गुरूवार, 26 फ़रवरी

7 फाल्गुन 1902 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

पाँचवा सत्र

[खंड 1 में अंक 1 से 11 तक हैं]

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

अंक 9, गुरुवार, 26 फरवरी, 1981/7 फाल्गुन, 1902 (शक)

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :		3–21
*तारांकित प्रश्न संख्या 145 से 147, 149 से 152, 154 और 156		
प्रश्नों के लिखित उत्तर :		21–156
तारांकित प्रश्न संख्या 153, 155 और 157 से 164		
अतारांकित प्रश्न संख्या 1401 से 1459 और 1461 से 1600		
सभा पटल पर रखे गये पत्र		156–160
सभा पटल पर रखे गये पत्रों संबंधी समिति		160–161
कार्यवाही-सारांश		
राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव जारी		161–174
श्रीमती इन्दिरा गांधी		
सभा पटल पर रखे गये पत्रों संबंधी समिति :		174
तीसरा प्रतिवेदन		
अविलंबनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना :		174–188
कोयला, कच्चा लोहा और इस्पात के मूल्यों में वृद्धि		
श्री कमला मिश्र मधुकर	174–177	
श्री प्रणव मुखर्जी	177–180	
श्री हरिकेश बहादुर	180–182	
श्री राम विलास पासवान	182–185	
श्री जी० एम० बनातवाला	185–188	
कार्य मंत्रणा समिति :		188–191
बारहवां प्रतिवेदन		
नियम 377 के अधीन मामले :		192–195
(एक) मध्य प्रदेश में समेकित ग्रामीण विकास कार्यक्रम में गति लाने की आवश्यकता		
श्री सत्यनारायण जाटिया	192	
(दो) केरल और तमिलनाडु राज्यों से सम्बन्धित कथित स्प्रिट घोटाले की जांच		
श्री वी० एस० विजयराघवन	192–193	

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

	विषय	पृष्ठ
(तीन)	टिस्को में ठेका श्रमिकों की हड़ताल श्री रामावतार शास्त्री	193–194
(चार)	आन्ध्र प्रदेश के सूखाग्रस्त क्षेत्रों को राहत देने की आवश्यकता श्री बी० राजगोपाल नायडू	194–195
(पांच)	इण्डियन एयरलाइन्स के निःशुल्क टिकटों की बिक्री का कथित घोटाला, प्रो० मधु दंडवते	195
मूंगफली की गिरी पर निर्यात शुल्क में वृद्धि के किये जाने के बारे में जारी की गई अधिसूचना से सम्बन्धित सांविधिक संकल्प		195–223
	श्री मगनभाई बारोट	219–223
	श्री एन० के० शेजवलकर	195–204
	श्री भीम सिंह	204–205
	श्री जेवियर अराकल	205–208
	श्री सी० टी० दंडपाणि	208–209
	श्री पी० राजगोपाल नायडू	209–211
	श्री रामावतार शास्त्री	211–212
	श्री मूलचन्द डागा	212–213
	श्री जयपाल सिंह कश्यप	213–214
	श्री बापूसाहिब परुलेकर	214–216
	श्री टी० आर० शमन्ना	216–218
	श्री एस० डी० सिदनाल	218
	श्री एम० राम गोपाल रेड्डी	218–223
रेल बजट 1981-82 सामान्य चर्चा :		224–235
	प्रो० मधु दंडवते	224–233
	प्रो० नारायण चन्द पराशर	233–235

लोक सभा

—

गुरुवार, 26 फरवरी, 1981/7 फाल्गुन, 1902 (शक)

—

लोक सभा ग्यारह बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

—

श्री हरिकेश बहादुर : मैंने नियम 388 के अन्तर्गत सूचना दी है। (व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : वह मेरी अनुमति के बिना बोल रहे हैं। मैंने उन्हें बोलने की अनुमति नहीं दी है। (व्यवधान)*

मैंने उन्हें अनुमति नहीं दी है। (व्यवधान)* देखिए, अगर व्यवस्था नहीं चलेगी तो यह सदन कैसे चलेगा ? राकेश जी, आप सारे रूल्स जानते हैं। कितना भी गम्भीर मामला हो, रूल्स के अधीन मामला उठाने की आपको इजाजत है। मुझे कोई एतराज नहीं है, कोई इतना गम्भीर मसला हो तो उसको आप उठाएं लेकिन आप कोई ऐसा मसला दीजिए जो उठाया जा सके। इस तरह से तो बात नहीं बनेगी। मुझे पता है, मैं आपकी समस्या समझता हूं। मेरे भी दिल है, मैं भी समझता हूं, मुझे भी दुःख होता है, यह भयंकर मसला है, मैं खुद चिन्तित हूं लेकिन अगर इस तरह से उठायेंगे तो व्यवस्था नहीं चलेगी और यह पार्लमेन्टरी डिमोक्रैसी इस तरह से नहीं चल सकेगी। कृपा करके आप भी ऐसा कीजिए जिससे मुझे भी काम करने की इजाजत हो और आप भी अपना मत व्यक्त कर सकें। आप कोई मोशन दीजिए, इस तरह से नहीं चलेगा।

श्री मनीराम बागड़ी : अध्यक्ष जी, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि सिर्फ पार्लमेन्ट चलाने की बात नहीं है। आप मेरी बात से मुतनईन होंगे कि सरकार की भी कुछ जिम्मेदारी है, यह सदन चलता हो और कोई मन्त्री सदन में न रहे, यह कहां तक उचित है ? मैं आपसे अर्ज करता हूं आप जरा सोचिए कि अगर प्रधान मन्त्री आ जायें तो शक्ल दिखाने के लिए सभी आ जायें वरना एक मन्त्री भी यहां पर न रहे। (व्यवधान) डकैतियां यू० पी० में होती रहें और यहां दिल्ली में हों···

अध्यक्ष महोदय : मैं समझ गया आपकी बात को। कल डिप्टी स्पीकर साहब ने गम्भीरता से इस पर विचार किया।

---

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री मनीराम बागड़ी : यह एक दफे दो दफे का किस्सा नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : अब तो ठीक है।

श्री मनीराम बागड़ी : किसी न किसी तरह से अपना रोष तो दिखाना पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय : तरीके से मैं सारी बात सुनने को तैयार हूं।

श्री आर० एन० राकेश : अध्यक्ष महोदय, अगर देश की व्यवस्था ही बिगड़ जायेगी तो इस सदन की व्यवस्था कैसे चलेगी ?

अध्यक्ष महोदय : सारी व्यवस्था ठीक की जायेगी। देश हमारा है। उस पर हमें ध्यान देना है और उसको ठीक किया जायेगा।

श्री आर० एन० राकेश : अगर देश में कोई सरकार ही न हो तो किससे सवाल जवाब करेंगे ?

अध्यक्ष महोदय : लोगों की चुनी हुई सरकार यहां पर है। मैंने कल डिप्टी स्पीकर साहब को सुन लिया था, यह मामला गम्भीर है, ऐसा नहीं होना चाहिए, यह ठीक बात है।

श्री मनीराम बागड़ी : कम से कम भीष्म नारायण जी से आप विश्वास दिलवाते कि आगे ऐसा नहीं होगा।

अध्यक्ष महोदय : ऐसा नहीं होना चाहिए।

श्री मनीराम बागड़ी : आपका फैसला सही है लेकिन भीष्म नारायण जी में इतनी हिम्मत नहीं है कि प्रायश्चित कर सकें। लेकिन मैं प्रायश्चित करता हूं, उनके पाप के विरोध में मैं इस सदन का त्याग कर रहा हूं।

(श्री मनीराम बागड़ी सदन से उठकर चले गए।)

अध्यक्ष महोदय : यह बात बिल्कुल ठीक है। यह प्रश्नकाल है (व्यवधान)* मेरी अनुमति के बिना कोई भी बात कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं की जायेगी (व्यवधान)*

(इसके पश्चात श्री हरिकेश बहादुर तथा श्री नीलालोहिथादसन सभा से उठकर चले गए) (व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप क्यों बोलते हैं। (व्यवधान)*

(इसके पश्चात श्री आर० एन० राकेश तथा कुछ अन्य सदस्यगण सभा से उठकर चले गए।)

श्री भीष्म नारायण सिंह : क्वैश्चन पेपर फाड़कर जा रहे हैं, जिस पर हजारों रुपये खर्च होते हैं।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : आप लोग उपस्थित नहीं होते हैं।

श्री भीष्म नारायण सिंह : बिल्कुल उपस्थित होते हैं। कितने आदमी चाहिये, गिन लीजिये।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

ब्रिटिश प्रधान मन्त्री का दौरा

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

(क) क्या ब्रिटिश प्रधान मंत्री के भारत दौरे का कार्यक्रम निश्चित हो गया है; और

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

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) ब्रिटेन की प्रधान मंत्री 15 से 19 अप्रैल, 1981 तक भारत की यात्रा पर आने वाली हैं। उनके कार्यक्रम को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या मैं विदेश मंत्री महोदय से यह पूछ सकता हूं कि ब्रिटेन के प्रधान मंत्री को भारत की यात्रा पर आने का निमन्त्रण कब दिया गया था और दूसरे क्या माननीय मंत्री इस तथ्य को जानते हैं कि ब्रिटेन में भारतीयों के साथ उचित व्यवहार नहीं किया जा रहा है और उन्हें उतना सम्मान नहीं दिया जाता जितना कि उन्हें दिया जाना चाहिये ? यदि यह बात ठीक है तो क्या सरकार ब्रिटिस प्रधान मंत्री की भारत यात्रा के अवसर पर उनके साथ इस मामले पर चर्चा करने की वांछनीयता पर विचार करेगी ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : कुछ समय पूर्व निमंत्रण दिया गया था। मेरे पास इसकी सही तिथि नहीं है। यह कुछ मास पूर्व दिया गया था। जहां तक माननीय सदस्य द्वारा उठायी गयी बात का संबंध है, हमारे पास इसकी कोई निश्चित कार्य सूची नहीं है। किन्तु मुझे विश्वास है कि चूंकि दोनों प्रधान मंत्री उन सभी मामलों को जिन्हें वे महत्वपूर्ण महसूस करते हों, उठाने के लिए स्वतत्र होंगे, इसलिए इन सभी मामलों पर चर्चा किये जाने की सम्भावना है।

श्री एडुआर्डो फैलीरो : ब्रिटेन के विश्व व्यापी आयात की प्रतिशतता के रूप में भारत से आयात माल की प्रतिशतता 1.1 प्रतिशत से कम होकर 0.88 प्रतिशत हो गयी है। क्या मैं मंत्री महोदय से जान सकता हूं कि क्या इस चर्चा में भारतीय माल की ब्रिटेन को आयात बढाने के प्रश्न को सही ढंग से लिया जायेगा ताकि ब्रिटेन को भारत से माल के आयात को बढ़ाया जा सके।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यह एक महत्वपूर्ण मामला है। इस पर भी चर्चा किये जाने की सम्भावना है।

श्री जगदीश टाईटलर : चूंकि ब्रिटिश प्रधान मंत्री 15 से 19 अप्रैल, 1981 तक इस देश की यात्रा कर रही हैं, इसलिये क्या मैं जान सकता हूं कि ब्रिटिश संसद में प्रस्तावित राष्ट्रिकता विधेयक जिसमें एशियायी मूल के व्यक्तियों के विरुद्ध उपबन्ध हैं, ब्रिटिश प्रधान मंत्री के साथ चर्चा का एक मुख्य विषय होगा ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : जैसा कि मैं पहले कह चुका हूं कि हमारे पास कोई निश्चित विषय सूची नहीं है। किन्तु जब दो सरकारों के मुखिया मिलते हैं तो निश्चिय ही वे उन मामलों पर चर्चा करेंगे जिन्हें वे महत्वपूर्ण समझेंगे।

श्री रामविलास पासवान : अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार ने अभी तक ब्रिटिश प्राइम मिनिस्टर को आगाह किया है कि हिन्दुस्तान के नागरिक, जो उन्होंने ब्रिटिश नेशनैलिटी बिल रखा है, उससे काफी दुखी हैं और हो सकता है कि ब्रिटिश प्राइम मिनिस्टर जब आवें तब हम लोग उसका विरोध करें ? इसलिए भारत सरकार ने अभी तक इस भावना को वहां पहुंचाया है या नहीं ? यदि पहुँचाया है, तो वहां से क्या जवाब आया है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : ब्रिटिश सरकार हमारी भावना से पूरी तरह से अवगत है।

नौवहन सेवा प्रणाली का उपयोग

*146. **श्री एम० एम० लारेंस :** क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि : जबकि देश को ईंधन स्नेहक तथा रेल वैगनों की कमी का सामना करना पड़ रहा है, नौवहन सेवा का, जो परिवहन की सबसे सस्ती प्रणाली है, अधिकाधिक वस्तुओं की ढुलाई के लिए उपयोग किये जाने के लिए क्या कार्यवाही की गयी है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : सरकार तटीय नौवहन को एक परिवहन के पूरक साधन के रूप में पर्याप्त महत्व देती है। सरकार ने नवमें दशक में तटीय नौवहन की योजना तैयार करने के लिए एक समिति का गठन किया हैं। इस समिति को अन्य बातों के साथ-साथ माल विशेष को निर्दिष्ट करने के बारे में भी गौर करने को कहा गया है। समिति की रिपोर्ट प्राप्त होने पर आगे की कार्यवाई की जाएगी।

श्री एम० एम० लारेंस : महोदय, भाड़ों में वृद्धि के कारण हमारी सभी योजनायें समाप्त हो रही हैं। उस बात को दृष्टिगत रखते हुये मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार तटीय नौवहन को सर्वाधिक महत्व देने को तैयार है।

श्री वीरेन्द्र पाटिल : क्या आप भाड़ों के बारे में कह रहे हैं ?

श्री एम० एम० लारेंस : मैं भाड़ों के बारे में नहीं कह रहा। मैं तो यह पूछ रहा हूं कि क्या सरकार इस तटीय नौवहन को प्राथमिकता एवं सर्वाधिक महत्व देने के लिये तैयार है ?

श्री वीरेन्द्र पाटिल : जैसा कि मैं पहले कह चुका हूं कि हम उत्सुक हैं कि तटीय नौवहन को सुधारा जाये। यही कारण है कि हमने एक समिति गठित की है और आशा हैं कि वह समिति अप्रैल, 1981 के अन्त तक अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर देगी। उस प्रतिवेदन को दृष्टिगत रखकर अगली कार्यवाही की जायेगी।

श्री पी० के० कोडियन : क्या मैं यह जान सकता हूं कि इस समय तटीय नौवहन से कितने प्रतिशत देशीय यातायात होता है ?

श्री वीरेन्द्र पाटिल : जहां तक तटीय नौवहन यातायात का सम्बन्ध है, यह विदेशीय यातायात की तुलना में नगण्य है। मेरे विचार में इसके द्वारा 10 लाख टन के लगभग अथवा 10 लाख टन से थोड़ा अधिक प्रतिवर्ष यातायात किया जा रहा है।

श्री शिवकुमार सिंह ठाकुर : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहता हूं—जो कमेटी एप्वाइन्ट की गई है क्या वह मध्य प्रदेश के सम्बन्ध में भी विचार कर रही है तथा उसकी रिपोर्ट कब तक आजायगी ?

श्री वीरेन्द्र पाटिल : मैंने कहा है कि जो कमेटी हमने एप्वाइन्ट की है उसकी रिपोर्ट अप्रैल, 1981 के अन्त तक आजायगी ।

श्री शिवकुमार सिंह ठाकुर : अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं मिला । मध्य प्रदेश के लिए क्या सम्भावना है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : यदि मध्य प्रदेश एक तट की व्यवस्था कर सकता है, तो हम मध्य प्रदेश में तटीय नौवहन को लागू कर सकते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : यदि यह वहां नहीं है तो क्या आप उसे बनाने का प्रयास करेंगे ?

प्रो० मधु दंडवते : मंत्री महोदय पहले ही गठित की गयी समिति का उल्लेख कर रहे हैं । मैं उनका ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहूंगा कि राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति पहले नियुक्त की गयी थी और इसका प्रतिवेदन पहले ही सभा पटल पर रखा जा चुका है और प्रश्न में उठायी गयी अनेक समस्याओं के समाधान इस प्रतिवेदन में सुझाये गये हैं, और इसलिये मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की सिफारिशों पर ध्यान देगी और यथाशीघ्र उन्हें कार्यान्वित करेगी ?

श्री वीरेन्द्र पाटिल : मैं माननीय सदस्य से सहमत हूं कि श्री पांडे की अध्यक्षता में गठित राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने एक प्रतिवेदन दे दिया है । हमने उस प्रतिवेदन को प्राप्त कर लिया है और कुछ सिफारिशें की गई हैं, किन्तु यह सुझाव देना सही नहीं है कि इस पांडे समिति के प्रतिवेदन में तटीय नौवहन के विकास के बारे में बहुत विस्तारपूर्वक विचार किया गया है । उसने व्यापक रूप से यह सकेत दिया है कि तटीय नौवहन को पुनः चालू करने के बारे में सरकार द्वारा विचार किया जाना चाहिये । अतः पांडे समिति के प्रतिवेदन की सिफारिशों पर विचार करते हुये हमने एक समिति का गठन किया है । तटीय नौवहन के संबंध में 1981 से शुरू होने वाले दशक के लिये एक योजना तैयार करने के लिये सरकार ने नौवहन के महानिदेशक के सभापतित्व में 15-9-80 को उस समिति को गठित किया है । इस योजना में तटीय यातायात के लिये प्रक्षेपणों और तटीय टन भार का ध्यान रखा जायेगा । इस योजना में अपेक्षित पोतों की किस्मों तथा तटीय यातायात के लिये नमक और कोयले के अतिरिक्त कुछ प्रकार के पोत भारों को निर्धारित करने की सम्भावना के लिये भी ध्यान रखा जायेगा । हम समिति द्वारा अप्रैल, 1981 के अन्त तक अपना प्रतिवेदन दे देने की सम्भावना है । अतः यह बहुत ही महत्वपूर्ण समिति है और जहां तक तटीय यातायात के विकास का संबंध है, वह बहुत ही महत्वपूर्ण सिफारिशें करने जा रही है । अतः सरकार उत्सुकता से इस प्रतिवेदन की प्रतीक्षा कर रही है, ज्यों ही हमें यह प्रतिवेदन मिल जायेगा, त्यों ही आगे की कार्यवाही की जायेगी ।

श्री जेवियर अराकल : इस प्रश्न के महत्व को ध्यान में रखते हुये मंत्री महोदय ने परिवहन संबंधी राष्ट्रीय नीति के बारे में बताया है । मेरा प्रश्न यह है । अब अनेक राज्य सरकारें

नौवहन शुरू कर रही हैं। उदाहरणार्थ केरल सरकार ने 'केरालाय' को खरीदा और आखिर में यह गायब हो गया। कोई भी नहीं जानता कि इसका क्या हुआ। तमिलनाडु सरकार ने भी इस प्रयोजनार्थ एक ठेका किया। किन्तु कुछ बाहरी कारणों से इसे शुरू नहीं किया जा सका। राज्यों द्वारा किये गये नौवहन सेवाओं संबंधी ये दो मुख्य घोटाले हैं। मैं यह पूछ रहा हूं कि क्या सरकार को इन दो राज्य सरकारों के नौवहन निगमों के सम्बन्ध में दो राज्य सरकारों के इन दो घोटालों के विरुद्ध कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ?

श्री वीरेन्द्र पाटिल : मुझे इसके लिये नोटिस चाहिये। मेरे पास इस समय उस बारे में कोई जानकारी नहीं है।

इस्लामी सम्मेलन

*147, **श्री एन० के० शेजवलकर** :

श्री सतीश अग्रवाल : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तइफ, सऊदी अरब में हुए इस्लामी सम्मेलन में पाकिस्तान के प्रतिनिधि ने गैर-इस्लामी देशों में मुस्लिम अल्पसंख्यकों की समस्या का मामला उठाया है और सम्मेलन के सदस्यों से इस संबंध में कार्यवाही करने का आह्वान किया है;

(ख) क्या पाकिस्तान के प्रतिनिधि ने भारत में मुसलमानों की स्थिति को अप्रत्यक्ष तौर पर उठाया है; और

(ग) क्या सरकार ने पाकिस्तान सूत्र/दूतावास से कोई स्पष्टीकरण मांगा है और यदि हां, तो इस बारे में उनकी क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : जी हां; तईफ शिखर सम्मेलन में पाकिस्तान के राष्ट्रपति ने गैर-इस्लामी देशों में मुस्लिम अल्पसंख्यकों की समस्या को उठाया था।

(ख) पाकिस्तान के राष्ट्रपति ने यह बात सामान्य रूप में कही थी।

(ग) जी, नहीं। इस संबंध में कोई स्पष्टीकरण नहीं मांगा गया।

श्री एन० के० शेजवलकर : वास्तव में मैंने अपना यह प्रश्न 27 जनवरी को समाचार पत्रों के आधार पर पूछा है। उसमें जो शब्द प्रयोग किये गये हैं वे इस प्रकार हैं :

उन्होंने गैर-इस्लामी देशों में मुस्लिम अल्पसंख्यकों की समस्या को भी उठाया और शिखर सम्मेलन से अनुरोध किया कि वह उन समस्याओं की ओर ध्यान दे। इस संदर्भ में मैं पाकिस्तानी राष्ट्रपति ज़िया द्वारा सितम्बर, 1980 को दिये गये वक्तव्य का भी उल्लेख करना चाहता हूं जो इस प्रकार है :

"जिया सरकार भारत में दंगों का लाभ उठा रही है।"

मैं इसके ब्यौरे में पड़ना नहीं चाहता। 17 सितम्बर, 1980 को प्रकाशित इस समाचार के अनुसार सरकार ने विदेश स्थित भारतीय मिशनों से कहा था कि पाकिस्तान द्वारा जो भारत-विरोधी प्रचार किया जा रहा है, उसका खंडन करने के लिए शीघ्र कदम उठाये जायें क्योंकि पाकिस्तान द्वारा हमारे देश में हाल ही में हुए दंगों का बहुत बढ़ा-चढ़ाकर प्रचार किया जा रहा

था। मैं इस बात का उल्लेख भी कर दूं कि अभी परसों ही सदन में यह बताया गया था कि पाकिस्तान द्वारा चीन की सहायता से हवाई अड्डा तैयार किया जा रहा है। इस्लामाबाद से किसी ने सम्भवत: किसी सरकारी अधिकारी ने इसका खंडन किया है। इन सभी बातों पर विचार करते हुए क्या इसके बारे में वक्तव्य देना आवश्यक नहीं है या कम से कम पाकिस्तान सरकार से इस विशिष्ट विषय के बारे में वक्तव्य देने के लिये कहा जाये ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : माननीय सदस्य विषय से बहुत दूर चले गये हैं। यह प्रश्न पाकिस्तान के राष्ट्रपति द्वारा एक अवसर विशेष पर दिये गये वक्तव्य विशेष से सम्बद्ध है। उस अवसर विशेष पर भारत का खास तौर पर कोई उल्लेख नहीं किया गया था और मैंने भी यही कहा है। इसके परिणामस्वरूप इसके सम्बन्ध में कोई और स्पष्टीकरण मांगने की कोई आवश्यकता नहीं थी। यह तो सामान्य रूप से कहा गया था। जहां तक अन्य मामलों का सम्बन्ध है, वह सभी सरकार के विचाराधीन हैं। इस सदन में तथा अन्यत्र भी मैं अनेक बार यह कह चुका हूं कि हम इन सभी बातों से अवगत हैं तथा इन सभी बातों के बारे में हम पूरी तरह सावधान हैं।

श्री एन० के० शेजवलकर : मैं मानता हूं कि यह बात सामान्य रूप से कही गई थी। मैंने पहले के कुछ अवसरों का विशेष रूप से उल्लेख किया है। क्या इस सन्दर्भ में इस वक्तव्य को, जैसा कि मंत्री महोदय का विचार है, सर्वथा निरापद कहा जा सकता है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं यह नहीं कहता कि यह विवरण हानिरहित है। मैं इस बात से सहमत हूं कि यह सामान्य विवरण आप पर भी लागू हो सकता है, मैंने इससे इनकार नहीं किया है। परन्तु जब स्पष्टीकरण मांगने की बात आती है, तो केवल इस प्रकार के एक सामान्य वक्तव्य पर ऐसा करना बहुत कठिन हो जाता है।

श्री एन० के० शेजवलकर : जबकि माननीय रक्षा उत्पादन मंत्री द्वारा सभा में इस संबंध में वक्तव्य दिया गया है और जब पाकिस्तान सरकार द्वारा भी इसका खंडन स्पष्ट रूप से किया जा चुका है, तो क्या इसकी आवश्यकता नहीं है, इन सम्बन्धों को दृष्टिगत रखते हुये मैं यह नहीं कहता कि वह खराब हैं, अच्छे या बुरे क्या इस मामले को स्पष्ट कर लेना हमारे लिए आवश्यक नहीं है ? अत: मैं यह निवेदन करता हूं कि यद्यपि यह प्रश्न से सम्बद्ध नहीं है; फिर भी यह एक ऐसा अवसर अवश्य है, जबकि यह स्पष्ट करा लिया जाना चाहिये कि क्या चीन की सहायता से पाकिस्तान में हवाई अड्डा तैयार किया जा रहा है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इस मामले की ओर ध्यान दिया जायेगा।

श्री सतीश अग्रवाल : प्रश्न के (क) भाग के संबंध में मंत्री महोदय द्वारा इस बात को स्वीकार कर लिये जाने के बाद मैं सरकार से यह पूछना चाहता हूं कि इस वक्तव्य विशेष के बारे में वे पाकिस्तान के संवैधानिक प्रमुख प्रेजिडेंट जिया द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय मंचों पर ऐसे मामले उठाये जाने के बारे में सरकार क्या कार्यवाही करने जा रही है ? पाकिस्तान में व्याप्त राजनीतिक अस्थिरता तथा वाशिंगटन, पीकिंग तथा इसलामाबाद के बीच विकसित हो रहे नये गठजोड़ को दृष्टिगत रखते हुये; क्या भारत सरकार का विचार पाकिस्तान को यह स्पष्ट कर देने

का है. कि यह भारत के आन्तरिक मामलों में हस्तक्षेप करना माना जायेगा तथा यह शिमला समझौते का उल्लघन है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : हमने अनेक बार उनका ध्यान इस ओर आकृष्ट किया है, जब कभी भारत का और भारत की स्थिति के बारे में विशेष रूप से उल्लेख किया गया है। मैं इस प्रकार के अनेक उदाहरणों को बता सकता हूं, जब हमने स्पष्ट तौर पर कई बार पहले उनको ऐसा कहा है। परन्तु इस प्रश्न का सम्बन्ध एक अवसर विशेष पर दिये गये एक विशेष वक्तव्य से है। अत: इसलिए मैने इसका यह उत्तर दिया है।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : मैं सरकार को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूं कि वह इस प्रकार की सामान्य बातों के लिए अनावश्यक रूप से चिंतित नहीं हो जाती है··· (व्यवधान)

प्रो० मधु दण्डवते : क्या आप इससे परेशान हो रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : वह तो इससे प्रसन्न हो रहे हैं ?

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : जब मैं किसी को मुबारकबाद देता हूं तो मुझे उसका एजेंट कहा जाता है। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को उनकी पुत्री के विवाह के अवसर पर भी बधाई देना चाहता हूं और मुझे आशा है कि वह इस पर भी आपत्ति नहीं करेंगे।

मैं इस बात से सहमत हूं कि हमारे देश में जो कुछ हो रहा है उसके बारे में उल्लेख किये जाने पर हमें अनावश्यक रूप से विचलित नहीं होना चाहिये। हमारे जो भारतीय लोग इंगलैंड में रहते हैं, उनके बारे में हम चिन्तित होते हैं और प्रश्न पूछते हैं। इसी प्रकार हमें बंगलादेश में रहने वाले हिन्दुओं के बारे में भी चिन्ता रहती है। मैं समझता हूं कि वास्तविक हस्तक्षेप तथा व्यक्त किये गये विचारों के बारे में एक स्पष्ट अन्तर किया जाना चाहिये। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या यह सच है कि सरकार ने यह दावा करते हुए कि भारत एक मुस्लिम देश है या मुस्लिम बहुसंख्यक देश है, इस्लामी शिखर सम्मेलन में प्रवेश करने का प्रयत्न किया था ? क्या किसी समय उन्होंने उस सम्मेलन के सदस्य के रूप में दाखिला प्राप्त करने का प्रयत्न किया था ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : नहीं, श्रीमान जी।

चुंगी समाप्त करने का प्रस्ताव

*149. **श्री जैनुल बशर** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को सड़क परिवहन से संबद्ध संगठनों द्वारा किए गए इस दावे की जानकारी है कि यदि देश भर में चुंगी समाप्त कर दी जाए तो पैट्रोलियम उत्पादों को इस तरह बचाया गया मूल्य सम्पूर्ण देश में वसूल की गयी चुंगी की राशि से कहीं अधिक होगा;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस दावे के बारे में स्थिति की जांच की है; और

(ग) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इस संबंध में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

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

(ख) जी, हां।

(ग) भारत सरकार चुंगी कर के समाप्त किए जाने के पक्ष में है। इसकी महत्ता को देखते हुए सितम्बर, 1980 में केन्द्रीय वित्त मंत्री द्वारा आयोजित मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में इस मामले पर विचार किया गया। वित्त मंत्री ने इस बैठक में बताया कि चुंगी कर की समाप्ति राज्यों के हित में है और इसे धीरे-धीरे समाप्त किया जाना चाहिए। उनका सुझाव था कि शुरू-शुरू में 2 लाख से कम की आबादी वाले स्थानों में चुंगी कर दिया जाए। उन्होंने यह भी सुझाव दिया कि इससे राजस्व में जो कमी हो वह किसी अन्य तरीके से पूरी की जाए। केन्द्रीय वित्त मंत्री के सुझाव का मुख्य मंत्रियों ने प्राय: स्वागत किया। राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र के प्रशासनों को भी वित्त मंत्रालय ने इस मामले में पत्र लिखा जिसमें चरणवद्ध ढंग से चुंगी कर समाप्त किए जाने की आवश्यकता पर जोर दिया गया है।

श्री जैनुल बशर : चुंगी एक क्रूर कर माना जाता है। जनता पार्टी ने अपने चुनाव घोषणा पत्र में बिक्री कर के साथ-साथ चुंगी को भी समाप्त करने का वायदा किया था, परन्तु वे इसे समाप्त नहीं कर पाए। मैं यह जानना चाहता हूं कि सम्पूर्ण देश में चुंगी के रूप में कितना धन एकत्रित किया जाता है, और चुंगी को समाप्त करके कितनी विदेशी मुद्रा की आशा होगी ?

श्री बूटा सिंह : वर्ष 1977-78 में 11 राज्यों तथा 2 संघ राज्य क्षेत्रों से लगभग 248 करोड रुपये की राशि चुंगी के रूप में एकत्रित हुई थी और इसमें से 2 नगरों कलकत्ता तथा बम्बई से 71 करोड़ रुपये एकत्रित किए गए थे। आज देश में लगभग 1 हजार स्थानीय निकायों ने चुंगी कर लगाया हुआ है।

श्री जैनुल बशर : मंत्री महोदय ने मेरे प्रश्न के दूसरे भाग का उत्तर नहीं दिया है।

अध्यक्ष महोदय : आप दूसरा प्रश्न पूछिए।

श्री जैनुल बशर : श्रीमान जी, मेरे प्रश्न का (क) भाग है।

अध्यक्ष महोदय : आप एक बार में केवल एक ही प्रश्न पूछिए।

श्री जैनुल बशर : मेरा प्रश्न यह था कि क्या सरकार को सड़क परिवहन से संबंधित संगठनों द्वारा किए गए इस दावे की जानकारी है कि यदि देश भर में चुंगी समाप्त कर दी जाए तो उससे होने वाली पैट्रोलियम उत्पादों की बचत की राशि सम्पूर्ण देश में वसूल की गई चुंगी की राशि से कहीं अधिक होगी। ऐसा लगता है कि मंत्री महोदय ने मेरा प्रश्न नहीं पढ़ा है। मैं यह जानना चाहता हूं कि चुंगी के रूप में विदेशी मुद्रा की कितनी बचत होगी ? यह मेरा पहला प्रश्न है दूसरा नहीं।

श्री बूटा सिंह : हाल ही में जो अनुमान लगाया गया है, वह यह है कि इन चुंगी नाकों पर जो ईंधन की अतिरिक्त खपत होती है, वह सामान ढोने वाले वाहनों की तेल की कुल खपत का लगभग 10% होती है और यदि इन चुंगी नाकों को समाप्त कर दिया जाय तो उससे तेल की खपत में 10% बचत होगी और इसके आधार पर सदस्य महोदय विदेशी मुद्रा में बचत का अनुमान लगा सकते हैं।

श्री जैनुल बशर : विदेशी मुद्रा की होने वाली बचत को दृष्टिगत रखते हुए मैं सरकार से यह जानना चाहता हू कि यदि राज्य सरकारे चुंगी को समाप्त कर देती हैं, तो क्या केन्द्रीय सरकार नगरपालिकाओं और स्थानीय निकायों के खर्च को पूरा करने के लिए राज्य सरकारों को सहायता देगी ?

श्री बूटा सिंह : जैसा कि इस वर्ष 1 जनवरी को मैंने बताया था वित्त मंत्रालय ने सभी राज्य सरकारों के सभी सचिवों तथा संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को एक पत्र लिखा है, जिसमें कहा गया है कि वे चुंगी को समाप्त करने के सम्बन्ध में अपने वैकल्पिक संसाधन खोजने का प्रयत्न करें । इन चुंगी नाकों पर जो अतिरिक्त तेल व्यर्थ खर्च होता है, उसके बारे में यह अनुमान लगाया गया है कि उससे हमें लगभग 237 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की हानि होती है ।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या केन्द्रीय सरकार को चुंगी कर समाप्त करने के बारे में पश्चिम बंगाल सरकार से कोई आपत्ति पत्र प्राप्त हुआ है क्योंकि पश्चिम बंगाल सरकार को चुंगी कर के रूप में 50 करोड़ रुपये की आय होती है ? यदि केन्द्रीय सरकार द्वारा पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा, विरोध प्रकट किए जाने पर भी चुंगी कर समाप्त किया जाता है, तो क्या केन्द्रीय सरकार पश्चिम बंगाल सरकार को होने वाली राशि की पूरी पूर्ति करेगी ? मैं यह भी जानना चाहता हूं कि क्या इसी प्रकार की पूर्ति अन्य राज्य सरकारों को भी की जाएगी ?

श्री बूटा सिंह : नई दिल्ली में हुए मुख्य मत्रियों के सम्मेलन के समक्ष पश्चिम बंगाल सरकार के दृष्टिकोण को भी रखा गया था । इसलिए वित्त मंत्री ने सभी मुख्य मंत्रियों को पत्र लिख कर स्पष्ट कर दिया है कि इससे होने वाली कमी को पूरा करने के लिए संसाधन सबन्धित राज्य सरकारों को ही जुटाने होंगे, और चुंगी समाप्त किए जाने पर उन्हे किसी प्रकार की केन्द्रीय सहायता नहीं दी जाएगी उसके लिए व्यवस्था वे बिक्री कर में भी कर सकते हैं ? विभिन्न प्रस्ताव हमारे पास राज्य सरकारों से आए हैं और वित्त मंत्रालय का दृष्टिकोण यह है कि उसके लिए स्थानीय तौर पर ही व्यवस्था करनी पड़ेगी ! (व्यवधान)

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी : इस प्रश्न के दो पहलू हैं । एक तो तेल की बर्बादी तथा दूसरा समय का नाश । मैं यह जानना चाहता हूं कि वाहनों को रोके रखने से जो समय व्यर्थ नष्ट होता है क्या उसका भी अनुमान लगाया गया है .....

अध्यक्ष महोदय : यह तो अनुमान का विषय है ।

अगला प्रश्न श्री ए० के० राय

गैर-सरकारी ठेका प्रणाली को शुरू किया जाना

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

(क) क्या यह सच है कि धनबाद डिवीजन के गैंगमैन का काम करने के लिए गैर-सरकारी ठेका प्रणाली शुरू की गयी है;

(ख) इन ठेकों का ब्यौरा क्या है तथा इन श्रमिकों को दिए जाने वाले वेतन और अन्य लाभों का विवरण क्या है;

(ग) क्या खुली लाइन, विशेष रूप से राजधानी के रूट पर कार्य करने के लिए श्रमिक चिकित्सीय दृष्टि से स्वस्थ है;

(घ) वर्ष 1978 से अब तक धनबाद डिवीजन में स्वीकृति न मिलने के कारण कुल कितने नैमित्तिक श्रमिकों को कार्य-मुक्त कर दिया गया है, और

(ङ) इस गैर-सरकारी ठेका पद्धति को शुरू करने के कारण और औचित्य क्या है ?

रे मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) : प्रश्न नहीं उठता।

(घ) धनबाद मंडल में 1978 से किसी नैमित्तिक श्रमिक की छंटनी नहीं की गयी है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

श्री ए० के० राय : यह तीसरी बार है जब मुझे इस माननीय मंत्री से नकारात्मक उत्तर मिल रहा है·····

अध्यक्ष महोदय : क्या आप का मतलब है कि उन्हें सदा 'लै' में ही उत्तर देने चाहिए।

श्री ए० के० राय : जो भी प्रश्न मैं पूछता हूं तो मंत्री महोदय का एक ही उत्तर होता है अर्थात् "जी नहीं, श्रीमान् प्रश्न नहीं उठता है।" यह उत्तर नियम 222 के उपबंधों तथा निर्देशन 115 के अधीन कार्यवाही मांगता है। धनबाद मण्डल में ठेका प्रणाली शुरू की गई है और यह कोडरमा गुझांडी सैक्शन में चल रही है। इसका प्रयोग "गहरी छानबीन" करने के लिए तथा लकड़ी के स्लीपरों के स्थान पर सीमेंट के स्लीपर लगाने के लिए किया जा रहा है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि कुछ ठेकेदारों ने मंत्री महोदय से मिलने के लिए मेरे साथ धनबाद से दिल्ली तक यात्रा की थी, वे कह रहे थे कि ठेके लेने के लिए मंत्री महोदय से मिलना आवश्यक है·····

अध्यक्ष महोदय : अपना प्रश्न पूछिये।

श्री ए० के० राय : मुझे अपने प्रश्न की सच्चाई सिद्ध करना है क्योंकि उन्होंने मेरे प्रश्न के आधार पर आपत्ति की है। मैं एक हवाला दे रहा हूं·····

अध्यक्ष महोदय : आप पूरक प्रश्नों में हवाले नहीं दे सकते। आप इस तरह से प्रश्न पूछिये कि क्या यह ठीक है या गलत।

श्री ए० के० राय : जब कोई मेरे प्रश्न के आधार को बदलता है तो पहले मुझे अपने प्रश्न की सत्यता को सिद्ध करना है और इसके बाद पूरक प्रश्न पूछना है। यह 14 फरवरी का इक्नामिक एक पोलिटिकल वीकली है; इसमें लिखा है :

रेलों में ठेकेदारों के मजदूरों को भारी संख्या में लगाने से तथा उन जटिल कामों में भी उनको लगाने से, जिनमें कुशल श्रमिकों की आवश्यकता होती है, नैमित्तिक श्रमिकों को छंटनी का खतरा पैदा हो रहा है···· उन्हें नई लाइनों के निर्माण में अधिक संख्या में लगाया जा रहा है·····

मेरा दूसरा प्रश्न यह है । यह यू० एन० आई० ने समाचार दिया है :

रेलवे ठेका श्रमिक प्रणाली को समाप्त नहीं करेगी ..... यहां पर उन्होंने कहा है कि केन्द्रीय सलाहकार ठेका श्रमिक ठेका बोर्ड की सिफारिशें .....

अध्यक्ष महोदय : मैं इस तरह के प्रश्नों को पूछने की अनुमति नहीं दे सकता हूं । मुझे मना करना पड़ेगा ।

श्री ए० के० राय : मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या चेयरमैन, रेलवे बोर्ड का वह वक्तव्य ठीक है या नहीं, जिसमें यह कहा गया है कि रेलवे केन्द्रीय सलाहकार श्रमिक बोर्ड की सिफारिशों के अनुसार ठेका श्रमिक प्रणाली को समाप्त नहीं करेगी और केन्द्रीय सलाहकार ठेका श्रमिक बोर्ड की सिफारिशें क्या हैं ? इस सिफारिश पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है ?

अध्यक्ष महोदय : आप सीधे प्रश्न पूछ सकते थे । आप अनावश्यक रूप से समय ले चुके हैं ।

श्री मल्लिकार्जुन : पहले तो मैं नियम 222 से नहीं डरता हूं जो कि माननीय सदस्य ने कहा है । दूसरे, उसका प्रश्न था : क्या यह सच है कि धनबाद डिवीजन में गैंगमैन का काम करने के लिए गैर-सरकारी ठेका प्रणाली शुरू की गई है । माननीय सदस्य ने कहा है कि इस समय दो ठेकेदार हैं जो एक लम्बे अन्तराल के बाद छानबीन प्रणाली का कार्य कर रहे हैं ताकि रेल मार्ग ठीक हालत में बने रहें । हम यह करते हैं ।

श्री ए० के० राय : वे गैंगमैन का कार्य कर रहे हैं ।

श्री मल्लिकार्जुन : गैंगमैन का कार्य एकदम अलग है । इस समय दो ठेकेदार हैं जो रेल मार्ग के अनुरक्षण के लिए लम्बे अन्तराल के बाद छानबीन प्रणाली का कार्य कर रहे हैं—एक ठेकेदार श्री आर० के० गुप्त है और दूसरा है छोटा नागपुर केस्ट्रक्शन कार्पोरेशन । वे गुझांडी सैक्शन के बीच के स्थानो पर कार्य कर रहे हैं । इस सैक्शन में जो कार्य वे कर रहे हैं वह उस काम से एकदम भिन्न हैं, जो गैंगमैन के कार्य की परिधि में नहीं आता है । वे रेल मार्गों के अनुरक्षण, मरम्मत आदि के लिए नियमित रूप से कार्य कर रहे हैं ।

श्री ए० के० राय : हाल ही में अखिल भारतीय रेलमैंज फेडरेशन के तत्वाधान में दिल्ली में एक अखिल भारतीय परियोजना निर्माण नैमित्तिक श्रमिक सम्मेलन हुआ था । उन्होंने एक सुझाव दिया है जो गैंगमैनों की विभिन्न श्रेणियों के बीच कार्य संबंधी अन्तर से संबधित है ।

अध्यक्ष महोदय : क्या इसका इस प्रश्न से कोई संबंध है ?

श्री ए० के० राय : गैंगमैन और गैंगमैन के बीच भेदभाव है । काम के प्रश्न पर उनमें भेद किया जाता है यह ठेका श्रमिकों का काम है । गैंगमैनों के काम में अन्तर है, जो खुली लाइनों पर कार्य करते हैं, और जो निर्माण कार्यों में कार्य करते हैं, मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या वह इस किस्म के भेदभाव को समाप्त करने जा रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह इस प्रश्न के अन्तर्गत नहीं आता है।

श्री मल्लिकार्जुन : प्रशासन के हित में माननीय सदस्य द्वारा दिये गये सुझाव को मानना संभव नहीं है।

श्री के० ए० राजन : अध्यक्ष महोदय आप जानते हैं कि ठेका श्रमिक प्रणाली रेलवे तथा श्रमिकों के लिए एक अभिशाप है। मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहूंगा कि ठेकों को देने का क्या मानदंड है। कई किस्म के काम मौसमी होते हैं जो नैमित्तिक प्रकार के होते हैं और अन्य कई किस्म के काम हैं जो नियमित अनुरक्षण तथा रेल गाड़ियों के चलने से संबंधित होते हैं। दुर्भाग्यवश कुछ कार्य नियमित रूप से ठेकेदारों को दिये जा रहे हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि कुछ किस्मों के कामों का ठेका देने का क्या मानदंड है ?

श्री मल्लिकार्जुन : ये अनेक कारणों से कभी-कभी दिये जाते हैं। बरसात के मौसम में सैक्शन को पी० डब्ल्यू० आई० (फ्लेटियर), जो रेल मार्गों के अनुरक्षण का जिम्मेदार है, नैमित्तिक श्रमिकों को काम पर आने तथा उस अस्थायी काम को तुरन्त करने के लिये कहता है, जिसको तुरन्त करने की आवश्यकता होती है। हम इसे कराने के लिये नैमित्तिक मजदूरों को लगाते हैं। रेल मार्ग के नियमित रखरखाव का काम गैंगमैन का है। गैंगमैन आठ किलो मीटर के क्षेत्र में एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक जाता है और दिन-रात रेल मार्ग को निगरानी वह सुनिश्चित करने के लिये करता है कि क्या रखरखाव ठीक प्रकार से हो रहा है या नहीं।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं यह जानना चाहता हूं कि धनबाद डिवीजन में गैंगमैनों की कुल संख्या क्या है और उनमें कितने रैगुलर हैं और कितने अभी भी कैजुअल हैं ? क्या उन्होंने आपके सामने अपनी कुछ कठिनाइयों का निवेदन किया है ? अगर किया है तो क्या किया है ?

श्री मल्लिकार्जुन : मैं माननीय सदस्य से प्रार्थना करता हूं कि वह इस मामले में सैपरेट नोटिस दें।

आसनसोल-हावड़ा सेक्शन के बीच दुमंजिले सवारी डिब्बे

*151. **श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर :**

श्री समर मुखर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : पूर्व रेलवे के आसनसोल-हावड़ा सेक्शन के बीच दुमंजिले सवारी डिब्बे चलाने के बारे में सरकार ने अब तक क्या प्रगति की है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : दुमंजिले डिब्बों के रखरखाव के लिए पूर्व रेलवे उपयुक्त अनुरक्षण सुविधाओं तथा अन्य व्यवस्थाओं का विकास कर रही है जिससे उन्हें हावड़ा-आसनसोल खंड पर चलाया जा सके।

श्री सतीश अग्रवाल : श्रीमान जी, हालांकि रेल मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री उपस्थित हैं, परन्तु प्रश्नों के उत्तर उप-मंत्री दे रहे हैं। यह मंत्रीवर्ग की चौधराहट है।

अध्यक्ष महोदय : आप नीचे के वर्ग को ऊपर नहीं लाना चाहते ?

प्रो० मधु दंडवते : श्रीमान्, आप इस मामले को एम० आर० टी० पी० आयोग को भेज दें।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : अध्यक्ष महोदय, दोनों भूतपूर्व रेल मंत्री श्री कमला पति त्रिपाठी तथा प्रो० मधु दंडवते यहां पर उपस्थित हैं। उन्होंने एक निश्चित आश्वासन दिया था कि पूर्वी रेलवे के आसनसोल-हावड़ा सैक्शन पर शीघ्र दुमंजिले सवारी डिब्बे चलाने शुरू किये जायेंगे। क्या यह सच नहीं है कि दुमंजिले सवारी डिब्बे हावड़ा रेलवे साइडिंग में लाये गये थे और वहां पर उनको अनेक महीनों तक खड़ा रखा गया और डिब्बों में पंखे तथा लगाई गई अन्य वस्तुओं की चोरी हो गई थी ? मैं यह जानना चाहता हूं कि उन सवारी डिब्बों को पूर्वी रेलवे के आसनसोल-हावड़ा सैक्शन पर क्यों नहीं चलाया गया ?

श्री मल्लिकार्जुन : श्रीमान्, यह सच है कि दुमंजिले सवारी डिब्बे हावड़ा तथा आसनसोल के बीच चलाने शुरू होने वाले हैं।

यह दुमंजिला सवारी डिब्बा प्रणाली का डिजाइन आर० डी० एस० ओ० द्वारा विकसित किया गया है और यह कई स्थानों पर चालू हो चुका है। परन्तु कुछ स्थानों पर यह पाया गया है कि इसे चलाना ठीक नहीं है। यात्रियों ने भी शिकायत की है। तथापि अगले छः महीनों में दुमंजिला प्रणाली आसनसोल तथा हावड़ा के बीच शुरू की जाने वाली है। इसमें रेल पटरी तथा अन्य बातों के कारण विलम्ब हुआ है। वहां पर डीप ड्रॉप-पिट प्रणाली का विकास नहीं हुआ है।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : श्रीमान, मैं रेल मंत्री के भाषण के 15वें पृष्ठ से उद्धृत करता हूं। इसमें कहा गया है :

दुमंजिला सवारी डिब्बों के वर्तमान डिजाइन में अनुभव की गई अपर्याप्त रोशनदान की समस्या को समाप्त करने के लिए ऐण्ड-आन-जेनेरेशन सहित वातानुकूलित दुमंजिला सवारी डिब्बों का विकास किया जा रहा है।

क्या मैं यह जान सकता हूं कि छः महीनों के बाद जब ये दुमंजिला सवारी के डिब्बे आसनसोल और हावड़ा के बीच चलने लगेंगे तो क्या वे वातानुकूलित होंगे और क्या उनका किराया द्वितीय श्रेणी का लिया जायेगा ? मेरी मांग है कि द्वितीय श्रेणी का किराया लिया जाना चाहिए।

श्री मल्लिकार्जुन : जैसा कि मैं सदन को पहले सूचित कर चुका हूं इसमें कठिनाई है। धूल आयेगी क्योंकि दुमंजिला सवारी डिब्बों का निचला भाग थोड़ा नीचे होगा। इसलिए निचले भाग में धूल के कारण असुविधा होगी। इसलिए हमारा विचार है कि ये सवारी डिब्बे वातानुकूलित बनाए जाएं। अभी इसे अन्तिम रूप देने की प्रक्रिया चल रही है और कोई अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है। छः महीनों के बाद जब हम दुमंजिला सवारी डिब्बे चलायेंगे, तो मैं नहीं समझता कि माननीय सदस्य हमसे वातानुकूलित सवारी डिब्बे चलाने की अपेक्षा करेंगे। हम निश्चित रूप से विद्यमान सवारी डिब्बों की व्यवस्था करेंगे जो हमारे पास होंगे।

श्रीमती कृष्णा साही : मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हू कि यह डबल डैकर सिस्टम हिन्दुस्तान के किसी और हिस्से में भी चलाने की योजना सरकार के पास है या नहीं ?

अध्यक्ष महोदय : श्री शेजवलकर।

श्री एन० के० सेजवलकर : माननीय मंत्री ने कहा कि दुमंजिला सवारी डिब्बों में अधिक मात्रा में धूल आयेगी जो डिब्बे के निचले भाग के अन्दर जमा होगी। मैं यह जाना चाहूंगा कि क्या वह ऐसा विचार कर रहे हैं कि इसको कैसे सुधारें। यदि वे इसमें सुधार नहीं करते तो छः महीने के भीतर उसी हालत को पुनरावृत्ति होगी। दूसरे क्या यह आवश्यक है कि इसे वातानुकूलित ही किया जाये ? क्या ऊपर की मंजिल में निर्वातक पंखे (ऐग्ज़ास्ट फैन) लगाने जैसा कोई तरीका खोज निकालना संभव नहीं है ताकि आपको वातानुकूलित करने पर अधिक व्यय करने की आवश्यकता न हो ? यदि आप ऐसा तरीका अपनाते हैं, तो इससे काफी जगह बच जायेगी और अधिक लोगों को बिठाया जा सकता है। इससे दुगना स्थान सुनिश्चित हो जायेगा। क्या मैं यह जान सकता हूं कि क्या आप इस मामले में अनुसंधान करने का विचार कर रहे हैं ? क्या मैं यह जान सकता हूं कि क्या इस पहलू को उस समय ध्यान में रखा जायेगा जब आप इस संबंध में अन्तिम निर्णय करेंगे ?

श्री मल्लिकार्जुन : मैं पहले कह चुका हूं कि आर० डी० एस० ओ० इन सब पहलुओं की जांच कर रहा है।

रेलवे स्टेशनों पर उपरि पुलों का निर्माण

*152. **श्री अनादि चरण दास** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

क्या उनके मंत्रालय ने 1981-82 के दौरान विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर उपरि पुलों का निर्माण करने के लिए कोई प्राथिमिकता सूची तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त अवधि के दौरान उड़ीसा के जाजपुर-क्योंझर रोड क्रासिंग के रेलवे स्टेशन के निकट एक उपरि पुल बनाया जाएगा; और

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, हां।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

श्री अनादि चरण दास : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि एस ई रेलवे में, खासकर उड़ीसा में, ओवरब्रिज बनाने के सम्बन्ध में किन-किन स्टेशनों को प्रापर्टी लिस्ट पर रखा गया है।

श्री मल्लिकार्जुन : मान्यवर, उड़ीसा में 1981-82 में नरमुंडी और केन्द्रपारा रोड के बीच ओवरब्रिज के कंस्ट्रक्शन को शामिल किया गया है।

श्री अनादि चरण दास : मैं जानना चाहता हूं कि क्या जाजपुर-क्योंझर रोड क्रासिंग पर और कटक में ओवरब्रिज बनाने के बारे में सरवे हुआ है। इस बारे में हमने बार-बार लिखा है

और हमारी डिमांड है कि वहां ओवरब्रिज बनाये जाने चाहिएं। इस विषय में क्या फैसला हुआ है ?

श्री मल्लिकार्जुन : जाजपुर-क्योंझार क्रासिंग के ओवरब्रिज के सिलसिले में राज्य सरकार ने एक स्ट्रक्चरल प्लान बनाकर रेलवे बोर्ड को दिया था। रेलवे बोर्ड ने उस प्लान को मन्जूर करके वापस राज्य सरकार को भेज दिया है। इस बारे में अभी तक सरकार का आदेश नहीं हुआ है। ओवरब्रिज की कंस्ट्रक्शन कास्ट में राज्य सरकार और रेलवेज को पचास-पचास परसेंट शेयर करना पड़ता है। अभी तक राज्य सरकार की ओर से कोई सूचना नहीं आई है।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : श्रीमान जी, कटक में एक ऊपरी पुल का निर्माण करने का प्रस्ताव था जो पिछले 15 वर्षों से लम्बित पड़ा हुआ है। इसको रेलवे बोर्ड ने पहले ही स्वीकृति प्रदान कर रखी है। क्या मैं जान सकता हूं कि इसका निर्माण अभी तक क्यों नहीं हुआ है ?

श्री मल्लिकार्जुन : जहां तक ऊपरी पुलों के निर्माण के बारे में प्राथमिकता का सम्बन्ध है, उसके लिये अपेक्षित प्राथमिकता देना राज्य सरकारों का काम है। जहां तक लागत परिगणना का संबंध हैं, मैं सदन को पहले ही सूचित कर चुका हूं कि अपेक्षित लागत व्यय का ब्योरा संबंधित राज्य सरकार द्वारा तैयार किया जाना होगा। मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करूंगा कि वह आवश्यक ब्यौरे तैयार करने के लिये राज्य सरकार को तैयार करें। उन्होंने हमको कोई लागत प्राक्कलन नहीं दिया है जो अत्यावश्यक है।

श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति : 1981-82 के लिये प्रस्तावित ऊपरी पुल निर्माण के संबंध में क्या मैं यह पूछ सकता हूं कि आंध्र प्रदेश के लिये कितने ऊपरी पुल शामिल किये गये हैं। क्या मैं यह पूछ सकता हूं कि कितनी अनुमानित लागत होगी ?

श्री मल्लिकार्जुन : 13 नये ऊपरी पुल हैं जो 1981-82 के सर्वेक्षण में शामिल किये जाने हैं। दो ऊपरी पुल बनने, हैं एक तो बेगमपुर में और दूसरा सनतनगर में।

रेल लाइनों का टूटना

*154. **डा० गोलम याजदानी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में कटिहार जंक्शन और मालदा स्टेशन के बीच 1980 के पिछले 4 महीनों के दौरान कितनी बार तथा कब-कब रेल लाइन टूटी और प्रत्येक मामले में गाड़ियां कितने समय तक रुकी रहीं;

(ख) इस प्रकार लाइन टूटने के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या सरकार की इस रेल लाइन के स्थान पर बेहतर किस्म की रेल लाइन बनाने की कोई योजना है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) 1980 के अंतिम चार महीनों में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार और माल्दा जंक्शन के बीच रेल लाइनों पर 40 बार टूट-फूट हुई है। गाड़ियों की रुकौनियों की तिथियों और अवधियों की सूची विवरण में दी गयी है।

(ख) ये टूट-फूट पटरियों पर अत्यधिक दबाव पड़ने के कारण हुई ।

(ग) जी हां । इस खंड पर कुल 188.54 लाख रुपये की लागत से 52 कि० मी० लम्बाई में 52 कि० ग्रा० की पटरियों से नवीकरण के दो नये निर्माण-कार्यों को 1981-82 के बजट में शामिल कर लिया गया है ।

विवरण

सूची जिसमें पटरियों की टूट-फूट होने की और इस कारण से गाड़ियों के रुके रहने की तिथियाँ दिखायी गयी हैं ।

तिथि	रुकौनी
26.9.80	कोई रुकौनी नहीं
29.9.80	कोई रुकौनी नहीं
30.9.80	कोई रुकौनी नहीं
9.10.80	कोई रुकौनी नहीं
17.10.80	माल गाड़ी 60 मिनट
17.10.80	77 डाउन 90 मिनट
17.10.80	43 अप 29 मिनट, 59 अप 30 मिनट, 156 अप 15 मिनट
18.10.80	143 अप 90 मिनट
18.10.80	60 डाउन 25 मिनट
18.10.80	कोई रुकौनी नहीं
18.10.80	कोई रुकौनी नहीं
19.10.80	166 डाउन 90 मिनट, 78 अप 42 मिनट, माल गाड़ी 180 मिनट
20.10.80	कोई रुकौनी नहीं
20.10.80	कोई रुकौनी नहीं
21.10.80	कोई रुकौनी नहीं
21.10.80	43 अप 60 मिनट
21.10.80	60 डाउन 60 मिनट
21.10.80	43 अप 60 मिनट
22.10.80	247 अप 10 मिनट
22.10.80	60 डाउन 46 मिनट
22.10.80	47 अप 50 मिनट
22.10.80	347 अप 85 मिनट, 77 डाउन 120 मिनट, 60 डाउन 120 मिनट
23.10.80	44 डाउन 29 मिनट
23.10.80	155 डाउन 34 मिनट
24.10.80	कोई रुकौनी नहीं
24.10.80	कोई रुकौनी नहीं
25.10.80	कोई रुकौनी नहीं

तिथि	रुकौनी
25.10.80	47 अप 20 मिनट
28.10.80	77 डाउन 80 मिनट
29.10.80	कोई रुकौनी नहीं
3.11.80	कोई रुकौनी नहीं
4.11.80	कोई रुकौनी नहीं
8.11.80	कोई रुकौनी नहीं
15.11.80	47 अप 20 मिनट
21.11.80	कोई रुकौनी नहीं
26.11.80	कोई रुकौनी नहीं
11.12.80	कोई रुकौनी नहीं
22 12.80	155 डाउन 12 मिनट
30.12.80	कोई रुकौनी नहीं

डा० गोलम याजदानी : माननीय मंत्री ने अपने वक्तव्य में उल्लेख किया है कि टूटफूट पटरियों पर अत्यधिक दबाव पड़ने के कारण हुई थी। 'पटरियों पर अत्यधिक दबाव' से उनका क्या अर्थ है ?

श्री मल्लिकार्जुन : इसका अर्थ है कि किसी सीमा के बाद पटरियों के लगातार प्रयोग के कारण दबाव पड़ता है अर्थात् पटरियों की यातायात का भार सहने की क्षमता कम हो जाती है। ये पटरियां लगातार प्रयोग के कारण अक्षम हो जाती हैं। हम इसे इस प्रकार परिभाषित कर सकते हैं।

डा० गोलम याजदानी : महोदय, अपने वक्तव्य में उन्होंने बताया है कि अन्तिम चार महीनों में रेल लाईनों पर 40 बार टूटफूट हुई है। 18 दिनों में गाड़ियों के रुके रहने की अवधि 12 और 120 मिनट के बीच रही है। ये रेल लाइनें कितनी पुरानी हैं ? मुझे नहीं पता कि इस क्षेत्र विशेष में टूटफूट क्यों हो रही है।

श्री मल्लिकार्जुन : कटिहार जंक्शन और माल्दा स्टेशन के बीच के इस क्षेत्र विशेष में रेल लाइनें 20 वर्ष पुरानी हैं। सामान्यतया 20 वर्षों के अन्दर-अन्दर टूटफूट नहीं होती है परन्तु इस मामले में टूटफूट हुई है। अतः हम अधिकतम सावधानी बरत रहे हैं और लाइनों को बदलने का काम पहले ही प्रगति पर है।

डा० गोलम याजदानी : मैं जानना चाहता हूं कि क्या रेल मंत्री हाल में हुई टूट-फूट के कारणों का पता लगाने में समर्थ होंगे और क्या इस टूट-फूट के कारण रेल दुर्घटनाओं की कोई सम्भावना है। इस टूट-फूट के कारणों का पता लगाने के लिए सर्वेक्षण हेतु क्या व्यवस्था है ?

श्री मल्लिकार्जुन : हमारे पास पराध्वनिक संसूचक हैं जिनसे रेलों की क्रियात्मक अखंडता का रख-रखाव किया जाता है और जहां तक भारतीय रेलों की टूट-फूट का संबंध है, हमने इस

वित्तीय वर्ष के बजट में टूट-फूट का पता लगाने तथा लाइनों को बदलने के लिए 110 करोड़ रुपये शामिल किए हैं।

डा० वसन्त कुमार पंडित : इन रेल लाइनों को बिछाने के 20 वर्ष के अन्दर टूट-फूट कैसे हुई? मैं जानना चाहता हूं कि क्या संबंधित मंत्रालय ने स्थिति की जांच की है और पता लगाया है कि इन लाइनों पर टूटफूट क्यों हुई। क्या ऐसा पटरियों की खराब किस्म या किसी अन्य खराबी आदि के कारण होता है?

श्री मल्लिकार्जुन : रेल लाइनों की क्षमता की जानकारी रखने वाला एक मानक मीटर है और 20 वर्ष पूर्व बिछाई गई लाइनों का मानक परीक्षण किया गया था। जहां तक टूट-फूट का संबंध है, सामान्यतया यह 20 और 25 वर्ष के बीच होती है और भारतीय रेल इस बात के प्रति सचेत है कि इन लाइनों पर टूट-फूट हो रही है तथा रेल मार्गों की ठीक ढंग से देखभाल करने के लिए वे हमेशा रेल मार्गों की जांच करते रहते हैं।

श्री अमर राय प्रधान : माननीय मंत्री द्वारा दिए गए वक्तव्य के अनुसार रेलें 100 से अधिक बार रुकीं। यदि आप सूची को देखें तो पाएंगे कि रुकाव मुख्यतया मुख्य लाइन पर ही हुआ अर्थात कुमेदपुर से माल्दा, दार्जिलिंग मेल, तिनसुखिया मेल लाइन आदि पर चलने वाली रेलों को रोका गया। मेरा विचार है कि एक ही रेल मार्ग पर भारी दबाव के कारण टूट-टूट हुई अर्थात् आसाम, उत्तरी बंगाल और उत्तर-पूर्वी क्षेत्र की तरफ जाने वाले रेल मार्गों पर। यह मांग काफी समय से उठ रही है कि माल्दा-न्यू जलपाई गुड्डी रेल मार्ग पर दोतरफा रेल मार्ग हो जिससे एक रेल मार्ग पर ही दबाव न पड़े। इससे दुर्घटनाएं टलेंगीं तथा इन स्टेशनों के बीच रेलें निश्चित कार्यक्रम के अनुसार चलेंगीं। आसाम के राज्यपाल श्री एल० पी० सिंह ने भी एक वक्तव्य दिया था कि इस क्षेत्र के लिए कुछ धनराशि देने के लिए बजट में प्रावधान किया जाना चाहिए था। क्या माननीय मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि माल्दा से न्यू जलपाई गुड़ी तक एक और रेल लाइन बनाने का कार्य क्यो नहीं शुरू किया जा सका? मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मंत्री कम-से-कम अब तो इस पर विचार करेंगे?

रेल मंत्री (श्री केदार पाण्डेय) : जहां तक इस क्षेत्र का संबंध है, ज्यादा टूट-फूट नहीं हुई है। निःसन्देह, हम यह स्वीकार करते हैं कि इस लाइन पर लगभग 40 बार टूट-फूट हुई है। इन लाइनों को बदलने के लिए हमने बजट में प्रावधान किया है। इस पर हम 180 लाख रुपये खर्च करेंगे तथा यह कठिनाई समाप्त हो जाएगी।

जहां तक अन्य लाइनों का संबंध है, उन पर इस कार्य पर लगाने के लिए हमारे पास पर्याप्त धन नहीं है।

पाक-चीन सहयोग

*156. **श्री चित्त बसु** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पाकिस्तान और चीन के बीच बढ़ते हुए सहयोग की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो उससे उत्पन्न होने वाली स्थिति का सामना करने के लिए क्या उपाय करने का प्रस्ताव है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) सरकार को पाकिस्तान और चीन के बीच निरन्तर आर्थिक और सैनिक सहयोग की जानकारी है। सरकार को ऐसा कोई प्रमाण नहीं मिला है जिससे पता चलता हो कि इस सहयोग में हाल ही में कोई असामान्य वृद्धि हुई है। सरकार इस संबंध में स्थिति पर बराबर ध्यान रख रही है।

श्री चित्त बसु : कल ही, रक्षा मंत्रालय में माननीय राज्य मंत्री श्री पाटिल ने इसका समर्थन तथा पुष्टि की थी कि चीन की सहायता से पाकिस्तान में एयर-बेस बनाए गए हैं। आज पाकिस्तान सरकार के किसी प्रतिनिधि ने इससे इन्कार किया है। मैं समझता हूं कि भारत सरकार के पास इसे सिद्ध करने के लिए पर्याप्त प्रमाण होंगे कि पाकिस्तान चीन की सहायता से अपनी सैनिक शक्ति बढ़ा रहा है। इसे ध्यान में रखते हुए, पाकिस्तान में एयर-बेस बनाए जाने के सम्बन्ध में भारत सरकार की स्थिति को अक्षुण बनाए रखने के लिए क्या सरकार पाकिस्तान और चीन की सरकारों के साथ राजनैतिक स्तर पर मामला उठायेगी ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैंने इस बात से इन्कार नहीं किया है कि दोनों देशों के बीच सैनिक और आर्थिक सहयोग रहा है। यह काफी समय से चल रहा हैं और हमारे पास इस सहयोग के ब्यौरे भी हैं। समय-समय पर हम इन बातों पर नजर रख रहे हैं। हमें उनके बारे में जानकारी है और जो कुछ हो रहा है, उसके बारे में हम अवश्य ही जानकारी रखेंगे।

श्री चित्त बसु : सरकार कहती है कि उनके पास सभी सूचनाओं के ब्यौरे हैं। क्या भारत सरकार, पाकिस्तान सरकार तथा चीन सरकार के साथ इस मामले में राजनैयिक स्तर पर बात करेगी कि हमारी सूचना यह है और वे इससे इन्कार क्यों करते हैं ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : देश के हित में जो कुछ भी आवश्यक होगा हम करेंगे।

श्री चित्त बसु : प्रेस को बताया गया है कि पाकिस्तान ने पाकिस्तान और भारत के बीच महत्वपूर्ण विषयों पर एक द्विपक्षीय शिखर सम्मेलन की इच्छा व्यक्त की है। क्या भारत सरकार पाकिस्तान के इस प्रस्ताव से सहमत है कि दोनों देशों के बीच विशिष्ट विषयों पर चर्चा करने के लिए एक शिखर सम्मेलन बुलाया जाए ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मेरे पास इसके बारे में कोई जानकारी नहीं है और यह एक काल्पनिक प्रश्न लगता है।

श्री रतन सिंह राजदा : हाल ही में, हमारे वयोवृद्ध राजनेता श्री मोरार जी देसाई के साथ एक पाकिस्तानी पत्रकार ने भेंट की थी और इस भेंट में श्री देसाई ने कहा कि पाकिस्तान को शस्त्र और गोला-बारूद एकत्र करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि जब भी पाकिस्तान पर मुसीबत आई भारत, जो हमेशा मित्रतापूर्ण सम्बन्ध चाहता है और चाहता है कि पाकिस्तान मजबूत बने, पाकिस्तान की सहायता के लिए दौड़ा आएगा। क्या वर्तमान सरकार की भी यही नीति है और क्या इस सम्बन्ध में सरकार पाकिस्तान को आश्वस्त करने को तैयार है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : जी हां, केवल एक बार श्रीमान ।

श्री रतन सिंह राजदा : क्या आप विस्तार से बताएंगे ।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : हमने भी पाकिस्तान को कहा है कि उसे अपनी सैनिक सामर्थ्य बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं है । यह आवश्यक नहीं है क्योंकि पाकिस्तान के संबंध में हमारे इरादे सर्वोत्तम हैं । हमने कभी भी उस पर आक्रमण नहीं किया है । इस समय भी हम उनको दोबारा यही बता रहे हैं ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

कोरापुट-सलूर लाइन

*153. **श्री के० प्रधानी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रस्तावित कोरापुट-पार्वतीपुरम-सलूर रेल लाइन का प्रारंभिक सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस रेलवे लाइन का निर्माण कार्य किस तारीख को शुरू किया जायेगा, और

(ग) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) से (ग) जी हां । सर्वेक्षण रिपोर्ट जनवरी 1981 के मध्य में प्राप्त हुई है और रेल मंत्रालय में इसकी जांच की जा रही है । सर्वेक्षण रिपोर्ट का मूल्यांकन करने के बाद योजना आयोग के परामर्श से निवेश के संबंध में निर्णय किया जायेगा ।

खाद्य तेलों तथा दालों की ढुलाई

*155. **श्री दया राम शाक्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ढुलाई के मामले में खाद्य तेलों तथा दालों को बहुत कम प्राथमिकता दी जाती है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इन आवश्यक खाद्य वस्तुओं की ढुलाई को उच्च प्राथमिकता देने का है ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

विभागीय मार्केट काम्पलेक्स

*157. **श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या शिक्षित बेरोजगारों को रोजगार देने के लिए बड़े रेलवे स्टेशनों पर रेलवे की

खाली भूमि पर 'विभागीय मार्किट काम्पलेक्स' का निर्माण करने के लिए एक बृहत् योजना तैयार करने के लिए रेलवे बोर्ड को आदेश दिए जाने का प्रस्ताव था;

(ख) यदि हां, तो इस निर्देश के पालन में क्या प्रगति हुई तथा रोजगार के अवसर उपलब्ध कराने के लिए रेलवे बजट में नियत 210 करोड़ रु० में से इस प्रयोजन के लिए कितनी राशि का उपयोग किया जाएगी;

(ग) क्या रेलवे बोर्ड द्वारा बिहार में कोडरमा स्टेशन तथा बंगाल में आसनसोल स्टेशन के लिए कोई रोजगार संबंधी योजना तैयार की गई है; और

(घ) यदि हां, तो इन दोनों मार्किट परियोजनाओं का क्रियान्वयन कब तक किया जाएगा ?

रेल मत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : (क) और (ख) किसी "विभागीय मार्केट काम्पलेक्स" का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव नहीं था । तथापि रेलवे बोर्ड ने जून, 1980 में क्षेत्रीय रेलों को ये अनुदेश जारी किये थे कि नियमित रूप से प्लाटों का लाइसेंस देने के लिए वे मास्टर प्लान बानएं ताकि रेलवे की फालतू भूमि का लाभकारी उपयोग हो सके । भूमि का लाइसेंस देना स्वनियोजित व्यक्तियों के लिए था । इसमें रेलों पर नियोजन का प्रावधान करने की कोई बात नहीं थी ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

रेलवे सुरक्षा बल

*158. **श्री धर्मवीर सिंह** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह आम शिकायत है कि रेलवे के कार्य के लिए प्रतिनियुक्त राज्य पुलिस रेलवे प्रशासन के लिए अब सहायक होने की अपेक्षा उस पर बोझ हो गई है; और

(ख) क्या उनका मंत्रालय रेल-सम्पत्ति तथा रेल-यातायात की देख-रेख के लिए सुरक्षा बल की एकीकृत प्रणाली अपनाने के बारे में विचार कर रहा है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) सरकारी रेलवे पुलिस की क्षमता के बारे में समय-समय पर शिकायतें मिली हैं।

(ख) कानून और व्यवस्था राज्य का विषय होने के कारण केन्द्रीय और राज्यों के बीच उत्तरदायित्व का मामला एक नाजुक विषय बन गया है। इस विषय पर विभिन्न विचारों का अध्यन किया जा रहा है ।

आल इन्डिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन का संकल्प

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

(क) क्या सरकार को आल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन से वह संकल्प प्राप्त हो गया है जो इसने गत 8 फरवरी को हुई अपनी केन्द्रीय कार्यकारिणी की बैठक में पास किया था;

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

(ग) सरकार ने इस संबंध में अब तक क्या कार्रवाई की है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) यह प्रस्ताव अन्य बातों के साथ-साथ वेतनमानों की पुनसंरचना, रनिंग भत्ता समिति, वर्दी समिति की रिपोर्ट को अंतिम रूप देने आदि से संबंधित है।

(ग) लोको रनिंग कर्मचारी ऐसोसिएशन द्वारा दिए गए अभ्यावेदनों पर वर्तमान नियमों के अंतर्गत वित्तीय कठिनाइयों की सीमा के भीतर रहते हुए विचार किया जा रहा है और गुण-दोष के आधार पर उपयुक्त कार्रवाई की जा रही है।

हिन्द महासागर के बारे में कोलम्बो सम्मेलन

***160. श्री एस० एम० कृष्ण :**

श्री पी० के० कोडियन : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली में 2 फरवरी, 1981 को भारत तथा सोवियत रूस के बीच हुई उच्चस्तरीय चर्चा में अमरीकी विरोध के बावजूद हिन्द महासागर के बारे में प्रस्तावित सम्मेलन की आवश्यकता पर बल दिया गया था; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस बारे में और संयुक्त राष्ट्र के संकल्प के अनुसरण में कोलम्बो सम्मेलन बुलाने के लिये क्या प्रभावी कदम उठाए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

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

(ख) गुट निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के नई दिल्ली में 9-13 फरवरी, 1981 को हुए सम्मेलन में स्वीकार की गई घोषणा में, जो भारत द्वारा तैयार किए गए मसौदे पर आधारित थी, गुट निरपेक्ष देशों के इस संकल्प की पुन: पुष्टि की गई है कि वे 1981 में श्रीलंका में होने वाले हिन्द महासागर से सम्बद्ध सम्मेलन की सफलता के लिए और हिन्द महासागर को शान्ति-क्षेत्र बनाए जाने की संकल्पना के उद्देश्यों की पूर्ति के लिए कार्य करेंगे और सभी बड़ी शक्तियों और नौवहन के लिये इसका उपयोग करने वाले प्रमुख देशों से आग्रह करते हैं कि वे इस सम्मेलन में रचनात्मक भावना के साथ भाग लें,.....।

हिन्द महासागर से सम्बद्ध तदर्थ समिति का इस समय न्यूयार्क में जो सम्मेलन हो रहा है उसमें भारत अन्य गुट निरपेक्ष देशों की मदद से, जो तदर्थ समिति के सदस्य हैं, यह प्रयास कर रहा है कि यह सम्मेलन श्रीलंका में निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार बुलाए जाने पर सहमति हो जाए।

छठी योजना के दौरान माल डिब्बों की उपलब्धता

***161. श्री एम० बी० चन्द्रशेखर मूर्ति** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंत्रालय के पास इस बारे में कोई ठोस ब्यौरा नहीं है कि छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान कितने माल डिब्बे उपलब्ध होंगे;

(ख) यदि हां, तो क्या मंत्रालय के पास इस बारे में भी कोई जानकारी नहीं है कि कितने माल डिब्बों की आवश्यकता होगी;

(ग) क्या रेलवे विशेषज्ञ समिति ने माल डिब्बों की निर्माणक्षमता में वृद्धि करने के तरीके ढूंढने का रेलवे को परामर्श दिया है;

(घ) क्या उनके मंत्रालय ने माल डिब्बों के आयात की अनुमति हेतु योजना आयोग से सम्पर्क किया है; और

(ङ) यदि हां, तो क्या आयोग ने अपनी मंजूरी दे दी है और कितने माल डिब्बे आयात किये जायेंगे ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) छठी योजना में लगभग 100,000 मालडिब्बों (चौपहियों के हिसाब से) की खरीद का प्रस्ताव रखा गया है।

(ख) यह आवश्यकता ढोये जाने वाले यातायात की मात्रा पर निर्भर करती है जिसके लिए अपेक्षित प्रक्षेपण अन्य मंत्रालयों के समन्वय से तैयार किया गया है।

(ग) यदि विशेषज्ञ समिति का आशय योजना आयोग से है तो इस संबंध में ऐसी कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

*162. **श्री आर० पी० गायकवाड़** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि पश्चिम रेलवे में प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी की बर्थों/सीटों की बुकिंग में अत्यधिक भ्रष्टाचार होता है;

(ख) क्या सरकार को पता है कि ऐसे एजेंट हैं जो बर्थों अथवा सीटों की बुकिंग का काम करते हैं तथा यात्रियों से अत्यधिक मुनाफा लेते हैं;

(ग) क्या सरकार को यह भी पता है कि प्रथम श्रेणी अथवा द्वितीय श्रेणी में बर्थों अथवा सीटों की बुकिंग में भ्रष्टाचार या तो बुकिंग कर्मचारियों की सांठ-गांठ से होता है या वे यह कार्य करने वाले ऐजेंटों से मिले हुए हैं; और

(घ) यदि हां, तो बर्थों/सीटों की बुकिंग में इस भ्रष्टाचार की रोकथाम के लिए क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं।

(ख) बम्बई सहित महानगरों में अनधिकृत एजेंटों द्वारा जाली नामों से आरक्षित स्थान घेरने और अधिक पैसे लेकर जरूरतमन्द यात्रियों को हस्तांतरित करने की कुछ रिपोर्टें प्राप्त हुई हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

सवारी गाड़ियों में आरक्षण की अनियमिताओं का पता लगाने और आरक्षित स्थान का धन्धा करने वाले दलालों और सामाजिक तत्वों की गतिविधियों को हतोत्साहित करने के लिए रेलों के सतर्कता और वाणिज्यिक संगठनों द्वारा गहन जांच की जाती है। यदि इन दलालों के कामों के सम्बन्ध में कोई खास सूचना दी जाती है तो उन पर छापे मारे जाते हैं चाहे इसमें रेल कर्मचारियों की सांठगांठ हो या न हो और केन्द्रीय जांच ब्यूरो के सहयोग से समुचित रूप से अनुवर्ती कार्रवाई की जाती है। अक्टूबर से दिसम्बर, 1980 की अवधि के दौरान, पश्चिम रेलवे में भारतीय रेल अधिनियम की विभिन्न धाराओं के अन्तर्गत 475 दलालों पर मुकदमें चलाये गये थे। 1980 के दौरान दलालों/अनधिकृत्य एजेंटों, आदि से प्राप्त हस्तान्तरित टिकटों पर यात्रा करने वालों का पता लगाने के लिए गाड़ियों में 2000 बार जांच की गई थी। रेलवे बोर्ड के सतर्कता निदेशालय से जुड़े विशेष दस्ते ने उसी अवधि के दौरान पश्चिम रेलवे में बम्बई और अन्य महत्वपूर्ण आरक्षण केन्द्रों में 44 बार जांच की थी। इन जांचों के फलस्वरूप भारी दंड के 7 मामलों पर कार्रवाई प्रारम्भ की गयी है।

2. चूंकि आरक्षण के क्षेत्र में अनेक अनियमितताएं मांग और पूर्ति के बीच अन्तर होने के कारण होती हैं, अतः नई गाड़ियां चलाकर वर्तमान गाड़ियों के डिब्बों में वृद्धि करके, उनका चालन क्षेत्र बढ़ाकर, साप्ताहिक/सप्ताह में दो बार चलने वाली गाड़ियों के फेरे बढ़ाकर और यातायात की भीड़-भाड़ की निकासी के लिए महत्वपूर्ण मांगों पर होलिडे स्पेशल चलाकर मांग और पूर्ति के बीच के अन्तर को कम करने के प्रयास किये गये हैं। इसके अतिरिक्त आरक्षण प्रक्रियाओं में सुधार करके और अतिरिक्त टिकट खिड़कियां और आरक्षण काउंटर खोलकर तथा आरक्षण कार्यालय का समय बढ़ाकर यात्रियों को बेहतर और अधिक संतोषप्रद सेवा प्रदान करने जैसे अनेक उपाय किये गये हैं।

3. जो व्यक्ति अनधिकृत रूप से रेल टिकट बेचते हुए पाये जाते हैं उनके विरुद्ध रेलवे अधिनियम, 1980 की धारा 144 के अन्तर्गत कार्रवाई की जाती है जिसमें 3 महीने की कैद या 250 रुपये तक जुर्माना करने या दोनों का प्रावधान है। यात्रियों को सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणाली अनुदेश/चेतावनी दी जाती है कि वे अनधिकृत एजेंटों से टिकट न खरीदें। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेलवे अधिनियम में एक संशोधन किया गया है जिनमें अनधिकृत एजेंटों द्वारा आरक्षित स्थान की खरीद करना और उसे हस्तांतरित करना एक दंडनीय अपराध माना गया है और 1,000 रुपये के जुर्माने और/या 3 वर्ष के लिए कैद की व्यवस्था की गयी है। नये भारतीय रेल अधिनियम के लिए मसौदा बिल तैयार कर लिया गया है।

श्रीलंका के राज्यविहीन लोगों की समस्या का समाधान

*163. **श्री के० टी० कोसलराम :**

श्री के० मालन्ना : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिल मूल के राज्यविहीन लोगों के बारे में 1964 में हुआ श्रीमाओ शास्त्री समझौता 31 अक्टूबर, 1979 को समाप्त हो चुका है;

(ख) क्या भारत के प्रधान मंत्री और श्रीलंका के प्रधान मंत्री के बीच 1974 में हुए पत्र-व्यवहार को भी करार का अनुपूरक करार के रूप में माना जा रहा है और वह भी 31 अक्टूबर, 1981 को समाप्त हो जायेगा; और

(ग) यदि हां, तो श्रीलंका में तमिल मूल के राज्यविहीन लोगों की इस मानवीय समस्या का समाधान खोजने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) जी हां ।

(ग) भारत मूल के शेष राज्यविहीन व्यक्तियों को श्रीलंका की अथवा भारत की नागरिकता प्रदान करने में शीघ्रता बरतने के सम्बन्ध में भारत सरकार श्रीलंका की सरकार के साथ सम्पर्क बनाए हुए है । हमें पूरा विश्वास है कि श्रीलंका की सरकार के साथ विचार-विमर्श करके इस समस्या को सुलझाया जा सकता है ।

करुर-डिन्डीगुल लाइन

*164. **श्री के० राममूर्ति :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) करुर और डिन्डीगुल के बीच बड़ी लाइन के निर्माण की योजना इस समय किस चरण में है,

(ख) डिन्डीगुल और तुतीकोरिन के बीच मीटर गेज लाइन को बदलने का काम कब शुरू किया जाएगा; और

(ग) तुतीकोरिन और तिरनेलवेली के बीच मीटर गेज लाइन को बदलने का काम कब शुरू किया जाएगा ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) कार्य प्रारम्भ करने के लिए योजना आयोग की स्वीकृति अभी प्राप्त नहीं हुई है ।

स्वास्थ्य मंत्रालय में वरिष्ठ अनुसंधान अधिकारियों के पदों को भरना

1401. **श्री सनत कुमार मण्डल :** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में सांख्यिकीय कार्य करने वाले वरिष्ठ अनुसंधान अधिकारियों के कई पद बनाये गये हैं जिनका वेतनमान भारतीय सांख्य-

कीय सेवा के ग्रेड III के बराबर रखा गया है और उन पदों को भारतीय सांख्यिकीय सेवा ग्रेड IV के अधिकारियों से भिन्न लोगों की नियुक्ति करके भरा गया है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे पदों की संख्या कितनी है और ये पद भारतीय सांख्यिकीय सेवा के ग्रेड IV अधिकारियों को न देने के क्या कारण है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर): (क) और (ख) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में 1100-1600 रुपये के वेतनमान में सांख्यिकी कार्य वाले वरिष्ठ अनुसंधान अधिकारियों के तीन पद सृजित किये गये हैं। इनमें एक पद तो परिवार कल्याण विभाग में है और दो पद स्वास्थ्य विभाग में हैं। इन पदों को वार्षिक आधार पर मंजूरी दी जा रही है। परिवार कल्याण विभाग में जो पद बनाया गया है उसे भारतीय सांख्यिकी सेवा के ग्रेड-तीन में शामिल करने का पहले ही प्रस्ताव किया जा चुका है। अन्य दोनों पदों को भारतीय सांख्यिकी सेवा में शामिल करने अथवा इन पदों के लिये अलग भर्ती नियम बनाने के प्रश्न पर सरकार विचार कर रही है। परिवार कल्याण विभाग में सृजित वरिष्ठ अनुसंधान अधिकारी के एक पद के भारतीय सांख्यिकी सेवा के ग्रेड-तीन संवर्ग में शामिल किए जाने तक इसे सांख्यिकी कार्य करने वाले उन अधिकारियों में से तदर्थ आधार पर भरा गया है; जो परिवार कल्याण विभाग में 700-1300 रुपये के वेतनमान में ग्रुप के पद पर आसीन थे। स्वास्थ्य विभाग में सृजित अन्य दो पदों को भी उन अधिकारियों से भरा गया है जो स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में ग्रुप ए के पदों पर 700-1300 रुपये के वेतनमान में सांख्यिकी कार्य कर रहे थे। यह व्यवस्था उतने समय तक की गई है जब तक कि ये पद भारतीय सांख्यिकी सेवा में शामिल नहीं किए जाते, अथवा इनके बारे में कोई अलग भर्ती नियम नहीं बन जाते।

अमृतसर और नई दिल्ली के बीच राष्ट्रीय राजपथ के बिए चार लेन वाली सड़क

1402. **श्री रघुनन्दनलाल भाटिया** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब सरकार ने केन्द्र सरकार से मांग की है कि अमृतसर और नई दिल्ली के बीच राष्ट्रीय राजपथ को चार लेन की सड़क में बदला जाये और कार्य को छठी योजनावधि के भीतर पूरा किया जाये;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार ने इस परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि का उपबंध किया है; और

(ग) इस परियोजना की क्रियान्विती में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह): (क) से (ग) राष्ट्रीय राजमार्ग को दो लेनों से चार लेनों में चौड़ा करने के बारे में निर्णय लेते समय राजमार्ग विशेष पर यातायात की आवश्यकताओं को ध्यान में रखा जाता है। राष्ट्रीय राजमार्ग के ऐसे खण्ड सामान्यत: चार लेनों में चौड़ा किए जा सकने के योग्य होते हैं जहां से प्रतिदिन 10,000 गाड़ियां गुजरती हों। संशाधनों के उपलन्ध होने और इन मापदण्डों को ध्यान में रखते हुए भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 1

(अमृतसर और नई दिल्ली के बीच) के कुछ भागों को दो लेनों से चार लेनों तक चौड़ा करने के कार्यों पर पहले ही स्वीकृति दे दी है, अर्थात् दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र के अन्तर्गत पड़ने वाला भाग जिस पर 504.95 लाख रुपये खर्च होगा, हरियाणा में दिल्ली-हरियाणा सीमा से मुरथल तक का भाग जिस पर 327.00 लाख रु० खर्च आएगा और पंजाब में लुधियाना से गोराया तक का भाग जिस पर 439.00 लाख रु० खर्च आएगा। इन खण्डों पर कार्य हो रहा है और सभी प्रयास किए जा रहे हैं कि काम जल्दी से जल्दी पूरा हो। कुछ अन्य खण्डों का क्रमबद्ध ढंग से सुधार करने पर विचार किया जाएगा परन्तु यह संसाधन उपलब्ध होने पर निर्भर करता है।

नीलाचल एक्सप्रैस में अस्वच्छ सवारी डिब्बे और अपर्याप्त जलपूर्ति

1403. **श्री मनमोहन टुडु** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को 175/176 नीलाचल एक्सप्रैस के शौचालयों और सवारी डिब्बों की सफाई में सम्बन्धित रेल कर्मचारियों की नितांत उपेक्षा की जानकारी है;

(ख) क्या यह सच है कि इस गाड़ी में नियमित रूप से जलपूर्ति नहीं की जा रही है; और

(ग) सवारी डिब्बों की सफाई और नियमित जलपूर्ति के लिए सरकार का क्या उपाय करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) नीलाचल एक्सप्रैस को प्रारम्भिक स्टेशनों पर पूर्ण रूप से धोया और साफ किया जाता है तथा पुरी और टाटा के बीच अप और डाउन दोनों दिशाओं में गाड़ी के साथ शौचालयों और डिब्बों की सफाई के लिए दो सफाई कर्मचारी भी चलते हैं। इसके अलावा, सभी महत्वपूर्ण और जंकशन स्टेशनों पर भी निर्धारित ठहराव के दौरान शौचालयों और डिब्बों की सफाई करने के लिए सफाई वालों को तैनात किया जाता है। नीलाचल एक्सप्रैस के सवारी डिब्बों में प्रारंभिक स्टेशनों और अप और डाउन दोनों दिशाओं के मार्गवर्ती नामित स्टेशनों पर नियमित रूप से फिर पानी भरा जाता है।

जब कभी किसी डिब्बे की सफाई या पानी के बारे में कोई विशिष्ट शिकायत प्राप्त होती है, तो उस बारे में जांच पड़ताल की जाती है और दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध कार्रवाई की जाती है।

सलालाह में भारतीय दूतावास का वाणिज्य प्रभाग खोलना

1404. **श्री जी० एम० बनातवाला** : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार सलालाह (ओमान की सल्तनत) में रह रहे भारतीयों की बड़ी संख्या को देखते हुए सलालाह में भारतीय दूतावास का वाणिज्य प्रभाग खोलने के बारे में विचार करेगी;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन दूतावास को अथवा हमारे दूतावास के माध्यम से प्राप्त हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो इस पर सरकार ने क्या निर्णय लिया है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) भारत सरकार को इस बात की जानकारी है कि सलालाह (ओमान की सल्तनत) में रहने वाले बहुत से भारतीय राष्ट्रिकों को मस्कत स्थित हमारे राजदूतावास की कौंसली सेवाओं का लाभ उठाने में कुछ असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। सरकार सलालाह में रहने वाले भारतीय राष्ट्रिकों की जरूरतों को समझती है और मस्कत स्थित भारतीय राजदूतावास की सिफारिशों के आधार पर सलालाह में कौंसलावास स्थापित करने की सम्भावना पर विचार किया जा रहा है।

सियालदह और लालगोला सेक्शन के बीच तीव्र रेलगाडी

1405. **श्री नीरेन घोष** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि : पूर्वी रेलवे के सियालदह तथा लालगोला सेक्शन के बीच तीव्र रेलगाड़ी शुरू करने के लिए सरकार द्वारा अब तक क्या उपाय किए गए हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : सियालदह और लालगोला के बीच 5 जोड़ी सीधी गाड़ी सेवाओं के अतिरिक्त, 301/302 सियालदह-लालगोला तेज सवारी गाड़ी सुविधाजनक समय पर इन दोनों स्टेशनों के बीच एक तेज सेवा के रूप में उपलब्ध है। फिलहाल सियालदह तथा लालगोला के बीच कोई अन्य तेज गाड़ी चलाने का प्रस्ताव नहीं है।

तूतीकोरिन पोर्ट ट्रस्ट के ड्राइवरों की यूनियन का अभ्यावेदन

1406. **श्री डी० एन० ए० शिव प्रकाशम्** : क्या **नौवहन और परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तूतीकोरिन पोर्ट ट्रस्ट के ड्राइवरों की यूनियन ने 18 अप्रैल, 1980 को एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था जिसमें उन्होंने ट्रस्ट की मोटर गाड़ियों के लिए 'कामन् पोल सिस्टम' का अनुरोध किया था; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गयी है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) तूतीकोरिन पत्तन न्यास के चालक संघ ने 18 अप्रैल, 1980 को एक अभ्यावेदन दिया है जिसमें सभी मोटर गाड़ियों के लिए एक मिली-जुली पूल पद्धति शुरू करने के लिए अनुरोध किया गया है।

(ख) पत्तन प्रबन्धकों ने इस सुझाव पर विचार भी किया परन्तु इसे स्वीकार नहीं किया।

कोयले के परिवहन के लिए माल डिब्बों की अनुपलब्धता

1407. श्री आर० एन० राकेश : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग मंडलों के महासंघ का एक प्रतिनिधि मंडल हाल ही में उनसे मिला था और उनका ध्यान गैर-सरकारी क्षेत्र के लिए कोयले एवं अन्य आवश्यक वस्तुओं के परिवहन के लिए माल डिब्बों की अनुपलब्धता की ओर आकर्षित किया था; और

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

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) पिछले 3 महीनों के दौरान कोयले और अन्य आवश्यक माल के लदान में पहले ही काफी सुधार हो चुका है और आने वाले महीनों में इसमें और सुधार करने की हम आशा करते हैं।

राउरकेला इस्पात संयंत्र द्वारा कोयले की मांग

1408. **श्री चिन्तामणी जेना** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल प्राधिकारियों एवं राउरकेला इस्पात संयंत्र प्राधिकारियों के बीच वैगनों की सप्लाई के बारे में विवाद था;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस्पात संयंत्र को प्रतिदिन 6,000 टन कोयला की आवश्यकता होती है,

(ग) यदि हां, तो क्या रेल विभाग द्वारा इस बारे में कटौती की गई थी; और

(घ) यदि हां तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) राउरकेला इस्पात कारखाने को कोयले की सप्लाई के सम्बन्ध में रेलों ने कोई कटौती नहीं की है। कोयले की दैनिक आवश्यकता पूरी की जा रही है।

चटापत्थर रेल फाटक पर पुल (फ्लाई ओवर)

1409. **श्री सुशील भट्टाचार्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : आसनसोल में चटापत्थर रेल फाटक पर पुल (फ्लाई ओवर) के बारे में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : चटापत्थर में वर्तमान समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल का निर्माण कार्य एक अनुमोदित कार्य है और रेलों के निर्माण कार्यक्रम 1981-82 में शामिल किया गया है। राज्य सरकार ने भूमि और पहुंच मार्गों के लिए एक संशोधित अनुमान प्रस्तुत किया है जिसमें मूल अनुमान से 130% वृद्धि दिखायी गयी है। उनसे ऐसी असाधारण वृद्धि का कारण बताने के लिए कहा गया है और उसके प्राप्त होने पर, संयुक्त अनुमान स्वीकृत किया जायेगा। संशोधित संयुक्त अनुमान के स्वीकृत होने पर निर्माण कार्य प्रारम्भ किया जायेगा।

कुतुब-नर्मदा एक्सप्रेस के पटरी से उतर जाने के कारणों की जांच

1410. **श्री निहाल सिंह :**

श्री रामनाथ दुबे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उस समय बहुत से व्यक्ति घायल हो गये जब जबलपुर जाने वाली 150 डाउन कुतुब-नर्मदा एक्सप्रेस मध्य रेलवे के बांदा और खुरन्द रेलवे स्टेशनों के बीच पटरी से उतर गई;

(ख) क्या सरकार ने दुर्घटना के कारणों की जांच का कोई आदेश दिया है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) सम्भवत: आशय 9-1-81 को खुरन्द और अट्टार स्टेशनों के बीच 150 डाउन कुतुब एक्सप्रेस के पटरी से उतर जाने की घटना से है। इस दुर्घटना में, एक व्यक्ति को मामूली चोटें आईं। इसके अलावा, अन्य 11 व्यक्तियों को हलकी चोटें आई थीं।

(ख) जी हां।

(ग) जांच समिति की रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है।

पश्चिम रेलवे में नई रेल लाइनें

1411. **श्री डी० पी० जदेजा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अगले वित्तीय वर्ष के दौरान पश्चिम रेलवे में नई रेल लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है; और

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

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

रेल हाल्टों को स्टेशनों में बदलना

1412. **श्री भोगेन्द्र झा** : क्या रेल मंत्री रेल हाल्टों को स्टेशनों में बदलने के बारे में 27 नवम्बर, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1499 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टेकतर, भुरैथा तथा कोराहिया हाल्ट लाभ पर चल रहे हैं;

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

(ग) लाभ कमाने वाले इन हाल्टों को नियमित स्टेशनों में बदलने के रास्ते में क्या रुकावटें हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) पिछले वित्तीय वर्ष 1979-80 में तीन हाल्टों से प्राप्त संचालन परिणामों का ब्यौरा नीचे दिया गया है :

स्टेशन	आमदनी	व्यय	लाभ
टेकतर	30,006.90 रु०	21,675.34 रु०	8,331.56 रु०
मुरैथा	27,366.30 रु०	22,057.22 रु०	5,309.08 रु०
कोरहिया	18,263.85 रु०	16,053.66 रु०	2,210.19 रु०

(ग) हाल्ट स्टेशनों का ग्रेड बढ़ाकर उन्हें नियमित स्टेशनों का दर्जा दिया जाता है बशर्ते कि पर्याप्त यातायात का औचित्य हो और यह बदलाव अतिरिक्त आमदनी और अतिरिक्त खर्च के आधार पर वित्तीय दृष्टि से व्यवहारिक पाया गया हो। तदनुसार टेकतर, मुरैथा और कोरहिया हाल्ट स्टेशनों का दर्जा बढ़ाकर फ्लैग स्टेशनों में बदलने के प्रस्ताव पर विचार किया गया था, लेकिन वित्तीय दृष्टि से इसका औचित्य नहीं पाया गया।

राज्यों में नई रेल लाइनें

1413. **श्री सोमनाथ चटर्जी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार को संसद् सदस्यों, विभिन्न संगठनों से गत तीन वर्षों के दौरान राज्यों में नई रेल लाइनों के निर्माण तथा छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने के लिए कितने ज्ञापन और अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ख) राज्य-वार उनमें से कितनों पर विचार किया गया है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क)

वर्ष	प्राप्त हुए ज्ञापनों/अभ्यावेदनों की कुल संख्या
1978	4395
1979	3569
1980	4459

(ख) 1. 1978-79 की अवधि में निर्माण के लिए अनुमोदित लाइनें :

(एक) आप्ता से मंगलूरू तक प्रस्तावित वैस्ट कोस्ट कोंकण रेलवे के प्रथम चरण के रूप में आप्ता से रोहा तक नयी रेल लाइन (महाराष्ट्र)।

(दो) कल्याणी से कल्याणी टाउन शिप तक रेल सम्पर्क (पश्चिमी बंगाल)।

(तीन) कपडवंज के रास्ते, नडियाद से मोडासा तक बड़ी लाइन (गुजरात)।

2. 1978-79 की अवधि में पूरक अनुदानों के दौरान अनुमोदित लाइनें :

(एक) असम और मेघालय में गुवाहाटी से बर्नीहाट तक बड़ी लाइन ।

(दो) त्रिपुरा में धर्मनगर से कुमारघाट तक मीटर लाइन ।

(तीन) अरुणाचल प्रदेश में वालीपाड़ा से भालुकपोंग तक मीटर लाइन ।

(चार) मणिपुर में सिलचर से जिरीबाम तक मीटर लाइन ।

(पांच) नागालैंड में आमगुड़ी से तुली तक मीटर लाइन ।

(छः) मिजोरम में लालाघाट से भैराबी तक मीटर लाइन ।

3. 1978-79 के बजट में शामिल किए गए सर्वेक्षण :

(एक) पश्चिमी बंगाल में बजबज-नामखाना लाइन के लिये अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण ।

(दो) बिहार और महाराष्ट्र में बारबाडीह-करोंजी लाइन के लिए प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण ।

(तीन) उत्तर प्रदेश में खलीलाबाद-बलरामपुर लाइन के लिए प्रारम्भिक इंजीनीयरी एवं यातायात सर्वेक्षण ।

(चार) उत्तर प्रदेश में कौंच-जालौन लाइन के लिए प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण ।

(पांच) मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में खजुराहो-सतना और रीवां के रास्ते ललितपुर से सिंगरौली तक एक बड़ी लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण ।

4. 1979-80 के बजट में निर्माण के लिए अनुमोदित लाइनें :

(एक) केरल में एर्णाकुलम-एलप्पी बड़ी लाइन ।

(दो) बिहार में तालगड़िया-तुपकाडीह बड़ी लाइन ।

5. 1979-80 की अवधि में नयी लाइनों के लिए शामिल किये गये सर्वेक्षण :

(एक) पश्चिमी बंगाल में खड़गपुर-दीघा ।

(दो) राजस्थान में बूंदी के रास्ते कोटा-चित्तौड़गढ़ ।

(तीन) महाराष्ट्र में मानिकगढ़-चन्दूर ।

6. 1980-81 की अवधि में निर्माण के लिए अनुमोदित लाइनें :

(एक) आन्ध्र प्रदेश में जाग्गीयपेट्टा-बोनाकालु के बीच बड़ी लाइन ।

(दो) राजस्थान में कोटा-चित्तौड़गढ़ के बीच बड़ी लाइन ।

(तीन) मन्देड़ और न्यू सांगली-पुणे-मिरज खंड़ के बीच एक कार्ड लाइन की व्यवस्था करके ओल्ड माधवनगर स्टेशन को मुख्य लाइन पर लाना ।

(चार) मिरज़-सांगली रेल सम्पर्क को फिर से बिछाना ।

7. 1980-81 के बजट में शामिल किए गए सर्वेक्षण

(एक) शिवपुरी के रास्ते गुना से ग्वालियर तक बड़े आमान की एक नयी लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण और ग्वालियर से भिंड तक की मीटर लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव और मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में इटावा तक बड़ी लाइन का और अधिक विस्तार ।

(दो) आरा-सासाराम बड़ी लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(तीन) हाजीपुर और बछावाड़ा के बीच बड़े आमान की एक समानान्तर लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(चार) वाराणसी-इलाहाबाद मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(पांच) पदरौना-देवरिया नयी लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(छः) सकरी के रास्ते दरभंगा-जयनगर मीटर लाइन खंड का बड़ी लाइन में बदलाव करने के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(सात) गुड़वाकुर के रास्ते त्रिच्चुर से कट्टिपुरम तक बढ़े आमान वाले रेल सम्पर्क के लिये सर्वेक्षण अद्यतन करना ।

(आठ) हुबली से बेंगलूर तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण जिसमें 1038 कि० मी० लम्बी सम्बन्धित शाखा लाइनें शामिल हैं ।

(नौ) येलहंका से बंगारपेट्टे तक छोटे आमान की लाइन या बड़े आमान में बदलाव करने के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(दस) चित्रदुर्ग-रायदुर्ग नयी मीटर लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(ग्यारह) होसपेट-मरमागांव-लोंडा-मिरज और अल्नावर-डंडेली के आमान परिवर्तन के लिये पिछले सर्वेक्षणों को अद्यतन करना और गडक-शोलापुर मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिये नया यातायात सर्वेक्षण (854 कि० मी०) ।

(बारह) निजामाबाद-रामगुंडम बड़ी लाइन के लिये पिछले सर्वेक्षण को अद्यतन करना ।

(तेरह) गुन्तकल्लु से दोर्णाचलम तक बड़े आमान की एक समानान्तर लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण और दोर्णाचलम-गुनुर मीटर लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव (418 कि० मी०) ।

(चौदह) मेढ़क के रास्ते पतनचेरू-पेडापल्लि बड़ी लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(पंद्रह) छिदवाड़ा-परासिया-बारकुही मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण ।

(सोलह) गांधीधाम-भुज मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिये पिछले सर्वेक्षण को अद्यतन करना और मांडवी के रास्ते भुज से लखपत तक बड़ी लाइन का विस्तार ।

मैसर्स ए० एच० व्हीलर एण्ड कम्पनी के बुक स्टाल

1414. **आचार्य भगवान देव :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न रेल स्टेशनों पर मैसर्स ए० एच० व्हीलर एण्ड कं० लि० के बुक स्टाल रेल विभाग के साथ किये गये किसी ठेके के अधीन चल रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो उस ठेके की शर्तें क्या हैं और क्या वह ठेका असीमित अवधि के लिये है;

(ग) क्या मैसर्स ए० एच० व्हीलर एण्ड कं० प्लेटफार्मों पर अपनी किताबें और पत्रिकाएं बेचने के लिए एजेंट नियुक्त कर सकते हैं;

(घ) क्या सरकार प्लेटफार्मों पर किताबें और पत्रिकाएं बेचने के लिये बेरोजगार व्यक्तियों को स्वयं नियुक्त कर सकती है;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(च) यदि हां, तो ऐसे व्यक्तियों को नियुक्त न करने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) चालू संविदा की अवधि 31-12-1984 तक है । मैसर्स ए० एच० व्हीलर एंड कम्पनी की शर्तों से सम्बन्धित मुख्य बातें संलग्न विवरण में दी गयी हैं ।

(ग) जी हां ।

(घ) से (च) रेलों द्वारा विभागीय तौर पर बुक स्टाल चलाने का कोई प्रस्ताव नहीं है । वर्तमान नीति के अनुसार, बुक स्टाल चलाने के लिये नये ठेके एकमात्र सहकारिता समितियों/बेरोजगार स्नातकों के साझीदारी/एसोसिएशनों और बुक स्टाल के वास्तविक विक्रेताओं और कामगारों की सहकारिता समितियों के लिए आरक्षित रखे गये हैं ।

विवरण

मैसर्स ए० एच० ह्वीलर एंड कम्पनी

(1) मैसर्स ए० एच० ह्वीलर एंड कम्पनी के ठेकों को 1-1-76 से 9 वर्ष की अवधि के लिए नवीकृत किया गया है ।

(2) लाइसेंसधारी प्रति वर्ष बिक्री से प्राप्त कुल रकम का 2½ प्रतिशत रायलटी का भुगतान करेंगे।

(3) लाइसेंसधारी उन स्टेशनों पर सभी भारतीय और अन्य यूरोपीय भाषाओं की पुस्तकों, समाचार पत्रों, पत्र-पत्रिकाओं का पर्याप्त स्टाक रखेंगे जहां रेलों के साथ उनका ठेका है।

(4) लाइसेंसधारी को लाभ न लेने वाली लोकहितैषी धर्मार्थ संगठनों द्वारा चलाये जा रहे बुक स्टालों के माध्यम से रामकृष्ण मिशन, सर्वसेवा संघ, आदि जैसे अलाभकारी संस्थानों द्वारा प्रकाशित पत्रिकाओं, पुस्तकों, आदि को बेचने की अनुमति देने का अधिकार है। अन्य पुस्तकों की बिक्री के सम्बन्ध में लाइसेंसधारी को इन्हें उन स्टेशनों पर बेचने का एकमात्र अधिकार होगा जहां उसके ठेके हैं। लाइसेंसदाता को 1-1-76 को और उसके बाद बनने वाले नये प्लेटफार्मों तथा उन स्टेशनों पर भी, जहां मैसर्स ए० एच० ह्वीलर एंड कम्पनी के बुक स्टाल हैं, वैयक्तिक रूप से बेरोजगार स्नातकों और उनकी सहकारिता/साझेदारी/एसोसिएशनों को बुक स्टाल आवंटित करने का अधिकार होगा।

(5) लाइसेंसदाता लाइसेंसधारी के बुक स्टाल या अन्य अन्तर्वस्तुओं की होने वाली किसी हानि या क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा चाहे ऐसी हानि या क्षति किसी भी कारण से क्यों न हुई हो।

(6) पुस्तकों और अन्य साहित्य का विक्रय मूल्य उस मूल्य से अधिक नहीं होगा जो बाहरी पुस्तक विक्रेताओं द्वारा इसी प्रकार की पुस्तकों और साहित्य के लिए लिये जाते हैं और प्रशासन को लाइसेंसधारी द्वारा लिये जाने वाले मूल्य की जांच करने का अधिकार होगा।

(7) लाइसेंसदाता यह अधिकार सुरक्षित रखता है जिसके अन्तर्गत वह लाइसेंसधारी को विनिर्दिष्ट पुस्तकों या पत्रिकाओं को बेचने के लिए कह सकता है।

(8) लाइसेंसधारी भारत सरकार के प्रचार विभाग द्वारा प्रकाशित प्रचार साहित्य का पर्याप्त स्टाक रखेंगे।

(9) लाइसेंसधारी लाइसेंसदाता की अनुमति के बिना किसी स्टाल को न तो बन्द करेंगे और न हटायेंगे।

(10) लाइसेंसदाता को अश्लील या फूहड़ किस्म के किसी प्रकाशन की बिक्री या प्रदर्शन करने से रोकने का अधिकार होगा और इस सम्बन्ध में लाइसेंसदाता का विनिश्चय अन्तिम होगा।

(11) लाइसेंसधारियों को कारोबार करने के लिए कुछ पास दिये जायेंगे।

(12) बुक स्टाल चलाने के सम्बन्ध में प्रशासन द्वारा समय-समय पर बनाये गये नियमों और विनियमों का लाइसेंसधारी अनुपालन करेंगे।

(13) लाइसेंसधारी लाइसेंसदाता की सहमति के बिना करार द्वारा प्रदत्त किसी अधिकार या सुविधा की समनुदेशित, हस्तांतरित, प्रभारित या समाप्त नहीं करेंगे। वह अपने आवंटित ठेके को उप पट्टे पर नहीं देगा।

(14) लाइसेंसधारी समय-समय पर यथा निर्धारित बिजली, नगरपालिका करों आदि का भुगतान करेंगे। लाइसेंसधारी देश के सभी कानूनों जैसे मजूरी भुगतान अधिनियम, कार्य नियोजन विनियम अधिनियम, कर्मकार प्रतिकर अधिनियम आदि के अनुपालन के लिए उत्तरदायी होगा।

(15) लाइसेंसधारी कामगारों को उचित मजूरी का भुगतान करेंगे। उचित मजूरी का आशय निकटवर्ती क्षेत्रों में उसी प्रकार के काम के लिए दी जाने वाली मजूरी से है।

(16) लाइसेंसधारी व्यवहारकुशल और सच्चरित्र विक्रेताओं और हाकरों की नियुक्ति करेंगे और संतोषप्रद सेवा सुनिश्चित करेंगे।

(17) यदि लाइसेंसधारी ठेके के उपबन्धों का किसी प्रकार उल्लंघन करता है या लाइसेंसदाता की संतुष्टि के लिए अनुरूप करारांधीन दायिताओं को पूरा करने में असफल रहता है तो लाइसेंसदाता को यह अधिकार होगा कि वह लाइसेंसधारी को तीन महीने की लिखित नोटिस देकर बिना किसी पूर्वाग्रह के इस करार को समाप्त कर दे और उसे सभी बकाया रकमों को वसूल करने का अधिकार होगा।

मोकामेह जंकशन पर प्रफुल्ल चन्द्र चाकी की प्रतिमा

1415. **श्रीमती कृष्ण साही** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मोकामेह, जिला पटना के लोगों ने मोकामेह जंकशन के परिसर में हमारे स्वतन्त्रता आन्दोलन के महान् शहीद स्वर्गीय प्रफुल्ल चन्द्र चाकी के एक उपयुक्त स्मारक के निर्माण के बारे में कोई ज्ञापन भेजा था; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) रेल परिसर राष्ट्रीय नेताओं को सम्मान देने के लिए उपयुक्त स्थान नहीं समझे जाते। अत: मोकामा जंकशन पर स्वर्गीय श्री प्रफुल्ल चन्द्र चाकी की प्रतिमा स्थापित करने का अनुरोध स्वीकार नहीं किया जा सकता।

नेत्रहीनों और शारीरिक रूप से अपंग व्यक्तियों को दिल्ली परिवहन निगम के नि:शुल्क यात्रा पास

1416. **श्री सुभाष यादव** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम ने नेत्रहीनों और शारीरिक रूप से अपंग व्यक्तियों को दिल्ली परिवहन निगम के नि:शुल्क यात्रा पास जारी करने का निर्णय किया है; और

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

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) मई, 1969 से उन शैक्षणित तथा प्रशिक्षण संस्थानों के बहरे, गूंगे, नेत्रहीन अथवा विकलांग विद्यार्थियों को रियायती मासिक पास दे रही है जो सरकार द्वारा संचालित है या जो सरकार की सहायता से चल रहे हैं। इसके अलावा नेशनल एसोसिएशन फार दि ब्लाइंड अथवा अखिल भारतीय नेत्रहीन संघ द्वारा प्रमाणित नेत्रहीन व्यक्तियों से वयस्क के भाड़े का आधा वसूल किया जाता है। नेत्रहीन अथवा शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों को निःशुल्क पास जारी करने के संबंध में अभी कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

कछार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाना

1417. **श्री संतोष मोहन देब** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार सिलचर और गौहाटी के बीच सप्ताह में दो बार चलने वाली कछार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने का है ताकि कछार 'त्रिपुरा' मिजोरम और मणिपुर से आने-जाने वाले यात्रियों की बढ़ती हुई जरूरत को पूरा किया जा सके;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) 201 अप/202 डाउन कछार, एक्सप्रेस को 11/12 बारक वैली एक्सप्रेस में भीड़-भाड़ कम करने के लिए सप्ताह में दो दिन चलाया गया था। इस कठिन लमडिंग-बदरपुर पहाड़ी खण्ड में पर्याप्त लाइन क्षमता की कमी तथा सवारी डिब्बों तथा रेल इंजनों की कमी के कारण कछार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाना परिचालकिन दृष्टि से व्यवहारिक नहीं है।

आसनसोल में सिटी टिकट घर

1418. **श्री सैफुद्दीन चौधरी** क्या रेल मंत्री : यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसनसोल में रेलवे सिटी टिकट घर खोलने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो कब; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) आसनसोल रेलवे स्टेशन पर यातायात के बुकिंग की वर्तमान सुविधाएं जनता की आवश्यकताओं को पर्याप्त रूप से पूरा कर रहा है क्योंकि स्टेशन शहर के मध्य भाग से बहुत समीप स्थित है।

छठी योजना के दौरान ग्रामीण गरीबों के लिए चिकित्सा सुविधाएं

1419. **श्री हरिहर सोरन** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री : यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार छठी योजना अवधि के दौरान ग्रामीण गरीबों के लिए चिकित्सा सुविधाएं देने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) क्या इस प्रकार की चिकित्सा सहायता न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अन्तर्गत ग्रामीणों को दी जाएगी;

(ग) यदि हां, तो उड़ीसा में इस योजना के अन्तर्गत कितने गावों में उक्त सुविधाएं दी जाएंगी;

(घ) क्या कार्यान्वयन के दौरान आदिवासी गांवों में इन सुविधाओं को शुरू करने के लिए प्राथमिकता दी जाएगी; और

(ङ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रन्जन लास्कर) : (क) जी हां।

जी हां।

(ग) उड़ीसा राज्य में चलाई जा रही विभिन्न ग्रामीण स्वास्थ्य योजनाओं अर्थात् बहु-उद्देश्यीय कार्यकर्ता योजना, जन स्वास्थ्य रक्षक योजना, दाई/सहायक मिड-वाइफ प्रशिक्षण कार्यक्रम के अन्तर्गत स्वास्थ्य सेवायें प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों और उप-केन्द्रों के माध्यम से दी जा रही हैं। एक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र के अन्तर्गत लगभग 80 से 100 गांव और एक उप-केन्द्र के अन्तर्गत 5 से 10 गांव आते हैं। इस राज्य में इस समय 314 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और 2041 उप-केन्द्र हैं। छठीं योजना के दौरान 20 और प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र खोलने का विचार है जिनमें से 10 जनजाति क्षेत्रों में खोले जायेंगे। इस योजना अवधि के दौरान 2000 अतिरिक्त उप-केन्द्र भी खोले जायेंगे।

(घ) और (ङ) उपयुक्त योजनाओं के अन्तर्गत प्रदान की जा रही सेवाओं में जनजाति ग्राम भी शामिल हैं। योजना आयोग द्वारा स्वीकृत किये गये नये मानदण्ड के अनुसार जनजाति क्षेत्रों में 20,000 की जनसंख्या के लिए एक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और 3000 की जनसंख्या के लिए एक उप-केन्द्र होगा जबकि गैर-जनजाति क्षेत्रों के लिए यह सीमा क्रमशः 50,000 और 5,000 है। राज्य सरकार को सलाह दी गई है कि जनजाति क्षेत्रों में उपयुक्त मानदण्डों के अनुसार उप-केन्द्रों की अपेक्षाओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करें। इसके अलावा एरिया प्रोजेक्ट के

अन्तर्गत जिसे ब्रिटिश ऐड द्वारा धन दिया जाता है, कटक, पुरी, गंजम, कालाहाण्डी और फुलबानी जिलों में प्रदान की जा रही स्वास्थ्य सेवाओं में सुधार लाने के लिये ठोस प्रयत्न किये जा रहे हैं।

कोट्टावलासा-किरन्डूल लाइन

1420. **श्री गिरधिर गोमांगो** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक ओर कोट्टावलासा-किरन्डूल लाइन तथा दूसरी ओर वाल्टेयर-रायपुर लाइन को जोड़ने के लिये नई लाइन बिछाने हेतु सर्वेक्षण आरम्भ किया गया है;

(ख) क्या इन नई लाइनों का तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है और जांच के लिये सम्बन्ध अधिकारियों को दे दिया गया है;

(ग) यदि हां, तो इस लाइन के निर्माण का निर्णय कब किया जायेगा; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) जी हां, कोरापुट को रायपुर-विजयनगरम लाइन पर रायगाडा या पार्वतीपुरम में किसी उपयुक्त स्टेशन से जोड़ने वाली वैकल्पिक सम्पर्क के लिये सर्वेक्षण रिपोर्ट जनवरी, 1981 के मध्य में प्राप्त हुई है। सर्वेक्षण रिपोर्ट का मूल्यांकन करने के पश्चात् योजना आयोग के परामर्श से निवेश संबंधी निर्णय लिया जायेगा।

हावड़ा-शिखाला छोटी रेलवे लाइन

1421. **श्री मुकुंद मंडल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भूतपूर्व हावड़ा-सिखाला छोटी रेलवे लाइन की जगह बड़ी रेल लाइन का निर्माण करने के लिये मंजूरी दे दी गई है;

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

(ग) यह निर्माण कितना पुराना हो चुका है और कितना पूरा होना शेष है; और

(घ) उपरोक्त रेलवे लाइन के पूरा होने की सम्भावित तिथि क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां,।

(ख) यह कार्य 1973-74 के बजट में शामिल किया गया था।

(ग) और (घ) संसाधनों की तंगी के कारण यह कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है। यह निर्माण कार्य हावड़ा-आमता रेल लाइन पूरी हो जाने के बाद, जिसके 1982 तक पूरी हो जाने की सम्भावना है, शुरू किया जायेगा।

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जन-जातियों सम्बन्धी सेल

1422. **श्री पीयूष तिरकी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति सेल का विलय ग्रुप 'डी' के कर्मचारियों से डील करने वाले अनुभाग के साथ, कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार विभाग के इस अनुदेश का उल्लंघन करके कर दिया गया है कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों तथा पिछड़े वर्गों के लिए एक अनुभाग अलग से होना चाहिए;

(ख) यदि हां, तो क्या इस विलय के विरुद्ध कुछ अभ्यावेदन सरकार को मिले हैं; और

(ग) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द : (क) इस मंत्रालय में अनुसूचित जनजाति के लिए अलग से एक सेल है। पहले यह सेल कल्याण अधिकारी के अधीन था किन्तु 19 दिसम्बर, 1980 से इस सेल का कार्यभार एक अनुभाग अधिकारी को सौंप दिया गया है जो अपना काम अवर सचिव और निदेशक (प्रशासन) को प्रस्तुत करता है जिन्हें कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग की हिदायतों के अनुसार सम्पर्क अधिकारी नियुक्त किया गया है। यह व्यवस्था इस सेल से काम-काज को दक्षतापूर्वक करने के लिए की गई है।

(ख) जी हां।

(ग) यह मामला विचाराधीन है।

माधवनगर स्टेशन

1423. **प्रो० मधु दण्डवते** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि साउथ-सेन्ट्रल रेलवे पर माधवनगर स्टेशन को मुख्य लाइन से जोड़ने और पुराने सांगली-मिराज रेल मार्ग को पुनः आरम्भ करने के लिए निर्णय लिया जा चुका है; और

(ख) यदि हां, तो यह काम कब आरम्भ होगा ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) स्थानीय प्राधिकारियों से भूमि वापस लेने और भूमि अधिग्रहण करने की कार्रवाई चल रही है। इन औपचारिकताओं के पूरा हो जाने के बाद ही काम चालू किया जा सकता है।

हायर वैगनों में कोयले की सप्लाई

1424. **श्री आर० पी० यादव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के ताप विद्युत केन्द्रों ने यह मांग की है कि उन्हें कोयले की सप्लाई बन्द (बाक्स) वैगनों के बजाय हापर बैगनों में की जाए; और

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

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) जैसे ही कोई मांग प्राप्त होती है उसकी पृथक-पृथक गुण-दोष के आधार पर जांच की जाती है ।

उत्कल, कालिंग और नीलाचल एक्सप्रेस में खान-पान की सुविधाओं की व्यवस्था करना

1425. **श्री राम चन्द्र रथ** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्कल तथा कालिंग एक्सप्रेस गाड़ियों में खान-पान की सुविधाओं की व्यवस्था करने का सरकार का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो ऐसी सुविधाओं की कब तक व्यवस्था कर दी जाएगी;

(ग) क्या ऐसी ही सुविधाओं की नीलाचल एक्सप्रेस में भी व्यवस्था की जायेगी; और

(घ) यहि हाँ, तो इस बारे में ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) उत्कल, कालिंगा और नीलाचल एक्सप्रेस गाड़ियों में पेंट्री यान की व्यवस्था करने का प्रस्ताव है बशर्ते नए पेंट्री यान उपलब्ध हों, अगले कुछ महीनों में इनके उपलब्ध होने की सम्भावना है ।

फैक्टरियों को वैगनों का आबंटन

1426. **श्री के० मालन्ना** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि निदेशक, रेल मुवमैंट, रेलवे बोर्ड ने विभिन्न राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों के उद्योग विभागों को सूचित किया है कि रेलवे विभाग सम्बन्धित राज्यों द्वारा पृथक पृथक फैक्टरियों के मालिकों को आबंटित कुल वैगनों के 25 प्रतिशत से अधिक वैगनों को मुहानों से उठाने की जिम्मेदारी नहीं लेगा; और

(ख) यदि हां, तो फैक्टरी स्थल के निकटतम रेल पर्यन्त (रेल हैड) तक कोयला खानों से कोयला पहुंचाने की प्रक्रिया क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ख) कोयले को कोयला खानों से रेल शीर्ष तक लाने और इसे फैक्टरियों आदि तक परिवहन के लिए माल डिब्बों में लादने की जिम्मेदारी कोयला कम्पनियों की है ।

महत्वपूर्ण नगरों में तंत्रिका-विज्ञान सम्बन्धी अनुसंधान संस्थानों की स्थापना

1427. **श्री जनार्दन पुजारी** : क्या स्वास्थ्य और कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश के महत्वपूर्ण नगरों में तंत्रिका-विज्ञान संबंधी अनुसंधान संस्थानों की स्थापना करने का है; और

(ख) यदि हां, तो उन नगरों के नाम क्या हैं जहां ये स्थापित किए जाएंगे और क्या इन संस्थानों के लिए आवश्यक बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध की गई हैं ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी नहीं । ऐसे प्रस्ताव विचाराधीन हैं ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

जगाधरी रेलवे वर्कशाप के अनुसूचित जाति के कर्मचारी

1428. **श्री सूरजभान** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जगाधरी रेलवे वर्कशाप, दिल्ली डिवीजन, उत्तर रेलवे के अनुसूचित जाति के 1500 कर्मचारियों ने 4 फरवरी, 1981 को धरने पर बैठने के लिए एक नोटिस दिया है यदि रविवार को बुकिंग बन्द रख कर 18 फरवरी, 1981 को पड़ने वाले पूज्य गुरु रविदास जी का जन्म दिवस सवेतन छुट्टी के रूप में 31 जनवरी, 1981 तक घोषित नहीं किया जाता;

(ख) क्या यह भी सच है कि अन्य धार्मिक गुरुओं के जन्म दिवस सवेतन छुट्टी के रूप में मनाये जाते हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने अनुसूचित जातियों के कर्मचारियों की इस मांग को मान कर इस भेदभाव को दूर करने के लिए निर्णय किया है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां, कर्मचारियों द्वारा लिए गये सामूहिक निर्णय के अनुसार कुछ जन्म दिवसों/ बलिदान दिवसों को मनाने के लिए कुछ छुट्टियों को सवेतन छुट्टी के रूप में माना गया है ।

(ग) और (घ) रेलों पर तीन अनिवार्य राष्ट्रीय छुट्टियों के अलावा रेलों में छुट्टियों का निर्णय मान्यता प्राप्त यूनियनों के परामर्श से प्रतिवर्ष काफी पहले लिया जाता है, यह प्रक्रिया 1981 के लिए जगाधरी कारखाने में भी अपनायी गयी ।

इस प्रक्रिया के अनुसार 18-2-81 को जो गुरु रविदास का जन्म दिन है, पहले 15-2-81 (रविवार) के बदले सार्वजनिक छुट्टी के रूप में मनाने का निर्णय किया गया था, और रविवार को एक कार्य दिवस के रूप में माना गया, लेकिन इस व्यवस्था में कर्मचारियों का सहयोग नहीं मिला । अत: 18-2-81 को छुट्टी के दिन के रूप में नहीं मनाया जा सका ।

छुट्टियों का चयन करने में रेल प्रशासन किसी समुदाय विशेष के विरुद्ध भेद-भाव नहीं करता और इसी वजह से सामूहिक विकल्प का सिद्धान्त निर्धारित किया गया है ।

कोसी एक्सप्रेस को नरपतगंज स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था करना

1429. **श्री डूमर लाल बैठा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेल की कोसी एक्सप्रेस फारबिसगंज से चलती है और सभी स्टेशनों पर तो रुकती है; परन्तु नरपतगंज नहीं रुकती;

(ख) क्या यह सच है कि उपर्युक्त गाड़ी नरपतगंज स्टेशन पर न रुकने के कारण, यात्रा करने वाले आम लोगों, व्यापार और रेल विभाग की आय को भी नुकसान होता है क्योंकि इस गाड़ी के नरपतगंज रुकने से यात्री और माल यातायात के जरिए रेल विभाग के राजस्व में वृद्धि होगी;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस गाड़ी को नरपतगंज रुकने की व्यवस्था करने का है ; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 67/68 फारबिसगंज-बरौनी कोसी एक्सप्रेस मार्गवर्ती 33 स्टेशनों में से 14 स्टेशनों पर ठहरती है जिनमें नरपतगंज भी शामिल है ।

(ख) से (घ) 67/68 फारबिसगंज-बरौनी कोसी एक्सप्रेस को परीक्षण के तौर पर 26-1-1981 से 6 माह के लिए नरपतगंज स्टेशन पर ठहराने की व्यवस्था की गयी है ।

दिल्ली परिवहन निगम द्वारा किए गए क्रय

1430. **श्री धर्मदास शास्त्री** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी से जून, 1979 तक, जुलाई से दिसम्बर, 1979 तक, जनवरी से जून, 1980 तक तथा जुलाई से दिसम्बर, 1980 तक की अवधि के दौरान दिल्ली परिवहन निगम ने विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत कौन-कौन सी और कितने-कितने मूल्य की वस्तुएं खरीदीं;

(ख) जुलाई से दिसम्बर, 1979 तक की छमाही की तुलना में जुलाई से दिसम्बर, 1980 तक की छमाही में खर्च में कितनी वृद्धि हुई है और तत्संबधी कारण क्या है;

(ग) क्या इस अवधि में खरीदी गयी वस्तुओं के लिए दिल्ली परिवहन निगम ने विधिवत रूप से टेन्डर आमंत्रित किए थे; और

(घ) इस अवधि के दौरान सबसे कम दरों वाले टेंडरों की उपेक्षा करते हुए बातचीत के आधार पर प्राप्त की गयी वस्तुओं का ब्यौरा क्या है और तत्संबंधी कारण क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) विभिन्न शीर्षकों के अन्तर्गत की गयी खरीद का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है ।

(ख) खर्च में वृद्धि के कारण नीचें दिए गए हैं --

(एक) ईंधन, तेल और लुब्रिकेंट्स, टायर, ट्यूबों और रिट्रीडिंग सामान, अतिरिक्त पुर्जों और बस की मरम्मत और अनुरक्षण के लिए अपेक्षित विभिन्न अन्य मदों की कीमतों में वृद्धि ।

(दो) बसों की संख्या में वृद्धि करना ।

(तीन) बहुत सी गाड़ियों के पुरानी हो जाने के कारण पुर्जों और अन्य मदों की खपत में वृद्धि ।

(ग) खरीद के सभी मामलों में टेंडर मांगे जाते हैं, सिवा ऐसे मदों के जो राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों या पूर्ति और निपटान महानिदेशक की कन्ट्रैक्ट सूची में दी हुई होती है । साधारणतया, 10,000- रुपया से अधिक की खरीद करने के लिए व्यापक रूप से मांगे जाते हैं और 10,000/– रुपया से कम की खरीद के लिए सीमित रूप में ही टेंडर मांगे जाते हैं । जो मदें सभी राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की रेट कन्ट्रैक्ट सूची में दी हुई होती हैं । उसके लिए ये उपक्रम एक ही एजेंसी के माध्यम से टेंडर मांगते हैं । ये उपक्रम स्थायी समिति (पूर्ति और ठेका) के अनुमोदन के बाद रेट कन्ट्रैक्ट की सूची जारी की जाती है । इस समिति में सभी राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों के सदस्य होते हैं । बड़ी-बड़ी मद की चीजें चैसिस सप्लायरों से खरीदी जाती हैं ।

(घ) कुछ नहीं ।

विवरण

दिल्ली परिवहन निगम

विभिन्न शीर्षक के अन्तर्गत की गई खरीद का ब्यौरा

(मूल्य लाख रु० में)

क्र० सं०	अवधि	टायर, ट्यूब और फ्लैप	रीटींडिंग सामग्री	पुर्जे और विविध मद	बर्दी	पी० ओ० एल०	लेखन सामग्री और मुद्रण	टिकट	दवाइयां	फर्नीचर और फिक्सर	कुल	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	जअवरी से जून '79	114.3	25.58	179.5	15.49	374.5	3.91	17.35	4.13	—	734.77	
2.	जुलाई 79 से दिसम्बर '79	161.5	26.03	194.12	26.38	427.02	5.27	0.17	2.01	0. 9	843.4	
3.	जनवरी '80 से जून '80	143.6	26.65	240.97	32 53	392.67	0.51	0.09	1.40	--	838.5	
4.	जुलाई '80 से दिसम्बर '80	150.4	32.62	297.41	31.04	647.47	5.40	8.97	0.18	0.77	1184.26	

पासपोर्ट कार्यालय, केरल के कर्मचारियों की संख्या

1431. **श्री के० ए० राजन** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पासपोर्ट कार्यालय, केरल में इस वर्ष जनवरी में कर्मचारियों की संख्या में 20 प्रतिशत कमी कर दी गई है; और

(ख) यदि हां, तो इसके कारण क्या हैं ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी हां। केरल स्थित विभिन्न पासपोर्ट कार्यालयों के अमले की संख्या में 1 जनवरी, 1981 से लगभग 20 प्रतिशत की कमी कर दी गई है।

(ख) वित्त मंत्रालय के स्टाफ निरीक्षण यूनिट द्वारा, पासपोर्ट कार्यालयों में अमले की संख्या के बारे में दिए गए सुझावों को कार्यान्वित करने के लिये, ऐसा किया गया है।

भारत-रूस संयुक्त आयोग

1432. **श्री अर्जुन सेठी** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि प्रेजीडेंट ब्रेजनेव की गत वर्ष भारत की यात्रा के दौरान जो करार सम्पन्न हुआ था, उसके सम्बन्ध में की जाने वाली अनुवर्ती ठोस कार्यवाही के प्रश्न पर भारत-रूस संयुक्त आयोग ने विचार किया था; और

(ख) यदि हां, तो करार की मुख्य बातें क्या हैं ?

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

(ख) भारत गणराज्य और सोवियत समाजवादी गणतंत्र संघ के बीच आर्थिक और तकनीकी सहयोग सम्बन्धी इस समझौते में ऊर्जा, लौह धातुकर्म और सिंचाई के क्षेत्रों में आर्थिक सहयोग के लिए परियोजनाएं तय की गई हैं तथा वित्तीय व्यवस्थाओं का उल्लेख किया गया है। इस समझौते के कार्यान्वयन के लिए ठोस उपायों के बारे में भारत-सोवियत संयुक्त के आयोग की बातचीत के सिलसिले में 23 जनवरी, 1981 को जो प्रेस नोट जारी किया गया था उसके संगत उद्धरण संलग्न हैं।

(ग्रंथालय में रखा गया, देखिये संख्या एल० टी० 1962/81)।

सड़क दुर्घटनाओं के बारे में कानून

1433. **डा० वसन्त कुमार पंडित** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 12 नवम्बर, 1980 के टाइम्स आफ इंडिया में प्रकाशित (प्रैजन्ट लाइन-एडीक्वेट टू कर्ब रोड एक्सीडेंट) सड़क दुर्घटनाओं को रोकने में वर्तमान कानून अपर्याप्त, शीर्षक समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) क्या सरकार का विचार सड़क दुर्घटनाओं को रोकने तथा इसके शिकार लोगों को राहत पहुंचाने के लिए एक विस्तृत कानून बनाने का है ?

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

(ख) और (ग) सड़क दुर्घटनाओं का कारण अक्सर मनुष्य-संभव गलतियां ही रही हैं। हालांकि स्थिति से निपटने के लिये मौजूदा उपबंध पर्याप्त समझे गए हैं तथापि मोटरगाड़ी अधिनियम में अतिरिक्त उपबंधों को शामिल किए जाने पर विचार किया जा रहा है ताकि दुर्घटनाओं को रोका जा सके। इसी तरह राहत और मुआविजा देने सम्बन्धी उपबन्धों में संशोधन करने पर भी विचार किया जा रहा है।

रेल प्रशासन और लोको रनिंग स्टाफ के बीच हुआ समझौता

1434. **श्री रामावतार शास्त्री** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल प्रशासन और आल इण्डिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन के बीच 24 मार्च, 1979 को कोई समझौता हुआ था;

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

(ग) क्या यह सच है कि उक्त समझौता पूरी तरह क्रियान्वित नहीं किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो समझौते के उल्लंघन के क्या कारण हैं और सरकार का इसे कब तक क्रियान्वित करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) आल इण्डिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसियेशन के साथ कोई करार नहीं किया गया है। इस संगठन के साथ बातचीत के परिणामस्वरूप मार्च, 1979 में कुछ निर्णय लिये गए थे कि कुछ विशेष मुद्दों और शिकायतों की जांच बाद में की जाएगी। रनिंग भत्ते के बारे में विचार करने के लिए गठित की गयी एक समिति को लोको रनिंग कर्मचारियों का पक्ष प्रस्तुत करने के लिए एक शिकायत समिति का भी गठन किया गया था।

जब सरकार ने विचार विमर्श से तय किये गए कुछ मुद्दों पर कदम उठाने की बात सोची तो लोको रनिंग कर्मचारियों के एक भाग ने इस गैरमान्यता प्राप्त एसोसियेशन के तत्वावधान में रेल संचलन को ठप्प करने के लिए हाल ही में अवांछनीय आंदोलन छेड़ दिया। इस संबंध में हवाले के लिए 17.2.81 को लोक सभा में रेल मंत्री द्वारा दिया गया स्वप्रेरित ब्यान देखा जा सकता है। चूंकि एसोसियेशन ने आंदोलनात्मक तरीका अपनाने का निश्चय किया है, इसलिए संगठन के साथ जो पहले समझौता हुआ था आगे नहीं चल सका क्योंकि इन्होंने असहयोगपूर्ण रुख अपनाया था।

कटक-भुवनेश्वर राजपथ

1435. **श्री रास बिहारी बेहरा** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने 1980-85 की योजना में कटक-भुवनेश्वर राजपथ को चौड़ा करके चार मार्गों वाला पथ बनाने के बारे में कोई निर्णय किया है;

(ख) क्या यह सच है कि विभाग के अधिकारियों ने स्थल का दौरा किया है और इस बारे में प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है; और

(ग) अंतिम निर्णय कब तक किया जाएगा ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भूटा सिंह) : (क) से (ग) उड़ीसा सरकार ने भारत सरकार से अनुरोध किया है कि राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 5 के कटक-भुवनेश्वर भाग को चार लेनों में चौड़ा किया जाए। वित्तीय कठिनाइयों के कारण, इस परियोजना को 1978-83 की योजना में शामिल नहीं किया जा सका। फिर भी, अन्य परियोजनाओं के साथ-साथ इस परियोजना को भी छठी पंचवर्षीय योजना (1980-85) में शामिल करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है। छठी पंचवर्षीय योजना को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है। इसी सिलसिले में मंत्रालय के एक अधिकारी ने मौके पर जाकर स्थान का निरीक्षण भी किया था और अब राज्य के सार्वजनिक निर्माण विभाग से कहा गया है कि वह मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे। इस परियोजना का कितना काम छठी योजना में पूरा किया जाएगा, इस बारे में आखिरी फैसला इस बात पर निर्भर करता है कि उपलब्ध धनराशि कितनी है और अन्य राज्यों की प्राथमिकताएं क्या हैं।

वर्ष 1980-81 के दौरान छोटी लाइनों का बदला जाना

1436. **श्री के० टी० कोसलराम** : क्या रेल मंत्री निम्नलिखित जानकारी दर्शाने वाला विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

1980-81 के दौरान छोटी लाइनों के बड़ी लाइन में बदले जाने की जोनवार और डिवीजनवार मंजूरी का ब्यौरा क्या है;

(ख) 1980-81 के दौरान नई छोटी लाइनों/बड़ी लाइनों की मंजूरी का जोनवार और डिवीजनवार ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या ऐसी स्वीकृत सभी नई लाइनों का कार्य निष्पादन शुरू हो गया है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) खर्च तथा रेलवे लेखों का विवरण रेलवेवार और परियोजनावार रखा जाता है। मण्डलवार आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। 1980-81 के बजट में आमान परिवर्तन की कोई नई परियोजना शामिल नहीं की गयी है।

1980-81 के बजट में चार नयी लाइन परियोजनाएं अनुमोदित की गयी थीं जो इस प्रकार हैं :—

(1) जगयापेटा-बोनाकालु बड़ी लाइन—34 कि० मी०, अनुमानित लागत 7 करोड़ रुपये।

(2) पुणे-मिरज खंड पर नान्द्रे और नयी सांगली के बीच एक कार्ड लाइन की व्यवस्था करके पुराने माधवनगर स्टेशन को मुख्य लाइन पर लाना—1.5 कि० मी०, अनुमानित लागत 0.73 करोड़ रुपये ।

(3) मिरज-सांगली रेल लाइन का पुन: स्थापन—7.77 कि० मी०, अनुमानित लागत 0.54 करोड़ रुपये ।

(4) कोटा-चित्तौड़गढ़-नीमच लाइन—242 कि० मी०, अनुमानित लागत 41.09 करोड़ रुपये ।

मद सं० 1, 2 और 3 के सम्बन्ध में प्रारम्भिक व्यवस्था शुरू कर दी गयी है । मद सं० 4 के सम्बन्ध में अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है और आशा है 1981-82 के दौरान निर्माण कार्य शुरू कर दिया जायेगा ।

मोरग्राम से बर्दवान तक राजमार्ग के निर्माण का प्रस्ताव

1437. **श्री सत्यगोपाल मिश्र :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार को पश्चिम बंगाल सरकार से मोरग्राम से बर्दवान तक के राजमार्ग जो राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 34, 2, 6 और 41 और उसी मार्ग पर 4 पुलों को जोड़ेगा, के निर्माण के लिए 5 करोड़ रुपये के आर्थिक महत्व का ऋण मंजूर किए जाने संबंधी प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और उस पर क्या निर्णय लिया गया है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) जून, 1980 में, अन्तर्राज्यीय अथवा आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों/पुलों के केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत पश्चिम बंगाल सरकार ने चार पुलों की 5 करोड़ रु० की लागत का 50% खर्च पूरा करने के लिए ऋण सहायता मांगी थी । वे पुल राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 2 पर मोरग्राम के बीच राज्य राजमार्ग सं० 7 पर है । चूंकि 1980-85 योजना के लिए धनराशि अंतिम रूप से नियत नहीं की गयी है, इसलिए उपरोक्त कार्यक्रम के अन्तर्गत ऋण सहायता देने का राज्य सरकार का अनुरोध स्वीकार नहीं किया जा सका ।

चोरी और डकैती के मामलों में सम्बद्ध पाये गये पुलिसमैन

1438. **श्री जगपाल सिंह : श्री राजेश कुमार सिंह : श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान रेलवे में चोरी और डकैती के ऐसे कितने मामले हुए हैं, जिनमें रेलवे पुलिस, पी० ए० सी०, केन्द्रीय राज्य पुलिस नामक पुलिस सेवा के व्यक्ति सम्बद्ध पाये गए हैं; और

(घ) कितने मामलों में दोष सिद्धी की गई है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग मे उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) पिछले दो वर्षों के दौरान लूटपाट के केवल एक मामले में उत्तर प्रदेश पुलिस के 2 सिपाही अन्तर्ग्रस्त पाए गए। राज्यकीय रेलवे पुलिस, टूंडला ने इस मामले में अन्तर्ग्रस्त 2 सिपाहियों को गिरफ्तार कर लिया है और उत्तर प्रदेश गुप्तचर विभाग द्वारा मामले की जांच की जा रही है।

करन्जी-बड़बाडोह लाइन

1439. **श्री चक्रधारी सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रस्तावित करन्जी-बड़बाडोह लाईन (मध्य प्रदेश) का निर्माण-कार्य इसका सर्वेक्षण कार्य के पूरा हो जाने पर इस वर्ष के निर्माण कार्यक्रम में सम्मिलित किया जाएगा;

(ख) यदि हां, तो निर्माण कार्य के कब शुरू किए जाने की सम्भावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस मामले में क्या कठिनाइयां हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) प्रारम्भिक इंजीनियरी एवम् यातायात सर्वेक्षण का काम अभी चल रहा है और इस सर्वेक्षण को 30 जून, 1981 तक पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इसके बारे में निर्णय सर्वेक्षण रिपोर्ट के प्राप्त होने और उसका मूल्यांकन कर लेने के बाद ही किया जा सकता है।

109/110 लखनऊ-मनिकपुर एक्सप्रेस ट्रेन के समय में परिवर्तन का प्रस्ताव

1440. **श्री राम नाथ दूबे** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार 109/110 लखनऊ-मनिकपुर एक्सप्रेस ट्रेन के समय में परिवर्तन के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में गत छः महीनों में रेलवे प्रशासन को अभ्यावेदन भेजे जाते रहे हैं, लेकिन न तो प्रशासन से कोई जवाब ही मिला है और न कोई कार्यवाही ही की जा रही है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही न किए जाने के कारण क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) तथा (ग) जी हां। 109/110 लखनऊ-मनिकपुर-चित्रकुट एक्सप्रेस के समय परिवर्तन के सम्बन्ध में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं और उनकी जांच की गई है। चूंकि गाड़ी के वर्तमान समय को उन यात्रियों के लिए अधिक सुविधाजनक पाया गया है जो लखनऊ, उन्नाव और कानपुर की तरफ से कचहरी जाते हैं और उसी दिन वापिस लौट आते हैं। अतः गाड़ी के समय में परिवर्तन करना वांछनीय नहीं पाया गया है। इसके अतिरिक्त मनिकपुर में पर्याप्त टर्मिनल सुविधाएं न होने के कारण ऐसा करना परिचालनिक दृष्टि से व्यावहारिक भी नहीं पाया गया है।

महु-इन्दौर लाइन

1441. **श्री फूल चन्द वर्मा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार महु (मध्य प्रदेश) की इन्दौर के साथ ब्राडगेज रेल लाइन से जोड़ने का है;

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

(ग) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

कम्पूचिया के राजदूत की नियुक्ति

1442. **श्री भीकू राम जैन** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कम्पूचिया के मनोनीत प्रथम राजदूत भारत पहुंच गए हैं;

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

(ग) उन्हें यहां दूतावास स्थापित करने के लिए क्या सुविधाएं उपलब्ध की गई हैं ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) महामान्य श्री दीथ मोन्ती 19 जनवरी को नई दिल्ली पहुंचे और 6 फरवरी, 1981 को उन्होंने राष्ट्रपति को अपने प्रत्यय-पत्र प्रस्तुत किए ।

(ग) कम्पूचिया के राजदूतावास को वे सभी सामान्य सुविधाएँ प्रदान की गई हैं जोकि विदेशी राजनयिक मिशनों को सरकार द्वारा उपलब्ध कराई जाती हैं ।

मलेरिया के रोगियों की संख्या में कमी

1443. **श्री छोटू भाई गामित** : क्या स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्यों से पिछले एक वर्ष में मलेरिया के रोगियों की संख्या के बारे में जानकारी मांगी गई है;

(ख) क्या मलेरिया के रोगियों की संख्या में कमी हुई है; और

(ग) गांवों में मलेरिया को फैलने से रोकने के लिए सरकार ने क्या उपाय किए हैं, विशेषकर वहां, जहां सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) जी हां । 1980 और 1979 के आंकड़ों को परस्पर तुलना करने पर पता चलता है कि 1980 में मलेरिया की घटनाओं में 11.74 प्रतिशत की कमी हुई है ।

(ग) मलेरिया और न फैले, इसके लिए भारत सरकार ने 1 अप्रैल, 1977 से सारे देश में राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम चलाने की एक संशोधित योजना लागू की है। संशोधित योजना की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं—

(एक) निगरानी कार्यकर्त्ता को बुखार वाले व्यक्तियों का पता लगाने, रक्त-लेपों को इकट्ठा करने तथा उनका सम्भावित इलाज करने के लिए हर पखवाड़े में प्रत्येक गांव में जाना होता है भले ही वह गांव कितना ही दूर हो अथवा दुर्गम क्षेत्रों में हो।

(दो) प्रयोगशालाओं का विकेन्द्रीकरण कर दिया गया है और ये प्रयोगशालाएं प्रत्येक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र में रक्त-लेपों को शीघ्र जांच करने और मलेरिया के पाजेटिव रोगियों का तुरन्त इलाज करने के लिए खुली हुई हैं।

(तीन) गांवों में औषधि वितरण केन्द्र तथा ज्वर उपचार डिपो खुले हुए हैं ताकि बुखार वाले रोगियों को दवा तुरन्त उपलब्ध कराई जा सके।

(चार) उन सभी ग्रामीण क्षेत्रों में कीड़े मारने वाली दवाओं का छिड़काव किया गया है जहां हर वर्ष एक हजार की आबादी के पीछे दो या अधिक रोगी होते हैं।

छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस का विलम्ब से चलना

1444. **श्री बी० किशोर चन्द्र एस० देव** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि दिल्ली और रायपुर के बीच चलने वाली छत्तीसगढ़ एक्सप्रैस निरपवाद रूप से पांच से छः घंटे विलम्ब से चलती है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इस गाड़ी को सुपर-फास्ट एक्सप्रेस में बदलने का है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) यद्यपि 137/138 छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस का समय-पालन संतोषजनक नहीं रहा है, तथापि, विलम्ब से चालन औसतन 2/3 घंटों के आस-पास रहा है।

(ख) विलम्ब से चलने के मुख्य कारण खतरे की जंजीर खींचे जाने, मार्ग से अलग चालन और अतिरिक्त सवारी डिब्बे हटाने/जोड़ने की वजह से गाड़ियों की रुकावटें रहे हैं।

(ग) इस गाड़ी को सुपर फास्ट एक्सप्रेस में परिवर्तित करने के प्रश्न की जांच की गई है लेकिन इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया।

निर्माणाधीन रेल लाइनें

1445. **श्री जेवियर अराकल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्यवार कितनी-कितनी नई रेल लाइनें निर्माणाधीन हैं और प्रत्येक लाइन पर कितना-कितना खर्च आएगा तथा उनकी लम्बाई क्या-क्या है;

(ख) कितनी और नई लाइनों का किन-किन राज्यों में निर्माण करवाए जाने का विचार है; और

(ग) क्या सरकार का पश्चिम तटवर्ती रेल लाइन का निर्माण शुरू करवाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) विभिन्न राज्यों में नयी लाइनों के निर्माण के प्रस्तावों के बारे में रेलवे की वार्षिक योजना और वार्षिक रेलवे बजट को अन्तिम रूप देते समय योजना आयोग के परामर्श से विनिश्चय किया जाता है और अन्तिम रूप दिया जाता है। 1981-82 के बजट में आन्ध्र प्रदेश में दक्षिण-मध्य रेलवे में तेलापुर से पाक्षनचेरु तक (8.31 कि० मी०) 2.22 करोड़ रुपये की लागत से नई बड़ी रेलवे लाइन बिछाने का प्रस्ताव है जिसके लिए 30 लाख रुपये के प्रारम्भिक परिव्यय की व्यवस्था की गई है।

(ग) आप्ता-रोहा बड़ी रेलवे लाइन (62 कि० मी०) का निर्माण प्रस्तावित पश्चिम घाट कोंकण लाइन का भाग है। आप्ता-रोहा रेल लाईन को दासगांव तक बढ़ाने के प्रस्ताव पर योजना आयोग के परामर्श से विचार किया जा रहा है।

विवरण

(क)

क्रम सं०	परियोजना का नाम	राज्य	लम्बाई कि०मी०	वर्तमान मूल्यों के हिसाब से अनुमानित लागत (करोड़ रुपयों में)
1	2	3	4	5
मध्य रेलवे :				
1.	वसई रोड-दीवा	महाराष्ट्र	41.96	23.48
2.	वानी-पिम्पल कोटी	यथोक्त	66.87	8.47
3.	आप्ता-रोहा	यथोक्त	62.00	11.19
पूर्व रेलवे :				
4.	करैला रोड-जयन्त	उत्तर प्रदेश/ मध्य प्रदेश	33.00	18.32

1	2	3	4	5
5.	हावड़ा/डानकुनि-सियाखला	पश्चिम बंगाल	17.40	6.49 (कार्य अनुमोदित है परन्तु अभी निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया)
	पूर्वोत्तर रेलवे :			
6.	रासपुर से न्यू हल्द्वानी तक नयी बड़ी लाइन	उत्तर प्रदेश	78.40	13.70
7.	सकरी-हसनपुर रोड	बिहार	74.90	5.86
8.	बगहा-छितौनी मीटर लाइन (पुनः स्थापन)	बिहार/उत्तर प्रदेश	28.41	10.00
	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे :			
9.	गुवाहाटी-बर्नीहाट	असम/मेघालय	24.82	8.20
10.	धर्मनगर-कुमारघाट	असम/त्रिपुरा	33.55	9.67
11.	वालीपाड़ा-भालूकपोंग	असम/अरुणाचल प्रदेश	33.46	4.70
12.	सिलचर-जिरीवाम	असम/मणिपुर	50.30	12.13
13.	आमगुडी-तुली	असम/नागालैंड	17.07	4.83
14.	लालाघाट-भैरबी	असम/मिजोरम	48.77	10.76
	दक्षिण रेलवे :			
15.	तिरुनेलवेली-नागर कोइल	तमिलनाडु	73.31	15.00
16.	अलेपी-एर्णाकुलम	केरल	51.00	7.00
17.	वीवीनगर-नडिकुडे (वीवीनगर-नलगोडा 74 कि० मी० चरण-1 काम शुरू कर दिया गया है)	आंध्र प्रदेश	151.00	25.62
18.	भद्राचलम रोड से मानुगुरु	आन्ध्र प्रदेश	52.00	8.20
19.	मानिकगढ़ चान्दूर	महाराष्ट्र	28.49	6.00
20.	जगयापेटा-बोनाकालू	आन्ध्र प्रदेश	34.00	7.00

1	2	3	4	5
21.	पुणे-मिरज खंड पर मान्द्रे और न्यू सांगली के बीच कार्ड लाइन की व्यवस्था करके पुराने माधवनगर स्टेशन को मुख्य लाइन पर लाना	महाराष्ट्र	1.50	0.73
22.	मिरज-सांगली लाइन का पुनः स्थापन	महाराष्ट्र	7.77	0.54
	दक्षिण-पूर्व रेलवे :			
23.	हावड़ा-आमता वड़गछिया-चम्पाडांगा सहित	पश्चिम बंगाल	73.53	10.72
24.	बांसपानी-जखपुरा (जखपुरा-दैतारी 33.05 कि० मी०) चरण-1 काम शुरू कर दिया है।	उड़ीसा	33.05 (चरण-1)	9.00
25.	तलगड़िया-तुपकाडीह	बिहार	32.00	5.50
	पश्चिम रेलवे :			
26.	कपड़वंज-मोडासा	गुजरात	60.50	5.38
27.	कोटा-चित्तौड़गढ़	राजस्थान	242.00	41.09

न्यू जलपाईगुडी और नई दिल्ली के बीच सुपर फास्ट रेलगाड़ियां

1446. **श्री अमर राय प्रधान** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या न्यू जलपाईगुडी और नई दिल्ली के बीच एक सुपर फास्ट रेल गाड़ी का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या निर्णय किया गया है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

आवश्यक वस्तुओं के लिए वैगनों की कमी

1447. **श्री बालासाहिब बिखे पाटिल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सीमेंट, चीनी और अन्य आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई के लिए देश में रेल वैगनों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न सरकारी विभागों और अन्य एजेंसियों की रेल वैगनों की मांग की तुलना में वैगन उपलब्ध न करा पाने की प्रतिशतता क्या है; और

(ग) वैगनों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिये सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) चालू वित्त वर्ष के प्रथम सात महीनों के दौरान रेलों पर माल डिब्बों के लदान और सामान की ढुलाई में कुछ कमी आयी है, लेकिन नवम्बर, 1980 के मध्य में कार्य निष्पादन में काफी सुधार हुआ है। तब से अनिवार्य वस्तुओं की ढुलाई के लिए माल डिब्बों की सप्लाई में भी काफी सुधार हुआ है।

(ग) चालू वित्त वर्ष के दौरान माल यातायात के लदान में सुधार लाने के लिए निम्न-लिखित उपाय किए गए हैं :—(1) रोलर बियरिंग और सेंटर बफर कपलर से फिट किए गए माल डिब्बों को परम्परागत किस्म के माल डिब्बों से अलग करना खाद्यान्न, उर्वरक, सीमेंट और कोयला आदि अनिवार्य पण्यों की ढुलाई के लिए उनके रेक बनाना, (2) "जम्बोरेकों" की संरचना और उन्हें चलाना जो लम्बी दूरी तक उच्च गति से थोक सामान की ढुलाई करने वाले बन्द डिब्बों की अधिक आय भार वाली गाड़ियां होती हैं, (3) भिन्न-भिन्न खंडों में प्रत्येक माल गाड़ी द्वारा ढोये जाने वाले भार को अनकूलतम बनाया जा रहा है, (4) आयु एवम् हालत के आधार पर उन गतायु माल डिब्बों का जिनकी मरम्मत में अधिक खर्च आता है, पता लगाना और उन्हें रद्द करना, (5) एक ही बिजली या डीजल इंजन में थ्रू माल गाड़ियों को चलाना (6) योजनाबद्ध आधार पर यातायात की निकासी के लिए सम्बद्ध एजेंसियों के साथ निकट समन्वय रखना और (7) अधिक माल डिब्बों की खरीद।

दिल्ली परिवहन निगम में पूंजी निवेश

1448. **श्री मूलचन्द डागा** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली परिवहन निगम में कुल कितना केन्द्रीय पूंजी-निवेश है;

(ख) दिल्ली परिवहन निगम को छोड़कर कुल कितनी बसें हैं और उनमें से कितनी बसें चल रही हैं;

(ग) पिछले तीन वर्षों में वर्षवार इसे कुल कितनी हानि हुई; और

(घ) दिल्ली परिवहन निगम की बसों की दुर्घटनाओं के कितने व्यक्ति शिकार हुए और उनमें से प्रत्येक को कितना मुआवजा दिया गया ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) अब तक दिल्ली परिवहन निगम में कुल केन्द्रीय पूंजी निवेश 64.07 करोड़ रु० है।

(ख) आज की स्थिति के अनुसार, निगम के बस बेड़े में कुल 2688 बसें हैं जिनमें से 2389 बसें चालू हालत में हैं।

(ग) दिल्ली परिवहन निगम को पिछले तीन सालों में हुई कार्य-चालन हानि और निबल हानि का ब्यौरा इस प्रकार है :—

(लाख रु०)

विवरण	1977-78	1978-79	1979-80
1. कार्य चालन: हानि	580.62	706.66	444.66
2. निवत हानि: (ब्याज और मूल्य ह्रास सहित)	1617.24	1748.97	1770.61

(घ) पिछले तीन वर्षों में दिल्ली परिवहन निगम की बसों से मारे गए और घायल हुए व्यक्तियों की संख्या का ब्यौरा इस प्रकार है :—

वर्ष	मारे गए व्यक्तियों की संख्या	घायल हुए व्यक्तियों की सं०
1978-79	100	696
1979-80	106	462
1980-81 (31.1.81 तक)	141	972

मुआवजे का ब्यौरा अनुबंध में दिया गया है।

(ग्रंथालय में रखा गया, देखिए संख्या एल० टी—1963/81)

गया-पटना सैक्शन पर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1449. **श्री राम स्वरूप राय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गया-पटना सैक्शन पर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने सम्बन्धी किसी प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में प्रगति की नवीनतम स्थिति क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं। इस खण्ड पर बड़े आमान की रेलवे लाइन पहले ही मौजूद है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

1980-85 की योजना के अन्तर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग

1450. **श्री ए० टी० पाटिल** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए 1980-85 की योजना को अंतिम रूप देने में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) प्रस्तावित राष्ट्रीय राजमार्गों की राज्यवार, लम्बाई के विशेष संदर्भ में योजना का ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) 1980-85 की योजना में किस-किस राज्य को कितनी धनराशि आबंटित की जाएगी; इस बारे में अभी फैसला नहीं किया गया है। इसलिए, मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्गों के अतिरिक्त नए मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के प्रस्तावों पर तभी विचार किया जाएगा जब छठी योजना के लिए आबंटन के बारे में अन्तिम फैसला हो जाएगा।

दिल्ली-हावड़ा राजधानी एक्प्रेस में डीजल इंजन का बदला जाना

1451. **श्री ज्योतिर्मय बसु** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता राजधानी एक्सप्रेस को चलाने वाले डीजल इंजन की न्यूनतम क्षमता 11 डिब्बे खींचने की है;

(ख) यदि हां, तो डीजल इंजन के हटाये जाने तथा उन्हें विद्युत इंजन से बदले जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह सच है कि विद्युत इंजन के कारण राजधानी एक्सप्रेस प्रायः रोज एक घंटा विलम्ब से चल रही है;

(घ) इस मार्ग पर डीजल इंजन को हटाने तथा विद्युत इंजन को लगाने के लिए वास्तव में कौन से अधिकारी जिम्मेदार हैं; और

(ङ) क्या दो अतिरिक्त बोगियों के कर्मचारियों, जिनकी संख्या लगभग आठ होती है, के लिए रेल में विश्राम करने तथा सोने के लिए स्थान उपलब्ध कराया गया है, यदि हां, तो सत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं। राजधानी एक्सप्रेस को खींचने वाला डीजल इंजन 130 कि० मी० प्रति घंटा की रफ्तार से केवल 9 यात्री डिब्बों की ढुलाई कर सकता है।

(ख) और (घ) बढ़ती हुई मांग को पूरा करने और कीमती डीजल तेल की बचत करने के लिए बढ़े हुए भार सहित उन्हें बिजली रेल इंजन से खींचे जाने के लिए 101/102 हावड़ा-नयी दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस पर दिसम्बर 1980 से परीक्षण किये जा रहे हैं। परीक्षणों से पता चला है कि अब अतिरिक्त यात्रा समय आवश्यक है और तद्नुसार उनकी समय सारणी को संशोधित करने के लिये उपयुक्त कार्रवाई की जा रही है।

(ङ) जी हां, उनमें कुर्सी यान की व्यवस्था की जा रही है।

रेलवे लाइनों का निर्माण कार्य छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलना और उनका विद्युतीकरण

1452. **श्री चतुर्भुज** : क्या रेल मंत्री नई रेलवे लाइनों के निर्माण कार्य, नैरो गेज और मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदलने, इकहरी लाइन को दोहरी लाइन में बदलने और विद्युती-

करण के लिये, जोन-बार, चल रहे निर्माण कार्यों की एक सूची सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे; और

(ख) यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रत्येक कार्य के लिये निर्धारित व्यय तथा कार्य पूरा करने की अवधि क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग्रंथालय में रखा गया, देखिये संख्या एल० टी०-1964/(81)।

रेल गाड़ियों और रेलवे स्टेशनों पर दूषित पाया गया जल

1453. **श्री के० ए० स्वामी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि रेल गाड़ियों और रेलवे स्टेशनों पर हानिकारक जीवाणुओं वाला दूषित जल पाया गया है;

(ख) यात्रियों को अस्वास्थ्यकर जल की सप्लाई को रोकने के लिए रेल विभाग ने क्या कार्यवाही की है; और

(ग) यदि नहीं, तो रेलवे द्वारा की जा रही दूषित जल की सप्लाई रोकने के लिये सरकार का क्या कार्रवाई करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) पूर्वोत्तर रेलवे के कुछ स्टेशनों पर पीने के पानी की किस्म के सम्बन्ध में 1977 में कुछ समाचार पत्रों में प्रतिकूल रिपोर्टें छपी थीं जो कानपुर और फतेहगढ़ के बीच पूर्वोत्तर रेलवे के स्टेशनों पर जी० एस० पी० एम० मेडिकल कालेज द्वारा किये गये पीने के पानी के कुछ परीक्षणों पर आधारित थी और पानी के अत्यधिक दूषित होने की रिपोर्ट मिली थी। जिन परिस्थितियों में नमूने इकट्ठे किये गये थे तथा उनका परीक्षण किया गया था, उन्हें न तो सीधे जी० एस० वी० एम० मेडिकल कालेज और न ही निदेशक, मेडिकल और स्वास्थ्य सेवाएं, उत्तर प्रदेश, के कार्यालय के माध्यम से उपलब्ध किया जा सका था।

रेलों द्वारा शिकायत की जांच की गई थी और इसके बाद उपयुक्त उपाय किये गये हैं तथा सभी क्षेत्रीय रेलों को अनुदेश दोहरा दिये गये हैं कि वे निम्नलिखित परीक्षण करें : (I) अवशिष्ट क्लोरीन परीक्षण, (II) नाइट्रेट परीक्षण, (III) पानी की किस्म तथा पेयता पर नियंत्रण के लिये मानक जीवाणु परीक्षण।

परम्परागत रूप से रेलें स्थानीय नगरपालिका/निगम अथवा अपने ही स्रोतों से, जो नदी/खुले कुएं/नलकूप/बोर वाले कुएं जिनमें मध्यवर्ती फिल्टर संयंत्र होते हैं अथवा नहीं होते हैं, पानी की सप्लाई करती हैं। इन सभी मामलों में पानी को रोगाणुओं से मुक्त करने के लिये पानी में क्लोरीन अथवा ब्लिचिंग पाउडर मिलाया जाता है।

1980 के दौरान रेल दुर्घटनाएं

1454. **प्रो० पी० जे० कुरियन : श्री चिरंजी लाल शर्मा :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1980 में कुल कितनी रेल दुर्घटनाएं हुई;

(ख) प्रत्येक दुर्घटना के क्या कारण थे;

(ग) कितने व्यक्तियों को जान से हाथ धोना पड़ा और रेलवे को अनुमानतः कितनी हानि हुई; और

(घ) इस प्रकार की दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए सरकार द्वारा क्या विशेष कदम, यदि कोई हों, उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 1980 के दौरान भारत की सरकारी रेलों पर टक्करों, गाड़ियों के पटरी से उतर जाने, समपार दुर्घटनाओं और गाड़ियों में आग लग जाने की कोटियों के अन्तर्गत 976 गाड़ी दुर्घटनाएं हुई थीं।

(ख) इन दुर्घटनाओं के कारण नीचे दिये गये हैं :—

कारण	दुर्घटनाओं की संख्या
1. रेल कर्मचारियों की गलती	442
2. रेल कर्मचारियों के अतिरिक्त अन्य व्यक्तियों की गलती	123
3. यांत्रिक उपस्करों की खराबी	189
4. रेल पथ की खराबी	42
5. बिजली उपस्करों की खराबी	3
6. तोड़ फोड़	4
7. आकस्मिक	79
8. ऐसे कारणों से जिनका पता नहीं लग सका	27
9. ऐसे कारणों से जिनको अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है	67
जोड़	976

(ग) इन दुर्घटनाओं में, 227 व्यक्ति मारे गये और लगभग 615.8 लाख रुपये मूल्य की रेलवे सम्पत्ति की क्षति हुई।

(घ) चूंकि गाड़ी दुर्घटनाओं के कारणों में रेल कर्मचारियों की गलती सबसे बड़ा अकेला कारण रहा है, रेलें संरक्षा संगठन, गाड़ियों के संचलन से संबंधित कर्मचारियों में संरक्षा संबंधी

अधिक चेतना उत्पन्न करने के लिए अथक अभियान चला रही है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि कर्मचारी नियमों का उल्लंघन न करें और लाघव विधियां न अपनाएं जिनसे दुर्घटनाएं होने की आशंका रहती है।

गाड़ियों की जांच तथा सवारी तथा माल डिब्बा डिपुओं में मौके पर जांच को कड़ा कर दिया गया है और रेल पथ के उपयुक्त अनुरक्षण की ओर अधिक ध्यान दिया जा रहा है। मानवीय तत्व पर निर्भरता कम करने के लिए पहियों, धुरा और पटरियों, धुरा काउंटरों, रेल पथ परिपथन आदि के लिए परिष्कृत उपायों जैसे परश्रव्य दोष संसूचकों को उत्तरोत्तर लागू किया जा रहा है।

चूंकि समपारों पर अधिकतर दुर्घटनाएं सड़क उपयोगकर्ताओं की जल्दबाजी और लापरवाही के कारण होती हैं, रेलें सड़क उपयोगकर्ताओं में पर्चे और इश्तहार बांटकर तथा सिनेमाघरों में सलाइडें आदि दिखाकर शिक्षाप्रद अभियान चलाती हैं। राज्य पुलिस प्राधिकारियों के सहयोग से अचानक जांच भी की जाती है ताकि सड़क उपयोगकर्ता मोटरवाहन नियमों का कड़ाई से पालन करें। इसके अलावा, बिना चौकीदार वाले संभावित खतरनाक समपारों पर रेलें अपने खर्च से चौकीदारों की व्यवस्था कर रही हैं।

मोकामा-फरक्का राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण

1455. **श्री डी० पी० यादव** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिवहन नीति संबंधी राष्ट्रीय समिति ने प्राथमिकता के आधार पर (एक) मोकामा-फरक्का राष्ट्रीय राजमार्ग और (दो) लेटरल रोड (बरेली-अमीन गांव) दरभंगा-फोरबसगंज के निर्माण और उन्हें पूरा किए जाने की सिफारिश की है;

(ख) यदि हां, तो क्या ये दोनों सड़कें छठी योजना के प्रस्तावों के प्रारूप में शामिल कर ली गयी हैं; और

(ग) यदि हां, तो योजना की मुख्य बातें क्या हैं और कितनी अवधि में सरकार को इन दोनों परियोजनाओं के पूरे हो जाने की आशा है ?

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

(ख) और (ग) छठी पंचवर्षीय योजना में विभिन्न कार्यों के लिए कितनी धनराशि आवंटित की जानी है, इस बारे में अभी अन्तिम फैसला नहीं किया गया है। ज्यों ही, इस मामले में अन्तिम फैसला हो जाएगा और मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्गों के अतिरिक्त नए मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए पर्याप्त वित्तीय व्यवस्था हो जाएगी, त्यों ही विभिन्न राज्यों की आवश्यकताओं की जिनमें परिवहन नीति सम्बन्धी राष्ट्रीय समिति द्वारा प्रस्तावित सड़कें भी शामिल हैं, जांच की जाएगी और उन पर अखिल भारतीय आधार पर प्रत्येक योजना की प्राथमिकता, नए मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए निर्धारित किए गए मानदण्डों और इस काम के लिए उपलब्ध धनराशि को ध्यान में रखते हुए विचार किया जाएगा।

छपरा-रक्सौल लाइन

1456. **श्री हरिकेश बहादुर** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे में छपरा से बेतिया-रक्सौल तक बरास्ता बनियापुर एक नई रेल लाइन के निर्माण का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हाँ, तो निर्माण कार्य कब शुरू किया जाएगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) इस लाइन के निर्माण के लिए अभी कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है । मोटे तौर पर मूल्यांकन के अनुसार प्रस्तावित मार्ग पर बड़े आमान की लाइन 150 कि० मी० लम्बी होगी और उस पर लगभग 30 करोड़ रुपये की लागत आयेगी । संसाधनों की तंगी के कारण इस समय इस लाइन के निर्माण कार्य को हाथ में लेना सम्भव नहीं है ।

बनियापुर रोड पर उपरि पुल

1457. **श्री सत्यदेव सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे के अन्तर्गत छपरा जंक्शन के पश्चिम में बनियापुर रोड पर एक उपरि पुल के अभाव में लोगों को अत्यधिक कठिनाई हो रही है;

(ख) क्या सरकार उक्त उपरि पुल के निर्माण के बारे में विचार कर रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो तत्सम्बन्धी कारण क्या हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) पूर्वोत्तर रेलवे के छपरा जंक्शन के पश्चिम में बनियापुर रोड पर एक ऊपरी सड़क पुल के निर्माण का प्रस्ताव रेल मंत्रालय के विचाराधीन है ।

दार्जिलिंग मेल में डकैती

1458. **श्री सुभाष चन्द्र बोस अन्नूरी** :

श्री के० पी० सिंह देव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दार्जिलिंग मेल को 26 जनवरी, 1981 की रात को कन्हार तथा कुरसेलिढया के बीच लूटा गया था;

(ख) क्या यह भी सच है कि यात्रियों को लगभग पांच लाख रुपये के सामान की हानि उठानी पड़ी थी; और

(ग) क्या सरकार ने ऐसी दुर्घटनाओं के लिये रेल यात्रियों की क्षतिपूर्ति हेतु उनके लिये बीमा योजना लागू करने की वांछनीयता पर विचार किया है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां। 26 जनवरी, 1981 की रात को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार-माल्दा टाउन बड़ी लाइन खण्ड पर कटिहार और कुरेठा स्टेशनों के बीच 64 डाउन दार्जिलिंग मेल के दूसरे दर्जे के डिब्बे में डकैती का एक मामला हुआ था।

(ख) कुछ यात्रियों की 5,000 रु० मूल्य की नकदी, कपड़े, आदि लूट लिये गये थे। एक यात्री को चोटें आईं। इस मामले में शामिल छः अपराधियों को पुलिस ने गिरफ्तार किया है और 2,000 रुपये के मूल्य का चुराया गया सामान बरामद किया है।

(ग) जी नहीं, क्योंकि कानून और व्यवस्था राज्य का विषय है। तथापि रेल दुर्घटना में ग्रस्त मृत्यु अथवा आहता होने पर यात्रियों को क्षतिपूर्ति का भुगतान किया जाता है और क्षतिपूर्ति की अधिकतम राशि 50,000 रुपये रखी गयी है।

तैल अवीव में फंसे भारतीय

1459. **श्री माधव राव सिंधिया** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने नवम्बर 1980 में लगभग 106 भारतीयों के समूह को तैल अवीव से, जहां पर उनको निस्सहाय छोड़ दिया गया था, उनकी बम्बई के लिए वापसी टिकटें खरीद कर उनको वहां से निकाला था;

(ख) क्या इस बीच समूह की गतिविधियों के बारे में कोई जांच की गई है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

विदेश मन्त्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) उनसे यह वचन लेने के बाद, जो कि आमतौर से ऐसे मामलों में लिया जाता है कि वे सरकार को इस खर्च की प्रतिपूर्ति कर देंगे, उनके देश-प्रत्यावर्तन की व्यवस्था की गई।

(ख) और (ग) सात व्यक्ति गिरफ्तार किए गए लेकिन उन्हें जमानत पर रिहा किया गया था; पुलिस की जांच पड़ताल अभी जारी है।

रेलवे सुरक्षा बल द्वारा आन्दोलन

1461. **श्री जार्ज फर्नान्डीस** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे सुरक्षा बल के कार्मिक पिछले कुछ सप्ताहों में प्रदर्शनों, रैलियों तथा भूख हड़तालों आदि के द्वारा आन्दोलन कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो आन्दोलन किन मांगों को लेकर किया जा रहा है;

(ग) क्या सरकार ने रेलवे सुरक्षा बल संगठन के साथ उनकी मांगों पर बातचीत करने हेतु कोई कार्यवाही की है; और

(घ) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) से (घ) अक्तूबर-नवम्बर, 1980 में रेल सुरक्षा बल के कुछ कर्मचारियों ने इश्तिहार जारी करने,

प्रदर्शन करने आदि का सहारा लिया और कुछ मामलों में कुछ मांगों पर जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ बोनस की मांग, रेल सुरक्षा बल का पुनर्गठन, बेहतर पदोन्नति की सम्भावनाएं आदि भी शामिल हैं, सांकेतिक सामूहिक हड़ताल की थी। रेल सुरक्षा बल के प्रतिनिधियों के साथ अनौपचारिक विचार-विमर्श के परिणामस्वरूप यह आन्दोलनात्मक कार्यक्रम रोक दिया गया है और सरकार वित्तीय तथा अन्य कमियों को ध्यान में रखते हुए गुणावगुण के आधार पर कर्मचारियों की मांगों पर विचार कर रही है।

डी० टी० सी० बस मार्ग सं० 900 का वजीरपुर डिपो तक बढ़ाया जाना

1462. **श्री कृष्ण प्रताप सिंह :** क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सचिवालय परिसर में कार्य कर रहे केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को बेहतर सेवा प्रदान करने की दृष्टि से बस मार्ग सं० 900 जो अब पंजाबी बाग पर समाप्त हो जाती है, को वजीरपुर डिपो तक बढ़ाये जाने का कोई प्रस्ताव दिल्ली परिवहन निगम के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो इस सुविधा के कब तक उपलब्ध कराये जाने की सम्भावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस बस मार्ग को वजीरपुर डिपो तक बढ़ाये जाने में क्या कठिनाई है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटासिंह) : (क) से (ग) रूट नं० 900 की बसें केन्द्रीय टर्मीनल और पंजाबी बाग टर्मीनल के बीच चलाई जा रही हैं और यह एक ऐसा रूट है जिसे शहर में नोडल स्थानों और केन्द्रीय एक्सचेंज के बीच दिशा प्रधान सेवा पद्धति के अन्तर्गत चालू किया गया है। यह एक सुव्यवस्थित रूट है और इसमें कोई फेर-बदल नहीं किया जा सकता। और फिर ऐसी मांग कभी नहीं की गई कि रूट नं० 900 की बसें पंजाबी बाग टर्मीनल से वजीरपुर तक चलाई जाएं। जो यात्री आगे वजीरपुर डिपो की ओर जाना चाहते हैं वे पंजाबी बाग टर्मीनल पर आसानी से बस बदल सकते हैं। इसके अलावा केन्द्रीय सचिवालय कम्पलैक्स और वजीरपुर डिपो के बीच रूट नं० 160 और 170 की सीधी बस सेवा है। ये बसें क्रमशः रीगल और शालीमार बाग और सरस्वती बिहार के बीच चलती हैं।

वर्ष 1980-81 के दौरान चलती गाड़ियों में डकैती की घटनाओं में वृद्धि

1463. **श्री राम विलास पासवान :**

प्रो० पी० जे० कुरियन :

श्री हरिनाथ मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 1980-81 के दौरान चलती गाड़ियों में डकैती की घटनाओं में काफी वृद्धि हुई है;

(ख) वर्ष 1980-81 के दौरान डकैती की ऐसी कितनी घटनाएं हुई और किन-किन गाड़ियों में हुईं ;

(ग) प्रत्येक मामले में यात्रियों को कितनी-कितनी हानि उठानी पड़ी; और

(घ) क्या सरकार द्वारा यात्रियों को किसी मुआवजे का भुगतान किया गया है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) सभी भारतीय रेलों में 1980 के दौरान चलती गाड़ियों में डकैती के 99 मामलों और 1981 में डकैती के 13 मामलों की रिपोर्ट मिली है, गाड़ियों के नाम तथा प्रत्येक मामले में यात्रियों द्वारा उठाई गई हानि का ब्यौरा इस प्रकार है :—

1980

रेलवे	क्र० सं०	गाड़ी का नाम	यात्रियों द्वारा उठाई गई हानि (रुपयों में)
1	2	3	4
पश्चिम	1.	91 डाउन	3050
	2.	745 डाउन	2550
	3.	20 अप	11134
	4.	अप लोकल गाड़ी	5430
	5.	581 अप	28380
	6.	81 अप	5000
	7.	56 अप	8750
	8.	55 डाउन	1530
पू० सीमा	9.	1 डाउन	2700
	10.	44 डाउन	350
	11.	44 डाउन	1000
	12.	1 डी अप	10545
	13.	101 अप	8000
	14.	35 डाउन	25000
दक्षिण-पूर्व	15.	315 अप	2520
	16.	8 डाउन	1850
	17.	463 अप	3295
	18.	पी एच 2	5000
	19.	133 डाउन	15000
	20.	89 अप	3000

1	2	3	4
	21.	464 डाउन	2500
	22.	142 डाउन	शून्य
	23.	77 डाउन	20500
	24.	321 अप	601
	25.	331 अप	2800
	26.	10 डाउन	1000
उत्तर	27.	378 डाउन	830
	28.	6 एल सी	7999
	29.	4 बी सी	53374
	30.	3 बी सी	5677
	31.	2 एच-एम	2500
	32.	104 डाउन	16000
	33.	120 डाउन	36676
	34.	2 ए जी एन	5400
मध्य	35.	361 अप	2600
	36.	36 अप	1550
	37.	116 अप	15000
	38.	39 डाउन	7042
	39.	4 डाउन	2282
	40.	165 अप	2000
पूर्वोत्तर	41.	171 अप	2000
	42.	38 डाउन	1190
	43.	257 अप	3790
	44.	215 अप	9000
	45.	71 अप	2500
	46.	171 अप	650
	47.	72 डाउन	3000
	48.	256 डाउन	600
	49.	288 डाउन	20000
	50.	34 डाउन	4500
	51.	77 डाउन	5050
	52.	311 अप	8000
	53.	603 अप	10000

1	2	3	4
	54.	329 अप	5000
	55.	87 अप	8500
	56.	281 अप	10000
	57.	36 डाउन	10215
	58.	238 डाउन	1000
	59.	36 डाउन	2775
	60.	361 अप	870
	61.	87 अप	265
	62.	528 डाउन	3800
	63.	237 अप	15000
	64.	430 डाउन	825
	65.	311 अप	2500
	66.	342 डाउन	2500
	67.	443 अप	6000
	68.	410 अप	8742
दक्षिण-मध्य	69.	238 पैसेन्जर	1150
	70.	एस 234 डाउन	25000
पूर्व	71.	348 डाउन	600
	72.	59 अप	7000
	73.	बी बी 520 डाउन	7030
	74.	319 अप	153
	75.	354 डाउन	3000
	76.	डाउन एन एच लोकल	2000
	77,	के 151 अप	1200
	78.	बी बी 538 डाउन	1200
	79.	एस डी 129 अप	2500
	80.	पी 390 डाउन	2000
	81.	सी 232 डाउन	1000
	82.	एम 229 अप	5000
	83.	329 अप	2000
	84.	87 अप	30000
	85.	327 अप	5000
	86.	51 अप	12000

1	2	3	4
	87.	170 डाउन	20000
	88.	21 अप	4000
	89.	327 अप	4000
	90.	51 अप	16712
	91.	168 डाउन	15000
	92.	176 डाउन	15000
	93.	2 एस जे	100
	94.	50 डाउ	शून्य
	95.	40 डाउन	4000
	96.	327 अप	5605
	97.	328 डाउन	15000
	98.	50 डाउन	3000
	99.	7 अप	शून्य
		1981	
दक्षिण पूर्व	1.	215 अप	292
	2.	37 अप	660
उत्तर	3.	1 ए यू सी	3745
पूर्वोत्तर सीमा	4.	64 डाउन	50000
पश्चिम	5.	620 अप लोकल	5300
पूर्वोत्तर	6.	342 डाउन	1335
	7.	108 डाउन	3706
पूर्व	8.	260 डाउन	1200
	9.	एन बी 25 अप	1500
	10.	एम 312 डाउन	शून्य
	11.	54 डाउन	14950
	12.	348 डाउन	800
	13.	131 अप	2150

(घ) जी नहीं।

तट अकादमी की स्थापना

1464. **श्री एम० रामगोपाल रेड्डी** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार से आग्रह किया गया है कि देश में एक तट अकादमी स्थापित की जाए और जहाजी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देने के लिए एक माल तथा प्रशिक्षण जहाज (कार्गो एण्ड ट्रेनिंग शिप) प्राप्त किया जाए; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) जी हां ।

(ख) यह निश्चय किया गया है कि मर्चेण्ट नेवी प्रशिक्षण संस्थानों की मौजूदा प्रशिक्षण क्षमता बढ़ाई जाय ताकि प्रशिक्षित समुद्री कार्मिकों की कमी दूर की जा सके । इस कार्य के लिए नौवहन महानिदेशालय, नैवीगेटिंग कैडेटों के लिए प्रशिक्षण एवं माल जहाज खरीदने और संस्थान के लिए परियोजना रिपोर्टें तैयार कर रहा है । समुद्री इंजीनियरी कैडेटों के लिए प्रशिक्षण क्षमता में वृद्धि करने के लिए भी परियोजना रिपोर्टें तैयार की जा रही हैं ।

न्यू बोंगाईगाँव-हावड़ा जनता एक्सप्रेस तथा न्यू जलपाईगुडी-हवाड़ा यात्री गाड़ी को डीजल से चलाया जाना

1465. **श्री चित्त महाटा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या न्यू बोंगाईगांव-हावड़ा जनता एक्सप्रेस और न्यू जलपाईगुडी-हावड़ा यात्री गाड़ी को भाप इंजन की बजाय डीजल इंजन से चलाया जाएगा जिससे कि ज्यादा डिब्बों को चलाया जा सके; और

(ख) यदि हां, तो कब तक ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं । फिलहाल नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

सिंधना से खेतड़ीनगर तक एक शटल रेलगाड़ी चलाना

1466. **श्री अशोक गहलोत** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को सिंधना से जयपुर रींगस के रास्ते खेतड़ीनगर तक एक शटल रेलगाड़ी चलाने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार यह शटल गाड़ी चलाने का है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) सम्भवतः माननीय सदस्य का आशय डाबला-सिंधाना खण्ड पर यात्री गाड़ियां चलाने से है । इसकी जांच की गयी है, लेकिन इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया क्योंकि डाबला-सिंधाना खण्ड केवल माल यातायात संचलन के लिए खुला है । प्रसंगवश यह भी उल्लेखनीय है कि खेतड़ीनगर रेलवे स्टेशन नहीं है बल्कि सिंधाना रेलवे स्टेशन के निकट केवल एक आवासीय क्षेत्र है ।

विदेश मंत्री द्वारा दौरा किए गए देश

1467. **श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशों के साथ मैत्री संबंधों को सुदृढ़ करने की दृष्टि से उन्होंने विगत 2 वर्षों में किन-किन देशों का दौरा किया; और

(ख) उन देशों के साथ तथा अन्य देशों के साथ हुई बातचीत के क्या परिणाम निकले ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) सदन की मेज पर एक विवरण रखा गया है जिसमें पिछले दो वर्ष के दौरान विदेश मंत्री और पूर्ववर्ती विदेश मंत्रियों की विदेश यात्राओं का ब्यौरा दिया गया है ।

विवरण

जिन देशों की यात्रा की	कब यात्रा की	किन विषयों पर विचार-विमर्श किया गया और उससे क्या हासिल हुआ
1	2	3
श्री अटल बिहारी बाजपेयी		
कुवैत संयुक्त अरब अमीरात सीरिया	मई, 1979	ये यात्राएं सद्भावना और संबंधित देशों की सरकारों से विचार-विनिमय के लिए थीं। इन यात्राओं से द्विपक्षीय संबंधों को और सुदृढ़ बनाने में सहायता मिली।
सोवियत समाजवादी गणतंत्र संघ पोलैंड चैकोस्लोवकिया युगोस्लाविया जर्मन संघीय गणराज्य	जून, 1979	भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्री मोरारजी देसाई के साथ इन देशों की यात्रा को, इन यात्राओं से एक-दूसरे के विचारों को अच्छी तरह से समझा गया और संबधित देशों की इस इच्छा पर बल दिया गया कि भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में पारस्परिक लाभ के द्विपक्षीय संबंधों को बढ़ाया जाए।
अल्जीरिया	जून, 1979	यह दोनों देशों के बीच आर्थिक, सांस्कृतिक और वैज्ञानिक क्षेत्रों में सहयोग बढ़ाने के लिए एक सद्भावना यात्रा थी।
श्री एस० एन० मिश्रा		
इटली यू० के०	दिसम्बर, 1979	सयुक्त राष्ट्र की महासभा के 34वें अधिवेशन में भाग लेने के बाद दिल्ली लौटते समय उन्होंने पारस्परिक हितों पर लाभप्रद विचार-विमर्श किया।
श्री० नर सिंह राव फ्रांस	मार्च, 1980	फ्रांस के विदेश मत्री से न्यूयार्क में ग्रुप 77 की बैठक के बारे में बातचीत की। दोनों विदेश मंत्रियों ने विकासशील देशों में आर्थिक सहयोग के बारे में भी विचार-विमर्श किया।

1	2	3
जर्मन संघीय गणराज्य	मार्च, 1980	विदेश मंत्री जेन्शर से द्विपक्षीय मुद्दों पर बातचीत हुई बॉन में अपने प्रवास के दौरान उन्होंने संघीय राष्ट्रपति कार्सवन और चांसलर शिमत से भी भेंट की। इस बातचीत के दौरान दोनों विदेश मंत्रियों ने आपसी सम्बन्धों की समीक्षा की और दोनों देशों के बीच सौहार्द और मित्रतापूर्ण संबंधों की पुष्टि की।
सोवियत समाजवादी गणतंत्र संघ	जून, 1980	इस यात्रा से एक दूसरे के विचारों को अच्छी तरह समझा गया और इस इच्छा पर बल दिया गया कि भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में पारस्परिक लाभ के द्विपक्षीय संबंधों को बढ़ाया जाये।
बंगला देश	अगस्त, 1980	इस यात्रा के दौरान विदेश मंत्री ने अन्तर्राष्ट्रीय और द्विपक्षीय संबंधों पर बंगलादेश के नेताओं से व्यापक रूप से विचार-विमर्श किया। महत्वपूर्ण द्विपक्षीय मुद्दों पर विशेष रूप से विस्तृत चर्चा हुई। इस यात्रा से भारत-बंगलादेश संबंध और सुदृढ़ हुए और दोनों देशों को एक-दूसरे का दृष्टिकोण समझने में सहायता मिली। इस यात्रा के दौरान कोई विशिष्ट समझौता सम्पन्न नहीं हुआ।
वेंजुएला	अगस्त, 1980	प्रधानमन्त्री के विशेष दूत के रूप में यात्रा का वेंजुएला के राष्ट्रपति, विदेश मन्त्री, ऊर्जा और खान मन्त्री तथा वित्त मन्त्री से ऊर्जा सप्लाई से सम्बन्धित मामलों पर विचार-विमर्श किया।
क्यूबा मैक्सिको	अक्तूबर, 1980	इन यात्राओं से सम्बन्धित देशों से महत्वपूर्ण अन्तर्राष्ट्रीय मुद्दों पर पारस्परिक हितों और द्विपक्षीय सम्बन्धों पर विचार-विमर्श करने का सुअवसर मिला।
स्विटजरलैंड लबनान	नवम्बर, 1980	द्विपक्षीय और सामान्य हित के मामलों पर विचार-विमर्श किया गया।

सड़क दुर्घटनाओं में वृद्धि

1468. **श्री बी० बी० देसाई** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सड़क परिवहन के विकास के साथ सड़क दुर्घटनाओं में भी तेजी हुई है;

(ख) यदि हां, तो क्या कुल दुर्घटनाओं में से 50 प्रतिशत दुर्घटनाएं महानगरों में हुई हैं;

(ग) क्या यह भी सच है कि अपने चतुर्थ वार्षिक सत्र के दौरान इण्डिया रोड कांग्रेस द्वारा आयोजित सुरक्षा ने इन दुर्घटनाओं पर प्रकाश डाला है;

(घ) क्या उन्होंने सुझाव दिया है कि राष्ट्रीय सुरक्षा के प्रभावी उपायों का विकास करने के लिए और आगे अनुसंधान किए जाने की बहुत आवश्यकता है;

(ङ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में दिए गए अन्य सुझाव क्या है;

(च) सड़क दुर्घटनाओं में इस तेजी से हुई वृद्धि को रोकने के लिए सरकार छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान क्या कदम उठाएगी; और

(छ) इस कार्य के लिए आबंटित कुल राशि कितनी है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं । पिछले कुछ वर्षों में मोटर गाड़ियों की संख्या में वृद्धि की दर सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि की दर से बहुत अधिक रही है ।

(ख) सूचना उपलब्ध नहीं है और यह एकत्र की जा रही है ।

(ग) सड़क सुरक्षा पर इंडियन रोड कांग्रेस द्वारा आयोजित चौथी वार्षिक वर्कशाप में दुर्घटनाओं की समस्या की गंभीरता से विचार-विमर्श हुआ ताकि सड़क सुरक्षा की समस्या पर लोगों का ध्यान आकृष्ठ किया जाय और प्राथमिकता के आधार पर इसका हल निकाला जा सके ।

(घ) और (ङ) इंडियन रोड कांग्रेस ने अपने चौथे अधिवेशन में, जो 1979 में हुआ था, अनेक प्रकार के अध्ययन करने और दुर्घटना के आंकड़ों को व्यवस्थित रीति से पूरी सूचना के साथ सकलित करने के लिए भी कहा है जिसमें दुर्घटना के कारण और स्वरूप आदि का ब्यौरा दिया गया हो । उनके अन्य सुझावों में इंजीनियरी उपाय, प्रवर्तन उपाय, शैक्षणिक उपाय और दुर्घटनाओं की जांच करना और चिकित्सा संबंधी और दुर्घटनाओं को कम करने के लिए सामान्य उपाय भी शामिल हैं ।

(च) बढ़ती हुई सड़क दुर्घटनाओं को रोकने के लिए राज्य सरकारों से यह सुनिश्चित करने के लिए समय-समय पर अनुरोध किया गया है ड्रांइविग लायसेंस देने से पूर्व कड़ी परीक्षा ली जाएं; और दुर्घटना करने वाले ड्राइवरों के लायसेंस रद्द किए जाएं ।

(छ) राज्य सरकार परिवहन अधिकरणों और पुलिस अधिकरणों को प्रवर्तन एजैन्सियों जैसे प्रतिष्ठानों के लिए राज्य सरकारों/संघ राज्य प्रशासनों द्वारा अपने साधारण बजट में व्यवस्था की जाती है ।

परिवार कल्याण योजना के लिए दृश्य-श्रव्य प्रचार

1469. **श्री गुफरान आज़म** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार परिवार कल्याण योजनाओं के लिए दृश्य-श्रव्य प्रचार को प्राथमिकता दे रही है;

(ख) यदि हां, तो चालू वर्ष के दौरान विभिन्न माध्यमों के माध्यम से प्रचार के लिए कितने धन का आवंटन किया गया है; और

(ग) टेलीविजन और सिनेमा आदि दृश्य-श्रव्य कार्यक्रम के माध्यम के किए जाने वाले प्रचार के प्रदर्शन का ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कलाण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) सरकार परिवार कल्याण कार्यक्रम को बढ़ावा देने के लिए सारे दृष्य-श्रव्य माध्यमों के साथ-साथ अन्य माध्यमों को भी काम में ला रही है । दृश्य-श्रव्य माध्यमों में रेडियों, फिल्में, दूरदर्शन और प्रदर्शनियां, सिनेमा स्लाइडें, होर्डिग और भित्ति चित्र आते हैं ।

(ख) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान, भिन्न-भिन्न माध्यमों के जरिये प्रचार के लिए 528.47 लाख रुपये की राशि नियत की गई है । इस नियतन का ब्यौरा इस प्रकार है :—

(एक) राज्यों के जन शिक्षा माध्यम संगठन=250 लाख रुपये

(दो) सूचना और प्रसारण मंत्रालय के माध्म एकक
= 194.97 लाख रुपये—

(तीन) मुख्यालय में स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मत्रालय का जन शिक्षा और प्रचार माध्यम संगठन =83.50 लाख रु० —

इस प्रावधान में गांवों से विचार प्रमुख नेताओं के 50 हजार शैक्षिक शिविरों के आयोजन के लिए धनराशि भी शामिल है ।

(ग) आशा है कि केवल केन्द्रीय प्रचार माध्यम एकक ही 1980-81 के दौरान निम्नलिखित कार्य करेंगे :—

(एक) आकाशवाणी से लगभग 60,000 कार्यक्रमों का प्रसारण,

(दो) फिल्म प्रभाग के जरिए तीस वृत्ताचित्रों का निर्माण,

(तीन) गांवों में लगभग 40,000 फिल्मों का आयोजन, तथा

(चार) लगभग 20,000 लोक कला कार्यक्रमों का आयोजन ।

इनके साथ-साथ राज्य सरकारों के पास जितने प्रचार माध्यम एकक हैं सबको परिवार कल्याण कार्यक्रम को बढ़ावा देने के लिए लगाया जाता है ।

छठी योजना के दौरान पूर्वोत्तर जोन में रेलवे लाइनें

1470. **श्री अजय विश्वास** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना के दौरान पूर्वोत्तर जोन में रेलवे लाइनों का विस्तार करने के लिए क्या प्रस्ताव है; और

(ख) क्या कुमारघाट से अगरतला तक रेलवे लाइन का विस्तार करने का कोई प्रस्ताव है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग मे उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) **विवरण** संलग्न है ।

(ख) कुमारघाट से अगरतला तक मीटर लाइन के रेल सम्पर्क के विस्तार के लिए सर्वेक्षण करने के प्रस्ताव को 1981-82 के बजट में सम्मिलित किया गया है । इस परियोजना के बारे में आगे विचार, सर्वेक्षण पूरा हो जाने, रिपोर्टों की सभी पहलुओं से जांच कर लिये जाने के पश्चात् ही किया जायेगा, बशर्ते कि इसके लिए धन उपलब्ध हो और इसे योजना आयोग द्वारा स्वीकार कर लिया जाए ।

विवरण

छठी योजना के दौरान पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलों की निम्नलिखित परियोजनाएं चल रही हैं। शुरू करने का प्रस्ताव हैं : —

(क) चालू योजनाएं :

1. असम में न्यू बोंगाई गांव से गुवाहाटी तक (163 कि० मी०) समानान्तर बड़ी लाइन बिछाना ।
2. अरुणाचल प्रदेश/असम में बालीपाड़ा-भालुकपोंग के बीच (33.45 कि० मी०) में नयी मीटर लाइन बिछाना ।
3. त्रिपुरा में धरम्नगर–कुमारघाट के बीच (33.50 कि०मी०) नयी मीटर लाइन बिछाना ।
4. मणिपुर/असम में सिल्चर–जीरीवाम के बीच (50.26 कि० मी०) नई मी० लाइन बिछाना ।
5. मिजोरम/असम में लालाघाट–भैरवी के बीच (48.77 कि० मी०) नई मी० लाइन बिछाना ।
6. मेघालय/असम में गुवाहाटी–बर्नीहाट के बीच (28.21 कि० मी०) नई मी० लाईन बिछाना ।

7. नागालैंड/असम में आमगुडि–तुली के बीच (17.07 कि० मी०) नई मी० लाईन बिछाना ।

(ख) 1981-82 के बजट में सम्मिलित की गई नई योजनाएं

1. असम में गुवाहाटी-डिब्रूगढ़ के बीच (580 कि०मी०) मीटर लाईन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन ।

2. लमडिंग–बदरपुर हिल खण्ड पर अतिरिक्त यातायात सुविधाओं की व्यवस्था करना। चरण–1

3. जोगीघोपा, पासीघाट और डिब्रूगढ़ में ब्रह्मपुत्र नदी पर रेल एवं सड़क पुल का निर्माण ।

4. कटिहार–बारसोई, अलुआ बाडी रोड, सिलीगुडी तक लाइन का आमान परिवर्तन करना । समानान्तर बड़ी लाईन बिछाना ।

(ग) सर्वेक्षण :

उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में निम्नलिखित परियोजनाओं के लिए उत्तर-पूर्वी परिषद के साथ विचार-विमर्श से सर्वेक्षण किये जाने जाने के प्रस्ताव पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है :—

1. दुधनाई के रास्ते पंचरत्न घाट–गुवाहाटी तक बड़ी लाइन रेल सम्पर्क ।
2. जखलावधा के रास्ते गुवाहाटी से डिब्रू तक बड़ी लाइन रेल सम्पर्क ।
3. लालघाट–अगरतला के बीच मीटर लाईन रेल सम्पर्क ।
4. कुमारघाट–अगरलता के बीच मीटर लाइन रेल सम्पर्क ।
5. दीमापुर से चीमाकुडि तक मीटर लाइन रेल सम्पर्क ।
6. भैरवी–सैरंग मीटर लाइन रेल सम्पर्क ।
7. मुरकांग सैलक–पासीघाट के बीच मीटर लाइन रेल सम्पर्क ।
8. टिपलिंग–ईटानगर मीटर लाइन रेल सम्पर्क ।
9. लमडिंग–बदरपुर हिल खण्ड तक वैकल्पिक सर्वेखण ।

उपर्युक्त परियोजनाओं के बारे में आगे विचार तभी किया जाएगा, जब सर्वेक्षण पूरा हो जाएगा, रिपोर्टों की सभी पहलुओं से जांच कर ली जाएगी, बशर्ते कि इनके लिए धन उपलब्ध हो और योजना आयोग से इसकी स्वीकृति मिल जाये ।

रेलवे द्वारा कोयले की ढुलाई के लिए प्राथमिकता

1471. **श्री वृद्धिचन्द्र जैन : आचार्य भगवान देव :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजस्थान नहर के निर्माण के लिए ईंटों का निर्माण करने के लिए कोयले की ढुलाई को कोई प्राथमिकता नहीं दी जाती;

(ख) क्या सरकार का विचार इस परियोजना के लिए कोयले की ढुलाई को प्राथमिकता देने का है; और

(ग) उक्त परियोजना के लिए 1979-80 और 1980-81 के दौरान कोयले के रेकों की मांग कितनी थी और इस मांग के उत्तर में कितने रेकों की सप्लाई की गई ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) ईंट पकाने के लिए कोयले की ढुलाई को निम्नतम प्राथमिकता दी जाती है। वहरहाल, कोयले की इस ढुलाई के अन्तर्गत राजस्थान नहर परियोजना को सामान्य ईंट पकाने के प्रयोजन के लिए निर्धारित अन्य कोयलों की तुलना में प्राथमिकता दी जा रही है।

(ग) 1979-80 के दौरान कोयले के छः रेकों का लदान किया गया था। 1980-81 के दौरान 20 फरवरी, 1981 तक 16 रेकों का लदान किया जा चुका है। वर्तमान लक्ष्य कोयले के 4 रेक प्रतिमाह है।

दक्षिण-पूर्वी रेलवे कर्मचारियों की बर्खास्तगी

1472. **श्री इन्द्रजीत गुप्त** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिसम्बर, 1980 से लेकर अब तक दक्षिण-पूर्वी रेलवे के बीच कितने-कितने कर्मचारियों को अनुशासन और अपील नियमों के नियम 14(2) के अन्तर्गत या तो बर्खास्त किया गया और/अथवा गिरफ्तार किया गया;

(ख) इस प्रकार की कठोर दाण्डिक कार्यवाही करने के लिए क्या आधार है;

(ग) कर्मचारियों की ऐसी क्या शिकायतें हैं जिनके कारण उन्हें आन्दोलन करने के लिए विवश होना पड़ा है; और

(घ) क्या प्रभावित कर्मचारियों को किन्हीं शर्तों पर बहाल किया जाएगा/छोड़ा जाएगा।

रेल मत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) (एक) अनुशासन और अपील नियमों की धारा 14(11) के अधीन नौकरी से हटाये गये/बर्खास्त किये गये कर्मचारियों की संख्या 35, (दो) बन्दी बनाये गये कर्मचारियों की संख्या 113।

(ख) से (घ) लोको रनिंग कर्मचारियों के एक वर्ग द्वारा हाल ही में किये गये अनुचित आंदोलन के सम्बन्ध में 17-2-81 को लोक सभा में रेल मत्री द्वारा स्व-प्रेरित बयान दिया गया था, जिसमें इस आंदोलन में शामिल कर्मचारियों के विरुद्ध की गयी कार्रवाई की पृष्ठ भूमि बताई गयी थी। अनुशासन और अपील के सामान्य नियम लागू किये गये हैं और ऐसे सभी मामलों में उनको लागू किया जाता रहेगा।

आगामी दो वर्षों में नई रेल लाइनें

1473. **डा० कृपासिंधु भोई** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आगामी दो वर्षों के दौरान किन-किन रेल लाइनों के निर्माण कार्यों के शुरू हो जाने की आशा है;

(ख) इस प्रयोजन के लिए अनुमानित व्यय कितना होगा; और

(ग) इन निर्माण कार्यों के कब तक पूरा हो जाने की आशा है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) रेलवे की वार्षिक योजना और रेलवे की वार्षिक बजट को अन्तिम रूप देते समय नयी लाइनों के निर्माण सम्बन्धी प्रस्तावों पर योजना आयोग के परामर्श से विनिश्चय किया जाता है तथा उन्हें अन्तिम रूप दिया जाता है। आन्ध्र प्रदेश में दक्षिण-मध्य रेलवे पर तेलापुर से पातनचेरु (8.31 कि० मी०) तक एक बड़ी लाइन के निर्माण कार्य को 2.22 करोड़ रुपये की लागत से 1981-82 के बजट में शामिल करने का प्रस्ताव है। इस काम के लिए 1981-82 में 30 लाख रुपये के परिव्यय की व्यवस्था की गयी है।

"ट्रोमारिल" औषधि का विकास

1474. **श्री हरिनाथ मिश्र** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान सन्धिवात तथा अन्य सम्बद्ध बीमारियों का इलाज करने के लिए क्षेत्रीय प्रयोगशाला, हैदराबाद के वैज्ञानिकों द्वारा "ट्रोमारिल" नामक एक औषधि का विकास किये जाने की ओर दिलाया गया है;

(ख) क्या इस औषधि को देश में पेटेन्ट कानून के अन्तर्गत पेटेन्ट करा दिया है; और

(ग) इस औषधि के प्रभाव का पता लगाने के लिए इसका कितनी अवधि तक तथा कितने लोगों पर परीक्षण किया गया है और इसके क्या परिणाम निकले हैं ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण राज्यमंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) ट्रोमारिल एक नई औषधि है जो एन्थ्रानिलिक एसिड का सत्व है और नान-स्टेराइडल सूजन/आम्बात को रोकती है। इसकी खोज कोल 'आर० एच०-8' के अधीन क्षेत्रीय अनुसंधान प्रयोगशाला, हैदराबाद ने की है। ट्रोमारिल का रासायनिक रूप एन-बीटा-फेनिलइथल-एन्थ्रानिलिक एसिड है। इसका अन्तर्राष्ट्रीय नान-प्रोप्राइटरी नाम "एन्फेनामिक एसिड" है।

(ख) यह सूचना क्षेत्रीय अनुसन्धान प्रयोगशाला, हैदराबाद से प्राप्त की जो रही है तथा यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) इस अवधि की जांच चार वर्ष की अवधि में 300 से अधिक रोगियों पर की गई। मनुष्यों पर परीक्षण करने से पहले, 'ट्रोमारिल' का भेषज गुण, जीव रसायन और विष विज्ञान संबंधी गहन मूल्यांकन कर लिया गया था। क्षेत्रीय अनुसन्धान प्रयोगशाला हैदराबाद ने इस औषधि पर पहले और दूसरे चरण में क्लिनिकी अध्ययन किये थे। सन्धिशोध और एपिसियोटोमी वाले रोगियों के क्लिनिकी परीक्षण ट्रांसवेगाइनल सर्जरी, दन्त चिकित्सा एवं आघात वाले मामलों

में तथा आपरेशन वाले रोगियों पर इस औषधि का बड़ा गुणकारी प्रभाव पाया था, इसलिए चुनिन्दा डाक्टरों की निगरानी में आक्सोफेनबुटाजोन और प्लेसबो (कूट भेषज) की तुलना में इस औषधि की लाक्षणिक प्रभावकारिता का पता लगाने के लिए "डबल ब्लाइण्ड क्लिनिकल ट्रायल" किए गए।

रेल सेवा आयोग, मद्रास में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के प्रतिनिधि

1475. **श्री एम० अरुणाचलम** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल सेवा आयोग, मद्रास में सदस्य-सचिव का पद 1 अप्रैल, 1980 को रिक्त हो गया था और उस पद को उपयुक्त अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवार द्वारा अभी तक नहीं भरा गया है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां, यह पद 1.4.1980 से रिक्त हुआ है; नियमों के अन्तर्गत यथा अपेक्षित, नामों का एक पैनल, जिसमें अनुसूचित जाति के एक अधिकारी का नाम भी शामिल है, संघ लोक सेवा आयोग को भेजा गया है जिनके अन्तिम सिफारिश की प्रतीक्षा की जा रही है।

भाप के इंजनों का कार्यकरण

1476. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भाप के इंजनों के कार्यकरण में सुधार के लिए कोई महत्वपूर्ण कार्यवाही की गई है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) भाप रेल इंजनों के अभिकल्प की क्षमता में सुधार करने के लिए कोई भारी पूंजी का निवेश नहीं किया गया है। 1971 में भाप रेल इंजनों का निर्माण बन्द कर दिया गया था। भाप रेल इंजनों की सीमित भार कर्षण शक्ति और गति की क्षमता को देखते हुए अभिकल्प सम्बन्धी किसी प्रकार का परिवर्तन करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

इसके अलावा, थ्रू माल गाड़ियों की ढुलाई के लिए डीजल/बिजली रेल इंजन परिचालनिक विश्वसनीयता और अनुरक्षण एवं ऊर्जा की खपत में किफायत दोनों दृष्टि से अधिक उपयुक्त पाये गये हैं।

राजागुण्टा-कोरापुट लाइनें

1477. **श्री के० पी० सिंह देव** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा सरकार ने राजागुण्टा-कोरापुट रेल सम्पर्क के लिये सरकार से आग्रह किया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि उक्त रेल सम्पर्क के अभाव में कोरापुट में स्थापित होने वाले एल्यूमीनियम संयंत्र के लिए कच्चे माल की ढुलाई तथा वापस तैयार माल भेजने में गम्भीर बाधा पड़ेगी; और

(ग) यदि हां, तो सरकार का इस मामले में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय विभाग में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां, रायगडा और कोरापुट के बीच एक नयी बड़ी लाइन सम्पर्क के लिए।

(ग) सर्वेक्षण रिपोर्ट जनवरी, 1981 के मध्य में प्राप्त हुई है और रेल मंत्रालय के विभिन्न निदेशालयों द्वारा इसकी जांच की जा रही है। सर्वेक्षण रिपोर्ट का पुनर्मूल्यांकन होने के बाद योजना आयोग के परामर्श से निवेश सम्बन्धी निर्णय लिया जायेगा।

त्रिचूर-कुट्टीपुरम लाइन

1478. **श्री ए० नीलालोहिथादसन नाडार** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिचूर-युमायूज-कुट्टीपुरम रेलवे लाइन का निर्माण कार्य कब शुरू किया जायेगा; और

(ख) उपरोक्त लाइन के निर्माण कार्य पर अनुमानत: कितना व्यय किया जायेगा ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) गुरुवचूर के रास्ते त्रिचूर से कुट्टीपुरम तक बड़ी लाइन बिछाने के लिए पहले किए गए सर्वेक्षण कार्य का अद्यतन किया जा रहा है। आगे की कार्यवाही सर्वेक्षण पूरा हो जाने, रिपोर्ट की जांच कर लेने और इस योजना के लिए योजना आयोग से स्वीकृति प्राप्त हो जाने के बाद की जाएगी।

(ख) सर्वेक्षण पूरा हो जाने के बाद इस योजना की लागत का पता चलेगा।

ईरान में डाक्टरों की स्थिति

1479. **श्री शिवकुमार सिंह** : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार भारतीय डाक्टरों को ईरान में भेज रही है;

(ख) यदि हां, तो 1980 की समाप्ति तक ईरान में भेजे गए इस तरह के डाक्टरों की संख्या कितनी है;

(ग) वे शर्तें क्या हैं जिनके आधार पर डाक्टरों को भेजा जाता है; और

(घ) क्या ईरानी अधिकारियों द्वारा इन शर्तों का उल्लंघन किए जाने के सम्बन्ध में किसी तरह की शिकायतें प्राप्त हुई हैं ?

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

(ख) 1980 के अन्त तक ईरान ने स्थापित व्यवस्था के माध्यम से 2467 डाक्टरों का चयन किया था।

(ग) एक मानक सेवा संविदा है जो क्रान्ति के बाद ईरानी स्वास्थ्य मंत्रालय द्वारा बनायी गयी है।

(घ) सरकार को ऐसे कोई प्रतिबन्ध लगाये जाने की शिकायत नहीं मिली है कि ईरान में भारतीय डाक्टरों की सेवा संविदाओं में पहले न रहे हों। लेकिन विभिन्न संगठनों को ईरानी स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ मिला दिये जाने और ईरानी सरकार द्वारा विनियमों में परिवर्तन किये जाने से समय-समय पर कुछ कठिनाइयां उत्पन्न हुई हैं। इनमें प्रमुख कठिनाइयां रेड लायन तथा सन सोसायटी आदि में जो अब खत्म हो गई है, काम करने वाले डाक्टरों के वेतनों में कमी, समयोपरि काम तथा मकान किराया भत्ते से सम्बन्धित नये विनियम और विदेशी मुद्रा प्रेषण पर प्रतिबन्ध लगाने से संबद्ध थे। जब भी इस प्रकार की शिकायतों को तेहरान स्थित भारतीय राजदूतावास के ध्यान में लाया गया तो सौहार्दपूर्ण हल प्राप्त करने के प्रयास किये गए।

विभिन्न पत्तनों पर शारीरिक रूप से लदान कार्य के लिए फ्री टाईम निश्चित करना

1480. **श्री लक्ष्मण मलिक :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न पत्तनों पर शारीरिक रूप से लदान कार्य के लिए 'फ्री टाईम' निश्चित करने हेतु क्या मानदण्ड रखे गए हैं;

(ख) पारादीप पत्तन सहित विभिन्न पत्तनों पर इस प्रयोजन के लिए क्या 'फ्री टाईम' निश्चित किया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार पारादीप पत्तन सहित सभी पत्तनों पर निश्चित किए गए 'फ्री टाईम' को युक्तिसंगत बनाने का है, और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) यह माना गया है कि माननीय सदस्य महोदय द्वारा किए गए प्रश्न में वाक्यांश "श्रमिकों द्वारा लदान कार्य के लिए फ्री टाईम" का आशय ऐसे विश्राम काल से है जो पारी के दौरान माल उतारने-चढ़ाने वाले श्रमिकों को दिया जाता है।

विभिन्न पत्तनों पर श्रमिकों द्वारा लदान कार्य के लिए फ्री टाईम निश्चित करने के लिए कोई मापदण्ड निर्धारित नहीं किया गया है।

(ख) विभिन्न पत्तनों पर श्रमिकों द्वारा लदान कार्य की विभिन्न पारियों के लिए विश्राम काल दिखाने वाला विवरण संलग्न है। पारादीप, कोचीन और कांडला पत्तनों संबंधी सूचना की प्रतीक्षा की जा रही है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं होता।

विवरण

पत्तन नाम का	पारी	पारी का समय	विश्राम का समय
1. बम्बई :			
	पहली पारी	08.00 से 17.00	12.00 से 13.00
	दूसरी पारी	17.00 से 23.00	20.00 से 30.30
	तीसरी पारी	23.30 से 06.00	03.00 से 03.30
2. कलकत्ता :			
	पहली पारी	06.30 से 15.30	10.30 से 11.30
	दूसरी पारी	15.30 से 22.30	19.00 से 19.30
	तीसरी पारी	22.30 से 06.30	02.00 से 02.30

कलकत्ता डाक लेबर बोर्ड के कर्मचारियों के लिए विश्राम का समय तीसरी पारी में 02.30 बजे से 03.00 बजे तक होता है।

3. मद्रास :			
	पहली पारी	06.00 से 14.00	11.00 से 12.00
	दूसरी पारी	14.00 से 22.00	19.00 से 19.30
	तीसरी पारी	22.00 से 06.00	02.00 से 02.30
4. विशाखापत्तनम :			
	पहली पारी	06.30 से 14.30)	विश्राम का समय निश्चित नहीं है, कर्मचारी बारी-बारी 15 मिनट का विश्राम करते हैं।
	दूसरी पारी	15.00 से 21.30)	
	तीसरी पारी	22.00 से 04.30)	
5. भार्मुगाव :			
	पहली पारी	07.30 से 16.00	12.30 से 13.00
	दूसरी पारी	15.30 से 24.00	20.30 से 21.00
	तीसरी पारी	23.30 से 08.00	03.30 से 04.00
6. न्यू मंगलौर :			
	पहली पारी	08.00 से 17.00	10.00 से 10.30 13.00 से 14.00
	दूसरी पारी	18.00 से 03.00	20.00 से 21.00 24.00 से 00.30

7. तूतीकोरिन

तूतीकोरिन पत्तन में उतारने चढ़ाने के कार्य को करने के लिए कोई संस्था नहीं है। इस समय श्रमिकों के द्वारा माल के उतारने चढ़ाने का

कार्य दिन-रात होता है। श्रमिकों द्वारा लगातार काम करते रहने के दौरान वे नीचे लिखे समय अनुसार विश्राम करते हैं :

दोपहर के भोजन का समय	12.00 बजे से 13.00 बजे
चाय का समय	15.00 बजे से 15.15 बजे
खाने का समय	18.00 बजे से 19.00 बजे
चाय पान का समय	00.00 बजे से 00.30 बजे
विश्राम का समय	03.00 बजे से 07.00 बजे

टिप्पणी : न्यू मंगलौर पत्तन में माल के चढ़ाने-उतारने के कार्य के लिए कोई संस्था नहीं है। संबंधित क्लीयरिंग एंड फारवर्डिंग/स्टीमर एजेन्टों द्वारा कर्मचारी सीधे रखे जाते हैं।

राजधानी एक्सप्रेस में द्वितीय श्रेणी के टियर टू-टियर और थ्री-डिब्बे

1481. **प्रो० रूप चंद पाल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या नई दिल्ली और हावड़ा के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस में द्वितीय श्रेणी के टू-टियर और थ्री-टियर और डिब्बे लगाने का सरकार का कोई प्रस्ताव है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : जी नहीं।

गोंदिया-जबलपुर लाईन

1482. **श्री सत्यनारायण जाटिया** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास गोंदिया-जबलपुर और बालाघाट-तिरोही बड़ी रेल लाईन के निर्माण का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो उसके निर्माण का कार्य कब शुरू होगा ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी नहीं। 1980 की सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच से ज्ञात हुआ है कि इस छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदलने और तिरोडी तक बढ़ाने का पर्याप्त औचित्य नहीं है।

झज्जर-रिवाड़ी लाईन

1483. **श्री राजेश कुमार सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हरियाणा राज्य में झज्जर से रिवाड़ी तक एक रेल लाईन बिछाने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो क्या इसके लिए कोई सर्वेक्षण भी किया गया है, और

(ग) यदि हां; तो उक्त परियोजना पर कार्य कब तक आरम्भ हो जायेगा ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) (क) और (ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

जैतसर में गेट संख्या सी-24 पर गेट-सिगनल

1484. **श्री नवल किशोर** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के बीकानेर डिवीजन में जैतसर के स्थान पर गेट संख्या सी-24 पर गेट सिगनलों की मंजूरी दी गई है और एक वर्ष पूर्व वहां सिगनल चौकियां निश्चित की गई हैं;

(ख) यदि हां, तो उक्त कार्य के अब तक पूरा न होने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या 25 नवम्बर, 1980 को रेलवे ने डिवीजनल इंजीनियर (तार) के समक्ष इस प्रयोजन के लिए सरुपसर तथा जैतपुर के बीच टैलीफोन लाइन लगाने की मांग रखी थी;

(घ) यदि हां, तो क्या उक्त टैलीफोन लाइन लगाई जा चुकी है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां। अनुमान की स्वीकृति ली गई थी और सितम्बर, 1980 में सिगनल स्तम्भ भी लगा दिया गया था।

(ख) कुछ खास सामानों के न मिलने के कारण काम रुका हुआ है।

(ग) जी हां।

(घ) जी नहीं।

(ङ) डाक व तार विभाग द्वारा अनुमान तैयार किया जा रहा है और सामान की व्यवस्था की जा रही है।

मलेशिया में हवाई अड्डों तथा रेलों का विकास

1485. **श्री राम प्यारे पनिका** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने मलेशिया में हवाई अड्डों तथा रेलों के विकास के लिये मलेशिया सरकार के साथ इस बारे में कोई बातचीत की है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

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

भारत सरकार ने निम्नलिखित मामलों में मलेशियाई अधिकारियों को सहयोग देने की पेशकश की है :

(1) हवाई पत्तन—भारतीय अंतर्राष्ट्रीय हवाई पत्तन प्राधिकरण द्वारा।

(2) रेलवे—रेल-भारत तकनीकी व आर्थिक सेवा लिमिटेड (रेल-इंडिया टेक्निकल एंड इकोनामिक सर्विसेज़ लिमिटेड)।

(ख) जी हां।

भारतीय अंतर्राष्ट्रीय हवाई पत्तन प्राधिकरण और रेल-भारत तकनीकी व आर्थिक सेवा

लिमिटेट के अधिकारियों ने अपने समकक्ष मलेशियाई अधिकारियों से वार्ता की है तथा राजनयिक माध्यमों से भी बातचीत हुई है ।

(ग) यद्यपि रेल-भारत तकनीकी व आर्थिक सेवा लिमिटेड और भारतीय अंतर्राष्ट्रीय हवाई पत्तन प्राधिकरण द्वारा काम पाने के लिए बातचीत चल रही है, इन दोनों संगठनों को आशा है कि वे मलेशियाई अधिकारियों के साथ फलप्रद सहयोग कर सकेंगे । मलेशियाई रेल अधिकारियों को "इरकोन" द्वारा की गई पेशकश पर विचार किया जा रहा है । दोनों देशों के परस्पर लाभार्थ सिवु हवाई पत्तन के निर्माण के लिए अपने मलेशियाई समकक्ष अधिकारियों की ओर से सहयोग सम्बन्धी अद्यतन प्रस्ताव, भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय हवाई पत्तन प्राधिकरण के विचाराधीन है ।

उगांडा से निष्कासित भारतीय

1486. **श्री तारिक अलवर :**

श्री हीरालाल आर० परमार :

श्री केशवराव पारधी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उगांडा से निष्कासित गैर-निवासी भारतीयों के सम्बन्ध में सरकार की नीति क्या है;

(ख) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का कालानुक्रमिक ब्यौरा क्या है; और

(ग) उसके क्या परिणाम रहे ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) अमीन शासन के दौरान भारतीय मूल के उगांडाई राष्ट्रिकों को निष्कासित किये जाने के प्रश्न को उस देश की स्वतन्त्रता के बाद उगांडा सरकार के साथ उठाया गया था । उगांडा सरकार ने बताया है कि भारतीय मूल के ऐसे सभी उगांडाई राष्ट्रिकों की वापसी का स्वागत है और उनके साथ वही व्यवहार किया जाएगा जो अन्य उगांडाई राष्ट्रिकों के साथ किया जाएगा । लेकिन 19 मई, 1972 को तत्कालीन राष्ट्रपति यूसुफु लुले ने कहा था कि उनकी सरकार उन परिसरों और व्यापारों का गैर-अफ्रीकीकरण नहीं करेगी और न कर सकती है जिन्हें उगांडियों द्वारा ले लिया गया है ।

जहां तक उगांडा से निष्कासित किये गये भारतीय राष्ट्रिकों का संबंध है उगांडा और भारत की सरकारों ने इन लोगों द्वारा अपने पीछे छोड़ी गई सम्पत्ति तथा अन्य-परिसम्पत्तियों के लिए 1975 में एक मुआवजा समझौता किया गया था । चूंकि 1972 में निष्कासित किये गये इन भारतीय राष्ट्रिकों के लिए मुआवजे के बारे में समझौता हो गया है, अतः सरकार इन भारतीय राष्ट्रिकों की वापसी के लिये उगांडा सरकार से सम्पर्क करने का विचार नहीं कर रही है ।

केरल में राष्ट्रीय राजमार्ग

1487. **श्री वी० एस० विजयराघवन :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय केरल में कितने राष्ट्रीय राजमार्ग बुरी अवस्था में हैं;

(ख) इन राजमार्गों के रखरखाव के लिये कितनी राशि का वार्षिक केन्द्रीय आबंटन किया गया था;

(ग) क्या गत वर्ष के दौरान कोई राशि व्यपगत होने दी गयी थी; और

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

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) केरल में इस समय दो राष्ट्रीय राजमार्ग हैं:-(1) राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 17 और (2) राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 47 इनका रखरखाव धन की उपलब्धि को ध्यान में रखते हुये सही ढंग से किया जा रहा है । यद्यपि पिछले सालों में भारी वर्षा होने के कारण इन दोनों राजमार्गों को भारी क्षति हुई है, फिर भी इन दोनों राजमार्गों को यातायात के योग्य बनाये रखने की पूरी कोशिश की गयी है और उक्त क्षति के कारण कहीं से भी यातायात के रुकने की कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है ।

(ख) से (घ) अन्य राज्यों की आवश्यकताओं और इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध धन-राशि को ध्यान में रखते हुये केरल की आवश्यकताओं पर विचार करने के बन्द केरल के राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए आवश्यक धनराशि राज्य सरकार को दे दी जाती है, पिछले पांच वर्षों में राज्य सरकार को आबंटित की गयी राशि और राष्ट्रीय राजमार्गों पर किया गया खर्च निम्नलिलित है :

केरल में राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण तथा मरम्मत

वर्ष	आबंटन	व्यय (लाख रु०)
1975-76	56.15	50.76
1976-77	58.02	59.60
1977-78	54.70	73.71
1978-79	85.55	96.57
1979-80	103.50	116.86
1980-81	152.03 (अब तक)	90.20* *12/80 तक

*उक्त सारणी से स्पष्ट हो जाएगा कि इन सभी वर्षों में किया गया खर्च आबंटन से अधिक था और इस प्रकार कोई भी आबंटन राशि व्यर्थ नहीं गयी ।

कमला नेहरू नगर कालोनी, गाजियाबाद और केन्द्रीय सचिवालय के बीच दिल्ली परिवहन निगम बस सेवा ।

1488. **श्री अटल बिहारी बाजपेयी** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कमला नेहरू नगर कालोनी, गाजियाबाद में अधिकांश दिल्ली और गाजियाबाद में काम करने वाले केन्द्रीय सरकार के कर्मचारी रहते हैं किन्तु उस कालोनी से केन्द्रीय सचिवालय दिल्ली या दिल्ली और गाजियाबाद रेलवे स्टेशनों के लिए दिल्ली परिवहन निगम की या कोई अन्य बस नहीं है; और

(ख) ऐसी बस सेवा कब तक आरंभ हो जाएगी ?

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

(ख) अन्तर्राज्यीय परिचालन को संबंधित राज्यों के बीच आपसी समझौते द्वारा विनियमित किया जाता है। दिल्ली परिवहन प्राधिकरण ने दिल्ली परिवहन निगम को इस तरह के समझौते के अंतर्गत जी० टी० रोड और केन्द्रीय सचिवालय होते हुए आई० एस० बी० टी० दिल्ली से बस स्टैंड, गाजियाबाद तक और आई० टी० ओ० के पास यमुना ब्रिज होते रीगल से गाजियाबाद और मोहन नगर तक बस सेवा चलाने के लिए 10 परमिटों की स्वीकृति दी है। गाजियाबाद तक जाने वाली दिल्लीपरिवहन निगम की बसें दिल्ली रेलवे स्टेशन अथवा गाजियाबाद रेलवे स्टेशन तक नहीं जातीं। परन्तु, निगम ने गाजियाबाद की विभिन्न कालोनियों/मुहल्लों में रहने वाले सरकारी कर्मचारियों की सुविधा के लिए रीगल/आई० टी० ओ०/केन्द्रीय सचिवालय तथा गाजियाबाद के बीच बसों के 31 ट्रिप की व्यवस्था की है। यह निगम स्वयं गाजियाबाद में किसी भी स्थान के लिए कोई भी बस सेवा नहीं चला सकता। जहां तक कालोनी तथा गाजियाबाद रेलवे स्टेशन के बीच बस सेवाओं का संबंध है, यह मामला राज्य सरकार के अधिकार-क्षेत्र में आता है।

दिल्ली परिवहन नगर निगम के मार्गों का युक्ति-संगत बनाया जाना

1489. **श्री भीखा भाई** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को 1980 में दिल्ली परिवहन निगम के मार्ग संख्या 912 और 913 सहित कुछ भागों के युक्तिकरण के बारे में छः सुझाव मिले थे;

(ख) यदि हाँ तो उन पर क्या कार्यवाही की गई;

(ग) क्या इन दोनों भागों में से किसी एक पर उत्तर रेलवे के ऊपरिपुल के रास्ते से राणा प्रताप बाग, अशोक विहार होते हुए बसें चलाने अथवा तदनुसार मिनी बस का मार्ग आरंभ करना संभव है;

(घ) यदि हां, तो कब तक; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) दिल्ली परिवहन निगम को निम्नलिखित सुझाव प्राप्त हुए हैं :—

(एक) रूट संख्या 913 का पंजाबी बाग टर्मिनल से रानी बाग-शकूरबस्ती तक बढ़ाना।

(दो) 909 के रूट में परिवर्तन ।

(तीन) रानीबाग से विभिन्न स्थानों के लिए रूट संख्या 911, 930 तथा 951 की सेवा में वृद्धि ।

(ख) रूट संख्या 930 बस सेवा जो रानी बाग तथा केन्द्रीय टर्मिनल के बीच चलाई जाती है उसकी सर्विस में 20 मिनट से 15 मिनट तक की वृद्धि 5-9-80 से की गई है। राणा-प्रताप बाग तथा दिल्ली यूनिवर्सिटी होकर, रानी बाग और आई० एस० बी० टी० के बीच एक नया रूट नम्बर 932 चलाया गया है।

(ग) से (ङ) रूट संख्या 912 तथा 913 में रद्दोबदल करना ठीक नहीं समझा गया है क्योंकि ये रूट बहुत पुराने हैं। चूंकि मौजूदा सभी मिनी बसें ऐसे रूटों पर चल रही हैं, जहां से उन्हें निकाला नहीं जा सकता, इसलिये मिनी बसों के लिये कोई नया रूट नहीं शुरू किया जा सकता है। सरस्वती विहार और रेलवे स्टेशन के बीच 163 नम्बर का एक नया रूट 16-11-80 से शुरू किया गया है जो प्रीतमपुरा, अशोक विहार, नये रेलवे ओवर ब्रिज से होता हुआ जाता है । उक्त पुल अशोक विहार को जी० टी० रोड, राणा प्रताप बाग और न्यू कोर्ट्स आदि से मिलाता है। यह रूट उन सभी क्षेत्रों की आवश्यकता को पूरा करता है जिनके लिये सुझाव दिया गया है। 932 नम्बर का एक और नया रूट शुरू किया गया है जो रानी बाग को राणाप्रताप बाग, आजादपुर, यूनिवर्सिटी और आई० एस० बी० टी० से मिलाता है।

बीकानेर और लोहारू के बीच स्टेशन

1490. **श्री दौलत राम सारण** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन गांवों के क्या नाम हैं जिन्होंने बीकानेर और लोहारू, जोधपुर और लोहारू और गंगानगर और जयपुर के बीच स्टेशन और हाल्ट स्टेशन स्थापित किये जाने की मांग की है और उनकी यह मांग कब से विचाराधीन है;

(ख) इन स्टेशनों की कब तक व्यवस्था किये जाने की सम्भावना है; और

(ग) उक्त रेल लाइनों पर वर्तमान हाल्ट स्टेशनों के क्या नाम हैं और वे कब से बने हुये हैं और उन्हें पूरे स्टेशनों में कब तक बदल दिये जाने की सम्भावना है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) डोकवा, पायली और केइरला लोहारू ग्रामों के निवासियों से इन खंडों पर हाल्ट स्टेशन खोलने के लिये मांगें प्राप्त हुई थीं।

(ख) डोकवा हाल्ट स्टेशन 26.1.1981 को खोला जा चुका है। पायली गांव के निकट हाल्ट स्टेशन खोलने के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। झुंझनु और रतन शहर स्टेशनों के बीच केइरला लोहारू गांव के निकट हाल्ट स्टेशन खोलने का प्रस्ताव निदेशक, सर्वे आफ इंडिया जयपुर द्वारा गांव के नाम का अनुमोदन किये जाने के लिए रुका पड़ा है । जैसे ही अनुमोदन प्राप्त हो जायेगा इस हाल्ट को खोलने की अधिसूचना जारी कर दी जायेगी ।

(ग) इन लाइनों पर विद्यमान हाल्ट स्टेशनों के नाम तथा उनके खोले जाने की तारीखें नीचे दी गयी है :—

खण्ड का नाम	हाल्ट स्टेशन का नाम	खोलने की तारीख
बीकानेर	शीतल नगर	2.11.1970
रतनगढ़	बेवर भोजन	30.1.1977
लोहारू	कुशलपुरा	2.10.1967
	डोकवा	26.1.1981
जोधपुर रतनगढ़	जालसू नानक	1.7.1978
श्री गंगा नगर	पहाड़सर	15.11.1974
जयपुर	सुरारा	4.11.1971
	जोरखियाम	6.5.1974
	बुगलानवाली	15.1.1976
	सलीमगढ़ मसानी	15,02.1965
	फतेह सिंह वाला	1.5.1969
लोहारू	भोजासर	16.2.1951
जयपुर	कोलिडा बेरी	1.2.1962
	संथालिया	16.7.1977
	लोहारवाड़ा	18.10.1980

इन हाल्ट स्टेशनों को पूर्ण स्टेशनों में परिवर्तित करने का औचित्य नहीं है।

भारत-संयुक्त अरब अमीरात संयुक्त आयोग की बैठक

1491. **डा० वसन्त कुमार पंडित** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत-संयुक्त अरब अमीरात संयुक्त आयोग की बैठकों में भिन्न-भिन्न परियोजनाओं पर भारत में निवेश का पता लगाने में सफलता मिली है; यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या पैट्रो-डालर संयुक्त अरब अमीरात के साथ किसी ठोस प्रस्ताव को अन्तिम रूप दिया गया है और तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) द्विपक्षीय आर्थिक लाभ के किन अन्य समझौतों पर विचार किया गया और उनको अन्तिम रूप दिया गया ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) भारत-संयुक्त अरब अमीरात संयुक्त आयोग की तीसरी बैठक 20 दिसम्बर, 1980 को नई दिल्ली में हुई जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ इस विषय पर सामान्य रूप से चर्चा की गई कि ऊर्जा, पेट्रो-रसायन, होटलों तथा अस्पतालों

जैसे क्षेत्रों की विकास परियोजनाओं तथा संयुक्त उद्यमों में संयुक्त अरब अमीरात की वित्तीय भागीदारी बढ़ाने के लिए क्या पग उठाए जाने चाहिए।

(ख) और (ग) अनेक विशिष्ट प्रस्तावों पर विचार किया जा रहा है।

चूंकि इन प्रस्तावों का विस्तृत अध्ययन करना होता है अत: द्विपक्षीय करारों को अन्तिम रूप दिए जाने में कुछ समय लगेगा।

टिकट चैकिंग स्टाफ के अभ्यावेदन

1492. **श्री डी० एस० ए० शिवप्रकाशम** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मदुरई डिवीजन के टिकट चैकिंग स्टाफ की ओर से उनकी शिकायतों को दूर करने के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन या याचिकाएं प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो उनकी शिकायतें क्या हैं; और

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

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) सरकार की नीति के अनुसार विभिन्न स्रोतों से प्राप्त कर्मचारियों के अभ्यावेदनों पर यथोचित विचार किया जाता है और आवश्यक कार्रवाई की जाती है। टिकट जांच कर्मचारियों सहित सभी कोटियों के कर्मचारियों के अभ्यावेदनों पर विचार किया जाता है और सामूहिक समझौता तंत्र स्थायी वार्ता तंत्र और संयुक्त परामर्श तंत्र तथा अनौपचारिक विचार विमर्श जैसे विभिन्न स्तर के तंत्रों के माध्यम से कार्रवाई की जाती है।

1970 से राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में अपग्रेड की गई सड़कें

1493. **श्री समर मुखर्जी** : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में 1970 से प्रत्येक राज्य में कितनी सड़कों को अपग्रेड करके राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया गया है तथा उनके नाम क्या हैं;

(ख) क्या पश्चिम बंगाल में उक्त अवधि के दौरान किसी सड़क को अपग्रेड करके राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) सम्भवत: माननीय सदस्य का आशय उन मार्गों से है जो 1970 से राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किये गये हैं। इन राष्ट्रीय राजमार्गों की संख्या व नामों की सूचना संलग्न विवरण में दी गई है, जिसमें ये राजमार्ग स्थित हैं। इस विवरण से यह स्पष्ट है कि राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31(ग) पश्चिमी बंगाल में पड़ता है।

विवरण

क्रम सं०	राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	मार्ग का नाम	उस राज्य का नाम जिसमें से होकर राजमार्ग गुजरते हैं
1	2	3	4
1.	15	पठानकोट-अमृतसर-बीकानेर-जैसलमेर-संचोर समाखियाली (कांडला)	पंजब, राजस्थान और गुजरात ।
2.	21	चंडीगढ़-मनाली	चण्डीगढ़, पंजाब और हिमाचल प्रवेश ।
3.	48	नीलमंगला (बंगलौर)-हस्सन-मंगलौर	कर्नाटक ।
4.	17	पनक्ले-णाजी- मंगलौर-कोजीकोड़-इडापल्ली	महाराष्ट्र, गोआ, कर्नाटक और केरल ।
5.	7 ए	पल्यनकोटाई-तूतीकोरिन	तमिलनाडू ।
6.	5 ए	हरिदासपुर-पारादीप पत्तन	उड़ीसा ।
7.	23	तलचर के पास राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 42 और चास-गोला-ओरमांझी-रांची-गुमला-न्रुर-केला-वाशकोट-जन्क्शन	विहार और उड़ीसा ।
8.	17 ए	कोर्ं लिम-भार्मूगाव	गोआ ।
9.	4 ए	बेलगांव-पणजी	कर्नाटक और गोवा ।
10.	36	नवगोंग-दीमापुर	असम और नागालैंड ।
11.	44	शिलांग-पासी-बदरपुर-अगरतला	मेघालय, असम और त्रिपुरा ।
12.	1 बी	बटोट, डोडा-किश्तवर	जम्मू और काश्मीर ।
13.	8 सी	छिलोडा-गांधीनगर-सरखेज	गुजरात ।
14.	31 सी	गलगलिया-जंक्शन के पास शुरू होने वाला राजमार्ग और बिजली के पास राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31	पश्चिम बंगाब और । असम ।
15.	51	पाईकन-डालू	असम और मेघालय ।
16.	52	सइखोआघाट के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 37 और वईहाटा चराली-पासीघाट-जंक्शन	असम और अरुणाचल प्रदेश ।

1	2	3	4
17.	52 ए	बंदरदेवा-ईटानगर	असम और अरुणाचल प्रदेश ।
18.	53	बदरपुर-इम्फाल के निकट से शुरू होने वाला राजमार्ग	असमें और मणिपुर ।
19.	54	सिल्चर-एजवल-लंगलेई	असम और मिजोरम

इनके अतिरिक्त हाल ही में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 12 को ब्यौरा से जयपुर तक बढ़ा दिया गया है ।

इण्डियन मिशन स्टाफ पेड बिलो यू० एस० लिमिटे शीर्षक से समाचार

1494. **श्री एस० एम० कृष्ण** : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 2 फरवरी, 1981 के इंडियन एक्सप्रेस नई दिल्ली में ',इंडियन मिशन स्टाफ पेड बिलो यू० एस० लिमिट' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलवाया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

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

(ख) और (ग) विदेश स्थित हमारे मिशनों तथा केन्द्रों में नियुक्त कर्मचारियों को भारत सरकार के नियमों के अनुसार वेतन दिया जाता है, किसी विदेशी सरकार के विनियमों के अंतर्गत नहीं । समय-समय पर इन परिलब्धियों का पुनरीक्षण किया जाता है जिससे कि विदेश की किसी विशिष्ट अर्थ-व्यवस्था के मुद्रा-स्फीति के प्रभाव को अगर पूरी तरह नहीं तो कुछ हद तक निष्प्रभावी किया जा सके । संयुक्त राज्य में भारतीय मिशन के कर्मचारियों की परिलब्धियों में कुछ वृद्धि की मंजूरी पहले ही दी जा चुकी है । इस निर्णय को कर्मचारियों में कमी किये जाने संबंधी कुछ प्रस्तावों के पूरा हो जाने के बाद क्रियान्वित किया जाएगा ।

राजधानी में बस सेवा

1495. **श्री एस० एम० कृष्ण** : क्या **नौवहन और परिवहन मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजधानी में दिल्ली परिवहन की सेवा बहुत बिगड़ गई है, लम्बी-लम्बी लाइनें लगी रहती हैं, सुबह-शाम यात्रियों को पशुओं की तरह बस में भर दिया जाता है; सेवा बहुत ही अनिश्चित है और बहुत से चक्कर मिस कर दिए जाते हैं;

(ख) क्या दिल्ली में मिनी बसों में बहुत अधिक भीड़ रहती है और क्या इन बसों में अत्यधिक सवारी भरने की छूट दे दी गई है और यदि नहीं, तो बसों में अत्यधिक भीड़ जोकि कई बार प्राधिकृत क्षमता से दुगनी हो जाती है को रोकने के लिए क्या उपाय किये गये हैं;

(ग) राजधानी में बस सेवा में सुधार लाने के लिए क्या उपाय किये गये हैं या किये जा रहे हैं विशेषकर ऐसे समय पर जबकि ईंधन के मूल्यों में वृद्धि के कारण अधिसंख्यक लोगों ने केवल बसों में यात्रा करनी आरम्भ कर दी है; और

(घ) मैटाडोर या छोटी बसें प्वाइण्ट-टू-प्वाइण्ट आधार पर चलाये जाने संबंधी प्रयासों का क्या फल निकला ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बूटासिंह) : (क) जी नहीं। यह कहना सही नहीं है कि राजधानी में निगम की बस सेवाओं में ह्रास हुआ है। इस बात से इन्कार नहीं किया जाता कि सुबह और शाम भीड़-भाड़ के समय बसों में भीड़ अधिक हो जाती है।

(ख) बसों में निर्धारित क्षमता से अधिक सवारियां बैठाने के मामले में दिल्ली प्रशासन की एन्फोर्समेंट अथारिटी और दिल्ली पुलिस द्वारा कानूनी कार्रवाई की जाती है। इसी प्रकार, जब कभी दिल्ली परिवहन निगम और मिनी बसों के मालिकों के बीच हुए समझौते की धाराओं की बाबत कोई शिकायत मिलती है, तब मिनी बसों के उन मालिकों के खिलाफ जिनकी बसें दिल्ली परिवहन निगम के अधीन चल रही हों, निगम द्वारा आवश्यक कार्रवाई की जाती है। लेकिन भीड़-भाड़ के समय कभी-कभी भीड़ से नहीं बचा जा सकता क्योंकि कंडक्टर के मना करने के बावजूद भी यात्री जबरदस्ती बसों में चढ़ जाते हैं।

(ग) दिल्ली परिवहन निगम ने एक पंचवर्षीय योजना बनाई है जिसमें अनेक योजनाओं का ब्यौरा दिया गया है। इन योजनाओं के अमल हो जाने पर दिल्ली में यात्रियों के लिए बस सुविधा में काफी सुधार आ जाएगा। जिन अतिरिक्त बसों की खरीद करने का विचार किया जा रहा है, उन बसों के आ जाने से और बुनियादी सुविधाओं की व्यवस्था हो जाने से उम्मीद है कि बसों में भीड़-भाड़ काफी कम हो जाएगी। चालू वर्ष की योजना में यह व्यवस्था है कि 630 नई बसों की खरीद करके बेड़े की संख्या में वृद्धि की जाए और जो बसें बेकार खड़ी रहती हैं, उनमें कमी लाई जाए ताकि बसों के उपयोग के प्रतिशत में सुधार हो सके। इसके अलावा, निगम की बसों की मरम्मत करने की क्षमता में सुधार हो रहा है और दूसरी सैंट्रल वर्कशाप बनाने का काम भी तेजी से चल रहा है।

राजधानी में आगामी कुछ वर्षों में बिजली से चलने वाली रिंग रेल सेवा के शुरू हो जाने से भी निगम की बसों में भीड़-भाड़ काफी हद तक कम हो जाएगी।

(घ) दिल्ली प्रशासन मामले पर विचार कर रहा है।

मीठापुर में पक्के पुल का निर्माण

1496. **श्री रामावतार शास्त्री** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पटना नगर का रेल लाइन के दक्षिण की ओर तेजी से विकास हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि पटना जंक्शन के पश्चिम में मीठापुर गोमती में पटना दक्षिण के पूर्व में राजेन्द्र नगर में यातायात परिवहन की सुविधा के लिए पिछले कई वर्षों से पक्के पुल के निर्माण की मांग की जा रही है; और

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

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) वर्तमान नियमों के अनुसार वर्तमान समपारों के बदले ऊपरी/निचले सड़क पुल बनाने के प्रस्ताव राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण द्वारा प्रायोजित किये जाने अपेक्षित हैं। साथ ही उन्हें अपने हिस्से की लागत वहन करने का वचन भी देना होता है। राजेन्द्र नगर में वर्तमान समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल बनाने के प्रस्ताव की रेलवे द्वारा राज्य सरकार के परामर्श से जांच की जा रही है। मीठापुर में ऊपरी/निचले सड़क पुल के निर्माण के लिए राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण से अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

रानीपुर में रेलवे क्रासिंग

1497. **श्री रामावतार शास्त्री** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वी रेलवे के गुलजारबाग स्टेशन के पूर्व में रानीपुर-खिड़की महाला पर रेलवे क्रासिंग बनाने की मांग अनेक वर्षों से की जा रही है; और

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

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) 1959-60 में पटना नगर निगम ने समपार को चौकीदार वाला मानक चौड़ाई 18 फुट का बनाने तथा इसका दर्जा बढ़ाकर 'सी' श्रेणी करने का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था। पटना नगर निगम ने इस काम की लागत के लिए 16034 रुपये की राशि भी जमा करा दी थी। लेकिन रेलवे ने काम शुरू नहीं किया था क्योंकि पटना नगर निगम ने 18 फुट लम्बे मानक पहुंच मार्ग की व्यवस्था नहीं की जब कि वर्तमान नियमों के अनुसार ऐसा करना अपेक्षित था। पटना नगर निगम ने 1974 में इस प्रस्ताव को फिर से भेजा। लगभग 14 वर्ष की मध्यवर्ती अवधि के दौरान मजदूरी और सामग्री लागत बढ़ जाने तथा संख्या की दृष्टि से फाटक पर सिगनल की व्यवस्था करने के संदर्भ में रेलवे को फिर से अनुमान तैयार करना पड़ा। कार्य की संशोधित अनुमानित लागत 1,29,488 रुपये थी जिसकी सूचना पटना नगर निगम को जून, 1975 में दे दी गई थी परन्तु शेष राशि रेलवे के पास अभी तक जमा नहीं करायी गयी है।

मजदूरी तथा सामग्री की लागत में और वृद्धि हो जाने के कारण अनुमान में पुनः संशोधन करना होगा। उत्तर दिशा में पटना नगर निगम द्वारा अभी भी, पहुंच मार्ग का पुनः ग्रेड निर्धारित किया जाना है। वर्तमान मूल्य के आधार पर जब भी लागत की राशि जमा करा दी जायेगी, रेलवे आगे आवश्यक कार्रवाई करेगी।

जमालपुर में रेलवे कार्यशाला

1498. **श्री धर्मवीर सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जमालपुर और मुंगेर की लघु इकाइयों द्वारा लगातार यह मांग की गई है कि जमालपुर स्थित रेलवे कार्यशाला में इस्तेमाल के लिए अतिरिक्त पुर्जों तथा उनका विविध वस्तुओं की स्थानीय खरीद की जानी चाहिए; और

(ख) प्रतिवर्ष की गई खरीद की कुल मात्रा कितनी है तथा इसमें से (जमालपुर सहित) कलकत्ता और मुंगेर में कितने मूल्य की खरीद की गई ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं।

(ख) पिछले 12 महीनों के दौरान जमालपुर द्वारा कुल 6.64 लाख रुपये की सीधी खरीद की गई थी जिसमें से कलकत्ता से 6.23 लाख रुपये की और मुंगेर (जमालपुर सहित) से 0.41 लाख रुपये की खरीद की गई थी।

डबल डैकर सवारी डिब्बे

1499. **आचार्य भगवान देव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे में इस समय कितने डबल डैकर सवारी डिब्बे चल रहे हैं तथा ये किन रूटों पर चल रहे हैं, और

(ख) भविष्य में प्रतिवर्ष कितने डबल डैकर सवारी डिब्बे चलाने का विचार है तथा ये किन-किन नये रूटों पर चलाये जायेंगे ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) इस समय भारतीय रेलों में 36 दुमंजिले डिब्बे हैं और ये बम्बई-पुणे, बम्बई-सूरत, बम्बई सेंट्रल-बलसाड़ और बम्बई-मनमाड खंडों पर चल रहे हैं।

(ख) फिलहाल और अधिक दुमंजिले सवारी डिब्बों का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। फिर भी, वर्तमान सवारी डिब्बों का मार्ग-परिवर्तन करके इन्हें हावड़ा-आसनसोल खंड पर चलाने का प्रस्ताव है।

दिल्ली परिवहन निगम की बसों द्वारा डिपुओं तथा बस के चलने के स्थानों के बीच यात्रियों को बसों में न बिठाना

1500. **श्री सुभाष यादव** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली परिवहन निगम की बसें डिपुओं से अपने चलने के स्थानों पर आते समय तथा टर्मिनल बिन्दु से डिपो जाते समय रास्ते के बस स्टापों से यात्रियों को नहीं उठातीं; और

(ख) क्या दिल्ली परिवहन निगम का विचार परिवहन की बसों के सभी ड्राइवरों तथा कण्डक्टरों को आदेश जारी करने का है कि डिपुओं से अपने चलने के बिन्दुओं तक आते समय और अपने टर्मिनल बिन्दुओं से डिपो जाते समय रास्ते से यात्री उठायें ?

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

(ख) बसों के सभी कर्मचारियों को ये स्थायी आदेश हैं कि वे जब बस चलने के स्थान तक जाने के लिए डिपो से निकलें और जब अपनी ड्यूटी खत्म करने के बाद अपने टर्मिनल प्वाइंट से डिपों में जाएं तो बीच के स्टापों से यात्रियों को भी ले लिया करें।

शायिका डिब्बों की मांग

1501. **श्री चिरंजी लाल शर्मा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल विभाग द्वारा शायिका डिब्बों की मांग की पूर्ति कब तक की जायेगी, और

(ख) द्वितीय श्रेणी के रेल डिब्बों में प्रत्येक यात्री को सोने का स्थान उपलब्ध कराने के लिए अन्य क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) निर्धारित सेवाओं की जरूरत को पूर्णरूप से पूरा करने के लिए पर्याप्त संख्या में शयनयान पहले से ही उपलब्ध हैं। भावी मांगों को पूरा करने के लिए अतिरिक्त शयनयान भी बनाये जा रहे हैं।

161-अप टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस में दूसरे दर्जे के डिब्बों में रोशनी की व्यवस्था

1502. **श्री हरिहर सोरन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि 161-अप टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस गाड़ी में दूसरे दर्जे के डिब्बों में रोशनी व्यवस्था रात में ठीक ढंग से काम नहीं करती;

(ख) क्या यह भी सच है कि विभिन्न यात्रियों द्वारा नियमित रूप से शिकायतों के बावजूद सम्बद्ध रेल अधिकारियों द्वारा आवश्यक कार्यवाही नहीं की जाती; और

(ग) यदि हां, तो सरकार का उपरोक्त गाड़ी में रोशनी की व्यवस्था हेतु क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 161-अप टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस के दूसरे दर्जे के डिब्बों की बत्तियां रात के समय संतोषजनक रूप से काम करती हैं।

(ख) जी नहीं। अगर कोई खराबी नजर आती है या उसकी सूचना मिलती है तो उसे ठीक करने के लिए कार्रवाई की जाती है।

(घ) इन गाड़ियों की रोशनी में सुधार लाने के लिए कर्मचारियों को अनुदेश दिए गए हैं कि वे गाड़ियों में अच्छी और संतोषजनक रोशनी की व्यवस्था सुनिश्चित करें।

तूतीकोरिन पत्तन में नमक घाट के निकट गंधक के तेजाब की टंकी का निर्माण करने के लिए अनुमति

1503. **श्री डी० एस० ए० शिवप्रकाशम** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तूतीकोरन पत्तन न्यास के वर्तमान चेयरमैन और सहायक यातायात प्रबंधक ने मैसर्स एस० पी० आई० सी० को नमक घाट के निकट गंधक के तेजाब की टंकी बनाने की अनुमति इस शर्त पर दी है कि मैसर्स एस० पी० आई० सी० केवल जमीन का किराया दे; और

(ख) क्या यह भी सच है कि पिछले चीफ इंजीनियर (प्रशासन) और यातायात प्रबंधक ने मैसर्स एस० पी० आई० सी० को गंधक के तेजाब की टंकी बनाने की अनुमति इसलिए नहीं दी थी क्योंकि तेजाब की टंकी से पत्तन को क्षति पहुंचेगी ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) यातायात में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, जनवरी, 1979 में मैसर्स एस० पी० आई० सी० को नमक घाट के निकट तेजाब का भंडार रखने के लिए टैंक बनाने की अनुमति प्रदान की गई है। इसे सरकार ने सामान्य रूप से अनुमोदित शर्तों पर, लम्बी अवधि की लीज़ पर, टैंकों के निर्माण के लिए जमीन आवंटित की है। शर्तों के अनुसार, जमीन भाड़े के अलावा, मैसर्स एस० पी० आई० सी० को प्रतिवर्ष कम से कम 60,000 टन फोसफोरिक एसिड के आयात पर घाट प्रभार की न्यूनतम गारंटी देनी होगी।

(ख) जी, नहीं।

रुके पड़े तैयार वैगन

1504. **प्रो० मधु दंडवते** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने ऐसे वैगन हैं जो तैयार किये जा चुके हैं परन्तु व्हील सैटों की कमी के कारण रुके पड़े हैं; और

(ख) रुके हुए सभी वैगनों को काम में लाने के लिए अन्य देशों से व्हील सैटों के आयात करने में कितना समय लगेगा ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) 31-1-1981 को पहिया सैटों की कमी के कारण चौपहियों के हिसाब से 1.045 माल डिब्बे माल-डिब्बा निर्माण यूनिटों के परिसरों में पड़े हुए थे।

(ख) माल-डिब्बों की उत्पादन सम्बन्ध आवश्यकताओं के अनुसार पहिया सैटों को आयात करने और रुके हुए माल-डिब्बों को निकालने के प्रबन्ध कर दिए गए हैं। आशा है कि आगामी 4-5 महीनों में रुके हुए माल-डिब्बों की उत्तरोत्तर निकासी कर दी जायेगी।

दादर स्टेशन का विकास

1505. **श्री आर० के० महालगी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार का विचार दादर (बम्बई-महाराष्ट्र) स्टेशन का विकास करने का है जिससे कि मध्य और पश्चिमी रेलवेज के बीच गाड़ी बदलने में सुविधा हो सके; और

(ख) यदि हां, तो काम कब शुरू होगा और वह कितनी अवधि में पूरा कर लिया जाएगा ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) दीवा-वेसिन संपर्क के खुल जाने और उसके परिणामस्वरूप दादर होकर जाने और आने वाले माल यातायात में संभावित कमी को देखते हुए सरकार दादर में;

(ख) अतिरिक्त कोचिंग सुविधाओं की व्यवस्था करने पर विचार कर रही है । इसकी योजना अभी बनायी जानी है ।

स्वास्थ्य रक्षा कार्यक्रम पर किया गया प्रति व्यक्ति व्यय

1506. **श्री सनत कुमार मंडल** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** स्वास्थ्य रक्षा कार्यक्रम पर किए गए प्रति व्यक्ति व्यय के बारे में 27 नवम्बर, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1506 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्वास्थ्य रक्षा कार्यक्रम पर किए गए प्रति व्यक्ति वार्षिक व्यय पर व्यय का हिसाब लगाते समय विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा दिए गए अनुदान को भी ध्यान में रखा जाता है; और

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1973-74 से 1976-77 तक की अवधि में इसके लिए विश्व स्वास्थ्य संगठन तथा अन्तर्राष्ट्रीय एजेंसियों से कुल कितनी राशि प्राप्त हुई ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

कोरापुट-रायगढ़ लाइन

1507. **श्री गिरिधर गोमांगो** :

श्री के० प्रधानी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को मै० रेल इण्डिया टेक्नीकल एण्ड इकानामिक सर्विसेज से कोरापुट-रायगढ़ रेल सम्पर्क की कोई सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हुई है;

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

(ग) क्या उनके मंत्रालय के संबंधित प्राधिकारी ने उक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच कर ली है;

(घ) उसकी जांच का क्या परिणाम निकला;

(ङ) क्या उक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट स्वीकृति के लिए योजना आयोग को भेजी जाएगी ताकि निर्माण हेतु उसे वित्तीय वर्ष 1981-82 मे शामिल किया जा सके;

(च) यदि हां, तो कब; और

(छ) इस संबंध में उनके मंत्रालय द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (छ) सर्वेक्षण की रिपोर्ट जनवरी, 1981 के मध्य में प्राप्त हुई है और रेल मंत्रालय के विभिन्न निदेशालयों द्वारा इसकी जांच की जा रही है । सर्वेक्षण रिपोर्ट का मूल्यांकन कर लिए जाने के पश्चात् योजना आयोग के परामर्श से इस पर किए जाने वाले निवेश के बारे में निर्णय किया

जाएगा। इस लाइन के निर्माण को छठी योजना अवधि में शामिल किये जाने के प्रश्न पर पहले ही सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है।

प्रस्तावित कोरापुट-रायगढ़ लाइन के निर्माण का उद्देश्य कोट्टवतासा-किन्दूल रेल लाइन को एक वैकल्पिक मार्ग के रूप में उपयोग करना है जिसकी माल की ढुलाई की क्षमता जापान को निर्यात के लिए और विशाखापत्तनम के इस्पात संयंत्र में उपयोग के लिए तथा दामन जोड़ी में प्रस्तावित अल्यूमिना क्षेत्र में लौह अयस्क की ढुलाई के लिए प्रतिवर्ष 100 लाख टन तक सीमित है। सर्वेक्षण की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार है :

कोरापुट-रायगढ़ लाइन की लम्बाई	—	174.32 कि० मी०
अनुमानित लागत	—	112.10 करोड़ रुपये
स्टेशनों की संख्या	—	12
सभी प्रकार के यातायात से होने वाली अनुमानित आमदनी	—	39.95 करोड़ रुपये
संचालन व्यय (आय का छठा वर्ष)	—	25.76 करोड़ रुपये
प्रतिफल की आन्तरिक दर	—	10.32 प्रतिशत

कोल पायलटों से वैक्यूम प्रमाण-पत्र

1508. **श्री ए० के० राय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को आल इण्डिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन के डिवीजनल सचिव से वैक्यूम प्रमाण-पत्र के बिना पतरातु के ड्राइवरों को कोल पायलट के रूप में कार्य करने के लिए मजबूर किये जाने के बारे में डिवीजनल रेलवे प्राधिकरण, धनबाद के अवैध आदेश के संबंध में एक तार प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो कोल पायलट से वैक्यूम प्रमाण-पत्र वापिस लिये जाने के कारणों सहित विवरण क्या है;

(ग) क्या नियमों और सुरक्षा कार्य-करण के अधीन वैक्यूम प्रमाण-पत्रों के बिना गाड़ियां चलाने की अनुमति है;

(घ) क्या कोल पायलटों से वैक्यूम प्रमाण-पत्र वापिस लिये जाने के लिये रेलवे सुरक्षा आयुक्त से स्वीकृति प्राप्त करली गई थी; और

(ङ) सुरक्षित कार्यकरण सुनिश्चित करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां,।

(ख) और (ग) पतरातु के लिये कोल पायलट संचलन नियम में नये निर्यात प्रमाण पत्र जारी करने की व्यवस्था नहीं है। यह इसलिए भी आवश्यक नहीं समझा जाता क्योंकि विधिवत

निरीक्षण करके और विधिवत प्रमाण पत्र की व्यवस्था सहित खाली रेक पतरातु में प्राप्त होते हैं और केवल इंजन तथा कर्मी दल को बदलने के बाद उन्हें कोयलाखान खण्डों पर भेज दिया जाता है। इस प्रकार कोल पायलेट से निर्वात प्रमाण-पत्र वापस लेने का प्रश्न नहीं उठता।

(घ) प्रश्न नहीं उठता, क्योंकि वर्तमान परिपाटी मौजूदा नियमों के अनुरूप है।

(ङ) वर्तमान कोल पॉयलट संचलन नियम सुरक्षित संचलन के पहलुओं को ध्यान में रख कर बनाये गये हैं और उनका पालन किया जा रहा है।

कोयला उपभोक्ताओं से पैसा वसूल किया जाना

1509. **श्री सतीश अग्रवाल** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग मंडल संघ के प्रेजीडेंट ने उनका ध्यान कोयला उपभोक्ताओं से इस समय अनुचित ढंग से वसूल किये जा रहे पैसे की ओर दिलाया है;

(ख) क्या इस समय उपभोक्ताओं को वैगन की क्षमता तथा 5 मी० टन के अनुसार भुगतान करना होता है जबकि उद्योग के अनुसार वैगन कभी भी पूरा नहीं भरा जाता और इस प्रक्रिया में उपभोक्ताओं के साथ धोखा किया जाता है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने कोयला उपभोक्ताओं की कठिनाइयों की जांच की है और क्या वे इस समय राष्ट्रीय भार के स्थान पर वैगन में वास्तव में लादे गये माल के भार के अनुसार पैसा वसूल करेंगे ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) रेल मन्त्री जी के साथ हुई बैठक में फेडरेशन आफ इण्डिया चैम्बर आफ कामर्स एण्ड इण्डस्ट्री के अध्यक्ष ने बी० ओ० एक्स० माल-डिब्बों में निर्धारित ढुलाई क्षमता जमा 5 टन कोयले पर भाड़ा प्रभार लगाये जाने का प्रश्न उठाया था।

(ख) और (ग) चूंकि बी० ओ० एक्स० माल-डिब्बों की क्षमता निर्धारित भार से 5 टन अधिक कोयला ढोने की होती है इसलिए बी० ओ० एक्स० माल-डिब्बों में लादे गये कोयले पर ढुलाई क्षमता जमा 5 टन पर भाड़ा प्रभार लगाया जाता है। रेलों द्वारा मनमाने ढंग से लदान करने, उपभोक्ताओं को ठगने अथवा उनके लिये किसी प्रकार की कठिनाई पैदा करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। कोयला खानों द्वारा कोयले का कम लदान, यदि कभी होता है तो वह रेलवे का दायित्व नहीं है।

तूतीकोरिन और कोलम्बो के बीच लाभप्रद 'लाइन' मार्ग की व्यावहार्यता

1510. **श्री के० टी० कोसलराम** : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तूतीकोरिन पत्तन के भूतपूर्व प्रशासक श्री कोपाल पिल्ले ने तूतीकोरिन और कोलम्बो के बीच एक लाभप्रद मार्ग 'लाइन' की व्यावहार्यता का प्रस्ताव प्रस्तुत किया था चूंकि इस मार्ग पर दैनिक सेवा के लिए भी पर्याप्त यातायात है; और

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

नौवहन और परिवहन मन्त्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं होता ।

मैसर्स यूनिकेम लेबोरेट्रीज लिमिटेड, बम्बई द्वारा घटिया स्तर की औषधियों का निर्माण

1511. **श्री निहाल सिंह** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री जीवन रक्षक औषधियों का निर्माण करने वाली कम्पनियों के बारे में 9 दिसम्बर, 1980 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3063 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसर्स यूनीकेम लेबोरेट्रीज लिमिटेड, बम्बई, द्वारा घटिया स्तर की औषधियां बनाने के 12 मामले पकड़े गये हैं;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक बार निम्न स्तर की बनाई गई औषधियों के नाम क्या हैं और क्या इन औषधियों को एजेन्सियों को भेज दिया गया था और यदि हां, तो उन एजेंसियों के क्या नाम हैं; और

(ग) सरकार द्वारा उक्त कम्पनी के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (ग) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

ग्रामीण क्षेत्रों में चलते-फिरते स्वास्थ्य यूनिट

1512. **श्री मुकुंद मंडल** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में चलते-फिरते स्वास्थ्य यूनिट खोलने के लिए राज्यों को केन्द्रीय सहायता देने के लिये सरकार का कोई कार्यक्रम है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस शीर्षक के अन्तर्गत पश्चिम बंगाल सरकार को कोई सहायता दी गई है; और

(ग) पश्चिम बंगाल के प्रत्येक जिले के कितने गांव इस कार्यक्रम द्वारा लाभान्वित हुए हैं ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर): (क) से (ग) ऐसा कोई प्रस्ताव भारत सरकार के विचाराधीन नहीं है । तथापि चिकित्सा शिक्षा योजना

को स्थिति अनुकूल बनाने की योजना के अन्तर्गत देश में प्रत्येक मेडिकल कालेज को तीन-तीन मोबाइल क्लिनिक उपलब्ध किए गए हैं। पश्चिम बंगाल राज्य में सात मेडिकल कालेजों को 21 मोबाइल चिकित्सा क्लिनिक दिये गये हैं। ये मोबाइल क्लिनिक प्रत्येक मेडिकल कालेज के साथ सम्बद्ध तीन प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में कार्य करने के लिए दिये गए हैं।

छोटा अम्बोना और कालूबाथन के बीच हाल्ट

1513. **श्री ए० के० राय :** क्या रेल मन्त्री छोटा अम्बोना और कालूबाथन के बीच हाल्ट के बारे में 18 दिसम्बर, 1980 के अतारांकित प्रश्न सं० 4444 के उत्तर के सम्बन्ध में उस विस्तृत रिपोर्ट की एक प्रति सभापटल पर रखने की कृपा करेंगे जिसके आधार पर छोटा अम्बोना और कालूबाथन के बीच हाल्ट के प्रावधान को इंजीनियरी और परिचालन की दृष्टि से उपयुक्त नहीं पाया गया है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन): आसनसोल मण्डल में ग्राण्ड कार्ड लाइन पर कालूबाथन और छोटा अम्बाना, जो परस्पर केवल 9 कि० मी० दूर हैं, के बीच एक हाल्ट स्टेशन खोलने के प्रस्ताव को निम्नलिखित आधार पर व्यावहारिक नहीं पाया गया है :

(एक) प्रस्तावित हाल्ट का स्थान एक ढलान खण्ड पर स्थित है --जो अप दिशा में चढ़ाई पर है और डाउन दिशा में ढलान पर है।

(दो) प्रस्तावित स्थान पर कोई प्लेटफार्म नहीं बनाया जा सकता है क्योंकि इससे रेल-पथ के बाहर लगे मौजूदा बिजली के मस्तूलों के कारण उल्लंघन होगा।

(तीन) यह खण्ड अत्यधिक सतृप्त स्थिति में है और हाल्ट स्टेशन की व्यवस्था करने से ग्राण्ड कार्ड खण्ड पर परिचालन पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा।

धनबाद मण्डल का सी० आई० सी० सैक्शन

1514. **श्री ए० के० राय :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पतरातु, डीजल शेड में चतुर्थ श्रेणी की "केज्युल्टीस" और नियमित रिक्त स्थानों पर केवल रैल कर्मचारियों के लड़कों की अवैध नियुक्ति के विरोध में स्थानीय जनता ने गम्भीर आन्दोलन किया जिसके परिणामस्वरूप पूर्वी रेलवे ने धनवाद मण्डल के सी० आई० सैक्शन में गाड़ियों का आना जाना रुक गया था;

(ख) यदि हां, तो 1 जनवरी, 1981 को चतुर्त श्रेणी के संवर्ग में रिक्त स्थानों की कुल संख्या कितनी थी और "केज्युल्टीस" के स्थान पर इस प्रकार के कितने कर्मचारियों की आवश्यकता है;

(ग) वर्ष 1977, 1978, 1979, 1980 और 1981 में डीजल शैड, पतरातु में नियमित रिक्त स्थानों और केज्युल्टीज के स्थान पर रेल कर्मचारियों के लड़कों की नियुक्ति का विवरण, उनके पदनाम, सेवा निवृत्त होने की तारीख आदि का ब्योरा क्या है; और

(घ) रेल विभाग में एवजी की नियुक्ति के सम्बन्ध में सरकार की क्या नीति है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

(घ) जहां मौजूदा छुट्टी रिजर्व पदों को भरना संभव नहीं होता है, वहां वर्ग "ग" और "घ" की रिक्तियों पर नियमित वेतनमान और भत्तों पर एवजियों को नियुक्त किया जाता है । यथासम्भव एवजियों को वर्ग "ग" तथा "घ" के पदों के लिये चुने गये उपयुक्त उम्मीदवारों के पैनल में से लिया जाता है । वर्ग "घ" में नियमित रूप से समाहित करने के लिये एवजियों की छान-बीन स्क्रीनिंग समिति द्वारा की जाती है ।

ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर गुंडागर्दी

1515. **श्री के० धानी : श्री जी० वाई० कृष्णन :**

श्री चिन्तामणि जेना :

श्री एन० ई० होरो : श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान "हिन्दुस्तान टाइम्स" दिनांक 28 जनवरी, 1981 में छपे इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि 500 छात्रों ने जो गणराज्य दिवस के अवसर पर बिना टिकट नई दिल्ली आना चाहते थे, ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर अभूतपूर्व गुण्डागर्दी की; और

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

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) जी हां । यथासूचित ब्यौरे इस प्रकार हैं :

25-1-1981 की रात को ग्वालियर रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म पर भारी भीड़ थी । 26-1-1981 को गणतंत्र दिवस परेड देखने के लिए दिल्ली जाने वाले विद्यार्थियों तथा जनता में उत्साह था । ग्वालियर स्टेशन से 359 डाउन—झांसी-आगरा कैन्ट सवारी गाड़ी के रवाना होने के तुरन्त बाद भीड़ में कुछ बदमाश व्यक्तियों ने प्लेटफार्म पर इन्तजार कर रही महिला यात्रियों के साथ छेड़-छाड़ शुरू कर दी । इससे शोरगुल मच गया और स्टेशन प्राधिकारियों ने सरकारी रेलवे पुलिस तथा रेल सुरक्षा दल के कर्मचारियों को साबधान किया । चूंकि स्थिति पर काबू पाने के लिए इन कर्मचारियों की संख्या बहुत कम थी, इसलिए सिविल पुलिस के प्राधिकारियों से संपर्क किया गया और वे पूरे दल-बल के साथ स्टेशन पर आ पहुंचे । प्लेटफार्म पर एकत्रित भीड़ से तितर-बितर होने के लिए कहा गया और जब उन्होंने पुलिस के अनुदेशों पर ध्यान नहीं दिया तो पुलिस ने उन पर हलका लाठी चार्ज किया । ग्वालियर माल रोड की ओर भागे कुछ व्यक्तियों ने सेना की वहां पर पड़ी हुई सूखी घास में आग लगा दी । दमकल को बुलाया गया जिससे आग पर काबू पाया ।

इसी बीच 21 डाउन दक्षिण एक्सप्रेस 26-1-1981 को 00.30 बजे ग्वालियर पहुंची । इस गाड़ी में लगभग 200 विद्यार्थी झांसी में आरक्षित डिब्बों में बिना टिकट पहले ही घुस गये थे और वे गणतन्त्र दिवस समारोह देखने के लिए दिल्ली जा रहे थे । झांसी में ड्यूटी पर तैनात

रेल कर्मचारियों ने प्रथम श्रेणी के डिब्बे को खाली करने के लिए उन्हें समझाया। विद्यार्थियों की संख्या अधिक होने के कारण प्राधिकारी डिब्बे खाली कराने में सफल नहीं हो सके। अतः स्थिति को संभालने के लिए उन्होंने ग्वालियर को संदेश भेजा।

जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, ग्वालियर में स्थिति और भी खराब थी। बहुत बड़ी संख्या में बिना टिकट विद्यार्थी प्लेटफार्म पर पहले ही इकट्ठे हो गये थे। उन्होंने आरक्षित डिब्बों में भी घुसने की कोशिश की। जब उन्हें रोका गया तो उन्होंने पत्थर फेंकने शुरू कर दिये और रेलवे सम्पत्ति तथा डिब्बों की खिड़कियों को क्षति पहुंचायी। उन्होंने प्लेटफार्म पर पड़े पार्सलों को भी क्षति पहुंचायी/लूटा/भारी पथराव के परिणामस्वरूप पुलिस अधीक्षक, ग्वालियर तथा कुछ पुलिस-कर्मचारियों को गहरी चोटें आयीं। अन्त में पुलिस ने स्थिति को संभाल लिया और गाड़ी एक घंटा 35 मिनट रुके रहने के बाद ग्वालियर से रवाना हुई।

मध्य प्रदेश सरकार ने श्रीमती राजू रहमान, उप सचिव द्वारा न्यायिक जांच किये जाने के आदेश दिये हैं।

सरकारी रेलवे पुलिस/ग्वालियर (ब० ला०) ने भी 26-1-1981 को भारतीय दण्ड संहिता की धारा 354, 426, 336, 435, 147 एवं 149 और 120/121-आई० आर० ए० के० अंतर्गत अपराध मामला सं० 9/81 दर्ज किया है और इसकी जांच कर रही है।

पिछले छः महीनों के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में डकैती

1516. **डा० गोलम याजदानी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में जनवरी, 1981 तक पिछले छः महीनों के दौरान बारसोई जंक्शन और अलीगढ़ जंक्शन के बीच दार्जिलिंग मेल, गौड़ एक्सप्रेस, न्यु जलपाईगुड़ी यात्री गाड़ी, कामरूप एक्सप्रेस और जनता एक्सप्रेस में डकैती की कितनी घटनायें हुई हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि कलकत्ता से ये सभी रेल गाड़ियां कलकत्ता से किशनगढ़ और किशनगढ़ से कलकत्ता के लिए रात्रि गाड़ियां हैं;

(ग) क्या उपरोक्त लाइन पर डकैती की घटनाओं को रोकने हेतु कलकत्ता से अथवा कलकत्ता के लिए कुछ दिन की रेलें चलाने का सरकार का कोई प्रस्ताव है;

(घ) इन डकैतियों से निपटने के लिए सरकार द्वारा इस समय क्या उपाय किए गए हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जनवरी, 1981 तक पिछले 6 महीनों के दौरान बारसोई जंकशन और आजम नगर रेलवे स्टेशन के बीच इन गाड़ियों में लूटपाट/डकैती के किसी घटना के होने की रिपोर्ट नहीं मिली है।

(ख) जी हां।

(ग) फिलहाल कलकत्ता और उत्तरी बंगाल क्षेत्र के बीच मार्गवती खण्डों में लाइन क्षमता की कमी, टर्मिनलों में अनुरक्षण की पर्याप्त सुविधाओं का अभाव, कोचिंग स्टाक और

पावर के रूप में अपेक्षित संसाधनों की अनुपलब्धता के कारण एक अतिरिक्त गाड़ी चलाना परिचालनिक दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है।

(घ) यद्यपि बरसोई-आजमनगर खंड में गाड़ियों में लूटपाट/डकैती की रोकथाम करने के लिए निम्नलिखित निवारक उपाय किये जा रहे हैं :

(एक) रात में चलने वाली सभी महत्वपूर्ण और भेद्य गाड़ियों में राजकीय रेलवे पुलिस मार्ग रक्षी के रूप में तैनात रहती है।

(दो) सादे वेश में राजकीय रेलवे पुलिस अपराधियों की गतिविधियों पर नजर रखती है।

(तीन) अपराधियों को पकड़ने के लिए जिला पुलिस के सहयोग से राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा अभियान चलाये जाते हैं।

(चार) मार्गरक्षियों की ड्यूटी के कार्य निष्पादन की राजकीय रेलवे पुलिस के पर्यवेक्षीय अधिकारियों द्वारा अचानक जांच की जाती है।

(पांच) 22.00 बजे और 06.00 बजे के बीच डिब्बों के गलियारेदार दरवाजे बन्द कर कर दिये जाते हैं।

(छ) चल टिकट परीक्षक/परिचर/कंडक्टरों को अनुदेश दिये गये हैं कि सतर्क रहें और सवारी डिब्बों विशेषकर आरक्षित डिब्बों में अनधिकृत व्यक्तियों को प्रवेश करने से रोकें।

(सात) जब किसी क्षेत्र विशेष में अपराध बढ़ जाते हैं तब संबन्धित राज्य सरकार का ध्यान रेल यात्रियों की बेहतर सुरक्षा की ओर आकर्षित किया जाता है और अपेक्षित होने पर आवश्यक सहायता दी जाती है।

मेडिकल कालेजों में कमजोर वर्गों के लिए सीटों का आरक्षण

1517. **श्री नवीन रवाणी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री निम्नलिखित जानकारी दर्शाने वाला एक वक्तव्य सभा पटल पर रखेंगे :

(क) क्या विभिन्न राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों में मेडिकल कालेजों में हरिजनों, अनुसूचित जातियों, आदिवासियों, अल्प संख्यकों, चक्षुहीनों तथा विकलांग व्यक्तियों और समाज के कमजोर वर्गों के लिए सीटों के आरक्षण के बारे में कोई नियम विनियम, कसौटी, सिद्धान्त, आदेश और प्रक्रियाएं हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या विभिन्न पक्षों तथा संगठनों द्वारा 1977 से 1980 के बीच उक्त मांग की गई है;

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा उस पर क्या कार्यवाही की गई है और सरकार की उस पर क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) भारत के प्रत्येक मेडिकल कालेज में उक्त आरक्षण के आधार पर कितने विद्य शिक्षा प्राप्त कर रहे हैं ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही और सभा-पटल पर रख दी जाएगी ।

प्राथमिकता वाले रेल वैगन

1518. **श्री दयाराम शाक्य** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस आशय की शिकायतें मिली हैं कि गन्तव्य स्टेशनों पर रेल वैगनों के लिये प्राथमिकता दिये जाने तथा माल चढ़ाने वाले स्टेशनों द्वारा इस आशय की उचित सूचना प्राप्त किये जाने के बावजूद माल चढ़ाने वाले स्टेशन इस प्राथमिकता की ओर कोई ध्यान नहीं देते हैं जिससे व्यापारिक गतिविधियों में बाधा बढ़ती है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार गन्तव्य स्टेशनों तथा माल चढ़ाने वाले स्टेशनों के बीच उचित समन्वय के लिये अनुदेश जारी करने का है ताकि प्राथमिकता और माल चढ़ाने के कार्यों में गड़-बड़ को टाला जा सके ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन):(क) और (ख) अधिमान्य यातायात अनुसूची सामान्य आदेश के उपबंध सभी क्षेत्रीय रेलों पर समान रूप से लागू होते हैं । इन अनुदेशों के अनुपालन के लिए रेलों पर पहले ही आदेश विद्यमान हैं। इन अनुदेशों का अनुपालन न करने के संबंध में यदि कोई विशिष्ट शिकायत ध्यान में लायी जाय तो सुधारात्मक कार्यवाई करने के लिए उनकी जांच की जायेगी ।

अनाराचन्देल, भूरी पडेल और पुरुलिया स्टेशन पर रोकी गई यात्री गाड़ियाँ

1519. **श्री दया राम शाक्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनाराचन्देल, भूरी पडेल तथा पुरुलिया स्टेशनों पर जनवरी के दौरान यात्री गाड़ियां अचानक ही क्रमशः 40 घंटे और 8 घंटे तक रोकी गई थीं, यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ख) गाड़ियां रोकने में किन व्यक्तियों का हाथ था उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है और यदि उनके विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की गई है, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां । पुरुलिया रेल सेवा सुधार परिषद ने 17.1.81 से 19.1.81 तक थोड़े-थोड़े समय के अन्तराल पर रेल पथ पर प्रदर्शन करने शुरू कर दिए । इसके परिणामस्वरूप चांडिल-आद्रा खंड पर 5 जोड़ी सवारी गाड़ियां रद्द कर दी गयी थीं ।

(ख) प्रदर्शनकारियों को तितर-बितर करने के लिए पुलिस को अश्रु गैस का प्रयोग तथा लाठी चार्ज करना पड़ा। 85 व्यक्ति हिरासत में भी लिये गये थे।

द्वितीय श्रेणी का वापसी टिकट

1420. **श्री दया राम शाक्य** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने 1 फरवरी, 1981 से द्वितीय श्रेणी के वापसी टिकट पर दी जाने वाली रियायत को समाप्त करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो सम्बंधी कारण क्या हैं और इस रियायत के कारण रेलवे को कुल कितनी हानि उठानी पड़ी है;

(ग) क्या विदेशी पर्यटकों को प्रत्येक श्रेणी में रियायत दी जा रही है; और

(घ) यदि हां, तो उसके परिणामस्वरूप रेलवे को कितनी हानि उठानी पड़ी है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) सामान्य दूसरे दर्जे के वापसी टिकटों पर कोई रियायत नहीं दी जाती है। लेकिन, निर्धारित अवधियों के दौरान कुछ विशिष्ट पहाड़ी स्टेशनों के लिये वापसी यात्रा के लिये रियायती टिकट जारी किये जाते थे। यह रियायत पहली फरवरी, 1981 से वापस ले ली गयी है।

(ख) भारतीय रेलों पर सामाजिक दायित्व से संबंधित उच्च स्तरीय समिति और रेल दर-जांच समिति ने, जिन्होंने अन्य बातों के साथ-साथ इस मामले की भी जांच की थी, यह विचार प्रकट किया कि पहाड़ी स्टेशनों के लिये रियायत की अनुमति देने के लिये कोई सामाजिक या वाणिज्यिक औचित्य नहीं है और इसे पूरी तरह समाप्त करने की सिफारिश की थी। समिति ने यह महसूस किया कि अवकाश बिताने के लिए पहाड़ी स्टेशनों पर जाने वाले अपेक्षाकृत अधिक आय वर्ग के होते हैं और अपनी रेल यात्रा के लिए सामान्य किराये का भुगतान आसानी से कर सकते हैं। समिति की सिफारिशों की जांच की गयी और सरकार द्वारा स्वीकार की गई और यह विनिश्चय किया गया कि पहली फरवरी, 1981 से पहाड़ी स्थानों के लिये रियायती वापसी टिकट की सुविधा समाप्त कर दी जाये। वर्ष 1979 के दौरान पहाड़ी स्थानों के लिए जो रियायत दी गई उसके कारण रेलों को 23.43 लाख रु० की हानि हुई थी।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

कृष्णा स्टेशन पर दादर-मद्रास एक्सप्रेस के रुकने की व्यवस्था

1521. **श्री आर० के० महालगी** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तेलगु विकास मण्डली, गवदेवी रोड, अम्बरनाथ (जिला थाना), महाराष्ट्र ने दिनांक 12 दिसम्बर, 1980 के अपने पत्र संख्या टी० वी० एम०/95/80-81

में रेल मंत्री से (दक्षिण-मध्य रेलवे के) "कृष्णा" रेलवे स्टेशन पर 11 डाउन और 12 अप दादर-मद्रास एक्सप्रेस रोकने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या निर्णय लिया है; और

(ग) यदि नहीं, तो निर्णय कब तक लिए जाने की सम्भावना है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) 11/12 दादर-मद्रास एक्सप्रेस के ठहराव का प्रस्ताव विचाराधीन है।

(ग) इस सम्बन्ध में निर्णय अप्रैल, 1981 की समय-सारणी के जारी होने से पूर्व किया जायेगा।

ई० एम० यू० स्टाक फार नार ब्रेक प्रणाली पुनः लागू किए जाने के विरुद्ध ज्ञापन

1522. **श्री आर० के० महालगी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 12 अक्तूबर, 1980 को अथवा इसके आसपास (बम्बई उप-नगरीय क्षेत्र में काम कर रहे) मध्य रेलवे के लगभग 96 मोटर मैनों ने उप-नगरीय सेवाओं के ई० एम० यू० स्टाक की "नार" (के० एन० ओ० आर० आर०) के ब्रेक प्रणाली को पुनः चालू किये जाने के प्रस्ताव के विरुद्ध मध्य रेलवे, बम्बई के जनरल मैनेजर को ज्ञापन दिया है;

(ख) उपर्युक्त ज्ञापन की मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या निर्णय लिया गया है तथा तत्सम्बन्धी कारण क्या हैं; और

(घ) यदि नहीं, तो यह निर्णय कब तक लिये जाने की सम्भावना है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) अभ्यावेदन के मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं :

(एक) "नोर ब्रेक प्रणाली" में आनुक्रमिक अभित्याग अथवा उपयोग की व्यवस्था नहीं है;

(दो) एलेक्ट्रो न्यूमैटिक और स्वचल ब्रेक प्रणाली में बार-बार खराबिया होती हैं;

(तीन) हैंडल के घुमाते ही ब्रेक फौरन नहीं लगता।

(ग) से (घ) सरकार ने अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन को शिकायतों की जांच करने तथा सप्लाईकर्ताओं से परामर्श करके उपस्कर में सुधार करने के लिये कहा है। अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन की रिपोर्ट मिलने पर अन्तिम निर्णय लिया जायेगा।

अरब संघर्ष की सहायता

1523. **श्री एस० एम० कृष्ण** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिजरी-इस्लामी कलैण्डर की 15वीं शताब्दी तथा पवित्र येरुसलम के वर्ष को मनाने के सम्बन्ध में इण्डो-अरब लीग द्वारा 2 फरवरी, 1981 को हैदराबाद में आयोजित एक जन सभा को सम्बोधित करते हुए प्रधान मंत्री ने फिलिस्तीनी प्रश्न तथा जेरुसलम शहर के बारे में अरबों को भारत के समर्थन की बात को दोहराया है; और

(ख) यदि हां, तो भारत द्वारा फिलिस्तीनी मुक्ति संगठन (पी० एल० ओ०) की मातृभूमि के लिए संघर्ष में मदद करने के लिए और क्या उपाय किए जा रहे हैं।

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

(ख) अपने विच्छेद्य अधिकारों की प्राप्ति के लिए फिलिस्तीनी लोगों के संघर्ष में उन्हें समर्थन देनेवालों में भारत हमेशा आगे रहा है। इस दिशा में हाल ही में उठाया गया कदम नई दिल्ली में 9 से 13 फरवरी को हुए गुट-निरपेक्ष देशों के विदेश मंत्रियों के सम्मेलन के बाद जारी की गई घोषणा थी जिसमें भारत ने फिलिस्तीनी मुक्ति संगठन के प्रति अपना सुदृढ़ और पूर्ण समर्थन यथावत जारी रखा है।

हिन्द महासागर में महाशक्तियों की गतिविधियां

1524. **श्री आर० पी० गायकवाड़ : श्री जी० वाई० कृष्णन : श्री चिन्तामणि जेना : श्री आर० एन० राकेश : श्री भोगेन्द्र झा : श्री जी० नरसिम्हा रेड्डी** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि पश्चिम एशिया और विशेषतः हिन्द महासागर महाशक्तियों का मैदान रहा है जिसे पड़ोसी देशों की शान्ति तथा सुरक्षा के लिए गम्भीर खतरा उत्पन्न हो गया है;

(ख) क्या यह सच है कि महाशक्तियों ने हिन्द महासागर में अपनी सेनाओं में हाल में वृद्धि की है;

(ग) क्या यह सच है कि महाशक्ति ने हिन्द महासागर में डिएगो-गार्शिया में अपने सैनिक अड्डे को और मजबूत बनाया है; और

(घ) यहि हां, तो इस क्षेत्र को तनाव से मुक्त करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं अथवा किए जाने का प्रस्ताव है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) हिन्द महासागर में बड़ी शक्तियों की सैनिक उपस्थिति में तीव्र वृद्धि से सरकार चिन्तित है। सरकार ने इस बात पर भी ध्यान दिया है कि दिएगो-गार्शिया अड्डे पर सुविधाओं का विस्तार किया जा रहा है। इससे हमारे

पड़ोस में तनाव बढ़ गया है जिसकी वजह से हमारे सुरक्षा पर्यावरण पर गम्भीर प्रभाव पड़ा है।

(घ) भारत ने अनेक अवसरों पर अपने समर्थन को दोहराया है। हिन्द महासागर को संयुक्त राष्ट्र के 1971 के संकल्प के अनुसार शान्ति का क्षेत्र घोषित किया जाना चाहिए। भारत ने हिन्द महासागर में बड़ी शक्तियों की सैनिक उपस्थिति का हमेशा विरोध किया है क्योंकि इससे हमारे पड़ोस में नये तनाव व झगड़े उत्पन्न होते हैं तथा हमारी शान्ति और स्थायित्व को खतरा हो जाता है। भारत अन्य गुट-निरपेक्ष तटवर्ती तथा पश्च राज्यों के साथ मिलकर काम कर रहा है जिससे हिन्द महासागर से बड़ी शक्तियों की सैनिक उपस्थिति को समाप्त करने से संबद्ध 1971 की घोषणा में निहित संकल्पना को बनाए रखा जा सके। भारत 1971 की घोषणा के क्रियान्वयन की दृष्टि से 1982 में हिन्द महासागर सम्मेलन आयोजित करने का समर्थन करता है।

एम० जी० लाइनों को बदलने की स्वीकृति

1525. **श्री के० राममूर्ति** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1977-78, 1978-79 तथा 1979-80 के दौरान कौन-कौन सी मीटर गेज लाइनों को ब्राड गेज में बदलने की अनुमति दी गई; और

(ख) उनका ब्यौरा क्या है तथा डिवीजन-वार इस कार्य पर कितनी पूंजी लगी ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय विभाग में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(क) और (ख)

परियोजना	लम्बाई (कि०मी०) में	शामिल करने का वर्ष	अनुमानित लागत (करोड़ रु. में)	टिप्पणी
1	2	3	4	5
वाराणसी-भटनी	163	77-78	21.19	1980-81 में काम शुरू किया गया।
दिल्ली-साबरमती	925	77-78	150.00	यद्यपि इस योजना को 77-78 के बजट में शामिल किया गया था, लेकिन योजना आयोग द्वारा इसे अब तक पास नहीं किया गया है। इस मामले में

1	2	3	4	5
				उनसे विचार-विमर्श किया जा रहा है। इस काम को योजना आयोग द्वारा मंजूरी देने तथा इस परियोजना के लिए पर्याप्त धन उपलब्ध किए जाने के बाद इस काम को हाथ में लिया जाएगा।
बरौनी-कटिहार	182	78-79	20.59	अत्यावश्यकता प्रमाण-पत्र जून 1978 में मंजूर किया गया है। अब तक कुल प्रगति 28 प्रतिशत है। इस आमान परिवर्तन परियोजना को पूरा करने की निर्धारित तारीख 30 जून, 1982 है।
बंगलौर-मैसूर	138	79-80	15.96	अब तक की कुल प्रगति 3.5 प्रतिशत है। काम पूरा करने की निर्धारित तारीख 1982 है।

विदेशों में भारतीय दूतावासों के लिए इमारतें

1526. **श्री के० राममूर्ति** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन भारतीय दूतावासों, उच्चायुक्तों तथा कौंसलर सहित लीगेशनों के नाम क्या हैं जो अपनी स्वयं की इमारतों में स्थित हैं;

(ख) उन भारतीय दूतावासों, उच्चायुक्तों तथा कौंसलर कार्यालयों सहित लीगेशनों के नाम क्या हैं जो किराये की इमारतों में स्थित हैं तथा (रुपयों में) कुल कितना वार्षिक किराया अदा किया जा रहा है;

(ग) अपनी दूतावासों आदि के लिए विदेशों में जमीन खरीदने तथा इमारतों का निर्माण करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं; और

(घ) कितने मामलों में जमीन खरीद ली गई है परन्तु सरकार द्वारा इमारतों के नक्शों को अभी मंजूरी नहीं दी गई है ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना संलग्न 1 और 11 में दी गई है। (ग्रंथालय में रखे गये, देखिये संख्या एल० टी०-1965/81)

(ग) इधर कुछ वर्षों से विदेशी मुद्रा अपेक्षाकृत सहज रूप से उपलब्ध होने के कारण सरकार ने विदेशों में अपने मिशनों और केन्द्रों के लिए आवश्यक सम्पत्ति खरीदने और बनाने का अपना कार्यक्रम तेज कर दिया है। सरकार ने इस आशय से एक पंचवर्षीय योजना स्वीकार की है जो 1980-1985 तक चलेगी और जिसमें 70 करोड़ रुपये के खर्च का अनुमान है। चालू वर्ष में इसके लिए जो राशि रखी गई थी वह पहले ही खर्च की जा चुकी है।

(घ) उन देशों की सूची संलग्न विवरण सं० 111 में दी गई है जिनमें जमीन तो ले ली गई है लेकिन निर्माण कार्य अभी शुरू नहीं हुआ है। (ग्रंथालय में रखा गया, देखिये संख्या, एल० टी०-1965/81)।

आशा की जाती है कि बिल्डिंग प्लान तैयार करने से संबंधित आवश्यक औपचारिकताएं जल्दी ही पूरी कर ली जाएंगी।

भारतीय दूतावासों पर व्यय

1527. **श्री के राममूर्ति** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इंग्लैंड में स्थित हमारे उच्चायोग में और सोवियत रूस सहित यूरोप के हमारे राजदूतावासों में कर्मचारियों की संख्या कितनी है और 1979-80 में उन पर वार्षिक कितना व्यय किया गया;

(ख) अमरीका स्थित हमारे दूतावास के कर्मचारियों की संख्या कितनी है और लेटिन अमरीकन देशों में स्थित हमारे दूतावासों के कर्मचारियों की संख्या कितनी है और 1979-80 के दौरान उन पर वार्षिक कितना व्यय किया गया; और

(ग) एशियाई और मध्य-पूर्व के देशों में स्थित हमारे दूतावासों के कर्मचारियों की संख्या कितनी है और 1979-80 में उन पर कितना वार्षिक व्यय किया गया ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) हाई कमीशन/राजदूतावासों आदि में मंत्रालय द्वारा रखे गये स्टाफ की संख्या और 1979-80 के दौरान उन पर किए गए खर्च के बारे में अपेक्षित सूचना विवरण के रूप में संलग्न सूचियों में दी गई है।

विवरण

		अमले की संख्या	वार्षिक व्यय (रुपयों में)
1	2	3	4
(क) (1)	ग्रेट ब्रिटेन में हाई कमीशन (लन्दन)	313	3,48,67,500
(2)	यूरोप में राजदूतावास आदि (आयरलैण्ड, यूनान, जर्मन संघीय गणराज्य, स्विजरलैण्ड, बैल्जियम,	575	7,88,48,367

1	2	3	4
	डेनमार्क, नीदरलैण्ड, फिनलैण्ड, पुर्तगाल, स्पेन, नार्वे, फ्रांस, इटली, स्वीडन, आस्ट्रिया, यूगोस्लाविया, जर्मन जनवादी गणराज्य, रूमानिया, हंगरी, सोवियत समाजवादी गणतंत्र संघ, चेकोस्लोवाकिया, बल्गारिया, पोलैण्ड और तुर्की) ।		
(ख) (1)	भारत का राजदूतावास, वाशिंगटन	169	2,04,25,663
(2)	लातीनी अमरीका के देशों में राजदूतावास	103	1,38,83,070
	(मेक्सिको, कोलम्बिया, ब्राजील, अर्जन्टीना, वेनेजुएला, पेरू, पनामा और चिली) ।		
(ग) (1)	एशिया तथा मध्य-पूर्व में राजदूतावास आदि	1759	11,42,79,973
	(थाईलैण्ड, इण्डोनेशिया, मलेशियो, सिंगापुर, मंगोलिया, हांगकांग, फिलीपीन्स, चीन, कोरियाई लोकतान्त्रिक जन गणराज्य, कोरिया गणराज्य, जापान, वियतनाम समाजवादी गणराज्य, लाओस, श्रीलंका, बंगला देश, पाकिस्तान, अफगानिस्तान, नेपाल, बर्मा, मालदीव, भूटान, जोर्डन, इराक, लबनान, ईरान, सीरिया, संयुक्त अरब अमीरात, बहरीन, यमन अरब गणराज्य, यमन लोकतान्त्रिक जन गणराज्य, कातार, सऊदी अरब, कुवैत, ओमान और मिस्र अरब गणराज्य) ।		

दुर्घटनाओं के मुख्य कारण और रेल लाइनों का बदला जाना

1528. **श्री जगपाल सिंह : श्री रशीद मसूद : श्री राम विलास पासवान : श्री चंद्रजीत यादव :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल दुर्घटनाओं में हाल में वृद्धि का एक मुख्य कारण रेल पटरियों का समय पर न बदला जाना है और रेलों में दरारें पड़ जाना है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इन रेल लाइनों का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया है जिनको बदलने की आवश्यकता है; यदि हां, तो उसके क्या परिणाम रहे; और

(ग) दोषपूर्ण रेल लाइनों को तेजी से बदलने हेतु सरकार ने यदि कोई कार्यक्रम बनाया है तो वह क्या है और उन पर कितना खर्च आयेगा ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) जी नहीं । लेकिन, रेलपथ नवीकरण कार्यक्रम एक नियमित वार्षिक कार्यक्रम है और यह नवीकरण आयु-एवं-हालत के आधार पर किया जाता है । बशर्ते कि धन उपलब्ध हो ।

सांप के काटने से हुई मौतें

1229. **श्री जगपाल सिंह : श्री राजेश कुमार सिंह : श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में सांप के काटने से होने वाली मौतों के बारे में सरकार द्वारा कोई अनुमान लगावा गया है;

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षों के दौरान, राज्य-वार ऐसी मौतों की औसत संख्या क्या है;

(ग) क्या सरकार का सांप के काटने से होने वाली मौतों पर नियन्त्रण रखने तथा उन्हें कम करने के लिए कोई राष्ट्रीय कार्यक्रम बनाने का विचार है; और

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

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) सांप का काटना सूचनीय रोग नहीं है और इसलिए सांप के काटने से कितने व्यक्ति पीड़ित हुए और कितनों की मृत्यु हुई इसके आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय के केन्द्रीय स्वास्थ्य आसूचना ब्यूरो ने सांपों के काटे जाने से 1976 और 1977 में विभिन्न राज्यों के भिन्न-भिन्न अस्पतालों में हुई मौतों की जो सूचना एकत्र की है, वह संलग्न विवरण में दी गई है, लेकिन ये आंकड़े पूरे नहीं है क्योंकि यह सूचना न तो सभी राज्यों से प्राप्त हुई है और न ही यह पता है कि इस अवधि में विभिन्न राज्यों के कितने अस्पतालों से यह सूचना प्राप्त हुई है ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

विवरण

1976 और 1977 के दौरान अस्पताल में सांप काटने के कारण हुई मौतों का राज्य-वार विवरण

राज्य	वर्ष	सांप के काटने के कारण हुई मौतें
1	2	3
आन्ध्र प्रदेश	1976	49
	1977	59
असम	1976	2
	1977	1
हरियाणा	1976	11
	1977	14
हिमाचल प्रदेश	1976	8
	1977	6
कर्नाटक	1976	45
	1977	48
मध्य प्रदेश	1976	59
	1977	72
नागालैण्ड	1976	अनुपलब्ध
	1977	1
उड़ीसा	1976	54
	1977	88
तमिलनाडु	1976	51
	1977	59
त्रिपुरा	1976	—
	1977	—
उत्तर प्रदेश	1976	64
	1977	67

1	2	3
अरुणाचल प्रदेश	1976	—
	1977	—
चंडीगढ़	1976	—
	1977	1
दादर व नगर हवेली	1976	1
	1977	1
दिल्ली	1976	4
	1977	3
गोवा, दमण व दीव	1976	2
	1977	7
पाण्डिचेरी	1976	अनुपलब्ध
	1977	1

पत्तन तथा गोदी श्रमिकों के चार फेडरेशनों द्वारा किया गया समझौता

1530. **श्री सोमनाथ चटर्जी : श्री समर मुखर्जी : श्री के० ए० राजन :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पत्तन तथा गोदी श्रमिकों के बड़े फेडरेशनों के साथ 4 जनवरी, 1981 को किसी समझौते पर हस्ताक्षर किए गए थे;

(ख) यदि हां, तो उसका पाठ क्या है;

(ग) क्या पत्तन के प्राधिकारियों तथा गोदी श्रम बोर्डों ने इसे क्रियान्वित कर दिया है; और

(घ) यदि नहीं, तो समझौते को पूरी तरह क्रियान्वित करवाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) जी हां ।

(ख) प्रतिलिपि संलग्न है । (ग्रंथालय में रखी गयी, देखिये संख्या एल० टी०-1966/81)

(ग) अभी नहीं ।

(घ) इस समझौते पर सरकार का अनुमोदन होना बाकी है । अनुमोदन देने के प्रश्न पर सरकार इस समय बिचार कर रही है । विभिन्न पोर्ट ट्रस्ट और डाक लेवर बोर्ड इस समझौते को तभी लागू कर सकेंगे जब इस समझौते पर सरकार का अनुमोदन सूचित कर दिया जाएगा ।

"हानिकारक नुस्खा" समझी जाने वाली औषधों को आवश्यक औषधों की सूची में शामिल करना

1531. **डा० वसन्त कुमार पंडित :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह पता चला है कि "हानिकारक नुस्खा" समझी जाने वाली औषधों को राज्य सरकारों की कुछ सूचियों में आवश्यक औषधि के रूप में शामिल किया गया है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार की औषध सलाहकार समिति की उप-समिति ने ऐसी कार्यवाही के विरुद्ध कोई कार्यवाही की है;

(ग) क्या विभिन्न राज्यों की औषध समितियों और केन्द्र सरकार की औषध सलाहकार समिति के बीच कोई मतभेद है;

(घ) उन औषधों तथा नुस्खों के नाम क्या हैं जिन्हें केन्द्र सरकार ने उत्पादन के लिए अनुमोदित नहीं किया है; और

(ङ) "हानिकारक औषधों" के बारे में समन्वित नीति बनाने के लिए क्या प्रयास किए जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (ङ) औषध सलाहकार समिति एक सांविधिक निकाय है जिसे औषध और प्रसाधन सामग्री अधिनियम के अधीन गठित किया गया है । इसमें केन्द्रीय और राज्य सरकारों दोनों के प्रतिनिधि होते हैं । इस समिति ने देश में बेचे जाने वाले विभिन्न औषध सम्मिश्रणों की छानबीन करके अयुक्तिसंगत योगों को हटाने के बारे में सिफारिशें करने के लिए एक उप-समिति बनाई थी । इस उप-समिति ने अनेक वर्गों के औषध सम्मिश्रणों को हटाने के सम्बन्ध में सिफारिशें की हैं । उप-समिति की सिफारिशें औषध-निर्माता संघों को उनकी राय जानने के लिए परिचालित कर दी गई हैं । उनकी राय उप-समिति को मिल गई है और वह उन पर विचार कर रही है । इस उप-समिति की अंतिम रिपोर्ट औषध सलाहकार समिति के विचारार्थ प्रस्तुत कर दी जाएगी । औषध सलाहकार समिति उन पर जो निर्णय लेगी, उनके आधार पर आगे कार्रवाई की जायेगी ।

सम्भव है कि इस उप-समिति ने कुछ ऐसे औषध सम्मिश्रणों को हटाने की सिफारिश की हो जिन्हें राज्य सरकारों ने अपनी अनिवार्य औषधियों की सूचियों में रखा हो । वैसे, औषध सलाहकार समिति द्वारा इस मामले में निर्णय ले लेने के बाद राज्य सरकारों को यह परामर्श दिया जायेगा कि वे अपनी-अपनी अनिवार्य औषधियों की सूचियों में तदनुसार संशोधन कर लें ।

"प्राकृतिक चिकित्सा" को चिकित्सा उपचार की एक पद्धति के रूप में मान्यता न दिया जाना

1532. **डा० वसन्त कुमार पण्डित :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने "प्राकृतिक चिकित्सा" को चिकित्सा उपचार की एक पद्धति के रूप में मान्यता दे दी है;

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इण्डियन इन्स्टीट्यूट आफ नैचुरल थेराप्यूटिक्स "प्राकृतिक चिकित्सा" और स्वास्थ्य विज्ञान को मान्यता देने और अनुदान अथवा सहायता देने की अपील करती रही है; और

(घ) यदि हां, तो प्राकृतिक चिकित्सा और योग के बारे में सरकार की क्या नीति है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) उपयुक्त आधारभूत ढांचे के न होने के कारण केन्द्रीय सरकार ने अभी तक प्राकृतिक चिकित्सा को एक चिकित्सा पद्धति के रूप में औपचारिक मान्यता नहीं दी है।

(ग) संस्थान के पूर्ण पते और उसके पत्र की संख्या तथा तारीख संबंधी सूचना न होने के कारण, कोई टिप्पणी करना संभव नहीं है, प्राकृतिक चिकित्सा तथा योग संस्थानों को अनुदान योग तथा प्राकृतिक चिकित्सा की केन्द्रीय अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली के माध्यम से मंजूर किया जाता है।

(घ) भारत सरकार स्वास्थ्य परिचर्या को बढ़ावा देने के लिए प्राकृतिक चिकित्सा तथा योग की भूमिका को प्रोत्साहन देती रही है। योग तथा प्राकृतिक चिकित्सा की केन्द्रीय अनुसंधान परिषद के नाम से एक अलग परिषद की एक स्वायत्त संगठन के रूप में स्थापना की गई है जिसका उद्देश्य देश में प्राकृतिक चिकित्सा तथा योग में अनुसंधान को बढ़ावा देना, उसमें तालमेल बढ़ाना और विकास करना है। छठी योजना में एक राष्ट्रीय प्राकृतिक चिकित्सा संस्थान स्थापित करने के लिए भी व्यवस्था की गई है।

झांसी-मुगलसराय बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस का देरी से चलना

1533. **श्री राम नाथ दुबे** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या झांसी-मुगलसराय-बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस पिछले दो वर्षों से छः से दस घंटे तक विलम्ब से चल रही है;

(ख) क्या यह गाड़ी रेल कर्मचारियों की सुस्ती के कारण देरी से चल रही है; और

(ग) रेल प्राधिकरणों द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए क्या प्रयास किये जा रहे हैं कि गाड़ी समय पर चले ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) जी नहीं। लेकिन मुख्यतया बदमाशों द्वारा खतरे की जंजीर खींचने की घटनाओं में वृद्धि और होज पाइपों को अलग करने और विस्थापित क्लिपों तथा इंजन की खराबी आदि के कारण 107/108 बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस का समय पालन बहुत सन्तोषजनक नहीं रहा है।

गाड़ियों के चालन पर सभी स्तरों पर कड़ी निगरानी रखी जाती है। परिहार्य रुकावटों पर तत्काल ध्यान दिया जाता है और गाड़ियों के चालन में सुधार करने के लिए निवारक/

दण्डात्मक कार्रवाई की जाती है। बदमाशों द्वारा खतरे की जंजीर खींचने तथा होज पाइपों को अलग करने की घटनाओं की रोकथाम करने के लिए राज्य सरकारों के साथ सम्पर्क भी बनाये रखा जा रहा है।

कानपुर में रेल टिकटों की कालाबाजारी

1534. **श्री फूलचन्द वर्मा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कानपुर में गोमती एक्सप्रेस गाड़ी के लिए रेल टिकटों की बिक्री में खुले आम कालाबाजारी हो रही है;

(ख) क्या लोगों को हो रही असुविधा के कारण उनमें आक्रोश है;

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) तत्सम्बन्धी पूरा ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

बुन्देल-कटवा लाइन

1535. **श्री सपुद्दीन चौधरी : श्री रूपचन्द पाल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी रेलवे में बन्देल-कटवा लाइन को दोहरा करने के लिए लम्बे समय से चली आ रही मांग के बारे में सरकार द्वारा अब तक क्या कार्यवाही की गई है; और

(ख) तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) बण्डेल कटवा खण्ड की मौजूदा क्षमता यातायात की वर्तमान आवश्यकताओं को पूरा करने के के लिए पर्याप्त समझी जाती है। इसलिए इस खण्ड में दोहरी लाइन बिछाने का कोई औचित्य नहीं है।

तटवर्ती माल का उतारना-चढ़ाना

1536. **श्री ई० बाला नन्दन** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तटवर्ती माल उतारने-चढ़ाने के लिए देश में बंदरगाहों की स्थिति संतोषजनक है; और

(ख) सरकार द्वारा इस बारे में, बंदरगाह-वार क्या कदम उठाये अथवा उठाने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) सभी बड़े पत्तनों पर तटीय माल के चढ़ाने-उतारने आदि के लिए सुविधाएं प्रायः संतोषजनक हैं।

(ख) बड़े पत्तनों पर तटीय माल और ऐसे माल को चढ़ाने-उतारने आदि के लिए भी एक समान सुविधाएं हैं जो विदेशों से आता है या विभिन्न देशों के लिए निर्यात किया जाता है। छठी पंचवर्षीय योजना में बड़े पत्तनों पर इन सुविधाओं के लिए आधुनिकीकरण/विकास के लिए 548 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। इससे तटीय माल के उतारने-चढ़ाने की सुविधाएं भी बेहतर हो जाएंगी। तटीय माल के उतारने-चढ़ाने के लिए सुविधाएं भी बेहतर हो जाएंगी। तटीय माल के उतारने चढ़ाने के लिए विभिन्न पत्तनों द्वारा जो प्रभार लगाए जाते हैं वे आमतौर पर कम होते हैं, और आयात/निर्यात माल के उतारने-चढ़ाने के प्रभार अधिक होते हैं।

तटीय व्यापार में प्रयुक्त पोत

1537. **श्री ई० बाला नन्दन** नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि तटीय व्यापार में पूरी तरह से पुराने और अनुपयुक्त पोत प्रयुक्त किए जा रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) यह कहना सही नहीं कि तटीय व्यापार में बिल्कुल पुराने और अनुपयुक्त जलयान इस्तेमाल किए जा रहे हैं।

(ख) प्रश्न नहीं होता।

15 वर्षों में कुष्ठ रोग उन्मूलन के लिए प्रधान मंत्री का आह्वान

1538. **श्री सतीश अग्रवाल : श्री पी० के० कोडियन : श्री सुभाष चन्द्र बोस अल्लूरी : श्री के० पी सिंह देव** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि प्रधान मंत्री ने कहा है कि अगले 15 वर्षों में देश में कुष्ठ रोग उन्मूलन के लिए दृढ प्रयास किए जाएं;

(ख) क्या सरकार ने 15 वर्षों में इस रोग के उन्मूलन के लिए कोई योजना तैयार की है, यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इस नेक कार्य में प्राइवेट प्रेक्टिस करने वालों तथा मदर टेरेसा जैसे गणमान्य व्यक्तियों को शामिल करने की वांछनीयता पर भी विचार किया है; और

(घ) उक्त कार्य 1981-82 के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) जी, हां।

(ख) इस रोग को रोकने का प्रस्ताव दीर्घकालीन कार्यक्रम के एक अंग के रूप में, हाल ही में छठी पंचवर्षीय योजना में समाविष्ट किया गया है।

ड्रेजर को समुद्र तल से बाहर निकाल लिया गया है और उम्मीद है कि यह जल्दी ही काम करने लगेगा। इस बीच एक दूसरे ड्रेजर 'मघाई' को चालू करने का विचार है।

उपरोक्त स्थिति को देखते हुए, नदी की गहराई पर विपरीत प्रभाव पड़ने की उम्मीद नहीं है।

फरक्का-नई जलपईगुड़ी लाइन

1545. **श्री अमर राय प्रधान :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फरक्का और नई जलपईगुड़ी के बीच लाईन को दोहरा करने के बारे में कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार का क्या निर्णय है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) जी हां, प्रस्ताव कुमेदपुर-बरसोई-जलपईगुड़ी-रानीनगर खण्ड को दोहरा किये जाने का है।

(ख) प्रस्तावित कुमेदपुर-बरसोई-न्यू जलपईगुड़ी-रानीनगर खण्ड को दोहरा किये जाने के एक भाग के रूप में कटिहार-बरसोई-आलूबाड़ी रोड-सिलीगुड़ी मी. ला. खण्ड पर समानान्तर बड़ी लाईन बिछाने अथवा वर्तमान मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण को 1981-82 के बजट में शामिल कर लिया गया है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

सियालदह दक्षिण संभाग के बारे में स्वीकृत प्रस्ताव

1546. **श्री मुकुंद मंडल :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि सियालदह दक्षिण संभाग से संबंधित अनेक प्रस्तावों को मंजूरी दी गई थी, कई वर्षों से लंबित पड़े हैं;

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

(ग) इसके क्रियान्वयन में विलंब के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) सोनारपुर बिजली गाड़ी कार शेड—चरण-I पूरा हो चुका है। चरण-II—78 सिविल कार्य समाप्त हो गया है।

(ग) सोनारपुर-लक्ष्मीकान्तपुर उपनगरीय खण्ड की क्षमता में वृद्धि करने के उद्देश्य से मथुरापुर रोड और धपधपी फ्लैग स्टेशनों को पार स्टेशनों में बदलने की एक अनुमोदित परियोजना भी है।

(क) रेलवे भूमि पर अवैध कब्जे को खाली कराने के लिए रेलवे द्वारा दिये गये नोटिसों के खिलाफ कुछ लोगों द्वारा न्यायालय में मुकदमें दायर करना।

(ख) रेलवे में नौकरी चाहने वाले स्थानीय युवकों और अन्य व्यक्तियों द्वारा उपद्रव।

(ग) संरचना में उपयोग किये जाने वाले इस्पात की कमी।

वित्तीय संसाधनों की तंगी के कारण पार स्टेशनों के काम में अधिक प्रगति नहीं की जा सकी। इस काम के लिए अब निविदाएं आमंत्रित की गई हैं और शीघ्र ही काम शुरू कर दिया जाएगा।

हुगली नदी की नौगम्यता

1547. **श्री मुकुन्द मण्डल** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हुगली नदी की नौगम्यता बनाए रखने के लिए नदी में कितने तलकर्षकों का उपयोग किया जा रहा है; और

(ख) हुगली नदी की नौगम्यता बनाए रखने के लिए तलकर्षण के अतिरिक्त सरकार द्वारा अन्य क्या कदम उठाए गए हैं या उठाये जाने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) हुगली नदी तथा मुहाने पर इस समय छः निकर्षक काम कर रहे हैं, जिनमें से पांच कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट के हैं तथा एक भारतीय निकर्षण निगम से किराये पर लिया गया है।

(ख) निकर्षण के अलावा, फरक्का से छोड़े जाने वाले जल का अधिकतम प्रयोग करने के लिए हुगली-भागीरथी नदी में नदी साथ कार्य, किनारों को मजबूत करने तथा सफाई करने का कार्य भी शुरू किया गया है। नदी नौचालन को बेहतर बनाने के लिए मुहाने पर नदी सफाई कार्यों को भी हाथ में ले लिया गया है।

नौवहन जलमार्ग की समस्याओं की विदेशी तथा भारतीय विशेषज्ञों द्वारा जांच की गई है। उनकी सलाह के अनुसार सी डब्ल्यू पी आर एस, पुणे तथा हेम्बर्ग विश्वविद्यालण, जर्मनी में माडल तथा गणितीय अध्ययन किए जा रहे हैं। इन अध्ययनों को पूरा होने पर जलमार्ग का जलस्तर और बढ़ाये जाने के प्रस्तावों पर विचार किया जाएगा।

सियालदह मण्डल में गाड़ियों की छतों पर यात्रा किया जाना

1548. **श्री मुकुन्द मण्डल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि सियालदह मण्डल में बड़ी संख्या में यात्री गाड़ियों की छतों पर यात्रा करते हैं;

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

(ग) क्या गत एक वर्ष के दौरान इस प्रकार की यात्रा से कोई दुर्घटना हुई है;

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

(ङ) क्या सरकार ने इस प्रकार से यात्रा करने को रोकने के लिए कोई कदम उठाये हैं अथवा उठाने का विचार है; और

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस प्रकार की कोई रिपोर्ट रिकार्ड में नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) गाड़ियों की छतों पर यात्रा करना वर्जित है। स्टेशन के स्थैतिक कर्मचारियों तथा चैकिंग कर्मचारियों को भी अनुदेश है कि वे गाड़ी की छतों पर यात्रा को रोकें।

रेलवे की प्रतिदिन परिवहन क्षमता

1549. **श्री मूल चन्द डागा** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेल की प्रतिदिन परिवहन क्षमता क्या है और इस कार्य में कितने वैगन लगे हुए हैं;

(ख) 1978-79 और 1979-80 के दौरान इस क्षमता का कितना उपयोग किया गया और इसमें लगाये गये वैगनों की संख्या क्या है; और

(ग) उपर्युक्त क्षमता का कम उपयोग किये जाने के कारण सरकार को कितनी वार्षिक क्षति हुई ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) (1) लगभग 6 लाख टन प्रतिदिन।

(2) चौपहियों के हिसाब से बड़ी लाइन पर लगभग 4,15,000 माल डिब्बे तथा मीटर लाइन पर 1,00,000 माल डिब्बे हैं।

(ख) 1978-79 और 1979-80 के दौरान क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग किया गया था।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मैक्सिको का उत्तर-दक्षिण शिखर सम्मेलन

1550. **श्री राम स्वरूप राम** : क्या **विदेश मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैक्सिको में होने वाला उत्तर-दक्षिण शिखर सम्मेलन, ब्रांट आयोग की रिपोर्ट पर विचार करने में कठिनाई महसूस कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ग) क्या शिखर सम्मेलन में विकासशील और विकसित देशों के भाग लेने के लिए भारत और आस्ट्रिया ने भी पहल की है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) मैक्सिको और आस्ट्रिया की सरकारों ने सुझाव दिया था कि विश्व की प्रमुख आर्थिक समस्याओं पर विचार करने के लिए विकसित और विकासशील देशों के 20 से 25 विश्व नेताओं का एक शिखर सम्मेलन बुलाया जाए। इस शिखर सम्मेलन का उद्देश्य ब्रांडत आयोग की रिपोर्ट पर विचार करने मात्र नहीं होगा। प्राथमिक विचार-विमर्श के बाद, शिखर वार्ता से संबंधित विशिष्ट मुद्दों पर विचार करने के लिए नवम्बर, 1980 में वियना में विदेश मंत्रियों की एक बैठक हुई। सह-आयोजकों ने भारत को बैठक में, और प्रारम्भिक विचार-विमर्श में भाग लेने, दोनों के लिए आमंत्रित किया था। तदनुसार विदेश मंत्री ने नवम्बर, 1980 में वियना में पहली बैठक में भाग लिया। विदेश मंत्री मार्च, 1981 में होने वाली अगली बैठक में भी भाग लेंगे जिसमें शिखर सम्मेलन में भागेदारी, कार्य सूची और उसकी कार्य विधि से संबंधित मामलों पर विचार किया जाएगा। यह शिखर सम्मेलन जून, 1981 में मैक्सिको में होने की संभावना है। यद्यपि कुछ देशों का रुख अभी अनिश्चित है क्योंकि कई विकसित देशों में चुनाव होने जा रहे हैं, फिर भी आशा है कि सभी आमंत्रित देश इसमें भाग लेंगे।

कोचीन शिपयार्ड की मरम्मत गोदी के लिए क्रेनों की आवश्यकता

1551. **श्री पी० के० कोडियन** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोचीन शिपयार्ड में बनाई गयी मरम्मत गोदी में क्रेनों की कमी के कारण अभी तक कार्य शुरू नहीं हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्रेनों को समय पर न खरीदने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या मरम्मत गोदी के लिए आवश्यक क्रेनों के लिए आर्डर दे दिया गया है;

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

(ङ) क्रेनें कब तक उपलब्ध की जायेंगीं; और

(च) मरम्मत गोदी में कब तक कार्य शुरू हो जाने की संभावना है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) शिपयार्ड में बन रहे पहले जहाज की ड्राई-डाकिंग के साथ 15-2-1981 को क्रेनों के बिना ही मरम्मत गोदी चालू कर दी है। गोदी में काम होता रहेगा और वह जहाजों को साफ करने, रंग करने, सर्वेक्षण करने और अन्य ऐसी मरम्मतों के लिए लेता रहेगा जिन्हें करने के लिए भारी क्रेनों की आवश्यकता न हो।

(ख) से (घ) मरम्मत गोदी के लिए तीन क्रेनों के लिए 1973 में स्वदेशी फर्म को आर्डर दिए गए थे, जो सितंबर, 1976 को सुपुर्द की जानी थी। परन्तु, इस फर्म द्वारा सुपुर्दगी के असाधारण विलंब होने के कारण 40 टी० एल एल टी टी क्रेन का, जो एक दुर्लभ मद है, आर्डर एक जापानी फर्म को दे दिया गया है। इस क्रेन के अगस्त, 1981 तक और अन्य दो क्रेनों के मार्च, 1982 तक चालू किए जा सकने की संभावना है।

(ग) राष्ट्रीय कुष्ठ नियंत्रण कार्यक्रम के अनेक स्वैच्छिक संगठन हैं, जिनकी मदद सरकारी सहायता से चलने वाले सर्वेक्षण, शिक्षा और प्रशिक्षण केन्द्र करते हैं।

(घ) 1981-82 के दौरान राष्ट्रीय कुष्ठ नियंत्रण कार्यक्रम के लिए 796.50 लाख रु० का प्लान नियतन किया गया है।

बेहतर नेत्र सुरक्षा के लिए राज्यों को सहायता

1539. **श्री सतीश अग्रवाल : श्री मूल चन्द डागा :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में व्यापक रूप से फैले नेत्र रोगों और ग्लूकोमा तथा मोतिया-बिन्द से पीड़ित लोगों को बेहतर नेत्र उपचार उपलब्ध कराने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुये केन्द्र ने राज्य सरकारों के सहयोग से वर्तमान सुविधाओं के मुकाबले बेहतर सुविधाएं देने की योजना बनाई है;

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

(ग) ऐसे रोगों के लिए राजस्थान सरकार को 1979-80 के दौरान केन्द्रीय सहायता की कितनी राशि दी गई थी और 1980-81 के लिए कितनी राशि निर्धारित की गई है;

(घ) क्या सरकार का विचार राज्य सरकार को शल्य-चिकित्सक उपलब्ध कराने का है; और

(ङ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में बनाई गई योजनाओं का ब्यौरा क्या है और राजस्थान सरकार को कितनी सहायता देने का विचार है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) दृष्टि विकार निवारण और दृष्टिहीनता नियंत्रण के लिए 1977-78 के दौरान देश भर में एक राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम आरम्भ किया गया। इस कार्यक्रम के उद्देश्य इस प्रकार हैं :

(1) आंखों की देखभाल के बारे में विशेषकर स्कूल जाने से पूर्व आयु के बच्चों तथा स्कूल जाने वाले बच्चों और सभी कमजोर वर्गों की आंखों के स्वास्थ्य के बारे में उपलब्ध जानकारी का सभी संचार साधनों के माध्यम से प्रसार करना।

(2) समाज को नेत्र सम्बन्धी परिचर्या उपलब्ध करने के लिये एक स्थायी आधारभूत ढांचा तैयार करना।

(3) नेत्र सम्बन्धी सेवाओं में वृद्धि करना ताकि कम से कम समय में अधिक से अधिक लोगों को राहत पहुंचाई जा सके।

इस कार्यक्रम के कार्य 3 प्रमुख क्षेत्रों में बटे हुए हैं और ये कार्य परिधिस्थ क्षेत्र से केन्द्र तक फैले हुए हैं और इन दोनों के बीच का क्षेत्र मध्यवर्ती क्षेत्र है। परिधिस्थ क्षेत्र में मोबाइल यूनिटें होंगीं जो सभी गांवों, प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों और उप-केन्द्रों को स्वास्थ्य शिक्षा और

सामुदायिक स्वास्थ्य परिचर्या संबंधी सेवाएं प्रदान करेंगीं । मध्यवर्ती क्षेत्र में जिला और उप-मंडलीय तालुक/तहसील जिलों की सेवाएं निहित होंगीं । केन्द्रीय क्षेत्र के अन्तर्गत मेडिकल कालेज, राज्य नेत्र अस्पताल, राष्ट्रीय संस्थान आएंगे और एक शीर्षस्थ संगठन भी आएगा जो तकनीकी नेतृत्व प्रदान करने के अलावा कार्मिकों को प्रशिक्षण देने तथा आंखों की समस्याओं पर अनुसंधान कार्य के लिए मुख्यत: जिम्मेदार होगा ।

(ग) राजस्थान राज्य को जो सहायता दी गई है वह इस प्रकार है :

	1979-80	
आवर्ती		2.38 लाख
अनावर्ती		15.96 लाख
	1980-81	(प्रस्तावित)
आवर्ती		5.43 लाख
अनावर्ती		8.86 लाख

(घ) और (ङ) इस कार्यक्रम के अन्तर्गत पता लगाए गए जिला अस्पतालों और मेडिकल कालेजों में नेत्र-परिचर्या सेवाओं का विकास करने के गिए राज्य सरकारों द्वारा नेत्र सर्जनों को नियुक्त किया जाता है । राष्ट्रीय दृष्टि-हीनता नियंत्रण कार्यक्रम के अन्तर्गत वर्तमान छठी योजना 1980-85 के अन्त तक राजस्थान राज्य में निम्नलिखित सेवाओं का विकास किया जाने का विचार है जिससे कि लोगों के लिए नेत्र परिचर्या सेवाएं प्रदान करने के लिए स्थाई आधारभूत ढांचा स्थापित किया जा सके ।

(1) मोबाइल यूनिटें	5
(2) प्राथमिक स्वाथ्य केन्द्रों को मजबूत करना	232
(3) जिला अस्पतालों को मजबूत करना	25
(4) मेडिकल कालेजों के नेत्र विभागों का दर्जा बढ़ाना	4

इसके अलावा ग्रामीण क्षेत्रों में नेत्र शिविरों का आयोजन करने के लिए सामाजिक/स्वैच्छिक एजेंसियों को वित्तीय सहायता भी दी जाती है ।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल टिकटों में चोर बाजारी

1540. **श्री सतीश अग्रवाल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल टिकटों की बड़े पैमाने पर चोर बाजारी हो रही है और यह बात रेल अधिकारियों की जानकारी में है;

(ख) क्या यह भी सच है कि वर्तमान प्रणाली के अन्तर्गत टिकटों की छ: महीने पूर्व ही बुकिंग की जा सकती है और इस उपबन्ध से शरारती लोगों को पहले से ही टिकट खरीदने में प्रोत्साहन मिलता है और वह कमी उत्पन्न करके उन्हें प्रीमियम पर बेचते हैं;

(ग) क्या शिकायत किये जाने पर रेल अधिकारियों ने यह माना है कि यद्यपि उन्हें यह पता है कि अनेक लोग चोर बाजार में टिकट खरीद कर झूठे नामों से यात्रा करते हैं परन्तु उक्त उपबन्ध के कारण कभी रोका नहीं जा सकता; और

(घ) यदि हां, तो सरकार का विचार इस समस्या से किस प्रकार निपटने का है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं।

(ख) वास्तविक यात्रा कर तारीख 6 महीने पूर्व की अग्रिम बुकिंग की समय-सीमा असामाजिक तत्वों को अधिक लम्बे समय तक अपनी पूंजी लगाने और जरूरतमंद यात्रियों को लाभ लेकर उनकी बिक्री रोकने के लिए एक निवारक उपाय के रूप में अपनाया गया है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

लिंक एक्सप्रेस का डीजल से चलाया जाना

1541. **श्री वी० किशोर चन्द्र एस० देव** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार वाल्वेयर से शुरू होने वाली लिंक एक्सप्रेस सं० 17 और 18 को डीजल से चलाने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो उसे क्रियान्वित करने संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं। फिलहाल नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

यू० एन० डी० पी० सहायता योजना के अन्तर्गत विशेष स्वास्थ्य कार्यक्रम के लिए आन्ध्र प्रदेश में क्षेत्र का चयन

1542. **श्री वी० किशोर चंद्र एस० देव** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने यू० एन० डी० पी० सहायता योजना के अन्तर्गत विशेष स्वास्थ्य कार्यक्रम के लिए आन्ध्र प्रदेश में किसी क्षेत्र का चयन किया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके अन्तर्गत क्षेत्रों का ब्यौरा क्या है तथा उनके कार्य की प्रगति तथा वित्तीय परिव्यय क्या है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) :

(क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

उत्तर प्रदेश में बनाये जाने वाले राष्ट्रीय राजपथ

1543. **श्री जैनुल बशर :** क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा उत्तर प्रदेश में कितने राष्ट्रीय राजपथों का निर्माण किया जाना है,

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) प्रत्येक मामले में कार्य कब आरम्भ किया जाना है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) इस समय उत्तर प्रदेश में मौजूदा 10 राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा किसी अन्य मार्ग को राजमार्ग घोषित करने के बारे में सरकार के विचाराधीन कोई प्रस्ताव नहीं है। इन राष्ट्रीय राजमार्गों का सुधार और विकास यातायात की आवश्यकताओं और धन की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए विभिन्न योजनाओं के अन्तर्गत किया जा रहा है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं होता।

हुगली नदी

1544. **श्री जैनुल बशर :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फरक्का बांध पूरा होने के बाद कलकत्ता बंदरगाह पर हुगली नदी की वास्तविक गहराई कितने फुट है;

(ख) इस समय हुगली नदी के पानी की औसत गहराई क्या है;

(ग) क्या गाद निकालने का काम रोक दिया गया है; और

(घ) यदि हां, तो क्या इसका नदी की गहराई पर प्रभाव नहीं पड़ेगा ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) यह अनुमान लगाना मुश्किल है कि फरक्का बांध और फीडर कनाल का निर्माण कार्य पूरा हो जाने के बाद उनसे कितना लाभ प्राप्त होगा। फिर भी, कलकत्ता पत्तन ने अनुमान लगाया है कि फरक्का बांध और फीडर कनाल के चालू हो जाने से 26 फीट डुबाव वाले जहाज कलकत्ता बंदरगाह पर साल में कम से कम 300 दिन आसानी से आ जा सकेंगे और ऐसा होने से वैसी ही स्थिति पुनः बहाल हो जाएगी जो 1936 में थी।

(ख) वर्ष 1979 में एक छोटे से हिस्से को छोड़कर जो 'बेलारी बार' के नाम से जाना जाता है, बाकी सारे भाग में नदी का डुबाव लगभग 252 दिनों के लिए 26 फीट रहा।

(ग) और (घ) रेत निकालने का काम बंद नहीं किया है। 'जगाई' नामक ड्रेजर 6-12-80 तक बराबर काम करता रहा। इसके बाद यह 7-12-80 को समुद्र तल में फंस गया। अब इस

(च) इन तीनों क्रेनों के चालू हो जाने से मरम्मत गोदी में मार्च, 1982 तक पूरी तरह से काम शुरू हो जाने की संभावना है।

खाड़ी के देशों में कार्यरत भारतीयों की संख्या

1552. **श्री पी० के० कोडियन** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ईरान-इराक युद्ध और खाड़ी क्षेत्र के प्रत्येक देश द्वारा आव्रजक नियमों को लागू किये जाने से इस क्षेत्र से भारतीय श्रमिकों और विशेषज्ञों के आगमन को प्रभावित किया है;

(ख) यदि हां, तो इसका प्रभाव कहां तक पड़ा है; और

(ग) खाड़ी के देशों में कार्यरत भारतीय श्रमिकों और विशेषज्ञों की संख्या के बारे में उपलब्ध नवीनतम आंकड़े क्या हैं ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) सितंबर, 1980 में ईरान-इराक संघर्ष छिड़ने के बाद हजारों भारतीय कामगारों और विशेषज्ञों को उनके अनुरोध पर इराक से निकाला गया था। लेकिन अब वहां स्थिति स्थिर हो गई है और पहले से भी अधिक भारतीय कामगार और विशेषज्ञ वहां जा रहे हैं।

खाड़ी क्षेत्र के विभिन्न देशों द्वारा अपने-अपने प्रवास कानून लागू किए जाने के कारण इन देशों को जाने वाले भारतीय कामगारों और विशेषज्ञों की संख्या पर कोई विशेष दूरगामी प्रभाव नहीं पड़ा है।

(ग) विदेशों में स्थित भारतीय मिशनों एवं केन्द्रों में भारतीय राष्ट्रिकों के अनिवार्य पंजीकरण की कोई व्यवस्था न होने के कारण, खाड़ी देशों में काम करने वाले भारतीय कामगारों और विशेषज्ञों की सही संख्या मालूम नहीं है।

विजयवाड़ा और खम्माम के बीच गोदावरी एक्सप्रेस में जंजीर खींचना

1553. **श्री के० ए० स्वामी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को हैदराबाद और विशाखापत्तनम के बीच गोदावरी एक्सप्रेस के देर से चलने के बारे में पता है;

(ख) गोदावरी एक्सप्रेस और अन्य रेलगाड़ियों में विजयवाड़ा और खम्माम के बीच जंजीर खींचने की गतिविधियों को रोकने हेतु क्या कार्यवाही की है;

(ग) क्या रेलवे इस सेक्टर में बिना टिकट यात्रा को समाप्त करने हेतु कार्यवाही कर रही है; और

(घ) इन मामलों में क्या कार्यवाही की गई ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) गोदावरी एक्सप्रेस गाड़ियों के कार्य-निष्पादन पर मुख्यतया अगस्त, सितंबर तथा अक्टूबर, 1980 के दौरान खतरे की जंजीर खींचे जाने तथा आन्दोलनों की घटनाओं के कारण प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। लेकिन

बाद के महीनों में इन गाड़ियों के कार्य निष्पादन में सुधार हुआ और संतोषजनक स्तर पर रहा।

(ख) से (घ) बिना टिकट यात्रा करने और खतरे की जंजीर खींचे जाने की बुराई को रोकने के लिए अक्सर टिकट जांच कर्मचारियों के भारी दल की सहायता से व्यापक पैमाने पर अचानक जांच की कार्यवाई सहित विभिन्न प्रकार की जांच की जा रही है जिनमें रेल सुरक्षा बल, सरकारी रेलवे पुलिस तथा सिविल पुलिस की सहायता ली जाती है और साथ-साथ मजिस्ट्रेट भी चलते हैं। इस समय काजीपेट-विजयवाड़ा खंड पर मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों का मार्ग रक्षण करने के लिए रेल सुरक्षा बल की एक कंपनी तैनात की गयी है।

रामपुर से विशाखापत्तनम रेल मार्ग पर यात्रियों के लिए असुरक्षा की स्थिति

1554. **श्री के० ए० स्वामी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि रायपुर से विशाखापत्तनम तक रेल मार्ग पर यात्रियों को भारी अनुरक्षा अनुभव हो रही है;

(ख) इस सैक्शन पर वर्ष 1979 के दौरान चोरियों, राहजनी आदि की घटनाओं के समाचार मिले हैं; और

(ग) इस सैक्शन पर रेलगाड़ियों के साथ राहजनी तथा हिंसा की घटनाओं को रोकने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) और (ख) 1980 के दौरान इस खंड में लूटपाट के 2 मामलों और यात्रियों के सामान की चोरी के 49 मामलों की रिपोर्ट मिली। इससे यह नहीं कहा जा सकता है कि यात्रियों के लिए बड़ी असुरक्षा पैदा हो गई है।

(ग) वर्तमान सुरक्षा उपायों को कड़ा कर दिया गया है। ऐसे अपराधों की रोकथाम करने के लिए इस खंड की महत्वपूर्ण यात्री गाड़ियां विशेषकर रात में चलने वाली गाड़ियों में राजकीय पुलिस और रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारी मार्गरक्षी के रूप में चलते हैं।

भारतीय आयुर्वेद उच्च अध्ययन और अनुसंधान संस्थान की स्थापना

1555. **प्रो० पी० जे० कुरियन** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का एक भारतीय आयुर्वेद उच्च अध्ययन और अनुसंधान संस्थान की स्थापना करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है और इस संस्थान के किस राज्य में स्थापित किये जाने का विचार है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) और (ख) सरकार आयुर्वेद के उच्च अध्ययन और अनुसंधान कार्य के लिए एक भारतीय संस्थान स्थापित करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है।

विदेश सचिव की अफगानिस्तान और अन्य इस्लामी देशों की यात्रा

1556. **प्रो० पी० जे० कुरियन** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेश सचिव ने हाल ही में अफगानिस्तान और कुछ अन्य इस्लामी देशों की यात्रा की है;

(ख) उन्होंने किन-किन देशों की यात्रा की है; और

(ग) क्या हाल में होने वाले गुट-निरपेक्ष देशों के सम्मेलन में अफगानिस्तान में रूसी हस्तक्षेप के मामले को न उठाने के बारे में उक्त किसी भी देश को राजी किया था ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) विदेश सचिव ने हाल ही में अफगानिस्तान और ईरान की यात्रा की थी।

(ग) जी नहीं।

छपरा-वाराणसी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1557. **श्री हरिकेश बहादुर** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार छपरा-वाराणसी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने संबंधी किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्य के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है; और

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

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) गाजीपुर-बलिया खण्ड के रास्ते वाराणसी-छपरा खण्ड का मीटर लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करने के लिए एक प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण प्रगति पर है। रिपोर्ट प्राप्त होने पर इस मामले की सभी दृष्टिकोणों से जांच की जायेगी। अर्थक्षम पाये जाने पर इस परियोजना का निर्माण आरम्भ कर दिया जायेगा बशर्ते कि योजना अयोग की स्वीकृति प्राप्त हो जाये और धन का आवंटन कर दिया जाये।

छपरा-मार्रख रोड पर पुल

1558. **श्री सत्यदेव सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छपरा-कचहरी स्टेशन के पूर्व में छपरा-मार्रख रोड पर कोई ऊपरि पुल न होने से लोगों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है;

(ख) क्या सरकार का विचार वहां पुल बनाने का है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) से (ग) छपरा-कचहरी स्टेशन के पूर्व में छपरा-मार्रख रोड पर ऊपरी सड़क पुल बनाने के प्रस्ताव पर राज्य सरकार के परामर्श से रेलवे विचार कर रही है।

वापसी यात्रा टिकट

1559. **श्री अजित कुमार मेहता :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खरीदे गये वापसी यात्रा टिकटों की पुष्टि नहीं होती है और उत्तर के लिये भुगतानकृत तार अपने गंतव्य स्थान तक नहीं पहुंचते जिससे यात्रा करने वाले लोगों को, खासतौर पर उन सरकारी कर्मचारियों को तमाम दिक्कतें, असुविधायें और कठिनाइयां पैदा हो जाती हैं, जो सरकार द्वारा प्रदत्त अवकाश-यात्रा छूट का उपयोग करने के लिये बाहर जाते हैं;

(ख) क्या वापसी यात्रा टिकट जारी करने के लिये इस्तेमाल किये गये कागज की किस्म इतनी घटिया होती है कि वे खराब हो जाते हैं और तीन चार मोड़ों में फट जाते हैं जिससे यात्रियों के समक्ष समस्यायें उपस्थित हो जाती है;

(ग) यदि हां, तो इस बात को सुनिश्चित करने के लिये कि वापसी यात्रा टिकटों की दो दिन के भीतर पुष्टि हो, सरकार द्वारा क्या कदम उठाने का विचार है; और

(घ) 1980 में इस तरह के कितने मामले हुये और तत्सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क), (ग) और (घ) वापिसी यात्रा टिकटों पर आरक्षण की पुष्टि आरक्षण नियंत्रित करने वाले कार्यालयों को तार के जरिये सन्देश भेजकर अथवा टेलीप्रिन्टर अथवा कोरियरों के माध्यम से प्राप्त की जाती है जो उपलब्ध सुविधाओं और पर्याप्त नोटिस पर निर्भर करता है। अल्प समय के भीतर आरक्षण की मांग के मामले में ऐसा हो सकता है कि संचार प्रणाली में बाधा के कारण वापसी यात्रा के आरक्षणों की पुष्टि न हो पाये। जहां कहीं दो जोड़ी स्टेशनों के बीच नियमित यातायात होता है, वहां पर वापसी यात्रा के लिये कोटे की व्यवस्था की गई है और टिकट खरीदने के समय आबन्टित कोटे के अनुसार वापसी यात्रा के आरक्षण की पुष्टि कर दी जाती है। वर्ष 1980 के दौरान वापसी यात्रा के आरक्षण की पुष्टि न करने के सम्बन्ध में 83 शिकायतें प्राप्त हुई थीं। इन सभी मामलों की जांच की गयी थी और उपयुक्त निवारक कार्रवाई की गयी थी।

(ख) वापसी यात्रा टिकटें जारी करने के लिए इस्तेमाल में लाये जा रहे कागज की किस्म सन्तोषजनक है।

परमाणु प्रौद्योगिकी का विकास करने के लिए इण्डो-पाक संयुक्त कार्यक्रम

1560. **श्री जार्ज फर्नाण्डीस :** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार शान्ति पूर्ण कार्यों के लिये परमाणु प्रौद्योगिकी का विकास करने के लिए पाकिस्तान के साथ एक संयुक्त कार्यक्रम के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार पाकिस्तान के लिए कोई प्रस्ताव करने पर विचार करेगी;

(घ) यदि नहीं, तो क्यों; और

(ङ) क्या यह सच है कि परमाणु प्रौद्योगिकी के विकास के लिए पाकिस्तान ने भारत के साथ एक संयुक्त कार्यक्रम तैयार करने की इच्छा प्रकट की है ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) पाकिस्तान के समक्ष इस प्रकार की पेशकश करने की सरकार की कोई योजना नहीं है क्योंकि सरकार इसे लाभदायक अथवा समयानुकूल नहीं समझती है।

(ङ) जी नहीं।

विदेश मंत्री द्वारा विदेशों की यात्रा

1561. **श्री जी० एम० बनातवाला** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत सत्र के बाद उन्होंने तथा वरिष्ठ अधिकारियों ने किन देशों का दौरा किया है;

(ख) उन यात्राओं का उद्देश्य क्या है;

(ग) उक्त यात्राओं से कौन से करार हुए हैं अथवा क्या लाभ प्राप्त हुए हैं; और

(घ) इन यात्राओं पर कुल कितना व्यय हुआ ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) से (ग) पिछले सत्र के बाद विदेश मंत्री ने किसी देश की यात्रा नहीं की। पिछले सत्र के बाद विदेश मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा की गई यात्राओं के सम्बन्ध में एक विवरण सदन की मेज पर रख दिया गया है। जिसमें इन यात्राओं का उद्देश्य और अन्य विवरण दिया गया है।

(ख) इन यात्राओं पर कुल 2,11,787.14 रु० खर्च हुए।

विवरण

क्रम सं०	नाम	जिन देशों की यात्रा की	यात्रा का उद्देश्य	इन यात्राओं के बाद होने वाले करार और/अथवा लाभ
1	2	3	4	5
1.	श्री आर० डी० साठे विदेश सचिव	अफगानिस्तान ईरान	गुट-निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के सम्मेलन की कार्य-सूची तथा घोषणा पत्र के मसौदे पर प्रारंभिक विचार-विमर्श के लिए।	इस यात्रा से गुट-निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के सम्मेलन से संबंधित मामलों पर विचार-विनिमय के लिए अवसर मिला।
		नेपाल	गुट-निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के सम्मेलन की कार्यसूची तथा घोषणा पत्र के मसौदे पर प्रारंभिक विचार-विमर्श के लिए। इस यात्रा से भारत और नेपाल के द्विपक्षीय हितों से विभिन्न मामलों पर अनौपचारिक विचार-विमर्श का अवसर मिला।	दोनों देशों के बीच पारस्परिक घनिष्ठ सद्भाव की परम्परागत भावना को और संवर्द्ध करने में मदद मिली।
		फ्रांस	द्विपक्षीय बातचीत के लिए।	यात्रा अभी चल रही है।
		स्पेन		
		आस्ट्रिया		
2.	श्री डेरिक गोंसाल्वेज सचिव (पूर्व)	बंगला देश श्रीलंका	गुट-निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के सम्मेलन की कार्यसूची और घोषणा पत्र के मसौदे पर प्रारम्भिक विचार-विमर्श के लिए। इस अवसर	यह यात्रा अपने पड़ोसियों के साथ मित्रता और पारस्परिक सद्भावना बढ़ाने के लिए दोनों देशों के साथ भारत द्वारा की जाने वाली निरन्तर

1	2	3	4	5
			का उपयोग दोनों देशों के प्राधिकारियों के साथ द्विपक्षीय मामलों पर बातचीत के लिए भी किया गया था ।	बातचीत का एक अंग थी ।
3.	श्री आर० भण्डारी सचिव (ई आर)	ओमान कातार सऊदी अरब लबनान कुवैत	गुट-निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के सम्मेलन की कार्यसूची तथा घोषणा पत्र के मसौदे पर बातचीत करने के लिए ।	पारस्परिक लाभ के लिए विचार-विमर्श किया गया था ।
4.	श्री एन० कृष्णन अपर सचिव (संयुक्त राष्ट्र)	पाकिस्तान नाइजीरिया	गुट-निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के सम्मेलन की कार्यसूची तथा घोषणा पत्र के मसौदे पर बातचीत करने के लिए।	इन यात्राओं के परिणामस्वरूप प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय मसलों पर एक-दूसरे के विचार समझने में मदद मिली ।
5.	श्री ए० के० सिंह अपर सचिव (प्रशासन)	कुवैत जोरडन सीरिया	गुट-निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के सम्मेलन की कार्यसूची तथा घोषणा पत्र के मसौदे पर बातचीत करने के लिए ।	पारस्परिक लाभ के लिए विचार-विमर्श किया गया था ।
6.	श्री के० आर० हीरेमख अपर सचिव (पी० पी०)	कीनिया तंजानिया जाम्बिया	गुट-निरपेक्ष विदेश मंत्रियों के सम्मेलन की कार्यसूची तथा घोषणा पत्र के मसौदे पर बातचीत करने के लिए ।	इन यात्राओं से प्रमुख अन्तर्राष्ट्रीय मसलों पर एक दूसरे के विचारों को अच्छी तरह समझने में मदद मिली ।

रेलवे वर्कशाप

1562. **श्री आर० पी० यादव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार और पश्चिम बंगाल क्षेत्र में विभिन्न रेलवे वर्कशापों में कुल कितने रेल कर्मचारी काम कर रहे हैं; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इन वर्कशापों में शुरू किये गये विकास कार्यों की प्रगति की अवस्था क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) बिहार और पश्चिमी बंगाल की सीमा क्षेत्र में स्थित अलग-अलग कारखानों में काम कर रहे कर्मचारियों की कुल संख्या नीचे दी गई है :

जमालपुर	—	13553
कंचरापाड़ा	—	13016
लिलुआ	—	11263
समस्तीपुर	—	614
खड़गपुर	—	15567
सिनि	—	1020
चितरंजन रेल इंजन कारखाना	—	16014
सिगनल कारखाना, हावड़ा	—	750

(ख) सम्बन्धित रेलों के वार्षिक निर्माण कार्यक्रम के माध्यम से विगत तीन वर्षों (1978-79 से 1980-81) के दौरान इन कारखानों में 4179.17 लाख रुपये की लागत से विकास कार्य आरम्भ किए गए है। ये अनुमोदित कार्य प्रगति की विभिन्न स्थितियों में हैं। इन कारखानों के लिए 1900.27 लाख रुपये की कुल लागत से अतिरिक्त मशीन और संयंत्र की स्वीकृति भी दे दी गई है।

हिमाचल प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्ग

1563. **श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में कितने राष्ट्रीय राजमार्ग हैं; और

(ख) राज्य में भिन्न-भिन्न शीर्षों के अंतर्गत ऐसी सड़कों पर किए गए व्यय का ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) हिमाचल प्रदेश में तीन राष्ट्रीय राजमार्ग हैं जिनके नाम इस प्रकार हैं :—राष्ट्रीय राजमार्ग 21, राष्ट्रीय राजमार्ग 22 और राष्ट्रीय राजमार्ग 1-क।]

(ख) हिमाचल प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों पर 1975-76 में और उसके बाद किए गए खर्च का ब्यौरा इस प्रकार है :

(लाख रुपये)

वर्ष	राष्ट्रीय राजमार्गों पर व्यय (मूल कार्य)	अनुरक्षण और मरम्मत पर खर्च
1975-76	133.94	35.21
1976-77	176.39	53.99
1977-78	215.06	75.07
1978-79	154.58	111.18
1979-80	198.03	94.69
1980-81 (नवम्बर, 1980 तक)	142.51	62.30

नौवहन के टनभार में वृद्धि करने के लिए ऋण और राज-सहायता

1564. **श्री बी० वी० देसाई : श्री सुशील भट्टाचार्य** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बल्क माल के अन्तर्राष्ट्रीय नौ-भार में भारत का हिस्सा 1979 के 33.35% से बढ़कर 1980 के दौरान 36.33 प्रतिशत हो गया;

(ख) यदि हां, तो क्या छठी योजना के अन्त तक नौवहन के टनभार को 8.3 लाख जी० आर० टी० तक बढ़ाने का लक्ष्य है;

(ग) यदि हां, तो क्या इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए मंत्रालय ने योजना आयोग से ऋण और आर्थिक सहायता की मांग की है; और

(घ) यदि हां, तो क्या योजना आयोग ने उसका अनुरोध मान लिया है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) सरकारी/सरकार द्वारा नियन्त्रित माल (आयात और निर्यात दोनों प्रकार का माल) की भारतीय जहाजों द्वारा की गई ढुलाई में भारत का अन्श 1979 में जो 33.35% था, 1980 में बढ़कर 38.75% हो गया।

(ख) मंत्रालय ने छठी पंचवर्षीय योजना के अपने मसौदे में, 1985 तक 8.3 मिलियन जी० आर० टी० टनेज का प्रस्ताव किया है।

(ग) और (घ) मंत्रालय ने नौवहन विकास निधि समिति को सहायता के रूप में 215 करोड़ रुपये और ऋण के रूप में 913 करोड़ रुपये की व्यवस्था का प्रस्ताव किया। योजना आयोग 555 करोड़ रुपये के ऋण के लिए और 150 करोड़ रुपये की सहायता के लिए सहमत हुआ है।

जंजीर खींचे जाने के कारण गाड़ियों का देर से चलना

1565. **श्री गुफरान आजम** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जंजीर खींचे जाने आदि के कारण गाड़ियां देर से चलती हैं; और

(ख) यदि हां, तो बदमाशों द्वारा जंजीर खींचे जाने को रोकने के लिए सरकार क्या उपाय कर रही है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां, मुख्यतः संपूर्ण रूप से नहीं ।

(ख) अनधिकृत रूप से जंजीर खींचने के स्रोतों से निपटने के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :

(1) गाड़ियों में चल टिकट परीक्षकों, रेल सुरक्षा दल/सरकारी रेलवे पुलिस के कर्मचारियों को सादी पोशाक में मार्ग रक्षी भेजना;

(2) खतरे की जंजीर निरोधी दस्तों द्वारा अचानक जांच करना जिनमें चल टिकट परीक्षक और रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारी शामिल रहते हैं;

(3) अनधिकृत जंजीर खींचे जाने के लिए नोट किये हुये स्थानों पर अचानक घात लगाकर जांच करना;

(4) पोस्टरों के माध्यम से अखबारों में, सिनेमा स्लाइडों आदि और महत्वपूर्ण स्टेशनों पर जन सम्बोधन प्रणाली पर उद्घोषणाओं द्वारा शैक्षणिक अभियान चलाना;

(5) खतरे की जंजीर खींचने वालों को पकड़ने वाले व्यक्तियों को पारितोषिक प्रदान करना;

(6) बदनाम क्षेत्रों में चुनी हुई गाड़ियों पर खतरे की जंजीर के उपस्कर को निष्क्रिय करना ।

इन असामाजिक तत्वों की गतिविधियों को समाप्त करने के लिए राज्य सरकारों के साथ निकट संपर्क बनाये रखा जाता है । इस बुराई से निपटने के लिए आवश्यक सहायता प्रदान करने हेतु रेल मन्त्री ने राज्यों के मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखे हैं ।

यात्री गाड़ी में जलाने वाली लकड़ी के बंडल ले जाया जाना

1566. **श्री गुफरान आजम** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को दूध ले जाने वाले लोगों के तथा अन्य व्यक्तियों के इस कार्य का पता है जो वे यात्री गाड़ियों में टिकट के साथ अथवा बिना टिकट जलाने की लकड़ी आदि के बंडल ले जाते हैं जिससे यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस कार्य को रोकने के लिए क्या कदम उठाये हैं; और

(ग) इन यात्रियों की यात्रा के लिए यदि कोई प्रबन्ध किये गये हैं; तो वे क्या हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) आमतौर पर दूधिए निर्धारित गाड़ियों में अपनी दूध की बाल्टियों के साथ मासिक टिकटों पर यात्रा करते हैं । जहां दूध यातायात अत्यधिक होता है, विशेषकर महानगरों के उपनगरीय खण्डों

में, दूधियों के लिए अलग से डिब्बे निर्धारित कर दिये जाते हैं। यात्री गाड़ियों में जलाने की लकड़ी के बन्डल आदि ले जाना मना है।

2. फिर भी प्रश्न में उल्लिखित किस्म के कुछ मामलों की रिपोर्ट मिली है। ऐसे मामलों को खत्म/दूर करने के लिए अनेक प्रकार की जांच की जाती है जिसमें ऐसी व्यापक जांच शामिल है जो रेलवे सुरक्षा बल तथा राजकीय रेलवे पुलिस की सहायता से टिकट जांच कर्मचारियों के एक दल द्वारा की जाती है। इनके साथ रेलवे मैजिस्ट्रेट भी होता है।

स्थाई वार्ता तन्त्र

1567. **श्री इन्द्रजीत गुप्त** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रत्येक रेलवे जोन में स्थाई वार्ता तंत्र (पी० एन० एम०) की वर्ष में कम से कम चार बैठकों के होने की आशा की जाती है;

(ख) यदि हां, सरकार को मालूम है कि दक्षिण-पूर्व रेलवे में 1979 और 1980 के प्रत्येक वर्ष के दौरान स्थाई वार्ता तंत्र की केवल एक बैठक बुलाई गई थी;

(ग) क्या सरकार को यह मालूम है कि डिविजन स्तर पर स्थाई वार्ता तंत्र में वास्तव में कार्य करना बन्द कर दिया है; और

(घ) क्या ऐसी स्थितियों में यह अपनी लम्बे समय से चली आ रही मांगों और शिकायतों के लिए कर्मचारियों को सीधे प्रदर्शन करने के लिए बाध्य नहीं कर रही है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, हां।

(ख) दक्षिण-पूर्व रेलवे में दो मान्यता प्राप्त यूनियनें हैं, अर्थात् साउथ ईस्टर्न रेलवे मेन्स कांग्रेस और साउथ ईस्टर्न रेलवे मेन्स यूनियन। 1979 में प्रत्येक मान्यता प्राप्त यूनियन के साथ रेलवे की स्थाई वार्ता तंत्र की दो बैठकें हुई थीं और इसी प्रकार 1980 में भी रेलवे की क्षेत्रीय स्तर पर प्रत्येक यूनियन के साथ इनकी दो बैठकें हुई थीं।

(ग) और (घ) दक्षिण-पूर्व रेलवे पर स्थाई वार्ता तंत्र मंडल स्तर पर नियमित रूप से कार्य कर रहा है और 1979 तथा 1980 के दौरान दोनों मान्यताप्राप्त यूनियनों के साथ 148 बैठकें हुई थीं।

राजधानी एक्सप्रेस का देरी से चलना

1568. **श्री इन्द्रजीत गुप्ता** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि दिल्ली और हावड़ा के बीच दोनों ओर से चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस दिसम्बर, 1980 से बराबर देरी से चल रही है;

(ख) इस प्रतिष्ठित रेलगाड़ी के देरी से चलने के क्या कारण हैं जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को बड़ी असुविधा हो रही है; और

(ग) यह गाड़ी अपने निर्धारित समय के अनुसार चले यह सुनिश्चित करने के लिए यदि कोई कार्यवाही की गई है, तो वह क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) दिसंबर, 1980 से 101/102 हावड़ा-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस को अधिक सवारी डिब्बों के साथ चलाने का परीक्षण किया जा रहा है ताकि बढ़ती हुई मांगों की पूर्ति तथा कीमती डीजल तेल की बचत की जा सके। परीक्षणों से पता चला है कि अतिरिक्त यात्रा समय जरूरी है और तदनुसार उनके निर्धारित समयों में संशोधन करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई की जा रही है। इसके अलावा बिजली की सप्लाई में खराबी और दुर्घटनाओं आदि से भी इसके समय-पालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है ।

रेल जोनों का पुनर्गठन

1569. **श्री डी० पी० जदेजा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान रेलवे जोन कब बनाये गये थे;

(ख) क्या सरकार रेल जोनों के पुनर्गठन पर विचार कर रही है;

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

(घ) जोनों के पुनर्गठन हेतु मार्गदर्शी सिद्धांतों का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) वर्तमान 9 रेलवे क्षेत्रों के बनने की तारीखें नीचे दी गई हैं :

रेलवे क्षेत्र का नाम	क्षेत्र बनने की तारीख
मध्य	5-11-1951
पूर्व	14-4-1952
उत्तर	14-4-1952
पूर्वोत्तर	14-4-1952
पूर्वोत्तर सीमा	15-1-1958
दक्षिण	14-4-1951
दक्षिण-मध्य	2-10-1966
दक्षिण-पूर्व	1-8-1955
पश्चिम	5-11-1951

(ख) से (घ) रेलों की कार्य-प्रणाली को कारगर और सरल बनाने तथा क्षेत्र/मंडल ढांचे का पुनर्गठन करने के लिए 19-2-1981 को रेल मंत्री द्वारा अपने 1981-82 के बजट भाषण में की गई घोषणा के अनुसार विशेषज्ञों की एक उच्च अधिकार प्राप्त समिति नियुक्त करने का विचार है ।

ईरान-इराक युद्ध में नष्ट हुए भारतीय जल पोत

1570. **श्री डी० पी० जदेजा** : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नवीनतम सूचना के अनुसार ईरान-इराक युद्ध में नष्ट हुए भारतीय जल पोतों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) कितने व्यक्ति मारे गए हैं अथवा लापता हैं ?

नौवहन और परिवहन श्रीमंत्री (वीरेन्द्र पाटिल) : (क) नीचे लिखे पांच पाल पोतों के नष्ट होने की सूचना प्राप्त हुई है :

1. मुरलीधर,
2. सफीमा, अलउमर,
3. अल हफीजा,
4. म्थेलासी पीर पासा,
5. सफीना अल नजारी,
6. अल फीरोज ।

(ख) किसी भी भारतीय कार्मिक की मृत्यु की सूचना नहीं प्राप्त हुई है । केवल एक भारतीय कैडट जिसका नाम श्री जे० आर० टी० अन्तु है, लापता है ।

विभिन्न रेलवे यार्डों से चुराया गया माल

1571. **श्रीमती कृष्णा साही** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1980 के दौरान देश में विभिन्न रेलवे यार्डों से कितनी राशि का माल चुराया गया;

(ख) हर्जाने के रूप में रेलवे ने कितनी राशि का भुगतान किया; और

(ग) बिहार में गधारा यार्ड से कितने मूल्य का माल चुराया गया और इस प्रकार की घटनाओं की रोकथाम के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 56,24,255 रुपये ।

(ख) उपर्युक्त (क) के सम्बन्ध में क्षतिपूर्ति के रूप में भुगतान की गयी राशि के आंकड़े नहीं रखे जाते हैं ।

(ग) बिहार में गड़हरा (गाधरा नहीं) यार्ड से 1980 के दौरान चुराए गए माल की राशि 1,24,683 रुपये है । इस प्रकार की घटनाओं की रोकथाम के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :—

1. रेलवे सुरक्षा बल/रेलवे सुरक्षा विशेष बल द्वारा सशस्त्र गश्त लगाना ।
2. निर्धारित स्थल गार्ड ड्यूटी के बदले बीट एवं क्षेत्र में गश्त लगाना ।
3. रे० सु० ब० के अधिकारियों द्वारा कड़ा पर्यवेक्षण ।

4. आसूचना इकट्ठी करने और अपराधियों को रंगे हाथ पकड़ने के लिए रे० सु० ब०/ केन्द्रीय जांच ब्यूरो के कर्मचारियों को सादे कपड़े में तैनात करना।

5. पुलिस तथा रे० सु० ब० द्वारा अचानक संयुक्त छापे मारना।

6. अपराधियों पर सतत दबाव डालने तथा उन पर निगरानी रखने के लिए रेलवे के क्षेत्र में अपराध तथा अपराधियों के बारे में राज्य पुलिस तथा रे० सु० ब० के साथ सूचना आदान-प्रदान करना।

7. स्थानीय पुलिस और राजकीय रेलवे पुलिस के साथ निकट सम्पर्क बनाये रखा जा रहा है।

8. दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध कठोर कार्रवाई की जाती है।

उड़ीसा में नई रेल लाइनें

1572. **श्री अर्जुन सेठी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई रेल लाइनें आरंभ करने की योजना पर विचार करते समय क्या मानदंड अपनाये जाते हैं;

(ख) क्या सरकार उस क्षेत्र के पिछड़ेपन पर भी विचार करती है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उड़ीसा राज्य के पिछड़ेपन और उसकी जनसंख्या को देखते हुए वहां नई रेल लाइन बिछाने का है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) नई रेलवे लाइन का निर्माण अथवा मौजूदा रेलवे लाइन का विस्तार सामान्यत: विस्तृत सर्वेक्षण और जाच-पड़ताल के बाद तय किया जाता है, जब यह सिद्ध हो जाता है कि क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेलवे लाइन सर्वोत्तम, सबसे सस्ता और अत्यधिक किफायती परिवहन का साधन है। रेलवे लाइन के निर्माण का औचित्य उन क्षेत्रों में होता है जहां पर निम्नलिखित बातें पायी जाती हैं :

(1) खनिज भंडार जिनका दोहन रेल परिवहन के विकास के बिना न किया जा सकता हो; अथवा

(2) जहां पर कच्चे माल और इस्पात, सीमेंट, उर्वरक अथवा तेल शोधक कारखाने आदि जैसे बड़े उद्योगों की संभावना हो और जहां से पर्याप्त यातायात प्राप्त होता हो; अथवा

(3) जहां भारी संख्या में यात्री यात्रा करते हों जैसे महानगर क्षेत्र और अन्य घनी आबादी वाले क्षेत्रों में उपनगरीय लाइनों के बारे में;

(4) जब मौजूदा लाइन संतृप्त अवस्था में पहुंच जाती है और नई लाइन से वैकल्पिक मार्ग की व्यवस्था होती है तथा इसके साथ-साथ नया क्षेत्र चालू करने तथा रेलवे लाइन का निर्माण करना सामरिक महत्व से अनिवार्य समझा जाता है।

लोक लेखा समिति ने 1975-76 में यह सिफारिश की थी कि रेलवे को योजनाबद्ध आधार पर नई लाइनों के निर्माण के लिए दीर्घकालीन व्यापक और स्पष्ट योजना तैयार करने की संभावना का पता लगाना चाहिए और सरकार पहाड़ी और पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे लाइनों के निर्माण के लिए दीर्घकालीन योजना को पूरा करे तथा उन्हें जल्दी से कार्यान्वित करे। लोक लेखा समिति की सिफारिशों के अनुसार 1978 में एक राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति नियुक्त की गयी थी जो देश में योजना प्राथमिकताओं को पूरा करने के लिए व्यापक राष्ट्रीय परिवहन नीति तय करेगी। राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति द्वारा नियुक्त 6 कार्यकारी दलों में से एक दल की नई लाइनों के निर्माण के बारे में नीति का गहराई से विश्लेषण करने तथा विकासात्मक और लाभप्रद लाइनों सहित, जिनका औचित्य केवल वित्तीय दृष्टि से नहीं बनता हो, इस प्रकार की लाइनों के संबंध में मापदंड का सुझाव देने को कहा गया था। कार्यकारी दल की रिपोर्ट के आधार पर राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने अपने कार्यों को अन्तिम रूप दे दिया था और मई, 1980 में अपनी रिपोर्ट योजना आयोग को प्रस्तुत कर दी थी। योजना आयोग भारत सरकार के संबंधित मंत्रालयों के परामर्श से इस समिति की सिफारिशों पर कार्रवाई कर रहा है।

स्वचालित सिगनल दिया जाना

1573. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अब तक कुल 60,777 किलोमीटर मार्ग में से केवल 1,437 किलोमीटर लाइन पर ही स्वचालित सिगनल लगाये गये हैं; और

(ख) 1980-81 के अन्त तक रेलवे में स्वचालित सिगनल स्थापित किये जाने का क्या कार्यक्रम है और उसकी लागत क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां। लेकिन, यह संख्या कुल 103906 मार्ग किलोमीटर में से 1437 मार्ग किलोमीटर है।

(ख) 19.00 लाख रुपये की लागत से दक्षिण रेलवे के एन्नर-मिजूर खंड (9.9 कि० मी०) पर काम प्रगति पर है।

क्लोज सर्किट वैगन संचालन नीति

1574. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे की क्लोज सर्किट वैगन संचालन नीति ने इस्पात संयंत्रों के बीच कोयला आपूर्ति में गंभीर असंतुलन पैदा कर दिया है;

(ख) क्या यह सच है कि राउरकेला और भिलाई में कोयले का जबर्दस्त अभाव बना हुआ है तो दूसरी ओर बोकारो में कोयले का अत्यधिक भंडार दिया गया है; और

(ग) यदि हां, तो सभी इस्पात संयंत्रों को कोयले की समान आपूर्ति के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन):(क) और (ख) क्लोज सर्किट संचलन के कारण विभिन्न इस्पात कारखानों के कोयले के स्टाक में कोई असंतुलन

नहीं आया है। बोकारो इस्पात कारखाने में तो कुछ समय के लिए कोयले का स्टाक और अधिक था।

(ग) 20 फरवरी, 1981 को राउरकेला में 33 हजार टन, भिलाई में 57 हजार टन कोयला था।

तदर्थ श्रेणी तीन कर्मचारी

1575. **श्री आर० एन० राकेश** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल बोर्ड कार्यालय परिषद को 5, 6 और 21 जून, 1980 को आयोजित की गयी 24वीं बैठक में कर्मचारी और सरकारी दोनों पक्ष के बोर्ड कार्यालय में तदर्थ श्रेणी तीन कर्मचारियों को रेल बोर्ड सचिवालय लिपिक सेवा के निपिध 9 (1) में छूट देकर समाविष्ट करने पर सहमत हो गए थे;

(ख) यदि हां, तो इन कर्मचारियों को समाविष्ट करने में विलम्ब के क्या कारण हैं और इसके लिए कौन से अधिकारी जिम्मेवार हैं; और

(ग) इन तदर्थ कर्मचारियों को समाविष्ट/नियमित करने के आदेश कब जारी किए जाने की संभावना है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप-मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) तदर्थ और अस्थायी आधार पर क्षेत्रीय रेलों से लिए गए और रेल मंत्रालय में कार्य कर रहे हैं, निम्न श्रेणी लिपिकों को रेलवे बोर्ड सचिवालय लिपिकीय सेवा में समाहित करने से सबंधित मामले पर कार्यालय परिषद की 24वीं बैठक में विचार-विमर्श किया गया था जिसमें सरकारी पक्ष रेलवे बोर्ड सचिवालय लिपिकीय सेवा को शासित करने वाले नियमों से संबद्ध उपबन्धों के अधीन रेल मंत्रालय में ऐसे वर्तमान कर्मचारियों को समाहित करने के प्रश्न पर विचार करने के लिए सहमत हो गया था बशर्ते कर्मचारी पक्ष कुछ शर्तों से सहमत हो। बैठक मे सरकारी पक्ष द्वारा किये गये प्रस्तावों को कर्मचारी पक्ष द्वारा स्वीकार किया गया था। उपर्युक्त कार्यालय परिषद की बैठक में हुए विचार-विमर्श के अनुसरण में, मामले की आगे जांच की गयी है और आशा है कि इस मामले को शीघ्र ही अन्तिम रूप दिया जायेगा।

लम्बी एकक भाड़ा-गाड़ियां

1576. **श्री के० पी० सिंह देव** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मंत्रालय ने वर्तमान 2000 टन के स्थान पर 7500 टन तक के लिए लंबी एकक की भाड़ा गाड़ियों का उपयोग करने का निर्णय किया है;

(ख) क्या उक्त गाड़ियां पूर्ववर्ती गाड़ियों से अधिक तेज गति से चलेंगीं;

(ग) वर्ष 1981 के दौरान रेलवे का विचार कितने अतिरिक्त भार की ढुलाई करने का है; और

(घ) क्या इसके फलस्वरूप उद्योगों को आवश्यक कच्चे माल के डिलिवरी कार्यक्रम में कुछ कमी आ जायेगी ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) रेल मंत्रालय 7500 टन तक भार ढोने वाली माल गाड़ियां चलाने के बारे में विचार कर रहा है। इस प्रयोजन के लिए नए किस्म के माल-डिब्बों का निर्माण किया जा रहा है। इन्हें परीक्षण के तौर पर चलाने के बाद मध्य जुलाई, 1982 के आस-पास कोई विनिश्चय किया जायेगा।

रेलवे द्वारा ढुलाई में कमी

1577. **श्री के० पी० सिंह देव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड ने हाल ही में अलग-अलग उद्योगों को सूचित किया है कि वे पहले की भांति कोयला नहीं ले जा सकेंगे और ढुलाई में 50 प्रतिशत तक कमी होगी;

(ख) यदि हां, तो रेलवे द्वारा अपनाई जा रही प्रक्रिया का ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या इसका छोटे उद्योगों पर बहुत प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा और क्या उन्हें बाध्य होकर सड़क द्वारा कोयला ले जाना पड़ेगा ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) कोल इण्डिया लि० द्वारा विभिन्न कोयला खानों पर प्रस्तुत तमाम कोयले को भिन्न-भिन्न उपभोक्ताओं, जिनमें लघु उद्योग भी शामिल हैं, तक पहुंचाने के लिए रेलें कोयले की ढुलाई करती रहेंगीं।

मध्य प्रदेश के भुसावल-इटारसी और भोपाल-बीना सेक्शन में जंजीर खींचने की घटनाओं में वृद्धि होना

1578. **श्री शिवकुमार सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में भुसावल-इटारसी और भोपाल-बीना सैक्शन में रेल-गाड़ियों में अनावश्यक जंजीर खींचने की घटनाओं में वृद्धि हुई है ?

(ख) क्या इन मामलों की रोक-थाम के लिए राज्य सरकार का सहयोग मांगा गया है; और

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

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) इस प्रकार की समाज विरोधी गतिविधियों की रोक-थाम के लिए संयुक्त जांच की जा रही है और राज्य सरकार के साथ निकट का सम्पर्क रखा जा रहा है।

परादीप पत्तन पर ड्रेजर कोणार्क

1579. **श्री लक्ष्मण मलिक :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को परादीप पत्तन पर ड्रेजर कोणार्क के डूबने के संबंध में जांच के लिए नियुक्त तकनीकी अधिकारियों के दल से तत्संबंधी प्रतिवेदन प्राप्त हो चुका है;

(ख) यदि हां, तो उनके निष्कर्ष क्या हैं और उन पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है;

(ग) क्या ड्रेजर कोणार्क का मलबा निकाला जा चुका है; और

(घ) यदि नहीं, तो ड्रेजर संबंधी वर्तमान स्थिति क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) जी, हां ।

(ख) रिपोर्ट अभी हाल ही में प्राप्त हुई है और उस पर विचार किया जा रहा है ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) परादीप पत्तन के निकर्षक 'कोणार्क' को समुद्री तल से निकालने का ठेका मैसर्स स्मित इन्टरनैशनल, सिंगापुर को दे दिया गया है । उक्त फर्म ने निकर्षक को निकालने का प्रयत्न किया है, परन्तु वे अभी तक निकर्षक निकाल नहीं पाये हैं । निकर्षक को निकालने के लिए अब वे किसी वैकल्पिक तरीके की योजना बना रहे हैं ।

समयोपरि-भत्ते की दरें

1580. **प्रो० रूप चन्द पाल :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि रेलवे के विभिन्न डिविजनों में एक ही प्रकार के कार्य के लिए समयोपरि-भत्ते की विषय दरें लागू हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार के पास समयोपरि-भत्ते की अदायगी के लिए समान दरें लागू करने का कोई प्रस्ताव है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) और (ख) रेल श्रम अधिकरण, 1969 की सिफारिशों के अनुसार, रेल कर्मचारियों के समयोपरि-भत्तों की दर अलग-अलग होती है जो इस बात पर निर्भर करता है कि किसी औसत अवधि में ड्यूटी के रोस्टर घंटों में प्रारंभिक और/या पूरक कार्य में व्ययतीत किया गया समय शामिल है या नहीं है । इस प्रकार समयोपरि-भत्ते का एक समान दर लागू करने का प्रश्न नहीं उठता ।

राजस्थान में छठी योजना के दौरान रेल लाइनों की लम्बाई

1581. **श्री अशोक गहलोत :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजनावधि के दौरान सरकार द्वारा कितने किलोमीटर लंबी रेल लाइन बिछाने का विचार है;

(ख) इसी अवधि के दौरान, क्षेत्रवार, सरकार द्वारा राजस्थान में कितने किलोमीटर लंबी रेल लाइन बिछाने का विचार है; और

(ग) यदि राजस्थान के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है तो उसके क्या कारण है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) छठी योजना के प्रारंभ से ही 1384 कि० मी० लम्बी रेल लाइनों का निर्माण कार्य चल रहा है। 1980-81 के दौरान 4 और नयी लाइनों को जिनकी लम्बाई 285 कि० मी० है, निर्माण के लिए अनुमोदित कर दिया गया है। इनमें से 257 कि० मी० लम्बी नयी लाइनों को यातायात के लिए पहले ही खोला जा चुका है और 98 कि० मी० लम्बी नई लाइनें तैयार हैं और आशा की जाती है कि इन्हें 31 मार्च, 1981 तक यातायात के लिए खोल दिया जायेगा। 1981-82 के दौरान 8.13 कि० मी० लम्बी बड़ी लाइन का निर्माण करने का प्रस्ताव है। छठी योजना के दौरान 230 कि० मी० लम्बी अतिरिक्त नयी बड़ी लाइनों के निर्माण का प्रस्ताव विचाराधीन है।

(ख) और (ग) कोटा-चित्तौड़गढ़-नीमच बड़ी लाइन के निर्माण कार्य को 41.09 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से 1980-81 के बजट में शामिल कर लिया गया है। 1981-82 में इस कार्य के लिए 2.50 करोड़ रुपये के परिव्यय का प्रस्ताव है।

डी० ई० एन० (कोन्स) द्वारा कर्मचारियों को ओपन लाइन को सौंपा जाना

1582. **श्री ए० के० राय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डी० ई० एन० (कोन्स) पूर्व रेलवे धनबाद द्वारा 1965 के बाद जो परिसम्पत्तियां विशेष रूप से निर्मित अंश आदि (वर्क्स पोर्शन) सृजित हुई और लाइन को सौंपी गई उनका ब्यौरा क्या है;

(ख) डी० ई० एन० (कोन्स) धनबाद के कितने कर्मचारी परिसम्पत्तिय के रूप में ओपन लाइन को सौंपे गये;

(ग) ओपन लाइन को कर्मचारियों को सौंपने में विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(घ) इस संबंध में बोर्ड के आदेशों का उल्लंघन करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) विवरण इस प्रकार है :

1. रेलपथ :

(एक) गोमी, चन्द्रपुरा दोहरी लाइन दुगदा चरण (I) और (II),

(दो) फुलवारतानर-जमुनियातनर लाइन का दोहरीकरण,

(तीन) पतरातू और बरमी के मध्य मुख्य यार्ड में रेलपथ कार्य,

(चार) बरकाना-परिहार लाइन।

2. **निर्माण कार्य :**

(एक) सुंदानडीह और धनबाद के बीच पाइप लाइन,

(दो) जोगेश्वर विहार और दुनरी के बीच अनुरक्षण कार्य,

(तीन) पतरातू और बरमी के बीच भिन्न-भिन्न निर्माण कार्य,

(ख) चालू लाइन को दी गयी परिसम्पत्तियों के संबंध में रेलपथ के लिए 329 कर्मचारी और निर्माण कार्यों के लिए 30 कर्मचारी मंडल इंजीनियर/धनबाद को दिये गये थे।

(ग) सामान्य नियमों के अनुसार परिसम्पत्तियों के सृजन के बाद रेलवे के निर्माण और चालू लाइन संगठनों के बीच अनुरक्षण पदों के सृजन के प्रस्ताव के बारे में वित्त विभाग की सहमति से संयुक्त रूप से विनिश्चय किया जाता है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

कोराला जयंत रेल लाइन

1583. **श्री राम प्यारे पनिका** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोराला जयंत रेल लाइन का निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जायेगा;

(ख) क्या यह सच है कि रेलवे विभाग ने अभी तक राज्य सरकार को किसानों को वितरण के लिए मुआवजे की राशि का भुगतान नहीं किया है; और

(ग) यदि हां, तो उन्हें मुआवजा कब तक दिया जायेगा ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) चरण-I—केरायला रोड से काकरी तक 33.05 कि० मी० की कुल लम्बाई में से 21.43 कि० मी० की लाइन को 30-6-1981 तक खोले जाने की आशा है।

चरण-II—काकरी से जयन्त (अर्थात् शेष 11.62 कि० मी०) को खोले जाने की लक्ष्य तिथि 31-3-1982 है, बशर्ते कि 31-3-1981 तक उ० प्र० सरकार द्वारा अपेक्षित भूमि का खाली कब्जा दिला दिया जाये।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

सरकार द्वारा रेल कर्मचारियों में व्याप्त अनुशासनहीनता को रोकने के लिए कदम

1584. **श्री राम० एम० एस० कृष्ण : श्री रघुनन्दन लाल भाटिया : श्री नारायण चौबे : श्री पी० एस० सईद : श्री अमर राय प्रधान : श्रीमती नहाटा : श्री दौलत रामसारण : श्री कृष्ण प्रताप सिंह** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अधिकांश लोको कर्मचारियों ने दक्षिण-पूर्व रेलवे की बिलासपुर डिवीजन में कुछ लोको कर्मचारियों की बर्खास्तगी के विरुद्ध विरोध प्रकट करने के लिए उनके संघ द्वारा किये

गये आह्वान का अनुसरण करते हुए 30 जनवरी 1980 को सामूहिक रूप से बीमारी की छुट्टी ले ली थी;

(ख) क्या पश्चिम बंगाल में कुछ तथ्यों ने ड्यूटी पर तैनात रेल कर्मचारियों को कथित रूप से डराया धमकाया गया था और उन्हें काम पर आने से रोका था;

(ग) क्या फरवरी के प्रथम सप्ताह में लोको कर्मचारियों का आन्दोलन जड़ पकड़ गया था और इसके कारण कुछ गाड़ियां रद्द की गयी थीं तथा यातायात अस्त-व्यस्त हो गया था;

(घ) यदि हां, तो लोको कर्मचारियों ने क्या मांगें पेश की थीं और उनमें कितनी वित्तीय अंतग्रस्तता है;

(ङ) उक्त स्थिति के कारण यात्रियों तथा माल परिवहन की दृष्टि से रेलवे को भाड़े के रूप में अनुमानतः कितनी हानि हुई, और

(च) लोको कर्मचारियों तथा अन्य रेल कर्मचारियों द्वारा समूचे समुदाय को परेशान करने की उक्त अनुशासनहीनता-पूर्ण गतिविधियों को रोकने के लिए सरकार का विचार क्या कदम उठाने का है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (च) 17-2-81 को रेल मंत्री द्वारा दिये गये स्वप्रेरित व्यान में स्थिति स्पष्ट कर दी गयी है ।

सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

दिल्ली-अहमदाबाद लाइन का बदला जाना

1585. **श्री जयनारायण रौत** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने दिल्ली-उदयपुर के बीच मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के रेल मंत्रालय के प्रस्ताव को स्वीकृति प्रदान कर दी है; और

(ख) यदि हां तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

आर्थिक संबंधों के सचिव का खाड़ी के देशों का दौरा

1586. **श्री रामविलास पासवान** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आर्थिक सम्बन्धों के सचिव के खाड़ी के देशों के दौरे का क्या परिणाम रहा है; और

(ख) भारत-अरब के बीच नये व्यापार और आर्थिक सहयोग के लिए मार्ग प्रशस्त करने में यह दौरा कहां तक उपयोगी होगा ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) विदेश मंत्रालय में सचिव (ई० आर०), श्री रमेश भण्डारी ने अक्तूबर, 1980 के दौरान कुवैत, संयुक्त अरब अमीरात तथा

कातार की यात्रा की । इस यात्रा का मुख्य उद्देश्य यह था कि ईरान-इराक युद्ध के कारण तेल सप्लाई में जो कमी आई है उसे पूरा करने की व्यवस्था की जाए । इस यात्रा से इन देशों के साथ भारत के आर्थिक संबंधों को सुदृढ़ करने के अलावा निम्नलिखित परिणाम प्राप्त करने में भी सहायता मिली :

(एक) कुवैत ने 1980 में पहली बार हमें कुछ तेल (50,000 टन) दिया और 1981 के दौरान 5 लाख टन कच्चा तेल देने का आश्वासन भी दिया ।

(दो) संयुक्त अरब अमीरात ने आश्वासन दिया कि 1981 के दौरान वह हमारे लिए तेल सप्लाई दस लाख से बढ़ाकर 15 लाख टन कर देगा ।

(तीन) कातार ने हमें कुछ कच्चा तेल सप्लाई करने पर बहुत सहानुभूतिपूर्वक विचार करने का आश्वासन दिया ।

सौराष्ट्र में अधिक मेडिकल कालेजों का खोला जाना

1587. **श्री रामजी भाई मावणि** क्या : **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सौराष्ट्र विशेषतः भावनगर और राजकोट तथा मोरवी आदि तथा गुजरात के विभिन्न भागों में और मेडिकल कालेज खोले जाने के बारे में सौराष्ट्र तथा गुजरात के विभिन्न भागों से मांग की गई है;

(ख) यदि हां, तो इन मांगों का ब्यौरा क्या है;

(ग) इन मांगों को पूरा करने के लिए राज्य तथा केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई;

(घ) क्या यह सच है कि भावनगर, मोरवी, राजकोट, गोंडल तथा ऐसे अन्य स्थानों में मेडिकल कालेजों के खोले जाने के लिए 1977 से 1980 के दौरान केन्द्रीय सरकार को विभिन्न संस्थानों, संगठनों, वाणिज्य मण्डल तथा महत्वपूर्ण व्यक्तियों से अनेक अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ङ) यदि हां, तो उपरोक्त मेडिकल कालेजों के कब तक चालू होने की संभावना है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) से (ङ) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

भारतीय रेल कार्मिक सेवा

1588. **श्री दयाराम शाक्य** : क्या **रेल मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड ने जून, 1981 में उन अधिकारियों की अन्तिम सूची परिचालित की थी जिन्होंने भारतीय रेल कार्मिक सेवा में आने का विकल्प दिया था;

(ख) क्या यह सच है कि भारतीय रेल कार्मिक सेवा के गठन तथा लेवल-एक, ए. लेवल-दो जे. और सीनियर स्केल के अधिकारियों में से अन्तिम विकल्प स्वीकार किए जाने के बाद अन्य

सेवाओं के व्यक्ति जो भारतीय रेल कार्मिक सेवा के व्यक्ति नहीं हैं, भारतीय रेल में लेवल-एक और लेवल-दो जे. ए. तथा सीनियर स्केल पदों पर लगातार बने हुए हैं;

(ग) यदि हां, तो ऐसे उन व्यक्तियों के नाम और पद-नाम क्या हैं जो भारतीय रेल कार्मिक सेवा संसर्ग के नहीं हैं और इन पदों पर बने हुए हैं तथा किन परिस्थितियों में इन पर बने हुए हैं; और

(घ) भारतीय रेल कार्मिक सेवा के अलावा दूसरी श्रेणियों के व्यक्तियों का कार्मिक विभाग से स्थानान्तर करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी हां।

(ख) जी हां ।

(ग) और (घ) इस सेवा के प्रारम्भिक संगठन में संघ लोक सेवा आयोग ने कुल पदों के लगभग एक तिहाई अधिकारियों को पेनल में रखा था । पदों तथा उपलब्ध अधिकारियों की संख्या के बीच इतने ज्यादा अन्तर को देखते हुए गैर-भारतीय रेलवे कार्मिक सेवा के अधिकारी अगले कुछ और वर्गों के लिए भारतीय रेलवे कार्मिक सेवा के पदों को संभालेंगे । बहरहाल, सिविल सेवा परीक्षा, 1980 के माध्यम से सीधी भर्ती करने की शुरूआत कर दी गई है और गैर-भारतीय रेलवे कार्मिक सेवा के अधिकारियों का स्थान उत्तरोत्तर संवर्ग अधिकारियों द्वारा लिया जायेगा उन गैर-भारतीय रेलवे कार्मिक सेवा के अधिकारियों, जो भारतीय रेलवे कार्मिक सेवा के पदों को संभाले हुए हैं, के नाम तथा पदनामों के संबंध में सही सूचना इकट्ठी की जा रही है और इसे सभा पटल पर रख दिया जायेगा ।

आल इन्डिया रेलवे मैंस फेडरेशन के साथ बातचीत

1589. **श्री जार्ज फर्नान्डीस** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आल इंडिया रेलवे मैंस फेडरेशन के साथ उनकी मांगों के बारे में सौहार्दपूर्ण समझौते के बारे में कोई बातचीत शुरू की गई है;

(ख) यदि हां, तो बातचीत किस स्तर पर है; और

(ग) उनके अनुमान से बातचीत कब तक पूरी हो जायेगी ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) संभवतः माननीय सदस्य का आशय कुछ समय पहले आल इंडिया रेलवे मैंस फेडरेशन से प्राप्त 10-सूत्री मांग पत्र से है । इस संबंध में 20-11-80 को श्री चित्तबसु संसद् सदस्य द्वारा पूछे गये अतारांतिक प्रश्न सं० 423 के उत्तर में स्थिति स्पष्ट कर दी गयी है ।

लोको कर्मचारियों की हड़ताल के कारण रद्द की गई रेल गाड़ियाँ

1590. **श्री कृष्ण प्रताप सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) लोको कर्मचारियों की हड़ताल के कारण कुल कितनी गाड़ियां रद्द करनी पड़ीं और इस कारण सरकार को कुल कितनी हानि हुई; और

(ख) इस स्थिति को सामान्य बनाने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ख) सरकार ने माल और सवारी गाड़ियों का संचालन बनाए रखने के लिए सभी आवश्यक उपाय किए हैं जिनके परिणामस्वरूप, कुछ रेलों के कुछ भागों को छोड़कर, लोको कर्मचारियों के एक वर्ग द्वारा छेड़े गए आन्दोलन का गाड़ी परिचालन पर प्रायः बुरा प्रभाव नहीं पड़ा। आन्दोलन वापस ले लिया गया है।

रेल सेवा तथा लोको रनिंग कर्मचारियों द्वारा हड़ताल

1591. **श्री सुभाष यादव : श्री के० ए० राजन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लोको रनिंग कर्मचारी 28 जनवरी, 1981 से हड़ताल पर हैं;

(ख) उनकी क्या मांगें हैं; और

(ग) देश में रेलों के आवागमन पर लोको रनिंग कर्मचारियों की हड़ताल का क्या प्रभाव पड़ा है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) स्थिति का स्पष्टीकरण 17-2-81 को रेल राज्य मंत्री द्वारा दिए गए स्वप्रेरित विवरण में किया गया है।

बैगनों की कमी के कारण राउरकेला इस्पात संयन्त्र के तैयार उत्पादों का रुका रहना

1592. **श्री अर्जुन सेठी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राउरकेला इस्पात संयंत्र के मामले में तैयार उत्पादों के लदान के लिए रोके गये बैगनों को रिलीज करने में विलम्ब होने से रेलवे विभाग ने इस संयंत्र को 50 प्रतिशत तक कोयले की सप्लाई में कटौती की है; और

(ख) यदि हां, तो क्या बैगनों की कमी को देखते हुए सरकार ने सुझाव दिया है कि रेलवे विभाग व्यवस्था करे और इसकी अपेक्षित मात्रा सप्लाई करने पर विचार करे ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में रेल मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

तदर्थ कर्मचारियों का नियमित किया जाना

1593. **श्री आर० एन० राकेश** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : रेलवे बोर्ड में काम कर रहे तदर्थ कर्मचारियों को नियमित करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है और इस कार्य में कितना समय लगने की संभावना है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : हिन्दी टाइप जानने वाले और इस समय रेल मंत्रालय में कार्यरत 5 तदर्थ लिपिकों को उत्तर रेलवे पर

1.11.80 से नियमित करने और समाहित करने का विनिश्चय किया गया है। इस संबंध में महा प्रबन्धक, उत्तर रेलवे को आवश्यक निदेश जारी कर दिये गये हैं।

भारतीय मुसलमान लड़कियों का अरब देशों को भेजा जाना

1594. **आचार्य भगवान देव** : क्या विदेश मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान विदेशी एवं भारतीय समाचार-पत्रों में प्रतिदिन प्रकाशित होने वाले इन समाचारों की ओर दिलाया गया है कि भारत से मुसलमान नौजवान लड़कियों को अरब राष्ट्रिकों द्वारा अरब देशों में ले जाया जाता है और वहां पर उनसे अनैतिक कार्य कराये जाते हैं तथा हमारे देश में अनेक लोगों द्वारा इस घोटाले में सहायता दी जाती है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस बात को सुनिश्चित करने के लिये क्या कार्यवाही की है कि विदेशी तत्व इन नौजवान लड़कियों को अरब देशों में अनैतिक व्यापार के लिये न ले जायें ?

विदेश मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) कुछ भारतीय और विदेशी समाचार पत्रों/पत्रिकाओं में, अरब देशों में भारतीय मुस्लिम लड़कियों के कथित दुर्व्यवहार के बारे में कुछ लेख प्रकाशित हुए हैं।

(ख) अरब राष्ट्रिक, भारतीय लड़कियों को अरब देशों में आम तौर पर घर में काम करवाने के लिए और पत्नियों के रूप में ले जाते हैं।

महिला कर्मचारियों के मामले में उत्प्रवासन की अनुमति अपेक्षित होती है जो नियोक्ता के पूर्ववृत्त की समुचित जांच-पड़ताल और उत्प्रवासी संरक्षक के पास संविदा के पंजीकरण के बाद ही दी जाती है। अरब राष्ट्रिकों की भारतीय पत्नियों के मामले में, पतियों की असलियत की उपयुक्त जांच-पड़ताल के बाद ही, उनके विवाहोपरान्त नामों में पासपोर्ट जारी किये जाते हैं।

माल भाड़ा आय में हानि

1595. **श्री बी. वी. देसाई : श्री विजय कुमार यादव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे विभाग को अब तक माल भाड़ा आय में 130 करोड़ रुपये की कुल हानि हुई है;

(ख) क्या रेलवे में सुधार के बावजूद वर्ष 1980 और 1981 के लिये 2145 लाख टन यातायात का निर्धारित लक्ष्य पूरा नहीं किया जा सका जिससे यह हानि पूरी हो जाती; और

(ग) यदि हां, तो उसके मुख्य कारण क्या हैं और इस हानि को पूरा करने और माल भाड़ा आय में वृद्धि करने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं। यह अनुमान लगाया गया है कि वर्ष 1980-81 के अन्त तक माल यातायात में कमी के कारण वित्तीय दृष्टि से 30.12 करोड़ रुपये कम प्राप्त होंगे।

(ख) पिछले 3 महीनों के दौरान रेलों के परिचालन को सुप्रवाही बनाने और उनमें सुधार करने के लिए अपनाये गये उपायों के परिणामस्वरूप वर्ष के दौरान प्रारम्भिक राजस्व अर्जित यातायात 1950 लाख मीटरिक टन होने की आशा है, जो कि 1979-80 से 2 लाख मीटरिक टन अधिक होगा, यद्यपि यह बजट लक्ष्य से 19.5 लाख मीटरिक टन कम होगा।

(ग) असम में आन्दोलन, पूर्वी क्षेत्र में बिजली की भारी कटौती के कारण विन्यास यार्डों और कारखाओं में कार्य निष्पादन प्रभावित हुआ, इस्पात कारखानों को कच्चे माल की कम मांग होना, बेलाडिल्ला की खानों में श्रमिक अशान्ति के कारण निर्यात के लिए लौह अयस्क के संचलन प्रभावित होना, पूर्वी क्षेत्र में तेल शोधक कारखानों का बन्द होना जिससे पैट्रोलियम पदार्थों के लदान पर बुरा प्रभाव पड़ा, गन्ने की मांग में भारी गिरावट, सूखाग्रस्त राज्यों को पंजाब और हरियाणा के राज्यों से खाद्यान्नों की भारी मात्रा में ढुलाई, पश्चिम, उत्तर और दक्षिण-पूर्व रेलों पर बाढ़ तथा रेल लाइनों में दरारें पड़ना और अनेक रेलों पर कर्मचारी आन्दोलन मुख्य कारण थे जिनके कारण रेलों पर लदान में गिरावट आई।

चालू वित्तीय वर्ष के दौरान माल यातायात में सुधार करने के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :—

(एक) खाद्यान्नों, उर्वकों, सीमेंट, कोयले जैसी अनिवार्य सामग्रियों की ढुलाई के लिए परम्परागत किस्म के माल डिब्बों के स्थान पर रोलर बियरिंग और सेन्टर बफर कपलरों से युक्त माल डिब्बों का पृथक्करण, (II) थोक सामग्रियों को तेज गति से लंबी दूरी तक ढोये जाने वाले बन्द माल डिब्बों को लगाकर 'जम्बो रेकों' की संरचना करना और चलाना जिनसे अधिक आमदनी होती है, (III) विभिन्न खण्डों पर प्रत्येक माल गाड़ी द्वारा अधिकतम ढुलाई की जा रही है, (IV) गताय् माल डिब्बों का पता लगाकर आय एवं हालत के आधार पर उन्हें निष्क्रिय घोषित करना

(दो) थ्रू माल गाड़ियों को उन्हीं बिजली या डीजल रेल इंजनों से चलाना, (VI) कार्यक्रम के आधार पर यातायात की निकासी के लिए संबंधित एजेंसियों के साथ निकट सम्पर्क और अधिक माल डिब्बों की खरीद।

आल इण्डिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन से ज्ञापन

1596. **श्री अटल बिहारी वाजपेयी : श्री के० ए० राजन् : श्री रामावतार शास्त्री :** क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसियेशन ने एक 14-सूत्री ज्ञापन पेश किया है;

(ख) यदि हां, तो उसमें की गई मांगों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस बारे में पहिले नियुक्त समिति के निष्कर्ष क्या हैं और स्टेशन मास्टरों की शिकायतों के संबंध में क्या पंचाट दिये गये हैं और उनमें से कौन-कौन से मंजूर कर लिये गये हैं और कौन-कौन से रद्द कर दिये गये हैं ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, हां ।

(ख) स्टेशन मास्टरों द्वारा प्रतिपादित मांगों में अन्य बातों के साथ-साथ स्टेशन मास्टरों के ग्रेडों में संशोधन करना, पदों का समान प्रतिशत में वितरण, पदोन्नति अवसर और सेवा शर्तों में एक समानता लाना, छुट्टी आरक्षितों की व्यवस्था करना, वर्दी की सप्लाई करना आदि जैसी बातें शामिल हैं । वित्तीय परिसीमा के अन्तर्गत समय-समय पर सरकार द्वारा इन मांगों पर विचार किया गया है और मांगों के गुण-दोष के आधार पर उपयुक्त कार्यवाई की गई है ।

बम्बई में सम्मेलन के लिए एक राजनैतिक दल द्वारा सवारी डिब्बों का आरक्षण

1597. **श्री ज्योतिर्मय बसु** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में एक राजनैतिक दल, जिसने बम्बई में अपने सम्मेलन के लिये सवारी डिब्बों का आरक्षण मांगा था, को इस सुविधा से वंचित किया गया था;

(ख) यदि हां, तो किन आधारों पर;

(ग) क्या उन्हें मांगी गई सीटें अन्ततः दे दी गई थीं; और

(घ) यदि हां, तो किन आधारों पर ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं ।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता ।

औषध प्रशासन (ड्रग एडमिनिस्ट्रेशन) का पुनर्गठन

1598. **श्री एम० वी० चन्द्रशेखर मूर्ति : श्री बी० वी० देसाई : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश में समस्त औषध प्रशासन का पुनर्गठन करने और इसमें सुधार करने के लिये किसी योजना पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या महाराष्ट्र, गुजरात और तमिलनाडु को छोड़कर इस देश में औषध प्रशासन अत्यन्त अपर्याप्त हैं; और

(ग) यदि हां, तो औषध उद्योग का पुनर्गठन करने और इसमें सुधार करने के लिये की जा रही कार्यवाही का ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : (क) देश के सारे औषध प्रशासन को पुनर्गठित करने और सुचारु रूप से चलाने की इस समय कोई योजना नहीं है ।

(ख) और (ग) औषध नियंत्रण संगठन को प्रभावकारी बनाने के लिये पांच जरूरी बातें इस प्रकार हैं :

(एक) एक पूर्ण-कालिक कार्यकुशल औषध नियंत्रक का होना ।

(दो) औषध निरीक्षकों की पर्याप्त संख्या में नियुक्ति करना तथा उनके तकनीकी और कानूनी ज्ञान को अद्यतन बनाना ।

(तीन) एक सुव्यवस्थित विश्लेषण-प्रयोगशाला खोलना जिसमें सभी वर्गों के नमूनों की शीघ्र जांच की जा सके ।

(चार) एक "आसूचना एवं कानूनी विंग" खोलना जो नकली दवाइयों का पता लगाने के लिये पुलिस विभाग के निकट सम्पर्क से अपना काम करेगा; तथा

(पांच) औषध नियंत्रण प्रशासन और नकली दवाइयों के विरुद्ध अभियान से संबंधित मामलों में उपभोक्ता समूहों, चिकित्सा व्यवसाइयों तथा प्रतिष्ठित जन-सदस्यों के साथ घनिष्ठ सम्पर्क स्थापित करना ।

गुजरात, कर्नाटक, केरल, महाराष्ट्र तथा तमिलनाडु ने तो उपर्युक्त बातों के आधार पर अपने-अपने औषध नियंत्रण तन्त्र को सुचारु रूप से चलाने के लिये कदम उठा लिये हैं, किन्तु अन्य राज्यों में औषध नियंत्रण प्रशासन में अभी इस दिशा में कार्य होना शेष है । केन्द्रीय सरकार विगत वर्षों में सभी राज्य सरकारों से यह आग्रह करती आ रही है कि वे अपने-अपने औषध नियंत्रण तंत्र को प्रभावकारी ढंग से चलाने के लिये सुचारु एवं सुदृढ़ बनाएं ।

रानीगंज-बांकुस लाइन

1599. **श्री कृष्णचन्द्र हाल्दर :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रानीगंज से वांकुरा के लिये बरास्ता मेजिया नई रेल लाइन के निर्माण के लिये सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार रानीगंज से वांकुरा के लिये बरास्ता मेजिया नई लाइन का तथा दामोदर नदी पर रेल एवं सड़क पुल का निर्माण करने का है; और

(घ) यदि हां, तो निर्माण कार्य कब तक आरंभ होने की संभावना है ?

रेल मन्त्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्रीमल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) विशेष कार्य के रूप में दिसम्बर, 1977 में पश्चिम बंगाल सरकार को प्रस्तुत सर्वेक्षण रिपोर्ट और केन्द्रीय ऊर्जा मन्त्रालय (कोयला विभाग) के निष्कर्षों के आधार पर दक्षिण-पूर्व रेलवे को पहले किये गये सर्वेक्षण का शीघ्र पुनर्मूल्यांकन करने तथा रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिये कह दिया गया है । पुनर्मूल्यांकन रिपोर्ट प्राप्त होने तथा उसकी जांच कर लेने के बाद इस संबंध में विनिश्चय किया जायेगा ।

हाल ही में लगातार हुई रेल दुर्घटनाओं की जांच

1600. **श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल ही में लगातार हुई रेल दुर्घटनाओं की विस्तृत जांच कराई

है जिनमें बड़ी संख्या में लोग मारे गये तथा घायल हुये ताकि इन दुर्घटनाओं के मूल कारणों का पता लगाया जा सके; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले और इस बार सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मन्त्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) सभी रेल दुर्घटनाओं की जांच की जाती है चाहे इनमें यात्री हताहत हुए हों अथवा नहीं। यह रेल संरक्षा आयुक्तों का सांविधिक दायित्व है जो पर्यटन और नागरिक विमानन मंत्रालय के प्रशासनिक नियन्त्रण में काम करते हैं कि वे यात्री ढोने वाली गाड़ियों से संबन्धित उन सभी दुर्घटनाओं की जांच करें जिनमें किसी यात्री की मृत्यु हुई हो अथवा गम्भीर चोटें आई हों। हाल में हुई दुर्घटनाओं के विश्लेषण से पता चलता है कि गाड़ी दुर्घटनाओं के लिए एक मात्र सबसे बड़ा कारण कर्मचारियों की गलती होती है।

(ख) मानवीय गलतियों पर काबू पाने के लिये रेलों के संरक्षा संगठन गाड़ियों के संचलन से संबंधित कर्मचारियों में संरक्षा के प्रति अधिक चेतना उत्पन्न करने जिसका उद्देश्य यह भी सुनिश्चित करना है कि कर्मचारी नियमों का उल्लंघन न करें तथा ऐसे लाघव तरीके न अपनाएं जिनसे दुर्घटनाएं होने की आशंका हो, के लिये लगातार अभियान चला रहे हैं।

गाड़ियों की जाँच तथा सवारी और माल डिब्बा डिपुओं में मौके पर जाकर जाँच करने की कार्रवाई में तेजी लाई जाती है तथा रेलपथ के उपयुक्त अनुरक्षण पर अधिक ध्यान दिया जाता है। मानवीय तत्व पर निर्भरता कम करने के लिये पहियों, धुरों और पटरियों, रेलपथ परिपथन आदि में खराबियों का पता लगाने के लिए पराश्रव्य दोष संसूचकों जैसे परिष्कृत साधनों का अधिक से अधिक उपयोग किया जा रहा है।

— —

सभा पटल पर रखे गए पत्र

बम्बई पत्तन न्यास, कांडला पत्तन न्यास, मद्रास पत्तन न्यास, और विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास; के वर्ष 1979-80 के वार्षिक लेखे, ड्रेजिंग कारपोरेशन आफ इन्डिया, विशाखापत्तनम् की वर्ष 1979-80 की समीक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन तथा नाविक भविष्य निधि स्कीम, 1966 के कार्यकरण पर वार्षिक प्रतिवेदन

नौवहन और परिवहन मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

(1) मुख्य पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 103 की उपधारा (2) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति :

(एक) बम्बई पत्तन न्यास के वर्ष 1979-80 के वार्षिक लेखे और उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल. टी.-1937/81]

(दो) कांडला पत्तन न्यास के वर्ष 1979-80 के वार्षिक लेखे और उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।

[ग्रंथालय में रखा गया : देखिये संख्या एल. टी.-1938/81]

(तीन) मद्रास पत्तन न्यास के वर्ष 1979-80 के वार्षिक लेखे और उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिये संख्या एल. टी.-1939/81]

(चार) विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास के वर्ष 1979-80 के वार्षिक लेखे और उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिये संख्या एल. टी.-1940/81]

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

(एक) ड्रेजिंग कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड विशाखापत्तनम के वर्ष 1979-80 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(दो) ड्रेडिंग कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, विशाखापत्तनम का वर्ष 1979-80 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।

[ग्रंथालय में रखा गया । देदिये संख्या एल. टी.-1941/81]

(3) नाविक भविष्य निधि अधिनियम, 1966 की धारा 3 की उपधारा (1) के अन्तर्गत नाविक भविष्य निधि स्कीम, 1966 के कार्यकरण पर वार्षिक प्रतिवेदन । (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति ।

[ग्रंथालय में रखा गया देखिये संख्या एल. टी.-1942/81]

श्री राम विलास पासवान (हाजीपुर) :*

अध्यक्ष महोदय : आपको बोलने की अनुमति नहीं है ।

श्री राम विलास पासवान :*

अध्यक्ष महोदय : आप कोई और तरीके से लाइये । कोई और मोशन दीजिये ।

श्री राम विलास पासवान :*

अध्यक्ष महोदय : सुबह हो लिया और अब हो लिया । एक दफा काफी होता है । एक ही बात को बार-बार उठाना अच्छा नहीं होता है ।

श्री राम विलास पासवान :*

अध्यक्ष महोदय : मैं इसके लिये अनुमति नहीं दे रहा हूं ।

श्री राम विलास पासवान :

*कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं किया गया ।

खाद्य अपमिश्रण निवारण (पांचवां संशोधन) नियम 1980 तथा औषधि और प्रसाधन सामग्री (पांचवां संशोधन) नियम, 1980 ।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निहार रंजन लास्कर) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

(i) खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम 1954 की धारा (2) के अन्तर्गत खाद्य अपमिश्रण निवारण (पांचवां संशोधन) नियम, 1980 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति जो दिनांक 14 नवम्बर, 1980 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 652 (ङ) में प्रकाशित हुये थे ।

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिये संख्या एल. टी.-1943/81]

(2) औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 की धारा 38 के अन्तर्गत औषधि और प्रसाधन सामग्री (पांचवां संशोधन) नियम, 1980 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो दिनांक 5 दिसम्बर, 1980 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० सां० नि० 681 (ङ) में प्रकाशित हुए थे ।

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिये संख्या एल.-टी. 1944/81]

संघ लोक सेवा आयोग का 1 अप्रैल, 1978 से 31 मार्च 1979 तक की अवधि का 29वां प्रतिवेदन

गृह कार्य मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री पी० वेंकट सुब्बय्या) : मैं संविधान के अनुच्छेद 323(1) के अन्तर्गत संघ लोक सेवा आयोग के 1 अप्रैल, 1978 से 31 मार्च, 1979 तक की अवधि के 29वें प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं ।

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिये संख्या एल. टी.-1945/81]

रेल पर्यटक एजेन्ट नियुक्ति नियम 1980

रेल मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : मैं भारतीय रेल अधिनियम 1890 की धारा 47 के अन्तर्गत जारी किये गये रेल पर्यटक एजेन्ट नियुक्ति नियम, 1980 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो दिनांक 10 जनवरी, 1980 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे । सभा पटल पर रखता हू ।

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिये संख्या एल. टी.-1946/81]

अध्यक्ष महोदय : सुन लिया । आप बैठ जाइए । आपने सुबह कर लिया और फिर कर रहे हैं । (व्यवधान)

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (सैदपुर) : एक मिनट आप मेरी बात सुन लीजिये ।

अध्यक्ष महोदय : किस नियम के अधीन, किस प्वाइंट पर चाहते हैं ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : हमने एक कालिंग एटेंशन दिया है···

अध्यक्ष महोदय : मैंने उसे स्वीकार नहीं किया है। (व्यवधान)* ध्यानार्कषण प्रस्ताव के लिये आप मेरे पास आ सकते हैं। ध्यानार्कषण प्रस्ताव पर यहां विचार नहीं हो सकता। (व्यवधान) मेरी अनुमति के बिना जो कुछ बोला जायेगा, उसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : आप मेरी बात सुनिये।

अध्यक्ष महोदय : सुन ली आपकी बात। आप मेरे कमरे में आकर बात करिए। इसके लिए कोई नियम नहीं है। मैं आपके लिए नियम नहीं बदल सकता। (व्यवधान)*

एक माननीय सदस्य : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। (व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : जो कुछ वह कह रहे हैं, वह उचित नहीं है।

श्री जगपाल सिंह :*

अध्यक्ष महोदय : नहीं, यह राज्य सरकार का विषय है।

सभा पटल पर रखे गये पत्रों सम्बन्धी समिति

कार्यवाही-सारांश

श्री जी० एस० निहाल सिंह वाला (संगरुर) : मैं सभा पटल पर रखे गए पत्रों सम्बन्धी समिति के तीसरे प्रतिवेदन से संबंधित बैठकों के कार्यवाही-सारांश (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

श्री रामविलास पासवान (हाजीपुर) : अध्यक्ष जी, मैंने एक एज्जनिमैंट मोशन दिया है···

अध्यक्ष महोदय : श्री रामविलास, इस पर विचार करने के तरीके हैं। लेकिन एज्जनिमैंट मोशन पर डिसकशन एलाड नहीं हो सकता। (व्यवधान) इस समय नहीं। आप आकर बात कीजिये। (व्यवधान) प्रधान मंत्री। शांति रखिए। क्या हो रहा है आपको। (व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मेरी अनुमति के बिना कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं होगा। (व्यवधान)* कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं होगा। कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जायेगा (व्यवधान)*

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (सैदपुर) : हम प्रधान मंत्री के भाषण का बायकाट करते हैं···

(श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री सदन से बाहर चले गये (व्यवधान))

श्री आर० एन० राकेश (चैल)···(व्यवधान)···

---

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

हम सदन का बहिष्कार करते हैं···

(श्री आर. एन. राकेश सदन से बाहर चले गए ।)

अध्यक्ष महोदय : मेरी अनुमति के बिना कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं होगा, कुछ भी मेरी अनुमति के बिना सम्मिलित नहीं होगा । (व्यवधान)

(इसके पश्चात श्री हरिकेश बहादुर तथा कुछ अन्य सदस्यगण सभा से उठकर बाहर चले गए ।)

अध्यक्ष महोदय : शांति बनाये रखिए । (व्यवधान)* मेरे विचार में आप "वन इज नाट एनाम" शीर्षक की किताब पढ़कर आए हैं । (व्यवधान)* नहीं, मेरी अनुमति के बिना कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं होगा । (व्यवधान)* नहीं मैंने अनुमति नहीं दी है, (व्यवधान) नहीं (व्यवधान)* मेरी अनुमति के बिना कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं होगा । (व्यवधान)* यह ठीक है । कुछ भी सम्मिलित नहीं होगा । (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इस तरीके से आप सभा की कार्यवाही में बाधा डालने की कोशिश कर रहे हैं नहीं (व्यवधान) मेरे संयम की परीक्षा मत लीजिए । यह काफी है । कोई अन्य तरीके अपनाने की कोशिश मत कीजिए । (व्यवधान) क्या इस सभा में अनुशासन नाम की कोई चीज नहीं है ? कोई भी माननीय सदस्य इन्हें तसल्ली करवा सकता है । यह बहुत ज्यादा है । अब मैं उनका नाम ले रहा हूं । (व्यवधान)* श्री जगपाल, मैं किसी अन्य विषय पर जा रहा हूं । (व्यवधान) कुछ नहीं ।

— —

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव जारी

अध्यक्ष महोदय : अब सभा श्री वी० एन० गाडगिल द्वारा 19 फरवरी, 1981 को पेश किये गये तथा 20 फरवरी, 1981 को श्री नवल किशोर शर्मा द्वारा अनुमोदित निम्नलिखित प्रस्ताव और तत्संबंधी संशोधनों पर आगे चर्चा करेगी :

"कि राष्ट्रपति की सेवा में निम्नलिखित शब्दों में से एक समावेदन प्रस्तुत किया जाये :

'कि इस सत्र में समवेत लोक सभा के सदस्य राष्ट्रपति के उस अभिभाषण के लिए जो उन्होंने 16 फरवरी, 1981 को एक साथ समवेत संसद की दोनों सभाओं के समक्ष देने की कृपा की है, उनके अत्यन्त अभारी हैं ।'

माननीय प्रधान मंत्री

प्रधान मंत्री (श्रीमती इन्दिरा गांधी) : अध्यक्ष महोदय मैं एक तरह से दुविधा में हूं । मैं चाहती थी कि ऐसे आरोपों-प्रत्यारोपों को टाला जाये जिनसे विपक्ष के सदस्य उत्तेजित होते हैं । लेकिन उनकी टिप्पणियों की दिशा, अप्रसांगिक आंकड़ों का दिया जाना जिन माननीय सदस्य

ने आलोचना की है, वे किसी विशेष दस्तावेज की लिपि को ही अधिक महत्व देते प्रतीत होते हैं—आदि आदि बातों ने मुझे उस अवधि का जिक्र करने के लिए बाध्य कर दिया है। लेकिन मैं आपको तथा सभा को आश्वासन देती हूं कि मैं ऐसा किसी के प्रति बिना कटुता अथवा संतोष की भावना से कर रही हूं। मैं कोई बहाना नहीं ढूंढ़ती और न ही किसी को अनावश्यक उत्तेजित करना चाहती हूं। जनता पार्टी तथा लोक दल सरकारों की निष्क्रियता और दुष्क्रियता छिपी हुई नहीं है। उसे मुख्यतः सामने बैठे विपक्ष के सदस्यों ने उस समय भी तथा बाद में भी स्वीकार किया। वाद-विवाद सदा रोचक होता है, न केवल व्यक्त विचारों के लिए अपितु वक्ताओं का स्तर समझने के लिए भी। मैंने बहुत से भाषणों को सुना है, परन्तु सबको नहीं। कुछ को छोड़ कर शेष में शोर अधिक था, सार कम। मेरे दल के कई सदस्यों ने विपक्ष द्वारा रखी गयी बातों का उत्तर दे दिया है। इससे मेरा कार्य सरल हो गया है।

मुझे इस अद्भुत वक्तव्य को सुनकर आश्चर्य हुआ जिसमें आरोप लगाया गया है कि राष्ट्रपति को हमारी नीति व्यक्त करने को कहा गया था। राष्ट्रपति के अभिभाषण में सरकार की नीतियां व्यक्त करनी होती हैं। यह वैधानिक स्थिति है। यह उपहासास्पद बात है कि हमने राष्ट्रपति को विवाद का विषय बना दिया है। यह सभी मानते हैं कि राष्ट्रपति का अभिभाषण सरकार की नीति दस्तावेज होता है। यदि यह राष्ट्रपति का अपना वक्तव्य होता तो माननीय सदस्यों को संशोधन पुरः स्थापित न करने पड़ते।

एक विचित्र सिद्धान्त गढ़ा गया कि श्री चरण सिंह की सरकार हमने बनायी थी। कोई बात सत्य से इतनी दूर नहीं हो सकती। हमने घोर विरोध किया था कि उन्हें उस समय (व्यवधान) सरकार बनाने का कोई अधिकार नहीं है। जब हमने 1977 में त्यागपत्र दिया था उस समय देश की स्थिति अच्छी थी। कानून और व्यवस्था की स्थिति संतोषजनक थी। साम्प्रदायिक स्थिति नियन्त्रण में प्रतीत होती थी, अनाज भंडारों में स्थान नहीं था, विदेशी मुद्रा की स्थिति बहुत अच्छी थी। परन्तु वापस आने पर हमने क्या देखा? बीच के वर्ष न केवल निष्क्रियता, अनिर्णय की स्थिति के द्योतक थे अपितु उससे भयंकर अस्तव्यस्तता के भी थे। देश की अर्थ-व्यवस्था का जो धक्का सातवें दशक के मध्य में हमने लगाया था उसके परिणामस्वरूप देश कुछ समय बाद तक भी आगे बढ़ता रहा, परन्तु बाद में दिशा-निर्देशन तथा समर्थन के अभाव में प्रगति की गति धीमी पड़ गई। यदि वह गति 1977 से 1979 तक बनी रहती तो वह स्थिति आती जो कि हमने पिछले वर्ष पाई, जिसमें कुल राष्ट्रीय उत्पाद में 4.5 प्रतिशत कमी आई।

बहुत से सदस्यों ने 1977 से 1979 के कार्य के बारे में बोला है, अतैव 1974 से 1977 के तीन वर्षों में अपनाई गई हमारी नीतियों के परिणामों की तुलना बाद के तीन वर्षों में जनता पार्टी तथा लोक दल की सरकारों द्वारा अपनाई गई नीतियों के दौरान परिणामों से करना वांछनीय है। संभवतः आप आंकड़े सुन चुके हैं। परन्तु मैं रिकार्ड के लिए पुनः दोहराती हूं। आप देखेंगे कि कुल राष्ट्रीय उत्पादन में वृद्धि अपेक्षित थी, वृद्धि की दर 4.1 प्रतिशत से घटकर 3.3 प्रतिशत रह गई। औद्योगिक उत्पादन में वृद्धि दर 1974-77 में 6.7 प्रतिशत था जो 1977-80 में 3.2 प्रतिशत रह गई। निर्यात का प्रतिशत 26.8 से घटकर 1977-80 में 7.8 रह गया। कृषि उत्पादनों का वृद्धि दर 1974-77 में 1.7 से घटकर 1977-80 में 0.8 प्रतिशत रह गया। जहां

हम कमी चाहते थे, अर्थात थोक मूल्य सूचकांक 1970-77 को 100 मानते हुए 5.2 प्रतिशत से बढ़कर 1977-80 में 8.8 हो प्रतिशत हो गया। उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में मार्च से मार्च के आधार पर वृद्धि 5 प्रतिशत से बढ़कर 6.2 प्रतिशत हो गई।

बिश्व बैंक की 1976-79 वर्षों की रिपोर्ट का अत्यन्त उत्साह से उल्लेख किया गया था—जोकि जनता सरकार के क्रियाकलापों को दर्शाने का निष्फल प्रयत्न था। उक्त रिपोर्ट विश्व बैंक के कर्मचारियों द्वारा तैयार की गई थी, तथा उसमें बैंक के कार्यकारी निदेशक के विचार नहीं थे। शायद सदस्य यह समझते थे कि उल्लिखित आंकड़ों से केवल जनता पार्टी तथा लोक दल का संबंध था विश्व बैंक की शब्दावली में वित्तीय अवधि 1976-79 में, 1975-76, 1976-77, 1977-78, 1978-79 के वर्ष सम्मिलित हैं। इन चार वर्षों में उच्चतम वृद्धि दर 9.6 प्रतिशत रही जोकि वर्ष 1975-76 में हुई थी। 1979-80 में वृद्धि दर का क्या हुआ, इसका उल्लेख मैं पहले कर चुकी हूं, अर्थात यह गिरकर—4.5% रह गयी। विश्व बैंक की उसी रिपोर्ट में कहा गया है कि 1975 में किये गए स्थिरीकरण के प्रयत्नों के फलस्वरूप उस समय की मुद्रास्फीति नियंत्रण में आ गई। हमें उसके लिए विश्व बैंक अथवा किसी अन्य विदेशी ऐजेंसी की रिपोर्ट उद्धृत करने की आवश्यकता नहीं है, जैसा कि हमारे समाजवादी तथा मार्क्सवादी सदस्यों ने किया है। उपलब्धियों के बारे में तथ्य अपने आप स्थिति को प्रकट कर रहे हैं। जनता तथा लोक दल की उपलब्धि के तथ्य क्या हैं? उन वर्षों का वृद्धि दर 3.5% था जोकि उससे पूर्व के तीन वर्षों के वृद्धि दर 4.1% से कम था। 3.3% का वृद्धि दर भी मेरी सरकार द्वारा तैयार दीर्घकालीन नीतियों के कारण संभव हुआ, जैसा कि मैं शुरू में बता चुकी हूं।

श्रीमान, मुद्रास्फीति हर जगह चर्चा का मुख्य विषय है। वर्तमान आर्थिक समीक्षा में आंकड़े दिये गये हैं जिससे पता चलता है कि हम मुद्रा स्फीति की दर को पिछले वर्ष की दर से घटा पाये है। स्पष्ट है कि हम पिछले कुछ वर्ष में चली आ रही प्रवृत्ति को पूरी तरह बदल नहीं पाये। फिर भी मूल्य स्थिति में कुछ सुधार हुआ है। कुछ सदस्यों ने आरोप लगाया है कि भारत में मुद्रा स्फीति की दर विश्व में सबसे अधिक है। मुझे पता नहीं है कि उनकी जानकारी का स्रोत कौन सा है। अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के आंकड़ों के अनुसार दिसम्बर, 79 से सितम्बर, 1980 के बीच भारत में उपभोक्ता मूल्य सूचकांकों में 7.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई। अब मैं कुछ विस्तृत आंकड़े बताती हूं। ये हैं: कोरिया—24.3%, मैक्सिको—22.5%, पाकिस्तान—14.2%, इंग्लैंड—12.8%, फिलपाइन—11.2%, इन्डोनेशिया—9.8% अमरीका—9.5%, भारत जैसा कि मैं पहले बता चुकी हूं 7.2%। फिर भी इस पर हमें संतोष नहीं है और यद्यपि हम अपनी अर्थ-व्यवस्था को अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा स्फीति के दबाव से बिल्कुल अलग नहीं रख सकते तथापि हम मूल्यों को बढ़ाने से रोकने का भरसक प्रयास कर रहे हैं। किन्तु तेल जैसी कुछ वस्तुओं पर हमारा नियंत्रण नहीं है। पुनः सरकार में आने के बाद हमने इस प्रवृत्ति को बदलने के मामले को प्राथमिकता दी है तथा आर्थिक विकास के लिए नए कार्यक्रम शुरू किये हैं। सरकार की नीति का मुख्य उद्देश्य उत्पादन बढ़ाना है। कृषि क्षेत्र में हमें सिंचाई सुविधाएं बढ़ानी चाहिएं, अच्छे बीज, रासायनिक वस्तुएं देनी चाहिएं तथा विस्तार सेवाओं को दृढ़ बनाना चाहिए। निम्न आंकड़े अपने आप में पूर्ण हैं। उर्वरकों की खपत 1979-80 में 52 लाख टन थी। 1980-81 में

खपत 56 लाख टन होने की संभावना है । अधिक उपज देने वाले बीजों की खेती 1979-80 में 352 लाख हेक्टेयर में की गई थी और 1980-81 में 480 हैक्टेयर में की गई है । कृषि के लिए सरकारी संस्थाओं एवं बैंकों द्वारा दिया जाने वाला 2550 करोड़ रुपये से बढ़कर 2980 करोड़ रुपये हो गया हैं।

औद्योगिक क्षेत्र में कार्य 1979-80 की अपेक्षा बहुत अच्छा हुआ । हमने प्रतिष्ठापित क्षमता के उपयोग को बढ़ाने, उत्पादन में बाधाएं दूर करने, लघु उद्योगों, अनुषंगी एवं छोटे कारखानों पर पूंजी सीमाएं बढ़ाने के लिए कार्यवाही की है ।

ढांचे के प्रत्येक क्षेत्र के कार्य-निष्पादन पर विशेष समन्वय एकक द्वारा, पूरी नजर रखी गई, समस्याओं का अध्ययन करके बेहतर समन्वय लाया गया जिसके परिणामस्वरूप औद्योगिक विकास दर जो 1979-80 में 1.4 प्रतिशत थी 1980-81 में 4 प्रतिशत हो गई । बिजली उत्पादन में वृद्धि 2.2% से बढ़कर 6 हो गई । कोयले का उत्पादन 1060 लाख टन से बढ़कर 1150 लाख टन हो गया ।

श्री कृष्ण चन्द हाल्दर : आंकड़ों की धोखेबाजी है ।

श्रीमती इन्दिरा गांधी : मुख्य पत्तनों पर 480 लाख टन के स्थान पर 510 लाख टन की ढुलाई हुई ।

मुझे बताया गया है कि भूतपूर्व सरकार 'निर्यात' शब्द को भद्दा शब्द मानती थी । इसलिए इसे अवरोध की स्थिति से उभारने के लिए हमें मुख्य प्राथमिकताएं शुरू करनी पड़ीं ।

सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सुदृढ़ बनाया गया है, बाहर जाने वाले माल के आंकड़ों से पता चलता है कि 1979-80 में 32.8 लाख टन चावल दिया गया था जबकि 1980-81 में 43.4 लाख टन दिया गया । गेहूं के उत्पादन में कम वृद्धि हुई है । फिर भी उत्पादन 51.4 लाख टन से बढ़कर 59 लाख टन हो गया है ।

वर्ष 1980-81 में 40,000 उचित मूल्य की दुकानें मुख्यत: ग्रामीण क्षेत्रों में खोली गईं ।

आश्चर्य है कि विपक्ष गन्ने का मूल्य बढ़ाने के लिए श्रेय ले रहा है । वास्तव में ऐसा चीनी के मूल्यों एवं वितरण की युक्तनीतियों के क्रियान्वयन से संभव हुआ । इन नीतियों के कारण चीनी का उत्पादन पिछले पांच वर्ष में सबसे अधिक, अर्थात 7.2.1981 तक 29 लाख टन हुआ । जिन लोगों ने 1979 में चीनी के मामले में भारी गड़बड़ी की है, वही इस प्रवृत्ति के बदले जाने का श्रेय ले रहे हैं ।

हम किसानों को मदद देना अधिक पसन्द करते हैं, हम उनके हित में नारे लगाने में प्रतिस्पर्धा करना नहीं चाहते । जब मैंने यह कहा था कि योजना का 25% किसानों के लिए रखा जायेगा तो मेरा यही वास्तविक उद्देश्य था । कृषि, ग्रामीण विकास, सिंचाई और विकास के विशेष क्षेत्रों में पूंजी लगाये जाने का वास्तव में यही अनुपात है ।

दूसरे हमने 1974-77 के दौरान प्रचुर भंडार के निर्माण के लिए अनाज का आयात किया। पिछले वर्ष राष्ट्रपति के अभिभाषण का उत्तर देते समय मैंने इस मामले पर विस्तार से प्रकाश डाला था। उस समय मैंने बताया था कि हमारी सरकार खाद्यान्नों की अधिक वसूली न करती तो प्रचुर भंडार का निर्माण न हो पाता। स्मरण रहे कि आवश्यक वस्तुओं की कमी दूर करने तथा उन्हें उचित मूल्य पर जनता को उपलब्ध करने के लिए प्रचुर भंडार तैयार करने की नीति हमारी सरकार ने तैयार की थी। इसलिए हम उन नीतियों को जारी रखना चाहते हैं। हम पर वसूली धीमे करने का आरोप लगाना सर्वथा गलत है। खरीफ की फसल के अन्तर्गत 36 लाख टन के स्थान पर 47 लाख टन चावल की वसूली पहले ही की जा चुकी है। परन्तु पश्चिम बंगाल में अच्छी फसल हुई है परन्तु मुझे पता चला है कि उन्होंने वसूली जितनी करनी चाहिए थी उससे बहुत कम की है।

मुझे आशा है कि ऐसा उनकी किसी योजना के अनुरूप नहीं हुआ है।

हमारे ऊपर विदेशी मुद्रा के संसाधनों में कमी लाने का आरोप लगाया गया है। मैं माननीय सदस्यों को यह याद दिला दूं कि 1966 में स्थिति वास्तव में बहुत खराब थी। वर्ष 1975 से हमारे संसाधनों में काफी अधिक वृद्धि होने लगी, जिसका मुख्य कारण यह था कि इससे पहले के वर्षों में निर्यात को बढ़ावा देने के लिए बहुत अधिक प्रयत्न किए गए और विदेशों में रहने वाले भारतीयों ने भी काफी पैसा भारत भेजना शुरू कर दिया। परन्तु यह आरक्षित भंडार केवल मात्र आरक्षित रखने के लिए नहीं बनाए जाते। जब हमारे समक्ष भुगतान की समस्या आती है तो उस समय हमें उन्हीं का प्रयोग करना पड़ता है, और जब कभी भी आयात वित्त में अपेक्षित या विशेष रूप से अधिक वृद्धि हो जाती है, जैसा कि पिछले वर्ष हुआ, जबकि पैट्रोल तेल तथा लियूबरिकेटिंग उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि हुई, तो ऐसे समय में हमें इन्हीं संसाधनों का प्रयोग करना पड़ता है। पेट्रोल तेल तथा लियूबरिकेटिंग (पी० ओ० एल०) आयतों के आंकड़े इस प्रकार हैं, 1978-79 —1,677 करोड़ रुपये, 1980-81—5,600 करोड़ रु० (अनुमानित)। अतः आयातित की जाने वाली मदों में से केवल एक ही मद पर हमें 4,00 करोड़ रु० खर्च करना पड़ा और इस पर भी हमारी विदेशी मुद्रा की परिसम्पत्तियों में केवल 400 करोड़ रु० की कमी हुई।

किसी देश के विकास के लिए उसके आधारभूत ढांचे का बहुत महत्वपूर्ण स्थान होता है। यह एक बहुत ही निराशाजनक तथा ऐसा तथ्य है, जिससे बचा नहीं जा सकता, यह है कि सरकारी उपक्रमों सहित हमारे आधारभूत ढांचे के लिए बहुत अधिक लापरवाही बरती गई। उसकी स्थिति इस प्रकार है, वर्ष 1974-77 में हमारे यहां बिजली का उत्पादन 9.8% की दर से हो रहा था, जबकि 1977-80 में यह घटकर 5.9% रह गया। इसी प्रकार कोयला तथा लिगनाइट की उत्पादन दर जो कि 1974-77 में 8.8% थी, वह 1977-80 में घटकर 0.6% रह गई। इसी प्रकार रेल यातायात जो वर्ष 1974-77 में 9.6% टन किलोमीटर था वह 1977-80 में घटकर 0.2% रह गया। इसी प्रकार परिष्कृत इस्पात का उत्पादन वर्ष 1974-77 में 15.61 था वह 1977-80 में घटकर 4.6% रह गया। अतः ये आंकड़े 'इकानामिक सर्वे' से लिये गये हैं।

हमारी योजनाओं के अन्तर्गत सरकारी क्षेत्र को विशेष महत्व प्रदान किया गया है। इसके कार्यकरण में सुधार हो गया है, और हमें आशा है कि हम इस क्षेत्र में अच्छा कार्य करते हुए 1979-80 की क्षति को न केवल पूरा कर लेंगे, अपितु आशा है कि हम 1974-77 के दौरान किए गए उपदान से भी अच्छा उत्पादन कर पाने में सफल होंगे। वर्ष 1974-77 में सरकारी उपक्रमों से प्राप्त होने वाले कर देने से पूर्व औसत लाभ 346 करोड़ रु० था। 1977-80 में यह घट कर केवल 190 करोड़ रह गया !

हमें इस बात की खुशी है कि हमने अभी तक जो भी कदम उठाये हैं, औद्योगिक श्रमिकों द्वारा उनके प्रति सकारात्मक रवैया अपनाया गया है। वर्ष 1978 में श्रमिक झगड़ों के कारण 283.40 लाख मानव-दिवसों की हानि हुई, वर्ष 1979 में यह हानि बढ़कर 438.70 लाख मानव-दिवस हो गई और 1980 के अंतरिम आंकड़ों के अनुसार यह 129.10 लाख मानवदिवस है। परन्तु कुछ लोग शान्ति से अकेले नहीं बैठ सकते ! श्रमिकों को गुमराह करने के प्रयत्न किये जा रहे हैं, और ऐसी स्थिति पैदा करने का प्रयास किया जा रहा है, जिससे औद्योगिक संबंधों को खराब किया जा सके। मैं दायित्वपूर्ण श्रमिक नेताओं से यह अनुरोध करना चाहती हूं कि वे इस प्रकार गुमराह न हों, और वह लंबी अवधि के लिए श्रमिकों के हितों को सुरक्षित करने में हमारी सहायता करें जिसे कि केवल उत्पादन में वृद्धि करके और केवल स्थिर अर्थव्यवस्था बना कर ही किया जा सकता है।

इसमें किसी प्रकार का संदेह नहीं है कि परिवार नियोजन संपूर्ण विश्व के लिए बहुत आवश्यक है, और हमारे देश में व्याप्त परिस्थितियों में तो यह और भी आवश्यक है। यह एक ऐसा क्षेत्र रहा है जिसमें हमें पिछले वर्ष बहुत ही जोरदार धक्का लगा है। हमारे दल तथा हमारी सरकार ने कभी जोर जबरदस्ती के तरीके अपनाने की वकालत नहीं की है, और हमने इस कार्यक्रम को केवल जनसंख्या नियंत्रित करने का उपाय नहीं माना, अपितु हम इसे यह मानकर चले हैं कि आम जनता तथा उनके परिवारों की समृद्धि इसी में निहित है। एक सदस्य ने कहा था, कि "यह एक ऐसा कार्यक्रम है, जिसके लिए न केवल सरकार के सभी प्रयत्न ही अपेक्षित हैं, अपितु बिना किसी दलगत भावना या अन्य ऐसी बातों के इसके लिए समाज के सभी लोगों का पूरा सहयोग अपेक्षित है, मैं सदस्य के इस विचार से पूरी तरह सहमत हूं।

एक हल्का सा प्रयत्न यह दर्शाने का भी किया गया था कि विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी के लिए किया गया परिव्यय जनता पार्टी द्वारा किए गए प्रावधान की तुलना में कम है। जैसा कि मैंने कल बताया था कि उनकी एक योजना अवश्य थी, परन्तु वह योजना नहीं के बराबर थी, क्योंकि उसके लिए कभी मंजूरी प्राप्त नहीं की गई थी। हम इस बात को अच्छी तरह जानते हैं। कि उस सरकार ने विज्ञान और तकनीक के क्षेत्र में कितनी रुचि दिखाई थी, और उसके परिणामस्वरूप वैज्ञानिकों तथा प्रौद्योगिकों में व्याप्त निराशा का अनुमान लगाया जा सकता है। विज्ञान के क्षेत्र में हमारी उपलब्धियों विशेष रूप से शांतिपूर्ण उद्देश्यों के लिए हमारे किए गए आणविक प्रयोगों का अवमान नहीं किया गया था ? एक विचित्र घटना यह घटी और इसके संबंध में मैं यह स्पष्ट कर दूं कि इसके लिए मैं न तो सरकार को या अपने वैज्ञानिकों को दोष नहीं देना चाहती, पर यह एक विचित्र बात है कि इन्होंने जो अंतरिक्ष में 'भास्कर' नामक उपग्रह भेजा,

उसने भी वापिस किसी प्रकार की जानकारी भेजने से इंकार कर दिया। हमारे विज्ञान और प्रौद्योगिकी के विकास में यह काले अध्याय के रूप में जाना जाएगा। मैं सदन को यह आश्वासन दिलाना चाहती हूं, कि हम विज्ञान और प्रौद्योगिक विकास के लिए पूर्णतया कटिबद्ध हैं, और योजना तथा गैर योजना व्यय-परिव्यय बहुत महत्वपूर्ण तथा परिणाम-प्रधान होंगे। हम अपने बुद्धिमान वैज्ञानिकों तथा प्रौद्योगिकों को निरन्तर अपना समर्थन देते रहेंगे।

कानून और व्यवस्था की स्थिति ऐसी है जिसकी चिन्ता हरएक को है, और मुझे भी उसकी चिन्ता है। परन्तु समस्या को उसके उचित परिप्रेक्ष्य में देखा जाना चाहिए। मेरे पिछले शासन के अन्तिम दिनों में जान-बूझ कर ऐसे आन्दोलन आरम्भ किए गए थे जिससे कि हिंसा का वातावरण उत्पन्न हो। जो तत्व उसके लिए उत्तरदायी थे, उन पर बिना किसी प्रकार का प्रतिबन्ध लगाये बिना कार्य करने दिया गया और इस प्रकार उनके कार्य को औचित्य प्रदान किया गया। इसके बाद जनता पार्टी। लोक दल के शासनकाल के दौरान जाति तथा साम्प्रदायिक विचारधारा उभर कर सामने आ गई। इसका परिणाम हम सभी ने देखा, सत्ता का अपमान किया गया, कानून को लागू करने वाले निकायों को हतोत्साहित किया गया, सरकारी तंत्र का उपयोग राजनीतिक उद्देश्यों के लिए किया गया और जाति तथा सम्प्रदाय संबंधी तनावों को बढ़ावा दिया गया।

इस समय जब केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें अराजकता को नियंत्रित करने के लिये उपाय कर रही हैं तो अन्य दलों ने राष्ट्रीय जन जीवन तथा राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था को होने वाले नुकसान की जरा सी परवाह किये बिना नये किस्म के आन्दोलनों को यदि उकसाने का नहीं तो उसे प्रोत्साहन देने का कार्य अपने ऊपर ले लिया है।

प्रत्येक व्यक्ति तथा वर्ग का कल्याण समग्र प्रगति पर निर्भर करता है। और प्रगति हमारे खेतों तथा कारखानों के उत्पादन पर निर्भर करती है। प्रगति हमारे स्कूलों, कालेजों, विश्वविद्यालयों तथा अन्य सरकारी तथा प्रौद्योगिकी संस्थाओं के कार्य संचालन, गुण तथा कार्य पर निर्भर करती है।

क्या हम में से किसी को प्रगति और विकास की गति को अवरुद्ध करने के लिये कहना चाहिए या कुछ करना चाहिए? मैं इस सभा में यहां पर इस बात को आप सभी लोगों तथा राष्ट्र के ऊपर इस बात को पहिचानने के लिये छोड़ती हूं कि क्या हमारे देश में ऐसे तत्व हैं जो विभिन्न वर्गों को उकसा चुके हैं और उकसा रहे हैं। ऐसे भी व्यक्ति हैं जो एक ही वस्तु के बारे में मूल्य वृद्धि और मूल्य में कमी· कृषकों के लिये अधिक मूल्य तथा उपभोक्ताओं के लिये कम मूल्य की दोतरफी बातें करते हैं। उनकी कोशिश है कि मजदूरों को काम से रोककर तथा मजदूरों से धीरे काम करवा कर और वितरण प्रणाली को ठप्प करने का प्रयास करके उत्पादन में बाधा डाली जाये, ताकि तनाव तथा भय की भावना उत्पन्न की जा सके। विभिन्न भागों का कुछ भी औचित्य हो। क्या "रास्ता रोको" या "रेल रोको" या "काम रोको," जैसे नारे लगाना राष्ट्र हित में है?

एक माननीय सदस्य ने दंगेग्रस्त सभी स्थानों में मेरे दौरा न किये जाने की शिकायत की है। इस बारे में मैं स्थानीय प्रशासन की सलाह की पूर्णतः उपेक्षा नहीं कर सकती हूं। कुछ स्थिति

विशेष रूप से साम्प्रदायिक स्थिति बड़ी तनावपूर्ण हो जाती है और ऐसे स्थानों में उसी समय जाना उचित समझा जाता है जब वहां शान्ति हो जाती है। ऐसे समय पर जाने से विश्वास पैदा करने में मदद मिलती है।

कई अवसरों पर यह बात भी ध्यान में आई है कि बार-बार के दौरों से दुखद यादगारें पुनः उत्तेजित हो जाती हैं और भावनाओं को ठेस पहुंचती है जिससे सामान्य स्थिति कायम करने में विलम्ब होता है।

असम में आन्दोलन एक बड़े लम्बे अर्से से चल रहा है। सरकार ने एक अत्याधिक धैर्यपूर्ण तथा रचनात्मक रवैया अपना लिया है। वास्तव में दुख की बात है कि आन्दोलन के नेताओं ने इसकी कोई परवाह नहीं की है। अब एक नया सोसा शुरू किया जा रहा है—आतंक वाद बमों के फेंकने की ऐसी गतिविधि को कोई सरकार सहन नहीं कर सकती है।

इस आन्दोलन के सम्बन्ध में राजनैतिक दलों के नेताओं के साथ लम्बे समय तक परामर्श हो चुका है। दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि राष्ट्रीय दल का दावा करने वाला राजनैतिक दल अब उस आन्दोलन के पक्ष में बात करता है जिसके कारण असम तथा उत्तर-पूर्व को बड़ी कठिनाई तथा वहां की अर्थव्यवस्था और राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था को भी काफी नुकसान हुआ है। अत्याधिक परेशान होने वाले भागों में से मैदानी तथा पहाड़ी आदिवासी लोग हैं। फिर भी सरकार सभी सम्बन्धित लोगों को मान्य हल का पता लगाने के अपने प्रयास जारी रखेगी।

अल्पसंख्यकों के बीच असुरक्षा की भावनाओं से अशांति पैदा हो जाना स्वाभाविक है। मेरे दल ने और मैंने सदैव उन लोगों का साथ दिया है जो या तो आर्थिक रूप से या संख्या की वजह से कमजोर हैं। अतः हम अल्पसंख्यकों की रक्षा के प्रति बचनबद्ध है चाहे वे धार्मिक अल्पसंख्यक हों। या भाषायी अल्पसंख्यक हो, यूं ही कल जब मैं सुन रही थी शायद वह यह सदस्य थे जो बोल रहे थे अथवा कोई और सदस्य थे जो इस मामले में व्यवधान पैदा कर रहे थे। हिन्दी भाषा के बारे में उन्होंने एक कहानी बताई कि बम्बई में किसी व्यक्ति ने पूछा बस आती है कि आता है ? जवाब था कि "आवत" है जो उ० प्र० की मेरी इलाके की भाषा है। परन्तु इस पर मुझे उसी प्रकार की एक कहानी याद आयी।

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी : आप तो मेडक क्षेत्र से हो।

श्रीमती इन्दिरा गाँधी : क्या मैं यह भी बताऊंगी कि मैं कहां पैदा हुई थी ?

प्रो० मधु दंडवते : ठीक है, जब प्रधान मंत्री बम्बई आयेगी तो हम उस बात को बतायेंगे।

श्रीमती इन्दिरा गांधी : इससे मुझे एक दूसरी कहानी याद आ गई। यह बड़ी पुरानी कहानी स्वतंत्रता से पहले की कहानी है। दो अंग्रेज अधिकारी जो अलग-अलग अध्यापकों से उर्दू सीख रहे थे वे आपस में वाद-विवाद कर रहे थे। एक ने कहा कि यह 'तस्तरी' है। दूसरे ने कहा कि नहीं-नहीं मेरे अध्यापक ने बताया है कि यह 'रकाबी' है। अतः उन्होंने बैरा से सलाह करने का निर्णय किया। बैरे ने कहा हुजूर हम तो इसको पलेट कहते हैं।

साम्प्रदायिक सदभाव बढ़ाने का एक उपाय राष्ट्रीय एकता परिषद को पुनः अस्तित्व में लाना है। हालांकि कुछ व्यक्तियों ने परिषद में शामिल होने से इन्कार किया है हमें आशा है कि इसमें हुये विचार-विमर्श के अच्छे परिणाम निकलेंगे।

कल मैंने सुना कि श्रवण वेलगोला की मेरी यात्रा की आलोचना की गई थी। मैं गोमटेश्वर भारत की एक महान विचारधारा के प्रति श्रद्धांजलि अर्पित करने गई थी जिसने हमारे इतिहास संस्कृति, हमारे स्वाधीनता आन्दोलन में अपनाये गये तरीकों पर गहरी छाप छोड़ी है। माननीय सदस्यों को विदित है कि गांधी जी इससे प्रभावित हुये थे और अहिंसा अस्तेय आदि का अनुसरण किया था।

एक माननीय सदस्य : आप कोई टैम्पल न छोड़ें।

श्री जगपाल सिंह : औरंगजेब भी यही किया करता था।

श्रीमती इन्दिरा गांधी : गुजरात के आन्दोलन पर सदस्यों की चिन्ता उचित है। यह बड़े खेद की बात है। उन सभी पीड़ित व्यक्तियों के प्रति मेरी हार्दिक सहानुभूति है और विशेष रूप से उन व्यक्तियों के प्रति जो वहां पर पीड़ित हैं, इस कारण से सहानुभूति है कि वे हमारे लोगों में सबसे अधिक कमजोर हैं। यह खेद की बात है कि कुछ राजनीतिक दल इस कुप्रेरित आंदोलन को जारी रखने के लिये लोगों को बढ़ावा दे रहे हैं। सरकार की यह नैतिक तथा संवैधानिक जिम्मेदारी है कि वह समाज के कमजोर वर्गों विशेषतः अनुसूचित जातियों और जन जातियों के शैक्षिक हितों की रक्षा करे।

श्री राम विलास पासवान : और ताली बजाओ। (व्यवधान) असम की सरकार को प्रधान मंत्री जी बर्खास्त कीजिये। गुजरात की सरकार गुजरात में आन्दोलन चला रही है।

श्रीमती इन्दिरा गांधी : और हम इस दायित्व को पूर्ण रूप से निभाना चाहते हैं। स्वाभाविक रूप से हमें इस बात पर अवश्य ध्यान रखना चाहिए कि योग्य व्यक्ति वंचित न रह जाए और कोई वर्ग यह महसूस न करे कि उनके प्रति भेदभाव बरता गया है। मुझे आशा है कि समाज के अधिक जिम्मेदार वर्ग शीघ्र शान्ति स्थापित करने के बारे में मदद करेंगे।

एक सदस्य ने शैक्षिक संस्थाओं में मेरी सरकार के हस्तक्षेप के बारे में एक आश्चर्यजनक टिप्पणी की। छात्रों के साथ हस्तक्षेप करके या कर्मचारीगणों में आतंक पैदा करके कुछ विपक्षी दल इन संस्थाओं में गड़बड़े शुरू कर रहे हैं। विपक्ष के एक दल द्वारा शासित राज्यों में ऐसा हो रहा है कि साहा आणुविक भौतिकी संस्था तथा बोस संस्था जैसी प्रतिष्ठित संस्थाओं के प्रभावी कार्य संचालन के नुकसान के लिये बड़े पैमाने पर वास्तविक हस्तक्षेप हो रहे हैं।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : यह सच नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : शान्त रहिए। (व्यवधान)

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : आप गलत इस्तेमाल कर रहे हो···(व्यवधान)···यह सच नहीं है ··(व्यवधान)

श्रीमती इन्दिरा गांधी : मैं अंग्रेजी के बारे में बात नहीं कर रही हूं। मैं प्राइमरी

शिक्षा के सम्बन्ध में बात नहीं कर रही हूं। मैं विज्ञान की उच्च संस्थाओं के बारे में बात कर रही हूं।

मैं समझती हूं कि कल यह कहा गया था कि विभिन्न विश्वविद्यालयों के वास्तव में 7 में से 6 और जहां तक मुझे मालूम है सातवां विश्वविद्यालय विश्व भारती है जो एक केन्द्रीय विश्व-विद्यालय है, के साथ भी हस्तक्षेप हो रहा है। इसलिये वे इसके साथ हस्तक्षेप नहीं कर सकते हैं।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : मुझे प्रधान मंत्री महोदया से इस अवसर को राज्य सरकार की निन्दा करने के लिये प्रयोग करने की उम्मीद नहीं थी ··(व्यवधान)

श्रीमती इन्दिरा गांधी : मैं किसी राज्य सरकार की निन्दा नहीं कर रही हूं।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : हम सदन में वाद-विवाद कर सकते है।

श्रीमती इन्दिरा गांधी : हम सदन में वाद-विवाद क्यों करें।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : आप जो कह रहे हैं वह सच नहीं है।

श्रीमती इन्दिरा गांधी : यदि यह सच नहीं है, यदि उन्होंने हस्तक्षेप नहीं किया है तो मैं इसको मान लूंगी। मैं इसके बारे में बहस नहीं कर रही हूं। यह सूचना हमारे पास इन संस्थाओं से संबंधित उन स्थानीय लोगों से आई है। (व्यवधान) यह अधिकारियों से प्राप्त नहीं हुई है।

उसी प्रकार से रामकृष्ण मिशन का एक शिष्ट मंडल मेरे से मिला था जिसने उनके पोलिटनिक संस्थाओं तथा स्कूलों को अधिकार में लेने की शिकायत की। हमें मालूम है कि यह संस्था अपने समर्पित कार्यों का श्रेष्ठ शैक्षिक, चिकित्सा व राहत कार्यों के लिये विश्व में प्रसिद्ध है। (व्यवधान) यदि ये मामले गलत हैं तो मैं सबसे पहले इसको मान लूंगी।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : क्या प्रधान मंत्री महोदया चुनौती को स्वीकार करेंगीं? जो आप कह रही हो वह सच नहीं है ·· (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया कोई व्यवधान न कीजिये।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : यदि आप सिद्ध करते हैं कि यह सच है तो मैं इस सभा से पदत्याग कर दूगा···

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये। कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। (व्यवधान)*

श्रीमती इन्दिरा गांधी : हम अनुभव करते हैं कि यह पक्की जानकारी है। परन्तु यदि ऐसा नहीं है, जैसा कि मैं पहले कह चुकी हूं; मैं इस पर विचार करने के लिए तैयार हूं। किसी के पद-त्याग करने का कोई प्रश्न नहीं है। मैं माननीय सदस्य को धमकी नहीं दे रही हूं।

जहां तक विदेश नीति का संबंध है ऐसा जान पड़ता है कि कुछ सदस्य अपनी काल्पनिक दुनियां में रहते हैं। एक सदस्य ने जनता पार्टी के शासन काल में हमारे पड़ोसियों के साथ संबंधों

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

को सामान्य बनाने की बात कही है। इतिहास को इतनी सरलता से तोड़ा-मरोड़ा नहीं जा सकता। मेरी सरकार ने ही पाकिस्तान के साथ संबंधों को सामान्य बनाने के लिये पहला कदम उठाया था और इस दिशा में एक बड़ी पहल शिमला समझौता थी। स्वेच्छा से नदी जल को इस हद तक दे देना कि उससे कलकत्ता पत्तन को हानि हो, संबंध सामान्य करना नहीं कहा जा सकता। पारिस्परिकता और आपसी लाभ के आधार पर ही अच्छे पड़ौसी संबन्धों को बनाया और उन्हें बढ़ाया जा सकता है। इस मार्ग पर हम दृढ़ता से बढ़ते जायेंगे। हम भी इतने ही उत्सुक हैं जितना कि कोई दूसरा। वास्तव में हम मानते हैं कि अपने पड़ौसियों के साथ अच्छे संबन्ध बनाना आवश्यक है और हम इसके लिए हरसंभव प्रयत्न कर रहे हैं। एक अन्य माननीय सदस्य ने नैतिक चरित्र के अभाव की बात कही। वास्तव में उस दल द्वारा इन शब्दों का प्रयोग विचित्र लगता है। घटनाओं से विभिन्न मामलों पर हमारे सिद्धान्तवादी आधारों के औचित्य का पता चला है। हाल के गुट-निरपेक्ष सम्मेलन ने हमारी संतुलित, रचनात्मक और सक्रिय नीति को उजागर किया है। प्रेस को दिए गए माननीय सदस्य श्री वाजपेयी के बाद के वक्तव्यों ने उपहास की शायद अजमाने में असदिग्ध गहराइयों को प्रकट कर दिया। हवाना में दिए शिखर सम्मेलन में भारत के समर्थन की भूमिका को हम किस तरह से स्पष्ट कर सकते हैं। जनता पार्टी लोक दल के मध्यान्तर काल में गुटनिरपेक्ष के बीच यह प्रश्न था, "भारत की स्थिति क्या है ?" उस समय अनेक कारणों से जिनमें अन्तर्राष्ट्रीय कारण भी शामिल हैं, गुटनिरपेक्ष आन्दोलन कमजोर हुआ और जब मैं साम्बी-सबरी और बेलग्रेड में विश्व नेताओं से मिली, तो उन्हें सन्देह था कि यह आन्दोलन बना रहेगा या समाप्त हो जायेगा।

इस प्रकार से गुटनिरपेक्ष विदेश मंत्रियों का सम्मेलन ऐसे समय में हुआ जब विश्व की सूझबूझ और गुटनिरपेक्ष देशों की एकता को बहुत खतरे थे। प्रचारात्मक वक्तव्य दिये गये थे और बहुत लोगों ने हमारे बीच संदेह उत्पन्न करने का अपने भरसक प्रयास किये। परन्तु हरेक आदमी उस बात को जानता है। दिल्ली में हमने फूट के खतरों को दूर किया और उस सीमा तक अन्तर्राष्ट्रीय तनावों को कम करने के काम में अपनी क्षमता को बढ़ाया। मुझे हमारे विदेश मन्त्री तथा उसके अधिकारी-दल को फूट की समस्याओं का समाधान करने के लिए उनके धैर्य, अक्षुब्ध, अथक कार्य पर बधाई देनी चाहिए। अब हमने इराक-ईरान प्रश्न के संबंध में रचनात्मक पहल की है। अफगानिस्तान के संबंध में विश्व के सभी भाग के नेताओं ने जब वे मुझ से मिले, इस व्यवहारिक भारतीय रुख की प्रशंसा की है जो शीघ्र राजनैतिक समाधान के लिए वातावरण तैयार करने में मदद करता है।

एक माननीय सदस्य : सरकारी तौर पर या गैर सरकारी तौर पर ?

श्रीमती इंदिरा गांधी : किसी ने पूछा, "सरकारी तौर पर या गैर-सरकारी तौर पर" हमने अपना रुख बदला नहीं है। हरसंभव मंच पर यह सरकारी-तौर पर तथा गैर-सरकारी तौर पर स्पष्ट किया गया था।

हमारा प्रारूप एक या दो बातों का उल्लेख नहीं करता है, इस बात में काफी तथ्य है। अब यह स्पष्ट है कि यह राष्ट्रीय प्रारूप नहीं था, ना ही भारतीय दृष्टिकोण का स्पष्टीकरण था अपितु एक सर्वसम्मत मसौदा था। सर्वमान्य प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के उद्देश्य से वह विभिन्न

विचारों का संकलन था, जिससे निस्संदेह बहुत अच्छी शुरुआत हुई तथा इसे अधिकतम सहमति प्राप्त हुई।

जैसा कि मैं पहले कह चुकी हूं इसका अर्थ यह नहीं है कि हमने कभी भी अपना दृष्टिकोण बदला है या कि ये सर्वसाधारण को साफ तौर पर नहीं बताए गए। अन्तर्राष्ट्रीय समुदाय के विभिन्न क्षेत्रों से मिले समाचारों से हमें सम्मेलन के विषय में सामान्यतया प्रशंसात्मक प्रतिक्रिया की सूचना मिलती है। यह सत्य है कि यहां इस सभा में विपक्ष द्वारा हमारी गुट-निरपेक्ष नीति की आलोचना की गई थी। जो कुछ भी हो, जो कुछ भी मैं करती हूं या कहती हूं उसके लिए मुझ पर आक्रमण करने की नीति अपनाने वालों से मैं निष्पक्ष निर्णय की अपेक्षा नहीं करती।

हमारे किसान सच्चे देश भक्त हैं। वे दुख भोगते हैं तथा खेतों में पसीना बहा कर, हमारी सीमा की रक्षा करके या अपने बेटों, जो कारखानों में मजदूरी करते हैं, के माध्यम से देश की सेवा करते हैं। उनकी सेवा तथा त्याग की भावना से ही देश चल रहा है। हमारी किसान रैली वास्तव में प्रभावशाली तथा प्रेरणादायक घटना थी। इसमें देश के सभी भागों से किसान आए, यहां तक कि दूर-दराज क्षेत्रों से भी ····· (व्यवधान)

श्री अमर राय प्रधान (कूचविहार) : मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह सरकारी रैली थी या नहीं ?

श्रीमती इन्दिरा गांधी : श्रीमान, यह सरकारी उत्सव नहीं था। परन्तु जब इतने बड़े पैमाने पर कोई बात होती है तो यह देश के लिए महत्वपूर्ण है।

इसमें देश के सभी भागों से हमारे किसान आए थे, यहां तक कि उत्तर तथा उत्तर-पूर्व दूरस्थ क्षेत्रों से भी किसान आए थे। बड़ी दूरियों तथा विविधताओं के बावजूद एक साथ आने तथा भारतीय एकता को प्रदर्शित करने का यह एक अवसर था। इससे उनमें व्यापक राष्ट्रीय प्रयासों में भाग लेने की भावना पैदा हुई।

इतने विशाल समूह के अनुकरणीय व्यवहार तथा अनुशासन से पर्यवेक्षक विशेष तौर पर प्रभावित हुए, जिसका उदाहरण संसार में किसी भी समय कहीं भी नहीं मिलता है। इस पर सभी भारतीयों को गर्व होना चाहिए।

हमारे कामगार वर्ग ने कठिन समय में भी सदा ही देशभक्ति की ऊंची भावना का परिचय दिया है तथा मुझे पूरी उम्मीद है कि धैर्य तथा संयम के साथ अपना काम करते रहेंगे तथा कारखानों में उत्पादन या कार्यालयों में काम में बाधा डालने का प्रयत्न नहीं करेंगे। उपलब्ध साधनों के माध्यम से सरकार सदा ही लोगों के सभी वर्गों के साथ न्याय करने को उत्सुक रही है तथा ऐसा ही करती रहेगी। हम अत्यधिक गरीब वर्ग की भी उपेक्षा नहीं कर सकते, वस्तुतः उन पर तत्काल ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। जब तक कमजोर वर्गों को सशक्त नहीं बनाया जाता, तब तक धनवान लोगों की सुरक्षा नहीं की जा सकती है। विभिन्न वर्गों के बीच प्रतिस्पर्धा नहीं है और ना ही होनी चाहिए।

हमारी सशस्त्र सेनाओं की प्रशंसा के बिना मेरा भाषण अधूरा रह जाएगा। जिस प्रकार वे देश की सेवा करते हैं तथा हमारी सुरक्षा के लिए त्याग करते हैं और शान्ति काल में

विभिन्न आपदाओं से ग्रस्त लोगों की सहायता करते हैं, उसकी पूरा देश प्रशंसा करता है। हम अपने भूतपूर्व सैनिकों को भी याद रखते हैं।

जैसा कि मैंने पहले कहा था, मेरी यह इच्छा नहीं है कि मैं अपने तर्कों से किसी को पराजित करूं, बीती हुई बातों पर अन्तहीन चर्चा जारी रखूं। आज का ससार इतनी तेजी से चल रहा है कि हमें इसकी अनुमति नहीं मिल सकती। विपक्ष से मेरा कोई विरोध नहीं है। मैं उनका भला चाहती हूं। वे जैसे भी सरकार की आलोचना करते हैं, हम उसकी चिन्ता नहीं करते। कभी यह आलोचना नाटकीय होती है और कभी बिल्कुल निम्न स्तर की हो जाती है। शायद वे सोचते हैं कि इससे उन्हें सहायता मिलेगी। उनको क्या करना चाहिए उसका उन्हें स्वयं निर्णय करना चहिए। मेरा संबंध केवल उसी से है कि हम या हमारी पार्टी क्या करती है। हम किसी को भी बुनियादी समस्याओं से ध्यान हटाने की अनुमति नहीं दे सकते। मैंने बार-बार सहयोग के लिए अपील तथा इच्छा व्यक्त की है। मुझे खेद है कि इसके उत्तर में मुझे विरोध की भावना ही प्राप्त हुई है। विपक्ष के अधिकांश दलों ने इन वर्षों में मुकाबले का मार्ग चुना है। क्या हम सहयोग के लिए प्रयास नहीं कर सकते तथा कई विषयों पर मित्रतापूर्वक चर्या नहीं कर सकते ? मुझे संदेह है शायद ही कोई व्यक्ति होगा जो इस विचार से सहमत नहीं होगा कि देश के अन्दर तथा बाहर कई रूपों में स्थिति गम्भीर है। हमने भविष्य का सामना करना है। सभी देशों को कठोर निर्णयों का सामना करना है। हमारे पास अन्य कोई सुलभ उपाय नहीं है। स्थिति की मांग है कि एक जुट होकर अत्यधिक ठोस प्रयत्न किया जाए, ऐसा केवल हमारे माननीय सदस्यों, राजनैतिक दलों, किसानों और कामगारों, व्यावसायिक तथा बुद्धिजीवी लोगों, महिलाओं तथा युवकों, वास्तव में, सभी लोगों के रचनात्मक सहयोग से ही किया जा सकता है। इस दूरगामी संदर्भ में, देश की समस्याओं और कठिनाइयों तथा अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति के संदर्भ में, हम अगर अपनी समस्याओं पर विचार करें तो श्रीमान, मुझे कोई सन्देह नहीं है कि इस देश के पास इन बाधाओं को पार करने तथा समाजवाद की ओर उन्नति करने की शक्ति है तथा लोगों के जीवन सुधारने का काम किया जा सकता है और उनकी काफी समस्याओं को सुलझाया जा सकता है। मैं सभा के सभी पक्षों के सदस्यों से ऐसा सहयोग चाहती हूं। मैं राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव का समर्थन करती हूं।

श्री रामविलास पासवान (हाजीपुर) : प्रधान मंत्री जी, जरा सा गुजरात इश्यु पर भी कहें। गुजरात जल रहा है, हरिजन आदिवासी मारे जा रहे हैं। आपने सदन में कहा है कि गुजरात की सिच्युएशन बहुत खराब है। प्रधान मंत्री जी हरिजन और वीकर सेक्शन्स को स्पष्ट आश्वासन दें।····· (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हम इस पर चर्चा करने जा रहे हैं।

श्री धनिक लाल मण्डल (झंझारपुर) : स्पष्टीकरण के प्रश्न पर मैं कुछ कहना चाहता हूं····· (व्यवधान)।

अध्यक्ष महोदय : धन्यवाद प्रस्ताव पर सदस्यों द्वारा काफी संख्या में संशोधन प्रस्तुत किए गए हैं। मैं सभी संशोधनों को सभा में मतदान के लिए एक साथ रखता हूं। क्या कोई माननीय

सदस्य किस विशिष्ट संशोधन को अलग से रखना चाहते हैं ? मैं देखता हूं कि कोई भी सदस्य अपने संशोधन पर आग्रह नहीं कर रहा है। मैं सभी संशोधनों को एक साथ सभी के मतदान के लिए रखता हूं।

सभी संशोधन मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं मुख्य प्रस्ताव सभा में मतदान के लिए रखता हूं। प्रश्न यह है : "कि राष्ट्रपति की सेवा में निम्नलिखित शब्दों में एक समावेदन प्रस्तुत

किया जाये :—

'कि इस सत्र में समवेत लोक सभा के सदस्य राष्ट्रपति के उस भाषण के लिए, जो उन्होंने 16 फरवरी, 1981 को एक साथ समवेत संसद् की दोनों सभाओं के समक्ष देने की कृपा की है, उनके अत्यन्त आभारी हैं।"

प्रस्ताव स्वीकार हुआ।

सभा पटल पर रखे गए पत्रों सम्बन्धी समिति

तीसरा प्रतिवेदन

श्री जी० एस० निहाल सिंह वाला (संगरूर) : महोदय, मैं सभा पटल पर रखे गए पत्रों संबंधी समिति का तीसरा प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

अविलंबनीय लोक महत्त्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

कोयला, कच्चा लोहा और इस्पात के मूल्यों में वृद्धि

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतीहारी) : अध्यक्ष महोदय, मैं अविलम्बनीय लोक-महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर माननीय वाणिज्य तथा इस्पात और खान मंत्री का ध्यान दिलाता हूं तथा अनुरोध करता हूं कि वे इस संबंध में अपना वक्तव्य दें :

"कोयला, कच्चा लोहा और इस्पात के मूल्यों में वृद्धि, जिसके कारण उद्योगों और जन साधारण को कठिनाई हो रही है, के समाचार।"

अध्यक्ष महोदय : मधुकर जी, अब इसको लंच के बाद लेंगे।

इसके पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए 2 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

इसके पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात् 2 बजकर 7 मिनट पर पुनः समवेत हुई।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

उपाध्यक्ष महोदय : अब, मंत्री महोदय अपना वक्तव्य दे सकते हैं।

वाणिज्य, इस्पात और खान मंत्री (श्री प्रणव मुखर्जी) : लोहे और इस्पात के मूल्यों में हाल में की गई वृद्धि मुख्यतः इस्पात उद्योग के विकास के लिए संसाधन जुटाने की आवश्यकता के लिए की गई है। इस उद्देश्य के लिए एक "इस्पात विकास कोष" की स्थापना की गई है और इसमें राशि जमा की जा रही थी लेकिन आदानों की लागत में तेजी से हुई वृद्धि के कारण इस्पात विकास कोष में जाने वाली राशि इतनी थी कि औद्योगिक लागत और मूल्य ब्यूरो के अनुसार उससे मुश्किल से लागत-वृद्धि की पूर्ति हो सकती थी। इस प्रकार विकास के लिए कुछ नहीं बचता था।

2. वर्ष 1980-81 के लिए बनाई गई योजना में यह परिकल्पना की गई थी कि परिव्यय में 302.50 करोड़ रुपये की व्यवस्था स्टील अथारिटी आफ इण्डिया लि० के आन्तरिक संसाधनों और इस्पात विकास कोष से की जाएगी। योजना के खर्च में पहले से चल रही परियोजनाओं में कोई कटौती नहीं की जा सकती थी क्योंकि ये परियोजनाएं इस्पात की बढ़ती हुई मांग पूरी करने के लिए बहुत जरूरी थीं। नई क्षमताओं के सृजन तथा वर्तमान क्षमताओं के विस्तार तथा आधुनिकीकरण के लिए विपुल संसाधनों की आवश्यकता थी। अतः इस्पात विकास कोष की स्थिति को सुदृढ़ बनाने के लिए लोहे और इस्पात की कीमतों में वृद्धि करने के सिवाए और कोई चारा नहीं था। मूल्य-वृद्धि से प्राप्त होने वाली समस्त राशि इस्पात विकास कोष में जमा की जाएगी और उत्पादकों को लागत-वृद्धि केवल उचित लागत-अध्ययनों के आधार पर दी जाएगी। इस पृष्ठभूमि के आधार पर तथा इस बात को देखते हुए कि कोयले के मूल्य में हुई वृद्धि; जो कोक-कर कोयले के मामले में जिसका इस्तेमाल इस्पात कारखानों में होता है, कोयले के औसत मूल्य से कहीं अधिक है, संयुक्त संयंत्र समिति के इस्पात के प्रवर्तमान मूल्य में 20 प्रतिशत की वृद्धि तथा कच्चे लोहे के मूल्य में 400/- रुपये प्रति टन की वृद्धि की घोषणा दो सप्ताह से कुछ पहले की गई थी।

3. अनुमान है कि वर्तमान मूल्य-वृद्धि से इस्पात विकास कोष में प्रतिवर्ष लगभग 400 करोड़ रुपये जमा होंगे। स्वाभाविक है कि इस वर्ष इस्पात विकास कोष में जमा होने वाली राशि बहुत कम अर्थात् मात्र 50 से 60 करोड़ रुपये होगी।

4. माननीय सदस्य जानते हैं कि निर्माण-कार्य में प्रयुक्त होने वाली छड़ों और गोल छड़ों के उत्पादन का बड़ा भाग मुख्य इस्पात कारखानों से नहीं बल्कि पुनर्बेलकों और लघु इस्पात कारखानों से प्राप्त होता है जिनके मूल्य संयुक्त संयंत्र समिति से नहीं बल्कि बाजार के उतार-चढ़ाव से प्रभावित होते हैं। छड़ें और गोल छड़ें अर्द्ध-तैयार इस्पात से बनाई जाती हैं और इसका उत्पादन अधिकांशतः लघु इस्पात कारखानों में होता है और इनकी बिक्री भी बाजार-भाव पर की जाती है। काफी समय से छड़ों, गोल छड़ों और अर्द्ध-तैयार इस्पात के बाजार-भाव संयुक्त संयंत्र समिति के मूल्यों से काफी अधिक रहे हैं। इस बात को देखते हुए कि इन उत्पादों में मुख्य इस्पात कारखानों का योगदान अपेक्षाकृत बहुत कम है, यह फैसला किया गया है कि मुख्य उत्पादकों को बाजार की स्थिति को देखते हुए इनके मूल्य निश्चित करने की छूट दे दी जाए। पुनर्बेलक अर्द्ध-तैयार इस्पात का इस्तेमाल छड़ें और गोल छड़ें तैयार करने के लिए करते हैं और इस कारण भी इस प्रयोजन के लिए अर्द्ध-तैयार इस्पात को छड़ों और गोल छड़ों की श्रेणी में रखा गया है।

इससे उत्पादक विकासात्मक कार्यों के लिए अपने आन्तरिक संसाधनों में वृद्धि कर सकेंगे और इस्पात विकास कोष पर अपनी निर्भरता कम कर सकेंगे । माननीय सदस्य इस बात को भी ध्यान में रखेंगे इस्पात के उत्पादन में आई कठिनाइयों से मुख्य इस्पात कारखानों की लाभदायकता में बहुत कमी हुई है और इससे आन्तरिक संसाधन जुटाने पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है ।

5. जहां तक कोयले का संबंध है, 1979 में की गई मूल्य-वृद्धि के पश्चात् तेल उत्पादों, विस्फोटकों, बिजली जैसे आदानों की लागतों में काफी वृद्धि हुई है और उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में वृद्धि के कारण कामगारों को अधिक भुगतान करना पड़ा है । इससे कोयला कम्पनियों के लिए बहुत कठिन स्थिति उत्पन्न हो गई थी और ऐसी हालत थी कि उनको अपने ऋण और उस पर ब्याज के भुगतान के लिए और अपनी नकद हानियों को पूरा करने के लिए बजट-सहायता की आवश्यकता थी, अतः लागत-अध्ययन के पश्चात् कोल इंडिया लि० के मामले में कोयले का औसत मूल्य 101.18 रुपये प्रति टन से बढ़ाकर 128.02 रुपये प्रति टन करने और सिंगरेनी कोलरीज लि. के मामले में 99.92 रुपये प्रति टन से बढ़ाकर 136.85 रुपये प्रति टन करने का फैसला किया गया । यह मूल्य-वृद्धि उस महीने की 14 तारीख से लागू की गई है । साफ्ट कोक का, जिसका इस्तेमाल घरेलू ईंधन के रूप में होता है, मूल्य मात्र 150/- रुपये प्रति टन निश्चित किया गया है, जो उत्पादन लागत से भी बहुत कम है ।

श्री कमला मिश्र मधुकर : उपाध्यक्ष जी, आप जानते हैं कि प्रणव मुखर्जी जी बहुत तेज आदमी हैं लेकिन मैं उनको कहना चाहता हूं कि इन समस्याओं का समाधान इस तरह से नहीं हो पायेगा । आपने जो कारण बताये हैं कि इन कारणों से दाम बढ़ाये हैं, ये कारण सही नहीं हैं । क्योंकि इन्हीं कारणों से 1979 में भी ऐसे ही दाम बढ़ाये गये थे और उस समय भी दाम बढ़ाते समय यही बात कही गयी थी कि हम स्टील का उत्पादन बढ़ाना चाहते हैं इसलिए हमें साधन चाहिएं । इसी आधार पर उस समय दाम बढ़ाये गये थे । लेकिन उसका परिणाम क्या निकला ? स्टील अथारिटी आफ इंडिया में 1978-79 में 44 करोड़ का मुनाफा हुआ था वहां 1979-80 में उसे केवल 8 करोड़ का मुनाफा हुआ । सुना है इस साल उसमें सौ करोड़ रुपये के घाटे की संभावना है । इसलिए आपका अनुमान सही नहीं है ।

दूसरी बात यह है कि इन बातों में आप असली बातों को छिपाना चाहते हैं । असली बात यह है कि राष्ट्रीय क्षेत्र में कोयला उद्योग में और इस्पात उद्योग में भयंकर भ्रष्टाचार फैला हुआ है । उस सिलसिले में आपने कुछ कदम उठाये हैं लेकिन आपको पूरी सफलता नहीं मिल रही है । इसलिए मैं चाहूंगा कि इनसे भ्रष्टाचार को दूर करने के लिए काम नहीं रुके । इन उद्योगों में मैनेजिरियल क्षेत्र में कुछ ऐसे लोग भी हैं—जिनको कि हम लोग रोज देखते हैं—जो यह चाहते हैं कि राष्ट्रीय क्षेत्र की बदनामी हो जिस से कि प्राइवेट सेक्टर को बल मिले । अगर राष्ट्रीय क्षेत्र में मुनाफा नहीं होता है तो इससे प्राइवेट सेक्टर को बल मिलता है । दुर्गापुर और राउरकेला की घमन भट्टियां रोगग्रस्त हैं और महीनों बन्द रहती हैं । इसी प्रकार बोकारो की हालत है । यहां पर कार्यकुशलता का अभाव है और मिस मैनेजमेंट है । जब ये कठिनाइयां होंगीं तो दाम बढ़ेंगे । बोकारो में करप्शन बढ़ रहा है । वहां पर कन्वेयर बैल्ट रेड्यूज रेट पर बेचा जा रहा था, लोगों को अरेस्ट किया गया है । इस तरह से इन परिस्थितियों में दाम बढ़ेंगे । कोल

इण्डिया में भी मिस मैनेजमेंट के कारण 92 करोड़ रुपया बड़े-बड़े उद्योगपतियों के यहां बकाया है। जून 80 तक वसूल नहीं किया गया है। इन सब कारणों से दाम बढ़ाए गए हैं। कास्ट आफ प्रोडक्शन ज्यादा बढ़ा दी गई है, जिससे दाम बढ़ाए जा सकें। इस तरह से दाम बढ़ाकर ये अपनी नाकामयावियों पर पर्दा डालना चाहते हैं। कास्ट आफ प्रोडक्शन बढ़ने से देश में मुद्रास्फीति बढ़ेगी, मुद्रास्फीति की प्रवृत्तियों को बल मिलेगा, महंगाई की प्रवृत्तियों को बल मिलेगा, भ्रष्टाचार की प्रवृत्तियों को बल मिलेगा, इसलिए इस कदम पर पुनर्विचार किया जाए। इस तरह की योजना बनाई जाए जिससे इन क्षेत्रों में पूरी क्षमता से काम हो सके। इस बारे में श्री के. सी. खन्ना, चेयरमैन ने कहा है।

यह अत्यधिक गिरावट, इस्पात संयन्त्र के प्राप्त आधारभूत समर्थन के शीघ्र ही समाप्त हो जाने की सूचक थी।

इससे स्पष्ट है कि स्थिति कितनी भयावह है। मेरा पहला प्रश्न यह है कि किसानों के खेती के औजार एवं घरेलू इस्तेमाल में आने वाले लौह पदार्थों की कीमत में रियायत की व्यवस्था की गई है? जैसे ट्रैक्टर है, डीजल है, इन सबके दाम बढ़ेंगे और किसानों को इससे नुकसान होने वाला है। इसलिए क्या आप किसानों के काम में आने वाले औजारों को बनाने के लिए रियायती दर पर स्टील मुहैया कराने की व्यवस्था करने जा रहे हैं? इसी प्रकार लघु उद्योगों को इस बढ़ती कीमत से बचाने की कौन सी योजना आपके पास है। कोयला उद्योगों में प्राइवेट माईनिंग और ठेका प्रथा कब खत्म करने जा रहे हैं। इसी प्रकार पिछड़े इलाकों में जहां पर उद्योग नहीं हैं, खासकर उत्तरी बिहार का इलाका, वहां कोई उद्योग नहीं है, वहां के लिए आपकी क्या योजना है। जब दाम बढ़ जाएंगे तो छोटे-छोटे उद्योग लगाने वाले कैसे उद्योग लगाएंगे? उनके लिए आपने क्या सोचा है?

मैं एक बात और कहना चाहता हूं और वह वर्कर्स पार्टिसिपेशन इन मैनेजमेंट के बारे में है। वर्कर्स पार्टिसिपेशन इन मैनेजमेंट का सिद्धांत खटाई में पड़ा हुआ है। अगर इसको अमल में लाया जाता तो मजदूरों को प्रेरणा मिल सकती थी और उत्पादन को बढ़ाने के काम में वे मदद कर सकते थे। मैं जानना चाहता हूं कि इस दिशा में आप कौन से कदम उठाने जा रहे हैं ताकि मजदूर वर्ग प्रबन्ध में भागीदार बन सके, प्रबन्ध में सक्रिय भाग ले सके और वह समझ सके कि उत्पादन बढ़ाने में उसका अपना हित है। यह जो प्रेरणादायक कदम है इस दिशा में मैं जानना चाहता हूं कि आप कौन से पग उठाने जा रहे हैं?

मैं यह भी जानना चाहता हूं कि दाम बढ़ने में टाटा जैसे लोगों का मुनाफा कितना बढ़ने जा रहा है? क्या दाम बढ़ाने से आप इन लोगों का मुनाफा ही बढ़ाने नहीं जा रहे हैं, क्या उनकी सेवा के लिए ही ये दाम नहीं बढ़ाए जा रहे हैं या सचमुच में आप यह समझते हैं कि दाम बढ़ाने से उत्पादन को बढ़ावा मिल सकता है?

श्री प्रवण मुखर्जी : माननीय सदस्य ने मूल्य निर्धारण के सिद्धान्त से लेकर प्रबन्ध में कामगारों की भागीदारी तक काफी विस्तृत क्षेत्र को अपने भाषण में समेटा है और यह पूछा है कि क्या यह विशिष्ट निर्णय टाटाओं की लाभकारिता की वृद्धि करने की दृष्टि से किया गया था।

माननीय सदस्य को यह तथ्य भली-भांति मालूम है कि जहां तक इस्पात क्षेत्र का संबन्ध है इसका 80% से अधिक भाग सरकारी क्षेत्र में है। 115 लाख मीट्रिक टन की कुल क्षमता में, टाटाओं की क्षमता केवल 20 लाख मीट्रिक टन है और 95 लाख मीट्रिक टन क्षमता सरकार के अधीन है। मैं अपने मुख्य वक्तव्य में बता चुका हूं और इसीलिए यह कुछ लम्बा हो गया था कि कीमतों में वृद्धि करने के क्या बाध्यकारी कारण थे। हमें दो बातों पर विचार करना होगा : कि क्या हमें कोई ऐसा तन्त्र स्थापित करना चाहिए, जिसके अन्तर्गत हम, यदि सरकारी क्षेत्र के एकक घाटा उठाते हैं, तो हमें बजटीय सहायता देकर उस घाटे को पूरा करना चाहिये और बजटीय सहायता प्रदान करने के लिए क्या हमें कराधान का सहारा लेना चहिए या घाटे की अर्थव्यवस्था का दोनों ही तरीकों से आप मुद्रास्फीति को नहीं रोक सकते। यदि आपका यह कहना है कि कीमतों में वृद्धि करके आप मुद्रास्फीति को बढ़ावा दे रहे हैं तो भारी कराधान करके या घाटे की अर्थ-व्यवस्था करके आर्थिक सहायता देने से भी हम मुद्रास्फीति से छुटकारा नहीं पा सकते हैं।

दूसरी बात यह है कि क्या, बेहतर प्रबन्ध द्वारा, कुशल उपयोग द्वारा, मितव्ययता करके, हम उत्पादन लागत को कम कर सकते हैं, और उस तरीके से कीमतों में वृद्धि को रोक सकते हैं। जब कच्चे माल और उपयोग्य सामग्री की लागत में वृद्धि होती है तो केवल बेहतर प्रबन्ध द्वारा या कच्चे-माल के उपयोग में कुशलता लाकर अथवा कार्य-संचलन में सुधार करके आप संबद्ध इकाई की अर्थव्यवस्था को नहीं सुधार सकते। कुछ सीमा तक तो आप कार्य-संचालन में सुधार ला सकते हैं। यदि अधिक लाभ होता है तो ऊपर की लागतें कम होंगीं। स्वाभाविक है कि इसका कुछ प्रभाव होगा। परन्तु यदि किसी आवश्यक कच्चे-माल की लागत में वृद्धि होती है और आप अधिक उत्पादन करते हैं तो स्वाभाविक है कि आप को अधिक हानि उठानी पड़ेगी। जहां तक इस्पात क्षेत्र का संबंध है, माननीय सदस्य को अच्छी तरह मालूम है कि आधारभूत ढांचे के मामले में हमारे सामने बड़ी कठिनाइयां हैं, जिसके परिणामस्वरूप सितम्बर तक उत्पादन का स्तर अत्यन्त कम था। वास्तव में, सितम्बर तक हमारा मासिक औसत उत्पादन मुश्किल से 319,000 मीट्रिक टन था। परन्तु जब कभी बिजली की सप्लाई सुधरने लगती है, माननीय सदस्य को सूचित करते हुए मुझे हर्ष हो रहा है कि इसका स्पष्ट रूप से प्रभाव इस्पात के उत्पादन पर पड़ता है अर्थात उत्पादन 319,000 मीट्रिक टन से बढ़कर 602,000 मीट्रिक टन तक पहुंच गया है। और वास्तव में अप्रैल से जनवरी तक, गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में कुल उत्पादन कुछ अधिक ही हुआ है। इसका मतलब यह हुआ कि यदि उत्पादन दर वैसी ही रहती है जैसी कि वह नवम्बर तक थी तो उत्पादन काफी कम होगा। परन्तु हमने इस प्रक्रिया को उलटा कर दिया है और जहां तक तैयार इस्पात का संबन्ध है हमारे लिए थोड़ा अधिक उत्पादन करना संभव हो सकेगा।

जहां तक कच्चे लोहे का संबन्ध है, माननीय सदस्य यह स्वीकर करेंगे कि गत वर्ष का कुल उत्पादन लगभग 900,000 मीट्रिक टन था और इस वर्ष, उत्पादन के वर्तमान रुख को देखते हुए यह लगभग 13 लाख मीट्रिक टन होगा। परन्तु फिर भी हम प्रसन्न नहीं हैं, क्योंकि समेकित इस्पात संयन्त्र में क्षमता का उपयोग संतोषजनक स्तर से काफी नीचा है।

दूसरे यह पूछा जा सकता है : कि आप कीमतों में वृद्धि करके स्रोत पैदा करने का प्रयास कर रहे हैं। इसकी क्या गारन्टी है कि आप ऐसा करने में सफल रहेंगे जैसा कि आपने तब किया

था जब पहले वाली योजना आपके पास थी । और जब योजना को लागू किया गया था तो इसके पीछे विचार यह था कि आन्तरिक स्रोत पैदा करने के लिए विकास कोष तैयार किया जाए । वास्तव में, कीमतों में 15% की वृद्धि हुई थी । यह मोटे तौर पर लगभग 400 रुपये प्रति टन थी । बी. आई. सी .बी. के अध्ययन के अनुसार सितम्बर तक कीमतों में 393 रुपये तक वृद्धि हो चुकी थी । अत: यह अर्थव्यवस्था के सामान्य प्रबन्धन का प्रश्न है । अकेला एक क्षेत्र इसका समाधान नहीं कर सकता है । सम्पूर्ण सरकार को इसका विचार करना होगा और हम अर्थव्यवस्था को नियन्त्रित करने का प्रयास कर रहे हैं । हम जिस सीमा तक सफलता प्राप्त करते हैं उसका प्रभाव इस्पात और कोयला दोनों ही क्षेत्रों में परिलक्षित होगा ।

परन्तु जहां तक वर्तमान व्यवस्था का सम्बन्ध है मैंने प्रत्येक संयन्त्र प्रबन्धक को स्पष्ट रूप से बता दिया है कि मैं उनकी अकुशलता को सहन नहीं करूंगा । लागत वृद्धि की क्षतिपूर्ति करते समय, जहां कहीं भी आवश्यक निवेशों की लागत में तर्कसंगत वृद्धि होगी, हम उसे ध्यान में रखेंगे । परन्तु यदि उसकी अकुशलता के कारण उत्पादन कम होता है और लाभकारिता घटती है तो उन्हें उसकी जिम्मेवारी लेनी होगी । माननीय सदस्य ने बताया है कि इसका मुख्य कारण प्रबन्ध व्यवस्था की अकुशलता ही है । ऐसी बात नहीं है । इस निष्कर्ष पर पहुंचना कि सरकारी क्षेत्र के प्रबन्धक व्यवस्थापक न्यूनाधिक अकुशल हैं, सही नहीं है वस्तुत: वे कुशल हैं । कई वर्षों की अवधि में हमने एक ऐसी परम्परा विकसित की है जिसमें यहां के अधिकांश लोग ऐसे हो गए हैं, जिनको यहां से अधिक वेतन और सुविधाएं अन्यत्र उपलब्ध हो सकती हैं । आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि मेरे पास प्रति दिन 3-4 त्यागपत्र सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों से आते हैं । उन्हें विश्व के विभिन्न भागों में काम मिल रहे हैं । इस्पात उद्योग को छोड़कर दो या तीन व्यक्ति विदेश चले गए हैं और वहां पर उन्हें विशेषज्ञ माना जाता है । अत: इस प्रकार का कोरा आरोप कि प्राय: सरकारी क्षेत्र के प्रबन्धक अकुशल या भ्रष्ट हैं सही नहीं होगा और यह उनके लिए भी सहायक नहीं होगा । एक या दो गन्दी मछलियां हो सकती हैं । उन्हें खोज निकालना और उनके विरुद्ध आवश्यक कार्यवाही करना हमारा काम होगा ।

माननीय सदस्य ने एक प्रश्न उठाया है कि क्या हम यह सुनिश्चित कर सकते हैं कि हम किसानों को या आम उपभोक्ता को या लघु-उद्योगों को रियायती दरों पर इस्पात सामग्री दे सकेंगे । मेरे विचार से, इस अवस्था में इसके बारे में कुछ भी कहना मेरे लिए सम्भव नहीं है । मेरा प्रयास यही है कि उनकी मांग की पूर्ण सन्तुष्टि करने के लिए आवश्यक सामग्री उनको दी जाए और हमारा यह भी प्रयत्न है कि मांग और पूर्ति के बीच की खाई को पाटा जाए । यदि हम ऐसा करने में सफल रहे और बाजार सामान्य बाजार कारोबार को चलने दिया गया और मांग और पूर्ति में कोई बड़ा अन्तर न हुआ तो, मुझे आशा है कि इस पर काबू पाना हमारे लिए सम्भव हो सकेगा । दूसरी बात जिस पर माननीय सदस्य को ध्यान देना चाहिए वह यह है कि यह सच नहीं है कि जब हम किसी स्तर-विशेष पर मूल्य-निर्धारण करते हैं तो उपभोक्ताओं को यह वस्तु उसी कीमत पर मिलती है; ऐसी बात नहीं है । छड़ों और सिलाखों की ही बात लीजिए । छड़ों और सिलाखों का 32-33 प्रतिशत उत्पादन समेकित इस्पात संयन्त्रों में हो रहा है । वे उसके मुख्य उत्पादक हैं । अनुपूरक उत्पादक लगभग इसका 62-66% उत्पादन कर रहे हैं । इसलिए वे उन्हें

बाजार भाव पर बेच रहे हैं। छोटे इस्पात संयन्त्रों में जो इस्पात बनता है वह भी बाजार भाव पर बिकता है। इसलिए जे० पी० सी० मूल्य को वहां अधिक महत्व प्राप्त नहीं है। वास्तव में जब उपभोक्ता इसे बाजार से खरीद रहे हैं तो उन्हें यह ऊंचे दामों पर मिलता है। यदि माननीय सदस्य इच्छुक हैं तो मैं उन भावों को बढ़ाकर सुना सकता हूं जो बाजार में चल रहे हैं और उन्हें जे. पी. सी. के मूल्यों और आम बाजार भाव के बीच का अन्तर बता सकता हूं। अतः उन्हें रियायती दरों पर यह देना सम्भव नहीं होगा। परन्तु हम वितरण प्रणाली को सुदृढ़ बनाना चाहते हैं जिससे कि हम उनकी मांग को पर्याप्त सीमा तक पूरी कर सकें और हम उत्पादन बढ़ा सकें।

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : इस्पात, कच्चे लोहे और कोयले के मूल्यों में इस वृद्धि से आम आदमी और उद्योग दोनों ही निश्चित रूप से प्रभावित होंगे, विशेषकर लघु-उद्योगों पर इसका प्रभाव अधिक पड़ेगा। मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में इस प्रकार बताया है : इस्पात और लोहे की कीमतों में हाल ही में हुई वृद्धि का बाध्यकारी कारण इस्पात उद्योग के विकास के लिए स्रोत पैदा करने की आवश्यकता है। मेरे विचार से यह हास्यास्पद उत्तर है। इस्पात उद्योग और कोयला उद्योग तथा अन्य बीजों के विस्तार और विकास हेतु विश्व बैंक और अन्य अन्तर्राष्ट्रीय अभिकरणों से ऋण प्राप्त करने में क्या कठिनाई है ? समस्या यह है कि भारत सरकार की विश्वसनीयता पूर्णतया समाप्त हो चुकी है, जब से बम्बई और गुजरात की थालवशेट और हजीरा परियोजनाओं संबन्धी सलाहकारी ठेका पर निर्णय लेने में भ्रष्टाचार पाया गया है। यह एक कारण हो सकता है और इसी कारण जब भारत सरकार ऋण की मांग करती है तो हो सकता है कि विश्व-बैंक या अन्य अन्तर्राष्ट्रीय अभिकरणों द्वारा उसे ऋण दिया न जाए।

एक माननीय सदस्य : इसमें कोई संगति नहीं है।

श्री हरिकेश बहादुर : इसमें संगति है क्योंकि इस्पात उद्योग के विकास के लिए आपको धन चाहिए और उस उद्देश्य-विशेष के लिए आप विश्व-बैंक या अन्य अन्तर्राष्ट्रीय अभिकरणों से ऋण की मांग कर सकते हैं। इसके लिए ऋण देना शायद उन को संभव न हो क्योंकि आप अपने निर्णय ठीक नहीं लेते हैं। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप स्वयं अपने भाषण पर हंस रहे हैं (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : अब आपने हंसना आरम्भ कर दिया है।

श्री हरिकेश बहादुर : वे वास्तव में हंस रहे हैं क्योंकि वे मेरी बात समझ रहे हैं कि मैं क्या कह रहा हूं। बात यह है कि इस्पात, कोयले और कच्चे लोहे में पहले से ही चोरबाजारी हो रही है। मन्त्री महोदय हमें बताएं कि कालाबाजारी को रोकने के लिए सरकार क्या उपाय कर रही है। आजकल ढलाई और गढ़ाई के कामों के लिए कच्चा लोहा उपलब्ध नहीं होता। कच्चा लोहा रेल-स्लीपर बनाने के लिए दिया गया है। परतु उस कोटे का सही उपयोग नहीं किया जा रहा है और स्लीपर टूटे-फूटे इस्पात का प्रयोग करके बनाए जा रहे हैं और कोटे का गोलमाल किया जा रहा है। ये सब बातें मन्त्री महोदय के नगर कलकत्ता में ही हो रही हैं। अतः मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूं कि सरकार इस दिशा में कौन से कदम उठाना चाहती है।

अतः मैं मन्त्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि लौह अयस्क के इस कालाबाजार को रोकने के लिए सरकार कौन से कदम उठाने जा रही है, जिससे यह वास्तविक उपभोक्ताओं को उपलब्ध हो सके और इसी के साथ मैं एक प्रश्न पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार दोहरी मूल्य-नीति का प्रस्ताव करेगी जिसमें, एक तो घरेलू उपयोग के लिए और दूसरी औद्योगिक उपयोग के लिए। कोयले और इस्पात की कीमतें भिन्न होनी चाहिएं। वे एक सी नहीं होनी चाहिएं। इसके साथ-साथ पिछड़े क्षेत्रों और विकसित क्षेत्रों के लिए इस्पात, लौह अयस्क और कोयले की कीमतों में भी कुछ अन्तर अवश्य होना चाहिए।

मैं कोयला उद्योग के बारे में केवल एक मुद्दा उठाना चाहूंगा। जब कोयला उद्योग का राष्ट्रीयकरण किया गया था तो यह आशा की गई थी कि राष्ट्रीयकरण के बाद उत्पादन और कुशलता दोनों में वृद्धि होगी। लेकिन हुआ क्या ? कोल इण्डिया की अस्तियां लगभग 1,700 करोड़ रुपये की थीं। कोल इण्डिया में गत चार वर्षों में 700 करोड़ रुपये से भी अधिक का घाटा हो चुका है। कोयला उद्योग की यह हालत है। मैं मन्त्री से यह जानना चाहता हूं कि कोयला उद्योग में होने वाली गड़बड़ी की जांच करने के लिए क्या एक संसदीय समिति बनायेंगे। (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : यह बिल्कुल ठीक बात है।

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : और यह एक अत्यन्त ही विशिष्ट बात है। अतः मन्त्री महोदय से मैं स्पष्ट उत्तर चाहता हूं।

श्री प्रणव मुखर्जी : मैं समझता हूं कि विश्व बैंक से ऋण प्राप्त करने की माननीय सदस्य की परिकल्पना गलत है और संभवतः उस ओर बैठे हुए उनके साथियों में से कोई भी इससे सहमत नहीं होगा। माननीय सदस्य को भली-भांति पता है कि हम विदेशी सहायता अथवा विश्व-बैंक सहित अन्य अनेक अभिकरणों से प्राप्त होने वाली समग्र सहायता को ध्यान में रखकर ही उसके अनुसार अपनी योजना तैयार करते हैं। मैं माननीय सदस्य के इस कथन से सहमत नहीं हूं कि भारत की विश्वसनीयता में कमी आई है। किसी देश की विश्वसनीयता इस बात पर निर्भर नहीं करती कि क्या आप किसी अनुबन्ध का, समझौते का दृढ़ता से पालन करते हैं या नहीं, विश्वसनीयता का यह अर्थ नहीं है कि किसी के द्वारा किये गये संकेतों पर ही अक्षरशः चलें। विश्वसनीयता तो किसी देश की आर्थिक शक्ति पर निर्भर करती है और हमारे पास वह आर्थिक शक्ति है तथा वैसा राजनैतिक स्थायित्व भी है। जो देश 250 लाख टन इस्पात, 1300 लाख टन कोयले या 250 लाख टन सीमेण्ट का उत्पादन कर सकता है वह उस विश्वसनीयता को प्राप्त कर सकता है। अतः मैं यह नहीं समझता कि भारत ने विश्वसनीयता खो दी है, क्योंकि वे ऋण के बारे में विश्व-बैंक से सहमत नहीं हुए। यह तो नितान्त अनर्गल, हास्यास्पद बात है और मैं माननीय सदस्य को बता देना चाहता हूं कि उड़ीसा की अल्मूनियम परियोजना के लिए हमने सहायता की मांग की तो न केवल विश्व-बैंक, बल्कि 40 बैंकों ने भी इसमें भाग लिया। अतः उनका यह कहना बिल्कुल असंगत है। वास्तव में हमें समग्र प्रभाव को ध्यान में रखना होगा और यह भी ध्यान में रखना होगा कि ब्याज कितना होगा और मरम्मत पर कितना धन व्यय होगा। क्या आन्तरिक स्रोतों को पैदा करना सदैव फलदायक नहीं होता या विदेशों से ऋण या सहायता

लेकर इसका विकल्प नहीं पैदा किया जा सकता है मुझे आशा है कि माननीय सदस्य इस तत्वीय बात से भली-भांति परिचित होंगे। अतः आन्तरिक स्रोतों को पैदा करने के लिए, जो बात मैंने पहले कही थी वही फिर पैदा होती है अर्थात् या तो हमें बजटीय सहायता प्रदान करनी होगी या फिर हमें यह मूल्यों की व्यवस्था पर निर्भर होगा और यह सरकारी तौर पर घोषित मूल्य होगा। जहां तक कालेबाजार का संबंध है यदि नियन्त्रित कीमत होती है तो कालाबाजार का प्रश्न तभी उठता है। यह कोई नियन्त्रित मूल्य नहीं है, यह तो लागू किया गया मूल्य है। वहां भी माध्यमिक दर्जे के उत्पादक इसकी सीमारेखा या इसके कार्यक्षेत्र में नहीं आते। अतः उसमें कालाबाजार होता ही नहीं है क्योंकि कीमत पर कोई सांविधिक या कानूनी नियन्त्रण होता ही नहीं है। यदि सांविधिक कानूनी नियंत्रण होता है तब नियन्त्रण के उल्लंघन की बात आती है। हमने किसी निर्णय को बदला नहीं है। पिछली सरकार ने यह निर्णय राष्ट्रीय विकास परिषद की बैठक में लिया था कि हमें विभिन्न राज्य सरकारों के लघु-उद्योग निगमों द्वारा कच्चा माल वितरित करना चाहिए, विशेषकर लोहा और इस्पात। मैं यह अवश्य अनुभव करता हूं कि यह एक सही निर्णय है और हमें इसका पालन करना चाहिए, क्योंकि वे यह भली-भांति समझ सकेंगे कि असली उपभोक्ता कौन होगा। इस तथ्य को लेकर मुख्य रूप से समस्या उत्पन्न हुई कि मांग और पूर्ति के बीच खाई थी। अतः हमने निर्णय लिया कि जब तक हम सप्लाई की स्थिति में सुधार नहीं कर लेते, हमारे लिए मांग को पूरा करना संभव न हो सकेगा। अतः हम वैसा ही करने का प्रयास कर रहे हैं और जहां तक लौह अयस्क का संबंध है हम संकट पर काबू पा लेंगे। गत वर्ष जब कुल मांग स्थूल रूप से लगभग 15 लाख टन थी तो, उत्पादन केवल 9 लाख टन ही हुआ था। इसमें 6 लाख टन का अन्तर था। इस बर्ष हम उत्पादन को 13 से 14 लाख टन तक बढ़ाने की सोच रहे हैं जिससे कि खाई को भरा जा सके। परन्तु विक्रय योग्य इस्पात-सामग्री के मामले में अभी भी पूर्ति में कमी रहेगी, क्योंकि कुल मिलाकर उत्पादन गत वर्ष जितना ही रहेगा।

जहां तक कोयला मूल्य-नीति की बात है, उस सुझाव के बारे में मेरी प्रतिक्रिया यह है कि हम ऐसा नहीं कर सकते हैं। माननीय सदस्य ने उत्पादन की स्थिति जाननी चाही थी। राष्ट्रीयकरण से पूर्व 770 लाख टन कोयले का उत्पादन होता था और 1979-80 में 1040 लाख टन कोयले का उत्पादन हुआ। इस वर्ष हमें 1130 लाख टन कोयले का उत्पादन होने की आशा है। माननीय सदस्य यह भली-भांति जानते हैं कि कोयला खनिकों को किन परिस्थितियों में काम करना पड़ता है। राष्ट्रीयकरण के बाद इसमें पर्याप्त परिवर्तन आया है और अर्थव्यवस्था तथा उत्पादकता तक के लिए यह भी एक शुद्ध लाभ है।

श्री हरिकेश बहादुर : मैंने संसदीय समिति के गठन के बारे में पूछा था।

श्री प्रणव मुखर्जी : मैं आपके सुझाव को स्वीकार नहीं करता।

उपाध्यक्ष महोदय : आप इसको यथास्थिति रहने देते।

श्री राम विलास पासवान (हाजीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने दोनों सदनों में बहुत विस्तारपूर्वक प्रश्नों का जवाब दिया है लेकिन इसके बावजूद भी समस्या का निदान नहीं हो रहा है और प्राइसेज बराबर बढ़ रही हैं। उसके जो मुख्य कारण हैं मैं समझता हूं मंत्री

महोदय उसे ऐग्री करेंगे कि जो उनकी तीन पालिसीज हैं, एक जो उनकी मैनेजमेंट पालिसी है, दूसरी जो डिस्ट्रीब्यूशन पालिसी है और तीसरी प्राइस पालिसी है, ये तीनों नीतियां खामियों और त्रुटियों से भरी हुई हैं। नतीजा यह हो रहा है कि वह जितना ही दवा करने की कोशिश करते हैं मर्ज उतना ही बढ़ता जा रहा है।

देश की जनता के सामने जो उन्होंने वादा किया है वह अच्छी तरह से उनको याद होगा। उन्होंने कहा था कि न सिर्फ वह मूल्य वृद्धि को रोकेंगे बल्कि जो मूल्य वृद्धि हुई है उसको भी कम करने की कोशिश करेंगे। लेकिन वह बताएं किस क्षेत्र में उन्होंने कम किया है ? दूसरे क्षेत्रों को छोड़ दीजिए, यह तो आपका अपना क्षेत्र है, इसके बारे में आपको अच्छी तरह मालूम है। आज यह हो रहा है कि बजट के पहले ही सारी चीजों के दाम बढ़ाओ। मैं समझता था कि वाणिज्य मंत्री, श्री मुखर्जी, बहुत तेज हैं और वह इस वृद्धि को बजट के लिए छोड़ देंगे। लेकिन उन्होंने पहले ही इस काम को निपटा दिया—पहले ही दामों को बढ़ा दिया, ताकि जब बजट आये, तो लोग इस बात पर तालियां बजायें कि आम जनता पर अधिक भार नहीं पड़ा है। उन्होंने स्टील का दाम 20 परसेंट, कोयले का दाम लगभग 20 रुपये पर-टन और कच्चे लोहे का दाम 400 रुपये पर-टन बढ़ा दिया है।

बिहार में हमारे बगल में टाटा कंपनी है। रेल मंत्री यहां नहीं हैं। श्री गनी खान चौधरी बैठे हुए हैं। आखिर सरकार का मैनेजमेंट का सिस्टम क्या है ? सारी ला एंड आर्डर की प्राबलम सरकार के लिए ही है। सरकार ने परसों एक प्रश्न के जवाब में बताया है कि टाटा की सम्पत्ति 641 करोड़ रुपये से बढ़कर 1102 करोड़ रुपये हो गई है। टाटा कंपनी उसी बिहार में काम कर रही है। उसके सामने कोई प्राबलम नहीं है। सब प्राबलम्ज सिर्फ सरकार के लिए ही हैं। रेलों को कोयला नहीं मिलता है, जबकि ब्लैक में सब जगह कोयला मिल रहा है। सरकारी कंपनियों को स्टील नहीं मिलता है, जबकि स्टील की खूब ब्लैक हो रही है।

सरकार रोज किसान की दुहाई देती है, लेकिन कुदाल, खुरपी और खेती के अन्य औजारों के दाम बढ़ते जा रहे हैं। सरकारी अफसर रिटायर होने के तुरन्त बाद प्राइवेट फैक्टरियों में लग जाते हैं। इनकम टैक्स की चोरी कैसे की जाती है, ऐसी सब बातों का उन्हें पता होता है।

सरकार ने दो प्राइसिज रखी हुई हैं : कंट्रोल प्राइस और ओपन मार्केट प्राइस। इन दोनों में इतना अन्तर है कि उसका कोई हिसाब नहीं है। फिर कहा जाता है कि कंट्रोल प्राइस रखने का कोई महत्व नहीं है, इससे प्राइवेट फैक्टरियां चलाने वाले लोगों को बहुत फायदा होता है।

जहां तक मैनेजमेंट का सम्बन्ध है, सब जगह एक ही तरीका अपनाया हुआ है कि आई. सी. एस. अफसरों को भरते जाओ। क्या सरकार यह भी देखने की कोशिश करती है कि उस व्यक्ति को मैनेजमेंट का भी कोई ज्ञान है या नहीं। ठीक मैनेजमेंट न होने से घाटा होगा। घाटा होने से सरकार दाम बढ़ायेगी। दाम बढ़ने से आम लोगों की बहुत हानि होती है, जबकि प्राइवेट फैक्टरियों को फायदा होता है।

कोयले के क्षेत्र में बहुत बंगलिंग और दादागिरी हो रही है, बहुत मात्रा में इल्लीगल माइनिंग हो रहा है। इस प्रस्ताव में कोयले, लोहे और स्टील, इन तीनों को मिला दिया गया

है। मंत्री महोदय बैठे हुए हैं। थोड़ा जवाब उनसे भी दिलवायें कि कोयले के सम्बन्ध में क्या घोटाला हो रहा है।

मंत्री महोदय ने कहा है कि छोटे-छोटे उद्योग-धंधों की भी आपूर्ति की जाती है। लेकिन उनका क्वोटा कितना है?—बिल्कुल नगण्य है। जब तक सरकार स्माल-स्केल इंडस्ट्रीज को अधिक से अधिक बढ़ावा नहीं देगी, तब तक वह इस समस्या का निदान नहीं कर सकती है।

मंत्री महोदय ने यह नहीं बताया है कि दाम बढ़ाने से एक्सपोर्ट पालिसी पर कोई असर पड़ा है या नहीं। मैं उनसे कहूंगा कि वह केवल अधिकारियों द्वारा दिये गये नोट की लाइन पर ही जवाब न दे दें, बल्कि वह यह भी देखें कि मैनेजमेंट में कोई खामी है या नहीं। आज कोयले का ब्लैक-मार्केटिंग हो रहा है। आम लोगों को कोयला नहीं मिलता है। हमारे बगल में जो वाशरमैन है उसको कोयला नहीं मिल रहा है। गांवों के लोगों को जलाने के लिए कोयला नहीं मिलता है। दूसरी तरफ ब्लैक में चाहे जितना कोयला ले लीजिए। करोड़पंथी बढ़ती जा रही है और सरकार आम लोगों की कठिनाइयों को महसूस नहीं करती।

मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि मैनेजमेंट, डिस्ट्रब्यूशन और प्राइस के बारे में सरकार क्या करने जा रही है, दामों में वृद्धि का एक्सपोर्ट पालिसी पर क्या असर पड़ा है, कंट्रोल प्राइस और ओपन मार्केट प्राइस के अन्तर को कम करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं और स्माल-स्केल इंडस्ट्रीज को अधिक से अधिक क्वोटा देने के लिए सरकार क्या करने जा रही है।

श्री प्रणव मुखर्जी : महोदय, सरकार की ओर से किसी ने भी यह दावा नहीं किया है कि हमारा प्रबन्ध, शासन या वे सभी नीतियां जिनको हमने अपनाया है दोषरहित हैं और इसमें कहीं कमी नहीं है। यदि कोई कमी रह जाती है तो हम उसे दूर करने का प्रयत्न करते हैं। अतः यह तो क्रम निरन्तर चलता रहता है।

जैसा कि विपक्ष में बैठे लोग जानते हैं कि जो कुछ मैंने किया है वह बिल्कुल वही है जो कुछ वर्ष पूर्व श्री बीजू पटनायक ने किया था, मैंने न तो उससे अधिक किया है और न ही कम। एकमात्र अन्तर केवल यह है कि उन्होंने 15 प्रतिशत वृद्धि की थी और मैंने 20% कर दी है। योजना वही है।

मैं माननीय सदस्य से निश्चित रूप से सहमत हूं कि उत्पादन में सुधार की सम्भावना है। परन्तु उसके लिए उन्होंने हमें गलत ढंग से दोषी ठहराया है। यह सही नहीं है कि हमने सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का प्रबन्ध भारतीय प्रशासन सेवा के अधिकारियों को दे रखा है। यह बात 10 या 15 वर्ष पूर्व तो सही हो सकती थी परन्तु आज नहीं। अब आपको किसी भी इस्पात संयन्त्र में या कोयला क्षेत्र में कोई भी भारतीय प्रशासनिक सेवा का अधिकारी प्रबन्ध-निदेशक या महाप्रबन्ध के पद पर नहीं मिलेगा। उस क्षेत्र में हमने विशेषज्ञता प्राप्त कर ली है। हमारे कुछ विशेषज्ञ तो वास्तव में अति कुशल हैं और वे बधाई के पात्र हैं क्योंकि वे बड़ी ही कठिन परिस्थितियों में भी बड़ा अच्छा कार्य कर रहे हैं। मैं माननीय सदस्य को बता सकता हूं कि जब कुछ रूसी विशेषज्ञ यहां आए और यहां कुछ इस्पात संयन्त्रों को देखा तो वे आश्चर्य में पड़ गये

कि कैसे हमने कोयले की खपत को 20% से भी अधिक घटा दिया है और जिस ढंग से हमने एक या दो धमन भट्टियों को निष्क्रय कर रखा है और किस ढंग से हमने विभिन्न तकनीकी संकटों का सामना करने के लिए विभिन्न तरीकों को अपनाया है। क्योंकि हमारी स्थिति कोई बहुत अच्छी नहीं है और काम करने की परिस्थितियां सुखद नहीं हैं। हमारे सामने बाधाएं हैं जिन्हें कोई भी सरकार तुरन्त दूर नहीं कर सकती। कुछ न कुछ तो समस्याएं रहेंगीं और हमें उन्हें हल करना होगा। इसलिए जब मैं कहता हूं कि कोई समस्या विद्यमान है तो इसका यह मतलब नहीं है कि हमें इसका पता नहीं है और हम इसे हल करने का प्रयत्न नहीं कर रहे हैं।

कीमतों के बारे में मैं पहले ही दो बार दोहरा चुका हूं कि मैं यह चाहता था कि या तो इस्पात संयन्त्र घाटे में चलने दिया जाए और तब उन्हें बजटीय समर्थन दिया जाए या कीमतों में वृद्धि की जाए। मैंने देखा है कि इसमें कुछ असमानता है, क्योंकि मिनी इस्पात संयन्त्रों या रिरोलर्स ने जो कुछ उत्पादन किया था, विशेषकर छड़ों और शलाखों के क्षेत्र में उसकी सामान्य बाजार कीमतें चल रही थीं और केवल सीमित क्रयताओं को ही जिनको सीधे स्टाक-यार्ड से माल मिलता है, इस प्रकार उन्हें यह लाभ मिल रहा है।

वितरण प्रणाली के सुधार के सम्बन्ध में यदि माननीय सदस्य के पास ऐसा कोई सुझाव है कि मैं उसका अध्ययन करने को तैयार हूं। मैं वैसा ही करूंगा। परन्तु उन्हें इस आशय का कोई सुझाव तो देने दो कि हम किस प्रकार ऐसा कर सकते हैं।

श्री राम विलास पासवान: मैं आपको बतलाता हूं, क्या आपको जानकारी है कि 3 करोड़ रुपये से लेकर 5 करोड़ रुपये तक आपके स्टील में ब्लैकिंग होती है, प्रति रोज? क्या आपको इसकी जानकारी है नहीं? यदि है तो आपकी सरकार क्या करने जा रही है?

श्री प्रणव मुखर्जी: मैं उन्हें पहले ही बता चुका हूं कि मुख्य बाधा मांग और सप्लाई के बीच की खाई है। जब तक हम उसको नहीं पाट देते, तब तक कोई भी व्यवस्था, कोई दबाव इसे नहीं रोक सकता है। इसका हल अधिक उत्पादन करने और मांग और पूर्ति की खाई को पाटने में निहित है।

एक प्रश्न यह पूछा गया था कि क्या इसका प्रभाव निर्यात पर पड़ेगा। इसका प्रभाव निर्यात पर पड़ेगा, क्योंकि बहुत सी वस्तुओं का अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य भारतीय मूल्य से कम है। इसलिए मैंने निर्णय लिया है कि सम्बद्ध अधिकारियों से सलाह-मशविरा करके हम निर्यातकों को उनके उचित निर्यात अनुबन्धों के अनुरूप अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों पर सामग्री देंगे जिससे वे अन्य उत्पादकों की प्रतियोगिता में ठहर सकें।

श्री राम विलास पासवान: मन्त्री महोदय ने कोल के बारे में नहीं बताया।

उपाध्यक्ष महोदय: आप दोनों ने बहुत अच्छा बोला है।

श्री राम विलास पासवान: कोयले के बारे में उनका क्या कहना है?

श्री प्रणव मुखर्जी: उन्होंने कोयले के बारे में कोई प्रश्न नहीं किया है।

श्री जी० एम० बनातवाला (पोन्नानी): महोदय, मैं मन्त्री महोदय की कठिन स्थिति और इस्पात और कोयला दोनों की कीमतों में वृद्धि के अकारण कारणों को पूर्णतया अनुभव

करता हूं। यह वृद्धि पूर्णतया निरपवाद नहीं थी। सभी को यह मान लेना उचित है कि लागत में पर्याप्त बढ़ोतरी हुई है। इसे स्वीकार करना ठीक ही होगा कि सब कुछ सभी दृष्टिकोणों से प्रत्येक को यह मान लेना चाहिए कि लागतों में पर्याप्त बढ़ोतरी हुई है। सभी दृष्टिकोण से यह भी मान लेना चाहिए कि अलाभकर कीमतें अन्ततः उपभोक्ताओ के हित में ठीक नहीं रहेगीं। अतः मैं इन बातों पर विवाद नहीं करूंगा। कुछेक ही ऐसे मुद्दे हैं जिन पर मैं चाहूंगा कि मन्त्री महोदय विस्तार से बताएं जिससे कि उनकी कार्यवाही को देश के कोने-कोने में सराहा जा सके।

श्रीमान, इस्पात का प्रश्न लीजिये। हमें बताया गया है कि इस्पात के मूल्यों में 20 प्रतिशत की वृद्धि का मूल्य उद्देश्य इस्पात उद्योग के विकास के लिए संसाधनों को जुटाने की आवश्यकता है। इसलिए, जैसा कि मैं समझता हूं, उद्देश्य केवल उत्पादन लागत तथा उत्पादन लागत की वृद्धि की व्यवस्था करना ही नहीं है, बल्कि एक कदम आगे है अर्थात् इस्पात उद्योग के विस्तार तथा विकास के लिए आंतरिक संसाधनों को उत्पन्न करना है। इससे सरकारी क्षेत्र में मूल्य-निर्धारण नीति का सारा प्रश्न उठता है जो गैर-सरकारी क्षेत्र में मूल्य-निर्धारण नीति से भिन्न है। क्या अब हम यह समझें कि इस तथ्य के अतिरिक्त कि लागत में वृद्धि को पूरा करने के लिए मूल्यों में वृद्धि करनी पड़ती है, अब कोयला तथा इस्पात जैसे मुख्य उद्योगों के मामले में भी भार बढ़ाने की नीति बनी है, जिनका प्रयोग प्रायः सभी बड़े मुख्य उद्योगों में किया जाता है ताकि वे उनके विस्तार के लिए पर्याप्त धन दे सकें। यहां पर माननीय मंत्री से दूसरे प्रश्न को भी स्पष्ट करने की अपेक्षा की जाती है और वह यह है कि हमारी वार्षिक योजना में यह परिकल्पित है कि 302.50 करोड़ रुपये का परिव्यय आन्तरिक संसाधनों से पूरा करना होगा। मूल्य वृद्धि 20 प्रतिशत तक है। आशा यह है कि इस्पात उद्योग को प्रति वर्ष 302 करोड़ रुपये जुटाने चाहिए और इस्पात के मूल्यों में 20 प्रतिशत वृद्धि होने के परिणामस्वरूप जो रकम आयेगी वह 400 करोड़ रुपये होगी। दूसरे शब्दों में यह आयोजना प्रक्रिया द्वारा परिकल्पित लक्ष्य से भी 100 करोड़ रुपये अधिक है। मैं आशा करूंगा कि माननीय मंत्री उस विशेष मुद्दे पर प्रकाश डालेंगे तथा हमें पूरी स्थिति से अवगत करायेंगे।

श्री सतीश अग्रवाल : यह तो वर्तमान दर है और भविष्य में यह इससे भी अधिक हो जायेगी।

श्री जो० एम० बनातवाला : हमें मूल्य वृद्धि के समय का विशेष रूप से इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कोयला और इस्पात सर्व व्यापक रूप से प्रयुक्त होने वाले माल में हैं और इसलिए इनसे मुद्रास्फीति और अधिक बढ़ेगी, असाधारण मानना चाहिए। इसके बजाये मैं प्रबंध व्यवस्था में अधिक सुधार करने के लिए पुनः बलपूर्वक कहता हूं।

यहां हम आंकड़े देखते हैं और मैं अधिक समय नहीं लूंगा। हमें मालूम हुआ है कि जबकि सेंट्रल कोल फील्डस लिमिटेड ने सारी हानियां समाप्त कर दी थीं और लाभ दिखाना शुरू कर दिया था, तो ईस्टर्न कोल फील्डस लिमिटेड अभी तक भी भारी हानियां दिखा रही है। सेल के मामले में 1978-79 में 44 करोड़ रुपये का लाभ था। पिछले वर्ष 8 करोड़ रुपये की हानि दिखाई गई थी और इस वर्ष 100 करोड़ रुपये हानि की उम्मीद है। क्या सरकार का यह मत है कि यह सम्पूर्ण स्थिति, अर्थात् 1978-79 में लाभ की स्थिति से घटकर इस वर्ष उम्मीद

की जाने वाली 100 करोड़ रुपये की हानि, यह सब मूल्य-वृद्धि के कारण है ? इसलिए मैं आग्रह करता हूं कि प्रबंध व्यवस्था में सुधार करने की बहुत गुंजाइश है, जिसे मैं प्रबंध पर कड़ा रुख अपनाये बिना कहता हूं। इसलिए मैं चाहूंगा कि सरकार हमें वृद्धि की वर्तमान दर का औचित्य स्पष्ट करे। इस्पात के मामले में वृद्धि 20 प्रतिशत है यह ऐसी भारी वृद्धि हुई है जो इस्पात के मूल्यों की वृद्धि में हमने पहले कभी नहीं देखी। कोयले के मामले में यह इससे भी अधिक है। इसलिए मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या कोई अध्ययन किया गया था और यदि किया गया है तो निर्धारित वर्तमान मूल्य तथा उत्पादन लागत के बीच क्या संबंध है? वृद्धि को इस दर का औचित्य क्या है ?

श्री प्रणव मुखर्जी : मैं माननीय सदस्य श्री बनातवाला का आभारी हूं। कम से कम उन्होंने मेरी कठिनाइयों को अनुभव किया है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री गनीखान चौधरी, आप इस्पात मंत्री की तरह लगते हैं।

श्री प्रणव मुखर्जी : मैं इस्पात के लिए पूर्णतः उनके ऊपर—विद्युत तथा कोयला दोनों के लिए निर्भर हूं।

जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है। मैं अन्तिम प्रश्न से शुरू करूंगा—20 प्रतिशत की वृद्धि क्यों थी ? क्या यह कम हो सकती थी ? मैं केवल एक प्रश्न माननीय सदस्य के विचारार्थ प्रस्तुत करूंगा। वास्तव में, मैंने उसका उल्लेख पिछले वर्ष की गई 15 प्रतिशत की मूल्य वृद्धि के बारे में श्री मधुकर के प्रश्न के उत्तर में किया था। मोटे तौर पर यह 400 रुपये प्रति टन थी। औद्योगिक लागत तथा मूल्य ब्यूरो के अनुसार सितम्बर तक निवेश की लागत में वृद्धि 393 रुपये है। इसलिए आप इस बात को समझेंगे कि इसे व्यवहारतः चुकता कर दिया गया है। कोई धन शेष नहीं रहा है।

कोयला के मूल्य की वर्तमान वृद्धि से अकेले इस्पात क्षेत्र में कोयला की अतिरिक्त लागत 100 रुपये प्रति टन अधिक होगी। इसलिए यदि आप 600 रुपये भी देते हैं, जिसका मैं प्रति टन हिसाब लगा रहा हूं, तो भी अकेले कोयले पर 100 रुपये होंगे। मैं सितम्बर की लागत को हिसाब में नहीं ले रहा हूं। यह वह लागत है जो 14 फरवरी से अब तक घोषित की जा चुकी है। इसलिए उन बातों को ध्यान में रखकर हमारे लिए वर्तमान तथा भावी वृद्धि को पूरा करना तथा आधुनिकीकरण, विस्तार तथा विकास के लिए पर्याप्त संसाधनों को जुटाना होगा। आपने प्रश्न उठाया है : आपकी मांग 302 करोड़ रुपये की है। आप 400 करोड़ क्यों ले रहे हो ? 302 रुपये चालू वर्ष की योजना से दिये जाने हैं। अगले वर्ष की योजना में यह इससे भी अधिक होगा और यह 302 करोड़ रुपये तक सीमित नहीं रहेगा। यदि कटौती इतनी अधिक की गई तो आपके पास कोई युक्ति से चलने के लिए बाकी कुछ नहीं रह जायेगा। इसी कारण हमें 20 प्रतिशत करना पड़ा था।

जहां तक समय का संबंध है, मैं समझता हूं कि यह काम हमें पहले ही कर लेना चाहिए था।

अध्यक्ष महोदय : श्री मुखर्जी, श्री बनातवाला ने आपको याद नहीं कराया।

श्री जी० एम० बनातवाला : मेरा यह मतलब नहीं था ।

श्री प्रणव मुखर्जी : माननीय सदस्य ने लाभकारिता के बारे में प्रश्न उठाया है—यह इतना कम क्यों है और पूर्वी कोयला क्षेत्र में ऐसी हानि के क्या कारण हैं । अन्य कारणों के अतिरिक्त, एक कारण गहरे खान का है । स्वाभाविक रूप से ऊपरी लागत कहीं अधिक होगी और कोई भी उसका दावा नहीं कर रहा है कि सम्पूर्ण हानि लागत वृद्धि के कारण है । हानि का एक कारण क्षमता का पूरा उपयोग न होना है । हानि का एक कारण कम उत्पादिकता है तथा हानि का एक कारण लागत वृद्धि है । इसलिए आप किसी एक कारण को नहीं कह सकते, जो हानि का जिम्मेदार है ।

अन्य कारण भी हैं । इन कारणों में से लागत वृद्धि एक महत्वपूर्ण कारण है । जैसा कि मैंने आपको बताया है यदि हम अपनी क्षमता को पूर्णत: कोयला क्षेत्र में या इस्पात क्षेत्र में उपयोग कर सकते तो स्वाभाविक रूप से अतिरिक्त लागत कम होती और कुछ हद तक हानि को कम करना संभव होता । परन्तु यदि आप कहें कि क्षमताओं का पूर्णत: उपयोग करके तथा बेहतर प्रबंध द्वारा ही आप सारी हानि को समाप्त कर सकेंगे तो आप गलती पर हैं । इस हानि का एक कारण निवेश की लागत में वृद्धि होना है और ऐसी स्थिति में आप क्षमताओं के उपयोग में सुधार करके या संयंत्र की प्रबंध व्यवस्था सुधार करके हानि को समाप्त नहीं कर सकते हैं ।

——

कार्य मन्त्रणा समिति

बारहवां प्रतिवेदन

गृह मंत्रालय तथा संसदीय कार्य विभाग में राज्य मन्त्री (श्री पी० वेंकट सुब्बय्या) : श्रीमान, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के 12वें प्रतिवेदन से, जो 25 फरवरी, 1981 को सभा में प्रस्तुत किया गया था; सहमत है ।"

उपाध्यक्ष महोदय : श्री जार्ज फर्नान्डीस, क्या आप संशोधन प्रतुस्त कर रहे हैं ?

श्री जार्ज फर्नान्डीस : मैंने एक संशोधन पेश किया है ।

इस संशोधन की आवश्यकता इस कारण है कि दुर्भाग्यवश यहां गुजरात के संबंध में चर्चा कराने के लिए तथा मणिपुर के प्रश्न को उठाने तथा सरकारी क्षेत्र के कर्मचारियों की हड़ताल का समाधान कराने के बारे में अब तक के हमारे सभी प्रयासों को सरकार के नकारात्मक रवैये ने बेकार कर दिया है । इसलिए मैं संशोधन प्रस्तुत कर रहा हूं ।

"कि प्रतिवेदन को, गुजरात तथा मणिपुर की स्थिति तथा सरकारी क्षेत्र के कर्मचारियों की हड़ताल पर भी विचार करने के लिए समिति को भेजा जाए ।"

श्री पी० वेंकट सुब्बय्या : श्रीमान, आप भी कार्य मंत्रणा समिति में उपस्थित थे । इस बात पर सहमति हुई थी कि जहां तक गुजरात के संबंध में चर्चा का संबंध है, अध्यक्ष महोदय

इस बात पर सहमत हो गए हैं कि उसके लिए एक दिन निर्धारित किया जाएगा और गुजरात के संबंध में चर्चा होगी। कार्य मंत्रणा समिति में यह मत बना था। अन्य सदस्य भी वहां पर मौजूद थे। सरकार उस तारीख का सुझाव देगी जिसे अध्यक्ष महोदय चर्चा के लिए निर्धारित करेंगे।

श्री जार्ज फर्नांडीस : यह प्रतिवेदन में बताया जाना चाहिए था। चूंकि यह नहीं बताया गया, मैंने इसका जिक्र करने का विचार किया।

उपाध्यक्ष महोदय : इसलिए अब संशोधन पर जोर नहीं दे रहे हैं।

श्री जार्ज फर्नान्डीस : यदि गुजरात पर चर्चा होने जा रही है तो ठीक है।

उसके बाद मणिपुर का प्रश्न है। मणिपुर में, अविश्वास का प्रस्ताव है···

श्री पी० वेंकट सुब्बय्या : मैं इस बात को बताना चाहूंगा ··

श्री जार्ज फर्नान्डीस : मंत्री महोदय को पहले मेरी बात सुननी चाहिए और उसके बाद उत्तर देना चाहिए। वह इस बात को कैसे जानते हैं कि मैं क्या कहने जा रहा हूं ?

मेरा प्रश्न है कि मणिपुर में कांग्रेस (आई) की सरकार अल्प मत में है। वहां पर अविश्वास का प्रस्ताव पेश किया गया था। कांग्रेस (आई) के सदस्यों ने अविश्वास प्रस्ताव का समर्थन किया। सदन में 59 सदस्यों की संख्या में 31 सदस्य सरकार के विरुद्ध खड़े हुए। इसलिए सरकार स्पष्ट रूप से अल्प मत में है। पहली बात तो यह है कि इस प्रस्ताव पर वाद-विवाद नहीं किया गया है। अब मुख्य मंत्री बड़ी बहादुरी के साथ वक्तव्य दे रहे हैं कि वह अब देखेंगे कि कैसे बहुमत प्राप्त करेंगे। दूसरे शब्दों में फिर से दल की वफादारी के लिए धन की कीमत लगाई जा रही है।

श्री वेंकट सुब्बय्या : नहीं-नहीं, यह मिथ्या आरोप है।

श्री जार्ज फर्नान्डीस : भारत का उत्तर-पूर्वी भाग बड़ा संवेदनशील क्षेत्र है। मणिपुर में एक किस्म का विद्रोह हमारे सामने है। सेना वहां पर तैनात है। ऐसी परिस्थितियों में, मैं चाहता हूं कि सरकार सबसे पहले सदन को यह बात अच्छी तरह से स्पष्ट करे कि सरकार ऐसा कुछ नहीं करेगी जिससे विरोधी सदस्य 29 रह जायें और वफादारी के लिए पुनः धन में कीमत निर्धारित नहीं की जाएगी। दूसरे यह कि यदि विधायकों की बहुमत से यह इच्छा है तो मणिपुर में गैर-कांग्रेस (आई) सरकार की स्थापना होने दी जाएगी।

मेरा तीसरा प्रश्न समान रूप से महत्वपूर्ण है जो सरकारी क्षेत्र के कर्मचारियों की हड़ताल से संबंधित है। अब हम हड़ताल का तीसरा महीना देख रहे हैं। इस वर्ष उत्पादन की कुल हानि 135 करोड़ रुपये है। कर्मचारियों की मजदूरी तथा वेतन की हानि 35 करोड़ रुपये है। सरकार बड़ा कड़ा और कठोर रुख अपना रही है। सरकार यूनियनों से बातचीत करने के लिए भी तैयार नहीं है। सरकार उन्हें यहां बुलाती है। सरकार उनके साथ उस ढंग से व्यवहार करती है जैसे कि सरकार गंदगी के साथ व्यवहार करती है। इस बीच बंगलौर में, हैदराबाद में औरअन्यत्र जहां से सरकारी क्षेत्र के कर्मचारी संबंधित हैं; स्थिति में लगातार गिरावट आती जा रही है।

यह भी मैंने देखा है कि निसंदेह सत्तारूढ़ लोगों द्वारा प्रोसाहित दोषारोपण किया जा रहा है कि इसका क्यों समाधान नहीं हो रहा है। इसका एक कारण यह है कि नेताओं में से एक नेता

मेरा भाई है । क्या यह मेरे भाई का दोष है कि वह नेताओं में से एक है या क्या यह मेरा दोष है कि मैं उसका भाई हूं। मैं चाहूंगा कि सरकार इस सदन में बंगलौर की हड़ताल की स्थिति पर पूर्ण चर्चा कराये । मैं नहीं समझता हूं कि आप इस प्रश्न की उस ढंग से उपेक्षा कर सकते हैं जिससे आप करने का प्रयास कर रहे हैं । इससे बुरी स्थितियां उठ खड़ी होंगीं । आपको मालूम है कि एक नोटिस केन्द्रीय मजदूर संघों ने कल, 27 तारीख के लिए दिया है । दिल्ली में ही यहां पर धरना दिया जाने वाला है जिसमें संसद सदस्य भाग लेने वाले हैं और अगले महीने की 3 तारीख को सभी राज्यों की राजधानी में धरने दिये जाने वाले हैं और अगले महीने की 11 तारीख को इस्पात, कोयला तथा अन्य सरकारी क्षेत्र के प्रतिष्ठानों समेत देश व्यापी हड़ताल होने जा रही हैं । रास्ता ढूंढ़ने की बजाय सरकार ऐसे हालात तथा परिस्थितियां क्यों पैदा कर रही है जहां मजदूरों के लिए समस्याओं को बढ़ाना आवश्यक हो जाता है जो पहले से ही विद्यमान हैं। मैं समझता हूं कि सरकार इस झगड़े को बढ़ाने के लिए हालात पैदा कर रही है और इसलिए मैं चाहता हूं कि इस समस्या पर पूर्ण चर्चा के लिए सरकार सहमत हो जाए । इसीलिए मैंने यह संशोधन प्रस्तुत किया है ।

श्री पी० वेंकट सुब्बैय्या : जहां तक सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में हड़ताल का प्रश्न है, यह सच है कि श्री फर्नान्डीस और अन्य लोग बहुत बड़े श्रमिक नेता हैं और हम यहां कोई चापलूसी नहीं कर रहे । उन्हें वहां रहने का अधिकार है । कोई उन पर दोषारोपण नहीं कर रहा है ।

कार्य मन्त्रणा समिति में भी जब चर्चा के विषय के स्वरूप वाले प्रश्न 184 और 193 पर चर्चा की जानी हो तो प्रथा यह है कि वित्त विधेयक समाप्त हो जाने के बाद इसे लिया जाता है । प्रथम कार्य सलाहकार समिति में अध्यक्ष महोदय ने यही व्यवस्था दी थी और दोबारा फिर जब कुछ माननीय सदस्य यह चाहते थे कि कम से कम कुछ सार्वजनिक महत्व के मामलों पर बजट पर बहस के दौरान भी चर्चा की जानी चाहिए तो अध्यक्ष महोदय ने एक ऐसी चर्चा किए जाने की अनुमति दे दी है और वह यही विषय है जो मैंने गुजरात की स्थिति के बारे में प्रस्तुत किया है । इस सदन में चर्चा की अनुमति दिए जाने के बारे में जैसा कि श्री जार्ज फर्नान्डीस ने सुझाव दिया है; मैं केवल इतना ही कहूंगा कि जहां तक कार्य मंत्रणा समिति की राय का संबन्ध है वह यह है कि बहुत अधिक महत्व के एक मामले को ही उठाने की अनुमति दी गई है ।

श्री जार्ज फर्नान्डीस : हमने इसके लिए 40 मिनट तक संघर्ष किया था ।

श्री पी० वेंकट सुब्बैय्या : जहां तक मणिपुर का संबंध है, इसका संसद से कोई संबंध नहीं है । यह मणिपुर की राज्य सरकार, राज्यपाल और विधान सभा की इच्छा पर है कि वे लोक-तांत्रिक प्रक्रिया में जो भी उचित समझें उसी तरीके से कर्यवाही करें ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री जार्ज फर्नान्डीस, क्या आप इस पर जोर दे रहे हैं । मुद्दा यह है कि हम 184 और 193 के अधीन इस पर कार्य सलाहकार समिति में चर्चा कर चुके हैं । श्री पासवान वहां उपस्थित थे ।

श्री जार्ज फर्नान्डीस : कब ?

उपाध्यक्ष महोदय : 184 और 193 के अधीन ।

श्री पी० वेंकट सुब्बैय्या : बजट पर और वित्त विधेयक पर बहस के दौरान सदन में केवल एक ही संकल्प पर चर्चा करने की सहमति हुई थी । तदनुसार, अध्यक्ष महोदय ने गुजरात की स्थिति को चर्चा के लिए चुना था । कोई भी निर्णय नहीं लिया गया है और हम कह चुके हैं कि और हमारे सभी मित्र इस बात पर सहमत हो चुके हैं कि इस बजट पर और वित्त विधेयक पर बहस के दौरान 184 और 193 के अधीन किसी भी विषय पर चर्चा नहीं की जा सकती है । वह कार्य समाप्त हो जाने के बाद यह अध्यक्ष महोदय के विवेकाधिकार पर है कि वह इस मामले को लें या नहीं ।

श्री जार्ज फर्नान्डीस : वित्त विधेयक पर अप्रैल के मध्य तक बहस होती रहेगी और तब तक क्या मजदूर अपनी हड़ताल जारी रखें ?

उपाध्यक्ष महोदय : समाचार पत्रों से मुझे यह ज्ञात हुआ है कि समझौते के लिए बात-चीत चल रही है ।

श्री पी० वेंकट सुब्बैय्या : उपाध्यक्ष महोदय, मैं फिर निवेदन करता हूं कि इस समय बजट पर बहस हो रही है और सामान्य बजट के अन्तर्गत बहुत सी बातों पर बहस हो रही है । माननीय सदस्य बहुत सी बातों पर चर्चा कर सकते हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप संशोधन के लिये जोर दे रहे हैं ?

श्री जार्ज फर्नान्डीस : मेरा कहना यह है कि क्या सरकार यह आश्वासन देगी कि श्रमिक संघों के साथ बात-चीत की जायेगी और विवाद को निपटा दिया जाएगा । क्या सरकार कम से कम इतना आश्वासन देगी ?

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप संशोधन पर जोर देना चाहते हैं ?

श्री जार्ज फर्नान्डीस : मैं केवल अपने आनन्द के लिए ही संशोधन के लिए जोर देना नहीं चाहता । मैं यह आश्वासन चाहता हूं कि आप सरकारी क्षेत्र के कर्मचारियों के साथ बात-चीत करके इस विवाद को निपटा देंगे ।

श्री पी० वेंकट सुब्बैय्या : मैं अपने माननीय मित्र की भावनाओं को संबंधित मन्त्री तक पहुंचा दूंगा ।

श्री जार्ज फर्नान्डीस : मैं अपने संशोधन पर आग्रह नहीं करता हूं । मैं इसे वापस लेना चाहता हूं ।

अध्यक्ष की अनुमति से संशोधन वापस लिया गया ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के बारहवें प्रतिवेदन से जो 25 फरवरी, 1981 को सभा में प्रस्तुत किया गया था, से सहमत हैं ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) मध्य प्रदेश में समेकित ग्रामीण विकास कार्यक्रम में गति लाने की आवश्यकता

श्री सत्य नारायण जटिया (उज्जैन) : एकीकृत ग्राम विकास योजना केन्द्रीय सरकार की एक योजना है जिसको केन्द्र से वित्त प्राप्त होता है और केन्द्र उसके विकास की निरन्तर देखभाल करता है। मध्य प्रदेश में इस योजना के अन्तर्गत काम नहीं हो पा रहा है। काम के बदले अनाज कार्यक्रम बन्द है जिसके परिणामस्वरूप ग्रामीण बेरोजगारी, पेयजल व्यवस्था, प्रौढ़ शिक्षा, प्राथमिक शिक्षा, ग्रामीण क्षेत्र की सड़कें, भूमिहीनों के लिए आवास की व्यवस्था आदि कामों की प्रगति बन्द है और गांवों का योजनाबद्ध विकास अवरुद्ध हो गया है। नए निर्माण कामों पर प्रतिबन्ध है। विकास खंड को ग्रामीण विकास के कामों के लिए केवल पचास हजार रुपयों का आवंटन प्राप्त है। उज्जैन, रतलाम, मन्दसौर जिलों को जहां विकास खंड के अन्तर्गत औसत आबादी एक लाख है गांव के प्रति व्यक्ति के विकास के लिए पचास पैसे उपलब्ध हैं। काम के बदले अनाज के तहत बनाई गई हजारों किलोमीटर मिट्टी की सड़कों को मिट्टी और पत्थर से मजबूत किया जाना है, पेयजल कूप और ग्रामीण पंचायत भवन, ग्रामीण सचिवालय, यात्री प्रतीक्षालय आदि कामों को पूरा करना है। एकीकृत ग्राम विकास कार्यक्रम के तहत या अन्य किसी केन्द्रीय योजना के अन्तर्गत गांवों का विकास तथा पेयजल प्रबन्ध करना जरूरी है।

अतएव मेरा केन्द्रीय सरकार से अनुरोध है कि वह मध्य प्रदेश में ग्रामोदय के कामों के लिए जिससे गांव के लोगों को रोजगार मिले, आवास की सुविधा उपलब्ध हो, गांव की सड़कें बनाई जा सकें तथा पेयजल उपलब्ध कराया जा सके, एकीकृत ग्राम विकास योजना को कारगर रूप से लागू करने के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराए।

(दो) केरल और तमिलनाडु राज्यों से सम्बन्धित कथित स्प्रिट घोटालों की जांच

श्री वी० एस० विजयराघवन (पालघाट)* : महोदय, मैं इस सभा का ध्यान केरल और तमिलनाडु राज्यों में हुए दुःखद स्प्रिट काण्ड की ओर दिलाना चाहता हूं।

ओणम के दौरान केरल में स्प्रिट की अत्यन्त कमी थी। जब उत्पाद ठेकेदारों ने स्प्रिट उपलब्ध करने में अपनी असमर्थता जाहिर की तो सरकार ने तमिलनाडु से 10 लाख लीटर स्प्रिट लाने के लिए एक गैर सरकारी पार्टी को परमिट दे दिया यद्यपि उस पार्टी को स्प्रिट या ताड़ी के व्यापार का कोई अनुभव नहीं था।

गत वर्ष नवम्बर में केरल के मण्णम चीनी कारखाने को ताड़ी बनाने के लिए केवल 1,80,000 लीटर स्प्रिट मिला जबकि तमिलनाडु शराब कारखाने से उस अवधि के दौरान 2,50,000 लीटर स्प्रिट जारी किया गया था। इससे यह संदेह उत्पन्न हुआ कि शेष 70,000 लीटर काले बाजार में बेच दिया गया। उसके बाद उत्पादन-शुल्क कर्मचारियों ने त्रिचूर में तीन लाख लीटर स्प्रिट लदे हुए ट्रक पकड़े और उन्हें कब्जे में ले लिया। इस प्रकार यह काण्ड लोगों के सामने आया।

---

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

स्प्रिट की अनधिकृत बिक्री से बहुत अधिक लाभ होता है क्योंकि यह 30 रु० से 40 रु० प्रति लीटर की दर से बिकता है जबकि इसे तमिलनाडु स्थित शराब कारखाने से केरल लाने में कुल लागत केवल 7 रु० प्रति लीटर आती है। स्प्रिट को ताड़ी में परिवर्तित करके इससे भी अधिक लाभ कमाया जाता है। यह समझ में नहीं आता कि जब सरकार को ये सभी तथ्य मालूम थे तो उन्होंने एक गैर-सरकारी पार्टी को परमिट क्यों दिया। इस सौदे के कारण राज्य सरकार को 25 करोड़ रुपये से अधिक की हानि हुई है।

चूंकि इस कांड में केरल और तमिलनाडु दो राज्य शामिल हैं, अतः मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करूंगा कि वे केन्द्रीय जांच एजेन्सी की सहायता से इस मामले के सभी पहलुओं की जांच करवायें और अपराधियों को दंड दें।

(तीन) टिस्को में ठेका श्रमिकों की हड़ताल

श्री रामावतार शास्त्री : टाटा आइरन और स्टील कम्पनी जमशेदपुर के ठेकेदारों के दस हजार से अधिक कर्मचारी 11 फरवरी, 1981 से हड़ताल पर हैं क्योंकि टाटा आइरन और स्टील कंपनी ठेकेदारों के कर्मचारियों को जो बारहमासी कार्य कर रहे हैं, अपनी कम्पनी में स्थायी रूप से लेने से इन्कार कर रही है। इन मजदूरों में से सत्तर प्रतिशत आदिवासी हैं।

ठेका मजदूर (विनियमन तथा उन्मूलन) अधिनियम 1970 के अन्तर्गत बारहमासी स्वरूप वाले सभी कामों के संबंध में ठेका प्रणाली का उन्मूलन किया जाना है।

उपाध्यक्ष महोदय : शास्त्री जी, आपकी अंग्रेजी बहुत अच्छी है।

श्री रामावतार शास्त्री : जमशेदपुर के उद्योगों में इसके क्रियान्वयन के लिए बिहार सरकार ने जमशेदपुर के लिए एक समिति गठित की है। बिहार सरकार (श्रम विभाग) द्वारा 7-8-79 को बुलाई गई एक बैठक में, जिसमें 'टिस्को' सहित सभी नियोक्ताओं के प्रतिनिधियों ने (टिस्को का प्रतिनिधित्व वरिष्ठ उप-निदेशक कार्मिक ने किया था) और श्रमिकों के प्रतिनिधियों (इन्टक, ऐटक आदि) ने भाग लिया था, यह समझौता हुआ था कि ठेकेदारों के बारहमासी कार्य करने वाले सभी मजदूरों को स्थायी रूप से कम्पनी में ले लिया जायेगा। यह निर्णय किया गया था कि यह कार्य हर कम्पनी में किया जायेगा। यह कार्य 'टिस्को' को छोड़कर जमशेदपुर की सभी कम्पनियों (जैसे टेल्को, टिन प्लेट, इण्डियन ट्यूब कं०) में कर लिया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि 'टिस्को' के ठेकेदारों के लगभग 7,000 मजदूर आदिवासी हैं और इनमें से दो हजार महिलायें हैं।

'टिस्को' ने यह विचित्र तर्क दिया है कि यह ठेकेदारों के बारहमासी कार्य कर रहे श्रमिकों को नियमित करने के लिए बाध्य नहीं है। यह अन्य लोगों को रोजगार देने की स्वतंत्रता का दावा करती है। इसका अर्थ है कि अधिनियम तथा उस समझौते का उल्लंघन करके, जो जमशेदपुर के सभी बड़े उद्योगों ने क्रियान्वित कर दिया है, 7,000 आदिवासी मजदूरों को काम से हटाकर सड़क पर फेंक देना।

शान्तिपूर्ण हड़तालियों पर क्रूरतापूर्वक लाठी-चार्ज किया गया है जिसमें एक अनुभवी श्रमिक नेता श्री किदार दास···

उपाध्यक्ष महोदय : यहां नहीं है ।

श्री रामावतार शास्त्री : इसे स्वीकार कर लिया गया है । मैंने उपाध्यक्ष महोदय से बात की थी । इसे स्वीकार कर लिया गया है ।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने आपको अनुमति दे दी है ।

श्री रामावतार शास्त्री : हां, महोदय । उन्होंने मुझे अनुमति दे दी है ।

श्री किदार दास और बहुत से अन्य व्यक्ति बुरी तरह जख्मी हो गये हैं और बाद में श्री दास की मृत्यु हो गई है । मैं श्रम मंत्री से अपील करता हूं कि वह तत्काल हस्तक्षेप करें और समझौते को क्रियान्वित करवायें ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री शास्त्री ने लिखित रूप में जो कुछ भी दिया है वह सभी परिवर्तनों सहित, रिकार्ड किया जायेगा ।

श्री नायडू ।

(चार) आन्ध्र प्रदेश के सूखाग्रस्त क्षेत्रों को राहत देने की आवश्यकता ।

श्री पी० राजगोपाल नायडू (चित्तूर) : रायलसीमा और आन्ध्र प्रदेश के अन्य क्षेत्रों में सूखे की स्थिति दिन-प्रति-दिन गंभीर रूप लेती जा रही है । पानी का स्तर दिन प्रति दिन नीचे होता जा रहा है और यह देखा जा रहा है कि नल कूप भी सूखते जा रहे हैं । इस समस्या से अत्यधिक पीड़ित कुछ गांवों को जब तक पानी सप्लाई नहीं किया जाता यह स्थिति न केवल मनुष्यों के लिए बल्कि जानवरों के लिए भी कठिन हो जायेगी ।

राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम योजनायें कुछ प्रक्रिया संबंधी कठिनाइयों के कारण चित्तूर जिले तथा अन्य क्षेत्रों में आरंभ नहीं की गई हैं । यह कहा गया है कि इस उद्देश्य के लिए चुने गये निर्माण कार्यों को विधायकों की समितियों द्वारा अनुमोदित किया जाना है । वे विधायक विधान सभा के अधिवेशन में भाग ले रहे हैं और इसलिए उनको अनुमोदन प्राप्त नहीं हो पाया है और निर्माण कार्य आरंभ नहीं किये जा सके हैं । नियम जारी किये जायें ताकि निर्माण कार्यों को यथासंभव आरंभ किया जा सके ।

केन्द्रीय सहायता की दी गई मात्रा पर्याप्त नहीं है और इसलिए तत्काल एक दूसरा दल भेजना चाहिए जो स्थिति की गंभीरता और अपेक्षित सहायता के बारे में केन्द्रीय सरकार को अपना प्रतिवेदन दे सके ।

पशुओं के लिए चारा सप्लाई किया जाना चाहिए और वन क्षेत्रों में पशुओं के कैम्प खोले जाने चाहिएं ।

इस समय उपलब्ध रिग केवल 100 फुट की गहराई तक जा पाते हैं और यह पर्याप्त नहीं है । इसलिए उस क्षेत्र में गहराई तक छिद्र करने वाले रिग भेजे जाने चाहिएं ।

उचित दर दुकानें बड़े पैमाने पर खोली जानी चाहिएं ।

उन गरीब वृद्ध लोगों और बच्चों के लिए खाने के पैकेट भेजे जाने चाहिए जो काम करने के लायक नहीं हैं ।

कृषि श्रमिकों की सहायता के लिए कम से कम एक गांव में एक निर्माण कार्य अवश्य आरंभ किया जाना चाहिए।

(पांच) इण्डियन एयरलाइन्स के निःशुल्क टिकटों की बिक्री का कथित घोटाला

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : महोदय, यह समाचार मिला है कि इण्डियन एयरलाइन्स की मुफ्त टिकटों की जाली कागजातों के आधार पर बिक्री की बहुत बड़ी जालसाजी का पता चला है। प्राधिकृत सूत्रों ने यह संकेत दिया है कि इस जालसाजी के कारण इण्डियन एयरलाइन्स को 10 लाख रुपये तक की हानि हुई होगी।

यह भी समाचार मिला है कि एक शिकायत में इण्डियन एयरलाइन्स के अधिकारियों ने यह स्वीकार किया है कि इस जालसाजी के पीछे किसी बहुत बड़े गिरोह का हाथ है। छूट प्राधिकरण फार्मों और उनके आधार पर जारी किये गये टिकटों की जांच पड़ताल करने पर यह पता चला है कि कर्मचारियों को मुफ्त हवाई टिकटों को जारी करने के लिए बहुत बड़ी संख्या में जाली फार्मों का इस्तेमाल किया गया था। मंत्री महोदय को इस बारे में एक विस्तृत वक्तव्य देना चाहिए।

मूंगफली की गिरी पर निर्यात शुल्क में वृद्धि के किये जाने के बारे में जारी की गई अधिसूचना से सम्बन्धित सांविधिक संकल्प

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री सवाई सिंह सिसोदिया की ओर से श्री बरोट संकल्प प्रस्तुत करेंगे।

श्री एन० के० शेजवलकर (ग्वालियर) : मैं व्यवस्था का एक प्रश्न उठाता हूं। संकल्प श्री सवाई सिंह सिसोदिया के नाम से है।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने लिखित अनुरोध किया है।

श्री एन० के० शेजवलकर : वे लिखकर नहीं दे सकते। यही मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। मैंने अभी देखा है कि उन्होंने कुछ मिनट पहले ही लिखकर दिया है। अधिकार प्रस्तावक द्वारा दिया जाता है। वह अभी उठ कर यह नहीं कह सकते "मुझे श्री सिसोदिया ने प्राधिकृत किया है।" यह मेरा पहला प्रश्न है। दूसरे, मेरे कुछ सन्देह हैं। इस संबंध में कुछ नियम है। नियम 176 इस पर लागू होता है।

श्री सोमनाथ चटर्जी (जादवपुर) : क्या मैं उनकी सहायता कर सकता हूं ?

वित्त मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मगन भाई बरोट) : हम उनका पालन करेंगे।

श्री सोमनाथ चटर्जी : यह भूतलक्षी अवधि से लागू नहीं हो सकता। परन्तु आपको सूचना देने का अधिकार दिया गया है।

श्री एन० के० शेजवलकर : वह ऐसा कैसे कर सकते हैं ? नियमों में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। अन्यथा कोई भी यहां आकर ऐसा कह सकता है।

श्री मगन भाई बरोट : मैं अपने वरिष्ठ मित्र की बात स्वीकार करता हूं। मैं उसी के अनुसार कार्य करूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : जिस नियम पर आप निर्भर कर रहे हैं वह नियम 176 है।

श्री एन० के० शेजवलकर : जी हां। जो आप कहना चाहते वह मैं भली भांति समझ सकता हूं। मैंने इस नियम का ध्यानपूर्वक अध्यन किया है। यह केवल सदस्य पर लागू होता है। मंत्री के लिए इसमें कोई प्रावधान नहीं है। इस नियम के अन्तर्गत कोई मन्त्री नहीं आता है।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप इसका अन्तिम पैरा पढ़ेंगे ?

श्री एन० के० शेजवलकर : मैं इसे पढ़ रहा हूं। इसके अनुसार :

"मन्त्री के अतिरिक्त कोई सदस्य यदि पुकारे जाने के समय अनुपस्थित हो तो उसके द्वारा उसकी ओर से लिखित रूप में प्राधिकृत कोई अन्य सदस्य अध्यक्ष की अनुज्ञा से उसके नाम में रखा हुआ संकल्प प्रस्तुत कर सकेगा।"

महोदय, कम-से-कम दो बातें आवश्यक हैं : एक, उसका नाम सूची में अवश्य होना चाहिए। अब, यदि प्रस्तावक अनुपस्थित है तो उसे आपकी अनुज्ञा लेनी चाहिए। यदि आप अनुमति देते हैं तभी वह संकल्प प्रस्तुत कर सकता है। मन्त्री के लिए नियमों में कोई छूट नहीं है। उन्हें स्वयं आना चाहिए। वह इसे किसी और समय ले सकते हैं; वह इस पर आज ही किसी और समय चर्चा कर सकते हैं या इसे कल भी ले सकते हैं। परन्तु, यह एक भिन्न मामला है, उन्हें यहां उपस्थित होना चाहिए।

श्री मगन भाई बरोट : इन सुझावों के विषय में मैं मन्त्री महोदय को सूचना दे दूंगा।

श्री एन० के० शेजवलकर : हम नियमों से बंधे हुए हैं। यदि मैं खड़ा होकर कहना शुरू कर दूं तो आप ही मुझसे पूछेंगे : "आप किस नियम के अन्तर्गत बोल रहे हैं ?"

श्री बापू साहिब परुलेकर (रत्नगिरी) : परन्तु मुख्य प्रश्न तो यह है कि वह अनुपस्थित क्यों हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : वे दूसरी सभा में हैं।

श्री एन० के० शेजवलकर : महोदय, मैं यह नहीं कहता कि संकल्प को निकाल दिया जाए मैं ऐसा कभी नहीं कहता। मैं यह कहना चाहता हूं कि प्रस्तावक को स्वयं उपस्थित होना चाहिए। वह यह कह सकते हैं कि कोई और समय निर्धारित किया जाए, हो सकता है कल या परसों। इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : मन्त्री की परिभाषा इस प्रकार दी गई है।

"मन्त्री का तात्पर्य मंत्रिपरिषद के किसी सदस्य, राज्य-मन्त्री, उप मन्त्री या सभा सचिव से है।"

श्री एन० के० शेजवलकर : महोदय, यहां नियम में यह विशेष तौर पर उल्लिखित है। इसके अनुसार "मंत्री के अतिरिक्त कोई सदस्य" शब्द का कुछ निहितार्थ है। यह निरर्थक नहीं है। "मंत्री" शब्द वहिष्कृत है।

वित्त मंत्री (श्री आर० वेंकट रामन) : क्या मैं इस संबंध में कुछ कह सकता हूं। महोदय, यह नियम किसी सदस्य के मामले से संबंध रखता है। अर्थात यदि किसी सदस्य को किसी दूसरे सदस्य की ओर से प्रस्ताव करना है तो उसे लिखकर सूचना देनी होगी। परन्तु जब एक मंत्री दूसरे मंत्री की ओर से प्रस्ताव करता है तो यह नियम लागू नहीं होता तथा सभा में एक मन्त्री द्वारा दूसरे मंत्री का प्रतिनिधित्व करने में ये नियम उन्हें सक्षम बनाते हैं। यहां यह नियम लागू होगा न कि पहला नियम।

श्री एन० के० शेजबलकर : वह नियम कौनसा है?

श्री आर० वेंकट रामन : संविधान के अनुसार, मंत्रिमंडल की सामूहिक जिम्मेदारी है और इसीलिए एक मंत्री दूसरे मंत्री का प्रतिनिधित्व कर सकता है। श्री शेजवलकर आप बहुत चतुर हैं। परन्तु दुर्भाग्यवश इस मामले में नहीं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, वित्त मंत्री नये करों के विषय में सोचने में बहुत ज्यादा व्यस्त हैं। उन्होंने कोई आसान उत्तर नहीं दिया है। स्थिति ऐसी है कि यह एक सदस्य द्वारा दूसरे सदस्य को, एक मन्त्री द्वारा दूसरे मन्त्री को लिख कर प्राधिकृत करने का प्रश्न है। अध्यक्ष को इसकी अनुमति देनी होती है। ऐसा मन्त्री के मामले में लागू नहीं होता। विशेषतया कार्यकारी का अर्थ मन्त्री नहीं होता है। इसे प्रस्तुत करने के लिए एक मन्त्री द्वारा दूसरे मन्त्री को कभी भी प्राधिकृत नहीं किया गया। यह भी इसमें समाविष्ट है। यह उस सदस्य के लिए विशिष्ट प्रावधान है जो मंत्री नहीं है। अतः उन्हें संविधान का हवाला देने की आवश्यकता नहीं थी। परन्तु इसके अन्य नियम उपलब्ध हैं। खण्ड 389 में इसके लिए प्रावधान किया गया है। मैं मंत्री महोदय की इसलिए सहायता कर रहा हूं जिससे वे पश्चिम बंगाल को अधिक धनराशि दे सकें।

श्री आर० वेंकट रामन : नियम 2 के अन्तर्गत इसका इस प्रकार उल्लेख किया गया है : "वित्त मंत्री के अन्तर्गत कोई भी मंत्री है।"

श्री एन० के० शेजवलकर : उपाध्यक्ष महोदय ने यह नहीं कहा है कि वित्त मन्त्री संकल्प प्रस्तुत करेंगे। उन्होंने श्री सवाई सिंह सिसोदिया को संकल्प प्रस्तुत करने के लिए पुकारा था। आप नियम की किसी भी तरह व्याख्या कर सकते हैं। मैं सभा की कार्यवाही में बाधा नहीं डालना चाहता। मैं चाहता हूं कि आप नियमानुसार चलें। आप इसकी जल्दबाजी में व्याख्या न करें। हमें नियमों का पालन करना है तथा नियमानुसार ही सभा की कार्यवाही को चलाना है। अन्तर्निहित शक्तियों के अन्तर्गत ही ये सब बातें की जानी चाहिए तथा यदि प्रत्येक बात अनुमान के आधार पर की जाती है तो मुझे भय है कि मंत्री द्वारा संकल्प प्रस्तुत किए जाने सहित कोई भी बात नहीं की जा सकती। संविधान से प्राधिकार नहीं लिया गया है अपितु सीमा-शुल्क टैरिफ अधिनियम से लिया गया है। अब यदि मन्त्री महोदय संकल्प प्रस्तुत करते हैं तो यह उसी मन्त्री

द्वारा प्रस्तुत किया जाए जिसके नाम से यह प्रस्तुत किया जाना है। परन्तु, यदि यह मामला बाद में लिया जाती है तो मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है। मैं नहीं समझता कि उन्होंने नियमों में किए गए प्रावधानों का पालन किया है।

श्री आर० वेंकट रामन : मुझे इसे स्पष्ट कर देना चाहिए। माननीय सदस्य ने यह मामला नियम 176 (3) के अन्तर्गत उठाया है मैंने संकेत किया कि यह केवल सदस्य के मामले से संबंधित है तथा जहां तक मंत्री का संबन्ध है, एक मन्त्री दूसरे मन्त्री का प्रतिनिधित्व कर सकता है और यह हमारे नियमों में भी है क्योंकि मंत्री का अर्थ राज्य मन्त्री, उप मन्त्री या सभा सचिव से है। इसलिए माननीय सवस्य, श्री शेजवलकर द्वारा उल्लिखित नियम हमारे समक्ष आने वाले संकल्प पर लागू नहीं होता है। वर्तमान संकल्प किसी सदस्य द्वारा नहीं अपितु एक मन्त्री द्वारा लाया जा रहा है। इसलिए जैसा कि मैंने कहा यह नियम लागू नहीं होता।

श्री एन० के० शेजवलकर : माननीय वित्त मन्त्री को इस सांविधिक संकल्प को देखना चाहिए था। यह किसी भी चीज का वर्णन नहीं करता है। यह केवल यही कहता है कि श्री सवाई सिंह सिसोदिया को निम्नलिखित संकल्प प्रस्तुत करना है।

उपाध्यक्ष महोदय : जैसा श्री शेजवलकर कहते हैं प्रथा यही है और इसलिए इस मामले में हम इसे विशेष मामले के तौर पर अनुमति देंगे तथा इसके बाद जैसा आपने कहा है वही होगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी : कुछ भी हो श्री सिसोदिया की ओर से ही अनुरोध किया जाना चाहिए था। वह उनकी ओर से स्वयं अनुरोध नहीं कर सकते।

उपाध्यक्ष महोदय : व्यवहार में हम ऐसा ही कर रहे हैं, परन्तु जब आपने प्रश्न उठाया है तो जो कुछ आपने कहा है उसका समर्थन करता हूं तथा वैसा ही किया जाएगा।

श्री आर० के० महालगी : तथापि इसका उदाहरण के रूप में उल्लेख नहीं किया जाएगा।

श्री आर० वेंकट रामन : मैं कोई गलत उदाहरण स्थापित नहीं करना चाहता। नियम 176(3) सदस्यों पर लागू होता है, और जहां तक मंत्री का संबन्ध है, यह नियम लागू नहीं होता। मुद्दा यह है। दूसरे, बहुत से प्रश्न वित्त मन्त्री को सम्बोधित होते हैं, परन्तु उसका उत्तर राज्य मंत्री देते हैं, उप मंत्री देते हैं। यह मंत्रिमंडल की सामूहिक जिम्मेदारी है। नियमों के नियम 2 के अनुसार 'मंत्री' का अर्थ मंत्री परिषद के किसी सदस्य, राज्य मन्त्री, उपमन्त्री या सभा सचिव से है।

श्री दौलत राम सारण (चुरू) : यह रेजोल्यूशन बाई नेम दिया गया है।

श्री आर० वेंकट रामन : मैं कोई गलत उदाहरण स्थापित नहीं करना चाहता। मेरा साधारणसा मुद्दा यह है कि इस प्रक्रिया में नियम 176(3) लागू नहीं होता क्योंकि वह यहां के सदस्य नहीं हैं।

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : एक और पूर्वोदाहरण है। ऐसा अक्सर हुआ है कि कोई विधेयक किसी मंत्री के नाम से होता है। कभी-कभी उन्हें अपर हाऊस में कोई काम है और वह

विधेयक प्रस्तुत करने की स्थिति में नहीं है। परन्तु ऐसे मामले में यह होता है कि वह अध्यक्ष महोदय को पहले ही सूचित कर देते हैं कि वह विधेयक प्रस्तुत नहीं कर सकता। इस प्रक्रिया का अनुपालन किया जाना चाहिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी : माननीय वित्त मंत्री ने कहा क्योंकि सामूहिक जिम्मेदारी का मामला है। अत: कोई भी मंत्री किसी भी मंत्री का प्रतिनिधित्व कर सकता है। हम सामूहिक जिम्मेदारी की धारणा के प्रश्न पर सन्देह नहीं कर रहे हैं। हम यह कह रहे हैं कि कार्य सूची में प्रस्तावक का नाम है। इन सब के अतिरिक्त एक पूर्वोदहारण है और एक बहुत अच्छा पूर्वोदहारण तथा प्रणाली है कि यदि कोई सदस्य अनुपस्थित रहेगा, चाहे कोई मन्त्री हो, उसे अध्यक्ष से औपचारिक स्वीकृत लेनी होती है। इसलिए, इस मामले में श्री सिसोदिया को चाहिए था कि वे आपको सूचित करते कि उनकी ओर से श्री बरोट संकल्प प्रस्तुत करेंगे। ऐसा किया जाना चाहिए था।

उपाध्यक्ष महोदय : ऐसी प्रथा रही है और वह प्रथा नियमों में शामिल नहीं हो सकती अत: उसका पालन किया जायेगा।

श्री आर० वेंकट रामन : इसका अर्थ केवल यह होगा कि आप इस मामले में निर्णय नहीं दे रहे हैं। मेरे मित्र ने जो कुछ कहा है उसके बारे में मेरा सख्त विरोध है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इस पर कोई निर्णय नहीं दे रहा हूं। मैंने कहा है कि प्रथा यह रही है और यह प्रथा नियमों में शामिल नहीं की जा सकती है।

श्री बरोट।

वित्त मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री मगन भाई बरोट) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

> "कि सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975(1975 का 51) की धारा 7 की उपधारा (3) के साथ पठित धारा 8 की उपधारा (2) के अनुसरथ में यह सभा भारत सरकार के वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) की दिनांक 9 जनवरी, 1981 की अधिसूचना संख्या सां० सा० नि० 11 (ङ) का अनुमोदन करती है जिसके द्वारा उपर्युक्त अधिसूचना की तारीख से मूंगफली की गिरी पर निर्यात शुल्क 1,500 रुपये प्रति टन से बढ़ाकर 3,000 रुपये प्रति टन और छिलके समेत मूंगफली पर निर्यात शुल्क 1,125 रुपये प्रति टन से बढ़ाकर 2,250 रुपये प्रति टन किया गया है।"

9 जनवरी, 1981 से पहले भारत से बाहर निर्यात के लिए मूंगफली की गिरी पर 1500 रुपये प्रति टन का शुल्क लगता था और छिलके वाली मूंगफली पर 1125 रुपये प्रति टन शुल्क लगता था। शुल्क की यह दरें उस समय नवम्बर, 1976 में निश्चित की गयीं जब मूंगफली के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य आज के मूल्यों से बहुत कम थे। अभी हाल में अमरीका में मूंगफली फसल के कुछ कम होने के कारण मूंगफली के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों में एक अभूतपूर्व तेजी आयी है। अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों का भारत के अन्दर मूल्यों पर भी प्रभाव पड़ा है। लेकिन यह देखा गया कि

दोनों के बीच अन्तर बहुत बढ़ गया था। हैंडपिक्ड और सेलेक्टिड मूंगफली (संक्षेप में एच० पी० एस०) का निर्यात नेशनल एग्रीकल्चरल कोआपरेटिव मार्केटिंग फेडरेशन आफ इण्डिया (नाफेड) द्वारा किया जाता है। जब वित्त मंत्रालय को पता चला कि नाफेड को 50,000 टन एच० पी० एस० मूंगफली का निर्यात करने के लिए अधिकृत किया गया है तो अनुभव किया गया कि मूंगफली अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य तथा घरेलू मूल्यों के बीच के भारी अन्तर को बराबर किया जाये। तदनुसार मूंगफली गिरी पर निर्यात शुल्क की दर को 1500 रु० प्रति टन से बढ़ाकर 3000 रुपये प्रति टन कर दिया है और छिलके वाली मूंगफली पर निर्यात शुल्क को अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० 11 (ई) दिनांक 9-1-1981 द्वारा 9 जनवरी 1981 से 1125 रुपये प्रति टन से बढ़ाकर 2250 रुपये प्रति टन कर दिया गया है।

मैं इस प्रस्ताव पर विचार करने तथा इसे पारित करने के लिए आप से सिफारिश करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री शेजवलकर।

श्री एन० के० शेजवलकर: मैं प्रस्ताव करता हूं : कि मूल संकल्प के स्थान पर यह प्रतिस्थापित किया जाये :—

"कि सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 (1975 का 51) की धारा 7 की उपधारा (3) के साथ पठित धारा 8 की उपधारा (2) के अनुसरण में यह सभा आदेश देती है कि भारत सरकार के वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) की दिनांक 9 जनवरी, 1981 की उस अधिसूचना संख्या सां० सा० नि० 11 (ङ) को निष्प्रभावी किया जाये जिसके द्वारा उपर्युक्त अधिसूचना की तारीख से मूंगफली की गिरी पर निर्यात शुल्क 1,500 रुपये प्रति टन से बढ़ाकर 3,000 रुपये प्रति टन और छिलके समेत मूंगफली पर निर्यात शुल्क 1,125 रुपये प्रति टन से बढ़ाकर 2,250 रुपये प्रति टन किया गया है।" 1

उपाध्यक्ष महोदय : श्री ज्योतिर्मय बसु यहां नहीं हैं। श्री परुलेकर।

श्री बापू साहिब परुलेकर (रत्नगिरि) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि संकल्प में—

(1) "3000 रुपये" के स्थान पर "3500 रुपये" प्रतिस्थापित किया जाये।

(2) "2250 रुपये" के स्थान पर "3000 रुपये" प्रतिस्थापित किया जाये। 3

उपाध्यक्ष महोदय : श्री टी० आर० शमन्ना।

श्री टी आर० शमन्ना (बंगलौर दक्षिण) : मैं प्रस्ताव करता हूं—

कि संकल्प में—

(1) "3000 रुपये" के स्थान पर "4500 रुपये" प्रतिस्थापित किया जाये।

(2) "1125 रुपये" के स्थान पर "3375 रुपये" प्रतिस्थापित किया जाये। 4

कि संकल्प के अंत में निम्नलिखित जोड़ा जाये, अर्थात —

"परन्तु इस रूपान्तर के अध्यधीन कि बढ़े हुए निर्यात शुल्क से अर्जित अतिरिक्त राशि का उपयोग खाद्य तेल और खली के बढ़े हुए मूल्यों को कम करने के लिए देश में होने वाली मूंगफली की गिरी और छिलके समेत मूंगफली की खपत के विक्रय मूल्य पर राजसहायता देने में किया जाए।" 5

श्री एन० के० शेजवलकर : क्या मैं बोल सकता हूं ?

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आप बाद में बोलना चाहें, तो आपको अवसर दिया जायेगा। आप अभी न बोलें।

श्री एन० के० शेजवलकर : यह एक प्रतिस्थापन प्रस्ताव है। यह संशोधन नहीं। मुझे इस प्रतिस्थापन प्रस्ताव को प्रस्तुत करने का अधिकार है। यह एक सांविधिक संकल्प है और मुझे इसे प्रस्तुत करने तथा इस पर बोलने का पूरा अधिकार है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप ऐसा कर सकते हैं। संकल्प तथा पेश किये गये प्रस्ताव अब सभा के सामने हैं।

श्री एन० के० शेजवलकर : मंत्री महोदय को मुझे यह कहने के लिए क्षमा करना चाहिए कि इस अधिसूचना को जारी करते समय कुछ गलती हुई है। मैं यह नहीं कहता कि इसमें कोई लापरवाही हुई है या उदासीनता से काम लिया गया हो। सम्भवतः उन्होंने इस बात का ध्यान रखने की कोशिश नहीं की कि इस प्रकार की अधिसूचना के बारे में कानून क्या कहता है। अधिसूचना 9 जनवरी, 1981 के राजपत्र में प्रकाशित हुई है। शब्दों का बहुत महत्व होता है। शब्द ये हैं :—'सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम 1975 की धारा 8 की उपधारा (1) (1975 का 5) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए केन्द्रीय सरकार आदेश देती है कि उक्त अधिनियम की दूसरी अनुसूची में निम्नलिखित और संशोधन किया जाये, अर्थात :—

अब दूसरी अनुसूची में शीर्षक संख्या और तत्सम्बन्धी प्रविष्टियों के लिए निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाये :

शीर्षक संख्या	वस्तुओं का नाम	शुल्क दर
	मूंगफली	
	(1) मूंगफली की गिरी	3000 रुपये प्रति टन
	(2) छिलके सहित मूंगफली	2250 रुपये प्रति टन

(संख्या 9/एफ० संख्या 347/7/80, टी० आर० यू०)

हस्ताक्षरित

अधिरन,

अवर सचिव

इस अधिसूचना में जिस प्रावधान का जिक्र किया गया है, वह धारा 8 की उपधारा यह है। इसमें कहा गया है, "जहां किसी धारा के बारे में, चाहे दूसरी अनुसूची में शामिल हो या नहीं, केन्द्रीय सरकार संतुष्ट हो कि उसके निर्यात शुल्क में वृद्धि की जाये या निर्यात शुल्क लगाया जाये।" इस बारे में संतुष्ट होना चाहिए। फिर इसमें आगे यह कहा गया है, "और परिस्थितियों के अनुसार शीघ्र कार्यवाही की जानी जरूरी हैं"। अत: दो शर्तें हैं। पहली यह है कि सरकार को इस बारे में संतुष्ट होना चाहिए। दूसरी यह है कि शीघ्र कार्यवाही के लिए परिस्थितियां होनी चाहिएं। फिर आगे कहा गया है कि "सरकार राजपत्र में अधिसूचना प्रकाशित करके दूसरी अनुसूची के संशोधन के लिए कह सकती है ताकि लगाये जाने योग्य निर्यात शुल्क में वृद्धि की व्यवस्था की जा सके"। इस धारा को लागू करने के लिए वही प्रक्रिया निर्धारित की गयी है, जो धारा 7 उपधारा 2 तथा 3 के लिए है। हर अधिसूचना को प्रकाशित किया जायेगा और इसे सभा की अनुमति के लिये वैसे ही प्रस्तुत करना पड़ेगा जैसे कि मैंने प्रतिस्थापन प्रस्ताव को प्रस्तुत किया है। यह उपधारा 3 के अन्तर्गत है।

क्या आदेश से प्रतीत होता है कि सरकार संतुष्ट है? आप जानते हैं कि किसी कानून द्वारा सरकार को शक्ति प्रदान करने से उद्देश्यपरक संतुष्टि नहीं होती; इस पर न्यायालय में चर्चा नहीं हो सकती, लेकिन अधिकारी विषयपरक संतुष्टि से ही अधिसूचना जारी करता है या किसी निष्कर्ष पर पहुंचता है। अत: इस विषयपरक संतुष्टि की अधिसूचना में स्पष्ट व्याख्या की जानी चाहिये। यह अधिसूचना इस बारे में कुछ नहीं कहती। ऐसा पता नहीं लगता कि क्या सरकार संतुष्ट है या नहीं। यहां "संतुष्टि" शब्द का उपयोग नहीं किया गया है। मैं यह नहीं कहता कि हम इसे चुनौती दे सकते हैं यदि इसमें यह लिखा हो कि वे संतुष्ट हैं। लेकिन प्रश्न यह है कि न्यायालय संतुष्टि के कारणों तथा इसके आधारों की छानबीन नहीं कर सकता। उन्हें अधिसूचना में यह लिखना चाहिए कि सरकार संतुष्ट है। आप निवारक नजरबन्दी अधिनियम के पृष्ठ 39 को देखें। इसमें कहा गया है कि यदि "संतुष्टि" न हो तो नजरबंदी आदेश अधिकार-रहित है और नजरबन्दी "अवैध" है। इसी प्रकार, सरकार को स्वयं निर्णय लेने का अधिकार मिलता है और न्यायालय कारणों की छानवीन नहीं कर सकता। क्रम से कम "संतुष्टि" शब्द के उपयोग की औपचारिकता जरूरी है और यह वहां नहीं है। अत: स्पष्टत: अधिसूचना न्यायालय में टिक नहीं सकती। अत: इस पर उन्हें निर्णय लेना है और यदि वे कहें तो वे इसे अच्छी तरह से कर सकते हैं। अब चाहे यह गैर कानूनी हो या नहीं, इसका निश्चय बहुमत से होगा। मैं तो केवल उन्हें यह चेतावनी देता हूं कि यह एक ऐसा मामला है जो न्यायालय में नहीं टिक सकता। दूसरी जरूरत यह है कि अभी ऐसी परिस्थितियां हैं जिनके अन्तर्गत शीघ्र कार्यवाही करना जरूरी है। इस बारे में अभी तक न तो भाषण द्वारा और न ही अभी कुछ कहा गया है कि तुरन्त आवश्यकता क्या है। वित्त अधिनियम आ रहा है। वे शुल्क में संशोधन कर सकते हैं, वे कुछ भी कर सकते हैं। इसके लिए काफी समय है। इस संशोधन को 9 जनवरी, 1981 को करने की क्या तुरन्त आवश्यकता थी। इस बारे में कोई भी कुछ नहीं जानता। निस्संदेह मंत्री महोदय ने अपना भाषण दिया है। मैं इससे यही समझ सका हूं कि चूंकि अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में मूल्य बढ़ गये हैं और अन्तर अधिक है, इसलिए वे इसे बढ़ाना चाहते हैं। कब से? यह भूतलक्षी

प्रभाव से लागू नहीं होता। मैंने टिप्पणी को देखने का प्रयास किया है —इसे व्याख्यात्मक टिप्पणी कहा जाता है, चाहे यह अपेक्षित हो अथवा नहीं। यह आवश्यक नहीं है। मेरे विचार में यह आवश्यक नहीं है। किन्तु यह दिया गया है, इसलिए यह एक अंश बन चुका है। उसके अतिरिक्त किसी अन्य बात पर विचार नहीं किया जा सकता। इसमें यह बताया गया है कि इस अधिसूचना का परिणाम यह होगा कि मूंगफली गिरी पर निर्यात शुल्क 1,500 रुपये से बढ़कर 3,000 प्रति टन और छिलके सहित मूंगफली पर निर्यात शुल्क 1,125 रुपये से बढ़कर 2,250 रुपये प्रति टन हो जायेगा। इसके अतिरिक्त शुल्क में इस वृद्धि के कारण चालू वर्ष के बजट अनुमानों से 9 लाख रुपये अधिक राजस्व होने का अनुमान है। क्या इस बात को स्पष्ट किया जा सकता है ? तुरन्त पग उठाने के लिए किसी तिथि का उल्लेख नहीं किया गया है। इस बात का भी उल्लेख नहीं है कि किस तिथि से किस तिथि तक इसे किया जाना है। 28 को बजट प्रस्तुत किया जाने वाला है। उस समय तक इसका क्या प्रभाव होगा ? इन सभी बातों को आदेश में ही स्पष्ट किया जाना चाहिए था। हम अधिसूचना की सीमा से बाहर नहीं जा सकते, क्योंकि स्वीकृति अधिसूचना के संबंध में है। हम नहीं जानते कि फाईल में क्या है। माननीय सभा की कार्यवाही में इस बारे में कोई रिकार्ड नहीं है। जो कुछ उन्होंने कहा है वह इसकी अत्यावश्यकता के औचित्य को सिद्ध नहीं करता। एक बात तो है सन्तुष्टि। दूसरी बात यह है कि उन्होंने तुरन्त पगों को उठाने की आवश्यकता को स्पष्ट नहीं किया है। गुण दोष के आधार पर क्या इसका कोई औचित्य है ? एक ओर तो यह कहा जाता है कि हमारे यहां खाद्य तेलों की कमी है। खाद्य तेलों में अनेक कमियां हैं। मूंगफली के तेल तथा अन्य तेल वाले बीजों के उत्पादन ओ बढ़ाना आवश्यक है। 12 दिसम्बर, 1980 को यह कहा गया था कि सीमित मात्रा में, अर्थात 50,000 टन का अधिकार 'नेफेड' को दिया गया है। अत: इस मद के निर्यात को सारणी बद्ध किया जाना चाहिए। वर्ष 1979-80 में नवम्बर से अक्तूबर तक राज्य व्यापार निगम के माध्यम से 10.20 लाख टन मूंगफली का आयात किया गया था। अन्य आंकड़े भी यह दर्शाते हैं कि हमारे यहां खाद्य तेल की सप्लाई कम है और हम इसका आयात कर रहे हैं। मैं सभा का अधिक समय नहीं लेना चाहता। यह बात कम संगत नहीं होगी यदि मैं केवल यह कहूं कि 1977-78 वर्ष में वास्तव में मूंगफली के निर्यात पर प्रतिबन्ध था। 4 अगस्त, 1980 को दिये गये एक प्रश्न के उत्तर में एक चार्ट और एक अनुबन्ध दिये गये थे और यह उल्लिखित था कि खाद्य तेलों एवं अन्य वस्तुओं की कमी थी। तो सरकार इस पर पूरी तरह प्रतिबन्ध क्यों नहीं लगा देती ? यहां से मूंगफली का निर्यात किया जाता है और यहां खाद्य तेल का आयात किया जाता है। मुझे वह नीति समझ में नहीं आती। सरकार ने इसे न तो वक्तव्य में और न ही अन्यत्र इसे पूरी तरह स्पष्ट किया है। यहां मेरे एक माननीय मित्र बाजार मूल्य और अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य में अन्तर को जानना चाहते हैं। यह भी नहीं बताया गया है कि इस पग को तुरन्त उठाने का क्या लाभ है। अत: यह नहीं कहा जा सकता है कि गुण-दोष के आधार पर भी इस शुल्क को बढ़ाने का कोई मामला बनता है। सरकार को मूंगफली पर पूरी तरह प्रतिबन्ध लगा देना चाहिए और अधिक भूमि क्षेत्र में तिलहन की खेती भी की जानी चाहिए। इसे अभी से ही क्यों नहीं शुरू किया जाये ? अत: मेरा सविनय निवेदन यह है कि तीन कारणों से आदेश बुरा है, वे ये हैं कि कानून की दृष्टि से यह

अधिसूचना बुरी है, इसमें संतुष्टि का उल्लेख नहीं किया गया है और इसमें इस बात को स्पष्ट नहीं किया गया कि इस अधिसूचना को क्यों जारी किया जाये । न ही इसका कोई औचित्य सिद्ध होता है । इस मामले को पूरी तरह समाप्त किया जाना चाहिए । इस पर कृपा करके विचार किया जाये ।

श्री भीम सिंह (झुन्झुनु) : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो प्रस्ताव रखा गया है, इसको सिद्धांततः तो मंत्र जी ने उचित ही रखा है । खाद्य तेलों की या एडीबल आयल की जो प्राइसिज बढ़ती जा रही है उस प्राइसिज को चेक करने के लिए यदि यह प्रस्ताव रखा गया तब तो यह उचित है । लेकिन इसके साथ-साथ मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि मैं जो फिगर्स देख रहा हूं और जो तरीका अपनाया गया है कि ड्यूटी डबल कर दी गई है—15 सौ रुपये प्रति टन से 3 हजार रुपये प्रति टन और 11 सौ 25 रुपये से 22 सौ 50 रुपये कर दी गई है तो इससे क्या वास्तव में प्राइसिज चेक होगी ?

आप 1977 से मूंगफली तेल की प्राइसिज देखिए —1977 में यह 829 रुपये प्रति क्विंटल, 1978 में 708 रुपये प्रति क्विंटल, 1981 में 1160 रुपये प्रति क्विंटल और आज ये 1400 रुपये प्रति क्विंटल है । इसके साथ-साथ अगर आप प्रोडक्शन को देखें तो प्रोडक्शन में बढ़ोतरी नहीं हुई है । 1973-74 में 59 लाख, 32 हजार टन, 1974-75 में 51 लाख 11 हजार टन, 1975-76 में 67 लाख, 55 हजार टन, 1976-77 में 52 लाख 64 हजार टन और 1977-78 में 60 लाख 69 हजार टन प्रोडक्शन था । 1976 से प्रोडक्शन करीब-करीब एक सा चला आ रहा है । इसके साथ-साथ आपके एक्सपोर्ट के फिगर्स बढ़ते गए हैं—1973 में 30,719 टन, 1974 में 88,218 टन, 1975 में 70,066 टन और 1976 में 1,57,224 टन एक्सपोर्ट हुआ । प्रोडक्शन में बढ़ोतरी हो रही है लेकिन एक्सपोर्ट बढ़ता गया है । इसका नतीजा यह हुआ कि प्राइजिस पर भी इसका प्रभाव पड़ा । 1976 में आपने दस हजार टन मूंगफली तेल का आयात किया और 1980 में आपने 560 करोड़ रुपयों का खाद्य तेल आयात करने की सेंक्शन दी है ।

इधर आयात आप बढ़ाते जा रहे हो और दूसरी ओर आप प्राइसिज पर काबू नहीं कर पा रहे हो । प्रोडक्शन इनका बढ़ नहीं रहा है । अभी हाल के अन्दर, दिसम्बर, 1980 में आपकी केन्द्रीय मंत्रिमण्डल की आर्थिक मामलो की समिति ने एक डिसीजन लिया कि डेढ़ लाख हेक्टेअर जमीन में, सौराष्ट्र में मूंगफली की खेती करेंगे जिससे इसका उत्पादन 18 लाख टन से बढ़ कर 27 लाख टन हो जाने का अनुमान है ।

(श्री सोमनाथ चटर्जी पीठासनि हुए)

मैं कहता हूं कि ये आंकड़े ही आंकड़े हैं । मैं आप से पूछता हूं कि आपने काश्तकारों को क्या इन्सेन्टिव दिया जिससे कि वे प्रोडक्शन बढ़ाएं । काश्तकारों का जो एजीटेशन अभी महाराष्ट्र में हुआ वह प्राइसिज को ले करके हुआ था । जब तक आप काश्तकारों को इन्सेन्टिव नहीं देंगे तब तक आपकी प्रोडक्शन में शार्टेज रहेगी । काश्तकार इस हालत में प्रोडक्शन नहीं बढ़ा पायेगा । इस हालत में आपको करोड़ों रुपये का एडीबल आयल बाहर से आयात करना पड़ेगा । यह एक विसियस सर्किल है जिसको कि गवर्नमेंट ने नहीं तोड़ा है । यह एक डिफेक्टिव प्लानिंग है । जब तक

आप वास्तविक स्थिति को नहीं देखेंगे, यह नहीं देखेंगे कि कहां पर पिच करता है और उसको ठीक नहीं करेंगे तब तक ये प्राइसिज इसी तरह स्केल करती रहेंगीं। इससे मूंगफली की भी शार्टेज बनी रहेगी।

दूसरी तरफ आप देखें कि वनस्पति बनाने में मूंगफली के तेल को काम में लिया जा रहा है, साबुन के अन्दर इस तेल को काम में लिया जा रहा है। आप क्यों नहीं उस पर इसके लिए रेस्ट्रिक्शंस लगाते कि मूंगफली का तेल वनस्पति आयल के और साबुन बनाने के काम में नहीं आ सकेगा ?

यह केवल एकमात्र खाने के लिए रखा जाएगा। आप ये रेट बढ़ा रहे हैं, ड्यूटी की, इसका रीज़न दिया है आपने कि इंटरनेशनल मार्केट में प्राइस बढ़ गई हैं, इसलिए हम बढ़ा रहे हैं। इससे 9 करोड़ रुपये की इन्कम में बढ़ोतरी मानकर आप चल रहे हैं। मेरा सुझाव यह है कि यह 9 करोड़ रुपये जो आपको मिलेगा, अभी तो नहीं मिला, जब टैक्स लगाएंगे तब-मिलेगा, यह रुपया आप किसानों के प्रोडक्शन में बढ़ोतरी करने पर खर्च कीजिए। इससे प्रोडक्शन बढ़ेगा, इससे किसान के पास पैसा जाएगा और देश की उन्नति होगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस पर बहुत सोच-समझ कर प्लानिंग करें। सौराष्ट्र में ही क्यों आपके महाराष्ट्र में भी मूंगफली की खेती में व्हाइट ग्रब्ड एक बहुत बड़ा इंसेक्टस लगा हुआ है। यह सारी खेती को चौपट कर रहा है। पिछली बार जब आई. सी. ए. आर. की डिबेट आई थी तब एग्रीकल्चर मिनिस्टर राव वीरेन्द्र सिंह जी से रिक्वेस्ट की थी कि व्हाइट ग्रब्ड पर कन्ट्रोल नहीं करेंगे तब तक मूंगफली व अन्य फसलों को नुकसान होता रहेगा। लेकिन अभी तक आई. सी. ए. आर. ने इस ओर कार्यवाही नहीं की है।

इन सारे पहलुओं को देखना होगा। सिर्फ यह ड्यूटी बढ़ाने से, 1500 से 3000 करने से आपका टारगेट एचीव होने वाला नहीं है। एक और माननीय सदस्य ने इसको और ज्यादा बढ़ाने का सुझाव दिया था, मैं उनका समर्थन करता हूं। आप इसे 3000 से भले ही बढ़ाकर 6000 कर दीजिए। जितना आप बढ़ाएंगे उतना ही आप किसान को प्रोडक्शन बढ़ाने के लिए सहायता दे सकेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपकी पौलसी का तो समर्थन करता हूं पर आपने जो बेज और मीन्स-सैडअप किए हैं वे एडीक्वेट नहीं हैं, उसको सही कीजिए। धन्यवाद।

श्री जेवियर अराकल (एर्णाकुलम) : इस सांविधिक संकल्प द्वारा सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 के उपबन्धों (धारा 8 और 7) में संशोधन करने का प्रस्ताव किया गया है।

मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि हमें मूंगफली की उत्पादित, निर्यातित, अपेक्षित उत्पादन की कुल मात्रा के बारे में संगत जानकारी नहीं दी गयी है। हमें मूंगफली के देशी एवं विदेशी मूल्यों विशेषकर देशी मूल्यों के बारे में भी संगत जानकारी नहीं दी गई है। 1980-81 के औद्योगिक नीति संकल्प को पढ़ने से मुझे एक संगत बात का पता चलता है। इसमें ग्रामीण और

खादी उद्योग को अधिक महत्व दिया गया है। राष्ट्रपति के 1981 के अभिभाषण के पैरा 12 को पढ़ने से मैं यह पाता हूं कि—

"तिलहनों के उत्पादन में यथेष्ट वृद्धि न होना चिन्ता का प्रमुख विषय रहा है। देश के लगभग 100 चुने हुए जिलों में तिलहनों के उत्पादन को गहन करने के अलावा, 1981-82 के दौरान सोयाबीन और मूंगफली के विकास से संबंधित दो विशिष्ट परियोजनाओं को कार्यान्वयन के लिए स्वीकृति दी गई है। चुनी हुई सिंचाई परियोजनाओं के आयाकट में ग्रीष्मकाल-सिंचित मूंगफली की खेती का विस्तार करने के लिए भी एक बृहत् प्रयास किया जा रहा है। तिलहनों के उत्पादन को सुधारने के लिए विभिन्न अन्य उपाय भी किए जाएंगे।"

राष्ट्रपति के अभिभाषण में घोषित नीति यही है। किन्तु मुझे यह देखकर आश्चर्य हुआ है कि कृषि क्षेत्र की क्षमता का उचित रूप से विस्तार अथवा उपयोग नहीं हुआ है।

एसोसियेशन आफ माइनर आइल्स एण्ड सीडस डिवलपमैंट आफ इण्डिया के एक अन्य प्रकाशन को पढ़ने से मुझे पता चला है और आपको यह सुनकर आश्चर्य होगा कि हमारे यहां केवल बनस्पति तेल के रूप में लगभग 20 लाख टन प्रति वर्ष खनिक तिलहनों का उत्पादन करने की क्षमता है। पशु चारे तथा डेयरी उद्योग के लिए खल्ली के रूप में अन्य 160 लाख टन प्रति वर्ष बनाया जा सकता है। इससे प्रति वर्ष 3,000 करोड़ रुपये से अधिक की आय हो सकती है। इसके अतिरिक्त मैंने जो कुछ अनुच्छेद पढ़े हैं उनके अनुसार 50 करोड़ लोगों को केवल इसी एक क्षेत्र में रोजगार दिया जा सकता है जिसका अर्थ यह है कि इस क्षेत्र में उचित, वैज्ञानिक तथा व्यवस्थित कार्यक्रम तैयार किया जाता है, तो हमारे देश के ग्रामीण क्षेत्रों के अधिक निर्धन लोगों को लाभ होगा। विदेशी मुद्रा के रूप में प्रतिवर्ष 1,000 करोड़ रुपये से अधिक की बचत होगी। केवल निर्यात के रूप में बचत होगी। केवल निर्यात के रूप में ही हम 1,400 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष की बचत कर सकेंगे। मैं यह दिखाने के लिए सभा के समक्ष ये तथ्य रख रहा हूं कि हम किस तरह अपनी अर्थव्यवस्था के कृषि क्षेत्र की उपेक्षा कर रहे हैं। अतः यदि तरीके से तथा वैज्ञानिक ढंग से कार्य किया जाता है, तो मुझे पूर्ण विश्वास है कि हमारे देश में खनिक तेल के उत्पादन में विकास होगा।

माननीय सदस्यों ने इस देश में खाद्य तेल की आवश्यकता के बारे में कहा है। यह बताया गया है कि 1979-80 में हमारी कुल आवश्यकता 34 लाख टन थी जब कि हमारा उत्पादन केवल 24 लाख टन था जिसका अर्थ यह हुआ कि हमें 10 लाख टन खाद्य तेल विदेशों से आयात करना पड़ा।

उत्पादकता तथा उत्पादन के बारे में, मुझे यह कहते हुए शर्म महसूस हो रही है कि कई दशकों से मूंगफली के उत्पादन में केवल 4.2 प्रतिशत की ही वृद्धि हुई है। इनमें भी अन्तर पाया जाता है। जहां एक विशेष राज्य में 2,052 किलो ग्राम प्रति हैक्टेयर का उत्पादन किया जाता है, वहां दूसरे राज्य में यह उत्पादन केवल 345 किलो ग्राम ही होता है। अतः आप देख सकते हैं कि इस क्षेत्र में उत्पादकता में कितनी असमानता है। इसके अतिरिक्त सिंचित एवं गैर-सिंचित क्षेत्रों में उत्पादित मूंगफली के बारे में एक और बात है। उत्पादकता और उत्पाद

की किस्म में भी भारी अन्तर है। अतः, मैं सुझाव दूंगा कि हमारे देश में तिलहनों की योजनाबद्ध तथा वैज्ञानिक विकास तथा खेती के लिए एक अनुसंधान प्रयोगशाला होनी चाहिए।

मूंगफली सत्त्व निर्यात विकास निगम ने निर्यात के बारे में कुछ आंकड़े दिए हैं। 1948 में हमने 56.8 करोड़ रुपये के मूल्य के 4.47 लाख टन का निर्यात किया था। 1979 में यह निर्यात बढ़कर 80.74 करोड़ रुपये मूल्य के 6.24 लाख टन हो गया। 1980 में कमी हुई है। इस वर्ष 70 करोड़ रुपये मूल्य के 5.5 लाख टन का निर्यात किया गया। यह बताया गया है कि 1981 में केवल 2 लाख टन का ही निर्यात किया जायेगा।

मेरे माननीय मित्र पहले इस बात का उल्लेख कर रहे थे कि हम कितनी मूंगफली का निर्यात कर रहे हैं। मैं कुछ लेखों तथा सूचना से जो कुछ एकत्र कर सका हूं वे यही आंकड़े हैं। अब मेरा प्रश्न यह है कि जब देश की आन्तरिक मांग को पूरा करने के लिए ही लगभग 40 प्रतिशत की कमी है तो फिर इतनी अधिक मात्रा में इसका निर्यात क्यों किया जाये? इसलिए मेरा अनुरोध यह है कि मूंगफली की इन दो किस्मों के संबंध में शतप्रतिशत वृद्धि करना उचित है। मैं एक ऐसा व्यक्ति हूं जिसने यहां देश से कच्ची सामग्री के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए कहा है।

महोदय, हमने विदेशी मुद्रा के रूप में करोड़ों रुपये मूल्य की इतनी अधिक विदेशी मुद्रा प्राप्त की है। क्या मैं मंत्री महोदय से यह पूछ सकता हूं कि हम कृषकों को कितना समर्थन मूल्य दे रहे हैं? हमारे देश के कृषक उत्तेजित क्यों हैं? निस्संदेह इसे बढ़ाकर 175 रुपये प्रति क्विंटल कर दिया गया है। विदेशी मुद्रा के रूप में यह अधिक धन केवल निकाले गए तेल को निर्यात करके ही प्राप्त हुआ है और इस बात को भी देखिये कि हम कृषकों को कितना दे रहे हैं। इस निर्यात का लाभ किसे मिलता है? खेती की गयी इस उत्पाद, कृषि उत्पाद का लाभ किसे मिलता है। यह लाभ वास्तविक किसानों को नहीं मिलता हैं। अतः, मेरा दूसरा अनुरोध यह है कि कृषि उत्पाद का निर्यात करने के हेतु एक राष्ट्रीय निगम बनाया जाना चाहिए। केवल उसी संस्था के माध्यम से ही हमें अपने देश के कृषि उत्पाद का निर्यात करना चाहिये और इसका वास्तविक लाभ किसानों को दिया जाना चाहिये न कि बिचौलियों को। उसके लिये मेरा अनुरोध है कि कृषि क्षेत्र में सहकारी आन्दोलन को प्रोत्साहित किया जाना चाहिये।

अब यदि आप इस बात पर विचार करें कि इन तिलहनों के उत्पादक कौन हैं, तो आपको पता लगेगा कि इन की खेती आदिवासी लोग करते हैं। वास्तविक किसान ही यह काम कर रहे हैं। उनको तुच्छ दैनिक मजदूरी के अलावा कुछ नहीं मिलता। अतः मैंने मंत्री महोदय को एक यह निवेदन करना है।

इस टैरिफ के इतिहास पर विचार करने से यह पता चलता है कि 1931 के लीग आफ नेशन्स की शब्दावली ही हमारी टैरिफ नीति का आधार है। निस्संदेह 1934 में भारतीय टैरिफ अधिनियम बना। 1949 को बाद का संशोधन ब्रूसेल्स टैरिफ नीति पर आधारित है। इसके पश्चात भारत द्वारा टैरिफ और व्यापार के संबंध में सामान्य करार को स्वीकृत किया गया और उसी के आधार पर ही 1962 के अधिनियम को लागू किया गया। अब 1975 का संशोधन हुआ

और केवल 1981 में ही हमने इसे अन्तर्राष्ट्रीय दर के बराबर करने के बारे में सोचा। अतः, मेरा चौथा अनुरोध यह है कि अन्तर्राष्ट्रीय मंडी में हमारे कृषि उत्पाद और इसके मूल्यों की असमानता के प्रश्न की जांच करने के लिए एक टैरिफ संशोधन समिति होनी चाहिये। मैं जानता हूं कि कुछ लोग हमारे कृषि उत्पाद का निर्यात करते हैं। वे इसे बहुत ही कम मूल्य पर खरीदते हैं और बाहर विदेश में इसका निर्यात करके भारी लाभ अर्जित करते हैं। यद्यपि उन्हें विदेशों से अच्छा मूल्य मिलता है, फिर भी यह अन्तर्राष्ट्रीय बाजार के मूल्य के बराबर नहीं होता।

मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि इसे दूर करने के लिए एक टैरिफ संशोधन समिति का गठन किया जाना चाहिए।

मैंने ये सुझाव किसानों की सहायता करने और उन्हें अधिक आवंटित करने के लिए दिये हैं।

इन शब्दों के साथ मैं संकल्प का समर्थन करता हूं।

श्री सी० टी० दण्डपाणि (पोल्लाची) : मैं अपना भाषण केवल संकल्प से संबंधित पहलूओं तक ही सीमित रखना चाहूंगा। मैं उसके अन्य पहलूओं के बारे में विस्तार से कुछ नहीं कहना चाहता। मेरे मित्र श्री अराकल ने इस बारे में काफी कुछ कह दिया है।

जहां तक इस वृद्धि का संबंध है, मैं उसका स्वागत करता हूं। इसके साथ ही मैं माननीय वित्त मंत्री की सराहना भी करना चाहता हूं। वह कर ढांचा से होने वाले लाभ को युक्ति संगत बनाने के लिए प्रयत्नशील हैं। विदेशों को मूंगफली की गिरी का निर्यात करने में वृद्धि करना भी उन्हीं उपायो में से एक है। मूंगफली की गिरी की खरीद करने वाले प्रमुख देश पश्चिमी देश तथा अमरीका है। अब वे भी इसकी खेती करने का प्रयास करने लगे हैं क्योंकि वहां की भूमि और जलवायु इसके उपयुक्त है। माननीय मन्त्री श्री बरोट ने ठीक ही कहा है कि अन्तर्राष्ट्रीय स्तर में हुई वृद्धि तथा अन्तर्राष्ट्रीय मंडी की समानता को दृष्टिगत रखते हुए ही हमने यह मूल्यवृद्धि की है। यह एक अच्छी बात है। यदि ऐसा न किया जाता तो सरकार को इसकी हानि उठानी पड़ती। अब जितने भी उपाय किए जा रहे हैं वे केवल अधिक राजस्व प्राप्त करने के लिए ही किये जा रहे हैं। केवल शासक दल ही इसे नहीं चाहता अपितु सदन के सभी वर्ग इसे चाहते हैं। मैं भी इसका स्वागत करता हूं।

यदि इसमें वृद्धि नहीं की जाती तो उत्पादकों को इससे कुछ भी नहीं मिलेगा। कृषि उत्पादक प्रमुख रूप से 4.5 राज्यों अर्थात आंध्र प्रदेश, गुजरात, तमिलनाडु, कर्नाटक तथा मध्य प्रदेश में हैं। प्रमुख रूप से मूंगफली की अधिकांश फसल इन राज्यों में होती है, परन्तु मुझे खेद के साथ यह कहना पड़ रहा है कि मूंगफली का उत्पादन बढ़ाने के लिए कोई उचित कार्यवाही नहीं की गई। 1950 से 1961 तक यह उत्पादन 48·1 टन रहा। 1966-67 में यह 52.64 लाख टन हो गया और 1977-78 में यह 60.69 लाख टन हो गया और आज तक इसमें वृद्धि नहीं हुई है। मैं इसका कारण नहीं जानता और न ही इसके लिए मैं सरकार को दोष देता हूं।

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद तथा भाभा अनुसंधान केन्द्र जैसे संस्थानों द्वारा कृषि के क्षेत्र में कुछ अनुसंधान किए गए। उन्होंने अधिक उपज देने वाली कई नई किस्मों के बारे में

अनुसंधान किया है, परन्तु अभी तक उसके परिणाम साधारण किसान तक नहीं पहुच पाए हैं। उदाहरणार्थ, भाभा अनुसंधान केन्द्र ने मूंगफली की नई उपज पैदा की है, जिसका नाम टी०जी०-1 तथा टी० जी०-3 है। इसे सभी राज्यों को नहीं बांटा गया है। निहित स्वार्थों वाले लोग इसे खुद हड़पने का प्रयत्न कर रहे हैं, और वे नहीं चाहते कि यह तरीका जनसाधारण को मालूम हो। इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। उत्पादन में गिरावट आने का एक कारण यह भी है, कि यह नए उपकरण तथा नए अनुसंधान अभी तक साधारण किसान को उपलब्ध नहीं कराए गए हैं।

उत्पादन में गिरावट आने का एक अन्य कारण यह भी है कि उत्पादकों द्वारा जो पूंजी-निवेश किया जाता है उसके बदले में उन्हें निश्चित लाभ नहीं होता। मूंगफली के उत्पादन पर जो पूंजी निवेश किया जाता है उसके बदले में उन्हें उचित मूल्य प्राप्त नहीं हो पाते हैं। इसलिए अनेक कृषक मूंगफली का उत्पादन ही नहीं करते। उदाहरणार्थ मैं यहां एक ऐसे क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं, जहां मुख्यतः मूंगफली की उपज की जाती है और विशेषकर पोल्लाची, और पालादाम तथा धर्मपुर के क्षेत्र में इसकी उपज काफी होती है। मंत्री महोदय इसे जानते है। यही वह क्षेत्र है जहां मुख्यतः मूंगफली की उपज की जाती है। होता यह है कि बड़े-बड़े व्यापारी तथा बिचौलिये स्वयं खेत पर पहुंच जाते हैं और पैसा सीधा किसानों को दे देते हैं। किसानों को शीघ्र पैसे की जरूरत होती है, क्योंकि वे सभी चीजें ऋण पर लेते हैं अतः उन्हें सदा अपनी फसल बेचने की लगी रहती है चाहे व्यापारी उसके कुछ भी दाम क्यों न दें। ये बड़े व्यापारी और बिचौलिये फसल को खरीद कर उसे तेल में बदल देते हैं और उसका स्टाक तब तक किए रहते हैं, जब तक मूल्य बढ़ न जायें। अतः यह हेर फेर किया जा रहा है। हमें यह सुनिश्चित करना चाहिये कि मूल्यों में वृद्धि न हो।

तमिलनाडु में इसका उत्पादन 7.85 टन है, जो कि कुल उत्पादन का 16.3% है। वर्ष 1977-78 में इसका मूल्य 7.80 रु. प्रति किलोग्राम था, जो कि वह मूल्य है, जो कि बताया गया है, जब कि बाजार में उसका मूल्य 15 से 16 रु. प्रति किलोग्राम है। जहां तक मूंगफली के तेल का संबंध है, यह एक ऐसी वस्तु है, जिसकी खपत अधिकतर गांव में रहने वाले गरीब लोगों द्वारा की जाती है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह मूल्यों को बढ़ने से रोकें और बिचौलियों की प्रथा समाप्त करें।

मैं माननीय मंत्री महोदय द्वारा राष्ट्रीय कृषि विपणन संघ तथा राज्य व्यापार निगम की गतिविधियों के बारे में की गई टिप्पणी का समर्थन करता हूं। इस प्रकार के आधारभूत ढांचे में और अधिक वृद्धि की जानी चाहिए और इसे और अधिक सुदृढ़ बनाया जाना चाहिए। विपणन संघों की शाखाएं उन सभी जगह खोली जानी चाहिएं, जहां मूंगफली का उत्पादन होता है। इन शब्दों के साथ मैं इस प्रस्ताव का स्वागत करता हूं।

श्री पी० राजगोपाल नायडू (चित्तूर) : सभापति महोदय, मैं इस संकल्प का समर्थन करता हूं। सदस्य महोदय द्वारा मूंगफली के उत्पादन के बारे में जो कहा गया है, मैं उसका भी समर्थन करता हूं। मूंगफली का उत्पादन कम हो रहा है, इसलिए हमें इसका उत्पादन बढ़ाना

चाहिए। मूंगफली के बीजों को बढ़ाना बहुत कठिन है, जबकि अन्य खाद्यानों के बीजों को बढ़ाना आसान है। यदि हम धान की फसल को बढ़ाना चाहें तो एक बीज से ही, 50-60 दाने प्राप्त किए जा सकते हैं। यदि आप मूंगफली की उपज को बढ़ाना चाहें तो उसके लिए आपको 1 बीज के बदले 5-6 बीज ही मिल सकते हैं। इसके लिए बीज का होना आवश्यक है, मूंगफली के उत्पादन में इसी का प्रमुख योगदान रहता है। अब अनुसंधान केन्द्रों में भी जो बीज उत्पन्न किए जा रहे हैं, वे बहुत कम हैं। इस स्थिति का मुख्य कारण यही है कि हमारे अनुसंधान केन्द्रों में अनुसंधान के लिए पर्याप्त सुविधाएं नहीं हैं और हमारे अनुसंधान स्टेशनों के पास पर्याप्त भूमि भी नहीं है। अतः बीजों में वृद्धि करने के लिए सरकार को भूमि तथा अन्य सुविधाएं उपलब्ध करवानी चाहिएं। हमारे यहां अधिकांश क्षेत्र ऐसे हैं, जहां खेती केवल वर्षा पर निर्भर करती है। ऐसे क्षेत्र कम हैं, जहां सिंचाई से खेती की जाती है, इसके लिए कृषकों को हानि उठानी पड़ती है। जब तक मूंगफली की खेती के लिए कृषकों को फसल बीमा की सुविधा उपलब्ध नहीं कराई जाती, तब तक किसानों के लिए मूंगफली की खेती करना कठिन होगा।

दूसरी बात यह है कि बीजों के लिए राजकीय सहायता अवश्य प्रदान की जानी चाहिए, क्योंकि उत्पादन में इसी का योगदान बहुत अधिक होता है, इसलिए सरकार को मूंगफली की खेती करने के लिए राजकीय सहायता प्रदान की जानी चाहिए।

इसके अतिरिक्त मैं सरकार से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि धान के वह छिलके जिनमें से तेल निकाला जा चुका है चारा तथा मूंगफली के तेल के निर्यात पर रोक लगानी चाहिए क्योंकि इससे मुर्गी पालन में सहायता मिलती है। खली पशुओं के खाने के काम भी आती है।

मुर्गी पालन को ग्रामीण क्षेत्रों में एक राजकीय उद्योग के रूप में विकसित किया जा रहा है, जिससे कमजोर वर्गों और आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों को सहायता दी जा सके। उड़ीसा सरकार ने इसे बीस-सूत्री कार्यक्रम के रूप में अपना लिया है। सभी लोग गरीब हैं। उन्होंने बैंकों से ऋण ले रखा है।

अब चारे की कीमत में उत्तरोत्तर वृद्धि हो रही है। आपकी जानकारी के लिए मैं यह बता देना चाहता हूं कि 1978 के आरम्भ में इसका मूल्य 1050 रु० प्रति टन था और फिर ये बढ़कर 1250 रु० हो गया। सितम्बर, 1980 में यह मूल्य बढ़कर 1500 रु० हो गया। अब यह मूल्य 1625 रु० टन है। इस प्रकार यह मूल्य 1050 से बढ़कर 1625 रु० हो गया है। यह खली के मूल्यों में हुई वृद्धि के कारण हुआ है, और मुर्गी पालकों को किसी प्रकार का लाभ नहीं हो रहा है बल्कि हानि हो रही है। अखिल भारतीय मुर्गी पालन किसान एसोसिएशन ने न केवल कृषि मंत्री को अपितु वाणिज्य मंत्री को भी इस संबंध में विज्ञापन दिया था। उसमें उन्होंने कहा है कि जब तक मुर्गी के चारे में प्रयुक्त होने वाली मूंगफली के पदार्थों जैसे कि मूंगफली के छिलके डी. आई. राइसब्रैंड और मछली के चूरे के मूल्यों में होने वाली वृद्धि से इनके स्वदेशी मूल्यों में भी वृद्धि हुई है। इसके परिणामस्वरूप कृषि पर आधारित यह उद्योग पूर्णतया उथल-पुथल हो गया है और अनेक मुर्गी पालन फार्म पहले ही बंद किए जा चुके हैं, और यदि इन वस्तुओं के मूल्यों को कम करने के लिए कोई कारगार कदम न उठाये गए तो कई मुर्गी पालन फार्मों को बन्द करना पड़ेगा यह उनका तर्क है।

हमने इसके बारे में प्रधान मंत्री को भी लिखा है। उन्होंने हमसे एक प्रश्न पूछा। उन्होंने कहा कि हम इन सभी चीजों का निर्यात कर रहे हैं, और इसके परिणामस्वरूप विदेशी मुद्रा कमा रहे हैं, और अगर इसके निर्यात को रोक दिया जाए तो विदेशी मुद्रा कैसे कमाएंगे, जब कि विदेशी मुद्रा कमाना जरूरी है। इसके उत्तर में हमने कहा कि हमारे पास अंडे फालतू हैं, और हम अंडों और मुर्गी के बच्चों का निर्यात अन्य देशों को कर सकते हैं और इससे होने वाली बिक्री से हम विदेशी मुद्रा कमा सकते हैं अतः यह अच्छा होगा यदि हम खली तथा उनके छिलके के स्थान पर अंडों और मुर्गी के बच्चों का निर्यात करके विदेशी मुद्रा अर्जित करें। इसलिए मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करना चाहता हूं, कि वह यह सुनिश्चित करें, कि खली, खली के तेल, मछली के चूरे और धान के छिलके के निर्यात पर रोक लगाई जाये।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति महोदय, मेरे सूबे में मूंगफली की खेती नहीं होती, लेकिन अब धीरे-धीरे लोगों ने शुरू किया है तथा आप लोगों को मदद यानि सरकार को मिली, तो जाहिर बात है कि हमारे यहां भी मूंगफली की खेती बढ़ सकती है। अभी तक हमारे यहां जिक्र हुआ, जैसे गुजरात में बहुत ज्यादा मूंगफली होती है। मूंगफली का तेल आज हमारे लिए कितना आवश्यक है, यह कहने की आवश्यकता नहीं है। कितनी ही ज्यादा हम मूंगफली पैदा करें, उतनी ही हम तेल की कीमत को बढ़ने से रोक सकते हैं। लेकिन मूंगफली की कीमत तभी बढ़ सकती है, जब सरकार उधर ध्यान दे। किसान तो आज चाहते हैं कि उनको लाभकारी मूल्य मिलना चाहिए और हर चीज की कीमत वैसी ही मिलनी चाहिए, लेकिन अभी यहां पर हम सीमित है—मूंगफली पर।

मूंगफली की जो कीमत सरकार तय करती है, वह भी नहीं मिलती है, तो कम से कम जो तय किया जाता है, सपोर्ट प्राइस, उसको तो दीजिए, लेकिन वह भी आप नहीं देते हैं। इसलिए जाहिर बात है कि किसान की लूट होती है मूंगफली से जो तेल बनता है, उसकी कीमत तो ज्यादा बढ़ जाती है, जिससे इजारेदारी बढ़ती है और माला-माल बनते हैं, उनको फायदा होता है। किसानों को ठीक से दाम मिले, उनको लाभकारी मूल्य मिले, यह देखना सरकार का परम कर्त्तव्य होना चाहिए—लेकिन सरकार इसको देखती नहीं है।

मैं पहला निवेदन यह करना चाहूंगा कि जहां भी मूंगफली की खेती होती है, जिन राज्यों में, जिनका जिक्र अभी हमारे डी० एम० के० के तमिलनाडु के माननीय सदस्य ने की कि उनके सूबे में भी खेती होती है, उन किसानों को आप ज्यादा से ज्यादा इन-पुट्स दें, जो खेती के काम में आते हैं, उनको आप सस्ता से सस्ता दीजिए। जो किसान मूंगफली पैदा करते हैं, उनको लाभकारी मूल्य दीजिए। अगर उसमें कुछ अगर-मगर है, तो कम से कम सपोर्ट प्राइस, समर्थन-मूल्य, तो मिले—जो आप तय करते हैं। लेकिन अपने तौर पर वे लोग उससे नीचे बेचते हैं। इस तरह से उनकी दो तरह से लूट होती है।

दूसरे यह कि जितना ही तेल हमारे यहां से बाहर कम जाएगा, उतना ही हमारे यहां तेल सस्ता हो सकेगा और हम मंहगाई को रोक सकेंगे। इसलिए जो आप ड्यूटी बढ़ा रहे हैं, उसको और ज्यादा बढ़ाइए। इस संबंध में जो कुछ लोगों ने संशोधन दिए हैं, उनको आपको कबूल

करना चाहिए। ऐसा करने से तेल भी हमारे यहां रहेगा और हमारी आमदनी भी होगी । आप एक्सपोर्ट-ड्यूटी, निर्यात-शुल्क, को ज्यादा से ज्यादा बढ़ा दीजिए, इस तरह से आपको नौ करोड़ से ज्यादा पैसा मिल सकता है। ऐसा करने से हमें आमदनी भी साथ-साथ होगी और कम से कम तेल हमारे देश से बाहर जाएगा और यहां के उपभोक्ताओं को तेल सस्ते दामों पर मिलेगा। अभी 16 रु० 18 रु० और 20 रु० तक तेल की कीमत ली जाती है, अगर आपने उधर ध्यान नहीं दिया तो हम लोगों को खतरा है कि पिछले साल जो चीनी की हालत हो गई थी, 8 रु० से लेकर 25 रु० तक किलो चीनी बिकती थी, वही हालत तेल की भी हो सकती है । इसलिए मैं इस खतरे की ओर आपका और सरकार का ध्यान खींचना चाहता हूं। आप इसको ध्यान में रखते हुए किसानों की सहायता कीजिए ताकि मूंगफली की खेती बढ़े और उनको ठीक से दाम मिल सके। मूंगफली के बाहर भेजने पर आप ज्यादा से ज्यादा निर्यात-शुल्क बढ़ा दीजिए, ताकि हमारे यहां से तेल ज्यादा बाहर न जाए। इसलिए मैं आपसे निवेदन कर रहा था कि जिन माननीय सदस्यों ने संशोधनों को रखा है, उनको आप स्वीकार कर लीजिए, तब हम समझेंगे कि आप आय ज्यादा करना चाहते हैं और किसानों की मदद करना चाहते हैं।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : सभापति जी, पहले वक्ता ने जो कुछ कहा, उसको सुनकर मुझे आश्चर्य हुआ, बल्कि मैं यह नहीं समझ पाया कि वह कहना क्या चाहते थे । सैक्शन 7 तथा 8 में साफ लिखा है :

धारा 7 की उपधारा (3) में कहा गया है :

"उत्पाद-शुल्क में वृद्धि करने सम्बन्धी उपधारा (2) के अन्तर्गत जारी की गई अधिसूचना को यदि संसद का अधिवेशन चल रहा हो तो उसके प्रत्येक सदन के समक्ष जारी करने के शीघ्र बाद रखा जाएगा और यदि संसद का अधिवेशन न चल रहा हो तो उसके पुनः समवेत होने के 7 दिन के अन्दर उसे सदन के समक्ष रखा जायेगा और केन्द्रीय सरकार···

यदि आप संकल्प को पढ़ें तो उसमें कहा गया है :

"सीमा-शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975 की धारा 7 की उपधारा (3) का पालन करते हुये·····"

यह अधिसूचना उसी धारा के अन्तर्गत जारी की गई है। मैं यह कहना आवश्यक नहीं समझता कि हम इससे सहमत हैं। यदि सीमा-शुल्क टैरिफ अधिनियम 1977 की धारा 6 और 7 को आप पढ़ें तो यह स्पष्ट हो जायेगा। किसी विद्वान् वकील के लिए इस प्रकार बोलना आवश्यक नहीं है। लेकिन एक बात है—जो इसको खरीदने वाला मिडिल-मैन है, जो इसको एक्सपोर्ट करता है, उससे बचाने के लिए आपके पास क्या तरीका है ? जहां तक हमारे काश्तकार का ताल्लुक है वह बेचारा इन मिडिल-मैनों को सस्ते दाम पर बेच देता है, इसलिए कोई ऐसा तरीका निकालना चाहिए जिसमें स्टेट ट्रेडिंग कारपोरेशन उससे सीधा खरीदे और उचित मूल्य पर खरीदे···

एक माननीय सदस्य : मोनोपोली-परचेज होना चाहिये।

श्री मूलचन्द डागा : हां, मोनोपोली परचेज होना चाहिये, वरना बीच के लोग इसमें कमा जाते हैं और बेचारा काश्तकार कुछ नहीं कमा पाता।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि आजकल भी मूंगफली की फार्वर्ड-ट्रेडिंग चलती है। मगन भाई बरोट यहां बैठे हैं—इनके अहमदाबाद में मूंगफली के तेल के वायदे बहुत चलते हैं, फार्वर्ड ट्रेडिंग होता है, तेल नहीं होता है केवल वायदे पर सौदे होते हैं, एक तरह से स्पैकुलेटिव बिजनेस होता है। इसको रोकने का उपाय कीजिये। तेल के भाव बढ़ाने में इसका प्रमुख स्थान है।

जहां तक स्टैचुटरी रेजोल्यूशन है—इसकी हमको सराहना करनी चाहिये। आज तेल मिल नहीं रहा है, सरकार ने इसकी एक्सपोर्ट ड्यूटी बढ़ा कर देश का फायदा ही किया है।

श्री जयपाल सिंह कश्यप (आंवला) : सभापति जी, मूंगफली इस देश में गरीबों का काजू और बादाम है, जिससे हमें प्रोटीन मिलती है। जिस धरती में यह बोई जाती है उस धरती को रेतीली माना जाता है, कम से कम पानी इसमें लगता है और जिसके लिये हमारी सरकार की तरफ से बहुत कम सुविधा दी जाती है। मूंगफली के उत्पादन की दृष्टि से जहां इसमें बढ़ोत्तरी होनी चाहिये थी, मैं आपको उत्तर प्रदेश के बदायूं, बरेली, मैनपुरी, एटा, मुरादाबाद, शाहजहानपुर जिलों के बारे में बतलाना चाहता हूं, वहां मूंगफली का उत्पादन बराबर घटता जा रहा है और इसके घटने की गति भी बहुत तेज है। इसका मुख्य कारण यह है कि किसान को जो सुविधायें और प्रोटेक्शन मिलना चाहिये वह नहीं मिल रहा है। जहां देश में मूंगफली के प्रोडक्शन में बढ़ोत्तरी होनी चाहिये थी वह बढ़ोत्तरी नहीं हो रही है, उल्टा यह कस्टम का शिकार हो गई है।

मैं इस प्रस्ताव का विरोध करता हूं। यदि हम इसके उत्पादन को बढ़ाने की तरफ ध्यान दें तो यह हमारे देश को बहुत बड़ी विदेशी मुद्रा दे सकती है। हमें देश में तिलहनों के उत्पादन को बढ़ाने की परम्परा डालनी चाहिये, न कि हम इस बात की कोशिश करें कि इसका उत्पादन घटे। आपने मूंगफली के दाने पर 3000 रुपये टन और मूंगफली के ऊपर 2250 रुपये टन की ड्यूटी कर दी है, इससे आपको फायदा हो सकता है, लेकिन किसान को फायदा नहीं होगा, उसको कम पैसा मिलेगा, उसको कम मूल्य मिलेगा, उसका उत्पादन बराबर घटता चला जायेगा। सरकार अब तक कहीं भी व्यवस्था नहीं कर पाई है। मूंगफली ऐसी नाजुक चीज है जिसको गोदाम में रखने के लिए अनाज से ज्यादा अच्छी व्यवस्था करनी पड़ती है। चूहे से लेकर दूसरी चीजों तक और यहां तक कि आदमी भी सबसे बड़ा नुकसान उसको पहुंचाने वाला है। उसका तेल भी ऐसा है, जो हर तेल में मिला दिया जाता है। मूंगफली का तेल वास्तव में गरीबों का तेल है जिनको न देसी घी मिल पाता है और न गाय और भैंस का दूध मिल पाता है। उनको सरसों का तेल यानी कड़ुवा तेल भी नहीं मिल पाता है। हमारे देश में मूंगफली के तेल को और तेलों से नीचे समझा जाता है। इसलिए हम इसके बारे में गंभीरता से सोचें। ड्यूटी बढ़ाने से इस तेल के मूल्यों पर नियंत्रण आप रख सकेंगे अगर यही उद्देश्य आपका है, तो मैं ऐसा समझता हूं कि इसका उत्पादन और घटता जाएगा। मूंगफली बाहर नहीं जाएगी, तो उत्पादन

घटता जाएगा और किसानों को कम पैसा मिलेगा। इससे तेल के दाम और बढ़ जाएंगे और नतीजा यह होगा कि जहां मूंगफली ज्यादा पैदा होती है और इस पर बेस्ड जो इंडस्ट्रीज हैं, वहां के किसानों का बंटाधार हो जाएगा और उनको बहुत नुकसान होगा। आज एक गरीब आदमी मूंगफली भुनवा कर जेब में रख लेता है और उसको बादाम और काजू की तरह खाता है। इससे उन गरीब लोगों को प्रोटीन भी ज्यादा मिल जाती है। इसलिए मेरा सुझाव यह है कि यह एक ऐसी चीज है, जिसका आप बहुत ज्यादा उत्पादन कर सकते हैं और काटेज इंडस्ट्री की तरह इसको चला सकते हैं। गांवों में तेल के छोटे-छोटे कोल्हुओं में इससे बहुत कुछ बनाया जा सकता है। उस पर सरकार की तवज्जह नहीं है। यह जो कदम उठा रहे हैं, इससे किसानों का हित नहीं होगा बल्कि फायदा उन बिचौलियों को और उन कारखाने वालों को होगा, जो इसको सस्ते दामों पर खरीदेंगे और फिर मोटी दरों पर इसको बेचेंगे। यहां पर ऐसी ही परम्परा रही है। जब तक किसान के पास पैदावार रहती है, उसका मूल्य कम रहता है लेकिन जब वह पैदावार व्यापारी के पास, सरमायेदारों के पास चली जाती है, तो उसके दाम बढ़ जाते हैं। आज आप गेहूं की ही हालत देख लीजिए। आज उसका मूल्य 225 रुपये क्वींटल है और कहीं-कहीं पर तो 250 रुपये क्वींटल है। एक तरफ यह हालत है और दूसरी तरफ किसानों को उचित मूल्य नहीं मिलता है। जहां-जहां मूंगफली के क्षेत्र हैं और जिस जमीन में यह पैदा होती है, वह बहुत कमजोर है और उस कमजोर धरती पर ही मूंगफली ज्यादा पैदा होती है। वहां के किसानों की दुर्दशा हो जाएगी अगर आपने ऐसा कदम उठाया।

यह कहते हुए मैं इस नोटीफिकेशन का विरोध करता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री बापूसाहिब परुलेकर (रत्नगिरी) : महोदय, मैं इस संकल्प का तथा इस सम्बन्ध में सरकार की नीतियों का समर्थन करता हूं।

महोदय, बाईं ओर बैठे मेरे प्रिय मित्रों को, यह बात स्वीकार करनी चाहिए कि जब सरकार कोई ऐसा विधेयक लाती है, जो कि राष्ट्र के हित में हो, जनता के हित में हो, तो हम सबको सरकार का समर्थन करना चाहिये और हमें विरोध के लिए ही किसी बात का विरोध नहीं करना चाहिए। मेरे विचार से वे अब तक इस बात को समझ गये होंगे।

इस संकल्प का क्षेत्र बड़ा ही सीमित है। हम यह पता लगाने के इच्छुक हैं कि क्या निर्यात शुल्क में वृद्धि करने का समय आ गया है। हमें इस बात पर विचार करना होगा कि जो वृद्धि की गई है क्या वह उचित है या नहीं अथवा कुछ और अधिक वृद्धि होनी चाहिए (जैसा कि मैं, श्री शमन्ना और ज्योतिर्मय बसु अपने संशोधनों में सुझाव दे चुके हैं)। वैसा करने से पूर्व मैं एक निवेदन करना चाहूंगा। मन्त्री महोदय एक सम्मानित वकील हैं। मेरा उनसे निवेदन है कि वे श्री शेजवलकर के तर्कों पर विचार करें। अधिसूचना जारी करने की जो शक्ति सरकार को मिलती है धारा 7 के अधीन नहीं आती है अपितु धारा 8 के अन्तर्गत आती है जिसमें कुछ पूर्ववर्ती शर्तें दी होती हैं जिसके अधीन सरकार को इस प्रकार की अधिसूचना जारी करने

का अधिकार क्षेत्र प्राप्त होता है। मेरे मित्र एक योग्य वकील हैं श्री शेजवलकर के निवेदन के विरुद्ध तर्क दे सकते हैं। परन्तु मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या आपको विश्वास है कि जब मामला न्यायालय में जाता है तो न्यायालय इस विशेष अधिसूचना को रद्द नहीं कर देगा। उस हालत में हमारे 9 करोड़ रुपये बेकार जायेंगे। राजस्व के घाटे के लिए सरकार और स्वयं आप उत्तर-दायी होंगे। आप 'सन्तोष' शब्द का महत्व तो भली-भांति जानते हैं। यदि यह शब्द नहीं होता तो आप जानते हैं कि न्यायाधीशगण इस शब्द की अनुपस्थिति की व्याख्या किस प्रकार करते विशेषकर आपराधिक मामलों में। यदि 'सन्तोष' शब्द न हो तो वर्तमान संकल्प विवादास्पद बन जाता है। मुझे अच्छी तरह से पता है कि यदि आप सन्तुष्ट न भी हों तो भी आपको 'सन्तुष्ट' शब्द तो डाल देना चाहिए। फिर न्यायाधीशों को आपत्ति नहीं रहेगी। अतः यह अधिसूचना विशेष टैरिफ-अधिनियम (शुल्क-अधिनियम) की धारा 8 के उपबन्धों से सामजस्य नहीं रखती। हो सकता है कि इच्छुक लोग न्यायालय में जाएं और इस अधिनियम को रद्द कराने का प्रयास करें। मैं इस संकल्प-विशेष के गुणों का समर्थन करता हूं। परन्तु मैं संकल्प के साथ ही उसके बारे में कुछ पृष्ठभूमि, कुछ स्पष्टीकरण, कुछ कारण और सफाई की उम्मीद करता था। और जब वे नहीं दिए गए हैं तो मुझे कम से कम यह आशा थी कि मन्त्री महोदय यह बतायेंगे कि इस दर की वृद्धि के क्या अकाट्य कारण हैं और आपने यह आंकड़े किस प्रकार प्राप्त किये हैं। यदि आप गत वर्ष पर दृष्टिपात करें तो आप पायेंगे कि वर्ष 1976 में, पहली बार, ये दो वस्तुएं अनुसूची 2 में सम्मिलित किए जाने के लिए आईं और उस समय 800 रुपये प्रति टन तो मूंगफली की गिरी पर 600 रुपये प्रति टन छिलके वाली मूंगफली पर शुल्क निर्धारित किया गया था। परन्तु उस समय देश की मंडियों में कीमतें 3000 रुपये और 3500 रुपये प्रति टन के बीच थी। वर्ष 1977 में जब जनता सरकार सत्ता में थी तो कीमतें बढ़ी थीं और रिकार्ड में मैंने देखा है कि उस समय अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में मूंगफली की गिरी की कीमत 700 डालर के लगभग थीं और इसलिए इस वस्तु की कीमतों में 800 रुपये से लेकर 7500 रुपये की वृद्धि हो गई और छिलके वाली मूंगफली की कीमतों में 600 रुपये से लेकर 1125 रुपये की वृद्धि हुई। अतः मेरा आपसे निवेदन है कि इस बात पर ध्यान दें कि वर्तमान अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में क्या कीमतें हैं और उन पर निर्यात शुल्क बढ़ाये जाने की आवश्यकता आप क्यों अनुभव करते हैं और इस मद-विशेष के शुल्क को आप कैसे निश्चित करना चाहते हैं। मेरे विचार से 3000 रुपये और 2250 रुपये प्रति टन की दरें बहुत कम हैं और किसानों को तो और भी कम कीमत मिलती है। गिरी का निर्यात मूल्य बढ़ाकर, हमारे किसानों को लाभ मिलेगा। माननीय सदस्यों द्वारा दिए गये विभिन्न सुझावों का मैं अनुमोदव करता हूं। जिस नीति का आप अनुसरण कर रहे हैं वह सही नीति है, क्योंकि हम इस शुल्क-विशेष की दरों में वृद्धि के पीछे जो सिद्धान्त है उस पर भी हमारा ध्यान है।

जब अन्तर्राष्ट्रीय बाजार भावों में वृद्धि होती है तो लाभ तो किन्हीं अन्य व्यक्तियों को मिलता है। यह दलालों के पास जाता है और सरकार की यह अभिलाषा है कि जब ऐसे लाभ हों तो, ररकार को भी उस लाभ में हिस्सा मिलना चाहिए।

और एक दूसरा मुद्दा यह है कि यदि अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में कीमतें गिरती हैं तो क्या इस निर्यात शुल्क विशेष को कम करने का भी कोई उपबन्ध है। शुल्क अधिनियम की धारा 8 (1) में ह्रास का जिक्र नहीं किया गया है और केवल धारा 7 में इसका उल्लेख हुआ है। वह उपबन्ध इस मामले में लागू नहीं होता। अत: इस बात का ध्यान रखना होगा कि यदि एक बार किसी वस्तु का शुल्क बढ़ता है तो फिर उसको घटाना सम्भव न होगा। यह पता लगाने के लिए कि अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में गत दो वर्ष क्या स्थिति रही है और आगामी दो वर्षों में क्या रहेगी; कोई तन्त्र होना चाहिए और तभी कोई कीमत विशेष निश्चित की जानी चाहिए और तभी हमें निर्यात-नीति को निश्चित करने का काम आरंभ करना चाहिये। हम यह नहीं चाहते कि इन वस्तुओं के निर्यात पर कोई प्रतिबन्ध हो, परन्तु इसी के साथ-साथ हमें यह भी देखना होगा कि पर्याप्त उत्पादन हो, और इस मद की नीति तैयार करते समय इस देश के लोगों की परिस्थिति पर भी विचार करना होगा। मैं चाहता हूं कि मन्त्री महोदय इन बातों पर प्रकाश डालें जिससे हम किसी निश्चित निष्कर्ष पर पहुंच सकें कि जो आंकड़े आपने तैयार किए हैं क्या वे सही हैं। यदि नहीं, तो, तथा हम कुछ अन्य आंकड़े देते हैं तो आपको उन पर विचार करना होगा क्योंकि अनुसरण हेतु कुछ न कुछ मानक तो होना ही चाहिए। मैं यह भी सुझाव दूंगा कि श्री ज्योतिर्मय बसु और श्री शमन्ना द्वारा सुझाए गए आंकड़ों पर भी विचार किया जाए क्योंकि इस सम्बन्ध में कुछ मानक होने चाहिएं।

इन शब्दों के साथ मैं इस संकल्प में निहित सिद्धान्त का समर्थन करता हूं।

श्री टी० आर० शमन्ना (बंगलौर-दक्षिण) : सभापति महोदय, मुझे प्रसन्नता है कि इस सभा में इस महत्वपूर्ण विषय पर सभी पहलूओं से, पूर्णरूप से विचार किया गया है। यह संकल्प इस देश से निर्यात की जाने वाली मूंगफली की गिरी और छिलके वाले मूंगफली के निर्यात शुल्क में हुई वृद्धि से सम्बद्ध हैं। मैंने इस संकल्प के बारे में दो संशोधन प्रस्तुत किए हैं। मेरा पहला संशोधन है :

"कि संकल्प में -

(i) "3000 रुपये" **के स्थान पर** "4500 रुपये" **प्रतिस्थापित किया जाए।**

(ii) "1125 रुपये" **के स्थान पर** "3375 रुपये" **प्रतिस्थापित किया जाए।**

मैंने इसी विचार से इस संशोधन का सुझाव दिया है। जिन तिलहनों का निर्यात किया जाता है, स्वाभाविक रूप से उनका अभाव हो जायेगा। अत: हमारे लिए यह अत्यावश्यक हो जाता है कि किसी दूसरे देश को उनका निर्यात करने से पूर्व हमारे पास देश के लिए पर्याप्त तिलहन होने चाहिएं। देश के उपयोग के लिए तिलहन जमा रखने के लिए दो तरीके हैं, एक तो तिलहनों के निर्यात पर रोक और दूसरे निर्यात शुल्क में वृद्धि करके। यदि हम निर्यात में वृद्धि करते हैं तो हमें देखना होगा कि इससे सरकार को न केवल अतिरिक्त आय हो अपितु देश के लिए जितना तिलहन आवश्यक रूप से चाहिए उसका निर्यात नहीं किया जायेगा। यह खेद की बात है कि गत दो-तीन वर्षों से प्रतिवर्ष खाने के तेलों की दरें बढ़ती रही हैं और एक समय

तो यह 18 रुपये या 20 रुपये प्रति किलो तक पहुंच गई थीं। जैसा कि हम जानते हैं गरीब लोग खाना पकाने के लिए घी नहीं जुटा सकते हैं फिर उनमें कम से कम उस काम के लिए खाने का तेल जुटाने की सामर्थ्य तो होनी चाहिए। यह या तो शुद्ध किया हुआ तेल या साधारण तेल अथवा बनस्पति आदि हो सकता है। अतः यह आवश्यक हो जाता है कि इन आवश्यक वस्तुओं की कीमतें घटाकर रखी जायें और बेचे जाने वाले और स्थानीय उपयोग में लाये जाने वाले तिलहन की दरें काफी हद तक कम कर देनी चाहियें। इसीलिए मैंने अपना दूसरा संशोधन प्रस्तुत किया है जिसमें कहा गया है कि बड़े निर्यात-शुल्क के रूप में हमें जो अतिरिक्त धन मिलेगा, उसे स्थानीय बाजार में बेचे जाने वाले तिलहन की विक्रय दर के लिए राज-सहायता देने के लिए उपयोग में लाया जाए जिससे कम से कम तेल की कीमतों को तो कुछ सीमा तक कम किया जा सके। मेरे संशोधन में कहा गया है :

"कि संकल्प के अन्त में निम्नलिखित **जोड़ा जाये**, अर्थात् : —

"परन्तु इस रूपान्तर के अध्यधीन कि बढ़े हुए निर्यात शुल्क से अर्जित अतिरिक्त राशि का उपयोग खाद्य तेल और खली के बढ़े हुए मूल्यों को कम करने के लिए देश में होने वाली मूंगफली की गिरी और छिलके समेत मूंगफली की खपत के विक्रय मूल्य पर राजसहायता देने में किया जाए।"

इसका एक और अन्य महत्वपूर्ण पहलू है। खली को देश के दक्षिण भाग में पशुओं को खिलाया जाता है। पहले की तुलना में इसकी कीमतों में तीन या चार गुणा की असामान्य वृद्धि हुई है। इससे दूध की कीमतें बढ़ रही हैं। इसलिए खली की कीमतों को घटाना भी उतना ही महत्वपूर्ण है जितना कि तेल की कीमतों का एक का सम्बन्ध मानवीय आवश्यकता से है और दूसरी का पशुओं के खाद्य से।

इन सब बातों पर विचार करते हुए मैंने दो संशोधन प्रस्तुत किए हैं। संकल्प में जो वृद्धि की गई है उसके अतिरिक्त मैं चाहता हूं कि निर्यात शुल्क में और वृद्धि की जाए जिससे प्राप्त अतिरिक्त आय को देशी उपयोग में लाए जाने वाले तिलहनों के मूल्य को राजसहायता देकर घटाने के लिए उपयोग में लाया जा सके। और यदि यह हो जाता है, तो मान लीजिए हमें ऊंची दर मिल जाती है तो ऊंची दर अतिरिक्त धन कमाने में प्रयोग की जा सकती है। और इसको राजसहायता के रूप में — नकद राजसहायता या कम दर पर खाद तथा अन्य वस्तुओं की सप्लाई करके दिया जा सकता है।

अब हमें इस बात पर ध्यान देना अति आवश्यक है कि देश की मांगों को पूरा करने के लिये तिलहनों का अधिक मात्रा में उत्पादन होता है। तिलहनों के उत्पादन बढ़ाने के लिए उपाय किये जाने हैं क्योंकि दिन-प्रति-दिन तेल की मांग बढ़ रही है। जब तक हम ऐसे उपाय नहीं करते हैं तब तक लागत को कम करना संभव नहीं होगा। इसके अतिरिक्त आजकल जो गिरी हमें मिलती है उसमें अधिक चर्बी नहीं है। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुये मैं प्रस्तावित वृद्धि का स्वागत करता हूं। मेरा निवेदन है कि निर्यात-दर में और वृद्धि की जाये ताकि मिलने वाले

अतिरिक्त धन को देश के भीतर गिरी तथा खली की बिक्री में राजसहायता देने के लिये प्रयोग किया जा सकता है।

श्री एस० डी० सिदनाल (बेलगाम) : मैं संकल्प का समर्थन करता हूं। श्री पडलेकर सन्तोष के प्रश्न पर बहस कर रहे थे। इस संबंध में अधिनियम ही सरकार को अप्रत्यक्ष रूप से शक्ति प्रदान करता है तथा सरकार के सन्तोष पहले से मान लेता है। वर्तमान परिस्थितियों के अनुसार इस पर लेवी लगाई जा सकती है। सरकार ने लेवी बढ़ाकर उचित कार्यवाही की है। वास्तव में यह दुगनी की जा रही है, अर्थात् 1500 रु० से 3000 रु० और 1125 रु० से 2250 रु०।

मेरा मन्तव्य है कि इस देश के अधिकांश क्षेत्रों में उगाई जाने वाली मूंगफली केवल मानसून पर ही निर्भर करती है। अधिकांश क्षेत्र मात्र बरसात पर ही निर्भर करते हैं। इस पर सिंचाई से खेती नहीं होती है। मूंगफली को पर्याप्त प्रोत्साहन नहीं दिया जा रहा है। देश भर में अनुसंधान केन्द्र नहीं है। यदि कुछ केन्द्र हैं तो वे पर्याप्त नहीं हैं पौध ठीक ढंग से सप्लाई नहीं की जाती है। दूसरे विचौलिया सदैव उत्पादक का शोषण करता है और वह मौज उड़ाता है। इसे निरुत्साहित किया जाना चाहिए। मैं श्री डागा के वक्तव्य का समर्थन करता हूं कि सट्टे के व्यापार को निरुत्साहित किया जाना चाहिए।

निष्कर्ष में मैं कहूंगा कि मूंगफली एक अति महत्वपूर्ण फसल है क्योंकि इसमें मुर्गा-भोजन, पशुओं आदि का भोजन जैसे अनेक उप-उत्पाद हैं। इस फसल को सिंचाई के द्वारा पूरे 90 दिन के समय में उगाया जा सकता है। संकर किस्में भी हैं बहुत से कृषक इसे नहीं जानते हैं। वर्तमान संकल्प एक तरह से निर्यात को भी निरुत्साहित करता है। मूंगफली हमारे अपने लोगों के लिये उपलब्ध होनी चाहिए। यदि इसे बाहर बेचा ही जाता है तो इससे अच्छा लाभ मिलना चाहिए। इस लाभ को हमारे उत्पादकों को प्रोत्साहित करने के लिये या तो राजसहायता के माध्यम से या खादों कृषि संबंधी सामान आदि की व्यवस्था के माध्यम से प्रयोग किया जाना चाहिए।

धन्यवाद।

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी (निजामाबाद) : मंत्री महोदय ने कर को दुगना करने का एक बड़ा सरल तरीका चुना है; और मैं यह जानना चाहता हूं कि वह कब इसे 50% से घटाकर 25% करने जा रहे हैं।

अब मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि यह धन कहां जा रहा है, क्या यह धन तिलहनों के विकास को बढ़ावा देने के लिये खर्च किया जा रहा है या साधारण रूप से सामान्य राजस्व में चला जायेगा। सामान्य राजस्व के लिये हमारे पास अपार मुद्रा है अर्थात् 13,000 करोड़ रु० और इससे भी अधिक रुपए है। अब इस विशेष रकम को हमें तिलहनों पर खर्च करनी चाहिए।

तिलहनों के लिये हम न केवल मानसून पर निर्भर करते हैं बल्कि आन्ध्र प्रदेश में हमारे क्षेत्रों में इसे सिंचाई के अन्तर्गत रबी की फसल के रूप में उगाया जाता है। और वहां पर भारी

क्षमता है बशर्ते कि उत्पादकों को उचित प्रोत्साहन दिया जाए। अब मैं यह जानना चाहता हूं कि मंत्री महोदय इससे कितना धन प्राप्त कर पायेंगे और इसमें से कितना भाग उन कृषकों को देने जा रहे हैं जिन्हें हम इस समय प्रोत्साहित करना चाहते हैं? जब तक यह नहीं होता है तब तक इस देश में तिलहनों तथा तेल का अकाल सदा के लिये बना रहेगा। मैं चाहता हूं कि इस संबंध में मंत्री महोदय एक स्पष्ट वक्तव्य दें। यदि वे तुरन्त वक्तव्य नहीं दे सकते हैं तो वे थोड़ा सा समय और ले सकते हैं और एक लगभग सप्ताह के बाद वक्तव्य दे सकते हैं।

वित्त मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मगन भाई बरोट) : सभापति महोदय; क्या मैं शुरू में सभी माननीय सदस्यों को, बहुत छोटे विषय से संबंधित अन्यथा बहुत छोटे संकल्प पर हमें, अपने मूल्यवान विचारों तथा सुझावों के लिए धन्यवाद दे सकता हूं। यदि मैं सादर ऐसा कहता हूं तो इस संकल्प का संबंध मूंगफली के बीजों पर निर्यात शुल्क में वृद्धि से होता है कि जिनका हम निर्यात कर रहे हैं और इसलिए प्रश्न ही सीमित हो जाता है कि 50,000 टन जिसको हम इसी समय निर्यात करने की स्थिति में हैं क्या उससे थोड़ा अधिक मूल्य मिल पायेगा जबकि इस समय अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य अत्यधिक ऊंचे हैं। दूसरे, हमें इस वस्तु के बारे में अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों में वृद्धि तथा अन्तर्राज्यीय मूल्य के बीच के अन्तर को दूर करने का प्रयास करना चाहिए। इसी उद्देश्य के साथ यह वृद्धि की गई है। कुछ मूलभूत आपत्तियां उठाई गई थीं जो कानूनी दृष्टि से इस प्रश्न को न्यायालय ले जाये जाने की वैधता के बारे में है। कानूनी रूप से इसका उत्तर मेरे द्वारा दिये जाने की उम्मीद की गई थी। इसलिए मैं सादर केवल यह निवेदन करता हूं कि मेरे माननीय सदस्य श्री डागा तथा मेरे अन्य मित्रों ने कानूनी रूप से प्रश्न का उत्तर दिया है परन्तु मैं यह कह सकता हूं कि वे कृपया धारा 8 को मूल रूप में पढ़ें। वर्तमान प्रश्न केवल वृद्धि का है। इसलिए जहां तक परिकल्पित प्रश्न का संबंध है चाहे हम इसमें वृद्धि करें या न करें, चाहे हमें इसे करने की शक्ति है या नहीं है, मैं केवल यही कहूंगा कि सीमा शुल्क अधिनियम की धारा 25 (1) इसे कम करने का अथवा विशेष शुल्क को समाप्त करने का भी अधिकार देती है। परन्तु इसके अतिरिक्त जहां तक यहां इस सामान्य सभा को इस विशेष वस्तु की निर्यात शुल्क में की गई वृद्धि पर विचार करने के लिए कहा गया है और यह शक्ति सभा को धारा 8 के टैरिफ अधिनियम के अन्तर्गत प्राप्त है। अब प्रश्न है कि हमने आपको आत्मनिष्ठ संतोष नहीं दिखाया है; हमने अपनी तुरन्त मांग को सिद्ध नहीं किया है। मैं मानता हूं कि मैं विनम्रता के साथ इन दोनों प्रश्नों का उत्तर दूंगा। हम सभी तथा सभी भारतीय कानून भी भारतीय साक्ष्य अधिनियम के तहत चलते हैं; और साक्ष्य अधिनियम की धारा 145 में कहा गया है कि सरकार का कार्य उस समय तक कानूनी मान लिया जाता है जब तक कि यह अन्यथा सिद्ध नहीं हो जाता है। इसलिए हम उस हद तक कहते हैं कि हम इस अधिनियम की धारा 8 में दी गई शक्ति के अन्तर्गत अपनी शक्ति का प्रयोग करते हैं और हम, सरकार को कानूनी रूप से कार्य करने वाला मान लिया जाता है। यदि हर समय हमारे दिमाग में यह भय रहता है कि न्यायालय इस विशेष प्रश्न को काट देगा तो मैं नहीं समझता हूं कि या तो हम कानून पास कर सकते हैं या हम कानून को क्रियान्वित कर सकते हैं। दूसरा भाग अधिक संगत है अर्थात क्या इसकी तुरन्त आवश्यकता थी। मैं समझता

हूं कि इसके लिए सदन को सन्तुष्ट करना मेरा दायित्व है और हम ऐसा करेंगे। इस मूल्य का संबंध अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य की घट-बढ़ से है। यदि मैं इतिहास का उल्लेख करूं तो प्रति वर्ष हम अपने एच० पी० एस० का कुछ कोटा निर्यात के प्रयोजन से मंजूर कर रहे हैं। अब हम भूमिका को समझें। ऐसा नहीं है कि हम अपना सारा मूंगफली का तेल बाहर भेज रहे हैं या कि हम सारे बीज बाहर भेज रहे हैं। हम जो कर रहे हैं वह यह है कि हमारे देश के कुल उत्पादन से जो 56 लाख टन है उसमें से हमने विशेष किस्म के 50,000 टन के बीज का, जिसे चुनिन्दा के नाम से पुकारते हैं, का निर्यात किया है। इसका भी छोटा सा इतिहास है। यह बात नहीं है कि केवल इस कारण से कि हमने निर्यात की स्वीकृति दी है तथा इसी से समझा जाय कि इसका बाजार है या कि हम इसे बेच सकते हैं। 1978-79 में हमने 250,00 टन के निर्यात करने की मात्रा के बारे में सोचा। 1979-80 में यह 50,000 टन था और 1980-81 में यह 50,000 टन था। हुआ यह था कि कोटे की तुलना में वास्तविक उपयोग 1978-79 तथा 1979-80 केवल क्रमश: 18,522 टन तथा 16,520 टन रहा है, जबकि मंजूरी जैसा कि मैं कह चुका हूं, क्रमश: 25,000 था तथा 50,000 टन थी। केवल इस वर्ष ऐसा हुआ है क्योंकि अमेरिका में बीजों की इस विशेष किस्म की फसल कम थी और बाजार में तेजी थी। मैं आपको कुछ आंकड़े दिखा सकता हूं कि शुल्क में वृद्धि कैसे हुई। अमेरिका में फसल में कमी आ गई थी और मैं इस समान्य सभा को सूचित कर सकता हूं कि यह चुनिन्दा गिरी वहां भोजन के रूप में परोसी जाती है। यह काजू तथा बादाम की तरह से प्रयोग की जा रही है। इसलिए उत्पादन में कमी के कारण और विशेष रूप से अमेरिका से मांग आने से मूल्य में वृद्धि हो गई। इसलिए हमें यह अवसर मिला है।

सौभाग्यवश हमारे देश में इस चुनिन्दा गिरी फा व्यवसाय होता है। मेरा सम्बन्ध गुजरात से है—और ठीक तमिलनाडु तथा आंध्र प्रदेश तथा अन्य राज्यों की तरह से इस गिरी का विकास एक व्यवसाय के रूप में किया जाता है। वास्तव में विशेष रूप से इस प्रकार के बीज को निकालना एक कला है। इसलिए इस बीज को हमें बाहर भेजने का अवसर मिला। सभा को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि जब पहली बार इसे निर्यात करने का प्रश्न आया तो हमने निर्यात के लिए 50,000 टन मात्रा निर्धारित की थी। परन्तु वास्तव में निर्यात मांग से बहुत कम रह गया। मांग तथा 50,000 टन की सारी मात्रा एक की गई थी। उसके बाद एक प्रश्न उठा, जैसे कि मेरे माननीय मित्र श्री पुरुलेकर तथा अन्य मित्रों ने इसे इस बात को जानने के लिए उठाया कि बिचौलिये इससे लाभ न उठायें। इससे क्या परिणाम निकलेगा। अन्तर्राष्ट्रीय बाजार मूल्य ऊंचे हैं। देशी मूल्य बहुत कम हैं (व्यवधान)

श्री शेजवलकर : इसके आंकड़े क्या हैं ?

श्री मगन भाई बरोट : इसके लिए मैं आपका ऋणी हूं और इसे मैं आपको बताऊंगा। जहां तक अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य का संबंध है, वह 1,600 डालर है। ये सब सीजनल मूल्य है। मैं आपको देशी मूल्य भी बताऊंगा। अक्तूबर में अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य तथा देशी मूल्य क्रमश: 2,125 डालर तथा 8,000 डालर था। इनमें बड़ा अन्तर था। अब यदि हम इस पर नियंत्रण नहीं करते हैं तो स्थिति क्या होती ? जैसा कि आप कहते हैं कि कुछ लोग –बिचौलिये– बाहर विश्व में कुछ

संविदा करेंगे और लाभ उठायेंगे। इसका अर्थ है कि इस 50,000 टन से जो विदेशी मुद्रा शुल्क के रूप में हमें मिल रही है इसे बिचौलिया ले लेंगे जो विदेशों से संविदा करते हैं।

अतः लाभ को कम करने के लिए और अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य और घरेलू मूल्य में संतुलन लाने के लिए हमने यह वृद्धि की है। इसका प्रभाव क्या है ? कुछ माननीय सदस्यों ने कुछ संदेह प्रकट किया है और मेरे विचार में हमें यह देखने के लिए ठीक ही सतर्क किया है कि मूल्य वृद्धि के लाभ बिचौलिये को न मिलकर किसानों को मिलें। मैं सदन को यह आश्वासन देता हूं कि 'नाफेड' इस बारे में कार्यवाही कर रहा है। यह एक सहकारी संस्था है और 'नाफेड' को जो मूल्य वृद्धि का लाभ मिलेगा, उसका प्रभाव किसानों को दिये जाने वाले मूल्य पर भी पड़ेगा। अतः इसका परिणाम यह होगा कि 50,000 टन एच० पी० एस० के निर्यात से अंतर्राष्ट्रीय बाजार में हमें ऊंचे मूल्य का जो लाभ मिलेगा, वह केवल विदेशी मुद्रा का ही लाभ नहीं होगा, बल्कि हमारे किसानों को भी उससे अधिक मूल्य मिलेंगे जो उन्हें उस स्थिति में मिलते जिससे कि हमने इन उपायों से बिचौलियों के लाभों को समाप्त न कर दिया होता।

श्री एन० के० शेजवलकर : किसानों को दिए जाने वाले मूल्यों में वृद्धि का अनुपात क्या है ?

श्री मगन भाई बरोट : माननीय सदस्यों की जानकारी के लिए मैं यह बता दूं कि ऐसा नहीं है कि पूरे 50,000 टनों के लिए किसी विशेष मूल्य की संविदा की गई हो। जब 'नाफेड' बाजार में इसे बेचता है तो संविदाओं में समय-समय पर अन्तर रहता है। जब मूल्य बढ़ते हैं तो 'नाफेड' मूल्यों में वृद्धि से लाभ को किसानों तक पहुंचा देती है। ऐसा नहीं है कि हमने किसी विशेष मूल्य पर 'नाफेड' को सारा 50,000 टन पहले ही दे दिया है।

श्री एन० के० शेजवलकर : आपने कहा है कि सब बुक हो चुका है।

श्री मगन भाई बरोट : बुक हो जाने का मतलब है कि 'नाफेड' इसे बुक कर चुका है। मैंने इसका उल्लेख गत दो वर्षों की स्थिति से तुलना करने के लिए किया था जब कोटा तो निर्धारित किया था लेकिन उसे बेचा नहीं गया था। इस बार न केवल 50,000 टन का कोटा ही निर्धारित किया गया है बल्कि सारा का सारा कोटा बिक्री के लिए बुक भी कर दिया है।

श्री मधुसूदन वैराले (अकोला) : क्या 'नाफेड' इसे बिचौलियों से ले रहा है या सीधा किसानों से ले रहा है ?

श्री मगन भाई बरोट : यह एक सहकारी संस्था है और यह इस तरह से व्यवस्था कर रहा है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि लाभ किसानों को मिल सके। हमें अपनी इस सहकारी पद्धति में विश्वास रखना चाहिए। मैं यह मामला किसी दुकानदार या व्यापारी द्वारा सीधे खरीद करने की स्थिति से अन्तर दिखाने के लिए बता रहा हूं। मेरा विचार है कि सदन इस बात से सहमत होगा कि हमें अपनी सहकारी पद्धति में कुछ विश्वास रखना चाहिए।

दो तरह के विचार व्यक्त किये गये थे। सबसे पहले श्री शेजवलकर ने इस प्रस्ताव को बिलकुल ही छोड़ देने के लिए स्थानापन्न प्रस्ताव रखा था। दूसरी ओर मेरे मित्र श्री परुलेकर

और श्री ज्योतिर्मय बसु जो अनुपस्थित हैं, परन्तु वैसे वह बहुत मुखर हैं, अपने संशोधन के जरिये इसे दुगना करना चाहते थे। वे चाहते हैं कि इसे बढ़ाकर 3000 रु० की बजाय 6000 रु० किया जाना चाहिए।

श्री बापू साहिब परुलेकर : 1977 में जब अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य 600 डालर था तो वृद्धि 800 रु० से 1500 रु० के बीच थी। अब अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य 600 रु० से बढ़कर 2200 डालर हो गया है तो इसमें उसी अनुपात से वृद्धि क्यों नहीं करते ? मैंने इसमें उसी अनुपात से वृद्धि करने के लिए अपना संशोधन दिया है।

श्री मगन भाई बरोट : मैं माननीय सदस्यों के सुझाव को समझता हूं कि हमारे पास एक ऐसी मुर्गी है जो सोने के अंडे देती है। सोने के अंडों का ऊंचे मूल्य पर बेचने का यह अवसर है। लेकिन यदि आप यह कहें कि मुर्गी को मार कर सभी सोने के अंडे निकाल लिए जायें तो यह एक सही दृष्टिकोण नहीं होगा। आखिरकार इन वस्तुओं की खरीद और बिक्री केवल हम तक ही सीमित नहीं है। अमरीकी उत्पादन में अस्थायी रूप से गिरावट आने के कारण ही ऐसा हुआ है। हम यह मानकर नहीं चल सकते कि हमेशा यह स्थिति बनी ही रहेगी। वस्तुतः मैं माननीय सदस्यों को यह सूचित कर दूं कि यहां हम गत वर्ष की स्थिति के बारे में चर्चा कर रहे हैं। चालू वर्ष में ऐसा हो सकता है कि स्थिति बदल जाये। अमरीकी उत्पादन में वृद्धि हो सकती है। तब हमें इस पर विचार करना होगा कि हम किस सीमा तक ले सकते हैं। नियत समय में 1500 से एक दम चार गुणा किया जा सकता है बशर्ते कि इससे अधिक राजस्व अर्जित हो, लेकिन मेरा विचार है कि हम एक ऐसी वस्तु के बारे में ऐसा नहीं कर सकते जो मौसमी है तथा जिसके मूल्य में और मांग में उतार-चढ़ाव आता रहता है। मेरा ख्याल है कि हम प्राप्त हुए अवसर से उचित लाभ उठा रहे हैं। हमें मूल्य कितना रखना है यह बात आप हमारे निर्णय पर छोड़ दीजिए।

दो तरह के विचार व्यक्त किये गये हैं। कुछ माननीय सदस्यों ने यह इच्छा व्यक्त की है— बहुत अच्छे वक्तव्य दिए गए हैं—कि यदि सरकार का सुझाव बहुत अच्छा होगा तो हम समर्थन का आश्वासन देते हैं। क्या मैं यह दावा कर सकता हूं कि मैंने जो विषय प्रस्तुत किया है अर्थात मैंने जो सकल्प रखा है उसे कम से कम आप लोगों का सहयोग प्राप्त है। यदि इसे सर्व-सम्मति से मंजूर कर लिया जाता है तो मैं आपका आभारी रहूंगा।

माननीय सदस्य श्री रेड्डी ने यह पूछा है कि हम इस 9 करोड़ रुपये का वितरण किस प्रकार करेंगे ? क्या मैं उनसे आदर सहित यह पूछ सकता हूं कि क्या हमेशा ऐसा होता है कि एक विशेष मूल्य पर बिकने वाली विशेष वस्तु को हमेशा इस व्यय के लिए नियत कर दिया जाता है ?

कुछ माननीय सदस्यों ने यह पूछा है कि हम इसे बाहर भेज ही क्यों रहे हैं। आखिरकार हम इसकी कितनी मात्रा बाहर भेज रहे हैं। 56 लाख टन में से 50,000 टन। यदि मैं यह कहूं कि ये बीज हाथ से निकाले गए बीज हैं। यह अपनी तरह की एक अलग ही चीज है जिसका एक विशेष मूल्य मिल रहा है। यह बात नहीं है कि इसको देश में रखने से हमें इतना अधिक

लाभ मिलेगा कि हमें इसे बाहर नहीं भेजना चाहिए। यदि हम तुलना करें तो वस्तुतः इसे बाहर भेजने से हमें अधिक लाभ मिलेगा बजाय इससे तेल निकालने के। जहां तक तेल निकालने का संबंध है सो इसमें कोई अन्तर नहीं पड़ता चाहे वह पी० एस० हो या कोई और तिलहन हो। इसके विपरीत पहले भी 50,000 की मात्रा निर्धारित करने के प्रयास किये गये थे लेकिन उस समय इसकी मांग नहीं थी।

सभापति महोदय : मेरा विचार है कि आपने सभी बातों का जवाब दे दिया है।

श्री मगन भाई बरोट : मैंने यह बातें इसलिए दोहराई हैं ताकि ऐसा न प्रतीत हो कि अधिक मात्रा निर्धारित करने की हमारी इच्छा नहीं है। इसकी बाजार में मांग नहीं है। सौभाग्यवश इस वर्ष निर्धारित किया गया सारा कोटा बिक गया है। संजोगवश इससे सरकार को भी अतिरिक्त राजस्व प्राप्त हुआ है। हमने यह प्रतिबंध केवल इससे राजस्व प्राप्त करने के विचार से ही नहीं लगाया है बल्कि अंतर्राष्ट्रीय मूल्य और घरेलू मूल्य के अन्तर को तथा इस बात को भी ध्यान में रखकर ऐसा किया है कि बिचौलिये इसका अनुचित लाभ न उठायें।

मैं आशा करता हूं कि माननीय सदस्य मेरी बात से सहमतह होंगे और इसे सर्व-सम्मति से स्वीकृति देंगे।

सभापति महोदय : मैं अब श्री शेजवलकर द्वारा प्रस्तुत स्थानापन्न प्रस्ताव सं० 1 सदन के मतदान के लिए रखूंगा।

स्थानापन्न प्रस्ताव मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकार हुआ।

सभापति महोदय : अब मैं संशोधन सं० 3, 4 और 5 सदन के मतदान के लिए रखूंगा।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकार हुए।

सभापति महोदय : अब मैं मुख्य संवैधानिक संकल्प सदन के मतदान के लिए रखता हूं। प्रश्न यह है :

> "कि सीमा-शुल्क अधिनियम, 1975 (1975 का 51) की धारा 7 की उपधारा (3) के साथ पठित धारा 8 की उप-धारा (2) के अनुसरण में यह सभा भारत सरकार, वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) की दिनांक 9 जनवरी, 1981 की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० 11 (ई) को, जिसके द्वारा अधिसूचना की तारीख से मूंगफली की गिरी पर लगने वाला सीमा-शुल्क 1500 रु० प्रति टन से बढ़ाकर 3000 रु० प्रति टन किया गया है और छिलके वाली मूंगफली पर 1125 रु० प्रति टन से बढ़ाकर 2250 रु० प्रति टन किया गया है, स्वीकृति प्रदान करती है।

प्रस्ताव स्वीकार हुआ।

———

रेलवे बजट—सामान्य चर्चा

सभापति महोदय : अब सभा रेलवे बजट पर सामान्य चर्चा करेगी ।

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : सभापति महोदय, मुझे रेल मंत्री द्वारा सभा में प्रस्तुत वर्ष 1981-82 के बजट पर चर्चा शुरू करने का सौभाग्य मिला है । मैंने उनके भाषण तथा सम्बन्धित बजट दस्तावेजों को बड़े ध्यान से सुना है और उसके आधार पर मैं कुछ बातें कहना चाहता हूं ।

सबसे पहले मैं यह बात स्पष्ट करता हूं कि रेलवे बजट न केवल एक लेखाकार का बजट होना चाहिए बल्कि यह वित्तीय तथा प्रौद्योगिकी विचारधाराओं का भी द्योतक होना चाहिए। जहां तक इस बजट का सम्बन्ध है, मेरे विचार में इसमें कोई भी व्यक्ति उसमें राजनैतिक तत्वों को नहीं जोड़ेगा क्योंकि यह केवल वित्तीय विचारधाराओं से प्रेरित है । जिससे हमारा वित्तीय तथा प्रौद्योगिक दृष्टि से गहरा सम्बन्ध है और केवल उसी दृष्टिकोण से और उसी संदर्भ में, मैं अपने विचार व्यक्त करना चाहूंगा ।

मेरे इसी दृष्टिकोण के कारण कि इस चर्चा में किसी राजनीति का समावेश नहीं किया जाना चाहिये । जहां तक इस बजट का सम्बन्ध है, मुझे इस बात का बहुत दुख है कि बजट प्रस्तुत करने की सामान्य परम्पराओं को तिलांजली दी गयी है । जब कभी भी रेल मंत्री अपना बजट प्रस्तुत करते हैं, वे समूचे वित्तीय वर्ष के कार्यकरण का लेखा-जोखा देता है; वह अपने कार्यकाल के संदर्भ में कोई भी बात नहीं करता है । विश्व के हर भाग में, बजट प्रस्तुत करने की यही परम्परा रही है । अतः मुझे यह देखकर बहुत दुख हुआ है कि उनके भाषण, जो बिना तैयारी का भाषण नहीं था बल्कि एक अच्छा तैयार किया हुआ भाषण था, के पृष्ट 2, पैरा 3 में उन्होंने कहा कि :

"फिर भी मुझे यह कहते हुये खुशी है कि तीन महीने पहले उठाये गये विभिन्न प्रशासनिक तथा अन्य नये कदमों के फलस्वरूप अब रेलवे कार्य अब "वापिस रेल पर" है ।

एक माननीय सदस्य : कितने दुःख की बात है ।

प्रो० मधु दंडवते : इसे मैं बाद में लूंगा । ऐसा नहीं है कि मैं इस बात को पहली बार कह रहा हूं । यदि आप पिछले वर्ष रेल बजट पर दिए गए मेरे भाषण को देखें तो आपको मालूम होगा कि मैंने तत्कालीन रेल मंत्री पंडित कमलापति त्रिपाठी का जिक्र किया था । अपने भाषण के दौरान मैं कुछ सुझाव देना चाहता था और मैंने कहा था कि मुझे पंडित जी को सलाह देने का साहस नहीं है क्योंकि ये स्वतंत्रता संग्राम के सेनानी हैं; अतः मैं कुछ सुझाव ही दूंगा । हमारे प्रजातांत्रिक संसदीय जीवन से इसी प्रकार के संसदीय शिष्टाचार की आशा की जाती है । यहां एक व्यक्ति हैं जो अब रेल मंत्री नहीं हैं लेकिन कुछ समय तक रेल मंत्री थे । कोई और भार सम्भालता है । मंत्री आते हैं और मंत्री जाते हैं लेकिन सरकार बनी रहती है, मंत्रालय बना रहता है और प्रशासन बना रहता है । प्रशासन जारी रहता है और वित्तीय वर्ष में कोई कमी नहीं पड़ती । सौभाग्यवंश या दुर्भाग्यवश वित्तीय वर्ष पहले ही से निश्चित है । यह पहली अप्रैल से शुरू होता है जो एक खुशी का दिन नहीं होता—और 31 मार्च को समाप्त होता है । अतः

समूचे वित्त वर्ष के वायदों और कार्यों ही के संदर्भ में वात करनी पड़ती है और अतः यह कहा जाना चाहिए कि केवल 9 महीनों का जिक्र करना असुखद है। क्या मैं यह कहूं कि वजट में एक सहयोगी के प्रति शिष्टाचार का अभाव है? मैं यह नहीं कहता कि हमारे प्रति शिष्टाचार दिखाया जाए, आपको हमें शिष्टाचार दिखाने की जरूरत नहीं है और हम कभी भी इसकी भीख नहीं मांगेंगे। लेकिन कुछ संसदीय परम्परायें तथा प्रतिष्ठायें हैं जिन्हें बनाये रखना है और इसी कारण मेरा कथन है कि मैं इस प्रकार के अनुष्ठान में पड़ना चाहूंगा।

मैं कहता हूं कि बजट में नवीनता होनी चाहिए। जिस दिन बजट पेश किया गया, मेरी तत्कालीन प्रतिक्रिया यह थी कि यह बजट नवीनता तथा कल्पना विहीन बजट है। मैंने ऐसा क्यों कहा? इसका उद्देश्य श्री केदार पांडे पर आक्षेप करना नहीं है। हमने आचार्य नरेन्द्रदेव तथा जयप्रकाश नारायण के चरणों में राजनीति सीखी है और किसी पर, चाहे वह विरोधी दल ही क्यों न हो, आक्षेप करना हमारी संस्कृति नहीं है। अतः मैं रेल मंत्री पर, एक व्यक्ति के नाते कोई आक्षेप नहीं करना चाहता बल्कि उन्हें कहना चाहूंगा कि जब मैंने कहा कि प्रस्तावों तथा दस्तावेजों में नवीनता तथा कल्पना का अभाव है तो मेरा तात्पर्य यह था कि मैं अपनी आलोचनाओं को और ठोस करना चाहूंगा। सौभाग्यवश तीन महत्वपूर्ण दस्तावेज; तीन प्रतिवेदन उपलब्ध थे। यदि इन रिपोर्टों के आधार पर कुछ काम किया जाता तो बजट प्रस्तावों में कुछ वित्तीय तथा प्रौद्योगिकी नवीनतायें मिल सकती थीं। ये तीन प्रतिवेदन कौन से थे? मेरे पास उनमें से कुछ हैं। हमने श्री पांडे के सभापतित्व में—मेरा मतलब रेल मंत्री से नहीं है राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति का गठन किया था। सौभाग्यवश समिति का प्रतिवेदन बजट प्रस्तावों के पेश होने से पहले सभा में पेश और सौभाग्यवश यह रिपोर्ट उपलब्ध थी। यह रिपोर्ट परिवहन के विभिन्न माध्यमों से सम्बन्धित है। इसमें ईंधन, ईंधन संरक्षण पर गहरायी से विचार किया गया है। इसमें विकास कार्यों के लिए प्रोत्साहन देने, मोटर, समुद्री और रेल परिवहन आदि-आदि पर विचार किया गया है। बहुमूल्य सुझाव दिये गए हैं। विभिन्न साध्यों और साध्यों द्वारा रेल तथा परिवहन से उपलब्ध विशेष ज्ञान के आधार पर कुछ नवीनतायें लायी गयी हैं। साध्य लिए गए और बहुमूल्य दस्तावेज तैयार किया गया। मेरे विचार में इस दस्तावेज का उपयोग किया जाना चाहिए था। लेकिन इस दस्तावेज का उपयोग नहीं किया गया।

इसके बाद एक दूसरी समिति का गठन किया गया और वह विशेष दायित्व सम्बन्धी समिति थी। यह एक महत्वपूर्ण समस्या है। भारतीय रेलवे की कुछ वित्तीय कठिनाईयां हैं और एक कठिनाई जो वर्षों से चली आ रही है वह भारतीय रेलवे के सामाजिक दायित्व की है। विश्व के विभिन्न भागों में सामाजिक दायित्व के कुछ भाग को सरकार स्वयं वहन करती है। हमारे पास तीन महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं जिसके सामाजिक दायित्व का वहन करने के लिए भारतीय रेलवे बाध्य है। हम बहुत सी वस्तुओं को परिवहन लागत से कम दर पर लाते-लेजाते हैं।

प्रो० एन० जी० रंगा० : हम रेलवे को कई वर्षों से राजसहायता देते आये हैं।

प्रो० मधु दंडवते : इसी कारण समिति का गठन किया गया था। प्रो० रंगा, कुछ अधिक संयम रखें। जब आप बोलते हैं तो मैं कभी भी दखल नहीं देता। (व्यवधान)

प्रो० मधु दंडवते : जब मैं मंत्री बना तो मैंने पहला काम सामाजिक दायित्व सम्बन्धी समिति का गठन किया और दुर्भाग्यवश उस समय निष्कर्ष उपलब्ध नहीं थे। केवल केपिटल स्ट्रकचर रिविड कमेटी के निष्कर्ष उपलब्ध थे। मैंने उनका उपयोग किया। वे आपके लिए भी उपयोगी होंगे। अब मैं उसका जिक्र करूंगा।

जहां तक सामाजिक दायित्वों का सम्बन्ध है, मैं इसका जिक्र संक्षेप से करता हू। भाषण का अध्ययन करने के बाद मैं अनुभव करता हूं कि भारतीय रेलवे का सामाजिक दायित्व बढ़कर 277 करोड़ हो गया है। यह अधिक हो सकता है, कम नहीं। कुछ अलाभकारी रेल लाईनें भी हैं। कुछ पिछड़े क्षेत्र भी हैं। रेलवे को चलाना है। रेलवे का विकास करना है। हम यह नहीं कह सकते कि कोई उद्योग नहीं हैं। यदि विकास न हो तो रेलवे भी नहीं होगी। हमें वे विकास कार्य करने पड़ेंगे। इस सामाजिक दायित्व को रेलवे सारे देश के प्रति निभाना होता है। रेलों में कोचिंग तथा कई अन्य सेवाएं हैं। ये सामाजिक दायित्व लगभग 277 करोड़ रुपये की लागत के हैं।

सामाजिक दायित्व सम्बन्धी समिति का गठन किया गया था। मेरे विचार में सामाजिक दायित्व सम्बन्धी समिति की सिफारिशें उपलब्ध होगीं। बजट प्रस्तावों में उनकी कोई भी झलक प्रतीत नहीं होती। एक तीसरी समिति भी थी। श्री रंगा ने ठीक ही कहा है कि कुछ बातें कुछ वर्षों तक चलती रहीं। इस बात की वास्तव में हमें चिन्ता थी। रंगाजी 1974 में रेलवे वित्त को सामान्य राजस्व से पृथक किया गया था। लेकिन तब से 1977-78 तक रेलबे का पूंजी ढांचा जैसे का तैसा बना रहा। लेकिन मुझे अत्यन्त दुख हुआ। अतः मैंने पूंजी ढांचा समिति का गठन किया। उस पुराने पूंजी ढांचे के अनुसार, जो रेलवे की विभिन्न परियोजनाओं के लिए काम करता रहा, हम सामान्य राजस्व से पूंजी उधार में लेते रहे, जिस पर हम लाभांश देते रहे। रेलवे अपव्ययी समिति दर निश्चित करती रही। वह इसे बदल सकती थी। इस समिति का गठन संसद ने किया था।

1976 से पहले, दो वर्षों को छोड़कर लगभग दस वर्षों तक रेलवे की स्थिति खराब थी जब रेलवे अपव्ययी समिति ने रेलवे को लाभांश राहत देने का निर्णय किया। 1976 से पहले 18 वर्षों तक रेलवे की स्थिति खराब थी जिसके फलस्वरूप इसकी वित्तीय स्थिति भी खराब थी। यदि वित्तीय स्थिति खराब थी तो लाभांश दायित्वों की स्थिति क्या थी? इन्हें सामान्य राजस्व से ऋण लेकर देना पड़ता था और इसका ब्याज देना पड़ता था। यह एक तरह से लाभांश पर लाभांश और इस पर ब्याज वाली बात थी। यह उपाय अपनाया गया। हमने इसे बदला। हमने यह नहीं कहा कि यह कई वर्षों से चल रहा था। सरकारें आती रहेंगीं और जाती रहेंगी, प्रशासन भी बदलते रहते हैं लेकिन जो पूंजी ढांचा बन जाता है उससे आगामी सभी प्रशासनों को लाभ पहुंचेगा। क्योंकि अब नये पूंजी ढांचे के आधार पर यह निर्णय लिया गया है कि भविष्य में सभी लाभांश दायित्वों को स्थगित लाभांश समझा जायेगा वित्तीय स्थिति खराब होने पर सामान्य राजस्व से कोई ऋण नहीं लिया जायेगा। कोई ब्याज नहीं दिया जायेगा और ब्याज की बड़ी राशि बचा ली गयी है। यही निर्णय लिया गया है और इस राशि का उपयोग विकास कार्यों के लिए किया जायेगा। ये कुछ और प्रतिवेदन हैं। मेरे विचार में इनका उपयोग लाभदायक ढंग से

किया जायेगा। उसके आधार पर बजट में कुछ प्रौद्योगिकी और वित्तीय नीतियों का समावेश किया जा सकता था।

हमारे देश में रेल तथा सड़क परिवहन है। रेल और सड़क परिवहन के दो पहलू हैं। दुर्भाग्यवश, यह सच है कि आप मेरे से सहमत होंगे क्योंकि यह एक विवाद रहित विषय है। जहां तक सड़क परिवहन का सम्बन्ध है, दुर्भाग्यवश, अधिक लागत वाले माल का परिवहन सड़क द्वारा होता है और कम लागत वाले माल को रेलों पर लादा जाता है। इसके फलस्वरूप हम सामाजिक दायित्व का वहन करने के लिए मजबूर हो जाते हैं। रेलवे के लिए यह दुख की बात है। इस देश में मोटर परिवहन लम्बी है जो अपना जाल फैलाने की कोशिश कर रही है। यह अधिकांश गैर सरकारी क्षेत्र में है जो हमेशा सरकार के पीछे पड़ा रहता है। मुझे खुशी है कि सरकार उनके सामने झुकी नहीं है, चाहे सरकार कांग्रेस की हो या जनता की हो। वे सरकार पर दबाव डालने की कोशिश करते हैं और अधिक से अधिक राष्ट्रीय परमिट लेने की कोशिश करते हैं, यदि उन्हें अधिक राष्ट्रीय परमिट मिलें तो वे रेलवे की आय को और अधिक हजम करेंगे। हम पहले ही विशेष दायित्व का वहन कर रहे हैं और यदि कुछ अधिक राष्ट्रीय परमिट दिये जायें तो सामाजिक दायित्व बढ़ जायेगा और रेलवे वित्त की स्थिति और खराब हो जाएगी।

मैं रेल मंत्री को यह चेतावनी देना चाहता हूं कि वे मोटर परिवहन लाबी के सामने न झुकें। वे दबाव डालने और अधिक राष्ट्रीय परमिट लेने की कोशिश करेंगे, वे ऐसा करने जा रहे हैं। यदि आप रेलवे बोर्ड की विभिन्न फायलों को देखें तो आपको पता चलेगा कि गैर-सरकारी मोटर परिवहन मालिकों से कई ज्ञापन आये हैं जिसमें कहा गया है कि हमें अधिक से अधिक राष्ट्रीय परमिट दिये जायें। ये लोग राज्यों से आते हैं और राज्य सरकारें इसके लिए दबाव डालती हैं। प्राइवेट परिवहन और मोटर मालिकों की ओर से दबाव पड़ेंगे। आपको उनके दबाव में नहीं आना चाहिए। अतः मैं यह बात निश्चित रूप से कह सकता हूं कि जहां तक रेलवे का सम्बन्ध है, प्राइवेट परिवहन मालिकों को अधिक राष्ट्रीय परमिट देने से भारतीय रेलवे पर सामाजिक भार और नहीं बढ़ेगा।

1976 से पहले बहुत घाटे रहे हैं। दस वर्षों से जब भी रेल मंत्री ने बजट प्रस्तुत किया तो सदस्य आमतौर पर यह कानाफूंसी करते थे कि आपको पूरा भाषण पढ़ने की जरूरत नहीं है। केवल इतना बतायें कि कितना घाटा है और हमें बतायें कि आप रेलवे उपयोगकर्ताओं पर किराये-भाड़े के रूप में और कितना बोझ डाल रहे हैं। दो वर्षों को छोड़कर, जब रेलवे अपव्ययी समिति ने लाभांश की राहत दी, बहुत घाटा होता आया है। हमने प्रणाली को बदलने की कोशिश की। यह एक चमत्कार था; यह कोई चमत्कार नहीं था। हमने कुछ साधन जुटाने की कोशिश की। बड़े व्यापार गृहों, जिनके पास बहुत बकाया जमा था, को कहा गया, "आप इस खेल को और अधिक नहीं चला सकते।"

मैं आपको एक दिलचस्प अनुभव बताता हूं। मूल्यों के उतार-चढ़ाव से भी कुछ उद्योग-पति लाभ उठाते हैं। जब वैगनों में उनका कुछ माल पड़ा होता है तो वे माल को नहीं उठाते हैं।

जब मूल्यों में मंदी आती है तो वे वस्तुओं को माल डिब्बों में ही रहने देते हैं, और जब कृत्रिम अभाव पैदा हो जाता है तब माल को वहां से निकालते हैं तथा अधिक लाभ कमाते हैं। इसलिए यह निर्णय किया गया कि यदि वे माल को डिब्बों से मुक्त अवधि तथा सात अतिरिक्त दिनों में नहीं निकालते तो माल की निलामी कर दी जायेगी जिससे उन्हें हानि होगी इस कारण वे ऐसा नहीं करते थे। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि उस प्रक्रिया को जारी रखा जाये। यह सरकार के लिए, रेलवे के लिए लाभदायक रहेगा तथा आप अधिक आय अर्जित कर पायेंगे तथा ये व्यापारी तथा उद्योगपति मूल्य की घटा-बड़ी से अनुचित लाभ नहीं उठा सकेंगे।

जहां तक 1980-81 का संबंध है, घाटा 52.34 करोड़ रुपये रहा। हमने निरन्तर तीन लाभ के बजट रखे···

श्री राम प्यारे पनिका (रावर्ट्सगंज) : परन्तु आपने कुछ नहीं किया।

प्रो० मधु दंडवते : मैंने बिल्कुल कुछ नहीं किया। मैं मानता हूं कि मैं निष्क्रियता का दोषी हूं। इसलिए जब इस सरकार ने उत्पादकता पर आधारित बोनस के बारे में रेल कर्मचारियों से समझौता किया तो पहले खण्ड में उत्पादकता के लिए आधार वर्ष 1977-78 को माना गया क्योंकि उस वर्ष रेलवे का कार्य सबसे अच्छा था, तथा यदि मैं भूल नहीं कर रहा तो 1977-78 में हम लोग सत्ता में थे। इसलिए हमारे कार्य निष्पादन के बारे में जितनी कम बात करें उतना ही अच्छा है। फिर भी मुझे अपने कार्य के बारे में नहीं; अपितु उनके कार्यों पर बोलना है।

जहां तक इस वर्ष के बजट का संबन्ध है रेलों के सभी प्रयोक्ताओं पर कुल 356.25 करोड़ रुपये के कर लगाए हैं। मैं उसके ब्यौरे में नहीं जाना चाहता क्योंकि रेल मंत्री अपने भाषण में उसका ब्यौरा दे चुके हैं। वर्ष 1981-82 के बजट में 356.26 करोड़ रुपये के कर लगाकर भी उन्होंने कितनी बचत दिखाई है ? उन्होंने 1981-82 के दौरान 11.42 करोड़ रुपये की बचत दिखाई है। पहाड़ खोदकर उन्होंने चूहा पाया। 356.26 करोड़ रुपए के कर लगाकर भी 11.42 करोड़ रुपए की तुच्छ बचत, और वह भी लाभांश दायित्वों को आंशिक रूप से पूरा करने में पूरी तरह समाप्त हो जायेगी क्योंकि नयी वित्तीय संरचना में निर्णय लिया गया था कि बुरे वित्तीय वर्षों को छोड़कर शेष वर्षों के रोके हुए लाभांश का दायित्व माना जायेगा, इसलिए यह 11.42 करोड़ रुपए की तुच्छ राशि लाभांशों के दायत्वों की अदायगी में पूरी तरह खप जायेगी।

विभिन्न करों के कारण हमारी अर्थ-व्यवस्था पर स्फीतिकारी प्रभाव पड़ना अनिवार्य है। अंततः किन वस्तुओं को छोड़ा गया है ? केवल घरेलू उपयोग में आने वाले नमक, ईंधन की लकड़ी तथा कोयले को छोड़ा गया है। इनके अलावा सभी वस्तुओं पर कर लगाये गये हैं।

आप न केवल हमारे सभापति हैं अपितु आप अर्थ-शास्त्र के छात्र भी हैं। आप भली प्रकार जानते हैं कि जबकि केवल इन तीन वस्तुओं को छोड़ा गया है, अन्य सभी वस्तुओं को लैवियों के अंतर्गत लिया गया है, इससे हमारी अर्थ-व्यवस्था पर स्फीतिकारी प्रभाव पड़ा हैं। जब अर्थ-व्यवस्था पर स्फीतिकारी दबाव बढ़ता है तो हमें बताया जाता है कि यह स्फीति आयातित तेल के मूल्यों के कारण हुई है। अब हमें इनके लिए उत्तरदायी अन्य तत्वों के बारे में बताया जायेगा। विभिन्न मंत्रालय एक दूसरे पर आरोप लगाते हैं तथा अब हमें बताया जायेगा कि नए स्फीतिकारी दबाव रेल मंत्री द्वारा लगायी गयी नयी लैवियों के फलस्वरूप बढ़ा है और केवल

तीन वस्तुओं को छूट दी गई है। मुझे तनिक भी सन्देह नहीं है कि इनका हमारी अर्थ-व्यवस्था पर स्फीतिकारी दबाव पड़ेगा।

पिछड़े क्षेत्रों का विकास अत्यन्त महत्वपूर्ण समस्या है और मुझे विश्वास है कि इस समस्या पर ध्यान दिया जायेगा। मैंने विभिन्न लाइनों, लाइनों के परिवर्तन, नयी सेवाओं का ध्यान से अध्ययन किया है, ये बजट में मौजूद हैं।

हमारे देश के कुछ क्षेत्र खनिज पदार्थों में बहुत सम्पन्न हैं। आपका संबंध उड़ीसा से है। खनिज की दृष्टि से यह क्षेत्र बहुत धनी है। मध्य-प्रदेश तथा बिहार राज्यों में खनिज के बहुत अच्छे स्रोत हैं। हमारे देश का दुर्भाग्य यह है कि जो क्षेत्र खनिज पदार्थों में सबसे अधिक धनी हैं, प्रति व्यक्ति, आपकी दृष्टि से वे क्षेत्र सबसे निर्धन हैं। इस विरोधाभास को दूर किया जाना चाहिए। इसे हमारे पक्षपातपूर्ण रवैये से दूर नहीं किया जा सकता। इसलिए रेलवे बजट के संदर्भ में मैं आप पर तथा आपकी पार्टी पर चोट करना चाहता हूं आप हमें राजनीतिक दृष्टि से करने के पर्याप्त अवसर दे रहे हैं। मुझे आपकी आलोचना करने के लिए रेल बजट को क्यों लेना चाहिए ? मैं बताना चाहता हूं कि बहुत से पिछड़े क्षेत्र हैं, जैसे मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश जिनमें पिछड़े तथा आदिवासी क्षेत्र हैं। इस बारे में एक सर्वेक्षण का आदेश दिया गया है।

मैं आपको कुछ उदाहरण दूंगा। उड़ीसा में रुक्सा-बांकी पोसी लाइन का बड़ी लाइन में बदला जाना। उसका सर्वेक्षण कुछ सीमा तक पहले ही किया जा चुका है।

बिहार में बाराबंकी-समस्तीपुर क्षेत्र में इस लाइन का कार्य रुका पड़ा है।

महाराष्ट्र में पश्चिम तटीय रेलवे केवल महराष्ट्र की रेलवे नहीं है। यह महाराष्ट्र, गोआ और कर्नाटक में से गुजरते हुए केरल तथा अंततः तमिलनाडु के साथ संपर्क जोड़ती है, वास्तव में यह राष्ट्रीय एकता की द्योतक है तथा मुझे खुशी है कि इसका कार्य जारी है।

परन्तु दुर्भाग्य से बजट पत्रों को देखने से मुझे कुछ मामले मिले हैं। अपनी बात को स्पष्ट करने के लिए मैं केवल एक उदाहरण दूंगा। कुछ पिछड़े क्षेत्रों में कुछ परियोजनाएं पड़ती हैं। उन क्षेत्रों को केवल एक सुझाव दिया गया है कि उनकी परियोजनाएं जारी हैं—परन्तु वे परियोजनाएं कागजों में ही विद्यमान हैं। मैं एक सरल उदाहरण दूंगा। दक्षिण-मध्य रेलवे में एक बड़ी परियोजना के छोटे अंश को लिया गया है, अर्थात मनमाड से औरंगाबाद की मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने संबन्धी एक परियोजना है जोकि मराठवाड़ा पिछड़े क्षेत्र में है जहां पर कि हाल ही में बहुत दंगे हुए थे। उस क्षेत्र में सही रूप में कितने आवंटन किए गए हैं। कुल अनुमानित लागत 1,398 लाख रु० की है। 1980-81 के अन्त तक 93.93 लाख रुपये का अनुमानित व्यय होगा। नवम्बर के लिए अनुमानित लागत 13.98 लाख रुपये थी और इस बार आवंटन 0.01 लाख रुपए अर्थात एक हजार का किया गया है। आपकी कुल अनुमानित लागत 1398 लाख रुपए है। इस बार आवंटन 0.01 लाख रुपए था। मैं बार-बार यही सोचता था कि इसमें कम्पोजिटर की भूल होगी, इसलिए मैंने बार-बार इसका कई प्रकार से जोड़ करने की चेष्टा की, कई प्रकार उसका प्रस्तार तथा जोड़ करने की चेष्टा की परन्तु सभी प्रस्तारों एवं जोड़ों का परिणाम 131000 रुपए ही रहा। यही वस्तुस्थिति है। इसलिए पिछड़े क्षेत्रों के लिए

व्यवस्था करने से ही काम नहीं बनेगा। मैं रेल मंत्री को एक नीति का सुझाव देता हूं। यह बहुत लोकप्रिय नीति हो सकती है, परन्तु यह एक लाभदायक नीति है। नीति यह होनी चाहिए; उपलब्ध संशाधनों को बहुत सी परियोजनाओं में विभक्त करने के स्थान पर, योजना आयोग द्वारा आवंटित राशि को थोड़ी-सी परियोजनाओं पर उपयोग में लाया जाये, उन पर व्यय करके उन्हें पूरा करके हमें जनता को बताना चाहिए कि ये पूरी हो गई हैं और उसके बाद ही नयी योजनाएं हाथ में ली जायें। यदि ऐसा किया जाएगा तो लोग अधिक संतुष्ट होंगे। अन्यथा मराठवाडा तथा समस्तीपुर के लोगों के लिए संतोष की बात केवल यही है "हमें खुशी है कि कागजों में आवंटन किया गया है; हमारे स्वप्न को साकार होने में कई पीढ़ियां लगेंगीं; हमें कल्पना करनी है कि हमारे स्वप्न पूरे होंगे।" स्थिति इसी प्रकार चल रही है।

पिछड़े क्षेत्रों के साथ मैं एक अन्य समस्या जोड़ना चाहता हूं जोकि उप-नगरीय रेल सेवाओं की समस्या है। इससे बम्बई जैसे क्षेत्रों में बहुत सी अव्यवस्था फैली है; जैसे कि मध्य-उप-नगरीय रेलवे में। मैं अधिकारियों को दोषी नहीं ठहराना चाहता। मैं उनमें से नहीं हूं जो यह रवैया अपनाते हैं यदि जीत गये तो इसका श्रेय मुझे मिले और यदि हार गये तो दोष दूसरों को यदि प्रशंसा होती है, तो मंत्री को इसका श्रेय मिलना चाहिए और यदि निन्दा होती है तो उसके लिए अधिकारियों को दोषी ठहराया जाना चाहिए।

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी (निजामाबाद) : यह बात ठीक नहीं है। हमारे मंत्री महोदय ऐसा कभी नहीं करते।

प्रो० मधु दण्डवते : मैंने कहा है कि मैं उनमें से नहीं हूं ....

सभापति महोदय : कृपया अपने भाषण को समाप्त करने का प्रयास कीजिये।

प्रो० मधु दण्डवते : जब मेरे माननीय मित्र हस्तक्षेप करते हैं, तो मुझे उस ओर ध्यान देना ही होगा।

अतः, मैं यह कहना चाहता हूं कि जहां तक उपनगरीय रेलों का सम्बन्ध है, कई बार गाड़ी रुक जाती है और यात्री अधिकारियों, रेल कर्मचारियों, इंजन ड्राइवरों तथा केबिन कर्मचारियों पर आघात करने लगते हैं। उनका दोष नहीं है। वे क्या कर सकते हैं? केन्द्रीय बम्बई उपनगरीय रेलों में 1950 में 31 प्रतिशत रेलों को ब्रिटेन जैसे दूसरे देश से आयात किया गया। किसी ने भी परिप्रेक्ष्य योजना नही बनायी। हमने कभी भी यह नहीं सोचा था कम्प्रैसर, ट्रैक्शन मोटर और रेक जो हम आयात कर रहे हैं कुछ समय पश्चात् बेकार और पुराने हो जाएंगे। 25 वर्षों के पश्चात् अब वे उसी कारखाने में भी उपलब्ध नहीं हैं जिस कारखाने से हमने इन्हें आयात किया था। और इनके लिए हमारे देशी उपकरण भी उपयुक्त नहीं हैं। इसी कारण से यह कठिनाई पेश आ रही है। मैं इस संकट के लिए मंत्री महोदय को दोष नहीं देना चाहता। जहां तक इस समस्या का संबंध है, वास्तव में ठीक प्रकार से योजना न बनाने के कारण ही यह समस्या हमारे सामने पैदा हुई है। इसकी ओर ध्यान देना होगा। हमें उपनगरीय रेलों की समस्या का समाधान करने के लिए अतिरिक्त धनराशि का आवंटन करना होगा और यदि उस समस्या का समाधान हो जाता है तो मुझे पूर्ण विश्वास है कि इससे कुछ राहत मिलेगी।

सभापति महोदय, मैं आपका और रेल मंत्री महोदय का और अधिक समय नहीं लेना चाहता । मैं केवल यह चाहता हूं कि हमने जो योजना बनायी थी, उसे ठीक प्रकार से बनाया जाये । इसके साथ मैं अपना भाषण समाप्त करूंगा । हमने पहले ही निर्णय कर लिया था कि महात्मा गांधी की इस भूमि में लम्बी दूरी वाली सभी गाड़ियां बिना श्रेणी वाली गाड़ियां होंगी, जिनमें प्रायः प्रथम श्रेणी वाली सुविधा उपलब्ध होगी और जिनका किराया दूसरी श्रेणी का होगा । मैं यह देख बहुत ही प्रसन्न हूं कि उस सम्बन्ध में दोनों सभाओं ने सहयोग दिया था और वे गाड़ियां बहुत अच्छी प्रकार से चल रही हैं । जब 24 नवम्बर, 1977 को गीतांजलि एक्सप्रेस चालू की गयी थी, तो हमें कुछ बुद्धिमान लोगों ने बताया था कि जन सामान्य इस गद्दीदार गाड़ी के हकदार नहीं हैं और वह पुस्तकें उधार देने वाले पुस्तकालय का हकदार भी नहीं है । वे स्टैवलैस स्टील के बर्तनों के अधिकारी नहीं हैं । उन्हें मत दीजिए, वे इन्हें नष्ट कर देंगे । हमारा अनुभव यह है कि 24 नवम्बर, 1977 को बिना श्रेणी वाली गाड़ी गीतांजलि एक्सप्रेस को चालू किया गया था । अब तक हमने यह नहीं देखा है कि किसी भी गद्दीदार सीट को नष्ट किया जा रहा हो । उधार देने वाले किसी भी पुस्तकालय को आप नष्ट हुआ नहीं देखेंगे । उनका उपयोग उचित ढंग से किया जा रहा है । यदि आप लोगों को विश्वास में लें, तो वे भी आपको विश्वास में लेंगे । प्यार से प्यार मिलता है । वही मूलभूत आधार है । अतः, मैं इन श्रेणी-विहीन गाड़ियों के बारे में अपनायी जाने वाली उसी नीति को ही पसन्द करूंगा । उसी नीति को जारी रखा जाये । हमें तेल के बारे में एक कठिनाई है । तेल का खर्च बढ़कर 5,000 करोड़ रुपया हो गया है । सम्भवतः यह और भी बढ़ जायेगा । मैं राष्ट्रीय परिवहन नीति के सम्बन्ध में प्रतिवेदन को पढ़ने का प्रयास कर रहा हूं । जहां तक मुझे ज्ञात हो पाया है, 1953-54 में परिवहन में 56 प्रतिशत कोयले का उपयोग किया गया था, 1960-61 में इसका उपयोग 47 प्रतिशत था और 1976-77 में इसका उपयोग 17 प्रतिशत हुआ था । जहां तक तेल की खपत का सम्बन्ध है, 1953-54 में 41 प्रतिशत खपत हुई 1960-61 में 51 प्रतिशत की खपत हुई किन्तु 1975-76 में इसकी खपत 81 प्रतिशत रही । जहां तक बिजली का सम्बन्ध है, 1953-54 में इसकी खपत 3 प्रतिशत हुई, 1960-61 में 2 प्रतिशत की खपत हुई, किन्तु 1975-76 में खपत 2 प्रतिशत रही जहां तक परिवहन में विद्युत की खपत का सम्बन्ध है, यह लगभग 2.3 प्रतिशत के आस पास स्थिर रही है । जल विद्युत में भी वृद्धि करनी होगी । अधिक विद्युत का उत्पादन करना होगा । निस्संदेह उसके लिए केवल रेलों को ही उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता । किन्तु मुझे आशा एवं भरोसा है कि रेल विभाग योजना आयोग से अधिक रक्षित विद्युत संयंत्रों के हेतु अनुमति के लिए कहेगा ताकि वह इस समय किये जा रहे काम की तुलना में अपने काम का बेहतर प्रदर्शन कर सके । मेरे विचार में वैसा करना ही होगा । उसमें कई प्रौद्योगिकी परिवर्तन करने होंगे । मैं केवल उनके बारे में बता रहा हूं । हमें यह भी देखना होगा कि स्वचालित सतर्कता पद्धति एवं सिग्नल पद्धति को तर्क संगत बनाया जाये ।

माल ढुलाई करने वाले स्थानों में सदैव उठाईगीरी होती है । जो उठाईगीरी करता है, उसे दोहरा अवसर मिलता है । एक गेज से दूसरे गेज की ओर ले जाते समय जब सामान को उतारा जाता है और फिर उस सामान को बड़ी लाइन की गाड़ी में रखा जाता है, तो दो बार अवसर मिल जाता है । अतः, डिब्बाबन्द पद्धति का अवश्य ही परीक्षण किया जाना चाहिए ।

योरुप में इस पद्धति का बड़े पैमाने पर परीक्षण किया गया है। निस्संदेह इसका यह अभिप्राय होगा कि अधिक धन खर्च करना होगा। युग्मक पद्धति को तर्क संगत बनाना होगा और कंकरीट स्लीपरों का उपयोग करना होगा। बड़े पैमाने पर कर्षण-सर्कट पद्धति का उपयोग करना होगा ताकि दुर्घटनाओं को रोका जा सके। प्राथमिक नवीनीकरण के बारे में, मैं प्रसन्न हूं कि आपा 110 करोड़ रुपया प्राप्त करने में समर्थ हुए हैं। मैं इस 110 करोड़ रुपये को प्राप्त करने के लिए आपको बधायी देता हूं। इन पराध्वनिक परीक्षणों से इन रेलों के बकाया काम को कम करने की सम्भावना है। ये क्षेत्र 5,500 किलोमीटर का हो सकता है। अतः यदि आप इस वर्ष 110 करोड़ रुपया प्राप्त करने में समर्थ हो गये हैं, तो यह एक सराहनीय बात है। मैं आशा करता हूं कि इस 110 करोड़ रुपये का उपयोग उचित रूप से किया जायेगा। प्राथमिक नवीनीकरण के संबंध में विचार करना होगा। यदि ऐसा किया जाता है, तो हम उचित सुरक्षा प्रदान करने में समर्थ हो जाएंगे।

कर्मचारियों की समस्या के बारे में, मैं केवल इतना कहूंगा। मैं कर्मचारी-वर्ग के बारे में कहे बिना कैसे बैठ सकता हूं? आप अपना सिर हिला रहे हैं। मेरे विचार में आप मेरे साथ सहमत हैं।

सभापति महोदय : मैं कहता हूं कि कृपा करके आप अपने भाषण को समाप्त कीजिये।

प्रो० मधु दंडवते : अन्त में मैं यह कह सकता हूं कि, चूंकि मैं विज्ञान फैक्लटी से संबन्धित हूं और इसलिए हमारा ढंग यह है कि जब भी आप एक बात पूरी करें, तो आप यह निष्कर्ष निकालिये कि आपने अगली बात को कहना है।

मैं इसी प्रक्रिया का अनुपालन कर रहा हूं। जहां तक रेलवे कर्मचारियों का संबंध है तो प्रशासन को मजदूर संघों से सहयोग से काम करना होगा न कि उनसे संघर्ष की स्थिति पैदा करके। मजदूर संघों को भी जिम्मेदारी की उसी भावना को अपनाना होगा ताकि वे भारतीय रेलों के मूलभूत ढांचे के विकास और देश की अखंडता के लिये भी अपना योगदान देने में समर्थ हो जायें। लोको कर्मचारियों की समिति का गठन किया गया था और उसने समस्याओं पर विचार किया था। उसके आधार पर मामलों का समाधान किया जाना चाहिए। मुझे प्रसन्नता है कि लोको कर्मचारियों की हड़ताल समाप्त हो गयी है। किन्तु समिति की सिफारिशों के आधार पर उनकी समस्यायों का समाधान किया जा सकता है तथा उनके साथ न्याय किया जा सकता है। भर्ती पर प्रतिबन्ध लगा हुआ है। लिपिक वर्गीय कर्मचारी सबसे बुरी तरह की शिकायत का सामना कर रहे हैं। स्टेशन मास्टरों की शिकायतें हैं। अधिकारियों की संवर्ग पुनरीक्षा हुई है। 25 प्रतिशत अधिकारी चिकित्सा वर्गों के होते हैं उनकी संवर्ग पुनरीक्षा नहीं की गयी है।

मुझे विश्वास है कि उसे भी किया जायेगा। रेलवे पुलिस बल को उत्पादिकता से संबद्ध बोनस के लिए शामिल नहीं किया गया है। मुझे आशा है कि रेलवे बोर्ड और मंत्री महोदय इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। मैं यह नहीं कहता कि आप मुझे अभी और इसी समय कोई निश्चित आश्वासन दें। किन्तु कृपा करके बातचीत शुरू कीजिये और यह पता लगाने का प्रयास कीजिये कि क्या वैसा किया जा सकता है। आखिरकार रेलवे के विभाग के अन्दर ही संघों को

मान्यता प्रदान करने के लिये हमें विभिन्न वर्गों में काम करने वाले सभी रेल कर्मचारियों का मतदान कराने का प्रयास करना चाहिये और हमें सदा के लिये यह निर्णय कर लेना चाहिये कि इस विभाग में सौदेबाजी करने वाले एजेंट के रूप में कौन काम करेगा। मुझे विश्वास है कि यदि आप वैसा करने में समर्थ हो गये, तो इस देश में हमारी भारतीय रेलवे न केवल व्यापक मूलभूत ढांचे के रूप में ही काम करेगी, प्रत्युत इस भूमि, हिमालय की ऊँची चोटियों से कन्या-कुमारी के पवित्र तटों तक फैली इस महान भूमि की एकता हेतु, राष्ट्रीय अखंडता के एक उपकरण के रूप में भी काम करेगी। धन्यवाद।

प्रो० नारायण चन्द पराशर (हमीरपुर) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री श्री केदार पांडे द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं।

मैं मधु दंडवते द्वारा दिये गये भाषण को बड़े ध्यान से सुन रहा था। वह पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए जोरदार तर्क दे रहे थे। इस बारे में मेरा कहना केवल यही है, जब वह सत्ता में थे, उन्होंने हिमाचल प्रदेश तथा अन्य पिछड़े क्षेत्रों के बारे में कुछ नहीं सोचा। क्या हुआ ? क्या इस दुखदायी बात को इस सभा में इतने जोरदार शब्दों से कहा जाना चाहिए ? उन्होंने "शालीनता" और शिष्टाचार की बात कही है। लेकिन क्या मैं पूछ सकता हूं :—क्या उन्होंने हमारे स्वर्गीय रेल मंत्री श्री एल० एन० मिश्र द्वारा शुरू किए गए इस लाईन के काम को जारी रखा जिसे उन्होंने 22 दिसम्बर 1974 में हिमाचल प्रदेश के ऊना जिले में नांगल-तलवाड़ा रेलवे लाइन का उद्घाटन करके शुरू किया था। श्री मिश्र को हिमाचल प्रदेश के मुख्य मन्त्री से वचन मिला था कि इसके लिए जमीन राज्य सरकार देगी। हमारे जैसे गरीब राज्य को जमीन की कीमत देने के लिये कहा गया और यह वायदा किया कि सर्वेक्षण के तुरन्त बाद ही काम शुरू किया जायेगा। श्री कमलापति त्रिपाठी, जो उसके बाद रेल मन्त्री बने, ने भी 1975-76 और 1976-77 के दौरान पांचवीं लोकसभा में सभा में वायदा किया कि लाईन का निर्माण किया जायेगा लेकिन प्रो० मधु दंडवते रेल मन्त्री के नाते सब बातों को भूल गये। मैंने प्रो० मधु दंडवते को, जब मैं हिमाचल प्रदेश में विधायक था, को एक पत्र लिखा था। मुझे केवल यही उत्तर मिला कि "मामला विचाराधीन है"। यह मामला पूरे तीन वर्ष जब तक प्रो० मधु दंडवते रेल मन्त्री रहे "विचाराधीन" ही रहा। शालीनता अधिक अच्छी होती और शिष्टाचार और अच्छा होता यदि वह श्री एल.एन. मिश्र द्वारा उद्घाटित रेलवे लाईन का निर्माण करते। पिछड़े क्षेत्र संबंधी प्रो० मधु दंडवते की चिंता अवश्य सराहनीय होती यदि हिमाचल प्रदेश, जम्मू कश्मीर, मध्यप्रदेश, बिहार, उड़ीसा, राजस्थान और महाराष्ट्र जैसे राज्यों के पिछड़े क्षेत्रों की ओर वह ध्यान देते। श्रीमती इन्दिरा गांधी के नेतृत्व वाली सरकार ने इस बात का ध्यान रखा कि पहली सरकार द्वारा दिये गये वचनों का आदर किया जाये। श्री कमलापति त्रिपाठी ने उत्तर-पूर्वी क्षेत्र की उन छः रेलवे लाइनों के निर्माण की जिम्मेदारी को स्वीकार किया जिसके लिये स्वर्गीय एल. एन. मिश्र ने सर्वेक्षण करवाया था। मैं उन्हें चुनौती देता हूं कि वह 1973-74 के लिये पेश किये गये श्री एल. एन. मिश्र के रेल बजट को पढ़ें जिसमें उन्होंने कहा कि लाभप्रद रेलवे लाईन बनाने के सिद्धान्त को पिछड़े क्षेत्रों पर लागू नहीं किया जाना चाहिये। उन्होंने देश भर में 20 से 30 नये सर्वेक्षण करने के लिये आदेश दिये जिनमें से छः लाईनें उत्तर-पूर्वी क्षेत्रों की थीं। रेल मंत्री महोदय, मैं

आपसे अपील करता हूं कि जनता सरकार तथा प्रो० मधु दंडवते ने जो भी गलत कार्य किये हैं, उन्हें ठीक किया जाना चाहिये । केन्द्रीय सरकार को देश भर में नई रेल लाईनें बनाने की जिम्मेवारी स्वीकार करनी चाहिये और उसके लिये आवश्यक राशि उपलब्ध करनी चाहिये । इस सभा को देश के हर भाग की चिंता करनी चाहिये । कृपया देश के पिछड़े भाग की ओर ध्यान दें जिसकी आवश्यकतायें सर्वोपरि हैं ।

अब मैं रेलवे समन्वय समिति की सिफारिशों का जिक्र करता हूं । सिफारिश संख्या 21 में कहा गया है कि 1950 के बाद 5750 कि० मी० नई रेलवे लाईनें बनायी गयी हैं । सिफारिश संख्या 25 में कहा गया है कि सारी रेलवे प्रणाली को प्रभावशाली बनाने तथा इसे राष्ट्रीय चरित्र प्रदान करने के लिये 5000 कि० मी० नई रेलवे लाईनें और जरूरी हैं । कृपया हिमाचल प्रदेश, कश्मीर, महाराष्ट्र जैसे पिछड़े क्षेत्रों की ओर ध्यान दें । इस सरकार ने सभी राज्यों के हितों का ध्यान रखने की जिम्मेवारी स्वीकार कर ली है । मुझे रेलवे बोर्ड के प्रकाशनों से वर्तमान राज्यवार रेलवे लाईन की लम्बाई का पता चला है । यह अधिक अच्छा रहेगा यदि रेलवे बोर्ड हमें बताये कि आजादी के बाद हर राज्य में कितने किलो मीटर लम्बी रेलवे लाईनें बनायी गयीं । तभी देश को पता चलेगा कि क्या रेलवे सचमुच एक राष्ट्रीय महत्व की आवश्यकता है । लगभग 25 वर्ष पहले अर्थात 1956 में नांगल-तलवाड़ा रेलवे लाईन का सर्वेक्षण शुरू किया गया । सर्वेक्षण के बाद 25 वर्ष बीत गये हैं । अब हम इस लाईन के सर्वेक्षण तथा पुनर्सर्वेक्षण से तंग आ गये हैं । इस नई रेलवे लाईन के निर्माण कार्य को श्री देसाई की सरकार तथा तत्कालीन रेलमन्त्री प्रो० मधु दंडवते ने नजरअंदाज कर दिया । मैं श्री केदार पांडे से अनुरोध करूंगा कि रेलवे विस्तार के मामले में हिमाचल प्रदेश की ओर ध्यान दें । हिमाचल प्रदेश ने देश की रक्षा तथा विकास के लिए महत्वपूर्ण बलिदान दिया है क्योंकि आजादी के बाद हुये युद्धों में मातृभूमि की रक्षा के लिये यहां के लगभग 1000 जवानों ने अपनी जानें दीं । इसकी उपजाऊ घाटियों को राजस्थान, हरियाणा तथा पंजाब की हरित क्रांति के लिये जलमग्न किया गया । रेलवे लाईन के निर्माण के लिये अनेकों लोगों को बेकार किया गया है ।

2 जून, 1980 को हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री, श्री रामलाल ने केन्द्रीय रेल मंत्री को एक पत्र द्वारा इस रेल लाइन के सारे मिट्टी के काम की 3 से 4 करोड़ रुपये तक की लागत को वहन करने के बारे में लिखा । राज्य सरकार की ओर से उन्होंने फिर 5 जून, 1980 को लकड़ी के स्लीपर की आधी लागत के बारे में लिखा । अतः श्री कमलापति त्रिपाठी ने 16 जून, 1980 को अपने बजट भाषण में मुख्य मंत्री की पेशकश को ध्यान में रखते हुए इस लाइन के सर्वेक्षण कार्य को पूरा करने के लिए कहा । दुर्भाग्यवश इसे इस बजट में भी शामिल नहीं किया गया है । मैं केन्द्रीय रेल मंत्री से अपील करता हूं कि इस लाइन को इस बजट में शामिल करें और इसका निर्माण यथाशीघ्र सुनिश्चित करें ।

बजट में कुछ अच्छी बातें भी हैं और श्री केदार पाण्डेय द्वारा गेज लाइनों संबंधी अपनाये गये रवैये की मैं सराहना करता हूं । उन्होंने मीटर गेज की संचालन कार्यकुशलता में सुधार करने का वायदा किया है । जब जापान में मीटरगेज लाइनों पर अधिक कार्यकुशलता और रफ्तार से गाड़ियां चल सकती हैं तो हमारे देश में क्यों नहीं चल सकतीं । अतः हमें मीटर गेज को बड़ी

लाइन में बदलने के बजाय नई लाइनें बिछाने पर ध्यान देना चाहिए जिसके लिए कभी-कभी ही नये लिंक जोड़ने हेतु या इसे मुख्य ब्राड गेज लाइन से जोड़ने हेतु स्वीकृति की आवश्यकता पड़ती है। अब श्री केदार पाण्डेय पहले रेल मंत्री हैं जो इसकी घोषणा बजट भाषण में कर रहे हैं। उन्होंने अपने बजट को पुनर्वास कहा है क्योंकि जनता सरकार ने जो कुछ गलतियां की हैं, उन्हें अब ठीक किया जाना है और इस सरकार द्वारा उसे पुनः बनाया जाना है।

सभापति महोदय : श्री पराशर, आप अपना भाषण कल जारी रखें। अब श्री मगन भाई बरोट सभा पटल पर पत्र रखेंगे।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

सीमा-शुल्क अधिनियम की धारा 159 के अन्तर्गत अधिसूचना

वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मगन भाई बरोट) : मैं सीमा-शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या 19—सीमा-शुल्क [सा० सां० नि० 80(ङ)] और 20—सीमा-शुल्क [सा० सां० नि० 81(ङ)] (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) जो दिनांक 26 फरवरी, 1981 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थीं तथा रालदार पोलीवाइनल क्लोराइड के निर्माण के लिए आयातित एथिलीन डाईक्लोराइड पर मूल, अतिरिक्त तथा सहायक सीमा-शुल्क से पूर्ण छूट के बारे में एक व्याख्यात्मक ज्ञापन सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०-1947/81]

6.00 म प०

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 27 फरवरी, 1981/8 फाल्गुन, 1902 (शक) के 11 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

———

सनलाईट प्रिंटर्स, फौव्वारा, दिल्ली-6