़ी को लोगों ने खच्चर गाड़ी कहना शुरू कर दिया है। इतनी विलम्ब से यह गाड़ी चलती है, इतना अधिक समय लेती है कि सामान्य व्यक्ति इस में यात्रा करने से कतराता है--(**अन्तर्बाधा**) नाम बदलने की आवश्यकता नहीं परन्तु समय पर चलने और पहुंचने की पाबन्दी अवश्य होनी चाहिये। साथ ही गाड़ी को तीव्रगामी बनाने के लिए इस में डीजल इंजन की व्यवस्था भी की जानी चाहिये ताकि कुछ और डिब्बे इस में जोड़े जा सकें और यात्रियों की सुविधा को बढ़ाया जा सके।

यह गाड़ी दिल्ली से उदयपुर सिटी वाया जयपुर, अजमेर, चित्तौड़गढ़ होती हुई जाती है। चित्तौड़गढ़ से मैं चुन कर आई हूं। यह एक ऐतिहासिक स्थल है जहां पर पर्यटकों की संख्या बहुत अधिक होती है। परन्तु दुर्भाग्य के साथ मुझे यह निवेदन करना पड़ रहा है कि इस गाड़ी में चितौड़ से कोई भी डिब्बा नहीं लगाया जाता। उदयपुर आने के बाद चित्तोड़ जंकशन है। खंडवा से आए हुए डिब्बे वहां जोडे जाते है परन्तु चितौड़गढ़ जो कि एक ऐतिहासिक स्थल है वहां से कोई यान नहीं लगाया जाता है। मेरा निवेदन है कि शयनयान के साथ-साथ सामान्य डिब्बे भी चित्तौड़गढ़ से जोड़े जाने चाहियें।

यह भी देखा गया है कि लोग गाड़ियों की छतों पर बैठ कर यात्रा करते हैं। समझ मेंरे नहीं आता है कि रेलवे विभाग इसको देखते हुए भी इसकी अनदेखी क्यों करता है। इस कारण से कितनी ही दुर्घटनाएं हो जाती हैं। क्या इसको दडनीय अपराध नही बनाया जा सकता है? चेन पुलिंग तो दंडनीय है। क्या छत पर यात्रा करने वालों के लिए दंड की व्यवस्था नहीं की जा सकती है?

हडतालें भी समान्य सी हो गई है। हमने देखा है कि अभी रेलों में कई हड़तालें हुई है।

ऐसी स्थिति में मेरा निवेदन है कि ट्रिब्यूनल के जरिये जब मामलों को सुलझाया जा सकता है तो हड़तालों की क्या आवश्यकता है ? रेल कर्मचारियों से भी मैं निवेदन करना चाहती हूं कि इससे राष्ट्र की, श्रम की और उत्पादन की कितनी अधिक बरबादी होती है इस ओर भी निश्चित रूप से उनको भी ध्यान देना चाहिये ।

रेल मंत्री जी ने नए बजट में एक ब्राड गेज की व्यवस्था की है। कोटा से नीमच वाया चितौड़ होते हुए । इसका मैं हृदय से स्वागत करती हूं । यह जो एक चिर परिचित राजस्थान वालों की मांग थी ब्राड गेज की इसको मंत्री महोदय ने पूरा किया है क्योंकि अभी तक राजस्थान की जो राजधानी है जयपुर वह भी ब्राड गेज से जुड़ी हुई नहीं है । कोटा अवश्य है । कोटा से नीमच को जब यह रेल जाएगी तो मान्यवर, यह राजस्थान के औधोगिक क्षीतिज को खोल देगी। आज तक राजस्थान के उद्योगों के ऊपर एक प्रश्न चिन्ह लगा हुआ था । मंत्री महोदय ने बहुत कृपा करके इस ओर जो ध्यान दिया है उसके लिए मैं उनके प्रति आभार व्यक्त करना चाहती हूं । साथ ही मैं निवेदन करना चाहती हूं कि इसके लिए जो राशि रखी गई है वह बहुत ही अल्प है । एक करोड़ रुपया इसके लिए रखा गया है ताकि इस काम को शुरू किया जा सके । इतनी धनराशि यदि प्रतिवर्ष अलाट की जायगी तो मैं सोचती हूं कि एक बहुत लम्बा समय इस काम को पूरा करने में लग जाएगा और फिर भी यह रेलवे लाइन पूरी नहीं हो सकेगी । इसलिये इसकी राशि बढ़ाई जानी चाहिये ।

पंचवर्षीय योजनाओं के तहत रेलों में बहुत कुछ विकास हुआ है, बहुत अधिक क्षेत्रों में रेलों की लम्बाई भी बढ़ी है परन्तु मैं यह निवेदन करना चाहूंगी कि अभी कई ऐसे दुर्गम स्थान हैं, पहाड़ी और रेगिस्थानी इलाके हैं, जंगल हैं जहां रेलें नहीं पहुंच पाई हैं । मैं राजस्थान के ऐसे हिस्से के बारे में निवेदन करना चाहती हूं जो कि आदिवासी इलाका है, वह है प्रतापगढ़ और वांसवाड़ा का क्षेत्र जहां के पैदा होने वाले आदिवासी बच्चों ने रेलें कभी देखी भी नहीं हैं । उस आदिवासी इलाके में रेल लाइन अवश्य ही बिछायी जानी चाहिये इससे बहुत अधिक फायदा होगा । इन आदिवासी लोगों को काम मिलेगा, साथ ही यहां के लिये भी भविष्य निश्चित हो जायेगा । इससे इस इलाके का चहुमुखी विकास हो सकेगा ।

मैं यह भी सुझाव देना चाहूंगी कि उदयपुर से वांसवाड़ा के लिये रेल लाइन निकाली जानी चाहिये । चितौड़गढ़ से बड़ी सादड़ी तक रेल लाइन है, बड़ी सादड़ी से छोटी सादड़ी तक 30 कि० मी० का इलाका है। वहां से प्रतापगढ़ और बांसवाड़ा को गुजरात में मिलाया जा सकता है, गोदरा में मिलाया जा सकता है और इसके माध्यम से इस इलाके का पूरा विकास किया जा सकता है । इसलिये इस ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये । मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगी कि कम-से-कम यहां सर्वेक्षण का कार्य तो आरम्भ करा ही दिया जाना चाहिये जिससे इस इलाके का विकास हो सके ।

माल भाड़े में जो 15 प्रतिशत की वृद्धि की गई है, मैं सोचती हूं कि यह मुद्रास्फीति को बढ़ायेगा और इससे मध्यमवर्गीय परिवार पर बहुत अधिक मंहगाई का भार पड़ेगा । आपने कुछ चीजों को बढ़े हुए भार से मुक्त कर दिया है, मैं आपके माध्यम से निवेदन करूंगी कि दो, तीन चीजें ऐसी महत्वपूर्ण हैं जिन पर कि भाड़ा नहीं बढ़ाया जाना चाहिये जैसे दवाओं और हरी

[प्रो० निर्मला कुमार शक्तावत]

सब्जियों, फल और तीसरी चीज स्टेशनरी, किताबें और पढ़ने की सामग्री को भी माल-भाड़े की वृद्धि से बचाया जाना चाहिये।

मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहती हूं कि हमारी भारतीय रेलें आत्मनिर्भरता की ओर बढ़ रही हैं। हम पहले कई चीजें विदेशों से आयात करते थे, उसमें कमी आई है। पहले 26 प्रतिशत जहां आयात करते थे वह अब 6 प्रतिशत रह गया है। यह एक सुखद बात है।

मैं निवेदन करना चाहूंगी कि हमने कई देशों को डिब्बे निर्यात किये हैं, फिलीपाइन, जाम्बिया, तंजानिया और ताईवान आदि और कई देशों ने इसके आर्डर भी दिये हैं कि इस प्रकार के डिबबे बनायें। यदि इसकी ओर ध्यान दिया जाये तो अधिक विदेशी मुद्रा अर्जित की जा सकती है और माल भाड़ा बढ़ाने की आवश्यकता भी नहीं पड़ेगी। इसके माध्यम से हम इस रेल-व्यवसाय को और अधिक प्रगति की ओर ले जा सकते हैं।

इसलिये मैं और अधिक कुछ न कहकर मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगी कि हमें रेल व्यवसाय की ओर अधिक ध्यान देना चाहिए। खास तौर से जो आदिवासी इलाके हैं वहां की ज्यादा प्रगति हो, क्योंकि उनका चहुमुखी विकास का रास्ता केवल रेल परिवहन ही है। इन्ही शब्दों के साथ मैं इस बजट का एक बार फिर स्वागत करती हूं और मंत्री महोदय को फिर से बधाई देती हूं।

श्री एन० डेनिस (नागरकोइल) : पिछले वर्षों के दौरान प्रशासन में उत्पन्न भय तथा प्रगतिरोध को ध्यान में रखते हुए मंत्री महोदय ने बहुत ही संतुलित बजट प्रस्तुत किया है।

मैं सबसे पहले क्षेत्रीय मामलों को लूंगा क्योंकि समय का अभाव है। रेलवे बजट मुख्य रूप से शहरोनमुखी बजट है। ग्रामीण क्षेत्रों की अवेहलना की गई है। कुछ क्षेत्रों की वर्षों से अवेहलना की गई है। इस वर्ष नई लाइने बिछाने के बारे में तमिलनाडु का कहीं नाम नहीं है। तमिलनाडु में करूर डिंदूगल-मदुरै-तूतीकोरिन-तिन्नेवेली रेलवे लाइन का उल्लेख किया गया है। लेकिन केवल इसे विचारार्थ ही लिया गया है न कि इस पर कार्य करने के लिये। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइने हैं तथा इस वर्ष इस लाइन पर जाना चाहिए। कार्य आरम्भ कर दिया जाना चाहिए।

कन्या कुमारी जिले में रेल सेवा केवल पिछले वर्ष ही शुरू किया गया था। बहुत-सी समस्या हल करनी है। कन्या कुमारी देश के सुदूर दक्षिण में है। यह धार्मिक तीर्थस्थल है। यह पर्यटन केन्द्र है। हजारों देशो तथा अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक प्रति दिन कन्याकुमारी आते हैं। लेकिन इस भाग में कोई एक्प्रेस रेल गाड़ी नहीं चलती है। अतः यात्रियों तथा पर्यटकों को कन्याकुमारी आने को अनेकों असुविधाओं तथा कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है। त्रिवेन्द्रम और कन्याकुमारी के मध्य केवल 54 मील लम्बी एक ही यात्री गाडी है। यह अत्यन्त आवश्यक है कि देश के अन्य भागों को कन्याकुमारी से जोड़ती हुई एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी तत्काल चलायी जानी चाहिए।

मैं यहां यह कहना चाहूंगा कि प्राथमिक कदम के रूप में त्रिवेंद्रम को एक्प्रेस रेलगाड़ियों

का टर्मिनल केन्द्र बनाते हुए इन रेलगाड़ियों को कन्याकुमारी तक चलाया जाये । मैं यहां यह भी कहना चाहूंगा कि 126 के. के. एक्सप्रेस त्रिवेंद्रम दिल्ली न० 20-त्रिवेंद्रम एक्सप्रेस नं० 80 त्रिवेंद्रम-बम्बई एक्सप्रेस तथा अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों को जिनका टर्मिनल केन्द्र त्रिवेन्द्रम है, कन्याकुमारी तकबढ़ाना होगा ।

इस प्रकार तिन्नावेली नागरकोइल रेलमार्गो के चालू के बाद जिनका तिन्नावेल्लो टर्मिनल केन्द्र है उन सभी एक्सप्रैस रेलगाडियों को कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाये ।

राष्ट्रीय एकता के रूप में एक्सप्रैस रेलगाड़ियों को कन्याकुमारी से कश्मीर तथा देश के अन्य भागों में भी चलाया जाना चाहिए । इस समय कन्या कुमारी से कोई एक्सप्रैस रेल सेवा नहीं है। कन्याकुमारी से देश के विभिन्न भागों के लिये एक्सप्रैस रेलगाड़ियां चलाई जानी चाहिए । त्रिवेंद्रम डिविजन अभी हाल में बना नया डिविजन है। इसलिये टिकटों के आरक्षण कोटे और हाल्टिग स्टेशनों के सम्वंध में भी कुछ समस्याएं हैं। कुजूथुराई जो एक महत्वपूर्ण स्टेशन है को स्टापिंग स्टेशन निश्चित नहीं किया गया है और इस स्टेशन को आरक्षण का कोटा भी नहीं दिया गया है । प्रशासन तंत्र को इस मामले पर भी विचार करना होगा। इसके अतिरिक्त मूल मार्ग निधारण में एक प्रस्ताव था कि कोकाचल पत्तन का विकास करने हेतु त्रिवेन्द्रम नागारकोइल रेल मार्ग से एक ब्राड रेलवे लाईन इरानियल से कोकाचल तक चलाई जाये । इस कार्य पर विचार करने तथा इसे क्रियान्वित करना होगा।

साथियअंगलम-मेट्टुपलयम होकर प्रस्तावित सामराज नगर-पलानी लिंक रेल मार्ग पर अविलम्ब विचार किया जाए तथा उस पर कार्य आरम्भ किया जाए ।

कन्या कुमारी देश का सुदूर दक्षिण पूर्वी भाग है तथा देश के इस सुदूर दक्षिण वर्ती भाग में एक रेलवे वर्कशाप की स्थापना की जानी चाहिए ।

संचालन कार्यक्षमता में सुधार करना तथा इसे सुदृढ़ बनाना चाहिए । रेल ठीक समय पर छूटनी चाहिएं । निर्धारित स्थानों पर ठीक समय पहुंचनी चाहिए। द्वितीय श्रेणी के सामान्य डिब्बों में बहुत भीड़-भाड़ रहती है । जहां कही .भी भारी भीड़-भाड़ होती हो वहां जरुरत होने पर अतिरिक्त रेल गाडियां चलाई जाये या चलने वाली रेलगाडियों में ही कुछ अतिरिक्त डिब्बे लगाये जायें ।

गाडियों का रेल संचालन समय घटाना होगा विशेषतया लम्बी दूरी तय करके दूर-दूर जाने वाली रेलों के मामले में। कम दूर जाने वाली रेलगाडियों के चलते समय बस यात्रा में लगने वाले समय के बराबर होना चाहिए।

समय से पहले जाने पर भी यात्रियों को सीटों का आरक्षण करा पाने में काफी परेशानी होती हैं । जहां कहीं भी आरक्षण आवश्यक हो वहां आरक्षण का कोटा बढ़ा देना चाहिए । कुछ स्थानों पर आरक्षण का कोटा जरूरत से ज्यादा दिया गया है। इस सम्बंध में गहराई से जांच की जानी चाहिए ।

सीटों के आरक्षण में भ्रष्टाचार और गलत तरीकों को अपनाने से बचने के लिये इसका कठोरता से निरीक्षण करना चाहिए ।

[श्री एन० डेनिस]

बिना टिकट यात्रा करने वाले लोग दूसरे यात्रियों के लिये केवल सिरदर्द ही नहीं बल्कि वे समाज तथा राष्ट्र दोनों के लिये भी सिरदर्द हैं। इस पर सख्त निगरानी तथा नजर रखने की आवश्यकता है।

कर्मचारियों को केवल उन्हीं श्रेणी में यात्रा करने की अनुमति होनी चाहिए जिसके वे पात्र हैं तथा उनको यात्रा करते समय उन्हें यात्रा पास रखने चाहिएं। प्रथम श्रेणी के डिब्बों में भी बिना टिकट यात्रा की जाती है। विशेषतौर से द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में सफाई का कम ध्यान रखा जाता है। प्रसाधन गृह शोचालय, स्नानघर तथा डिब्बों के भीतर सफाई नहीं होती हैं। यात्रियों को सुगम और सुविधाजनक यात्रा सुनिश्चित करने के लिये डिब्बों को स्वच्छ तथा साफ रखने के लिये कदम उठाये जाने चाहिए।

चलती गाड़ियों मे अपराध रोकने होंगे। यात्रियों को निर्भय यात्रा करने की सुविधा होनी चाहिए। प्रायः हमें गाडियों में लूटपाट और डकैतियों का भय रहता है। चलती गाड़ियों में चोरियां भी होती हैं। इन पर भी कड़ी निगरानी रखी जानी चाहिए तथा इनको बिल्कुल समाप्त किया जाना चाहिए।

वाणिज्य तथा उद्योग के हित में तथा इनके व्यापार संवर्दन के लिये माल डिब्बे को ठीक समय पर सप्लाई तथा उनका समुचित उपयोग मालगाड़ियों के सचांलक के लिए आवश्यक है।

मंत्री महोदय के भाषण के पैरा 3 से 10 पता लगता है कि रेलवे द्वारा की गयी राष्ट्रीय सेवा की सराहना की जानी चाहिए।

जहां तक कर्मचारियों की पदोन्नति के अवसरों का है, एक व्यक्ति जो नौकरी में क्लर्क नियुक्त होता है वह क्लर्क ही सेवा निवृत्त हो जाता है।

3 से 20 और 22 वर्षों के बाद भी पदोन्नति के अवसर नहीं मिलते। 10 वर्ष की सेवा के बाद उनकी पदोन्नति की जानी चाहिए या उनको कम से कम दूसरा वेतन मान दे दिया जाना चाहिए।

दैनिक वेतन कर्मचारियों की छटनी किसी भी कारण से नहीं की जानी चाहिए। यदि एक परियोजना विशेष का काम समाप्त हो जाये तो उनको अन्य परियोजनाओं में काम दिया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा (कौडरमा): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप को ही धन्यवाद दे रहा हूं कि आप ने मुझे थोड़ा समय दिया क्योंकि मुझे एक तो निराशा हो गई थी यह रेल बजट देख कर और दूसरी निराशा इसलिए हो रही थी कि आप टाइम भी नहीं देंगे।

इस रेल बजट की सत्तारुढ़ दल ने भूरि भूरि प्रशंसा की और यह कहा कि जनता सरकार के समय जो भी रेल बजट रहा उस से वह विरासत में बहुत घाटा छोड़ गए हैं। लेकिन अगर पुराने वर्षों के परिप्रेक्ष्य में इसका सिंहावलोकन करें तो यह पता लगेगा कि यह बात बिलकुल

गलत है। 1980-81 का अन्तरिम बजट जब आदरणीय पंडित जी पेश कर रहे थे मार्च में सदन में और उस में 30 करोड़ 13 लाख का घाटा दिखला रहे थे तो उस समय चक्कर आ गया लेकिन इस समय सारे देश में गर्मी बढ़ी हुई है, महगाई बहुत बढ़ गई है, क्राइम बढ़ गया है, ऐसी हालत में जो रेलवे बजट में आम यात्रियों पर भाड़ा बढ़ गया उस से जनता को चक्कर आ गया मैं कहना चाहता हूं कि कुल मिला कर 2 अरब 4 करोड़ 24 लाख का यह यात्री किराया और माल भाड़ा जो बढ़ाया गया है यह दूसरी बार हुआ है।

पहले 1975-76 में रेल भाड़ा बढ़ा था और उसके बाद दूसरी बार फिर उन्हीं की सरकार में इसको बढ़ाया गया है। पिछले तीन वर्षों में जनता सरकार के जो बजट आए उनमें लाभ ही लाभ रहा। उससे पहले आप देखें तो 1971-72 में, अगर सरप्लस बजट कहा जाए तो 17 करोड़ 84 लाख का सरप्लस था, 1972-73 में 2 करोड़ 92 लाख सरप्लस था लेकिन 1973-74 में घाटे का बजट रहा, 115 करोड़ 51 लाख का घाटा था, 1974-75 में 113 करोड़ 83 लाख और 1975-76 में 61 करोड़ 11 लाख का घाटा था। उसके बाद जनता सरकार के जो बजट बने उसमें 1977 में 81 करोड़ 24 लाख और 1979 में 36 करोड़ 66 लाख का सरप्लस हुआ। इस प्रकार से आप देखें तो हर बार लाभ ही रहा।

अगर यात्रियों से आमदनी की बात देखी जाए तो 1976-77 में 569 करोड़ 3 लाख, 1977-78 में 621 करोड़ 7 लाख, 1978-79 में 672 करोड़ 8 लाख आमदनी रही। इस प्रकार से हर बार फायदा ही रहा। इस बार कहा जा रहा है कि यह बजट बहुत चमत्कारिक और क्रांतिकारी है लेकिन इसमें तो कोई भी नयी चीज नहीं है। किसी अनुसंधान के आधार पर नये स्रोतों के द्वारा आमदनी करने के बजाए वही यात्री किराये और माल भाड़े में वृद्धि करके जनता के सिर पर अनावश्यक रूप से बोझा लादकर लाभ दिखाया गया है। पहले रेल दर सूची जांच समिति और प्रक्कलन समिति ने बहुत से सुझाव प्रस्तुत किए थे, उनके आधार पर यदि बजट बनाया जाता तो मैं समझता हूं एक नयी दिशा मिलती और पुरानी घिसी-पिटी लीक से हटकर एक नये स्ट्रक्चर का अनुसरण कर सकते लेकिन इस सरकार ने उसी पुरानी लीक पर चलकर और कोई क्रांतिकारी कदम न उठाकर अनावश्यक रूप से एक दूसरे को एक्यूज करने का काम किया कि पहले की जनता सरकार ने कुछ काम नहीं किया, कोई ट्रेन्स नहीं चलाई जबकि प्रो० दण्डवते जी ने पांच क्लासलेस ट्रेन्स इंट्रोड्यूस की थीं। गांधीग्राम एक्सप्रैस, कोणार्क एक्सप्रैस, हिमगिरि एक्सप्रैस, नवजीवन एक्सप्रैस इत्यादि उन्होंने चलाई और उसके अलावा डबलडेकर ट्रेन्स को उन्होंने आरम्भ किया। इसके बाद भी कहा जाता है कि उन्होंने कोई ट्रेन्स नहीं चलाई। उन्होंने 33 नई गाड़ियों को चलाया, 23 गाड़ियों की दूरी बढ़ाई और 89 गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाई। इसी तरह से गौहाटी में रेलवे आयोग खोला गया। कारखानों का आधुनिकीकरण करने के लिए 81 करोड़ 5 लाख का प्रावधान किया। इसी प्रकार से बहुत-सी ऐसी उपलब्धियां हैं जिनका वर्णन मैं करना नहीं चाहता।

चूंकि समय कम है इसलिए मैं अपने क्षेत्र की ओर आना चाहता हूं। हमारा क्षेत्र ग्रांड ट्रंक लाइन पर है। कोडरमा स्टेशन पर 81 अप और 82 डाउन गाड़ियों को रोकने के लिए वहां की जनता की वर्षों से मांग रही है लेकिन न जाने क्या परेशानी है कि इस मांग को स्वीकार

[श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा]

नहीं किया जाता । नयी गाड़ियां चलानी होती हैं तो नीलगिरि, नीलांचल एक्सप्रैस, राजधानी एक्सप्रैस और दूसरी गाड़ियां चला दी जाती हैं लेकिन कोई नहीं पूछता कि वह कैसे चल रही हैं । धनबाद और गया के बीच में 160-170 किलोमीटर या मील की दूरी होगी, वहां पर अंग्रेजों ने जितनी गाड़ियां चलाई थीं वह आजतक नहीं बढ़ी हैं जबकि जनसंख्या काफी बढ़ चुकी है। बीस स्टेशन हैं लेकिन वहां पर किसी नई गाड़ी का नाम ही नहीं है ।

लेकिन गया से मुगलसराय तक देखा जाए तो दो या तीन पैसेंजर गाड़िया चलती है और धनबाद से पटना की ओर देखा जाए तो चार या पांच पैसेंजर गाड़िया चलती हैं, मेल और एक्सप्रैस गाड़ियां उसी ट्रेक पर चलती है और इधर से चलती है तो न जाने किस प्रकार की बाधा आ जाएगी या क्या हो जाएगा, कुछ पता नही है । एक डिलक्स गाड़ी को वहां पर चार या पाँच मिनट रोकना चाहिए । नीलगिरी एक्सप्रैस जो पारसनाथ स्टेशन पर रोकी गई है और केवल उसको दस बर्थ एलाट की गई हैं, उसको बढ़ाया जाना चाहिए ।क्योंकि वहां पर संसार का सबसे बड़ा माइका का मार्केट है और यह हजारी बाग का हैडक्वार्टर है। एक पैसेंजर ट्रेन भी धनबाद से पटना की ओर या गयातक चलाना जनहित के लिए बहुत ही आवश्यक है।

इसके अतिरिक्त, महोदय, रांची से गिरडी, वाया हजारीबाग यह दो सौ किलोमीटर की दूरी है । इस का अनुसंधान कार्य 1977 से चल रहा है, बल्कि न जाने कितने वर्षों से चल रहा है, इस अनुसंधान के कार्य को जल्द पूरा कर लाइन बिछाने के कार्य को शुरू किया जाए। यह बहुत ही बैकवर्ड एरिया है । भाषणों में बहुत कहा जाता है कि यह बैकवर्ड एरिया है और यहां पर बहुत कुछ काम होगा, लेकिन कुछ भी नहीं होता है । जब कार्य की बात आती है, तो दिल्ली में रिंग-रोड पर गाड़ी चलाने की व्यवस्था हो रही है । बम्बई, कलकत्ता और मद्रास-इन बड़े-बड़े शहरों में सब कुछ किया जाता है । लेकिन गांवों के विकास के लिए, बैकवर्ड एरिया के विकास के लिए विचार कियग तो जाता है, लेकिन कुछ भी प्रगति नही होती है। आप जमीन के नीचे गाड़ियां चला रहे हैं, बड़े-बड़े शहरों में गाड़िया चला रहे हैं, लेकिन पिछड़े क्षेत्रों की प्रगति के लिए कुछ भी नहीं कर रहे हैं।

आपने लिखा है कि रोजगार की योजना से संबधित 110 करोड़ रु० खर्च होगा, लेकिन न जाने यह रुपया किस काम पर खर्च होगा, यह कुछ भी पता नहीं है ।

मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि जो भी बड़े-बड़े जंकशन है, अगर उन जंक्शनों के किनार पर रेलवे की फालतू जमीन पड़ी हुई है, तो वहां पर क्लासिफाइड मार्केट बनाई जाए तथा उन जंक्शनों के किनारे पर जो गन्दगी है और जो गुण्ड़ों ने शरण ले रखी है, उनको वहां से हटाया जाए । एक मेरा सुझाव यह भी है कि आसनसोल के दोनों तरफ अगर मार्केट बनाई जाए तो उससे बेरोजगार लोगों को रोजगार मिल सकता है ।

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं मंत्री महोदय का ध्यान अपने क्षेत्र की ओर आकर्षित करता हूं । आसनसोल का जहां पर जंक्शन है, वहां पर एक लाख रु० की प्रतिदिन माल की चोरी होती है ।. वहां पर आर०पी०एफ के नौजवान न जाने किस काम के लिए रखे गए हैं। एक ही जगह पर बराबर आर०पी०एफ० के नौजवान पोस्टेड रहते हैं, जबकि उन जवानों का एकमहीने में ट्रासफर होना चाहिए । इन लोगों के ट्रांसफर न करने से ये लोगचोरी करने वाले लोगों से संबंध स्थापित करके गड़बड़ियां कराते रहते हैं। इसकी तरफ भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए ।

वैगन्स का जहां तक संबंध हैं, आज सारे देश में वैगनों के बंटवारे में बड़ी भारी बंगलिंग हो रही है। यहां पर इस संबंध में बहुत से लोगों ने चिन्ता प्रकट की है कि वैगंस की अलाटमेंट बड़ी-बड़ी इन्डस्ट्रीज टाटा और बिरला के लिए की जाती है, न कि छोटी-छोटी इन्डस्ट्रीज के लिए।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री मुन्दर शर्मा (जबलपुर): माननीय उपाध्यक्ष जी, सन 1980-81 के बजट को देखने से ऐसा प्रतीत होता है कि विधि-व्यवस्था मजबूत आर्थिक आधार पर शुरू होने जा रही है। बजट में विकास योजनाओं पर खर्च दिखलाया गया है, बजट में बचत दिखलाई गई है, जरूरत की चीजों की ढुलाई पर भाड़ा दर बढ़ाया गया है, बजट में नई लाइनों के बिछाने का प्रावधान है, कर्मचारियों और यात्रियों के लिए सुविधाओं का प्रावधान किया गया है। और यही कारण है कि बम्बई शेयर मार्केट, जिन्स बाजार और अनेक व्यक्तियों ने इसकी प्रशंसा की है और इसको एक संतुलित बजट बतलाया है। ऐसे अवसर पर मैं छ सुझाव कुदेना चाहता हूं। रेलवे में मित्तव्ययिता बरती जानी चाहिये, खर्चे पर नियन्त्रण रखा जाय ऐसा करने से जो आर्थिक बचत होगी, उस की मदद से कर लगाने में कमी की जा सकती है। रेलवे की संचालन क्षमता भी बढ़ाई जानी चाहिये। रेलवे में सामानों की बहुत चोरी होती है, विशेषकर कोयले की चोरी रोकने की तरफ विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। उदाहरण-स्वरूप मैं जबलपुर जिले के सिहोरा रोड स्टेशन का नाम लेना चाहता हूं, जहां, कहा जाता है, कि प्रतिदिन एक वैगन कोयले की चोरी होती है और यह भी कहा जाता है कि वहां चाकू दिखला कर गुण्डों के द्वारा ऐसा किया जाता है, जबकि ऐसी शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि वहां के कुछ कर्मचारी मिले हुए हैं जो ऐसे लोगों के साथ मिल कर चोरी कराते हैं। यह कहानी सिर्फ सिहोरा रोड स्टेशन की ही नहीं है, अन्य स्थानों पर भी ऐसी चोरियां होती हैं। यदि रेलवे इस चोरी को रोक सके, तो इस से राष्ट्र का हित होगा।

इसी तरह से हमारे बहुत से साथियों ने कहा है कि रेलवे के रिजर्वेशन में बहुत भ्रष्टाचार है मैं भी उन की इस बात का समर्थन करता हूं। विशेषकर बम्बई स्टेशन पर और इसी प्रकार के अन्य स्टेशनों पर यह देखने में आता है कि एक महीना पहले जाली नामों से रिजर्वेशन करा दिया जाता है और बाद में उन टिकटों को दूसरे लोगों को बेच दिया जाता है। इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

जबलपुर से पटना जाने के लिए पहले एक बोगी मेल में लगा करती थी, लेकिन आज कल उस को समाप्त कर दिया गया है। इस बोगी की बहुत आवश्यकता है। जबलपुर एक बहुत महत्वपूर्ण केन्द्र है, वहां व्हीकल फैक्ट्री है, जी०सी० एफ है, पोस्ट तथा टेलीग्राफ का मुख्यालय है, इन के अतिरिक्त दो विश्वविद्यालय हैं। ऐसे स्थान से राजधानियों को जोड़ने वाले डब्बे जरूर लगाये जाने चाहिये, जिससे आने जाने वालों को सहूलियत हो सके।

जबलपुर से अहमदाबाद जाने तथा त्रिवेन्द्रम जाने के लिये कोई सीधी रेलगाड़ी या डिब्बे

[श्री मुन्द शर्मा]

की व्यवस्था नहीं है। हमारे यहां दक्षिण के बहुत लोग निवास करते हैं, यदि ऐसे सीधे डिब्बों का प्रबन्ध कर दिया जाय तो दक्षिण तथा गुजरात के यात्रियों को बहुत सहूलियत हो सकेगी। हमारे यहां यह कहा जाता है कि अहमदाबाद के बाजार के मुकाबले जबलपुर का बाजार बहुत मंहगा है। यह इसी कारण है कि वहां कोई सीधी व्यवस्था नही है, यदि वहां से कोई सीधी गाड़ी चला दी जाय तो जबलपुर के व्यापारियों को बहुत सहूलियत हो सकती है।

जबलपुर में बहुत से कारखाने हैं, जिन में काम करने के लिये बहुत बड़ी संख्या में लोग आस-पास के क्षेत्रों से आते हैं। जैसे बम्बई में व्यवस्था है कि स्थानीय लोकल- ट्रेन्स चलती है, यदि ऐसी ही व्यवस्था जबलपुर में कर दी जाय तो वहां के गरीब लोगों को जो बहुत दूर-दूर से साइकलों और दूसरे साधनों से आते हैं, सुविधा हो जायगी। ऐसी गाड़ियां आप कटनी से या सतना से चला सकते हैं।

सतना और रीवा के बीच में सीधी रेलवे लाइन नहीं है। मध्य प्रदेश का यह क्षेत्र बहुत दिनों से उपेक्षित तथा पिछड़ा हुआ है। मेरा निवेदन है कि सतना से रीवा, सीधी हो कर, मिर्जापुर या वाराणासी से जोड़ दिया जाय तो इस क्षेत्र का न केवल विकास ही होगा, बल्कि यात्रियों को भी बहुत सहुलियत हो जायगी।

अनेक बड़े-बड़े स्टेशनों पर रिटयारिंग रूम की व्यवस्था नहीं है। मैं विशेष कर जबलपुर का उल्लेख करना चाहता हूं और चाहता हूं कि वहां पर तुरन्त रिटायरिंग रूम बनाने की व्यवस्था की जाय।

बहुत से साथियों ने जान-माल की सुरक्षा की ओर रेलमंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया है, मैं भी उन की इस मांग का समर्थन करता हूं और महसूस करता हूं कि रेलवे को इस ओर विशेष ध्यान देना चाहिये।

स्टेशनों पर पेयजल न मिलने की भी बहुत शिकायत है। यात्रियों को डिब्बों से उतर कर दूर तक जाना पड़ता है। पहले ऐसी व्यवस्था थी कि घूम-घूम कर पानी डब्बों में पहुंचाया जाता था, लेकिन अब वह व्यवस्था समाप्त कर दी गई है। मेरा अनुरोध है कि वह व्यवस्था फिर से लागू की जाय।

सैकण्ड क्लास के भाड़े में कमी की जाय, सीजन टिकट के भाड़े में भी कुछ छूट दी जाय तो यात्रियों को बहुत लाभ होगा।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। बहस में पक्ष या विपक्ष के सदस्यों के जो भाषण मैं सुनता हूं, मुझे ऐसा लगता है कि किसी चुनाव के दौरे पर गया हूं, नेता लोग चुनावी-भाषण देते हैं। यह कहने में ज्यादा समय लगाया जाता है कि जनता पार्टी ने यह नहीं किया, वह नहीं किया और उधर के लोग भी बाल के खाल उखाड़ने में लगे रहते हैं। मेरा अनुरोध है कि सदन का बहुमूल्य समय सुझाव देने में लगाया जाय तो इस से देश का भला होगा।

श्री राम प्यारे पनिका (रावसर्टगंज): माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आप का बड़ा आभारी हूं कि आप ने मुझे बोलने के लिए समय दिया है और मैं यह चाहूंगा कि मुझे कुछ अधिक समय

दिया जाए क्योंकि काफी बातें मुझे कहनी हैं। अभी चार, पांच महीने पूर्व जिन परिस्थितियों में पंडित जी ने यह रेलवे मंत्रालय संभाला, वे परिस्थितियां बड़ी कठिन थीं और कठिन इस माइने में थी कि विरासत में पिछली जनता सरकार और लोक दल की सरकार से जो रेलवे मंत्रालय की व्यवस्था मिली थी, वह उन के कुशासन की वजह से, कुव्यवस्था, की वजह से बड़ी खराब व्यवस्था थी। समय पर ट्रेनें नहीं चलती थीं और व्यवास्थित ढंग से ट्रेनें नहीं चलती थीं और उन में काफी गिरावट आ गई थी। यही नहीं, कठिन समय मैं इसलिए कहता हूं कि आप यह देखें कि जिस समय इन्होने रेलवे मंत्रालय संभाला, उस समय देश में सूखे का प्रकोप था और पावर हाऊसेज में कोयला न जाने की वजह से, उन की व्यवस्था खराब हो गई थी। यह कठिन समस्या रेलवे के सामने थी और उस के सामने कुछ चुनौतियां थीं। मैं बड़े गर्व के साथ कहना चाहता हूं कि इन चार,पांच महीने में सफलता और बड़ी दृढ़ता के साथ उन कठिनाइयों का सामना किया गया है और मैं यह कह सकता हूं कि इस सूखे में खासकर उत्तरी और पूर्वी क्षेत्रों में, बिहार, उत्तर प्रदेश और इधर आसाम और पश्चिम बंगाल में राशन पहुचाने, खाद्यान्न पहुंचाने का काम जो ट्रेनो द्वारा खासकर पंजाब और हरियाणा से किया गया, वह एक अभूतर्व सफलता का द्योतक है क्योंकि अगर समय पर उन जगहों पर राशन नहीं पहुंच पाता, तो न जाने कितने आदमी मौत के शिकार हो जाते। मैं रेलवे मंत्रालय को और खासकर पंडित जी को इस के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं, बधाई देना चाहता हूं कि उन्होने रेलवे के माध्यम से जो कठिनाइयां इन तीन वर्षो के जनता राज्य और लोक दल के राज्य में आ गई थीं, उन को संभाला और रेलवे मंत्रालय संभालने के बाद उन रुकावटों को दूर किया।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि यह देश में सूखा पड़ने के कारण काफी कठिनाई थी बल्कि आसाम वगैरह में रिफाइनरी बन्द होने के कारण जो कमी डीजल, पैट्रोल और केरासियन आयल की देश के विभिन्न भागों में आई थी, उस को भी दूर करने के लिए इन चीजों, को रेलवे को दूर-दूर तक पहुंचाना पड़ा और जीवनोपयोगी वस्तुओं को पहुंचाने के लिए काफी काम करना पड़ा और इस के लिए काफी प्रयास रेलवे मंत्रालय ने किया। वैगन भी उपलब्ध कराए गये और आज मैं यह कह सकना हूं कि इस वजह से ही खासतौर पर महंगाई की रुकावट का रास्ता प्रशस्त किया गया है।

मैं यह भी बताना चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय के प्रयास से ही जो सूखा क्षेत्र हैं, जहां पर पेय जल की बड़ी कठिनाई थी जैसे हमारे मिर्जापुर के दक्षिणी अंचल में और बिहार की कुछ जगहों पर, जहां पर कम्प्रेसर नहीं मिल रहे थे और कुएं नहीं खोदे जा सकते थे, रेलवे मंत्रालय ने ऐसे कठिन समय में बिना कीमत के, बिना किसी कास्ट के, रेलवे टैंकरों द्वारा पानी पहुंचाया और आदिवासी क्षेत्रों के लोगों को पानी उपलब्ध कराया। इस के लिए मैं बड़ा आभारी हूं रेलवे मंत्रालय का और खासकर पंडित जी का कि बड़ी सूझ-बूझ से उन्होनें काम लिया और पानी पहुंचाने की व्यवस्था की और इस से लोगों की प्यास को बुझा सके। यहीं नहीं, इन चार पांच महीनों में रेलवे मंत्रालय ने जो काम किया है, वह बहुत सराहनीय है। आप यह देखें कि जब पिछला अन्तरिम बजट पंडित जी ने पेश किया था, तो उस समय 32 करोड़ 13 लाख रुपये का घाटा था और इस बार जो प्रयास उन्होंने किया है और सन 1980-81 का जो बजट है, उस में

श्री राम प्यारे पनिका

लानिंग कमीशन ने 100 करोड़ रुपये का एलोकेशन बढ़ाया है और पंडित जी की दृष्टि हर राज्य की ओर गई है। आप यह देखें कि हर राज्य में जैसा कि हमारे एक साथी कल बोल रहे थे, कुछ न कुछ प्रयास किया जा रहा है। देश के हर कोने में चाहे रेलवे लाइन बिछाने का प्रश्न हो चाहे छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन करने का प्रश्न हो और चाहे नई लाइनें डालने का प्रश्न हो, सभी ये काम चलाये गये हैं। यही नहीं रेलवे प्रशासन को चुस्त करने के लिए, उसमें गतिशीलता लाने के लिए भी पंडित जी ने जो प्रस्ताव रखे हैं मैं उनका भी स्वागत करता हूं। रेलवे कन्वेंशन कमेटी की चाहे रेल, ट्रिब्युनल बनाने की बात हो, चाहे बजटिंग एण्ड परफोरमेंस की बात हो, पंडित जी ने उन्हें स्वीकार किया है। मैं खास कर मंत्री जी को बजटिंग और परफोरमेंस की व्यवस्था के लिए बधाई देना चाहता हूं। यह व्यवस्था सभी मंत्रालयों में होनी चाहिए जिससे कि सभी मंत्रालयों की कार्यक्षमता पर निगाह रखी जा सके और यह देखा जा सके कि वहां कितना काम हुआ है, कितना काम नहीं हुआ है। सदन को इस बात का अधिकार हो कि वह मंत्रालयों की कार्यक्षमता पर चर्चा कर सके।

मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि 14-15 नयी रेल लाइनें बैकवर्ड क्षेत्रों में बिछाने के लिए सर्वेक्षण करने का आदेश दिया हुआ है और उसके लिए धन की व्यवस्था भी की गयी है। मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूं, मिर्जापुर से जो कि बिहार के पलामु और मध्यप्रदेश के सरगुजा, सीधी और रीवा जिलों से घिरा हुआ है। वह एक तरफ से संगम स्थल है। यह सारा क्षेत्र आदिवासी बेल्ट है। मैं इस के लिए भी आभारी हूं कि उन्होंने दो ट्रेंस इस क्षेत्र को दी हैं एक तो अमृतसर-टाटा एक्प्रेस जो कि उन्होंने जबकि पिछली बार वे मंत्री बने थे चलायी थी, दूसरी छोटा नागपुर चण्डीगढ़ चलायी है। मैं चाहूंगा कि इन दोनों ट्रेनों में वे केन्टीन की व्यवस्था कर दें और ए०सी०सी० स्लीपर्स की व्यवस्था कर दें। उनमें जो रिजर्वेशन का कोटा है, उसको भी बढ़ा दिया जाए। मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूं कि कालका जो छोटा नागपुर एक्सप्रेस जाती है वह केवल सफाई के लिए जाती है। वह कालका तक सवारियां ले कर जाए जिससे कि हिमाचल प्रदेश जाने वाले लोग भी उस में जा सकें।

मेरे यहां एक और ट्रेन लखनऊ से चलती है जो कि चोपन तक जाती है। वह 17 घंटे तक चोपन में खड़ी हो जाती है पहले उसके रेनुकूट तक जाने की व्यवस्था थी लेकिन वहां टर्मिनल की व्यवस्था न होने के कारण वह चोपन तक ही रोक दी गयी। उसे गड़वा, जिला पलामू (बिहार) तक जाना चाहिए।

साथ ही साथ मैं सुझाव देना चाहता हूं कि पिछड़े हुए क्षेत्र में रेनूकूट से अम्बिकापुर से चिरमिरी तक रेल लाइनें बिछाने के लिए भी सर्वेक्षण किया जाए। इस से चिरमिरी के कोलफील्ड्स और उत्तर प्रदेश के औद्योगिक संस्थान जुड़ जाएंगे। इस क्षेत्र में आदिवासी रहते हैं इससे उनको लाभ होगा।

श्रीमन्, जबलपुर के सम्मानित सदस्य शर्मा जी ने जो सुझाव दिया है कि मिर्जापुर से सतना को मिला दिया जाए मैं उसका समर्थन करता हूं। एक वहां पर कछवा रोड से चुनार तक का भी सर्वेक्षण किया जाना चाहिए। इसकी दूरी 15 किलो मीटर है। यह एक महत्वपूर्ण कृषि और औद्योगिक क्षेत्र है। इस से वह ऐतिहासिक नगर पूर्वांचल से जुड़ जाएगा।

साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे क्षेत्र में दो ट्रेनें चलती हैं एक सी. सी. जी. एक और दूसरी सी. सी जी दो। ये केवल कछवा से चोपन तक चल रही हैं। मैं चाहता हूं कि इन्हें बनारस तक जोड़ दिया जाए जिससे कि पिछड़े क्षेत्रों में लोगों को बनारस तीर्थस्थान जाने आने में सुविधा हो। मैं मन्त्री जी का बड़ा आभारी हूं कि उन्होंने त्रिवेणी एक्सप्रैस को और पूर्वांचल एक्सप्रेस को कछवा रोड में रुकवा दिया है। इससे वहां की जनता का बड़ा लाभ हुआ है। मुझे विश्वास है कि छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का जो कार्यक्रम हाथ में लिया गया है उसमें तेजी लायी जाएगी।

. अभी हाल में रेल मंत्रालय ने बनारस से बम्बई तक एक ट्रेन चलाने का प्रस्ताव रखा है। इसके बारे में मैं सुझाव देना चाहता हूं कि इलाहाबाद से काफी ट्रेनें जाती हैं और वहां भीड़भाड़ भी काफी होता है इसलिए उस ट्रेन को चुनार, रावर्टस, चोपन, मोखा, कटनी होते हुए चलाया जाए इससे इस गाड़ी की दूरी भी कम हो जाएगी और जो इलाहाबाद में भीड़भाड़ और कठिनाई होनी है वहभी दूर हो जाएगी।

अभी हमारे एक साथी बोल रहे थे कि उड़ीसा एक बैकवर्ड इलाका है। वह निश्चित रूप से बैकवर्ड इलाका है। उस बैकवर्ड इलाके से हजारों, लाखों की संख्या में लोग रोजी कमाने के लिए पंजाब तक जाते हैं। वहां से उत्तरप्रदेश तक आने के लिए भी कोई सीधी ट्रेन नहीं है। इसलिए मेरा सुझाव है कि एक पुरी से हरिद्वार ट्रेन वाया लखनऊ चलायी जाए। इससे उन लोगों को लाभ होगा जो कि वहां के लोग उत्तरप्रदेश में काम करने के लिए आते हैं। रेल विभाग को यह भूल जाना चाहिए कि गरीब लोग लम्बी यात्रा नहीं करते हैं। देखा जाए तो गरीब लोग रोजी रोटी कमाने के लिए सुदूर जगहों पर जाकर अपना पेट भर रहे हैं। इस वास्ते मैं चाहता हूं कि इन ट्रेनों की व्यवस्था की जाए।

एक बात मैं यह भी कहना चाहता हूं कि नौ वस्तुओं को जो आपने भाड़े की वृद्धि से छूट दी है उनमें दूध, सब्जियाँ, पशुओं का चारा दवाएं तथा डोमेस्टिक यूज में आने वाला कोयला भी जोड़ दें और इन पर यह अतिरिक्त भार न डालें।

देश के अनेक भागों में सूखे की स्थिति है। इस वास्ते यदि वित्तीय वर्ष में सैकिंड क्लास का भाड़ा न बढ़ाया जाए तो ज्यादा अच्छा होगा। वैसे जो भाड़ा बढ़ाया गया है वह रेलवे टैरिफ इनक्वायरी सीमित की सिफारिशों पर ही बढ़ाया गया है और जो इनका विरोध करते हैं वे सस्ती लोकप्रियता हासिल करने के लिए ही करते है।

श्री जैनूलवशर ने हमारे मिर्जापुर क्षेत्र की चर्चा की है और मैं उनका बड़ा आभारी हूं वहां पर औद्योगिक विकास हो रहा है और सुपर थर्मल पावर स्टेशन और लाइन बग रहा है लेकिन उसके बनने में देरी हो रही है कि वहां जो डिप्टी चीफ इंजिनियर है वह मुआवजे की समस्या को हल नहीं कर पा रहे हैं, उसके बारे में कोई निर्णय नहीं ले पा रहे हैं। इस वास्ते वहां यह काम कछुए की चाल से चल रहा है। करेला, वीना और जयन्त का लिंक है यह बहुत महत्व रखता है। इससे कोल फील्डज के विकास में बहुत मदद मिलेगी। आज हमें कोल की कितनी आवश्यकता है यह आप जानते ही हैं। वहां जो डिप्टी चीफ इंजीनियर साहब हैं उनको वहां बहुत दिन हो

[श्री मूल चन्द डागा]

गए हैं और उनसे यह काम बन नहीं पाएगा। इस वास्ते आप दूसरी व्यवस्था करें। मैं चाहता हूं कि कोल फील्ड, रेलवे और पावर हाउसिज के प्रतिनिधि सब मिलकर बैठे और बैठकर इसके बारे में व्यवस्था करें। बिजली की कमी महसूस नहीं होनी चाहिए। आप तो जानते ही हैं कि बिजली की कमी के कारण हमारी रेलों को भी बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। वैगंज और कोचिज वगैरह बनाने में बाधा पहुंचती है। रेलों के चलने में भी इस कारण से बहुत बाधा आई है। देश के विकास के लिए बिजली एक बुनियादी चीज है। इस मामले में रेल मंत्रालय को आगे आना चाहिए और इस समस्या को जो लटकी हुई है हल करना चाहिए।

एक अन्तिम बात कहकर मैं समाप्त करता हूं। आपको जमीन एक्वायर करने में बहुत देर लगती है। आप जानते ही हैं कि कोल इंडिया में यह नियम है कि जब जमीन एक्वायर करनी होती है तो कोयले के मंत्रालय वाले कर लेते हैं। लेकिन रेलों में यह व्यवस्था है कि इस मामले में राज्य सरकारों पर निर्भर किया जाए। इससे देरी होती है। मैं चाहता हूं कि जो नियम कोयले पर लागू होता है वही आप पर भी लागू हो। चीफ इंजीनियर गंगोली साहब की अक्षमता के कारण भी जो जमीन ली गई है उस काम में तेजी नहीं आ रही है। काफी दिन इसको हो गए हैं। उन्होंने यहां पर भाई-भतीजा वाद चला रखा है। वह बंगाल के हैं। मैं संकीर्ण भावना से बात नहीं करता हूं। न जाने कहां-कहां से आकर दूसरी जगहों पर लोग काम करते हैं। लेकिन जिनकी जमीनें आप ले रहे हैं उनको भी तो नौकरियां मिलनी चाहिए। मैं चाहता हूं रेल मंत्रालय इसको देखे कि जिनकी जमीनें ली जाएं उनको क्यों न रखा जाए ? क्यों बाहर वाले, बंगाल, उड़ीसा, बिहार के लोगों को वहां लाकर आप रखें, यह न्याय की बात है कि जिसकी जमीन ली जाए, जो बेघरबार हो उसको पहले नौकरी मिले। इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ जो बजट प्रस्तुत किया गया है उसका मैं जबर्दस्त स्वागत और समर्थन करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री पी० जे० कुरियन को बुलाने से पहले मैं माननीय सदस्यों से एक अपील करना चाहता हूं। प्रत्येक माननीय सदस्य इस पर बोलना चाहता है क्योंकि यह रेलवे पर एक अत्यन्त महत्वपूर्ण चर्चा है। प्रत्येक अपने निर्वाचन क्षेत्र को सन्तुष्ट करना चाहता है। अतः मैं अनुरोध करता हूं कि प्रत्येक सदस्य किसी भी हालत में पांच मिनट से अधिक समय न ले। केवल तभी हम सभी सदस्यों को समय दे सकते हैं। यह मेरा अन्तिम अनुरोध हैं ...... ।

एक माननीय सदस्य : समय सीमा को लागू करना आपका काम है।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरा अनुरोध है कि आप अधिक समय न लें, ताकि सभी सदस्यों को अवसर दिया जा सके। यहां तक कि आपने अपने दल—सत्तारूढ़ दल में लगभग 18 सदस्यों को अभी बोलना है। अब मैं श्री पी० जे० कुरियन को बुलाता हूं।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : मैं अनुरोध करता हूं कि उन सदस्यों को भी, जिनके नाम

नहीं दिए गए हैं, पांच मिनट के लिए बुलाया जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं भी यही कह रहा हूं। प्रत्येक······

श्री मूलचन्द डागा : कभी-कभी पार्टी की ओर से नाम नहीं दिए जाते, परन्तु हम चर्चा में भाग लेना चाहते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : वे आपको मांगों के दौरान] अवसर देंगे। हर बात को अभी मत कहिए

• श्री पी० जे० कुरियन। मैं घण्टी बजाऊंगा और और पांच मिनट के बाद आपको बोलने नहीं दूंगा। यह बात सभी सदस्यों पर लागू होगी। मुझे रुचिपूर्ण ढंग से अरुचिपूर्ण काम करना पड़ता है।

प्रो० पी० जे० कुरियन (मवेलीकारा) : मैं सात मिनट से अधिक समय नहीं लूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : पांच मिनट के बाद मैं अगले सदस्य को बुलाऊंगा।

प्रो० पी० जे० कुरियन : माननीय रेल मन्त्री द्वारा प्रस्तुत किया गया बजट सर्वथा निराशाजनक है, जिसका कारण यह है कि दूसरे दर्जे का रेल किराया बढ़ाया गया है, अपितु यह भी है कि क्षेत्रीय असन्तुलनों को दूर करने के लिए उचित नीतियां नहीं बनाई गई हैं।

जहां तक रेल किराये में वृद्धि का सम्बन्ध है, मैं यह कहूंगा कि दूसरे दर्जे, जिसमें सर्व-साधारण यात्रा करता है, के किराये में की गई वृद्धि बहुत अधिक है। इस सन्दर्भ में मैं यह बताना चाहता हूं कि रेलवे को वाणिज्यिक फर्म न मानकर एक उपयोगिता सेवा माना जाना चाहिए। यदि आप इसे वाणिज्यिक फर्म मानते हैं तो इसका यह अर्थ हुआ कि आपको इसके उपयोगिता पहलू का उचित ज्ञान नहीं है। इसके अलावा मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि कम-से-कम यात्री गाड़ियों के मामले में किराए की वृद्धि वापस ले ली जानी चाहिए क्योंकि यात्री गाड़ी द्वारा यात्रा को बढ़ावा दिया जा सके ताकि डीजल और पेट्रोल की भारी कमी को देखते हुए मोटर यातायात में दबाव को कम किया जा सके।

जहां तक क्षेत्रीय असन्तुलनों का सम्बन्ध है, मुझे यह कहना है कि क्षेत्रीय असन्तुलनों को दूर करने के लिए कोई विशेष प्रयास नहीं किया गया है। यहां तक कि पूर्वोत्तर राज्यों, जहां के लोगों को उपेक्षा किए जाने का भारी अहसास है, पर भी रेल बजट में उचित ध्यान नहीं दिया गया है। मैं कुछ निर्माणाधीन नई लाईनों की उपेक्षा नहीं करूंगा, परन्तु इन क्षेत्रों में रेल लाइनों के उचित विस्तार के लिए कोई उपबन्ध नहीं किया गया है।

जहां तक मेरे अपने राज्य का सम्बन्ध है, मेरा यह निवेदन है कि रेलों के सम्बन्ध में मेरे राज्य केरल की केन्द्रीय सरकार द्वारा घोर उपेक्षा की गई है। देश में प्रति एक लाख की जन-संख्या के पीछे रेल लाइनों की औसत क्या है? यह 10 कि० मी० है। जबकि केरल में यह केवल 4 कि० मी० है। कितना अधिक अन्तर है। इसके बावजूद भी मन्त्री जी ने केरल में नई लाइनें बिछाने का कोई प्रस्ताव नहीं किया है। केरल के मुख्य मन्त्री और केरल के सभी संसद सदस्यों,

प्रो० पी० जे० कुरियन

चाहे वे किसी दल से सम्बद्ध क्यों न हों, ने अनेक नई रेल लाइनों के लिए अभ्यावेदन किए हैं : कुट्टीपुरम—गुरुवयूर, कोट्टायम—मदुरै, तिरुवेला—पुनालुर और अलेप्पी—कयानगुलम। परन्तु इनमें किसी पर भी विचार नहीं किया गया है। इन सभी अभ्यवेदनों पर कोई कार्यवाही नहीं हुई है। समय की कमी के कारण मैं इस बात को विस्तार से नहीं कहना चाहता।

प्रत्येक व्यक्ति को पता है कि बिजली की गाड़ियां सस्ती लागत पर चल रही हैं परन्तु बजट में रेल लाइनों के विद्युतीकरण के लिए पर्याप्त जोर नहीं दिया गया है। मेरी समझ में नहीं आता ऐसा क्यों किया गया है। ऐसे भी राज्य हैं जहाँ बिजली सस्ती दर पर तथा पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है। उदाहरणतया, केरल सरकार ने विद्युतीकरण के लिए कम दरों पर बिजली देने की पेशकश की है। परन्तु केन्द्रीय सरकार ने इस पेशकश पर विचार नहीं किया है। मेरा अनुरोध है कि केरल में उपलब्ध बिजली के उपयोग से दक्षिणी राज्यों में रेल लाइनों का विद्युतीकरण करने के लिए विशेष प्रयास किए जायें। रेल लाइनों के विद्युतीकरण के लिए एक वृहत्त योजना होनी चाहिए, क्योंकि इस समय जबकि डीजल और पेट्रोल की कमी है, विद्युतीकरण ही एक ऐसा विकल्प है जिसके द्वारा इस समस्या को हल किया जाएगा। अधिकांश राज्यों में विद्युत उत्पादन कोयले की ढुलाई पर निर्भर करता है, जो रेलों की कुशलता पर निर्भर करती है। रेलों की कुशलता से बिजली का उत्पादन होगा जिससे कुशलता और अधिक बढ़ेगी।

मैंने इसीलिए कहा है कि रेलवे को कभी-कभी वाणिज्यिक न समझकर उपयोगिता सेवा समझा जाना चाहिए। अत: किराए में की गई वृद्धि समाप्त की जानी चाहिए और रेलवे को राज्य सहायता दी जानी चाहिए ताकि रेलवे एक उपयोगीता के रूप में कार्य कर सके।

रेलवे के उचित रख-रखाव से सभी उद्योग प्रभावित होंगे और राष्ट्रीय जीवन के अन्य पहलुओं पर भी इसका प्रभाव पड़ेगा। मुझे केवल एक और बात कहकर अपना भाषण समाप्त कर देना है। वह रेल मन्त्रियों की सुरक्षा के बारे में है। वास्तव में, हमारे देश में रेलमन्त्रियों के लिए कोई किसी प्रकार की सुरक्षा व्यवस्था है ही नहीं। क्यों ? मैं केवल दुर्घटनाओं की ही बात नहीं कर रहा हूं—मैं उन दुर्घटनाओं के विषय में नहीं कर रहा हूं जिनका उल्लेख माननीय सदस्य पहले ही कर चुके हैं—मै चलती गाड़ियों में डकैतियों तथा हमलों की बात करता हूं। समाचार-पत्रों में बहुत से मामले प्रकाशित हुए हैं। मेरे पास प्रेस समाचारों की कतरनें उपलब्ध हैं जिनमें चलती रेलगाडियों में रेल-यात्रियों पर गुण्डों और डकैतों द्वारा प्रहार के समाचार हैं। इसके लिए कोई उचित समाधान अभी तक नहीं खोजा गया है। यदि आवश्यकता हो तो केन्द्रीय सरकार को इस मामले पर राज्य सरकारों तथा रेल अधिकारियों के साथ बात-चीत करनी चाहिए और भारत सरकार को रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिए आवश्यक कदम उठाने हेतु आगे आना चाहिए। मुझे केरल के लोगों से बहुत से पत्र प्राप्त हुए हैं। जिनमें उल्लेख किया गया है कि ऐसे मामले भी हुए हैं कि चलती गाड़ियों में महिलाओं के साथ बलात्कार भी किया गया। उनका सब माल लूट लिया गया और उनके साथ बलात्कार किया गया। इसके बावजूद भी, ऐसे अत्याचारों

के कम करने अथवा रोकने के लिए कोई उचित कदम नहीं उठाए गए। मेरा सुझाव है कि इन सब बातों को देखते हुए उपचारात्मक कार्यवाही की जानी चाहिए।

मैं फिर इस बात पर बल देना चाहूंगा कि बजट निराशाजनक है। मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वे किराये में की गई वृद्धि, विशेषतया दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए, को वापस लें और यात्री गाड़ियों के मामले की वृद्धि को पूरी तरह समाप्त करें।

आपने जो मुझे अवसर दिया है मैं उसके लिए धन्यवाद देता हूं।

सभापति महोदय : श्री शैलानी—विशेष रूप में।

श्री चन्द्रपाल शैलानी (हाथरस) : सभापति जी, रेलवे हमारे देश का सबसे बड़ा उद्योग है। देश और देश की जनता की सेवा में रेलवे का जो योगदान रहा है, वह अवर्णनीय है। माननीय रेल मंत्री, श्री कमलापति त्रिपाठी ने, जिनकी व्यक्तिगत रूप से मैं बहुत इज्जत करता हूं, बहुत सी नई रेल-गाड़ियां चलाई हैं और काफी सुविधायें दी हैं। लेकिन मैं समझता हूं कि अभी रेलवे के विकास और सुधार की बहुत गुंजायश है और उसके लिए बहुत कुछ करना बाकी है

मेरे बहुत से मित्रों ने इस सम्बन्ध में अपने विचार व्यक्त किए हैं, वे अपनी जगह पर हैं। 1980-81 का यह जो बजट पेश किया गया है, उसमें यात्री-किराये और माल- भाड़े में वृद्धि की गई है। मैं समझता हूं कि अगर रेलवे की आन्तरिक स्थिति का अध्ययन किया जाता में होने वाली फिजूलखर्ची को रोका जाता, तो मेरा विश्वास है कि किराये और रेलवे भाड़े में यह वृद्धि करने की आवश्यकता न पड़ती।

कल बहुत से मित्रों ने रेलवे बोर्ड को समाप्त करने की चर्चा की थी। मैं भी इस विचार-धारा का हूं कि रेलवे बोर्ड एक सफेद हाथी है और इस पर बहुत रुपया खर्च किया जाता है अगर उसको समाप्त कर दिया जाए, तो मैं समझता हूं कि इससे कोई फर्क नहीं पड़ेगा, बल्कि एक बहुत बड़ी धनराशि की बचत होगी, जो रेलवे के विकास तथा सुधारों के लिए इस्तेमाल की जा सकती है।

रेलवे के कम्पेन्सेशन एंड क्लेम्ज डिपार्टमेंट में इतना भ्रष्टाचार है कि उसपर जितनी भी चर्चा की जाये, वह कम है। रेलवे के अधिकारियों की लापरवाही से, उनके किंकर्तव्यविमूढ़ रहने से और उनके नकारात्मक रवैये से रेलवे को हर साल पच्चीस से तीस करोड़ रुपये हर्जाने के रूप में देने पड़ते हैं। ये सारी बातें रेलवे अधिकारियों की गैर-जिम्मेदारी से होती है।

अंग्रेजों द्वारा चलाई गई सैलून व्यवस्था को तुरन्त समाप्त करना चाहिए। होता यह है कि मामूली से मामूली अधिकारी भी सैलून में यात्रा करते हैं और उनपर जितना खर्चा आता है, मैं समझता हूं कि वह फिजूल खर्ची में ही जाता है। दिल्ली डिवीजन को ले लीजिए। यहां के छोटे-छोटे अफसर सैलुन लेकर चलते हैं। उनके पर्दों की धुलाई का खर्चा बीस से 25 हजार रुपए प्रति-मास आता है मैं समझता हूं कि यह नाजायज खर्चा है और इसको बचा कर रेलों के सुधार में लगाया जा सकता है। दिल्ली डिविजन में जो गाड़ियां, स्टाफ कार और मैटाडोर आदि हैं, मैं समझता हूं

[श्री चन्द्रपाल शैलानी]

कि उनकी मेनटेनेंस और पट्रोल पर जितना खर्चा आता है, उसको रोका जा सकता है। उन गाड़ियों का दुरुपयोग किया जाता है। अधिकारी उन्हें अपने निजी कामों और परिवार के सदस्यों के लिए इस्तेमाल में लाते हैं।

दिल्ली डिवीजन के डी. आर. एम. की स्टाफ कार जो अभी कुछ दिन पहले खरीदी गई थी आप को ताज्जुब होगा कि उसकी सीटें लगवाने, गद्दियों पर कपड़े चढ़वाने तथा शीशों के परदे लगाने पर 1153 रुपये खर्च आए जो बिल्कुल फिजूलखर्ची है और जिसकी कोई आवश्यकता नहीं थी।

रेलवे की नौकरियों में आजादी के 33 साल बाद आज भी शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्ज के लोगों का कोटा पूरा नहीं हुआ है। दूसरी तरफ जहां भारत सरकार में 55 साल की उम्र में लोग रिटायर हो जाते हैं वहां रेलवे में 58 साल की उम्र पूरी करने के बाद भी एक्सटेंशन दिया गया है। □ □ स्टेशन सुपरीटेंडेंट दिल्ली जंक्शन को···(व्यवधान)

सभापति महोदय : 58 साल की जो आप बात कर रहे हैं उसके सम्बन्ध में जिसका नाम ले रहे हैं उसको यहां बोलने का कोई मौका नहीं है। तो कृपया आप उनका नाम न लें। नाम लेकर बोलेंगे तो जिसका नाम ले रहे हैं यह कार्यवाही वृतांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा ·· ये सदन के नियम हैं।

श्री चन्द्रपाल शैलानी : मेरा यह कहना है कि अगर मंत्री जी और अधिकारीगण किसी विशेष अफसर को खुश करना चाहते हैं या इनाम देना चाहते हैं तो उसको उसी स्केल में री-एम्पलायमेंट दे दें। आप इसके ऊपर जरा गंभीरता से विचार कीजिए कि एक आदमी को एक्सटेंशन देने से कितने आदमियों का गला घोंटा जाता है, कितने आदमियों के हकों का हनन होता है···

सभापति महोदय : मैं आप की मदद करना चाहता हूं। आप को कोई ऐसी चीज सदन के ध्यान में लानी है तो उनका डेजिगनेशन बतलाकर कह सकते हैं, उनका नाम नहीं ले सकते हैं।

श्री चन्द्रपाल शैलानी : इसी तरह बीकानेर डिवीजन के मैकेनिकल इंजीनियर को एक साल का एक्सटेंशन दिया गया है। और इस तरह के बहुत से मामले हैं।

रेलें जहां यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुचाती हैं वहां जो जीवन के आवश्यक पदार्थ हैं उनको भी ढोने में काफी मदद करती हैं जिससे आदमी को अपना जीवन अच्छी तरह से निर्वाह करने के लिए चीजें वहां पर उपलब्ध होती हैं। लेकिन अभी हमारे देश में बहुत सी जगह ऐसी हैं जहां रेल नहीं पहुचती हैं। आसाम में जो गड़बड़ बहुत दिनों से चल रही है जिसके बहुत से कारण हो सकते हैं, उस पर मैं डिस्कशन नहीं करना चाहता, लेकिन एक यह बात भी सही है कि वहां पर आवागमन के

□ □ कार्यवाही वृतांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

साधन बहुत कम हैं...(व्यवधान)...

सभापति महोदय : आपका समय समाप्त हो गया है।

श्री चन्द्रपाल शैलानी : सभापति महोदय, दो मिनट में मैं अपनी बात खत्म कर दूंगा।

सभापति महोदय : डिप्टी स्पीकर साहब ने आपको आगाह कर दिया था, पहले ही बता दिया था।

श्री चन्द्रपाल शैलानी : सभापति महोदय, मैं सिर्फ दो तीन सुझाव देकर खत्म कर रहा हूं।

39 अप और 40 डाउन तथा जनता एक्सप्रेस दिल्ली और अलीगढ़ के बीच सभी स्टेशनों पर रुकती हैं लेकिन उसमें यात्रियों से एक्सप्रेस का किराया चार्ज किया जाता है जो उनके साथ अन्याय है। यह नहीं होना चाहिए।

हाथरस किला से अलीगढ़ तक जो शटल गाड़ी चलती है उस में तीन डिब्बे बढ़ाए जाएं तथा उसे शाम के समय भी एक ट्रिप करनी चाहिए।

अलीगढ़ जंक्शन से लोग लगभग 3 हजार यात्री दिल्ली आते जाते हैं जिनके लिए वर्तमान गाड़ियाँ पर्याप्त नहीं हैं। अतः कम से कम एक गाड़ी और बढ़ाई जाय।

अलीगढ़ दिल्ली और नई दिल्ली के बीच यात्रियों की समस्याओं को देखते हुए यहाँ एम० ई० कोच चलाना अत्यावश्यक है।

अलीगढ़-बरेली-मुरादाबाद लाइन पर एक भी फास्ट ट्रेन नहीं है जिससे यात्रियों का पूरा दिन खराब होता है।

पूर्वोत्तर रेलवे मीटर गेज पर गोरखपुर से अजमेर या अहमदाबाद तक एक मेल या एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाय।

पूर्वोत्तर रेलवे पर चलने वाली आगरा-लखनऊ एक्सप्रेस सिकन्दराराऊ स्टेशन पर सिर्फ एक मिनट रुकती है। कभी-कभी सवारियां चढ़ उतर भी नहीं पातीं कि गाड़ी चल देती है, लिहाजा वहां कम से कम 3 मिनट का स्टोपेज किया जाय जबकि कासगंज जंक्शन पर यह गाड़ी आधा घंटा खड़ी रहती है। सिकन्दराराऊ से इसी गाड़ी में सैकेन्ड क्लास में दो बर्थों के आरक्षण की व्यवस्था की जाय।

पूर्वोत्तर रेलवे के मथुरा रेल पुल पर पथ गैलरी का निर्माण शीघ्र कराया जाय। विगत वर्षों में सैकड़ों लोग अपने प्राण दे चुके हैं। अतः पथ-गैलरी का निर्माण अत्यन्त आवश्यक है।

विक्रमशिला व गोमती एक्सप्रेस का अलीगढ़ जंक्शन पर दोनों तरफ से स्टाप होना चाहिए।

श्री सतीश प्रसाद सिंह (खगरिया) : सभापति महोदय, ऐसे तो हमारे सदन के बहुत सारे सदस्यों ने बहुत से सुझाव दिए हैं, मैं एक बात की तरफ ध्यान दिलाना चाहूंगा कि जितनी

[श्री सतीश प्रसाद सिंह]

गाड़ियां अभी उपलब्ध हैं वह आबादी के लिहाज से बहुत कम है। आपको भी और इस सदन के अन्य सदस्यों को भी गाड़ी की छत पर बैठे हुए पसेंजर्स को देखने का अवसर मिला होगा। इसका खास कारण यही है कि गाड़ियों की कमी है जिससे पसेंजर्स को छत पर बैठकर चलना पड़ता है और अपनी जान की जोखिम उठाना पड़ता है। इसलिए मन्त्री जी को सोचना चाहिए कि किस तरह से गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए और उनको बढ़ाना चाहिए।

जहां तक सेकेंड क्लास पसेंजर्स की हालत का संबन्ध है, खासकर गर्मी के समय में जब वे डिब्बे में सफर करते हैं तो ऐसा सफोकेशन होता है कि लोगों को लगता है कि मौत के घाट उतर जायेंगे इसका एक कारण यह है कि रेल के डिब्बे की छत लोहे की बनी हुई है जिससे काफी गर्मी पैदा होती है, इसलिए कोई ऐसी टेक्नालाजी डेवैलप की जानी चाहिए या जिस ढंग से भी हो जाड़ों में कम जाड़ा और गर्मी में कम गर्मी लगे इसका उपाय होना चाहिए।

मैं मन्त्री जी का ध्यान उत्तर भारत की तरफ ले जाना चाहता हूं। वहां कुछ जगहों पर रेल लाइनों को जोड़ दिया जाय तो बहुत समस्या का हल हो सकता है जैसे छितौनी स्टेशन तक रेलवे लाइन है और बगहा तक लाइन है जिसके बीच की दूरी 14 कि०मी० है। इसको जोड़ देने से लोगों की बहुत बड़ी परेशानी कम हो सकती है। अभी छितौनी से बगहा जाने के लिए गोरखपुर, सोनपुर, मुजफ्फरपुर, मोतीहारी होकर बगहा जाना पड़ता है। करीब-करीब दो सौ किलोमीटर की दूरी तय करनी पड़ती है जिससे लोगों को काफी परेशानी होती है। पैसा भी ज्यादा खर्च करना पड़ता है। इसके कारण उस एरिया के जो पसेंजर्स हैं उनकी परेशानी भी बढ़ती है। इसी प्रकार से निर्मली और सरायगढ़ के बीच में 15 किलोमीटर की दूरी है। निर्मली से सरायगढ़ जाने के लिए दरभंगा, समस्तीपुर, बरौनी, सहरसा होकर जाना पड़ता है जिसकी तीन सौ किलोमीटर दूरी पड़ती है। इससे पसेंजर्स को बड़ी परेशानी होती है तथा उस इलाके के पसेंजर्स को भी परेशानी होती है। इस लाईन को अगर जोड़ दिया जाय तो जनता की बड़ी परेशानी दूर हो सकती है। इसी प्रकार से फारबिसगंज और किशनगंज को जोड़ दिया जाए जिसके बीच में कोई नदी भी नहीं है और केवल 90 किलोमीटर की दूरी है तो यू० पी०, बिहार बंगाल का कुछ पोर्शन और आसाम का जो बार्डर एरिया है जिसका सुरक्षा की दृष्टि से महत्व है, फौज को एक जगह से दूसरी जगह जाने में परेशानी होती उसको भी दूर किया जा सकता है। इन जगहों के बीच का गैप मात्र 114 किलोमीटर है इसको जोड़ने से लोग यू० पी० और आसाम तक आसानी से जा सकते हैं और कोई परेशानी नहीं होगी।

बड़ी लाइन का काम, जैसाकि बजट में दिखाया गया है, शुरू होने वाला है लेकिन बरौनी से कटिहार इसको जल्दी बनाना चाहिए ताकि गढ़हरा में बड़ी लाइन का समान उतारकर छोटी लाईन में लादा जाता है जिसमें बहुत चोरी होती है और रेलवे को बहुत घाटा उठाना पड़ता है उसको बचाया जा सके बरौनी से कटिहार तथा बड़ी लाईन के काम की गति को तेज करना चाहिए ताकि गढ़हरा में जो गड़बड़ी होती है वह बन्द हो जाए। कुछ स्टेशनों की तरफ मन्त्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं जैसे खगरिया, महजखूट, बिहपुर और काढ़ागोला आदि

इन स्टेशनों के दोनों ओर बाजार है, जहाँ पर ओवर ब्रिज बनाना बहुत ही जरुरी है, ताकि लोगों को दोनों तरफ आने जाने में सहूलियत हो। इस ब्रिज के न बनने जो दुर्घटनाएं होती हैं वो दुर्घटनायें भी कम हो जायेंगी खगरिया, महेशखूंट, बिहपुर और काढ़ागोला आदि इन स्टेशनों पर एक दिक्कत यह है कि यात्री इन स्टेशनों पर आते हैं, उनके ठहरने के लिए वेटिंग रूम्स की बहुत कमी है जिससे यात्रियों को चिलचिलाती हुई धूप में और बरसात के दिनों में बहुत ही कठिनाइयों का सामना करना पड़ना है।

इसलिए मन्त्री महोदय से मेरा निवेदन है कि जिस प्रकार उन्होंने रेलवे बजट में सभी बातों की तरफ ध्यान दिया है और जो मैंने सुझाव दिए हैं, ।उनकी तरफ भी ध्यान देंगे। यह एक प्रोग्रेसिव बजट है, इसलिए मैं इसका समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री वाई० एस० महाजन (जलगांव) : सभापति महोदय, मैं चालू वर्ष के लिए बचत का बजट पेश करने पर रेलमन्त्री को बधाई देता हूं। उनके भाषण से पता चला है कि इस कलेन्डर वर्ष के प्रथम पांच महीनों में, अर्थात् जबसे इस सरकार में उन्होंने मन्त्रालय संभाला है, रेलवे ने सराहनीय कार्य किया है। रेलवे उपेक्षित स्थिति में थी और इन्जनों, मालडिब्बों तथा यात्री-डिब्बों की मरम्मत का इतना अधिक कार्य इकट्ठा हो गया जितना पहले कभी नहीं हुआ। ऐसी स्थिति में उन्होंने खपत से फालतू अनाज वाले प्रदेश अर्थात पंजाब और हरियाना से, पूर्व में सूखा ग्रस्त क्षेत्रों ,अर्थात पश्चिमी बंगाल, बिहार, उड़ीसा, आसाम, मध्य प्रदेश को केवल एक ही महीने अप्रैल में, 8 लाख टन अनाज भेजा। चीनी तथा खाद्य तेल जैसी असम्भव वस्तुओं के लदान की मात्रा में भी काफी वृद्धि हुई। आसाम में चल रही गड़बड़ी तथा वहां व्याप्त असाधारण स्थिति में भी रेलवे ने बहुत-सी कठिनाइयां दूर की और इस क्षेत्र में आशा के अनुकूल अनाज भेजा।

सूखा तथा अत्यधिक गर्मी के कारण कुछ क्षेत्रों में पीने के पानी की कमी रही। रेलवे द्वारा प्रत्यक्षतः असंभव कार्य सफलतापूर्वक किया गया और रेलवे ने इन क्षेत्रों में पीने का पानी सप्लाई किया।

बिजली की कमी के कारण गतवर्ष उत्पादन में कमी आई। रेलवे ने कोयले के लदान के लिए प्रतिदिन माल डिब्बों की संख्या बढ़ाकर 500 करके इस कठिनाई को दूर करने का प्रयास किया।

आसाम के तेल शोधक कारखानों के अतिरिक्त अन्य स्रोतों से दूर-दूर के स्थानों को पेट्रोलियम ले जाने के मामलों में अथक प्रयास किए गए तथा सफलता मिली।

गत पांच महीनों में जटिल रेल तन्त्र को संयोजित करने में रेलवे ने बड़े प्रयास, संगठनात्मक क्षमता से कार्य किया है। रेलवे की स्थिति, जबकि वहां बहुत बड़ी मात्रा में मरम्मत कार्य जमा हो गया था, सूखा विद्युत प्रणाली की खराब स्थिति तथा अत्यधिक गर्मी से उत्पन्न अभूतपर्व कठिनाई को दूर कर सकने योग्य नहीं थी इससे प्रमाणित हो गया है हमारे लोग आवश्यकता पड़ने पर स्थिति सम्भाल सकते हैं, जैसाकि उन्होंने सदैव ही किया है।

मन्त्री महोदय ने नई लाइनें बिछाने, बदलने तथा सर्वेक्षण करने का बड़ा कार्यक्रम आरम्भ किया है। मनमाड़---औरंगाबाद लाइन को बदलने का कार्य तेज किया जाना चाहिए। मराठवाड़ा

[श्री वाई० एस० महाजन]

क्षत्र में पर्याप्त रेल सुविधायें उपलब्ध नहीं हैं। इसको ध्यान में रखते हुए मुझे आशा है कि माननीय रेलमन्त्री इस कार्य को तेजी से पूरा कराने के लिए आवश्यक कदम उठायेंगे।

जहां तक मेरे जिले का सम्बन्ध है, आमलनेर से धूलिया तक रेल लाइन की मांग की गई है। धूलिया एक पिछड़ा जिला है। यदि यह लाइन बना दी जाए तो इससे ईदगढ़ और धूलिया दोनों जिलों का विकास हो सकता है।

मन्त्री महोदय को यात्री किराये में वृद्धि और सभी मालभाड़े पर 15 प्रतिशत अधि ार जैसे कुछ कठोर निर्णय करने पड़े हैं। साधारण आदमी की कठिनाई दूर करने तथा अत्यावश्यक वस्तुओं की मूल्य वृद्धि रोकने के लिए उन्होंने उन्हें भाड़ा अधिभार से मुक्त रखा है। इन वस्तुओं में नमक, चीनी, अनाज, दालें आदि हैं। मैं रेलमन्त्री से अनुरोध करता हू कि वह कृपया फलों तथा सब्जियों को भी इस अधिभार से मुक्त रखें। यहां मैं केले का विशेष उल्लेख करना चाहता हूं जिस पर कि हमारे जिले की अर्थ व्यवस्था निर्भर है। फसल में केले का मूल्य अक्सर बहुत कम रहता है। दूसरे फसल में इसके मूल्य में बहुत उतार-चढ़ाव आता है। यदि इस मद पर भी अधिभार लगाया गया तो यहां की अर्थ-व्यवस्था पंगु हो जाएगी। मुझे आशा है और विश्वास है कि मन्त्री महोदय छूट की मदों में फलों और सब्जियों विशेषतया केले को भी सम्मिलित करेंगे। इन शब्दों के साथ मैं सिफारिश करता हूं कि सदन इस बजट को स्वीकार करे।

श्री शिबु सोरन (दुमका) : सभापति महोदय, बहुत अफसोस की बात है कि रेडियो और समाचार पत्रों में हमेशा पिछड़े इलाकों, आदिवासी और हरिजन इलाकों के विकास की बात कही जाती है, लेकिन होता कुछ भी नहीं है। रेलवे बजट में भी ऐसा ही कहा गया है। मैं ऐसे क्षेत्र से चुनकर इस संसद में आया हूं जहां अधिकतर आदिवासी लोग हैं। हमारे क्षेत्र में कोयला खदानों को तथा जहां-जहां बड़े-बड़े कारखाने हैं उनको तो रेलों से जोड़ा हुआ है लेकिन जो हमारा हैड० क्वार्टर है उसको आज तक भी रेल लाइन से नहीं जोड़ा गया है। हजारीबाग, गिरीडीह और संथाल परगना की यही स्थिति है। हम लोग ऐसा महसूस करते हैं कि हमको आज तक विकास की दृष्टि से उपेक्षित रखा गया है। यदि ऐसी बात न होती तो किनारे-किनारे जहां खदानें हैं, वहां ही क्यों रेल लाइन होतीं, क्षेत्र के अन्य भागों में रेल लाइन की व्यवस्था आज तक क्यों नहीं की गई? इसलिए मेरा कहना है कि जहां-जहां हमारे डिस्ट्रिक्ट हैड-क्वाटर्स हैं, वहां अवश्य रेल लाइनें पहुंचाई जानी चाहिए।

हाल ही में रांची से चण्डीगढ़ के लिए एक रेलगाड़ी चलाने की व्यवस्था की गई है। उसका नाम 'झारखण्ड-एक्सप्रेस' रखा गया था, लेकिन पता नहीं क्यों उसका नाम बदलकर 'छोटा नागपुर एक्सप्रेस' कर दिया गया है इससे हमारे इलाके के लोगों को बहुत दुख पहुंचा। हम लोग जो जंगलों के रहने वाले हैं, झारखण्डी आदमी हैं, "झारखण्ड एक्सप्रेस" चलाने से हम लोगों के मन में बड़ी श्रद्धा और गौरव पैदा हुआ था. लेकिन पता नहीं क्यों उसका नाम बदल दिया गया। मैंने इस सम्बन्ध में मन्त्री जी को पत्र भी लिखा था परन्तु उसका जवाब मुझे आज तक नहीं मिला है। मैं चाहता हूं कि उसका नाम "झारखन्ड एक्प्रेस" ही रखा जाय।

हाउस के अनेक माननीय सदस्यों ने रेलवे की बहुत तारीफ की है लेकिन हमारा क्षेत्र तो ऐसा क्षेत्र है जहां के लोगों ने आज तक रेल को ही नहीं देखा है। दुमका जिले के किनारे-किनारे दोनों तरफ रेल लाइन है, लेकिन आज भी मुझे स्टेशन से उतर कर 60 किलोमीटर जाना पड़ता है। इसलिए मुझे अधिक नहीं कहना है, सिर्फ यही कहना चाहता हूं कि आज तक हम लोगों का जो शोषण हुआ है, उसको दृष्टि में रखकर हमारे पिछड़े इलाके को भी रेल लाइन दीजिए। 1974-75 में उस इलाके का सर्वे हुआ था, हम लोगों को बहुत आशा हो गई थी, लेकिन इस रेलवे बजट में हमें कुछ भी दिखाई नहीं दिया, पता नहीं उसका क्या हुआ। मैं आपसे यह भी निवेदन कर दूं कि अब वहां की जनता इस अन्याय को बरदाश्त नहीं करेगी कि हमारी धरती के नीचे जो धन है, उसको ले जाने के लिए तो रेलवे लाइन है, लेकिन वहां की जनता के लिए यातायात की कोई सुविधा नहीं है। वह बहुत ही उपेक्षित इलाका है—यदि उसको रेलवे लाइन दी जाय तो निश्चित रूप से उसका विकास हो सकता है।

इतना ही कहकर आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री मेरावदन के० गधावी (बनासकांठा) : माननीय रेल मन्त्री बधाई के पात्र हैं, क्योंकि उन्होंने उस स्थिति में सुधार करने का प्रयास किया है, जो रेल प्रशासन को संभालते समय उन्हें जनता और लोक दल सरकारों से विरासत में मिली थी रेलवे की हालत पूरी तरह बिगड़ चुकी थी। माल-डिब्बों और सवारी डिब्बों का उत्पादन, माल की ढुलाई, गाड़ियों का ठीक समय पर चलाया जाना—सब कुछ बहुत खराब हालत में था। मन्त्री महोदय के भाषण से अब हमें पता चलता है कि इस दिशा में काफी प्रयास किया गया है और अच्छे परिणाम प्राप्त हुए हैं।

रेलवे हमारे देश की अर्थ-व्यवस्था की रीढ़ है। अगर मशीनरी और प्रबन्ध के मामले में रेल प्रशासन में कोई त्रुटि है, तो इससे यात्रियों और व्यापार दोनों के मामले में ही कठिनाई पैदा होती है। विपक्ष के लोग और सम्पूर्ण देश के लोग किरायों और भाड़े में वृद्धि पसन्द नहीं करेंगे। परन्तु वर्तमान स्थिति में सुधार लाने की दृष्टि से, एक साहसी कदम आवश्यक था। देश के लोगों की स्थिति को समझना चाहिए और सरकार का समर्थन करना चाहिए।

मैं एक ऐसे निर्वाचन क्षेत्र से चुना गया हूं, जिसकी सीमा पाकिस्तान से मिलती है। रेलवे के मीटर गेज खण्डों के साथ सौतेला व्यवहार किया जाता है। रेल मन्त्री ने यह स्वीकार किया है कि रेलवे के सभी खण्डों में यातायात में पर्याप्त वृद्धि हुई है। मगर अहमदाबाद और दिल्ली के बीच पिछले 15 वर्षों से एक भी अतिरिक्त मेल या एक्सप्रेस गाड़ी शुरू नहीं की गई है। परिणामस्वरूप, यात्री रेलगाड़ियों की छतों पर यात्रा करते हैं। काफी भीड़भाड़ होती है और हम ठीक समय पर सीटों का आरक्षण भी प्राप्त नहीं कर पाते। देश के पश्चिमी क्षेत्रों को जो पिछड़े हैं और जिन्हें सुविधाओं की आवश्यकता है, इन सुविधाओं से वंचित रखा जाता है। मैं सुझाव देना चाहूंगा कि दिल्ली और अहमदाबाद के बीच, माउन्ट आबू एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

मीटर गेज खण्डों में, द्वितीय श्रेणी के वातानुकूलित स्लीपर कोच उपलब्ध नहीं ही वातानुकूलित कुर्सी यान। ये सुविधाएं उपलब्ध की जानी चाहिए। हम भी

[श्री भेरा वदन गधावी]

जो बड़ी लाइनों के यात्री देते हैं। मीटर गेज की संचालन लागत भी अपेक्षाकृत कम है। मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदलने का विचार निश्चित रूप से अच्छा है। हमें बार-बार यह बताया जाता है कि दिल्ली और अहमदाबाद के बीच, यह कार्य शीघ्र किया जाएगा। मैं मन्त्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि वह इस कार्य में शीघ्र कार्यवाही करें।

पालनपुर स्टेशन पर पैदल पार करने वाला पुल नहीं है, हालांकि हम पिछले 5 वर्ष से इसके लिए मांग करते आ रहे हैं। पैदल पार करने वाले पुल न होने की वजह से प्रति वर्ष दुर्घटनाओं में लगभग 100 व्यक्ति मारे जाते हैं। रेल अधिकारियों का यह उत्तर होता है कि मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदले जाने के समय पैदल पार करने के उपरि पुल के निर्माण कार्य को हाथ में लिया जाएगा और अगर यह कार्य पहले करना है, तो लागत व्यय राज्य सरकार अथवा स्थानीय प्राधिकरणों को वहन करें। पैदल पार करने वाले उपरि पुल पर अनुमानित लागत व्यय केवल 5 लाख रु० बैठता है। यदि आप देश भर में बे टिकट यात्रियों से प्राप्त एक दिन की राशि एकत्र करें तो आपको 5 लाख रु० प्राप्त हो जायेंगे। प्रतिवर्ष सैकड़ों व्यक्तियों की जानें चली जाती हैं। स्कूली बच्चे कठिनाई में पड़ जाते हैं, इसलिए यह आवश्यक है कि रेल मंत्री इस बारे में बहुत शीघ्र कार्यवाही करें।

इसके अलावा, पालनपुर और अहमदाबाद के बीच 3 बजे के बाद कोई यात्री गाड़ी नहीं है। अहमदाबाद और पालनपुर तथा पालनपुर और मेहसाना के बीच काफी संख्या में यात्री सफर करते हैं। इसलिए मेरा आपसे यह अनुरोध है कि पालनपुर और मेहसाना के बीच एक रेलगाड़ी चलाई जाए जो पालनपुर से सायं 5 30 बजे चले।

मुझे बताया गया है तथा मैंने इस बात की जांच भी की है कि मेहसाना में काफी संख्या में रेक अप्रयुक्त पड़े रहते हैं। हम इन रैकों का उचित उपयोग कर सकते हैं। फिर निश्चित रूप से एक छोटी गाड़ी तो चलाई ही जा सकती है यद्यपि जैसा कि सभी सदस्यों ने कहा है कि वही घिसा-पिटा जवाब होगा कि रेलवे लाइन पर भीड़भाड़ है। यह बात मेरी समझ में नहीं आती क्योंकि तकनीकी आदमी ही हमें इस इस बारे में सलाह दे सकते हैं। परन्तु मुझे निश्चित रूप से यह पता है कि उस लाइन पर दो या तीन घण्टे तक कोई भी सवारी गाड़ी तथा माल गाड़ी नहीं चलती। अगर यह स्थिति है तो हम निश्चित रूप से समस्या का समाधान ढूंढ सकते हैं। कुल मिलाकर, आर्थिक रूप से और उत्पादन की दृष्टि से रेलवे की स्थिति में सुधार लाने के लिए जो प्रयास किए गए हैं और जिन नई लाइनों की स्थापना की गई है और सर्वेक्षण किया गया है और छोटी या मीटर गेज लाइनों को वड़ी लाइन में बदले जाने का जो कार्य चल रहा है, उस सबके लिए रेल मन्त्री बधाई के पात्र हैं। इन शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूं।

+श्री अनन्त रामुलु मल्लु (नगर कुरनूल) : माननीय सभापति महोदय, कृपया मुझे अपनी मातृभाषा में बोलने की अनुमति दी जाए। महोदय मैं अपने माननीय रेल मन्त्री श्री त्रिपाठी जी द्वारा वर्ष 1980-81 के लिए प्रस्तुत किए गए बजट का हृदय से स्वागत करता हूं वे एक अनुभवी

+ तेलुगू में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

तथा कुशल मन्त्री हैं जिन्होंने अपने पहले मन्त्रित्व काल के दौरान काफी प्रशन्सनीय कार्य किया था।

महोदय, तेलंगाना के कुछ पिछड़े जिलों को रेल लाइन से जोड़ने के लिए मैं प्रस्तावित सर्वेक्षण का स्वागत करता हूं। इससे यह पता चलता है कि हमारी प्रधानमन्त्री की पिछड़े क्षेत्रों तथा वहाँ रहने वाले लोगों में कितनी दिलचस्पी है। पतनचेरू को पेड्डा पतली से जोड़ने के लिए प्रस्तावित सर्वेक्षण से केवल मेडक के लोगों की आवश्यकताएं ही पूरी नहीं होंगी अपितु सारे क्षेत्र की आवश्यकताएं भी पूरी होंगी। अपने क्षेत्र मे रेलगाड़ी को चलता हुआ देखने के लिए यहां के लोगों की काफी लम्बे समय तक प्रतीक्षा करनी पड़ी है। अब ऐसा लगता है कि इनकी इच्छा अब जल्दी ही पूरी हो जाएंगी।

मैं आवश्यक वस्तुओं पर माल भाड़े में छूट दिए जाने का भी स्वागत करता हूं पहले से ही बढ़ते हुए जीवन निर्वाह व्यय के भार से लदे सामान्य लोगों को एक राहत की सांस मिली है, मेरा सुझाव है कि इन वस्तुओं के अलावा सब्जिओं तथा फलों पर भी छूट दी जाए क्योंकि सब्जी तथा फल भी सामान्य लोगों के भोजन का एक हिस्सा है।

तेलंगाना के कुछ पिछड़े क्षेत्रों को रेल मार्ग से जोड़ने हेतु प्रस्तावित सर्वेक्षण का जहां मैं स्वागत करता हूं, वहीं मुझे इस बात का दुःख है कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र नगर कुरनूल को छोड़ दिया गया है। यह एक आरक्षित निर्वाचन क्षेत्र है था यह क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा हुआ है। इस क्षेत्र में आदिवासी, अनुसूचित जातियों तथा अन्य समुदाय के लोग रहते हैं जो सामाजिक तथा आर्थिक दृष्टि से काफी पिछड़े हुए हैं। महोदय, यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि नये प्रस्ताव में एक ऐसे क्षेत्र को छोड़ दिया गया है। मुझे यह कहते हुए दुख है कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र को जोड़ने के लिए कोई रेलवे लाइन नहीं है। नगर कुरनूल होते हुए मछेरला तथा रायपुर के बीच एक रेलवे लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किए जाने का प्रस्ताव था। मुझे नहीं मालूम कि इस प्रस्ताव का क्या हुआ। शायद जनता सरकार के पास ऐसे महत्वपूर्ण प्रस्तावों पर विचार करने के लिए पर्याप्त समय नहीं था। मुझे विश्वास है कि वर्तमान सरकार इस मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी क्योंकि इससे क्षेत्र के गरीब लोगों का भला होगा। हमारे माननीय उप रेलमन्त्री महोदय श्री मल्लिकार्जुन महबूबनगर से सम्बन्ध रखते हैं क्योंकि वे महबूबनगर निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं। महोदय, मुझे इस बात को दोहराने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि वे जानते हैं कि हमारे क्षेत्र के लोग कितने पिछड़े हुए हैं। मुझे आशा है कि मछेरला को रायचूर (वाया नगर कुरनूल) से जोड़ने के चिर-प्रतीक्षित प्रस्ताव के बारे में निर्णय लेकर वे इस क्षेत्र के निर्धन लोगों के साथ न्याय करेंगे।

नई दिल्ली तथा सिकन्दराबाद के बीच चलने वाली आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस गाड़ी इस समय सप्ताह में दो बार चलती है। तमिलनाडु एक्सप्रेस जैसी अन्य सुपर फास्ट एक्सप्रेस गाड़ियां सप्ताह में चार दिन चलती है यातायात की समानता को देखते हुए लोगों की एक मांग यह है कि आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस भी कम से कम सप्ताह में चार बार चलनी चाहिए।

मैं माननीय मन्त्री महोदय की जानकारी में एक बात और लाना चाहूंगा कि इस समय सुपर

[श्री अनन्त रामुलु मल्लु]

फास्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ियां सम्मम स्टेशन पर नहीं रुकती, जो एक जिला मुख्यालय तथा औद्योगिक क्षेत्र है। कोयला खानें भी इस स्थान के काफी नजदीक हैं, तथा इसके अतिरिक्त भद्राचलम तीर्थ स्थल यहां पर स्थित है जो देश भर के तीर्थ यात्रियों का आकर्षण केन्द्र है। यह बड़े खेद की बात है कि इतने महत्वपूर्ण केन्द्र में के० के० एक्सप्रेस तथा तमिलनाडु एक्सप्रेस जैसी तेज गति की गाड़ियों को रुकने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। समय-समय पर संसद सदस्यों ने यह मांग की है कि खम्मम स्टेशन पर इन गाड़ियों को रुकने की व्यवस्था की जाय। अफसोस की बात है कि उनके सभी प्रयास बेकार साबित हुए हैं। मैं माननीय मन्त्री महोदय से आग्रह करूंगा कि वे कृपा करके खम्माम स्टेशन पर सभी गाड़ियों को रुकवाने की व्यवस्था करें।

भद्राचलम तीर्थ स्थल को अभी तक किसी रेल लाईन से नहीं जोड़ा गया है। तीर्थयात्रियों को भद्राचलम सड़क जिसे कोथेगुडम के नाम से भी जाना जाता है, पर उतरना पड़ता है। इस प्रस्तावित सर्वेक्षण में भी गाड़ियां अधिक से अधिक केवल मनुगुर तक ही जा सकेंगी। भद्राचलम के महत्व को देखते हुए रेल लाइन को वहां तक बढ़ाने की बहुत आवश्यकता है। उस क्षेत्र में यातायात का और कोई साधन नहीं है कुछ वर्ष पूर्व गोदावरी नदी पार करते समय नाव डूबने के कारण कई तीर्थ यात्री मारे गए थे। मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मन्त्री इस प्रार्थना पर सहानुभूति पूर्वक विचार करेंगे। दांतीवाड़ा-भद्राचलम लाइन पर अभी कार्य शुरू नहीं हुआ है हालांकि इस लाइन के निर्माण हेतु सर्वेक्षण बहुत पहले कर लिया गया था।

महोदय, मेरे विचार में द्वितिय श्रेणी के यात्री किरायों तथा सीजन टिकट के किरायें में वृद्धि न्यायोचित नहीं है क्योंकि द्वितीय-श्रेणी के डिब्बों में सामान्य लोग ही यात्रा करते हैं तथा अधिकांश सीजन टिकट धारी या तो सरकारी कर्मचारी हैं और या विद्यार्थी। अतः सरकार से अनुरोध है कि उसे प्रस्तावित वृद्धि वापस ले लेनी चाहिए। प्रथम श्रेणी के किराये में और वृद्धि करके इस क्षति को पूरा किया जा सकता है। मेरा सुझाव है कि सीजन टिकट के किरायों में वृद्धि टिकट धारियों के वेतन में वृद्धि करने के बाद की जानी चाहिए। आन्ध्र प्रदेश एक कृषि प्रधान राज्य है। यह देश का अन्न भण्डार है, किन्तु वैगनों की कमी के कारण अपने उत्पादों का देश के अन्य भागों में भेजने में किसानों को काफी कठिनाई हो रही है। मैं माननीय रेल मन्त्री से अनुरोध करता हूं कि वे किसानों की मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त संख्या में वैगनों को उपलब्ध करें। मैं अपने मित्र श्री सत्यनारायण राव द्वारा व्यक्त किए गए विचारों से पूर्णतः सहमत हूं।

श्री मल्लिकार्जुन एक युवा एवं उद्यमी मन्त्री हैं तथा मन्त्रालय का मार्गदर्शन करने के लिए श्री जाफर शरीफ तथा पंडित जी जैसे अनुभवी प्रशासक मौजूद हैं। अतः इसमें कोई सन्देह नहीं कि रेलवे विभाग निकट भविष्य में तेज प्रगति करेगा।

मैं एक बार पुनः इस बजट का स्वागत करता हूं।

श्री स्कारिया थामस (कोट्टायम) : **मैं** आपका अभारी हूं कि आपने रेलवे बजट पर

बहस में भाग लेने के लिए मुझे भी अवसर प्रदान किया है। हमारे माननीय रेलवे मन्त्री इस सभा के काफी वरिष्ठ और अनुभवी सदस्य हैं और आम आदमी को इनके बजट से कुछ राहत मिलने की आशा थी परन्तु दुर्भाग्यवश भारत की जनता को निराश होना पड़ा है क्योंकि बजट में यात्री भाड़े में 73 31 करोड़ रुपये और मालभाड़े में 130.93 करोड़ रु० अर्थात् कुल मिलाकर 204.24 करोड़ भी वृद्धि की गई है, इसे आसानी से आसानी से रोका जा सकता था और माल-भाड़े को भी पहले की दरों पर बरकरार रखा जा सकता था। इस बात में कोई सक नहीं है कि इस वृद्धि से आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि होगी क्या दूसरी तरफ बैठे सत्तारूढ दल के सदस्यों में से कोई कह सकता है कि यह भार नहीं है। 1976-77 में, जब मैं उस ओर बैठता था तब, आज जो लोग सत्तारूढ़ दल के हैं उन्होंने रेल मन्त्री की आलोचना की थी। अब देखना है कि अब वे क्या कहते है ? कोई भी व्यक्ति, जो इस वाद-विवाद को बैठा सुन रहा है कहेगा कि दो चर्चायें राजनीति से प्रेरित है। एक क्षण के लिए हम राजनीति को भूलकर यह सोचें रेल गाड़ियों का उपयोग करने वालों के लिए क्या किया जा सकता है लोगों का कैसे भला हो सकता है।

जहां तक गाड़ियों के समय पर चलने का प्रश्न हैं यह अफसोस की बात हैं कि अधिकांश गाड़ियाँ समय पर नहीं चल रही हैं। इस स्थिति को रोका जाना चाहिए। अधिकारियों को इस बारे में हिदायतें दे दी जानी चाहिए।

जहाँ तक रेलवे लाइनों के विद्युतीकरण का प्रश्न है जिन राज्यों के पास फालतू बिजली है वहां पर इस कार्य को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। जहाँ तक केरल का सम्बन्ध है भारत की कुल 60,000 कि० मीटर रेलवे लाईनों में से केवल 340 किलो मीटर रेलवे लाइनें ही केरल में बिछी हैं। जैसा आप जानते हैं केरल की जनसंख्या बहुत है परन्तु वहां रेल सुविधाएं बहुत कम हैं।

वहाँ कोई कोच फैक्टरी या वर्कशाप जैसे बड़े संस्थान भी नहीं है। राज्य में कुशल व अकुशल श्रमिक तथा वर्ष भर बिजली की सप्लाई जैसी आधारभूत सुविधाएं मौजूद हैं। मुझे खेद है कि इस बजट में इन बातों पर कोई ध्यान नहीं दिया गया।

मेरा अगला मुद्दा कोट्टायम रेलवे स्टेशन के बारे में है। यह सही है कि के० के० एक्सप्रेस तथा और भी कई गाड़ियां यहां से गुजरती हैं परन्तु बढ़ते हुए यातायात के अनुरूप सुविधाओं में विस्तार नहीं हुआ है। वहां पूछताछ के लिए न कोई कमरा है और न कोई फोन ही है।

मैं मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे कृपया इन सुविधाओं के लिए आदेश दें। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री जे०सी० वर्वे (रामटेक) : सभापति महोदय, माननीय रेलवे मिनिस्टर ने जो बजट सदन में पेश किया है, उसका मैं स्वागत करता हूं।

माननीय मत्री जी के शपथ-ग्रहण करने के बाद मैं अपनी काँस्टीटुएन्सी के किसानों के साथ एक डेपुटेशन में उनसे मिला था और उनसे चर्चा की थी कि हमारी कांस्टीटुएसी में जो प्राबलम है उसकी ओर ध्यान दिया जाए। मैं रामटेक निर्वाचन क्षेत्र से चुनकर आया हूं उस वक्त जब मैं वहां के किसानों और एम० एल० एज० का डेपुटेशन लेकर आया था तो माननीय

[श्री जे० सी० वर्वे]

मंत्री जी ने हमारी प्राबलम पर ध्यान दिया था ' हमारे ऐरिए में सन्तरे का उत्पादन बहुत ज्यादा होता है और उसकी निकासी के लिए मैंने जब मन्त्री महोदय का ध्यान दिलाया और उनसे प्रार्थना की किसानों के माल की निकासी करने के लिए अगर रेलवे की वैगने नहीं दी गई तो लाखों रुपये का उनका नुकसान होगा, तो मन्त्री महोदय ने तत्परता से इस ओर ध्यान दिया ओर इसकी व्यवस्था कर दी । इसके लिए में उनका शुक्रिया अदा करता हूं ।

मेरा मुख्य प्रश्न यह है कि हमारा एरिया खासकर सन्तरा एरिया है, जहाँ इसकी पैदावार बहुत अधिक होती है, उस एरिए में रेलवे लाइन की सख्त जरूरत है । नरखेड़ा से अमरावती तक रेलवे लाइन की सख्त जरूरत है । नरखेड़ा से अमरावती तक रेलवे लाइन की माँग कई सालों से चली आ रही है । मैं सन् 1977 में भी रेल मंत्री महोदय से मिला था, लेकिन उसकी ओर अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया गया है। जिस वक्त मैं अपने क्षेत्र के किसानों को लेकर माननीय पंडित जी से यहां मिला उस वक्त उनके साथ सरकारी अधिकारी, जनरल मैनेजर से लेकर रेलवे बोर्ड के सदस्य भी उपस्थित थे, उन्होंने कहा था कि आप बजट के टाइम में इस ओर ध्यान दिलाइये, हम जरूर इस पर विचार करेंगे । इस समय जो मन्त्री महोदय सदन में उपस्थित हैं, मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि वह इस ओर ध्यान दें और जो यह तकलीफें और अड़चनें है उसको कहने के लिए मुझे थोड़े समय की जरूरत है ।

महाराष्ट्र में अमरावती और नागपुर जिलों के बीच में मेरी कांस्टीट्युन्सी है । वहां संतरा उत्पादन होता है । उस माल को हमें ट्रकों द्वारा अस्सी किलोमीटर दूर मध्य प्रदेश में लाना पड़ता है और वहां पर रेलवे में लदान किया जाता है । कई बार हमें डीजल नहीं मिलता है । पिछले साल भी इस बारे में कठिनाई उत्पन्न हुई थी और मैंने अपनी कांस्टीट्युएन्सी में जाकर किसानों की सहायता के लिए कार्यवाही की थी । नरखेड़-अमरावती रेलवे लाइन बहुत महत्वपूर्ण लाइन है । मेरा निवेदन है कि इसका तुरन्त सर्वे करके काम को हाथ में लेना चाहिए ।

मेरी कांस्टीट्युएन्सी में नागपुर से छिंदवाड़ा की ओर जाने वाली जो दूसरी छोटी लाइन है, उसको बड़ी लाइन में परिवर्तित करना बहुत जरूरी है । वह लाइन पुराने जमाने से चली आ रही है । मेरी कांस्टीट्युन्सी में सावनेर सरीखे बड़े-बड़े गांव हैं, मगर वहां जाने की समुचित व्यवस्था नहीं है । मेरी विनती है कि उस लाइन को बड़ी लाइन किया जाए ।

कलकत्ता से बम्बई और बम्बई से कलकत्ता जो मेल आती जाती है, हमें उस पर नागपुर से बम्बई जाने का मौका मिलता है । हम देखते हैं कि उसमें पुराने डिब्बे लगे हुए हैं । कहने को तो वह मेल ट्रेन है, मगर उसमें खाने की व्यवस्था की बात तो छोड़ दीजिए, सफाई का नाम तक नहीं है और बहुत गन्दगी रहती है । उसकी ओर ध्यान देना जरूरी है ।

इन शब्दों के साथ मैं मन्त्री महोदय द्वारा प्रस्तुत किए गए रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

□श्री वी० एस० विजय राघवन (पालघाट) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं पण्डितजी को एक संतुलित बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूं। रेलवे को अपने कर्मचारियों को मंहगाई भत्ता देने और पेट्रोलियम पदार्थों में हुई मूल्य वृद्धि के कारण काफी व्यय करवाना पड़ा है अतः उनके पास यात्री भाड़े और माल भाड़े में वृद्धि करने के सिवाय और कोई विकल्प नहीं था। यह वृद्धि करते हुए भी उन्होंने यह ध्यान रखा है कि ऊंचे दर्जे के यात्रियों को ही अधिभार वहन करना पड़े। इन प्रकार उन्होंने एक घाटे के बजट को 42 करोड़ रु० के लाभ के बजट में बदल दिया है। वह इस उपलब्धि के लिए बधाई के पात्र हैं।

श्रीमन् रेलवे के पास पूंजी विशेष की कमी क्यों है। आजादी के बाद हम अपनी रेलवे व्यवस्था में केवल 7.000 कि०मी० रेल लाइनें ही और बिछा पाये हैं इससे स्पष्ट होता है कि हमें और अधिक राशि रेलवे के विकास में लगानी चाहिए। हमारे पास वैगनों की कमी है और बहुत सी फैक्ट्रियां केवल कोयले की कमी के कारण बन्द हैं। हमारे पास उन फैक्ट्रियों में कोयला पहुंचाने के लिए वैगन नहीं है। अतः हमें वैगनों के निर्माण पर बल देना चाहिए, ताकि वैगनों की कमी को पूरा किया जा सके। अतः रेलवे के विकास के लिए और अधिक राशि आबंटित की जानी चाहिए।

रेलों के विकास के सम्बन्ध में मेरे राज्य केरल को जिन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है अब मैं उनका जिक्र करना चाहूंगा। श्रीमन् केरल विशेषकर मालाबार के, लोगों को इस बजट से भारी निराशा हुई है। केरल की कई वर्षों से उपेक्षा हो रही है। वहां देश की कुल 60,000 कि० मी० लाईनों में से केरल में केवल 914 कि० मी० लाइनें हैं। यदि आप देश की जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए रेलवे लाइनों का राष्ट्रीय औसत लगायें तो आप देखेंगे कि देश में प्रति एक लाख व्यक्तियों के लिए दस कि० मी० लाइन है। परन्तु केरल में 1 लाख व्यक्तियों के लिए 4 कि० मी० लाइनें हैं। इससे साफ जाहिर है कि पिछले 30 वर्षों में केरल की उपेक्षा हुई है। इस सम्बन्ध में कुट्टीपूरम—गुरवयूर और कोतान गुड्डम—त्रिचूर वरास्ता मलथूर का उल्लेख करना चाहूंगा। इन लाइनों से गुरूवयूर मन्दिर, परनी काबू, पलानी, मदुरै और रामेश्वरम् जैसे प्रसिद्ध तीर्थस्थल रेलवे से जुड़ जायेंगे। मुझे इन लाइनों के महत्व के बारे में और अधिक कहने की आवश्यकता नही है क्योंकि पण्डित जी इसके महत्व को अच्छी तरह जानते हैं। शोरनूर—मंगलौर लाइन को भी दोहरी लाइन किया जाना चाहिए।

इस सम्बन्ध में मैं केरल में स्थापित किये जाने वाले सवारी डिब्बा मरम्मत फैक्टरी विशेष रूप से उल्लेख करना चाहूंगा। इस प्रस्तावित फैक्टरी में 7000 से 8000 व्यक्तियों को रोजगार मिलेगा। यह फैक्ट्री पालघाट में लगाई जानी चाहिए क्योंकि यह केरल का सबसे पिछड़ा क्षेत्र है। इस फैक्टरी से पूरे क्षेत्र में औद्योगीकरण को बढ़ावा मिलेगा। यद्यपि इस क्षेत्र में त्वरित औद्योगीकरण के लिए सभी आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध हैं। फिर भी खेद की बात है कि यह

□मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण

[श्री वी०एस० विजयराघवन]

क्षेत्र हमेशा से पिछड़ा रहा है। इस फैक्टरी की स्थापना से सरकार इस क्षेत्र के लोगों के साथ, जो काफी समय से इसकी मांग कर रहे हैं, न्याय करेगी। हमारे पास कुशल और अकुशल श्रमिक हैं। हमारे पास भरपूर बिजली और पानी है। फिर भी हमारा क्षेत्र पिछड़ा हुआ है। श्रीमन् कर्नाटक और आन्ध्र-प्रदेश में दो-दो सवारी डिब्बा मरम्मत फैक्टरियां हैं और तमिलनाडु में तो ऐसी पांच फैक्टरियां हैं। यह वास्तव में दुःख की बात है कि केरल में एक भी रेलवे संस्था नहीं है जबकि हमारे राज्य में रेलवे के दो डिविजन हैं। केरल शिक्षित लोगों की संख्या में अग्रणी है और इसी राज्य में बेरोजगार लोगों की संख्या भी सबसे अधिक है। अतः यह बहुत जरूरी है कि हमारे राज्य में यथाशीघ्र ऐसे उपक्रम की स्थापना की जाए। केरल सरकार ने पहले ही आवश्यक भूमि मुफ्त देने तथा बिजली पानी रियायती दरों पर देने का वायदा किया है। अतः मैं, माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि इस प्रस्ताव पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें और फैक्टरी को पालघाट में स्थापित कराने के लिए आवश्यक कार्यवाही करें।

अन्त में, मैं एक और महत्वपूर्ण मुद्दे का उल्लेख करूंगा जो कि केरल में रेलवे लाइनों के विद्युतीकरण के बारे में है।

इन दिनों कोयले की कमी के कारण बहुत-सी सवारी गाड़ियां रद्द कर दी गई हैं, यह कोयला बिहार जैसे दूर के राज्यों से आता है।

केरल के पास विद्युतीकरण के लिए आवश्यक बिजली उपलब्ध है। केरल सरकार ने इस कार्य के लिए सस्ती दरों पर बिजली उपलब्ध कराने का वचन दिया है। मैं यह समझ नहीं पाता कि सरकार इस प्रस्ताव को स्वीकार करने और विद्युतीकरण का कार्य आरम्भ करने में क्यों झिझक रही है। यदि केरल में लाइनों का विद्युतीकरण हो जाता है तो फिर हमें ऐसी स्थिति का सामना नहीं करना होगा जिसमें यात्री गाड़ियों को रद्द करना पड़े और यात्रियों को कठिनाई हो। अतः मैं माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे केरल में रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण करने के प्रस्ताव पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें।

आपने मुझे यह जो अवसर प्रदान किया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

सभा पटल पर रखे गए पत्र

केन्द्रीय उत्पाद शुल्क नियम 1944 तथा सीमा शुल्क अधिनियम 1962 के अन्तर्गत अधिसूचनाएं

वित्त मन्त्रालत में उपमन्त्री (श्री मगन भाइ बरोट) : मैं निम्नलिखित पत्र सभापटल पर प्रस्तुत करता हूं—

(1) केन्द्रीय उत्पाद शुल्क नियम, 1944 के अन्तर्गत अधिसूचना या 69।80—सी० ई० से 113।80-सी० ई० (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति जो दिनांक 19 जून, 80 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई है और जो वर्ष 80-81 को बजट

प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय 18 जून, 1980 को वित्त मन्त्री द्वारा अप्रत्यक्ष करों के संदर्भ में संसद में घोषित केन्द्रीय उत्पाद शुल्क में किए गए परिवर्तन तथा दी गई छूट के सम्बन्ध में है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन। [ग्रन्थालय में रखा गया देखिए संख्या एल० टी० 926।80]

(2) सीमा-शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या 110। 80-सीमा-शुल्क से 112।80-सीमा-शुल्क (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति जो दिनांक 19 जून, 1980 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई है और जो वर्ष 1980-81 के बजट प्रस्ताव प्रस्तुत करते 18 जून, 1980 को वित्त मन्त्री द्वारा समय संसद में अप्रत्यक्ष करों के संदर्भ में घोषित सीमा शुल्क में किए गए परिवर्तन तथा दी गई छूट के सम्बन्ध में है तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण। [ग्रन्थालय में रखा गया देखिए संख्या एल० टी० 927।80

[रेल बजट, 1980-81—सामान्य चर्चा (जारी)]

श्री पीयूष तिरकी (अलीपुरद्वार) : मैं बजट का विरोध करता हूं। बजट सदन के समक्ष विचारार्थ प्रस्तुत है। यह जनता की आकांक्षाओं के अनुरूप नहीं है। जनता के साथ भारी धोखा किया गया है। इस रेल बजट में सत्तारूढ़ पार्टी द्वारा चुनावों के अवसर पर जनता से किए गए वायदों को पूरा नहीं किया गया है।

यह चुनाव तीन मुख्य मुद्दों पर लड़ा गया था। ये हैं—एक ऐसी स्थिर सरकार बनाना जो समाजवाद, लोकतन्त्र तथा धर्म-निरपेक्षता में विश्वास रखती हो, आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में स्थिरता लाना तथा देश में कानून एव व्यवस्था को कायम रखना।

इस बजट में आम जनता से किए गए किसी भी वायदे को पूरा नहीं किया गया है। इसलिए यह जनता विरोधी बजट है। इस बजट से आम जनता पर और अधिक भार पड़ेगा।

दूसरी श्रेणी के यात्री किराये तथा माल भाड़े में प्रस्तावित वृद्धि से आम आदमी की जिन्दगी और दूभर हो जाएगी। इस बजट में किसी भी प्रकार की रेलगाड़ी चाहे वह मेल, एक्सप्रेस अथवा यात्री गाड़ी हो, को समय से चलाने का कोई आश्वासन नहीं दिया गया है। इसमें सुरक्षित यात्रा का भी आश्वासन नहीं दिया है रेल अपराधों में वृद्धि हुई है, डकैती, लूटपाट, धोखाधड़ी, बलात्कार तथा पूरे प्रशासन में भ्रष्टाचार का बोलबाला है। यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाएं कम होती जा रहीं हैं। प्रतीक्षालयों तथा प्लेटफार्मों में सफाई के प्रति पूरी लापरवाही बढ़ती जा रही हैं।

महोदय, बिना लाभ तथा हानि के अनुसार कार्य करने के आधार पर राष्ट्र की सेवा में रेल प्रशासन का विशेष स्थान है। यह एक प्रकार से देश की सेवा करने जैसा काम है। इससे राष्ट्र

[श्री पीयूष तिरकी]

को समीप लाने तथा देश के अगम्य भागों को जोड़ने एवं देश की जनता के बीच एकीकरण, भाई चारे तथा मेल-मिलाप को बढ़ावा देने में सहायता मिलती है।

रेल प्रशासन सेवी संस्था के स्थान पर लाभ कमाने वाला उद्योग बन गया है। रेलवे को विभिन्न जन सेवी संस्थाओं से जनता की सेवा करने की शिक्षा लेनी चाहिए। संस्थाओं द्वारा शिक्षा तथा सामाजिक उत्थान के क्षेत्र में निर्धनों तथा पद-दलितों के लिए किए गए कार्यों को अस्वीकार नहीं किया जा सकता। दिल्ली, कलकत्ता, मद्रास जैसे बड़े शहरों तथा लगभग समस्त राज्यों की राजधानियों एवं नगरों में सभी लोगों द्वारा मिशनरी विद्यालयों तथा इनके द्वारा किए गए सामाजिक कार्यों की सराहना की जाती है। परन्तु पिछड़े इलाकों में मिशनरियों द्वारा किए गए काम की राजनीतिज्ञों द्वारा सदैव आलोचना की जाती है। मुझे इस मनोवृत्ति का कारण समझ में नहीं आता।

रेलवे के बारे में भी यही बात है। स्वतन्त्रता प्राप्ति की इतनी अवधि के पश्चात भी आपने देश के पिछड़े इलाकों में रेल लाइनें बिछाने के काम की उपेक्षा की है। उदाहरणतया, पूर्वोत्तर क्षेत्र, उड़ीसा, दक्षिणी बिहार तथा मध्य प्रदेश।

रेलवे प्रशासन को इस तथ्य को ध्यान में रखना चाहिए कि हमारी जनसंख्या का एक बड़ा भाग बहुत गरीबी में रहता है। जनसंख्या का 71 प्रतिशत भाग गरीबी की रेखा के नीचे जीवन-यापन कर रहा है और इससे क्रमशः 51 प्रतिशत ग्रामीण इलाकों में तथा 41 प्रतिशत लोग शहरी इलाकों में रहते हैं। दो करोड़ के लगभग पढ़े-लिखे बेरोजगार युवक जीवित रहने के लिये संघर्ष कर रहे हैं। 20 करोड़ के लगभग आर्थिक रूप से पराश्रित हैं। शारीरिक रूप से विकलांग लोगों में से बहुतों के पास आय का कोई स्रोत नहीं है।

सभापति महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

श्री पीयूष तिरकी : महोदय, अपनी पार्टी की ओर से केवल मैं ही एकमात्र वक्ता हूं। कृपया मुझे दो मिनट का समय और प्रदान करें।

सभापति महोदय : आपके लिए 4 मिनट का समय निर्धारित किया गया था, परन्तु आप पाँच मिनट ले चुके हैं।

श्री पीयूष तिरकी : मैंने केवल दो मिनट लिए हैं।

वृद्ध लोगों की आमदनी का कोई जरिया नहीं है देश का विद्यार्थी वर्ग बेरोजगार है। अतः माननीय मन्त्री महोदय से मैं अपील करता हूं कि वे विद्यार्थियों, 60 वर्ष से अधिक आयु वाले लोगों तथा देश के शिक्षित तथा अशिक्षित बेरोजगार लोगों के लिए यात्री किराये में छूट की व्यवस्था करें। धन्यवाद।

श्री कृष्णदत्त (शिमला) : सभापति महोदय, माननीय रेल मन्त्री जी ने 16 तारीख को इस माननीय सदन में जो बजट प्रस्तुत किया, उसका मैं समर्थन करता हूं। मैं हिमाचल प्रदेश से यहां पर आता हूं और हिमाचल प्रदेश में कालका से शिमला तक अंग्रेजों के समय की जो रेल

बनी हुई है उसमें एक किलोमीटर रेलवे लाइन की भी वृद्धि नहीं की गई है। मुझे इस बात की शुशी है कि इस दफा कालका से परमानू तक की एक रेल लाइन को श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने सर्वे की रिपोर्ट में शामिल कर दिया है जिसके लिए मैं उनको बधाई देता हूं।

इस देश में सीमेंट की कमी की बात सारे माननीय सदस्य कहते हैं। हमारे प्रदेश में एक सीमेंट फैक्टरी पोन्टा साहब में बनी है। मैं जगाधरी से पोन्टा साहब तक गई रेल बिछाने का सुझाव रखूंगा।

भारत सरकार को उस पर ध्यान देना चाहिए, ताकि वहाँ के लोगों को फायदा हो सके और जो वहाँ सीमेंट पैदा होता है, वह सारे देश के हिस्सों में जा सके। एक तलवाड़ा की लाइन है, जिस पर अभी तक काम शुरू नहीं हुआ है। सर्वे तो बहुत पहले हो गया था, लेकिन काम अभी, तक शुरू नहीं हुआ है। यहां पर जनता सरकार, जो कि 1977 में चुनकर आयी थी, उपलब्धियों का बहुत जिक्र किया गया है कि वहाँ पर बहुत अच्छी सरकार चल रही थी, लेकिन मैं समझता हूं कि हिमाचल प्रदेश के अन्दर सरकार ने कोई भी प्रगति का काम नहीं किया। जनता पार्टी के लोग कहते थे कि जब शिमला में राजनारायण जी पहुंचे तो हमने उनको वहाँ से हटा दिया। ये आपस में इस प्रकार लड़ते रहे तो ये वहां पर काम क्या करते।

हमारा जो कल बजट आया है, शायद ऐसा बजट आज तक नहीं आया होगा। माननीय वित्त मन्त्री जी ने जिस खुबसूरती के साथ हिन्दूस्तान के नक्शे को पेश किया है, वह काबिले तारीफ है? माननीय रेल मन्त्री जी ने जो थोड़ा बहुत किराया बढ़ाया है, मैं समझता हूं कि वह कोई ज्यादा नहीं है। लेकिन मैं यह जरूर प्रार्थना करूंगा कि जहां हमारे हिमाचल प्रदेश के सेब आड़ू होती है और कही-कहीं मैदानी इलाकों में केला भी होता है और कहीं सन्तरा भी होता है और दवाइयां भी जाती हैं और किताबों की बात भी कही गई है—इन सब में छूट होनी चाहिए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हुं ताकि यह काम भी हो सके।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं और वह यह है कि जहाँ तक पहाड़ी क्षेत्र का ताल्लुक है, वहाँ जो काँटे वाले (प्वाइंट्स मैन) होते हैं, जिनको 12-12 घंटे ड्यूटी देनी पड़ती है, मेरा निवेदन है कि सरकार उन की तरफ भी ध्यान दे, ताकि वे लोग भी औरों की तरह सात या आठ घण्टे ड्यूटी दिया करें। उन लोगों को बर्फ पर काम करना पड़ता है, इसलिए उनको अच्छी वर्दी भी मिलनी चाहिए। मेरा यह भी निवेदन है कि जो रेल कर्मचारी अस्थायी तौर पर काम पर लगे हुए हैं या डेली वेजेज पर काम कर रहे हैं, उनको पक्का किया जाय।

मैंने हिमाचल प्रदेश में रेल लाइनों का जिक्र किया है, अगर हिमाचल प्रदेश के अन्दर रेल लाइनें बिछा दी जाए, तो हम लोगों को तिब्बत तक पहुचने में सुविधा होगी और ट्रकों से जाने की कठिनाई भी दूर हो जाएगी। मेरा निवेदन है कि सरकार इसकी तरफ तवज्जह दे और अब हिमाचल प्रदेश के अन्दर रामलाल जी की सरकार है। जहाँ दुर्घटनाओं की बात कही जाती है, मैं आपको बताना चाहता हूं पिछली सरकार को तो इस बात का पता नहीं है, कि श्री सत महा-

(श्री कृष्ण दत्त)

जन, एम० एल० ए० पठानकोट एक्सप्रेस से सफर कर रहे थे, उनके ऊपर हमला हुआ, यह सरकार आज तक उन हमलावरों को नहीं पकड़ सकी। आज वे हिमाचल प्रदेश सरकार में मन्त्री हैं। हिमाचल प्रदेश के पुरअमन इलाके के लोग हैं, उनके ऊप्र भी हमला हुआ, जनता पार्टी के राज में। मैं यह कहना चाहता हूं कि जो जनता पार्टी की सरकार वहाँ पर थी, उसको यह कहने का कोई हक नहीं है कि उन्होंने वहां पर बहुत अच्छा काम किया है, वह तो आपस में लड़-लड़ कर खत्म हो गयी।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मन्त्री जी को मुबारकवाद देता हूं कि उन्होंने बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत किया है और रेल बजट का समर्थन करते हुए, अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री दलीप सिंह भूरिया (झाबुआ) : सभापति महोदय, हमारे विरोधी दलों के नेताओं ने अपने भाषणों में यह बात कही है कि जब भी यहां पर कांग्रेस की गवर्नमेंट रही, रेलवे का बजट घाटे में रहा। मैं उनको उदाहरण देना चाहता हूं—1971-72 में हमारा रेलवे बजट सरप्लस था और उसमें 17 करोड़ 84 लाख का सरप्लस था। इसी तरह से 1972-73 में भी सरप्लस था। हमने एमर्जेन्सी के अन्दर 1976 में बिना टिकट यात्रा करने वालों से 79 लाख रुपया वसूल किया तथा खिड़की पर टिकटों की बिक्री में 3 करोड़ 7 लाख रुपए की बढ़ोतरी की इस तरह की स्थिति में हमने रेलवे का महकमा इनके लिए छोड़ा था। लेकिन जब हमको वह महकमा वापस मिला तो बहुत खराब स्थिति में था। इन्होंने रेलों में पानी के मटकों को रखने का ऐलान किया था, लेकिन न मटके मिले और न पानी मिला।

अब मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं की तरफ आता हूं। मध्य प्रदेश एक बहुत पिछड़ा क्षेत्र है। माननीय मन्त्री जी ने हर प्रदेश के लिए बजट में प्रावधान किया है। आन्ध्र प्रदेश के लिए 375 करोड़ है, असम के लिए 55 करोड़ है, बंगाल के लिए 40 करोड़ है, इसी प्रकार से मध्य प्रदेश के लिए 122 करोड़ है। मध्य प्रदेश में जहां लोहा पैदा होता है, विभिन्न प्रकार के खनिज मिलते हैं, हीरा पैदा होता है—ऐसे प्रदेश के बारे में आपको कुछ न कुछ करना चाहिए। यह पहाड़ी क्षेत्र है, आदिवासी क्षेत्र है, जहां ऐसे आदिवासी लोग रहते हैं जिन्होंने आज तक रेल नहीं देखी है, ऐसे क्षेत्रों में रेल लाइनों का बिछाया जाना बहुत जरुरी है, उनको भी रेलों का दर्शन करने का मौका मिलना चाहिए।

इस सम्बन्ध में अब मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं—दाहोदह से इन्दौर 200 किलोमीटर का क्षेत्र है। वहां पर बहुत दिनों से मांग की जा रही है। और अभी हाल में जब श्रीमती इंदिरा गांधी वहाँ गई थी, तो वहाँ के लोगों ने मांग की थी कि उस लाइन का सर्वे कराया जाय। गुजरात का पंचमहल भी आदिवासी क्षेत्र है, मध्य प्रदेश का झाबुआ, धार ये—सब आदिवासी क्षेत्र हैं—इसलिए इन आदिवासी क्षेत्रों में रेलवे लाइन का खोला जाना बहुत आवश्यक है।

गुजरात में बड़ौदा से एक मीटर गेज लाइन छोटा-उदयपुर तक जाती है, इसको अलीराजपुर तक बढाया जाना चाहिए। यह केवल 30 किलोमीटर का क्षेत्र है और बहुत कम खर्चीला है—मैं चाहता हूं कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाय।

एक बात मैं इस विभाग के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं—हमारे जो आदिवासी और हरिजन भाई इस विभाग में काम करते हैं, उनकी हालत बहुत बदतर है। न उनकी प्रमोशन होती है और न उनकी तरफ विशेष ध्यान दिया जाता है। मेरे पास शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेडयूल्ड ट्राइब्स कमिश्नर की रिपोर्ट है। उसमें यह लिखा है कि आजादी के बाद जो आदिवासी और हरिजन इस विभाग में नौकरी में लिए गए, आज भी वे उसी हालत में बैठे हुए हैं। मेरी कांस्टीटुएंसी रतलाम है। वहां रोजमर्रा इस प्रकार की शिकायतें आती हैं कि आज किसी आदिवासी कर्मचारी को सस्पेंड कर दिया है किसीको ट्रांसफर कर दिया है। मेरा मन्त्री जी से अनुरोध है कि आप ऐसी व्यवस्था करें जिससे उनके साथ अन्याय न हो। नौकरियों में लेने के लिए जो जगह खाली पड़ी हुई हैं उनकी शीघ्र से शीघ्र भरा जाना चाहिए, ताकि उनके अन्दर विश्वास पैदा हो कि रेलवे विभाग उनके लिए कुछ न कुछ कर रहा है।

रतलाम डिविजन एक लाख की आबादी का टाउन है, वहां 20 हजार रेलवे कर्मचारी रहते हैं। वहां की हालत यह है कि स्टेशन पर भी पानी नहीं मिलता है। मैं मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वहां पर पीने के पानी की जल्द व्यवस्था होनी चाहिए। वहां पर "माही' नदी है, उसके प्रोजेक्ट को आप अपने हाथ में लेकर वहां पर पानी की व्यवस्था करें।

बड़ौदा से मथुरा तक इलैक्ट्रीफिकेशन का काम हो रहा है, इसके लिए आपने बजट में प्रावधान किया है, लेकिन वह राशि बहुत कम है। मैं चाहता हूं कि इसको दिल्ली तक लाया जाय और इस काम को जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए।

हमारे पिछड़े क्षेत्र में लोग गाड़ियों की छतों पर बैठकर जाते हैं। उनको गाड़ियों में बैठने का स्थान नहीं मिल पाता है। ये वे लोग हैं जो आदिवासी हैं, हरिजन हैं, मजदूर हैं। मैं चाहता हूं कि वहां पर ज्यादा लोकल ट्रेन्स चलाई जानी चाहिए ताकि उनको भी गाड़ी में बैठने की जगह मिल सके, क्योंकि वे भी हमारे ही अंग हैं। ये वे लोग हैं जो रेलों की पटरियाँ बिछाते हैं, मेहनत करते हैं, मजदूरी करते हैं। उसके बारे में सोचना चाहिए और धन की व्यवस्था करनी चाहिए क्योंकि वे भी भारत के एक अंग है।

एक बात और कहना चाहता हूं कि राजहरा से जगदलपुर तक लाइन ले जाने के लिए आपने कहा है कि हम इसको देख रहे हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि देखने की बात मन्त्री जी छोड़ दें और राजहरा से जगदलपुर और बेलाडीला तक उस लाइन को ले जाएं। वह आदिवासी क्षेत्र है और वहां से विशाखापतनम, जो आन्ध्र प्रदेश में है, तक वह जाएगी, तो इससे खनिज लोहा ले जाने में सहूलियत होगी और ऐसा करने से वहां के लोगों को भी फायदा होगा। इस लाइन को भी लेना चाहिए।

मैं इतना ही कह सकता हूं और आपने जो मुझे समय दिया है, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं और मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

श्री हीरालाल आर० परमार (पाटन) : माननीय सभापति जी, मैं माननीय रेल मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने वर्तमान परिस्थितियों में इतना संतुलित बजट प्रस्तुत किया है। मैं पाटन, जो गुजरात में है, से चुन कर आया हूं। वहां पर हरिजनों और पिछड़ी हुई जातियों की संख्या बहुत अधिक है।

पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र में, कांसा-मिलड़ी रेलवे लाइन का 15 किलोमीटर का एक टुकड़ा है (20 सालों से इस टुकड़े को जोड़ने के लिए इस हाऊस में मेरे से पूर्वगामी सदस्य मांग करते रहे हैं। इसका सर्वे भी हुआ था लेकिन आज तक इसके लिए कुछ नहीं हुआ है। मैं यह कहना चाहता हूं कि यह केवल 15 किलोमीटर का टुकड़ा है इसके न बनने की वजह से मेरे क्षेत्र के लोगों को रावनपुर, पालनपुर और गांधीधाम जाने के लिए पाटन और महसाना होकर जाना पड़ता है और इसके लिए तीन सौ किलोमीटर का चक्कर लगाना पड़ता है और 12 घंटे का यह रास्ता है। उसके लिए जनता को 15 रुपया का किराया टिकट के रूप में देना पड़ता है। इसलिए मेरा कहना यह है कि अगर कांसी-मिलड़ी का यह टुकड़ा जोड़ दिया जाए, तो 12 घंटे का रास्ता दो घंटे में पूरा हो जाएगा और वहां की जनता को केवल 2 रुपये किराया देना पड़ेगा। इससे जो वहां के गरीब लोग हैं, उनको भी सुविधा मिल जाएगी।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि अगर हारीज से राधनपुर जाना हो, तो 350 किलोमीटर का रास्ता रेल के जरिये काटना पड़ता है। इसको जोड़ने के लिए अगर 45 किलोमीटर की यह लाइन बिछा दी जाए, तो इतना लम्बा चक्कर वहां के लोगों को नहीं लगाना पड़ेगा। इसका भी सर्वे हो चुका है और 15 साल से इसकी मांग है लेकिन अभी तक इसको भी पूरा नहीं किया गया है। हम लोगों को 350 किलोमीटर का चक्कर घूम कर जाने में लगाना पड़ता है। मेरे मन में एक डाऊट है कि कहीं यह इसलिए तो पूरा नहीं किया जाता, क्योंकि यह पिछड़े हुए लोगों की कांस्टीट्यूएन्सी है? और इसी कारण इस वजह से हमारी उपेक्षा की जा रही है।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूं कि उत्तर गुजरात में महसाना एक डिस्ट्रिक्ट है और डिस्ट्रिक्ट होने के कारण वह गुजरात का एक बड़ा शहर है। आज से 32 साल पहले इस जगह पर एक ओवर-ब्रिज बनाने के लिए सर्वे किया गया था और उस वक्त वहां पर श्री गायकवाड़ की सरकार थी। उस समय वहां की आबादी 18 हजार थी। लेकिन अब वहां की आबादी 80 हजार हो गई है। उस शहर के बीच में से छः लाइनें निकलती हैं, अहमदाबाद-दिल्ली, तारंग हिल, पाटन, हारीज, सौराष्ट्र और बीजापुर से मुसाफिर आते और जाते हैं। 80 हजार की आबादी होने के कारण नाली पार करने के लिए परेशानी होती क्योंकि कम चौड़ा रास्ता होने के कारण बहुत टाइम तक रास्ता बन्द रहता है और इसलिए आपाधापी में एक्सीडेंट्स होते रहते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि वहां पर एक ओवर-ब्रिज बनाया जाये। मेरा अनुरोध है कि इस पर मंत्री जी विशेष ध्यान दें।

एक बात मैं गंभीरता से कहना चाहता हूं और वह यह है कि दिल्ली हमारे देश की राजधानी है और इस राजधानी के 100 किलोमीटर के एरिया में जो नान-शेड्यूल्ड कास्ट्स के

रेलवे कर्मचारी हैं, उन्होंने गलत और झूठे सर्टिफिकेट हरिजन होने के देकर शेड्यूल्ड कास्ट्स की सुविधाएं ले ली हैं। एक हजार से ज्यादा इन्सान ऐसे हैं, जो इसका फायदा उठा रहे हैं। इस चीज की जांच होनी चाहिए।

अगली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि 32 साल की आजादी के बाद भी हमारे देश में आज जो सरकार शासन चला रही है, उसमें हमारा योगदान सबसे अधिक है अतः हमारी ओर सरकार को खास तौर पर ध्यान देना चाहिए। मैं यह कहना चाहता हूं कि पिछले ढाई साल में जो हमारी पूर्वगामी सरकार आई थी, उसने ग़लत रास्ता अख्तियार किया और रेलवे कर्मचारियों में एक नान-शेड्यूल्ड कास्ट्स एम्पलाइज यूनियन खड़ी कर दी। वे लोग हरिजनों को पूरी सुविधा नहीं देने देते हैं। कानूनन उन्हें जो सुविधाएं मिलनी चाहिएं वे भी नहीं देने देते हैं। सवर्ण कर्मचारी अच्छी-अच्छी तन्ख्वाहों पर बैठे हुए हैं। वे हरिजनों को प्रमोशन भी नहीं देते हैं। वे लोग हाई कोर्ट और डिस्ट्रिक्ट कोर्ट में जाकर केस चला देते यदि किसी प्रकार योग्यता या प्रदत्त अधिकार के कारण हरिजन कर्मचारी को प्रमोशन मिल भी जाए तो और दो-दो साल तक यहां केस चलते रहते हैं और इस तरह से हरिजनों का प्रमोशन रुक जाता है। मैं चाहता हूं कि जो नान शेड्यूल्ड कास्ट्स यूनियनें हैं वे खत्म की जाएं और हरिजनों और जनजातियों का जो मिलने वाला प्रमोशन दूसरों को दे दिया जाता है वह बेन किया जाए। यह मेरी मांग है।

हरिजन और आदिवासियों के लिए जो रिजर्वेशन का कोटा है उसका 50 परसेंट भी उनको नहीं मिलता है। इसका भी समाधान किया जाए और इन जातियों का रिजर्वेशन जो अधूरा है, उसे तुरन्त पूरा किया जाए।

मैं अपने क्षेत्र पाटन की बात आपके सामने रखना चाहता हूं। वहां जो फर्स्ट क्लास के डिब्बे होते हैं उनका रेलवे कर्मचारी और उनकी फेमिलीज ही इस्तेमाल करती हैं। फर्स्ट क्लास में एम० पी० और एम० एल० ए० तक को जगहें नहीं मिलती। इसकी ओर भी सरकार शीघ्र ध्यान दे।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आभार मानता हूं और रेलवे मंत्री जी का भी आभार प्रकट करता हूं।

गृह मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में राज्य मन्त्री (श्री पी० वेंकट सुब्बया) : सभापति महोदय, मैं प्रार्थना करता हूं कि विभिन्न दलों द्वारा दी गई सूची में उल्लिखित सभी सदस्यों को बोलने का अवसर दिया जाये ताकि वे वाद-विवाद में भाग ले सकें तथा रेल मंत्री वाद-विवाद का उत्तर कल देंगे।

आप इस पर सदन में मत विभाजन कराएं।

सभापति महोदय : क्या सदन इस बात से सहमत है कि रेल मन्त्री अपना उत्तर कल दें।

कुछ माननीय सदस्यगण : जी हां।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : आप हमें भी बोलने की इजाजत देंगे या नहीं ? हम तो सबसे ज्यादा केजुएल्टी में हैं । दूसरे दलों के बहुत से लोगों को बोलने का मौका दिया गया है । हमें भी बोलने का मौका दिलवाइये ।

श्री पी० वेंकट सुब्बया : दल के नेताओं ने अपने वक्ताओं की सूची दी है तथा उन व्यक्तियों को बोलने का मौका दिया जायगा । इन सदस्यों को मौका दिलाने के लिए मैंने कहा था कि सूची में उल्लिखित सभी सदस्यों को बोलने का अवसर दिया जाना चाहिए तथा रेल मन्त्री अपना उत्तर कल देंगे ।

श्री रामावतार शास्त्री : जिन दलों के केवल 4 सदस्य हैं, उन्होंने भी दो या तीन नाम दिये हैं, परन्तु हमने केवल एक ही व्यक्ति का नाम दिया है । अतः यदि आप दूसरों को इजाजत दे रहें हैं तो हमें भी बोलने का मौका दिया जाना चाहिए । आप हमें दंड क्यों देना चाहते हैं ? मैं सभापति महोदय से प्रार्थना कर रहा हूं ।

सभापति महोदय : हमारी यह इच्छा रही है कि जितने ज्यादा लोगों को हम टाइम दे सकें वह दें ।

श्री ए० नीलालोहिथादसन (त्रिवेन्द्रम) : सभापति महोदय, रेलवे मन्त्री जी ने जो बजट पेश किया है उसके बारे में मैं यह कहना चाहता हूं कि यह रेलवे मन्त्रालय और रेलवे के सभी कार्यालय किस के लिये चलाते हैं । ये हमारे देश की जनता के हित के लिए चलाते हैं या नहीं । अगर ये सब जनता के हित के लिए चलते हैं तो पार्लियामेंट में एक विधेयक रखना चाहिये कि रेलवे लोक कल्याण सेवा कार्य है । इसलिये इसमें लाभ होता है या हानि होती है इसके बारे में हमें चिन्ता नहीं करनी चाहिये । सरकार को बिना इसकी चिन्ता किये हर तरह से रेलवे के कार्यक्रम चलाने चाहिये ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि सारी रेलवे सर्विस में ऐसा सर्वेक्षण करना चाहिए कि जो हरिजनों के लिए आरक्षण है उसको पूरी तौर पर लागू किया गया है या नहीं । जहां कहीं भी कोई कमी दिखाई पड़ती है तो उस कमी को दूर करने के लिए स्पेशल रिक्रूटमेंट की व्यवस्था करके हरिजनों को रेलवे में भरती किया जाना चाहिये । इसी तरह से बैकवर्ड क्लासिस के लोगों के वास्ते भी रिक्रूटमेंट के मामले में रेलों में आरक्षण की व्यवस्था करने का कदम उठाया जाना चाहिये ।

इस रेल बजट में आपने अलप्पी एर्नाकुलम रेलवे लाइन का जिक्र किया है । इसके बारे में कदम उठाया जाना है । लेकिन यह नहीं बताया गया है कि कब इसका निर्माण कार्य पूरा हो सकेगा ।

खुरुवायुर-कुट्टीपुरम रेलवे लाइन की मांग तो बहुत ही पुरानी है । केरल के मुख्य मन्त्री, सभी राजनीतिक दलों के नेता तथा संसद सदस्य इसके बारे में कई बार रेल मन्त्री जी तथा प्रधान मन्त्री से बातचीत कर चुके हैं । लेकिन इसके बारे में अभी तक कुछ कदम नहीं उठाया

गया है और न ही इसके बारे में बजट में कुछ कहा गया है। मैं चाहता हूं कि इसके बारे में भी आपको कुछ व्यवस्था करनी चाहिये।

इसी तरह से कोटायम-इडिकी-मदुरै लाइन का सर्वे किया जाना चाहिये।

मैं यह भी चाहता हूं कि त्रिवेन्द्रम, नेडमंगाड़, चेकोटा लाइन के सर्वे भी किये जाने चाहिये।

सभी जानते हैं कि कन्याकुमारी भारत के दक्षिण कोने में एक पर्यटन केन्द्र बन गया है। कोवलम एक अन्तर्देशीय पर्यटन केन्द्र बन गया है। मैं चाहता हूं कि कन्याकुमारी और कोवलम को मिलाने वाला एक कोस्टल रेलवे लाइन का निर्माण करना चाहिये।

मैंने माननीय रेल मन्त्री जी को एक निवेदन दिया हैं कि त्रिवेन्द्रम में एक रेलवे वर्कशाप की स्थापना की जानी चाहिये। इसकी वहां स्थापना करने से त्रिवेन्द्रम डिविजन, पालघाट डविजन और मदुरै, डिविजन आदि में चलने वाली गाड़ियों को कामयाब वहां पर किया जा सकता है।

मैं यह भी मांग करता हूं कि एर्नाकुलम-त्रिवेन्द्रम रेलवे लाइन को डबल लाइन करना चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय : श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति।

श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति (अमाला पुरम) : मैंने अपने दल के सचेतक से कुछ अतिरिक्त समय प्रदान करने की अनुमति मांगी है क्योंकि मैं जिस क्षेत्र से निर्वाचित हुआ हूं उसमें रेल सेवाओं से संबंधित बहुत सी समस्याएं हैं···

सभापति महोदय : आपको अधिक समय नहीं दिया जा सकता क्योंकि अन्य वक्ताओं को भी बोलना है।

श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति : मैंने अपना नाम सबसे पहले दिया था, परन्तु उसको वक्ताओं की सूची में शामिल नहीं किया गया। मैं केवल दस मिनट बोलूंगा।

सभापति महोदय, सबसे पहले मैं रेल मन्त्री जी को मुक्तकंठ से बधाई देना चाहता हूं कि इन्होंने हमारी रेल-व्यवस्था को पुनः सुचारू रूप से संचालित किया है···

सभापति महोदय : कृपया यह ध्यान में रखिये कि आपको पांच मिनट में अपनी बात समाप्त करनी है।

श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति : रेल बजट के प्रत्येक पहलू से एक प्रकार की वस्तुनिष्ठता का परिचय मिलता है। इस बजट को लाभ का बजट बनाने में भी इन्होंने आम आदमी की जरूरतों को ध्यान में रखा है।

[श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति]

हमारी रेलों के 126 वर्षीय इतिहास के दौरान अनेक नई रेल लाईनों को बिछाया गया तथा पहले की अनेक छोटी लाईनों को बड़ी लाईनों में बदल दिया गया तथा इस सम्बन्ध में अनेक सर्वेक्षण भी किये जा चुके हैं। परन्तु, मुझे इस बात पर बहुत आश्चर्य है कि आंध्र प्रदेश को लगातार कई वर्षों से रेल बजट में विकास कार्यों के लिए निर्धारित व्यय में से अपना उचित भाग नहीं मिल पा रहा है। पिछले कई वर्षों में केवल एक लाइन अर्थात बीबीनगर-नाड़ीकुड़ी रेल लाइन ही बिछाई गई है तथा वहां पर भी इस रेल लाइन बिछाने के कार्य की ओर समुचित ध्यान नहीं दिया गया है। मैं रेलवे के 126 वर्षों के इतिहास के एक विचित्र उदाहरण की चर्चा करना चाहता हूं जिनमें कि और अधिक रेल लाइनों को बिछाने के स्थान पर वर्तमान लाइनों को हटा दिया गया। यह वर्तमान रेल लाईन को हटाने का स्पष्ट मामला है जिसमें आंध्र प्रदेश के पश्चिमी गोदावरी जिले में काकीनाड़ा से कोटीपल्ली तक लगभग 30 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन को हटा दिया गया था। यह और भी आश्चर्यजनक बात है कि ब्रिटिश शासन के समय में काकीनाड़ा से कोटीपल्ली तक की रेल सेवा थी, हालांकि आपको पता है कि अंग्रेज लोग अपनी स्वार्थ की पूर्ति के लिए ही रेल लाईनों को बिछाते थे। जब भी उनका स्वार्थ पूरा हो जाता था, वे रेल लाइनों को हटा दिया करते थे। उन्होंने यह रेल लाइन कोटीपल्ली तक इसलिए बिछाई थी क्योंकि उन्हें वहां पर कोनासीमा समीपवर्ती टापू से, जो कि अमालापुरम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के नाम से प्रसिद्ध है तथा जिसका मैं इस संसद में प्रतिनिधित्व करता हूं, आवश्यक खाद्यान्न, नारियल, सब्जियां, मजदूर तथा कारीगर कम दामों में तथा कम मजदूरी पर प्राप्त हो जाया करते थे। विलक्षण बात यह है कि इस रेल लाइन को बिछाने के लिए डाली गई मिट्टी का बांध अभी तक उसी प्रकार पड़ा हुआ है तथा वह जमीन भी अभी तक रेलवे की ही जमीन है इसलिए काकीनाड़ा से कोटीपल्ली तथा वहां से अमालापुरम तक रेल लाइन को न्यूनतम लागत पर बिछाया जा सकता है। मैं एक नई रेल लाइन बिछाने की प्रार्थना नहीं कर रहा हूं अपितु इस मामले में केवल हटाई गई रेल लाइन को न्यूनतम लागत पर पुनः बिछाने की बात कह रहा हूं, इसलिए मैं माननीय मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वे एक सर्वेक्षण करवायें जिससे कि सरकार इस लाइन को पुनः बिछाने का कार्य करके लगभग उन 10 लाख व्यक्तियों को, जिन्होंने कभी कोई रेल नहीं देखी है, इस सुविधा के द्वारा देश के अन्य भागों में पहुंचने का अवसर मिल सके।

मन्त्री महोदय ने अपने बजट-भाषण में स्पष्ट किया है कि भारतीय रेलों में यात्री संख्या बढ़ाने के हर सम्भव प्रयास किये गये हैं तथा इस सम्बन्ध में विचाराधीन महत्वपूर्ण प्रस्ताव के० के० एक्सप्रेस रेलगाड़ी के दोनों ओर इंजन लगाने का है। वस्तुतः मैंने विशेष रूप से स्पष्ट किया था कि आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस के दोनों ओर इंजन लगाने का कार्य सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर किये जाने की आवश्यकता है तथा मैंने इस सम्बन्ध में रेल मन्त्री जी को लिखित में एक अभ्यावेदन दिया था सदन में भी यह मामला उठाया था। तमिलनाडु एक्सप्रेस केवल तमिलनाडू के यात्रियों के लिए ही है तथा इसी प्रकार के० के० एक्सप्रेस केवल केरल तथा कर्नाटक से आने-जाने वाले यात्रियों के लिए ही है। परन्तु आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस के सम्बन्ध में यह बात नहीं है क्योंकि आंध्र प्रदेश के पूर्वी तट पर गहन जनसंख्या वाले जिलों में रह रहे एक करोड़ से भी अधिक लोगों को इन दोनों तेज गति वाली रेलों में से एक में भी यात्रा करने की सुविधा उपलब्ध नहीं है।

इसीलिए मैंने अनुरोध किया था कि सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस के दोनों ओर इंजन लगाए जाने चाहिए ताकि रेलगाड़ी का एक भाग काजीपेट से वाल्टेयर तक जा सके तथा वही भाग वाल्टेयर से वापिस आकर काजीपेट में आंध्र प्रदेश एक्सप्रेस के दिल्ली की ओर चलने से पहले उसमें पुनः जुड़ सके।

अन्य आश्चर्यजनक बात यह है कि नई दिल्ली से पुरी जाने के लिए एक नीलांचल एक्सप्रेस गाड़ी है। हालांकि यह गाड़ी वाल्टेयर के बहुत नजदीक से जाती है परन्तु इसे वाल्टेयर पर रोकने की व्यवस्था नहीं की गई है। यदि इस गाड़ी को वाल्टेयर तक बढ़ा दिया जाये तो हमें नई दिल्ली तक एक सीधी गाड़ी मिल सकती है। अतः मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि वह नीलांचल एक्सप्रेस को वाल्टेयर तक बढ़ाने की व्यवस्था करे, वस्तुतः हम वाल्टेयर तक के लिए एक नई गाड़ी की मांग नहीं कर रहे हैं, अपितु केवल वर्तमान नीलांचल एक्सप्रेस को वाल्टेयर तक के लिए बढ़ाने का अनुरोध कर रहे हैं जिससे कि तटवर्ती जिलों में रहने वाले एक करोड़ से भी अधिक मनुष्य इस एक्सप्रेस गाड़ी द्वारा वाल्टेयर से सीधे नई दिल्ली तक की यात्रा करने की सुविधा का लाभ उठा सकें।

इसके अतिरिक्त, महोदय, वैगनों की कमी को दूर करने क लिए प्रतिदिन 500 वैगन अधिक उपलब्ध कराने की व्यवस्था की गई है। फिर भी मौसमी उत्पाद को प्राथमिकता दी जानी चाहिए क्योंकि वे अत्यावश्यक होते हैं। महोदय, आंध्र प्रदेश के गोदावरी जिले में गुरुजनपल्ली नामक स्थान में नमक का उत्पादन होता है। वहां की अपनी व्यक्तिगत यात्राओं के दौरान मैंने पाया कि माल ढोने की सुविधाओं के अभाव में वहां पर नमक का भण्डार इकट्ठा हो गया है तथा मेरे कहने पर ही दक्षिण-मध्य रेलवे ने कुछ वैगनों की व्यवस्था की थी। परन्तु, महोदय, यही काफी नहीं है। अभी भी वहां पर वैगनों के अभाव में नमक का बहुत सा भण्डार पड़ा हुआ है। महोदय, आपको मालूम है कि वर्षा के प्रारम्भ होते ही वह कई लाख टन नमक वर्षा के कारण बेकार हो जाएगा तथा जिसके परिणामस्वरूप उन हजारों व्यक्तियों को, जिसमें कि अधिकतर पिछड़े वर्ग के लोग हैं, जोकि अपनी जीविका के लिए केवल इसी व्यापार पर निर्भर हैं, सभी प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा। अतः मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि वह इस बात की व्यवस्था करे कि वहां पर आवश्यक वैगनों की नियमित सप्लाई होती रहे ताकि वहां पर उत्पादित कई लाख टन नमक देश के अन्य भागों में नियमित रूप से पहुंचता रहे।

इसके अतिरिक्त, मन्त्री महोदय ने अपने बजट भाषण के अन्त में इस बात को अत्यधिक स्पष्ट करते हुए कहा है कि—

> "......रेल कर्मचारियों के समक्ष बहुत मुश्किल कार्य हैं तथा इन कार्यों में तभी सफलता मिल सकती है जब सभी रेल कर्मचारी देश के हित को सर्वोपरि मानते हुए अपना भरसक प्रयास करें।"

यदि ऐसी बात है तो हमारे समाज के उपेक्षित वर्गों तथा अनुसूचित जाति/जनजाति के लोगों की युक्तियुक्त तथा वास्तविक शिकायतों को जल्दी से जल्दी दूर किया जाए ताकि भारतीय रेलों के राष्ट्रीय निर्माण कार्यों में इनके योगदान को सुनिश्चित किया जा सके।

[श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति]

महोदय, चूंकि समय अधिक नहीं है. इस सम्बन्ध में मैं केवल एक छोटा सा उदाहरण देना चाहूंगा। आज तक भी रेल कर्मचारियों की प्रथम श्रेणी सेवाओं में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों को 15 प्रतिशत तथा 7·5 प्रतिशत के स्थान पर क्रमश: 5 प्रतिशत तथा 1 प्रतिशत से कम प्रतिनिधित्व दिया गया है। इससे पता चलता है कि सभी स्तरों पर तथा सेवाओं के सभी संवर्गों में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व अपेक्षा से बहुत बहुत कम है। यह स्थिति हमारे संविधान के अनुच्छेद 335 के अन्तर्गत उपयुक्तता खंड के अदृश्य तन्त्र द्वारा परोक्ष रूप से आरक्षण समाप्त करते जाने की व्यवस्था का परिणाम है। अतएव, यद्यपि हमारे संविधान में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों के लिए आरक्षण व्यवस्था का सांविधिक प्रावधान है, इसका क्रियान्वयन उचित रूप में नहीं किया जा रहा है, इसलिए मेरा अनुरोध है कि इस पर उचित कार्यवाही की जाए ताकि कर्मचारियों के इस वर्ग से भी सरकार का अपेक्षित सहयोग मिल सके।

श्री काजी जलील अब्बासी (डुमुरियागंज) : सभापति जी, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। यह बजट पेश करने के लिए मैं रेल मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूं।

इस बारे में बहुत सी बातें कही गई हैं, लेकिन हकीकत यह है कि जो किराया बढ़ाया गया है, श्री मधु दण्डवते ने भी उसकी कोई मुखालिफत नहीं की है। मैं श्री मधु दण्डवते का मशकूर हूं कि उन्होंने कहा कि किराया तो बहरहाल बढ़ना ही था। जिन 9 चीजों को एग्जेम्पशन दी गई है, उन्होंने उनमें बैनाना को भी शामिल करने की बात कही।

मैं इन बातों में न जा कर अपने हल्के की बात कहना ज्यादा मुनासिब समझता हूं। नौगढ़ स्टेशन हमारे हल्के में पड़ता है, जहां से लुम्बिनी का रास्ता है, जो गौतम बुद्ध का जन्म स्थान है। कपिलवस्तु भी अब जिला बस्ती में आ गया है नौगढ़ स्टेशन की हालत बहुत खराब है। उसका रेनोवेशन किया जाना चाहिए। वहां एक रेस्ट हाउस बनाया जाये, जहां बाहर से आने वाले लोग ठहर सकें। इससे हमें फारेन एक्सचेंज मिल सकता है।

हमारे यहां खलीलाबाद से बलरामपुर वाया डुमरियागंज वाली लाइन का जनता पार्टी के राज में सर्वे हुआ था। उसके बाद पता नहीं चल रहा है कि क्या हो रहा है। इस बजट में भी उसका कोई जिक्र नहीं है। वह लाइन बड़ी इम्पार्टेण्ट है। मेरे क्षेत्र में पांच हल्कों में से तीन हल्कों में कोई भी रेलवे लाइन नहीं है। इस लाइन के बनने से सारे पूर्वी अंचल को फायदा होगा।

मैं आपके द्वारा मन्त्री महोदय से अर्ज करना चाहता हूं कि बस्ती स्टेशन पर दो प्लेटफार्म हैं, लेकिन एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए कोई ओवरब्रिज नहीं है। उसकी वजह से होता यह है कि जब दो ट्रेन्ज आती हैं, तो इतनी परेशानी होती है कि बयान से बाहर है। एक जमाने में वहां एक ओवरब्रिज बनाने की स्कीम सोची गई थी, लेकिन अभी तक उस पर अमल नहीं हुआ है। वहां पर एक ओवर ब्रिज बनाया जाए और प्लेटफार्म को ऊंचा करके इस काबिल बनाया जाए कि पब्लिक को आराम मिल सके।

हमारे यहां एक बड़ी लाइन का काम शुरू हुआ है, जिसका तजकिरा मन्त्री महोदय के भाषण में मौजूद है। कहा गया है कि वह काम 1981 में पूरा हो जाएगा। लेकिन मैं समझता हूं कि अगर इस बारे में मेहनत न की गई, तो यह काम 1981 में पूरा नहीं हो पाएगा। इसलिए मैं चाहूंगा कि जल्दी से जल्दी उस बड़ी लाइन को पूरा किया जाए। इससे हमारे हल्के को, हमारे जिले को और पूर्वी जिलों का बड़ा फायदा होगा।

जो पुराने डिब्बे हैं उनकी हालत इतनी खराब हो गई है कि वे चलने के काबिल नहीं हैं। मैं चाहूंगा कि फर्स्ट क्लास और सेकेण्ड क्लास के यात्रियों पर जो पैसा बढ़ाया गया है उससे उन डिब्बों को रेनोवेट किया जाए ताकि पब्लिक को राहत मिले।

फेमिली प्लानिंग का मुहकमा जो मेडिकल के साथ अटैच्ड है उसमें करीब 525 आदमी ऐसे हैं जो बेचारे 15 साल से उसके अन्दर काम कर रहे हैं लेकिन अभी तक टेम्पोरेरी हैं। डाक्टरों को तो परमानेन्ट कर दिया गया लेकिन जो क्लेरिकल स्टाफ है उसको परमानेन्ट नहीं किया गया। मेरा निवेदन है कि उनको भी मुस्तकिल किया जाए।

एक जरूरी बात यह अर्ज करनी है कि वेटिंग लिस्ट का जो नया कायदा लागू किया गया है उसमें पांच रुपये रिजर्वेशन के पहले से ले लिये जाते हैं। अगर बर्थ न मिले तो ये पैसे वापस लेने का कायदा है लेकिन उसको पैसे वापस लेने का समय कहां रहता है। इसलिए उसका यह रुपया मारा जाता है। इसलिए वेटिंग लिस्ट के लिए जैसा पहले था कि जब जगह मिल जाए तब पांच रुपया लिया जाए वही कायदा रहना चाहिए।

पार्लियामेंट के मेम्बरान को जो कम्पेनियन की सुविधा दी गई है उसमें जो सुविधा मेम्बर पार्लियामेंट को है रिजर्वेशन के लिए वही सुविधा कम्पेनियन के लिए भी होनी चाहिए। आज उसकी यह सुविधा नहीं है।

हिन्दी को प्रोत्साहन देने के लिए हमने अंग्रेजी को हटा दिया है। लेकिन जो चार्ट स्टेशनों पर टांगा जाता है वह या तो हाथ का लिखा हुआ होता है या टाइप की आखिरी कापी होती है जो पढ़ी नहीं जाती। मेरा निवेदन है कि हिन्दी में टाइप की हुई साफ-साफ जो दूसरी कापी हो वह वहां लगायी जाए जिससे लोगों को अपनी सीट ढूंढ़ने में कठिनाई न हो।

बस्ती से हम चलते हैं तो दिल्ली आने के लिए लखनऊ में जो हमें मेल ट्रेन मिलती है उसमें हमें रिजर्वेशन बस्ती में नहीं मिलता। मेरी गुजारिश है कि जैसे गोरखपुर में इसके लिए व्यवस्था है वैसे ही बस्ती में भी लखनऊ मेल के अन्दर दो बर्थ के रिजर्वेशन का कोटा निर्धारित कर दिया जाए ताकि बस्ती से चलने वालों को यह दिक्कत न उठानी पड़े।

वैशाली एक्सप्रेस में बस्ती से 4 का कोटा है उसको बढ़ाकर 12 कर दिया जाए।

मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने इस सदन में मुझे पहली बार बोलने का मौका दिया। समय कम होने के कारण मैं अधिक बातों की तरफ ध्यान नहीं दिला पाया। मन्त्री जी ने जो बजट पेश किया है उसकी मैं बहुत पुरजोर ताईद करता हूं। मुझे आशा है कि इससे काफी उन्नति आएगी और रामावतार शास्त्री जी भी खुश हो जाएंगे।

***श्री आर० के० म्हालगी (ठाणे)** : अध्यक्ष महोदय, मैं उपलब्ध समय में तीन बातों पर बोलना चाहता हूं। पहली बात बम्बई में उपनगरीय गाड़ियों के मासिक/त्रैमासिक टिकटों की दरों में वृद्धि के बारे में है। दूसरी बात लातूर-मिराज छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने तथा तीसरी बात रेलवे कैंटीनों में खाद्य पदार्थों, खाने तथा चाय की दरों में वृद्धि के बारे में है।

महोदय, जहां तक पहली बात का सम्बन्ध है बम्बई में 30 लाख 60 हजार यात्री प्रतिदिन उपनगरीय गाड़ियों से यात्रा करते हैं। उपनगरीय रेलवे को होने वाली कुल कमाई राजस्व का एक स्थायी स्रोत है। इससे पहले 1979 में उपनगरीय गाड़ियों के मासिक/त्रैमासिक टिकटों की दरों में वृद्धि की गई थी। 1980 के बजट में इन टिकटों में 15% वृद्धि का प्रस्ताव रखा गया है। माननीय मन्त्री महोदय ने इसे 'मामूली वृद्धि' कहा है। क्या मन्त्री जी ऐसा कहकर 30 लाख यात्रियों के साथ क्रूर मजाक नहीं कर रहे हैं ?

इन गाड़ियों में बहुत भीड़ तथा गन्दगी रहती है और यह समय पर नहीं आती-जाती। इन तीन बातों से केन्द्रीय रेलवे की कार्यकुशलता में गिरावट आई है। मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में एक संस्थान ने इन तीन बातों के बारे में सर्वेक्षण किया था। इस सर्वेक्षण के निष्कर्षों को मैं आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं जिससे आपको सही स्थिति का पता चल जाएगा।

बम्बई में केन्द्रीय रेलवे की 810 उपनगरीय गाड़ियां हैं। एक गाड़ी की क्षमता 880 यात्री है। 880 यात्री की क्षमता वाली एक गाड़ी में 3200 यात्री जाते हैं। इसमें खड़े होने या बैठने के लिए कोई जगह नहीं होती तथा यात्रियों के सांस लेने और सांस बाहर छोड़ने से वायु दूषित हो जाती है। 880 पास-धारियों को सीट की गारण्टी दी जाती है, परन्तु उसमें 3200 यात्री यात्रा करते हैं। अतः मासिक/त्रैमासिक टिकटों की दरों में वृद्धि करने का सरकार को नैतिक अधिकार नहीं है। मैं आज ही माननीय रेल मन्त्री से मिला था तथा उनसे अनुरोध किया है कि स्वयं वहां जाकर उपनगरीय गाड़ियों की हालत देखें तथा यह स्वयं महसूस करें कि यात्रियों को किन-किन कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मुझे यह जानकर प्रसन्नता हुई कि बजट पर बहस समाप्त होने के बाद वे बम्बई का दौरा करने के लिए सहमत हो गए हैं। गाड़ियों के समय पर न आने जाने के बारे में मैं क्या कहूं ? रोजाना 15 से 20 गाड़ियां रद्द कर दी जाती हैं। यात्रियों को दफ्तर जाने में असुविधा होती है। फैक्ट्री मजदूरों को फैक्ट्री में समय पर पहुंचने में दिक्कतें आती हैं। कई बार उन्हें लेट मार्क अनुपस्थित कर दिया जाता है। इससे उत्पादन पर भी प्रभाव पड़ता है। यात्रियों ने मुझसे कहा है कि उपर्युक्त परिस्थितियों में रेलवे के विरुद्ध वे मुकदमा दायर करेंगे। और यदि लोग ऐसा करते हैं तो मैं नहीं समझता कि वे गलत करेंगे। इस सम्बन्ध में मैं पराजपे समिति द्वारा नवम्बर, 1978 में प्रस्तुत अन्तरिम रिपोर्ट का उल्लेख करना चाहता हूं। समिति ने सिफारिश की है कि मासिक/त्रैमासिक टिकटों की दरों में वृद्धि होने का भार यात्रियों को नहीं बल्कि नियोक्ता को वहन करना चाहिए। 18 महीने गुजर गए हैं परन्तु सरकार ने परांजपे समिति की सिफारिशों पर विचार नहीं किया है। मेरा अनुरोध है कि सरकार मासिक/त्रैमासिक टिकटों की दरों में होने वाली वृद्धि को समाप्त करें। जब तक इस

* मराठी में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

समिति की सिफारिशों को लागू नहीं किया जाता तब तक उपनगरीय गाड़ियों के मासिक टिकटों की दरों में वृद्धि करने का सरकार को कोई नैतिक अधिकार नहीं है।

महोदय, आपके निर्वाचन-क्षेत्र में 1874 में इंगलैंड सेल्सबरी के तत्कालीन प्रधानमन्त्री ने 203 मील लम्बी छोटी लाईन बनवाई थी। उन्होंने उस समय कहा था कि छोटी लाइन ठीक नहीं है और इसे न बनाया जाए। और 1874 से आज तक उसी छोटी लाइन को प्रयोग में लाया जा रहा है इस गाड़ी के बारे में ऐसे कहा जाता है कि एक यात्री चलती गाड़ी से नीचे उतरकर पेशाब करके फिर उसमें चढ़ सकता है। पंडरपुर नामक तीर्थ-स्थल इसी लाइन पर स्थित है। 'वर्कारीज' नामन लाखों तीर्थ यात्री वर्ष में चार बार मेला देखने यहां आते हैं। रेल मन्त्री जी ने कहा है कि इलाहाबाद-वाराणसी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जा रहा है। इसके अनुरूप, मैं यह मांग करता हूं लातूर-मिराज लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाए तो तीर्थ यात्री उनको दुआएं देंगे।

जिस दिन रेल बजट प्रस्तुत किया गया था उससे एक दिन पहले 15 जून, 1980 को रेलवे कैंटीनों में खाद्य पदार्थों, चाय आदि की दरों में वृद्धि कर दी गई। चाय 70 पैसे से 1.10 पैसे, नाश्ता 3.25 से 4.15 पैसे तथा भोजन 3 रुपये से 3.50 पैसे कर दिया गया। मिठाई, सब्जी जैसी कुछ चीजें कम कर दी गई और की 50 पैसे बढ़ा दी गई। हालांकि, इस सदन की रेलवे कैंटीन (इसी भवन में) खाद्य पदार्थों की दरों में वृद्धि नहीं हुई ताकि सदस्य इसके विरुद्ध आवाज न उठाएं। मैं यह नहीं चाहता कि यहां की कैंटीन में भी दरें बढ़ा दी जाएं। सोचना यह चाहिए था कि कीमतों में वृद्धि से आम आदमी पर कितना असर पड़ेगा। जहां तक मैं समझता हूं आम बजट केवल देखने में ही अच्छा है। इस महंगाई में आम आदमी कैसे जीवनयापन कर सकता है। असली समस्या यहीं हैं। महोदय, मैं चाहता हूं कि रेलवे कैंटीनों में चीनी के दामो में की गई वृद्धि को कम किया जाए, महोदय, इस मांग के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

श्री एस॰ ए॰ दोराई सेबस्तियन (करुर) : अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मन्त्री ने 1980-81 का रेल बजट प्रस्तुत किया है जिसमें माल तथा यात्री भाड़े में काफी वृद्धि का प्रस्ताव है। सारे देश में ऐसा महसूस किया जा रहा है कि गरीब जनता की सरकार को बजट प्रस्तुत करने से पहले कुछ सोचना चाहिए था। आवश्यक वस्तुओं तथा खाद्य पदार्थों की कीमतें दिन-प्रतिदिन बढ़ रही हैं और आम आदमी इस स्थिति में नहीं है कि वह जीवन-यापन की आवश्यक वस्तुएं वह खरीद सकें। रेल मन्त्री जी ने कहा है कि माल भाड़े तथा यात्री किराए में वृद्धि करना आवश्यक हो गया था। मैं यह बताना चाहता हूं कि माननीय मन्त्री जी को आम आदमी की दिक्कतों को नहीं भूलना चाहिए था। राजस्व और व्यय के अन्तराल को पूरा करने के लिए नहीं बल्कि लोगों की भलाई के लिए भाडे में की गई वृद्धि पर पुनर्विचार किया जाये।

सलेम और डिंडीगल के बीच, बरास्ता पुगलूर, करूर, अखाकुरीची और पल्लपपट्टी, एक बड़ी लाइन बिछाने के लिए कुछ वर्ष पूर्व किये गए सर्वेक्षण की ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इस नई लाइन का सर्वेक्षण इस विकासाधीन क्षेत्र की अत्यावश्यकता को देखते हुये किया गया था। मन्त्री महोदय कृपया बताएं कि इसकी आधारशिला कब रखी जा

[श्री एस० ए० दोराई सेबिस्तयन]

रही है तथा यह योजना कब शुरू होगी। इस क्षेत्र की यह बहुत पुरानी मांग है। और अधिक देरी की गई तो इस क्षेत्र के लोग आंदोलन कर देंगे।

नेशनल हाईवे पर करूर और वेल्याथानापलायम रोड के बीच करूर में एक रेलवे ओवर ब्रिज की मांग काफी वर्षों से की जा रही है। इस क्षेत्र में हथकरघा तथा अन्य लघु उद्योगों में तेजी से सुधार तथा निर्माण के कारण ओवर ब्रिज की मांग की जा रही है। रेलवे फाटक एक समय में आधा घंटे से एक घण्टे तक बन्द रहने के कारण उन्हें बाजार में माल ले जाने में कठिनाई होती है। इसी प्रकार की माँग नेशनल हाईवे संख्या 45 पर मनापराई म्यूनिसीपल क्षेत्र के लोगों ने मनापराई एक ओवर ब्रिज के लिए की है। यह एक म्यूनिसीपल टाऊन है और बाजार के साथ ही एक पशुग्रह है। लोगों की कठिनाइयों का वर्णन नहीं किया जा सकता। मन्त्री जी से मेरा अनुरोध है कि लोगों की कठिनाइयों को दूर करने के लिये इन योजनाओं पर शीघ्र अमल किया जाये।

पिछले दो दशकों से डिंडीगल और तिरुचिरी के बीच यातायात व्यवस्था में कोई सुधार नहीं किया गया है। 10 वर्ष पहले जितनी गाड़ियां चलती थीं उनकी संख्या, सुपरफास्ट को छोड़ कर, आज भी उतनी है। केवल लोगों को ऐसी-ऐसी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है जिनका वर्णन नहीं किया जा सकता। 22 बजे से 13 बजे तक अर्थात् 15 घण्टे तक तिरुचीरी से डिंडीगल के लिए कोई यात्री गाड़ी नहीं है। पिछले महीने तिरुचीरी और मदुरै के बीच एक फास्ट ट्रेन चालू की गई थी जो तिरुचीरी से 7.30 बजे चलती है परन्तु यह भी तिरुचीरी और डिंडीगल के बीच पड़ने वाले स्टेशनों पर नहीं रुकती। आम आदमी तथा ग्रामीण जनता की कठिनाईयों को दूर करने के लिए कम से कम इस गाड़ी को फास्ट पैसेंजर ट्रेन बना दिया जाए।

मनापराई में रात को एक्सप्रेस गाड़ियां रुकने की सुविधा नहीं हैं, हालांकि रात को यहां से तीन गाड़ियाँ गुजरती हैं। माननीय मन्त्री जी से मेरा अनुरोध है कि आम जनता की सुविधा के लिए वे इन तीन गाड़ियों में से कम से कम एक को मनापराई में रुकने के अनुदेश जारी करें।

जो व्यक्ति मैसूर से कोयम्बतूर यात्रा करना चाहता है या रेल से माल ले जाना चाहता है तो उसे बहुत कठिनाई होती है क्योंकि वर्तमान रास्ते से काफी घूमकर जाना पड़ता है और तीन गुना दूरी तय करनी पड़ती है जिसके कारण लोगों को भारी नुकसान उठाना पड़ता है। इससे लोगों पर आर्थिक बोझ पड़ता है। केरल ने चाय, इमारती और इसी प्रकार का अन्य माल देश के उत्तरी भागों में रेल से भेजना बन्द कर दिया है। परन्तु यह सड़क के रास्ते से भेजा जाता है जिससे डीजल का खर्च बढ़ गया है। अतः यहां के लोगों की अत्यावश्यकता को देखते हुए यहां एक नई लाईन बिछाई जाए।

श्री शिवकुमार सिंह ठाकुर (खंडवा) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूं।

खंडवा से दोहद लाइन के लिये पिछले 25-30 सालों से उस क्षेत्र की जनता की तरफ से मांग हो रही है। खारगोन, धार, झाबुआ पिछड़े एरियाज़ हैं, जहां आदिवासी बहुत बड़ी संख्या

में रहते हैं । मैं प्रार्थना करता हूं कि इस मार्ग का सर्वे कराया जाय और आने वाले सालों में यहां पर रेल मार्ग बना कर लोगों को राहत पहुंचाई जाय ।

बरहानपुर से दिल्ली आने के लिये पिछले तीस सालों में कोई ट्रेन नहीं बढ़ी है । झेलम एक्सप्रेस जो शुरू हुई है वह बरहानपुर नहीं रुकती है, मेरा सुझाव है कि झेलम एक्सप्रेस को बुरहानपुर रोका जाय । मेरा यह भी अनुरोध है कि वाराणसी-बम्बई एक्सप्रेस जो शुरू होने वाली है, उसको भी बरहानपुर हाल्ट किया जाय ।

बम्बई से वाराणसी के लिये जो एक्सप्रेस चलती है उसमें बुरहानपुर के यात्रियों को दिल्ली आने के लिये इटारसी में जी० टी० से कनेक्शन मिलता था, अब वह इटारसी से जल्दी रवाना हो जाती है । मैं मन्त्री महोदय से प्रार्थना करता हूं उसके समय को इस तरह से व्यवस्थित किया जाय, जिससे वाराणसी एक्सप्रेस के यात्रियों को दिल्ली आने का कनेक्शन मिल सके ।

बम्बई-लखनऊ एक्सप्रेस को 'हरसूद' स्टेशन पर रोकने की मांग बहुत दिनों से चल रही है—मेरी प्रार्थना है कि इस मांग की तरफ ध्यान दिया जाय और इस गाड़ी को वहां रोकने की व्यवस्था की जाय ।

कांचीगुडा एक्सप्रेस तुकाईथड़ में पानी लेने के लिये रुकती है, लेकिन उस गाड़ी के टिकट नहीं दिये जाते हैं । मेरी प्रार्थना है कि तुकाईथड में हैदराबाद जाने के लिये टिकट दिये जाने की व्यवस्था की जाय ।

खंडवा-इन्दौर शटल चलाये जाने की बहुत आवश्यकता है । इसी तरह से अजमेर-खंडवा मीटर गेज लाइन को ब्राड गेज में बदलने की बहुत आवश्यकता है ।

बुरहानपुर में आर०एम०एस० का आफिस बनाया जाना चाहिये, इससे वहां डाक मिलने में शीघ्रता हो जायगी ।

बुरहानपुर में रिजर्वेशन की सुविधा को बढ़ाया जाय तथा लोकल-इंकवायरी आफिस का प्रबन्ध भी किया जाय । बुरहानपुर के प्लेटफार्म को ज्यादा चौड़ा किया जाय । वहां के रेलवे ट्रैक की चार लाइनों का बनाया जाय, जिससे जो ट्रेनें वहां नहीं रुकती हैं उनके लिये सीधे निकल जाने की व्यवस्था हो सके तथा इसके कारण जो गाड़ियां लेट हो जाती हैं, उस कठिनाई को दूर किया जा सके ।

असीरगढ़ रोड स्टेशन के समीप निम्बोला में ओवर ब्रिज बनाया जाय क्योंकि बुरहानपुर और खांडवा के बीच में रोड़ ट्रैफिक बहुत बढ़ गया है और हर मिनट में वहां गाड़ियां पास होती हैं । इसी तरह से खांडवा में भी ओवर-ब्रिज बनाने की बहुत आवश्यकता है ।

ओंकारेश्वर में, जहां ज्योतिलिंग है, वहां पर यात्रियों की सुविधा के लिये अधिक से अधिक प्रबन्ध किया जाय । सभापति महोदय, मैं जानता हूं कि 2 पैसे डीजल के बढ़ने से रेलवे को 70 करोड़ रुपये का घाटा आता है और रेलवे मंत्री जी ने बहुत ही सूझ-बूझ से इस बजट को पेश किया है और 1976 की स्थिति में आने के लिये जो जनता पार्टी के शासन में कमियां आई हैं,

[श्री शिव कुमार सिंह ठाकुर]

उनको दूर करने का प्रयत्न शुरू किया है। उस समय रेलें समय पर चलती थीं, वैगन मिलते थे, सफाई थी और रिजर्वेशन की सुविधा मिलती थी परन्तु आज वे नहीं मिल रही हैं। उसके लिये रेलवे मन्त्री जी को फिर से सारे प्रयत्न करने चाहिये।

रेलवे एम्पलाइज को बोनस दिया जा रहा है. डियरनेस एलाउंस दिया जा रहा है परन्तु बिजली के संकट के कारण और आसाम की रिफाइनरी की समस्या के कारण आज रेलवे में संकट है। यह जो समस्या आ गई है, उसको हल करना चाहिये और मेरा कहना यह है कि एस्टीमेट्स कमेटी की जो 1978-79 की रिपोर्ट में रिकमेंडेशन्स हैं, उन पर विचार किया जाए और 1979-80 की आडिट रिपोर्ट में जो सुझाव दिये गये हैं, उन पर विचार किया जाये और जो कमियां हैं, उनको दूर किया जाये।

मन्थली पासों की दरें बढ़ने से जो नजदीक जगहों के माध्यम वर्ग के लोग हैं और विशेषकर जो कर्मचारी लोग हैं, उनको असुविधा हो रही है और उन पर इससे और अधिक भार पड़ने वाला है। इसको कम करने की तरफ ध्यान दिया जाये। आज कर्मचारियों के सामने आवास की कठिनाई आ रही है। इसलिये रेलवे पासों में कन्सेशन दिया जाये। इससे आवास की समस्या भी कुछ हद तक हल होगी। बिना टिकट जो यात्रा हो रही है, उसको चैक किया जाये। रेलवे के नाम पर जो प्रतिष्ठान विदेशों में काम कर रहे हैं, उनको बन्द किया जाये और खोई हुई संपत्ति के लिए रेलवे को काफी मुआवजा देना पड़ता है, उसके लिए ऐसी व्यवस्था की जाये कि सम्पत्ति न चुराई जा सके। इसके अलावा जो भ्रष्टाचार चल रहा है, उसको सख्ती से रोकने के प्रयत्न किये जाएं।

एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात मैं अन्त में कहना चाहता हूं और वह यह है कि हमारे देश से वैगन सीरिया, लीबिया और ईरान को एक्सपोर्ट किये जा रहे हैं। आज हमारे देश में वैगनों की कमी है। एक शायर ने कहा है :

"फूल बनने की खुशी में मुस्कराई थी कली
क्या खबर थी मुस्कराना मौत का अंजाम होगा।"

हमारे देश में वैगनों की कमी होते हुये बाहर के देशों को वैगन एक्सपोर्ट किये जा रहे हैं। हमारे देश में वैगनों का इस्तेमाल खाद्यान्न तथा दूसरी चीजों को लाने ले जाने के लिये किया जाये और यहाँ के लिये इनकी व्यवस्था की जाये और बाहर न भेजा जाये।

एक महत्वपूर्ण बात यह है कि पिछले दिनों में रेलवे मन्त्री जी से मिला था। केला महाराष्ट्र के जलगांव जिले से और मध्य प्रदेश के खंडुवा जिले से दिल्ली लाया जाता है। उसका फ्रेट जो पहले बढ़ा हुआ था, उसको बीच में वापस कर दिया था परन्तु इस बजट में 15 परसेंट सरचार्ज लगाया गया है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि इस सरचार्ज को वापस लिया जाये। इससे किसानों और व्यापारियों दोनों को फायदा होगा और उनको कुछ राहत मिलेगी। केले की जो दरें थीं, वे वही की वही रखी जाएं, यह मैं मन्त्री जी से प्रार्थना करता हूं।

श्री विजय कुमार यादव (नालन्दा) : सभापति महोदय, बहुत कम है, इसलिए मैं कुछ सुझाव ही देना चाहता हूं।

सबसे पहली बात तो यह है कि रेलवे बजट में जो यात्री भाड़ा बढ़ाया गया है और माल-भाड़ा बढ़ाया गया है, उसमें वृद्धि करके आम जनता पर भारी चोट पहुंचाई गई है और इस बढ़ोत्तरी के जरिये खास तौर से उन लोगों पर चोट की गई है, जिन्होंने कांग्रेस (आई) को शासन में बैठाया है। न केवल पार्लियामेंटरी चुनाव में बल्कि विधान सभाओं के चुनावों में, जो अभी नौ राज्यों में हुए हैं, जिन लोगों ने वोट देकर कांग्रेस (आई) को गद्दी पर बैठाया है, वैसे ही लोगों पर इसके जरिये चोट की गई है। अगर इस तरह का बजट विधान सभाओं के चुनावों से पहले आता, तो मेरा अपना ख्याल है कि सही नक्शा कांग्रेस (आई) के बारे में लोगों में जरूर पहुंचता और ऐसी स्थिति में जो नौ राज्यों में उनको बहुमत मिला है, वह बहुमत नहीं मिलता।

मैं यह कहना चाहता हूं कि पटना में गंगा पर ब्रिज बनाने का जो मामला है, वह काफी लम्बे अर्से से लटकता आ रहा है। इसका काम शुरू हुआ है पर जो वांछित नतीजा निकलना चाहिए था, वह नहीं निकल रहा है। इस सदन में कई बार इस सवाल को उठाया गया है। मैं यह आशा करता हूं कि इसको पूरा करने की यथाशीघ्र कोशिश की जाएगी। दो-तीन बातों की ओर मैं खास तौर से ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं और वे मेरी कांस्टीट्येन्सी से सरोकार रखती हैं। एक तो यह है कि बख्तियारपुर-राजगिरी रेलवे प्राचीन स्थानों से होकर गुजरती है जैसे पावापुरी राजगीर और नालन्दा, जो एतिहासिक दृष्टिकोण से बहुत महत्वपूर्ण हैं यहां पर हिन्दुस्तान के कोने-कोने से यात्री पहुंचते है, होकर जाती, अतः उसको गया तक बढ़ाया जाए। मैंने पहले भी इस सवाल को उठाया था कि गया तक उसको बढ़ाया जाए और सिंगिल लाइन को डबल लाइन किया जाए।

दूसरा मेरा यह कहना है कि फतुआ से इस्लामपुर तक जो लाइट रेलवे है, उसका टक ओवर किया जाय और उसको ब्रोड गेज में तब्दील किया जाए जो 200-300 के करीब कर्मचारी हैं, जो अनएम्पलायड हैं, उनको काम में लिया जाए। इस सिलसिले में मैं यह भी कहना चाहता हूं कि बख्तिआरपुर एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे जंकशन है। जहां दुनियां के लोग उस जंकशन से गुजर कर राजगृह, नालन्दा, पावापुरी बौद्ध गया आदि स्थानों पर जाते हैं। लेकिन जो विक्रमशिला, तिनसुखिया, डीलक्स आदि द्रुतगाड़ियां हैं इनके स्टोपेज वहां नहीं हैं। मेरा यह निवेदन है कि ये जो द्रुतगाड़ियां हैं इनके स्टोपेज वहां बनाए जाएं। साथ ही साथ पटना रेलवे जंक्शन का विकास किया जाए। पटना बिहार की राजधानी है। उसकी स्थिति काफी नाजुक है। उसके विकास की बहुत जरूरत है। मैं यह उम्मीद करता हूं कि उसकी आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए पटना, बख्तियारपुर जंक्शनों के विकास की बात की जाएगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

***श्री हरिहर सोरन** (क्योंझर) : सभापति महोदय, इस सभा में अपना पहला भाषण देने से पहले मैं आपको इसके लिए धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। रेल मन्त्री

* उड़िया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

[श्री हरिहर सोरन]

महोदय ने वर्ष 1980-81 के लिए रेल विभाग के बजट प्राक्कलन प्रस्तुत किये हैं। मुझे इस बात पर खुशी है कि सरकार ने सत्ता में आने के तीन महीने के अन्दर ही नयी दिल्ली और पुरी के बीच नीलांचल एक्सप्रेस गाड़ी चलानी शुरू करवा दी। यह गाड़ी 1 अप्रैल, 1980 से चलनी शुरू हुई। यह गाड़ी चलवा कर सरकार ने लोगों की बहुत पुरानी मांग पूरी कर दी है। मैं माननीय प्रधान मन्त्री और रेल मन्त्री को धन्यवार देता हूं। इस सम्बन्ध में मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूं। महोदय, प्रस्ताव यह था कि नीलांचल एक्सप्रेस सुपरफास्ट गाड़ी होगी। लेकिन इसे अभी तक क्रियान्वित नहीं किया गया है। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह इस गाड़ी को सुपर फास्ट एक्सप्रेस बनाये। यह सप्ताह में तीन बार चलने वाली गाड़ी है। यह गाड़ी रोज चले तो अच्छा होगा। मैं रेल मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि यह गाड़ी जाजपुर क्योंझर-रोड पर भी रुके। यह महत्वपूर्ण रेलवे-स्टेशन है। यह गाड़ी जाजपुर-क्योंझर रोड स्टेशन पर भी रुकने लगे तो इससे ढेंकानाल जिले के आंगुल, तालचेर, कामख्या नगर और हिन्दोल स्थानों से आने वाले यात्रियों, क्योंझर जिले के लोगों तथा कटक जिले के जाजपुर, खुकिन्डा और पानी-कोइली जिले से आने वाले लोगों को लाभ होगा। इन तीन जिलों के लोगों के लिए जाजपुर-क्योंझर रोड़ सबसे नजदीक रेलवे स्टेशन है। मुझे विश्वास है कि हमारे रेल मन्त्री मेरे सुझावों को स्वीकार करेंगे।

महोदय, अगर मैं जखपुरा-बांसपानी रेलवे लाइन के बारे में कुछ न कहूं, तो मैं अपने कर्तव्य का पालन नहीं कर रहा हूं। मुझे इस बात पर खुशी है कि रेल मन्त्री महोदय ने इस सभा में यह आश्वासन दिया है कि जखपुरा से दैतारी के बीच रेल-लाइन का निर्माण इस वित्त वर्ष के अन्त तक पूरा हो जायेगा। यह इस रेल लाइन का पहला चरण है। लेकिन इसके बाद दैतारी से बांसपानी के बीच रेल-लाइन के निर्माण का दूसरा चरण बहुत महत्वपूर्ण है। दूसरे चरण का निर्माण कार्य यदि नहीं किया गया, तो इसका कोई लाभ नहीं होगा। मैं रेल मन्त्री महोदय से अपील करता हूं कि वह ऐसी व्यवस्था करें, जिससे इस रेल लाइन पर निर्माण कार्य इस वित्त वर्ष के अन्त तक पूरा हो जाए। यह मेरे जिले के लोगों की ही मांग नहीं है, बल्कि इसमें पूरे उड़ीसा राज्य का हित है। इस उद्देश्य के लिए हम पिछले कई वर्षों से संघर्ष कर रहे हैं।

अब मैं एक अत्यन्त महत्वपूर्ण बात की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। महोदय, मुझे दुःख के साथ यह कहना पड़ रहा है कि आजादी के 33 वर्ष बाद भी ऐसी कोई यात्री-गाड़ी नहीं चलाई गयी है जो हमारे जिले को शेष भारत से जोड़ती हो। हमारा जिला आदिवासी जिला है। समुचित संचार सुविधाओं के अभाव में हमारे जिले के आदिवासियों और हरिजनों को बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अधिकांश भाग में आदिवासी लोग रहते हैं। इसमें लोह-अयस्क, मैंगनीज, चूना-पत्थर और अन्य खनिजों के विशाल-भण्डार हैं। देश भर के लोग यहां स्थित खानों में कार्य करते हैं। लेकिन यह बड़े दुःख की बात है कि पूरे भारत में मशहूर इन खान क्षेत्रों के लिए कोई यात्री गाड़ी नहीं है। टाटानगर से बोलानी के बीच यदि यात्री गाड़ी चला दी जाये तो बड़ी मेहरबानी होगी। खनिज-अयस्कों को ढोने के लिए रेल-लाइन पहले ही विद्यमान है। अतः मैं आप से अनुरोध करता हूं कि उस लाइन पर एक यात्री गाड़ी चलाने की कृपा करें। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री केशव राव पारधी (भंडारा) : 16 तारीख को जो माननीय रेल मन्त्री जी, आदरणीय कमलापति त्रिपाठी जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया है उसका में स्वागत और समर्थन करता हूं। समर्थन करते हुए कुछ सुझाव भी मैं उनकी सेवा में पेश करना चाहता हूं। पचास किलोमीटर तक का जो रेल किराया पांच प्रतिशत वनाया गया है इसको मैं चाहता हूं कि वजाय पचास के सौ किलोमीटर तक छूट दिया जाए सौ किलोमीटर तक के किराए में पांच प्रतिशत वृद्धि न की जाए तो छोटे और गरीब पैसेंजर्ज की दृष्टि से यह ज्यादा हितकर और अच्छा रहेगा।

इसी तरह से मैं यह भी चाहता हूं कि रोजमर्रा के इस्तेमाल की जो चीजें हैं और जिनको छूट दी गई है उसमें सब्जियां और फल, दवाइयां भी शामिल कर ली जाएं और उनको भी छूट दे दी जाए तो गरीब व सभी तरह के लोगों की दृष्टि से यह ज्यादा अच्छा होगा।

अब मैं विदर्भ की कुछ कठिनाइयों को आपके सामने रखना चाहता हूं। मद्रास से लेकर दिल्ली तक नार्थ और साउथ को जोड़ने वाली एक ही रेलवे लाइन है। चन्द्रपुर, नागपुर, इटारसी होते हुए यह जाती है। यह एक ही लाइन है। चन्द्रपुर, गोदिया, जबलपुर छोटी लाइन है। इसको अगर बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाये तो नार्थ और साउथ को जोड़ने की दृष्टि से और एक लाइन हो जाएगी यह ज्यादा अच्छा होगा।

मानीनय रेल मन्त्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि गोन्दिया जबलपुर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के काम का सर्वे हो चुका है। यह काम जल्दी से शुरू करने की विनती करता हूं, चन्द्रपुर, गोदिया, जबलपुर को बड़ी लाइन में वदल दिया जाए तो सुरक्षा की दृष्टि से भी यह ज्यादा अच्छा होगा और मद्रास से दिल्ली आने के लिए एक अलग से रूट भी आपको मिल जाएगा और यह शार्ट कट भी रहेगा।

विदर्भ में मैंगनीज आयरन ओर, कापर काफी मात्रा में उपलब्ध है और चावल आदि की वहुत आवाजाही होती है। तुमसर टाउन से तिरोड़ी तक की जो लाइन है इसको अगर कंटगी वालाघाट तक बढ़ा दिया जाए जिसका सर्वे भी हो चुका है, तो मैं समझता हूं कि मैंगनीज आयरन ओर आदि खनिज परार्थों की आवाजाही की दृष्टि से ज्यादा अच्छा होगा।

भंडारा रोड रेलवे स्टेशन बम्बई कलकत्ता मेन लाइन पर है। वहां पर फाटक आध-आध और पौन-पौन घण्टा बन्द रहता है और आने जाने वालों को बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। वहां पर एक ओवर ब्रिज के बारे में बहुत दिनों से महाराष्ट्र शासन की ओर लोगों की भी मांग चली आ रही है। मैं चाहता हूं कि भंडारा रोड रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज की चालू साल के बजट में ही व्यवस्था कर ली जानी चाहिए और इसी साल यह ओवर ब्रिज बना दिया जाना चाहिए। यह बहुत आवश्यक है।

सर्वत्र नगर में डिफेंस फैक्ट्री है। भंडारा रोड से वहां तक रेलवे लाइन जाती है। भंडारा शहर एक डिस्ट्रिक्ट प्लेस है और ऐसा होते हुए भी वहां पर स्टेशन नहीं है। मैं मांग करता हूं कि वहां एक स्टेशन दिया जाए। उसकी एक लाख से उपर की आबादी है।

तुमसर में फैरो मैंगनीज के दो-दो कारखाने हैं और एक पेपर मिल है। बम्बई कलकत्ता मेल का वहां पर स्टापेज नहीं है और यह भी होना चाहिए। यह बहुत जरूरी है।

[श्री केशव राव पारधी]

दुर्ग से भोसावल डीजल इंजन चलता है जबकि हावड़ा से दुर्ग और भोसावल से बम्बई इलैक्ट्रिक है। डीजल की कीमत बहुत ज्यादा हो गई है। मैं चाहता हूं कि इसका दुर्ग से भोसावल इलैक्ट्रिफिकेशन कर दिया जाए तो बहुत अच्छा रहेगा। इससे सरकार को काफी बचत भी रहेगी।

सालेक्सा, आमगाव तिरोड़ा रेलवे स्टेशन पर बहुत बड़ी संख्या में पैसेंजर्ज आते जाते हैं। वहां पर रेलवे स्टाफ की कमी है। इस कमी को दूर किया जाए और वहां पर स्टाफ बढ़ाया जाए। और इन स्टेशनों पर छत्तीस गढ़ एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए।

एक गाड़ी है महाराष्ट्र एक्सप्रेस लेकिन वह चलती नागपुर से पूना तक ही है। यह गोंदिया से पूना तक चलनी चाहिए। पहले कहा गया था कि गोंदिया से पूना तक चलेगी लेकिन चली नागपुर से ही। अगर आपको महाराष्ट्र एक्सप्रेस का नाम सार्थक करना है तो मेरी विनती है कि इसको गोंदिया से पूना तक चलाया जाए।

अन्त में मैं यही कहना चाहूंगा कि जैसे मैंने शुरू में कहा कि सौ किलोमीटर तक की यात्रा करने वालों के किराए में पांच प्रतिशत वृद्धि नहीं की जाए। मैं आशा करता हूं कि इस ओर अवश्य ध्यान दिया जाए। यही मेरी विनती है और इन शब्दों के साथ मैं रेलवे के अर्थ संकल्प का समर्थन करता हूं।

श्री मधुसूदन बैराले (अकोला) : सभापति महोदय, इस संसद में प्रस्तावित रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं और समर्थन के साथ-साथ एक महत्वपूर्ण सुझाव माननीय अर्थ मन्त्री जी के समक्ष पेश करना चाहता हूं।

सुझाव यह है कि रेलवे को सिर्फ एक आवागमन का साधन न मानकर इसे इस देश की एम्प्लायमेंट जनरेटिंग इण्डस्ट्री की तरह देखा जाए। इस तरह से अगर इसे देखा जाएगा तो नई योजनाएं बनाते वक्त और रेलवे का बजट तैयार करते वक्त हमारी जो 5 साला योजनाएं हैं उनका इस एम्प्लायमेंट जैनेरेटिंग इण्डस्ट्री के साथ कुछ सम्बन्ध रह सकता है। इसलिए इस पर थोड़ा गौर से अध्ययन किया जाए तो अच्छा होगा। अगर यह अध्ययन किया गया तो मैं समझता हूं कि आने वाले दिनों में विकास के जो कार्यक्रम होंगे, वह सिर्फ आवागमन के हेतु न होकर उन्हें एक नया उद्योग निर्माण करने की दृष्टि से देखा जाएगा। इसलिए मैं प्रार्थना करता हूं इसे एम्प्लायमेंट जैनेरेटिंग इण्डस्ट्री समझकर इसका प्लानिंग किया जाए और अगर ऐसा किया गया तो इससे एम्प्लायमेंट क्रीएट करने में काफी मदद होगी, ऐसा मैं समझता हूं।

साथ ही साथ जब रेलवे की कंस्ट्रक्शन की जाती है तो बहुत सारे मुफस्सिल एरियों में से की जाती है। हमारे इस वर्ष के अर्थ संकल्प भी हमारे देहातों में रोजगार पैदा करने की काफी योजनाएं की गई हैं। उन योजनाओं का और रेल के कामों की योजनाओं का यदि कुछ सम्बन्ध जोड़ा जा सकता है तो मैं समझता हूं कि हमारी पांच साला योजनाओं में बहुत बड़ी मदद हो सकती है।

मैं इस मौके का फायदा उठाना चाहता हूं और मेरी कांस्टीट्यूएंसी में जो दिक्कतें हैं उनमें से कुछ पेश करना चाहता हूं।

पहली बात यह बताना चाहता हूं कि अब कलकत्ता व बम्बई के बीच ट्रैफिक इतना बढ़ गया है कि जो ट्रेनें अब चलती हैं, वह बहुत कम महसूस होती है। अगर और ट्रेनों का इन्ट्रोडक्शन किया जा सके तो अच्छा होगा। इसलिए इस विषय पर विचार किया जाए। मैं इस बारे में एक और सुझाव देता हूं।

अभी कलकत्ता मेल और हावड़ा एक्सप्रेस गाड़ियां जाती हैं, उनकी हालत की तुलना अगर हम वेस्टर्न रेलवे से करें। तो मुझे लगता है कि सेण्ट्रल रेलवे के जो डिब्बे लगाये जाते हैं, उनका ऐतिहासिक महत्व चाहे ज्यादा हो, लेकिन आधुनिक सुविधा का कोई महत्व है या नही, इसमें मुझे शंका पैदा होती है। उसकी तरफ ध्यान दिया जाये।

अभी तक खामगांव में सेण्ट्रल रेलवे और नीचे दक्षिण में जालना तक ही रेलवे आई है। अगर महाराष्ट्र के विदर्भ और मराठवाड़ा के इन दोनों हिस्सों को जोड़ना हो और वहां के आवागमन के रास्ते का विकास करना हो तो खामगांव से लेकर जालना तक की लाइन का सर्वे करना चाहिये। मुझे याद है कि महाराष्ट्र सरकार ने जिन रेलवे लाइनों की सूचना केन्द्र को भेजी थी, उसमें इस लाइन का अन्तर्भाव भी किया गया था। इसलिए नई लाइन का विचार करते वक्त इस लाइन का विचार किया जाये, ऐसा मेरा निवेदन है।

दूसरे हमारी कांस्टीटुएंसी में रेल आती है मूर्तिजापुर से यवतमाल तक। यह नैरोगेज है और मैं समझता हूं कि यह 100 साल पुरानी हो गई है। मैंने ऐसा भी सुना है, मुझे उम्मीद है कि मेरा कथन सही नहीं होगा, अगर सही हो तो ठीक नहीं है, कि अभी तक उसका मैनेजमेंट किसी कम्पनी के हाथ में है। इसीलिए उसमें जो विकास के साधन उपलब्ध होने चाहिएं, सुविधाएं होनी चाहियें वह लपलब्ध नहीं हैं। इस पर भी विचार किया जाना चाहिये और अगर इस लाइन को भी ब्राडगेज कर सकें तो उस पर विचार किया जाये।

मैं एक ही बात कहना चाहता हूं कि हमारे इलाके में शेगाव एक पवित्र तीर्थ यात्रा का क्षेत्र माना जाता है। जिस ढंग से वाराणसी और इलाहाबाद की तरफ देखा जाता है उसी ढंग से शेगाव और पंढ़रपुर की तरफ देखा जाना चाहिये और वहां यात्रियों की सुविधाओं के लिए ज्यादा से ज्यादा प्रयास किये जाने चाहिएं, ऐसी मैं प्रार्थना करना चाहता हूं साथ ही अकोला स्थानक पर भी ज्यादा सुविधायें दी जायें।

अन्त में मुझे चाहे थोड़ा ही क्यों न हो, इस बजट पर बोलने का जो मौका मिला है, उसके लिये मैं आपका आभार प्रकट करके अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

6.19 म० प०

सभापति महोदय : मन्त्री महोदय कल उत्तर देंगे।

तत्पश्चात् लोकसभा शुक्रवार, 20 जून, 1980/30 ज्येष्ठ, 1902 (शक), के 11 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

मुद्रक : आकाशदीप प्रिन्टर्स, 20 दरियागंज, नई दिल्ली-2