

Thursday, 03 March, 1983

**लोक-सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण**

(ग्यारहवां सत्र)



(खंड 34 में अंक 1 से 10 तक है)

**लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली**

मूल्य : चार रुपये

विषय सूची

अंक 10, गुरुवार, 3 मार्च, 1983/12 फाल्गुन, 1904 (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	1—19
*तारांकित प्रश्न संख्या : 164 से 166, 169 और 171	
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	20—216
तारांकित प्रश्न संख्या : 170, 172 से 174 और 176 से 182	
अतारांकित प्रश्न संख्या : 1852 से 1879, 1881 से 1885, 1888 से 1891 1993 से 1907, 1909 से 1924, 1926 से 1931, 1933 से 1979, 1981 से 2006, 2008, 2009, 2012 से 2022, 2024 से 2044, 2047 से 2072 और 2074 से 2082	
सभा पटल पर रखे गए पत्र	216—222
अधीनस्थ विधान संबंधी समिति	222
सोलहवां प्रतिवेदन	
सभापति तालिका	222—223
असम में हुई घटनाओं के बारे में वक्तव्य	223—225
श्री प्रकाश चन्द्र सेठी	223

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

विषय	पृष्ठ
अविलंबनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	225—250
राज्यों में बिजली की कमी	
श्री चित्त बसु	225
श्री पी० शिवशंकर	225
श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री	239
श्री बी० डी० सिंह	245
श्री छोटे सिंह यादव	248
पशुओं के प्रति क्रूरता निवारण के बारे में याचिका	250—251
नियम 377 के अधीन मामले	251—256
(एक) इलाहाबाद में एक दूरदर्शन केन्द्र स्थापित करने की आवश्यकता	251
श्री कृष्ण प्रकाश तिवारी	
(दो) हिमाचल प्रदेश में सेवों की खुरंड की बीमारी को रोकने तथा सेव उत्पादकों को वित्तीय सहायता देने की आवश्यकता	251
श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी	
(तीन) जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय में हुई घटनाएं	252
श्री राम विलास पासवान	
(चार) कोटा बांध से चम्बल नहर में तुरन्त पानी छोड़ने की आवश्यकता	253
श्री माधवराव सिधिया	
(पांच) इंडियन एक्सप्लोसिव, गोमिया, में हड़ताल को समाप्त कराने हेतु कदम उठाना	254
श्री रामावतार शास्त्री	
(छः) तेन्दु की पत्तियों को तोड़ने वाले मजदूरों को पर्याप्त मजदूरी देने की आवश्यकता	254
श्री बाबूराव परांजपे	

विषय	पृष्ठ
(सात) बंगला देश से आई और करनाल में एक आश्रम में रह रही शरणार्थी विधवाओं की दशा	255
श्री सुधीर गिरि	
(आठ) भरतपुर पक्षी अभयारण्य में पशुओं को चराने की मनाही करने से प्रभावित परिवारों की कठिनाइयां	255
श्री राजेश पाइलट	
रेल बजट, 1983-84—सामान्य चर्चा	256—348
श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव	256
श्री गिरधारी लाल डोगरा	259
श्री हरिकेश बहादुर	263
श्री चिरंजी लाल शर्मा	268
श्री एन० के० शेजवलकर	272
श्री केयूर भूषण	279
प्रो० सत्यदेव सिंह	281
श्री हरिहर सोरन	285
श्री एन० ई० होरो	288
श्री काजी सलीम	291
श्री दिलीप सिंह भूरियां	294
श्री छांगुर राम	296
श्री राम सिंह यादव	299
श्रीमती केशरबाई क्षीरसागर	302
श्रीमती ऊषा वर्मा	304
श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी	305
श्री गुलाम मोहम्मद खां	307
श्री मूलचन्द डागा	310

विषय	पृष्ठ
श्री प्रताप भानु शर्मा	314
श्री ओस्कर फर्नान्डीस	317
प्रो० पी० जे० कुरियन	319
डा० गोलम याजदानी	323
श्री अजित कुमार साहा	327
श्री जयराम वर्मा	330
श्री केशवराम पारधी	333
श्री कृष्ण प्रताप सिंह	336
श्री ए० टी० पाटिल	337
श्री ईरा अनबारासु	344
 कार्य-मंत्रणा समिति	 348

40वां प्रतिवेदन

लोक सभा

गुरुवार, 3 मार्च, 1983/12 फाल्गुन, 1904 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

अध्यक्ष महोदय : श्री ए० सी० दास

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपको बता दिया है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : आज विदेश मंत्रालय के सारे सवाल आगे की तारीख के लिए भेज दिए गए हैं।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने मुझ से स्पेशल रिक्वेस्ट की थी।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : लेकिन इस सम्बन्ध में जो प्रक्रिया अपनाई गई है, उस पर मुझे आपसे शिकायत है। ... (व्यवधान) ...

प्रो० मधु बंडवते : षट्पचन के बारे में हैं। आप सुनिए।

... (व्यवधान) ...

अध्यक्ष महोदय : मुझे पता है। आर्डर-आर्डर।

... (व्यवधान) ...

अध्यक्ष महोदय : मैंने अपने तरीके से नेशनल इन्टरेस्ट को ध्यान में रखते हुए किया है। उन्होंने मुझसे दरखास्त की थी कि ऐसा किया जाए। इसमें कोई ऐसी बात नहीं है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : मੈम्बरोँ से सम्पर्क करना चाहिए था।

अध्यक्ष महोदय : आप यहां पर नहीं थे। मैंने बहुत चेष्टा करवाई थी, आप बाहर गए हुए थे। अगर इसमें आपको कोई आपत्ति है, तो हम आपको खेद व्यक्त करते हैं। किसी के विरुद्ध कोई बात नहीं है। न उनको जबाब देने में कोई दिक्कत थी। उन्होंने बिल्कुल नहीं कहा कि मुझे जबाब देने में कोई आपत्ति है। बात सिर्फ इतनी है, उन्होंने कहा कि मैं 4 तारीख से उधर होऊंगा, इसलिए आप

कृपा करके, इसको करवा दीजिए। आप यहां नहीं थे, मैंने पूरी चेष्टा करवाई। आप अहमदाबाद या पता नहीं कहां गए हुए थे। इसमें और कोई बात नहीं थी।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष जी, हम बाद में आ गए थे।

अध्यक्ष महोदय : उसके पहले प्रक्रिया हो चुकी थी। हमने आपके दफ्तर में भी कहलवाया, हमने पूरी चेष्टा की, हमारी नियत बिल्कुल साफ है। किसी बात को छिपाने या ढकने वाली बात नहीं है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अगर विदेश मंत्री नहीं आ सकते थे, तो हम उनकी कठिनाइयों को समझ सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : बस, इतनी सी बात थी।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, आपका सचिवालय...

अध्यक्ष महोदय : सचिवालय का इसमें कोई दोष नहीं है। मैं उनको लिल्कुल नहीं कहूंगा क्योंकि उन्होंने मुझ से दरखास्त की थी। मैंने नेशनल इन्टरेस्ट में सोचकर ऐसा किया है। इसमें आपकी प्रायोरिटी लूज नहीं होने देंगे। आपको अपनी प्रायोरिटी आगे मिल जाएगी। वही प्रश्न होगा, वही प्राथमिकता क्रम होगा। आपकी प्राथमिकता समाप्त नहीं होगी। केवल यही एक तरीका है यदि मैंने कुछ किया है।

(व्यवधान)

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, अगर मैं 17 तारीख को यहां नहीं हूँ, तो ?

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे बता दीजिए। जिस तारीख को कहेंगे, उस तारीख को करवा दूंगा।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : क्वैश्चन बैलेट किया जाता है, उसकी तारीख तय होती है। इस लिए मैम्बर्स से सम्पर्क करना जरूरी था।

अध्यक्ष महोदय : यह मैं आपको कहता हूँ, जिस दिन आप कहेंगे, उस दिन मैं उस सवाल को करवा दूंगा।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : इसको थोड़ा आगे खिसका दीजिए।

अध्यक्ष महोदय : मैं उनकी मजबूरी को समझ सकता हूँ, तो आपकी भी समझ सकता हूँ। मेरे लिए दोनों बराबर हैं। मैंने तो नेशनल इन्टरेस्ट की बात करके किया है। मेरे दिमाग में कुछ नहीं है और न उनके दिमाग में है और न आपके दिमाग में है। बोलिए, जिस दिन आप कहें, मैं उस दिन करवा देता हूँ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, आपका सचिवालय सरकार की मदद करता है ?

अध्यक्ष महोदय : सवाल ही पैदा नहीं होता है। आप कहें तो मैं इतवार को करवा दूंगा।

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

रेलवे स्टेशनों का दर्जा बढ़ाया जाना

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

(क) स्टेशनों का दर्जा बढ़ाये जाने के दिशा निर्देश क्या हैं; और

(ख) दक्षिणी पूर्वी रेलवे में 1982-83 तथा 1983-84 के दौरान दर्जा बढ़ाये जाने वाले स्टेशनों का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) : एक विवरण सभानटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) हाल्ट स्टेशनों को फ्लैग स्टेशनों के रूप में अपग्रेड किया जाता है, बशर्ते यातायात का पर्याप्त औचित्य हो तथा अतिरिक्त आय तथा अतिरिक्त खर्च के आधार पर प्रस्ताव वित्तीय दृष्टि से औचित्यपूर्ण हो।

(ख) दक्षिण-पूर्व रेलवे पर हाल्ट स्टेशनों को फ्लैग स्टेशनों का रूप देने के लिए कुछ प्रस्ताव विचाराधीन हैं। ऐसे यात्री हाल्ट स्टेशनों का ब्यौरा निम्नलिखित है :—

क्रम सं०	यात्री हाल्ट का नाम	मंडल	राज्य
1.	हौर और पांसकुड़ा के बीच खिराई	खड़गपुर	पश्चिम बंगाल
2.	सरडोहा और झाड़ग्राम के बीच बांसतला	खड़गपुर	पश्चिम बंगाल
3.	गारबेटा और पिआर डोबा के बीच बोगरो रोड	आद्रा	पश्चिम बंगाल
4.	बुरामारा और बागरोपोसी के बीच राजालुकुहा	खड़गपुर	उड़ीसा
5.	साखी गोपाल और मालतीपतपुर के बीच जानकीदेईपुर	खुर्दा रोड	उड़ीसा
6.	ढाडापाड़ा और बेलहा के बीच चक्राभाटा	बिलासपुर	मध्य प्रदेश
7.	अकलतरा और जयराम नगर के बीच कोटमी सोनार	बिलासपुर	मध्यप्रदेश

ज्योंही जांच पूरी हो जाएगी दक्षिण-पूर्व रेलवे द्वारा प्रत्येक प्रस्ताव पर गुणावगुण के आधार पर कार्रवाई की जायेगी।

श्री अनादि चरण दास : ऐसा प्रतीत होता है कि केवल हाल्ट स्टेशनों को फ्लैग स्टेशन बना देने से समस्या का समाधान नहीं होगा। आपको मालूम होगा कि उड़ीसा के फ्लैग स्टेशन उचित स्तर के नहीं हैं। यहां पर अच्छे प्लेटफार्म, प्रतीक्षालय तथा अन्य मूल सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। क्यों मैं यह जान सकता हूं कि फ्लैग स्टेशन बना देने से यात्रियों को समुचित सुविधाएं उपलब्ध हो सकेंगी? इस सम्बन्ध में रेलवे द्वारा क्या मार्गदर्शी सिद्धान्त बनाये गये हैं?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : हाल्ट स्टेशनों को फ्लैग स्टेशन का दर्जा तभी दिया जाता है जब पर्याप्त ट्रैफिक का औचित्य हो तथा प्रस्ताव का अतिरिक्त आय और अतिरिक्त व्यय के आधार पर वित्तीय दृष्टि से औचित्य हो। दक्षिण पूर्वी रेलवे के अन्तर्गत हाल्ट स्टेशनों को फ्लैग स्टेशनों में परिवर्तित करने सम्बन्धी कुछ प्रस्ताव विचाराधीन हैं। इस प्रकार के यात्री हाल्ट स्टेशनों का व्यौरा विवरण में दिया गया है।

ज्यों ही जांच पूरी हो जाएगी दक्षिण-पूर्व रेलवे प्रशासन द्वारा प्रत्येक प्रस्ताव पर गुणावगुण के आधार पर कार्रवाई की जाएगी।

श्री अनादि चरण दास : मेरा प्रश्न दूसरा था। आप जानते हैं कि उड़ीसा बहुत ही पिछड़ा राज्य है और आजकल हमारी प्रधान मंत्री के प्रयासों से तथा हमारे मुख्य मंत्री द्वारा दिखाई जा रही गहरी रुचि के कारण वहां पर नये उद्योग स्थापित किए जा रहे हैं। यहां तक कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र जाजपुर में केओझर रोड़ एवं धार मंडल अब औद्योगिक क्षेत्र बन गए हैं। किन्तु ये स्टेशन अभी भी उसी स्थिति में हैं उनमें कोई सुधार नहीं किया गया है। क्या सरकार इन स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधा के लिए प्लेटफार्म, शेड तथा अन्य सुविधाएं तथा उन पर फ्लाई ओवर बनाना चाहती है।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मैं आपको बता चुका हूं कि इस सम्बन्ध में हमारा एक मानदंड है और हमें उसके अनुसार चलना होता है। दुर्भाग्य की बात यह है कि मैं इस बारे में अपवाद नहीं कर सकता। यदि मैं यहां अपवाद कर दूं तो कई व्यक्ति मेरे पास आकर कहेंगे कि चूंकि मैंने 'क' के बारे में ऐसा किया है तो 'ख' के बारे में ऐसा क्यों नहीं किया जा सकता आदि आदि। मुझे माननीय सदस्य के साथ सहानुभूति है। किन्तु मुझे इस पर विचार करने दीजिए। मैं केवल उन्हें यही आश्वासन दे सकता हूं कि उनकी बातों पर सहानुभूति से विचार किया जाएगा।

श्रीमती गीता मुखर्जी : मुझे यह जानकर हर्ष हुआ है कि क्रमांक में पहला स्टेशन वह है जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री को इस स्टेशन से दिए गए अनेक अभ्यावेदन याद होंगे। इन अभ्यावेदनों पर विचार करते हुए तथा इस तथ्य पर विचार करते हुए कि यह हाल्ट स्टेशन पिछले 20 वर्षों से हाल्ट स्टेशन हो रहा है, इस तथ्य पर विचार करते हुए कि साथ के क्षेत्रों में काफी सज्जियां उगाई जा रही हैं, यह तथ्य भी कि इस स्टेशन से बुकिंग नहीं की जाती है और तकनीकी दृष्टि

से यह वित्तीय लाभ भी नहीं दे रहा, क्या वे आश्वासन देंगे कि वे इसकी जांच करेंगे और उसके लिए बजट में वित्तीय व्यवस्था करेंगे ?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : इस स्टेशन को नम्बर एक पर इसलिए रखा गया क्योंकि उन्होंने अभ्यावेदन दिए हैं और इसमें कुछ ऐसे आधारभूत तथ्य हैं जो विचार करने योग्य हैं। अतः यह स्वतः ही उसमें शामिल हो जाएगा। आपको अनावश्यक ही उत्तेजित नहीं होना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : वे उत्तेजित नहीं हैं। किन्तु उनका नजरिया आंदोलनकारी है।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मैं भी उनके निर्वाचन क्षेत्र को भली भांति जानता हूँ। महोदय, मैं इससे अधिक कुछ नहीं कहना चाहता।

श्रीमती कृष्णा शाही : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने बताया है कि हार्लिंग स्टेशन से फ्लैग स्टेशन में कंवर्शन के लिए कुछ गाइडलाइंस हैं बशर्ते उसका पर्याप्त औचित्य हो और पर्याप्त अतिरिक्त आय हो। तब आप हॉल्ट स्टेशन से फ्लैग स्टेशन में कंवर्शन करते हैं। बहुत से ऐसे हॉल्ट स्टेशंस हैं जहाँ ठेकेदारी प्रथा के द्वारा टिकट काटते हैं और सारी व्यवस्था इनके द्वारा स्टेशनों पर की जाती है उनके यहां से जो रिपोर्ट मगायी जाती है वह रिपोर्ट संबद्ध स्थानीय कर्मचारी ठेकेदार से मिलकर रिपोर्ट भेजते हैं। जैसा कि हमारी माननीय सदस्या ने कहा कि यह रिपोर्ट दो-दो, तीन-तीन वित्तीय वर्षों तक एक-सी ही आती रहती है जिससे कि उन पर कोई एक्शन नहीं हो पाता है। मैं यह जानना चाहती हूँ कि क्या सरकार या रेल मंत्री जी इस टिकट कटवाने की ठेकेदारी प्रथा को समाप्त करके रेल विभाग द्वारा टिकट कटवाने की प्रथा चलायेंगे ताकि वहां ठीक से कार्य संचालन हो सके और करेक्ट रिपोर्ट आ सके ?

एक माननीय सदस्य : ठीक है। अच्छा प्रश्न है।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : अध्यक्ष महोदय, लम्बे अरसे से एक परम्परा चली आ रही है कि हॉल्ट स्टेशन पर ठेकेदार ही कार्य करता है और वह केवल यात्रियों की बुकिंग के लिए खुलता है और जो फ्लैग स्टेशन होता है उस पर रेलवे कर्मचारी कार्य करते हैं और यह यात्री यातायात, सामान यातायात और कुछ मामलों में माल यातायात का कार्य भी करते हैं। अब यदि इस सम्बन्ध में कोई वास्तविक शिकायत हो तो अध्यक्ष महोदय, मैं उसकी निश्चय ही जांच करूंगा और समूची पद्धति में ही परिवर्तन कर दूंगा।

अध्यक्ष महोदय : चौधरी जी, कल हमने उद्योग मंत्रालय के सम्बन्ध में एक प्रथा को तोड़ा था। अतः आप भी ऐसा कर सकते हैं।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : अध्यक्ष महोदय, मैं निश्चय ही इस पर विचार करूंगा। किन्तु मेरे पास कुछ शिकायतें तो आनी चाहिए।

श्रीमती कृष्णा शाही : मैंने एक नहीं, अनेक शिकायतें भेजी हैं।

अध्यक्ष महोदय : श्री अनन्त रामुलु मल्लु।

श्री अनन्त रामुलु मल्लु : प्रश्न 165 ।

अध्यक्ष महोदय : आप कल कहाँ थे ।

श्री अनन्त रामुलु मल्लु : मैं बराबर यहीं था ।

प्रो० मधु दंडवते : वह भी... । (व्यवधान)

युवा-विकलांगों के लिए शिक्षा

*165. श्री अनन्त रामुलु मल्लु : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इस बारे में कोई अनुसंधान किया है कि युवा-विकलांगों को किस प्रकार की शिक्षा दी जाए;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में विश्व स्वास्थ्य संगठन के सहयोग के लिए भी अनुरोध किया गया है ; और

(ग) क्या विकलांगों को अन्य बच्चों के साथ सामान्य स्कूलों में शिक्षा देने का कोई प्रस्ताव है ताकि वे एक विशेष वर्ग के रूप में अथवा एक वर्ग के रूप में अन्य लोगों से अलग-अलग अनुभव न करें ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप-मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) से (ग) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) इस संबंध में सरकार द्वारा कोई विशिष्ट अनुसंधान नहीं किया गया है । तथापि अन्त-राष्ट्रीय विकलांग वर्ष के दौरान शिक्षा मंत्रालय में विकलांग बच्चों की शिक्षा के संबंध में एक कार्यदल स्थापित किया गया था । कार्यदल ने रिफारिश की थी कि विकलांग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा को बढ़ावा दिया जाए ताकि विकलांग बच्चों को और अधिक संख्या में सामान्य स्कूलों में शिक्षा दी जा सके । इसने यह भी सिफारिश की थी कि गंभीर रूप से विकलांग जिन बच्चों को शिक्षा की मुख्य धारा में नहीं लाया जा सकता है उनके लिए विशेष स्कूलों और विशेष शिक्षा को जारी रखा जाए ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) विकलांग बच्चों की समेकित शिक्षा के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित एक योजना 1974 से चल रही है । यह योजना सामान्य स्कूलों में विकलांग बच्चों के प्रवेश को बढ़ावा देती है ।

श्री अनन्त रामुलु मल्लु : महोदय, सदन के सभापटल पर रखे गए विवरण में यह बताया गया है कि इस सम्बन्ध में कोई विशिष्ट अनुसंधान नहीं किया गया है । मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि जब भारत सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय विकलांग वर्ष मनाने की बेहतरवानी की है तो

इस संबंध में विशिष्ट अनुसंधान क्यों नहीं किया गया और मैं मंत्री महोदय से एक बात और भी जानना चाहता हूँ। 'यूनीसेफ, ऐसे संगठनों में से एक ऐसा संगठन है जो बच्चों को अपना सहयोग और समर्थन दे रहा है। क्या सरकार इस संबंध में 'यूनीसेफ' से कोई सहायता ले रही है ?

श्री पी० के० थुंगन : महोदय, जैसा कि मैंने सदन के सभापटल पर रखे गए विवरण में बताया है कि अन्तर्राष्ट्रीय विकलांग वर्ष में अपंग बच्चों की शिक्षा के लिए एक कार्यकारी दल बनाया गया था और इस कार्यकारी दल ने अपंग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा के लिए उठाए जाने वाले उपायों सम्बन्धी कुछ सुझाव दिए थे।

जहां तक विश्व स्वास्थ्य संगठन का सम्बन्ध है, हम उससे कोई सहायता नहीं लेते जैसा कि माननीय सदस्य ने अपने अनुपूरक प्रश्न में बताया है, हम 'यूनीसेफ' से सहायता अवश्य लेते हैं। किन्तु यह सहायता केवल अपंग बच्चों की शिक्षा के लिए ही नहीं होती अपितु यह एक सामूहिक प्रकार की सहायता होती है।

श्री अन्नत रामलु मल्लु : मेरा प्रश्न एकदम विशिष्ट है। मैंने यह पूछा है कि इस संबंध में अनुसंधान कार्य क्यों नहीं किया गया। मैं नहीं जानता कि अनुसंधान कार्य न करने का क्या कारण था क्योंकि अपंग बच्चों की संख्या में दिनोंदिन वृद्धि हो रही है। मैं सरकार द्वारा इस मामले में उठाए जाने वाले विशिष्ट कदमों के सम्बन्ध में कठिनाइयों के बारे में नहीं जानता हूँ।

रोजगार कार्यालय में काफी अपंग व्यक्ति रोजगार के लिए दर्ज हैं। समय-समय पर सरकार के विशिष्ट निर्देशों के बावजूद भी, दुर्भाग्य से आज तक हजारों अपंग व्यक्तियों को जो रोजगार कार्यालयों में पंजीकृत हैं, अभी भी रोजगार का इन्तजार है। क्या सरकार अपंग व्यक्तियों के लिए कुछ करने के लिए विचार कर रही है? क्या सरकार वर्तमान आरक्षण कोटे के अतिरिक्त उनके लिए कुछ प्रतिशत नौकरियां आरक्षित करेगी?

श्री पी० के० थुंगन : वास्तव में, प्रश्न रोजगार के सम्बन्ध में नहीं है। माननीय सदस्यों की सूचना के लिए मैं यह बताना चाहता हूँ कि कुल नौकरियों का 3 प्रतिशत अपंगों के लिये आरक्षित होना चाहिए। यह बात सदन को मालूम है।

श्री सत्य साधन चक्रवर्ती : यह बड़ा महत्वपूर्ण प्रश्न है। आप समस्या के महत्व और उसके आकार से परिचित हैं। विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा किये गये अध्ययन के अनुसार विश्व आबादी में 10 से 13 प्रतिशत शारीरिक रूप से तथा मानसिक रूप से अपंग व्यक्ति हैं। भारत में उनकी संख्या लगभग सात करोड़ है। शारीरिक दृष्टि से अपंग व्यक्तियों की समस्या एकीकरण, रोजगार, ग्रामीण पुनर्वास, विधान तथा स्वैच्छिक संगठनों को सहायता देना है। जहां तक विधान सम्बन्धी समस्या का सम्बन्ध है, 1981 में भारत सरकार ने राष्ट्रीय चाक्षुष अपंग संस्थान के निदेशक श्री लाल अडवानी की अध्यक्षता में एक समिति नियुक्त की थी। समिति ने चाक्षुष और अन्य अपंगों के लिए रोजगार एवं अनिवार्य शिक्षा की व्यवस्था के सम्बन्ध में संसद द्वारा विधान सहित कुछ बातों के बारे में सुझाव दिये थे।

विधान बनाने की बात का क्या हुआ ? क्या सरकार द्वारा नियुक्त की गई समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित करने पर विचार किया जा रहा है ? यदि किया जा रहा है तो इस सदन में विधेयक कब पेश किया जाएगा ?

श्री पी० के० थुंगन : जहां तक विश्व में कुल अपंग व्यक्तियों की प्रतिशतता का सम्बन्ध है, यह 10 प्रतिशत है और भारत के मामले में यह 20 प्रतिशत है। जहां तक लाल अडवानी समिति की रिपोर्ट को लागू करने का सम्बन्ध है, चूंकि यह प्रश्न उससे सम्बद्ध नहीं है, यदि माननीय सदस्य उसका ब्यौरा जानना चाहते हैं तो उन्हें एक नया नोटिस देना होगा।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : क्या मन्त्री महोदय ने उस समिति का नाम सुना है ? कृपया प्रश्नों का उत्तर देने के लिए पूरी तैयारी करके आया करें।

अध्यक्ष महोदय : आप ही उनकी सहायता क्यों नहीं करते ? आप उनके पड़ोसी हैं।

श्री मोती भाई आर० चौधरी : अध्यक्ष महोदय, विकलांग बच्चों के कल्याण के लिए 1974 से जो स्कीम चल रही है उससे कितने प्रतिशत लाभ हुआ है। मेरे ख्याल से इस क्षेत्र में काम नहीं हो रहा है और जो स्वैच्छिक संस्थाएं इस क्षेत्र में काम करना चाहती हैं उनको भी सरकार द्वारा सहायता नहीं दी जा रही है। समय पर इनको ग्रांट नहीं दी जाती इसलिए इस कार्य में काफी रुकावट आ रही है। क्या माननीय मंत्री महोदय इसको देखेंगे ?

श्री पी० के० थुंगन : यह सच है कि यह स्कीम 1974 से चालू है। इस स्कीम के अन्तर्गत जिन स्कूलों में डिस-एबल्ड स्टूडेंट्स पढ़ते हैं, उन स्कूलों को सहायता दी जाती है। उन स्कूलों के जो टीचर्स हैं, उनके वेतन और भत्तों का 15 परसेंट। बच्चों के लिए किताबों, ट्रांसपोर्ट आदि की सहायता दी जाती है।

श्री राम विलास पासवान : 1977 के बाद देश में कितने अन्धे हैं, लंगड़े हैं, कुष्ठ रोग से पीड़ित हैं, टी० बी० से बीमार हैं और कितने विकलांग हैं ? क्या इन तमाम चीजों पर सर्वेक्षण किया गया है ? यदि नहीं किया गया है तो सरकार बताए कि पिछले साल कब सर्वेक्षण हुआ था और पूरे देश के स्तर पर सरकार सर्वेक्षण करने के लिए कब जायेगी जिससे लोगों को सही चित्र का पता लगे ?

श्री पी० के० थुंगन : जैसा मैंने सदस्य महोदय के जवाब में कहा था कि करीब 12 परसेंट पापुलेशन डिस-एबल्ड है, स्पेसीफिक सर्वेक्षण अभी तक किया नहीं है।

श्री राम विलास पासवान : स्वास्थ्य मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह सही है कि पिछले पांच वर्षों में सर्वेक्षण नहीं कराया गया है। आपने कहा है कि "हेल्थ टू ऑल" सबके लिए स्वास्थ्य। सर्वेक्षण कब होगा सिर्फ इतना ही बता दें ?

अध्यक्ष महोदय : कब होगा ?

श्री पी० के० थुंगन : हैल्य के बारे में पूछा जा रहा है। हैल्य मिनिस्ट्री के द्वारा सर्वेक्षण किया जाता है।

श्री राम स्वरूप राम : अध्यक्ष महोदय, सैन्स के मुताबिक डिस-एबलड पापुलेशन एक लाख, 18 हजार, 948 है, ब्लाइंड लोगों की संख्या 4 लाख, 78 हजार, 697 है। इस तरह आप पता लगा सकते हैं कि डिस-एबलड लोगों की संख्या कितनी ज्यादा बढ़ गई है। मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि यह सेन्ट्रल स्पान्सर्ड स्कीम 1974 से चल रही है, इसकी क्या प्रगति है, कितने स्कूल खोले गए हैं और कितने डिस-एबलड परसन्स को सरवाइवल के लिए फिट किया गया है?

श्री पी० के० थुंगन : सर्वे के बारे में ऑनरेबल मेम्बर ने पूछा है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि 1981-82 में एक प्रेलीमिनरी सर्वे किया गया था, उसकी रिपोर्ट अभी तक नहीं आई है।

अध्यक्ष महोदय : यह तो इनका जवाब था।

(व्यवधान)

इण्डियन रेलवे वर्कर्स फेडरेशन का मांग पत्र

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

- (क) क्या यह सच है कि इण्डियन रेलवे वर्कर्स फेडरेशन का तीसरा सम्मेलन मुगलसराय में दिसम्बर, 1982 के दूसरे सप्ताह में हुआ था ;
- (ख) यदि हां, तो क्या सरकार को उनका मांग-पत्र तथा उक्त सम्मेलन में पारित संकल्प की प्रति प्राप्त हो गई है ;
- (ग) यदि हां, तो क्या तत्संबंधी ब्यौरा सभा पटल पर रखा जायेगा; और
- (घ) उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) से (घ) इंडियन रेलवे वर्कर्स फेडरेशन से क्रमशः दिसम्बर, 1982 और जनवरी 1983 में प्राप्त पत्रों से यह पता चला है कि इस फेडरेशन ने 9 से 11 दिसम्बर, 1982 तक मुगलसराय में अपना वार्षिक सम्मेलन आयोजित किया था और उसमें कुछ संकल्प पारित किए थे जिनमें से कुछ संकल्प रेल कर्मचारियों की सेवा शर्तों तथा कुछ सामान्य पहलुओं, जिनका संबंध रेलों से नहीं है, से संबंधित थे।

2. जहां तक रेलों से संबंधित संकल्पों का संबंध है, यह उल्लेखनीय है कि वे संकल्प, अन्य बातों के साथ-साथ, निम्नलिखित से संबंधित हैं :—

- (i) सरकारी क्षेत्र के कर्मचारियों के समान मजूरी ;
- (ii) महंगाई भत्ता फार्मूले में संशोधन तथा महंगाई भत्ते के विलय का आश्वासन।

- (iii) रेल कर्मचारियों को सांविधिक बोनस की स्वीकृति ;
- (iv) रेल कर्मचारियों के लिए समयबद्ध पदोन्नति की नीति ;
- (v) नैमित्तिक श्रमिकों को स्थायी करना ;
- (vi) रेल कर्मचारियों की ड्यूटी के घंटे ;
- (vii) रेल कर्मचारियों का कथित उत्पीड़न आदि

3. इन मांगों की जो सामान्य किस्म की हैं, सभी केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों पर लागू सेवा शर्तों की परिधि में जांच करनी होगी और रेल कर्मचारियों के सम्बन्ध में एक तरफा निर्णय नहीं लिया जा सकता है। इस प्रकार की मांगों पर मान्यता प्राप्त फोरमों, जैसे संयुक्त परामर्श तंत्र जो सभी केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए उपलब्ध हैं, में विचार-विमर्श किया जाता है। जहां तक रेल कर्मचारियों की विशिष्ट मांगों का संबंध है। कर्मचारियों के सभी वर्गों की आवश्यकताओं और मांगों के संबंध में एकीकृत दृष्टिकोण अपनाने के लिए सुस्थापित स्थायी वार्ता तंत्र और संयुक्त परामर्श तंत्र फोरम उपलब्ध हैं और रेल कर्मचारी इन फोरमों के माध्यम से अपनी मांगें प्रस्तुत कर सकते हैं।

श्री रामावतार शास्त्री : अध्यक्ष जी, इंडियन रेलवे वर्कर्स फेडरेशन की कांफ्रेंस 9 से 11 दिसम्बर तक मुगलसराय में हुई। वहां स्वीकृत मांग पत्र के सिलसिले में यह सवाल पूछा गया है। मंत्री जी ने 7 मांगों की चर्चा की है इस वक्तव्य में जिनमें सरकारी क्षेत्र के कर्मचारियों की समान मजदूरी, नैमित्तिक श्रमिकों को स्थाई करना आदि मांगें शामिल हैं जिनका सम्बन्ध रेल मजदूरों से होने का संकेत है। बाकी का कहते हैं रेल मजदूरों से सम्बन्ध नहीं है। तो इस वक्तव्य में कहा गया है कि इस प्रकार की मांगों पर मान्यता प्राप्त फोरम जैसे संयुक्त परामर्श तंत्र जो अभी केन्द्रीय कर्मचारियों के लिये उपलब्ध हैं में विचार विनिमय किया जाता है। तो इस तरह की मांगें मजदूर यूनियनों उठा रही हैं या फेडरेशन जो रेलवे के अन्दर है? मैं जानना चाहता हूं कि इन मांगों के बारे में संयुक्त परामर्श तंत्र में विचार किया गया है या नहीं? यदि किया गया है, तो वह समिति में किस निर्णय पर पहुंच गया, इस बात की जानकारी सदन को मंत्री जी दें।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : साधारणतः ये सुविधाएं सभी मान्यता प्राप्त अखिल भारतीय महासंघों को प्रदान की जाती हैं। दो मान्यता प्राप्त अखिल भारतीय महासंघों, अर्थात् अखिल भारतीय रेलवेमैन फेडरेशन तथा भारतीय रेलवेमैन राष्ट्रीय महासंघ के अन्तर्गत लगभग 80 प्रतिशत रेल कर्मचारी आते हैं। इन महासंघों से सम्बद्ध यूनियनों को मान्यता दी जाती है। रेलवे कर्मचारियों की 70 एसोसिएशनें हैं और उन सब को मान्यता देना हमेशा सम्भव तथा उचित नहीं होता।

श्री रामावतार शास्त्री : यह सवाल का जवाब नहीं हुआ।

अध्यक्ष महोदय : वह आ रहे हैं, धीरे-धीरे। अभी स्टेशन पर पहुंचे नहीं।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : रेलवे कर्मचारियों तथा सरकारी उपक्रमों के कर्मचारियों

के दैनिक भत्ते में समानता नहीं है काम तथा भर्ती की शर्तों तथा दोनों क्षेत्रों के कर्मचारियों के विशेष-अधिकारों में अन्तर के कारण तर्कसंगत नहीं है। सरकारी क्षेत्र के एककों की तुलना में रेलवे कर्मचारियों की पदोन्नति तथा उच्च वेतन स्तरों के अवसर भिन्न हैं।

श्री रामावतार शास्त्री : मैंने यह नहीं पूछा था। इन मांगों के बारे में जे० सी० एम० में रिकॉग्नाईज्ड यूनियनों के साथ विचार किया गया है कि नहीं? यदि हां, तो किस नतीजे पर पहुंच गया है? इसका जवाब दिलाइये।

अध्यक्ष महोदय : छोटे जवाब से आश्वस्त होंगे?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : इनमें से कुछ मांगों पर विशेष तौर पर जे० सी० एम० में विचार नहीं किया गया था। वे उन पर विचार करेंगे। कठिनाई यह है कि वे बिना मान्यता प्राप्त संघों से सम्बन्ध रखते हैं... (व्यवधान)। आप रेलवे प्रणाली जानते हैं। हम उस प्रणाली के अनुसार चलते हैं। मैं आपकी इस बात से पूर्णतः सहमत हूँ कि कर्मचारियों से बात करने में कोई नुकसान नहीं है।

यदि आवश्यक हो तो हम उस बारे में बात करने के लिये भी तैयार हैं (व्यवधान)। मैं निश्चय ही उस पर ध्यान दूंगा। लेकिन मैं केवल रेलवे में प्रचलित प्रथा की ही बात कर रहा हूँ।

श्री रामावतार शास्त्री : मेरा दूसरा सवाल कँजुअल मजदूरों से संबंधित है। नैमित्तिक श्रमिकों को स्थायी करने की मांग उठाई जा रही है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि रेलवे के अन्दर नैमित्तिक मजदूरों की कुल संख्या क्या है?

1980 में सरकार ने तय किया था कि उनको नियमित करने का सिलसिला शुरू किया जा रहा है। इस पृष्ठभूमि में मैं यह जानना चाहता हूँ कि अब तक कितने लोगों को नियमित किया गया है और जो बचे हुए हैं, उनको नियमित करने के बारे में सरकार के सामने क्या कार्यक्रम है?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : इस बारे में दूसरा प्रश्न है। यदि माननीय सदस्य उसी प्रश्न का वही उत्तर चाहते हैं तो मैं देने को तैयार हूँ।

अध्यक्ष महोदय : उस प्रश्न को आने दें।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : उस बारे में एक विशेष प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : उसके साथ में जोड़ दें।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : उसको अभी ले लीजिए।

अध्यक्ष महोदय : वह क्या है? हम इसे अभी लेंगे।

श्री० ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : खुली लाइन का काम रेलवे के दैनिक कार्य के लिए जरूरी है। परियोजना वह काम है। जिसके द्वारा रेलवे के भराव-लदान क्षमता में सुधार के लिए अति-रिक्त सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। आजकल खुली लाइन पर 1.3 लाख तथा परियोजनाओं में नैमित्तिक श्रमिक हैं।

श्री रामावतार शास्त्री : जोड़ कितना है ।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : जोड़ 1.3 लाख तथा 80,000 है ।

श्री रामावतार शास्त्री : श्रम मंत्री ने बताया था 2 लाख 3 हजार और ये कुछ और बता रहे हैं । अब दोनों में फर्क हो गया ।

अध्यक्ष महोदय : बराबर ही आ गया ।

श्री रामावतार शास्त्री : कितनों को रेगुलर किया गया । यह तो जवाब दिया ही नहीं । संख्या केवल बता दी ।

अध्यक्ष महोदय : आपने संख्या ही पूछी है ।

श्री रामावतार शास्त्री : इसमें से रेगुलर कितने किए गए ?

अध्यक्ष महोदय : यह सवाल कौन सा है ?

एक माननीय सदस्य : प्रश्न संख्या 177

श्री रामविलास पासवान : मंत्री जी रेगुलर हैं या कैजुअल हैं ?

श्री रामावतार शास्त्री : रेगुलर कितने बनाये हैं यह तो जानकारी दे दें ।

अध्यक्ष महोदय : यह किस प्रश्न का उत्तर है ? 177 ?

श्री कृष्णचन्द्र हाल्दर : आप प्रश्न संख्या 172 को भी ले सकते हैं ।

[(व्यवधान)]

अध्यक्ष महोदय : श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा ।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : नैमित्तिक श्रमिकों को कुछ अस्थायी दर्जा दिया गया है । उन्हें कुछ अस्थायी दर्जा दिया गया है ।

श्री रामावतार शास्त्री : कितने ?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : खूली लाइन के 1.3 लाख श्रमिकों को हम अस्थायी दर्जा देते हैं । आप अस्थायी दर्जे के लाभ जानते हैं और यदि आप जानना चाहते हैं कि हम उन्हें क्या लाभ देते हैं तो मैं इन लाभों के विवरण को पढ़ सकता हूँ । परियोजना के 80,000 श्रमिकों को हम अस्थायी दर्जा नहीं देते ।

अध्यक्ष महोदय : श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव ।

श्री सत्य साधन चक्रवर्ती : इस प्रश्न के बारे में एक मिनट मेरी बात सुनें ।

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं ।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : मैं इसे कैसे उठा सकता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : बाद में ।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : उत्तर क्यों देखें । सारे प्रश्न को खराब कर दिया गया है क्योंकि इन्होंने समझ से काम नहीं लिया ।

अध्यक्ष महोदय : नहीं, इसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा ।

(व्यवधान*)

अध्यक्ष महोदय : अस्वीकृत ।

श्री सत्य साधन चक्रवर्ती : क्या आप संतुष्ट हैं ? (व्यवधान) ये भी नेमैतिक हैं ।

अध्यक्ष महोदय : प्रो० साहब, पढ़े लिखे आदमी ऐसा नहीं करते ।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : एक संतुष्ट ग्रीक की अपेक्षा एक संतुष्ट सुकरात होना अच्छा है ।

अध्यक्ष महोदय : आपका अपना दर्शन है ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : अध्यक्ष जी, मन्त्री जी ने बताया और वह सही भी है कि रेलवेज में दो रिक्लिनाइज्ड फेडरेशन्स हैं—एन०एफ०आई०आर० और ए०आई०आर०एफ० । यह दोनों फेडरेशन्स मान्यता प्राप्त हैं । ये फेडरेशन्स ऐसे डाक्टर हैं जिनके पास बहुत सी दवाइयां हैं लेकिन उनके पास मरीज पहुंचते नहीं हैं । बार बार इस सदन में बात आई कि क्यों न सीक्रेट बिल्ट के माध्यम से एक रिप्रेजेन्टेटिव यूनियन चुनी जाए । बार बार यह बात यहां पर उठती रही है लेकिन पता नहीं मंत्री जी को इसमें क्या दिक्कत है ? एक इण्डस्ट्री में एक यूनियन की बात बार बार कही गई है और सीक्रेट बिल्ट के माध्यम से उसका चुनाव होना चाहिए, यह मांग की गई है । मैं जानना चाहता हूँ इसकी व्यवस्था रेलवेज में मन्त्री जी करना चाहते हैं या नहीं ?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मैं स्पष्ट रूप से कह चुका हूँ कि हम साधारणतः मान्यता प्राप्त यूनियनों से बात नहीं करते हैं । अन्य यूनियनों से बात करने तथा उनकी मांगों के बारे में जानने में कोई नुकसान नहीं है ।

जो कि परम्परा तथा नियम है... (व्यवधान)

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मैं परम्परा की बात नहीं कर रहा हूँ । मैं परम्परा के बारे में जानता हूँ । यह अच्छी तरह से जानते हुए मैं पूछता हूँ कि एक उद्योग में एक यूनियन तथा गुप्त मतदान की क्या स्थिति है ? यह मेरा प्रश्न है ।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मेरे विचार में मैंने इसका उत्तर दे दिया है ।

* कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : क्या उन्होंने उत्तर दे दिया है ? आप पीठासीन हैं ।

अध्यक्ष महोदय : इन्होंने प्रश्न को चतुरता से टाल दिया है ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : महोदय, आप न्यायाधीश हैं । क्या उन्होंने उत्तर दे दिया है ? उन्हें मेरे प्रश्न का उत्तर देना होगा ।

अध्यक्ष महोदय : नहीं, वह नहीं दे सकते । इसके लिए आप दूसरा सवाल करिए ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मैं तो रेलवेज के सम्बन्ध में मन्त्री जी से जानना चाहता हूँ कि वे सीक्रेट बैलट के माध्यम से एक रिप्रेजेन्टेटिव यूनियन का चुनाव करना चाहते हैं या नहीं ? मैं दूसरी मिनिस्ट्रीज के बारे में बात नहीं कर रहा हूँ । आप कृपया मेरे प्रश्न का उत्तर दीजिए । उन्हें उत्तर देना होगा । कृपया उन्हें मेरे प्रश्न का उत्तर देने का आदेश दीजिए ।

प्रो० मधु दण्डवते : वह यह क्यों नहीं कह देते कि मामला विचाराधीन है ?

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मैंने रेलवेज के बारे में सवाल पूछा है, आप उसका जवाब दिलवाइये ।

अध्यक्ष महोदय : क्या यह श्रम मंत्रालय के लिए है अथवा उनके मंत्रालय के लिए है ?

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मैं तो रेलवेज की बात कर रहा हूँ, लेबर की बात कहां कर रहा हूँ ? मैं तो यह जानना चाहता हूँ कि रेलवेज में मन्त्री जी सीक्रेट बैलट के द्वारा यूनियन का चुनाव कराना चाहते हैं या नहीं । मैं लेबर की बात नहीं कर रहा हूँ । यह सवाल इसमें उठता है इसलिए आप मुझे इसका उत्तर दिलवाइए ।

अध्यक्ष महोदय : मुझे देखने दीजिए ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : इस प्रश्न को कैसे निकलने दिया जा सकता है ? उन्हें जवाब देना होगा ।

अध्यक्ष महोदय : यदि यह श्रम मंत्रालय के लिए है तो मैं उन पर दवाब नहीं डाल सकता । मैं इसका पता लगाऊंगा ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : यह अनुपूरक प्रश्न इस प्रश्न से पैदा होता है ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इससे श्रम मंत्रालय का कोई संबंध नहीं है ।

अध्यक्ष महोदय : अच्छा ठीक है, आप जिस ढंग से चाहें जवाब दीजिए ।

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : मैं पहले ही उत्तर दे चुका हूँ । मैंने बताया है कि सामान्यतः हम मान्यता प्राप्त मजदूर संघों से बातचीत करते हैं । मैंने यह भी कहा है कि अन्य मजदूर संघों से अन्य कुछ मामलों पर विचार करने में कोई बुराई नहीं है ।

अध्यक्ष महोदय : क्या उनकी एक यूनियन है या नहीं। वह यह जानना चाहते हैं। इसका उत्तर श्रम मंत्रालय द्वारा दिया जाएगा। मैंने इसका पता लगा लिया है।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : यह प्रश्न रेलवे के लिए है। उन्हें उत्तर देना होगा। कृपया उन्हें उत्तर देने का आदेश दीजिए।

प्रो० मधु दण्डवते : यह इस बैलट के कारण हुआ है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : वह भी गुप्त बैलट द्वारा।

अध्यक्ष महोदय : आप प्रश्न पूछिए और मैं आपको श्रम मंत्रालय से उत्तर दिलवाता हूँ।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : आप रेलवेज में गुप्त मतदान के माध्यम से एक यूनियन बनाने का विचार रखते हैं या नहीं ?

श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी : महोदय हमें श्रम मंत्रालय से मार्गदर्शी सिद्धान्त प्राप्त करने होते हैं।

समेकित बाल विकास सेवा योजना का पुनरीक्षण

*169. श्री त्रिलोक चन्द्र :

श्री छोटे सिंह यादव :

क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समेकित बाल विकास सेवा योजना के कार्यकरण में यदि कोई कमियां हो तो उनका पता लगाने के लिए सरकार द्वारा उस योजना के कार्यकरण का कोई पुनरीक्षण किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कब और उसके क्या परिणाम निकले ; और

(ग) सरकार द्वारा उसके कार्यकरण को सुधारने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० शुंगन) : (क) जी, हां।

(ख) योजना आयोग के कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन ने हाल ही में समेकित बाल विकास सेवा के विस्तृत मूल्यांकन अध्ययन तैयार किए हैं। उनकी अन्तिम रिपोर्ट प्राप्त होनी अभी शेष है। सारे देश के मैडिकल कालेज अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के मार्गदर्शन में परियोजनाओं में बेस-लाइन और पुनः सर्वेक्षण कार्यक्रम चला रहे हैं। इन अध्ययनों के फलस्वरूप 'समेकित' बाल विकास सेवा परियोजना क्षेत्रों में बच्चों और माताओं का स्वास्थ्य और पोषण की सेवाएं प्रदान करने में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है जिससे स्वास्थ्य और पोषण स्तर में सुधार आया है।

(ग) मूल्यांकन अध्ययनों में दिखाई गई कुछ निश्चित कमियों के बारे में उन्हें दूर करने के उपाय करने के लिए राज्य सरकारों, केन्द्र प्रशासित प्रदेश/प्रशासनों को सूचित कर दिया गया है।

श्री त्रिलोकचन्द : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने जो जवाब दिया है, शायद आपने उसको नहीं सुना है।

अध्यक्ष महोदय : मैंने पढ़ा है।

श्री त्रिलोकचन्द : मेरा प्रश्न दूसरा है और मंत्री महोदय ने जवाब दूसरा दिया है। बाल विकास सेवा योजना 1975 से चली है। यह आज की योजना नहीं है। मंत्री जी जवाब दे रहे हैं कि उसकी अंतिम रिपोर्ट प्राप्त होनी अभी शेष है। दूसरे पोर्शन में कहते हैं कि निश्चित कमियों के बारे में उन्हें दूर करने के उपाय करने के लिए राज्य सरकारों और केन्द्र शासित प्रदेशों को सूचित कर दिया गया है। मैं यह पूछना चाहता हूँ कि जब रिपोर्ट अभी तक प्राप्त नहीं हुई है, तो उन्होंने क्या सूचित किया है? जो सूचित किया है, वह हमें भी बताना चाहिए। इसमें क्या कमियाँ थीं, इसका हवाला इसमें नहीं दिया गया है। सिर्फ यह गया है कि सरकारों को निर्देश दे दिए गए हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप पूछ लीजिए, कौन से अपनी तरफ से भेजे हैं।

श्री त्रिलोकचन्द : वही मैं पूछ रहा हूँ। यह योजना 1975 से चली है। बच्चों की खुराक, माताओं की शिक्षा-दीक्षा, बच्चों की तन्दुरुस्ती, चाइल्ड-लेवर के विषय में यह योजना चलाई गई थी। इस पर 1979 में 33 प्रोजेक्ट्स पर काम होता था। एक प्रोजेक्ट पर सात करोड़ रुपया खर्च होता था, लेकिन अब उसको बढ़ाकर 42 करोड़ रुपया कर दिया है। मैं सरकार से पूछना चाहता हूँ कि इस योजना पर अब तक कितना पैसा खर्च हुआ है, क्या उपलब्धियाँ हैं और क्या कमियाँ हैं?

श्री पी० के० थुंगन : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने रिपोर्ट के बारे में कहा है। मैं फिर दोहराना चाहता हूँ कि फाइनल रिपोर्ट मेरे पास नहीं है। जो अन्तरिम रिपोर्ट प्राप्त हुई थी। उसके मुताबिक जो कमियाँ थीं, उन कमियों को दूर करने के लिए हमने राज्य सरकारों को लिखा है। यदि आप डिफैक्ट्स जानना चाहेंगे तो वह भी मैं आपको बताना चाहता हूँ।

- (1) प्रभावी समन्वय की समस्या ;
- (2) समुदाय को सहयोजित करने का अभाव ;
- (3) आंगनवाड़ियों के लिए अपर्याप्त आवास ;
- (4) बिजली, स्वच्छता आदि बुनियादी सुविधाओं का अभाव।

श्री त्रिलोक चन्द : अध्यक्ष महोदय, अभी आप ने सुना मंत्री जी ने दो योजनाओं को इस में और जोड़ दिया—संख्या 3 और सं० 4—बिजली और मकान। बिजली और मकान का प्रश्न इस योजना के अन्तर्गत नहीं आता है और न ही इनसे कोई विकास होता है। इसमें बच्चों की तन्दुरुस्ती, खुराक, माता की शिक्षा-दीक्षा के विषय हैं तथा इसके अन्तर्गत जो न्यूट्रीटिव फूड एफ० ए० ओ० तथा केअर से आते हैं, वे इसके माध्यम से बच्चों को बांटे जाते हैं, हालांकि वे भी बच्चों तक पूरी तरह से नहीं पहुँच पाते हैं। लेकिन बिजली विकास एवं घर की बात इसमें कहीं नहीं आती है। यह स्कीम तो बच्चों की वेलफेअर के लिए है—इस में बिजली कहां से जोड़ दी?

श्री पी० के० थुंगन : इसमें बिजली और मकान भी आते हैं। जैसा मैंने आंगनवाड़ी का जिक्र किया है—यहाँ मुख्य सेविका या प्रोजेक्ट आफिपर के लिए एकोमोडेशन की जरूरत थी... (व्यवधान)... इसके साथ ही बच्चों को ठीक प्रकार से दवाइयां देने के लिए रेफीजरेटर की जरूरत पड़ती है और रेफीजरेटर को चलाने के लिए बिजली की जरूरत पड़ती है—इसलिए बिजली को इसमें जोड़ा गया है।

एक माननीय सदस्य : 'जीरो' को कहाँ से लिया जाता है ?

श्री पी० के० थुंगन : इसे 'जीरो' से ही लिया जाता है। 'जीरो' से तीन वर्ष तक के बच्चों को समुचित इलाज नहीं मिल रहा है। इन कमियों के सुधारने हेतु राज्य सरकारों को अवगत करा दिया गया है ताकि उन्हें सुधारा जा सके।

श्री अनन्त रामलु मल्लु : यह देश में बच्चों के लिए सर्वोत्तम योजना है। परन्तु इस समय देश में कुछ ही उपनगरों में यह योजना चल रही है। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार इस योजना को देश के सभी प्रखण्डों में लागू करने पर विचार कर रही है? यदि हाँ तो इसे कब लागू किया जाएगा? यदि नहीं तो इस योजना को लागू करने में क्या कठिनाई है?

श्री पी० के० थुंगन : यह उन पददलित लोगों के लिए सर्वोत्तम योजनाओं में से एक है जिनकी आय बहुत कम है और जो गरीबी रेखा से नीचे रहते हैं। प्रारंभ में छठी पंचवर्षीय योजना में हमारा प्रस्ताव केवल 600 परियोजनाएं प्रारम्भ करने का था। परन्तु आपको जानकर प्रसन्नता होगी कि 20 सूत्री कार्यक्रम के लागू होने के बाद इनकी संख्या 1,000 हो गई है। 31 मार्च 1983 तक 300 परियोजनाएं काम कर रही होंगी। इसके अतिरिक्त 320 से अधिक परियोजनाएं स्वीकृत हो चुकी हैं। छठी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक इन परियोजनाओं की संख्या 1000 तक बढ़ा दी जाएगी। इससे लाभ उठाने वालों की संख्या 1.30 करोड़ हो जाएगी जो कि समाज के निचले स्तर के लोग हैं।

श्रीमती गुरबिन्दर कौर ब्रार : अध्यक्ष जी, यह जो चाइल्ड डवलमेंट सर्विस स्कीम है, यह रूरल एरियाज के लिए सबसे बढ़िया प्रोग्राम है। इसके अन्दर जीरो से तीन वर्ष तक की उम्र के बच्चों की देखभाल की जाती है। जीरो से यह मतलब है कि जो प्रेगनेंट मदर्स हैं उनको भी लुकजाफ्टर किया जाए, उनमें भी अगर आयरन और विटैमिस की कमी हो तो वह टाइम पर दूर की जाए। जीरो से तीन वर्ष तक के बाद आंगनवाड़ी से बच्चे रेगुलर स्कूल में चले जाते हैं। बालवाड़ियों को चलाने और हमारी कुछ हेल्थ स्कीमों के चलाने के अलावा हमारे यहाँ आंगनवाड़ियों की भी बेहद जरूरत है। इन आंगनवाड़ियों के वर्कर्स की ट्रेनिंग का काम आपने कुछ इंस्टीच्युशंस को सौंप रखा है। आंगनवाड़ी के कुछ वर्कर्स ट्रेन्ड हो गए हैं। मैं यह जानना चाहती हूँ कि कितने वर्कर्स ट्रेन्ड हो गए हैं और क्या उनको एम्प्लायमेंट मिल गयी है या नहीं ?

जो बच्चे बालवाड़ियों में होते हैं उनके हेल्थ कार्ड बने होते हैं जिससे कि हरेक मन्थ उनको देखा जाए ताकि उनकी हेल्थ मेन्टेन करने में मदद मिल सके। मैं यह पूछना चाहती हूँ कि क्या हिन्दुस्तान के रूरल एरियाज के हरेक ब्लॉक्स में यह स्कीम लागू हो गयी है, या कुछ एरियाज अभी रह गए हैं ?

श्री पी० के० थुंगन : आनरेबल मेम्बर ने पूछा है कि आंगनवाड़ी के कितने वर्कर्स ट्रेन्ड किए गए हैं। मैं सिर्फ आंगनवाड़ी ही नहीं आई० सी० डी० एत्त० मुख्य सेविकाज और आंगनवाड़ी तीनों के बारे में बताना चाहता हूँ—

वर्ष 1982-83 तक स्वीकृत 620 आई० सी० डी० एस० परियोजनाओं में से प्राप्त 346 परियोजनाओं के प्रतिवेदनों के अनुसार 277 बाल विकास परियोजना अधिकारी, 952 प्रशिक्षित मुख्य सेविका और 16,520 आंगनवाड़ी कार्यकर्त्ताओं को पहले ही प्रशिक्षित किया जा चुका है। 0-3 वर्ष ग्रुप के 600,743 बच्चों को अनुपूरक पोषाहार उपलब्ध कराया जा रहा है।

दूसरा जो सवाल मेम्बर महोदय ने पूछा है उसके बारे में मेरे पास अभी सूचना नहीं है। वह मैं बाद में दे सकता हूँ।

श्रीमती गुरबिन्दर कौर बरार : अध्यक्ष महोदय, मेरा बहुत महत्वपूर्ण सवाल है। आपने यह नहीं बताया कि कितने आंगनवाड़ी वर्कर्स को ट्रेनिंग मिल चुकी है।

अध्यक्ष महोदय : आप दुबारा सवाल डाल दीजिए।

श्री रामलाल राही : बालवाड़ी योजना के अन्तर्गत एक बालाहार योजना ग्रामीण क्षेत्रों की जो छोटी-छोटी पाठशालाएँ हैं उनके बच्चों को अच्छा आहार देने के लिए चलायी गयी थी। यह कई प्रदेशों में जिसमें कि उत्तरप्रदेश भी शामिल है, चलायी गयी थी। लेकिन अगर आप पता लगाएँ तो आपको मालूम होगा कि बच्चों की बालाहार योजना में अच्छी खुराक देने के लिए जो पैसा जाता है, संभवतः उसका दुरुपयोग हो रहा है और इस तरह से जितनी आपकी योजनाएँ हैं चाहे वे बाल विकास के संबंध में हों, बाल पोषण के सम्बन्ध में हों, बच्चों के स्वास्थ्य के लिए हों या उनके रहन-सहन को सुधारने के लिए हों, इन सब योजनाओं के अन्तर्गत ग्रामीण क्षेत्रों में कोई रचनात्मक कार्य नहीं हो रहा है। केवल कागजों पर काम हो रहा है।

क्या मंत्री जी कुछ इस तरह की व्यवस्था करेंगे जिससे इन योजनाओं का वास्तविक लाभ ग्रामीण क्षेत्रों के बच्चों को मिल सके? ऐसे बच्चे जो बे-सहारा हैं, बे-रोजगार हैं, किताबें नहीं हैं, कपड़े नहीं हैं चीथड़े पहनकर जाते हैं, खुराक नहीं मिलती, ऐसे बच्चों को वास्तविक रूप में ये सुविधाएँ उपलब्ध हो सकें? अगर अपने स्तर से नहीं कर सकते तो क्या राज्य सरकारों को निर्देश देंगे कि वे इस तरह की व्यवस्था करें जिससे इन योजनाओं का दुरुपयोग न हो।

श्री पी० के० थुंगन : मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि ये योजनाएँ ग्रामीण क्षेत्रों के लिए ही बनाई गई हैं। इनके दुरुपयोग के बारे में अभी तक हमारे पास कोई रिपोर्ट नहीं है। अगर माननीय सदस्य की कोई स्पेसिफिक कम्प्लेंट होगी तो उसे जरूर देखा जाएगा।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न—श्री रास बिहारी बहेरा-अनुपस्थित। अगला प्रश्न—श्री नन्जे गोड़ा।

विदेशों में भारतीय बच्चे गोद किए जाने की नीति तैयार करने के लिए कार्यदल

*171. श्री एच० एन० नन्जे गौडा : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशों में भारतीय बच्चे गोद लिए जाने की नीति तैयार करने के लिए मंत्रालय के अधीन एक कार्यदल बनाने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हाँ, तो यह कार्यदल कब तक बनाए जाने की संभावना है; और

(ग) इसके निर्देश पद क्या होंगे ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप-मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) से (ग) दत्तक-ग्रहण विधेयक लोक सभा में दिसम्बर, 1980 में पेश किया गया था। यह मामला सर्वोच्च न्यायालय (आपराधिक विविध याचिका संख्या 1171 में) के सम्मुख भी उठाया गया है। मंत्रालय ने 11 मार्च 1982 को सर्वोच्च न्यायालय के सामने प्रस्तुत करने के लिए दिशानिदेशों के मसौदे पर विचार करने के लिए एक बैठक बुलाई है।

श्री एच० एन० नन्जे गौडा : महोदय, मेरा प्रश्न और है तथा उत्तर कुछ और है। मेरा प्रश्न यह है कि 'क्या ऐसा कोई प्रस्ताव...' आदि है और वह इसका उत्तर 'नहीं' दे सकते थे तथा (ख) और (ग) के लिए वह कह सकते थे 'प्रश्न ही नहीं उठता।' परन्तु उन्होंने प्रश्न का उत्तर कुछ और ही दिया है।

महोदय, मैं अब और स्पष्ट करना चाहता हूँ। क्या माननीय मंत्री महोदय हमें बताने की कृपा करेंगे कि क्या 7 फरवरी 1983 को प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में राष्ट्रीय बाल बोर्ड की एक बैठक हुई थी और क्या उस बैठक में बच्चों को गोद लेने के संबंध में समाज कल्याण मंत्रालय के अधीन एक कार्यकारी दल गठित करने का निर्णय किया गया था और यदि हाँ तो यह कार्यकारी दल कब स्थापित किया जाएगा और इसके विचारार्थ विषय क्या होंगे ?

श्री पी० के० थुंगन : यह सच है कि राष्ट्रीय बाल बोर्ड की एक बैठक हुई थी और मुख्य उत्तर में यह कहा है कि इस सम्मानित सभा में मैंने जो विधेयक प्रस्तुत किया है उसके सम्बन्ध में कोई कार्यकारी दल गठित नहीं किया गया था। परन्तु राष्ट्रीय बाल बोर्ड के परामर्श पर एक दल बनाया गया है। एक दल गठित किया गया है और इस दल की इस महीने की 11 तारीख को बैठक होने वाली है जिसमें उच्चतम न्यायालय द्वारा सरकार तथा अन्य गैर-सरकारी कल्याण संगठनों से सहायता प्राप्त करने के लिए जारी किए गए नोटिसों के बारे में सुझाव तैयार किए जाने हैं।

श्री एच० एन० नन्जे गौडा : इस समिति के विचारार्थ विषय क्या हैं ?

श्री पी० के० थुंगन : इसका निर्णय बैठक होने पर लिया जाएगा।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

वाल्तेयर-रायपुर रेल मार्ग पर गाड़ियों में भीड़भाड़

* 170. श्री रास बिहारी बेहरा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वाल्टेयर-रायपुर रेल मार्ग पर यातायात की भीड़ किसी भी अन्य रेल मार्ग से बहुत अधिक है; और

(ख) क्या गाड़ियों में भीड़भाड़ के कारण यात्रियों को पैसेंजर तथा एक्सप्रेस गाड़ियों में स्थान नहीं मिलता ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी, नहीं ।

(ख) इस खंड पर गाड़ियों में स्थान का उपयोग द्वितीय श्रेणी में 60% से 90% और प्रथम श्रेणी में 37% से 80% के बीच किया जाता है । अतः इस खंड पर यातायात के वर्तमान स्तर को देखते हुए मौजूदा गाड़ी सेवाएं पर्याप्त समझी जाती हैं ।

रेलवे के सरकारी उपक्रमों के कर्मचारियों की मांगें

* 172. श्री कृष्ण चंद्र हाल्दर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मेट्रो-रेलवे सहित, नई लाइनों के निर्माण/विद्युतीकरण सम्बन्धी अनेक कार्य इण्डियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कम्पनी लिमिटेड और अन्य सरकारी उपक्रमों को सौंपे गए हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि इन कुछेक उाक्रमों में कर्मचारी उत्तेजित हैं क्योंकि उनकी मांगे पूरी नहीं की गयी हैं;

(ग) यदि हां, तो वे कौन से संगठन हैं जिनमें ऐसी अशान्ति फैली हुई है; और

(घ) यह सुनिश्चित करने के लिए कि उभर रही इस श्रमिक अशान्ति के कारण भारतीय रेलों के कार्य पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े, सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन दो सार्वजनिक उपक्रम हैं जिनके नाम इण्डियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कम्पनी लिमिटेड (इरकान) तथा रेल इण्डिया टेक्नीकल एंड इकानोमिक सर्विसेज लिमिटेड (राइट्स) हैं । इण्डियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कम्पनी लिमिटेड (इरकान) भारत और विदेश दोनों जगह टर्न-की रेलवे परियोजनाओं के निर्माण में लगी हुई है ।

इरकान भारतीय रेलों के लिए किसी भी नयी लाइन का निर्माण नहीं कर रही है। बहरहाल, विद्युतीकरण के निम्नलिखित कार्य उनको सौंपे गये हैं :—

1. दिल्ली-मथुरा खंड का विद्युतीकरण।

2. दिल्ली-मथुरा खंड के विद्युतीकरण के सम्बन्ध में बल्लभगढ़ से होडल तक 66 के०वी० दोहरे परिपथ ट्रांसमिशन लाइन की सप्लाई और स्थापन।

3. दिल्ली में रिंग रेलवे विद्युतीकरण।

4. मथुरा-गंगापुर सिटी का विद्युतीकरण।

(ख) जहां तक इरकान और राईट्स का सम्बन्ध है, उनके अंतर्गत काम करने वाले विभिन्न कोटियों के कर्मचारियों और मजदूरों के साथ सोहार्दपूर्ण सम्बन्ध है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

उच्च शिक्षा सम्बन्धी समस्याओं के लिए आयोग का गठन करना

*173. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्च शिक्षा की समस्याओं की जांच करने के लिए कोई आयोग गठित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो आयोग के निदेश-पद क्या हैं; और

(ग) क्या आल इण्डिया फेडरेशन आफ यूनिवर्सिटी एण्ड कालेज टीचर्स का इस मामले में विचार जानने का विचार है ?

शिक्षण और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप-मंत्री (श्री पी० के० थुंगन)
(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

तालगोरिया-तुप्काडो रेल लाइन के निर्माण के लिए ठेकेदारों द्वारा काम पर
लगाए गए श्रमिकों की मजूरी

*174. श्री ए०के० राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तालगोरिया—तुप्काडो रेल लाइन के निर्माण कार्य विशेष रूप से उसके भूमि के कार्य पर लगे ठेकेदार श्रमिकों को न्यूनतम मजूरी का भुगतान नहीं कर रहे हैं जिससे उनमें बहुत रोष की भावना पैदा हो गई है;

(ख) श्रमिकों को दी जाने वाली मजूरी की दरों सहित विस्तृत ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या न्यूनतम मजूरी का भुगतान सुनिश्चित करने को जिम्मेदारी दक्षिण-पूर्व रेलवे के प्रधान नियोक्ता की है; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) और (ख) : तलगढ़िया-तुपकाडोह लाइन निर्माण, विशेषकर मिट्टी डालने के कार्य में लगे ठेकेदार अपने कर्मचारियों को राज्य सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित न्यूनतम वेतन का भुगतान कर रहे हैं तथा उन्हें कम भुगतान किए जाने की कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। कर्मचारियों को 10.73 रुपये प्रतिदिन के हिसाब से भुगतान किया जा रहा है।

(ग) और (घ) रेलवे के प्रभारी इंजीनियर, जो प्रमुख नियोक्ता हैं, किसी मामले में कम भुगतान किये जाने की शिकायत ध्यान में लाए जाने पर न्यूनतम वेतन के भुगतान को सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित कदम उठाते हैं। उन्हें इस प्रकार की कोई शिकायत सीधे या श्रम प्रवर्तन अधिकारी (केन्द्रीय) जो न्यूनतम वेतन अधिनियम के उल्लंघन या अन्य अनियमितता, यदि कोई हो, को स्वतन्त्र जांच करते हैं, के माध्यम से प्राप्त नहीं हुई है।

क्षय रोग, डिप्थीरिया, पोलियो तथा टिटेनस से सम्पूर्ण प्रतिक्षण के लिए लक्ष्य

*176. श्री बाल कृष्ण वासनिक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या क्षय रोग, डिप्थीरिया, पोलियो तथा टिटेनस से सम्पूर्ण प्रतिरक्षा के लिए रखे गए वर्ष 1990 के लक्ष्य में अभी तक बहुत कम प्रगति हुई है ;

(ख) क्या प्रगति के मूल्यांकन के लिए कोई सर्वेक्षण किया गया है ; और

(ग) लक्ष्य की समयानुसार प्राप्ति हेतु गति में तेजी लाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी हाँ। कितने लोगों को रोग निरापद किया गया, इस सम्बन्ध में ठीक-ठीक आंकड़े प्राप्त करने के लिए 1982 में 21 सर्वेक्षण किए गए हैं।

(ग) जिन लोगों को टीका लगाया जाना है उनको रोग प्रतिरक्षण की अच्छी सुविधाएं सुनिश्चित करने के लिए पहले ही अनेक कदम उठा लिए गए हैं। इनमें दाइयों और स्वास्थ्य गाइडों को प्रशिक्षण

देकर स्वास्थ्य सम्बन्धी शैक्षिक कार्यों का विस्तार करना अतिरिक्त उप-केन्द्र खोलकर गांवों के औषधालयों का दर्जा बढ़ाकर और अतिरिक्त प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र खोलकर सेवाओं का विस्तार करना शामिल है ताकि मौजूदा प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के द्वारा लोगों को टीका लगा दिये जाने से इस कार्य का वर्तमान भार कम हो जाए। ग्रामीण क्षेत्रों में वैक्सीन को स्टॉक करने और उसे सुरक्षित रखने के लिए कोल्ड चैन सुविधाओं का विस्तार किया जा रहा है। देश में विभिन्न वैक्सीनों की उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिए भी कदम उठाए जा रहे हैं।

पूर्व रेलवे के निर्माण विभाग में नैमित्तिक श्रमिक

*177. श्री रीत लाल प्रसाद वर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्व रेलवे में खुली लाइन पर काम करने वाले नैमित्तिक कर्मचारियों को 120 दिन की सेवा पूरी करने पर अस्थायी रेल कर्मचारी बना दिया जाता है और रेल कर्मचारियों को मिलने वाली सभी सुविधाएं दी जाती हैं परन्तु निर्माण विभाग के नैमित्तिक कर्मचारी 10-15 वर्ष सेवा करने के बाद भी नैमित्तिक कर्मचारी ही रहते हैं और उन्हें एक अस्थायी कर्मचारी को मिलने वाली सुविधाओं से वंचित रखा जाता है; और

(ख) क्या सरकार का इस मामले में समानता लाने का विचार है ?

रेलमंत्री(श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) : (क) चालू लाइनों पर लगे हुए नैमित्तिक श्रमिकों को 120 दिन की लगातार सेवा पूरी होने पर उन्हें अस्थायी दर्जा दे दिया जाता है और वे अस्थायी रेल कर्मचारियों को दिए जाने वाले अधिकांश लाभों के पात्र हो जाते हैं। परियोजना नैमित्तिक श्रमिक अस्थायी दर्जे के हकदार नहीं हैं और उन्हें 180 दिन की लगातार सेवा पूरी होने पर वेतनमान दर के 1/30 के हिसाब से दैनिक मजदूरी और महंगाई भत्ता मिलाकर भुगतान किया जाता है। जब कभी रिक्तियां उपलब्ध होती हैं सभी नैमित्तिक श्रमिक जांच-पड़ताल करने के बाद नियमित किए जाने के पात्र हो जाते हैं। पूर्व रेलवे के निर्माण विभाग में 3 से लेकर 10 साल से अधिक सेवा वाले नैमित्तिक श्रमिक काम कर रहे हैं/नियमित किये जाने हैं।

(ख) जी नहीं।

5 से 11 वर्ष तक के स्कूल न जाने वाले बच्चों का सर्वेक्षण

*178. श्री मोहन लाल पटेल :

श्री के० प्रधानी :

क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने 5 से 11 वर्ष तक की आयु के उन सभी बच्चों का सर्वेक्षण किया है जो किसी भी विद्यालय में नहीं जाते हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसे बच्चों की राज्य वार संख्या दर्शाने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाएगा ; और

(ग) क्या ऐसे सर्वेक्षण करने तथा अपने बच्चों को विद्यालय भेजने हेतु माता-पिता को मनाने के लिए 20 सूत्री कार्यक्रम के अंतर्गत राज्यों को कोई अनुदेश जारी किए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप-मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) :
(क) विशेष रूप से उन बच्चों का, जिन्होंने दाखिला नहीं लिया है, पता लगाने के लिए, कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है। चौथे अखिल भारतीय शैक्षिक सर्वेक्षण ने, संदर्भ तिथि के रूप में 30 सितम्बर, 1978 को लेकर, प्रत्येक राज्य/संघ शासित क्षेत्र में अन्य बातों के साथ-साथ प्राथमिक कक्षाओं (I-V) में 6-11 आयु वर्ग के बच्चों के दाखिला के सम्बन्ध में भी सूचना एकत्र की थी।

(ख) एक सारणीबद्ध विवरण, जिसमें उपयुक्त ब्योरे दिये गए हैं, सभा पटल पर रख दिया गया है।

(ग) नए 20-सूत्री कार्यक्रम के विशेष संदर्भ में प्रारम्भिक शिक्षा को सर्व सुलभ बनाने के लक्ष्य को प्राप्त करने की नीति के भाग के रूप में 1982 के दौरान एक राष्ट्रीय अभियान चलाया गया था। अभियान में जिन प्रमुख बातों पर बल दिया गया था उनमें से एक दाखिला बढ़ाने के लिए प्रचार आयोजित करना भी था। अभियान के लिए जारी की गई रूप-रेखाओं में राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को यह सलाह दी गई थी कि वे स्कूल न जाने वाले बच्चों के अभिभावकों के सामूहिक सहयोग करने और उन्हें प्रेरित करने की ओर ध्यान दें।

विवरण

6-11 वर्ष की आयु वर्ग के उन बच्चों की संख्या जो 1978-79 के दौरान स्कूल में दाखिल नहीं हुए थे :

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	लड़के	लड़कियां	योग
1	2	3	4
आन्ध्र प्रदेश	9,89,556	15,60,962	25,50,518
असम	3,91,326	5,95,510	9,86,836
बिहार	12,99,128	26,14,772	39,13,900

1	2	3	4
गुजरात	4,13,891	7,99,233	12,13,124
हरियाणा	1,93,380	4,49,372	6,42,752
हिमाचल प्रदेश	13,876	88,152	1,02,028
जम्मू और काश्मीर	83,036	2,12,728	2,95,764
कर्नाटक	4,12,549	7,12,634	11,25,183
केरल	2,17,038	2,22,571	4,39,609
मध्य प्रदेश	14,54,269	24,01,405	38,55,674
महाराष्ट्र	4,43,822	10,84,271	15,28,093
मणिपुर	11,063	29,667	40,730
मेघालय	31,099	33,578	64,677
नागालैंड	8,634	14,315	22,949
उड़ीसा	5,36,613	8,77,512	14,14,125
पंजाब	28,148	98,611	1,26,759
राजस्थान	7,87,439	16,03,514	24,40,953
सिक्किम	2,912	6,625	9,537
तमिलनाडु	1,58,363	5,26,760	6,85,123
त्रिपुरा	17,358	52,302	69,660
उत्तर प्रदेश	19,06,108	43,49,098	62,55,206
पश्चिम बंगाल	8,56,450	15,00,555	23,57,005
अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	3,108	3,972	7,080
अरुणाचल प्रदेश	11,808	23,290	35,098
चण्डीगढ़	7,881	9,809	17,690
दादर और नागर हवेली	768	2,704	3,472

1	2	3	4
दिल्ली	43,849	85,829	1,29,678
गोवा, दमन और द्वीव	10,843	18,819	29,662
लक्षद्वीप	127	195	322
मिजोरम	279	365	644
पाण्डिचेरी	3,943	8,858	12,801
भारत	1,03,38,664	2,00,37,988	3,03,76,652

स्रोत: इन आंकड़ों का अनुमान चौथे अखिल भारतीय सर्वेक्षण के आधार पर लगाया गया।

अहमदाबाद-बड़ौदा-सूरत के बीच उपनगरीय गाड़ियों का चलाया जाना

*179. श्री आर०पी० गायकवाड़ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अहमदाबाद और सूरत के बीच रेल मार्ग के दोनों ओर हाल ही में उद्योग के तेजी से हो रहे विकास के कारण यात्री यातायात में बहुत अधिक वृद्धि हुई है ;

(ख) क्या इस क्षेत्र में उपनगरीय गाड़ियों के उपलब्ध न होने के कारण दैनिक यात्रियों को भारी कठिनाई और असुविधा होती है ;

(ग) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार दैनिक यात्रियों के लिए अहमदाबाद से बड़ौदा तक ऐसी उपनगरीय गाड़ियां चलाने का है जिनको धीरे-धीरे अन्चलेश्वर और सूरत तक बढ़ा दिया जायेगा; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) इस खंड पर यात्री यातायात में कुछ वृद्धि हुई है।

(ख) यद्यपि पर्याप्त संख्या में शटल सेवाएं और यात्री गाड़ियां उपलब्ध हैं, किन्तु सुबह/शाम की गाड़ियों में कुछ भीड़भाड़ देखी गयी है।

(ग) और (घ) : सवारी डिब्बा कारखाने के आशोधित सवारी डिब्बों सहित ई. एम. यू. टाइप की अतिरिक्त स्थानीय सेवा आरम्भ करने के लिए टर्मिनल सुविधाओं के साथ-साथ लाइन क्षमता के विकास के लिए एक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण प्रगति पर है।

रेल सेवा आयोग द्वारा परिणामों की घोषणा की तारीखों का निर्धारण

*180. श्री मूल चन्द डागा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल सेवा आयोग समय-समय पर रेल विभाग में विभिन्न पदों के लिए परीक्षाओं और साक्षात्कारों का आयोजन और परिणामों की घोषणा करते रहते हैं ;

(ख) क्या रेल विभाग केवल इसके द्वारा निर्धारित तारीखों पर ही परीक्षाएं और साक्षात्कार आयोजित करता है परन्तु परीक्षा परिणाम घोषित करने की तारीखें निर्धारित नहीं करता है जिससे इस काम में कई महीनों का विलम्ब हो जाता है और युवा वर्ग में असंतोष फैलता है ;

(ग) क्या रेल विभाग का भर्ती की इस प्रणाली को बदलने का विचार है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके कारण क्या हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी०ए० गनी खान चौधरी) (क) जी हां, रेल सेवा आयोग पर्यवेक्षकों, सहायक स्टेशन मास्टर्स, लिपिक वर्गीय कर्मचारियों आदि के लिए वर्ग 'ग' के पदों के लिए परीक्षाएं तथा साक्षात्कार आयोजित करते हैं।

(ख) रेलवे विभाग वर्ग 'ग' के पदों पर भर्ती के लिए परीक्षाएं तथा साक्षात्कार आयोजित नहीं करता है, लेकिन एक ग्रेड से दूसरे ग्रेड में पदोन्नति के वास्ते प्रवर्ण पदों के लिए ऐसा करता है। लिखित परीक्षाएं आयोजित करने के लिए तिथियां बता दी जाती हैं, लेकिन साक्षात्कारों की तिथियां तथा परिणामों की घोषणा उन अनुपस्थित उम्मीदवारों, जो पूरक परीक्षा देते हैं, पर निर्भर करती है। अतः साक्षात्कारों तथा परिणाम घोषित करने की तिथियां निर्धारित करना संभव नहीं है। फिर भी आम तौर पर साक्षात्कारों के पूरा होते ही शीघ्र परिणाम घोषित कर दिये जाते हैं।

(ग) और (घ) जैसा कि उल्लेख किया जा चुका है रेल सेवा आयोगों के माध्यम से प्रारम्भिक भर्ती करना जारी रहेगा और ऊंचे ग्रेडों के लिए पदोन्नति और प्रवर्ण रेलवे विभागों द्वारा किया जाएगा।

विद्या भवन सोसाइटी, उदयपुर द्वारा चलायी जा रही शिक्षण संस्थायें

*181. श्री कृष्ण कुमार गोयल:

श्री भीकू राम जैन :

क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विद्या भवन सोसाइटी, उदयपुर द्वारा चलाये जा रहे शिक्षण और व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थानों की आर्थिक स्थिति की जांच करने के लिए सरकार ने एक समिति नियुक्त की है; और

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

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० युंगन) (क) और (ख) सरकार ने विद्या भवन सोसायटी, उदयपुर की वित्तीय स्थिति की जांच करने के लिए एक समिति गठित की है जिसके विचारार्थ विषय निम्नलिखित हैं :

(i) संस्था को केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों द्वारा उपलब्ध किए जा रहे धन की पृष्ठ-भूमि में बजट में लगातार हो रहे घाटे के कारणों तथा संस्था द्वारा अपने प्रयासों से जुटाए गए धन की जांच करना ।

(ii) विद्या भवन सोसाइटी द्वारा उसके पास उपलब्ध संसाधनों के अन्तर्गत व्यय के स्तर को समायोजित करने के लिए किए गए उपायों की जांच करना ।

(iii) उपलब्ध संसाधनों के अधिक प्रभावी उपयोग तथा मितव्ययता के लिए सोसाइटी द्वारा किए जाने वाले अन्य उपायों, यदि कोई हो, की सिफारिश करना ।

(iv) संस्था के पिछले कार्यकरण का मूल्यांकन करना तथा संस्था के उन नवीन और महत्वपूर्ण कार्यों की जांच करना जो संस्था आजकल कर रही है जिससे कि केन्द्रीय सरकार से वित्तीय सहायता, यदि कोई हो, का औचित्य सिद्ध किया जा सके ।

(v) उपरोक्त 'निष्कर्षों' के आधार पर यह सिफारिश करना कि क्या किसी सहायता की जरूरत है, यदि हाँ, तो उस सहायता का स्वरूप, सीमा तथा अवधि कितनी हो ?

आरक्षण कार्य हेतु कम्प्यूटरों का प्रयोग

*182. श्री राम विलास पासवान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के सभी बड़े-बड़े स्टेशनों पर आरक्षण कार्य हेतु कम्प्यूटरों का प्रयोग आरम्भ करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हाँ, तो यह प्रणाली कब तक आरम्भ कर दी जायेगी; और

(ग) इससे आरक्षण-कार्य में होने वाली चोर बाजारी कहीं तक दूर होगी ?

रेल मंत्री (श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) (क) से (ग) : एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) दिल्ली क्षेत्र में संगणक द्वारा यात्रियों के लिए सीट और शायिकाएं आरक्षित करने के लिए एक परियोजना प्रारम्भ की गई है। दिल्ली में इस प्रणाली के सफलतापूर्वक स्थापित हो जाने तथा वांछित लाभ प्राप्त हो जाने पर दिल्ली क्षेत्र में प्राप्त अनुभव के आधार पर बाद में अन्य महानगरों के लिए इसी प्रकार के प्रबन्धों के बारे में विचार किया जा सकता है।

(ख) दिल्ली क्षेत्र की आरक्षण परियोजना के लगभग दो वर्षों में पूरा हो जाने की संभावना है।

(ग) संगणकीकृत आरक्षण प्रणाली द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित कार्य भी किये जायेंगे।

- (i) स्थान की उपलब्धता के संबंध में यात्रियों को तत्काल तथा सही जानकारी देना ;
- (ii) 'पहले-आओ-पहले-पाओ' के आधार पर आरक्षणों का उपयुक्त और सही हिसाब देना ताकि किसी प्रकार की धोखे-बाजी की संभावना न हो सके ;
- (iii) किसी भी स्थान से जहाँ आरक्षण काउंटर्स की व्यवस्था है, किसी भी गाड़ी के लिए आरक्षण प्राप्त करने के लिए यात्रियों को सुविधा ;
- (iv) आरक्षण कराने के लिए काउंटर्स पर लगने वाले समय को कम करना और इस प्रकार यात्रियों को बेहतर सेवा प्रदान करना ;
- (v) प्रत्येक आरक्षण के लिए किराये का सही हिसाब लगाना तथा टिकटें जारी करना ;
- (vi) प्रतीक्षा सूची में रखे गये यात्रियों के रद्द किये गए आरक्षणों के बदले अपने-आप शायिकाएं आवंटित करना।

जहाँ तक आरक्षण में कदाचार तथा काला बाजारी को समाप्त करने का संबंध है, संगणकीकृत प्रणाली से पहले-आओ-पहले-पाओ की पद्धति का दृढ़ता से पालन किया जायेगा। और इस संबंध में कोई चालबाजी नहीं होगी। इससे प्रतीक्षा सूची में रखे गए यात्रियों को रद्द किए गए आरक्षण के बदले उनको पारी जाने पर अपने-आप ही आरक्षण प्रदान किया जायेगा। लेकिन, इससे आरक्षणों के हस्तान्तरण द्वारा आरक्षित टिकटों को काला-बाजारी नहीं रोकी जा सकती जिसे केवल वास्तविक जांच द्वारा ही रोका जा सकता है।

दिल्ली परिवहन निगम को हुआ घाटा

1852. श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह :

श्री भीम सिंह :

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी :

क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि दिल्ली परिवहन निगम घाटे में चल रहा है ;
- (ख) यदि हाँ, तो 1982-83 के दौरान इसे कितना घाटा हुआ; और
- (ग) इस घाटे को पूरा करने के लिए योजना तैयार की गयी है।

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) (क) जी, हाँ।

(ख) जनवरी, 1983 तक अस्थायी रूप से 5852.23 लाख रुपये का घाटा हुआ। कार्यकरण से जो घाटा हुआ वह भी इसमें शामिल है।

(ग) दिल्ली परिवहन निगम ने बसों का अधिकाधिक प्रयोग करके, इंधन में बचत करके समय से मरम्मतें, कर्मचारियों से अधिकाधिक काम लेकर मालसूची पर समुचित नियंत्रण और वित्तीय अनुशासन सुनिश्चित करके अपनी परिचालन कुशलता बढ़ाने के लिए कदम उठाए हैं। सड़क परिवहन निगम अधिनियम 1950 में किए गए संशोधनों के अन्तर्गत राज्य परिवहन उपक्रम अपना कर्जा इंक्विटी में बदल कर अपनी ब्याज देयता को कम कर सकते हैं।

पलामऊ और सीतापुर के बीच गाड़ियों में भारी भीड़-भाड़

1853. श्री टी०एस० नेगी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या पलामऊ और सीतापुर के बीच चलने वाली गाड़ियों में भारी भीड़-भाड़ होने का कारण संसाधनों की कमी है, और
- (ख) यदि हाँ, तो संसाधन जुटाने में सरकार द्वारा हिचक दिखाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) और (ख) अक्टूबर 1982 में किए गए यातायात विश्लेषण से यह पता चला कि सीतापुर और बालामऊ के बीच इस समय चलने वाली 2 जोड़ी गाड़ियाँ काफी हैं। बहरहाल, जब कभी इस मार्ग पर यातायात बढ़ जाता है तब विशेष गाड़ियाँ चलायी जाती हैं।

भारत की सामाजिक-आर्थिक परियोजनाओं के लिए "यूनिसेफ" तथा अन्य संयुक्त-राष्ट्र एजेंसियों द्वारा अनुदान में कटौती

1854. श्री शान्तुभाई पटेल : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि भारत की विभिन्न सामाजिक-आर्थिक परियोजनाओं को "यूनिसेफ"

तथा अन्य संयुक्त-राष्ट्र एजेंसियों द्वारा अनुदान में अचानक कटौती किये जाने के कारण खतरा पैदा हो गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो ऐसी कौन-कौन सी परियोजनाएं हैं ;

(ग) सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिए क्या उपाय किए हैं कि इन परियोजनाओं का काम चलता रहे ;

(घ) अनुसंधान कार्य से सम्बद्ध अनुदानों में कटौती के कारण कितने व्यक्ति बेरोजगार हो गए; और

(ङ) क्या उन्हें पुनः काम देने के लिए कोई कदम उठाए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमन्त्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) से (ङ) : एक विवरण संलग्न है।

विवरण

“भारत में सामाजिक-आर्थिक परियोजनाओं के लिए यूनिसेफ और अन्य संयुक्त राष्ट्र एजेंसियों

द्वारा दिए जाने वाले अनुदानों में कटौती” के संबंध में उल्लिखित विवरण

भारत में यूनिसेफ से सहायता प्राप्त सामाजिक-आर्थिक परियोजनाएं ऐसी हैं जिनके कार्यान्वयन में यूनिसेफ के अंशदान निर्णायक तत्व नहीं हैं। भारत सरकार के कार्यक्रमों में यूनिसेफ का सहयोग वहीं होता है जहाँ पर सरकारी निवेश का हिस्सा कहीं अधिक होता है। कार्यक्रमों के लिए यूनिसेफ की वचन-बद्धता में कोई कटौती नहीं की गई है तथा कोई भी सामाजिक-आर्थिक परियोजना जोखिम में नहीं पड़ी है। नगर विकास और जल सप्लाई कार्यक्रम जैसे कुछ क्षेत्रों में भी जहाँ यूनिसेफ और संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम सहायता में कटौती हुई है वहाँ भी अन्य स्रोतों से इस कटौती को पूरा किया जा रहा है तथा कोई भी चालू परियोजना प्रभावित नहीं हुई है।

ब्रिटेन में भारत समारोह के दौरान अदिती प्रदर्शनी

1855. श्री जार्ज फर्नाण्डिस : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ब्रिटेन में भारत समारोह के दौरान आयोजित अदिती प्रदर्शनी में कितना व्यापार बुक किया गया ; और

(ख) किन-किन मंत्रालयों/एजेंसियों/व्यक्तियों ने यह व्यापार बुक किया ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी०के० थुंगन) (क) और और (ख) क्योंकि अदिती एक व्यापारिक प्रदर्शनी नहीं थी, इसलिए प्रश्न नहीं उठता।

“घनबाद कोल रेकट बस्टिड” शीर्षक से समाचार

1856. श्री बाला साहिब बिखे पाटिल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 6 फरवरी, 1983 के 'बिजनेस स्टैंडर्ड' में 'घनबाद कोल रेकर बस्टिड' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) क्या यह सच है कि हालांकि भट्टों के लिए कोयले को सप्लाई निम्न प्राथमिकता वाली मद है तब भी बी० सी० सी० एल० और सी० सी० एल० परामर्श किए बिना विशेष मामले के रूप में उन्हें 125 रेक कोयला आवंटित कर दिया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस पूरे मामले की जांच करने का है; यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां ।

(ख) नवम्बर, 81 में केन्द्रीय सरकार द्वारा किये गये निर्णय के अनुसार, दिसम्बर 1981 से ईंट के भट्टों के लिए कोयले की दुलाई सैन्ट्रल कोल फील्ड लिमिटेड के सिंगरौली क्षेत्र तक ही सीमित रखी गयी थी। ताकि बिजलीघरों जैसे उच्च प्राथमिकता वाले उपयोक्ताओं के लिए झरिया क्षेत्र के बेहतर किस्म का कोयला सुरक्षित रखा जा सके।

ईंट के भट्टों को कोयले की दुलाई के सम्बन्ध में अन्य उद्योगों से निचली प्राथमिकता दी जाती है। सी० आई० एल० की सहमति से गत वर्ष के दौरान सिंगरौली क्षेत्रों से इस प्रकार की दुलाई की गई है। बी० सी० सी० एल० और सी० सी० एल० के परामर्श के बिना किसी प्रकार के विशेष आवंटन के सम्बन्ध में रेलों को कोई जानकारी नहीं है। दिसम्बर, 81 से दिसम्बर, 82 तक जब इस प्रकार की दुलाई गई थी, राजस्थान राज्य के लिए आवंटित किए गए बी० आर० के० रेकों की कुल संख्या 84 थी, जिसमें से 64 रेक नहर परियोजनाओं/राजस्थान सरकार के कमाण्ड क्षेत्र के विकास के लिए थे। इन सभी रेकों का संचलन निदेशक, उद्योग/राजस्थान राज्य द्वारा प्रायोजित किया गया था और सी० आई० एल० द्वारा दुलाई को स्वीकृति दी गई थी। रेलों को षडयंत्रकारियों द्वारा इन रेकों में से किसी रेक का दुरुपयोग किये जाने की जानकारी नहीं है।

(ग) और (घ) : प्रश्न नहीं उठता ।

भदुरे डिबीजन में स्टेशन मास्टरों की स्थाई नियुक्ति

1857. श्री डी० एस० ए० शिवप्रकाशम् : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे के मदुरै डिवीजन में स्टेशन मास्टर्स के कितने पदों पर अभी तक स्थाई नियुक्ति नहीं हुई है; और

(ख) उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

विश्वविद्यालयों को दिये जाने वाले अनुदानों में विषमता

1858. श्री हनुमत् मोल्लाह : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विश्वविद्यालयों को अनुदान, सहायता, अध्यापक के पदों की स्वीकृति आदि देने में भेदभाव करता है;

(ख) क्या इस लक्ष्य के ब्रह्मजुद कि कलकत्ता विश्वविद्यालय में छात्रों की संख्या अधिक है, उपरोक्त सुविधाओं के मामले में कलकत्ता विश्वविद्यालय के साथ दिल्ली विश्वविद्यालय जैसे विश्वविद्यालयों की तुलना में भेदभाव किया जा रहा है;

(ग) क्या सरकार इस सम्बन्ध में तुलनात्मक आंकड़े उपलब्ध करायेगी; और

(घ) इस विषमता को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय करने का विचार किया गया है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप-मंत्री (श्री पी० के० शुंगन) (क) : जी, नहीं । प्रत्येक विश्वविद्यालय के लिए सामान्य/संस्थागत विकास के लिए सहायता की सीमा समग्र योजना अवधि के लिए अस्थायी तौर पर निर्धारित की जाती है । इस सीमा को निर्धारित करने में प्रत्येक विश्वविद्यालय के विकास की अवस्था, चलाए जाने वाले कार्यक्रमों के प्रकार और स्तर, पहले स्वीकृत योजनाओं के कार्यान्वयन की प्रगति, छात्र एवं संकाय संख्या इत्यादि जैसी बातों को ध्यान में रखा जाता है । ये बातें प्रत्येक विश्वविद्यालय में अलग-अलग हैं । तथापि, छठी योजना के दौरान आयोग ने सभी विश्वविद्यालयों को तीन वर्गों में विभाजित किया है और प्रत्येक वर्ग को क्रमशः 100 लाख रु० 75 लाख रु० और 50 लाख रु० का अस्थाई आवंटन किया है ।

(ख) राज्य के कानूनों के अन्तर्गत कार्य कर रहे कलकत्ता तथा अन्य विश्वविद्यालय आयोग द्वारा निर्दिष्ट आवंटन सीमा के अलावा संबंधित राज्य सरकारों से बराबर के हिस्से अथवा दूसरे रूप में विकास अनुदान प्राप्त करते हैं । तथापि संसद के अधिनियमों के अन्तर्गत कार्य कर रहे दिल्ली विश्वविद्यालय जैसे विश्वविद्यालय किसी भी राज्य सरकार से कोई विकास सहायता नहीं प्राप्त करते हैं ।

उनके अनुरक्षण तथा विकास के लिए सभी अनुदान केन्द्र सरकार द्वारा विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के माध्यम से प्रदान किए जाते हैं।

(ग) छठी योजना अवधि के दौरान विभिन्न विश्वविद्यालयों को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा प्रस्तावित अस्थाई आबंटन दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

छठी योजना अवधि के दौरान विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा राज्य और केन्द्रीय विश्वविद्यालयों को सामान्य / संस्थागत विकास के लिए किया गया अस्थाई आबंटन

क. राज्य विश्वविद्यालय राज्य का नाम	उन विश्वविद्यालयों के नाम जिन्हें आबंटित किए गए		
	100 लाख रु०	75 लाख रु०	50 लाख रु०
1	2	3	4
1. आन्ध्र	आन्ध्र	—	—
	उस्मानिया	—	—
	श्री बेंकटेश्वर	—	—
	काकातीय	—	—
	नागार्जुन	—	—
2. असम	गोहाटी	डिब्रूगढ़	—
3. बिहार	पटना	बिहार	के० एस० दरभंगा
	रांची	भागलपुर	—
	—	मगध	—

1	2	3	4	5
4.	गुजरात	बड़ौदा	सरदार पटेल	—
		गुजरात	सौराष्ट्र	—
			दक्षिण गुजरात	—
5.	हरियाणा	कुस्सेत्र	—	—
6.	हिमाचल प्रदेश	हिमाचल प्रदेश	—	—
7.	जम्मू एवं काश्मीर	—	जम्मू एवं काश्मीर	—
8.	कर्नाटक	बंगलौर	—	—
		मैसूर	—	—
		कर्नाटक	—	—
9.	केरल	केरल	कालीकट	—
			कोचीन	
10.	मध्य प्रदेश	सागर	जवलपुर	इंदौर
			विक्रम	जीवा जी
			भोपाल	रविशंकर
				इंदिरा कला
				संगीत
				ए० पी० सिंह
11.	महाराष्ट्र	बम्बई	एस० एन० डी० टी०	—
		पूना	महिला	—
		मराठवाडा	शिवाजी	—
	—		नागपुर	—
12.	उड़ीसा	उत्कल	बरहमपुर	—
	—		सम्बलपुर	—

1	2	3	4	5
13.	पंजाब	पंजाबी पंजाब	गुरु नानक देव	—
14.	राजस्थान	राजस्थान जोधपुर	उदयपुर —	— —
15.	तमिलनाडु	मद्रास मदुरै — अन्नामलाई	— — —	— — —
16.	उत्तर प्रदेश	इलाहाबाद — — — — लखनऊ गोरखपुर मेरठ —	रुड़की — — — —	आगरा काशी विद्यापीठ सम्पूर्णानन्द संस्कृत कानपुर
17.	पश्चिम बंगाल	कलकत्ता — — जादवपुर उत्तर बंगाल	कल्याणी बर्दवान —	— — —

ख. केन्द्रीय विश्वविद्यालय

विश्व विद्यालयों का नाम		छठी योजना अवधि के दौरान आवंटन (लाख रु०)
1.	अलीगढ़	150
2.	बनारस	150
3.	दिल्ली	150

1	2	3
4.	दक्षिण दिल्ली परिसर (दिल्ली विश्वविद्यालय)	100
5.	विश्व भारती	100
6.	जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय	250 (परिसर विकास सहित)
7.	हैदराबाद	300 (परिसर विकास सहित)
8.	उत्तर पूर्वी पर्वतीय विश्व विद्यालय	400 (परिसर विकास सहित)
योग		1600

भीड़-भाड़ के समय (पीक आवर्स) के दौरान वेस्ट सागरपुर कालोनी और केंद्रीय सचिवालय के बीच दिल्ली परिवहन निगम की विशेष बस सेवा

1859. श्री केशवराव कारधी : क्या नीवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार वेस्ट सागर पुर कालोनी क्षेत्र से आने वाले दैनिक यात्रियों की भारी संख्या को देखते हुए भीड़-भाड़ के समय (पीक आवर्स) के दौरान वेस्ट सागर पुर कालोनी से केंद्रीय सचिवालय तक दिल्ली परिवहन निगम की विशेष बस सेवा चलाने का है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों ने कोई सर्वेक्षण किया है, और

(ग) यदि नहीं, तो विशेष रूप से भीड़-भाड़ के घंटों के दौरान कार्यालय जाने वाले व्यक्तियों के लोभ के लिए कब तक सर्वेक्षण कर लिया जाएगा ?

नीवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी : (क) पश्चिम सागरपुर कालोनी जनकपुरी के निकट पंखा रोड के पास है। अभी कालोनी के 703, 704, 720, 730 और 740 को नियमित अंतर पर केंद्रीय सचिवालय के बीच चलती हैं, वह विशिष्ट पार्क बस

स्टाफ से गुजरती है। इसके अलावा सी-ब्लॉक जनकपुरी स्टाफ से केंद्रीय सचिवालय के लिए आठ विशेष ट्रिप्स चलती हैं जो कालोनी के काफी निकट है।

(ख) और (ग) पूरे महानगर में समय समय पर सर्वेक्षण किए जाते हैं। पश्चिम सागर पुर कालोनी के लिए मौजूदा सेवाओं को पर्याप्त माना गया है।

अंडमान और निकोबार प्रशासन द्वारा एम० वी० अकबर की खरीद

1860. श्री ईरा अनबारासु : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अंडमान और निकोबार प्रशासन ने मुगल लाइन्स से 'एम० वी० अकबर' नामक जहाज खरीदा है, और

(ख) यदि हां, तो यह जहाज किस तारीख को खरीदा गया, कितने में खरीदा गया तथा 'हज यात्रा' पर जाने से पहले यह जहाज मुख्य भूमि से पोर्ट ब्लेयर तक कितनी बार गया ?

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

(ख) जहाज खरीदने की तारीख : 31 मार्च; 1982

जहाज की कीमत : 9.00 करोड़ रुपये

हज यात्रा में लगाए जाने से पूर्व एम० वी० 'अकबर' जहाज ने जितनी यात्राएं की, उनकी संख्या नीचे दी गई है:—

(i) पोर्ट ब्लेयर/कलकत्ता/पोर्ट ब्लेयर —4 यात्राएं

(ii) पोर्ट ब्लेयर/मद्रास/पोर्ट ब्लेयर —2 यात्राएं

कुल :

6 यात्राएं

पत्तन न्यास प्राधिकारियों द्वारा नियंत्रित रेल व्यवस्था को रेलवे को सौंपा जाना

1861. श्री नारायण चौबे : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ऐसा प्रस्ताव है कि उस रेल व्यवस्था को, जो इस समय पत्तन न्यास प्राधिकारियों के नियंत्रण में है, रेलवे को सौंप दिया जाएगा,

(ख) कलकत्ता, बम्बई, मद्रास, विशाखापत्तनम, हल्दिया, परादीप, कोचीन तथा अन्य पत्तनों जैसे स्थानों पर इस समय पत्तन प्राधिकारियों के नियंत्रण में कितने किलोमीटर लंबी रेल लाइन है ;

(ग) उक्त पत्तनों पर इस रेल व्यवस्था में लोको, इंजीनियरिंग, आप्रेटिंग, सिगनल्स आदि जैसे विभागों में विभागवार कितने कर्मचारी काम पर लगे हुए हैं ;

(घ) क्या इस समय पत्तन रेल कर्मचारियों को सम-श्रेणी के सामान्य रेल कर्मचारियों से अधिक परिलब्धियों का भुगतान किया जा रहा है ;

(ङ) यदि हां, तो उस स्थिति में वर्तमान पत्तन रेल-कर्मचारियों की सेवा शर्तें क्या होंगी जब उन्हें भारतीय रेलवे में भेजा जाएगा ;

(च) क्या पत्तन मजदूर संघ ने इस योजना का विरोध किया है, और

(छ) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

मौबहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) इस समय बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, मारुंगांव, परादीप और विशाखापत्तनम पत्तनों पर पत्तन रेलवे का नियंत्रण और परिचालन पत्तन प्राधिकरण द्वारा किया जाता है। परादीप, मारुंगांव, के पत्तनों और हल्दिया डाक कम्पलेक्स में पत्तन रेलवे सिस्टम ट्रंक रेलवे को हस्तान्तरण करने के प्रस्ताव पर सरकार विचार कर रही है।

(ख) पत्तन रेलवे के नियंत्रण में कुल ट्रंक लम्बाई नीचे दी गई है:—

	ट्रंक लम्बाई/ कुल लम्बाई
बम्बई	200 किलोमीटर
कलकत्ता	284 किलोमीटर
हल्दिया	83 किलोमीटर
मद्रास	74 किलोमीटर
मारुंगांव	33 किलोमीटर
परादीप	36 किलोमीटर
विशाखापत्तनम	157 किलोमीटर

(ग) पत्तन रेलवे में स्टाफ की संख्या इस प्रकार है:—

	धातायात विभाग	इन्जीनियरी विभाग	कुल
बम्बई	अलग-अलग उपलब्ध नहीं है।		3333

कलकत्ता	अलग-अलग उपलब्ध नहीं है।		3167
हल्दिया	अलग-अलग उपलब्ध नहीं है।		522
मद्रास	418	406	824
मार्मुगाव	112	158	270
परादीप	92	70	162
विशाखापत्तनम	681	1168	1849

(घ) पत्तन रेलवेमेन को कुल मिलाकर जो वेतन मिलता है, वह ट्रंक रेलवे से कम श्रेणी कर्मचारियों की परिलब्धियों से सामान्यता अधिक है।

(ङ) पत्तन रेलवे में इस समय जो रेलवे स्टाफ है, उसे ट्रंक रेलवे द्वारा लिए जाने की कोई संभावना नहीं है।

(च) कलकत्ता पत्तन में कुछ ट्रेड यूनियनों ने प्रस्तावित ट्रांसफर का समर्थन नहीं किया है।

(छ) प्रस्ताव पर कोई निर्णय किए जाने से पूर्व यूनियनों के प्रस्तावों पर समुचित विचार किया जाएगा।

दिल्ली में कुष्ठ रोगी कालोनी

1862 . श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में कितनी कुष्ठरोगी कालोनियां हैं ;

(ख) क्या कुष्ठरोगियों के कल्याण के लिए सरकार द्वारा कुछ कुष्ठ रोगी कालोनियों को अपने अधिकार में ले लिया गया है अथवा लेने का विचार है, और

(ग) यदि हां, तो दिल्ली की कौन सी कुष्ठरोगी कालोनी को सरकार द्वारा अपने हाथ में लेने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) :

(क) से (ग) : संघ शासित क्षेत्र दिल्ली में 6 कुष्ठ रोगी कालोनियां हैं। यह गांधी ग्राम, नई सीमापुरी, कस्तूरबा ग्राम, आनंद ग्राम दिल्ली नगर निगम कुष्ठ होम और प्रेम नगर में हैं। गांधी ग्राम और नई सीमापुरी कालोनियों में जिस की भूमि और भवन दिल्ली विकास प्राधिकरण की है और कस्तूरबा ग्राम और आनंद ग्राम में जिसकी भूमि और भवन दिल्ली प्रशासन का है कुष्ठ निवासियों को दिल्ली

प्रशासन का समाज कल्याण निदेशालय मुफ्त राशन और कपड़े दे रहा है। दिल्ली नगर निगम कुष्ठ होम की भूमि और भवन, नगर निगम दिल्ली की है और दिल्ली नगर निगम कुष्ठ निवासियों को मुफ्त राशन और कपड़े दे रहा है। हाल ही में दिल्ली प्रशासन ने इस कुष्ठ होम को दिल्ली नगर निगम से अपने हाथ में लेने का निर्णय किया है। प्रेम नगर कुष्ठकालोनी की भूमि और भवन मिशनरी आफ चैरेटी की है जो कुष्ठ निवासियों को मुफ्त राशन और कपड़े देती है। सरकार का इसे अपने हाथ में लेने का कोई विचार नहीं है।

राजभाषा अधिनियम के उपबंधों का कार्यान्वयन

1863. श्री राम विलास पासवान : क्या नौबहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजभाषा अधिनियम की धारा 3 (3) के उपबंधों का मंत्रालय में पालन किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो गत एक वर्ष के दौरान, हिन्दी और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में कितने-कितने सामान्य आदेश जारी किए गए;

(ग) गत एक वर्ष के दौरान हिन्दी में कुल कितने पत्र प्राप्त हुए तथा उनमें से कितने पत्रों का हिन्दी में उत्तर दिया गया;

(घ) मंत्रालय ने कितने प्रकाशन/पत्रिकाएं निकाली तथा उनमें से कितने प्रकाशन/पत्रिकाएं हिन्दी और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में प्रकाशित की गयी;

(ङ) वर्ष 1968 के बाद मंत्रालय के अधीन कितने कार्यालयों/संगठनों की स्थापना की गयी तथा उनमें से कितनों को शुरू से ही भारतीय नाम दिए गए; और

(च) सांविधिक उपबंधों का पालन न करने के सम्बन्ध में यदि कोई कार्यवाही की गयी है तो वह क्या है ?

नौबहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जिघाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी, हां। केवल उन दस्तावेजों के अलावा जो 'सामान्य आदेश' की परिभाषा में आते हैं।

(ख) दोनों भाषाओं अर्थात् हिन्दी और अंग्रेजी में 55। कोई भी सामान्य आदेश केवल हिन्दी में जारी नहीं किया गया। केवल अंग्रेजी में 819 सामान्य आदेश जारी किए गए। इनमें से अधिकांश सामान्य आदेश विभिन्न मंत्रालयों से केवल अंग्रेजी में प्राप्त परिपत्र थे जिन्हें इस मंत्रालय द्वारा अपने अधिकारियों और मंत्रालय के तहत विभिन्न कार्यालयों के लिए सूचनार्थ/कार्रवाई के लिए पुनः परिचालित किया गया था।

(ग) 1820 पत्रों में से जो हिन्दी में प्राप्त हुए थे, केवल 1634 पत्रों का उत्तर हिन्दी में दिया गया। बाकी पत्रों के उत्तर अपेक्षित नहीं थे।

(घ) 20 प्रकाशन। इनमें केवल तीन हिन्दी और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में तैयार किए जाते हैं।

(ङ) 151 हिन्दी या किसी अन्य भारतीय भाषा में अलग से कोई नाम नहीं दिया गया।

(च) यह सुनिश्चित करने के लिए कि भविष्य में सांविधिक उपबंधों का उल्लंघन नहीं हो, बड़े आदेश जारी कर दिए गए हैं।

देश में हृदय संस्थान

1864. श्री लक्ष्मण मलिक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि देश में हृदय रोगों के इलाज के लिए हृदय संस्थानों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो देश में हृदय संस्थानों की स्थापना के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय करने का विचार किया गया है; और

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्यमंत्री(श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) से(ग) देश में हृदय रोगों के उपचार संबंधी सुविधाओं की केन्द्र और राज्य सरकारों तथा गैर-सरकारी संस्थाओं द्वारा व्यवस्था की गई है और ये इन सेवाओं की मांग को काफी हद तक पूरा करने में समर्थ हैं। इन सेवाओं की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए समय-समय पर इनका विस्तार किया जा रहा है और नई यूनिटें खोली जा रही हैं।

बम्बई पत्तन न्यास का इन्टरिम कन्टेनर मैनेजमेंट प्लान

1865. श्री के० ए० राजन : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री : यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय जहाजरानी कंपनियों के विरुद्ध भेदभाव को समाप्त करने के उद्देश्य से वर्ष 1970 के प्रारम्भ में बम्बई पत्तन न्यास का 'इन्टरिम कन्टेनर मैनेजमेंट प्लान' शुरू किया था;

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

(ग) इन्टरिम कन्टेनर मैनेजमेंट प्लान को शुरू करते समय उद्देश्य की प्राप्ति के लिए बम्बई पत्तन न्यास ने क्या कदम उठाए हैं;

(घ) क्या यह सच है कि अब भी भारतीय प्रतिपक्षी कंपनियों की तुलना में विदेशी जहाजरानी कंपनियों को अनुचित लाभ और सुविधाएं मिल रही हैं ;

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

(च) भारतीय जहाजरानी कंपनियों की शिकायतों को दूर करने के लिए क्या तात्कालिक उपाय किए जा रहे हैं ?

नौबहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं होता।

(ग) इस योजना को पहली फरवरी, 1983 से लागू कर दी गयी है। बम्बई पोर्ट में मौजूदा उपलब्ध साधनों को भारतीय तथा विदेशी कंटेनर शिपिंग लाइन्स के लिए समानता के आधार पर सामान्य यूसर सुविधाओं को उपलब्ध कराने का इसका लक्ष्य है। जब आधारभूत सुविधाएं पूर्णतः तैयार हो जाएंगी, तब अंतरिम योजना को अन्तिम रूप दिया जाएगा।

(घ) नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं होता।

(च) भारतीय शिपिंग लाइन्स को कोई कठिनाई नहीं है। इसके अलावा, अन्तरिम कंटेनर मैनेजमेंट प्लान को इसने अनुमोदन और समर्थन किया है।

गाड़ियों में खतरे की जंजीर की व्यवस्था को समाप्त करने का प्रस्ताव

1866. श्री नवीन रवाणी : क्या रेलमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गाड़ियों में खतरे की जंजीर की व्यवस्था को समाप्त करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) आपात-काल में खतरे की जंजीर को बदले में अन्य क्या व्यवस्था की जाएगी ?

रेलमंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) और (ख) : कुछ खण्डों पर, जहां बदमाशों द्वारा अनधिकृत रूप से खतरे की जंजीर खींचने के कारण गाड़ियां बार-बार रुकती हैं और जिससे गाड़ी सेवाओं में अवरोध पैदा होता है रेलों द्वारा यात्री गाड़ियों की खतरे की जंजीर के उपकरण को कभी-कभार नकारा बना दिया जाता है।

(ग) केवल उन्हीं यात्री गाड़ियों में खतरे की जंजीर को नकारा की जाती है जिन्हें बार-बार

रुकना पड़ता है चूंकि गार्ड इस पर निगरानी रखते हैं अतः आपातक स्थिति में वे ब्रेक लगा सकते हैं। यहां तक कि ऐसी गाड़ियों में महिला डिब्बों तथा रेल डाक सेवा यानों में इस संयंत्र को आपातकालीन स्थिति से निपटने के लिए चालू रखा जाता है।

लुधियाना रेलवे स्टेशन पर काम करने वाले कर्मचारियों की बकाया धनराशि

1867. श्री निहाल सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे में लुधियाना रेलवे स्टेशन तथा लोको शेड पर काम करने वाले ऐसे कर्मचारियों का ब्यौरा क्या है, जिनका जुलाई 1982 से 31 दिसम्बर, 1982 तक की अवधि के बीच देहान्त हो गया था तथा जिनके वेतन, बीमा, क्षतिपूर्ति आदि को बकाया धनराशि का अब तक भुगतान नहीं किया गया है; और

(ख) दिवंगत कर्मचारियों को सभी प्रकार की बकाया धनराशि का शीघ्र भुगतान करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जुलाई, 1982 से 31-12-82 तक की अवधि में लुधियाना रेलवे स्टेशन/लोकोशेड में मृत्यु होने का केवल एक मामला हुआ जहां एक स्थानापन्न अनपरखे शेड क्लीनर को 7-10-82 की मृत्यु हो गयी। अनपरखा एवजी होने के कारण, वह किसी बीमा, क्षतिपूर्ति आदि का हकदार नहीं था। रेलवे द्वारा उसकी मृत्यु होने की तिथि तक के वेतन का भुगतान पहले किया जा चुका है।

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

रायगढ़ में उपरि-पुल

1868. श्री गिरिधर गोमांगो : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे ने कोरापुट जिले के रायगढ़ कस्बे में रेल-फाटक पर एक उपरि-पुल का निर्माण करने संबंधी कोई सक्षम और व्यवहार्य रिपोर्ट तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो पुल की अनुमानित लागत क्या है तथा पहुंच-मार्ग के निर्माण के लिए उड़ीसा सरकार कितना हिस्सा वहन करेगी;

(ग) पुल के लिए धनराशि की व्यवस्था करने तथा आगे कार्यवाही करने के लिए रेल-प्राधि-कारियों को सूचित करने के बारे में दक्षिण-पूर्व रेलवे ने उड़ीसा सरकार को कब लिखा था;

(घ) दक्षिण-पूर्व रेलवे द्वारा की गई पूछताछ पर उड़ीसा सरकार ने क्या उत्तर दिया;

(ङ) रेलवे-प्राधिकरण ने इस प्रस्ताव के शुरू होने से लेकर अब तक इस योजना के अनुमोदन के लिए तथा पुल के निर्माण हेतु धनराशि को स्वीकृति देने के लिए क्या कदम उठाये हैं, और

(च) इस प्रस्ताव के अभी तक रेलवे-प्राधिकरण के पास पड़े रहने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) वर्तमान व्यस्त समपारों के बदले ऊपरी/निचले/सड़क पुलों का निर्माण के लिए रेलवे और राज्य सरकार/रोड प्राधिकरण द्वारा संयुक्त रूप से वित्त व्यवस्था की जाती है और उन्हें निष्पादित किया जाता है। इन प्रस्तावों को राज्य सरकार द्वारा इस शर्त के साथ प्रायोजित किया जाना चाहिए कि वे लागत का अपना हिस्सा वहन करने को और ऊपरी सड़क पुल/निचला सड़क पुल के पूरा होते ही समपार को बंद करने के लिए तैयार हैं। दक्षिण-पूर्व रेलवे ने रायपुर-विलयनरम् खंड पर रायगढ़ा में कि० मी० 343.4 पर स्थित समपार के बदले बातचीत चलायी थी किन्तु राज्य सरकार ने धनाभाव के कारण कोई प्रस्ताव प्रायोजित नहीं किया।

(ख) चूंकि राज्य सरकार प्रस्ताव पर सहमत नहीं हुई थी, इसलिए विस्तृत योजना और लागत अनुमान तैयार नहीं किए गए हैं।

(ग) दक्षिण-पूर्व रेलवे ने 8-2-74 के अपने पत्र तथा 12-9-74 और 10-2-76 के अनुस्मारकों द्वारा उड़ीसा राज्य सरकार से रायगढ़ में समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल की व्यवस्था करने के संबंध में पत्राचार किया था।

(घ) उड़ीसा राज्य सरकार ने 30-4-76 के अपने पत्र में सूचित किया था कि धनाभाव के कारण रायगढ़ा में आसन्न भविष्य में ऊपरी सड़क पुल के निर्माण शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। जब पर्याप्त धन उपलब्ध होगा तो प्रस्ताव पर विचार किया जाएगा।

(ङ) और (च) : क्योंकि उड़ीसा राज्य सरकार द्वारा कोई ठोस प्रस्ताव प्रायोजित नहीं किया गया है इसलिए रेलवे द्वारा आगे कोई कार्रवाई करना सम्भव नहीं है।

न्यूजलपाई गुडी और नई दिल्ली के बीच सीधी गाड़ियों का शुरू किया जाना

1869. श्री आनन्द पाठक : क्या रेलमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तरी बंगाल, सिक्किम, भूटान और अन्य स्थानों के लोगों को सुविधा और लाभ के लिए न्यू-जलपाईगुड़ी/सिलीगुड़ी और नई दिल्ली के बीच एक सीधी गाड़ी शुरू करने का सरकार का कोई प्रस्ताव है, और

(ख) यदि हां, तो गाड़ी कब शुरू की जाएगी ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) : फिलहाल न्यू जलपाई-गुड़ी और नई दिल्ली के बीच एक अतिरिक्त गाड़ी चलाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

मार्मुगांव डाक लेबर बोर्ड के फालतू कर्मचारियों को खपाया जाना

1870. श्री एम० एम० लारेन्स : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मार्मुगांव डाक लेबर बोर्ड के फालतू कर्मचारियों को खपाने के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : 150 कर्मचारियों को मार्मुगांव पोर्ट ट्रस्ट में अन्य कार्यों में लगाया गया है जनवरी 1979 से मार्च, 1982 तक स्वेच्छा सेवा निवृत्ति के अंतर्गत 798 कर्मचारी स्वेच्छा से सेवा निवृत्त हुए। 207 अधिशेष कर्मचारियों के नामों को भी मार्मुगांव गोदी श्रमिक बोर्ड के रजिस्टर से हटा दिया गया है क्योंकि एक बैठक में गोदी श्रमिक बोर्ड द्वारा इस पर समझौता हुआ था। कर्मचारियों के लिए 15-2-83 से स्वेच्छा से सेवा-निवृत्त योजना फिर से शुरू की गयी है। स्टाफ के लिए स्वेच्छा से सेवा निवृत्ति योजना शुरू की गयी है जिसके तहत 4 स्टाफ और 1 सहायक मेडिकल अधिकारी सेवा निवृत्त हुए।

पहले की वेंकेटडरी एक्सप्रेस गाड़ी का बंगलौर और सिकन्दराबाद के बीच बड़ी लाइन पर चलाया जाना

1871. श्री बी० वी० देसाई : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बंगलौर से सिकन्दराबाद तक को ट्रेन नं० 85 और 86 वाली पहले की वेंकेटडरी एक्सप्रेस गाड़ी को अब बदल दिया गया है तथा गुन्टाकल, रायचूर, वाडी होकर बंगलौर से हैदराबाद और सिकन्दराबाद तक बड़ी लाइन पर अब यह उन्हीं ट्रेन नम्बरों से चलाई जा रही है,

(ख) यदि हां, तो क्या इससे एक ओर तो हैदराबाद, सिकन्दराबाद और बम्बई के यात्रियों के बीच एक विषमता उत्पन्न हो गई है तथा दूसरी ओर उत्तर कर्नाटक के भारी संख्या में कन्नाड़ लोगों को अत्यधिक कठिनाई हो गई है;

(ग) क्या यह भी सच है कि होसपेट से गुन्टाकाल तक की बड़ी लाइन जो 15 वर्ष से भी अधिक समय से विद्यमान है, अभी तक प्रयोग में नहीं लाई जा रही है;

(घ) क्या इससे इस क्षेत्र के लोगों को भारी असुविधा हुई है;

(ङ) क्या सरकार होसपेट से गुन्टाकाल तक की बड़ी लाइन को प्रयोग में लाने के बारे में विचार कर रही है; और

(च) यदि हां, तो उसके मुख्य कारण क्या हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं। पूर्ववर्ती वेंकेट्राद्री लिंक एक्स-प्रेस बेंगलूर सिटी से धर्मावरम तक और वापस साड़ी नम्बर 99/100 के रूप में चली त कि नं० 85 और 86 रूप में। नं० 85/86 एक्सप्रेस गाड़ियां सिकन्दराबाद-बेंगलूर एक्सप्रेस गाड़ियां थी। 85/86

बैंगलूर-सिकन्दराबाद एक्सप्रेस गाड़ियों को अब उसी बड़ी लाइन पर बैंगलूर से सिकन्दराबाद तक गुंतकल्लु, रायचुरु और वाडी के रास्ते सभी बड़े लाइन मार्गों से चलाया जाता है।

(ख) जी नहीं।

(ग) से (च) : होसपेट और गुंतकल्लु के बीच बड़ी लाइन और मीटर लाइन पूरी लम्बाई पर साथ-साथ हैं। होसपेट क्षेत्र से मद्रास हार्बर तक बड़ी लाइन की अयस्क गाड़ियों को चलाने के लिए अधिकतम रास्ता उपलब्ध कराने की दृष्टि से, सभी यात्री सेवाओं को मीटर लाइन तक सीमित कर दिया गया है। बहुत से यात्री गुंतकल्लु और होसपेट के बीच मार्गवर्ती स्टेशनों से गदग तक तथा हुबली और शोलापुर तक के बीच के स्टेशनों तक और उससे आगे मीटर लाइन मार्ग पर स्थित स्टेशनों तक यात्रा करना पसंद करते हैं। अतः इस क्षेत्र के लोगों को बड़ी लाइन/मीटर लाइने के परिवहन से बचने के लिए मीटर लाइन की यात्री गाड़ियों से यात्रा करना अधिक लाभदायक है। मीटर लाइन के इस खंड पर एक एक्सप्रेस सहित पांच यात्री गाड़ियां चलती हैं जो गुंतकल्लु से होसपेट तक के यात्रियों के लिए पर्याप्त हैं और इस खंड पर बड़ी लाइन की यात्री गाड़ियां चलाने की अभी कोई आवश्यकता नहीं है।

टेकटार-हाल्ट का दर्जा बढ़ाया जाना

1872. श्री भोगेन्द्र भा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे पैसेन्जर एसोसिएशन, पूर्वोत्तर रेलवे, दरभंगा ने टेकटार-हाल्ट का दर्जा बढ़ाकर उसे रेलवे स्टेशन बना देने के बारे में डी० आर० एम० समस्तीपुर को तथा अन्य अधिकारियों को कोई अभ्यावेदन भेजा है, यदि हां, तो तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है तथा उस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ख) क्या टेकटार, मुरैथा, उगना और कोरहिया हाल्टों को सामान्य स्टेशन बनाने के लिए लम्बे समय से मांग की जा रही है, यदि हां, तो उनका दर्जा बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाये गए हैं;

(ग) क्या कुछ ऐसे हाल्टों का दर्जा बढ़ाया जा चुका है, जिनकी आय इनसे कम है; और

(घ) यदि हां, तो उपरोक्त हाल्टों का दर्जा न बढ़ाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) : रेलवे यात्री संघ, दरभंगा से टेकटार हाल्ट का दर्जा बढ़ाने का कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ था। बहरहाल, टेकटार, मुरैठा और कोरहिया हाल्ट स्टेशनों को फ्लैग स्टेशन का दर्जा देने के सम्बन्ध में कुछ अन्य स्रोतों से मांग की गयी थी। इसकी जांच की गयी लेकिन इसे आर्थिक दृष्टि से औचित्यपूर्ण नहीं पाया गया। उगना हाल्ट का दर्जा बढ़ाने की कोई मांग नहीं की गयी है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली में यातायात-समस्या का हल

1873. श्री जी० वाई० कृष्णन : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में परिवहन समस्याओं को हल करने तथा यात्रा को सुविधाजनक बनाने की तब तक कोई आशा नहीं है जब तक कि भारी लागत वाली मोनो रेल्स और ऊंचे किए गए रेल मार्ग की व्यवस्था अथवा नगर में जनसंख्या की वृद्धि को सीमित नहीं किया जाता,

(ख) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कुछ उपयोगी उपाय सुझाने हेतु राजधानी में यातायात-आवागमन का अध्ययन और नियोजन करने के लिए किसी सलाहकार-निकाय की नियुक्ति की थी, और

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

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) से (ग) : दिल्ली जैसे विशाल और तेजी से बढ़ रहे शहर के लिए सार्वजनिक परिवहन यात्री सिस्टम को एक समकालित मल्टी माडल सिस्टम होना आवश्यक है। बसों के साथ-साथ परिवहन के अन्य साधन भी होना जरूरी है, विशेषकर यात्रियों की सुविधा के लिए अधिक क्षमता वाली रेल गाड़ियां होनी चाहिए। योजना आयोग ने दिल्ली परिवहन निगम के लिए बसों की मांग का अध्ययन करने के लिए सितम्बर, 1981 में एक अध्ययन दल नियुक्त किया था। अपनी रिपोर्ट में, दिल्ली परिवहन निगम के लिए छठी पंचवर्षीय योजना के अंत तक 1500 अतिरिक्त बसों की सिफारिश करने के अलावा, दल ने सुझाव दिया है कि यातायात का पर्याप्त नियंत्रण किया जाए, रूटों का पुनर्निर्धारण किया जाए ताकि सड़कों की वाहन क्षमता में वृद्धि हो सके। दल ने इस बात के लिए भी जोर दिया कि 1990 तक अधिक क्षमता की रेल बेस्ट पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम की व्यवस्था की जाए और दिल्ली परिवहन निगम, मेट्रोपोलिटम रिंग-रेलवे और दिल्ली पुलिस के बीच कारगर ढंग से समन्वय स्थापित किया जाए।

भारतीय बल्क कैरियर 'अर्चना' पर इराक के राकेट का गिरना

1874. श्री एन० ई० होरो : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 24 नवम्बर, 1982 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में इराक राकेट हिट इंडियन शिप से प्रकाशित इस आशय के समाचार की ओर दिलाया गया है कि भारतीय बल्क कैरियर 'अर्चना' को खर्ग द्वीप के इरानी तेल टर्मिनल के दक्षिण में बुशेर नामक स्थान पर एक ईरानी राकेट लगा था;

(ख) यदि हां, तो घटना का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भारत सरकार ने जहाज और घायल व्यक्तियों के लिए कोई मुआवजा मांगा है, और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) जहाज को नम्बर फोर होल्ड के रास्ते में स्टारबोर्ड की साईड और पत्तन पर क्षति पहुंची । उसके बाद जहाज 21-11-82 को प्रातः 11.30 बजे दुबई के लिए रवाना हुआ । दुबई में जहाज की मरम्मत करवाई गयी और जहाज मालिक के अनुसार मरम्मत पर 70.43 लाख रुपये खर्च हुए । यह जहाज इंडियन वार रिस्क इन्शोरेन्स स्कीम के तहत आता है और प्रतिपूर्ति का दावा युनाइटेड इंडिया इन्शोरेन्स कम्पनी लिमिटेड के पास अनिर्णीत पड़ा है ।

(ग) भारत सरकार ने कोई मुआवजा नहीं मांगा ।

(घ) जहाज और जिन नाविकों को इस तरह की घटना होती है, वे वार रिस्क इन्शोरेन्स स्कीम और व्यक्तियों के घायल हो जाने के मामले में नेशनल मैरिटाइम बोर्ड और मैरिटाइम यूनियन आफ इंडिया के द्विपक्षीय करारों के तहत आते हैं ।

इन्जीनियरिंग अनुभाग के विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों की मांगें

1875. श्री प्रो० मधु दण्डवते : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे इन्जीनियरिंग अनुभाग के विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों की अनेक मांगों पर ध्यान नहीं दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उनकी मांगें क्या हैं, और

(ग) उनको पूरा करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) से (ग) : सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

औषध तथा प्रसाधन सामग्री अधिनियम के अनुसार साबुन की स्थिति

1876. श्री अजय विश्वास : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नहाने के साबुनों को भी औषध तथा प्रसाधन सामग्री अधिनियम के अन्तर्गत प्रसाधन सामग्री माना जाता है;

(ख) क्या कपड़े धोने के साबुन को भी नहाने का साबुन बताकर बेचा जा सकता है जो कि मानव-स्वास्थ्य के लिए खतरनाक सिद्ध हो सकता है; और

(ग) ऐसे घोंखेबाज व्यापारियों के लिए कानून के अधीन क्या सजा है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) : (क), (ग) : औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम को 1982 में संशोधित किया गया था ताकि अन्य पदार्थों के साथ-साथ साबुनों को भी इसके सीमा क्षेत्र में लाया जा सके। औषधि और प्रसाधन सामग्री (संशोधन) अधिनियम, 1982 पहली फरवरी, 1983 से लागू हो गया है। इस अधिनियम में यह व्यवस्था है कि वह साबुन जो सफाई, सुन्दरता या आकर्षण बढ़ाने के लिए शरीर या शरीर के किसी भाग पर मला जाना हो "प्रसाधन सामग्री" की परिभाषा के अन्तर्गत आयेगा। अतः टायलट (नहाने का साबुन) साबुन जो बदन पर मले जाने होते हैं "प्रसाधन सामग्री" की परिभाषा के अन्तर्गत आते हैं। इस संशोधित अधिनियम के अनुसार यदि किसी प्रसाधन सामग्री के लेबल, डिब्बे या इसके साथ लगी किसी वस्तु पर कोई गलत या भ्रामक विवरण दिया हुआ होगा तो उसे गलत ब्रांड वाली वस्तु माना जायेगा। धुलाई वाले साबुन पर यदि टायलट साबुन (नहाने वाला साबुन) का लेबल लगा हुआ होगा, तो उसे "गलत ब्रांड वाली प्रसाधन सामग्री" माना जायेगा और उक्त अधिनियम में दी गई व्यवस्था के अनुसार निर्माता के विरुद्ध कार्यवाही की जा सकती है। चूंकि यह अधिनियम पहली फरवरी, 1983 से ही लागू हुआ है इसलिये अब साबुन निर्माताओं को लाइसेंस देने का कार्य राज्य सरकारों द्वारा अपने-अपने राज्यों के लिए नियुक्त किए गए लाइसेंसिंग प्राधिकारियों द्वारा किया जायेगा।

भारत में कुष्ठ कालोनियां तथा अस्पताल

1877. श्री चितामणि जेना : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) कुष्ठ रोगियों के संस्थानों में रोगियों को क्या सुविधाएं दी जाती हैं;
- (ख) क्या यह सच है कि देश भर में हजारों कुष्ठ रोगी अभी भी भिक्षावृत्ति करते हैं; और
- (ग) यदि हां, तो क्या सरकार उनको उन संस्थानों में रखेगी ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) (क) : सरकार द्वारा चलाए जा रहे कुष्ठ गृहों में इलाज, आहार तथा अस्पताली सुविधाएं मुफ्त प्रदान की जाती हैं। स्वैच्छिक संगठनों द्वारा चलाए जा रहे कुष्ठ गृहों में भी इसी प्रकार की सुविधाएं प्रदान की जाती हैं लेकिन ये सुविधाएं हमेशा मुफ्त नहीं दी जाती।

(ख) और (ग) : देश के भिखारियों में से कुछेक कुष्ठ रोगी हैं। आर्थिक-सामाजिक विवशताओं के कारण उन्हें अपने जीवन निर्वाह के लिए भीख मांगनी पड़ती है। इनमें से बहुत से कुष्ठ रोगी नीरोग हो चुके हैं तथा वे असंक्रामक हैं हालांकि उनमें से कुछ के अंग विकृत हो गए हैं और उनमें से कुछेक के विकृत अंग अल्सर ग्रस्त हैं तथा कुछेक के अंग अल्सर से मुक्त हैं। उन सभी को कुष्ठ गृहों तथा अस्पतालों में भर्ती करना संभव नहीं है। सरकार के पास राष्ट्रीय कुष्ठ नियंत्रण कार्यक्रम के अंतर्गत देश के विभिन्न

भागों में 15 कुष्ठ पुनर्वास-वर्धक यूनिट खोलने की एक योजना है जो कुष्ठ रोगियों के पुनर्वास के लिए उन्हें सर्जिकल, प्रोस्थेटिक तथा व्यावसायिक उपचार की सुविधाएं प्रदान कर सके। कुष्ठ रोगियों के आर्थिक-सामाजिक पुनर्वास के लिए सरकार, स्वैच्छिक संगठनों तथा अन्य संगठनों की शिरकत जरूरी है।

प्रशिक्षित मेडिकल डाक्टरों का बाहर जाना और वेतनमानों का पुनरीक्षण

1878. श्री पीयूष तिरकी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार प्रशिक्षित मेडिकल डाक्टरों को विदेशों को जाने से रोकने के लिए, सरकारी सेवा, अर्ध-सरकारी सेवा और सार्वजनिक उपक्रमों में डाक्टरों के वेतनमान और सेवा शर्तों को पुनरीक्षण करने का है; और

(ख) यदि हां, तो कब ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) और (ख) : जहां तक केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा के और इसके विभिन्न भागीदार संगठनों में कार्य कर रहे चिकित्सा अधिकारियों का सम्बन्ध है, उनकी सेवा शर्तों तथा उन्नति के अवसरों में केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा के हाल ही में किए गए पुनर्गठन के परिणाम स्वरूप काफी सुधार हुआ है। इस सेवा के अधिकारियों को उन्नति के अधिक अवसर प्रदान करने के लिए सभी ग्रेडों में बहुत से पदों का दर्जा बढ़ा दिया गया है। केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा के कुछ ग्रेडों में पदोन्नति-कोटा भी बढ़ा दिया गया है।

छठी योजना के दौरान स्थापित किये जाने वाले बाल कल्याण केन्द्र

1879. श्रीमती माधुरी सिंह : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि समेकित बाल कल्याण विकास योजना के अन्तर्गत छठी योजना के दौरान देश में स्थापित किए जाने वाले बाल कल्याण केन्द्रों की संख्या और व्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : समेकित बाल विकास सेवा योजना कार्यक्रम का विस्तार करने का निर्णय किया गया है ताकि छठी पंच-वर्षीय योजना के अन्त तक 1,000 परियोजनाओं के लक्ष्य को प्राप्त किया जा सके। विभिन्न राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों में 620 परियोजनाएं मंजूर की जा चुकी हैं। वर्ष 1983-84 और 1984-85 के दौरान 380 और परियोजनाएं मंजूर करने का प्रस्ताव है।

मंजूर की जा चुकी तथा वर्ष 1983-84 और 1984-85 में मंजूर की जाने वाली परियोजनाओं की राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश-वार बंटवारा संलग्न विवरण में दिया गया है।

1	2	3	4	5
19. तमिलनाडु		30	9	39
20. त्रिपुरा		7	4	11
21. उत्तर प्रदेश		81	62	143
22. पश्चिम बंगाल		45	28	73
23. अंडमान और निकोबार द्वीप समूह		3	1	4
24. अरुणाचल प्रदेश		7	3	10
25. चण्डीगढ़		1	—	1
26. दादरा और नागर हवेली		1	—	1
27. गोवा, दमन और दिव		6	3	9
28. दिल्ली		12	5	17
29. लक्षद्वीप		1	—	1
30. पांडिचेरी		2	1	3
31. मिजोरम		4	2	6
	जोड़	620	380	1000

कर्मशियल इंस्पैक्टरों की वरिष्ठता निर्धारित करना

1881. श्री आर० एन० राकेश : क्या रेल मंत्री यह बताने को कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे कर्मशियल प्रशिक्षुओं की संख्या कितनी है जिनको जैड० टी० एस० स्कूल, चन्दीसी में दो वर्ष का प्रशिक्षण पूरा करने के पश्चात् उत्तर रेलवे के संबंधित डिवीजनों में कर्मशियल इंस्पैक्टरों के रूप में तैनात कर दिया गया है;

(ख) इन कर्मशियल इंस्पैक्टरों की संख्या और ग्रेड क्या है जिनकी वरिष्ठता निर्धारित कर दी गई है और उनकी संख्या कितनी है जिनकी वरिष्ठता अभी तक निर्धारित नहीं की गई है;

(ग) वरिष्ठता निर्धारित न करने के क्या कारण हैं, और

(घ) सरकार का इस बारे में क्या कार्यवाही करने का विचार है ताकि उनकी प्रशिक्षण स्कूल की आपसी (इंटर-सी०) वरिष्ठता बहाल की जा सके ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) दो ।

(ख) 455-700 (सं० वे०) के ग्रेड में दो । वाणिज्य निरीक्षक के रूप में तैनात किये गये वाणिज्य प्रशिक्षुओं का ऐसा कोई मामला नहीं है, जिनकी वरिष्ठता अभी निर्धारित न की गई हो ।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

चिकित्सा अधिकारी जी० डी० ओ० II के अस्थाई पदों को स्थाई बनाया जाना

1882. श्री ए० के० बालन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री चिकित्सा अधिकारी जी० डी०ओ० ग्रेड दो के अस्थाई पदों को स्थाई बनाये जाने के बारे में 8 जुलाई, 1982 के अतारांकित प्रश्न संख्या 97 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय स्वास्थ्य योजना में चिकित्सा अधिकारियों (जी० डी० ओ० ग्रेड दो) की संख्या और अस्थाई पदों को स्थाई बनाये जाने के मामले में पुनर्विचार करने के बारे में आगे और कितनी प्रगति हुई है, और

(ख) केन्द्रीय लोक सेवा आयोग द्वारा वर्ष 1977 में भर्ती किए गए चिकित्सा अधिकारियों (जी० डी० ओ० ग्रेड-दो) को स्थाई करने में और कितना समय लगेगा ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) और (ख) केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा, जिसमें जी० डी० ओ० ग्रेड-II शामिल है, के काडर की समीक्षा पूरी की जा चुकी है ।

जूनियर क्लास-1 (जी० डी० ओ० ग्रेड-2) के 338 पदों का दर्जा बढ़ाकर उन्हें 1100-1600 रुपये के वेतनमान में सीनियर क्लास-1 कर दिया गया है । अस्थाई पदों को स्थाई पदों में बदलने की जिम्मेदारी केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा में शामिल विभिन्न संगठनों की है । इन संगठनों को समय-समय पर स्मरण कराया जाता रहा है कि वे यथा सम्भव अधिक से अधिक पदों को स्थाई बना दें । जैसे ही काफी संख्या में रिक्तियां उपलब्ध हो जाती हैं, जी० डी० ओ० ग्रेड-2 अधिकारियों को स्थाई बनाने की कार्यवाही की जाती है ।

1977 में नियुक्त पात्र अधिकारियों को स्थाई बनाने की बात उपलब्ध स्थायी रिक्तियों की संख्या पर निर्भर करेगी ।

स्कूलों में योगा अध्यापकों की नियुक्ति

1883. श्री के० टी० कोसलराम : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी संघीय क्षेत्रों के हायर सेकेण्डरी स्कूलों के पाठ्यक्रम में योग का पाठ्यक्रम शामिल किया गया है और क्या ऐसे सभी स्कूलों में योगा अध्यापक नियुक्त किये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रशिक्षित और अनुभवी लोगों को लेकर योगा अध्यापकों के चयन में पर्याप्त सावधानी बरती गई है और यदि हां, तो चयन किस प्रकार किया गया है, और

(ग) क्या सरकार ने राज्यों को भी स्कूलों में योगा शुरू करने की सलाह दी है और यदि हां, तो कितने राज्यों ने इस विषय को अपने यहां शुरू कर दिया है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री : (श्री पी० के० थुंगन) (क) और (ख) केवल संघशासित क्षेत्र, दिल्ली में ही, दिल्ली प्रशासन द्वारा चलाए जा रहे मिडिल, सेकेण्डरी और सीनियर सेकेण्डरी स्कूलों में योगा शिक्षण शुरू किया गया है तथा योगा-शिक्षकों का चयन कर लिया गया है। इन शिक्षकों का चयन, विधिवत गठित (स्टाफ सेलेक्शन बोर्ड) द्वारा किया गया था।

(ग) जी, नहीं।

उत्तर रेलवे में असिस्टेंट इंजीनियरों के पदों के लिए परीक्षा

1884. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बड़ौदा हाउस में अप्रैल, 1982 में असिस्टेंट इंजीनियरों के पदों के लिए परीक्षा ली गई थी और एक पद के लिए तीन उम्मीदवारों के अनुपात से 207 उम्मीदवारों को साक्षात्कार के लिए बुलाया गया था;

(ख) यदि हां, तो कुल 59 पदों में से अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए कितने पद आरक्षित थे और इन पदों पर वास्तव में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के कितने आदमी नियुक्त किए गए;

(ग) क्या यह सच है कि अनुसूचित जाति के 17 सफल उम्मीदवारों में से असिस्टेंट इंजीनियरों के रूप में केवल 10 उम्मीदवारों की नियुक्ति की गई है और बकाया सात सफल उम्मीदवारों को छोड़ दिया गया है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी)(क) जी हां, इस चयन के लिए 208 उम्मीदवारों को बुलाया गया था।

(ख) 69 रिक्त स्थानों में से 10 स्थान अनुसूचित जातियों तथा 5 स्थान अनुसूचित जनजातियों के उम्मीदवारों के लिए आरक्षित थे। अनुसूचित जाति के 10 उम्मीदवारों को पैनल में रख लिया गया

है और अनुसूचित जाति के एक उम्मीदवार का परिणाम रोक लिया गया है क्योंकि उसके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई का मामला चल रहा है। अनुसूचित जनजाति के किसी भी उम्मीदवार ने अर्हता प्राप्त नहीं की।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता क्योंकि जिन उम्मीदवारों ने चयन में अर्हता प्राप्त कर ली थी उन सभी उम्मीदवारों को पैनल में रख लिया गया है।

नए विश्वविद्यालय स्थापित करने हेतु मानदंड

1885. श्री एम० रामन्ना राय : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में प्रस्तावित नया विश्वविद्यालय नये विश्वविद्यालय की स्थापना के लिए आवश्यक सभी मानदंडों को पूरा करता है अथवा यह कुछ दूसरे पहलुओं पर आधारित है, और

(ख) इस समय भारत में राज्यवार कुल कितने विश्वविद्यालय हैं, उनमें से कितने आवासीय हैं और उनमें से कितने गैर-आवासीय हैं ?

शिक्षा संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप-मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) (क) केरल राज्य से उस राज्य में नया विश्वविद्यालय स्थापित करने के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) केन्द्रीय विश्वविद्यालयों और विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्थाओं सहित राज्यवार विश्वविद्यालयों की संख्या दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

सामान्यतः विश्वविद्यालयों को अध्यापन व सम्बद्ध विश्वविद्यालयों अथवा अध्यापन विश्वविद्यालयों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है। कुछ मामलों में, सम्बद्ध अधिनियम में यह भी व्यवस्था हो सकती है कि विशिष्ट विश्वविद्यालय आवासीय है। उन विश्वविद्यालयों की संख्या के बारे में यथार्थ सूचना उपलब्ध नहीं है जहां प्रत्येक छात्र से विश्वविद्यालय द्वारा अनुमोदित आवासों में ठहरने की आशा की जाती है।

विवरण

दिनांक 1-1-1983 को विश्वविद्यालयों की संख्या

राज्य का नाम	केन्द्रीय विश्वविद्यालय	राज्य विश्वविद्यालय	विश्वविद्यालय समझी जाने वाली संस्थाएं	कुल
1	2	3	4	5
आन्ध्र	1	9	2	12
असम	—	3	—	3
बिहार	—	9	1	10

1	2	3	4	5
गुजरात	—	8	1	9
हरियाणा	—	3	—	3
हिमाचल प्रदेश	—	2	—	2
जम्मू और कश्मीर	—	3	—	3
कर्नाटक	—	6	1	7
केरल	—	4	—	4
मध्य प्रदेश	—	10	—	10
महाराष्ट्र	—	10	1	11
मणिपुर	—	1	—	1
मेघालय	1	—	—	1
उड़ीसा	—	5	—	5
पंजाब	—	3	—	3
राजस्थान	—	3	1	4
तमिलनाडु	—	8	1	9
उत्तर प्रदेश	2	17	2	21
पश्चिम बंगाल	1	8	—	9
घण्डीगढ़ संघ क्षेत्र	—	1	—	1
दिल्ली संघ क्षेत्र	2	—	3	5
कुल	7	113	13	133

नौवहन विकास कोष समिति से मत्स्य कम्पनियों को वित्तीय सहायता

1888. श्री डी०पी० जदेजा : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन सभी मत्स्य कम्पनियों के नाम क्या हैं जिन्हें सरकार द्वारा ट्रालर को वित्त पोषण आरंभ किए जाने के बाद से नौवहन विकास कोष समिति से वित्तीय सहायता मिली है;

(ख) ऐसी कम्पनियों का ब्यौरा क्या है जिन्हें अब तक वित्तीय सहायता मिली है, विभिन्न कम्पनियों को मंजूर किए गए अलग अलग ऋण का ब्यौरा क्या है और वास्तव में कितना धन दिया गया और ऐसी कम्पनियों ने नौवहन विकास कोष समिति को कितनी राशि देनी है, और

(ग) मत्स्य कम्पनियों से जो आवेदन पत्र नौवहन विकास कोष समिति के पास लंबित पड़े हैं उनका ब्यौरा क्या है और ऐसी कम्पनियों और उनके निदेशकों के नाम क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) (क) निम्नलिखित फिशिंग कम्पनियों को सरकार द्वारा ट्रालर फाइनांसिंग की योजना लागू करने के बाद नौवहन विकास निधि समिति से वित्तीय सहायता प्राप्त हुई है :—

प्राइवेट क्षेत्र

1. फोनिक्स इंडिया मेरीन (प्रा०) लिमिटेड ।
2. श्रीनिवास सीफूड्स (प्रा०) लिमिटेड ।
3. वाणी मेरीन्स प्राइवेट लिमिटेड ।
4. एवा फूड प्रोडक्ट्स प्रा० लिमिटेड ।
5. प्रीन मेग्नेट प्रा० लिमिटेड ।
6. मेरीन फिशरीज प्रा० लिमिटेड ।
7. संचेती फूड प्रोडक्ट्स लिमिटेड ।

सरकारी क्षेत्र

8. आंध्र प्रदेश फिशरीज कारपोरेशन लिमिटेड ।
9. केरल फिशरीज कारपोरेशन लिमिटेड ।
10. तमिलनाडु फिशरीज कारपोरेशन लिमिटेड ।

(ख) एक विवरण संलग्न है ।

(ग) मछली पकड़ने वाले ट्रालरों के लिए ऋण की मंजूरी के सभी आवेदन पत्र कृषि मंत्रालय में प्राप्त होता है और वहीं उन पर कार्रवाई होती है । उनके द्वारा संस्तुत मामले ही नौवहन विकास निधि समिति को विचारार्थ भेजे जाते हैं । अभी नौवहन विकास निधि समिति के पास कोई आवेदन पत्र लंबित नहीं है ।

बिबरन

28-2-83 तक वित्तीय सहायता प्राप्त कम्पनियों का बिबरन

क्रम संख्या	कंपनी का नाम	स्वीकृत ऋण की राशि (28-2-83 तक)	निर्गत ऋण की राशि (28-2-83 तक)	देय राशि (28-2-83 को सिर्फ मूलधन)
(रुपये)				
प्राइवेट क्षेत्र				
1.	फोनिकस इण्डिया मेरीन (प्रा०) लि०	30,07,303.70	24,90,303.70	4,12,303.70
2.	श्रीनिवास सी फूड्स (प्रा०) लि०	30,07,303.70	27,64,465.57	1,95,000.00
3.	वाणी मेरीन्स (प्रा०) लि०	30,07,303.70	25,68,475.51	1,10,000.00
4.	एक्वा फूड प्रोडक्ट्स (प्रा०) लि०	30,07,303.70	23,91,303.70	5,85,000.00
5.	प्रोन मैनेट (प्रा०) लि०	30,07,303.70	28,80,303.70	4,00,000.00
6.	मेरीन फिशरीज (प्रा०) लि०	30,07,303.70	28,56,704.08	2,26,845.41
7.	संचेती फूड प्रोडक्ट्स लि०	89,24,000.00	22,31,000.00	—
सरकारी क्षेत्र				
8.	आंध्र प्रदेश फिशरीज कारपोरेशन लि०	30,99,000.00	28,53,000.00	—
9.	केरल फिशरीज कारपोरेशन लि०	30,88,000.00	28,63,000.00	—
10.	तमिलनाडू फिशरीज कारपोरेशन लि०	29,90,000.00	25,79,531.00	—

आयुर्वेदिक औषधियों का निर्माण

1889. डा० वसन्त कुमार पण्डित : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औषध नियंत्रक (भारत) ने राज्य प्राधिकारियों को आदेश जारी किए हैं कि ऐसी आयुर्वेदिक औषधियों के निर्माण की अनुमति दी जाए जिनमें आयुर्वेदिक जड़ी-बूटियों तथा अन्य अवयवों का बहुल्य हो;

(ख) क्या खाद्य तथा औषध प्रशासन महाराष्ट्र ने "मिश्र-औषधि" तथा "आयुर्वेदिक इन्जेक्शन" के संबंध में सरकार की नीति के विषय में स्पष्टीकरण मांगा है; और

(ग) सरकार ने देश में अनेक निर्माताओं के अनुरोध के अनुसार मिश्र औषधि का निर्माण करने तथा आयुर्वेदिक इन्जेक्शन बनाने की अनुमति देने के लिए क्या निर्णय किया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) (क) से (ग) आधुनिक औषधियों के साथ आयुर्वेदिक और यूनानी औषधियों के निश्चित खुराक वाले मिश्रणों पर प्रतिबंध लगाने के लिए औषध नियंत्रक (भारत) ने हिदायतें जारी कर दी हैं। औषधि और प्रशासन सामग्री संशोधन अधिनियम, 1982 में आयुर्वेदिक, सिद्ध और यूनानी तिब्ब चिकित्सा पद्धतियों के बारे में "पेटेंट या प्रोपराइटरी मेडिसिन" की परिभाषा में आयुर्वेदिक इन्जेक्शन शामिल नहीं हैं।

न्हावाशेवा के विकास कार्य में विदेशी कंपनियों का सहयोग

1890. श्री मोतीभाई आर० चौधरी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने न्हावाशेवा के विकास कार्यों में विदेशी कंपनियों से सहयोग मांगा है;

(ख) क्या विदेशी कंपनियों ने इस काम में रुचि ली है, और

(ग) यदि हां, तो उन कंपनियों के नाम क्या हैं, उन्हें कौन से ठेके दिए गए हैं, वह काम किस किस्म के हैं और ठेकेदार तथा कंपनीवार कितनी धनराशि के ठेके दिए गए हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) (क) न्हावाशेवा परियोजना के लिए निश्व बैंक से वित्तीय सहायता की मांग की गई है, अतः अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगी निविदा कार्यवाही का अनुपालन करना पड़ेगा। तदनुसार, न्हावाशेवा पोर्ट परियोजना के लिए मुख्य ठेका में विश्व स्तर पर प्री-क्वालिफिकेशन के लिए निविदाएं मांगी गई हैं।

(ख) जी, हां।

(ग) चूंकि, निविदाएं अभी आमंत्रित की जानी है, अतः अभी ठेके के निर्णय का प्रश्न ही नहीं उठता।

विभिन्न राज्यों में औषधि निरीक्षकों की संख्या

1891. श्री हरिहर सोरन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने विभिन्न राज्यों में अपेक्षित औषधि निरीक्षकों की संख्या का पता लगाने के लिए कोई निर्धारण किया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने राज्यवार औषधि निरीक्षकों की संख्या का निर्धारण कर लिया है;

(ग) उन राज्यों में इस समय कितने औषधि निरीक्षक कार्यरत हैं; और

(घ) 31 जनवरी, 1983 को, राज्यवार, उनकी कितनी संख्या थी ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप-मंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी)(क) और (ख) : विभिन्न राज्यों में औषधि निरीक्षकों की आंकी गई संख्या का एक विवरण संलग्न है।

(ग) और (घ) : सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

विवरण

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	औषधि निरीक्षकों की आंकी गई संख्या
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	136
2.	असम	57
3.	बिहार	163
4.	गुजरात	108
5.	हरियाणा	31
6.	हिमाचल प्रदेश	8
7.	जम्मू और कश्मीर	25
8.	केरल	93
9.	मध्य प्रदेश	99
10.	महाराष्ट्र	345
11.	मणिपुर	7

1	2	3
12.	कर्नाटक	85
13.	उड़िसा	77
14.	पंजाब	39
15.	राजस्थान	59
16.	तमिलनाडू	148
17.	त्रिपुरा	20
18.	उत्तर प्रदेश	211
19.	पश्चिम बंगाल	318
20.	दिल्ली	77
21.	चंडीगढ़	3
22.	दादर एवं नगर हवेली	—
23.	गोवा	5
24.	पांडिचेरी	2
25.	अरुणाचल प्रदेश	—
26.	मेघालय	4
27.	नागालैंड	3
28.	अण्डमान एवं निकोबार द्वीपसमूह	2
29.	मिज़ोरम	6
	कुल	2131

हिन्दी टाइपिस्टों की वरिष्ठता

1893. श्री कृष्ण प्रकाश तिवारी : क्या रेल मंत्री हिन्दी टाइपिस्टों की वरिष्ठता के बारे में 22 जुलाई, 1982 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2389 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1975-76 में रेलवे बोर्ड में तदर्थ आधार पर नियुक्त हिन्दी टाइपिस्टों की वरिष्ठता को इस बीच निर्धारित कर दिया गया है, यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं; और

(ग) क्या यह भी सच है कि 1975 के हिन्दी टाइपिस्टों की फाइल शुरू हो गई थी जिसके कारण उनकी वरिष्ठता पर अत्याधिक प्रतिकूल प्रभाव पड़ा और उसके फलस्वरूप वे गत छः वर्षों से क्लर्क के रूप में कार्य कर रहे हैं और उनसे कनिष्ठ क्लर्क जो उनके बाद बाहर से आये थे उन्हें उनसे वरिष्ठ बना दिया गया है और उन्हें पदोन्नति के लाभ से वंचित किया जा रहा है और यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) 1975-76 में तदर्थ आधार पर नियुक्त किए गए हिन्दी टंकको की सेवाएं केवल 1981 के अन्त में ही विनियमित की गयी थीं। यह एक विशेष मामले के रूप में किया गया है। रेलवे बोर्ड सचिवालय लिपिकीय सेवा में उनकी वरिष्ठता का निर्धारण जो कि अभी किया जाना है, अलग से सुनिश्चित नहीं किया जा सकता है, अन्य बातों के साथ खुली प्रतियोगिता के माध्यम से तथा अन्य स्रोतों से आने वाले निम्न श्रेणी लिपिकों की स्थिति और उनके दावों को ध्यान में रखते हुए इनकी वरिष्ठता का निर्धारण किया जाएगा।

(ग) यद्यपि सम्बन्धित फाइल तत्काल उपलब्ध नहीं है, परन्तु यह मान लेना सही नहीं है कि केवल फाइल के मुहू हो जाने से ही कर्मचारियों की सापेक्ष वरिष्ठता में परिवर्तन आ जाएगा क्योंकि किसी भी कोटि के कर्मचारियों की वरिष्ठता एक सतत प्रक्रिया है।

मुडखेर-अदिलाबाद लाइन पर जामली गांव के नजदीक 'हाल्ट स्टेशन'

1894. श्री उत्तम राठौर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण-मध्य रेलवे मुडखेर-अदिलाबाद लाइन पर स्थानीय लोगों ने जामली गांव के नजदीक रेल विभाग द्वारा हाल्ट स्टेशन प्रदान करने के आश्वासन पर श्रमदान से एक छोटे रेल स्टेशन का निर्माण किया है;

(ख) क्या यह सच है कि अभी तक इस स्टेशन पर रेल-गाड़ियां रुकनी शुरू नहीं हुई हैं; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) जी हां।

(ग) जामली गांव में हाल्ट स्टेशन खोलने के प्रस्ताव को दक्षिण-मध्य रेल प्रशासन द्वारा 1979-80 में स्वीकृत किया गया था परन्तु धन की कमी तथा कुंठितकनीकी कारणों से इस कार्य को शुरू नहीं किया जा सका। अब यह कार्य शुरू कर दिया गया है और शीघ्र ही इस हाल्ट को यात्री यातायात के लिए खोले जाने की संभावना है।

इज्जतनगर में रेल विभाग द्वारा कृषि भूमि का अधिग्रहण करना

1895. श्री दया राम शाक्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल विभाग ने भूमि अधिग्रहण अधिनियम के अन्तर्गत 1956 में इज्जतनगर में केवल रेल विभाग के उपयोग के लिए बहुत बड़े कृषि भूमि के प्लॉट का अधिग्रहण किया था लेकिन उस प्लॉट का प्रयोग रेल विभाग के उपयोग में नहीं किया जा रहा है और मार्केट तथा अन्य उपयोगों के लिए उसकी नीलामी की गई है ;

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त जमीन को अधिग्रहण करने के क्या कारण थे ; और

(ग) क्या सरकार इस मामले पर पुनर्विचार करेगी और जब तक रेल विभाग को अपने प्रयोग हेतु इसकी आवश्यकता नहीं होती, किसानों को जमीन लौटाई जाएगी ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) सन् 1956 में रेलवे के कार्य के लिए इज्जतनगर में 107.08 एकड़ भूमि अधिग्रहीत की गयी थी। इस समय इस जमीन का उपयोग निम्नानुसार किया जा रहा है :—

(I) कर्मचारी क्वार्टरों के निर्माण के लिए 104.84 एकड़।

(II) प्रधानमंत्री के 20 सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत वृक्षारोपण के लिए 1.07 एकड़।

(III) तह बाजारी के लिए पट्टे पर 1.17 एकड़।

स्थानीय रेल कर्मचारियों और उनके परिवार को रेलवे कालोनी के निकट बाजार की आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए 1.17 एकड़ का छोटा सा क्षेत्र तहबाजारी अधिकारों के लिए पट्टे पर दिया है, क्योंकि दुकानदारी का दूसरा नियमित केन्द्र बरेली सिटी में है जो इस कालोनी से करीब 6 कि० मी० दूर है।

(ख) और (ग) : उपर्युक्त भूमि का पूर्ण उपयोग किया गया है, सिवाय उस छोटे से क्षेत्र के जो फिलहाल अस्थायी रूप से तहबाजारी के लिए पट्टे पर दिया हुआ है और जिसकी आवश्यकता भविष्य में रेलवे विकास कार्यों के लिए की जा सकती है। इसलिए, इस भूमि को इसके मूल स्वामियों को वापस करने का प्रश्न नहीं उठता।

बुढ़ापे के बारे में आयोजित विश्व-सम्मेलन में चर्चित विषय

1896. श्री एस०बी० सिदनाल : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष वियेना में फरवरी के मध्य में बुढ़ापे के बारे में एक विश्व सम्मेलन आयोजित किया गया था;

(ख) सम्मेलन में किन विषयों पर चर्चा हुई थी ; और

(ग) हमारे देश में बूढ़े व्यक्तियों की समस्या को हल करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं और तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० शृंगन) (क) वियेना में 26 जुलाई से 6 अगस्त, 1982 तक बुढ़ापे के बारे में एक विश्व सम्मेलन आयोजित किया गया था।

(ख) विश्व सम्मेलन में इन विषयों पर विचार विमर्श किया गया : वृद्धावस्था और विकास; विकाससे सम्बन्धित मुद्दे; मानवीय मुद्दे; वृद्धावस्था के सम्बन्ध में कार्य योजना तथा सम्मेलन के बारे में अन्य संगठनात्मक मामले।

(ग) सम्मेलन की सिफारिशों की जांच की जा रही है। संगठित क्षेत्र के कर्मचारी सेवानिवृत्ति के बाद पेंशन, प्रोविडेंट फण्ड, आदि पाने के हकदार हैं। अधिकतर राज्यों और केन्द्र शासित प्रदेशों में निरीश्रित वृद्ध गैर-अंशदायी पेंशन पाने के लिए पात्र हैं। राज्य सरकारों और स्वयंसेवी संगठनों द्वारा वृद्धों के लिए स्थापित किए गए आश्रम भी हैं।

सेन्ट्रल इनलैण्ड वाटर वेज अथारिटी को गठित करना

1897. श्री पी०एम० सईद :

श्री बी०वी० देसाई :

क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी राष्ट्रीय जलमार्गों के विकास, रख-रखाव और प्रबंध को देखने के लिए सेन्ट्रल इनलैण्ड वाटर वेज अथारिटी का गठन किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो क्या 'सेन्ट्रल इनलैण्ड वाटर ट्रांसपोर्ट बोर्ड' की 14 जनवरी, 1983 को हुई सातवीं बैठक में इस प्रस्ताव पर चर्चा हुई थी;

(ग) क्या सरकार ने 'सेन्ट्रल इनलैण्ड वाटर ट्रांसपोर्ट बोर्ड' के इस सुझाव को मान लिया है ;

(घ) यदि हां, तो इसे कब तक लागू किए जाने की संभावना है, और

(ङ) उन्होंने अन्य क्या सुझाव दिए हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) "भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण" स्थापित करने का प्रस्ताव सरकार ने सिद्धांत रूप से मान लिया है और इस प्रयोजन के लिए केन्द्रीय कानून अधिनियमित करने की स्वीकृति प्राप्त करने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

(ख) केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन बोर्ड की 14 जनवरी, 1983 को हुई सातवीं बैठक में उक्त प्रस्ताव पर चर्चा नहीं हुई थी। परन्तु, बोर्ड के सदस्य सचिव ने इसका उल्लेख किया था।

(ग) और (घ) : प्रश्न नहीं होता।

(ङ) बोर्ड ने जो मुख्य सुझाव दिए, वे इस प्रकार थे :—

(i) केन्द्रीय प्रायोजित क्षेत्र के लिए प्रावधान में वृद्धि करना, (ii) नर्मदा और ब्रह्मपुत्र नदियों को शीघ्र राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करना, (iii) ब्रह्मपुत्र नदी सहित जलमार्गों का शीघ्र सर्वेक्षण करना, सर्वेक्षण जहाज और उसके लिए उपकरण खरीदना, जल सर्वेक्षण आदि के लिए प्रशिक्षण सुविधाओं की व्यवस्था करना, (iv) अन्तर्देशीय नौचालन के विकास के लिए गंगा नदी के इलाहाबाद-हल्दिया जलमार्ग पर आधारभूत सुविधाओं की व्यवस्था करना (v) कलकत्ता में क्षेत्रीय निदेशालय की स्थापना करना
आदि आदि।

इण्डियन रेलवे लोको मेकेनिकल स्टाफ एसोसिएशन नार्दन रेलवे, मुरादाबाद की शिकायतें

1898. श्री डा० सरदीश राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इण्डियन रेलवे लोको मेकेनिकल स्टाफ एसोसिएशन नार्दन रेलवे, मुरादाबाद की शिकायतों की ओर आकृष्ट किया गया है, और

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

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) जी हाँ।

(ख) रेल प्रशासन एसोसिएशन द्वारा रखी गयी माँगों पर गुणावगुण के आधार पर तथा वर्तमान नियमों के ढाँचे तथा वित्तीय कठिनाइयों को दृष्टिगत रखते हुए या तो पहले ही कार्रवाई कर चुका है या कार्रवाई कर रहा है।

नौवहन उद्योग में संकट

1899. श्री राजेश कुमार सिंह : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को देश में नौवहन उद्योग को ही रही लगातार संकट तथा गत बहुत-से वर्षों से उसके धीमे आर्थिक विकास की जानकारी है जिसके परिणाम-स्वरूप बहुत सी कम्पनियाँ परिसमापन की स्थिति में है ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने भारतीय नौवहन उद्योग में लगातार मंदी के लिए उत्तरदायी कारणों के संबंध में कोई मूल्यांकन किया है ;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, और

(घ) इस मामले में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) (क) जी, हाँ। 1975 से 1979 तक विश्व के नौवहन उद्योग में मंदी छापी रही। कुछ दिनों के बाद वर्ष 1981 के दूसरे तिमाही में फिर मंदी आ गई और वह अब तक चल रही है। इस लंबी मंदी के कारण बहुत से नौवहन कंपनियाँ प्रभावित हुई है और परिणामतः कुछ कम्पनियों को अपना परिचालन बंद करना पड़ा।

(ख) जी, हाँ।

(ग) विश्व स्तर पर मंदी के लिए मुख्य कारण विश्व व्यापार में गिरावट और अधिक माल का मिलना है। इससे नौवहन लाइन्स के बीच तीव्र प्रतियोगिता बढ़ गई है। इसके अलावा निम्नलिखित कारण भी भारतीय नौवहन लाइन्स को प्रभावित किया है :—

(1) नन-कन्केरेन्स लाइन्स से प्रतियोगिता जो जनरल कारगों व्यापार में सभी मार्गों पर भारतीय पत्तन मार्ग पत्तन हैं।

(2) भारतीय लाइन्स के बीच पर्याप्त कंटेनर सुविधाओं की कमी।

(घ) इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोशियशन से प्राप्त ज्ञापन पर सरकार ने विचार किया है और यह निर्णय किया है कि भारतीय शिपिंग कंपनियों को वित्तीय सहायता दी जाय। इसका विस्तृत विवरण तैयार किया जा रहा है। इसके अलावा, भारतीय नौवहन लाइन्स को पर्याप्त काल की सप्लाई को सुनिश्चित करने पर भी विचार किया जा रहा है।

एशियाई बसें और मैटाडोरों के लिए दिल्ली में यात्रियों के परिवहन हेतु बिए परमिट

1900. श्रीमती किशोरी सिन्हा : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एशियाई खेल 82 के दौरान परिवहन के लिए प्रयोग में लाई गई बसें और मैटाडोरों को दिल्ली में यात्रियों के परिवहन हेतु परमिट दिये गए हैं ,

(ख) क्या इनसे दिल्ली में परिवहन समस्या कुछ सीमा तक हल हुई है, और

(ग) यदि हाँ, तो इस बारे में भविष्य में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) (क) एशियाई खेलकूद के दौरान पड़ोसी राज्यों से दिल्ली परिवहन निगम द्वारा लिए गए बस अब उन्हें वापस कर दी गई है। राज्य परिवहन प्राधिकारी द्वारा लगाये गए 226 मैटाडोर को एक स्थान से दूसरे स्थान तक टैक्सी परमिट दिया गया है।

(ख) और (ग) दिल्ली की परिवहन समस्या केवल इंटीग्रेटेड मल्टी मोडल पद्धति द्वारा सुधारी जा सकती है। दिल्ली परिवहन निगम के बेड़े में और मँटाडोर की संख्या दोनों में वृद्धि हुई है जिसके कारण यात्रियों को कुछ मदद मिली है।

कालका-हावड़ा मेल का समय पर चलना

1901. श्री सुनील मंत्रा : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 1 जनवरी, 1981 के बाद 2 डाउन कालका-हावड़ा मेल कितने दिन समय पर हावड़ा पहुंची ?

रेल मन्त्री (श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) 1-1-1983 से 21-2-1983 की अवधि के दौरान 2 डाउन कालका हावड़ा मेल हावड़ा में 21 दिन सही समय पर पहुंची।

बंगलौर-गुंतकल मोटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1902. श्री के० लक्ष्म्या : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बंगलौर-गुंतकल मोटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) इस लाइन को बलदने का कार्य कब तक पूरा हो जायगा और बंगलौर तक बड़ी लाइन की सीधी गाड़ियों का चलना कब तक आरम्भ हो जाएगा ?

रेल मन्त्री (श्री ए०बी०ए० गनी खाँ चौधरी) : (क) और (ख) : बड़े आमान को लाइन 26 जनवरी, 1983 से यात्री यातायात के लिए खोल दी गई है।

इलाहाबाद-रायबरेली सेक्शन पर परियावन रेलवे स्टेशन पर लूटपाट

1903. श्री मनोहर लाल सैनी : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इलाहाबाद-रायबरेली सेक्शन पर परियावन रेलवे स्टेशन पर 19 दिसम्बर, 1982 को किसी सशस्त्र गिरोह द्वारा 7000 रु० लूटे गए थे, और

(ख) यदि हाँ, तो नत्संबंधी ब्यौरा क्या है और असुरक्षित दशाओं के क्या कारण हैं तथा सुरक्षा कार्य सुदृढ़ करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) जी हाँ। करीब 12,446 रुपये की हानि हुई थी।

(ख) 19-12-82 को करीब 02-20 बजे 12/15 डाकुओं ने बंदूक दिखाकर यात्री टिकट

ट्रूब और स्टेशन पर रेलवे को तिजोरी से स्टेशन की 10, 861 रुपये की रोकड़ तथा सहायक स्टेशन मास्टर के 120 रुपये और घड़ी लूटी और लगभग 12,446 रुपये की राशि लेकर चम्पत हो गए।

राजकीय रेलवे पुलिस, इलाहाबाद ने दिनांक 19-12-82 को भारतीय दंड संहिता की धारा 395 के अंतर्गत मामला सं० 844 दर्ज कर लिया है और जांच पड़ताल कर रही है।

परियावन एक छोटा सा स्टेशन है और सभी छोटे स्टेशनों पर सुरक्षा उपलब्ध कराना कठिन है। बहरहाल, इस घटना के बाद इस क्षेत्र में स्थानीय पुलिस की गस्त तेज कर दी गई है।

दिल्ली में सड़क दुर्घटना के पीड़ितों को मुआवजा

1904. श्री बाबू राव परांजये : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान तथा चालू वर्ष के दौरान दिल्ली में कितनी सड़क दुर्घटनाएं हुईं और उनके परिणामस्वरूप कितने व्यक्ति घायल हुए और मरे;

(ख) कितने घायल व्यक्तियों को या मृतक व्यक्तियों के रिश्तेदारों को अब तक मुआवजा मिल गया है, और

(ग) क्या मुआवजे का भुगतान शीघ्र करने का कोई प्रस्ताव है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जिशाउर्रहमान अंसारी) (क) वर्षवार सूचना निम्न प्रकार है :

वर्ष	सड़क दुर्घटना की संख्या	मृत व्यक्तियों की संख्या	घायल व्यक्तियों की संख्या
1	2	3	4
1980	4313	840	3889
1981	4409	1051	3782
1982	4867	1218	4404
1983	646	141	711
(15-2-83 तक)			

(ख) मोटर एक्सीडेंट क्लेम ट्रिबुनल दायर दावे के आधार पर प्रतिपूर्ति करता है। पिछले तीन वर्ष में क्रमशः 903,766 और 572 दावों का निपटान किया गया। चालू वर्ष में 15-2-83 तक 63 दावों का निपटान हुआ है।

(ग) दावों के निपटान में तेजी लाने की दृष्टि से पांच मोटर एक्सीडेंट क्लेम ट्रिबुनल बनाए गए हैं और वे कार्य कर रहे हैं।

रेलवे सुरक्षा बल के कार्यकरण की समीक्षा

1905. श्री दोलत राम सारण :

श्री जगपाल सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे सुरक्षा बल को बनाये रखने में सरकार द्वारा प्रतिवर्ष औसतन कितना व्यय किया जा रहा है ;

(ख) क्या सरकार ने यह जानने के लिए कि जिस उद्देश्य से रेलवे सुरक्षा बल को गठित किया गया था उसे प्राप्त करने में तथा इसके कार्यकरण में यदि कोई खाामी/कमियाँ हों तो उनको भी जानने के लिए यह बल कहां तक उपयोगी सिद्ध हुआ है, रेलवे सुरक्षा बल के कार्यकरण की कोई समीक्षा की है, और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संगठन के कार्यकरण में सुधार करने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मंत्री (श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) (क) 36,24,94,694 रुपये।

(ख) और (ग) मामला रेल सुधार समिति के विचाराधीन है।

विक्रेताओं और दलालों को खपाना

1906. श्री बसुदेव आचार्य :

श्रीमती प्रमिला दण्डवते :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने सभी विक्रेताओं (बैंडरों) और दलालों (कमीशन बियररों) को खपाने का निर्णय किया है ;

(ख) उनमें से अब तक कितने लोगों को नियमित कर दिया गया है, और

(ग) क्या यह सच है कि जोनल रेलवे को अनुदेश दिए गए हैं कि वे रेलवे के जोनों में नैमित्तिक श्रमिकों को चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के रूप में खपाने के साथ-साथ कमीशन बैंडरों की सेवावधि के आधार पर उनके नाम दर्ज करें ?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० मन्नी खान चौधरी) : (क) और (ग) केवल कमीशन बेयररों को सम-हित करने का निर्णय लिया गया है। कमीशन वेंडरों का दर्जा अलग होता है क्योंकि उनके द्वारा निष्पादित करार के अन्तर्गत वे कमीशन एजेंट की तरह काम पर नियुक्त किए जाते हैं।

बहरहाल इस आशय के अनुदेश हैं कि जब कभी रिक्तियां उपलब्ध हों, अन्य नैमित्तिक श्रमिकों और एवजियों के साथ-साथ इन कमीशन वेंडरों को भी समाहित करने के प्रश्न पर क्षेत्रीय से विचार कर सकती है।

सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

भारतीय रेलवे के सिगनलरों की शिकायतें

1907. श्रीमती सुशीला गोपालन : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय रेलवे के सिगनलरों का दर्जा बढ़ाए जाने को अधिक प्रतिशतता सम्बन्धी शिकायतों की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है, और

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

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां।

(ख) सिगनलरों के संवर्ग की 1976 और 1979 में पहले ही दो बार समीक्षा की जा चुकी है। इन समीक्षाओं के उच्चतर ग्रेडों के प्रतिशत में सुधार हुआ है तथा इनसे 550-750 रु० और 700-900 रु० के वेतनमानों में भी पदों की व्यवस्था हुई है जो कि पहले इस संवर्ग में बिल्कुल नहीं थीं।

ग्रामीण और नगरीय क्षेत्रों में शिशु मृत्यु-दर

1909. श्री रशीद मसूद : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में देश के ग्रामीण क्षेत्रों में शिशुओं की मृत्यु की प्रतिशतता क्या थी और यह प्रतिशतता देश के नगरीय क्षेत्रों और उन्नत देशों में शिशु मृत्यु-दर की तुलना में कितनी न्यूनाधिक है; और

(ख) शिशु मृत्यु-दर कम करने के लिए सरकार ने क्या सही-सही उपाय किए हैं और गत तीन वर्षों के दौरान क्या परिणाम प्राप्त हुए ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) न्यूना मंजीयन पद्धति के माध्यम से भारत के महापंजीयक द्वारा संकलित किए गए नवीनतम आंकड़ों के अनुसार देश के ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों के लिए प्रति 1000 जीवित जन्मों के पीछे शिशु मृत्यु दर इस प्रकार है :

वर्ष	ग्रामीण	नगरीय	योग
1976	139	80	129
1977	140	81	130
1978	137	74	127

बाद के वर्षों के शिशु मृत्यु दरों को अभी संकलित नहीं किया गया है।

ग्रामीण क्षेत्रों में शिशु मृत्यु दर शहरी क्षेत्रों की शिशु मृत्यु दर से अधिक है।

कुछ विकसित देशों की शिशु मृत्यु दर नीचे दी गई है :—

देश	शिशु मृत्यु दर		
	1976	1977	1978
कनाडा	13.5	12.4	12.0
यू० एस० ए०	15.2	14.0	13.6
जापान	9.3	8.9	8.4
फ्रांस	12.5	11.4	10.6
जर्मनी (डी० आर०)	14.0	13.1	13.1
जर्मनी (एफ० आर०)	17.4	15.5	14.7
यू० के०	14.5	14.1	13.3
आस्ट्रेलिया	13.8	12.5	
स्वीडन	8.3	8.0	7.8

(ख) शिशु मृत्यु दर को कम करने के लिए जो कदम उठाए गए हैं या जो उठाने का विचार है वे नीचे दिए गए हैं :—

1. प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों तथा उपकेन्द्रों, नगरीय परिवार कल्याण केन्द्रों और प्रसवोत्तर केन्द्रों की स्थापना करके ग्रामीण और शहरी दोनों क्षेत्रों में जच्चा बच्चा स्वास्थ्य सेवाएं प्रदान करने के बुनियादी ढांचे का विस्तार कर दिया गया है और किया जा रहा है। इस समय देश में लगभग 6000 प्राथमिक

स्वास्थ्य केन्द्र, 60,000 उप केन्द्र, 2, 500 शहरी परिवार कल्याण केन्द्र और 550 प्रसवोत्तर केन्द्र कार्य कर रहे हैं।

2. पिछले कुछ वर्षों में शुरू की गई स्वास्थ्य गाइड योजना जिसका उद्देश्य प्रति हजार जनसंख्या के लिए एक कार्यकर्ता की व्यवस्था करना है, लोगों का स्वास्थ्य बढ़ाने, रोगों को रोकने और रोगों का इलाज करने के सम्बन्ध में और अधिक प्राथमिक स्वास्थ्य सुविधाएं प्रदान करेगी। अब तक लगभग 2.33 लाख ग्राम स्वास्थ्य गाइडों को प्रशिक्षित किया जा चुका है।

3. गांवों में प्रसव के दौरान सहायता करने वाली परम्परागत दाइयों के प्रशिक्षण को तेज कर दिया गया है ताकि प्रत्येक एक हजार ग्रामीण जनसंख्या को एक प्रशिक्षित दाई मिल जाए जो प्रसव सुविधाएं प्रदान करे। अब तक लगभग 4 लाख देशी दाइयों को प्रशिक्षित किया जा चुका है।

4. सभी प्रकार की चिकित्सा और स्वास्थ्य संस्थाओं में गर्भवती महिलाओं और छोटे बच्चों के स्वास्थ्य की जांच के लिए विशेष क्लिनिक आयोजित किए जाते हैं। गर्भवती महिलाओं और छोटे बच्चों के स्वास्थ्य की नियमित रूप से जांच करने के अतिरिक्त ये क्लिनिक रोगों को रोकने की सुविधाएं प्रदान करने के साथ-साथ स्वास्थ्य और पोषण सम्बन्धी शिक्षा भी देते हैं।

5. गर्भवती महिलाओं को टेटनस का टीका लगाया जाता है, ताकि प्रसव के समय तथा उसके बाद होने वाले टेटनस को जो देश के कई भागों में बच्चों की मृत्यु का कारण होता है, रोका जा सके। नवजात शिशुओं को क्षयरोग, डिप्थीरिया, काली खांसी तथा टेटनस से बचाने के लिए सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। बच्चों को खसरा, टाइफाइड तथा पोलियो से बचाने की व्यवस्था कर दी गई है। इन बीमारियों से बचाने के कार्यक्रम को हर वर्ष तेज किया जा रहा है। 1980-81 और 1981-82 के दौरान 105 लाख महिलाओं को टी० टी० के टीके लगाए जा चुके हैं। 13,8 लाख बच्चों को डी० पी० टी० और 20,8 लाख को डी० टी० और 37 लाख को पोलियो और 3,8 लाख को टाइफाइड के टीके लगाए गए हैं।

6. गर्भवती महिलाओं और दूध पिलाने वाली महिलाओं के बीच अपोषणज अरक्तता काफी फैली हुई है। महिलाओं और बच्चों को इससे बचाने की एक योजना चल रही है। 1980-81 और 1981-82 के दौरान इस योजना के अन्तर्गत 208.0 लाख महिलाओं और 192.50 लाख बच्चों को कवर किया जा चुका है।

7. बच्चों में अतिसार रोग के कारण पानी की कमी हो जाती है इसे दूर करने के लिए इलेक्ट्रो-लाइट घोल पिलाने का कार्यक्रम भी शुरू कर दिया गया है।

8. प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के डाक्टरों को चुनिंदा जिला मुख्यालय अस्पतालों में प्रसूति और स्वास्थ्य का सेवा कालीन प्रशिक्षण दिया जा रहा है। अब तक लगभग 450 डाक्टरों को प्रशिक्षित किया जा चुका है।

9. जच्चा बच्चा स्वास्थ्य सम्बन्धी सभी योजनाओं के बारे में शिक्षा सामग्री/दिशा निर्देश तैयार किए जा रहे हैं और इन्हें चिकित्सा और परा चिकित्सा कर्मचारियों को बांटा गया है।

10. उप केन्द्रों में सभी सहायक नर्स मिडवाइफों द्वारा महिलाओं को पोषण सम्बन्धी जानकारी दी जाती है।

11. नवजात शिशुओं की परिचर्या नवजात शिशुओं की यथेष्ट परिचर्या प्रदान करने के लिए जोरदार कदम उठाए गए हैं जिनमें परम्परागत दाइयों, मिडवाइफों, नर्सों आदि को प्रशिक्षण देना, प्रसवकालीन न्यूनतम परिचर्या निर्दिष्ट करना, नवजात शिशुओं की परिचर्या में डाक्टरों के दलों को प्रशिक्षण देना और बीमार नवजात शिशुओं की परिचर्या के लिए विशिष्ट उपकरण प्रदान करना शामिल है।

12. बाल चिकित्सा यूनिट तीन सौ इक्कीस जिला अस्पतालों और 20 सब डिवीजन अस्पतालों में बाल चिकित्सा यूनिट खोल दिये गये हैं और इन सभी एककों को विशिष्ट उपकरण सप्लाई कर दिये गये हैं।

13. लोगों में मां का दूध पिलाने की बात को बढ़ावा देने के अलावा डाक्टरों को स्तनपान और मां का दूध छुड़ाने सम्बन्धी समस्याओं के इलाज में सेवाकालीन प्रशिक्षण देने के लिए एक पाठ्यचर्या तैयार कर ली गई है। इसे शिशु पोषण की समुचित स्वास्थ्य शिक्षा देकर भी बढ़ाया जा रहा है।

14. समाज कल्याण विभाग द्वारा लगभग 300 विकास खण्डों में एक विशिष्ट एकीकृत बाल विकास सेवा परियोजना शुरू की गई है। आदिवासी क्षेत्रों, पिछड़े क्षेत्रों, ग्रामीण क्षेत्रों और शहरी गन्दी बस्तियों में चलाई जाने वाली इन परियोजनाओं का उद्देश्य गर्भवती महिलाओं और 6 वर्ष से कम की आयु के बच्चों को बेहतर स्वास्थ्य सुविधाएं प्रदान करना है। छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान लगभग 1000 खण्डों में इस परियोजना का धीरे-धीरे विस्तार किया जा रहा है।

15. राष्ट्रीय परिवार कल्याण कार्यक्रम महिलाओं और बच्चों के स्वास्थ्य में भी सुधार करने तथा शिशु मृत्यु दर में कमी लाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। मार्च 1983 के अन्त तक गर्भ रोधन के विभिन्न तरीकों के अन्तर्गत सुरक्षित किये गये पात्र दम्पतियों का दर 26.5 प्रतिशत तक होने की सम्भावना है जबकि अप्रैल, 1982 में यह दर 23.7 प्रतिशत थी।

राजधानी एक्सप्रेस को रोजाना चलाना

1910. श्रीमती प्रमिला वण्डवते : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई-नई दिल्ली और नई दिल्ली-हावड़ा के बीच राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी को रोजाना चलाने की योजनाएं हैं; और

(ख) यदि नहीं तो इसमें क्या बाधाएं हैं और उनको कैसे दूर किया जायेगा ?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी० खान चौधरी) : (क) जी नहीं। बहरहाल, 1-4-1983 से 151/152 बम्बई हेट्रल-नयी दिल्ली राजधानी के फेरे सप्ताह में चार दिन से बढ़ाकर पांच दिन तथा 101/102 हावड़ा नयी दिल्ली राजधानी के फेरे सप्ताह में दो बार से बढ़ाकर चार बार करने का प्रस्ताव है।

(ख) इन गाड़ियों के फेरों में वृद्धि करने के लिए कोई योजना, बशर्ते संसाधन उपलब्ध हों, बनाने से पहले इन गाड़ियों के उपयोग पर नज़र रखी जाएगी।

केरल में रेल लाइनों का विद्युतीकरण

1911. श्री स्कारिया थामस : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में चरणबद्ध तरीके से रेल लाइनों का विद्युतीकरण करने की कोई योजना सरकार के विचाराधीन है, और

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

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली-अम्बाला-कालका लाइन को दोहरा करना और उसका विद्युतीकरण करना

1912. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार उत्तर रेलवे में दिल्ली-अम्बाला-कालका लाइन को दोहरा करने और उसका विद्युतीकरण करने पर विचार कर रही है, और

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

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) दिल्ली-अम्बाला-कालका मार्ग पर दिल्ली से पानीपत तक पहले से ही दोहरी रेल लाइन है। पानीपत-अम्बाला खंड पर दोहरी लाइन बिछाने का कार्य प्रगति पर है। इस समय अम्बाला-कालका खंड पर दोहरी लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

दिल्ली-अम्बाला खंड के विद्युतीकरण के कार्य को समतरी पंचवर्षीय योजना में शुरू किए जाने की संभावना है बशर्ते धन उपलब्ध हो। इस समय अम्बाला कालका के विद्युतीकरण का कोई कार्यक्रम नहीं है।

मुनावाओ लोकरो पर रेल मार्ग

1913. श्री वृद्धि चन्द्र जैन : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजस्थान, मध्य प्रदेश, गुजरात, महाराष्ट्र और आन्ध्र प्रदेश के लिए पंजाब स्थित बाघा मार्ग की तुलना में मुनाबाओ खोकरो पर रेल मार्ग अधिक मितव्ययी, छोटा और सुविधाजनक है?

(ख) क्या यह सच है कि पाकिस्तान जाने वाले यात्रियों के लिए तथा सीमा-शुल्क के प्रयोजनों से यह रेल मार्ग खोलने के लिए भारत सरकार और पाकिस्तान के बीच विचार-विमर्श हुआ था, और

(ग) यदि हां, तो इस विचार-विमर्श का क्या परिणाम निकला ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) जी हां ।

(ख) और (ग) विगत में विभिन्न अवसरों पर खोकरापाड-मुनाबाओ रेल मार्ग को पुनः खोलने के लिए भारत सरकार ने पाकिस्तान सरकार के साथ बातचीत की थी, परन्तु पाकिस्तान सरकार से अभी तक कोई ठोस जबाब प्राप्त नहीं हुआ है ।

प्रथम श्रेणी के डिब्बों की खराब हालत

1914. श्री राम अवध : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में बहुत सी गाड़ियों के प्रथम श्रेणी के डिब्बे बहुत ही खराब हालत में हैं, और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस बारे में सुधार करने हेतु कार्यवाही कर रही है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) जी नहीं । अधिकतर गाड़ियों को नहीं । परन्तु कुछ सवारी डिब्बों में सुविधाओं की फिटिंगों के सम्बन्ध में कुछ कमियां हैं जो कि मुख्यतः उठाई-गीरी तथा शरारती तत्वों की गतिविधियों के कारण हैं । ये सामान्यतौर पर भारतीय रेलों के पूर्वी, उत्तर-पूर्वी तथा मध्य क्षेत्रों में अधिक हैं ।

(ख) इन शरारती गतिविधियों को रोकने के लिए हर संभव प्रयास किया जा रहा है जिनसे सुविधाओं से संबंधित फिटिंगों को हानि होती है और परिणामस्वरूप सवारी डिब्बों की हालत खराब हो जाती है । अब ऐसी फिटिंगों को लगाए जाने की विशिष्ट कार्यवाही की जा रही है जिनकी उठाईगीरी नहीं की जा सकती और इससे फिटिंगों के नुकसान को रोका जा सकेगा । प्रारम्भिक और पर्यन्त दोनों स्थलों पर भी सवारी डिब्बों की भलीभांति जांच की जाती है और उनमें से गायब फिटिंगों को फिर से लगा दिया जाता है और सवारी डिब्बों की सफाई कर दी जाती है ।

वृद्ध लोगों के कल्याण के लिए कार्यक्रम, विशिष्ट योजनायें, संगठनात्मक ढांचा

1915. श्री सन्तोष मोहन देव : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

राष्ट्र संघ के वृद्धों के वर्ष के अनुसरण में हमारे देश में वृद्धों की देख रेख, स्वास्थ्य सम्बन्धी

उपाय और कल्याण के लिए क्या-क्या कार्यक्रम विशिष्ट योजनाएं, संगठनात्मक ढांचा है और कितना वित्तीय नियतन किया गया है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी०के० थुंगन) (क) वृद्धा-वस्था के बारे में संयुक्त राष्ट्र विश्व सम्मेलन 26 जुलाई से 6 अगस्त, 1982 तक हुआ था। इसके बारे में रिपोर्ट, जिसमें सम्मेलन की सिफारिशें भी शामिल हैं, अब उपलब्ध हो गई हैं। इसकी जांच की जा रही है।

“इण्डियन मिडाइवल नैरेटिव प्रोज इन रशियन”

1916. श्री एन० के० शेजवलकर : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 21 जनवरी, 1983 के अमृत बाजार पत्रिका में “इण्डियन मिडाइवल नैरेटिव प्रोज इन रशियन” शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है ;

(ख) रूसी में अनुदित प्रकाशनों की संख्या कितनी है और उनकी मूल भाषा क्या है ;

(ग) क्या इस प्रयोजन के लिए भारत सरकार की आवश्यक अनुमति ले ली गई थी ;

(घ) उक्त अनुवाद कार्य में कितने भारतीय साहित्यिक/व्यक्तियों कवियों ने भाग लिया ; और

(ङ) भारतीय द्वारा पुस्तकों को यदि कोई टिप्पणियां और आमुख लिखे गये हों तो वे क्या हैं और यदि हाँ, तो किसके पास ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) (क) जी, हाँ।

(ख) से (ङ) : सरकार के पास इस संबंध में कोई सूचना नहीं है।

ग्रामीण और नगरीय क्षेत्रों के लिए बनी रेल लाइनें

1917. श्री जितेन्द्र प्रसाद : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वाधीनता के बाद भेज-वार कितने किलोमीटर रेल लाइनें बिछाई गई हैं;

(ख) क्या नई रेल लाइनों से नगरीय लोगों को ही लाभ मिलता है या उनसे ग्रामीण लोगों को भी लाभ मिलता है, और

(ग) इन रेल लाइनों से ग्रामीण तथा नगरीय क्षेत्रों में पृथक-पृथक कितने लोगों को लाभ मिला है ?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) भारतीय रेलों पर 8571 कि० मी०

लम्बी नयी लाइनें बिछायी गयी हैं। इनका आमानवार विवरण इस प्रकार है :—

बड़ी लाइन	5193 कि० मी०
मीटर लाइन	3286 कि० मी०
छोटी लाइन	92 कि० मी०
	8571 कि० मी०

(ख) नयी रेलवे लाइनें शहरी और ग्रामीण जनता को सेवित करती हैं।

(ग) इस प्रकार के आंकड़े न तो रखे जाते हैं और न ही उपलब्ध हैं।

दिल्ली विश्वविद्यालय का एम० टेक० पाठ्यक्रम

1918. श्री हीरा लाल भार० परमार : क्या शिक्षा और संस्कृति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विश्वविद्यालय ने अपने फिजीक्स तथा एस्ट्री-फिजीक्स विभाग में 1978-1979 में एम० टेक० पाठ्यक्रम आरम्भ किया था ;

(ख) यदि हाँ, तो इस पाठ्यक्रम का ब्यौरा क्या है ;

(ग) क्या इस एम० टेक० पाठ्यक्रम को गत वर्ष धन के अभाव में बंद कर दिया गया था ;

(घ) दिल्ली विश्वविद्यालय को इस पाठ्यक्रम के लिए अब आवश्यक अनुदान दे दी गई है या दी जा रही है ;

(ङ.) यदि हाँ, तो क्या वर्ष 1983/1984 में एम० टेक० पाठ्यक्रम फिर आरम्भ किया जायेगा ; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री श्री० के० शुंगम) : (क) और (ख) : जी, हाँ। यह पाठ्यक्रम, माइक्रोवेव प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में जन-शक्ति के प्रशिक्षण हेतु इलैक्ट्रानिक विभाग द्वारा संस्वीकृत एक परियोजना के अन्तर्गत, 5 वर्षों की अवधि के लिए 1976 में शुरू किया गया था।

(ग) 5 वर्ष की अवधि 1981 में समाप्त हो गई और इसलिए 1981-82 में इस कार्यक्रम को समाप्त कर दिया गया।

(घ) और (ड.) इस परियोजना को अगली तीन वर्ष की अवधि के लिए जारी रखने के लिए विश्वविद्यालय के प्रस्ताव को एलैक्ट्रानिक्स विभाग ने अब अनुमोदित कर दिया है और यह पाठ्यक्रम 1983-84 के सत्र में पुनः शुरू हो जाएगा।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

केन्द्रीय स्कूलों में दण्डकारण्य परियोजना के अधिकारियों को खपाया जाना

1919. श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : क्या शिक्षा और संस्कृति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार दण्डकारण्य परियोजना अधिकारियों, लेक्चरों और प्रिंसिपलों को खुले बाजार में रिक्त पदों पर तथा विशेषकर केन्द्रीय स्कूलों के रिक्त पदों पर खपाने के बारे में विचार कर रही है, और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उप मन्त्री (श्री पी० के० थुंगन) (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

श्रीगंगानगर से हनुमानगढ़ तक ब्राड गेज लाइन को बढ़ाया जाना

1920. श्री कुम्भाराम आर्य : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीगंगानगर से हनुमानगढ़ जंक्शन तक ब्राड गेज लाइन बढ़ाने की योजना है जिससे लालगढ़ कैंटोनमेंट को इस सुविधा का लाभ मिल सके, और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

म्हावाशेवा पत्तन का विकास

1921. श्री ए० टी० पाटिल : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि म्हावाशेवा पत्तन के विकास के अन्तर्गत कितनी प्रगति हुई है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : सरकार ने 8-6-1982 को 592 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से म्हावाशेवा पत्तन परियोजना को मंजूरी दी। उस समय से मुख्य क्रिया कलाप के बारे में निम्नलिखित प्रगति हुई है :—

(क) पोर्ट क्षेत्र में सिविल ठेका के लिए पहले की योग्यता के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और इस पर विचार किया जा रहा है,

(ख) इस परियोजना को विश्व बैंक से वित्तीय सहायता मिलने वाली है। विश्व बैंक के मूल्यांकन पूर्व मिशन ने मार्च, 1982 में इस परियोजना के लिए वित्तीय सहायता देने के लिए इस देश का भ्रमण किया। दूसरे मिशन ने जुलाई-अगस्त, 1982 में भारत का भ्रमण किया। मूल्यांकन मिशन ने अक्टूबर-नवम्बर, 1982 में फिर भारत का भ्रमण किया। उन्होंने एक स्मारिका प्रस्तुत की है। विश्व बैंक की अंतिम रिपोर्ट की प्रतीक्षा है,

(ग) महाराष्ट्र सरकार से इस परियोजना के लिए भूमि अर्जित करने का अनुरोध किया गया है;

(घ) परियोजना के लिए अपेक्षित जल आपूर्ति, जल आदि जैसे सेवाओं से सम्बन्धित व्यवस्था का काम विभिन्न चरणों में है।

राज्यों में 10+2 प्रणाली लागू किया जाना

1922. श्री नवल किशोर शर्मा : क्या शिक्षा और संस्कृति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों की संख्या और नाम क्या हैं जिन्होंने स्कूली शिक्षा की 10+2 प्रणाली लागू की है ;

(ख) उन राज्यों की संख्या और नाम क्या हैं जिन्होंने 10+2 चरण पर सीमित पैमाने पर व्यावसायिक पाठ्यक्रम अब तक लागू किया है ;

(ग) उन राज्यों द्वारा 10+2 चरण पर व्यवस्थित पाठ्यक्रम अब तक लागू न करने के क्या कारण दिए गए हैं ; और

(घ) सरकार यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठा रही है कि देश में सभी राज्य स्कूली शिक्षा की 10+2 प्रणाली लागू करें और 10+2 चरण पर व्यावसायिक पाठ्यक्रम आरम्भ करें ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उप मन्त्री(श्री पी० के० थुंगन) : (क) से (घ) अभी तक निम्नलिखित 16 राज्यों और 8 संघ शासित क्षेत्रों ने, स्कूल शिक्षा की 10+2 प्रणाली शुरू की है :—

1. आन्ध्र प्रदेश
2. असम
3. बिहार
4. गुजरात

5. जम्मू और काश्मीर
6. कर्नाटक
7. केरल
8. महाराष्ट्र
9. मणिपुर
10. नागालैंड
11. उड़ीसा
12. सिक्किम
13. तमिलनाडु
14. त्रिपुरा
15. उत्तर प्रदेश
16. पश्चिम बंगाल
17. अंडमान और निकोबार द्वीप समूह
18. अरुणाचल प्रदेश
19. चण्डीगढ़
20. दादरा और नागर हवेली
21. दिल्ली
22. गोआ, दमन और दीव
23. लक्षद्वीप
24. पाण्डिचेरी

इनमें से 10 राज्यों/संघ शासित क्षेत्र अर्थात् आन्ध्र प्रदेश, गुजरात, कर्नाटक, महाराष्ट्र, तमिलनाडु, पश्चिम बंगाल, अंदमान और निकोबार द्वीप समूह, दादरा और नागर हवेली, दिल्ली और पाण्डिचेरी ने, +2 स्तर पर व्यावसायिक पाठ्यक्रम आरम्भ कर दिए हैं।

सभी राज्य/संघ शासित क्षेत्रों, ने 10+2 प्रणाली और उस प्रणाली के एक अभिन्न भाग के रूप में +2 स्तर के व्यावसायीकरण को सिद्धान्त स्वीकार कर लिया है। तथापि, प्रशासनिक, वित्तीय और अन्य कठिनाइयों के कारण, कुछ मामलों में, प्रणाली को वास्तविक रूप से अपनाने में विलम्ब हुआ है। इस विषय पर, जनवरी, 1983 में हुए शिक्षा सचिवों के पिछले सम्मेलन में विचार किया गया था। जिन राज्यों ने अभी तक 10+2 प्रणाली को प्रारम्भ नहीं किया है, सम्मेलन में उनसे 1984-85 शैक्षिक सत्र से पहले, यह परिवर्तन करने का अनुरोध किया। सम्मेलन ने इस बात को दोहराया कि +2 स्तर

का व्यावसायीकरण, शिक्षा की 10+2 प्रणाली का एकअभिन्न भाग है। सभी राज्य/संघ शासित क्षेत्रों जिन्होंने अभी तक व्यावसायिक पाठ्यक्रम को शुरू नहीं किया है, से उच्चतर माध्यमिक स्कूल शिक्षा को अधिक रोजगारोन्मुख बनाने के लिए आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध किया गया था।

नैरोगेज लाइनों को अपने नियंत्रण में लिया जाना

1923. श्रीमती ऊषा प्रकाश चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में शेष नैरोगेज लाइनों को अपने नियंत्रण में लेने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है,

(ख) यदि हां, तो क्या इन नैरोगेज लाइनों का कोई सर्वेक्षण किया गया है, और

(ग) क्या इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा कोई विशेष कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) छोटे आमान वाली जो लाइनें निजी कम्पनियों के स्वामित्व में होती हैं उन्हें या तो सरकारी रेलों द्वारा अथवा मालिक कम्पनियों द्वारा उनके साथ हुए समझौतों के अनुसार परिचालित किया जाता है।

समझौतों में दस वर्ष के अन्तराल पर खरीद का निर्धारण करने की व्यवस्था भी है जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है :—

रेलवे	किसके द्वारा परिचालित है	खरीद के लिए तारीख का निर्धारण
अहमदपुर-कटवा	पूर्व रेलवे	31-3-1988
बांकुरा-दामोदर रिवर	दक्षिण-पूर्व रेलवे	31-3-1987
सेण्ट्रल प्राबिन्सिज	मध्य रेलवे	31-3-1987
फुतवा-इस्लामपुर लाइट रेलवे	मालिक कम्पनी	31-3-1988

जब इन खरीदों के निर्धारण का समय आ जायेगा तब सभी संगत पक्षों, जैसे अर्थक्षमता, परिवहन के वैकल्पिक साधनों की उपलब्धता आदि को ध्यान में रखकर इन्हें अपने अधिकार में लेने के मामले पर विचार किया जाएगा।

(ख) सामान्यतः रेलों पर नयी रेल लाइनों के निर्माण के लिए सर्वेक्षण किए जाते हैं। इसलिए इन लाइनों के सर्वेक्षण की आवश्यकता नहीं है।

(ग) फुतवा-इस्लामपुर लाइट रेलवे के संबंध में बिहार सरकार ने इस शासन के राष्ट्रीयकरण के बाद इसे बन्द कर दिए जाने और इस लाइट रेलवे के कर्मचारियों को भारतीय सरकारी रेलों में समाहित किये जाने की सहमति दे दी है। लाइनों को अपने अधिकार में लेने के लिए कानून सम्बन्धी प्रारम्भिक कार्य शुरू कर दिया गया है जिसके लिए एक समिति नियुक्त की गयी है जो लाइट रेलवे की परिसम्पतियों का मूल्यांकन करेगी तथा कर्मचारियों को समाहित करने के लिए रूपरेखा तैयार करेगी।

वर्ष 1983-84 में सिविल और सैनिक क्षेत्रों में नए केन्द्रीय स्कूल खोला जाय

1924. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या शिक्षा और संस्कृति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शिक्षा सत्र 1983-84 के दौरान सिविल और सैनिक क्षेत्रों के लिए केन्द्रीय स्कूल खोलने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिए किन स्थानों का चयन किया गया है और दोनों में से प्रत्येक एक क्षेत्र में किन-किन राज्यों में, अलग-अलग, इनकी स्थापना की जायेगी; और

(ग) यदि नहीं, तो इस संबंध में निर्णय किस तिथि तक लिया जायेगा ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उपमन्त्री (श्री पी० के० शुभ्र) (क) जी, हां।

(ख) और (ग) इन केन्द्रीय विद्यालयों के लिए स्थानों का निर्णय केन्द्रीय विद्यालय संगठन द्वारा अगले शैक्षिक सत्र के शुरू होने के समय किया जाना है। ऐसे स्थानों के नाम इस समय बताना सम्भव नहीं है।

जयन्ती जनता एक्सप्रेस को त्रिवेन्द्रम तक चलाया जाना

1926. श्री बी० एस० विजय राघवन :

श्री ए० नीलालोहियावसन नाडार : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निजामुद्दीन और कोचीन के बीच चलने वाली जयन्ती जनता एक्सप्रेस को त्रिवेन्द्रम तक चलाये जाने का प्रस्ताव है, और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

रेलमन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं। परिचालिकीय कठिनाइयों के कारण 131/132 निजामुद्दीन कोचीन जयन्ती जनता एक्सप्रेस को त्रिवेन्द्रपुरम से/तक चलाने का विचार नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली में बाल मृत्यु दरों में अन्तर

1927. श्री भोकराम जैन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली में बाल मृत्यु-दरों के बीच भारी अन्तर होने की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा है; और

(ग) पुरानी दिल्ली में बेहतर प्राथमिक स्वास्थ्य सेवा प्रदान करने और वहां अधिक संख्या में अस्पताल खोलने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्यमन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) और (ख) सरकार को नई दिल्ली नगर पालिका के क्षेत्रों तथा नगर निगम के क्षेत्रों में शिशु मृत्यु दरों में पायी जाने वाली भिन्नता के बारे में जानकारी है, जैसा कि दिल्ली प्रशासन के आर्थिक एवं सांख्यिकी ब्यूरो ने जन्म और मृत्यु पंजीकरण अधिनियम, 1969 के कार्यकरण पर अपनी वार्षिक रिपोर्ट में बताया है। आंकड़ों से पता चलता है कि दिल्ली नगर निगम के क्षेत्रों की तुलना में नई दिल्ली के क्षेत्रों में शिशु मृत्यु दर अधिक है। इसका कारण यह है कि पंजीकरण जन्म-मृत्यु के स्थान के आधार पर किया जाता है तथा और कहीं-रह रहे लोगों के परिवारों में हुई शिशु मृत्यु में से अधिकतर का पंजीकरण नई दिल्ली नगर पालिका के क्षेत्र में अधिक चिकित्सा संस्थान होने के कारण हुआ होगा।

(ग) छठी योजना के दौरान दिल्ली के लिए 5 नए अस्पताल अलाट किए गए हैं जिनमें से दो 500-500 पलंगों वाले अस्पताल—एक शाहदरा में तथा दूसरा हरीनगर में और तीन 100-100 पलंगों वाले अस्पताल—मंगोलपुरी, खिचड़ी पुर तथा जफरपुर में होंगे। उसके अलावा छठी पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत इस के क्षेत्राधिकार/संस्थानों में चिकित्सा सुविधाओं के विस्तार/सुधार के लिये अनेक योजनाएं शुरू की गई हैं। चिकित्सा और जन स्वास्थ्य क्षेत्र तथा न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अन्तर्गत दिल्ली के लिए 2136.50 लाख रुपये का खर्च रखा गया है।

दूरवर्ती पिछड़े क्षेत्रों में प्रारम्भिक स्वास्थ्य केन्द्र की स्थापना के लिए राज्य सरकारों को जारी किए गए निर्देश

1928. श्री फूलचन्द वर्मा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अपने दूरवर्ती पिछड़े क्षेत्रों में प्रारम्भिक स्वास्थ्य केन्द्र की स्थापना के लिए राज्य सरकारों को कोई निर्देश जारी किए हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने इस कार्य के लिए कोई वित्तीय सहायता दी है, और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किववई) : (क) और (ख) : हां, राज्य सरकारों को यह सलाह दी गई है कि नए प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों की स्थापना करते समय आदिवासी, पहाड़ी दूरवर्ती और पिछड़े क्षेत्रों तथा जिला मुख्यालय से दूर के क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जाए।

(ग) नए प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को खोलने के लिए स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय कोई वित्तीय सहायता नहीं देता।

(घ) यह प्रश्न नहीं उठता।

राज्यों में विकलांग व्यक्तियों के लिए आरक्षण

1929. श्री नीलालोहियादसन नाडार : क्या समाज कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न राज्यों की सेवाओं में विकलांग व्यक्तियों के लिए आरक्षण का ब्यौरा क्या है;

(ख) केन्द्रीय सेवाओं के संबंध में इसका ब्यौरा क्या है; और

(ग) इसके क्रियान्वयन पर निगरानी रखने के लिए भारत सरकार के पास क्या तंत्र हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उपमन्त्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) समूह "ग" और "घ" के पदों में राज्यवार आरक्षण का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) भारत सरकार ने समूह "ग" और "घ" के पदों में और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में भी समान पदों पर 3% रिक्तियां आरक्षित (अन्धों, बहरों और अस्थि विकलांग व्यक्तियों में से प्रत्येक के लिए एक-एक प्रतिशत) कर रखी है।

(ग) अगस्त, 1982 में भारत सरकार के विभिन्न मन्त्रालयों/विभागों में समूह "ग" और "घ" के पदों में विकलांग व्यक्तियों के रोजगार के लिए आरक्षण आदेशों के कार्यान्वयन के प्रबोधन के लिए समाज कल्याण मन्त्रालय में एक अलग सैल बनाया गया था। इससे पहले आरक्षण आदेशों का कार्यान्वयन का प्रबोधन श्रम मन्त्रालयों द्वारा किया जा रहा था।

भारत सरकार ने अप्रैल, 1981 में विकलांग व्यक्तियों के पुनर्वास से संबंधित मामलों में सरकार को सलाह देने के लिए केन्द्रीय योजना और श्रम मंत्री की अध्यक्षता में विकलांग व्यक्तियों के सम्बन्ध में एक केन्द्रीय समिति स्थापित की है इस समिति को अब समाज कल्याण मन्त्रालय को हस्तांतरित कर

दिया गया है और समाज कल्याण मंत्रालय की अध्यक्षता में अबस्त, 1982 में इसको पुनर्गठित किया गया। मुख्य मंत्रालयों/विभागों, कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग, सरकारी उद्यम ब्यूरो के प्रतिनिधि रोजगार और प्रशिक्षण महानिदेशक और मुख्य स्वयंसेवी संगठनों के प्रतिनिधि इस समिति के सदस्य हैं। समय-समय पर विकलांग व्यक्तियों के लिए मंजूर किए गए आरक्षण आदेशों तथा अन्य रियायतों की समीक्षा करना इस समिति का एक मुख्य कार्य है।

विवरण

राज्य सरकार द्वारा विकलांग व्यक्तियों के लिए किया गया आरक्षण

.....

1. आन्ध्र प्रदेश	3%
2. असम	3%
3. बिहार	विचाराधीन है।
4. गुजरात	4%
5. हरियाणा	3%
6. हिमाचल प्रदेश	3%
7. जम्मू और कश्मीर	3%
8. कर्नाटक	2%
9. केरल	विचाराधीन है।
10. मध्य प्रदेश	3%
11. महाराष्ट्र	3%
12. उड़ीसा	3%
13. पंजाब	3%
14. राजस्थान	2%
15. तमिलनाडु	3%
16. उत्तर प्रदेश	2%
17. पश्चिम बंगाल	2%
18. अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	3%

19. अरुणाचल प्रदेश	3%
20. चंडीगढ़	3%
21. दिल्ली	3%
22. दादरा और नागर हवेली	3%
23. गोवा, दमन और दीव	3%
24. लक्षद्वीप	3%
25. मिजोरम	3%
26. पांडिचेरी	3%
27. त्रिपुरा	3%

बांदा सेन्ट्रल रेलवे स्टेशन पर ऊपरी पुल

1980. श्री रामनाथ घुब्रे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार, जैसा कि जनता ने मांग की है, बांदा सेन्ट्रल रेलवे स्टेशन पर ऊपरी पुल का निर्माण करवे का है;

(ख) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने इस पुल के लिए प्रारम्भिक व्यय हेतु 50 हजार रु० की राशि असा की है, और

(ग) यदि हां, तो पुल के निर्माण में बिलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० डी० ए० गन्नी खान चौधरी) : (क) से (ग) बांदा के निकट समपार के बदले ऊपरी सड़क पुल के निर्माण का प्रस्ताव है। यह सही है कि उत्तर प्रदेश सरकार ने नक्शे और अनुमान तैयार करने के लिए 50,000 रु० जमा किए हैं। 10-1-83 को मध्य रेलवे ने राज्य सरकार से अनुरोध किया है कि वे निर्माण स्थल का चयन करे एवं ऊपरी सड़क पुल के निर्माण से संबंधित नियमों एवं शर्तों, अर्थात् लासत की भागीदारी और ऊपरी सड़क पुल के निर्माण के बाद सम्बन्धित समपार बन्द करना, को स्वीकृति दे। राज्य सरकार के उत्तर की अभी प्रतीक्षा की जा रही है।

सरकारी और प्राइवेट एजेंशियों द्वारा चलाए जा रहे रक्त बैंकों में खूब की खराब किस्म

1931. श्री मोहम्मद असरार अहमद : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान अस्पतालों में शल्यक्रिया के मामलों में रक्त संक्रामण के लिए

उपलब्ध खून की खराब किस्म के बारे में समाचार पत्रों में प्रकाशित विशेषकर मद्रास से, समाचार की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने सरकारी और गैरसरकारी एजेंसियों द्वारा चलाए जा रहे रक्त बैंकों के कार्यकरण को विनियमित करने के लिए कोई कदम उठाए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी कुमुदबेन एम० जोशी) (क) और (ख) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

पत्तनों के विकास के लिए योजना आबंटन में वृद्धि

1933. श्री नीरेन घोष : क्या नौबहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने पत्तनों के विकास के लिए योजना आबंटन में वृद्धि की है;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है;

(ग) किन पत्तनों को इससे लाभ पहुंचेगा, और

(घ) योजना अवधि के दौरान विभिन्न पत्तनों पर किन योजनाओं को आरंभ किया जाएगा तथा उनका पत्तन-वार कर ब्यौरा क्या है ?

नौबहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) से (घ) छठी योजना अवधि में, न्हावाशेवा को छोड़कर बड़े पत्तनों के विकास के लिए 521 करोड़ रु० की अनुमोदित आबंटन के मुकाबले में योजना आयोग को 603 करोड़ रु० की संशोधित आवश्यकता बताया गया है जो निम्नलिखित है :—

पोर्ट	करोड़ रु० मूल छठी योजना परिव्यय	योजना आयोग को बताए गए संशोधित आवश्यकता
1. (क) कलकत्ता	30.30	34.91
(ख) हल्दिया डाक	21.45	21.45
(ग) बी० एच० आर० टी० डब्ल्यू	19.73	19.73
(घ) हल्दिया चैनल में निकर्षण	11.52	10.92
2. बंबई	68.78	102.93
3. मद्रास	54.18	72.65

1	2	3	4
4. कोचिन	54.22	64.52	
5. विशाखापत्तनम	71.33	71.33	
6. कांडला	46.42	51.75	
7. पारादीप	60.81	67.04	
8. मूरगांव	25.05	25.05	
9. तूतीकोरिन	25.57	29.11	
10. न्यू मंगलोर	31.84	31.84	
कुल	521.20	603.23	

योजना के मध्यावधि मूल्यांकन के पूरा होने पर इस बारे में निर्णय किया जाएगा। छठी योजना अवधि में मंजूर की गई नियोजित स्कीमों में अस्थिरता के लिए आवंटन में वृद्धि करने का प्रस्ताव है। न्हावासेवा के संबंध में 30 करोड़ रु० के आवंटन के मुकाबले में अब यह अनुरोध करने का प्रस्ताव है कि इसके लिए 300 करोड़ के आवंटन किए जाय।

रेलवे सुरक्षा बोर्ड की स्थापना

1934. श्री माधव राव सिंधिया : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार यात्रियों की सुरक्षा की समस्या को हल करने के लिए एक रेलवे सुरक्षा बोर्ड की स्थापना करने पर विचार कर रही है, और

(ख) यदि हां, तो इसके गठन, शक्तियां और कृत्य के बारे में क्या ब्यौरा है?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

शैक्षिक क्षेत्र के लिए वैज्ञानिक उपकरण "किट"

1935. श्री ई० बालानन्दन : क्या शिक्षा और संस्कृति मन्त्री : यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शैक्षिक क्षेत्र के लिए विज्ञान शिक्षण उपकरण "किट"के समन्वयी उत्पादन हेतु कोई ठोस उपाय किए हैं;

(ख) यदि हां तो किस सीमा तक का यह कार्य हुआ है; और

(ग) उपकरणों "किटों" की किस्म का ब्यौरा क्या है और राज्यवार कितने स्कूलों में सप्लाई किए जायेंगे ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उप मन्त्री (श्री पी० के० थुंगन) (क) से (ग) : राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान तथा प्रशिक्षण परिषद (रा० शै० अ० प्र० प०) ने राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों के स्कूलों में प्रयोग के लिए अभी तक निम्नलिखित प्रकार के विज्ञान किटों का विभिन्न प्रकार से विकास तथा उत्पादन किया है :

- (i) प्राइमरी विज्ञान किट
- (ii) भौतिकी i किट
- (iii) भौतिकी ii किट
- (iv) भौतिकी iii किट
- (v) जीव विज्ञान संयुक्त किट
- (vi) रसायन शास्त्र संयुक्त किट
- (vii) रसायन शास्त्र छात्र किट

रा० शै० अ० प्र० परिषद् ने निम्नलिखित किटों का विकास किया है जिनका अभी काफी बड़ी मात्रा में उत्पादन किया जाना है :

- (i) समेकित विज्ञान किट
- (ii) इलेक्ट्रॉनिक किट
- (iii) विज्ञान क्लब किट/औजार तथा यंत्र किट

रा० शै० अ० प्र० प० द्वारा विकसित विज्ञान किटों के सैट विज्ञान शिक्षा परियोजना के प्रायोगिक चरण में सभी राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को निम्नलिखित बांटे गए थे।

रा० शै० अ० प्र० परिषद ने इसके साथ-साथ प्रत्येक प्रकार के विज्ञान किटों के लिए डिजाइन तथा विशिष्ट सैट तैयार किए थे और वे राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को बांटे गए थे ताकि वे स्वयं इन किटों का निर्माण कर सकें।

विभिन्न प्रकार के किटों के राज्य-वार आबंटन के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

क्रम संख्या	राज्य संघ और शासित क्षेत्र	प्राइमरी विज्ञान किट	भौतिकी i	भौतिकी ii	भौतिकी iii	जीव विज्ञान i	संयुक्त जीव विज्ञान	संयुक्त रसायन शास्त्र	छात्र रसायन शास्त्र	कुल
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
1.	भाँध प्रदेश	51 30*	35	31	31	33	31	31	155	428
2.	उत्तर प्रदेश	51 430*	37	31	31	31	31	31	100	757
3.	बिहार	57 880* 1600	35	31	31	35	31	31	155	2880
4.	गुजरात	50 830*	31	31	31	30	31	31	155	1220
5.	हरियाणा	51	31	31	31	31	31	31	155	392

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
6.	हिमाचल प्रदेश	26	11	12	12	11	12	12	55	1068
		30*								
		887								
7.	जम्मू और काश्मीर	40	40	31	41	40	31	31	—	5313
		200*								
		4859								
8.	केरल	51	30	31	31	31	31	31	155	2048
		2880*								
		1377								
9.	मध्य प्रदेश	51	31	31	31	31	31	31	155	2170
		930*								
		848								
10.	महाराष्ट्र	46	47	45	45	46	45	45	225	1034
		490*								
11.	मणिपुर	51	32	31	29	—	31	31	100	585
		180*								
		100								

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12.	भेषालय	51 101	31 75	31	—	—	31	31	50 30	431
13.	सैसूर	51 780*	31	31	31	30	31	31	155	1171
14.	नागालैंड	31	31	31	31	31	31	31	—	217
15.	उड़ीसा	51 730*	31	29	31	31	29	29	—	961
16.	भार० सी० ई० भुवनेश्वर	—	30	—	—	—	—	—	—	30
17.	पंजाब	52	32	31	31	32	31	31	155	395
18.	राजस्थान	51 530*	33	31	31	31	31	31	150	919
19.	तमिलनाडु	51 230*	31	32	31	31	32	32	155	625
20.	त्रिपुरा	51 150*	31	31	31	31	31	31	50	437
21.	उत्तर प्रदेश	51 930*	32	31	31	31	31	31	155	1323

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
22.	पश्चिम बंगाल	51 600*	32	31	31	31	31	31	—	838
23.	अंदमान और निकोबार	22 70*	12	11	11	12	11	11	—	160
24.	अरुणाचल प्रदेश	51 100*	62	52	62	13	52	52	—	1029
25.	चण्डीगढ़	200	—	—	—	—	—	—	—	200
26.	काश्मीर	50	—	—	—	—	—	—	—	50
27.	दिल्ली	50 40*	—	—	—	—	—	—	—	90
28.	गोवा दमन और दीव	1 100*	1	1	—	—	1	1	—	105
29.	लक्षद्वीप	1	1	—	—	—	1	—	—	3

30.	मिजोरम	51	31	31	31	31	31	31	31	31	75	411
		130*										
31.	पाण्डिचेरी	50	30	31	31	30	31	31	31	31	155	389
32.	छिक्किम	1	45	37	45	—	37	37	37	37	—	202
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
बिखित												
	ईरान	5	5	5	5	—	5	5	—	—	—	30
	अफगानिस्तान	1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1500
	अन्य संस्थाएं	91	103	71	30	55	65	69	—	—	—	672
		189*										
												30093

* 1976-78 के दौरान एस० ई० पी० (यूनीसैफ सहायता प्राप्त) के अन्तर्गत सप्ताई दर्शाता है।

“दि मेडिकोस ‘स्टैम्पीड’ टू सऊदी अरेबिया” शीर्षक से प्रकाशित समाचार

1936. श्री तारिक अनवर :

श्रीमती गीता मुखर्जी :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 4 फरवरी, 1983 के टाइम्स आफ इण्डिया में “दि मेडिकोज ‘स्टैम्पीड’ टू सऊदी अरेबिया” शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) क्या सरकार को इस तथ्य की जानकारी है कि सऊदी अरब में एक उच्चस्तरीय प्रति-निधिमंडल द्वारा बड़ी संख्या में भारतीय डाक्टरों की भरती की जा रही है;

(ग) क्या यह सच है कि सरकार डाक्टरों के इस भारी संख्या में निष्क्रमण को रोकने के लिए कदम उठा रही है या उठायेगी; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार को इस तथ्य की जानकारी है कि देश के विभिन्न भागों में तथा विशेषकर बिहार में बड़ी संख्या में डाक्टर बेरोजगार हैं और यह उनके लिए विदेशों को जाकर अपनी आजीविका कमाने और देश के लिए विदेशी मुद्रा भी अर्जित करने का अवसर था ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) से (घ) सऊदी अरेबिया के एक शिष्टमंडल ने अपने स्वास्थ्य सेवा महानिदेशक की अध्यक्षता में मुख्यतः चिकित्सा और परा-चिकित्सा कार्मिकों की भर्ती करने के उद्देश्य से हाल ही में इस देश का दौरा किया। भारत सरकार विकासशील मित्र देशों की चिकित्सा संबंधी जनशक्ति को पूरा करने के लिए विदेश में सेवा करने हेतु चिकित्सा तथा परा-चिकित्सा कार्मिकों को अनुमति देती रही है। सरकार से सरकार आधार पर सरकार ऐसे प्रबंध करने के पक्ष में है।

दिसम्बर, 1981 के अन्त तक देश के रोजगार कार्यालयों के चालू रजिस्ट्रों में चिकित्सा स्नातकों की कुल संख्या लगभग 16,406 थी। देश में बेरोजगार डाक्टरों की समस्या का एक मात्र कारण केवल नौकरियों का अभाव ही नहीं कहा जा सकता है। यद्यपि सरकार चिकित्सा और परा-चिकित्सा कार्मिकों के विदेश सेवा के लिए विदेश जाने के विरुद्ध नहीं है किन्तु उसे घरेलू आवश्यकताओं को भी ध्यान में रखना होता है।

असम में जला दिए गए रेलवे स्टेशन

1937. प्रो० अजित कुमार मेहता : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि नौगांव जिले में फुलागिरी स्टेशन और छपरामुख स्टेशन स्थित दो रेलवे गोदामों को चुनाव विरोधी उग्र आंदोलनों के दौरान आग लगा दी गई थी, और

(ख) ऐसी घटनाओं को होने देने से रोकने और जान तथा माल की रक्षा करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं?

रेल मन्त्री (श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां।

(ख) रेलवे परिसरों सहित राज्य में कानून और व्यवस्था बनाये रखने की जिम्मेदारी राजकीय पुलिस की है। अतः इस प्रकार की घटनाओं को रोकने तथा यात्रियों और उनकी सम्पत्ति की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उन्होंने सशस्त्र गाड़ों की तैनाती कर रखी है।

रेलें, जो इस संबंध में काफी चिन्तित हैं, राज्य सरकार/पुलिस के साथ निकट सम्पर्क बनाये हुए हैं और रे० सु० ब०/रे० सु० वि० ब० के कर्मियों को तैनात करके उनकी यथासंभव सहायता कर रही हैं।

बड़े पत्तनों का आधुनिकीकरण करने के लिए योजना आवंटन

1938. श्री चित्त बसु : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बम्बई, कलकत्ता, हल्दिया, कोचीन, मद्रास, विशाखापत्तनम, पारादीप, कांडला, मारमुगाव, तूतीकोरिन और न्यू मंगलौर पत्तनों के लिए आधुनिकीकरण योजनाएं आरंभ की हैं;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक के लिए छठी योजना में कितना आवंटन किया गया है, और

(ग) प्रत्येक पत्तन के लिए यदि योजना की लागत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है तो वह क्या है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्यमन्त्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) छठी पंचवर्षीय योजना में न्हावाशेवा को छोड़कर बड़े पत्तनों के विकास स्कीमों के लिए 521 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है। पत्तनवार विस्तृत ब्यौरा नीचे लिखा है :—

	(करोड़ रुपये)
बम्बई	68.78
कलकत्ता	30.30
हल्दिया डाक्स	21.45
भागीरथी/हुगली रिक्स ट्रेनिंग वर्क्स	19.73
हल्दिया चैनल ड्रेजिंग	11.52
कोचीन	54.22

कांडला	46.42
मद्रास	54.18
मुरगांव	25.05
न्यू मंगलौर	31.84
परादीप	60.81
तूतीकोरिन	25.57
विशाखापत्तनम	71.33
	521.20

(ग) मुख्य स्कीमों पर होने वाले व्यय में वृद्धि संबंधी उपलब्ध सूचना इस प्रकार है :—

पोर्ट/स्कीम	(करोड़ रुपये में)	
	मुख्य लागत	संशोधित लागत
बम्बई		
चौथा आयल बर्थ	24.48	34.20
कोचीन		
समन्वित विकास परियोजना	35.86	55.40
कांडला		
छठा जनरल कारगो बर्थ	17.49	21.84
मद्रास		
फटेनर बर्थ	22.60	30.47
आउटर प्रोटेक्शन आर्भ	7.25	9.19
परादीप		
आयरन और हैडलिंग प्लांट में संशोधन	8.08	11.74
दूसरा जनरल कारगो बर्थ	7.26	12.09

कलकत्ता में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालय खोला जाना

1939. श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कलकत्ता के केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालयों की अप-र्याप्त संख्या के बारे में जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या निकट भविष्य में कलकत्ता में और पश्चिम बंगाल के शेष भागों में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के नए औषधालय खोलने की कोई योजना है; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में उप-मन्त्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) (क) से (ग) : केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के अधीन कलकत्ता में 13 एलोपैथिक औषधालय, एक पालि-क्लीनिक, दो आयुर्वेदिक यूनिटें तथा एक होम्योपैथिक यूनिट कार्य कर रहे हैं। दो और औषधालय शीघ्र खोले जाने की संभावना है। नये औषधालय केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के विस्तार की योजना के अनुसार खोले जाने हैं बशर्ते कि उनके लिए संसाधन और आवास आदि उपलब्ध हों। इस योजना को पश्चिम बंगाल के किसी अन्य शहर में शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि वर्तमान नीति यह है कि जिन शहरों में यह योजना चलाई जा रही है उनमें इसे सुदृढ़ किया जाए।

बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय की वित्तीय स्थिति

1940. श्री कृष्ण प्रताप सिंह : क्या शिक्षा और संस्कृति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय की वित्तीय स्थिति इतनी अधिक बिगड़ गई है कि विश्वविद्यालय बड़ी मुश्किल से अपने कर्मचारियों का दिसम्बर, 1982 के महीने का वेतन अपने सावधि-जमा और विशेष कोष से दे सका है;

(ख) यदि हां, तो इस विश्वविद्यालय की वित्तीय स्थिति के बारे में ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) विश्वविद्यालय की वित्तीय स्थिति सुधारने के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उप-मन्त्री (श्री पी० के० धुंगन) : (क) से (ग) बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के लिए अनुरक्षण व्यय की व्यवस्था केन्द्रीय सरकार द्वारा विश्व-विद्यालय अनुदान आयोग के माध्यम से की जाती है। वर्ष 1982-83 के लिए 12.12 करोड़ रु० का अनुरक्षण अनुदान दिया गया था। तथापि, वर्ष के दौरान मुख्य रूप से मंहगाई भत्ते की कुछ अतिरिक्त किस्तों की संस्वीकृति के कारण, ये अनुमानित खर्च बढ़ गए थे, जिसकी व्यवस्था संशोधित प्राक्कलन में

की गई है।

मूल बजट व्यवस्था के अनुसार विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा 303.00 लाख रुपये के अनुदान की अंतिम किस्त 20 दिसम्बर, 1982 को अवमुक्त की गई थी और इस राशि का डिमाण्ड ड्राफ्ट 28 दिसम्बर, 1982 को भेजा गया था। इस बीच, विश्वविद्यालय ने, अवकाश प्रारम्भ होने से पूर्व, दिसम्बर माह के वेतन का भुगतान 24 को करने का निर्णय किया। इस उद्देश्य से, विश्वविद्यालय ने कुछ असामयिक अल्पकालिक डिपाजिट्स भुना लिए तथा पूर्णतः उपाय और साधन सहायता के रूप में एक ओवर-ड्राफ्ट भी प्राप्त किया।

केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में पदोन्नति के अवसर अवरुद्ध होना

1941. श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के अध्यापकों के पदोन्नति के अवसर वर्षों से अवरुद्ध हैं; और

(ख) यदि हां तो क्या उन्हें पदोन्नति के अवसर प्रदान करने हेतु किन्हीं उपायों पर विचार किया गया है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन): (क) और (ख) केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में सभी स्तरों पर शिक्षण पदों में नियुक्तियां सीधी भर्ती और चयन के आधार पर की जाती हैं। पदोन्नति के आधार पर उच्च पदों पर नियुक्तियां करने की कोई व्यवस्था नहीं है जैसे कि अन्य संगठित सेवाओं के मामले में किया जाता है। अतः पदोन्नति अवसरों के अभाव में अबरुद्ध पैदा होने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

तथापि, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने हाल ही में विश्वविद्यालयों और कालेजों के शिक्षकों की योग्यता पर आधारित पदोन्नति के लिए योजनाएं तैयार की हैं। इन योजनाओं का उद्देश्य शिक्षकों द्वारा किए गए असाधारण कार्य को पहचानना और उनके लिए उनकी व्यावसायिक प्रगति हेतु उपयुक्त अवसर प्रदान करना है। योजनाओं में विश्वविद्यालयों और कालेजों के ऐसे एक तिहाई शिक्षकों, जो आठ वर्ष अथवा इससे अधिक अवधि से सेवा में हैं, की उनकी योग्यता का निर्धारण करने के बाद, अगले उच्च ग्रेड में पदोन्नति की परिकल्पना है। योजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए इसे सभी विश्वविद्यालयों में परिचालित कर दिया गया है।

एशियाड-82 के बाद दिल्ली परिवहन निगम सेवा

1942. श्री राम प्रसाद अहिरवार : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ऐसी शिकायतें हैं कि दिल्ली परिवहन निगम की सेवाएं अब उतनी बेहतर नहीं हैं जितनी एशियाड-82 के दौरान थीं, और

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार की शिकायतें हैं और उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) लोगों से इस संबंध में कुछ सूचनाएं प्राप्त हुई हैं।

(ख) इस शिकायतों का संबंध मूलतः कर्मचारियों के व्यवहार, बस रूट/निर्धारित समय, बस स्टाप पर बसों के रुकने आदि से है। इस संबंध में दिल्ली परिवहन निगम के संबंधित कर्मचारियों को निर्देश जारी किए गये हैं। इन निर्देशों का पालन हो रहा है या नहीं यह सुनिश्चित करने के लिए अचानक जांच की जाती है। इसके अलावा, दिल्ली परिवहन निगम द्वारा यात्रियों की समस्याओं और शिकायतों पर तुरन्त कार्रवाई करने के लिए मुख्यालय स्तर पर एक केन्द्रीय शिकायत कक्ष और डीपो/डिवीजनल स्तर पर एक उपकक्ष स्थापित किया गया है।

लोकप्रिय दवाओं की कमी

1943. डा० ए० यू० आजमी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अपर्याप्त औषध नियंत्रण लोकप्रिय दवाओं के कतिपय ब्रांडों की कमी (विशेषरूप से जीवन-रक्षक दवाएं) और नकली निर्माता घटिया दवाओं के ऊंचे प्रतिशत के प्रमुख कारण हैं;

(ख) क्या देश में 50 प्रतिशत दवाएं घटिया किस्म की हैं और दो प्रतिशत नकली दवाएं हैं;

(ग) यदि हां, तो उपरोक्त को नियंत्रित करने और लोकप्रिय ब्रांडों की दवाएं उपलब्ध कराने में सरकार की असमर्थता के क्या कारण हैं;

(घ) क्या एक योग्य चिकित्सक से वैद्य निर्देश के बिना दवाएं प्राप्त की जा सकती है; और

(ङ) यदि नहीं, तो कानून के इस उल्लंघन को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) : (क) और (ख) 1981-82 के दौरान जांचे गये औषधियों के 4099 नमूनों में से केवल 801 नमूने (लगभग 17 प्रतिशत) घटिया पाए गए थे। जब कभी नकली दवाइयों के निर्माण का कोई मामला देखने में आता है तो औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम और उसके अन्तर्गत बने नियमों के अधीन ऐसे निर्माता या व्यापारी के विरुद्ध कार्रवाई की जाती है।

(ग) रसायन और उर्वरक मंत्रालय अनिवार्य औषधि योगों की बाजार में उपलब्धता की मानीटरिंग करता है। हाल ही के महीनों में कुछेक स्थानों पर अलग-अलग समय पर कतिपय विशेष ब्रांड वाले उत्पादों की कमी की सूचना मिली थी। अधिकांश मामलों में उनके समान योग उपलब्ध थे तथा कमी अस्थायी थी। जैसे ही किसी स्थान से किसी औषधि विशेष के अभाव का पता चलता है तो

उन उत्पादों तथा समान उत्पादों के निर्माताओं का रसायन और उर्वरक मंत्रालय द्वारा ऐसे इलाकों में तत्काल सप्लाई भेजने की सलाह दी जाती है। सरकार की सलाह पर संबंधित निर्माता अधिकतर मामलों में तत्काल सप्लाई भेजकर अस्थायी अभाव को दूर कर देते हैं।

(घ) और (ङ) औषधि और प्रसाधन की अनुसूची "एच" और "एक्स" के अन्तर्गत जो औषधियां आती हैं उन्हें कैमिस्ट और ड्रगिस्ट केवल किसी योग्यता प्राप्त डाक्टर के वैद्य नुस्खे के आधार पर ही बेच सकते हैं। अन्य औषधियां, जो इन अनुसूचियों में नहीं आती, बिना नुस्खे के खरीदी जा सकती हैं।

तालचरन-विमलगढ़ रेलवे लाइन

1944. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने उनके मंत्रालय को उड़ीसा में तालचर-विमलगढ़ रेल लाइन के निर्माण को प्राथमिकता देने का अनुरोध किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या तालचर और विमलगढ़ के बीच लाइन का निर्माण करने का मामला सरकार के विचाराधीन है, और

(ग) यह कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) से (ग) : उड़ीसा सरकार ने अक्टूबर 81 में रेल अभिसमय समिति के अध्यक्ष को एक ज्ञापन दिया था जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ तालचेर-विमलगढ़ रेलवे लाइन के निर्माण को प्राथमिकता देने का सुझाव दिया गया था।

इस 136 कि० मी० लम्बी रेल लाइन के लिए 1969-70 में किए गए सर्वेक्षण से पता चला था कि यह प्रस्ताव अर्थक्षम नहीं था, अतः इसे छोड़ दिया गया था।

कानवेंड स्कूलों से प्रतिस्पर्धा करने के लिए सामान्य स्कूलों को सुविधाएं देना

1945. श्री के० मालन्ना : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि धनवान लोगों के बच्चे कानवेंड स्कूलों में शिक्षा पाते हैं तथा निर्धन छात्र, जिन्हें सामान्य स्कूलों में घटिया शिक्षा प्राप्त होती है, उनके साथ प्रतिस्पर्धा नहीं कर सकते;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार सामान्य स्कूलों को उचित सुविधाएं देगी अथवा पब्लिक स्कूलों को अपने अधिकार में लेगी; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) से (ग) प्राथमिक तथा मिडिल स्तरों पर अधिकांश बच्चे विशेष रूप से ग्रामीण क्षेत्रों में, निकट के स्कूलों में जाते हैं। शहरी क्षेत्रों में भी संस्थाओं की कुल संख्या के मुकाबले में विभिन्न प्रकार की संस्थाओं का अनुपात लगभग नगण्य है।

सभी शैक्षिक संस्थाओं को सरकार के नियंत्रण में लेने के प्रस्ताव से राज्य की वित्तीय जिम्मेदारियां बढ़ जायेंगी। विशेष रूप से अल्पसंख्यक संस्थाओं के मामले में भी कानूनी कठिनाइयां होंगी।

अतः शैक्षिक असमताओं तथा असंतुलनों को दूर करने की नीति के अनुसरण में पर्याप्त शैक्षिक सुविधाओं की व्यवस्था करने का प्रयास किया गया है।

शिक्षा प्रणाली का सुधार एक सतत् प्रक्रिया है। सरकार उपलब्ध संसाधनों की सीमाओं के अन्तर्गत प्रणाली को सुधारने तथा तेज करने का भरसक प्रयास कर रही है ताकि इसे सामाजिक-आर्थिक परिवर्तन का एक शक्तिशाली साधन बनाया जा सके। इस सम्बन्ध में कार्मिक पंच वर्षीय योजनाओं में शैक्षिक विकास की रूपरेखाओं तथा परिप्रेक्ष्यों को स्पष्ट किया गया है। छठी पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान, शिक्षा का समान अवसर प्रदान करने तथा विकास की आवश्यकताओं के साथ शिक्षा को जोड़ने पर बल दिया जाता है। देश में शिक्षा प्रणाली में विद्यमान असमताओं को दूर करने के लिए शिक्षा के सभी स्तरों पर उपयुक्त परिवर्तन किए जा रहे हैं।

वर्ष 1982 के दौरान रेलगाड़ियों में दुर्घटनाएं तथा अपराध

1946. श्री जगन्नाथ पाटिल :

श्री राम प्यारे पनिका :

श्री नवीन रवाणी :

श्री चिन्तामणि जैना :

श्री कृष्ण चन्द्र पांडे :

श्री मोहम्मद असरार महमद :

श्री कुसुम कृष्ण मूर्ति :

श्री लक्ष्मण मलिक :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले वर्ष रेलगाड़ियों में हुई दुर्घटनाओं और अपराधों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन दुर्घटनाओं के कारण क्या हैं;

(ग) रेलों में सुरक्षा के लिए क्या उपाय किए गए हैं, और

(घ) नये उपायों पर होने वाला वार्षिक व्यय अनुमानतः कितना होगा ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) 1982 के दौरान 905 रेलगाड़ी दुर्घटनाएं हुईं जिनमें टक्कर होने की 60, पटरी से उतरने की 741 समपारों पर होने वाली 85 दुर्घटनाएं और गाड़ियों में आग लगने की 19 दुर्घटनाएं थीं। उसी अवधि के दौरान गाड़ियों में डकैतियों के 115 और लूटपाट के 276 मामले घटित हुए।

(ख) प्रत्यक्ष कारणों सहित इन गाड़ी दुर्घटनाओं के कारण निम्नलिखित हैं :—

कारण	दुर्घटनाओं की संख्या
1. रेल कर्मचारियों की भूल	559
2. रेल कर्मचारियों से इतर कर्मचारियों की अन्य भूल	96
3. उपस्करों की खराबियां	
(i) यांत्रिक	88
(ii) रेलपथ	17
4. तोड़-फोड़	8
5. आकस्मिक	47
6. कारणों का पता नहीं चल सका	19
7. कारणों के बारे में अंतिम रूप से फैसला नहीं हो सका।	71

(ग) संरक्षा और सुरक्षा के लिए किए जाने वाले कुछ उपाय निम्नलिखित हैं :—

1. रेल कर्मचारियों के भीतर संरक्षा के प्रति बेहतर जागरूकता पैदा करना।
2. क्षेत्रीय जांचों को गहन करना।
3. रेलपथ-परिपथन, धुरा काउंटरो, सुघरे किस्म की सिग्नल व्यवस्था और अन्तर्पाशन आदि जैसे तकनीकी उपकरणों का अधिक व्यवहार ताकि मानवीय सतर्कता में वृद्धि की जा सके।
4. इंजन चालक कर्मियों के लिए श्वास विश्लेषक जांच कार्य अपनाकर ताकि उन्हें नशे की हालत में ड्यूटी पर आने से रोका जा सके।
5. आपातकालीन स्थिति में साथ वाले रेलपथ पर ड्राइवरो को चेतावनी देने के लिए डीजल/ बिजली रेल इंजनों में कौंधक बत्तियों का प्रयोग।

6. गतायु परिसम्पत्तियों के नवीकरण की गति में तेजी ।
7. रेलपथ, चल स्टाक और उपस्कर के अनुरक्षण में बकाया का निपटान करना ।
8. समपारों पर उत्तरोत्तर चौकीदारों की व्यवस्था और उपलब्ध संरक्षा उपस्करों में सुधार ।

सुरक्षा के उपाय

1. लगभग सभी सवारी गाड़ियों के साथ रात्रि के समय सशस्त्र मार्ग रक्षियों की व्यवस्था की जाती है ।
2. स्टेशनों, प्लेटफार्मों और प्रतीक्षालयों में गश्त का काम और तेज कर दिया गया है ।
3. अपराधियों और कुख्यात व्यक्तियों की नजरसानी की जा रही है ।
4. पर्यवेक्षी पुलिस द्वारा रात्रि गाड़ियों की जांच किए जाने के आदेश दे दिये गये हैं ।
5. भेद्य स्टेशनों पर पुलिस चौकियां स्थापित की गई है ।
6. महत्वपूर्ण मामलों की जांच करने के काम में सहायता देने के लिए राज्य सरकारों के गुप्त-चर विभागों द्वारा विशेष मार्गरक्षियों की व्यवस्था की जाती है ।
7. राजकीय रेलवे पुलिस में 7000 कर्मचारियों की वृद्धि का अनुमोदन कर दिया गया है ।

(घ) रेलपथ नवीकरण, बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदारों की व्यवस्था, सिगनलिंग और दूर संचार के उपकरणों में सुधार, रेल इंजनों में गतिमापकों की व्यवस्था, चल स्टाक की सुविधाओं का अनुरक्षण आदि जैसे रेलों के सभी विकासगत कार्यों का गाड़ी परिचालन में संरक्षा का महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है । अतः संरक्षा के उपायों पर आने वाली लागत को अलग से बताना बहुत मुश्किल है । बहरहाल, पिछले समय उपलब्ध धन संरक्षा उपायों को पूरे तौर पर लागू करने के लिए अपर्याप्त रहा है । वर्ष 1982-83 में रेलपथ नवीकरण के लिए 150.5 करोड़ रुपये, सिगनल व्यवस्था एवं संरक्षा के लिए 30 करोड़ रुपये तथा बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदारों की व्यवस्था करने के लिए 4.7 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है ।

राजकीय रेलवे पुलिस में 7000 व्यक्तियों की वृद्धि पर रेलों का प्रतिवर्ष 15 करोड़ रुपये खर्च आयेगा ।

भारतीय नौवहन निगम और मुगल लाइन्स लिमिटेड को मिलाना

1947. श्री जगदीश टाईटलर : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार भारतीय नौवहन निगम तथा मुगल लाइन्स को मिलाकर एक कम्पनी बनाने तथा उसे तीन लाभ केन्द्रों में विभाजित करने के पक्ष में हैं ;

(ख) क्या यह प्रस्ताव का विरोध इस दलील पर किया गया है कि चूंकि इन दोनों कम्पनियों का निष्पादन अच्छा नहीं है और दोनों को मिलाकर कार्य न केवल भारी-भरकम हो जायेगा बल्कि उस समय लाभ की ओर जितना ध्यान दिया जाता है उतना नहीं दिया जाएगा; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की प्रतिक्रिया का ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) सरकार ने अभी इस मामले में कोई निर्णय नहीं किया है ।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते ।

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के स्वामित्व तथा नियंत्रण में भूमि

1948. श्री के० ए० स्वामी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के स्वामित्व में तथा नियंत्रण में कुल कितनी भूमि है ;

(ख) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास द्वारा इसमें से कितनी भूमि का उपयोग किया जा रहा है;

(ग) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास ने कितनी भूमि विभिन्न लोगों, वाणिज्य इकाइयों, किसानों, आदि को पट्टे पर दी है, और

(घ) उस भूमि के पट्टाधारियों के नाम तथा ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) विशाखा-पत्तनम पोर्ट ट्रस्ट के नियंत्रण और स्वामित्व में लगभग,

(ख) पोर्ट और सुविधाएं लगाने के लिए लगभग 455 एकड़ भूमि पोर्ट के सीधे कब्जे में है ।

(ग) विभिन्न श्रेणियों के लिए पोर्ट ट्रस्ट ने जितनी भूमि पट्टे पर दी है, वह निम्न प्रकार है :—

सरकारी क्षेत्रीय उपक्रमों और अन्य सरकारी संगठनों को पट्टे पर दी गई भूमि	1168.35 एकड़
प्राइवेट पार्टियों को 30 वर्ष तक के पट्टे पर भूमि	757.15 एकड़
प्राइवेट पार्टियों को 30 वर्ष से अधिक के पट्टे पर भूमि	540.50 एकड़
प्राइवेट पार्टियों को मासिक लाइसेंस पर भूमि	2.17 एकड़

(घ) जिन सरकारी क्षेत्रीय उपक्रमों और अन्य सरकारी संगठनों को जो भूमि आवंटित की गई, उसमें नौसेना, खाद्य निगम, सीमा शुल्क विभाग, आंध्र प्रदेश सरकार, नगरपालिका, मैसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड, इंपलाईज स्टेट इन्शोरेंस कारपोरेशन, भारतीय खाद्य निगम, खनिज और धातु

व्यापार निगम, वाणिज्यिक समुद्री विभाग, स्टील अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड, भारतीय तेल निगम, सेन्ट्रल वेयर हाउसिंग कारपोरेशन और डाक तार विभाग शामिल हैं। प्राइवेट संगठन में मैसर्स ए० बी० भनोजीदाव एण्ड जी० पी० रम्मैया एण्ड कंपनी, मैसर्स ए० के० कारपोरेशन, मैसर्स कोरोमंडल फर्टि-लाइजर्स लि०, मैसर्स क्रिस्टल आइस एण्ड कोल्ड स्टोरेज कम्पनी, मैसर्स के० सी० पी० लिमिटेड शामिल हैं। इसके अलावा 260 लाइसेंस धारी हैं जिन्हें स्टाल लगाने, गुलदस्ते के स्टाल और प्रापर्टी डीलरों के लिए 3 से 12 महीने की अवधि का लाइसेंस दिया गया।

‘पहियों पर राजमहल’ में वित्तीय हानि

1949. श्री सुशील भट्टाचार्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए बनाए गए बहु प्रचारित ‘पहियों पर राजमहल’ पर भारी वित्तीय हानि हुई है ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं, और

(ग) भोजन की गुणवत्ता में यथोचित सुधार करके तथा बेहतर सेवा से इन हानियों से कहां तक बचा जा सकता है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) : प्रश्न ही नहीं उठते।

हिन्दी अनुवादकों तथा हिन्दी अधिकारियों के रिक्त पद

1950. श्री अनवर अहमद : क्या नौबहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नौबहन और परिवहन मंत्रालय के मुख्यालय, मुख्य पत्तनों तथा क्षेत्रीय कार्यालयों में हिन्दी अनुवादकों और हिन्दी अधिकारियों के पद पिछले कई वर्षों से रिक्त पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो इन पदों को न भरने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह भी सच है कि दिनांक 25 सितम्बर, 1982 के रोजगार समाचार में उनके मंत्रालय का एक विज्ञापन प्रकाशित हुआ था जिसमें हिन्दी अनुवादकों तथा हिन्दी अधिकारियों के पदों के लिए आवेदन मांगे गए थे, और

(घ) यदि हां, तो उम्मीदवारों को साक्षात्कार परीक्षा के लिए न बुलाने के क्या कारण हैं ?

नौबहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) नीचे लिखे पदों को छोड़कर जो क्रमशः अक्टूबर, 1982 और दिसम्बर, 1982 में बनाए गए हैं, कोई भी पद मंत्रालय, बड़े पत्तनों, क्षेत्रीय कार्यालयों और मुख्यालय में पिछले कई वर्षों से खाली नहीं पड़ा है।

(1) अन्तर्देशीय जल परिवहन निदेशालय का क्षेत्रीय कार्यालय, पटना हिन्दी अनुवादक (ग्रेड II) का एक पद।

(2) तूतीकोरिन पोर्ट ट्रस्ट, तूतीकोरिन-हिन्दी अधिकारी का एक पद।

(ख) संबंधित प्रशासनिक प्राधिकरण द्वारा कार्रवाई की जा रही है।

(ग) जी, हां।

(घ) यह विज्ञापन राजभाषा कार्यान्वयन के काम में तेजी लाने के लिए मंत्रालय के सशक्त प्रयासों में एक कदम आगे बढ़कर की गई कार्रवाई है जो कार्यालयों को जब कभी पद खाली रहें, सहायता देने के लिए की गई। विज्ञापन के उत्तर में जो आवेदन प्राप्त हुए हैं उनको छांट लिया गया और अर्हता प्राप्त उम्मीदवारों की सूची विभिन्न कार्यालयों द्वारा विचार किए जाने के लिए तैयार कर ली गई है जिसमें बड़े-बड़े पत्तन व क्षेत्रीय कार्यालय भी शामिल हैं। यह सूची इन कार्यालयों को आगे कार्रवाई करने के लिए भेजी जा रही है।

विश्वेश्वरैया इंजीनियरी कालेज का निधियों की कमी के कारण असन्तोषजनक कार्यकरण

1951. श्री टी० आर० शमन्ना : क्या शिक्षा और संस्कृति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के ध्यान में आया है कि निधियों की कमी के कारण विश्वेश्वरैया इंजीनियरी कालेज संतोषजनक ढंग से कार्य नहीं कर रहा है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार, पर्याप्त निधियाँ उपलब्ध कराने के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को आवश्यक अनुदेश जारी करने का है ताकि इलेक्ट्रानिक्स के छात्र अपने विषय में उचित शिक्षा पा सकें ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमन्त्री (श्री पी० के० शुभन) : (क) और (ख) विश्वेश्वरैया इंजीनियरी कालेज बंगलौर विश्वविद्यालय का एक संघटक एकक है तथा कालेज का रख-रखाव व्यय कर्नाटक सरकार द्वारा दिया जाता है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को ऐसी कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है कि निधियों की कमी के कारण कालेज ठीक प्रकार से कार्य नहीं कर रहा है।

आयोग ने छठी योजना के दौरान कालेज के विकास कार्यक्रमों के लिए 75.00 लाख रुपये का अनुदान आवंटित किया है। इस आवंटन में, उपस्कर, पुस्तकें तथा पत्रिकाओं के खरीदने का प्रस्ताव तथा छात्रवृत्तियों के लिए बढ़े हुए प्रावधान और पिछली योजना से आगे लाई गयी बजट व्यवस्था आदि को जिसमें कुल व्यय 32.87 लाख रुपये निहित हैं, पहले ही अनुमोदित कर दिया गया है। विश्वविद्यालय को छठी योजना आवंटन के बकाया प्रावधान का उपयोग करने के लिए ब्यौरेवार प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दे दी है।

बरेली और कासगंज के बीच गाड़ियों का देर से चलना

1952. श्री जयपाल सिंह कश्यप : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन यात्री गाड़ियों के नाम तथा प्रतिशतता क्या है जो जून, 1982 से जनवरी, 1983 तक की अवधि के दौरान बरेली और कासगंज के बीच देर से चली, और

(ख) गाड़ियां देर से चलने के लिए, 1982 और 1983 के दौरान, अलग-अलग, कितने रेल कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) बरेली-कासगंज खंड पर जून 1982 से जनवरी 1983 के दौरान चलाई गई 1960 गाड़ियों में से, 995 गाड़ियां अर्थात् 50.80% गाड़ियां विलम्ब से चलीं।

(ख) गाड़ियों के विलम्ब से चलने के कारण 1982 के दौरान 172 तथा जनवरी 1983 के दौरान 10 रेल कर्मचारियों के विरुद्ध कार्रवाई की गयी थी।

1981-82 की रेल की दुर्घटनाओं से पीड़ित व्यक्तियों को दिया गया मुआवजा

1953. श्रीमती कृष्णा सहो : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1981-82 के दौरान रेल दुर्घटनाओं के लिए कितने व्यक्तियों को मुआवजा दिया गया, और

(ख) मुआवजे के रूप में कितनी धनराशि दी गई ?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) रेल दुर्घटना के शिकार जिन व्यक्तियों को 1981-82 के दौरान चाहे दुर्घटना का वर्ष कोई भी हो मुआवजा दिया गया उनका ब्यौग इस प्रकार है :—

व्यक्तियों की संख्या

.....

281

दिए गए मुआवजे की रकम

.....

43.90 लाख रुपये

राजधानी में गैर सरकारी रक्त बैंकों का कार्यकरण

1954. श्री जगपाल सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजधानी में गैर-सरकारी रक्त बैंकों के कार्यकरण की आवधिक जांच करने के लिए कोई सरकारी तन्त्र है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इन गैर-सरकारी रक्त बैंकों द्वारा सप्लाई

किया गया मानव रक्त मानवता तथा गुणवत्ता की न्यूनतम अपेक्षाओं को पूरा करता हो और ये रक्त बैंक आवश्यक उपकरणों तथा कर्मचारियों से युक्त हो;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके प्रयोजन के लिए पिछले एक वर्ष के दौरान राजधानी के गैर-सरकारी रक्त-बैंकों का कितनी बार निरीक्षण किया गया तथा कितने मामलों में रक्त बैंकों में कमियां पाई गईं; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार इस प्रकार के तंत्र की व्यवस्था करने की वांछनीयता पर विचार करेगी, और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उपमंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) : (क) और (ख) हां। दिल्ली प्रशासन का औषध नियंत्रण संगठन यह सुनिश्चित करने के लिए रक्त बैंकों का नियमित रूप से निरीक्षण कर रहा है कि ये बैंक औषध और प्रसाधन सामग्री नियमावली, 1945 के भाग 12 ख की अनुसूची "च" के अन्तर्गत निर्धारित न्यूनतम आवश्यकताओं को पूरा करते हैं। वर्ष 1982 के दौरान इन बैंकों का आठ बार निरीक्षण किया गया था। तीन अवसरों पर इनमें से 2 बैंकों के कार्यक्रमों में छोटी-मोटी त्रुटियां पाई गयीं।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता।

पुरातत्व विभाग द्वारा कर्नाटक में वनवासी के श्री भुवनेश्वर मन्दिर का जीर्णोद्धार

1955. श्री जी० देवराय नायक : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पुरातत्व विभाग द्वारा कर्नाटक के उत्तरी केनरा जिले में वनवासी के भुवनेश्वर मन्दिर का जीर्णोद्धार कार्य शुरू किया गया है;

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

(ग) जीर्णोद्धार कार्य को रोकने के क्या कारण हैं; और

(घ) क्या इस कार्य को शीघ्र पूरा किए जाने की कोई संभावना है ?

शिक्षा तथा संस्कृति और समाज कल्याण मन्त्रालयों में उप मन्त्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) और (ख) कर्नाटक के उत्तरी केनरा जिले में वनवासी के श्री मधुकेश्वर मन्दिर का रख-रखाव उसके परीक्षण की दृष्टि से पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा किया जा रहा है। गत तीन वर्षों में उस मन्दिर के परि-रक्षण और रख-रखाव पर खर्च की गई धनराशि इस प्रकार है—

वर्ष	धनराशि
1979-80	6,978/-रु०
1980-81	2,995/-रु०
1981-82	6,531/-रु०

(ग) और (घ) : परिरक्षण कार्य प्रगति पर है। चूंकि संस्मारकों का परिरक्षण एक अनवरत प्रक्रिया है इसलिए निर्माण कार्य के समापन के लिए कोई निश्चित समय निर्धारित नहीं किया जा सकता।

रुधिर विज्ञान पर रूस के साथ संधि (प्रोटोकाल पर हस्ताक्षर)

1956. श्री अरविन्द नेताम : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रुधिर विज्ञान पर रूस के साथ एक संधि पर हस्ताक्षर किए हैं;

(ख) यदि हां, तो भारत का दौरा करने वाले रूस के प्रतिनिधि मण्डल के नेता तथा अन्य सदस्यों के नाम तथा स्तर क्या हैं तथा उनके समकक्ष भारतीय व्यक्तियों के नाम क्या हैं जिनसे उन्होंने भेंट की, और उसके क्या निष्कर्ष हैं; और

(ग) अनुसंधान तथा जानकारी के लिए रूस भेजे जाने वाले भारतीय डाक्टरों वैज्ञानिकों आदि के नाम तथा उनके प्रशिक्षण की अवधि क्या है और उसी प्रकार भारत में आने वाले रूसी डाक्टरों वैज्ञानिकों आदि के बारे में ऐसी ही सूचना क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) और (ख) हाल ही में दिसम्बर, 1982 में भारत के दौरे के दौरान रूस के रुधिर वैज्ञानिकों के एक प्रतिनिधि मंडल ने रुधिर विज्ञान की एक संधि पर हस्ताक्षर किए थे। रूसी तथा भारतीय प्रतिनिधि-मंडल के सदस्यों के नाम/स्तर संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) इन्हें अपनी आवश्यकताओं तथा दोनों देशों के बीच आपसी लाभ की सम्भावना को देखते हुए अंतिम रूप दे दिया जाएगा।

विवरण

रूसी प्रतिनिधि मंडल के सदस्य

1. एकेडमीशियन ओ० के० कावरीलोव,
अध्यक्ष, वैज्ञानिक आयुर्विज्ञान परिषद
स्वास्थ्य मंत्रालय, सोवियत रूस
2. प्रो० जे० वी० सकियासियन, एम० डी०,
विभागाध्यक्ष, रेडियो आईसोटोप,
रुधिर विज्ञान तथा रक्त-आधान केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान विभाग।

3. प्रो० जे० जी० मित्रेव, एम० डी०
विभागाध्यक्ष रुधिर चिकित्सा विज्ञान क्लिनिक,
रुधिर विज्ञान केन्द्रीय संस्थान ।
4. एसोसिएट प्रोफेसर (बी० ए० बेलोरूसोवा, एम० डी०
विभागाध्यक्ष, अंतर्राष्ट्रीय वैज्ञानिक विभाग,
रुधिर विज्ञान तथा रक्त-आधान केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान ।
5. डा० वी० ई० पनफिलोव एम० डी०
द्वितीय सचिव, सोवियत रूस दूतावास,
विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी ।

भारतीय प्रतिनिधि मंडल के सदस्य

1. डा० वी० रामालिंगा स्वामी,
महानिदेशक, भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद,
नई दिल्ली
2. डा० एस० वी० आण्टे,
वरिष्ठ उप महानिदेशक,
भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद्, नई दिल्ली
3. डा० बी० के० वर्मा, निदेशक, नागरिक सुरक्षा (चिकित्सा)
स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय, नई दिल्ली
4. डा० एच० एम० भाटिया,
निदेशक, ब्लड ग्रुप रेफरेंस सेंटर,
सेड जी० एस० मेडिकल कालेज, पारले, बम्बई
5. डा० जे० सी० जोली,
निदेशक, रक्त-आधान विभाग
स्नातकोत्तर-चिकित्सा शिक्षा तथा अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़ ।

कांडला पत्तन से चोरी हुआ भट्टी का तेल

1957. डा० महिपत राय एम० मेहता : क्या नौबहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अगस्त, 1981 में कांडला पत्तन से 10,000 लीटर भट्टी का तेल चोरी हो जाने का पता चला था ;

(ख) यदि हां, तो चुराई गई सम्पत्ति को बरामद करने के लिए पत्तन प्राधिकारियों द्वारा क्या कार्यवाही की गई ;

(ग) क्या पत्तन प्राधिकारियों ने चोरी होने के 40 दिन के बाद पुलिस में प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज कराई थी ; और

(घ) चोरी के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के प्रति क्या कार्यवाही की गई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) (क) कांडला पत्तन पर 18-8-1981 को 10,000 लीटर भट्टी का तेल कम डिलिवर किया पाया गया ।

(ख) कांडला पत्तन न्यास ने निम्नलिखित उपाय किए :—

(I) तेल की कम डिलिवरी के लिए ट्रांसपोर्ट ठेकेदार को जिम्मेदार ठहराया गया और तदनुसार उसकी जो धनराशि जमा थी वह रोक ली गई । ठेकेदार की जमाराशि कम डिलिवर किए भट्टी के तेल का कुल मूल्य वसूल करने के लिए काफी है ।

(II) तहकीकात की गई और जिस कर्मचारी के विरुद्ध यह मामला था, तो इसके विरुद्ध विभाग ने कार्रवाई की । एक कर्मचारी को निलम्बित किया गया ।

(ग) पत्तन प्राधिकरण नं० 4-10-1981 को पुलिस के पास शिकायत दर्ज करवाई । परन्तु, पुलिस को अन्य किसी स्रोत से सूचना मिल चुकी थी और वह पहले ही से इस मामले की जांच कर रही थी ।

(घ) पुलिस रिपोर्ट के आधार पर एक और कर्मचारी को निलम्बित किया गया पुलिस ने छह व्यक्तियों के विरुद्ध, जिनमें निलम्बित किए गए दो पत्तन कर्मचारी शामिल थे, 14-12-1982 को न्यायालय में आरोप पत्र पेश किया । यह मामला न्यायालय के विचाराधीन है ।

राजधानी की मुद्रिका रेल की समस्याएँ

1958. श्री बी० डी० सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली विद्युत मुद्रिका रेल उद्घाटन की तारीख से ही समस्याओं का सामना कर रही है और उसके अनेक डिब्बे अब कलकत्ता तथा अन्य स्थानों को भेजे जा रहे हैं तथा इस रेल के स्टेशनों पर दी गई सार्वजनिक सूचना प्रणाली व्यवस्था तथा गाड़ी संकेतकों को उपयोग में नहीं लाया जा रहा है तथा मुद्रिका रेल प्रणाली का भविष्य अन्धकार में है ;

(ख) यदि हां, तो राजधानी में विद्युत मुद्रिका रेल प्रणाली की मूल समस्याएं क्या हैं; और

(ग) इसके संचालन की कठिनाइयों को दूर करने और इन परियोजना को वित्तीय दृष्टि से व्यवहार्य बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) दिल्ली में रिम रेलवे सेवाएं मुख्यतः दैनिक यात्रियों द्वारा दो प्रकार के परिवहन को पसन्द न किये जाने के कारण लोकप्रिय नहीं हो सकी हैं। बिजली गाड़ी स्टेशनों पर लगे लाउडस्पीकरों और गाड़ी सूचकों का उपयोग किया जा रहा है। एशियाड के दौरान कुछ अतिरिक्त डिब्बे भी लगाये गये थे और अब उन्हें पूर्व रेलवे को भेज दिया गया है।

(ग) दिल्ली परिवहन निगम के सहयोग से संयुक्त टिकट जारी करके रिम रेलवे को लोकप्रिय बनाने तथा इन सेवकों का व्यापक प्रचार करने के प्रयास किये जा रहे हैं।

'बिटर एक्सप्रेसिंस आफ राजधानी पैसेजर्स' शीर्षक समाचार

1959. श्री हरिकेश बहादुर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 2 जनवरी, 1982 के टाइम्स आफ इण्डिया में 'बिटर एक्सप्रेसिंस आफ राजधानी पैसेजर्स' शीर्षक समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) क्या हवड़ा जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस 1 जनवरी, 1983 को एक घंटे से अधिक देर से चल रही थी और यात्रियों को इसकी पूर्व सूचना नहीं दी गई थी;

(ग) क्या सरकार इसके लिए जिम्मेदारी तय करेगी और इस चूक के लिए उनके विरुद्ध उपर्युक्त कार्यवाही करेगी ;

(घ) यदि हां, तो प्रस्तावित कार्यवाही का पूरा ब्यौर क्या है; और

(ङ.) क्या सरकार का यह सुनिश्चित करने का विचार है कि एक बार आरक्षण कर दिए जाने के बाद गाड़ियों के समय में परिवर्तन नहीं किया जाएगा ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां।

(ख) से (ग) 102 डाउन नयी दिल्ली हवड़ा राजधानी एक्सप्रेस नयी दिल्ली से विलम्ब से चली थी क्योंकि रेल पथ में दरार पड़ने तथा धुन्धला मौसम होने के कारण, जिसके लिए किसी भी व्यक्ति को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता, इसकी युगलन गाड़ी अर्थात् हवड़ा नयी दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस सुबह विलम्ब से पहुंची थी। गाड़ी का विलम्ब से छूटना अपरिहार्य था। गाड़ी के देर से छूटने के सम्बन्ध में सार्वजनिक उद्योषणा प्रणाली पर बार-बार घोषणा की गयी थी।

(ङ.) इस गाड़ी के छूटने के निर्धारित समय में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। बहरहाल, समय-सारणी में किसी प्रकार का परिवर्तन किये जाने पर पर्याप्त प्रचार किया जायेगा।

कैनिंग और सोनारपुर से सियालदा तक चलने वाली शटल सेवाओं का बढ़ाया जाना

1960. श्री सनत कुमार मंडल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें सुन्दरबन (कैनिंग टाउन) से सियालदा (दक्षिण) तक रेल द्वारा यात्रा करने वाले लोगों द्वारा उठाई गई असुविधाओं और कठिनाइयों के बारे में जानकारी है, क्योंकि कैनिंग और सोनारपुर के बीच चलने वाली तीन शटल सोनारपुर में समाप्त हो जाती हैं और सियालदा के स्थानीय लोगों की अत्यधिक भीड़ हो जाती है ;

(ख) क्या वह इस तीन शटल सेवाओं को अगली समय सारिणी में सोनारपुर से सियालदा तक बढ़ाने की वांछनीयता पर विचार करेंगे; और

(ग) यदि नहीं, तो पूर्व रेलवे के सम्मुख क्या कठिनाइयाँ हैं और उन्हें किस प्रकार दूर करने का विचार है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) कैनिंग-सोनारपुर खंड पर चलने वाली शटल सेवाओं से मेल लेने वाली सियालदाह के लिए स्थानीय गाड़ियों में अत्यधिक भीड़-भाड़ नहीं होती।

(ख) और (ग) चूंकि पर्याप्त स्थानों वाली मेल लेने वाली सेवाएं उपलब्ध हैं, अतः इस समय कैनिंग-सोनारपुर के बीच की चार जोड़ी शटल गाड़ियों को सियालदाह तक बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है।

पूर्वोत्तर रेलवे में मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में पैन्टीकार/डायनिंग कार सेवाएं

1961. श्री अशफाक हुसैन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 31 मार्च, 1980 को पूर्वोत्तर रेलवे की मीटर गेज और बड़ी लाइन को दोनों तरह की किन-किन यात्री और एक्सप्रेस गाड़ियों में पैन्टी और डायनिंग कार सेवायें उपलब्ध थी;

(ख) क्या सरकार को पता है कि एक्सप्रेस और मेल गाड़ियों से यात्रा करने वाले यात्री आमतौर से चलती गाड़ियों में भोजन और जलपान पाने के लिए बड़ी परेशाना में पड़ जाते हैं ;

(ग) क्या सरकार का विचार पूर्वोत्तर रेलवे की प्रमुख मेल अथवा एक्सप्रेस गाड़ियों में पैन्टी कार या डायनिंग कार सेवाएं चालू करने का है ;

(घ) यदि हाँ, तो उस प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है ; और

(ङ.) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) 31-3-1980 तक कानपुर और

गोरखपुर के बीच 9 अप/10 डाउन एम० जी० एक्सप्रेस तथा मुजफ्फरपुर और नयी दिल्ली के बीच 153/154 डाउन बी० जी० एक्सप्रेस के साथ भोजन यान/पैट्री यान चला करते थे।

(ख) जी नहीं। जबकि मुजफ्फरपुर और नयी दिल्ली के बीच 153/154 डाउन बी०जी०एक्स-प्रेस में पैट्री यान अभी भी चल रहे हैं, अन्य गाड़ियों पर भोजन और अल्पहार की सप्लाई मार्गवर्ती स्टेशनों पर स्थित स्थायी इकाइयों से की जाती है।

(ग) से (ड.) : पैट्री/भोजन/बुझ यान सेवाएं केवल लम्बी दूरी की कुछ चुनी हुई गाड़ियों में उपलब्ध होती हैं। सामान्यतः, गाड़ियों में खानपान सेवाएं मार्गवर्ती स्टेशनों पर मौजूद स्थायी खानपान यूनिटों द्वारा उपलब्ध करायी जाती हैं। यदि स्थायी इकाइयों के माध्यम से वर्तमान खानपान व्यवस्था व्यवहारिक न हो अथवा मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त न हो तो पैट्री यानों की व्यवस्था की जाती है बशर्ते कि गाड़ी में उनके लगाये जाने की गुंजाइश हो तथा पैट्री यान उपलब्ध हों। पूर्वोत्तर रेलवे की गाड़ियों पर पैट्री/भोजन यानों की व्यवस्था करने के प्रश्न पर केवल तभी विचार किया जा सकता है जब पैट्रीयान उपलब्ध हों बशर्ते कि उपर्युक्त बातों को ध्यान में रखा जाए।

शिशु पालन गृहों की संख्या सीमा

1962. श्री पी० राजगोपाल नायडू : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रारम्भ किये जाने वाले शिशुपालन गृहों की संख्या सीमा में ढील दी गई है; और

(ख) यदि हां, तो संख्या सीमा कहां तक बढ़ाई गई है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) और (ख) श्रमजीवी महिलाओं के बच्चों के लिए शिशु पालन गृहों को खोले जाने के सम्बन्ध में कोई संख्या सीमा नहीं है। शिशु पालन गृहों की संख्या उपलब्ध धनराशियों पर निर्भर करती है। चालू वर्ष के दौरान 5,000 शिशु पालन गृहों को सहायता दी जा रही है।

विज्ञान और प्रौद्योगिकी अनुसंधान संस्थानों को अतिरिक्त धनराशि का आवंटन

1963. श्री सैफुद्दीन चौधरी : क्या शिक्षा और समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छठी योजना के दौरान उच्च शिक्षा वाले क्षेत्र में विज्ञान और प्रौद्योगिकी के और अधिक प्रयासों हेतु वैज्ञानिक सलाहकार समिति के सुझावों के अनुसार 50 करोड़ रुपये या कोई और धनराशि का अतिरिक्त आवंटन किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस अतिरिक्त अनुदान को प्राप्त करने के लिए किन विश्वविद्यालयों/अनुसंधान संस्थानों को चुना गया है और अनुसंधान का क्षेत्र क्या है तथा उसका ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) (क) उच्च शिक्षा के केन्द्रीय क्षेत्र में इस प्रयोजन हेतु 1983-84 की वार्षिक योजना में 500 लाख रुपये की व्यवस्था की गई है।

(ख) संस्थाओं, अनुसंधान क्षेत्रों की पहचान आदि सहित, इस योजना के ब्यौरे अभी तैयार किए जाने हैं।

भारतीय नौवहन निगम में तदर्थ कर्मचारी

1964. श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय नौवहन निगम में तदर्थ कर्मचारी हैं ;

(ख) यदि हां, तो ऐसे कितने कर्मचारी हैं, उनकी नियुक्ति किस आधार पर की गई है, उनके द्वारा क्या कार्य किए जाते हैं और उन्हें कितना वेतन मिलता है;

(ग) क्या वही कार्य करने वाले नियमित कर्मचारी तदर्थ आधार पर नियुक्त कर्मचारियों की अपेक्षा काफी अधिक वेतन प्राप्त कर रहे हैं ;

(घ) क्या तदर्थ कर्मचारियों को नियमित करने और उन्हें नियमित वेतनमान देने के लिए शिपिंग कारपोरेशन एम्पलाईज यूनियन, कलकत्ता से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

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

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) हां।

(ख) 15-2-1983 की स्थितिनुसार तदर्थ शोर कर्मचारियों की कुल संख्या 139 थी।

आवश्यक कार्य को निपटाने के लिए भारतीय नौवहन निगम प्रशासन की तदर्थ आधार पर बाहर से क्लास III और IV श्रेणियों के कुछ स्टाफों की नियुक्ति करनी पड़ी थी। तदर्थ आधार पर नियुक्त ये कर्मचारी अपने कार्य कर रहे हैं जिस पद पर उन्हें नियुक्त किया गया है। उन्हें प्रतिमास प्राप्त होने वाला वेतन निम्नलिखित है :—

	ग्रेजुएट सहायक/ कनिष्ठ तकनीकी सहायक/टैलेक्स आपरेटर	टाइपिस्ट सहित कलेरिकल स्टाफ (नान-ग्रेजुएट)	नन-कलेरिकल स्टाफ (हमाल, चपरासी, मेडिकल अटेंडेंट इत्यादि)
1	2	3	4
	रुपये	रुपये	रुपये
समेकित वेतन	600.00	500.00	300.00

1	2	3	4
अंतरिम सहायता (अक्टूबर, 1980 में औद्योगिक ट्रिब्यूनल बम्बई के कांसेंट अवार्ड के अनुसार दी गई) अंतरिम सहायता	175.00	155.00	275.00
	<u>775.00</u>	<u>655.00</u>	<u>575.00</u>

(ग) हां।

(घ) तदर्थ कर्मचारियों को नियमित करने और उन्हें नियमित वेतनमान देने के बारे में शिपिंग कारपोरेशन एम्पलाइज यूनियन, कलकत्ता ने श्रमिक आयुक्त पश्चिम बंगाल सरकार को एक प्रार्थना पत्र प्रस्तुत किया है।

(ङ.) चूंकि यह मामला औद्योगिक ट्रिब्यूनल बम्बई के पास विचाराधीन है, इसलिए किसी प्रकार की प्रतिक्रिया प्रकट करना संभव नहीं है।

इंग्लैंड और फ्रांस की तुलना में भारत में बाल मृत्यु-दर

1965. श्री अमल दत्त : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इंग्लैंड और फ्रांस में प्रति हजार में एक की तुलना में भारत में बाल-मृत्यु-दर प्रति हजार में 40 है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या यह कुपोषण के कारण है अथवा कुपोषण से उत्पन्न प्रतिशोधक शक्ति की कमी के कारण है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संत्रालय में राज्य-मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) उप-लब्ध सूचना के अनुसार भारत में 1978 के दौरान प्रति हजार जीवित पैदा हुए बच्चों में मृत्यु-दर 0-4 के आयु वर्ग के बच्चों में 48.3, 5-9 के आयु वर्ग के बच्चों में 4.2 और 10-14 के आयु वर्ग के बच्चों में 2.0 है। ग्रेट ब्रिटेन में भी 1979 के दौरान प्रति हजार जीवित पैदा हुए बच्चों में मृत्यु-दर 12.8 और फ्रांस में 1979 के दौरान प्रति हजार जीवित पैदा हुए बच्चों में मृत्यु-दर 10.1 थी।

(ख) शिशुओं की मृत्यु-कुपोषण के साथ-साथ असंतोषजनक आवासीय स्थितियों, जठरांत्र, रोगों, श्वसन संक्रमणों, अन्य संचारी रोगों और रोग प्रतिरक्षण की कमजोरी के कारण होती है।

अरब सागर में तूफान के कारण पश्चिमी समुद्र तट में डूबे पोत

1966. श्री डी० पी० जडेजा : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) अरब सागर में हाल ही में आए भयंकर तूफान से पश्चिमी समुद्र तट में कितने पोत डूबे और उनका ब्यौरा क्या है ;

(ख) इन पोतों में कितने व्यक्ति मरे; और

(ग) कुल कितनी हानि हुई ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) से (ग) सूचना विवरण में संलग्न है।

विवरण

क्र० सं०	जहाज का नाम और ब्यौरा	जितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई	अनुमानित मूल्य रु०	कुल क्षति
1	2	3	4	5
1.	एम० एस० वी० मानेक प्रसाद ओ० न० वी० एल० एस० 496 आफ बुलसार	कुछ नहीं	2,00,000	जहाज 8-11-82 को मल्टे बंदर पर फंस गया
2.	एस० वी० उमाप्रसाद ओ० न० एच० एन० आर०-124 ऑफ होनवार	3	50,000/—	जहाज 8-11-82 को हेबंदर में डूब गया
3.	एस० वी० गणेश प्रसाद ओ० न० सी० डी० आर०-140 ऑफ कोडापुर	1	1,50,000/-	जहाज 3-11-82 को कोलावापाई पर समुद्र के धरातल में धंस गया
4.	एम० एल० जोसफाइन मेरी ओ० न० बी०-6995 ऑफ बंबई	कुछ नहीं	2,00,000	8-12-82 को जहाज फेरी वाफ में धंस गया
5.	एस० वी० नौसाड ओ० न० के० जे० के० 163 ऑफ कोझिकोड	कुछ नहीं	1,02,000/-	7-11-82 को जहाज घावन खोल के पास डूब गया
6.	एम० फ० वी० परमेश्वरी ओ० न० वी० आर० 3337 ऑफ वेरवल्ल	कुछ नहीं	3,25,000/-	7-11-82 को समयानी द्वीप ओखा पोर्ट में बालू में फंस गया

1	2	3	4	5
7.	ए० वी० नारायण प्रसाद ओ० डी० आर०-18 ऑफ कोडनपुर	3	जानकारी नहीं	जहाज 9-11-82 को दतिवाड़ा (अखाला) के निकट बालू में फंस गया
8.	एस० वी० वेलेप्रसाद ओ० न० बी० एच० एन०-7 भावनगर	—	—	7-11-82 को मापुगांव बंदरगाह के पास डूब गया
9.	एम०वी०निदिन ए० आर० एच० 477 ऑफ पारपुगांव	—	—	एस०वी० के साथ टक्कर हो गई और 7-11-82 को डूब गया।
10.	एच० एस० वी० विकरांत वी० आर० एल०-182 ऑफ वीरवाल	—	—	8-11-82 को जहाज विक्टर पोर्ट क्रीक पर पूरी तरह नष्ट हो जाने की खबर मिली है।
11.	एस. वी० विजो प्रसाद बी० एल० एस०-227 ऑफ बुलसार	—	—	जहाज 8-11-82 को विक्टर पोर्ट के क्रीक में घराशायी हो गया।
12.	एस० वी० (एफ) विजोप्रसाद ओ० न० एम० एच० वी०-104 ऑफ मेहुआ	कुछ नहीं	—	8-11-82 को विक्टर पोर्ट की क्रीक में जहाज घराशायी हुआ।
13.	एस० वी० एफ० राम प्रसाद एन० न० बी० ए० एस० 1098 ऑफ बुलसार	—	—	जहाज 8-11-82 को मदुथपोर्ट में डूब गया।
14.	एस० वी० नारायण प्रसाद ओ० न० बी० एल० एस०-649 ऑफ बुलसार	—	—	जहाज 8-11-82 को विक्टरपोर्ट क्रीक में घराशायी हुआ।
15.	एम० एफ० वी० विजयलक्ष्मी ओ० न० टी० एच० एन०-354 ऑफ थाना	—	—	जहाज 8-11-82 को जहाज अकरा शोरमुनीरी पोर्ट में घराशायी हो गया

1	2	3	4	5
16.	एफ० वी० सेदी किंग फिसर ओ० न० 24844 ऑफ रतनागर	—	—	जहाज को 9-11-82 को हरनाई वुस्दी के पास कुछ क्षति हुई।
17.	एम० एस्० वी० अलीमदत्त ओ० न० एम० एन० वी-113 ऑफ पांडे	—	—	जहाज द्वारक पोर्ट से 90- 100 नरसिलमील दूर 8-11-82 को समुद्र में डूब गया।
18.	एम० वी० नंद मेना	—	—	जहाज 8-11-82 को राजपारा लाईट के पास घराशायी हो गया।
19.	बरगोस न० बी०-6567 एंड 6860	—	—	8-11-82 को बंबई पत्तन में डूब गया। इस बात की सही जानकारी नहीं कुल कितने रु० का नुकसान हुआ।

'चण्डी-स्थान' के सर्वेक्षण का प्रस्ताव

1967. श्री कमला मिश्र मधुकर : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार के पूर्वी चंपारन जिले के अरेराज खंड में 'चण्डी स्थान' नामक प्राचीन स्थान बहुत उपेक्षित स्थिति में है ;

(ख) क्या सरकार इसके काल निर्धारण के लिए पुरातत्व विभाग के माध्यम से एक सर्वेक्षण कराने पर विचार कर रही है ; और

(ग) यदि हां, तो यह सर्वेक्षण कब तक कराया जाएगा ?

शिक्षा तथा संस्कृति और समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) बिहार के पूर्वी चम्पारन जिले के अरेराज खंड में 'चण्डीस्थान' नामक प्राचीन स्थल केन्द्रीय परिरक्षित स्थल नहीं है।

(ख) और (ग) : उस क्षेत्र में घरातल का अन्वेषण किया गया है और एक प्राचीन टीले के अस्तित्व का पता चला है। इस टीले से कुशाण काल से लेकर मध्य युग तक के पुरावशेष प्राप्त हुए हैं।

गांवों में विशेष रूप से पूर्वी क्षेत्र में कुपोषण

1968. श्री रेणुपद दास : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ग्रामीण क्षेत्रों में विशेष रूप से देश के पूर्वी क्षेत्र में व्याप्त कुपोषण का निराकरण करने में सरकार कहां तक सफल हुई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) कुपोषण की समस्या का सामना करने के लिए भारत सरकार पूर्वी क्षेत्र सहित देश में निम्नलिखित पोषण कार्यक्रम चला रही है :

1. दृष्टि हीनता की रोकथाम के लिए विटामिन ए कार्यक्रम ।

इस कार्यक्रम के अन्तर्गत बच्चों (1-5 वर्ष) को हर छः महीने के पश्चात विटामिन ए घोल की भारी खुराक बांटी जाती है ।

2. अपोषणज अरक्तता से बचाव संबंधी कार्यक्रम ।

इस कार्यक्रम के अंतर्गत स्कूल पूर्व बच्चों तथा गर्भवती और दूध पिलाने वाली माताओं को आयरन तथा फालिक एसिड की गोलियां बांटी जाती हैं ।

3. एकीकृत बाल विकास सेवाएँ ।

यह कार्यक्रम विभिन्न ब्लाकों में क्रियान्वित किया जा रहा है ।

एकीकृत बाल विकास सेवा योजना के अन्तर्गत निम्नलिखित सेवाएं प्रदान की जाती हैं :

1. छः वर्ष से कम आयु के बच्चों तथा गर्भवती और दूध पिलाने वाली माताओं को पूरक पोषण ।

2. स्वास्थ्य जाँच ।

3. रोग प्रतिरक्षण ।

4. रेफरल सेवाएं ।

5. पोषण और स्वास्थ्य शिक्षा

6. अनौपचारिक शिक्षा ।

पश्चिमी तट रेलवे योजना

1969. श्री जेवियर अराकल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी तट रेलवे की योजना के कार्य और कार्य निष्पादन में क्या प्रगति हुई है;

(ख) आजादी के बाद से रेल लाइन कुल कितनी बढ़ी है और उसकी लागत क्या है, और

(ग) यदि पश्चिमी तट रेलवे का कार्य पूरा किया जाए तो उसकी लागत क्या होगी और कितने वर्षों में इस कार्य के पूरा होने की संभावना है ?

रेल मन्त्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ग) 911 कि०मी० लम्बी वेस्ट कोष्ट लाइन (आप्ता-मंगलूर) के निर्माण पर वर्तमान लागत के आधार पर लगभग 500 करोड़ रुपये की लागत आयेगी। बहरहाल, प्रथम चरण के रूप में आप्ता रोहा (62 कि. मी.) लाइन का निर्माण शुरू किया गया था जिसमें से आप्ता-पेन खंड (20.35 कि. मी.) यातायात के लिए खोल दिया गया है। पेन और रोहा के बीच शेष खंड (20.35 कि. मी.) पर काम जारी है और यह कब तक पूरी हो जायेगी यह घन की उपलब्धता पर निर्भर करता है। फिलहाल इस लाइन को रोहा से आगे बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद भारतीय रेलों पर 31-3-1982 तक 683.11 करोड़ रुपये की लागत से 8,571,238 कि. मी. नयी लाइनें जोड़ी गयीं।

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में बेकार पड़ा उपकरण

1970. श्री रवीन्द्र वर्मा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली में कुल कितने मूल्य का उपकरण बेकार पड़ा है ;

(ख) उसे प्रयोग में लाने हेतु विलम्ब के क्या कारण हैं ;

(ग) इस उपकरण का कौन सा पुर्जा आयातित है और कौन सा देशी ; और

(घ) क्या उपयोग न करने से गुणवत्ता का ह्रास हो रहा है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) से (ग) इस संस्थान के हाल ही में खोले गए रोटरी कैंसर अस्पताल के लिए जो नैदानिक तथा विकिरण चिकित्सा उपकरण है, वह जल्दी ही कार्य करना शुरू कर देगा, क्योंकि इस अहाते के वातानुकूल से सम्बन्धित सिविल और बिजली का काम, जोकि ऐसे उपकरण के प्रयोग के लिए अनिवार्य होता है, पूरा हो चुका है और बिजली की सप्लाई पर्याप्त मात्रा में की जा रही है। इस उपकरण की कीमत लगभग 30 लाख रुपये है।

(घ) इस उपकरण का उपयोग न करने के कारण इसकी क्वालिटी में कोई गिरावट नहीं आई है।

उड़ीसा में बाल विकास योजना

1971. श्री के० प्रधानी : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बाल विकास योजना की प्रगति के बारे में कोई मूल्यांकन किया है, और

(ख) यदि हाँ, तो उड़ीसा राज्य में योजना के अन्तर्गत आने वाले बच्चों सहित यूनिटों का ब्योरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी०के० युंगन) : (क) और (ख) योजना आयोग के कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन ने समेकित बाल विकास सेवा योजना के विस्तृत मूल्यांकन अध्ययन किए हैं। उनकी अन्तिम रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है। इस देश के मैडिकल कालेज अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के निर्देशन में समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं में मूल सर्वेक्षण और बाद के सर्वेक्षण करते रहे हैं। इस अध्ययनों से पता चला है कि समेकित बाल विकास सेवा परियोजना क्षेत्रों में बच्चों और माताओं को स्वास्थ्य और पोषाहार सम्बन्धी सेवाएं प्रदान में उल्लेखनीय सुधार हुआ है, जिससे उनके स्वास्थ्य और पोषाहार की स्थिति सुधरी है।

जहाँ तक उड़ीसा राज्य का सम्बन्ध है, 27 समेकित बाल विकास परियोजनाएं शुरू की जा चुकी है तथा 1983-84 और 1984-85 में 16 और परियोजनाएं शुरू करने का प्रस्ताव है। 31 दिसम्बर, 1982 को समाप्त होने वाली अवधि के सम्बन्ध में चालू परियोजनाओं से मिलने वाली प्रगति रिपोर्टों के अनुसार उस समय तक लाभान्वित बच्चों की संख्या निम्नलिखित थी :

पूरक पोषाहार	—	92,605 बच्चे
स्कूल-पूर्व शिक्षा	—	34,226 बच्चे

उड़ीसा में तम्बाकू चबाने से मुंह का कैंसर

1972. श्री के० प्रधानी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 12 जनवरी, 1983 के "पेट्रियट" में प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है कि हाल ही में एक सर्वेक्षण किया गया था जिससे पता चला है कि उड़ीसा राज्य में तम्बाकू चबाने से मुंह के कैंसर का अधिक होना पाया गया है ;

(ख) क्या अन्य राज्यों से ऐसे मामले सरकार के ध्यान में आये हैं ; और

(ग) यदि हाँ तो उन राज्यों का नाम क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) : (क) सरकार को 12 जनवरी, 1983 के "पेट्रियट" में छपे समाचार की जानकारी है। इसमें जिस अध्ययन

का जिक्र किया गया है वह भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् के तत्वावधान में डा० एम० खांडग द्वारा किया गया था।

(ख) भारतीय पुरुषों को आमतौर पर मुख का कैंसर होता है तथा काफी संख्या में महिलाएं भी इससे पीड़ित होती हैं। देश के विभिन्न भागों में किए गए अध्ययन से पता चलता है कि तम्बाकू चबाने की आदतों का मुंह तथा जीभ के कैंसर से सम्बन्ध है।

(ग) जिन राज्यों में भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् अथवा किसी अन्य के तत्वावधान में अध्ययन किया गया था वे हैं आन्ध्र प्रदेश, असम, गुजरात, केरल, महाराष्ट्र तथा उत्तर प्रदेश।

सिद्ध प्रणाली के लिए पृथक से एक केन्द्रीय अनुसंधान परिषद की स्थापना हेतु कदम

1973. श्री डी० एस० ए० शिवप्रकाशम : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय चिकित्सा शास्त्र द्वारा मान्यता प्राप्त सिद्ध चिकित्सा प्रणाली को लोकप्रिय बनाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गए हैं ;

(ख) क्या सरकार सिद्ध प्रणाली के लिए पृथक से एक केन्द्रीय अनुसंधान परिषद बनाने का विचार कर रही है, और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) क्या भारत सरकार को मालूम है कि सिद्ध प्रणाली श्री लंका, दक्षिण अफ्रीका, मलेसिया तथा सिंगापुर जैसे अन्य देशों में भी चल रही है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) केन्द्रीय सरकार द्वारा भारतीय चिकित्सा केन्द्रीय परिषद अधिनियम, 1970 के अन्तर्गत भारतीय चिकित्सा केन्द्रीय परिषद् की स्थापना की गयी है। यह केन्द्रीय परिषद सिद्ध सहित भारतीय चिकित्सा पद्धतियों से संबंधित सभी मामलों को देखती है। केन्द्रीय परिषद ने सिद्ध चिकित्सा पद्धति के स्नातकपूर्व और स्नातकोत्तर पाठ्यक्रमों के न्यूनतम स्तर निर्धारित कर दिये हैं। सरकार ने नई दिल्ली में आयुर्वेद तथा सिद्ध की केन्द्रीय अनुसंधान परिषद् स्थापित की है और इस परिषद् के अधीन मद्रास में सिद्ध का एक केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान है। इसके अतिरिक्त इस पद्धति में अनुसंधान करने के लिए एक क्षेत्रीय अनुसंधान संस्थान तथा 9 यूनिटें भी कार्य कर रही हैं। सिद्ध फार्मलरी/भेषज संहिता तैयार करने के लिए एक सिद्ध भेषज संहिता समिति गठित की गई है। इस फार्मलरी (भाग 1) का तमिल पाठ प्रकाशन के लिए प्रैस को भेज दिया गया है।

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के अधीन मद्रास में एक सिद्ध औषधालय भी कार्य कर रहा है।

(ख) फिलहाल अलग से एक अनुसंधान परिषद् खोलने की जरूरत महसूस नहीं की गई है

क्योंकि आयुर्वेद और सिद्ध में अनुसंधान करने के लिए एक संयुक्त परिषद् पहले से ही मौजूद है।

(ग) इस बारे में सरकार के पास कोई विशेष सूचना नहीं है।

“भारतीय नाविकों में बेरोजगारी”

1974. श्री डी०एस०ए० शिवप्रकाशम : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को भारत में नाविकों की बड़ी संख्या में बेरोजगारी के बारे में जानकारी है, और

(ख) यदि हाँ, तो सरकार द्वारा बेरोजगार नाविकों को रोजगार देने के लिए क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) (क) हाँ।

(ख) भारतीय नाविकों में बेरोजगार की समस्या पर जाँच पड़ताल करने के लिए फरवरी 1981 में एडमिरल एस. एम. नंदा (सेवा निवृत्त) की अध्यक्षता में एक विशेषज्ञ समिति गठित की गई थी। इस समिति ने अपनी रिपोर्ट का भाग I प्रस्तुत किया है। इसमें अठारह सिफारिशों की गई हैं। मौजूदा टोस्टर को मर्नसमायोजन करना, प्रभावी नाविक बल की स्थापना करना, बेरोजगार सहायता स्कीम की स्थापना करना, आवश्यकता से अधिक प्रशिक्षित नाविकों को ध्यान में रखते हुए आगे का प्रशिक्षण रोक देना और वेतनमानों के उचित नियंत्रण के विभिन्न सुझावों पर विचार करना, स्वेच्छा से सेवा निवृत्ति, सेवा निवृत्ति उम्र तथा इसी तरह के अन्य सिफारिशों के बारे में अधिकांश सिफारिशें हैं। विचार करने के बाद सरकार ने कुछ सिफारिशों को अनुमोदित किया है और कुछ सिफारिशें ब्यौरा बताने के लिए और मार्गदर्शन के लिए नंदा समिति को वापस भेजी गई हैं। दूसरे अन्य सिफारिशें कार्यान्वयन की विभिन्न स्थितियों में हैं। बेरोजगार नाविकों के रोजगार के लिए विशिष्ट सिफारिश यदि कोई हो तो इसके रिपोर्ट के भाग II में आने की प्रतीक्षा है।

हावड़ा और पुरुलिया के बीच एक एक्प्रेस रेल गाड़ी आरम्भ करना

1975. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार हावड़ा और पुरुलिया में एक एक्प्रेस रेल गाड़ी आरम्भ कर रही है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) जी नहीं।

अन्तर्द्वीपीय पोत एम. वी. सेन्टीनल

1976. श्री ईरा अनवारासु : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अण्डमान और निकोबार द्वीप-समूह प्रकाशन को एम. वी. सेन्टीनल नामक एक अंतर्द्वीपीय पोत सप्लाई किया गया है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि यह पोत त्रुटिपूर्ण है और अन्तर्द्वीपीय परिवहन हेतु अनुपयुक्त है, और

(ग) यदि हाँ, तो पोत की सप्लाई किस तारीख को की गई थी, पोत की लागत क्या है और उसकी गारंटी की अवधि क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी ।

(ख) और (ग) : यह सच नहीं है कि जहाज में त्रुटि ही त्रुटि है और अन्तर द्वीप द्विपों के लिए उपयुक्त नहीं है । जहाज का निर्माण मालिक और वाणिज्यिक समुद्री विभाग द्वारा निर्धारित विशिष्टताओं के आधार पर किया गया था और इसने सभी परीक्षण संतोषप्रद ढंग से पूरी की है । जहाज में डिलिवरी के बाद की समस्याएँ हैं जिसे मेजागन डाक लिमिटेड गारंटी अवधि के तहत ठीक कर रहा है । मेजागन डाक लिमिटेड ने 14-8-1982 को जहाज की डिलिवरी अण्डमान और निकोबार प्रशासन को दी जिसमें डिलिवरी की तारीख से छह महीने की गारंटी थी । जहाज की कीमत लगभग 7.4 करोड़ रुपये है ।

पूर्व रेलवे में इंजीनियरिंग कर्मचारियों के वेतनमान

1977. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्व रेलवे में कितने इंजीनियरिंग कर्मचारी काम कर रहे हैं ;

(ख) कितने इंजीनियरिंग कर्मचारी सी.पी. सी. वेतन में मजूरी प्राप्त कर रहे हैं और उनमें से कितने परियोजना दरों पर मजूरी प्राप्त कर रहे हैं, अलग-अलग ब्यौरा क्या है ;

(ग) शेष कर्मचारियों को उक्त दर पर मजूरी का भुगतान न किए जाने के क्या कारण हैं, और

(घ) उन कर्मचारियों को अन्य क्या सुविधाएं दी गई हैं जो सी. पी. सी. वेतनमान और परियोजना दर पर मजूरी प्राप्त कर रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) : (क) 21,810 ।

(ख) और (घ) : केन्द्रीय वेतन आयोग के वेतनमान में 12,972 और परियोजना दर पर 3502 कर्मचारी 20 दिन की लगातार सेवा पूरी कर लिए जाने पर चालू लाइन के नैमित्तिक श्रमिकों को अस्थायी दर्जा दे दिया जाता है और स्थायी रेलवे कर्मचारियों को दिये जाने वाले सभी लाभों के लिए वे पात्र हो जाते हैं । बहरहाल, परियोजना मजदूरों को यह दर्जा नहीं दिया जाता है लेकिन 180 दिन

की लगातार सेवा पूरी कर लेने के बाद वेतन मान दर के 1/30 के हिसाब से दैनिक मजदूरी और मंहगाई भत्ता मिलाकर भुगतान किया जाता है।

(ग) वर्तमान नियमों के अनुसार, जिन श्रमिकों ने 120/180 दिन की सेवा पूरी नहीं की है, वे अस्थायी दर्जे या वेतनमान की दर के पात्र नहीं होते हैं।

परियोजनाओं के आधुनिकीकरण और रख रखाव के लिए विश्व बैंक से सहायता

1978. श्री रघुनन्दन लाल भाटिया : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेल ने रेलों के आधुनिकीकरण और परियोजनाओं के रखरखाव के लिए विश्व बैंक से ऋण के रूप में कितनी सहायता प्राप्त की है अथवा प्राप्त की जाने की आशा है;

(ख) इन परियोजनाओं की विस्तृत रूपरेखा क्या है;

(ग) पंजाब में पटियाला यूनिट में उसे डीजल और विद्युत चालित इन्जनों तथा साथ ही संघटकों और संयोजक उपकरणों में निर्माण के लिए लेस करके वहां रखरखाव सुविधा तैयार करने में अब तक क्या प्रगति हुई है, और

(घ) इस पटियाला यूनिट में उत्पादन कब शुरू होने की संभावना है ?

रेल मन्त्री (ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) भारतीय रेलों ने अब तक अपनी आधुनिकीकरण तथा अनुरक्षण परियोजनाओं के लिए विश्व बैंक से निम्नलिखित सहायता प्राप्त की है :—

(क) नवम्बर, 1978 में अन्तर्राष्ट्रीय विकास एसोसिएशन से 1900 लाख डालर का ऋण प्राप्त किया था। इस ऋण के अन्तर्गत आने वाली परियोजनाओं की मुख्य रूपरेखा इस प्रकार है :—

I. रेलों के कारखानों के आधुनिकीकरण के प्रथम चरण तथा यूनिट एक्सचेंज अनुरक्षण प्रणाली की स्थापना के लिए कल पुर्जों की खरीद सहित अपने मुख्य कारखानों तथा सहायक यूनिटों में युक्तीकरण कार्यक्रम को कार्यान्वित के सम्बन्ध में कारखानों के लिए मशीन और उपकरणों की खरीद।

II. अनुषंगिक सुविधाओं सहित कर्नाटक राज्य में येहलंका में पहिया एवं धुरा संयंत्र की स्थापना तथा रेलों के रेल इंजन, चल स्टाक निर्माण और अनुरक्षण के द्विवर्षीय कार्यक्रम के लिए पहियों टायरों और धुरों की खरीद।

III. रेलों के अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन में डीजल रेल इंजनों के उत्तमस्व में सुधार करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था।

IV. निर्माण, क्वालिटी कन्ट्रोल, कोस्ट कन्ट्रोल और अभिकल्प कर्मचारियों के लिए तकनीकी परामर्श सेवाओं तथा समुद्रपारीय कर्मचारी प्रशिक्षण की व्यवस्था।

(ख) दिसम्बर, 1982 में 40000 लाख डालर की सहायता ली गई। इस राशि में से आधी राशि अन्तराष्ट्रीय विकास एसोसिएशन से तथा आधी राशि पुनर्निर्माण और विकास के लिए अन्तराष्ट्रीय बैंक से प्राप्त की गई है। इस ऋण के अन्तर्गत आने वाली परियोजनाओं की मुख्य रूपरेखा इस प्रकार है:—

- (I) रेल इंजनों का पुनर्निर्माण करने, रेल इंजनों के पुर्जों का सुधार करने तथा एसेम्बल करने की सुविधा प्रदान करने, रेलवे कारखानों में यूनिट एक्सचेंज प्रणाली के लिए कल पुर्जों तथा छोटी मोटी मरम्मत सुविधाएं प्रदान करने के लिए पंजाब राज्य में पटियाला में पुर्जा कारखाने की स्थापना।
- (II) भारतीय रेलों की परिचालनिक परिस्थितियों के अधीन परीक्षण के लिए पूर्ण आधुनिक प्रत्यावर्ती करने वाले प्रोटोटाइम रेल इंजनों की खरीद।
- (III) अधिक क्षमता वाले लगभग 11,300 माल डिब्बों का निर्माण।
- (IV) डीजल रेल इंजन पुर्जा कारखाने में परीक्षण उपस्कर की व्यवस्था, संयंत्र और मशीन की खरीद करने तथा इन्हें स्थापित करने तथा इसे शुरू करने के लिए तकनीकी परामर्श सेवाएं तथा कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना, पुनर्निर्माण पट्टी परिचालकों के लिए आरोहण तथा क्वालिटी कंट्रोल।
- (V) निम्नलिखित के लिए परीक्षण उपस्करों कर्मचारी प्रशिक्षण और तकनीकी सहायता सेवाओं की व्यवस्था:—

(क) चल स्टाक, पहिया और बोगी परीक्षण, और

(ख) गाड़ी परिचालन तथा रेलों की ईन्धन खपत में सुधार

(ग) पटियाला में डीजल रेल इंजनों के पुर्जों का निर्माण करने, मुख्य पुर्जों का पुनर्निर्माण/सब एसेम्बलिया तथा इंजनों का पुनर्निर्माण करने के लिए डीजल रेल इंजन पुर्जा कारखाने की स्थापना की जा रही है डीजल और बिजली रेल इंजनों का निर्माण करने के लिए नहीं। आधारभूत कार्यों, अर्थात् कर्मचारियों के लिए क्वार्टर्स, सड़कें, साइडिंगें और पानी की सप्लाई आदि, की व्यवस्था करने का कार्य प्रारंभ कर दिया गया है और यह कार्य प्रगति पर है। इन कार्यों के लिए अपेक्षित मशीनें, संयंत्र और उपस्करों की खरीद करने के लिए कार्रवाही शुरू कर दी गयी है।

(घ) इस यूनिट में 1985-86 में उत्पादन शुरू हो जाने की संभावना है।

राष्ट्रीय रक्त नीति तैयार करना

1979. श्री रघुनन्दन लाल भट्टिया : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन मेडिकल एसोसिएशन ने केंद्रीय सरकार से राष्ट्रीय रक्त नीति तैयार करने की आग्रह किया है;

(ख) यदि हां, तो इंडियन मेडिकल एसोसिएशन के प्रस्ताव की विस्तृत रूपरेखा क्या है, और

(ग) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) और (ख) भारतीय चिकित्सा संघ ने दिसम्बर, 1982 में चंडीगढ़ में हुए अपने 58वें अखिल भारतीय सम्मेलन में केन्द्र और राज्यों के स्वास्थ्य अधिकारियों से यह आग्रह करते हुए एक संकल्प पारित किया कि स्वीच्छक पैटर्न पर आधारित एक राष्ट्रीय रक्त नीति की घोषणा कर रक्ताधान को मान्यता प्रदान की जाए।

—क्षेत्रीय रक्ताधान केंद्रों को खोलने और वर्तमान रक्त बैंकों का विकास करनेके निर्णय को लागू करना।

—भारतीय चिकित्सा संघ और अन्य स्वीच्छक संगठनों के प्रयासों को मान्यता प्रदान करना और उनको सहायता देना।

—समुचित प्रशासनिक और कानूनी उपाय कर रक्त बैंकिंग में व्यावसायीकरण और वाणिज्यीकरण को समाप्त करना।

(ग) इन्हें नोट कर लिया गया है।

राज भाषा अधिनियम

1981. श्री राम विलास पासवान : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजभाषा अधिनियम की धारा 3 (3) के उपबंधों का मंत्रालय में पालन किया गया है और यदि हां, तो गत एक वर्ष के दौरान कितने सामान्य आदेश जारी किए गए और उनमें से कितने आदेश हिन्दी तथा अंग्रेजी दोनों भाषाओं में जारी किए गए ;

(ख) गत एक वर्ष के दौरान कुल कितने पत्र हिन्दी में प्राप्त हुए और उनमें से कितनों का उत्तर हिन्दी में दिया गया ;

(ग) मंत्रालय द्वारा कितने प्रकासन पत्रिकाएं प्रकाशित की गईं और उनमें से कितनी हिन्दी तथा अंग्रेजी दोनों भाषाओं में प्रकाशित किए गए ;

(घ) मंत्रालय के अन्तर्गत वर्ष 1968 के बाद से कितने कार्यालय / संगठन स्थापित किए गए और उनमें से कितनों को आरम्भ से ही भारतीय नाम दिया गया ; और

(ङ) क्या सरकार ने उन अधिकारियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की है जिन्होंने राजभाषा अधिनियम की धारा 3 (3) का उल्लंघन किया है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) जी, हां। राजभाषा अधिनियम की धारा 3 (3) के उपबन्धों का मंत्रालय में पालन किया जा रहा है और वर्ष 1982 के दौरान 1082 सामान्य आदेश हिन्दी/अंग्रेजी दोनों में जारी किए गए थे।

(ख) वर्ष 1982 के दौरान हिन्दी में प्राप्त पत्रों की कुल संख्या 19457 थी और इनमें से 6624 पत्रों का उत्तर हिन्दी में दिया गया था। शेष पत्रों में उत्तर देने की कोई आवश्यकता नहीं थी।

(ग) तथा (घ) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ङ) ऐसा कोई भी मामला अभी तक मंत्रालय के ध्यान में नहीं आया है। अतः किसी भी व्यक्ति के विरुद्ध कार्यवाही किए जाने का प्रश्न ही नहीं उठता।

देश में हैजे को रोकने की योजना

1982. श्री लक्ष्मण मलिक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के विभिन्न भागों में हैजे को रोकने की कोई योजना तैयार की है ;

(ख) क्या सरकार को पता है कि उड़ीसा के बालासोर जिले में हैजा फैला है ;

(ग) क्या उड़ीसा के उस जिले में तथा देश के अन्य भागों में जहां हैजा फैला है, हैजे का उचित उपचार करने के लिए डाक्टरों को भेजने हेतु कोई केंद्रीय योजना बनाई गई है ; और

(घ) उन क्षेत्रों को भेजे गए चिकित्सा दल द्वारा किए गए कार्य का ब्योरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किवबई) : (क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान अतिसार रोगों पर काबू पाने के लिए (जिसमें हैजा भी शामिल है) एक कार्य योजना तैयार की गई है ताकि स्वास्थ्य शिक्षा उपायों और ओरल रिहाइडेशन थेरापी को क्रियान्वित करके अतिसार रोगों से होने वाली मौतों को कम किया जा सके।

(ख) से (घ) : उपलब्ध सूचना के अनुसार अक्टूबर से दिसम्बर, 1982 के दौरान हैजा से 14

व्यक्ति पीड़ित हुए और तीन की मृत्यु हुई। राज्य सरकार को इन रोगियों का इलाज करने के लिए चिकित्सा कार्मिकों के किसी केंद्रीय दल की सहायता की आवश्यकता नहीं पड़ी।

गुट-निरपेक्ष सम्मेलन के लिए प्रतिनिधियों के स्वास्थ्य की देखभाल हेतु प्रबन्ध

1983. श्री अन्नत रालुमु मल्लु : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार गुट-निरपेक्ष सम्मेलन में भाग लेने वाले प्रतिनिधियों के स्वास्थ्य की देख-भाल हेतु पर्याप्त प्रबन्ध किया है ; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उपमंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) (क) और (ख) : गुट-निरपेक्ष सम्मेलन में भाग लेने वाले राज्यों के प्रमुखों और प्रतिनिधियों को अन्तरराष्ट्रीय स्तर की चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने के लिए पर्याप्त प्रबंध किए गए हैं, जो इस प्रकार हैं :—

(1) विज्ञान भवन और उनके निवास के प्रत्येक होटल में उपयुक्त स्टाफ उपकरण तथा सामग्री से लैस आपाती चिकित्सा कक्ष खोले गए हैं;

(2) डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल और अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में नर्सिंग होम तथा अस्पताल सुविधाओं की व्यवस्था की गई है, जहां पर चिकित्सा संबंधी सभी अनिवार्य उपकरण रखे गए हैं।

(3) इस अवधि के दौरान सभी प्रकार के रोगियों को सेवायें प्रदान करने के लिए विभिन्न बीमारियों से संबंधित डाक्टर और विशेष पर्याप्त संख्या में उपलब्ध होंगे।

(4) हवाई अड्डे, निवास वाले होटलों और विज्ञान भवन में प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करने के लिए एम्बुलेंस तैयार रखी जायेंगी, जिनमें उपकरणों आदि की विधिवत व्यवस्था होगी और ये एम्बुलेंस आवश्यकता पड़ने पर रोगियों को अस्पतालों में भी ले जायेंगी।

(5) सीरी गांव में 20 फ्लिंगों वाला एक अस्पताल खोला गया है। इन प्रबंधों के लिए 76.34 लाख रुपये की धनराशि मन्जूर की गई है।

दिल्ली परिवहन निगम के नए डिपुओं का निर्माण

1984. श्री टी० एस० नेगी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली परिवहन निगम के पांच नए डिपुओं—पश्चिमपुरी, बोडेला, मसुदपुर, नौएडा और वजीरपुर—का निर्माण कार्य कब आरम्भ होने की संभावना है, और

(घ) यदि, निर्माण कार्य आरम्भ नहीं किया गया है तो उसके क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) और (ख) नौएडा, वजीरपुर और बुडेला, में नई बस डिपो के निर्माण कार्य में क्रमशः मार्च, जुलाई और अगस्त 1983 में शुरू होने की आशा है। पश्चिमपुरी और मसुदपुर में डिपों निर्माण के लिए अभी दिल्ली विकास प्राधिकरण ने दिल्ली परिवहन निगम को जमीन नहीं सौंपी है। वजीरपुर डिपो के टेंडर फिर से मंगवाए जा रहे हैं। बुडेला डिपो के लिए अभी हाल ही में 22-2-83 को जमीन प्राप्त किया गया था।

एशियाड के दौरान खरीदी गई बसें तथा मिनी बसें

1985. श्री टी० एस० नेगी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एशियाड में खिलाड़ियों को खेल के मैदान से लाने ले जाने हेतु कितनी बसें और मिनी बसें खरीदी गयीं तथा उनकी लागत क्या थी;

(ख) क्या सभी बसें और मिनी बसें एशियाड के बाद भी चलाई जा रही हैं;

(ग) यदि नहीं तो कितनी बसें चलाई जा रही है; और

(घ) क्या सरकार का बेकार खड़ी बसों को नीलामी करने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) 9 वीं एशियाई खेलों के दौरान खिलाड़ियों को खेल के मैदानों से लाने ले जाने के लिए बसें नहीं खरीदी गईं।

(ख) से (घ) : प्रश्न नहीं होता।

दिल्ली-अहमदाबाद छोटी रेल लाइन को बदलने पर रेल सुधार समिति

1986. श्री नवीन रावाणी :

श्री मोहन लाल पटेल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल सुधार समिति ने सिफारिश की है कि केवल उन्हीं मध्यवर्ती छोटी रेल लाइनों को बदलने का विचार किया जाना चाहिए जहां भारी मात्रा में माल ढुलाई होता है;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस आधार पर रेल सुधार समिति द्वारा दिल्ली-अहमदाबाद रेल लाइन को बदलना पूर्णतः न्यायोचित है; और

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

रेल मंत्री (श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) जी हां। बहरहाल, धन की अत्यधिक कठिनाई के कारण, योजना आयोग द्वारा इस परियोजना को अभी तक स्वीकृति नहीं दी गई है।

पश्चिम रेलवे में छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1987. श्री नवीन रावानी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी रेलवे (गुजरात राज्य) में 10 वर्ष से अधिक समय पूर्व आरम्भ हुए छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम कब तक पूरा हो जाने की संभावना है ; और

(ख) इन वर्षों में कितनी अनुमानित लागत बढ़ गई है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) विरमगाम से हापा तक इस परियोजना के आमामान परिवर्तन के पहले चरण का काम पूरा हो गया है और 17-6-80 को यातायात के लिए खोल दिया गया है। दूसरे चरण अर्थात् हापा से ओखा/पोरबन्दर तक का काम 1984 तक पूरा हो जाने की संभावना है बशर्ते इसके लिए पर्याप्त धन उपलब्ध हो।

(ख) इस परियोजना की प्रत्याशित लागत लगभग 97 करोड़ रुपये होगी।

रायगड़ी में रेलवे की खाली पड़ी भूमि

1988. श्री गिरधर गोमांगो : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रायगड़ी नगर में और उसके बाहर रेलवे की खाली पड़ी भूमि का ब्यौरा क्या है ;

(ख) क्या रायगड़ी नगरपालिका ने दक्षिण पूर्व रेलवे प्राधिकरण से भूमि की कीमत का भुगतान करने पर भूमि देने को कहा है ;

(ग) यदि हां, तो रेलवे प्राधिकरण द्वारा कितना मूल्य निर्धारित किया गया है और रायगड़ी नगरपालिका द्वारा कितना मूल्य देने का प्रस्ताव किया गया था ;

(घ) मामले के निपटाने में विलम्ब के क्या कारण हैं,

(ङ.) क्या यह सच है कि प्रसिद्ध साझीगासैनी मंदिर रेलवे की भूमि पर स्थित है और मंदिर के प्रबंध बोर्ड ने रेलवे प्राधिकरण से मंदिर के क्षेत्र के विकास के लिये उसे चारों ओर की भूमि को निःशुल्क देने का अनुरोध किया है, और

(च) यदि हां, तो प्रबंध द्वारा किए गए अनुरोध पर रेलवे प्राधिकरण ने क्या निर्णय लिया है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) रायगड़ी में 237.447 एकड़ रेलवे भूमि उपलब्ध है।

(ख) जी हां, रायगड़ी नगरपालिका ने रायगड़ी में 35 एकड़ भूमि को उसकी कीमत का भुगतान करने पर मुक्त करने के लिए रेल प्रशासन को एक पत्र लिखा था।

(ग) 1976 से रेल प्रशासन द्वारा अनेक बार अनुरोध करने के बावजूद उड़ीसा सरकार ने 1980 तक उस भूमि का बाजार मूल्य नहीं बताया। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, रेल प्रशासन ने रायगड़ी से कीरापुर तक एक नयी रेल लाइन का निर्माण करने के लिए एक प्रस्ताव तैयार किया। इस लिए रेलवे को नयी रेल लाइन की जरूरतें पूरी करने के लिए मौजूदा अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(ड.) और (च) : जी हां। मज्जी गौरी मंदिर के मंदिर प्राधिकारियों ने 1981 में 1.88 एकड़ रेलवे भूमि देने के लिए रेल प्रशासन से सम्पर्क स्थापित किया था। मंदिर प्राधिकारियों से अनुरोध किया गया था कि मौजूदा नियमों के अनुसार मौजूदा बाजार मूल्य पर भूमि की कीमत का भुगतान करने के लिए अपनी सहमति दें। रेल प्रशासन द्वारा बार-बार अनुस्मारक देने के बावजूद उन्होंने इसका उत्तर नहीं दिया।

राज्यों के आदिवासी जिलों से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग

1989. श्री गिरधर गोमांगो : क्या नौबहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना की वार्षिक योजनाओं के दौरान उनके मंत्रालय द्वारा कितने नए राष्ट्रीय राजमार्गों को स्वीकृति दी गई है ;

(ख) राष्ट्रीय राजमार्गों के नाम क्या हैं और उन राज्यों के नाम क्या हैं जिनमें से होकर ये गुजरेंगे ;

(ग) इनमें से कितने राज्यों के आदिवासी जिलों से गुजरेंगे और सड़कों की लंबाई कितनी होगी, और

(घ) छठी योजना की समाप्ति से पूर्व कितने प्रस्ताव स्वीकृति के लिए विचाराधीन हैं और उनके नाम क्या हैं ?

नौबहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) से (ग) आवश्यक सूचना सहित एक विवरण संलग्न है।

(घ) सभी वित्तीय कठिनाइयों को देखते हुए अभी मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्गों पद्धति में और किसी नई सड़क को शामिल करने में सरकार असमर्थ है।

विवरण				
क्र. सं.	रा. रा. सं.	राष्ट्रीय राजमार्ग के नाम और परिचय	जिन राज्यों से होकर गुजरता है।	ट्राइवल क्षेत्रों से गुजरने वाले मार्ग की लम्बाई (कि. मी. में)
1	2	3	4	5
1.	31ग	पश्चिम बंगाल और असम में लेटेरल रोड़	पश्चिम बंगाल और असम	—
2.	51	असम और मेघालय में पैकन-तुरा-दालु	असम और मेघालय	149
3.	52	बेहाठा-चटौली-तेजपुर-बन्दर देवा-उत्तर लखीमपुर-मासीवाह तेजु-सीतापानी शैखोवाट	असम और अरुणाचल प्रदेश	300
4.	52क	अरुणाचल प्रदेश की राजधानी से इलाममर तक रोडलिक (असम में रा. रा. सं. 52 पर बन्दर देवा जो इटानगर में समाप्त हो जाती है।	असम और अरुणाचल प्रदेश	25
5.	53	बदरपुर-सिलचर गिरिघाट-इम्फाल	असम और मणिपुर	100
6.	54	असम और मिजोरम सिलचर-ऐजोवल लंगुलेई	असम और मिजोरम	220
7.	12 का विस्तार	मध्यप्रदेश से राजस्थान में जयपुर तक मौजूदा रा. रा. सं. 12 का विस्तार.	मध्यप्रदेश और राजस्थान	

उड़ीसा में राज्य सरकार द्वारा सिफारिश किए गए सांस्कृतिक संगठनों को अनुदान

1990. श्री गिरधर गोमांगो : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1982-83 के दौरान अनुदान के लिए उड़ीसा सरकार द्वारा मंत्रालय को सिफारिश किये गये सांस्कृतिक संगठनों के नाम क्या है ;

(ख) उनमें से मंत्रालय द्वारा अब तक कितनों पर सांस्कृतिक विकास अनुदान दिये जाने के लिए विचार किया गया है और उनके संगठनों के नाम और दी गई अनुदान राशि क्या है;

(ग) सांस्कृतिक संगठनों को ऐसे अनुदान के लिए संस्कृति विभाग द्वारा क्या मापदंड अपनाया गया है;

(घ) उस राज्य के स्वैच्छिक सांस्कृतिक संगठनों के माध्यम से आदिवासी संस्कृति के विकास के लिए मंत्रालय द्वारा यदि कोई योजना और कार्यक्रम तैयार किये गये हैं, तो वे क्या हैं ; और

(ङ.) उस राज्य में उन स्वैच्छिक सांस्कृतिक संगठनों के नाम क्या हैं जिन्हें मन्त्रालय द्वारा 1983-84 में अनुदान दिया जाएगा ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री : (श्री पी० के० थुंगन) : (क) सांस्कृतिक संगठनों को भवन अनुदान योजना के अन्तर्गत उड़ीसा सरकार ने 1982-83 के दौरान अनुदान के लिए निम्नलिखित 20 संगठनों की सिफारिश की थी :—

1. आन्ध्र सांस्कृतिक एसोशियेशन, मधु सूदन नगर, भुवनेश्वर ।
2. जनजातीय सांस्कृतिक संगठन, कुचिन्दा, जिला संबलपुर ।
3. प्रगति कला मंदिर, हेरा गोहीरीशाही, पुरी ।
4. नन्दी घोष, बोलगढ़, पुरी ।
5. उत्कल गांधी स्मारक निधि, बखारबाद, कटक ।
6. क्लब युवाश्री, बालकटी, बलियन्ता पुरी ।
7. जयदुर्गा क्लब, देलांग, जिला, पुरी ।
8. नेहरू सेवा संघ बानपुर, पुरी ।
9. बलदेव ज्यू क्लब, बलरामपुर, धेनकानल ।
10. विद्युत क्लब, हल्दियापारा, लोकपाल, पुरी ।
11. फ्रेंड्स चेरिटी क्लब, अशोक नगर, भुवनेश्वर ।
12. नृत्य संगीत कलामंदिर, बालासोर ।
13. श्री मदन मोहन कला परिषद, बेलगान, गंजम ।

14. अरुणोदय युवक संघ, पारबतीपुर, बालसोर ।
15. डिवाइन लाइफ सोसायटी, भुवनेश्वर ।
16. कला निकेतन, कोरापुट ।
17. प्रातिव क्लब, आथगढ़, कटक ।
18. कलाहंडी लेखक कला परिषद, भवानी पटना-766001.
19. बसन्ती सांस्कृतिक एसोसिएशन, चयनपल, कटक ।
20. शहदी मेमोरियल हाल, बारीपाडा, मयूरभंज ।

(ख) निम्नलिखित दो संगठनों को अनुदान संस्वीकृत किए गए हैं :

नाम	संस्वीकृत राशि	प्रथम किस्त के रूप में भुगतान की गई राशि
1. नन्दीघोष बोलगढ़, पुरी	1,00,000/-रु. भवन निर्माण के लिए	25,000/-रुपये
2. नृत्य संगीत कला मंदिर, बालासोर	15,000/-रु. उपस्कर खरीद के लिए	3,750/-रुपये

(ग) इस प्रकार के अनुदान के लिए निम्नलिखित मापदंड अपनाए जाते हैं :

(I) संगठन क्षेत्रीय अथवा अखिल भारतीय स्तरीय का होना चाहिए; अथवा

(II) जिस प्रयोजन के लिए सहायता मांगी जाती है वह परियोजना प्रयोगात्मक स्वरूप की होनी चाहिए जिसका अखिल भारतीय महत्व हो ; अथवा

(III) मूल रूप में इसका कार्य ऐसे कार्यक्रम चलाना है जो, भारतीय संस्कृति के परिरक्षण, प्रसार और प्रौन्नति से सम्बन्धित हों। नृत्य, नाटक और संगीत के क्षेत्र में कार्यरत संस्थाओं के मामले में शिक्षण में लगी संस्था को वरीयता दी जाती है।

राज्य सरकारों के माध्यम से प्राप्त आवेदन-पत्रों पर इस प्रयोजन के लिए गठित विशेषज्ञ समिति द्वारा विचार किया जाता है।

(घ) यद्यपि, जनजातीय कला और संस्कृति के विकास के लिए अलग से कोई योजना नहीं है, फिर भी, अभिनय कला के क्षेत्र में निर्माण के लिए संस्थाओं को सहायता प्रदान की जाती है। संगीत नाटक अकादमी की एक योजना जनजातीय नृत्य और संगीत के विभिन्न स्वरूपों का सर्वेक्षण और प्रलेखन करने के लिए जनजातीय संस्कृति के विकास के सम्बन्ध में है।

(ड.) सांस्कृतिक संगठनों को भवन अनुदान योजना के अन्तर्गत, जनजातीय सांस्कृतिक संगठन, कुचिन्दा, जिला, संबलपुर को विशेषज्ञ समिति द्वारा, 1983-84 के दौरान, निर्माण के लिए 1.00 लाख रुपये के अनुदान की सिफारिश की गई है। जिन आवेदन पत्रों पर 1982-83 के दौरान सहायता के लिए विचार नहीं किया जा सका था, उन पर समिति द्वारा 1983-84 के दौरान नये आवेदन पत्रों के साथ विचार किया जाएगा।

उड़ीसा में शिक्षा की 10 + 2 + 3 प्रणाली लागू करना

1991. श्री गिरधर गोमांगो : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंत्रालय ने देश में शिक्षा में समानता के उद्देश्य से उड़ीसा सरकार से शिक्षा की 10 + 2 + 3 प्रणाली लागू करने को कहा है ;

(ख) यदि हां, तो यह आदेश कब जारी किए गए थे और उसके प्रमुख मुद्दे और मार्गनिर्देश क्या हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि उड़ीसा सरकार ने आगामी शैक्षिक वर्ष में पचास संस्थानों में 10 + 2 + 3 प्रणाली लागू करने का सिद्धांत रूप से निर्णय कर लिया है ;

(घ) क्या इसे आरम्भ करने के लिए वर्तमान कालेजों की बजाय सरकारी हाई स्कूलों का 10 + 2 तथा जूनियर कालेजों के रूप में दर्जा बढ़ाया जाएगा ; और

(ड.) यदि हां, तो संस्थानों और उनके जिलों के नाम क्या हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री : (श्री पी० के० श्रुंगन) : (क) से (ड.) उड़ीसा ने, स्कूल शिक्षा की 10 + 2 प्रणाली को पहले ही शुरू कर लिया है। + 2 स्तर, शैक्षिक सत्र 1983-84 से शुरू किया जाएगा। उड़ीसा सरकार ने, यह सूचित किया है कि इस प्रणाली की शुरुआत, 207 सरकारी और प्राइवेट कालेजों, दो रेलवे-स्कूलों और भारतीय उर्वरक निगम के स्कूलों में की जा रही है।

बन्दरगाहों पर पुराने कारगों हेंडलिंग उपकरणों का बदलना

1992. श्री मोहन लाल पटेल :

श्री डी० पी० जदेजा :

क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय वाणिज्य और उद्योग मंडल के महासंघ के निर्यातकों और आयात कर्ताओं की ओर से राष्ट्रीय बन्दरगाह बोर्ड को बन्दरगाहों पर पुराने कारगों हेंडलिंग उपकरणों को बदलने का आग्रह किया है, जिनके कारण बन्दरगाहों पर चालन लागत बहुत अधिक पड़ती है ;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ;

(ग) क्या भारतीय वाणिज्य और उद्योग मंडल के महासंघ ने यह सुझाव भी दिया है कि गैर सरकारी पार्टियों को उनके अपने हैंडलिंग सुविधा और गोदाम स्थापित करने की अनुमति दी जाए ताकि चालन लागत प्रतियोगिता के माध्यम से कम हो सकें, और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस सुझाव पर क्या कार्यवाही की गई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) फेडरेशन आफ इंडियन चैम्बर्स आफ कामर्स एंड इंडस्ट्री ने यह बताया है कि बहुत से पत्तनों के कारगो हैंडलिंग इक्वीपमेंटस काफी पुरानी हो गई है और उनकी कार्यक्षमता संतोषजनक नहीं है।

(ख) कारगो हैंडलिंग इक्वीपमेंटस के बदलने और आधुनिकीकरण के लिए जोर दिया गया है और छठी पंचवर्षीय योजना में विभिन्न पत्तनों के लिए इसके लिए लगभग 60 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है।

(ग) जी हां।

(घ) कुछ पत्तनों में निजी व्यक्तियों को अपना इक्वीपमेंटस इस्तेमाल करने के लिए अनुमति दी गई है, परन्तु यह सभी आवश्यकता को पूरी करने में अममर्थ है। कुछ पत्तनों में निजी व्यक्तियों को बाहर में डाक क्षेत्र और गोदाम तथा स्टोरेज आदि के लिए जमीन दी गई है। अपने-अपने पत्तनों की परिचालन आवश्यकताओं के संदर्भ में अलग-अलग निर्णय लिया जाता है।

सेन्ट्रल काउन्सिल आफ हेल्थ एंड फेमिली वेलफेयर के संयुक्त सम्मेलन की सिफारिशें

1993. श्री मोहन लाल पटेल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेन्ट्रल काउन्सिल आफ हेल्थ एंड फेमिली वेलफेयर के संयुक्त सम्मेलन में पंच वर्षीय योजना तक परिवार कल्याण और प्राथमिक स्वास्थ्य सेवा कार्यक्रम को प्रमुख क्षेत्र का रूप देने की सिफारिश की गई है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने सिफारिश लागू करने हेतु क्या कार्यवाही की है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) जी, हां।

(ख) इस मामले पर विचार किया जा रहा है।

होसपेट और बंगलौर के बीच सीधी एक्सप्रेस रेलगाड़ी

1994. श्री बी० बी० देसाई : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण मध्य रेलवे और दक्षिण रेलवे के महा-प्रबन्धक को एक अभ्यावेदन भेजा गया

था जिसमें होसपेट से बंगलौर तक एक सीधी एक्सप्रेस रेलगाड़ी और होसपेट से गुटांकल के बीच बड़ी लाइन पर दो या तीन शटल गाड़ियां तत्काल चलाने का अनुरोध किया गया था ताकि बेल्लारी, रायचूर, धारवाड़ और बीजापुर के लोगों को राज्य की राजधानी के साथ-साथ बम्बई और मद्रास तक बिना जहाजी यात्रा के अथवा गुटांकल की यात्रा में विराम दिए बिना यात्रा करने की सुविधा दी जा सके ;

(ख) क्या होसपेट, सिंघानूर, सिरगुप्पा गंडक, बेल्लारी, गंगावती से दक्षिण मध्य रेलवे और दक्षिण रेलवे के महाप्रबन्धक और अन्य रेलवे अधिकारियों को भी अनेक अभ्यावेदन भेजे गए हैं, और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा अब तक इन अभ्यावेदनों पर क्या कार्यवाही की गई ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) गुन्तकल से होसपेटके बीच लाइन के समानान्तर एक बड़ी लाइन है परन्तु होसपेट के आगे गंडक हुबली आदि तक कोई बड़ी लाइन नहीं है और इसलिए होसपेट से हुबली के बीच इन स्टेशनों से गुन्तकल तक पहुंचने के लिए, जोकि यात्री यातायात के सामान्य प्रवाह का स्वरूप है, हुबली से होसपेट के बीच मीटर लाइन पर यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए यह आवश्यक होगा कि वे कुछ असुविधा को सहन करते हुए बड़ी लाइन पर गाड़ी बदल लें ।

होसपेट से गुन्तकल के बीच पांच जोड़ी सवारी गाड़ियां चलती हैं, जिनमें एक जोड़ी एक्सप्रेस गाड़ियां भी शामिल हैं, जो कि इस खंड के यात्री यातायात के लिए पर्याप्त समझी जाती हैं । होसपेट गुन्तकल बड़ी लाइन का उपयोग मुख्यतः होसपेट-दोनामलाई क्षेत्र से मद्रास हारवर तक निर्यात के लिए थू लौह अयस्क के यातायात के संचलन के लिए होता है ।

प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम

1995. श्री बी० बी० देसाई : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 1990 तक 600 लाख बच्चों को स्कूलों में पढ़ाने और प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम को तेज करने के लिए दस लाख से अधिक महिला अध्यापकों को प्रशिक्षण देने हेतु विशाल धन-राशि की आवश्यकता होगी;

(ख) यदि हां, तो शैक्षिक योजना के लिए कुल कितनी धनराशि की आवश्यकता है;

(ग) व्यावसायिक शिक्षा के प्रसार में बहुत अच्छा काम करने वाले राज्यों के नाम क्या हैं;

(घ) क्या कोठारी आयोग ने यह सिफारिश की थी कि प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम में दूसरे और तीसरे वर्ष की प्रणाली शामिल की जानी चाहिए; और

(ङ) क्या प्रौढ़ शिक्षा के सुधारने के लिए कोई शैक्षिक योजना तैयार की गई है और वर्ष 1983-84 के दौरान इस उद्देश्य के लिए कितनी धनराशि उपलब्ध कराई गई ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप-मंत्री (श्री पी० के० शुंगन) : (क) तथा (ख) राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को, बुनियादी शिक्षा को सर्वसुलभ बनाने के लिए नीला खाका तैयार करने का सुझाव दिया गया है, जिसमें अध्यापकों तथा संसाधन आवश्यकताओं संबंधी प्राक्कलनों सहित वर्षवार लक्ष्य दर्शाए गए हों। उनसे अनुरोध किया गया है कि वे 1990 में समाप्त होने वाली सातवीं योजना की तैयारी के रूप में यह कार्य 1983-84 में ही पूरा कर लें। बुनियादी शिक्षा को सर्वसुलभ बनाने के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए आवश्यक अतिरिक्त अध्यापकों की संख्या का पता, राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों से परिप्रेक्ष्य योजना प्राप्त होने के पश्चात् ही चल सकेगा और उसी से ही निधि आवश्यकताओं का अनुमान लगाया जा सकेगा।

(ग) यद्यपि विभिन्न राज्यों में व्यवसायीकरण के कार्यान्वयन का सुव्यवस्थित तुलनात्मक मूल्यांकन आरंभ नहीं किया गया है, तथापि, +2 स्तर पर व्यवसायिक पाठ्यक्रमों में दाखिल बच्चों की संख्या के संबंध में, तमिलनाडु तथा महाराष्ट्र राज्य क्रमशः 57,000 तथा 25,000 के दाखिले के साथ आगे हैं।

(घ) जी, हां। इसने प्रौढ़ नौसिखियों के लिए लगभग 3 वर्षों के एक कार्यक्रम की सिफारिश की थी जो एक एक वर्ष के 3 चरणों में बंटा होगा।

(ङ) राज्य सरकारों को ब्योरेवार संचालन योजनाएं तैयार करने की सुलाह दी गई है जिनमें 1990 तक 15-35 आयु-वर्ग में निरक्षरता के उन्मूलन के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए वर्षवार वित्तीय तथा प्रशासनिक लक्ष्य दिए गए हों। 1983-84 के लिए, केन्द्रीय योजना में 20 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।

छठी योजना के दौरान ग्रामीण आधारित मेडिकल कालेजों की स्थापना

1996. श्री बाला-साहिब बिखे पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छठी योजना अवधि के दौरान ग्रामीण आधारित मेडिकल कालेज स्थापित करने की सरकार की कोई योजनाएं हैं;

(ख) यदि हां, तो ऐसे कितने कालेज स्थापित करने का विचार है; और

(ग) इन कालेजों का राज्यवार ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) जी

नहीं। देश की चिकित्सा जनशक्ति संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वर्तमान मेडिकल कालेजों की संख्या पर्याप्त समझी जाती है।

(ख) और (ग) : ये प्रश्न नहीं उठते।

ग्रामीण क्षेत्रों में धीमी आर्थिक प्रगति

1997. श्री बालासाहिब विखे पाटिल : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ग्रामीण क्षेत्रों में धीमी प्रगति ग्रामीण लोगों को उपलब्ध शैक्षिक सुविधाओं की कमी के कारण है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ग्रामीण युवकों को चिकित्सा और इंजीनियरिंग संस्थानों में प्रवेश देने पर बल देगी ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) जी, नहीं।

(ख) इंजीनियरी कालेजों में दाखिले समुदाय के कमजोर वर्गों के लिए कानूनी तौर पर निर्धारित उपयुक्त आरक्षण को छोड़कर सही तरह से वरीयता के अनुसार किये जाते हैं। अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद ने ग्रामीण युवकों के लिए किसी भी आरक्षण की सिफारिश नहीं की है। भारतीय चिकित्सा परिषद अधिनियम, 1956 के नियमों के अन्तर्गत चिकित्सा कालेजों में ग्रामीण युवकों के दाखिले के लिए आरक्षण का कोई प्रावधान नहीं है।

तथापि, समुदाय पोलिटेकनिकों की केन्द्रीय योजना के अन्तर्गत पर्यावरणों के लिए पारस्परिक काम करने तथा ग्रामीण समुदाय को प्रौद्योगिकी स्थानान्तरण प्रोत्साहित करने के लिए केन्द्र बिन्दु के रूप में कार्य करने के लिए 36 पॉलिटेकनीकों को चुना है। ये पॉलिटेकनीक विभिन्न विषयों में अल्प-कालिक तकनीकी प्रशिक्षण भी चलाते हैं जिसके लिए दाखिला मुख्य रूप से ग्रामीण युवकों में से ही किया जाता है।

आधुनिक चिकित्सा के संबंध में ग्रामीण लोगों को नगर के लोगों के बराबर लाने के उपाय

1998. श्री बालासाहिब विखे पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस समय शहरी क्षेत्रों में अत्याधिक डाक्टर हो गए हैं और ग्रामीण क्षेत्रों में चिकित्सा सुविधाएं बिल्कुल नहीं हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि केन्द्र और राज्य सरकारों द्वारा घोषित प्रोत्साहन भी डाक्टरों को पर्याप्त संख्या में ग्रामीण क्षेत्रों की ओर आकर्षित नहीं कर रहे हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार और कौन से उपाय करने पर विचार कर रही है ताकि ग्रामीण लोगों को आधुनिक चिकित्सा प्राप्त हो सके और एक निश्चित समय के अन्दर लोगों को नगर बराबरी पर लाया जा सके ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप-मंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) : (क) से (ग) शहरी क्षेत्रों में ग्रामीण क्षेत्रों की तुलना में अधिक डाक्टर हैं। डाक्टरों को गांवों की ओर आकृष्ट करने के लिए उन्हें पर्याप्त प्रोत्साहन देने के प्रश्न पर केन्द्र और विभिन्न राज्य सरकारों का लगातार ध्यान गया है। राज्य सरकारों द्वारा ग्रामीण क्षेत्रों में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों का उत्तरोत्तर दर्जा बढ़ाकर उन्हें 30 पलंगों वाले ग्रामीण अस्पताल/समुदाय स्वास्थ्य केन्द्र बनाकर आधुनिक चिकित्सा सेवाएं प्रदान की जाती हैं, जहां शल्य चिकित्सा, काय चिकित्सा, प्रसूति और बाल रोग चिकित्सा जैसी मुख्य विशिष्टियों में विशेष उपचार प्रदान किया जाता है।

धनबाद के कुमुमदा क्षेत्र में भूमि का अधिग्रहण

1999. श्री ए० के० राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्व रेलवे बिहार के धनबाद जिले के कुमुमदा क्षेत्र में और भूमि का अधिग्रहण कर रहा है, यदि हां, तो अधिग्रहीत की जाने वाली भूमि सहित तथ्य क्या हैं और उसे अधिग्रहित करने का उद्देश्य क्या है;

(ख) उस अधिग्रहण से प्रभावित होने वाले लोगों की संख्या क्या है;

(ग) भू-स्वामियों को किस दर से भुगतान किया जायेगा;

(घ) क्या उन भू-स्वामियों को कोई नौकरी भी दी जायेगी, जो अधिग्रहण के कारण बिना आजीविका के हो जायेंगे, और

(ङ) क्या सरकार इन नये अधिग्रहण के औचित्य पर विचार करेगी चूंकि धनबाद में रेलवे भूमि अच्छा भाग बेकार पड़ा हुआ है ?

रेल मंत्री (ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं।

(ख) से (ङ) : प्रश्न ही नहीं उठता।

खुली लाइनों पर ठेका प्रणाली

2000. श्री ए० के० राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी से दिसम्बर, 1982 तक भारतीय रेलों में खुली लाइनों पर गैंगमैनों के काम के लिए ठेकेदारों द्वारा कितने ठेका मजदूरों को काम पर लगाया गया और उनका क्षेत्रवार और मंडलवार अलग-अलग ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सुरक्षा की दृष्टि से खुली लाइन पर काम करने में उन ठेका मजदूरों की योग्यता की चिकित्सा की दृष्टि से कोई जांच की जाती है;

(ग) खुली लाइन पर विभागीय तौर पर काम कराने के बजाय ठेका प्रणाली लागू करने और उसे निरन्तर बनाये रखने के कारण और औचित्य क्या हैं; और

(घ) क्या यह ठेका प्रणाली सरकार की नीति और कानूनों का उल्लंघन करती है?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) रेलपथ अनुसंरक्षण का सामान्य काम विभागीय गैंगमैनों द्वारा किया जाता है। विशेष काम जैसे गिट्टियों को गहराई तक और रेलपथ के नवीकरण के कुछ मामलों में ठेकेदारों द्वारा काम कराया जाता है। जनवरी से दिसम्बर 1982 तक ठेकेदारों द्वारा लगाये गये मजदूरों की संख्या का ब्यौरा इस प्रकार है :—

रेलवे मंडलवार ठेकेदारों के श्रमिकों की संख्या :—

मध्य रेलवे	कुछ नहीं				जोड़
पूर्व रेलवे	हाबड़ा 600	मुगलसराय 60	धनबाद 126	अन्य मंडल कुछ नहीं	786
उत्तर रेलवे	दिल्ली 300-600	अन्य मंडल कुछ नहीं			300-600
पूर्वोत्तर रेलवे	वाराणसी 450	अन्य मंडल कुछ नहीं			450
दक्षिण रेलवे	मद्रास 40-50	पालघाट 100-120	अन्य मंडल कुछ नहीं		140-170
दक्षिण मध्य रेलवे	हुवली 125	विजयवाड़ा 25-53	सिकन्दराबाद 450-600	अन्य मंडल कुछ नहीं	600-778
दक्षिण पूर्व रेलवे	वालतेरु 100-300	आद्रा 0-300	चक्रघरपुर 100-400	खड़गपुर 50-250	
	नागपुर 0-100	खुर्दा रोड 0-250	अन्य मंडल कुछ नहीं	250	1600
पश्चिम रेलवे	कुछ नहीं	—			
				कुल जोड़	2526 से 4384

(ख) जी नहीं। रेलपथ निरीक्षक और अन्य निरीक्षकों द्वारा कार्य स्थल पर ऐसे श्रमिकों को सौंपे गये कार्य तथा उनकी शारीरिक योग्यता का जांच करने का काम किया जाता है। चूंकि ठेके पर लिए गए इन श्रमिकों को पर्यवेक्षक के अधीन कार्य करना होता है अतः संरक्षा उल्लंघन करने का प्रश्न नहीं उठता।

(ग) एक रेलवे पर ही विभिन्न राज्यों में काम फैले हुए होते हैं। नैमित्तिक श्रमिक आम तौर पर उसी क्षेत्र के स्थानीय व्यक्ति होते हैं और वे एक काम के बाद दूसरे काम के लिए अपने क्षेत्र से दूर जाना पसन्द नहीं करते। ऐसे कार्यों के लिए भिन्न-भिन्न मात्रा में मौसमी तौर पर श्रमिकों की आवश्यकता पड़ती है। रेल सेवा में नये नैमित्तिक श्रमिकों को लगाया जाना और उनकी छटनी/समाहित करना व्यावहारिक कठिनाइयां हैं। रेलों द्वारा वर्तमान नैमित्तिक श्रमिकों को विपरीत रूप से प्रभावित किये बिना इन कार्यों को सीमित तौर पर ठेकेदारों के जरिए करवाया जा रहा है।

(घ) नहीं।

रेलवे अस्पताल, धनबाद

2001. श्री ए०.के० राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे अस्पताल, धनबाद में बिस्तरों, डाक्टरों, नर्सों, आयाओं, अस्पताल परिचर और सफाईवालों की कुल स्वीकृत संख्या क्या है;

(ख) इस अस्पताल में जुलाई, अगस्त, सितम्बर और अक्टूबर, 1982 में महीने वार वास्तव में कितने रोगियों को भर्ती किया गया;

(ग) रोगियों की बढ़ी हुई संख्या से निपटने के लिए क्या प्रबन्ध किये गये हैं और कितना अतिरिक्त व्यय किया गया है; और

(घ) बिस्तरों और अस्पताल कर्मचारियों की अपेक्षित संख्या न बढ़ाने के कारण क्या हैं?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) धनबाद रेलवे अस्पताल के सम्बन्ध में अपेक्षित सूचना इस प्रकार है :—

स्वीकृत बिस्तरों की कुल संख्या	चेकिट्सक	नर्स	आया	(कर्मचारियों की संख्या)	
				अस्पताल परिचर	सफाई वाला
106	12	28	11	37	37

(ख) अस्पताल में माहवार दाखिल किये गये मरीजों की वास्तविक संख्या नीचे दी गई है :

जुलाई, 1982	अगस्त 1982	सितम्बर 1982	अक्टूबर 1982
626	633	617	432

(ग) और (घ) अतिरिक्त रोगियों के दाखिला की आवश्यकता जब कभी होती है, अतिरिक्त बिस्तरों की व्यवस्था की जाती है और आवश्यक खर्च किया जाता है। अपेक्षित अतिरिक्त कर्मचारियों सहित 20 अतिरिक्त बिस्तरों की व्यवस्था करने के प्रस्ताव पर कार्यवाही की जा रही है।

नॉन-फार्मल शिक्षा के लिए कार्यक्रम

2002. श्री चिन्तामणि जेना : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गैर-स्कूली बच्चों के लिए नॉन-फार्मल शिक्षा का छः सूत्री कार्यक्रम बनाया है;

(ख) यदि हां, तो कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है;

(ग) उन राज्यों के नाम क्या हैं जिनमें अधिकांश ऐसे बच्चे हैं;

(घ) क्या यह सच है कि इन बच्चों में अधिकांश लड़कियां हैं; और

(ङ) यदि हां, तो क्या लड़कियों पर कुछ विशेष ध्यान दिया जाता है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) छः सूत्री कार्यक्रम का संदर्भ स्पष्ट नहीं है। तथापि, सरकार ने 9-14 आयु वर्ग के बच्चों के लिए अनौपचारिक अंशकालिक शिक्षा की एक परियोजना शुरू की है। अधिकांश राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों ने इसे कार्यान्वित कर दिया है।

(ख) कार्यक्रम की प्रमुख बातें निम्नलिखित हैं :—

- (i) 9-14 आयु वर्ग के बच्चों को स्कूली शिक्षा स्थानों और समय के सम्बन्ध में उनकी सुविधानुसार दी जाती है।
- (ii) बच्चे अधिकांशतः कमजोर वर्गों और पर्वतीय क्षेत्रों, जनजाति क्षेत्रों, शहरी क्षेत्रों के होते हैं।
- (iii) अनौपचारिक शिक्षा के प्रतिमान (मोडल) लाभ प्राप्त कर्ताओं के अनुसार भिन्न-भिन्न होते हैं। प्रमुख प्रतिमान (मोडल) 5-वर्षीय प्राथमिक पाठ्यचर्या पाठ्यक्रम 2-3 वर्षों के संघटित रूप में दिया जाता था।
- (iv) शैक्षणिक दृष्टि से पिछड़े नौ राज्यों को अनौपचारिक केन्द्र चलाने के लिए केन्द्रीय सहायता बराबर के आधार पर दी जाती है।

(ग) आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, जम्मू और कश्मीर, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल।

(घ) जी, हां।

(ङ) मात्र लड़कियों के लिए आयोजित अनौपचारिक केन्द्रों को 100% केन्द्रीय सहायता देने का प्रस्ताव है।

कुपोषण तथा भूख के कारण प्रतिदिन 40,000 बच्चों की मृत्यु

2003. श्री चिन्तामणि जैना : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "स्टेट आफ द वर्ल्ड चिल्ड्रेन, 1982-83" के अनुसार विश्व के अविकसित देशों में कुपोषण और भूख के कारण प्रतिदिन 40,000 से अधिक बच्चों की मृत्यु हो जाती है;

(ख) यदि हां, तो भारत में ऐसे बच्चों की क्या प्रतिशतता है;

(ग) ऐसी मौतों के मुख्य कारण क्या हैं; और

(घ) इन मौतों पर काबू पाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदबई) : (क) यूनि-सेफ की रिपोर्ट, "द स्टेट आफ् दी वर्ल्ड चिल्ड्रेन 1982-83" के अनुसार पिछले वर्ष के दौरान विश्व में कुपोषण तथा संक्रमण के कारण प्रतिदिन 40,000 से अधिक बच्चे मरे।

(ख) नमूना पंजीयन पद्धति के महापंजीयक कार्यालय के अनुसार भारत में प्रति 1000 जीवित पैदा हुए बच्चों में (0-4) वर्ष के आयु वर्ग में मृत्यु-दर इस प्रकार है :

ग्रामीण		शहरी	
पुरुष	महिला	पुरुष	महिला
(0-4) वर्ष 52.1	60.4	26.4	27.8

(ग) यह शिशु-मृत्यु कुपोषण और जठरांत्र रोगों, श्वसन संक्रमण, संचारी रोग तथा रहन-सहन की असन्तोषजनक स्थितियों जैसे कारणों से होती है।

(घ) विभिन्न मंत्रालयों के जरिये निम्नलिखित पोषण कार्यक्रम कार्यान्वित किए जा रहे हैं :

1. स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय

(क) गर्भवती तथा दूध पिलाने वाली माताओं के लाभ के लिए अपोषण अरक्तता की रोकथाम का कार्यक्रम।

(ख) स्कूल जाने से पूर्व की आयु के बच्चों में विटामिन "ए" के कारण होने वाली दृष्टिहीनता की रोकथाम का कार्यक्रम।

2. समाज कल्याण मंत्रालय :

(क) 3 से 6 वर्ष की आयु वर्ग के बच्चों के लिए बालवाड़ी पोषण कार्यक्रम।

(ख) गर्भवती तथा दूध पिलाने वाली माताओं और बच्चों के लाभ के लिए विशेष पोषण कार्यक्रम।

(ग) एकीकृत शिशु विकास सेवा योजना जिसके अन्तर्गत बच्चों और महिलाओं को कई सेवाएं उपलब्ध कराई जाती हैं। इन सेवाओं में पूरक आहार, स्वास्थ्य जांच, रोग प्रतिरक्षण, रेकरेल सेवाएं, स्वास्थ्य शिक्षा तथा अनौपचारिक शिक्षा भी शामिल हैं।

3. शिक्षा मंत्रालय

प्राथमिक स्कूलों के बच्चों के लाभ के लिए मध्याह्न योजना कार्यक्रम।

पारादीप बन्दरगाह सुधार

2004. श्री चिन्तामणि जेना : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पारादीप बन्दरगाह देश के एक पिछड़े क्षेत्र में स्थित है और उसका सुधार किये जाने की आवश्यकता है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान,अंसारी) : (क) और (ख) उड़ीसा राज्य के कटक जिला में पारादीप पोर्ट स्थापित है। उड़ीसा सरकार से इस पोर्ट को केन्द्रीय सरकार ने 1965 में अपने अधिकार में लिया और 1966में इस बड़े पत्तन के रूप में घोषित किया। तब से 1979-80 तक केन्द्रीय सरकार ने पारादीप पोर्ट के विकास और सुधार पर 58.27 करोड़ रुपये का व्यय किया है। छठी पंचवर्षीय योजना (1980-85) में पारादीप पोर्ट के विकास स्कीम के लिए 60.81 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। कुछ मुख्य विकास स्कीम जिन पर कार्रवाई की जा रही है वे इस प्रकार हैं—

- (I) आयरन और हैडलिंग प्लांट में संशोधन
- (II) सेकेंड जनरल कारगों बर्थ का निर्माण
- (III) थर्ड जनरल कारगों बर्थ का निर्माण
- (IV) फटिलाइज़र बर्थ का निर्माण

(V) एक रेख माउण्टेड स्टंकर कम रिक्लेयर की खरीद ।

मौजूदा योजना अवधि में सभी स्कीमों पर कार्रवाई पूरी हो जाएगी ।

लुधियाना रेलवे स्टेशन में श्रेणी चार के कर्मचारियों से घरेलू कार्य करवाना

2005. श्री निहाल सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कोई शिकायत प्राप्त हुई है कि लुधियाना रेलवे स्टेशन और उत्तर लोको शेड के अधिकारी अपने श्रेणी चार के कर्मचारियों से घरेलू काम करवाते हैं जब कि उन्हें सरकार द्वारा वेतन दिया जाता है;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कोई जांच की गई है; और

(ग) यदि हां, तो अधिकारियों के निवासों पर काम करते पाए गए श्रेणी चार कर्मचारियों और नैमित्तिक मजदूरों की संख्या कितनी है और ऐसे अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं । बहरहाल लुधियाना डीजल शेड के कुछ अधिकारियों द्वारा घरेलू प्रयोजन के लिए चतुर्थ श्रेणी के एक कर्मचारी की सेवा लेने हेतु, फरवरी, 1983 में एक शिकायत मिली थी ।

(ख) और (ग) शिकायत की अभी भी जांच की जा रही है । जांच के निष्कर्ष पर यथा अपेक्षित अनुवर्ती कार्रवाई की जाएगी ।

स्वयं सेवी संगठनों की राज्यवार संख्या

2006. श्री शांतु भाई पटेल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) धर्मार्थ अस्पताल चलाने वाले स्वयंसेवी संगठनों की राज्यवार संख्या कितनी है;

(ख) स्वास्थ्य मंत्रालय की अनुदान समिति द्वारा प्रायोजित मुख्य योजना तथा एक-तिहाई की योजना के अधीन, गत तीन वर्षों के दौरान इन संगठनों के लिए हर वर्ष कितने अनुदान का प्रावधान किया गया है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इन संगठनों को वस्तुतः कितना अनुदान दिया गया ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्रीमती मोहसिना क़िदवई) : (क) धर्मार्थ अस्पताल चलाने वाले स्वैच्छिक संगठनों की राज्यवार संख्या के बारे में सूचना उपलब्ध नहीं है । वैसे, पहली जनवरी, 1982 की स्थिति के अनुसार निजी तथा स्वैच्छिक संगठनों के स्वामित्व वाले अस्पतालों तथा पलंगों का राज्यवार संख्या का एक विवरण संलग्न है ।

(ख) गत तीन वर्षों में किए गए बजट प्रावधान नीचे दिए गए हैं :

वर्ष	× मुख्य योजना (रुपये)	एक तिहाई योजना (रुपये)
1979-80	45.00 लाख	15.00 लाख
1980-81	59.00 लाख	30.00 लाख
1981-82	65.00 लाख	50.00 लाख

(ग) गत तीन वर्षों में दिए गये अनुदान इस प्रकार हैं :—

वर्ष	मुख्य योजना (रुपये लाखों में)	एक तिहाई योजना
1979-80	36.04	39.09
1980-81	40.77	10.21
1981-82	49.13	8.66

(घ) मुख्य योजना में एस० ई० टी०/रक्तदान/घाटा संबंधी योजनाएं भी शामिल हैं।

विवरण

पहली जनवरी, 1982 की स्थिति के अनुसार निजी तथा स्वैच्छिक संगठनों के स्वामित्व वाले अस्पतालों तथा पलंगों की राज्यवार संख्या का विवरण :

राज्य/संघ क्षेत्र का नाम		निजी स्वैच्छिक संगठनों की संख्या
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	266
2.	असम	30
3.	बिहार ×	125
4.	गुजरात ×	669
5.	हरियाणा	18
6.	हिमाचल प्रदेश	6

1	2	3
	7. जम्मू व कश्मीर ×	5
	8. कर्नाटक	53
	9. केरल	606
	10. मध्य प्रदेश	+
	11. महाराष्ट्र	682
	12. मणिपुर	3
	13. मेघालय	4
	14. नागालैंड	1
	15. उड़ीसा	34
	16. पंजाब	35
	17. राजस्थान	37
	18. सिक्किम ×	—
	19. तमिलनाडु	61
	20. त्रिपुरा	—
	21. उत्तर प्रदेश	158
	22. पश्चिम बंगाल	127
	23. अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह	—
	24. अरुणाचल प्रदेश	4
	25. चण्डीगढ़	—
	26. दादरा व नागर हवेली	—
	27. दिल्ली	21
	28. गोवा दमन व द्वीप	61
	29. लक्षद्वीप	—
	30. मिजोरम	2
	31. पांडिचेरी	3
	योग	3012

नोट : — शून्य

+ अनुपलब्ध

□ यह सूचना 1-1-78 से सम्बन्धित है।

× यह सूचना 1-1-81 से सम्बन्धित है।

ब्रिटेन में भारत समारोह पर हुआ व्यय

2008. श्री जार्ज फर्नान्डीज : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ब्रिटेन में भारत समारोह पर सरकार द्वारा कुल कितना व्यय किया गया था;

(ख) इस धनराशि को खर्च करने वाले मंत्रालयों/विभागों के नाम क्या हैं और प्रत्येक द्वारा कितनी धनराशि खर्च की गई थी;

(ग) ब्रिटेन में समारोह के लिए सरकारी तथा गैर-सरकारी साधनों से कितनी धनराशि एकत्रित की गई;

(घ) क्या सरकार का समारोह पर हुए व्यय के सम्बन्ध में एक विवरण सभा पटल पर रखने का विचार है; और

(ङ) यदि नहीं, तो उसके कारण क्या हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) और (ख) संबंधित मंत्रालयों/विभागों द्वारा किए गए कुल व्यय से संबंधित सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ग) ब्रिटेन में भारत सरकार ने कोई धनराशि एकत्र नहीं की।

(घ) और (ङ) जी, नहीं। रखे गए लेखों की लेखा-परीक्षा की जाती है।

देश में माइनिंग इंजीनियरिंग कालेजों की स्थापना

2009. श्री हरिहर सोरन : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्र अथवा राज्यों की सहायता से देश में कितने माइनिंग इंजीनियरिंग कालेजों की स्थापना की गई है;

(ख) इनमें से कितने कालेजों को केन्द्रीय सहायता मिल रही है;

(ग) क्या सरकार के पास वर्ष 1983-84 में कुछ और माइनिंग इंजीनियरी कालेज खोलने का एक प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो उन स्थानों के नाम क्या हैं, जहां पर ऐसे कालेज खोलने का विचार है; और

(ङ) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) और (ख) खनन इंजीनियरी विभाग वाले 10 इंजीनियरी कालेजों/संस्थाओं को केन्द्र अथवा राज्य सरकारों द्वारा सहायता की जाती है। इनमें से 6 संस्थाओं को केन्द्रीय सहायता मिल रही है।

(ग) से (ड) ऊर्जा मंत्रालय (कोयला विभाग) के तत्वाधान में खनन इन्जीनियरी शिक्षा और प्रशिक्षण संयुक्त बोर्ड ने यह सिफारिश की है कि देश के दक्षिणी क्षेत्र की एक संस्था में खनन इन्जीनियरी में एक डिग्री पाठ्यक्रम शुरू किया जाए। कर्नाटक सरकार ने खनन इन्जीनियरी पाठ्यक्रम के स्थान निर्धारण के लिए संभावित स्थलों के रूप में गुलबर्ग विश्वविद्यालय के अन्तर्गत नन्दी पर्वत स्थित स्नातकोत्तर केन्द्रीय खनन स्कूल, कोरोमण्डल, कुदेरमुख का सुझाव दिया है। अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद की दक्षिणी क्षेत्रीय समिति से इस मामले पर विचार करने तथा दक्षिणी क्षेत्र में एक ऐसी उपयुक्त संस्था का पता लगाने के लिए अनुरोध किया गया है, जहां खनन इन्जीनियरी में डिग्री पाठ्यक्रम शुरू किया जा सके।

'चाइल्ड एण्ड दी लॉ' सम्बन्धी राष्ट्रीय विचार गोष्ठी

2012. श्री नवीन रवाणी : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में नई दिल्ली में राष्ट्रीय जन सहयोग और बाल विकास संस्थान में "चाइल्ड एण्ड दी लॉ" सम्बन्धी तीन दिवसीय राष्ट्रीय विचार गोष्ठी का आयोजन किया था;

(ख) यदि हां, तो उसमें कितने प्रतिनिधियों ने भाग लिया था;

(ग) देश में बच्चों के कल्याण के लिए दिए गए सुझावों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) :

(क) जी, हाँ।

(ख) 56 (छप्पन)

(ग) एक विवरण, जिसमें नए कानूनों के बनाए जाने, वर्तमान कानूनों में संशोधन करने और वर्तमान कानूनों के कार्यान्वयन के लिए उपायों के बारे में सेमिनार की सिफारिशें दी गई हैं, सदन के पटल पर रखा जाता है।

(घ) सेमिनार में की गई सिफारिशों हाल ही में प्राप्त हुई हैं और उनकी जांच की जा रही है।

विवरण

चाइल्ड एंड दी लॉ सम्बन्धी राष्ट्रीय गोष्ठी की सिफारिशें

(1) बाल-विकास/कल्याण से सम्बन्धित वर्तमान कानूनों की समीक्षा की जाए और सामाजिक आर्थिक परिवर्तन के संदर्भ में उपयुक्त कानून बनाने अथवा वर्तमान कानूनों को संशोधित करने के लिए कदम उठाए जाए।

(2) कानूनों के प्रभावी कार्यान्वयन में कर्मियों को, जो बाल विकास/कल्याण को कुप्रभावित

करती हैं, दूर किया जाए और इन कानूनों को लागू करने के लिए मशीनरी को सुदृढ़ बनाया जाए।

(3) लोगों को समझाने-बुझाने और प्रेरणा के माध्यम से अधिक अच्छे स्वास्थ्य देखरेख पद्धतियों में शिक्षित किया जाए और इस प्रकार निश्चित कानूनों के बनाए जाने के लिए भूमिका तैयार की जाए।

(4) बाल स्वास्थ्य और पोषाहार के क्षेत्र में वर्तमान कानूनों की समीक्षा की जाए और उनको अधिक प्रभावी बनाने के लिए संशोधन सुझाए जाएं।

(5) उन कानूनों को कड़ाई से लागू किया जाए जिनका उद्देश्य मिलावट को रोकना है।

(6) मिलावट जैसे अपराधों के मामलों से निपटने के लिए चलते फिरते न्यायालयों को जिम्मेदार बनाया जाए।

(7) प्रसव काल के दौरान औषधियां खाने को रोकने के लिए कानून बनाया जाए और उनके बुरे परिणामों के बारे में लोगों को शिक्षित किया जाए।

(8) कानूनों के माध्यम से स्कूल स्वास्थ्य सेवाएं प्रदान की जाएं और ये सेवाएं सभी स्कूल जाने वाले बच्चों को प्रदान की जाएं।

(9) जिन राज्यों और केन्द्र शासित प्रदेशों में अनिवार्य प्राइमरी शिक्षा अधिनियम नहीं है उनको ये अधिनियम बनाने के लिए प्रेरित किया जाए।

(10) अनिवार्य प्राइमरी शिक्षा अधिनियम को संशोधित किया जाए ताकि इसमें उन बच्चों के लिए अनौपचारिक शिक्षा केन्द्रों के लिए प्रावधान को शामिल किया जा सके जो औपचारिक स्कूली शिक्षा की सुविधा को प्राप्त नहीं कर सकते।

(11) स्कूल-पूर्व आयु (+ 3 वर्ष) के बच्चों के लिए प्राइमरी शिक्षा की पद्धति के अनुरूप ही मुफ्त स्कूल-पूर्व शिक्षा के लिए कानून लागू किया जाए।

(12) ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों के लिए नियोजित सभी नए आवासीय खण्डों में बाल कल्याण एककों के लिए प्रावधान को शामिल करने के लिए जन-उपयोगी सेवाओं के बारे में नगरपालिका की नियम-पुस्तिका में संशोधन किया जाए।

(13) बच्चे के पूर्ण विकास को सुनिश्चित करने के लिए वैयक्तिक कानूनों में संशोधन किया जाए चाहे वे न्याय-संगत हो अथवा गैर-न्याय संगत।

(14) अपने माता-पिता के विवाह से पूर्व पैदा हुए बच्चों को न्याय संगत ठहराने के लिए भी वैयक्तिक कानून बनाए जाएं।

(15) बच्चे की न्याय संगतता, पालन पोषण और अभिभाकता के सम्बन्ध में सामान्य कानूनों

और विभिन्न वैयक्तिक कानूनों को समरूप बनाया जाए क्योंकि बच्चे के हितों की रक्षा करने में उन सब में समानता होनी चाहिए।

(16) बच्चे की आवश्यकताओं और परिवार के स्तर को देखते हुए बच्चे के उपयुक्त पालन-पोषण के सम्बन्ध में कानूनों को उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाए।

(17) अभिभावकता अधिनियम को इस ढंग से संशोधित किया जाए कि अभिभावकता की अवधि के दौरान आश्रित बच्चों को अपने ही बच्चों के समान का दर्जा दिया जाए।

(18) बाल श्रम से संबंधित कानूनों को चटाई-चुनने, निर्माण कार्य, घरेलू औजार आदि जैसे असंगठित क्षेत्रों के व्यवसायों पर भी लागू किया जाए।

(19) संगठित क्षेत्रों में शिक्षा, पोषाहार, चिकित्सा सहायता आदि जैसे कल्याण साधनों को सुदृढ़ बनाया जाए।

(20) बच्चों के लिए जोखिमी और गैर-जोखिमी व्यवसायों को स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाए।

(21) वर्तमान कानूनों की शक्तियों और कमजोरियों को स्पष्ट करने के लिए श्रम के सम्बन्ध में कानूनों के प्रभाव सम्बन्धी अनुसंधान अध्ययनों को प्रायोजित और प्रोत्साहित किया जाए।

धनमंडल रेलवे स्टेशन का दर्जा बढ़ाना

2013. श्री अनादि चरण दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा के धनमंडल रेलवे स्टेशन का दर्जा बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है ;

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

(ग) उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं। धनमंडल स्टेशन पहले से ही पूर्ण स्टेशन है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

जाजपुर क्योंभर रोड पर नीलांचल एक्सप्रेस को रोका जाना

2014. श्री अनादि चरण दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का नीलांचल एक्सप्रेस के रुकने के स्टोपेजों की संख्या बढ़ाने का कोई प्रस्ताव

है;

(ख) यदि हां, तो क्या उड़ीसा में जाजपुर क्योँक्षर पर एक और स्टापेज उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो इसे कब तक क्रियान्वित कर दिया जाएगा ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

विकास, वित्त पोषण, परिवहन सम्बन्धी मूल्य निर्धारण और पेंशन दायित्वों के सम्बन्ध में रेल सुधार समिति की सिफारिशें

2015. श्री अनन्त रामूल मल्लु : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल सुधार समिति ने विकास, वित्त पोषण, परिवहन संयंत्र मूल्य निर्धारण और पेंशन दायित्वों के सम्बन्ध में कतिपय सिफारिशें की हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलों के वर्तमान उपभोक्ताओं पर कर भार लादने के विरुद्ध भी कोई सुझाव दिया गया है; और

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

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) रेल सुधार समिति ने किराया और भाड़ा संरचना तथा पेंशनीय दायिताओं के संबंध में सिफारिशें की हैं। रिपोर्ट के जो छः भाग अभी तक प्राप्त हुये हैं उनमें विकासगत कार्यों के लिए पूंजी की व्यवस्था के बारे में उल्लेख नहीं है। बहरहाल रेलों की विकास निधि, के सम्बन्ध में सिफारिशें की गयी हैं।

(ख) और (ग) : रेलवे आरक्षित निधियों पर अपनी रिपोर्ट (भाग IV) में समिति ने, अन्य बातों के साथ-साथ, कहा है कि बकाया के परिसमापन के लिए अपेक्षित 260 करोड़ रुपये की राशि (मूल्य ह्रास आरक्षित निधि में अनुशासित विनियोग के लिए 1110 करोड़ रुपयों की राशि में शामिल) किराया और भाड़ा के उर्ध्वागामी संशोधन द्वारा पूरी नहीं की जानी चाहिए क्योंकि किराया और भाड़ा संरचना में इस तत्व को शामिल करने से परिवहन के वर्तमान उपभोक्ताओं के ऊपर भार डालना उपयुक्त न होगा। अतः जब तक बकाया परिसमाप्त नहीं हो जाता तब तक सामान्य राजकोष से प्रत्येक वर्ष समतुल्य राशि की सहायता की जानी चाहिए।

आल इंडिया रेलवे एम्पलाइज फेडरेशन से ज्ञापन

2016. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आल इंडिया रेलवे एम्पलाइज फेडरेशन की ओर से कोई प्रतिनिधिमंडल 14 जनवरी, 1983 को प्रधान मंत्री से मिला था;

(ख) यदि हां, तो क्या उन्होंने उनको कोई ज्ञापन दिया था;

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

(घ) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) से (घ) यह समझा जाता है कि 14-1-83 को आल इंडिया रेलवे इम्पलाइज कन्फेडरेशन का एक प्रतिनिधि मंडल प्रधान मंत्री से मिला था। प्रधान मंत्री को संबोधित 14-1-1983 का ज्ञापन मुख्यतः कन्फेडरेशन को इस अनुरोध से संबोधित है कि उन्हें अनौपचारिक विचार-विमर्श की सुविधा फिर से बहाल की जाए।

यह सुविधा केवल मान्यता प्राप्त यूनियनों तक सीमित है और इसलिए यह सुविधा आल इंडिया रेलवे इम्पलाइज कन्फेडरेशन को नहीं दी जा सकती क्योंकि वह रेलवे पर गैर मान्यता प्राप्त संस्था है।

एशियाड के दौरान दिल्ली परिवहन निगम को लाभ तथा हानि

2017. श्री अटल बिहारी वाजपेयी :

श्री सूरजभान :

श्री राम प्रसाद अहिरवार :

क्या नौबहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में एशियाई खेलों के दौरान दिल्ली परिवहन निगम को कितना लाभ अथवा हानि हुई और उस अवसर के लिए गए प्रबन्धों पर किए गए व्यय का ब्यौरा है;

(ख) एशियाड के दौरान दिल्ली में विशेष अथवा माइकों बसों के चलाने के लिए जिनको परमिट दिए गए थे उनके ब्यौरे क्या हैं और उनमें से प्रत्येक को कितने परमिट दिए गए थे; और

(ग) उनके चयन के लिए अपनाई गई प्रक्रिया का ब्यौरा क्या है ?

नौबहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) दिल्ली परिवहन निगम प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अन्त में लाभ/हानि का लेखा तैयार करती है। एशियाई खेल कूद के दौरान दिल्ली परिवहन निगम अपने बेड़े में अतिरिक्त बस लगाने के लिए उत्तर प्रदेश राज्य परिवहन निगम और हरियाणा रोडवेज से ली गई बसों के लिए करीब 12.34 लाख रुपये अदा करेगी। एशियाई खेल कूद के लिए की गई अन्य व्यवस्थाओं के लिए जैसे अतिरिक्त स्टाफ को अदायगी/सर्वोपरि भत्ता आदि के लिए दिल्ली परिवहन निगम से करीब 14.98 लाख रुपये का भुगतान किया है।

(ख) विवरण संलग्न है। प्रत्येक को एक परमिट जारी की गई थी। [ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 6015/83]

(ग) राज्य परिवहन प्राधिकारी दिल्ली प्रशासन ने प्रेस विज्ञापन के जरिये सामान्य नागरिकों से प्रार्थना पत्र आमंत्रित किया था। उन प्रार्थियों से जो सभी शर्तें पूरी करते हैं, कहा गया था कि वे नियत तिथि से पहले अपने-अपने व्हेकिल प्रस्तुत करें। वे सभी चुन लिए गए थे जिन्होंने इसका पालन किया था।

इन्टरनेशनल चिल्डरन्ज समर विलेज द्वारा विदेशों से लाए गए बच्चे

2018. श्री त्रिलोक चन्द :

श्री राजेश कुमार सिंह :

श्री कृष्ण प्रताप सिंह :

श्री एन० ई० होरो :

क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि भारत तथा भारतीयों के साथ मित्रता करने के प्रयोजन से हाल ही में जिन बच्चों को इन्टरनेशनल चिल्डरन्ज समर विलेज के द्वारा बाहर के देशों से यहां लाया गया था, वे यहां पर संकट ग्रस्त हो गये थे और उनको खाने, कपड़े तथा ठहरने के लिये अपनी स्वयं की व्यवस्था करनी पड़ी थी; और

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

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) और (ख) दिल्ली प्रशासन के शिक्षा निदेशालय ने 31 दिसम्बर, 1982 से भाग लेने वाले 48 व्यक्तियों के लिए आवास और भोजन की व्यवस्था की थी। प्रबन्ध पर्याप्त थे और दि चिल्ड्रेन्स इन्टरनेशनल समर विलेजेज (इण्डिया), जो चिल्ड्रेन्स इन्टरनेशनल समर विलेजेज इन्टरनेशनल, न्यू कैसल अपोन टाइन यू० के० का एक सम्बद्ध निकाय है, के अधिकारियों ने भी इनका निरीक्षण किया था। चिल्ड्रेन्स इन्टरनेशनल समर विलेज (इंडिया) के अधिकारियों ने 9 जनवरी, 1983 को शिवर को यूथ होस्टल, घाणक्यपुरी नई दिल्ली में स्थानान्तरित कर दिया था। उस तारीख को भाग लेने वालों के यातायात का भी प्रबन्ध किया गया था। भाग लेने वालों के लिए आगरा और फतेहपुर सीकरी की पर्यटन यात्रा, दिल्ली का दौरा और खरीद फरोखत भ्रमण की भी व्यवस्था की गई थी।

इस बात की कोई जानकारी नहीं है कि जो बच्चे बाहर से आये थे उनको असहाय छोड़ दिया गया था।

पारादीप बन्दरगाह न्यास द्वारा प्रचार पर व्यय की गई राशि

2019. श्री रास बिहारी बेहरा : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री निम्नलिखित जानकारी दर्शाने वाला विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) पारादीप बन्दरगाह न्यास द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान विज्ञापनों के लिए प्रतिवर्ष तथा प्रत्येक भाषा के किस-किस दैनिक समाचार पत्र का उपयोग किया गया है ;

(ख) पारादीप बन्दरगाह न्यास द्वारा जारी प्रेस विज्ञापितियों की नियमित डाक सूची में समाचार पत्र वार जिन संवाददाताओं के नाम क्या हैं, जिनके ब्यौरे क्या हैं, और

(ग) पारादीप बन्दरगाह न्यास द्वारा पिछले तीन वर्षों में वर्ष वार विज्ञापन के लिए व्यय की गई राशि का ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) 1979-80, 1980-81 और 1981-82 के दौरान पारादीप पोर्ट ट्रस्ट द्वारा विज्ञापन के लिए भाषा वार दैनिक समाचार पत्रों की सूची निम्नलिखित है :—

अंग्रेजी दैनिक पत्र	उड़ीया दैनिक पत्र
1. स्टेट्समैन	1. समाज
2. टाइम्स आफ इंडिया	2. प्रजातंत्र
3. इंडियन एक्सप्रेस	3. मातृ भूमि
4. द हिन्दु	4. प्रगतिवादी
5. मैरीन टाइम्स	5. स्वराज्य
6. न्यूज आफ द वर्ल्ड	6. थारित्री

(ख) पारादीप पोर्ट ट्रस्ट द्वारा जारी प्रेस विज्ञापितियां निम्नलिखित संवाददाताओं को प्रेषित की जा रही हैं :

1. श्री आर० पी० बागची, प्रतिनिधि स्टेट्समैन, भुवनेश्वर
2. श्री गोपाल मिश्र, विशेष संवाददाता, अमृत बाजार पत्रिका
3. श्री स्वरूप जेना, संवाददाता आनंद बाजार पत्रिका, भुवनेश्वर
4. श्री प्रशांत कुमार पटनायक, स्टाफ संवाददाता, पेद्रियट, भुवनेश्वर
5. श्री एस० एन० दास, प्रतिनिधि, इकानामिक्स टाइम्स, भुवनेश्वर
6. श्री दिलीप राज बेहरा, ब्यूरोचीफ, हिन्दुस्तान समाचार, भुवनेश्वर
7. श्री एन० के० स्वेन, संवाददाता, टाइम्स आफ इंडिया, भुवनेश्वर
8. श्री अरूण सिंह, विशेष संवाददाता, इंडियन एक्सप्रेस, भुवनेश्वर

9. श्री अशोक दास, संवाददाता, हिन्दुस्तान टाइम्स, भुवनेश्वर
10. श्री एन० रामदास, संवाददाता, हिन्दु, भुवनेश्वर
11. श्री नवकिशोर महापात्र, मैनेजिंग एडिटर, न्यूज आफ द वर्ल्ड, कटक
12. श्री आर० पी० शास्त्री, फ्री लांस जर्नलिस्ट, कटक
13. श्री रामचन्द्र दास, फ्री लांस जर्नलिस्ट, कटक
14. श्री वी० के० दास, संवाददाता, जुगांतर, कटक
15. श्री वासुदेव मुखर्जी, ब्रांच मैनेजर, यूनाइटेड न्यूज आफ इंडिया, कटक
16. श्री सरत चन्द्र दास, स्टाफ रिपोर्टर, प्रेस ट्रस्ट आफ इंडिया, कटक
17. श्री एच० सी० महापात्र, क्षेत्रीय अधिकारी, फीलु प्रचार निदेशालय, सूचना और प्रसारण मंत्रालय, भारत सरकार, भुवनेश्वर
18. संपादक, इंडियन शिपिंग एवं ट्रांसपोर्ट न्यूज, बंबई
19. द न्यूज एडिटर, पोर्ट न्यूज, मंगलोर
20. एडिटर, जनता ताकत पब्लिकेशन, कटक
21. श्री एस० पी० नंदा, संवाददाता, विजिनेस स्टैंडर्ड, कटक
22. श्री ए० के० दाह द्वारा सूर्यदयाग (प्रा०) लि० अथारबंडी
23. सूचना अधिकारी, प्रेस इन्फारमेशन ब्यूरो, कटक

(ग) 1979-80, 1980-81 और 1981-82 के दौरान विज्ञापन और प्रचार पर पारादीप पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किए गए खर्च निम्नलिखित हैं :—

1979-80	1980-81	1981-82
1,65,005 रुपये	5,79 615 रुपये	3,47,274 रुपये

पूर्वी रेलवे में अस्थाई और नैमित्तिक कर्मचारी

2020. श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पूर्वी रेलवे में डिवाजनवार 'ओपन लाइन' में कितने अस्थायी तथा नैमित्तिक कर्मचारी हैं और रेलवे निर्माण विभाग में नैमित्तिक कर्मचारियों की संख्या कितनी है और वे कितने वर्षों से नैमित्तिक कर्मचारियों के रूप में कार्य कर रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

इलाहाबाद तथा पटना के बीच नौवहन सेवा

2021. श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा :

श्री हन्नान मोल्लाह : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इलाहाबाद से पटना हुगली के लिए गंगा नदी में नौवहन सेवा आरंभ करने का विचार है; और

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

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) सरकारी और प्राइवेट आपरेटर गंगा नदी में अन्तर्देशीय जल परिवहन सेवा चलाने के लिए स्वतंत्र हैं। केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम फरक्का में नौचालन लांक के चालू होने के बाद फरक्का से आगे तक अपनी कार्य सेवा बढ़ाने का विचार रखता है।

(ख) अन्तर्देशीय जल परिवहन निदेशालय गंगा से पटना और गाजीपुर चुनार के बीच प्रयोग सह-उन्नयन आधार पर लांगिच्छूडिनाल कार्गो सेवा के आवागमन और कहलगांव तथा काढ़ागोला के बीच एल०सी०टी० फेरी सेवा चलाता है। केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम हल्दिया और फरक्का के बीच कार्गो सेवा भी चलाता है।

निगम फरक्का में नौचालन लांक के चालू होने के बाद इस सेवा को पहले चरण में पटना तक और दूसरे चरण में इलाहाबाद तक ले जाना चाहता है।

उत्तर प्रदेश सरकार ने सूचित किया है कि वह भी राज्य अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम बनाने का विचार कर रही है जो भविष्य में ऐसी सेवाएं प्रदान करेंगी।

केन्द्र सरकार द्वारा 1981-82 तथा 1982-83 के दौरान उपलब्ध किए गए रोजगार

2022. श्री मूलचन्द डागा : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्र सरकार द्वारा वर्ष 1981-82 तथा 1982-83 के दौरान कितने विकलांग व्यक्तियों को रोजगार दिया गया और उनको विभागवार किन पदों पर नियुक्त किया गया है?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) विभिन्न मंत्रालयों/विभागों और उनके नियंत्रणाधीन कार्यालयों में वर्ष 1981-82 और 1982-83 (सितम्बर, 1982 तक) तक नियोजित किए गए विकलांग व्यक्तियों की संख्या दर्शाने वाली एक सूची विवरण के रूप में संलग्न है। नियुक्तियां श्रेणी "ग" और "घ" के पदों पर की गई हैं। परन्तु पदों इत्यादि का ब्यौरा उपलब्ध नहीं है।

विवरण

विभिन्न मंत्रालयों/विभागों द्वारा वर्ष 1981-82 और 1982-83(सितम्बर, 1982 तक)तक रोजगार पर लगाए गए विकलांग व्यक्तियों के बारे में ब्यौरा

क्रम सं०	मंत्रालय/विभाग का नाम	रोजगार पर लगाए गए विकलांग व्यक्तियों की संख्या	
		1981-82	1982-83 (सितम्बर, 1982 तक)
1	2	3	4
1.	प्रधान मंत्री सचिवालय	6	6
2.	योजना आयोग सी० एस० ओ० (आई० एस० विंग)	3	4
3.	कृषि विभाग और इसके सम्बद्ध/ उपनिस्थ कार्यालय	12	12
4.	खाद्य विभाग और इसके सम्बद्ध और अधीनस्थ कार्यालय	30	30
5.	भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् और इसके अनुसंधान संस्थान	38	74
6.	ऊर्जा मंत्रालय, विद्युत विभाग	1	—
7.	आणविक ऊर्जा विभाग और इसके संघटक एकक	151	154
8.	समाज कल्याण मंत्रालय और इसके नियंत्रणाधीन कार्यालय	146	148
9.	इलेक्ट्रानिक विभाग	1	8
10.	विदेश मंत्रालय	13	21
11.	वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग और इसके सम्बद्ध तथा अधीनस्थ कार्यालय	221	275

1	2	3	4
12.	राजस्व विभाग और इसके कार्यालय	314	679
13.	आर्थिक कार्य विभाग	10	15
14.	बैंकिंग विभाग	2640	2769
15.	रक्षा विभाग	590	647
16.	स्वास्थ्य और परिवार नियोजन मंत्रालय	4	9
17.	गृह मंत्रालय और इसके सम्बद्ध और अधीनस्थ कार्यालय	39	183
18.	कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग	3	2
19.	औद्योगिक विकास विभाग और इसके सम्बद्ध और अधीनस्थ कार्यालय	22	26
20.	भारी उद्योग मंत्रालय	1	1
21.	नागरिक पूर्ति विभाग	—	1
22.	सूचना और प्रसारण मंत्रालय और इसके सहयोगी कार्यालय	116	148
23.	शिक्षा मंत्रालय	2	2
24.	श्रम मंत्रालय और इसके अधीनस्थ कार्यालय	उपलब्ध नहीं	30
25.	संसदीय कार्य विभाग	1	1
26.	पैट्रोलियम विभाग	2	उपलब्ध नहीं
27.	रेल मंत्रालय	315	319
28.	विज्ञान एवं टेक्नोलोजी विभाग	14	18
29.	जहाजरानी एवं परिवहन मंत्रालय	31	22
30.	अन्तरिक्ष विभाग	52	56
31.	इस्पात और खान विभाग	3	उपलब्ध नहीं
32.	पूर्ति विभाग	41	47
33.	पर्यटन एवं नागरिक उड्डयन मंत्रालय	उपलब्ध नहीं	3
34.	निर्माण एवं आवास मंत्रालय और इसके सम्बद्ध तथा अधीनस्थ कार्यालय	180	उपलब्ध नहीं
35.	निर्वाचन आयोग	3	3

राज्यों में आंगनवाड़ियां स्थापित किया जाना

2024. श्री मूल चन्द डागा : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समेकित बाल विकास सेवाएं उपलब्ध कराने के विचार से देश के प्रत्येक गांव में "आंगनवाड़ियों" की स्थापना की गई है ;

(ख) राज्य बार कितने गांवों में इनकी स्थापना की गई है और राजस्थान के पाली जिले में कितनी आंगनवाड़ियां खोली गई हैं तथा वर्ष 1981-82 तथा 1982-83 में आज तक उन पर कितना व्यय किया गया है ;

(ग) क्या इस योजना के कार्यकरण के संबंध में कोई सर्वेक्षण किया गया है; और

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

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी०के०थुंगन) : (क) समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं को पिछड़े हुए ग्रामीण जनजातीय क्षेत्रों और शहरी गन्दी बस्तियों में चलाया गया है। समेकित बाल विकास सेवा परियोजना स्थानों के चुनाव में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जन-जाति के प्रभुत्व वाले क्षेत्रों, सूखा ग्रस्त क्षेत्रों, पिछड़े हुए क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जाती है। छठी पंचवर्षीय योजना की समाप्ति तक देश में 1000 समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं को आरम्भ किए जाने का निर्णय लिया गया है।

(ख) वर्ष 1982-83 तक स्वीकृत की गई 620 समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं में राज्य केन्द्र शासित प्रदेश-वार आंगनवाड़ियों को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है। वर्ष 1982-83 के दौरान समेकित बाल विकास सेवा ग्रामीण परियोजना, बाली, जिला पाली (राजस्थान) के लिए 139 आंगनवाड़ियों की स्वीकृति प्रदान की गई है। 111 आंगनवाड़ी कार्यकर्ताओं की पहले ही नियुक्ति की जा चुकी है। एक समेकित बाल विकास सेवा परियोजना को पूर्ण रूप से चालित करने में 12 से 18 मास का समय लगता है। समेकित बाल विकास सेवा परियोजना, बाली अभी स्थापना की अवस्था में है। वर्ष 1982-83 के दौरान जनवरी 1983 तक 45, 649 रुपये का व्यय किया गया है। वर्ष 1981-82 के दौरान कोई व्यय नहीं किया गया था।

(ग) और (घ) योजना आयोग के कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन ने हाल ही में समेकित बाल विकास सेवा के विस्तृत मूल्यांकन अध्ययन तैयार किए हैं। उनकी अन्तिम रिपोर्ट प्राप्त होनी अभी शेष है। सारे देश के मेडिकल कालेज अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के मार्ग दर्शन में परियोजनाओं में बेस-लाइन और पुनः सर्वेक्षण कार्यक्रम चला रहे हैं। इन अध्ययनों के फलस्वरूप समेकित बाल विकास सेवा परियोजना क्षेत्रों में बच्चों और माताओं को स्वास्थ्य और पोषण की सेवाएं प्रदान करने में महत्वपूर्ण सुधार हुआ है जिससे स्वास्थ्य और पोषण स्तर में सुधार आया है।

विवरण

क्रम सं०	राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	मंजूर किए गए आंगनवाड़ी केन्द्रोंकी संख्या
1	2	3
1.	आन्ध्र प्रदेश	3909
2.	असम	2535
3.	बिहार	5330
4.	गुजरात	2979
5.	हरियाणा	1556
6.	हिमाचल प्रदेश	483
7.	जम्मू और कश्मीर	581
8.	कर्नाटक	4634
9।	केरल	2478
10.	मध्य प्रदेश	4034
11.	महाराष्ट्र	3877
12.	मणिपुर	657
13.	मेघालय	564
14.	नागालैंड	421
15.	उड़ीसा	2140
16.	पंजाब	1795
17.	राजस्थान	3157
18.	सिक्किम	300
19.	तमिलनाडु	3000

1	2	3
20.	त्रिपुरा	690
21.	उत्तर प्रदेश	8256
22.	पश्चिम बंगाल	5664
23.	अरुणाचल प्रदेश	217
24.	गोवा, दमन और दिव	407
25.	मिजोरम	254
26.	पांडिचेरी	231
27.	दिल्ली	1395
28.	लक्षद्वीप	50
29.	अंडमान व निकोबार	148
30.	दादरा और नागर हवेली	100
31.	चण्डीगढ़	160

सरकार और भारतीय चिकित्सा परिषद द्वारा मान्यता न दिए गए मेडिकल कालेज

2025. श्री मूल चन्द डागा :

श्री पीयूष तिरफी :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस समय ऐसे कितने मेडिकल कालेज हैं जिनको भारतीय चिकित्सा परिषद और सरकार द्वारा मान्यता नहीं दी गई है और वे कालेज कब से चल रहे हैं ;

(ख) यदि सरकार द्वारा इनको मान्यता नहीं दी जाती तो ऐसे कालेजों से पास होकर डाक्टर बनने वालों की स्थिति क्या होगी ;

(ग) क्या सरकार को पता है कि देश में ऐसे गैर-सरकारी मेडिकल कालेज हैं जो कैपिटेशन फीस लेते हैं और अयोग्य छात्रों को दाखिल कर लेते हैं ; और

(घ) इस प्रथा को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं और विगत दो वर्षों में कितने कालेजों को इस प्रथा का पालन करने की अनुमति नहीं दी गई ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री(श्रीमती मोहसिना क्रिबवर्ड):(क) से(घ)

भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद द्वारा कतिपय नये मेडिकल कालेजों को मान्यता देने के बारे में आगामी कार्रवाई करने के लिए सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है।

उपलब्ध सूचना के अनुसार कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश और पंजाब के कुछेक मेडिकल कालेजों में प्रति व्यक्ति शुल्क (कैपिटेशन-फीस) लिया जा रहा है। भारत सरकार मेडिकल कालेजों/संस्थाओं द्वारा प्रतिव्यक्ति-शुल्क लिये जाने की प्रथा के विरुद्ध है और इस प्रथा को समाप्त करने के लिए उसने राज्य सरकारों को पहले ही सलाह दे दी है।

दुमंजिले रेल डिब्बों का निर्माण

2026. श्री रामविलास पासवान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) सरकार ने देश में दुमंजिले रेल-डिब्बों के निर्माण में अब तक कितनी प्रगति की है ; और
- (ख) क्या देश में किसी गाड़ी में ऐसे डिब्बे लगाये जाने की सम्भावना है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) सवारी डिब्बा कारखाना, मद्रास ने अब तक 36 दो मंजिले सवारी डिब्बों का निर्माण किया है।

(ख) जी हां। इन डिब्बों का उन विभिन्न क्षेत्रों में उपयोग किया जाएगा जहां कम/माध्यम दूरी का यात्री यातायात अधिक मात्रा में होता है।

सभी गांवों के लिए चिकित्सा सुविधायें

2027. श्री राम विलास पासवान : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के प्रत्येक राज्य के प्रत्येक गांव में चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव की मुख्य रूपरेखा क्या है ;

(ग) इस योजना के अन्तर्गत गत तीन वर्षों के दौरान बिहार राज्य में अब तक कितने अस्पताल औषधालय खोले गये हैं ; और

(घ) इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि नियत की गई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहिसना किदवई) : (क) और (ख) शत-प्रतिशत प्रायोजित योजनाओं के अन्तर्गत देश के हर गांव को चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने के लिए हर गांव में एक स्वास्थ्य गाइड और एक प्रशिक्षित दाई उपलब्ध करने का विचार है। जिस गांव

की आबादी एक हजार से अधिक है, उसमें दो या दो से ज्यादा स्वास्थ्य गाइडें चुनी जा सकती हैं। इसके अलावा, प्रत्येक 5000 की ग्रामीण आबादी के लिए उप-केन्द्र खोले जा रहे हैं जो दुर्घटनाओं और आकस्मिक संकटों के लिए प्रथमोपचार, छोटी-मोटी बीमारियों का इलाज, स्वास्थ्य शिक्षा, रोग-प्रतिरक्षण सेवाएं, प्रसव पूर्व, प्रसव तथा प्रसव के बाद की परिचर्या आदि की सेवाएं प्रदान करते हैं। 1.4.1981 से उप-केन्द्रों को खोलना भी एक शत प्रतिशत केन्द्रीय प्रायोजित योजना है।

(ग) राज्य सरकार से मिली सूचना के अनुसार 1980-81-82 के दौरान बिहार में 24 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र, 898 उप-केन्द्र और 19 दर्जा बढ़ाये गये प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (ग्रामीण अस्पताल) खोले गये हैं। आशा है कि 1982-83 के दौरान 76 अतिरिक्त प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र 300 उप-केन्द्र तथा 5 दर्जा बढ़ाये गये प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र (ग्रामीण अस्पताल) खोले जाएंगे।

(घ) बिहार में उप-केन्द्रों को खोलने के लिए 1981-1982 और 1982-83 के दौरान क्रमशः 13.80 लाख रुपये और 61.20 लाख रुपये की व्यवस्था की गई थी। प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को खोलने तथा प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों का दर्जा बढ़ाने का काम राज्य क्षेत्र के न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अन्तर्गत आता है।

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग दल का सम्बलपुर विश्व विद्यालय पर प्रतिवेदन

2028. डा० कृपा सिन्धु भोई : क्या शिक्षा और संस्कृति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सम्बलपुर गये विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के दल ने सम्बलपुर विश्वविद्यालय के सम्बन्ध में अपना प्रतिवेदन सरकार को दे दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार का इस बारे में क्या कदम उठाने का विचार है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उप मन्त्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) जी, नहीं। रिपोर्ट को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

(ख) रिपोर्ट को अन्तिम रूप दिये जाने पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा इस पर विचार किया जाना है।

मस्तिष्क ज्वर के कारण राज्यवार मरने वाले व्यक्ति

2029. डा० कृपा सिन्धु भोई : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में पिछले 2 वर्षों में राज्य-वार मस्तिष्क ज्वर से कितने लोगों की मृत्यु हुई ;

(ख) मच्छर रोधी अभियान आरम्भ करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं और उनके अब तक क्या परिणाम निकले हैं; और

(ग) क्या परादीप बन्दरगाह क्षेत्र स्वास्थ्य के लिए बहुत बड़ा खतरा सिद्ध हुआ है और यदि हां, तो उसे मच्छर-मुक्त क्षेत्र बनाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जाने हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों से प्राप्त रिपोर्टों से पता चलता है कि जापानी इनसेफलाइटिस के कारण 1981 में 1167 तथा 1982 में 1171 मौतें हुई थीं जिनका ब्यौरा नीचे दिया गया है :

		मौतें	
		1981	1982 (अनन्तिम)
1.	असम	46	59
2.	आन्ध्र प्रदेश	439	96
3.	बिहार	60	62
4.	दिल्ली	शून्य	1
5.	गोवा	शून्य	13
6.	कर्नाटक	236	52
7.	केरल	2	अनुपलब्ध
8.	मणिपुर	शून्य	53
9.	पाण्डिचेरी	17	शून्य
10.	त्रिपुरा	16	अनुपलब्ध
11.	तमिलनाडु	290	83
12.	उत्तर प्रदेश	26	199
13.	पश्चिम बंगाल	35	555
योग :		1167	1171

(ख) और (ग) राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत वार्षिक पैरासाइट इन्डेक्स-2 और उससे अधिक के आधार पर ग्रामीण इलाकों में रिजिडुअल कीटनाशी दवाइयों का छिड़काव किया जाता है ताकि मलेरिया को फैलने से रोका जा सके तथा मच्छरों पर काबू पाया जा सके। शहरी इलाकों में मच्छरों पर काबू पाने के लिए लार्वा-रोधी तथा व्यस्क मच्छर रोधी उपाय किये जाते हैं।

सभी राज्य सरकारें/संघ शासित क्षेत्र इस इलाके के 2/3 किलोमीटर के इर्द गिर्द जहां जापानी इनसेफलाइटिस के रोगी होने की सूचना मिलती है, इन उपायों को तेज कर देते हैं। राष्ट्रीय फाइलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत फाइलेरिया स्थानिकमारी वाले क्षेत्रों में मच्छर रोधी उपाय भी किये जाते हैं। इन उपायों के परिणाम स्वरूप मलेरिया, जापानी इनसेफलाइटिस आदि के प्रकोप पर काफी नियन्त्रण/कमी करने में सफलता प्राप्त हुई है।

पारादीप बंदरगाह क्षेत्र में इस कारण स्वास्थ्य के लिए खतरा होने की कोई सूचना नहीं मिली है। फिर भी, चूंकि पारादीप में फाइलेरिया स्थानिक रूप में होता है इसलिए पारादीप शहर में फाइलेरिया और मलेरिया दोनों के मच्छर वैक्टरों पर काबू पाने की दृष्टि से लार्वा रोधी उपाय करने के वास्ते पारादीप शहर में एक फाइलेरिया नियन्त्रण यूनिट कार्य कर रहा है।

बिजली के रेल इंजनों का आयात

2030. डा० सरदीश राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलवे ने विदेशी सहयोग के अन्तर्गत निर्माण करने के प्रयोजन से चुनने हेतु बिजली के 20 रेल इंजनों का आयात करने का निर्णय किया है ; और

(ख) यदि हां तो क्या यह चित्तरंजन स्थित रेल इंजन कारखाने में उपलब्ध व्यापक स्वदेशी क्षमता के लिए धक्का नहीं होगा ?

रेलमंत्री(श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) भारतीय रेलों का सीमित संख्या में, विश्व में उपलब्ध नवीनतम प्रौद्योगिकी से युक्त अधिक अश्व शक्ति वाले प्रोटोटाइप बिजली रेल इंजनों की खरीद करने का प्रस्ताव है लेकिन इनकी संख्या 20 से अधिक नहीं होगी। इससे व्यापक विद्युतीकरण के संदर्भ में भारतीय रेलों को अपने बिजली रेल इंजन बेड़े को आधुनिक बनाने में सहायता मिलेगी। तदनुसार, इस प्रकार के बिजली रेल इंजनों का निर्माण करने वाले ख्याति प्राप्त निर्माताओं से निविदाएं आमंत्रित की गई हैं। सेवा-परीक्षणों के बाद सबसे उपयुक्त किस्म का चयन किया जायेगा। इसके बाद चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने में उपलब्ध अवसंरचनात्मक सुविधाओं का उपयोग करके विदेशी निर्माताओं के आवश्यक सहयोग से देश में ही रेलवे की अपनी उत्पादन यूनिट में इस प्रकार के रेल इंजनों का निर्माण किया जायेगा। सीमित संख्या में 20 प्रोटोटाइपों को प्राप्त करने के पीछे मंशा यह है कि रेल इंजन प्रौद्योगिकी को अद्यतन तथा बेहतर बनाया जाये; इससे चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने की उत्पादन क्षमता पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि नये प्रकार के रेल इंजनों का उत्पादन भी चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने में किया जायेगा।

यात्री यातायात तथा सवारी डिब्बों की उपलब्धता

2031. श्री सुनील मैत्रा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलों द्वारा 1969-70 में और 1980-81 में (यात्री किलोमीटरों के रूप में) कितने यात्रियों का परिवहन किया ;

(ख) वर्ष 1969-70 में तथा 1980-81 में यात्रियों के परिवहन के लिए कितने डिब्बे उपलब्ध थे ;

(ग) क्या यात्री यातायात में वृद्धि रेल मंत्रालय द्वारा लगाये गये अनुमानों के अनुसार थी ; और

(घ) यदि नहीं, तो समस्या को हल करने के लिए क्या ठोस कदम उठाये गये ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) भारतीय रेलों पर ढोये गये यात्रियों के सम्बन्ध में यात्री कि. मी. की संख्या इस प्रकार थी :—

	(दस लाख में)
1969-70	113,382
1980-81	208,558

(ख) 31 मार्च तक यात्रियों को ढोने वाले वाहनों की संख्या (जिसमें बिजली गाड़ी के सवारी डिब्बे भी शामिल हैं) इस प्रकार थी :—

	(इकाइयों में)
1969-70	25,830
1980-81	30,035

(ग) और (घ) यात्री यातायात में वृद्धि विभिन्न योजना अवधियों में प्रत्याशित वृद्धि से अधिक हुई है। बड़े हुए यात्री यातायात को सम्हालने के लिए, संसाधनों की कठिन स्थिति में लम्बी दूरी की गाड़ियों के रिक के गठन का मानकीकरण करके और अपेक्षाकृत अधिक क्षमता वाले सवारी डिब्बों का उपयोग कर सवारी डिब्बा स्टॉक के उपयोग में सुधार लाने के लिए उपाय किये गये।

पूर्वांचल एक्सप्रेस गाड़ी का दुल्हापुर तथा जखानियां स्टेशनों पर हॉल्ट बनाना

2032. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या क्षेत्र के लोग काफी लम्बे समय से पूर्वोत्तर रेलवे में वाराणसी-भाटनी लाइन पर पूर्वांचल एक्सप्रेस गाड़ी के लिए दुल्हापुर तथा जखानियां स्टेशनों पर हॉल्ट बनाने के लिए मांग करते रहे हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि पिछले दो मंत्रियों ने पूर्वांचल एक्सप्रेस गाड़ी के लिए उपरोक्त स्टेशनों पर 2 मिनट का हॉल्ट बनाने के आदेश भी दिये थे ;

(ग) यदि हां, तो उन आदेशों को कब तक कार्यान्वित किया जायेगा ; और

(घ) यदि नहीं, तो गाड़ी के लिए उक्त स्टेशनों पर हॉल्ट बनाने में सरकार के सामने क्या विकल्प हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) विगत में कुछ मांगों की गयीं हैं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

(घ) एक्सप्रेस गाड़ी होने की वजह से 99/100 पूर्वांचल एक्सप्रेस महत्वपूर्ण स्टेशनों पर रुकती है। इस गाड़ी को दुल्हापुर और जखनिया स्टेशनों पर ठहराना वाणिज्यिक दृष्टि से औचित्यपूर्ण नहीं पाया गया है ।

उचित किराये पर तीव्र बस सेवा की योजना

2033. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली परिवहन निगम के पास इस समय कुल कितनी बसें हैं और उनमें से कितनी बसें काम की हालत में हैं और कितनी वर्कशापों में बेकार खड़ी हैं ;

(ख) क्या दिल्ली परिवहन निगम ने उचित किराये पर तीव्र बस सेवा तथा दैनिक यात्रियों को अन्य विशेष सुविधाएं उपलब्ध कराने तथा भीड़भाड़ कम करने के लिए एक योजना तैयार की है ; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरे क्या हैं और कब तक उसे कार्यान्वित किया जायेगा ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) 1.2.83 की स्थितिनुसार दिल्ली परिवहन निगम के बेड़े में बसों की संख्या निम्नलिखित है :—

(क) कुल बसों की संख्या	4013
(ख) सड़क पर चल रही बसें	3556
(ग) स्क्रैप और बड़ी मरम्मतों के लिए खड़ी बसें	136
(घ) निर्धारित डाकिंग और मरम्मत के लिए	321

1-2-83 की स्थितिनुसार सड़क पर चल रही बसें कुल बसों का 88.6 प्रतिशत थी ।

(ख) और (ग) : अधिक दूरी के यात्रियों के लिए दिल्ली परिवहन निगम के सामान्य सेवाओं में नान-स्टाप और समिति स्टाप दोनों प्रकार की बसें शामिल हैं। इसके अलावा उचित किराए पर आरामदेह यात्रा के लिए डीलक्स सेवाएँ भी हैं। एक स्थान से दूसरे स्थान के नान स्टाप बसों के लिए और डीलक्स बसों के लिए फ्लैट किराया एक रूपया लिया जाता है। बसों में अत्यधिक भीड़ को कम करने के लिए दिल्ली परिवहन निगम अधिक भीड़ वाले रूटों पर नियमित सेवाओं में और नई बसें लगाकर पूरा कर रही हैं।

दिल्ली में साथ साथ कैमिस्ट की दुकान चलाने वाले आर. एम. पी. लोगों का सर्वेक्षण

2034. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बात का पता लगाने के लिए दिल्ली के सभी आर०एम०पी० लोगों का सर्वेक्षण किया गया है कि क्या देशी चिकित्सा पद्धति पर प्रैक्टिस करने वाले एलोपैथिक औषधियाँ विनिहित करते हैं और अनाधिकृत रूप से साथ ही साथ कैमिस्ट की दुकान भी चला रहे हैं ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं और ऐसे आर. एम. पी. लोगों के ब्यारे क्या हैं जो भारतीय चिकित्सा परिषद अधिनियम, 1956 का उल्लंघन कर रहे हैं; और

(ग) इसके क्या कारण हैं कि आर. एम. पी. लोगों को यह क्यों नहीं कहा जाता कि वे अपने नाम के बोर्ड के साथ इस बात को भी लिखें कि वे किस प्रणाली में मेडिकल प्रैक्टिशनर के रूप में पंजीकृत हैं जिससे कि जनता को पता चल सके कि वे किसका परामर्श ले रहे हैं ; किससे इलाज करा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) और (ख) : सरकार को ऐसा कोई सर्वेक्षण किए जाने की जानकारी नहीं है।

(ग) भारतीय चिकित्सा प्रैक्टिशनर्स (व्यवसायिक आचार, शिष्टाचार और नीति संहिता) विनियम, 1982, जो 16 अक्टूबर, 1982 से प्रभावी हैं, के उपबन्धों के अन्तर्गत भारतीय चिकित्सा के किसी भी प्रैक्टिशनर के लिए अपने नाम के आगे या पीछे अपनी डिग्री या डिप्लोमा ठीक-ठीक लिखना अनिवार्य है। भारतीय चिकित्सा के राजकीय बोर्डों को इन विनियमों के अनुपालन पर नजर रखनी होती है।

रेल आरक्षणों में घोटाला

2035. श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री

श्री जगपाल सिंह

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कलकत्ता, दिल्ली तथा बम्बई के महानगरों में संगठित समूहों द्वारा रेल आरक्षण संबंधी घोटाला निरन्तर पनप रहा है ;

(ख) यदि हां, तो देश के महानगरों में रेल आरक्षणों में घौटाले को समाप्त करने के लिए सरकार द्वारा क्या निश्चित कदम उठाए गए हैं ;

(ग) क्या अब तक उठाए गए कदमों के परिणामस्वरूप इस -फैल रहे गैर कानूनी व्यापार को प्रभावी रूप से रोका नहीं जा सका है; यदि हां तो इस गैर कानूनी व्यापार को रोकने के लिए सरकार द्वारा अब तक उठाए गए कदमों में क्या कमियां हैं; और

(घ) अपेक्षित परिणाम प्राप्त करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) ऐसे मामले देखने में आए हैं जिनमें अनधिकृत यात्रा एजेंट तथा अन्य बेईमान व्यक्ति अन्तरित टिकटों पर आरक्षित स्थान बेचने के मामले में लिप्त पाए गए ।

(ख) एक विवरण संलग्न है ।

(ग) और (घ) : ऐसी आशा की जाती है कि रेलों द्वारा अपनाए गए उपायों से समस्या पर काबू पाने में सहायता मिलेगी ।

विवरण

(क) पुलिस और केन्द्रीय जांच ब्यूरो के सहयोग से रेलों की वाणिज्यिक/सतर्कता संगठनों द्वारा आरक्षण/बुकिंग कार्यालयों पर निगरानी रखी जाती है ताकि दलालों को पकड़ा जा सके ।

(ख) भारतीय रेल (संशोधन) अधिनियम, 1982 के माध्यम से कानून बनाना जिसके जरिए ऐसे किसी भी व्यक्ति के प्रति निवारक दंड की व्यवस्था हो जो अनधिकृत रूप से रेल टिकटों/आरक्षण की खरीद और सप्लाइ के कार्य में लिप्त हों । (इस संशोधन को लागू करना सर्वोच्च न्यायालय द्वारा कुछ अनधिकृत यात्रा एजेंटों द्वारा इसकी संवैधानिक वैधता को चुनौती दिए जाने की कुछ याचिकाओं पर निर्णय देने तक आस्थगित कर दिया गया है ।)

(ग) किए गए आरक्षणों की वास्तविकता की जांच करने के लिये यात्रियों द्वारा प्रस्तुत की गई मांग पर्चियों की जांच तथा घर-घर जाकर जांच करना या ऐसे मामलों में जवाबी पत्र डालकर वास्तविकता का पता लगाना जहाँ से ये आरक्षण छद्म नामों से होने का संदेह हो ।

(घ) हाल ही में आर. ए. सी. (रद्द आरक्षण के बदले आरक्षण) की प्रणाली शुरू की गई है जिसमें प्रतीक्षा-सूची पर दर्ज उन वरिष्ठतम यात्रियों के लिए एक विशिष्ट संख्या तक बैठने के स्थान निर्धारित किए जाते हैं जो बैठकर यात्रा करना चाहते हों ताकि गाड़ी के छूटने के बाद उन स्थानों पर शायिकाओं का आबंटन किया जा सके जो पुष्ट आरक्षण वाले यात्रियों के न आने के कारण खाली हो जाती हैं । इस प्रणाली से गाड़ी के कर्मचारियों द्वारा अपनी मर्जी से उन यात्रियों को, शायिकाएं आबंटित

करने की गुंजाइश समाप्त हो जाएगी, जो प्रतीक्षा सूची के आधार पर आरक्षित सवारी डिब्बों में अनधिकृत रूप से चढ़ जाते हैं।

(ङ) टिकट जांच करने वाले कर्मचारियों, रेल सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस के कर्मचारियों तथा मजिस्ट्रेटों द्वारा अन्तरित आरक्षणों के मामलों का पता लगाने के लिए गाड़ियों में गहन जांचें की जाती हैं।

वर्ष 1981 तथा 1982 के दौरान रेल फाटकों पर हुई दुर्घटनाएँ

2036. श्री दौलतराम सारण :

श्री जयपाल सिंह कश्यप :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न रेलों में वर्ष 1981 में रेलवे फाटकों पर हुई दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 1982 में कितनी दुर्घटनाएँ हुईं और उनके परिणाम स्वरूप कितने लोगों की मृत्यु हुई ;

(ख) क्या सरकार ने उक्त दुर्घटनाओं के कारणों का कोई विश्लेषण किया है; और

(ग) यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम निकले तथा सरकार द्वारा रेल फाटकों पर होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या निश्चित कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए. बी. ए. गनी खान चौधरी) : (क) भारतीय रेलों पर 1981 में 75 दुर्घटनाओं की तुलना में 1982 के दौरान समपारों पर 85 दुर्घटनाएँ हुईं। इन दुर्घटनाओं में मारे गए व्यक्तियों की संख्या 1982 और 1981 में क्रमशः 148 और 39 थी।

(ख) और (ग) : इन दुर्घटनाओं का कारण-वार विश्लेषण नीचे दिया गया है :

	1981	1982
(i) रेल कर्मचारियों की गलती	18	21
(ii) रेल कर्मचारियों से इतर व्यक्तियों की गलती	56	60
(iii) संयोगवश	1	2
(iv) ऐसे कारण जिन्हें अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका	—	2

समपारों पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए किए गए महत्वपूर्ण उपायों में से कुछ उपाय इस प्रकार हैं :

(1) मोटर वाहन नियमों को कड़ाई से लागू करने के लिए राज्य सरकारों के साथ निकट सम्पर्क।

(2) बिना चौकीदार वाले समपार फाटकों पर उत्तरोत्तर चौकीदारों की तैनाती और धन उपलब्ध होने पर तथा व्यस्त समपार फाटकों पर लिफ्टिंग बेरियर, टेलीफोन तथा अन्य संरक्षा उपकरणों की व्यवस्था करना ।

(3) सिगनलों के साथ समपार फाटकों का उत्तरोत्तर अन्तर्पार्शन ।

(4) समपारों के पहुंच मार्गों पर लहरियादार अवरोधों/गति भंजकों की व्यवस्था ।

(5) समपार फाटकों के निरीक्षण कार्य में तेजी लाना तथा चौकीदारों को प्रशिक्षण देना ।

(6) धन की उपलब्धता को देखते हुए, जहां कहीं औचित्य हो और व्यावहारिक हो, समपारों के स्थान पर ऊपरी/निचले सड़क पुलों का निर्माण ।

**ग्रामीण क्षेत्रों में सरकारी एवं गैर सरकारी एजेंसियों द्वारा
संचालित क्षयरोग अस्पताल**

2037. श्री भीखा भाई : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में विभिन्न राज्यों के ग्रामीण क्षेत्रों में क्षयरोग अस्पतालों की संख्या कितनी है ;

(ख) सरकारी तथा गैर सरकारी एजेंसियों द्वारा अस्पतालों की अलग अलग संख्या कितनी है ; और

(ग) उनमें से कितने आदिवासी बाहुल्य जनसंख्या वाले क्षेत्रों में स्थित हैं जिन स्थानों पर क्षयरोग का प्रसार सर्वाधिक है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) भारत में विभिन्न राज्यों के ग्रामीण क्षेत्रों में 43 टी०बी० अस्पताल कार्य कर रहे हैं ।

(ख) इन 43 अस्पतालों में से 27 अस्पताल राज्य सरकार, 2 स्थानीय निकायों और 14 स्वैच्छिक संगठनों द्वारा चलाए जा रहे हैं ।

(ग) तीन अस्पताल उड़ीसा, नागालैंड और अरुणाचल प्रदेश के आदिवासी क्षेत्रों में स्थित हैं । अन्य सभी अस्पताल भी दूसरे लोगों के साथ-साथ आदिवासी लोगों को ये सेवाएं देते हैं ।

**निःशुल्क पाठ्य पुस्तकें, यूनीफार्म, दोपहर का भोजन और छात्रवृत्ति प्रदान करने
की उत्तर प्रदेश की योजना**

2038. श्री निहाल सिंह : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने निःशुल्क पाठ्य पुस्तकें, यूनीफार्म, दोपहर का भोजन और छात्रवृत्ति प्रदान करने की योजना के लिए केन्द्रीय सरकार से अतिरिक्त निधि की मांग की है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उस पर कुल कितनी राशि व्यय करने का लक्ष्य है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी. के. थुंगन) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

रेलवे अस्पताल, अजमेर में शल्य चिकित्सा के मामले

2039. श्री निहाल सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे वर्कशाप, अजमेर में रेल कर्मचारियों के लिए अस्पताल में कितने शल्य चिकित्सक और अन्य चिकित्सक नियुक्त हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि अन्य रेल अस्पतालों की तुलना में रेलवे अस्पताल, अजमेर में शल्य चिकित्सकों की संख्या अधिक है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे अस्पताल में शल्य चिकित्सा के लिए आये कितने मामले हैं जिनमें जल्मी कर्मचारी तीन महीने से अधिक समय तक दाखिल रहने पर भी स्वस्थ नहीं हो पाये ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) नियुक्त किए गए शल्य चिकित्सकों की संख्या 4 है और चिकित्सकों की संख्या 3 है।

(ख) जी नहीं।

(ग) वर्षवार सूचना नीचे दी गयी है :

1980	1981	1982
5	6	8

अलाभकारी रेल लाइनें

2040. श्री रसीद मशूद :

श्री बी. डी. सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसी कितनी रेल लाइनें हैं जिनको अलाभकारी समझा गया और जो इस समय निर्माणाधीन हैं तथा उन पर कितनी राशि व्यय होगी ;

(ख) 1980-81 और 1981-82 में कितनी अलाभकारी रेल लाइनें स्वीकृत की गई थीं, और ये अलाभकारी रेल लाइनें किन कारण से स्वीकृत की गई थीं; और

(ग) अलाभकारी रेल लाइनों के निर्माण का उपलब्ध संसाधनों पर क्या प्रभाव पड़ा है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) अर्थक्षमता को छोड़कर अन्य बातों पर विचार करके जिन नयी लाइनों का निर्माण किया जा रहा है उनकी संख्या 18 है। उनकी प्रत्याशित लागत लगभग 450 करोड़ है।

(ख) पिछड़े क्षेत्रों का विकास करने के लिए 55.29 करोड़ रुपये की लागत से 1980-81 और 1982 में अर्थक्षम न होने पर भी तीन नई लाइनों का निर्माण शुरू कराया गया था। परिचालनिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 92 करोड़ रुपये की प्रत्याशित लागत से दो और नई लाइनों का निर्माण शुरू किया गया था।

(ग) संसाधनों की अत्यधिक तंगी के कारण सभी नयी लाइनों का संतोषजनक गति से निर्माण करना संभव नहीं है और इसलिए अलाभप्रद लाइनों को शामिल करने से संसाधनों पर अधिक भार पड़ता है और इसका परिणाम यह होता है कि अनेक परियोजनाओं के लिए मामूली संसाधन उपलब्ध होते हैं।

खान-पान की वस्तुओं की दरों का बढ़ाया जाना

2041. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने खान-पान की वस्तुओं की दरों में संशोधन कर दिया है और उनमें वृद्धि कर दी है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि खान-पान की वस्तुओं की दरों में वृद्धि करने पर भी भोजन की किस्म में अभी तक कोई सुधार नहीं हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो भोजन की किस्म और खान-पान सेवा में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाएंगे ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) (क) जी हां, खाद्यान्न सामग्री, ईंधन, कर्मचारी आदि पर आने वाली लागत में वृद्धि की प्रतिपूर्ति के लिए दरें बढ़ायी गयी हैं।

(ख) और (ग) : भोजन की गुणवत्ता और सेवा के स्तर में सुधार करने के लिए निरन्तर प्रयास किए जा रहे हैं। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए विशेष कदम उठाए जा रहे हैं जो इस प्रकार हैं— सरकार द्वारा मान्यताप्राप्त मानक स्रोतों से खाद्य सामग्री की खरीद, रासायनिक विश्लेषण के लिए खाद्य पदार्थों के नमूने लेना, चिकित्सा तथा वाणिज्य विभाग के अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से आकस्मिक जांच करना, व्यावसायिक संस्थानों में खान-पान कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना, महत्वपूर्ण गाड़ियों में खान-पान सेवाओं पर निगरानी रखना, दोषी ठेकेदारों/विभागीय खान-पान कर्मचारियों के विरुद्ध निवारक कार्रवाई करना, यात्रियों का मत प्राप्त करना आदि। खान-पान सेवा में सुधार लाने से संबंधित दल के पर्यवेक्षण के अंतर्गत जुलाई के अंत में आधार किचनों के निरीक्षण के लिए विशेष सप्ताह

अभियान तथा अक्तूबर के अंत में एक महीने का अभियान चलाया गया और खान-पान सेवा में आगे भी सुधार किया गया है :

विभिन्न तापीय बिजली घरों को कोयला वैगन

2042. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार पंजाब और हरियाणा के विभिन्न तापीय बिजली घरों को पर्याप्त संख्या में कोयला वैगनों की सप्लाई नहीं कर रही है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि सप्लाई किया गया कोयला घटिया किस्म का है; और

(ग) यदि हाँ, तो अच्छे किस्म के कोयला वैगनों की पूरी सप्लाई सुनिश्चित करने के लिए क्या ठोस कदम उठाए जा रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं। निदेशक, संचलन, रेलवे कार्यक्रम के अनुसार पंजाब और हरियाणा के विभिन्न ताप बिजली घरों को रेलों द्वारा कोयले की पर्याप्त मात्रा में सप्लाई की जा रही है, इसकी जानकारी नवम्बर, 82, दिसम्बर, 82 और जनवरी, 83 के नीचे दिए गए आंकड़ों से की जा सकती है :

महीना	पंजाब और हरियाणा के ताप बिजली घरों के लिए कार्यक्रम को जोड़	(आंकड़े चौपटिया माल डिब्बों में)	
		कुल लदान	कार्यक्रम के आधार पर लदान का प्रतिशत
नवम्बर, 82	11462	9937	87%
दिसम्बर, 82	11792	9959	84%
जनवरी, 83	12352	10653	86%

नवम्बर, 82 से जनवरी, 83 के तीन महीनों के दौरान पंजाब और हरियाणा के ताप बिजली घरों को कोयले का लदान नवम्बर, 81 से जनवरी, 82 के तीन महीनों की तुलना में 6794 माल डिब्बे अधिक था।

(ख) रेल मंत्रालय को बिजली घरों को सप्लाई किए जाने वाले कोयले की किस्म की जानकारी नहीं है, क्योंकि यह कार्य कोयला विभाग के क्षेत्र के अन्तर्गत आता है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

शायिका डिब्बे

2043. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) शायिका डिब्बों की अद्यतन संख्या कितनी है ;
 (ख) क्या यात्रियों की मांग के अनुरूप उनकी संख्या पर्याप्त है ;
 (ग) यदि नहीं, तो क्या उनकी संख्या बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है ; और
 (घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री ए०बी०ए० गनी खान चौधरी) : (क) 31-3-82 की स्थिति के अनुसार भारतीय रेलों पर कुल मिलाकर बड़ी लाइन के 4151 और मीटर लाइन के 1320 शयनयान थे ।

(ख) पूर्णतः नहीं ।

(ग) जी हाँ ।

(घ) ऐसी प्रत्याशा है कि 1983-84 के दौरान कुल मिलाकर बड़ी लाइन के 296 शयनयान लाइन पर ले आये जाएंगे और उसके बाद धन की उपलब्धता के अनुसार क्रमिक रूप में शयनयान लाइन पर लाए जाएंगे ।

पाठ्य पुस्तकों के राष्ट्रीयकरण की प्रगति

2044. श्री वृद्धि चन्द्र जैन : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विभिन्न राज्यों में स्कूल की पाठ्य पुस्तकों और नैतिक शिक्षा पर पुस्तकों का राष्ट्रीयकरण किये जाने के संबंध में राज्य-वार क्या प्रगति हुई है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : स्कूल पाठ्यपुस्तकें राज्य सरकारों/संघ शासित प्रशासनों अथवा उनके शिक्षा बोर्डों द्वारा निर्धारित/अनुशासित की जाती हैं । कक्षा-I से VIII तक की पाठ्यपुस्तकों का सब जगह राष्ट्रीयकरण कर दिया गया है । कई राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों ने माध्यमिक/सीनियर माध्यमिक स्तरों पर भी स्कूल पाठ्यपुस्तकों का राष्ट्रीयकरण कर दिया है । राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद् भी केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड से सम्बद्ध स्कूलों के लिए पाठ्यपुस्तकें तैयार करती है । राज्य/संघ शासित क्षेत्र राष्ट्रीय शैक्षिक, अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद् द्वारा तैयार की गई स्कूल की पाठ्यपुस्तकें अपना सकते हैं/उनका अनुकूलन कर सकते हैं ।

1980 में राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद् द्वारा किये गये सर्वेक्षण के अनुसार निम्नलिखित दस राज्यों और एक संघ शासित क्षेत्र ने स्कूल पाठ्यचर्या में नैतिक शिक्षा के लिए औपचारिक व्यवस्था की थी :

- | | | |
|------------------|------------------|------------------|
| 1. आन्ध्र प्रदेश | 5. हिमाचल प्रदेश | 9. तमिलनाडु |
| 2. असम | 6. कर्नाटक | 10. उत्तर प्रदेश |
| 3. बिहार | 7. मध्य प्रदेश | 11. पाण्डिचेरी |
| 4. हरियाणा | 8. राजस्थान | |

राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद् नैतिक शिक्षा संबंधी एक आदर्श पाठ्यचर्या तैयार करने के लिए भी कार्य कर रही है। नैतिक शिक्षा सम्बन्धी पाठ्यचर्या की मार्गदर्शी रूप-रेखाएं विकसित करने के लिए नवम्बर, 1981 में बंगलौर में एक राष्ट्रीय कार्यशाला आयोजित की गई थी। नैतिक शिक्षा सम्बन्धी पाठ्यचर्या के विकास के लिए एक गाइड जिसमें विभिन्न स्कूल स्तरों पर नैतिक शिक्षा के उद्देश्य निर्धारित किये गये हैं तथा स्कूलों में नैतिक शिक्षा प्रदान करने के सामान्य सिद्धांतों के रूप में मार्गदर्शन की भी व्यवस्था है, पहले ही तैयार हो गई है। नैतिक शिक्षा सम्बन्धी स्तर-वार पाठ्य विवरण विकसित करने का कार्य शुरू हो गया है। माध्यमिक कक्षाओं के लिए नैतिक शिक्षा की पूरक पुस्तकें लिखने के लिए लेखकों को लगाया गया है।

ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में प्रति व्यक्ति प्रदान की जाने वाली चिकित्सा सुविधायें

2047. श्री जितेन्द्र प्रसाद : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में उपलब्ध प्रति व्यक्ति, चिकित्सा सुविधाओं के तुलनात्मक आंकड़े क्या हैं ;

(ख) क्या किसी क्षेत्र में इन सुविधाओं में कोई असमानता है ; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) से (ग) ग्रामीण और शहरी इलाकों में उपलब्ध प्रति व्यक्ति चिकित्सा सुविधाओं के तुलनात्मक आंकड़ों का एक विवरण संलग्न है। वैसे, शहरी इलाकों में उपलब्ध चिकित्सा सुविधाओं का उपयोग ग्रामीण लोगों द्वारा भी किया जाता है।

ग्रामीण और शहरी इलाकों को स्वास्थ्य सुविधाओं के वर्तमान असंतुलन को ठीक करने के उद्देश्य से सरकार ने छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान निम्नलिखित कार्यनीति अपनाई है :—

(1) न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अंतर्गत संचारी रोगों पर काबू पाने के लिए अपेक्षाकृत अधिक प्लान-आवंटन किया गया है।

(2) न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम (जो केवल ग्रामीण इलाकों को कवर करता है) के अंतर्गत धन नियत किया जा रहा है ताकि यह धन न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम घटकों के अलावा किसी दूसरे काम में न लगाया जा सके।

(3) छठी योजना के दौरान वर्तमान ग्रामीण औषधालयों को सहायक स्वास्थ्य केन्द्रों में बदलने की एक नई योजना शुरू की गई है। इस योजना के अंतर्गत उक्त औषधालयों को और अधिक साज-सामान देने की व्यवस्था है ताकि वे ग्रामीण इलाकों में निवारक स्वास्थ्यवर्द्धक और उपचारात्मक सेवाएं प्रदान कर सकें।

(4) भारत सरकार शहरी इलाकों में औषधालय और जनरल अस्पताल खोलने के लिए राज्य सरकारों को धन नहीं दे रही है।

(5) अगले 20 वर्षों में चरणबद्ध रूप से प्रत्येक गांव में एक प्रशिक्षित दाई और एक स्वास्थ्य गाइड के अतिरिक्त एक लाख आबादी के लिए सामान्य विशिष्टियों वाला एक ग्रामीण अस्पताल, प्रत्येक 30 हजार की आबादी के लिए एक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और प्रत्येक 5,000 आबादी के लिए एक उप-केन्द्र खोलना।

विवरण

1-1-1982 को प्रति एक हजार जनसंख्या के पीछे ग्रामीण/शहरी इलाकों में चिकित्सा सुविधायें :

क्रम संख्या	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	ग्रामीण (अस्पताल पलंग औषधालय पलंगों की संख्या)	प्रति एक हजार जनसंख्या के पीछे चिकित्सा सुविधायें	शहरी (अस्पताल पलंग औषधालय पलंगों की संख्या)	प्रति एक हजार जनसंख्या के पीछे चिकित्सा सुविधायें
1	2	3	4	5	6
1.	आन्ध्र प्रदेश	3874	0.094	30227	2.42
2.	असम	2165	0.12	7522	3.50
3.	बिहार (1-1-81)	5419	0.09	22081	2.53
4.	गुजरात (1-1-81)	2462	0.10	30842	2.91
5.	हरियाणा	1015	0.10	7032	2.49
6.	हिमाचल प्रदेश	1056	0.27	2444	7.50
7.	जम्मू और कश्मीर (1-1-78)	241	0.05	3887	3.08
8.	कर्नाटक	3693	0.14	28337	2.64
9.	केरल (1-1-70)	23285	0.56	21492	4.50
10.	मध्य प्रदेश	1336	0.03	15486	1.46
11.	महाराष्ट्र (1-1-81)	5515	0.14	67453	3.07
12.	मणिपुर	402	0.38	864	2.30
13.	मेघालय	78	0.07	1430	5.93

1	2	3	4	5	6
14.	नांगलैंड	896	1.37	493	4.10
15.	उड़ीसा	2363	0.10	9131	2.94
16.	पंजाब	8318	0.69	11653	2.51
17.	राजस्थान	1603	0.06	15269	2.26
18.	सिक्किम (1-1-81)	228	0.86	200	3.92
19.	तमिलनाडु	4044	0.12	37214	2.33
20.	त्रिपुरा	96	0.05	1110	4.92
21.	उत्तर प्रदेश	7125	0.28	43581	2.92
22.	पश्चिम बंगाल	9506	0.24	39013	2.70
23.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	324	2.33	273	5.50
24.	अरुणाचल प्रदेश	620	1.05	434	10.48
25.	चण्डीगढ़	30	1.04	1120	2.65
26.	दादरा और नागर हवेली	50	0.52	—	—
27.	दिल्ली	62	0.14	13101	2.27
28.	गोवा, दमण और द्वीप (1-1-1981)	507	0.69	2488	7.07
29.	लक्षद्वीप (1-1-81)	50	2.31	—	—
30.	मिजोरम	320	0.86	337	2.77
31.	पांडिचेरी	74	0.26	2267	7.17
		86757	0.17	417781	2.62

योग :—

ढाका में कुष्ठ रोग के बारे में हुए दक्षिण पूर्व एशिया की क्षेत्रीय समिति के 35वें सत्र का प्रतिवेदन

2048. डा० बसन्त कुमार पण्डित : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा ढाका में सितम्बर 1979 में आयोजित दक्षिण पूर्व एशिया की क्षेत्रीय समिति के 35वें सत्र के प्रतिवेदन की ओर दिलाया गया है ;

(ख) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन के सर्वेक्षण के अनुसार भारत में चालीस लाख लोग कुष्ठ रोग से पीड़ित है ;

(ग) क्या भारत में दक्षिण पूर्व एशिया क्षेत्र के देशों की तुलना में कुष्ठ रोगियों का पता लगाने की प्रतिशतता कम है ;

(घ) यदि हां, तो इस बात के क्या कारण हैं कि भारत में केवल 20 लाख कुष्ठ रोग के रोगियों को ही पंजीकृत किया गया है, और

(ङ.) भारत में कुष्ठ रोग पर नियंत्रण, निवारण क्रियात्मक अनुसंधान, रोगियों का अध्ययन, अनुवर्ती कार्यवाही, उपचार तथा रोगियों के पुनर्वास के लिए क्या निश्चित समयबद्ध कार्यक्रम तैयार किया गया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) हां ।

(ख) हां ।

(ग) और (घ) भारत में रोगियों का पता लगाने की प्रतिशतता बंगला देश, बर्मा, इंडोनेशिया आदि जैसे दक्षिण पूर्व एशिया क्षेत्र के कुछ अन्य देशों की अपेक्षा अधिक प्रतिशत रोगियों का पता लगाया जाता है । दिसम्बर, 1982 के अन्त तक भारत में 264 लाख कुष्ठ रोगियों का इलाज चल रहा था । इसमें वे व्यक्ति शामिल नहीं हैं जिन्हें इलाज के बाद डिसचार्ज कर दिया गया क्योंकि उनकी बीमारी पर काबू पाया जा चुका था अथवा वे पूरी तरह नीरोग हो चुके थे ।

(ङ.) पहली अप्रैल, 1981 से राष्ट्रीय कुष्ठ नियंत्रण कार्यक्रम को शत प्रतिशत केन्द्र प्रायोजित योजना बना दिया गया है ताकि इस कार्यक्रम को और अधिक प्रभावी ढंग से क्रियान्वित किया जा सके । इसे सरकार के 20 सूत्री कार्यक्रम में शामिल कर लिया गया था । कुष्ठ उन्मूलन पर कार्यकारी दल की रिपोर्ट पर लिए गए निर्णयों के अनुसार इस कार्यक्रम के कार्यान्वयन को तेज करने के लिए और अनेक कदम उठाये जा रहे हैं ।

समेकित बाल विकास योजना सम्बन्धी परियोजनाएं

2049. डा० बसन्त कुमार पण्डित : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

प्रति राज्य 1000 का निर्धारित लक्ष्य के मुकाबले में समेकित बाल विकास योजना सम्बन्धी परियोजनाएं स्थापित करने में क्या प्रगति हुई है और 1980, 1981 और 1982 में स्थापित की गई परियोजनाओं और उनके कार्यकरण से सम्बन्धित ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) वर्ष 1979-80 तक 150 समेकित बाल विकास सेवा योजना परियोजनाएं मंजूर की गई हैं। वर्ष 1980-81 के दौरान 50 तथा वर्ष 1981-82 के दौरान 100 और परियोजनाएं मंजूर की गईं। वर्ष 1982-83 से विस्तार की गति को तेज कर दिया गया है ताकि छठी पंच वर्षीय योजना के अंत तक 1000 परियोजनाओं को इस योजना के अंतर्गत लाया जा सके बजाए कि 60 परियोजनाओं को जैसा कि इस योजना को बनाने के लिए समय पर आरम्भ में व्यवस्था की गई थी। तदनुसार वर्ष 1982-83 के दौरान 320 परियोजनाएं मंजूर की गई हैं तथा वर्ष 1983-84 और 1984-85 के दौरान शेष 380 परियोजनाएं भी मंजूर कर दी जाएंगी ताकि इस लक्ष्य को प्राप्त किया जा सके। एक परियोजना को स्थापित करने में लगभग 12 से 18 महीने तक लगते हैं। दिसम्बर, 1980 में, दिसम्बर, 1981 में और दिसम्बर, 1982 में स्थिति के अनुसार चालू परियोजनाओं का ब्यौरा नीचे दिया गया है।

में स्थिति		संख्या
दिसम्बर, 1980	—	139
दिसम्बर, 1981	—	165
दिसम्बर, 1982	—	346

सेवा-निवृत्त या मृतक रेल श्रमिकों के परिवार के व्यक्तियों को रोजगार

2050. डा० बसन्त कुमार पण्डित : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न रेलवे यूनियन, रेलवे मेन्स वेल्फेयर एसोसिएशन और रेल श्रमिकों के नैशनल फोरम्स वर्षों से इस बात पर जोर दे रहे हैं कि सेवा-निवृत्त या दुर्घटना-मृत्यु वाले व्यक्तियों के प्रत्येक परिवार से एक व्यक्ति को रोजगार दिया जाए;

(ख) यदि हां, तो इस प्रश्न पर नीति निर्णय क्या है; और

(ग) रेलवे के प्रत्येक जोन द्वारा ऐसे कितने मामलों का पता लगाया गया है और प्रत्येक जोन में 1980, 1981 और 1982 (दिसम्बर में समाप्त हुए) के दौरान वास्तव में कितने रोजगार प्रदान किए गए ?

रेलमंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) जी हाँ। इस सम्बन्ध में विभिन्न क्षेत्रों से मांगें प्राप्त हुई हैं। वर्तमान आदेशों के अनुसार, सेवा में रहते हुए कर्मचारी की मृत्यु हो जाने या शारीरिक रूप से अक्षम हो जाने की घटना में रेल कर्मचारियों के आश्रितों को अमुकम्पा के

आधार पर नियुक्त किया जाता है। एक मृत्यु/अथवा शारीरिक रूप से अक्षम हो जाने पर एक कर्मचारी के एक आश्रित की नियुक्ति की जाती है। जहां तक सेवा-निवृत्त रेल कर्मचारियों के परिवार के सदस्यों को नियुक्ति में तरजीह देने का प्रश्न है, सेवा निवृत्त कर्मचारियों के परिवार के सदस्यों की नियुक्ति में ऐसी तरजीह देना कानूनी राय के खिलाफ है।

(ग) क्षेत्रीय रेलों से सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र

2051. डा० बसन्त कुमार पंडित : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के लिए क्षेत्रीय योजना को स्वीकृति दे दी है जैसा कि 1971 में केन्द्रीय नगर और ग्राम आयोजना संगठन ने सुझाव दिया था;

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

(ग) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अरीय क्षेत्र में रेल और सड़क मार्ग रखने की वास्तविक योजना क्या है; और

(घ) अरीय रेल मार्गों पर ई० एम० यू० रेलगाड़ियां चलाने के सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हाँ। 17-9-73 को आयोजित उच्चाधिकार बोर्ड की बैठक में इस योजना को संशोधितकरके अनुमोदित कर दिया गया था।

(ख) दिल्ली के शहरी तथा इसको एकीकृत करने वाले क्षेत्र के लिए अंतर क्षेत्रीय रेल तंत्र आदि सहित व्यापक परिवहन प्रणाली का विकास।

(ग) कम दूरी कार्यक्रम के रूप में दैनिक यात्री बिजली गाड़ी सेवाओं को निम्नलिखित मार्गों पर उपलब्ध कराने की योजना बनाई गई थी।

(1) दिल्ली शहरी क्षेत्र में परिक्रमा रेलवे।

(2) दिल्ली/नयी दिल्ली—गाजियाबाद

(3) नयी दिल्ली-बल्लभगढ़

(4) दिल्ली-सोनीपत

परिक्रमा रेलवे पर 15-8-1982 से बिजली गाड़ी सेवाएं चालू कर दी गयी हैं।

भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान के शिक्षित कर्मचारियों के लिए पदोन्नति नीति लागू करना

2052. श्री सत्य साधन चक्रवर्ती : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे

कि भारतीय औद्योगिकी के शिक्षेतर कर्मचारियों के लिए अनुमोदित कार्मिक पदोन्नति नीति को लागू करने तथा कार्यान्वित करने के मामले में क्या कदम उठाए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के थुंगन) : भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों के कनिष्ठ गैर-शिक्षण कर्मचारियों के लिए कार्मिक पदोन्नति योजना सभी भा० प्रौ० संस्थानों को सूचित कर दी गई है तथा यह उन सभी कर्मचारियों के लिए होगी जिनके मामले 1-7-1982 को अथवा उसके पश्चात उपयुक्त पाये जाएं।

भ्रष्टाचार और कदाचार के विरुद्ध शिकायतों की जांच-पड़ताल

2053. श्री सत्य साधन चक्रवर्ती : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कर्मचारियों के विरुद्ध कदाचार और भ्रष्टाचार की शिकायतों के संबंध में कितनी बार निष्पक्ष जांच-पड़ताल कराई गई;

(ख) कितने कर्मचारियों को दंडित किया गया; और

(ग) इस प्रकार के कदाचारों को भविष्य में होने से रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) पिछले तीन कैलेण्डर वर्षों के दौरान कुल 12,266 शिकायतों की जांच पड़ताल की गयी थी।

(ख) 5,148 कर्मचारियों को दंड दिया गया था।

(ग) भ्रष्टाचार की विशिष्ट शिकायतों की जांच पड़ताल के अलावा, विशेषकर महत्वपूर्ण क्षेत्र जैसे आरक्षण, बुकिंग आदि सहित रेलवे कार्य प्रणाली के संवेदनशील क्षेत्रों में कदाचार पर नियंत्रण/उन्मूलन करने के लिए सतत रूप से निवारक उपाय किए जाते हैं। इन अनुवर्ती निवारक उपायों के साथ-साथ दोषी पाए गए अधिकारियों के खिलाफ अनुशासनिक कार्रवाई किए जाने के अलावा अपेक्षित प्रक्रिया और प्रणाली में सुधार लाने के उपाय किए जाते हैं।

गाड़ियों के देर से चलने, यात्री सुविधाओं और यात्री सुरक्षा के सम्बन्ध में शिकायतें

2054. श्री जी० वाई कृष्णन :

श्री के० प्रधानी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को गाड़ियों के देर से चलने, यात्री सुविधाओं में कमी होने, गाड़ियों में दिए जाने वाले असंतोषजनक भोजन और यात्रियों की सुरक्षा के संबंध में शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(ख) क्या सरकार को इस सम्बन्ध में रेलवे सुधार समिति की रिपोर्ट भी प्राप्त हुई है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां ।

(ख) वाणिज्य मामलों से संबंधित रेलवे सुधार समिति की रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है । बहरहाल, संरक्षा का विषय संसाधन और संरक्षा से संबंधित मामलों का रिपोर्ट के अध्याय के भाग-1 के अंतर्गत आ गया है और समयपालन का विषय परिवहन अध्याय के भाग-II के अंतर्गत आ गया है ।

(ग) उपर्युक्त मदों पर रेल सुधार समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा कार्यवाही की जा रही है । बहरहाल, महत्वपूर्ण डाक/एक्सप्रेस गाड़ियों के समयपालन निष्पादन पर रेलवे बोर्ड कार्यालय में दिन-प्रतिदिन के आधार पर निगरानी रखी जा रही है और महाप्रबन्धक गाड़ियों के सही समय पर चलने के संबंध में स्वयं ध्यान दे रहे हैं । खतरे की जंजीर खींचने, हासपाइप को असम्बद्ध करने की घटनाओं और शरारती तत्वों की गतिविधियों पर काबू पाने के लिए क्षेत्रीय रेलें संबंधित राज्य सरकारों से सम्पर्क बनाए रखती हैं । यात्री सुविधाओं के अनुरक्षण में सुधार को दृष्टिगत रखते हुए, रेलों को यह निर्देश दिया गया है कि वे यात्री सुविधाओं जैसे सफाई, पीने के पानी आदि सुविधाओं के अनुरक्षण पर नजर रखने के लिए स्टेशन स्तर से मंडल स्तर तक स्टेशनों और मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के रेकों का नियमित रूप से निरीक्षण करने के लिए एक उपयुक्त तंत्र की व्यवस्था करें और वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा उसकी निगरानी की जाए । हाल ही में भोजन की किस्म और सेवा के मानक में सुधार लाने के लिए अनेक उपाय किए गए हैं और इसमें चिकित्सा तथा वाणिज्य विभाग के अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से आकस्मिक जांच तेज करना, व्यावसायिक संस्थानों में खान-पान कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना, महत्वपूर्ण गाड़ियों में खान-पान सेवा पर निगरानी रखना, आधार रसोईघरों का निरीक्षण और खान-पान सेवा में सुधार लाने से संबंधित दल के सदस्यों के पर्यवेक्षण के अंतर्गत अक्टूबर के अन्त में सभी रेलों पर एक माह का विशेष अभियान आदि शामिल हैं ।

जहां तक गाड़ी परिचालन में संरक्षा का संबंध है रेल दुर्घटना जांच समिति 1978 द्वारा अभी हाल में रेल संरक्षा के संबंध में किए गए अध्ययन को रेल सुधार समिति ने "नया अन्वेषण" नहीं किया है । रेल सुधार समिति की टिप्पणियां मुख्यतः पूर्ववर्ती दुर्घटना जांच समितियों की सिफारिशों को पूरी तरह से लागू न करने से संबंधित है जिसका परिणाम यह हुआ कि संसाधनों-वित्तीय और सामग्री दोनों में कमी हुई । रेलवे दुर्घटना जांच समितियों की सिफारिशों को लागू करने के लिए निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं ।

राज्यों में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान जैसे संस्थानों की स्थापना

2055. श्रीमती ऊषा प्रकाश चौधरी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राज्यों में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसे संस्थानों की स्थापना की है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य में ऐसे कितने संस्थान कार्यरत हैं; और

(ग) इन संस्थानों के विकास और उनका अधिकतम उपयोग करने के लिए सरकार द्वारा क्या नीति अपनाई जा रही है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) से (ग) भारत सरकार ने अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान नई दिल्ली के पैटर्न पर केवल चण्डीगढ़ में स्नातकोत्तर चिकित्सा शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान, की स्थापना की है। इसके अतिरिक्त उत्तर पूर्वी क्षेत्र में शिलांग में एक क्षेत्रीय आयुर्विज्ञान संस्थान खोलने का निश्चय किया गया है।

राज्यों में नेत्रहीन और विकलांगों के लिए शिक्षा केन्द्र

2056. श्रीमती ऊषा प्रकाश चौधरी : क्या समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्यों में नेत्रहीन और विकलांगों के लिए अलग-अलग शिक्षा केन्द्र स्थापित किए हैं;

(ख) यदि हां, तो राज्य-वार ऐसे कितने केन्द्र हैं और उनके गठन का स्वरूप कैसा है;

(ग) क्या राज्यों में ऐसे केन्द्र नेत्रहीन और विकलांग महिलाओं के लिए स्थापित किए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो उनका राज्यवार ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मन्त्रालयों में उपमन्त्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) से (घ) "विकलांग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा की योजना के अन्तर्गत केन्द्र सरकार ने राज्य सरकारों। केन्द्र शासित प्रदेशों को संलग्न विवरण के अनुसार अनुदान दिए।

राज्यों में अन्धों और विकलांगों के लिए उन स्वयं सेवी संगठनों द्वारा अनेक शैक्षिक केन्द्र स्थापित किए गए हैं जिन्हें "विकलांगों की शिक्षा/प्रशिक्षण और रोजगार के लिए स्वयंसेवी संगठनों को सहायता" की योजना के अन्तर्गत केन्द्र सरकार द्वारा सहायता दी गई, केन्द्र सरकार द्वारा अनन्य रूप से निम्न-लिखित शैक्षिक केन्द्र चलाए जा रहे हैं :

अन्धों/विकलांगों के लिए शैक्षिक केन्द्र

1. राष्ट्रीय दृष्टिवाधितार्थ संस्थान, देहरादून, उ० प्र० (इसमें एक स्कूल एकक अन्धे बच्चों के लिए और दूसरा आंशिक रूप से दृष्टिवाधितार्थी के लिए है)

2. मन्द बुद्धि बच्चों के लिए माण्डल स्कूल, लाजपत नगर, नई दिल्ली।

3. विकलांग व्यक्तियों के लिए संस्थान (इसमें अस्थि विकलांग बच्चों के लिए एक प्राइमरी स्कूल है)

4. आंशिक रूप से वधिर बच्चों के लिए स्कूल, हैदराबाद ।

विवरण

राज्य सरकारों/केन्द्रशासित प्रदेश, दिल्ली को 1981-82 के दौरान बिमोचित अनुदान (जामिया मीलिया इस्लामिया सहित)

राज्य का नाम	अनुदान (लाख रुपयों में)
1. आन्ध्र प्रदेश	0.10
2. केरल	11.41
3. मध्य प्रदेश	5.80
4. महाराष्ट्र	10.45
5. उड़ीसा	5.00
6. राजस्थान	15.16
7. बिहार	10.00
8. दिल्ली	14.19
9. जामिया मीलिया इस्लामिया	2.12
	74.23

अमरावती के बाहर राष्ट्रीय राजमार्ग सं०-6 की दिशा बदलने के लिए बाईपास बनाने हेतु सर्वेक्षण

2057. श्रीमती ऊषा प्रकाश चौधरी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने अमरावती (महाराष्ट्र) बाहर से जाने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग सं०-6 की दिशा बदलने के विचार से महाराष्ट्र सरकार को एक बाईपास बनाने हेतु सर्वेक्षण करने का कहा है; और

(ख) यदि हां, तो महाराष्ट्र सरकार से कब तक सर्वेक्षण रिपोर्ट देने को कहा गया है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख)

अमरावती बाईपास के लिए भूमि अधिग्रहण के काम को छठी पंचवर्षीय योजना 1980-85 में शामिल कर लिया गया है। राज्य सरकार द्वारा प्रस्तावित स्थान का निरीक्षण मंत्रालय के वरिष्ठ तकनीकी अधिकारियों ने किया है। इस स्थान को उपयुक्त ही पाया गया क्योंकि यह महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम क्षेत्र और अन्य बसी हुई कालोनियों से होकर गुजरता है। राज्य सार्वजनिक निर्माण कार्य विभाग से बनी आबादी वाले स्थान की उपयुक्तता तथा अमरावती के सम्भावित विकास के सम्बन्ध में विस्तृत जांच करने के लिए अनुरोध किया गया है। राज्य से सर्वेक्षण कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए कहा गया है यद्यपि इसके लिए कोई निश्चित तिथि निर्धारित नहीं की गई है। महाराष्ट्र सरकार से विस्तृत जांच रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है।

बम्बई में भूमिगत रेल

2058. श्रीमती ऊषा प्रकाश चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई में भूमिगत रेल चालू करने की कोई योजना सरकार के विचाराधीन है; और

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

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

हिमाचल एक्सप्रेस के समय में परिवर्तन

2059. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 53 अप और 54 डाउन हिमाचल एक्सप्रेस के समय में समय-सारिणी में परिवर्तन करने की कोई मांग प्राप्त हुई है जिससे कि नई दिल्ली और नांगल डैम पर उसका प्रस्थान समय रात्रि में 8 बजे और आगमन समय प्रातः काल 7 बजे होना सुनिश्चित हो सके :

(ख) यदि हां, तो क्या इस परिवर्तन को लागू कर दिया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में कब तक निर्णय लिया जाएगा ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) 1-4-83 से, 53 अप दिल्ली-नांगल डैम एक्सप्रेस नांगल डैम में 8.30 बजे के बजाय 8.00 बजे पहुंचेगी। 54 डाउन नांगल डैम-दिल्ली एक्सप्रेस के मामले में वर्तमान समय में परिवर्तन करना परिचालनिक दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है।

यूनेस्को की बैठक में शिष्टमण्डल का भाग लेना

2060. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यूनेस्को के लिए भारतीय राष्ट्रीय आयोग का प्रतिनिधित्व करने वाले शिष्टमंडल ने यूनेस्को की 1982 की विशेष बैठक में भाग लिया था ;

(ख) यदि हां, तो शिष्टमंडल से सम्बन्धित ब्यौरा क्या है और इस बैठक में लिए गये निर्णय की मुख्य रूपरेखा क्या है ; और

(ग) इस प्रयोजन के लिए पहले भेजे गए दो शिष्टमंडलों का ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या निर्णय लिया गया है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमन्त्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग) 23 नवम्बर से 3 दिसंबर, 1982 तक हुए युनेस्को के महासम्मेलन के चौथे असाधारण सत्र में भाग लेने वाले भारतीय शिष्ट मंडल का गठन अनुबन्ध-1 में दिया गया है। (ग्रंथालय में रखा गया देखिए संख्या एल० टी० 6016/83) महासम्मेलन के असाधारण सत्र का प्रमुख प्रयोजन 1984-1989 के लिए यूनेस्को की द्वितीय मध्यावधि योजना पर विचार करना और उसे अपनाना था। पिछले दो अवसर, जिन पर भारतीय शिष्ट मण्डल को युनेस्को के सम्मेलन में भाग लेने के लिए भेजा गया था, वे थे (1) 23 सितम्बर से 28 अक्टूबर, 1980 तक बेलग्रेड में आयोजित महासम्मेलन का इक्कीसवां सत्र और (ii) 24 अक्टूबर से 28 नवम्बर, 1978 तक पेरिस में आयोजित महासम्मेलन का बीसवां सत्र/सम्बन्धित शिष्ट मण्डलों का गठन अनुबन्ध-II और-III में दिया गया है। (ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 6016/83) महा सम्मेलन के इक्कीसवें सत्र में जहां प्रमुख रूप से वर्ष 1981-1983 के लिए यूनेस्को के कार्यक्रमों और बजट पर विचार किया गया था और अनुमोदित किया गया था वहां पर महासम्मेलन के बीसवें सत्र में अन्य बातों के साथ-साथ द्विवर्ष 1979-1980 के लिए कार्यक्रम और बजट पर विचार किया गया और उसे अनुमोदित किया गया था और पहली मध्यावधि योजना के लिए समायोजनों को अनुमोदित किया गया।

अमृतसर के रेलवे वर्कशाप में बैगन का निर्माण

2061. प्रो० नारायण चन्ध पराशर : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत कुछ वर्षों से अमृतसर के रेलवे वर्कशाप में बैगनों का निर्माण किया जा रहा है;

(ख) क्या गत वर्षों में किसी भी वर्ष के दौरान इस वर्कशाप में 1000 के निर्धारित लक्ष्य से अधिक संख्या में बैगन तैयार किए गए और किस वर्ष इतनी संख्या में बैगन तैयार किए गए;

(ग) क्या गैर-सरकारी पार्टियों द्वारा निर्मित बैगनों की तुलना में इस वर्कशाप द्वारा तैयार किए गए बैगन अच्छे किस्म के और सस्ते हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या हाल ही में उत्पादन का लक्ष्य कम कर दिया गया है, और गैर-सरकारी पार्टियों को बैगन निर्माण की अनुमति दी गई है;

(ड) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और क्या इस निर्णय पर पुनर्विचार किया जाएगा जिससे कि वर्कशाप में 1000 अथवा इससे अधिक वैगन का निर्माण सुनिश्चित हों सके ; और

(च) यदि हां, तो ऐसा कब तक किया जाएगा और तत्सम्बन्धी क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां ।

(ख) 1973-74 के दौरान अमृतसर कारखाने में चौपहियों के हिसाब से 1045 माल-डिब्बों का निर्माण हुआ ।

(ग) अमृतसर कारखाने द्वारा निर्मित माल-डिब्बे अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन लखनऊ द्वारा जारी की गई मानक विनिर्दिष्टियों के अनुसार तैयार किए गए हैं । कारखाने में निर्मित सभी माल डिब्बों की लागतों के सभी पहलू उद्योगों में निर्मित माल डिब्बों के समतुल्य हैं ।

(घ) से (च) आवधिक ओवरहालिंग के बकाया पड़े मालडिब्बों की ओवरहालिंग की अत्यधिक आवश्यकता के कारण अमृतसर कारखाने द्वारा माल-डिब्बों के निर्माण का लक्ष्य 1982-83 के दौरान चौपहियों के हिसाब से 300 माल डिब्बों तक रखा गया है और 1983-84 के दौरान भी इसी लक्ष्य को बनाए रखने का प्रस्ताव है । इसे देखते हुए अमृतसर कारखाने द्वारा माल डिब्बों के निर्माण के लक्ष्य में वृद्धि किए जाने का प्रश्न नहीं उठता ।

नये औद्योगिक स्थलों को रेल शीर्षों से जोड़ना

2062. प्रो० नारायण चन्द पराशर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड को इस आशय का कोई प्रस्ताव मिला है कि नए-उद्योग स्थलों को रेल सम्पर्क प्रदान करने हेतु वर्तमान अथवा आगामी रेलशीर्षों के साथ जोड़ने के लिए एक नया सर्वेक्षण कराने की मंजूरी दी जाए :

(ख) यदि हां, तो जोन-वार किन किन रेल सम्पर्कों का सर्वेक्षण कराने का प्रस्ताव किया गया है और उन राज्यों के क्या नाम हैं जो इन नए प्रस्तावों के अन्तर्गत आयेंगे;

(ग) इनमें से उन रेल सम्पर्कों के क्या नाम हैं जिन्हें प्रत्येक जोन में, प्रारम्भिक यातायात इंजीनियरिंग सर्वेक्षण के लिए शामिल किया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और क्या ऐसे कोई नए प्रस्ताव अभी तक विचाराधीन पड़े हुए हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) नयी रेल लाइन सम्पर्कों के लिए निम्नलिखित सर्वेक्षण जो 1983-84 के बजट में शामिल किए गए हैं, का ब्योरा इस प्रकार है:—

सर्वेक्षण का नाम	रेलवे क्षेत्र	राज्य
कडूर से चिकमंगलूर तक नयी बड़ी लाइन बिछाने के लिए इंजीनियरी एवम् यातायात सर्वेक्षण ।	दक्षिण	कर्नाटक
2. हुबली मण्डल-हुबली और करवाड़ के बीच नयी बड़ी लाइन के लिए प्राथमिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण का अद्यतनीकरण ।	दक्षिण मध्य	कर्नाटक
3. खुर्दा रोड-फूलबनी बोलगीर को मिलाने वाली नयी बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण ।	दक्षिण पूर्व	उड़ीसा

(घ) संसाधनों की अत्यधिक तंगी के कारण सभी प्रस्तावों पर विचार करना सम्भव नहीं है और न ही सभी प्रस्तावित लाइनों के लिए सर्वेक्षण करना वांछनीय है क्योंकि सुझाव पर आगे विचार करने की स्थिति में होने के लिए संसाधनों की स्थिति में यथेष्ट सुधार होने तक ये सर्वेक्षण पुराने पड़ जायेंगे ।

प्रौढ़ शिक्षा के लिए राज्यों को मार्गदर्शी निदेश

2063. श्री मोती भाई आर० चौधरी :

श्री बापू साहिब परुलेकर :

श्री रवीन्द्र वर्मा :

क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में साक्षरता बढ़ाने के प्रयोजन से प्रौढ़ शिक्षा का प्रसार करने हेतु राज्यों को मार्गदर्शी निदेश जारी किए हैं ;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस प्रयोजन के लिए दी गई वित्तीय सहायता, अनुदान तथा ऋण का राज्यवार ब्यौरा क्या है ;

(ग) क्या राज्य सरकारों ने प्राप्त वित्तीय सहायता का पूरा-पूरा उपयोग किया है, और

(घ) यदि नहीं, तो उन राज्यों के क्या नाम हैं जिन्होंने इस दिशा में सफलता नहीं पाई है ?

शिक्षा तथा संस्कृति और समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) :

(क) जी हां ।

(ख) से (घ) 1982-83 के दौरान राज्यवार संस्वीकृत अनुदान संलग्न विवरण में दर्शाए गए हैं ।

इन अनुदानों के लेखे की 1983-83 में जानकारी मिलेगी।

विवरण

		(लाख रुपये में)
क्र० सं०	राज्य/स० शा० क्षे०	राशि रुपये
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	118.59
2.	असम	52.84
3.	बिहार	43.64
4.	गुजरात	74.94
5.	हरियाणा	45.51
6.	हिमाचल प्रदेश	9.64
7.	जम्मू और काश्मीर	17.45
8.	कर्नाटक	75.60
9.	केरल	11.65
10.	मध्य प्रदेश	141.95
11.	महाराष्ट्र	104.72
12.	मणीपुर	17.82
13.	मेघालय	19.68
14.	नागालैंड	10.72
15.	उड़ीसा	56.41
16.	पंजाब	61.87
17.	राजस्थान	92.38
18.	सिक्किम	4.77
19.	तमिलनाडू	76.75
20.	त्रिपुरा	15.34
21.	उत्तर प्रदेश	262.02
22.	पश्चिम बंगाल	73.20

1	2	3
23.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	2.70
24.	अरुणाचल प्रदेश	3.72
25.	चंडीगढ़	1.21
26.	दादरा और नागर हवेली	—
27.	दिल्ली	4.93
28.	गोवा दमन और दीव	0.39
29.	लक्ष्य द्वीप	0.70
30.	मिजोमम	4.76
31.	पांडिचेरी	3.85
योग :		1409.74

देश में कैंसर अनुसंधान संस्थान की स्थापना

2064. श्री सुभाष यादव :

श्री एम० रामगोपाल रेड्डी :

श्री चिन्ता मणि पाणिग्रही :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कैंसर अनुसंधान संस्थान की स्थापना के लिए कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो ऐसे संस्थान किन स्थानों पर स्थापित किए जायेंगे ;

(ग) क्या भारत सरकार ने इस प्रयोजन के लिए विदेशी सहायता प्राप्त की है और यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप-मंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी)

(क) और (ख) : स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के कैंसर अनुसंधान और उपचार कार्यक्रम के अन्तर्गत जो संस्थान पहले से क्षेत्रीय कैंसर केंद्रों के रूप में कार्य कर रहे हैं, वे निम्नलिखित हैं:—

1. गुजरात कैंसर और अनुसंधान संस्थान, अहमदाबाद में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र ।
2. किदवई मेमोरियल इन्स्टीट्यूट आफ आनकोलोजी बंगलौर में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र ।

3. चित्तरंजन राष्ट्रीय कैंसर अनुसंधान केंद्र, कलकत्ता में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र।
4. एस० सी० बी० मेडिकल कालेज, कटक में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र।
5. दि इन्स्टीट्यूट-रोटेरी कैंसर अस्पताल, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र।
6. डा० बी० बी० कैंसर संस्थान, गोहाटी में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र।
7. कैंसर अस्पताल और अनुसंधान संस्थान, ग्वालियर में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र।
8. कैंसर संस्थान, मद्रास में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र।
9. मेडिकल कालेज, त्रिवेन्द्रम के कैंसर विंग में क्षेत्रीय कैंसर केंद्र।
10. मेहर बाई टाटा मेमोरियल अस्पताल, जमशेदपुर (बिहार) ने भी भारत सरकार से अनुरोध किया है कि उनके अस्पताल को क्षेत्रीय कैंसर केंद्र के रूप में मान्यता दे दी जाए।

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय एजेन्सियों/विदेशी सरकारों से क्षेत्रीय कैंसर केंद्रों की स्थापना करने के लिए कोई सहायता नहीं मिली है लेकिन ब्रिटिश सरकार ने 1981-82 के दौरान गुजरात कैंसर और अनुसंधान संस्थान, अहमदाबाद के क्षेत्रीय कैंसर केंद्र को अपने तकनीकी सहयोग कार्यक्रम के अन्तर्गत लगभग 67.42 लाख रुपये की लागत का एक लाइनियर एसिलेरेटर दिया है। चालू वित्तीय वर्ष के दौरान ब्रिटिश सरकार से लगभग 25.00 लाख रुपये की लागत का सिम्युलेटर नामक एक अन्य उपकरण भी मिलने की संभावना है।

31-12-82 को मिलवान गांव के निकट चौकीदार
रहित रेल फाटक पर बस तथा रेलगाड़ी में टक्कर

2065. श्री सुभाष यादव

श्री एम० रामगोपाल रेड्डी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या धर्मशाला से 80 कि० मी० दूर, मिलवान गांव के निकट, एक चौकीदार रहित रेल फाटक पर, हिमाचल सड़क परिवहन निगम की एक बस तथा एक रेलगाड़ी में टक्कर हो जाने के फल-स्वरूप तीन व्यक्ति मर गए थे और ग्यारह घायल हो गए थे ;

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

(ग) क्या उक्त दुर्घटना के शिकार हुए व्यक्तियों को सरकार द्वारा कोई मुआवजा दिया गया है; और

(च) ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने हेतु सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) और (ख) 31-12-1982 को उत्तर रेलवे के मंगाला और मिथरल स्टेशनों के बीच बिना चौकीदार वाले समपार पर हिमाचल सड़क परिवहन निगम की बस की 33 अप जम्मू तवी मेल से टक्कर हो गई जिसमें चार व्यक्ति मारे गए और अन्य सात घायल हो गए थे।

(ग) जी नहीं। भारतीय रेल अधिनियम के अंतर्गत गाड़ी दुर्घटना में हताहत केवल यात्री ही क्षतिपूर्ति पाने के पात्र होते हैं। अपकृत कानून के अंतर्गत अन्य व्यक्तियों को राहत दिए जाने के सम्बन्ध में अन्य दावा किया जा सकता है और इसका भुगतान न्यायालय निर्णय के अनुसार रेलवे द्वारा किया जाता है।

(घ) बिना चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए कुछ महत्वपूर्ण उपाय किए गए हैं:—

- (1) ड्राइवर के लिए पहुंच मार्गों के दोनों ओर सड़क संकेतों और गति अवरोधकों तथा शीटी पटों की व्यवस्था।
- (2) पुस्तिकाएं और पर्चे छपवाकर तथा सार्वजनिक स्थानों पर पोस्टर लगवाकर और सिनेमा स्लाइडों के जरिए सड़क उपयोगकर्ताओं और आम जनता में शैक्षिक अभियान चलाए जाते हैं।
- (3) मोटर वाहन नियमों को कड़ाई से लागू करने के लिए राज्य सरकारों के साथ निकट सम्पर्क रखा जाता है।
- (4) घन की उपलब्धता के आधार पर बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदारों को उत्तरोत्तर लगाया जा रहा है।

टाटा मेमोरियल सेन्टर, बम्बई द्वारा कैंसर पर सर्वेक्षण और मुंह का कैंसर

2066. श्री सुभाष यादव :

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि टाटा मेमोरियल सेन्टर, बम्बई ने कैंसर पर सर्वेक्षण किया है और भारत में मुंह के कैंसर के मामले सबसे अधिक पाया है;

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

(ग) सरकार की उन पर क्या प्रतिक्रिया है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उपमंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) : (क) से

(ग) टाटा मेमोरियल सेन्टर, बम्बई ने सूचित किया है कि मुंह का कैंसर भारत में बहुत आम है। यह तम्बाकू, सुपारी और पान आदि चबाने से होता है।

यह एक सामाजिक समस्या है और इसे उपयुक्त शैक्षणिक उपायों के जरिए लोगों की आदतों में परिवर्तन लाकर रोका जा सकता है। इस बुराई को रोकने के लिए सरकार पहले ही कतिपय उपाय कर चुकी है।

लुधियाना लोको शेड कर्मचारियों का प्रदर्शन

2067. श्री निहाल सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 7 अक्टूबर, 1982 को उत्तर रेलवे के लुधियाना लोको शेड के रेल कर्मचारियों ने प्रदर्शन किया था और सरकार ने रेल सतर्कता विभाग के माध्यम से इस मामले की जांच करवाई है;

(ख) यदि हां, तो प्रदर्शन करने के क्या कारण हैं और जांच के क्या निष्कर्ष निकले; और

(ग) कितने कर्मचारियों को निलंबित किया गया और किस तारीख से उन्हें बहाल किया गया है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) 7-10-82 को लोको शेड, लुधियाना के एक रेल कर्मचारी की मृत्यु के परिणामस्वरूप, कुछ कर्मचारियों ने यह पता लगाने के लिए सरकारी रिकार्ड देखने की मांग की थी कि क्या मृतक अपनी मृत्यु के दिन ड्यूटी पर था या विश्राम पर। लोको फोरमैन द्वारा किसी समुचित प्राधिकार के बिना रिकार्ड दिखाने से इंकार कर देने पर, कर्मचारियों ने प्रदर्शन किया। इस घटना की दो रेल अधिकारियों द्वारा तथ्य अन्वेषण जांच की गई थी और इसके निष्कर्षों के आधार पर समुचित कार्रवाई की जायेगी।

(ग) किसी भी कर्मचारी को निलंबित नहीं किया गया है।

रेल मंत्री द्वारा खड़गपुर में नए डीजल शेड का शिलान्यास करना

2068. श्री नारायण चौबे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल मंत्री ने 28 अक्टूबर, 1982 को खड़गपुर का दौरा किया था;

(ख) क्या अपने दौरे के दौरान उन्होंने एक नए डीजल शेड का शिलान्यास किया था;

(ग) प्रस्तावित डीजल वर्कशाप के काम में पिछले महीनों में कितनी प्रगति हुई; यदि कोई प्रगति नहीं हुई तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) क्या उक्त दौरे के दौरान उन्होंने घोषणा की थी कि बहुत समय से छोड़े गये खड़गपुर-मिदनापुर सैक्शन के विद्युतीकरण के काम को तीन मास में आरम्भ किया जायेगा और खड़गपुर रेलवे कालोनी के लिए, जो धनराशियों की कमी के कारण उपेक्षित होकर नष्ट हो रही है एक करोड़ रुपये की

राशि, वहां पर तत्काल मरम्मत कार्यों एवं नये क्वार्टरों की निर्माण के लिए मंजूर की जायेगी, यदि हां, तो उन कार्यों में कहां तक प्रगति हुई है ?

रेल मंत्री (श्री० ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) डीजल शेड के निर्माण के लिए नक्शे तैयार कर लिये गये हैं । उन कर्मचारियों की, जिन्हें बाद में डीजल शेड में समाहित किया जायेगा, जांच कर ली गई है । 1983-84 के दौरान शेड के निर्माण में कुछ प्रगति होने की संभावना है ।

(घ) जी हां । यह सही है कि रेल मंत्री ने यह घोषणा की थी कि खड़गपुर कालोनी के लिए एक करोड़ रुपये का आबंटन किया जायेगा । 1982-83 के दौरान अतिरिक्त राशि उपलब्ध नहीं हो सकी थी, लेकिन आगामी वित्तीय वर्ष अर्थात् 1983-84 में दक्षिण पूर्व रेलवे को यह राशि उपलब्ध करायी जा रही है ।

जहां तक खड़गपुर-मिदनापुर खंड के विद्युतीकरण के प्रस्ताव का संबंध है जिसके लिए मूलतः 1983-84 में तत्काल कार्रवाई करने का विचार था, इस प्रस्ताव की व्यापक जांच की गई है और परियोजना की कम अर्थ क्षमता के कारण उन्हें निचली प्राथमिकता दी गई है ।

रेलवे में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लिए आरक्षण पर विवरणिका

2069. श्री भीखाभाई : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल सेवा में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लिए आरक्षण पर 1976 में एक विवरणिका छपी गई थी;

(ख) क्या अब तक के नये संसाधनों से युक्त अद्यतन संस्करण नहीं छापे गये हैं; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) जी हां । बहरहाल, रेल सेवाओं में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लिए आरक्षण से संबंधित ब्रोचर जिसमें अद्यतन संशोधन किये गये हैं, के तीसरे संस्करण को अद्यतन और मुद्रित कराने से संबंधित अद्यतन कार्य चल रहा है और इसे शीघ्र ही अन्तिम रूप दिये जाने की संभावना है ।

बंगलूर में बीनस सर्कस में लगी आग के बारे में कुड्डूर आयोग की सिफारिशें

2070. श्री पीयूष तिरकी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुड्डूर आयोग ने, जिसने 7 फरवरी, 1981 को बंगलूर में बीनस

सर्कस में लगी आग के बारे में जांच की थी, इस अग्नि कांड के लिए जिसमें 85 व्यक्तियों की मौतें हुईं अन्य सरकारी विभागों के साथ-साथ रेलवे को भी दोषी ठहराया है;

(ख) यदि हां तो इस घटना का ब्यौरा क्या है जिसके लिए रेलवे को जिम्मेदार ठहराया गया है; और

(ग) भविष्य में ऐसी घटना न होने के लिए मंत्रालय ने क्या कदम उठाये हैं ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) आयोग के 10 निष्कर्षों में से एक निष्कर्ष यह था कि रेलों सहित संबंधित प्राधिकारियों ने सर्कस लगाने के स्थान का चयन करने के संबंध में अपने विवेक का इस्तेमाल नहीं किया।

(ख) आयोग ने अंतिम रूप में यह पाया था कि आग लगने का प्राथमिक कारण शार्ट सर्किटिंग था जिसके लिए रेलवे को जिम्मेदार नहीं ठहराया गया है। रेलवे को सर्कस लगाने के लिए उसके द्वारा लाइसेंस पर दिये गये स्थान की उपयुक्तता के बारे में आंशिक रूप से जिम्मेदार ठहराया गया है।

(ग) बहरहाल, रेल मंत्रालय इस विचार से सहमत नहीं है कि रेल अधिकारी स्वयं सर्कस प्रदर्शन के लिए किसी भूमि की उपयुक्तता की जांच कर सकते थे क्योंकि यह उनका कार्य नहीं है। चूंकि यह पाया गया है कि जिन रेल अधिकारियों ने प्रश्नगत भूमि सर्कस के लिए पट्टे पर दी थी, उन्होंने किसी नियमों का उल्लंघन नहीं किया है, इसलिए उनके विरुद्ध कार्रवाई करना अपेक्षित नहीं है।

हिन्दी बजट संबंधी काम करने वाले स्टाफ के लिए विशेष वेतन/मानदेय/समयोपरि भत्ता

2071. कृष्ण प्रकाश तिवारी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल मंत्रालय में संसद और बजट के लिए पृथक अनुभाग हैं तथा उनके अनुभाग अधिकारियों और स्टाफ को विशेष वेतन/मानदेय/अधिकतम समयोपरि भत्ता दिया जाता है;

(ख) क्या यह सच है कि बजट अनुभाग में बजट का काम 45 से 50 कर्मचारियों द्वारा किया जाता है तथा यही काम हिन्दी अनुभाग में 18-19 कर्मचारियों से लिया जाता है;

(ग) यदि हां, तो बजट के समय हिन्दी संबंधी कार्य करने वाले अधिकारियों तथा स्टाफ को विशेष वेतन/मानदेय/अधिकतम समयोपरि भत्ते की बिल्कुल अनुमति न देने अथवा कम की अनुमति देने के तथा हिन्दी और अंग्रेजी में साथ-साथ बजट बनाते समय कर्मचारियों की संख्या घटाने के क्या कारण हैं; और

(घ) क्या सरकार का विचार इस असंगति को दूर करने का है ?

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) से (घ) रेल मंत्रालय में संसद तथा बजट कार्य के लिए अलग-अलग अनुभाग हैं। सामान्यतः बजट शाखा के कर्मचारियों की संख्या 19 है जो कि वार्षिक बजट तैयार करने के संबंध में प्रत्येक वर्ष दिसम्बर से मार्च के दौरान बढ़ा दी जाती है। जहां तक वार्षिक बजट तैयार करने का संबंध है बजट शाखा जिसमें बजट संबंधी मूल कार्य किया जाता है के काम

और हिन्दी अनुभाग जिसमें केवल हिन्दी रूपांतर तैयार किया जाता है के काम में कोई तुलना नहीं है प्रकृतितः बजट शाखा में कर्मचारियों की संख्या हिन्दी निदेशालय के तदनुरूपी अनुभाग में कर्मचारियों की संख्या से अधिक होती है। बजट अनुभाग में एक अनुभाग अधिकारी को पूरे वर्ष विशेष वेतन मिलता है और एक सहायक लेखा अधिकारी को प्रति वर्ष चार महीने अर्थात् दिसम्बर से मार्च तक विशेष वेतन मिलता है। प्रति वर्ष दिसम्बर से मार्च की अवधि के दौरान वार्षिक बजट तैयार करने के संबंध में बजट अनुभाग में 750 रुपये वेतन पाने वाले कर्मचारियों को एक माह की परिलब्धियों की दर से मानदेय दिया जाता है और अन्य को अर्थात् राजपत्रित अधिकारियों तथा प्रतिमाह 750 रु० से अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों को अधिकतम 850/- रुपये मानदेय दिया जाता है। रेलवे बजट का हिन्दी रूपांतर तैयार करने जो हिन्दी निदेशालय के कर्मचारियों द्वारा प्रतिवर्ष जनवरी से मार्च तक के तीन महीनों में किया जाता है, के लिए प्रतिमाह 750/- रु० से कम वेतन पाने वालों को एक माह की परिलब्धियों की 3/4 की दर से मानदेय दिया जाता है और जिनका मूल वेतन 750/- रु० या इससे अधिक है उन्हें 637.50 रुपये मानदेय दिया जाता है। इस प्रणाली में कोई विसंगति नहीं है क्योंकि पूर्वोक्त कारणों के आधार पर बजट शाखा 4 महीने काम करती है और हिन्दी (बजट) शाखा 3 महीने कार्य करती है।

दिल्ली में राज्यों के शिक्षा सचिवों का सम्मेलन

2072. श्री आर० पी० गायकवाड़ : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में जनवरी, 1983 के पहले सप्ताह में सभी राज्यों के शिक्षा सचिवों का सम्मेलन आयोजित किया था जिसमें महिलाओं की प्राथमिक स्तर और प्रौढ़ शिक्षा पर ध्यान केन्द्रित किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो उन नतीजों का ब्यौरा क्या है और 1990 तक देश में सभी महिलाओं को प्राथमिक शिक्षा देने के लिए क्या सुझाव दिए गए हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) सम्मेलन में अन्य महत्वपूर्ण विषयों के साथ-साथ लड़कियों/महिलाओं की शिक्षा से संबंधित मामलों पर गंभीरतापूर्वक विचार-विमर्श किया गया।

(ख) 5-6 जनवरी, 1983 को आयोजित सभी राज्यों के शिक्षा सचिवों के सम्मेलन द्वारा की गई सिफारिशों की प्रतियां सदस्यों की जानकारी के लिए संसद पुस्तकालय में रख दी गई हैं, जिनमें देश में 1990 तक सर्वसुलभ प्रारंभिक शिक्षा प्राप्त करने के लिए अनुशंसित निष्कर्ष तथा उपाय शामिल हैं।

प्राइमरी स्कूल चरण में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के विद्यार्थी

2074. श्री बाजूबन रियान : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्राइमरी स्कूल चरण में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के विद्यार्थियों के लिए शिक्षा के माध्यम के संबंध में भाषाई अल्पसंख्यक आयोग द्वारा की गई सिफारिशों और सुझाव क्या हैं;

(ख) क्या उन्हें क्रियान्वित किया जा रहा है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) से (ग) भाषाई अल्प संख्यक आयोग ने निम्नलिखित सिफारिश की :—

“शिक्षा के प्राथमिक स्तर की सुरक्षा के लिए स्वीकृत योजना में यह व्यवस्था है कि यदि पूरे स्कूल में कम से कम 40 छात्र हैं अथवा एक कक्षा/सेक्शन में मातृभाषा के जरिए प्राथमिक शिक्षा प्राप्त करने के इच्छुक भाषाई वर्ग के ऐसे ही 10 छात्र हैं तो उनके लिए मातृभाषा के माध्यम से शिक्षण के लिए आवश्यक प्रबन्ध किये जाने चाहिए।”

राज्य/संघ शासित क्षेत्र में अनुसूचित जाति के बच्चे अधिकतर अपनी मातृभाषा के रूप में क्षेत्रीय भाषा ही बोलते हैं। अतः प्राथमिक स्तर पर ऐसे बच्चों को शिक्षा प्रदान करने की समस्या बहुत विकट नहीं है। यह समस्या अनुसूचित जनजातियों के बच्चों से संबंधित है। समूचे देश में, 1000 से भी अधिक जनजातीय भाषाएं/बोलियां हैं। इनमें से अधिक का अपना लिखित भाषाई रूप नहीं है। यद्यपि सभी राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों ने सिद्धान्त रूप से अपनी मातृभाषा के जरिये उनकी शिक्षा स्वीकार की है, लेकिन व्यावहारिक कठिनाइयों के कारण इस सिद्धान्त को आसानी से कार्यान्वित नहीं किया जा सकता।

मुख्य रूप से प्राथमिक शिक्षा सहित स्कूल शिक्षा की जिम्मेदारी राज्यों की है और अधिकतर इसकी व्यवस्था उनके द्वारा की जाती है। तथापि, शिक्षा और संस्कृति मंत्रालय से सहयोजित दो राष्ट्रीय स्तर की संस्थाएं अर्थात् राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद तथा केन्द्रीय भारतीय भाषा संस्थान जनजातीय भाषाओं/बोलियों में प्राइमरी तैयार करने के प्रयास कर रहे हैं। विशेष रूप से केन्द्रीय भारतीय भाषा संस्थान ने जनजातीय भाषाएं बोलने वालों के लिए द्विभाषी शैक्षिक कार्यक्रम विकसित किये हैं, जिनमें प्रारंभिक शिक्षा विशिष्ट जनजातीय भाषा में दी जाती है तथा बाद में धीरे-धीरे इसे राज्य की भाषा के माध्यम से दी जाती है। उन्होंने भाषाई विवरण तथा सामग्री निर्माण के लिए 46 जनजातीय भाषाएं ली हैं।

दिल्ली प्रशासन के अन्तर्गत अध्यापकों के लिए अर्जित छुट्टी नियम

2075. श्रीमती प्रमिला बंडवते : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री दिल्ली प्रशासन के अन्तर्गत अध्यापकों के लिए अर्जित छुट्टी नियम के संबंध में 14 अक्टूबर, 1982 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1746 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली प्रशासन/सहायता प्राप्त स्कूलों के अन्तर्गत अध्यापकों के लिए अर्जित छुट्टी के संबंध में नियम बदला गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसका क्या प्रभाव पड़ा है और कब से ?

शिक्षा तथा संस्कृति और समाज कल्याण मंत्रालय में उपमंत्री(श्री पी० के० थुंगन) : (क) और (ख) 20 दिन के अर्द्ध वेतन अवकाश जो अध्यापकों को पहले अनुमत्य था, के बदले में, वर्ष के दौरान, पूरे वेतन पर 10 दिन के अर्जित अवकाश की व्यवस्था कर दी गई है। यह सुविधा 1-9-1981 से दी गई है। दिल्ली प्रशासन ने 13-1-1982 को, इस संबंध में सभी संबंधित स्कूलों के प्रमुखों/अधिकारियों को पहले ही अनुदेश जारी कर दिये हैं। अवकाश नियमों में, आवश्यक संशोधन विचाराधीन है।

सफदरगंज अस्पताल, दिल्ली से नवजात शिशु की चोरी

2076. अरराव पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सफदरगंज अस्पताल, नई दिल्ली से हाल में एक नवजात शिशु को चुरा लिया गया था; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की चोरी को रोकने के लिए सरकार ने क्या पूर्वोपाय किये हैं अथवा करने का विचार है ?

स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मन्त्रालय में उप-मंत्री (कुमारी कुमुद बेन एम० जोशी) : (क) और (ख) सफदरगंज अस्पताल में भर्ती कोई भी नवजात शिशु चोरी नहीं किया गया था परन्तु इटारसी के एक पत्रकार ने रिपोर्ट दी थी कि अस्पताल के मैदान में बैठी एक महिला से उसका 30 दिन का बच्चा ले लिया गया था और वह बच्चा इटारसी में पाया गया था। इस आशय की एक रिपोर्ट पुलिस स्टेशन में दर्ज कराई गई थी।

सभी प्रवेश स्थानों पर चौकीदारों को तैनात कर दिया गया है ताकि चोरी की घटनाओं को रोका जा सके।

“कैराली” के डूबने के बारे में प्रतिवेदन

2070. डा० कृपा सिन्धु भोई : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल शिपिंग कारपोरेशन के स्वामित्व वाले कैराली जहाज के वर्ष 1979 में अरब सागर में डूबने के बारे में की गई न्यायिक जांच का प्रतिवेदन प्राप्त हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो जांच के निष्कर्ष क्या हैं ;

(ग) जहाज के डूबने से जो चालक मरे उनके उत्तराधिकारियों को कितना मुआवजा दिया गया है, और

(घ) यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कार्यवाही की है अथवा करने का विचार है कि यात्रा पर जाने से पहले जहाज पूर्णरूप से ठीक हो ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी।

(ख) रिपोर्ट में यह पाया गया कि जहाज एम०वी० कैराली प्रतिकूल मौसम में अशांत समुद्र के कारण डूब गया और जब जहाज यात्रा पर निकला उस पर उस समय सक्षम अधिकारियों का नियंत्रण था और जहाज समुद्र में चलने लायक था। उस पर उचित ढंग से माल लादा गया था न कि क्षमता से अधिक। अभी नौवहन महानिदेशालय रिपोर्ट की जांच कर रहा है।

(ग) नाविकों के लिए नेशनल मेरी टाइम बोर्ड के करार के अनुसार 26 नाविकों के निकट संबंधियों को अब तक 10,16,297 रुपये की कुल प्रतिपूर्ति की गई है। दो नाविकों के मामले में 71,664,30 रुपये की राशि भुगतान के लिए जमा है। मेरी टाइम यूनियन आफ इन्डिया के करार के अनुसार अन्य सभी और अधिकारियों के लिए मालिक सीधे भुगतान करता है और उसके ब्यौरे सरकार के पास उपलब्ध नहीं हैं।

(घ) वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम के उपबन्ध और उसके तहत बनाए गए नियमों, इस आवश्यकता की पूर्ति करता है और अभी कोई कार्रवाई करने का प्रस्ताव नहीं है।

दिल्ली केन्ट स्टेशन में बुकिंग आफिस के माध्यम से ब्रेकयान में नकदी की सुरक्षित व्यवस्था

2078. श्री दयाराम शाक्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तरी रेलवे के सभी रेलवे स्टेशनों में पास बुकिंग और गोदामघरों से प्राप्त नगदी केवल गार्ड की ब्रेकयान की तिजोरी में केवल स्टेशन मास्टर / सहायक स्टेशनमास्टर के माध्यम से जमा की जाती है;

(ख) यदि हां, तो दिल्ली केन्ट स्टेशन से बुकिंग अधिकारी के माध्यम से नकद किस आधार पर तिजोरी पर रखी जाती है जबकि केवल स्टेशन इन्चार्ज का इस काम से क्या सम्बन्ध है; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस मामले में गंभीरतापूर्वक विचार करने का है ?

रेलमंत्री (श्री ए०बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क)से(ग)आमतौर पर बुकिंग पार्सल और माल कार्यालयों से प्राप्त रोकड़ को तिजोरी में स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के माध्यम से गाड़ी के ब्रेकयान में रखा जाता है। लेकिन बड़े स्टेशनों पर यह कार्य वाणिज्यिक कारोबार का स्वतंत्र रूप से कार्यभार संभालने वाले मुख्य माल पर्यवेक्षक या मुख्य पार्सल बाबू या मुख्य बुकिंग क्लर्क को सौंपा जा सकता है।

दिल्ली छावनी रेलवे स्टेशन पर रोकड़ जमा करने का कार्य मुख्य बुकिंग क्लर्क, जो स्टेशन मास्टर/दिल्ली छावनी स्टेशन के समतुल्य ग्रेड में है, द्वारा किया जाता है। यह व्यवस्था इसलिए की गई है क्योंकि जिस समय रोकड़ ले जाने वाली गाड़ी अर्थात् डी० बी० सवारी गाड़ी में रोकड़ जमा कराना होता है उस समय सहायक स्टेशन मास्टर दूसरी गाड़ी अर्थात् 2 डी० बी० सवारी गाड़ी के ब्लाक परिचालन में व्यस्त होता है और स्टेशन मास्टर इस गाड़ी द्वारा सेवित यार्ड में तथा साइडिंग में बाह्य कार्य पर व्यस्त होता है।

दिल्ली विश्वविद्यालय के अध्यापकों के पदोन्नति के अवसरों की योजना

2029. श्री राम जेठलमानी : क्या शिक्षा और संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली विश्वविद्यालय और इसके कालेजों के अध्यापकों की पदोन्नति के लिए बनाई गई योजना का ब्यौरा क्या है ;

(ख) इस योजना को कब तक लागू किये जाने की सम्भावना है ; और

(ग) दिल्ली विश्वविद्यालय के सुयोग्य अध्यापकों के लिए प्रोफेसरों के ग्रेड को लागू करने हेतु सरकार की क्या नीति है ?

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : (क) और (ख) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विश्वविद्यालय के शिक्षकों और महाविद्यालयों के शिक्षकों की योग्यता पर आधारित प्रोन्नति के लिए क्रमशः दो योजनाएं तैयार की थीं। विश्वविद्यालय शिक्षकों की योजना में प्राध्यापकों और रीडरों के मूल्यांकन के पश्चात अगले उच्च ग्रेडों में योग्यता अनुसार पदोन्नति की परिकल्पना की गई थी। प्रत्येक विभाग में लैक्चररों और रीडरों के एक तिहाई तक स्थाई पदों पर उन्हें दिए गए समय में ऐसी पदोन्नति दी जा सकती थी। महाविद्यालयीय शिक्षकों के मामले में, योजना में मूल रूप में एक महाविद्यालय में कुल संख्या के 25 प्रतिशत को अगले उच्च ग्रेड में योग्यता अनुसार पदोन्नति करने की परिकल्पना की गई थी। बाद में, आयोग ने महाविद्यालयों में भी ऐसी पदोन्नति के अनुपात को बढ़ाकर 1/3 तक रखने का निर्णय किया। दिल्ली विश्वविद्यालय सहित इन योजनाओं को सभी विश्वविद्यालयों को परिचालित कर दिया गया है।

दिल्ली विश्वविद्यालय दिल्ली ने विश्वविद्यालय और महाविद्यालयों में इन योजनाओं को क्रियान्वित करने के लिए कुछ प्रणालियां सुझाई हैं जिन्हें विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा स्वीकार कर लिया गया है। वे यह हैं :—

(i) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को हाल के शैक्षिक परिषद और कार्यकारी परिषद के संकल्प को ध्यान में रखते हुए पदोन्नति के अवसरों से सम्बन्धित स्थिति की समीक्षा और निम्नलिखित विशिष्ट सुझाओं पर विचार करना चाहिए।

(ii) इनमें शामिल सभी कालेजों के 15 वर्ष और इससे अधिक के शैक्षिक रूप से अनुभवी शिक्षकों परन्तु उसके पास पी० एच० डी० डिग्री नहीं है और पी० एच० डी० डिग्री के साथ न्यूनतम 10 वर्ष का शैक्षिक अनुभव रखने वाले शिक्षकों की कुल संख्या 1677 है। उन 638 शिक्षकों को, जो पहले से ही प्रवरण ग्रेड में हैं, शामिल करके इन दो श्रेणियों के अन्तर्गत पदोन्नति के लिए शामिल किए जाने वाले शिक्षकों की संख्या 1045 होगी। यदि हम कुल पात्र शिक्षकों के एक तिहाई के आधार पर पदोन्नत किए जाने वाले शिक्षकों की संख्या पर विचार करें तो यह संख्या 1076 होगी जिनमें अपेक्षाकृत पर्याप्त रूप से वे सभी अध्यापक शामिल हो जाएंगे, जो विश्वविद्यालय की योजना की उपरोक्त उल्लिखित दो श्रेणियों के अन्तर्गत अर्हक हैं और वे भी इसमें शामिल होंगे जो प्राध्यापक के अधिकतम वेतनमान पर पहुंच चुके हैं।

(iii) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग उन सभी शिक्षकों को शामिल करने के लिए विभिन्न कालेजों में पदोन्नति के लिए उपलब्ध पदों की संख्या निर्धारित करने में लचीलेपन की व्यवस्था करेगा जो इस समय इसके लिए अर्हता प्राप्त हैं। हमारा सुझाव है कि जो प्राध्यापक 700-1600 के अधिकतम वेतनमान पर पहुंच चुके हैं उन पर शैक्षिक परिषद और कार्यकारी परिषद के हाल के निर्णय के अनुसार विचार किया जा सकता है। उक्त सुझाव विश्वविद्यालयीय विभागों के प्राध्यापकों पर भी लागू होंगे।

(iv) हम आयोग से यह भी सिफारिश करते हैं कि भावी आवश्यकताओं के लिए 700-1600 ग्रेड के शिक्षक जब कभी उल्लिखित दो श्रेणियों के अन्तर्गत पदोन्नति के पात्र हो जाते हैं तो उनको 1200-1900 के ग्रेड में नियुक्त करने के लिए मूल्यांकन की उसी प्रक्रिया माध्यम से उन पर विचार किया जाएगा जो शैक्षिक परिषद और कार्यकारी परिषद द्वारा यथानिर्धारित की जाएगी। इस प्रयोजन के लिए सारे सूत्र में आवश्यक समायोजन किए जा सकते हैं ताकि नियुक्ति के लिए पदों की उपलब्धता न होने के कारण किसी पात्र शिक्षक को पदोन्नत होने से न रोका जाए।

(v) विश्वविद्यालयों में रीडरों के सम्बन्ध में हम यह सिफारिश करते हैं कि एक तिहाई रीडरों को शामिल करने के लिए रीडर के रूप में 10 वर्ष के अनुभव के आधार पर पदोन्नति की व्यवस्था की जाए। इस समय विश्वविद्यालय में रीडरों की कुल संख्या 278 है, जिसमें से 78 रीडरों ने सेवा के 10 वर्ष पहले ही पूरे कर लिए हैं। ऐसे रीडरों की संख्या जिन पर पदोन्नति के लिए विचार किया जा सकता है, 93 है और इस प्रकार से 10 वर्ष की सेवा वाले सभी रीडरों को शामिल करने के लिए यह पर्याप्त है। रीडरों की पदोन्नति के लिए भावी अवसर लेक्चररों के लिए (iv) में यथाउल्लिखित समान पद्धति पर होंगे।

शिक्षकों के सभी उपरोक्त उल्लिखित वर्गों के लिए पदोन्नति के प्रयोजन के लिए मूल्यांकन का मानदण्ड और प्रक्रिया विश्वविद्यालय की शैक्षिक परिषद और कार्यकारी परिषद द्वारा निर्धारित की जाएगी।

(ग) इस समय दिल्ली के कालेजों में प्रोफेसर के पदों के सृजन का कोई प्रस्ताव नहीं है।

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में रक्त की डकैती और निर्घनों का उपचार

2080. श्री राम विलास पासवान: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में रक्त की डकैती और कम आय के और उन लोगों से दुर्व्यवहार की घटना हुई थी जिनका वहाँ पर कोई प्रमाण नहीं है ;

(ख) यदि हाँ, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान वर्षवार ऐसी कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं ;

(ग) क्या उस रोगी के लिए रक्त एकत्र करने की घटना भी हुई है जिसका आप्रेशन नहीं किया

गया था और यदि हाँ, तो अपर भाग (ख) में उल्लिखित अवधि के दौरान ऐसे कितने मामले हुए हैं; और

(घ) क्या दोषी पाये गए व्यक्तियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवाई) : (क) से (घ) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में रक्त की डकैती की कोई घटना नहीं हुई है। उन सभी रोगियों को जिन्हें रक्ताधान की जरूरत होती है, रक्त उपलब्ध किया जाता है वशर्ते कि उस विशेष ग्रुप का रक्त उपलब्ध हो। रक्त देने के मामले में वित्तीय अथवा सामाजिक स्तर के आधार पर कोई भेद भाव नहीं करता जाता। आम प्रथा यह है कि रोगियों के रिश्तेदारों से यह कहा जाता है कि वे आपरेशन से पहले रक्त का दान करें तथा इस तरह ब्लड बैंक में एकत्र किया गया रक्त फिर अस्पताल के रोगियों को मिल जाता है। यदि रोगियों के रिश्तेदार रक्त दान करने में असमर्थ हों तो आपरेशन करवाने वाले रोगी को अपेक्षित मात्रा में रक्त उपलब्ध करने के लिए ब्लड बैंक भरसक प्रयास करता है। इमर्जेंसी के मामलों में रक्त की सभी जरूरतें ब्लड बैंक द्वारा निःशुल्क पूरी की जाती हैं। हालांकि संस्थान अस्पताल जब आपरेशन से पहले रोगियों के रिश्तेदारों से अपेक्षित मात्रा में रक्त एकत्र कर लेता है, फिर भी रक्तदान करने के बाद भी कुछ मामलों में संक्रमण, रोगी की आम हालत खराब होने अथवा उसकी मृत्यु हो जाने जैसे विभिन्न कारणों से आपरेशन नहीं किए जाते।

**काशी तथा वाराणसी छावनी के बीच 129 अप आसनसोल वाराणसी
यात्री गाड़ी में लूट-पाट**

2081. श्री सुभाष यादव :

श्री एम० रामगोपाल रेड्डी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या काशी तथा वाराणसी छावनी के बीच 129 अप आसनसोल वाराणसी यात्री गाड़ी के रेल यात्रियों का सामान लूट लिया गया था ;

(ख) यदि हाँ, तो उक्त घटना का ब्यौरा क्या है ;

(ग) क्या यात्रियों को कोई मुआवजा दिया गया है ; और

(घ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने हेतु सरकार ने क्या कदम उठाये हैं/उठाने का विचार किया है ?

रेल मंत्री (श्री ए०बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जी हाँ।

(ख) 12-12-82 को लगभग 22.50 बजे जब 129 अप पैसेंजर काशी रेलवे स्टेशन से चली, सब 3/4 बदमाश गाड़ी के दूसरे दर्जे के एक सवारी डिब्बे में चढ़ गये और पिस्तौल की नोक पर तथा चाकू दिखाकर यात्रियों से उनका सामान तथा लगभग 50,000 रु० की नकदी लूट ली। जिन सात

यात्रियों ने मुकाबला किया था, उन्हें बदमाशों ने चाकू से घायल कर दिया और जब गाड़ी काशी और वाराणसी ब्लाक स्टेशन के बीच धीमी हुई तो ये बदमाश गाड़ी से उतर गये। इस गाड़ी में राजकीय रेलवे पुलिस के कर्मी मार्ग रक्षियों के रूप में चल रहे थे। राजकीय रेलवे पुलिस, वाराणसी द्वारा भारतीय दण्ड संहिता की धारा 394 के अधीन मामला सं० 696 दर्ज किया गया था। अभी तक पुलिस द्वारा दो अपराधियों को गिरफ्तार किया गया है।

(ग) जी नहीं।

(घ) गाड़ियों में इस प्रकार के अपराधों की रोकथाम करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं :

- (1) रात्रि में चलने वाली सभी गाड़ियों तथा अन्य संवेदनशील गाड़ियों में सशस्त्र पुलिस कर्मियों को मार्गरक्षियों के रूप में लगाया जाता है।
- (2) गाड़ियों में अपराध करने वाले अपराधियों पर निगरानी रखने तथा उनकी गति-विधियों और हरकतों के सम्बन्ध में आसूचना इकट्ठी करने के लिए सादे कपड़ों में राजकीय रेलवे पुलिस को तैनात किया जाता है।
- (3) राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा जिला पुलिस के सहयोग से अपराधियों को पकड़ने के लिए अभियान चलाये गये हैं।
- (4) पुलिस द्वारा अपराधियों को गिरफ्तार करने तथा विशिष्ट मामलों में अन्तर्ग्रस्त सम्पत्ति बरामद करने के लिए इन मामलों की जोर-शोर से जांच की जाती है।

उत्तर रेलवे लोको शेड, टुंडला को सप्लाई किया गया कोयला

2082. श्री दया राम शाक्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे लोको-शेड टुंडला को प्रतिमास कितनी मात्रा में कोयला सप्लाई किया जाता है, 1982 से जनवरी 1983 तक इस रूप में कुल कितनी मात्रा में कोयला सप्लाई किया गया और उसकी कुल खपत कितनी है ;

(ख) क्या सरकार को पता है कि उत्तर रेलवे टुंडला लोको-शेड को सप्लाई किये जाने वाले कोयले की तुलना में उसकी खपत कम है परन्तु अतिरिक्त कोयला भट्टों को कोयला कर्मचारियों के माध्यम से सप्लाई किया जाता है ; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस मामले की ओर ध्यान देने का है और इस मामले में गुप्त जांच करके इस बारे में उपर्युक्त कार्यवाही करने का है ?

रेल मंत्री (श्री ए०बी० ए० गनी खान चौधरी) : (क) जनवरी 82 से जनवरी 83 तक की अवधि में उत्तर रेलवे के टुंडला लोको शेड में प्राप्त और जारी किये गये कोयले की मात्रा नीचे दी गयी है :

महीना	(मी०टन में)	
	प्राप्तियाँ	निर्गम
जनवरी 82	5738.3	6075.7
फरवरी 82	6454.6	6264.6
मार्च 82	7107.0	6363.4
अप्रैल 82	5998.0	6307.8
मई 82	5680.1	6069.1
जून 82	5868.2	5309.1
जुलाई 82	5267.8	5790.6
अगस्त 82	5360.4	5500.1
सितम्बर 82	5553.2	5231.0
अक्तूबर 82	6251.4	5482.7
नवम्बर 82	6647.1	5661.1
दिसम्बर 82	4930.7	6214.4
जनवरी 83	8155.7	6310.5
	जोड़ 79012.5	76580.1

(ख) और (ग) : सम्हलाई से होने वाली हानि और स्टाक बकाया में वृद्धि या कमी के कारण लोको शेड में प्राप्त किये गए/से जारी किये गए कोयले के बीच हमेशा भिन्नता रहती है। लोको शेड को सप्लाई किए गए सभी कोयले का लेखा अतिसावधानी पूर्वक रखा जाता है और उसका उचित रिकार्ड रखा जाता है। कोयला कर्मचारियों के माध्यम से टुंडला लोको शेड से भट्टों को कोयले की सप्लाई के संबंध में रेल प्रशासन के पास कोई रिपोर्ट नहीं है। कोयले की उठाइगीरी/कमी के मामलों की जांच की जाती है और कार्रवाई की जाती है।

कई माननीय सदस्य उठे।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कोई सुनने दे तब तो।

कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : जो कुछ वे कह रहे हैं कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : प्रोफेसर साहब, अगर मैंने आपको अलाऊ किया है तो बोलिए। मैंने जब अलाऊ नहीं किया है तो क्यों बोलते हैं? मैंने आपके मेम्बर को अलाऊ किया है, इनकी मरजी है, बोलना चाहें तो बोलें, नहीं तो रहने दें।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : महोदय, इसका एक बात से सम्बन्ध है। प्रधान-मन्त्री महोदय ने घोषित किया था कि वह भ्रष्टाचार के विरुद्ध हैं। मैंने एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव भी किया है। 'टेलीग्राफ' में यह समाचार छपा है कि इलेक्ट्रानिक्स विभाग ने एक सन्दिग्ध सौदा किया है।

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपसे कल भी निवेदन किया था कि इन ध्यानाकर्षण प्रस्तावों पर यहां चर्चा नहीं की जानी चाहिए। आप केवल मेरे पास आकर मुझे समझाईये और स्वयं भी समझिये। मैंने इसे अस्वीकृत नहीं किया है। यह मेरे विचाराधीन है।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : क्या यह काफी नहीं है कि देश को 48 लाख रुपये की विदेशी मुद्रा से हाथ धोना पड़ा है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे यहां पर नहीं कर सकता हूं। श्री अमलदत्त जी आप नये सदस्य हैं, आपको नियमों का पता नहीं है। आप मेरे पास आकर बातचीत कीजिए और मेरा समाधान कीजिए और स्वयं भी समझिये। श्री अमल दत्त जी आप अनुभव नहीं करते हैं। आप एक नये सदस्य हैं। आपको तो सबसे पहले प्राक्रिया सम्बन्धी नियमों को सीखने का प्रयास करना चाहिए। जब आपने ध्यानाकर्षण के अधीन सूचना भेजी है तो मैं उस पर विचार कर रहा हूं। मैंने इसे रद्द नहीं किया है, परन्तु यदि आप इसके प्रति इतने उत्तावले हैं तो आप मुझसे आकर मिलिए और तब हम इस पर निर्णय लेंगे। मैं सभी ध्यानाकर्षण प्रस्तावों को एक ही दिन में अनुमति नहीं दूंगा। एक दिन में हम एक ही ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर विचार करेंगे और एक सप्ताह में पांच ही कार्यदिवस होते हैं अतः हम पांच पर ही विचार कर सकते हैं। स्वाभाविक है कि हम एक-एक करके ही उन पर विचार कर सकते हैं। मैं आपको बता चुका हूं कि यह मेरे विचाराधीन है और यदि यह बहुत ही महत्वपूर्ण है तो हम उस पर कल विचार कर सकते हैं, परन्तु यह उसे दी जाने वाली प्राथमिकता पर निर्भर करता है। बस यही मुझे कहना है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (नई दिल्ली) : असम के बारे में हमने काम रोकने का प्रस्ताव दिया है।

** कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : मेरी बात सुन लीजिए ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : वहां स्थिति बिगड़ गई है ।

अध्यक्ष महोदय : गृह मन्त्री महोदय एक वक्तव्य देने जा रहे हैं ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : परन्तु हमें इस पर चर्चा करने का अवसर दिया जाना चाहिए ।

अध्यक्ष महोदय : जैसा पहले होता है, वैसे ही हम फालो करेंगे । आपके कहने से कोई फर्क नहीं पड़ता है । मुझे प्रेविटी आफ दी सिचुएशन पता है । जो कुछ मैं कर सकता था मैंने कर दिया है ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : स्टेटमेंट के बाद जो रूल्स होते हैं उनको हम फालो करेंगे । गृहमन्त्री महोदय वक्तव्य देने को तैयार हैं.....मैंने किसी को भी अनुमति नहीं दी है । एक मिनट में मेरे पास कोई जादू नहीं है !

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : इस तरह से नहीं कर सकते ।

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : महोदय, आप मुझे निवेदन करने की अनुमति क्यों नहीं दे रहे हैं ? आपने जो कुछ कहा है मुझे उस सम्बन्ध में निवेदन करना है जिसे आगे आने वाले समय के लिए स्थापित प्रक्रिया माना जायेगा । आपने खुशी से यह घोषणा की थी कि आप सम्बद्ध मन्त्री महोदय से निवेदन करने के लिए कहेंगे परन्तु हमारा आपसे विनम्र निवेदन है कि जब कभी भी ऐसी विषम स्थिति पैदा होती है जिसमें सरकार असफल हो जाती है तो स्थगन प्रस्ताव लाने का विपक्षी सदस्यों का अधिकार है क्योंकि हम सरकार को सेंसर करना चाहते हैं परन्तु आप हर बार स्थगन प्रस्ताव से विषयान्तर कर जाते हैं (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : नहीं, आपत्ति वैध नहीं है । हम इस पर पहले ही चर्चा कर चुके हैं ।

प्रो० मधु दंडवते : महोदय, क्या आपने किसी भी स्थगन प्रस्ताव को स्वीकृत न करने का फैसला कर रखा है ।

श्री रशीद मसूद (सहारनपुर) : इससे ज्यादा संगीन मामला क्या हो सकता है ?

अध्यक्ष महोदय : हम पहले ही डिस्कस कर चुके हैं । जब होता है तब होता है । जब नहीं होता है तो नहीं होता है । जो हो सकती है बात वही होती है ।

प्रो० मधु दण्डवते : आप स्थगन प्रस्ताव करें स्वीकार करने के लिए कितनी लाशें चाहते हैं ?

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष जी, फौज को बुलाना कोई मामूली फैसला नहीं है । सारी ब्रह्मपुत्र घाटी को फौज के हवाले कर दिया गया है ।

प्रो० मधु दंडवते : इससे पहले कि वे कुछ निवेदन करें मैं पूछना चाहता हूं : क्या स्थगन प्रस्ताव

के लिए उपयुक्त मामला नहीं है ? जबकि से ! बुला ली गई है और उस क्षेत्र को अशान्त क्षेत्र घोषित कर दिया गया है। आपके मतानुसार क्या यह उपयुक्त मामला है या नहीं ?

अध्यक्ष महोदय : हम इस पर पहले ही चर्चा कर चुके हैं और इस पर आगे भी चर्चा करेंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : कल की बैठक के बाद, सभा स्थगित हो जायेगी और फिर उसके बाद दस दिन तक कोई बैठक नहीं होगी। मैं मानता हूँ कि असम की घटनाएं बड़ी ही दर्दनाक हैं। परन्तु हम चाहते हैं कि पंजाब की नवीनतम स्थिति के बारे में भी चर्चा हो और वक्तव्य सुनने को मिले। हम पंजाब को दूसरा असम होने देना नहीं चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : हम इस पर आज कार्य मन्त्रणा समिति में चर्चा करने जा रहे हैं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इस पर आज दूसरे सदन में चर्चा हो रही है, हम पीछे रहना नहीं चाहते हैं। यह एक बहुत ही गम्भीर मामला है।

अध्यक्ष महोदय : मुझे पता नहीं है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष जी, पंजाब के बारे में मेरा एक पुराना प्रस्ताव पड़ा हुआ है, उस पर भी चर्चा होनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : देख लेंगे। आज आप विजनेस ऐडवाइजरी कमेटी में आयेंगे, बात कर लेंगे।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : पंजाब के बारे में फैसले सदन के बाहर सुनाये जा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : कौन से फैसले सुनाये जा रहे हैं बाहर ?

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अकालियों की धार्मिक मांगें मानने के बारे में हम खिलाफ नहीं हैं, लेकिन जब सदन की बैठक हो रही है प्रधान मंत्री गुरुद्वारे जाने के बजाय यहां आकर ऐलान कर सकती थीं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : आपके परसों के इस आश्वासन का क्या हुआ कि आप मेरे द्वारा उठाए गए उस मामले पर चर्चा की अनुमति देंगे जिसमें कोयले की कीमतों में भारी वृद्धि की बात कही गई है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं उस प्रस्ताव को पहले स्वीकार कर चुका हूँ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : आपका धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय : मैं अपने वचन से कभी नहीं फिरता हूँ। इसमें केवल समय मिलने की ही बात है।

रामावतार शास्त्री (पटना) : अध्यक्ष जी, जमशेदपुर में फिर साम्प्रदायिक दंगा हो गया है। एक बयान तो दे दें गृहमन्त्री जी कि क्या लेटेस्ट पोजीशन है ?

अध्यक्ष महोदय : बैठिये आप।

डा० कृपासिन्धुभोई (सम्बलपुर) : मैंने पश्चिम-बंगाल में भ्रष्टाचार के बारे में एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की सूचना दी है। विकास के नाम पर पश्चिम-बंगाल में भ्रष्टाचार की जड़ें गहरी हो गई हैं।

प्रो० सत्यसाधन चक्रवर्ती : मैं उन्हें चुनौती देता हूँ। वह पश्चिम-बंगाल की स्थिति के बारे में ध्यानाकर्षण प्रस्ताव कैसे रख सकते हैं। यह राज्य का विषय है।

अध्यक्ष महोदय : चैम्बर में आकर बात कीजिए मुझसे। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप एक बुजुर्ग आदमी हैं, आप इस तरह से क्यों चिल्ला रहे हैं? (व्यवधान)

श्री चन्द्रजीत यादव (आजमगढ़) : मैं श्री चन्द्रजीत यादव निवेदन का समर्थन करता हूँ। सभा 10 दिन के लिए स्थागित हो रही है। असम और पंजाब की स्थिति के बारे में आपको कोई ऐसा तरीका ढूँढ निकालने का प्रयास करना चाहिए जिससे हम इन मामलों पर स्थगन से पूर्व विचार कर सकें। केवल गृहमन्त्री महोदय के वक्तव्य पर ही नहीं, हम अन्य मामलों पर भी चर्चा करना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : हम कार्य मन्त्रणा समिति की बैठक बुला रहे हैं और वह आज 3.30 बजे सायं होगी। इस पर कार्य मन्त्रणा समिति में चर्चा होगी अन्यथा कार्य मन्त्रणा समिति होती ही किसलिए है। मैं और सदन उसका अनुरूप कार्य करेंगे।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : आप हमारा असम पर स्थगन प्रस्ताव कल स्वीकार क्यों नहीं कर लेते हैं?

अध्यक्ष महोदय : हम सभी इस पर कुछ दिन पूर्व विचार विमर्श कर चुके हैं।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : स्थिति और भी बिगड़ गई है।

अध्यक्ष महोदय : जब भी समय आयेगा हम इस पर विचार करेंगे।

श्री बाबूराव पराँजपे (जबलपुर) : अध्यक्ष जी, कार्य स्थगन प्रस्ताव के बारे में कोई नियम या मापदण्ड तो बना लिया जाये। यह कोई तरीका नहीं होता है।

अध्यक्ष महोदय : नियम तो हैं, आप उन्हें पढ़िये।

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर)**

अध्यक्ष महोदय : रोज बजट आ रहा है, रोज सेंसर करो, आपकी हिम्मत चाहिए। नहीं, मैं इसकी अनुमति नहीं दे रहा। इसे कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित न किया जाए।

श्री हरिकेश बहादुर : महोदय, मैं आपसे एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं है।

(व्यवधान)**

श्री राम विलास पासवान : (हाजीपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैंने एडजानमेंट मोशन दिया है, असम में नरसंहार हो रहा है,.....

**कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : इसकी अनुमति नहीं है।

(व्यवधान)**

श्री हरिकेश बहादुर : इसकी अनुमति क्यों नहीं दी जानी चाहिए ?

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर (दुर्गापुर) : महोदय, केन्द्र ने पश्चिम बंगाल राज्य के लिए कितने धन की मंजूरी दी है ?.....

अध्यक्ष महोदय : इसकी अनुमति नहीं है।

(व्यवधान)**

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, आपने असम के बारे में एक अपील की थी, सारे सदन ने उसे स्वीकार किया था। हम असम के सवाल को पार्टी का सवाल नहीं बनाना चाहते, लेकिन एडजार्नमेंट मीशन के लिए और कितनी स्थिति बिगड़नी जरूरी है ? पहले इन्होंने चुनाव कराये, फिर इन्होंने गलत सरकार लादी।

(व्यवधान)

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (सैदपुर) : आप चाहते हैं कि वाकआउट किया जाये ?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : नियम के अनुसार इसकी अनुमति नहीं दे सकता। मैं... नहीं दे सकता।

(इस समय कुछ माननीय सदस्य सदन छोड़कर चले गए)

सभा पटल पर रखे गए पत्र

आवश्यक वस्तु अधिनियम के अंतर्गत अधिसूचनाएं

कृषि मंत्री (राव बीरेन्द्र सिंह) : मैं आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की उप-धारा (6) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ :

(एक) उर्वरक (नियंत्रण) (संशोधन) अध्यादेश, 1983 जो 7 जनवरी, 1983 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 16 (अ) में प्रकाशित हुआ था।

(दो) सा० का० नि० 46 (अ) जो 31 जनवरी, 1983 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुये थे तथा जिनमें 16 नवम्बर, 1979 की अधिसूचना संख्या सा०का० नि० 627 (अ) में प्रकाशित हुए आदेश में कतिपय संशोधन करने वाला आदेश दिया हुआ है।

**कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

(ग्रंथालय में रखे गए । देखिए संख्या एल०टी० 5969/83)

वाणिज्य पोत परिवहन (ड्रैज ड्राइवरी और ड्रैज इंजीनियरों की परीक्षा, नियम 1982. सोलेशियम फंड स्कीम, 1982, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अंतर्गत अधिसूचना, कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोचीन और मुगल लाइन लिमिटेड बम्बई के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन तथा इसके कार्यकरण की समीक्षा

नौवहन तथा परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

- (1) वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1953 की धारा 458 की उपधारा (3) के अन्तर्गत वाणिज्य पोत परिवहन (ड्रैज ड्राइवरी और ड्रैज इंजीनियरों की परीक्षा)नियम 1982 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) जो 30 दिसम्बर, 1982 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 774 (अ) में प्रकाशित हुए थे ।

(ग्रंथालय में रखे गए । देखिए एल० टी० 5970/83)

- (2) मोटरयान अधिनियम, 1939 की धारा 133 की उपधारा (4) के अन्तर्गत सोलेशियम फंड स्कीम, 1982 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) जो 12 नवम्बर, 1982 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० आ० 800 (अ) में प्रकाशित हुई थी ।

(ग्रंथालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी० 5971/83)

- (3) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 124 की उपधारा (4) के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 59 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) जो 15 जनवरी, 1983 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा उक्त अधिनियम द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए तूतीकोरिन बन्दरगाह के न्यासियों के बोर्ड द्वारा बनाये गये तूतीकोरिन बन्दरगाह(पायलटों का अधिप्रमाणन) संशोधन विनियम 1981 का अनुमोदन किया गया है ।

(ग्रंथालय में रखे गए । देखिए संख्या एल०टी० 5972/83)

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

(क) (एक) कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोचीन, के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(दो) कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोचीन, का वर्ष 1981-82 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा-परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।

(ग्रंथालय में रखे गए । देखिए संख्या एल. टी. 5973/83)

(ख) (एक) मुगल लाइन लिमिटेड, बम्बई के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(दो) मुगल लाइन लिमिटेड, बम्बई, का वर्ष 1981-82 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षा लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल०टी० 5974/83)

चीनी उपकर अधिनियम, 1982, चीनी उद्योग विकास परिषद् के वर्ष 1981-82 के कार्य-करण की समीक्षा तथा वार्षिक प्रतिवेदन और विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण।

खाद्य और नागरिक आपूर्ति मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भागवत भा आजाद) : मैं निम्न-लिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

(1) चीनी उपकर अधिनियम, 1982 की धारा 6 की उपधारा (3) के अन्तर्गत चीनी उपकर नियम, 1982 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) जो 25 नवम्बर, 1982 के भारत के राज-पत्र में अधिसूचना संख्या सा०का० नि० 720 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल०टी० 5975/83)

(2) उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 की धारा 7 की उपधारा (4) के अन्तर्गत चीनी उद्योग विकास परिषद् के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) चीनी उद्योग विकास परिषद् के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल०टी० 5976/83)

बौद्ध दर्शन विद्यालय; लेह-लद्दाख के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की समीक्षा तथा वार्षिक प्रतिवेदन और विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण।

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालयों में उप-मंत्री (श्री पी० के० थुंगन) : मैं निम्नलिखित पत्र सभापटल पर रखता हूँ :—

(1) (एक) बौद्ध दर्शन विद्यालय, लेह-लद्दाख के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) बौद्ध दर्शन विद्यालय, लेह-लद्दाख के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल०टी० 5977/83)

राष्ट्रीय बीज निगम लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1981-82 और आंध्र प्रदेश राज्य कृषि उद्योग विकास निगम लिमिटेड, हैदराबाद के 30 जून 1979 को समाप्त हुए वर्ष के वार्षिक प्रतिवेदन तथा कार्यकरण की समीक्षा और विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण

निर्माण और आवास मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद उस्मान आरिफ) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :—

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (एक) राष्ट्रीय बीज निगम लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।
- (दो) राष्ट्रीय बीज निगम लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 1981-82 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

(ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल०टी० 5978/83)

- (2) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—
- (एक) आन्ध्र प्रदेश राज्य कृषि-उद्योग विकास निगम लिमिटेड, हैदराबाद के 30 जून, 1979 को समाप्त हुए वर्ष के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।
- (दो) आन्ध्र प्रदेश राज्य कृषि-उद्योग विकास निगम लिमिटेड, हैदराबाद के 30 जून, 1979 को समाप्त हुए वर्ष का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखा परीक्षक की टिप्पणियाँ।
- (3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रंथालय में रखे गए देखिए। संख्या एल० टी० 5979/83)

इण्डियन मैडिसिन फार्मास्यूटिकल कारपोरेशन लिमिटेड, रानीखेत का वर्ष 1980-81 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा कार्यकरण की समीक्षा और विलम्ब के कारण बताने वाला विवरण

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री : (कुमारी कुमुदे बेन एम० जोशी) श्रीमती मोहसिना किदवई की ओर से मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :—

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (एक) इण्डियन मैडिसिन फार्मास्यूटिकल कारपोरेशन लिमिटेड, रानीखेत के वर्ष 1980-81 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इण्डियन मैडिसिंज-फार्मास्यूटिकल कारपोरेशन लिमिटेड, रानीखेत का वर्ष 1980-81 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखा परीक्षक की टिप्पणियां ।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(ग्रंथालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी० 5980/83)

कर्नाटक डेरी विकास निगम लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 1978-79 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा कार्यकरण की समीक्षा और विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :—

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

(एक) कर्नाटक डेरी विकास निगम लिमिटेड बंगलौर के वर्ष 1978-79 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(दो) कर्नाटक डेरी विकास निगम लिमिटेड, बंगलौर का वर्ष 1978-79 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(ग्रंथालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी० 5981/83)

चित्तरंजन राष्ट्रीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र, कलकत्ता का वर्ष 1981-82 का वार्षिक प्रतिवेदन, वार्षिक लेखे, लेखा परीक्षा प्रतिवेदन तथा कार्यकरण की समीक्षा

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (कुमारी कुमुद बेन० एम० जोशी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखती हूँ :—

(1) (एक) चित्तरंजन राष्ट्रीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र, कलकत्ता के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(दो) चित्तरंजन राष्ट्रीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र, कलकत्ता के वर्ष 1981-82 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(2) चित्तरंजन राष्ट्रीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र, कलकत्ता के वर्ष 1981-82 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षाप्रतिवेदन ।

(ग्रंथालय में रखे गए । देखिए एल० टी० संख्या 5982/83)

केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड, केन्द्रीय विद्यालय संगठन, नई दिल्ली बाल भवन सोसाइटी

(इंडिया) नई दिल्ली, केन्द्रीय तिब्बति स्कूल प्रशासन, नई दिल्ली राष्ट्रीय जन सहयोग तथा बाल विकास संस्थान नई दिल्ली के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन तथा कार्यक्रम की समीक्षा तथा विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण।

शिक्षा और संस्कृति तथा समाज कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पी०के० थुंगन) : मैं निम्न-लिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) (एक) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के वर्ष 1981-82 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल०टी० 5983/83)

- (3) (एक) केन्द्रीय विद्यालय संगठन, नई दिल्ली के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) केन्द्रीय विद्यालय संगठन, नई दिल्ली के वर्ष 1981-82 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)
- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल०टी० 5984/83)

- (5) (एक) बाल भवन सोसायटी (भारत), नई दिल्ली के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (दो) बाल भवन सोसायटी (भारत) नई दिल्ली के वर्ष 1981-82 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (7) वार्षिक प्रतिवेदन के साथ लेखापरीक्षित लेखाओं को सभा पटल पर न रखे जाने के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० 5985/83)

- (8) (एक) केन्द्रीय तिब्बती स्कूल प्रशासन, नई दिल्ली, के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (दो) केन्द्रीय तिब्बती स्कूल प्रशासन, नई दिल्ली, के वर्ष 1981-82 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (9) केन्द्रीय तिब्बती, स्कूल प्रशासन, नई दिल्ली, के वर्ष 1981-82 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।
- (10) उपर्युक्त (8) और (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 5986/83)

- (11) (एक) राष्ट्रीय जन सहयोग तथा बाल विकास संस्थान, नई दिल्ली, के वर्ष 1981-82 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (दो) राष्ट्रीय जन सहयोग तथा बाल विकास संस्थान, नई दिल्ली, के वर्ष 1981-82 के कार्यालय की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (12) राष्ट्रीय जन सहयोग तथा बाल विकास संस्थान, नई दिल्ली, के वर्ष 1981-82 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।
- (13) उपर्युक्त (12) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 5987/83)

अधीनस्थ विधान संबंधी समिति का 16वां प्रतिवेदन

श्री मूलचन्द डागा (पाली): मैं अधीनस्थ विधान संबंधी समिति का 16वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

सभापति तालिका

अध्यक्ष महोदय : मुझे सदन को सूचित करना है कि सर्वश्री वी० एन० गाडगिल और एस० एम० कृष्णा की मंत्रियों के रूप में नियुक्ति हो जाने के परिणामस्वरूप वे सभापति तालिका के सदस्य नहीं रहे हैं। लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियम के नियम 9 (1) के अन्तर्गत मैंने इन खाली स्थानों को भरने के लिए निम्नलिखित व्यक्तियों का सभापति तालिका के सदस्य के रूप में नामांकित किया है :

(1) श्री एफ० एच० मोहसिन

(2) श्री आर० एस० स्पैरो

अध्यक्ष महोदय : मुझे एक सुझाव प्राप्त हुआ है कि आज भोजन काल लम्बित किया जाए ताकि रेलवे बजट पर चर्चा के लिए अधिक समय मिल सके ।

क्या सदन की यही राय है कि आज भोजन काल लम्बित किया जाए ?

अनेक माननीय सदस्य : जी हां ।

अध्यक्ष महोदय : आज भोजन काल नहीं होगा ।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : महोदय, असम में कुछ घृणाजनक घटनाएं हो रही हैं । कृपया हमें अपनी शिकायतों को कहने की अनुमति दीजिए । सरकार को हमें यह बताना चाहिए कि इन घटनाओं को रोकने के लिए सरकार क्या कर रही है ।

अध्यक्ष महोदय : वे एक व्यक्तिव्य देंगे ।

(व्यवधान)

श्री हरीश कुमार गंगवार (पीलीभीत) : संसद सदस्यों को पीटा जा रहा है । (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इन्वेस्टीगेशन हो रहा है, वह सुनिये ।

गृह मंत्री (श्री प्रकाशचन्द्र सेठी) : महोदय, एक प्रश्न उठाया गया है कि आज दूसरे सदन में पंजाब के मामले पर चर्चा हो रही है । यह सही नहीं है । किन्तु पंजाब पर कल ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के माध्यम से चर्चा होगी । मैं आपके हाथों में हूँ । यदि आप यहां पर भी चर्चा निश्चित करेंगे तो मैं उसमें उपस्थित हूंगा ।

अध्यक्ष महोदय : हम ऐसा करेंगे ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : तब आप यह कहेंगे कि आप एक ही समय में दोनों स्थानों पर उपस्थित नहीं हो सकेंगे ।

श्री प्रकाश चन्द्र सेठी : तब मैं यहां रहूंगा । राज्य मंत्री दूसरे सदन में रहेंगे ।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर (दुर्गापुर) : हम केवल बहस ही नहीं चाहते बल्कि हम यह आश्वासन चाहते हैं कि बंगाली तथा अन्य अल्पसंख्यक असम में शांतिपूर्वक रह सकेंगे ।

असम में हुई घटनाओं के बारे में वक्तव्य

गृह मंत्री (श्री प्रकाश चन्द्र सेठी) : अध्यक्ष महोदय, गहरे दुःख के साथ मुझे यह बताना है कि उपलब्ध सूचना के अनुसार एक/दो मार्च की रात को शिव सागर जिले में टेओक पुलिस स्टेशन के हाथी-कुली क्षेत्र में लगभग 1000 व्यक्तियों की भीड़ ने लगभग 20 मकानों में आग लगा दी और 24

मछुआरों की हत्या कर दी और अन्य 30 व्यक्तियों को जखमी कर दिया, इनमें महिलाएं और बच्चे भी शामिल थे। सूचना मिलने पर एस० पी० तथा अन्य उच्च पुलिस अधिकारी घटना स्थल पर पहुंचे। जब वे वापस लौट रहे थे तो डूमिया गांव के पास घातक हथियारों से लगभग 50 व्यक्तियों की हिंसा पर उतारू भीड़ ने उन पर आक्रमण कर दिया। इसमें पुलिस ने गोली चलाई जिसमें दो व्यक्ति मारे गये। एक मामला दर्ज किया गया और 13 उपद्रवी व्यक्तियों को गिरफ्तार कर लिया गया है।

नवगांव जिले में कामरूप पुलिस स्टेशन के अन्तर्गत माधवपुर पुलिस आउट पोस्ट में 2 मार्च को हुई एक अन्य घटना में एक भीड़ ने चौकी पर हमला किया। इसमें एक ए० एस० आई० मारा गया। पुलिस ने गोली चलाई और तीन व्यक्ति मारे गए। भीड़ पास के ही एक ओर गांव में गई और वहां उसने कुछ घरों को जला दिया। पुलिस शीघ्र ही वहां पहुंची और वहां उसने स्थिति पर नियंत्रण के लिए गोली चलाई, जिससे तीन व्यक्ति मारे गये।

सेना को बुला लिया गया है और व्यापक गश्त जारी है। टेलीफोन से पता चला है कि 7 जिलों में कुछ क्षेत्रों को असम विक्षुब्ध क्षेत्र अधिनियम के अन्तर्गत विक्षुब्ध क्षेत्र घोषित कर दिया गया है और वहां पर सेना को तैनात कर दिया गया है। इस संबंध में वास्तविक व्यूरे की प्रतीक्षा की जा रही है।

सरकार यथाशीघ्र शांति और स्थिति सामान्य बनाने के लिए हर सम्भव कदम उठा रही है। एक बार फिर मैं यह अपील करता हूं कि इस समय आवश्यकता इस बात की है कि भावनाओं को भड़काया न जाये और वातावरण को विषाक्त न होने दिया जाये।

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : महोदय, मैं एक निवेदन करना चाहता हूं। हमें इस बात की प्रसन्नता है कि मंत्री महोदय ने स्वयं ही इस संबंध में वक्तव्य दिया है। हमें प्रसन्नता है कि उन्होंने सदन की भावनाओं को सम्मान दिया किन्तु एक नई स्थिति उत्पन्न हो गई है और हम चाहेंगे कि इस वक्तव्य को भी ध्यान में रखा जाए ताकि चुनावों के बाद उत्पन्न हुई स्थिति के बारे में हमारे विचार सदन में सुने जाये... (व्यवधान) और आपको उसके लिए समय निकालना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : यदि आप समय निकाल सकते हैं तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

प्रो० मधु दंडवते : कृपया आप अपने प्रभाव का प्रयोग करें।

अध्यक्ष महोदय : मैं करूंगा। मेरी सेवाएं सर्वदा आपके लिए उपस्थित रहती हैं।

प्रो० मधु दंडवते : हम अपने बुरे प्रभाव का प्रयोग कर नोटिस देने के लिए तैयार हैं और आप अपने अच्छे प्रभाव का प्रयोग कर उसे प्रहीत करें... (व्यवधान)।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : इन वक्तव्यों में गृह मंत्री महोदय को इस बारे में भी सूचना देनी चाहिए कि हजारों शरणार्थी असम से बाहर चले गये हैं, कुछ अरुणाचल प्रदेश चले गये हैं और कुछ उत्तरी बंगाल में और अभी भी असम से बाहर जा रहे हैं। उनकी देख-भाल कौन कर रहा है? उनकी स्थिति क्या है? हमें उसके बारे में सूचना दी जानी चाहिए, उसके बारे में यहां एक भी शब्द नहीं कहा गया है।... (व्यवधान)

श्री प्रकाश चन्द्र सेठी : यह सच है कि कुछ लोग बंगाल में चले गये हैं और कुछ हजार लोग अरुणाचल प्रदेश में भी चले गये हैं। किन्तु हमने असम सरकार को कहा है कि वे सीमावर्ती क्षेत्रों में राहत शिविर लगाये ताकि लोग अपने स्थानों पर वापस आ सकें। इस समय असम में लगभग 145 शिविर चलाए जा रहे हैं जिसमें से 2.32 लाख लोगों को राहत मिल रही है... (व्यवधान)

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : महोदय, केवल एक मिनट के लिए मेरी बात सुने। आपने देखा होगा कि मैं शरणार्थियों के बारे में पिछले तीन दिनों से यहां चिल्ला रहा हूं।

अभी तक 17000 शरणार्थी 1982 उपद्रवों का शिकार हो चुके हैं... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप बात को समझते क्यों नहीं ?

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : 22 हजार नये शरणार्थी असम की सीमा पार कर गये हैं; इससे पश्चिम बंगाल राज्य पर बहुत ही आर्थिक भार पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय : यह चर्चा नहीं है। हम इस पर विचार करेंगे जब इस पर चर्चा होगी।

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती : कल हम इस पर चर्चा करेंगे।

अध्यक्ष महोदय : मुझे मालूम नहीं है।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

राज्यों में बिजली की कमी

श्री वित्त बसु (बारसाट) : मैं ऊर्जा मंत्री का ध्यान अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्न विषय की ओर दिलाता हूं और उनसे अनुरोध करता हूं कि वह इस संबंध में वक्तव्य दें :

“देश में विभिन्न राज्यों में बिजली की कमी के समाचार और इस संबंध में सरकार द्वारा की गई कार्यवाही।”

ऊर्जा मंत्री (श्री पी० शिवशंकर) : माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि अप्रैल, 1982 फरवरी, 1983 के दौरान देश में विद्युत उत्पादन में 7% की वृद्धि हुई है। इस अवधि के दौरान वास्तविक उत्पादन 119.75 बिलियन यूनिट था। इसकी तुलना में पिछले वर्ष इसी अवधि के दौरान यह उत्पादन 112.2 बिलियन यूनिट था। इस बढ़े हुए उत्पादन को ध्यान में रखते हुए समग्र कमी को कम करना संभव हुआ है। अप्रैल, 1982 से जनवरी, 1983 तक की अवधि के दौरान कमी केवल 8.6% थी जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि के दौरान यह कमी 10.3% थी।

चालू वित्त वर्ष में 132 बिलियन यूनिट ऊर्जा का उत्पादन करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है जो कि पिछले वर्ष से लगभग 7% अधिक है। अप्रैल, 1982 से फरवरी, 1983 तक की अवधि के

लिए ताप विद्युत और जल विद्युत उत्पादन के लिए निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त कर लिया गया है जबकि राजस्थान परमाणु विद्युत संयंत्र की मशीनों के बंद हो जाने पर न्यूक्लीय उत्पादन में कमी रही है। समग्र वर्ष के लिए यह सम्भावना है कि ऊर्जा का उत्पादन लगभग 131 मिलियन यूनिट होगा।

कुल प्रतिष्ठापित क्षमता में ताप विद्युत का भाग लगभग दो तिहाई है तथा तदनुसार ताप विद्युत केन्द्रों के कार्य निष्पादन में सुधार करने के लिए समुचित ध्यान दिया गया है। आपको यह सूचित करते हुए मुझे प्रसन्नता हो रही है कि चार वर्ष में अप्रैल, 1982 से जनवरी, 1983 तक संयंत्र भार अनुपात बढ़कर 48.9% हो गया है। इसकी तुलना में पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान यह अनुपात 45.8% था। अभी हाल ही के मामलों के दौरान 200/210 मेगावाट की कुछ नई उत्पादन यूनिटों का संयंत्र भार अनुपात 70% से अधिक रहा है। जनवरी, 1983 के महीने में ताप विद्युत केन्द्रों का संयुक्त संयंत्र भार अनुपात 52.7% के स्तर पर पहुंच गया है। मुझे आशा है कि मंत्रालय और राज्य बिजली बोर्डों द्वारा किए गए विभिन्न उपायों के परिणामस्वरूप वर्तमान कार्य निष्पादन स्तर न केवल बनाए ही रखा जा सकेगा बल्कि आने वाले महीनों में इसमें और सुधार होगा।

माननीय सदस्य यह जानते ही हैं कि देश के बहुत से भागों में मानसून कम रहा है। मानसून फेल होने का दोहरा प्रभाव पड़ा है। जल विद्युत उत्पादन में कमी होने के अतिरिक्त परिसंग भार में भी वृद्धि हुई है।

दक्षिण क्षेत्र में आन्ध्र प्रदेश को छोड़कर अन्य राज्य मानसून के फेल होने के कारण विभिन्न मात्रा में विद्युत की कमी का अनुभव कर रहे हैं। तमिलनाडु में अक्टूबर, 1982 तक विद्युत की स्थिति संतोषप्रद रही थी। तथापि मानसून के फेल होने के कारण विद्युत उपलब्धता में कमी आई और राज्य विद्युत की कमी का सामना कर रहा है। केरल जिसमें विद्युत की अधिकता रहती है तथा जो तमिलनाडु और कर्नाटक को सहायता देता रहा है, में मानसून के फेल होने के कारण कमी आई है। कर्नाटक में विद्युत की कमी लगभग 25% है। राज्य महाराष्ट्र से लगभग 100 मेगावाट की सहायता प्राप्त कर रहा है।

पश्चिमी क्षेत्र के मामले में चालू वर्ष के दौरान उत्पादन में समग्र वृद्धि 5% हुई है। जबकि अपर्याप्त मानसून के कारण गुजरात और मध्य प्रदेश राज्यों में जल विद्युत उत्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। ताप विद्युत केन्द्रों के बेहतर कार्य निष्पादन के कारण उत्पादन में वृद्धि संभव हो सकी है, जिसमें लगभग 15% की वृद्धि रिकार्ड की गई है। इसके परिणामस्वरूप गुजरात, महाराष्ट्र तथा मध्य प्रदेश, अतिरिक्त विद्युत कटौतियां लागू किए बिना ही नई मांगों को पूरा कर सके हैं।

चालू वर्ष में उत्तरी क्षेत्र में फरवरी, 1983 तक उत्पादन में लगभग 13% की वृद्धि हुई है। उत्तर प्रदेश में अप्रैल, 1982 से जनवरी, 1983 की अवधि के दौरान वृद्धि लगभग 22.7% हुई है। पंजाब में भी 21.9% की वृद्धि हुई है। राजस्थान के मामले में, राजस्थान परमाणु विद्युत संयंत्र की उत्पादन यूनिटों में बंदी होने तथा कोटा में 110 मेगावाट की यूनिट के चालू होने में देरी होने के कारण स्थिति गंभीर हो गई। राज्य को, केन्द्रीय क्षेत्र के विद्युत केन्द्रों तथा मध्य प्रदेश से प्रतिदिन औसतन

2-3 मिलियन यूनिट की सहायता दी गई। हरियाणा में पानीपत तथा फरीदाबाद ताप विद्युत केन्द्रों का कार्य-निष्पादन संतोषजनक नहीं था तथा राज्य को कमी-कभी विद्युत की कमी का सामना करना पड़ा। परन्तु स्थिति में अब सुधार हो चुका है।

पूर्वी क्षेत्र में, जो कि मुख्यतः ताप विद्युत पर निर्भर है, फरवरी, 1983 तक ताप विद्युत उत्पादन में 5.5% की वृद्धि होने के कारण, कुल उत्पादन पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान हुए उत्पादन की तुलना में अधिक था। परन्तु उत्पादन में वृद्धि होने के बावजूद पश्चिम बंगाल तथा बिहार में विद्युत की कमी बनी रही है। यदि संघालडीह विद्युत केन्द्र का कार्य संतोषजनक रहा होता और बंडेल में 210 मेगावाट की नई यूनिट को शीघ्रता के साथ नियमित प्रचालन में लाया जाता तो पश्चिम बंगाल में विद्युत की स्थिति अच्छी रही होती। वर्ष के दौरान बिहार में पतरातू विद्युत केन्द्र में विद्युत उत्पादन में कुछ सुधार हुआ था। फिर भी आवश्यकता पूर्ण रूप से पूरी नहीं की जा सकी जिसके परिणामस्वरूप विद्युत उपलब्धता पर निर्भर करते हुए दिन-प्रतिदिन के आधार पर लोड शैडिंग करनी पड़ी। उत्पादन स्तर में और सुधार लाने की दृष्टि से इन दोनों पतरातू तथा बरौनी ताप विद्युत केन्द्रों के कार्य-निष्पादन में सुधार के लिए सरकार द्वारा कदम उठाए गए हैं। इस संबंध में की गई कार्रवाई की, केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा ध्यानपूर्वक मानीटरिंग की जा रही है। मानसून फेल होने के कारण उड़ीसा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है चूंकि राज्य मुख्यतः जल विद्युत के उत्पादन पर निर्भर करता है। इस तथ्य के बावजूद अप्रैल, 1982 से जनवरी, 1983 तक की अवधि के दौरान उड़ीसा में ताप विद्युत उत्पादन पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान हुए ताप विद्युत उत्पादन की तुलना में 33% अधिक था।

उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में विद्युत की स्थिति संतोषजनक है।

पूर्ववर्ती ब्यौरे से माननीय सदस्य इस बात की पुष्टि करेंगे कि यद्यपि कुछ क्षेत्र विद्युत की गंभीर कमी का सामना कर रहे हैं फिर भी विद्युत की स्थिति में समग्र तौर पर सुधार हुआ है। मैं माननीय सदस्यों को पुनः यह आश्वासन देना चाहता हूँ कि हमेशा की तरह कृषि क्षेत्र की आवश्यकताओं को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। विभिन्न जिलों में विद्युत सप्लाई की स्थिति की प्रत्यक्ष रूप से जाँच करने के लिए सम्बन्धित केन्द्रीय मंत्रालयों के संयुक्त दल भेजे गए हैं। फसल के समय में कृषि क्षेत्र को अधिकतम विद्युत सप्लाई की अनिवार्यता को राज्य सरकारों ने भी स्वीकार किया है। देश में सिंचाई की योजनाओं में लगातार महत्व दिए जाने का लाभदायक प्रभाव इस बात से सिद्ध होता है कि 1982-83 के दौरान कृषि उत्पादन में सूखे की प्रचंडता की तुलना में हानि कम रही है।

हमें विश्वास है कि आगामी महीनों में हम सुधार की गति को बनाए रखने में समर्थ होंगे। बढ़ाई जा रही नई उत्पादन क्षमता के योगदान से तथा सामान्य मानसून होने से, मुझे आशा है कि इस वर्ष देश के अधिकांश भागों में विद्युत की स्थिति संतोषजनक रहेगी।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

श्री चित्त बसु (बारसाट) : सबसे पहले...

उपाध्यक्ष महोदय : मैं ऊर्जा नियमों को देख रहा था। मैं इसे सभा तथा श्री चित्त बसु की सूचना के लिए पढ़ रहा हूँ। इसमें कहा गया है :

“ध्यानाकर्षण के लिए किसी दिन कुल आधे घंटे से अधिक समय नहीं लिया जाना चाहिए। स्पष्टीकरणात्मक प्रश्न पूछने के लिए ध्यानाकर्षित करने वाले सदस्य को लगभग तीन मिनट से अधिक समय नहीं लेना चाहिए और अन्य चार सदस्यों में से प्रत्येक को लगभग दो मिनट से अधिक समय नहीं लेना चाहिये।”

श्री चित्त बसु : मैं इसे कई बार पढ़ चुका हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं केवल इसे पढ़ रहा था।

श्री चित्त बसु : कृपया यह देखने के लिए अपने रिकार्ड को देखें कि पहले आपने कितना समय दिया था।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं जानता हूँ कि आप पूर्वोदहारण देंगे। मैं केवल नियमों को उद्धृत कर रहा हूँ।

श्री चित्त बसु : मैं नहीं जानता कि आपने इसे क्यों उद्धृत किया जबकि मैंने भाषण शुरू ही किया है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने सभा की सूचना के लिए कहा है—आपके लिए नहीं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : यह आपका बहुत प्यारा नियम है।

श्री चित्त बसु : इसे हर सदस्य जानता है।

सबसे पहले मैं अपना खेद प्रकट करता हूँ और कहता हूँ कि मंत्री का वक्तव्य ऊर्जा स्थिति की वास्तविकता से सम्बन्धित नहीं है। वास्तव में वक्तव्य में एक ही नहीं बल्कि सभी राज्यों के ऊर्जा संकट को छिपाने की कोशिश की गयी है।

मैं इस टिप्पणी को उचित ठहराना चाहता हूँ उस कारण मैं चाहता हूँ कि आप कुछ आंकड़े दें। आज के वक्तव्य में भी एक बड़ा दावा किया गया है कि स्थिति इतनी निराशाजनक नहीं है जितनी नजर आती है। वास्तव में ऊर्जा मंत्री का ऐसे दावे करने का स्वभाव ही बन गया है जिन्हें वे बाद में सिद्ध नहीं कर सकते। इन्होंने क्षमता उपयोग का जिक्र किया है। हम तथ्य देखें। तथापि संयंत्रों में क्षमता उपयोग बहुत कम है अर्थात् अगस्त 1982 में 43 प्रतिशत था जबकि अप्रैल तथा जुलाई में 49 प्रतिशत था। आपको इस बात को ध्यान में रखना है कि 1976-77 में क्षमता उपयोग 56 प्रतिशत था।

अतः मैं नहीं जानता कि मंत्री महोदय ने यह दावा करने का कैसे साहस किया कि स्थिति इतनी गम्भीर नहीं है जितनी कि बताई गई है। क्षमता उपयोग में गिरावट आयी है और इसमें वृद्धि की अब कोई सम्भावना नहीं है। यदि आप कुल अधिष्ठापित क्षमता को देखें तो आप तथा सभा निराश होंगे। इस बारे में कोई महत्वपूर्ण प्रगति नहीं हुई है। मेरे विचार में श्री शिवशंकर इसका ध्यान रखेंगे।

छठी योजना के पहले वर्ष के दौरान 2, 167 मेगावाट तथ्य की तुलना में वृद्धि केवल 1823 मेगावाट हुई। इन्होंने दावा किया है कि इसमें सुधार हुआ है। छठी योजना के दूसरे वर्ष में केवल 2176 मेगावाट की वृद्धि हुई। क्या आप इसके रहस्य को जानते हैं? उस समय तक उन्होंने पहले के लक्ष्य के 4087 मेगावाट से घटा कर 3212 मेगावाट किया। वे न केवल लक्ष्य ही पूरा करना चाहते हैं बल्कि अपनी कार्यकुशलता को बढ़ाने अथवा यह कहने के लिए कि वे इस बारे में बहुत गम्भीर हैं, उन्होंने लक्ष्य में कमी कि है और उस कम किये गए 3,212 मेगावाट के लक्ष्य को पूरा नहीं किया जा सका और फिर भी ये दावा करते हैं कि स्थिति में सुधार हो गया है। छठी पंचवर्षीय योजना के तीसरे वर्ष में भी 4055 मेगावाट के लक्ष्य को कम करके 3082 मेगावाट किया गया हम उस किस्म की स्थिति का अनुमान नहीं लगा सकते; उपलब्धि क्या हुई? जहां तक मेरी सूचना का सम्बन्ध है, 1982-83 के पहले छः महीनों के दौरान एक तिहाई से अधिक वृद्धि नहीं हुई है। अतः छठी पंच वर्षीय योजना का ऊर्जा संबंधी लक्ष्य पूरा नहीं होगा। मैं नहीं जानता कि सभा की प्रतिक्रिया क्या होगी?

अब मंत्री को न केवल यही स्पष्ट करना है कि छठी पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य क्यों पूरे नहीं हुये, और न ही होने जा रहे हैं, बल्कि यह भी स्पष्ट करना है कि लक्ष्य एक बार नहीं बल्कि अनेक बार क्यों कम किये गए। लक्ष्य में कभी किए जाने के बाद भी यह मंत्रालय अथवा यह सरकार कम लक्ष्य को भी पूरा नहीं कर सकी? क्या उनके पास मुद्रा नहीं है? वे इसे लोगों को कैसे बतायेंगे? फिर भी, ये यहाँ इस तरह के वक्तव्य देकर कहते हैं कि स्थिति इतनी गम्भीर नहीं है जितनी कि नजर आती है। मैं अपने मित्र श्री शिवशंकर को दोषी नहीं ठहराता। इसके लिए वे अकेले जिम्मेवार नहीं हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : (जादवपुर) श्री गनी खान चौधरी।

श्री चित्त बसु : मैं उन्हें भी इसके लिए दोषी नहीं ठहराता। स्थिति उस प्रकार की है।

मैं आपको पहली पंचवर्षीय योजना से छठी पंचवर्षीय योजना तक का रिकार्ड देता हूँ। इसे मैं इस वर्ष के 20 जनवरी के इकोनामिक्स टाइम्स की समीक्षा से उद्धृत करता हूँ। उन्होंने एक विशेष अंक निकाला है और ऊर्जा स्थिति की समीक्षा की है। मेरे पास कम समय है क्योंकि आपने नोटिस पढ़ लिया है। मैं सभा को केवल यही दिखाना चाहता हूँ कि प्रथम पंच वर्षीय योजना से लेकर अब तक योजनाओं के निष्पादन में कमी रही है, यह सरकार द्वारा किया गया एक अपराधिक कार्य है विशेषकर ऊर्जा के मामले में क्योंकि ऊर्जा पर हमारे देश का विकास, औद्योगिक उत्पादन और हमारी समृद्धि निर्भर है। इस ओर ध्यान दें।

पहली पंच वर्षीय योजना में 15.9 प्रतिशत कमी हुई थी; दूसरी पंचवर्षीय योजना काल में 35.8 प्रतिशत की कमी रही, तीसरी पंच वर्षीय योजना में 33.19 प्रतिशत और 1966 से 1969 के बीच की वार्षिक योजनाओं में 19.3 प्रतिशत चौथी पंच वर्षीय योजना में 1969 से 1974 तक 54.2 प्रतिशत कमी रही। 1974 से 1979 के बीच की अवधि में 18.4% की कमी रही। 1980-81 में यह कमी 32.5 प्रतिशत थी और 1981-82 में यह 32.3 प्रतिशत थी और 1982-83 में यह कमी 54 प्रतिशत थी। अतः हमारे देश में नियोजित अर्थव्यवस्था के शुरू होने से लेकर ही ऊर्जा उत्पादन परियोजनाओं के योजना लक्ष्यों को पूरा करने में कमी रही है।

क्या आप मेरी इस बात को पसंद करेंगे कि यह उपेक्षापूर्ण अपराधिक कार्य है, यह योजना को समाप्त करने वाला कार्य है और इस काम के लिए देश सरकार को क्षमा नहीं कर सकता।

अब मैं वर्तमान स्थिति की चर्चा करता हूँ। सरकार दावा करती है कि मांग तथा पूर्ति के अंतर में कमी हुई है। मैं मानता हूँ कि इसमें कमी हुई है। हम इस पर भी विचार करें।

वर्ष 1979-80 में पूर्ति और मांग में 16.1 प्रतिशत अन्तर था, वर्ष 1980-81 में यह अन्तर कम हो कर 12.6 प्रतिशत हो गया वर्ष 1980-81, में सरकार के अनुसार, यह 10.5 प्रतिशत है। अतः मैं यह स्वीकार करता हूँ कि अन्तर में कमी आई है परन्तु यह कमी 1979-80 में 16.1 प्रतिशत से वर्ष 1981-82 में 10.8 प्रतिशत केवल 6 प्रतिशत हुई है और आप मुझसे इस बात पर सहमत होंगे और आपको सहमत होना पड़ेगा कि इस समय विद्युत की पूर्ति और मांग में 10.5 प्रतिशत अन्तर है।

महोदय, अनुमानों से पता चलता है कि यह अन्तर बहुत अधिक है और कुछ और अनुमानों से, जो निस्सन्देह गैर-सरकारी अनुमान हैं, पता चलता है कि विद्युत की मांग छठी पंच वर्षीय योजना में 11.9 प्रतिशत प्रतिवर्ष बढ़ने की आशा है और आगामी वर्षों में तो और भी तेजी से वृद्धि होने की आशा है अर्थात् 10.5 प्रतिशत की मौजूदा कमी पर आगे 11.9 प्रतिशत की प्रति वर्ष वृद्धि होगी। इससे एक ऐसी स्थिति पैदा हो जाएगी जब कुल मांग में 22 अथवा 29 प्रतिशत के लगभग कमी हो जाएगी।

आज हमारे समक्ष यह स्थिति है। इससे आप भली भाँति समझ सकते हैं कि आज हम जिस विद्युत स्थिति का सामना कर रहे हैं, वह कितनी नाजुक है।

एफ०आई०सी०सी० आई० द्वारा की गई पुनरीक्षा के अनुसार इस शताब्दी के अन्त तक बिजली की कुल मांग लगभग 457.4 मिलियन यूनिट हो जाने की आशा है। इसका अर्थ हुआ आगामी 20 वर्षों में चार गुना वृद्धि हो जाने की आशा है। मैं नहीं जानता कि यह ठीक है या नहीं। परन्तु एफ० आई० सी० सी० आई० एक उत्तरदायी संगठन है। उनके अनुमान के अनुसार हम मांग की पूर्ति तब तक नहीं कर सकते जब तक हम विद्युत उत्पादन को चार गुना न करें। इस स्थिति में भी माननीय मंत्री महोदय आते हैं और भाषण देकर चले जाते हैं जिससे आत्म-सन्तोष की गंध आती है। यह मान कर भी चला जाए कि विद्युत उत्पादन में 10 प्रतिशत गिरावट आएगी तो इससे 19,000 करोड़ रुपए के राष्ट्रीय उत्पादन का नुकसान होगा। मेरा संबंध इस महान देश के पूर्वी क्षेत्र से है, मैं इस सभा को कतिपय लक्ष्यों से अवगत कराना चाहता हूँ कि योजना और विद्युत उत्पादन में इस पूर्वी क्षेत्र की उपेक्षा किस प्रकार की गई है। विद्युत की उपलब्धता देश भर में कम है। यह जानने के लिए हमें कुछ समय निकालना चाहिए कि देश के पूर्वी और उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में क्या हो रहा है।

बिहार, उड़ीसा और पश्चिम बंगाल सहित पूर्वी क्षेत्र में 1980-81 में विद्युत उत्पादन में कमी 12.6 प्रतिशत की राष्ट्रीय औसत की तुलना में 24.8 प्रतिशत थी। इस अवधि के दौरान उत्तरी क्षेत्र में 13.4 प्रतिशत की कमी थी पश्चिमी क्षेत्र में 11.6 प्रतिशत की और मुझे प्रसन्नता है कि दक्षिणी

क्षेत्र में यह कमी 5.2 प्रतिशत थी। क्या मैं यह कह सकता हूँ कि पूर्वी क्षेत्र की विद्युत उत्पादन के क्षेत्र में निरन्तर, लगातार और हमेशा से उपेक्षा होती रही है जिससे नुकसान होता रहा है? क्या मंत्रालय इस नुकसान की ओर ध्यान देगा?

पूर्वी क्षेत्र में वर्ष 1951 और 1981 के दौरान विद्युत उत्पादन में 713 मेगावाट की वृद्धि हुई, उत्तरी क्षेत्र में 2284 मेगावाट की, दक्षिणी क्षेत्र में 1796 मेगावाट की और पश्चिमी क्षेत्र में 1406 मेगावाट की वृद्धि हुई। यह पूर्वी क्षेत्र की एक और घोर उपेक्षा है।

मुझे सभा में इन आंकड़ों को उद्धृत करने से कोई प्रसन्नता नहीं हुई है। यदि इन त्रुटियों को दूर नहीं किया जाता है और यदि विद्युत के अभाव के लिए बार-बार केवल पश्चिम बंगाल सरकार को दोषी ठहराया जाता है और इसलिए उन्हें दण्ड दिया जाता है तो इन आंकड़ों से नाजुक स्थिति का पता चल जाएगा। केन्द्र सरकार द्वारा पूर्वी क्षेत्र के लिए विद्युत सम्बन्धी योजनाएं बनाते समय बिहार को भी उसमें सम्मिलित किया गया। मैं भी दोस्ती चाहता हूँ ताकि वे हमें अलग न कर सकें। इन तथ्यों से पता चल जाएगा कि स्थिति बहुत ही नाजुक है और सरकार को विद्युत उत्पादन में वृद्धि सुनिश्चित करने हेतु देश की प्रगति और समृद्धि के हित में यथा संभव शीघ्र पर्याप्त कदम उठाने चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदय से केवल ये छोटे-छोटे प्रश्न पूछना चाहता हूँ। लक्ष्य के अनुसार विद्युत उत्पादन में वृद्धि करने के लिए सरकार छठी पंचवर्षीय योजना के शेष वर्षों में क्या कदम उठाना चाहती है? मुझे समाचार पत्रों से यह पढ़कर अत्यन्त चिन्ता हुई कि सरकार द्वारा विद्युत उत्पादन की कतिपय परियोजनाओं को छोड़ने का निर्णय लिए जाने की संभावना है। क्या माननीय मंत्री महोदय सभा को आश्वासन देंगे कि छठी पंचवर्षीय योजनाओं के शेष वर्षों में किसी परियोजना को नहीं छोड़ा जाएगा और यदि संभव हुआ तो विद्युत उत्पादन के लिए नई परियोजनाओं को हाथ में लिया जाएगा? यह मेरा पहला प्रश्न है। मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि राज्य बिजली बोर्डों में कार्य कुशलता नहीं है। राज्याध्यक्ष समिति ने कुछ सिफारिशें की थीं। क्या मैं यह जान सकता हूँ कि सरकार ने राज्य बिजली बोर्डों के कार्यचालन में सुधार लाने हेतु विशेष रूप से क्षमता उपयोग के बारे में सरकार ने क्या कदम उठाए हैं और क्या इस मामले पर राज्य सरकारों से बात की है ताकि राज्य विद्युत बोर्डों के कार्यचालन में सुधार लाने के लिए एक सौहार्दपूर्ण हल निकाला जा सके? क्या मैं यह जान सकता हूँ कि क्या सरकार को यह जानकारी है कि बहुत से राज्यों द्वारा विद्युत-शुल्क बढ़ा दिया गया है-या बढ़ाया जा रहा है? मेरे विचार में यह मनमानी वृद्धि है। राज्याध्यक्ष समिति की एक सिफारिश यह भी थी कि एक विद्युत लागत और मूल्य ब्यूरो की स्थापना की जाए ताकि लागत ढांचे और विद्युत शुल्क के मूल्य ढांचे का अध्ययन किया जा सके। ऐसी कुछ अफवाहें हैं, ये अफवाहें समाचार पत्रों में हैं, कि सरकार विद्युत उत्पादन के क्षेत्र में निजी क्षेत्र को प्रवेश करने की अनुमति देकर मौजूदा औद्योगिक नीति को छोड़ रही है। निजी क्षेत्र को विद्युत उत्पादन के क्षेत्र से अलग रखा गया है। और अब मुझे आशंका है कि सरकार निजी क्षेत्र को विद्युत उत्पादन के क्षेत्र में प्रवेश करने की अनुमति दे रही है। क्या माननीय मंत्री महोदय सभा को आश्वासन देंगे कि वे मौजूदा औद्योगिक नीति के विशिष्ट नीति निर्देशों की उपेक्षा नहीं करेंगे और विद्युत उत्पादन के महत्वपूर्ण क्षेत्र में निजी क्षेत्र को प्रवेश की अनुमति नहीं देंगे।

यह देखा गया है कि ताप विद्युत उत्पादन की तुलना में जल-विद्युत अपेक्षाकृत कम है। क्या सरकार जल विद्युत उत्पादन में वृद्धि द्वारा इस स्थिति को उलटना चाहती है? चूंकि पानी अत्यधिक मात्रा में उपलब्ध है और जल विद्युत उत्पादन की गुंजाइश अधिक है। इसलिए क्या सरकार के पास ताप और जल विद्युत के उत्पादन के लिए सन्तुलित कार्यक्रम है ताकि उपलब्ध स्रोतों से अधिक जल विद्युत उत्पादित की जा सके?

अन्त में, पश्चिम बंगाल में मुर्शिदाबाद में 2000 मेगावाट बिजली पैदा करने की योजना है। योजना तैयार कर दी गई है और अब अक्टूबर, 1982 से यह केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण के पास पड़ी है। यहां तक कि इस वक्तव्य में भी पश्चिम बंगाल में विद्युत के अत्यधिक अभाव का उल्लेख किया गया है। इस बात का ध्यान रखते हुए कि पश्चिमी बंगाल में गम्भीर विद्युत संकट है, क्या माननीय मंत्री महोदय सभा को आश्वासन देंगे कि 2000 मेगावाट बिजली उत्पादित करने की प्रस्तावित मुर्शिदाबाद योजना को यथा संभव स्वीकृति दी जाए?

श्री पी० शिवशंकर : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने प्रश्न पूछने से पूर्व एक लम्बा भाषण दिया है.....

श्री चित्त बसु : यह आपके विवरण से लम्बा नहीं है।

श्री पी० शिवशंकर : मैं यह अनुरोध करना चाहता हूं कि उन्होंने जो प्रश्न पूछे हैं उनके उत्तरों से वे अच्छी तरह वाकिफ हैं। उन्होंने बहुत ही साधारण शब्दों में ये प्रश्न पूछे हैं। अन्तिम प्रश्न ही विशिष्ट है। जिसमें वह चाहते हैं कि मैं स्पष्ट शब्दों में उसका उत्तर दूं।

जब उन्होंने बोलना प्रारम्भ किया तो मैंने सोचा कि वह अपने तमाम जीवन निराशावादी रहे हैं और एक निराशावादी दिल में आशा का संचार करना थोड़ा कठिन होता है। फिर भी मैं अपनी ओर से जो तस्वीर ब्यौरे में पेश की गई है तस्वीर को और व्यापक बनाने का प्रयत्न करूंगा। मैं पहले ही कह चुका हूं कि देश में अप्रैल, 1982 फरवरी, 1983 के दौरान विद्युत उत्पादन में 7 प्रतिशत वृद्धि हुई है। यदि वह इस पर विश्वास नहीं करते हैं और कहते हैं कि मेरे सभी आंकड़े गलत हैं, तो वह ऐसी राय बना सकते हैं क्योंकि जो तथ्यों से आंखें मूंद लेते हैं उन्हें जानकारी नहीं दी जा सकती।

मैंने यह भी कहा है कि अप्रैल, 1982 जनवरी, 1983 के दौरान यह कमी पिछले वर्ष के इसी अवधि के 10.3 प्रतिशत की कमी की तुलना में 8.6 प्रतिशत थी, यद्यपि मेरे मित्र इस आंकड़े को बढ़ा चढ़ाकर 10 प्रतिशत कह रहे हैं। ऊर्जा उत्पादन का लक्ष्य 132 बिलियन यूनिट है जो पिछले वर्ष से 7 प्रतिशत अधिक है। अप्रैल, 1982 फरवरी, 1983 की अवधि के दौरान स्थिति बहुत ही उत्साहवर्धक रही है और आशा की जाती है कि इस सम्पूर्ण वर्ष में 131 बिलियन होगा जो निर्धारित लक्ष्य से एक बिलियन कम होगा।

मेरे मित्र ने संयन्त्र भार फैक्टर का उल्लेख किया है। यह प्रतिमास भिन्न होता है। मानसून महीनों में यह बढ़े हुए जल विद्युत उत्पादन और कम मांग के कारण कम रहता है। विस्तार में गए

बिना मैं यह कहूंगा कि संयन्त्र भार फैक्टर अप्रैल, 1981 से फरवरी, 1982 के दौरान 46.4 प्रतिशत की तुलना में अप्रैल, 1982 से फरवरी, 1983 के दौरान 49.2 प्रतिशत रहा।

निस्सन्देह यह सच है कि मेरे मित्र वर्ष 1975-76 से सम्बद्ध कुछ आंकड़ों का उल्लेख करने का प्रयास कर रहे थे। उससे मैं इन्कार नहीं करता हूँ। परन्तु मेरे वक्तव्य में संयन्त्र भार कारकों के संदर्भ में हाल ही में हुए विकास के बारे में बताया गया है। मैं इसे बहुत अच्छी तस्वीर तो नहीं कहूंगा, परन्तु फिर भी यह एक संतोषजनक तस्वीर है। और मेरे वक्तव्य में यह ब्यौरा दिया गया है कि कुछ सीमा तक उन ताप बिजलीघरों का जिनका उसमें उल्लेख है, के संयन्त्र का भार कारक का 70 प्रतिशत से अधिक रिकार्ड किया गया है।

महोदय, माननीय सदस्य ने पूर्वी क्षेत्र के बारे में ध्यान आकृष्ट किया था। वह विशेषकर पश्चिम बंगाल के बारे में चिन्तित थे।

श्री चित्त बसु : और बिहार और उड़ीसा के बारे में भी।

श्री पी० शिवशंकर : आपने ब्यौरा दिया। आप तो केवल पश्चिम-बंगाल के बारे में चिन्तित हैं।

श्री चित्त बसु : नहीं, मैंने राज्यवार ब्यौरा नहीं दिये थे। यदि आप चाहते हैं तो मैं दे सकता हूँ।

श्री पी० शिवशंकर : महोदय, मैं निवेदन करता हूँ कि जहां तक पश्चिम-बंगाल में कुल बिजली उत्पादन का सम्बन्ध है, मुझे कहना चाहिए कि व्यावहारिक रूप से गत पांच वर्षों में उस राज्य में बिजली उत्पादन में कोई सराहनीय वृद्धि नहीं हुई है। 1976-77में 651.30 लाख यूनिट बिजली उत्पादन हुआ था। मामूली परिवर्तन के साथ उत्पादन उतना ही बना रहा। कारण बहुत से हैं पर मैं उनका वर्णन नहीं करूंगा क्योंकि मैं इस या उस सरकार को दोषी करार देने का प्रयास करके उसकी निष्पादकता को दोहराना नहीं चाहता हूँ। परन्तु सच्चाई यह है कि मुझे पता चला है.....

श्री चित्त बसु : सच्चाई तो सच्चाई ही रहेगी।

श्री पी० शिवशंकर : सच्चाई तो यह है कि आपकी सरकार आलसी रही है। सच्चाई तो यह है। आपका राज्य... (व्यवधान) क्या आप बैठ जायेंगे ?

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : बसु जी, आप अपनी बात कह चुके हैं। उन्हें अपनी बात कहने दो। यह ठीक है। मेरे विचार से आप बहुत ही वरिष्ठ सदस्य हैं।

श्री पी० शिवशंकर : आप मुझे बोलने दीजिए। वही अच्छी बात है। और जब आप केन्द्रीय सरकार के विरुद्ध अत्यन्त स्पष्ट टिप्पणियां करने का प्रयास कर रहे थे मैंने कभी कुछ नहीं कहा। मैंने कुछ भी नहीं कहा था।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : जब आप केन्द्रीय सरकार की आलोचना करते हैं तो क्या वह नहीं कर सकते हैं ?

श्री पी० शिवशंकर : नहीं, आलोचना नहीं कर रहा हूँ, मैं तो तथ्य पेश करने जा रहा हूँ।

(व्यवधान)

श्री सत्यसाधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : वे तो अपना स्वयं का कर्तव्य पालन कर रहे हैं।

श्री पी० शिवशंकर : निश्चय ही, मैं अपने स्वयं के तथ्य प्रस्तुत कर रहा हूँ। मैं तथ्य पेश करूंगा जिससे कि आपको तथ्यों का ज्ञान हो सकें।

महोदय मैंने कहा है कि गत पांच वर्षों से उस राज्य में बिजली के उत्पादन में कोई सराहनीय वृद्धि नहीं हुई है। मैंने देखा है कि काफी परियोजनाओं को पूरा होने में बहुत वर्ष लग जाते हैं। जब अन्य राज्यों में परियोजनाएं 4 से 5 वर्षों में पूरी हो सकती हैं तब इस राज्य में 9 या 10 वर्षों में पूरा होने का या कुछ ऐसा ही रिकार्ड है।

श्री चित्त बसु (बारसाट) : महोदय, क्या आप मुझे बोलने की अनुमति नहीं दे रहे हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं।

श्री पी० शिवशंकर : मैं विशेष रूप से इस राज्य का उल्लेख कर रहा हूँ क्योंकि मेरे मित्र अपनी ही कमियों से लाभ उठाने का प्रयास कर रहे थे।

श्री चित्त बसु : वह बलि का बकरा है। महोदय, पश्चिम बंगाल उनके लिए बलि का बकरा बन गया है।

श्री पी० शिवशंकर : श्रीमान् चित्त बसु जी, आप में मेरी बात सुनने का कम से कम शिष्टाचार तो होना ही चाहिए। जब आप व्यापक टिप्पणियां कर रहे थे। तो मैंने एक भी शब्द नहीं कहा। मुझे एक अवसर दीजिए, मैं तथ्यों से पेटा भर दूंगा। पांच वर्षों के भीतर बिजली उत्पादन में क्यों सराहनीय वृद्धि नहीं हुई है, उसका कारण यह है कि विभिन्न परियोजनाओं को पूरा होने में असामान्य समय लगा है। उदाहरणस्वरूप, बन्देल 5 इकाई के पूरा होने में 9 वर्ष लगे। इसे केवल गत अक्टूबर में पूरा किया गया है। केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण से 1973 में स्वीकृति मिल जाने के बावजूद, कालाघाट ताप परियोजना, जिसकी कि तीन इकाईयों में से प्रत्येक की क्षमता 210 मेगावाट है, को अभी चालू किया जाना है। दुर्गापुर परियोजना लिमिटेड जिसमें 110 मेगावाट का क्षमता विस्तार प्रति इकाई 1974 में मंजूर किया गया था, उसमें अभी तक विद्युत् उत्पादन आरंभ नहीं हुआ है।

श्री सत्य साधन चक्रवर्ती (कलकत्ता दक्षिण) : आप श्री गनी खान चौधरी से पूछिये।

श्री पी० शिवशंकर : मैं आंकड़े संचित कर सकता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : दूसरे व्यक्तियों को बीच में मत लाइए ।

श्री पी० शिवशंकर : परन्तु यह सब राज्य विजली बोर्ड और राज्य सरकार के कारण है । मैं केंद्रीय क्षेत्र का भी जिक्र करूंगा । जहाँ तक केंद्रीय क्षेत्रों का सम्बन्ध है, वे तो कम-बढ़ कार्यक्रम के अनुरूप चल रहे हैं । यदि मेरे माननीय सदस्य चाहते हैं तो मैं फरकूका और चूका का ब्यौरा प्रस्तुत कर सकता हूँ । परन्तु मैं तो उन विभिन्न परियोजनाओं पर ध्यान केंद्रित करने का प्रयास कर रहा था जिन्हें राज्य बिजनी प्राधिकरण और राज्य सरकार के पक्ष में स्वीकृति दी गई है, और जिनमें अभी तक विद्युत् उत्पादन आरंभ नहीं हुआ है ।

यह कहना बहुत आसान है कि केंद्रीय सरकार की कोई योजनाएं नहीं हैं जो कि एक असत्य कथन है । परन्तु वास्तव में वस्तुस्थिति इस प्रकार है कि यह सत्य है और मेरे मित्रों ने जिससे आंखे फेर ली हैं वह भी एक पहलू है अर्थात् हम उन लक्ष्यों को प्राप्त करने में असफल रहे हैं जो कि छठी पंच-वर्षीय योजना के लिए पहले ही निर्धारित किए जा चुके हैं । उसमें विभिन्न अड़चनें हैं । मैं उस कारक से इन्कार नहीं कर रहा हूँ । वह जब पश्चिम-बंगाल आए थे तो वह थोड़ा सा हल्ला मचाने लगे थे । परन्तु अड़चनें बहुत सी हैं और ये सभी परियोजनायें पहले ही राज्य सरकार के क्षेत्र में हैं । जहाँ तक केंद्रीय सरकार के क्षेत्रों के प्रश्न हैं मैं सदन को विश्वास दिलाता हूँ कि घट-बढ़ सभी परियोजनायें कार्यक्रम अनुरूप चल रही हैं ।

श्री चित्त बसु : कोई विलम्ब नहीं हुआ है ?

श्री पी० शिवशंकर : मैंने कही कम-बढ़ कार्यक्रम के अनुरूप । परन्तु राज्य के क्षेत्र में हमारे सामने समस्याएं हैं । समस्याएं साधनों की अड़चने हैं और कुछ स्थानों पर औद्योगिक सम्बन्धों सम्बन्धी समस्याएं आदि हैं । मैं उस विस्तार में नहीं जाना चाहता हूँ । कुछ भी हो, माननीय सदस्य का यह कहना सत्य है कि 'देखिए, आपने छठी पंचवर्षीय योजना में अनुमानतः लगभग 19,000 मेगावाट का लक्ष्य रखा है परन्तु आप अभी तक इसे प्राप्त नहीं कर पा रहे हैं ? हम इसे प्राप्त नहीं कर रहे हैं । वास्तव में मैं आशा कर रहा हूँ हम लगभग 14,000 मेगावाट तक प्राप्त कर लेंगे यह सत्य है कि लक्ष्य में कमी आई है, परन्तु इसके लिए आप केवल केन्द्रीय सरकार को ही दोषी नहीं ठहरा सकते हैं । जहाँ तक केन्द्रीय विद्युत् प्राधिकरण का सम्बन्ध है, वे विभिन्न परियोजनाओं की देखभाल करने का प्रयास कर रहे हैं । परन्तु राज्यों की भी अपनी समस्याएं हैं । मैं उन्हें दोषी ठहराने का प्रयास नहीं करूंगा, जैसा कि वह केन्द्रीय सरकार को स्पष्ट रूप से दोषी ठहराने का प्रयास कर रहे थे और पश्चिम बंगाल सरकार को भी । इसकी अपनी समस्याएं हैं । अतः जब कभी हम बोलते हैं तो कभी-कभी हमारे लिए अड़चन होने से बोलना अच्छा रहता है । वह कुछ भी कह सकते हैं, मैं नहीं । मेरी कठिनाई यह है कि मैं उनकी तरह गैर-जिम्मेदार नहीं हो सकता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : दुर्भाग्य से वे पश्चिम बंगाल में भी सत्ता में हैं ।

श्री पी० शिवशंकर : मैं नहीं कहूंगा, उनकी अपनी समस्याएं हैं ।

श्री सत्य साधन चक्रवर्ती : आप 'दुर्भाग्य' से कहें ।

श्री पी० शिवशंकर : शायद केवल उस सन्दर्भ में जिस ढंग से वह बोल रहे थे ।

मैं पश्चिम-बंगाल सरकार को दोष नहीं दूंगा । क्योंकि उनकी अपनी समस्याएं हैं ।

श्री चित्त बसु : परन्तु वह विज्जी के बारे में, सदा ही से गैर-जिम्मेदार रहे । (व्यवधान)
यदि मेरी टिप्पणियां गैर-जिम्मेदाराना हैं तो आपकी निष्पादकता भी जिम्मेदाराना नहीं है ।

श्री पी० शिव शंकर : मेरी समझ में यह नहीं आया है कि यह कहने से मेरे माननीय मित्र का क्या तात्पर्य है । मैंने कहा था कि यह अनिवार्यता राज्य क्षेत्र और राज्य बिजली बोर्डों का काम है और वैसा करना किसी भी सरकार के लिए बहुत कठिन है । एक ओर तो यह भारी शोर मचाया जा रहा था कि राज्य प्राधिकरणों को इतना कस कर नहीं रखा जाना चाहिए और दूसरी ओर आप यह कहते हैं । इस लिए मैंने कहा था कि केंद्रीय विद्युत प्राधिकरण तो केवल योजना को चलाता है और इसकी सहायता करता है । मैं उस प्रश्न पर विचार नहीं करूंगा ।

जहां तक मेरे मित्र द्वारा भी पूछे गए नियोजन के प्रश्न का सम्बन्ध है सातवीं और आठवीं पंच-वर्षीय योजनाओं के लिए 27,510 मेगावाट तक बिजली पैदा करने की स्वीकृति देने के लिए कार्यवाही की गई है । परन्तु मैं विस्तार में नहीं जाऊंगा, क्योंकि इस अवस्था पर विस्तार में जाना मेरे लिए अनावश्यक होगा । इसकी पृष्ठभूमि में स्वयं मेरे मित्र काफी समय लगा चुके हैं ।

मेरे मित्र ने चार मुद्दे उठाए हैं और वे मेरे और स्वयं सदस्यवर द्वारा दिए गए भाषण में विस्तार से समेट लिए गये हैं ।

उन्होंने एक मुद्दा मुंशिदाबाद परियोजना की 500 मेगावाट प्रति इकाई की क्षमता वाली चार इकाइयों के बारे में उठाया है । परियोजना प्रस्ताव हमारे पास केवल अक्टूबर, 1982 में पहुंचे थे और विचाराधीन हैं । यह उल्लेखनीय है कि बड़ी क्षमता वाली परियोजनाओं को पहले ही स्वीकृति प्रदान की जा चुकी है । मैंने सदन को सूचित किया है कि वह विचाराधीन है ।

मैं सदन का और अधिक समय नहीं लेना चाहूंगा, क्योंकि मुख्यतया उन्होंने जो प्रश्न पूछे हैं मैं उन्हें अपने भाषण में समेट चुका हूँ ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री (सैयदपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, आज के इस ध्यान आकर्षण के सम्बन्ध में माननीय मंत्री जी ने एक रिपोर्ट पेश की है जिसमें उन्होंने विद्युत सम्बन्धी मांग तथा पूर्ति के पूरे आंकड़े रखे हैं । आपके ही अनुसार इस वर्ष वास्तविक उत्पादन 112.2 मिलियन यूनिट्स से बढ़कर 119.75 मिलियन यूनिट्स हो गया है, अर्थात् उत्पादन में 7 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है । आप की इसी रिपोर्ट के अनुसार पिछले वर्ष आप का अनुमान था कि 10.7 प्रतिशत की कमी थी जो अब घटकर 7 प्रतिशत रह गयी है । जिसका अर्थ है कि आप विद्युत उत्पादन में अपने लक्ष्य की ओर तेजी से बढ़ रहे हैं । हमारे पास दूसरी रिपोर्ट है—केंद्रीय बिजली अथारिटी की रिपोर्ट—उस के अनुसार 1982 में 1.4 अरब यूनिट्स बिजली अधिक पैदा की गई थी । इस वर्ष अप्रैल से अब तक

26.5 अरब यूनिट्स बिजली का उत्पादन हुआ है यानी पिछले वर्ष इस अवधि में 25.1 अरब यूनिट्स बिजली पैदा की गई। इस का मललब है कि बिजली का उत्पादन तीव्रता से बढ़ रहा है। आप ने यहाँ पर यह भी दर्शाया है कि केन्द्रीय बिजली अथारिटी के अनुसार 6ठी पंचवर्षीय योजना में बिजली के लिए 19,265 करोड़ रुपये की राशि, यानी पिछले वर्षों की तुलना में साढ़े-तीन-गुना राशि ज्यादा रखी गई है। इन सब रिपोर्टों को देखने से मंत्री जी की एक बात बहुत सही आती है—जिसमें उन्होंने कहा है कि हमारे देश में बिजली की स्थिति उतनी गम्भीर नहीं है जितनी दिखाई दे रही है, यानी हम निरन्तर सफलता प्राप्त करते जा रहे हैं।

हम माननीय मंत्री जी को अपनी ओर से शुभकामनाएं देते हैं कि वे ऐसे ही सफलता प्राप्त करें। लेकिन इसकी सफलता में हमें कुछ संदेह है। मैं इस संदेह को बताना चाहता हूं।

अभी अभी बिहार, हरियाणा, तमिलनाडु, कर्नाटक, पंजाब, राजस्थान, मध्य प्रदेश और उत्तर-प्रदेश इन राज्यों से सूचना प्राप्त हुई है, जैसा कि आये दिन हाऊस में और इधर-उधर भी चर्चा होती रहती है, कि बिजली की भारी कमी है। फिर मेरी समझ में नहीं आता कि जब बिजली का उत्तरोत्तर उत्पादन बढ़ता जा रहा है, सारी की सारी चीजें ठीक होती जा रही हैं तो फिर बराबर सप्लाय की सीमा क्यों कम होती जा रही है? सारी स्थिति को देखने से ऐसा प्रतीत होता है कि बिजली के उत्पादन सम्बन्धी जो आंकड़े प्रस्तुत किए जा रहे हैं, ये आंकड़े या तो अधूरे हैं या मंत्री जी अभी नए हैं, उनको नया चार्ज मिला है, इसलिए उन्होंने इन आंकड़ों पर विश्वास कर लिया है। जैसा कि अभी हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा है कि ये आंकड़े ठीक नहीं हैं। मेरे ख्याल से अगर ये आंकड़े ठीक होते तो देश में बिजली की कमी कभी भी नहीं होती।

हमारे पास यह एक अखबार की कटिंग है जिसमें लिखा है कि प्रधान मंत्री ने 24 घंटे में बिजली की कमी को हल करने का निर्देश दिया है। मेरी समझ में नहीं आता कि प्रधान मंत्री यह निर्देश क्यों देती है। जबकि बिजली का उत्पादन ज्यादा होता जा रहा है, कहीं कोई कमी नहीं है, तो यह निर्देश कैसा। अभी जब हम इस हाऊस में बैठे थे तो प्रश्न काल में बिजली चली गई थी। अभी भी थोड़ी देर में बिजली के जाने की सूचना हो सकती है? यह भी हो सकता है कि यह बिजली फिर चली जाए और घंटों तक न आए।

मान्यवर, मंत्री जी, आन्ध्र प्रदेश के हैं। उन्होंने अपने ही स्टेटमेंट में यह कहा है कि दक्षिण में आन्ध्र प्रदेश को छोड़कर अन्य राज्यों में बिजली का उत्पादन कुछ कम है। मैं मंत्री जी के ही चुनाव क्षेत्र में एक बार था। जहां से वे आये हैं, वहीं मैं पिछले वर्ष इस सभा में गया था। ढाई घंटे की सभा थी और एक घंटे तक बिजली गुल थी। मैं समझता हूं कि ये आंकड़े ऐसे ही बनाये गए हैं, इनमें कोई सार नहीं है। बेशक आप इन आंकड़ों को सही बताकर सन्तुष्ट हो जाएं।

मान्यवर, बिजली की कमी से क्या हो रहा है? यह तो बहुत विस्तृत ब्यौरा है, मैं उसमें नहीं जाऊंगा। लेकिन मैं यह बताना चाहता हूं कि देश में रबी की फसल बिल्कुल बर्बाद हो रही है, बिजली के अभाव से। खासतौर से मैं उत्तर प्रदेश के बारे में कहना चाहता हूं। (व्यवधान) गुजरात में 237

कपड़ा मिलें हैं जिनमें 1 लाख 51 हजार मजदूर काम कर रहे हैं। उनमें से 81 हजार मजदूर ले आउट की वजह से बेकार हैं। इतना गम्भीर प्रालम्ब है। इस वर्ष सीमेंट का उत्पादन 35 लाख टन कम हुआ है। वह भी बिजली की कमी की वजह से। गुजरात में कपास के उत्पादन में भी भारी कमी पर चिंता व्यक्त की गयी है। समझ में नहीं आ रहा है कि फिर कैसे बिजली की समस्या को हल करने की कोशिश की जा रही है।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश में तीन-चार घंटे से ज्यादा बिजली नहीं मिल रही है। लाइन आयी, आदमी दौड़ा, उसने पम्प खोला, मशीन को चलाया और उसके बाद बिजली गायब। मैंने देखा है कि सर्दी की भयानक रात में किसान फावड़ा लेकर खेत में कांपता है। कुछ देर को बिजली आयी और चली फिर चली गयी। पता नहीं फिर कब बिजली आएगी।

मुझे खुशी है कि भूतपूर्व मंत्री जी जिनके हाथ से अभी चार्ज लिया गया है, वे यहाँ बैठे हुए हैं। श्री अब्दुल गनी खान साहब माननीय मंत्री जी को बतायें कि जो पिछले तीन वर्षों में बिजली के उत्पादन में सरकारी आंकड़ों के अनुसार इतनी तेजी से बढ़ोतरी या वृद्धि हुई, वह कहाँ गई?

आज बिजली के महकमे में काफी घूसखोरी हो रही है। मैं बहुत संजीदगी के साथ कहना चाहता हूँ कि बिजली के विभाग में बिजली की सप्लाई में जितना भ्रष्टाचार हो रहा है। इतना और किसी दूसरे स्थान में नहीं है।

इस बारे में मैं अपने निवास 39 नार्थ एवेन्यू का उदाहरण देना चाहता हूँ। जब मैं उसमें आया था तब वहाँ बिजली का खर्च 35-40 रुपये प्रति माह आता था। उसके बाद मीटर खराब हो गया। 1981 में मैंने लिखा, लेकिन अभी तक मीटर ठीक नहीं किया गया और पिछले महीने बिजली का बिल 458 रुपये आया है।

देहातों में किसान परेशान हैं। हालात में कोई सुधार नहीं हो रहा है। अभी काशी हिन्दु विश्व विद्यालय के एक छात्र ने रिसर्च की जिसमें उसने पाया कि एक संसदीय क्षेत्र में 34 मुकदमों में लड़ाई झगड़े के किसानों द्वारा कायम किए गए हैं। और उनमें 8 मुकदमों केवल बिजली सप्लाई और उस विवाद के सम्बन्ध में कायम किए गए हैं। इस तरह की देश में बिजली के सम्बन्ध में भयावह स्थिति है।

उत्तर प्रदेश के बारे में मैं थोड़ा सा कहूंगा। 1981 में वहाँ नई सरकार आई और उसने संकल्प लिया कि उत्तर प्रदेश में सबसे पहले बिजली की कमी को पूरा करेंगे और उन्होंने ऊंचाहार में 500 मेगावाट शक्ति का विद्युत उत्पादन संयंत्र लगाने का फैसला किया। प्रधान मंत्री ने जोश के साथ वहाँ पर जाकर शिलान्यास भी किया। आज वह पत्थर अहिल्या जैसी औरतों को तो तार सकता है, लेकिन किसानों की भलाई नहीं कर सकता। आज तक वहाँ बिजली के उत्पादन के बारे में कोई कार्यवाही नहीं की गई है। नेशनल थर्मस पावर कारपोरेशन की भी यही दशा है। सिंगरौली में 2000 मेगावाट बिजली तैयार करने का संकल्प लिया गया और कहा गया कि दिसम्बर तक इसको पूरा कर दिया जाएगा, लेकिन अभी तक यह पूरा नहीं हुआ है।

24-25 जून 1980 को दिल्ली में एक ऊर्जा सम्मेलन हुआ मंत्रियों का और उसमें उत्तर प्रदेश, बिहार...

श्री मूलचन्द डागा : (पाली) उसमें भी ऊर्जा पैदा हुई थी ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : डागा साहब ठीक कह रहे हैं, उसमें हवा में ऊर्जा पैदा हुई थी जो केवल आशा की किरण बनकर रह गई और उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया ।

विगत वर्ष हमें एक वक्तव्य पढ़ने को मिला । उसमें कहा गया था कि उत्तर प्रदेश सरकार केंद्र सरकार से 7 तापीय और 6 हाइड्रालिक पावर स्टेशनों के लिए प्रयास करेगी, जिनकी क्षमता 5200 मेगावाट होगी, लेकिन प्रधानमंत्री जी के अपने पुराने क्षेत्र में ही ऊंचाहाड़ में जहाँ स्थापना की जाने वाली थी आज तक उस बारे में कोई कार्यवाही नहीं हुई । इसका कारण मैं नहीं जानता कि क्यों नहीं हुई ।

श्री माधव राव सिंधिया (गुना) : महोदय मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है । आप नियमों को पहले ही पढ़कर सुना चुके हैं ।.....(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : राजनाथ सोनकर शास्त्री जी अब आप अपने प्रश्न पूछने आरम्भ कीजिए ।

श्री माधव राव सिंधिया : इस ध्यानाकर्षण पर बोलने वाले और तीन सदस्य हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : जब तक आप सभी सहयोग नहीं देते हैं, यह असम्भव है ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : मेरी बात सुनिए । आपको अपनी बात सुनकर शर्म आ रही है ? (व्यवधान)

श्री माधव राव सिंधिया : मैं तो रूल्स आफ दी हाउस को सर्वोपरि मानता हूँ, इसमें हमारे और आपके कामों का कोई सवाल नहीं है ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : रूल्स के मुताबिक ही कह रहा हूँ, जिसका मंत्री जी उत्तर देंगे ।

हमको तो यह लगता है कि बिजली के उत्पादन के सम्बन्ध में सरकार खयाली पुलाव बना रही है ।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको और कितना अधिक समय चाहिए ?

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : पांच मिनट और ।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कर दीजिए ।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : महोदय दस मिनट ।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, अब अपनी बात से नहीं फिर सकते हैं ।

श्री बी० आर० नहाटा (मंदसौर) : उपाध्यक्ष महोदय, आप हमें दस मिनट बोलने के लिए भी

नहीं दे सकते हैं। और जबकि ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के नियम में प्रावधान है कि कोई भी सदस्य तीन मिनट से अधिक नहीं बोलेगा तो क्या वह 20 मिनट तक बोलेंगे? क्या यह नियमों और सदस्यों के अधिकारों का पूर्ण उल्लंघन नहीं है?

उपाध्यक्ष महोदय : वास्तव में हम सदन को नियमों के अनुसार नहीं चला सकते—लेकिन मुद्दा यह है कि इसको केवल सदस्यों के सहयोग से चलाया जा सकता है। वे नियमों को जानते हैं। वे बहुत ही अनुभवी व्यक्ति हैं तथा अनुभवी सांसद हैं। लेकिन आप यह कैसे आशा कर सकते हैं कि मैं एक स्कूल अध्यापक की तरह बार-बार श्री चित्त बसु तथा श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री को समझाता रहूँ?

श्री चित्त बसु : मैंने अधिक समय नहीं लिया है।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : महोदय, मैं इसको 7 मिनट में पूरा कर लूँगा।

हमारे माननीय सदस्यों को कुछ परेशानी अनुभव हो रही है। बिजली, हरियाणा, तमिलनाडु और उत्तर प्रदेश हर जगह के लिए एक समस्या बनी हुई है।

श्री मूलचन्द डागा : राजस्थान भी है।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : राजस्थान और उत्तर प्रदेश के लिए ज्यादा समस्या है। मैं एक सवाल पूछना चाहता हूँ मंत्री जी से कि इस स्टेटमेंट और पुरानी स्टेटमेंट को देखने से ऐसा लगता है कि जो अधिकांश विद्युत कारखाने हैं, उनकी उत्पादन क्षमता से कम उत्पादन हो रहा है, यह कम क्यों हो रहा है? यदि यह सही है तो इसको स्तर तक ले जाने के लिए केन्द्रीय सरकार क्या प्रयास कर रही है जिससे यह परेशानी दूर होगी।

एक सीमेंट निर्यातक एसोसियेशन की बैठक हुई थी। उस बैठक में केन्द्रीय उद्योग मंत्री ने कहा था कि सरकार बिजली की सप्लाई बढ़ाने का प्रयत्न कर रही है परन्तु इसकी कुछ सीमा है। अतः निजी उद्योगों को इस संबंध में अपनी भूमिका तय करनी चाहिए। केन्द्र सरकार के उद्योग मंत्री जी का इशारा यह था कि निजी उद्योगों को बिजली के संबंध में प्रोत्साहन देना चाहिए। अभी विद्युत बोर्डों की केन्द्र में बैठक हुई थी। उसमें भी स्टेट के विद्युत मंत्रियों ने इस बात को उठाया था कि विद्युत क्षेत्रों के लिए निजी पूंजी से आयात करने के लिए मौका दिया जाए। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या बिजली उत्पादन के लिए निजी बिजली घरों की स्थापना के आप पक्ष में हैं? क्या सरकार उधर ध्यान दे रही है और यदि हां तो उसमें आने वाली कठिनाइयों से परिचित हैं?

एक अखबार की कटिंग हमारे पास है जिसके अनुसार प्रेषण के दौरान बिजली की 40 प्रतिशत चोरी हो जाती है। एक सतीश चन्द्र जी बिजली के डाइरेक्टर हैं। उन्होंने एक बहुत महत्वपूर्ण बात यह बताई कि बिजली को एक स्थान से दूसरे स्थान तक भेजने में 40 प्रतिशत के करीब चोरी हो जाती है या नष्ट हो जाती है और ठीक तरीके से उसका उपयोग नहीं होता। इस संबंध में काफी चिंता व्यक्त

की गई थी। मैं मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूँ कि यह जो 40 प्रतिशत बिजली की चोरी हो जाती है, इसका क्या कारण है और इसको दूर करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं।

दूसरे जो राज्य हैं वे भी इस दिशा में कार्य कर रहे हैं। कुछ राज्य सरकारें अपनी बिजली परियोजनाओं के लिए धनराशि उपलब्ध कराने में समर्थ हैं और कुछ ने केन्द्रीय सरकार से धन की मांग भी की है और कुछ ने विद्युत श्रेतों को निजी पूंजी से आगे बढ़ाने के लिए कहा है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि उत्पादन बढ़ाने के संबंध में केन्द्र की ओर से क्या कार्यवाही हो रही है और राज्य बोर्डों के पास जो धन की निरन्तर कमी है उसको दूर करने के लिए कोई कार्यवाही हो रही है या नहीं। इसी संबंध में एक सूचना मिली है जिसमें हमारे केन्द्रीय वित्त मंत्री श्री प्रणव मुखर्जी का एक ब्यान था कि धन की कमी को पूरा करने के लिए केवल बिजली की दरों में वृद्धि करते रहना उचित नहीं है।" प्रायः यह देखा जा रहा है कि ज्यों-ज्यों धन की कमी होती है त्यों-त्यों बिजली की दरों में वृद्धि की जा रही है। क्या यही एक जरिया है कि धन की कमी को पूरा करने के लिए कि बिजली की दरों में बढ़ोत्तरी करते जायें? मैं समझता हूँ यह एक प्रकार से ठीक कदम नहीं है। सरकार को चाहिए जहां थर्मल पावर हाउसेज में बिजली का उत्पादन हो रहा है, नए खर्चे बढ़ रहे हैं उनको कम किया जाय और बिजली की बढ़ती हुई कीमतों को कम किया जाय।

इन चन्द सवालों का जवाब मैं मंत्री जी से चाहूंगा, और पुनः आपको शुभकामना दूंगा क्योंकि इनके हाथ में यह नया विभाग आया है, इस देश के बिजली के संकट को आप दूर करें। यह हमारे मित्र हैं, इनका बड़ा सराहनीय कार्य होता है।

श्री पी० शिवशंकर : उपाध्यक्ष महोदय मैं अपनी बात को बहुत ही संक्षेप में कहने का प्रयास करूंगा। माननीय सदस्य द्वारा एक बहुत ही प्रासंगिक प्रश्न उठाया गया है कि बिहार, हरियाणा, तमिलनाडु, राजस्थान, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश तथा पंजाब जैसे विभिन्न राज्यों के बारे में मैंने जो आंकड़े दिए हैं, उनसे यह पता चलता है कि वहां पर विद्युत उत्पादन में वृद्धि हुई है, इसके बावजूद वे राज्य विद्युत की कमी का सामना क्यों कर रहे हैं?

महोदय, जहां तक दिये गए आंकड़ों का सम्बन्ध है अक्सर यह कहा जाता है कि आंकड़े सही नहीं हैं लेकिन मैं माननीय सदस्यों से इन आंकड़ों को मानने का निवेदन करता हूँ क्योंकि इनका साधारण कारण यह है कि इनमें वास्तविकता है। लेकिन इसके बावजूद वहां पर कमी मौजूद है। मैं इस बात से इन्कार नहीं कर रहा हूँ कि वहां पर कमी नहीं है। इसकी कमी का कारण यह है कि वहां पर पूर्ति की अपेक्षा मांग अधिक है। मैं प्रत्येक राज्य की वास्तविक आवश्यकता तथा उसकी पूर्ति के विषय में नहीं जाना चाहता हूँ लेकिन कुल मिलाकर मैं यह कहना चाहता हूँ कि सभी राज्यों की मांग पूर्ति की अपेक्षा अधिक है। मैं यह निवेदन करने का प्रयास कर रहा था कि जो आंकड़े मैंने दिए हैं और विशेषतः जो स्पष्टीकरण मैंने दिया है हमने इसके अन्तर को कम करने का प्रयास किया है, वह मांगें तथा पूर्ति के अन्तर को कम करने से सम्बन्धित हैं। यह कार्य किया गया है तथा इसकी प्रतिशतता में कमी आई है। मैं यही कहना चाहता था। मैं इस बात को नहीं कह रहा हूँ कि राज्यों की पूरी मांग को पूरा कर दिया गया है। मैं भी श्री शास्त्रीजी की बात से सहमत हूँ कि यह बात सत्य है कि बिजली उत्पादन

में वृद्धि हो रही है लेकिन इसके बावजूद भी राज्यों की आवश्यकताओं को पूर्णतः पूरा नहीं किया जा सका है।

महोदय, कृषि क्षेत्र को सबसे अधिक प्राथमिकता दी गई है। अपने सीमित संसाधनों के अन्तर्गत राज्य सरकारें कृषि क्षेत्र को अपनी अधिकतम क्षमता के अनुसार बिजली की सप्लाई कर रही हैं। जैसा कि माननीय सदस्य ने अपनी उत्सुकता व्यक्त की है, यह बात सत्य है कि आवश्यकता के अनुसार पूरी पूर्ति करनी संभव नहीं है। मैं पहले ही निवेदन कर चुका हूँ कि मानसून की स्थिति बहुत ही खराब रही है जिसने बहुत ही बुरी तरह से प्रभावित किया है और जहां तक राज्यों का सम्बन्ध है वे विभिन्न क्षेत्रों की मांग के अनुसार पूर्ति का समायोजन कर सकते हैं। और जैसा कि मैंने बताया है कृषि क्षेत्र को सबसे उच्च प्राथमिकता दी गई है। मुझे पूरा भरोसा है कि राज्य बिजली बोर्ड भी इस ओर ध्यान देंगे कि रबी की फसल पर इसका कोई प्रभाव न पड़े।

श्री एन० के० शेजवल्कर (ग्वालियर) : क्या आप इस बात से अवगत हैं कि उन्होंने 30 प्रतिशत तक इसके मूल्यों में वृद्धि कर दी है? आप कहते हैं कि कृषि के लिए विद्युत को प्राथमिकता दी जाती है।

श्री पी० शिव शंकर : मुझे पता है कि कुछ मामलों में ऐसा है। लेकिन यह तो बिल्कुल भिन्न मामला है।

श्री एन० के० शेजवल्कर : मध्य प्रदेश में इसके मूल्यों में 30 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

श्री पी० शिवशंकर : मैं अपने राज्य के बारे में कुछ नहीं कहना चाहता हूँ। यह अन्य राज्यों को विद्युत सप्लाई करता है तो वे अत्यधिक कीमत वसूल करते हैं। यह एक बहुत ही नाजुक स्थिति है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री शेजवल्कर इसके लिए आपको पृथक नोटिस देना चाहिए।

श्री एन० के० शेजवल्कर : यह उसी प्रश्न के अन्तिम भाग में है।

श्री पी० शिवशंकर : मैं माननीय सदस्य की बात से सहमत हूँ कि कुछ राज्य विद्युत बोर्ड बहुत ही अधिक मूल्य लेते हैं। मैं इस बात से इन्कार नहीं कर रहा हूँ।

श्री चित्त बसु : क्या इसके लिए ब्यूरो आफ कोस्ट्स एण्ड प्राइसस द्वारा मार्गनिर्देश जारी नहीं किए जाते हैं?

श्री पी० शिवशंकर : यह मामला कई बार उठाया गया है लेकिन राज्य अपने अधिकार छोड़ना नहीं चाहते हैं। माननीय सदस्य का चिन्तित होना पूर्णतः उचित है। एक ओर हम कल्याणकारी राज्य कल्याणकारी उपाय चाहते हैं तथा दूसरी ओर यदि वे मनमाने ढंग से दरें निर्धारित करते हैं तो इसका प्रभाव पड़ता है। मैं उनसे सहमत हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा राज्यों को कुछ मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी किये जा सकते हैं, क्या वे ऐसा नहीं कर सकते?

श्री पी० शिवशंकर : केन्द्रीय विद्युत पूर्ति अधिनियम 1948 के अन्तर्गत बहुत से उपाय किए जाते हैं। मैं इससे इन्कार नहीं कर रहा हूँ। लेकिन मूल्य प्रक्रिया एक ऐसी बात है जिस पर राज्य विद्युत परिषदें तथा राज्य सरकारें स्वयं ही निर्णय करती हैं। मैं यह मानता हूँ कि इसमें किसी प्रकार की समरूपता होनी चाहिए।

श्री चित्त बसु : इसके लिए मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी किए जाने चाहिए।

श्री पी० शिवशंकर : बसु जी, मार्गदर्शी सिद्धान्त जारी किए गए हैं। इसके बावजूद भी कुछ राज्य सरकारों द्वारा प्रभारों में वृद्धि की जा रही है। मैं इस समय कोई वचन देना नहीं चाहता हूँ लेकिन मैं इस सम्बन्ध में विभिन्न राज्यों के मुख्य मंत्रियों के साथ अन्य रूप से बात करूंगा ताकि इसकी वजह से लोगों को काफी मात्रा में अनुचित रूप में कठिनाई न हो अथवा कुछ फालतू मात्रा में बिजली रखने वाले राज्यों से बातचीत करूंगा जो कि विद्युत पूर्ति करने की कोशिश कर रहे हैं। मेरे मित्र ने विभिन्न संयन्त्रों में कम कार्य-निष्पादन का जिक्र किया है। मैं इस बात से सहमत हूँ कि कुल मिलाकर कार्य-निष्पादन संतोषजनक नहीं रहा है। कुछ थर्मल स्टेशनों के सम्बन्ध में यह स्थिति संतोषजनक रही है (व्यवधान) मैंने यहां पर 'कुछ' शब्द का प्रयोग किया है। मैंने जो कुछ कहा है। मैं उससे सजग हूँ। अनेक मामलों में मेरे मित्र ने जो कुछ कहा है वह ठीक है। इसके कुछ कारण हैं। नक्शा तैयार करने, संयन्त्र तथा उपकरणों, इंजीनियरिंग प्रणाली आदि में कमियां, संयन्त्र के अनुरक्षण तथा उपकरण के बंद रहने में अधिक समय लगना, पुर्जों का पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध न होना, नये प्रारम्भ किए गए एककों की स्थापना में अपेक्षाकृत अधिक समय का लगना, प्रशिक्षित कार्यचालन तथा अनुरक्षण कार्मिकों का उपलब्ध न होना और बहुत से मामलों में, कोयले की अच्छी किस्म का न होना भी, इसके कारण थे। मैं उसको भी मानता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : विशेष रूप से तमिलनाडु में।

श्री पी० शिवशंकर : हम हल्दिया से तूतीकोरिन को सप्लाई कर रहे हैं। इस समय उनके पास पर्याप्त स्टॉक है। आपकी समस्या तूतीकोरिन से सम्बन्धित थी। हमने इसकी सप्लाई की है और अच्छी मात्रा में कोयला भेजा है।

उपाध्यक्ष महोदय : आजकल यह एक आम बात है एक राज्य सरकार अन्य राज्य सरकार की आलोचना करती है।

श्री पी० शिवशंकर : मैं ऐसा करना नहीं चाहता हूँ। मैं किसी की आलोचना नहीं कर रहा हूँ। इसके अतिरिक्त ऊर्जा मंत्रालय तथा केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा थर्मल पावर स्टेशनों से कार्य-निष्पादन में सुधार लाने के लिए बहुत से उपाय किए गए हैं। इन उपायों में निम्नलिखित उपाय सम्मिलित है :—

(एक) संयन्त्र को बेहतर बनाने के कार्यक्रम को तैयार करने तथा उसे पूरा करने के लिए राज्य विद्युत बोर्डों/पावर स्टेशनों को सहायता;

- (दो) बन्द रहने की अवधि को कम करने के लिए निरोधक अनुरक्षण तकनीकियों को अपनाना;
- (तीन) फालतू पुर्जों की देशी तथा विदेशी स्रोतों से व्यवस्था करना;
- (चार) कोयले की अपेक्षित किस्म तथा मात्रा की व्यवस्था करना;
- (पांच) शीघ्र स्थायित्व लाने तथा कार्य-निष्पादन में सुधार लाने के लिए विशेषतः 110/120 एम० यू० तथा 200/210 एम० यू० यूनिटों के लिए कार्य दल की स्थापना करना;
- (छः) संचालन पद्धतियों की निगरानी करने तथा सलाह देने के लिए केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण के संचालन विशेषज्ञों की एक भ्रमणकारी टीम के लिए भ्रमण करने की व्यवस्था करना;
- (सात) पावर स्टेशनों के इंजीनियरों, तथा संचालन और अनुरक्षण कार्मिकों को प्रशिक्षण देना;

इस प्रकार के विभिन्न उपाय किए गए हैं। मैंने कम कार्य-निष्पादन के कारण बताए हैं और मैंने किए गए उपायों को भी बताया है। माननीय सदस्य ने 'कैपटिव' पावर प्लान्ट्स के सम्बन्ध में नीति के बारे में भी पूछा है। मेरे विचार में जहां तक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का सम्बन्ध है, महत्वपूर्ण क्षेत्रों में 'कैपटिव' पावर प्लान्ट्स की स्थापना के लिए हमने पहले ही कार्य प्रारम्भ कर दिया है; सरकारी उपक्रम में बड़े उद्योगों के मामले में, मैंने यह देखा है कि विद्युत सप्लाई के बारे में राज्य बिजली बोर्डों के सामने एक समस्या थी। मैं उनको दोष देना नहीं चाहता हूं। क्यों कि उनके भी अपने सीमित साधन हैं। वास्तव में कुछ मामलों में जब मैंने हस्तक्षेप किया, तो उन्होंने सुविधा उपलब्ध कराई। इसके बावजूद कि राज्यों में भी सरकारें हैं जो केन्द्र सरकार से भिन्न हैं, जिन्हें विभिन्न पार्टियों के द्वारा चलाया जाता है। लेकिन फिर भी बड़े उद्योगों के संदर्भ में 'कैपटिव' पावर प्लान्ट्स को अपनाना बेहतर है और यही नीति अपनायी जाती है।

उसके अलावा माननीय सदस्य ने निजी उद्योगों की सामान्य नीति के बारे में भी पूछा है। यह बात उद्योग के ऊपर निर्भर करती हैं। और मान लीजिए एक ऐसा उद्योग है जिसके लिए 'कैपटिव' पावर प्लान्ट्स की आवश्यकता है मेरे विचार में यह एक ऐसा मामला है जिसपर इसके गुणवत्तियों के आधार पर ही विचार किया जाना चाहिए। माननीय सदस्य ने ट्रांसमिशन घाटे का भी उल्लेख किया है। आज तक तो ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं आया है, तथा निजी क्षेत्र को विद्युत उत्पादन की अनुमति दी जा रही है। लेकिन माइक्रो तथा मिनी संयंत्रों के संदर्भ में 1 मेगावाट यूनिट अथवा दो मेगावाट यूनिट अथवा इसी प्रकार की अन्य यूनिट के बारे में मैंने स्वयं विभिन्न राज्य उद्योगों को लिखा है। और मैंने 'हाइड्रो-प्लान्ट्स' के लिए जोर दिया था। लेकिन जहां तक निजी क्षेत्र का सम्बन्ध है, विद्युत उत्पादन को निजी क्षेत्र को पूर्णतः अथवा आंशिक रूप में देने का कोई प्रस्ताव नहीं है। आज भी तो कुछ कंपनियां विद्युत उत्पादन कर रही हैं, उदाहरण के तौर पर कुछ मामलों में दी कलकत्ता इलेक्ट्रिक सप्लाई अथारिटी, टाटा आदि इसका उत्पादन कर रही हैं।

जहां तक ट्रांसमिशन घाटे का प्रश्न है, ट्रांसमिशन घाटा बहुत हुआ है। मैं इसको स्वीकार करता हूं। वास्तव में यह स्थिति चिन्ताजनक है। हमारे देश में लगभग 20 प्रतिशत से 22 प्रतिशत तक ट्रांसमिशन घाटा होता है। इन घाटों के विभिन्न कारण हैं। मैंने देखा है कि विदेशों में ट्रांसमिशन घाटा 3 से

4 प्रतिशत से अधिक नहीं होता है। जैसा कि माननीय सदस्य यह कहने की कोशिश कर रहे थे, यह चोरी के कारण भी संभव है।

मैं इससे इन्कार नहीं कर सकता।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : एक समाचार है कि बिजली की 35% तक चोरी होती है।

श्री पी० शिवशंकर : इतना ही नहीं है, बाज जगहों पर हो सकता है और बाज जगह हो रहा है। लेकिन मैं जैसा कह रहा था कि 20 परसेंट से 22 परसेंट तक यह नुकसान हो रहा है। यह जरूर है कि चोरी भी होती है।

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री : फिर भी यह बहुत ज्यादा है।

श्री पी० शिवशंकर : मैंने यह नहीं कहा कि यह कम है। यह बहुत ज्यादा है। दूसरे देशों के अन्दर तीन चार परसेंट तक होती है। बात यह है कि स्टेट इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड का फंक्शन बड़ा डिफेक्टिव है हम जितनी कोशिश कर सकते हैं, करने की कोशिश कर रहे हैं ताकि फिलफ्रैज कम हो।

एक माननीय सदस्य : राष्ट्रीय ग्रिड का क्या हुआ ?

श्री पी० शिवशंकर : वह अभी तक भी प्रश्न चिन्ह बना हुआ है।

मेरे मित्र ने उच्चट तापीय ऊर्जा परियोजना के बारे में प्रश्न उठाया है। इस पर काफी कार्य किया जा रहा है परन्तु धनाभाव के कारण कार्य में बाधा आ रही है। जहां तक उत्तर प्रदेश का सम्बन्ध है मुझे पता चला है कि यह राज्य अन्ततः बेहतर कार्य कर रहा है। अप्रैल 1982 से जनवरी 1983 तक की अवधि में कमी को 6.4% तक कम कर दिया गया है। 1979-80 में एक समय कमी 22.8% थी और 1980-81 में यह 23.9% हो गयी थी ? परन्तु आज यह कमी 6.4% रह गयी है।

जो विभिन्न परियोजनायें शुरू की गयी थी उन पर कार्य किया जा रहा है केन्द्रीय क्षेत्र में भी परियोजनायें हैं और राज्य क्षेत्र में भी। मैं आशा करता हूँ कि थोड़ा समय और देने पर उत्तर प्रदेश की समस्या का समाधान किया जा सकता है।

श्री बी० डी० सिंह (फूलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, आज विकास प्रक्रिया में विद्युत बहुत ही महत्वपूर्ण है और बहुत ही आवश्यक वस्तु हो गई है, चाहे औद्योगिक उत्पादन हो, कृषि उत्पादन हो या आम घरेलू उपयोग के लिए हो। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि बिजली देश के लिए आवश्यक है, वह हम उपलब्ध नहीं कर पा रहे हैं। इन तमाम आंकड़ों में मैं नहीं जाना चाहूंगा, हमारे पूर्व माननीय सदस्यों ने उस ओर पहले ही सदन का ध्यान आकर्षित किया है। विद्युत आपूर्ति के जो विभिन्न स्तर हैं, चाहे संयन्त्र लगाने की बात हो या ट्रांसमिशन की बात हो या उसके एलाटमेंट की बात हो—हर स्तर पर काफी अक्षमता है। जिसकी वजह से जटिल समस्यायें पैदा हो जाती हैं। हर प्रान्त के आंकड़ों के मुताबिक हर राज्य में बिजली की कटौती हो रही है। दिल्ली में ही 27 तारीख के अखबार के मुताबिक मेजर इण्डस्ट्रीज जो इससे प्रभावित है, वे हैं, सीमेंट, फर्टिलाइजर और इन्जीनियरिंग इत्यादि और स्माल-

स्केल इन्डस्ट्रीज में भी 45 परसेंट पावर कट हुई है। और राज्यों में भी इसी प्रकार की हालत है। जैसा मंत्री जी ने कहा है कि जहां डिमांड और सप्लाई की बात है, उसमें जब डिमांड ज्यादा होती है और उसकी सप्लाई नहीं है, तो समस्याएँ उत्पन्न हो जाती हैं।

मुझे इसमें यह कमी मालूम होती है—जैसे आज दुनिया के जो विकसित देश हैं उनके यहां बिजली की जो उत्पादन क्षमता है उसका मुश्किल से 50-60 परसेंट एलाट करते हैं। कहीं हमारे यहां ऐसी समस्या तो नहीं है कि हमारे यहां जितनी कैपेसिटी है, चाहे उतना उत्पादन न होता हो, लेकिन पूरी कैपेसिटी के उत्पादन को एलाट कर देते हैं जिससे कि कठिनाई पैदा हो जाती है। जहां तक कैपेसिटी यूटिलाइजेशन की बात है, मेरे पूर्व-वक्ता ने भी उस पर प्रकाश डाला है—हमने देखा है कि 1970-71 में 43.3 परसेंट था जो अब 1980-81 में 43.2 परसेंट हो गया है। यह बहुत आवश्यक बात है—इस ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए कि हम अपनी क्षमता को कितना यूटिलाइज कर सकते हैं तथा उसके हिसाब से डिस्ट्रीब्यूशन हो। मैं चाहता हूँ कि आप अपने उत्तर में इस समस्या जवाब का दें।

दूसरी बात—डिस्ट्रीब्यूशन तथा ट्रांसमिशन लास की है। आज दुनिया के जितने विकसित देश हैं वे अपने पावर-प्लांट के टोटल आउट-ले का 40-50 परसेंट ट्रांसमिशन पर इन्वेस्ट करते हैं जिसकी वजह से उनके यहां ट्रांसमिशन लास या डिस्ट्रीब्यूशन लास कम होता है। जैसे इंग्लैंड, अमरीका, फ्रांस और जापान में ट्रांसमिशन लास बहुत कम होता है। इन देशों में पावर-सैक्टर के इन्वेस्टमेंट का 40-50 परसेंट ट्रांसमिशन पर खर्च करते हैं। इसके मुकाबले हमारे यहां 20-22 परसेंट खर्च होता है तथा हम ट्रांसमिशन पर ज्यादा ध्यान नहीं देते हैं। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय अपने उत्तर में स्पष्ट करें कि ट्रांसमिशन पर हम कैसे ज्यादा इन्वेस्ट करें ?

तीसरा प्रश्न—पावर-कट की वजह से हमारी इन्डस्ट्रीज का जो लास हो रहा है—क्या सरकार ने कभी इसका कोई असेसमेंट किया है ? हम जानना चाहते हैं कि बिजली की कटौती की वजह से विभिन्न प्रदेशों के औद्योगिक उत्पादन का कितना लास हो रहा है ?

नेशनल पावर ग्रिड की चर्चा इस देश में बहुत दिनों से चल रही है, लेकिन मैं समझ नहीं पा रहा हूँ कि इस दिशा में क्या प्रगति हो रही है या यह मामला किस स्तर पर है ? ऐसा होता है कि किसी क्षेत्र में पावर ज्यादा है और किसी क्षेत्र में पावर की कमी है, जहां ज्यादा है उसको कमी वाले क्षेत्र में भेजा जा सके जिससे वहां का प्रायोरिटी सैक्टर सफर न कर सके तथा बिजली की तुरन्त सप्लाई की जा सके। मैं चाहता हूँ कि नेशनल पावर ग्रिड के सम्बन्ध में माननीय मंत्री जी प्रकाश डालें कि वह इस समय किस स्तर पर है और उसको कब तक पूरा कर सकेंगे ?

अन्त में मैं कृषि के क्षेत्र में बिजली की सप्लाई के सम्बन्ध में माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करूंगा, मैं विशेष रूप से उत्तर प्रदेश के बारे में कहना चाहूंगा। इसमें जनता सरकार या आपकी सरकार का प्रश्न नहीं है, यह एक ऐसी समस्या है जिस पर हमें गम्भीरता से विचार करना चाहिए। उत्तर प्रदेश में 1980 से पहले 12 रुपये प्रति हार्सपावर के हिसाब से बिजली दी जाती थी और वह 8-10 घण्टे तक लगातार सप्लाई की जाती थी, लेकिन अब 22 या साढ़े बाइस रुपये प्रति हार्सपावर का रेट हो

गया है—वहां पर मात्रा के हिसाब से नहीं, हासपावर के हिसाब से दी जाती है। बाईस और साढ़े बाईस रुपये परहास पावर हो गयी है। अखबारों में चाहे कुछ भी निकलता हो, लेकिन चार-पांच घंटे से ज्यादा किसानों को बिजली नहीं मिलती। आप ये आंकड़े तो निकालते हैं कि इतने घंटे किसानों को बिजली दी जाएगी लेकिन ये आंकड़े नहीं निकालते कि किसानों को वास्तव में कितने घंटे बिजली दी गयी। ये आंकड़े भी निकालिये।

कहने का तात्पर्य यह है कि आप किसानों की बिजली की दर बढ़ाते जा रहे हैं और सप्लाई कम की जा रही है। दूसरे किसानों को बिजली रात में ही सप्लाई की जाती है। इस साल दिसम्बर और जनवरी के महीनों में खासकर उत्तरी क्षेत्र में भयंकर सर्द पड़ी थी जैसी कि पिछले कई सालों में नहीं पड़ी। हमारे यहां रात में बिजली की सप्लाई के कारण कई किसानों की मृत्यु हो गयी। जो भयंकर ठंड में सिंचाई कर रहे थे।

इसलिए मैं चाहूंगा कि उत्तरप्रदेश में बिजली की जो स्थिति है उसको सुधारने का प्रयास करें। आपने रेट बहुत ज्यादा बढ़ा दिये हैं लेकिन उसकी सप्लाई कम हो रही है। इसको भी आप ठीक करें और किसानों को दिन में ही बिजली देने का प्रयास किया जाए। मेरा आग्रह है कि इस सम्बन्ध में आप क्या उपाय कर रहे हैं, ये बताएं।

श्री पी० शिवशंकर : माननीय सदस्य ने पुनः पूछा है कि संयन्त्र भार पर्याप्त क्यों नहीं रहा तथा संप्रेषण नुकसानों के क्या कारण रहे। इन दो पहलुओं को पूरे विस्तार में न बताने के लिए वे मुझे माफ करें क्यों कि मैं समझता हूँ कि इन दोनों पहलुओं पर काफी विस्तार में बतलाया जा चुका है मैंने संयन्त्र क्षमता की अवधारणा को काफी विस्तार में स्पष्ट किया और यह भी स्पष्ट किया था कि संप्रेषण का नुकसान क्यों हो रहा है। मेरे विचार से इन दो पहलुओं पर दुबारा बोलना पुनरावृत्ति होगी।

माननीय सदस्य मुझसे पूछ रहे थे कि क्या बिजली की कटौती की वजह से उद्योग को होने वाली हानियों का कोई अनुमान लगाया गया है। इस अवस्था में मैं स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूँ कि जहां तक मेरा सम्बन्ध है मुझे इस बात की जानकारी नहीं है कि कोई आंकड़े एकत्र कर लिए गए हैं या नहीं। और वास्तविक स्थिति क्या है। मैं सम्बन्धित विभाग से सूचना प्राप्त करने के बाद अलग से माननीय सदस्य को लिखने का प्रयत्न करूंगा।

राष्ट्रीय ऊर्जा ग्रिड की अवधारणा को आगे बढ़ाया जाता है और इस सम्बन्ध में विभिन्न पहलुओं पर राज्याध्यक्ष समिति की रिपोर्ट के आधार पर तथा समूची ऊर्जा तन्त्र के पुनर्गठन के संदर्भ में मेरे पूर्वाधिकारी ने कुछ समय पहले ऊर्जा मंत्रियों के सम्मेलन में चर्चा की थी यद्यपि कुछ पहलुओं पर मतभेद नहीं था फिर भी जहां तक हमारा सम्बन्ध है हम उन विभिन्न उपायों का पालन का प्रयत्न कर रहे हैं जो राज्यों तथा जनता के अधिक हित में हैं। कुछ मामलों पर वे सहमत हो गए हैं। मैं अधिक विस्तार से नहीं जाना चाहूंगा, परन्तु ऊर्जा तन्त्र का पुनर्गठन करना पड़ेगा ताकि यह न केवल विद्युत् बोर्ड के हित में बल्कि राज्यों तथा अन्ततः जनता के हित में कार्य कर सके। माननीय सदस्य विशेष रूप से उत्तर प्रदेश में कृषि क्षेत्र में बिजली की पूर्ति के बारे में कह रहे थे फिलहाल जो सूचना मेरे पास है उसके अनुसार कृषि उपभोक्ता प्रतिदिन औसतन 10 घंटे बिजली प्राप्त कर रहे हैं।

एक माननीय सदस्य : यह ठीक नहीं है।

श्री पी० शिवशंकर : मुझे यही सूचना मिली है ! मुझे नहीं मालूम। अच्छा मैं इसको माननीय सदस्यों के निणय के लिए छोड़ देता हूँ। जब सूचना उत्तरदायी प्राधिकारियों से मिली है तो मुझे उसे प्रस्तुत करना पड़ेगा। परन्तु यदि यह ठीक नहीं है तो मैं पुनः राज्य सरकारों से पता करूँगा कि क्या यह सूचना ठीक है या नहीं। परन्तु उत्तर प्रदेश में बिजली पूर्ति की स्थिति में काफी सुधार हुआ है जैसा कि मैं पहले ही विस्तृत रूप में बता चुका हूँ। इसलिए राज्य सरकार को विभिन्न क्षेत्रों को बिजली की पूर्ति करने में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए यद्यपि प्राथमिकता प्राप्त क्षेत्र पर कुछ विचार करना होता है। कम से कम वे संयन्त्र के विभिन्न वर्गों को बिजली की पूर्ति करने के लिए उचित कदम उठा सकते थे।

श्री बी० डी० सिंह : मेरा प्रश्न यह भी था कि जो एलाटमेंट किया है, मान लीजिए कि कोई प्लांट 1000 मेगावाट क्षमता का है, लेकिन 46-47 परसेंट यूटीलाइजेशन है तो आप डिस्ट्रीब्यूट कितना कर देते हैं ?

श्री पी० शिवशंकर : ऐसा है कि जो उत्पादन होता है उसको स्टोर तो नहीं किया जा सकता, ट्रांसमिट करना पड़ता है। जब 46 परसेंट जनरेट कर रहा है तभी तो ट्रांसमिट करने की बात आती है।

श्री बी० डी० सिंह : आप पहले ही एलाट ज्यादा कर देते हैं ?

श्री पी० शिवशंकर : इसके बारे में मैं आपसे बात करूँगा, जिससे स्थिति स्पष्ट हो सके।

श्री छोटे सिंह यादव (कन्नीज) : इस विषय में बड़े विस्तार से चर्चा हो चुकी है। मैं सदन का ज्यादा वक्त नहीं लूँगा और सिर्फ एक-दो मुद्दे जो छूट गए हैं, उनकी तरफ माननीय मंत्री जी का और सदन का ध्यान आकृष्ट करूँगा।

सर्वप्रथम मैं मंत्री जी का आभार व्यक्त करूँगा कि उन्होंने अपने एक बयान में कहा है कि "कृषि के लिए प्राथमिकता के आधार पर बिजली देने के लिए निर्दिष्ट किया गया है।" लेकिन इसमें एक शब्द लिखा गया है कि "हमेशा की तरह।" इसका मतलब यह हुआ कि हमेशा से ही कृषि के लिए बिजली देने में प्राथमिकता रही है और उसी को आपने दोहराया है। लेकिन सत्य यह है कि बिजली से किसान की हमेशा से दुर्दशा होती रही है, इस बात से कोई इन्कार नहीं कर सकता। यह बात सही है कि आपके पास 10 घंटे की जानकारी होगी तो आप वही उत्तर देंगे और 20 घंटे की जानकारी होगी तो आप वही बताएंगे, लेकिन वास्तविकता यह है कि किसानों को 1-2 घंटे भी बिजली नहीं मिलती है। इस बारे में एक संकट और है कि अगर बिजली न मिले तब तो एक बात है, लेकिन तब और भी खराब स्थिति हो जाती है जब लो या हाई वोल्टेज सप्लाई किया जाता है। इससे किसानों द्वारा कर्ज लेकर लगाई गई बिजली की मोटरें जल जाती हैं और किसान बरबादी के कगार पर पहुंच जाता है।

मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूँगा कि पूर्वी-उत्तर क्षेत्र में विभिन्न भागों में एक अध्ययन दल भेजा जा रहा है। इसमें एक बात और जुड़वा दें कि इस बात का भी सर्वेक्षण किया

जाए कि पिछले 10 वर्षों में कितने किसानों ने बिजली के ट्यूबवैल हटाकर डीजल के पम्प लगवाए हैं, जबकि डीजल का पम्प महंगा पड़ता है। इससे स्थिति स्पष्ट हो जाएगी कि कितनी प्राथमिकता कृषि को दी गई है।

यदि उन्हें बिजली मिलने में सुविधा होती तो वे बिजली के इंजिन हटाकर महंगे डीजल के इंजिन नहीं लगाते। मैं यह निवेदन करूंगा कि जो सर्वेक्षण दल भेजा है, उससे सर्वे भी करा लें। दूसरी बात मैं यह चाहूंगा कि सर्वे होने के बाद आप उनके आंकड़ों की पुष्टि भी करा लें कि जो सूचना दी जा रही है वह ठीक नहीं है - इस बात की भी पुष्टि करा लें कि इस प्रकार के आंकड़े आपके सम्मुख क्यों प्रस्तुत किये जाते हैं। बिजली के बारे में काफी समय तक बोला जा सकता है, यह बहुत लम्बा-चौड़ा विषय है इसलिए इस पर काफी लम्बा-चौड़ा विवाद हो सकता है। मैं आपका वक्त जाया करना नहीं चाहता हूँ। एक बात मैं कहना चाहता हूँ। अखबारों में प्राइवेट सैक्टर को बिजली घर स्थापित करने की बात कही गई है और यह सम्मानित जिम्मेदार लोगों के ब्यान के आधार पर कही गई है। मैं नहीं जानता कि यह सही है या गलत है, इससे मुझे कोई दास्ता नहीं है। इस देश में बड़े-बड़े सहकारी संगठन हैं जिनके जिम्मे भारत सरकार ने बड़े-बड़े काम सौंप रखे हैं। आपको यह जानकार प्रसन्नता होगी कि इस देश में कई सहकारी समितियां बिजली के उत्पादन का कार्य कर रही हैं। क्या माननीय मंत्री जी, इन सहकारी संगठनों के माध्यम से बड़ी भारी पूंजी जो इस कार्य में लगायी जा सकती है, इसका उपयोग करने की कृपा करेंगे? यह जो 32 प्रतिशत शॉर्टेज की बात कही गई है जो सही है। कुल उत्पादन का 32 प्रतिशत चोरी चला जाता है या बेकार हो जाता है।

श्री पी० शिवशंकर : 22 प्रतिशत है।

श्री छोटे सिंह यादव : 22 प्रतिशत ही सही, लेकिन है इससे ज्यादा। इसे चाहे शॉर्टेज या दुरुपयोग का नाम कह लीजिए या चोरी का नाम भी कह सकते हैं। माननीय मंत्री जी इस ओर विशेष प्रयास करें कि इस खराबी को रोकने के लिए क्या-क्या प्रयत्न कर रहे हैं?

आपको छोड़कर हिन्दुस्तान का कोई दूसरा आदमी यह नहीं कह सकता कि बिजली का उत्पादन बढ़ा है। 4 नवम्बर 1982 को एनर्जी सिचुएशन के डिस्कशन के बारे में आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं। इसमें कहा गया है कि कोटा में जो दो थर्मल पावर स्टेशन कायम किए जाने थे, एक को 9 सितम्बर 1982 तक और दूसरे को जून 1983 तक अपना कार्य आरम्भ कर देना चाहिए। माननीय मंत्री जी को यह बताना चाहता हूँ कि सितम्बर 1982 तो खत्म हो गया है, क्या मैं इस कार्य की प्रगति जानने की इच्छा रख सकता हूँ। इन शब्दों के साथ मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

श्री पी० शिवशंकर : माननीय सदस्य ने विभिन्न पहलुओं पर सुझाव दिये हैं—चाहे यह संप्रेषक लाईनों का ध्यान रखने या इसके सम्बन्ध में या सहकारी संस्थाओं को बिजली उत्पादन में लगाने के सम्बन्ध में हो—मैं उनको ध्यान में रखूंगा। मुझे इन पहलुओं पर देर तक बोलने की आवश्यकता नहीं है।

महोदय, मुझे जानकारी है कि कुछ स्थानों पर—जैसा कि मैंने आपको बतलाया है—बिजली उत्पादन निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार नहीं है। विभिन्न परियोजनायें निर्धारित समय के अनुसार पूरी नहीं की जा सकी हैं। इसमें कुछ त्रुटियाँ रही हैं और काफी विलम्ब भी हुआ मेरे मित्र ने कोटा ताप विद्युत स्टेशन के बारे में जो अन्तिम प्रश्न उठाया वह भी इसी प्रकार का है। इसके एक भाग के लिए मैं मना नहीं कर रहा क्योंकि मैंने स्वयं कहा है कि विभिन्न परियोजनाओं में त्रुटियाँ रही हैं—

श्री कृष्ण कुमार गोयल (कोटा) : आप जाँच का आदेश क्यों नहीं दे देते? जहाँ तक कोटा तापीय विद्युत ऊर्जा स्टेशन का सम्बन्ध है, इसमें खराब मशीनों की वजह से विलम्ब हुआ है।

श्री पी० शिवशंकर : मैं आपको बता सकता हूँ कि यह समस्या राज्य बिजली बोर्डों तथा राज्य सरकारों की है। मैं कह चुका हूँ कि क्या-क्या उपाय किये जा रहे हैं केन्द्र उनको निगरानी करने में सहायता दे रहा है तथा सलाह दे रहा है। उपस्कर प्राप्त करने के प्रयास किये जा रहे हैं। अपनी ओर से हम अधिकतम कर रहे हैं। परन्तु जाँच का प्रश्न ऐसा मामला है जो कि राज्य सरकार की सत्ता पर छोड़ना पड़ेगा। बी० एच० ई० एल० के सम्बन्ध में यह बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न है। मैं इस मुद्दे पर चर्चा नहीं करना चाहूँगा। हम कह सकते हैं कि उपस्कर की पूर्ति के सम्बन्ध में बी० एच० ई० एल० का काफी निष्पादन संतोषजनक नहीं रहा। वे जिन कठिनाईयों का सामना कर रहे हैं उनका अलग कारण रहा है। यह सत्य है। वास्तव में, यह समाचार पत्रों में आ रहा है। यह भी काफी हद तक सत्य है कि 'भेल' द्वारा प्रदान किये गये उपस्कर कठिनाईयों से मुक्त नहीं हैं। मैं यह नहीं कहूँगा कि वे बिल्कुल बेकार हैं परन्तु वे कठिनाईयों से मुक्त नहीं हैं और इससे विभिन्न क्षेत्रों में काफी समस्यायें पैदा हो गयी हैं। यह समय 'भेल' के कार्य निष्पादन पर चर्चा करने का नहीं है। परन्तु मैं सोचता हूँ कि मैं स्वयं सहमत हुआ हूँ कि काफी मात्रा में परियोजनायें ऐसी हैं जिन्हें लक्ष्य के अनुसार बिजली उत्पादन कार्य शुरू कर देना चाहिए था परन्तु वे विभिन्न कारणों से ऐसा नहीं कर पा रहे हैं। मुझे समझ नहीं आता कि कोटा तापीय विद्युत स्टेशन के सम्बन्ध में मुझे जाँच कैसे करनी चाहिए। परन्तु मैं इस संयंत्र के सम्बन्ध में इस सभा की चिन्ता को राज्य सरकार तक अवश्य पहुंचा दूँगा।

श्री छोटे सिंह यादव : मेरा एक ही प्रश्न था उसका भी उत्तर नहीं आया। प्रश्न यह था कि जो अध्ययन दल आपने नियुक्त किया है क्या उसके विषयों में यह भी शामिल करेंगे कि लोगों ने बिजली के पम्प सैटों के स्थान पर डीजल के क्यों लगवा लिए?

श्री पी० शिवशंकर : मैंने यह कहा कि जहाँ तक आपने मुस्तलिफ सुझाव दिए हैं उनको मैंने नोट किया है।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने आपके सुझाव नोट कर लिए हैं। आपने अच्छे सुझाव दिए हैं।

पशुओं के प्रति क्रूरता निवारण के बारे में याचिका

श्री मूल चन्द डागा (पाली) : मैं पशुओं के प्रति क्रूरता का निवारण अधिनियम, 1960 के

उपबन्धों के अधीन पशुओं के साथ क्रूरता का निवारण करने और पशुओं के चमड़े के निर्यात पर प्रति-बन्ध लगाने के बारे में श्री अजीत राज सुराणा और अन्य व्यक्तियों द्वारा हस्ताक्षरित एक यात्रिका प्रस्तुत करता हूँ।

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) इलाहाबाद में एक दूरदर्शन केन्द्र स्थापित करने की आवश्यकता

श्री कृष्ण प्रकाश तिवारी (इलाहाबाद) : मान्यवर, उत्तर प्रदेश में इलाहाबाद का समूचे देश की राजनीति में एक महत्वपूर्ण स्थान रहा है और आज भी है। सामाजिक, सांस्कृतिक तथा शिक्षा के क्षेत्र में भी इलाहाबाद का एक विशेष महत्व रहा है। इलाहाबाद में पवित्र संगम है यहाँ हर वर्ष कुम्भ मेला तथा हर छठे वर्ष अर्द्ध कुम्भ मेला और बारहवें साल पूर्ण कुम्भ मेला लगता है, जिसमें देश भर के लाखों लोग भाग लेते हैं।

इलाहाबाद का यह दुर्भाग्य है कि आज तक इलाहाबाद दूरदर्शन के मैप पर नहीं है जबकि इलाहाबाद में बहुत कम महत्वपूर्ण स्थानों पर टेलीविजन की व्यवस्था है।

इलाहाबाद स्वतंत्रता की लड़ाई का केन्द्र बिन्दु रहा है। इलाहाबाद में डाकतार माइक्रोवेव लिंक उपलब्ध है और उससे थोड़ी धनराशि की व्यवस्था करके दूरदर्शन का प्रारंभ वहाँ किया जा सकता है। मैंने दिसम्बर सन् 1981 में माननीया प्रधान मंत्री जी तथा संचार मंत्री जी से निवेदन किया था। परन्तु उस पर अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है।

जनहित में मेरा निवेदन है कि अविलम्ब इलाहाबाद में दूरदर्शन की व्यवस्था कराने के लिए शासन उचित कार्यवाही करे तथा निर्देश दें।

(दो) हिमाचल प्रदेश में सेवों की ख़ुटंड की बीमारी को रोकने तथा सेव उत्पादकों को वित्तीय सहायता देने की आवश्यकता

श्री कृष्णदत्त सुल्लतानपुरी (शिमला) : उपाध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश में अधिक बर्फ तथा पहाड़ों के खिसकने से प्रतिवर्ष फलदार पौधों को काफी हानि होती है।

14.10 (श्री एन० के० शेजवाल्कर पीठासीन हुए)

यही नहीं मेरे संसदीय चुनाव क्षेत्र में शिमला, सिरमौर, सोलन आदि में सेव, आडू, खुमानी, पलम और टमाटर की खेती होती है, जो वहाँ के किसानों की कॅश-क्रॉप है। इन सबमें बिमारियाँ हर वर्ष लगती हैं, समय पर दवाई न मिलने की वजह से किसानों को भारी नुकसान उठाना पड़ता है और जो गरीब लोग हैं, वह अपने पौधों को और नकद फसल को बचाने के लिए कोई उपाय नहीं कर पाते, जिससे कि उन्हें लाखों रुपये का नुकसान होता है। इस संबंध में भारत सरकार से मैं यह मांग करूँगा कि हिमाचल के पहाड़ी क्षेत्रों में सेव में जो हर वर्ष स्केप की बीमारी, जो कश्मीर से लेकर सारे हिमाचल

प्रदेश में फैल गई है, इसको खत्म करने हेतु भारत सरकार शीघ्र से शीघ्र कदम उठाये, ताकि जो बगीचे लाखों एकड़ में किसानों के लगे हैं, वे नष्ट न हो जाएं।

इस संबंध में भारत सरकार अधिक से अधिक मात्रा में दवाइयों का अनुदान देकर किसानों की आर्थिक सहायता करे जिससे कि उनके बगीचों को बीमारी से बचाया जा सके। राज्य सरकार को भी इस संबंध में निर्देश जारी करे जिससे किसानों को इन बीमारियों से जो हानि होती है, उनका समय पर ही इलाज किया जा सके। यदि भारत सरकार इस संबंध में बागवानों की रक्षा के लिए मदद न दे सकी तो किसानों की आर्थिक स्थिति काफी बेकार हो जायेगी तथा उनके बाल-बच्चों का पालन-पोषण होना काफी मुश्किल हो जायेगा।

अतः मैं कृषि मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस संबंध में जल्द से जल्द किसानों को आर्थिक सहायता प्रदान की जाये तथा बगीचों में लगे फलों को जो बीमारी लग जाती है, उसको भी दूर करने के उपाय किए जाएं जिससे कि किसानों की आर्थिक स्थिति सुधर सके।

(तीन) जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय में हुई घटनाएं

श्री राम विलास पासवान (हाजीपुर) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं आपसे अनुरोध करूंगा और आपके माध्यम से चाहूंगा कि आप स्पीकर साहब तक मेरी भावनाओं को पहुंचा दें। आपके इस लोक सभा सैक्रेटैरिएट में मेम्बर्स के लिए ट्रांसलेशन की कोई सुविधा नहीं है। यदि कोई मेम्बर अंग्रेजी से हिन्दी में या हिन्दी से अंग्रेजी में किसी चीज का अनुवाद करवाना चाहता है तो उसके लिए कोई सुविधा नहीं है। मेरे जैसे लोगों को इस बारे में बहुत दिक्कत होती है। मैंने लिखकर भी दिया है और आपके नोटिस में लाना चाहता हूं कि आप इस पर गंभीरता से ध्यान दें।

सभापति महोदय : यह रिकार्ड में आ गया है।

श्री राम विलास पासवान : इनका ट्रांसलेशन सैक्शन मक्सीमम है जो सिर्फ आफिस परपेजज के लिए है, मेम्बर्स के लिए नहीं है। मैं समझता हूं कि इसको आप गंभीरता से लेंगे।

नियम 377 के अधीन जिस विषय की ओर मैं सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूं, उस बारे में मेरी स्पीकर साहब से बातचीत हुई थी। यह गंभीर मामला है, जवाहर लाल नेहरू यूनिवर्सिटी के बारे में है। स्पीकर साहब ने कहा था कि यहां मंत्री महोदय मौजूद रहेंगे और मंत्री जी का जवाब भी होगा, लेकिन पता नहीं क्यों और क्या हुआ है? इसीलिए कल इसको रोककर भी रखा गया था, लेकिन आज भी मैं किसी मंत्री को यहां नहीं देख रहा हूं। आप इसका भी मंत्री महोदय से जवाब दिलवाने की कोशिश करें।

सभापति महोदय : आपने जो फरमाया, आपका रिकार्ड हो गया है, अब आप आगे बढ़िये। स्पीकर साहब का एश्योरेंस है, इसलिए मैंने ध्यान दिलाया।

श्री राम विलास पासवान : सभापति महोदय, जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय के कम्प्यूटर साइंस के प्राध्यापक द्वारा अनुसूचित जाति के छात्रों के साथ कथित अभद्र व्यवहार करने के प्रश्न को लेकर विश्वविद्यालय के सभी छात्र विगत 3 फरवरी, 1983 से ही आन्दोलन पर हैं। छात्रों की मांगें

हैं कि उक्त प्राध्यापक को निलंबित किया जाये। छात्रों ने उक्त प्राध्यापक के खिलाफ कई गम्भीर आरोप लगाये हैं।

जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय की स्थापना बड़े आदर्शों को लेकर की गई थी। विश्व-विद्यालय के संस्थापकों ने यह माना था कि यह विश्वविद्यालय जाति, धर्म आदि संकीर्ण भावनाओं से ऊपर रहेगा, लेकिन खेद है कि यह विश्वविद्यालय भी सभी तरह के रोग से ग्रसित हो गया है। प्राध्यापक द्वारा अनुसूचित जाति एवं जनजाति के छात्रों को जाति का नाम लेकर अपमानित करना, प्रताड़ित करना न सिर्फ शिक्षक समुदाय एवं विश्वविद्यालय को कलंकित करता है, बल्कि संविधान एवं नागरिक अधिकार अधिनियम पर भी तमाचा है।

सबसे खुशी की बात है कि विश्वविद्यालय के सभी छात्रों एवं छात्र यूनियन ने इसे गम्भीरता से लिया है। उक्त प्राध्यापक के खिलाफ थाना में मुकदमा भी दर्ज है।

26 फरवरी, 1983 को कार्यकारी कुलपति ने विश्वविद्यालय को अनिश्चित काल के लिए बन्द कर दिया है। छात्रों को होस्टल खाली करने के आदेश दिये जा चुके हैं। दूसरी ओर छात्रों ने होस्टल खाली करने से इंकार कर दिया है। छात्रों द्वारा धरना का कार्यक्रम जारी है। स्थिति विस्फोटक है। अतः सरकार से मांग है कि सरकार उच्चस्तरीय जांच करावे जिससे विश्वविद्यालय में शांति कायम हो सके।

(चार) कोटा बांध से चम्बल नहर में तुरन्त पानी छोड़ने की आवश्यकता

श्री माधवराव सिधिया (गुना) : सभापति महोदय, आपकी अनुमति से और एक लिखित बयान के जरिये मैं सभा तथा सरकार का ध्यान मध्य प्रदेश के चम्बल मंडल के किसानों की हालत की ओर आकर्षित करता हूँ।

मध्य प्रदेश में चम्बल घाटी के किसान राजस्थान में कोटा बांध से पानी को समय से और पर्याप्त मात्रा में न छोड़े जाने की वजह से बहुत अधिक कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं। राजस्थान ने गांधी सागर तथा राणा प्रताप सागर बांधों तथा कोटा के निर्माण के समय मध्य प्रदेश को जो आश्वासन दिये उनको पूरा नहीं किया। दोनों राज्यों के बीच हुए समझौते में मध्य प्रदेश के लिए 6656 क्यूसेक्स पानी की व्यवस्था की गई परन्तु सम्भवतः इसने रोहिणी नदी पर स्थित पार्वती बांध से 2500 क्यूसेक्स से अधिक पानी कभी प्राप्त नहीं किया। मध्य प्रदेश सरकार द्वारा राजस्थान सरकार से समझौते का पालन करने के लिए राजी करने हेतु किये गये सभी प्रयास बेकार साबित हुए हैं।

पिछले वर्ष नवम्बर के महीने में दोनों सरकारों ने सिंचाई हेतु पानी छोड़ने के लिए संयुक्त रूप से एक कार्यक्रम बनाया था। कार्यक्रम के अनुसार राजस्थान गांधी सागर बांध से 6000 क्यूसेक्स पानी छोड़ रहा है परन्तु राजस्थान से चम्बल नहर में 3000 क्यूसेक्स पानी नहीं छोड़ा इसके फलस्वरूप भिंड और मुरैना में फसलें सूख रही हैं। स्थिति इतनी गम्भीर हो गई है कि मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री को राजस्थान के मुख्य मंत्री को कुछ ही दिन पहले तार देना पड़ा जिसमें उन्होंने कोटा बांध से भिंड और मुरैना में रबी की फसल की सिंचाई हेतु 3000 क्यूसेक्स पानी तुरन्त छोड़ने का निवेदन किया था।

मैं सरकार से इस मामले में हस्तक्षेप करने और राजस्थान के मुख्य मंत्री से कोटा बांध से चम्बल नहर में तुरन्त पानी छोड़ने के प्रबन्ध करने के लिए निवेदन किया है। इसके अतिरिक्त केन्द्र का एक

प्रतिनिधि नियुक्त किया जाना चाहिए ताकि दोनों राज्य सरकारों द्वारा समझौते का पालन कराना सुनिश्चित किया जा सके।

(पांच) इण्डियन एक्सप्लोसिव, गोमिया, में हड़ताल को समाप्त कराने हेतु कदम उठाना

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : सभापति महोदय, इंडियन एक्सप्लोजिव गोमिया कारखाने में गत 22 फरवरी से हड़ताल चल रही है जिससे वहां का उत्पादन ठप्प पड़ गया है। पिछले करीब एक साल से ब्लास्टिंग विभाग में जब रोलेक्स मशीन आई, वर्क्स रिवाइंड के खाते में उसके उत्पादन का लेखा-जोखा ब्लास्टिंग सेक्शन के ही उत्पादन में जोड़ा जा रहा था। गोमिया मजदूर यूनियन की ओर से प्रारंभ में ही इस प्रश्न पर विचार करने के लिए लिखा गया था। परन्तु दुःख है कि, दिसम्बर के अन्त में प्रबंधन ने यूनियन से बिना पूछे या किसी प्रकार का नोटिस दिए रोलेक्स मशीन का उत्पादन ब्लास्टिंग के उत्पादन से अलग कर लिखवाना शुरू किया, जिसका मजदूरों की कमाई पर बुरा प्रभाव पड़ा। ऐसा करके प्रबंधन ने औद्योगिक विवाद कानून का खुला उल्लंघन किया है।

कारखाने के ब्लास्टिंग विभाग के मजदूरों ने गत जनवरी माह में हस्ताक्षर एकत्र कर प्रबंधन को उक्त नीति को बदलने के लिए अनुरोध किया। प्रबंधन ने यूनियन को सूचित किए वगैर ही 22 फरवरी को उक्त विभाग के मजदूरों को वार्तालाप के लिए बुलाया। प्रबंधन की ओर से विभागीय पदाधिकारी ने वार्तालाप में भाग लिया। परन्तु उन्होंने किसी निर्णय पर पहुंचने में अपनी असमर्थता प्रकट की। उसके बाद आयोजित वार्तालाप में विभाग के वरिष्ठ पदाधिकारी ने भाग लिया। उन्होंने एकत्र मजदूरों के विरुद्ध अपशब्द कहे तथा उन्हें अपमानित किया। फलतः मजदूरों ने हड़ताल कर दी जो आज भी जारी है।

बिहार सरकार के श्रम विभाग ने हड़ताल को गैर कानूनी घोषित कर दिया है। प्रबंधन ने कुछ मजदूरों पर मुकदमा चला रखा है। उन पर मुअत्तली और चार्जशीट की तलवार लटक रही है।

अगर हड़ताल को शीघ्र समाप्त नहीं करवाया गया तो विस्फोटक के अभाव में कोयला खान और कोयले के अभाव में स्टील प्लान्ट बुरी तरह से प्रभावित होंगे। अतः श्रम मन्त्री से मेरा अनुरोध होगा कि वह वहां की स्थिति में हस्तक्षेप करें और मजदूरों के सहयोग से सामान्य स्थिति उत्पन्न करने में सहायक हों।

(छः) तेन्दु की पत्तियों को तोड़ने वाले मजदूरों को पर्याप्त मजदूरी देने की आवश्यकता

श्री बाबूराम परांजपे (जबलपुर) : मध्य प्रदेश वनों से भरा है तथा अनेक प्रकार की बनोपज यहां पर प्रचुर मात्रा में होती है। यहां के वनवासी गरीब मजदूर बनोपज से प्राप्त रोजी पर आधारित हैं।

मध्य प्रदेश शासन द्वारा लघु बनोपज का राष्ट्रीयकरण करते समय यह आश्वासन दिया गया था कि बिचौलियों को हटाकर वन श्रमिकों को शोषण से मुक्ति दिलाई जायेगी। इस बीच सरकार की केवल तेन्दु पत्ते की वार्षिक आय एक करोड़ से बढ़कर 40 करोड़ तक पहुंच गई है तथा तेन्दु पत्ते का बाजार भाव भी प्रति सौ गड्डी का 20 रुपये से बढ़कर 25 रुपये तक हो गया है, लेकिन अधिकारियों द्वारा वनवासी मजदूरों को जो कठिन मेहनत से पत्ता तोड़ते हैं तथा बांधते हैं, को मात्र 5 रुपये 25 पैसे मजदूरी देना तय किया है।

वन क्षेत्रों में कार्य करने वाले मजदूरों की निम्नतम मजदूरी सात रुपये दैनिक सरकार द्वारा निश्चित हो गई है लेकिन देखा जा रहा है कि तेन्दु पत्ता कटाई के समय मजदूरों को मात्र 2 रुपये, 2 रुपये 50 पैसे, प्रतिदिन ही दी जाती है जो उनका प्रत्यक्ष शोषण है। इसी प्रकार सरई बीज का बाजार भाव दो रुपये से सवा दो रुपये प्रति किलो तक हो गया है, लेकिन मजदूरों को इसकी मजदूरी आठ पैसे प्रतिकिलो दी जाती है।

मैं केन्द्रीय शासन से प्रार्थना करता हूँ कि तेन्दु पत्ता तुड़ाई की मजदूरी आठ रुपये, सरई बीज की मजदूरी 1 रुपये प्रति किलो तथा वनवासी मजदूरों की निम्नतम मजदूरी जो सात रुपये दैनिक है वह दिलवाने का प्रबंध करें और उनका शोषण बन्द करावें।

(सात) बंगला देश से आई और करनाल में एक आश्रम में रह रही शरणार्थी विधवाओं की दशा

श्री सुधीर गिरि (कन्टई) : महोदय, 1966 में स्त्रियों के एक दल ने, जो पूर्वी पाकिस्तान, अब बंगलादेश में हुए सांप्रदायिक दंगों के कारण विधवा हो गई थी, पनाह लेने के लिए उन्होंने अपने बच्चों के साथ भारतीय सीमा पार की। केन्द्रीय सरकार ने उन शरणार्थी विधवाओं को स्थायी रूप से यहां निवास देने के इरादे से उनके बच्चों सहित हरियाणा राज्य में भेज दिया।

विधवाओं को करनाल जिले में एक आश्रम में रखा गया। तब से, वे उसी आश्रम में रह रही हैं और उन्हें प्रति व्यक्ति 50 रुपये पेंशन दी जा रही थी। प्रत्येक परिवार के लिए एक कमरा दिया गया था।

हाल ही में, मैंने संसद के अन्य दो सदस्यों के साथ उस आश्रम का दौरा किया और अपनी आंखों से उन भाग्यहीन विधवाओं, की दुःखद स्थिति देखी जो अपने बेटों और बेटियों के साथ वहां रह रही हैं।

अधिकांशतः सभी कमरे ध्वस्त हो चुके हैं और उनमें से कई तो पूर्णतः ध्वस्त हो चुके हैं। यह स्थिति हमारे राष्ट्र के गौरव पर कलंक है, हालांकि इन लोगों, भारत के विभाजन से प्रभावित हुए लोगों को भारतीयों के समान ही सम्मान और रहने के लिए जगह देने का वायदा किया गया था, जब कि उनके साथ बिलकुल भिन्न व्यवहार किया जा रहा है।

अतः, मैं मांग करता हूँ कि उन शरणार्थी परिवारों को स्थाई रूप से बसाया जाये और ऐसा प्रबंध होने तक उन्हें प्रति व्यक्ति 100 रुपये पेंशन दी जाये तथा उनके रहने के कमरों की तुरन्त मरम्मत की जाये।

(आठ) भरतपुर पक्षी अभयारण्य में पशुओं को चराने की मनाही करने से प्रभावित परिवारों को कठिनाइयां

श्री राजेश पाइलट (भरतपुर) : कुछ माह पूर्व, अधिकारियों ने भरतपुर पक्षी विहार में पशुओं की चराई बंद कर दी थी और यह वचन दिया गया था कि उन सभी परिवारों को जिनकी जीविका पर इसका प्रभाव पड़ेगा, पुनः बसाया जायेगा। हजारों लोग जो पिछले कई वर्षों से उस पक्षी विहार में पशुओं को चराकर अपने परिवारों का पालन कर रहे थे, उन्हें अचानक अपने परिवारों की इस जीविका से वंचित कर दिया गया।

प्राधिकारियों ने प्रभावित गांवों में पशुओं को चराने के लिए अतिरिक्त भूमि आवंटित करने तथा उन सब परिवारों को विशेषकर वे परिवार, जिनके मुखिया या सदस्य चराने की मनाही के आदेश के क्रियान्वयन के समय पुलिस की गोली से मारे गये थे, को कोई न कोई रोजगार देने का वायदा किया था।

लोगों को आश्चर्य है कि अभी तक कोई भी वचन पूरा नहीं किया गया और अधिकांश परिवार भुखमरी के कगार पर हैं क्योंकि उनके पास अपने परिवारों को पालने के लिए तत्काल अन्य कोई साधन उपलब्ध नहीं है। मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह इसमें हस्तक्षेप करके यह सुनिश्चित करे कि यह निर्णय लेने से पहले प्रभावित लोगों को जो वचन दिये थे वे क्रियान्वित किये जाएं।

रेल बजट 1983-84—सामान्य चर्चा—जारी

सभापति महोदय : अब हम रेल बजट पर सामान्य चर्चा करेंगे। श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव अब अपना भाषण पुनः आरंभ कर सकते हैं।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव (मधेपुरा) : सभापति जी, कल मैंने रेल मंत्री जी को धन्यवाद दिया था और कहा था कि इनके कार्यकाल में दुर्घटनायें घटी हैं। क्षमा कीजिये, मेरा मतलब घटने से नहीं है, बल्कि कम होने से है। विभिन्न जाँच कमीशनों की रिपोर्टों के आधार पर ये घटनायें रेल कर्मचारियों की गलती से हुआ करती हैं। लेकिन प्रश्न यह पैदा होता है कि ये गलतियां हमारे रेल कर्मचारी क्यों करते हैं। इस विषय पर थोड़ा सोचने की जरूरत है। मैं इस का मुख्य कारण यह मानता हूँ कि कर्मचारियों को ज्यादा देर तक काम करने के लिए बाध्य किया जाता है। ये जो विभिन्न कमीशनज बने, उनकी रिपोर्ट में कहा गया तथा सरकार ने माना भी है कि 10 घण्टे की ड्यूटी होनी चाहिए, लेकिन वह आज तक इम्प्लीमेंट नहीं हो पा रही है। मैं उदाहरण दे सकता हूँ— आज गार्डों और ड्राइवरों को 19-20 और 21 घण्टे तक काम करना पड़ता है तथा जिस स्थिति में वे काम करते हैं उससे आप अंदाजा लगा सकते हैं कि उनके दिल और दिमाग पर इसका क्या असर हो सकता है। मैं सरकार से आग्रह करना चाहूंगा कि 10 घण्टे की ड्यूटी की थ्योरी को शीघ्रातिशीघ्र इम्प्लीमेंट करें।

दूसरी बात—रेल कर्मचारी आज असुरक्षित फील करते हैं। जब वे बाहर जाते हैं तो परिवार के लोग पीछे छूट जाते हैं और आज देश में जो माहौल बन रहा है, वे आश्वस्त हों कि सही-सलामत लौट कर आयेंगे। जब तक वे बाहर रहते हैं उनके परिवार के लोगों का ध्यान बराबर उनकी तरफ लगा रहता है कि वे कब सही-सलामत लौट कर आयेंगे और इसी तरह से उनका ध्यान भी अपने परिवार की ओर लगा रहता है। मेरा आग्रह है कि सरकार इस तरफ विशेष ध्यान दे—जिससे कि वे जब अपनी ड्यूटी पर आयें तो उनका मन भी अपने परिवार के प्रति आश्वस्त हो तथा उनके परिवार को भी उनके सही समय पर लौट आने का विश्वास हो।

इसी सन्दर्भ में मैं यह भी कहना चाहूंगा—सरकार यदि जीते जी लोगों में बराबरी नहीं ला सकती है तो कम से कम मरने के बाद जो मुआवजा दिया जाता है उसमें तो बराबरी लाये। आप देखेंगे—आज हवाई दुर्घटना में यदि कोई मरता है तो उस को एक लाख रुपये का मुआवजा मिलता है, रेल दुर्घटना में यदि कोई मरता है तो उसे 50 हजार रुपये का मुआवजा मिलता है और यदि सड़क दुर्घटना

में कोई मरता है तो उसे 10 हजार रुपये दिये जाते हैं। हमारी समझ में यह बात नहीं आती है—जान की कीमत अलग-अलग तरह से मरने पर अलग-अलग क्यों है? जान की कीमत एक होती है, फिर यहाँ पर भेद क्यों है? मेरा अनुरोध है कि किसी भी तरह की दुर्घटना में जो आदमी मरे उसे एक लाख रुपए मुआवजे के रूप में अवश्य दिए जायें।

इसी सन्दर्भ में मैं बागमति पर हुई रेल दुर्घटना का जिक्र करना चाहता हूँ। 6 जून, 1981 को 416 डाउन समस्तीपुर पैसेन्जर बागमति नदी में गिर गई। यह दुनिया में पहली घटना थी, जिसमें पूरी गाड़ी नदी में चली गई और इनके उस समय के रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष (श्री गुजराल) कहते हैं कि हवा के झोंके ने ट्रेन को खिलौने की तरह से उठा कर ले गई। मेरी समझ में यह बात नहीं आती है—इनके ऐसे बड़े अधिकारी इस तरह की बात करते हैं और रेल मंत्री जी ने भी उसी तरह का बयान दे दिया कि हवा का झोंका आया और उसने रेल को खिलौने की तरह नदी में गिरा दिया ...

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : इनको भी ऐसे ही गिरा दिया जायगा।

प्रो० सत्यदेव सिंह (छपरा) : नहीं, यह तो रहेंगे।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : यह तो हमें पता नहीं कौन कब तक रहेगा, लेकिन यह विषय इस समय नहीं है। (व्यवधान)

सभापति जी, मैं कहना चाहता हूँ कि जो लोग उस दुर्घटना में मरे, आज तक उनके परिवारों के क्लेम सेटिल नहीं हुए। मैं आग्रह करूँगा कि आप जल्दी से जल्दी अपने कमीश्नर को कहें कि उनके बारे में तुरन्त फैसला करे। जो लोग आपके मुताबिक मरे हैं कम से कम उनके परिवारों को तो मुआवजा दे दिया जाए।

मैं यह भी चाहूँगा कि आप अपने कानून में ऐसा संशोधन करें कि मरने वाले के दादा-दादी को भी मुआवजा मिल सके। आजकल कानून यह है कि जो लोग मर जाते हैं उनके लड़के-लड़की या माता-पिता को मुआवजा दिया जाता है। लेकिन इस दुर्घटना में तो कई पूरे के पूरे परिवार समाप्त हो गए हैं। उन परिवारों के जो नियरेस्ट सरवाइवल चाहे दादा-दादी ही हो उनको भी आप मुआवजा देने की व्यवस्था करें। यह न हो कि उन लोगों के परिवार के किसी भी व्यक्ति को सहायता न दी जाए।

सभापति जी, रेल मंत्री जी ने यात्री और माल भाड़े में बढ़ोतरी की है। यह सरकार कहती तो यह है कि यह समाजवादी सरकार है। मैं इस समाजवादी सरकार का नमूना आपके सामने पेश करना चाहता हूँ कि किस तरह से ऊंची क्लास में कम किराया बढ़ाया है और नीची क्लास में ज्यादा किराया बढ़ाया है।

इनकी यह रिपोर्ट है—माल भाड़े की दरों और यात्री किरायों में समायोजन के प्रस्तावों का व्याख्यात्मक ज्ञापन इस रिपोर्ट के पेज तीन पर दिया हुआ है कि सौ किलोमीटर की दूरी के लिए एयर कंडीशण्ड फर्स्ट क्लास का वर्तमान किराया 84 रुपये है, उसका इन्होंने किराया प्रपोज किया है 84 रुपये। फर्स्ट क्लास का वर्तमान किराया 39 रुपए का 39 रुपये रहेगा। एयर कंडीशंड चेअरकार का वर्तमान और प्रपोज्ड किराया 22 रुपये है। सैंकिड क्लास का किराया मेल और एक्प्रेस में वर्तमान आठ रुपये किराया के बदले 9 रुपये 50 प्रपोज किया गया है। आरडिनरी सैंकिड क्लास का 5 रुपये 70 पैसे का 6 रुपये 50 पैसे प्रपोज किया गया है। यह है उदाहरण इनका गरीबों की मदद करने का।

इसी संदर्भ में मैं एक और उदाहरण देना चाहता हूँ। इसी रिपोर्ट के पेज 9 पर मासिक सीजन टिकटों का एक से पाँच किलोमीटर के लिए किराया दूसरे दर्जे का 6 रुपये 50 पैसे से बढ़ा कर 15 रुपये कर दिया गया है और पहले दर्जे का किराया 26 रुपये से बढ़ा कर 60 रुपये कर दिया गया है। इस तरह से आप देखेंगे कि नीचे दर्जे के किरायों में बढ़ोतरी कितनी अधिक है। इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि वह इस बढ़ोतरी को दूर करने का प्रयास करें अगर आप वास्तव में गरीबों की मदद करना चाहते हैं तो।

मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी रेल बजट को सीरियसली लें। हमने गत साल भी रेल बजट पर बोलते हुए कहा था कि रेलवे का पिलफ्रेज में सौ करोड़ रुपये सालाना जाया होता है। इस पिलफ्रेज का रेल बजट में कहीं जिक्र नहीं है। अगर इस पिलफ्रेज को प्लग कर दिया जाए तो आपको पैसेंजर किराया और माल भाड़ा इतनी ज्यादा बढ़ाने की जरूरत नहीं होगी। पिछले साल के बजट में भी और इस साल के बजट में भी इस पिलफ्रेज का कहीं जिक्र नहीं है। पता नहीं इनके अधिकारी रेल बजट बनाते समय इस चीज को कैसे उड़ा देते हैं ?

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूँगा।

इसी संदर्भ में यह भी कहना चाहूँगा कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को अधिक अधिकार दिए जाने के बारे में कई बार यहां पर बात हुई, लेकिन पता नहीं सरकार उनको ये अधिकार क्यों नहीं दे पा रही है। अभी उनको काम्प्लीजेंट का अधिकार नहीं है, केस करने का अधिकार नहीं है। रेलवे की पहरेदार आर० पी० एफ० ही है, जिसको रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स की जगह रेलवे प्लंडर फोर्स भी कहा जाता है। मेरा निवेदन है कि इसको वास्तविक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स बनाएं और इनको अधिकार देने का प्रयास करें।

एक आग्रह और करना चाहूँगा। आपने माल भाड़ा बढ़ाया, लेकिन कम से कम नमक, खाद और खाद्यान्न पर इसको न बढ़ाएं, ताकि कमजोर तबके को तकलीफ न हो।

कोयले के एंजिनों को डीजल और बिजली में परिवर्तित करने की बात भी कही गई। मैं जिस भूभाग से आता हूँ वह एन० ई० का सहरसा और पूर्णिया का इलाका है। वहाँ पर एक ही जानकी एक्सप्रेस ट्रेन है जो नेपाल के बार्डर जय नगर से चलकर कटिहार तक आती है। रास्ते में बार-बार एंजिन खराब होता है। मेरा निवेदन है कि कम से कम इसमें डीजल एंजिन लगाया जाए।

छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की बात भी कही गई। यह समय और धन की बचत के लिए उचित भी है। मंत्री महोदय ने कहा कि पैसे की कमी है, लेकिन जो काम शुरू हो चुके हैं उनको पूरा किया जाएगा। मैं जानना चाहूँगा कि समस्तीपुर दरभंगा लाइन जो 1973 में अप्रूव हुई और लास्ट इयर टेंडर काल किए गए, पैसा भी खर्च किया गया और कर्मचारी भी नियुक्त किए गए उस कार्य को पूरा किया जाएगा या नहीं? इस बात को लेकर दरभंगा में एजीटेशन भी हुआ है और लगभग 500 आदमी जेल में हैं। तीन आदमियों ने दिल्ली में भी गिरफ्तारी दी है। इस काम को क्यों वापिस ले लिया गया यह हमारी समझ में नहीं आता है। इसी प्रकार पूर्णिया-कटिहार लाइन के लिए भी बजट में पैसा दे दिया गया, लेकिन आज तक काम शुरू नहीं हुआ। इसलिए मेरा अनुरोध है जैसा कि मंत्री महोदय ने स्वयं कहा है कि जिन कार्यों को टेकअप कर लिया गया है, उनको पूरा किया जाएगा, इसलिए इन कार्यों को भी शीघ्र पूरा किया जाए।

इसी प्रकार कटिहार स्टेशन के रीमार्डिंग की योजना भी स्वीकृत हो गई थी, पावर हाउस ठीक करने की स्कीम भी बन गई थी, लेकिन आज तक कोई काम नहीं हुआ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि वे सारे देश के रेल मंत्री हैं, लेकिन आज उन आरोप लगाया जाता है कि वे केवल मालदा के रेल मंत्री होते जा रहे हैं। मेरा उनसे अनुरोध है कि वे मालदा के रेल मंत्री न बनें, सारे देश के रेल मंत्री बनें।

रीजनल इंबेलेसेस को दूर करने की बात की जाती है। लेकिन बैकवर्ड इलाके में रेल पहुंचाने के बारे में कोई चर्चा इसमें नहीं की गई है। बिहार बैकवर्ड इलाका है। मैं जिस इलाके से आता हूं वह मधेपुरा सिंहेश्वर क्षेत्र है। वहाँ पर 9 किलोमीटर लाइन को आज तक पूरा नहीं किया जा रहा है। इसमें कोई बड़ा खर्चा भी नहीं है। मेरा अनुरोध है कि इस कार्य को जल्दी पूरा किया जाए।

सभापति महोदय : आप तर्क कर रहे हैं। आप मुझे पेश नहीं रहे हैं। आप पुनः तर्क प्रस्तुत कर रहे हैं। आप पहले ही आधा घंटा ले चुके हैं।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : महोदय, मैं अगले मुद्दों पर आ रहा हूँ।

सभापति महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव : मंत्री जी ने कहा है कि केटगरी वाइज यूनियन से बात करने में उनको दिक्कत होती है इसलिए कनफ्रेंशन बना है। उनके लोग साल में दो बार रेलवे बोर्ड के स्टेज पर अधिकारियों से मिलते थे। मैं आप्रह करूंगा कि इस सुविधा को फिर से लागू किया जाए ताकि कर्मचारियों को विश्वास हो कि उनकी बात सुनी जाती है।

पटना में गंगा पर रेल-कम-रोड ब्रीज की मांग बहुत दिनों से आ रही है, करीब 50 सांसदों ने ज्ञापन भी दिया है और प्राइम-मिनिस्टर को भी लिखा है। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी इसको मान लें। अंत में मैं अपनी बात कहकर खत्म करना चाहता हूँ और वह यह कि सोनभद्र एक्सप्रेस में पैंटरी कार नहीं होता है, इसके लिए मंत्री महोदय वायदा भी कर चुके हैं। इसे पूरा किया जाए।

पंचुअलिटी का जो आपने नारा दिया है, इस आप अमल में लाएं। यदि आप इसे अमल में लायेंगे तो रेल में लोगों का विश्वास बढ़ेगा।

श्री गिरधारी लाल डोगरा (जम्मू) महोदय, माननीय मंत्री ने जो समस्याओं का पता लगाया है और उनके समाधान के लिए साहस पूर्ण प्रयास किए हैं वह सराहनीय है। इन समस्याओं को धन द्वारा ही हल किया जा सकता है और रेल मंत्री ने धन प्राप्त करने के लिए आवश्यक कदम उठाये हैं।

मेरा रेल मंत्री और सरकार से पहला और मुख्य निवेदन यह है कि जो धन जुटाया जाये उसे रेलवे विकास निधि में जमा किया जाना चाहिए और इस धन का उपयोग वित्त उपयोग, वित्त मंत्रालय तथा भारत सरकार के अन्य सलाहकारों की योग्य और विशेष सलाह के अनुसार अभीष्ट उद्देश्यों के लिए ही किया जाना चाहिए। इस धन को सामान्य राजस्व में नहीं मिला दिया चाहिये। यह धन हमें रेलवे का प्रयोग करने वालों से प्राप्त होता है और इसका उपयोग रेल सम्पत्ति की रक्षा, रेलवे अनुसंधान, रेलवे लाइनों के तथा रेल इंजनों, चाहे वे डीजल इंजन हो या बिजली से चलने वाले या भाप से चलने वाले तथा वर्कशापों के नवीकरण के लिए किया जाना चाहिए। अन्यथा प्रत्येक वर्ष यह समस्या और

बढ़ जायेगी तथा प्रत्येक रेल मंत्री हतोत्साहित हो जायेगा तथा वह इन उद्देश्यों के लिए संसाधन जुटाने का व्यर्थ में कड़ा परिश्रम करेगा। वह कोई साधन प्राप्त नहीं कर पायेगा क्योंकि अंततः इनकी कुछ सीमा है। किराये और भाड़े अनिश्चित सीमा तक नहीं बढ़ाये जा सकते।

अतः मेरा सरकार से पुरजोर निवेदन है कि इस धन का उपयोग केवल विशिष्ट अभीष्ट उद्देश्यों के लिए करने के लिए अलग रखा जाना चाहिये।

यदि रेलों द्वारा सामान्य राजस्व को कुछ लाभांश देना हो तो उसे दिया जा सकता है। मेरा सुझाव है कि सरकार इस पर विचार करे कि लाभांशों, का भुगतान युक्ति संगत आधार पर किया जाना चाहिए। यदि सामान्य राजस्व से ऋण लिया जाता है, लाभांश को अनिश्चित सीमा तक बढ़ाया नहीं जा सकता। मैं नहीं जानता कि रेलवे अभिसपय समिति ने लाभांश की दर कैसे बढ़ायी है। इस पर पुनर्विचार किया जाना चाहिये और यदि सरकार को अर्थोन्नायों के लिए धन की आवश्यकता है, तो वह उसका उपयोग कर सकते हैं। लेकिन वह निधि पृथक रखी जानी चाहिये।

इस संबंध में, मैं भूतपूर्व रेल मंत्री श्री मधु दंडवते द्वारा व्यक्त किए गए विचारों का भी उल्लेख करना चाहता हूँ जिन्होंने सुझाव दिया है कि यद्यपि विपक्ष के मेरे सहयोगी द्वितीय श्रेणी के किराये बढ़ाये जाने के लिए रेल मंत्री पर आरोप लगा रहे हैं, किन्तु वे, सभी सामाजिक दायित्व जिनका रेलवे द्वारा अभी तक पालन किया जा रहा था, उनसे इन्हें मुक्त किया जाना चाहिए और उन्हें सामान्य राजस्व धन मिलना चाहिये। सभी सामाजिक दायित्व या आवश्यक सेवाएं निर्धनों के लिए हैं जिनकी जीविका का और कोई साधन नहीं है। यदि वह सामाजिक दायित्व वापस लिया जाता है तो निर्धनों को सबसे अधिक हानि होगी और इससे स्थिति नियंत्रण से बाहर हो जाएगी और आने वाले समय में रेलों द्वारा यह कार्य जारी रखना असंभव हो जाएगा। और इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री से निवेदन है कि वह इस सुझाव को न माने। मुझे आश्चर्य है कि प्रो० दंडवते ने, इतने विद्वान होते हुए तथा प्रगतिशील समाजवादी विचारों के बावजूद भी ऐसा सुझाव क्यों दिया जो सामाजिक कल्याण की विचारधारा के विरुद्ध है और जिससे वास्तव में सामाजिक कल्याण को क्षति पहुंचती है। यह कमजोर वर्गों के कल्याण के लिए है विशेषकर अखिल भारतीय कांग्रेस ने बहुत पहले से ही इसका मुकाबला किया था और इसका मुकाबला करती रहेगी। लोग ही अपने प्रतिनिधियों का चयन करते हैं और उन्हें सदन में भेजते हैं, भले ही वे विपक्ष के हैं या सत्तारूढ़ दल के। उन्होंने रेल मंत्री के कार्य की आलोचना की है। रेल मंत्री ने केवल लोगों को, जिन्हें वह विशेष सेवाएं, द्वितीय श्रेणी के स्लीपर, दे रहे हैं, से पैसा लेने का प्रयत्न किया है। यदि लोग गाड़ी में सोना चाहते हैं, आराम से रात बिताना चाहते हैं, तो उसके लिए उन्हें पैसा खर्च करना होगा, वे पैसा देंगे और उन्हें पैसा देना होगा। यदि लोग उच्च श्रेणी में यात्रा करना चाहते हैं, उनके पास खर्च करने के लिए पैसा होता है, उन्हें पैसा खर्च करना होगा। उन्हें पटरियों, परिसम्पत्तियों इंजनों, गाड़ी डिब्बों और वैगनों के रख-रखाव के लिए पैसा देना होगा। मैं नहीं जानता उन्होंने यह सुझाव कैसे दिया : आप राहत वस्तुओं पर पूरा भाड़ा लेते हैं। आप उन वस्तुओं पर पूरा भाड़ा लेते हैं जिनके भाड़े का स्तर कम है, यह इसलिए कम है क्योंकि वे खाद्यान्न अथवा नमक जैसी वस्तुएं जो कि जीवन की आवश्यक वस्तुएं हैं। उन्हें सस्ता बनाए रखने के लिए ऐसा किया गया है। क्या हमें वे सुविधाये देना भी बंद कर देना चाहिए जो कि साम्राज्यवादी या विदेशी शासक भी दे रहे हैं? मैं रेल मंत्री को सुझाव देता हूँ कि यहाँ तक कि विपक्ष के सबसे विवेकपूर्ण सदस्य द्वारा दिए गए इस सुझाव को स्वी-

कार करके अपनी बुराई मत कराये। इस पर विचार करने की आवश्यकता नहीं है। मुझे उनकी बात पर खेद है।

जहाँ तक सुरक्षा और समय की पाबंदी का संबंध है वे बहुत महत्वपूर्ण हैं और उन पर विचार किया जाना चाहिए।

इन उद्देश्यों को पूरा करने के लिए कर्मचारियों का सहयोग जरूरी है। इन उद्देश्यों को पूरा करने के लिए रेल मार्गों तथा रोलिंग स्टॉक का रखरखाव जरूरी है। जहाँ तक कर्मचारियों का सम्बन्ध है, उन्हें खुश रखना पड़ता है। श्रमिक ही नहीं इनमें अधिकारी भी शामिल हैं। अधिकारियों का सहयोग जरूरी है। जहाँ तक रेलवे बोर्ड का सम्बन्ध है, मैं उनमें से नहीं हूँ, जो इसे समाप्त करने के पक्ष में हों। मुझे कहना चाहिए कि जो संस्था संकट में भी सफल रही, उसे जारी रखा जाना चाहिये। लेकिन कुछ घटना घटी है। शक्तियों की परिभाषा इस ढंग से की गई है जिससे बोर्ड का कोई तेज चेयरमैन हमेशा मंत्रियों की अबहेलना करता रहा है। यह एक पुराना झगड़ा है। इसे ठीक किया जाना चाहिए मैं किसी के विरुद्ध कुछ नहीं बोलना चाहता। सलाहकार समिति की बैठक में जब आपने यह घोषणा की कि राजधानी में यात्रा करने वाले संसद सदस्यों को वही सुविधाएँ दी जायेंगी जो अन्य गाड़ियों में दी जाती हैं ताकि यह सिद्ध हो सके कि बोर्ड संसद सदस्यों तथा मंत्रियों से कुछ बड़ा है, तो संसद सदस्यों को मिलने वाली रफरी सुविधायें वापिस लेने सम्बन्धी एक परिपत्र जारी किया गया। इस तथा दूसरी सभा में इस बारे में काफी शोर-शराबा हुआ कुछ संसद सदस्यों की जो पति पत्नियाँ भिन्न श्रेणी में यात्रा कर रही थी, उनकी रास्ते में मृत्यु हो गई और उनके पति पत्नियों को अपनी गन्तव्य जगह पर पहुँचने पर ही पता लगा। अतः यह उचित समझा गया कि संसद सदस्य के साथ यात्रा करने वाला पति/पत्नी अथवा कोई भी व्यक्ति, संसद सदस्य के साथ ही रहना चाहिए ताकि साथ वाला व्यक्ति स्वस्थ रहे और उसके स्वास्थ्य तथा हितों का ध्यान रख सके। लेकिन यह परिपत्र जारी किया गया कि जहाँ संसद सदस्य ए० सी० सी० II स्लीपर में यात्रा कर सकता है तो संसद सदस्य के साथ यात्रा करने वाले व्यक्ति को ए० सी० सी० स्लीपर तथा प्रथम श्रेणी के बीच के अन्तर को भुगतान करना होगा। वास्तव में संसद सदस्यों की इच्छा रेल मंत्रालय के निदेश के अधीन पूरी की जा रही है। इसे पूरा किया जा रहा है लेकिन इसे केवल यह सिद्ध करने के लिए वापिस लिया गया कि रेलवे बोर्ड का चेयरमैन मंत्री से बड़ा है। सम्भवतः रेलवे बोर्ड का चेयरमैन मंत्री के स्वतन्त्र विचारों को नहीं चाहता और सम्भवतः रेलवे बोर्ड का चेयरमैन यह नहीं चाहता कि संसद सदस्य रेल मंत्री का समर्थन करे। यह परिपत्र इसीलिए जारी किया गया है। मेरा अनुरोध यह है कि यदि दूसरा आदेश जरूरी हो तो वह आदेश जारी किया जाये। आखिरकार यह एक सार्वभौम सभा है और एक विशेष उद्देश्य प्राप्त के लिए आदेश जारी किया जाये और उस उद्देश्य को पूरा किया जाना चाहिए।

मैं आपका ध्यान कुछ अन्य बातों की ओर भी दिलाना चाहता हूँ।...

सभापति महोदय : माननीय सदस्य का समय पूरा हो चुका है।

श्री गिरधारी लाल डोगरा : मैं नहीं जानता कि पीठासीन अधिकारी उस समय उतावले क्यों हो जाते हैं, जब मैं बोलता हूँ।

सभापति महोदय : कोई प्रश्न नहीं। आपकी पार्टी ने आपके सदस्यों के लिए केवल दस मिनट की अनुमति दी है।

श्री गिरधारी लाल डोगरा : मैं नई लाइनों के विस्तार तथा उसको बड़ी लाइनों में परिवर्तन करने के बारे में एक बात कहना चाहता हूँ। यहां कुछ प्राथमिकतायें पुरानी हैं। यहां सुरक्षा को प्राथमिकता मिलती है। हमें यह भी देखना है कि दुनिया किधर जा रही है। हमारे इर्दगिर्द कभी भी संघर्ष पैदा हो सकता है। हम ऐसे लोगों को जानते हैं जो व्यवहार से मधुर हैं लेकिन तैयारियां कर रहे हैं। वे शास्त्रास्त्र एकत्र कर रहे हैं। वे अपनी सुरक्षा सेनाओं तथा सुरक्षा उपकरणों को मजबूत करने की तैयारियां कर रहे हैं। सुरक्षा कार्मिकों तथा सुरक्षा समूहों को ले जाने का सबसे कम समय लेने का माध्यम रेलवे ही है। हम इस उपमहाद्वीप के हाल के इतिहास को जानते हैं, हम यह भी जानते हैं कि हमारे विरुद्ध कौन कौन हैं और हमें जानना चाहिए कि हमें सुरक्षा सेनाओं को आगे ले जाना है और हमें इस बात का पता होना चाहिये कि हम उन्हें रेल से उनके नजदीक नियुक्ति स्थल तक ले जाने में सक्षम होना चाहिये। रेलवे लाइन एक दिन में नहीं बिछायी जा सकती है। अतः उन रेलवे लाइनों के सर्वेक्षण के लिए तरजीह दी जानी चाहिये। सर्वेक्षण ही नहीं बल्कि उनका निर्माण कार्य भी शुरू किया जाना चाहिये। उस दृष्टिकोण से भी जम्मू और उधमपुर की लाइन जरूरी है और इसके लिये अधिक प्रावधान किया जाना चाहिये। आपने पठानकोट से जम्मू के बीच लाइन बनायी और आपने देखा है कि इस लाइन पर जो पैसा खर्च किया है, उसे आप चंद वर्षों में ही वसूल कर लेंगे अतः यदि आप इसे ऊधमपुर तक बढ़ायें तो आप दोनों उद्देश्यों को पूरा कर लेते हैं—रक्षा तथा आर्थिक दृष्टि से उचित पूंजी निवेश।

जालंधर तथा जम्मू तबी की लाइन को दोहरा करने के बारे में केवल सर्वेक्षण ही नहीं होना चाहिये बल्कि आपको कुछ और काम भी शुरू करना चाहिये। हिमाचल क्षेत्र में आपको लाइन जोगेन्द्र नगर से मंडी तथा नंगल से मंडी तक बढ़ानी चाहिये क्योंकि सुरक्षा की दृष्टि से वे बहुत महत्वपूर्ण परियोजनायें हैं। आप हमारी ब्रांच लाइनों की दशा देख सकते हैं। यदि आप हमारे यात्री डिब्बे देखें तो आपको पता चलेगा कि प्रथम श्रेणी का कम्पार्टमेंट भी बुरी हालत में है, बर्थ टूटी हैं और यदि आप शौचालय जायें तो देखेंगे यह बहुत ही बुरी दशा में है और एक संसद सदस्य होने में हमें लज्जा भी अनुभव होती है। इसीलिये मैं मंत्री के प्रस्तावों का समर्थन कर रहा हूँ।

जहाँ तक दूसरी श्रेणी के यात्रियों का सम्बन्ध है, ये निम्न मध्यवर्ग के लोगों तथा गरीबी रेखा पर रहने वाले लोगों के लिये है। इन्हीं लोगों ने हमें यहां भेजा है। अतः हमें उन्हें नहीं भूलना चाहिये। भारत एक क्षेत्र ही नहीं बल्कि जन संख्या सम्पन्न क्षेत्र है। यह देश कुछ बड़े जमींदारों, पूंजीपतियों अथवा उद्योगपतियों जैसे लोगों के लिये नहीं है। भारत उन लोगों के लिए है जो यहां पैदा हुये हैं और यहां रह रहे हैं और उनमें से अधिकांश गरीब हैं। अतः आप उन सभी के लिए संसाधन जुटायें जिन्हें आप विशेष सुविधायें तथा सेवायें देते हैं। लेकिन दूसरी श्रेणी में बैठने वाले गरीब लोगों के लिए आपके किराये की दर कम होनी चाहिये ताकि वे सफर कर सकें। उन्हें गांवों में बड़े जमींदारों ने बुनियादी सुविधाओं से भी वंचित कर रखा है; वे वहां अपने लिए जीविका नहीं कमा सकते और नौकरी के लिए उन्हें शहरों को जाना पड़ता है। अतः उनके लिए किराया अधिक नहीं होना चाहिये। मेरे विचार में दूसरी श्रेणी का किराया कम किया जाना चाहिये। जहां तक स्लीपरोस तथा सोने की जगह का सम्बन्ध है। आप इसे बढ़ा सकते हैं; आप इसे यदि बढ़ायें तो भी उचित ही होगा। लेकिन दूसरी श्रेणी की बैठने की जगह का जहाँ तक सम्बन्ध है, इसका किराया कम किया जाना चाहिये। हमें शहर में जाने वाले लोगों की नौकरी ढूँढ़ने में सहायता करनी चाहिये क्योंकि कृषि के यंत्रीकरण के बाद अब तक गांव में कोई जगह नहीं है और जहां कृषि यंत्रीकृत नहीं है वहां यह लाभदायक नहीं है। अतः गांव में रहने वाले सभी लोग कृषि अर्थव्यवस्था में नहीं खप जाते; उन्हें कोई अन्य स्थान देखना पड़ता है।

चूँकि समय की कमी है, इसलिये मैं कहूँगा कि दूसरी श्रेणी में बैठने का किराया कम किया जाना चाहिये। जहाँ तक सेवा लाइनों तथा ब्रांच लाइनों का सम्बन्ध है, उनकी अच्छी देखरेख होनी चाहिये और लाइनों को दोहरा करने तथा नई-नई लाइनों के निर्माण को प्राथमिकता दी जानी चाहिये। जहाँ तक देश की सुरक्षा का सम्बन्ध है, इसे सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिये। आपको देखना चाहिये कि नई लाइनों की किन किन स्थानों के लिए जरूरत है। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए आप धन की सीमाओं को ध्यान में रखते हुए लाइनों का चयन करें जो बहुत जरूरी हों और जो देश के हित में हों। निर्णय कुछ लोगों के कहने पर या दबाव पर आधारित नहीं होना चाहिये।

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : माननीय सभापति जी, जब माननीय रेल मंत्री जी ने कार्य सम्हाला और जब उन्होंने रेलवे बोर्ड का आपरेशन शुरू किया तो ऐसा लगा कि वे देश की रेल व्यवस्था में बहुत बड़ा सुधार करने की बात सोच रहे हैं। यह आशा भी थी कि वे एक अच्छा रेल बजट सदन के सामने प्रस्तुत करेंगे लेकिन बड़े अफसोस की बात है कि जो रेल बजट भारत की जनता को दिया गया वह भारतीय अर्थ-व्यवस्था के लिए विनाशकारी सिद्ध होगा। खास तौर से यह बजट गरीबों के लिए बहुत ही घातक सिद्ध होने वाला है। यह सरकार गरीबी हटाने की बात करती है लेकिन गरीब आदमी के ऊपर बोझ बढ़ रहा है। जो बोझ यह सरकार स्वयं बढ़ा रही है उस पर उसका ध्यान कभी नहीं जाता। जब जनता पार्टी की सरकार थी और प्रो० दंडवते जी रेल मंत्री थे तब उन्होंने तीन रेल बजट प्रस्तुत किये थे और वह तीनों ही सरप्लस बजट थे जबकि उन्होंने कभी यात्री किराया नहीं बढ़ाया, प्लेटफार्म का भी दाम 50 से घटाकर 30 पैसे कर दिया, स्लीपर के चार्ज भी कम किए और सिटिंग चार्ज भी कम किए गए तथा साथ-साथ कर्मचारियों को भी बहुत सुविधायें प्रदान कीं। फिर भी उनके बजट कैसे सरप्लस थे। (व्यवधान) उस समय तमाम रेल लाइनों भी बनाई गईं, नई नई योजनायें भी ली गईं। जिन योजनाओं को उन्होंने अपने हाथ में लिया था वह आज भी ज्यों की त्यों पड़ी हुई हैं, उन पर आज कोई काम नहीं हो रहा है। वास्तव में मौजूदा सरकार को मालूम ही नहीं कि देश की जनता को अधिक से अधिक राहत देकर सरप्लस बजट किस तरह पेश किया जाए।

यदि किराया बढ़ाना ही था तो आपको चाहिए था कि आप प्रो० मधु दंडवते योग्य जैसे लोगों से पहले राय ले लेते। ये ऐसे व्यक्ति हैं जिनकी राय से जनता को तो लाभ होता ही, साथ ही आपको लाभ हो सकता था.....

...(व्यवधान)...

सन 1980-81 से लेकर आज तक पांच बार किरायों में वृद्धि हुई है, कभी बजट के द्वारा और कभी नोटिफिकेशन के जरिये और इस प्रकार लगभग 1309.16 करोड़ रुपये का बोझ भारत की जनता पर लाद दिया गया। इस तरह से यह सरकार भारत की गरीब जनता को राहत देने का काम कर रही है।

अब जरा ट्रेनों की हालत देखिये—मैं खास तौर से उन माननीय सदस्यों को बतलाने के लिए कहना चाहता हूँ, जो अभी हंगामा कर रहे थे—बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश से आने वाले सैकण्ड क्लास के यात्री ट्रेन की बोगी में बैठ कर नहीं आते हैं बल्कि ट्रेन की छत पर बैठ कर आते हैं और उन के पास टिकट भी होता है। क्या आप लोग इस बात को सुनिश्चित करेंगे कि उन को कम से कम बोगी में बैठने की जगह तो मिल जाय ?

रेलों में सुधार की बात तो दूर रही, केवल किराये बढ़ाकर यात्रियों को असुविधायें बढ़ाने की कोशिश सरकार कर रही है। ... (व्यवधान)... इसलिए मेरी सबसे पहली मांग यह है कि सैकण्ड क्लास में किराया बढ़ाना तो तत्काल बन्द किया जाना चाहिए। यदि आप उनको सुविधायें प्रदान नहीं कर सकते, तो फिर किराये बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं रह जाता है। सैकण्ड क्लास के किराये में जो बढ़ोतरी इस साल बजट में की गई है उसे पूरा वापस ले लिया जाय, क्योंकि वह बढ़ोतरी देश की आम जनता के लिए बहुत भारी बोझ है। एक तो पहले ही आसमान छूती मंहगाई है जिससे जनता की कमर टूट रही है, ऊपर यह बोझा लाद कर आपने जनता के ऊपर बहुत बड़ा प्रहार किया है।

15.02 (उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

जहाँ तक खाने-पीने की वस्तुओं के लाने-लेजाने का सम्बन्ध है—उसमें आप ने जो वृद्धि की है उसको भी तत्काल वापस लेना चाहिए। अगर ऐसा नहीं किया जाता है तो मैं समझता हूँ कि यह सरकार जनता को किसी भी प्रकार की राहत देने की कोशिश नहीं कर रही है। गाड़ियों में बिलकुल सफाई नहीं रहती है, गाड़ियों में तथा स्टेशनों पर भोजन तथा पानी की व्यवस्था ठीक नहीं होती है। ट्रेनों के अन्दर चलने की जगह नहीं होती है। ट्रेनों के अन्दर लोगों की कोई सुरक्षा नहीं है। ऐसी हालत में सरकार किराया बढ़ाती रहे और लोगों की सुविधा पर ध्यान न दिया जाय तो इसका मतलब है जो बजट आप द्वारा पेश किया गया है वह जनता के लिए नहीं है, बल्कि देश की जनता को लूटने के लिए है, उनकी सुविधा के लिए नहीं है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि गाड़ियों के अन्दर सैकंड क्लास के डिब्बों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। सैकंड क्लास के डिब्बों की संख्या फर्स्ट क्लास एयर कंडिशनड और चेयर कार से कम है, जिसकी वजह से आम आदमियों को सैकंड क्लास में सफर करने में कठिनाई होती है। यदि सैकंड क्लास के डिब्बों में अधिक से अधिक संख्या बढ़ाने की गुंजाइश है, तो अवश्य बढ़ाई जानी चाहिए।

आजकल ट्रेनों में हमारी सुरक्षा का पूर्णतः अभाव हो गया है। आए दिन ट्रेनों में डकैतियाँ पड़ रही हैं और ट्रेनों को लूटा जा रहा है। इस तरह के उदाहरण आपको आपके शासक दल के लोग श्री महावीर प्रसाद और श्री कल्पनाथ सोनकर जो आप के करीबी संसद सदस्यों में से हैं, दे सकते हैं। उत्तर प्रदेश कांग्रेस कमेटी के अध्यक्ष, श्री सुखदेव प्रसाद, जो दूसरे सदन के सदस्य हैं, उनसे पूछ लीजिए, यदि आपको हम पर यकीन न हो। किसी प्रकार से इनकी तो जान बच गई, लेकिन सामान फिर भी चला गया। इसी प्रकार सभी गाड़ियों में यही हालत है।

आपके आई० जी० 1974 से यहीं पर बैठे हुए हैं। सुरक्षा व्यवस्था इतनी खराब हो गई है। प्रधान मंत्री कहती हैं कि अधिकारियों को चार-पांच साल तक एक जगह न रखा जाए, उनको हटाया जाए। क्या आई० पी० एस० कैंडर का आपको सिर्फ यही एक आदमी मिला है और कोई दूसरा आदमी नहीं है, जो डाइनेमिक तरीके से इस समस्या का हल कर सके। इन बातों की तरफ आपका ध्यान नहीं है।

दुर्घटनायें आम तौर पर गाड़ियों में होती रहती हैं उन दुर्घटनाओं की ओर अभी माननीय सदस्यो ने व्यापक प्रकाश डाला है। मैं सिर्फ इतना कहना चाहता हूँ कि इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आपको सुधार करने होंगे। सुधारों के बारे में तमाम मजदूर यूनियनों ने लिखकर सरकार को दिया है। इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि दुर्घटनाओं में जो लोग मरते हैं, उनका मुआवजा भी बढ़ाया

जाना चाहिए। जैसे हवाई जहाज में मरने वालों को एक लाख रु. दिया जाता है, उसी प्रकार रेलगाड़ियों से लोग मरते हैं उनको भी कम से कम एक लाख रुपया मुआवजा दिया जाना चाहिए। इस प्रकार का भेदभाव बरतना मेरी दृष्टि में बहुत ही अनुचित है। मनुष्य के जीवन की कीमत, चाहे वह जहाज से सफर करता है या रेल से सफर करता है, बराबर है। इसलिए सरकार को किसा प्रकार का भी भेदभाव नहीं बरतना चाहिए। ए० आई०आर० एफ० ने 1980-81 में मांगपत्र दिया था, जिस पर सरकार ने आज तक ध्यान नहीं दिया है। इसके साथ-साथ रि-स्ट्रक्चरिंग के बारे में जो निर्णय हुआ था, वह निर्णय भी अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से इसका उत्तर चाहूंगा। रि-स्ट्रक्चरिंग की 13वीं और 14वीं रिपोर्ट के कार्यान्वयन के बारे में हमेशा मजदूरों ने मांग की है, लेकिन इन रिपोर्टों पर अभी तक काम नहीं किया गया है। यदि इसी प्रकार की स्थिति बनी रही तो मैं कहना चाहता हूँ कि औद्योगिक सम्बन्धों में सरकार कोई भी सुधार नहीं ला पायेगी। यदि सम्बन्धों को सुधारना है, तो सरकार को उन मांगों का मानना चाहिए। सरकार यदि बराबर यह कोशिश करती रहेगी कि मजदूरों को इस प्रकार के धोखे में रखा जाए तो सारी रेल व्यवस्था परेशानी में पड़ेगी और रेलवे में जो घाटा हो रहा है, उसमें भी कोई सुधार नहीं हो पाएगा।

अब मैं आपको गोरखपुर में रेलवे के बारे में बतलाना चाहता हूँ। वहाँ पर बहुत सी जगहें कर्मचारियों की खाली पड़ी हैं। लोग रिटायर हो चुके हैं, लेकिन नए आदमियों की भरती नहीं की जाती है। ये खाली जगहें इसलिए रखी जाती हैं कि यदि इनको भर दिया जाएगा, तो सरकार को बजट में और घाटा दिखाना पड़ेगा। इन खाली जगहों को न भरने से इसका असर दूसरी जगह पर होता है, बेरोजगारी बढ़ती है, जिस पर कि हमारा पहले ही नियंत्रण नहीं है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि इन खाली जगहों को भरा जाए तो बेरोजगारी को दूर करने में सरकार को सहायता मिलेगी। साथ ही काम करने वाले लोग भी आपको ज्यादा मिलेंगे ताकि आप थोड़े से लोगों से ही अधिक समय तक काम न ले सकें।

हमारा गोरखपुर शहर है जहाँ कि नार्थ इस्टर्न रेलवे का हैड क्वार्टर है। उम मिटी की आबादी साढ़े पांच लाख हो गई है। वहाँ के कर्मचारियों को जो हाउस रेन्ट और सिटी अलाउंस मिलता है, उसको रिवाइज करने के बारे में वहाँ के कर्मचारी मांग कर रहे हैं। लेकिन उनकी मांगों पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इसलिए मैं अनुरोध करूंगा कि वहाँ के कर्मचारियों के हाउस रेन्ट और सिटी अलाउंस को बढ़ाने के लिए तत्काल कदम उठाए जाएं।

लोको रनिंग स्टाफ के बारे में भी काफी चर्चा हुई है। उनसे दस घंटे से अधिक काम लेना उनके साथ घोर अन्याय है। इसके बारे में एक समझौता भी हो गया था लेकिन आज तक उस समझौते को कार्यान्वित नहीं किया गया है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि जो समझौता किया गया था उसको कार्यान्वित किया जाए। सब जानते हैं कि किसी कर्मचारी से दस घंटे से अधिक काम लेने पर उसका शारीरिक स्वास्थ्य कैसा रह जाता है। ऐसे कर्मचारी शारीरिक रूप से स्वस्थ नहीं रह पाते और इसलिए भी रेल दुर्घटनाएं काफी होती हैं।

इन लोको कर्मचारियों को रनिंग अलाउंस देने की बात भी थी। लेकिन सरकार उस पर भी कोई विचार नहीं कर रही है। अगर हम अपने कर्मचारियों की सुविधाओं पर ध्यान नहीं देंगे तो हम भी उनसे ठीक तरह से काम नहीं ले सकेंगे और रेलवे की व्यवस्था को भी सुधार नहीं सकेंगे।

हमारे जो रेलवे के अनमेड रेलवे क्रासिंग हैं, उनको मेड रेलवे क्रासिंग में बदला जाना चाहिए। इससे दो फायदे होंगे। एक तो हमें बेरोजगारी कम करने में मदद मिलेगी और दूसरे आए दिन जो दुर्घटनाएं होती हैं उन दुर्घटनाओं को भी हम कम कर सकेंगे। इसके बारे में सरकार को विचार करना चाहिए। अगर इन रेलवे क्रासिंग को मेड करने में लोकल वाडीज मदद नहीं करती है तो रेलवे मंत्रालय को स्वयं यह काम करना चाहिए।

रेलवे में सबसे भयंकर अन्याय केजुअल लेवर्स के साथ होता है। उनकी यह स्थिति है कि दस-दस बारह-बारह साल से काम करने वाले आकस्मिक मजदूर भी आकस्मिक मजदूर ही बने हुए हैं। जब चाहे अधिकारी उनको हटा देते हैं। इस तरह से उनकी नौकरी स्थाई नहीं हो पाती है। यह बहुत बड़ा अन्याय है। ये लोग घूमते-फिरते रहते हैं और हम संसद सदस्यों के पास भी आते रहते हैं। हम उनके मामले को लेकर रेलवे अधिकारियों के पास चक्कर लगाया करते हैं। लेकिन इससे भी उनकी समस्या का कोई समाधान नहीं निकल पाता है। यह बड़ी व्यापक समस्या है। हमारे गोरखपुर में कंवर्शन में काम करने वाले बहुत से मजदूरों को निकाल दिया गया। वे बेकार कर दिए गए। जब कहीं और जगह मजदूरों की जरूरत पड़ती है तो नये मजदूरों को बैंकडोर से भर्ती कर लिया जाता है, पुराने लोगों को भर्ती नहीं किया जाता है। इस भर्ती के समय काफी घूस भी ली जाती है। इस काम में काफी गड़बड़ी होती है। यह बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है। आप आकस्मिक श्रमिकों को न्याय दिलाने के लिए, जहां कहीं भी आपको रोजगार के नये अवसर दिखायी दें, उन जगहों पर ऐसे मजदूरों को रखें जिनकी कि छंटनी पहले हो चुकी हो। जो मजदूर तीन साल तक काम कर चुके हों, आकस्मिक रूप से काम कर चुके हों उनको स्थाई किया जाना चाहिए। यह मेरी आपसे विशेष रूप से मांग है। मंत्री जी की इन आकस्मिक मजदूरों के बारे में क्या राय है, इसको स्पष्ट करें क्योंकि आकस्मिक मजदूर के रूप में वे ही लोग काम करते हैं जो समाज के सबसे कमजोर वर्गों से आते हैं। ऐसे गरीब परिवारों के लोगों को राहत देना सरकार का पहला कर्तव्य है। अगर सरकार ऐसे लोगों के प्रति अपने उत्तरदायित्व का पालन नहीं कर सकती है तो वह देश की जनता के साथ भी इसका पालन नहीं कर सकती है।

रेलवे में 14 (2) का एक बहुत ही जंगली कानून है। इस जंगली कानून के माध्यम से रेलवे के अधिकारी जब चाहे लोगों को नौकरी से हटा देते हैं। इस जंगली कानून को तत्काल समाप्त किया जाए और इसके द्वारा रेलवे कर्मचारियों पर हो रहे अन्याय को रोका जाए। डी० डी० डी० द्वारा जारी उनकी नौकरी बहाल रह सके और किसी धमकी के डर से उनके साथ अन्याय न होता रहे।

गाड़ियों का समय पर चलना बहुत आवश्यक है। सभी माननीय सदस्यों ने इसकी मांग की है। मैं उसके विस्तार में नहीं जाना चाहता। मैं बताना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर रेलवे की अधिकांश गाड़ियां समय से नहीं चल रही हैं। मंत्री जी एक बार गोरखपुर गए थे और अधिकारियों से कहा था। उसके बाद गाड़ियां कुछ समय पर चलने लगी थीं, लेकिन रेलवे बोर्ड के साथ कुछ बात शुरू होने के बाद फिर से वही पुरानी स्थिति शुरू हो गई है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि रेलों समय पर चलें, इस बात को सुनिश्चित कराया जाए। खासकर ब्रांच लाइनों पर चलने वाली गाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं, इनका समय पर चलना बहुत ही आवश्यक है।

एक राप्ती-गोमती एक्सप्रेस अवध-तिरहुत मेल के स्थान पर चलाई गई है और अवध-तिरहुत मेल सहजनवा स्टेशन पर रुकती थी, लेकिन राप्ती गोमती एक्सप्रेस सहजनवा स्टेशन पर नहीं रुकती है। मेरा अनुरोध है कि इस ट्रेन को सहजनवा स्टेशन पर रोका जाए।

गोरखपुर से दिल्ली और बंबई के लिए सीधी रेल सेवा होनी चाहिए कई और माननीय सदस्यों ने भी मांग की है और मैं भी इसके लिए अनुरोध करता हूँ। हमारा इलाका देश का पिछड़ा हुआ इलाका है। इसका विकास करने के लिए वहाँ पर अधिक से अधिक सुविधाएँ देने की आवश्यकता है। गोरखपुर जोनल रेलवे का हेडक्वार्टर है नार्थ ईस्टर्न रेलवे का, इसलिए भी वहाँ पर यह सुविधा प्रदान करना अत्यंत आवश्यक है।

एक मांग उत्तर प्रदेश के नैनीताल जिले से भी है। वहाँ दिल्ली से रामनगर तक एक ट्रेन दी जाए। इसके लिए कई बार मांग की गई है, लेकिन अभी तक यह मांग पूरी नहीं हुई है। मेरा अनुरोध है कि इस ओर ध्यान दिया जाए।

भटनी वाराणसी के बीच ट्रेन कन्वर्शन हो रहा है। इसको जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। इसके बगैर पश्चिमी बिहार व पूर्वी उ०प्र० के लोगों को बहुत असुविधा हो रही है बनारस और इलाहाबाद जाने के लिए।

एक कोच फैक्ट्री खोलने का प्रस्ताव है और उसमें गोरखपुर का नाम भी लिया जा रहा है। मैं इस सदन में जोरदार शब्दों में मांग करता हूँ कि गोरखपुर में इस फैक्ट्री को खोला जाए ताकि पूर्वी उत्तर प्रदेश की बेरोजगारी दूर हो सके और साथ ही उस क्षेत्र का विकास हो सके।

सहजनवा-दोहरी घाट रेल लाइन के बारे में महावीर प्रसाद जी ने भी अनुरोध किया है और मैं भी अनुरोध कर रहा हूँ कि इस क्षेत्र के पिछड़े पन को दूर करने के लिए इस लाइन का बनना बहुत आवश्यक है।

महाराजगंज क्षेत्र में रेलवे लाइन की मांग हुई है। मैं चाहता हूँ कि इस मांग को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

मराठवाड़ा क्षेत्र में हो रहे आंदोलन को ध्यान में रखते हुए जनता की मांगों को पूरा किया जाए।

मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि एक्सटेंशन को समाप्त कर दिया गया है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि वे अपनी इस नीति पर कायम रहें और भविष्य में किसी दबाव में आकर फिर से इसे शुरू न करें।

भ्रष्टाचार को दूर करने का भी प्रयास किया जाए। रेलवे में व्यापक स्तर पर भ्रष्टाचार है। रिजर्वेशन से लेकर नौकरियाँ देने तक भ्रष्टाचार है। इसको रोकने के लिए कड़े उपाय किए जाने चाहिए।

माननीय मंत्री जी ने कहा नहीं था लेकिन अखबारों के माध्यम से पता चला कि रेलवे में करोड़ों रुपये के ठेके दिए गए हैं और उनमें भ्रष्टाचार की बात कही गई थी। माननीय मंत्री जी चाहते हैं कि सी० बी० आई० द्वारा जांच की जाए। मैं भी यही चाहता हूँ कि जहाँ कहीं भी भ्रष्टाचार हो, उसकी सी० बी० आई० या किसी दूसरी एजेंसी द्वारा जांच की जाए और जो भी भ्रष्ट हों उनको दण्डित किया जाए। अगर माननीय मंत्री जी यह काम करेंगे तो मैं उनकी इस काम के लिए सराहना और मदद करूँगा।

श्री चिरंजी लाल शर्मा (करनाल) : रेल मंत्रालय द्वारा किये जा रहे दुखान्त नाटक के लिए मैं बहुत दिन चुप रहा हूँ। परन्तु अब मेरे अन्दर विकसित हो रही निराशा की भावना, नहीं दायित्व की भावना, तथा मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मुझ पर पड़ने वाले पत्थरों ने मुझे बाध्य कर दिया है कि मैं भी अपनी जवान खोलूँ और महोदय, आपके माध्यम से अपने उन विचारों को सदन में अभिव्यक्त करूँ जो लम्बे अरसे से बाहर आने को आकुल थे।

लगभग पिछले तीन वर्ष पहले संसद सदस्य चुने जाने से लेकर अब तक मैं चार रेल मंत्रियों को एक दर्जन से भी अधिक पत्र लिख चुका हूँ कि रेलों के समय में थोड़ा बहुत समायोजन किया जाय ताकि मेरे निर्वाचन क्षेत्र अर्थात् करनाल से दिल्ली आने वाले दैनिक यात्री तथा आम जनता को सुविधा हो सके। किन्तु मेरा यह समूचा कार्य व्यर्थ गया है। 25 जुलाई, 1980 को मैंने तत्कालीन रेलमंत्री श्री कमला पति त्रिपाठी से भेंट की, मेरे साथ मेरे निर्वाचन क्षेत्र के दस व्यक्तियों का एक शिष्ट मंडल था। मैंने उनके सामने समस्याएँ रखी थी। तत्कालीन रेल मंत्री ने लिखित रूप में अपना विचार व्यक्त किया था कि हमारी मांग उचित प्रतीत होती है और उसे पूरा किया जाना चाहिए। इस सम्बन्ध में एक टिप्पण है। फाइल भी मौजूद है किन्तु जानबूझ कर उस पर कार्यवाही नहीं की गई है।

दुर्भाग्य से चार रेल मंत्री बदल चुके हैं। जो रेल मंत्री इस वर्ष बजट प्रस्तुत करता है वह अगली बार ऐसा नहीं कर पाता। तब दूसरे रेल मंत्री आ जाते हैं तब तीसरे और उसके पश्चात् चौथे।

मैं अपने को कर्तव्य-विमुख समझूँगा यदि मैं इस बात के लिए वर्तमान मंत्री को इस बात के लिए बधाई न दूँ कि उन्होंने साहस कर उन लोगों की सेवा समाप्त कर दी जिन्हें यह भ्रान्ति थी कि इधर पर ऐसी कोई ऐसी शक्ति नहीं है जो उन्हें निकाल सके। चाहे वे गलती ही क्यों न कर रहे हों। जनता की नब्ज को पहचानने वाले सार्वजनिक व्यक्ति और एक नौकरशाह के रवैये में, जमीन असमान का अन्तर होता है। ऐसा भी हो सकता है कि रेल मंत्री जनता की समस्याओं के समाधान में स्वयं को असहाय पा रहे हों। चाहे वे उन समस्याओं का समाधान करना भी चाहते हैं। तो कुर्तियों पर बैठे अधिकारीगण नहीं चाहते हैं कि वे जो चाहते हों उससे एक इन्च भी हटा जाए।

वर्तमान रेल मंत्री महोदय ने निश्चय ही एक उदाहरण प्रस्तुत किया है। मैं उन्हें एक बार पुनः बधाई देता हूँ। किन्तु साथ ही मुझे यह भी देखना है कि उनके द्वारा उठाए गए कदमों के कुछ ठोस परिणाम सामने आते हैं और मेरे लोगों की समस्याओं का भी समाधान होता है या नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय, इस सम्बन्ध में मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि मेरे राज्य से 14 व्यक्तियों ने, जिनमें कुछ केन्द्रीय मंत्री भी शामिल हैं, विशेष समस्याओं के बारे में रेल मंत्री को अर्द्धशासकीय पत्र लिखे हैं। आपकी अनुमति से मैं उनके नाम लेना चाहूँगा। हरियाणा के सिचाई और बिजली मंत्री, श्री एस० एस० सुरजेवाला ने 12 नवम्बर, 1982 को एक पत्र लिखा था, हरियाणा के आवास और जेल मंत्री श्री कल्याण सिंह ने 25 नवम्बर, 1982 को एक पत्र लिखा था; हरियाणा विधान सभा के अध्यक्ष सरदार तारा सिंह ने 25 नवम्बर, 1982 को मंत्री जी को पत्र लिखा था गृह और तकनीकी शिक्षा राज्य मंत्री, श्री लक्ष्मण दास अरोड़ा ने मंत्री महोदय को 8 दिसम्बर, 1982 को एक पत्र लिखा था। उपाध्यक्ष महोदय के निजी सचिव ने रेल मंत्री के निजी सचिव को एक अर्द्धशासकीय पत्र लिखा था। खेल एवं सप्लाय मंत्री, श्री बूटा सिंह ने भी इस समस्या के संबंध में 21 दिसम्बर, 1982 को रेल मंत्री

को एक अर्द्ध-शासकीय पत्र लिखा था। संसदीय कार्य तथा निर्माण एवं आवास मन्त्रालय में राज्य मन्त्री श्री हरिकृष्ण लाल भगत ने भी इस समस्या के बारे में 22-12-82 को रेल मन्त्री जी को लिखा था। संचार मन्त्रालय में राज्य मन्त्री, श्री योगेन्द्र मकवाना ने भी एक अर्द्ध-शासकीय पत्र रेल मन्त्री को लिखा था। पर्यटन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री के निजी सचिव ने रेल मन्त्री जी को एक पत्र लिखा था। उद्योग, इस्पात एवं खान मन्त्री श्री नारायण दत्त तिवारी ने भी माननीय रेल मन्त्री को लिखा था। हरियाणा के वित्त एवं आयोजना मन्त्री श्री कटार सिंह छोकर ने भी रेल मन्त्री को एक पत्र लिखा था। हरियाणा ही के शहरी एवं ग्रामीण आयोजना मन्त्री श्री हरपाल सिंह ने भी 24-12-82 को रेल मन्त्री को एक पत्र लिखा था। करनाल के विद्यायका बहिन शान्ति ने अनेक पत्र लिखे हैं। मैंने भी कोई दो दर्जन के लगभग पत्र लिखे। किन्तु मैं यह नहीं समझ सका कि एक ही उत्तर भेजा जा रहा है कि ऐसा नहीं किया जा सकता और यह लाईन पहले से ही अत्यन्त व्यस्त है। किन्तु तथ्य तो दूसरे ही हैं और अधिकारियों द्वारा गलत स्थिति बताई जा रही है।

हजारों दैनिक यात्री तथा अन्य आम जनता दिल्ली से करनाल आने जाने में समस्याओं का सामना कर रही है। दिल्ली में मकान मिलने की बड़ी समस्या है। सभी ओर से लोग दिल्ली आते जाते हैं। रेल मन्त्री द्वारा समय में थोड़े से हेर फेर से उन्हें बहुत राहत मिल सकती है। किन्तु यह बात मुझे समझ नहीं आती कि ऐसा क्यों नहीं किया जा रहा है। या तो दिल्ली में कार्य कर रहे कर्मचारियों को वहीं आवास उपलब्ध किया जाना चाहिए अथवा उन्हें कम से कम समय पर घर और कार्यालय पहुंचने की सुविधा उपलब्ध की जानी चाहिए। यह एक बहुत ही छोटी-सी समस्या है। और माननीय रेल मन्त्री के एक इशारे मात्र से दैनिक यात्रियों को आवश्यक राहत मिल सकती है बशर्ते कि उनके अधीन कार्यरत अधिकारी ऐसा चाहे।

समस्या यह है कि करनाल, घरौदा तथा पानीपत मुख्य उत्तरी रेलवे लाईन पर स्थित है जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पड़ते हैं। करनाल दिल्ली से लगभग 130 किलोमीटर दूर है। कुरुक्षेत्र दिल्ली से 156 किलोमीटर दूर है। लिखित रूप में एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था कि 3 एन० पी० गाड़ी को कुरुक्षेत्र तक बढ़ाया जाये तथा वहीं से उसे 2 डी० पी० अथवा 4 डी० पी० अथवा 2 पी० एन० जी० के रूप में चलाया जाये। उन्होंने यह उत्तर दिया है कि पानीपत और कुरुक्षेत्र के बीच लाईन बहुत अधिक व्यस्त है। लाईन के व्यस्त होने की कहानी निराधार है। इस सम्बन्ध में मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मन्त्री का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि कुरुक्षेत्र एक ऐतिहासिक महत्व का स्थान है। मेले के अवसर पर जब सूर्य ग्रहण लगता है तब समूचे देश से 15-20 लाख तक जनता वहाँ एकत्रित होती है। इस दृष्टिकोण का भी कोई आधार नहीं है कि कुरुक्षेत्र तक बढ़ाई गई 3 एन० पी० गाड़ी के अतिरिक्त रेल के रख-रखाव के लिए टर्मिनल सम्बन्धी कठिनाइयाँ हैं क्योंकि मेले के दिनों में कम से कम वहाँ एक दर्जन गाड़ियाँ जाती हैं और वहाँ से चलती हैं। मुझे यह समझ नहीं आता कि एक रेल गाड़ी को बढ़ाने से इन्कार क्यों किया जा रहा है। इसका कोई अकौट्य कारण नहीं है। मुझे यह समझ नहीं आ रहा कि क्या मैं उन पत्रों का ब्यौरा यहाँ पर बताऊँ जो प्रतिदिन मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र की जनता से प्राप्त होते हैं जिसमें मुझ पर प्रहार किया जाता है और व्यंग्यात्मक ढंग से मुझे यह कहा जाता है कि मैं एक अच्छा सांसद नहीं हूँ; मुझे यह बताया जाता है कि मैं 15 लाख लोगों का प्रतिनिधित्व करने लायक नहीं हूँ कि मेरे मुँह पर चेपी लगी है और मेरे मुँह में जबान नहीं है। मेरी जनता मुझे यही सम्मान देती है।

हरियाणा में अभी हाल में मई, 1982 में हुए विधान सभा चुनाव में उप रेल मंत्री श्री मल्लिकार्जुन भी वहाँ उपस्थित थे। वे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के विभिन्न विधान सभा क्षेत्रों के मुख्यालय करनाल, पानीपत और घरौदा में ठहरे थे। वे वहाँ लोगों से मिले तथा उन्होंने यह स्पष्ट आश्वासन दिया कि आवश्यक कार्यवाही की जाएगी। किन्तु उस बारे में कुछ भी नहीं किया गया।

उत्तरी रेलवे में किसी भी नई रेल लाइन के निर्माण के लिए धनराशि की व्यवस्था नहीं की गई है। हिमाचल प्रदेश में नंगल-तलवारा रेलवे लाइन के निर्माण के लिए धनराशि दी जानी चाहिए।

जब मैं कोई अर्द्ध-शासकीय पत्र रेल मंत्री महोदय को लिखता हूँ तो वे उसका उत्तर देते हैं। मैं उसकी एक प्रति अपने मतदाताओं को भेज देता हूँ कि मैंने क्या कार्यवाही की। किन्तु आप इस बात को समझ सकते हैं कि यदि उसके उत्तर में सही स्थिति का हवाला नहीं होता तो मैं क्या कर सकता हूँ।

वास्तव में रेल विभाग में बैठे नौकरशाह उन ऐसे व्यक्तियों को इसी प्रकार के उत्तर भेज देते हैं जिनका कार्य वे नहीं करना चाहते। दैनिक यात्री संघ, करनाल और घरौदा के अध्यक्ष को उत्तर भेज दिया गया है यह तब हुआ जब कि 7 महीने की अवधि के बाद जब वे कम से कम 17 अर्द्ध-शासकीय पत्र मंत्री महोदय को लिख चुके थे। पानीपत और कुरुक्षेत्र के बीच लाइनों की अधिक व्यस्तता की कहानी आधारहीन है। यही बात वे हमेशा कहते रहते हैं। यह बात बड़ी हास्यास्पद है। किन्तु रेल मंत्री महोदय पुनः कहते हैं कि टर्मिनल कठिनाइयाँ हैं यह भी आधारहीन है क्योंकि जैसाकि मैंने स्वयं देखा है कि मेले के दिनों में एक दर्जन गाड़ियाँ वहाँ से चलती हैं और वहाँ जाकर रुकती हैं। मैं यह बता सकता हूँ कि सभी तथ्य उन पत्रों में हैं जो मैं चार रेल मंत्रियों को भेजता रहा हूँ, किन्तु फिर भी कुछ ठोस कार्य नहीं हुआ। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र की समस्या की ओर ध्यान दिया जाए।

इसके साथ मैं बिजली से चलने वाली गाड़ियों के बारे में भी कहना चाहता हूँ। पानीपत अथवा सोनीपत और दिल्ली के बीच कम से कम सोनीपत और दिल्ली के बीच उत्तर रेलवे में बिजली से चलने वाली गाड़ियाँ चलाने का एक रचनात्मक प्रस्ताव था। साथ ही सोनीपत जिले में राई में एशियाई खेलों का आयोजन करवाने का भी प्रस्ताव था। ऐसा प्रस्ताव था। सोनीपत दिल्ली से मुश्किल से 27 मील दूर है। पानीपत तक दोहरी लाइन है और पानीपत और दिल्ली के बीच बिजली की गाड़ियाँ बड़े आराम से चलाई जा सकती हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस प्रस्ताव पर गम्भीरता से विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

अब मैं उत्तर रेलवे की लाइनों को दोहरा करने की बात लेता हूँ। इसे पानीपत तक दोहरा कर दिया गया है इसे अम्बाला तक बढ़ाने का प्रस्ताव है परन्तु इसमें अनावश्यक विलम्ब किया गया है। मैं माननीय मंत्री महोदय से यथा संभव शीघ्र अम्बाला तक दोहरी लाइन करने का अनुरोध करता हूँ।

रोहतक जिले में झज्जर एक जगह है। रोहतक हरियाणा में राजनीति का केन्द्र रहा है। थल सेना जल सेना और वायु सेना को रोहतक का अधिकतम योगदान रहा है। झज्जर उप मण्डल है और यह दिल्ली से 36 मील है। यह एक पिछड़ा क्षेत्र है। इसके पिछड़े होने का कारण रेल से न जुड़ा होना है। इसे रेल से जोड़ने का प्रस्ताव था। मुझे बताया गया है कि कुछ समय पहले झज्जर के प्रतिनिधि ने भूतपूर्व रेल मंत्री श्री पी० सी० सेठी से मुलाकात की थी। वह उन्हें एक बार नहीं अपितु दो बार मिले

थे और उन्होंने आश्वासन दिया था कि इस मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाएगा। महोदय, झज्जर के लोगों की मांग न केवल उचित है बल्कि जरूरी भी है। यदि झज्जर को रेल से जोड़ा जाता है तो वह सारा उप मंडल और हरियाणा के सम्पूर्ण पिछड़े क्षेत्र का औद्योगिक और आर्थिक दृष्टि से निश्चय ही विकास होगा।

अब मुझे कोच फैक्ट्री की बात करनी है। मुझे पूरा पता है कि सोनीपत उप मंडल में जी० टी० रोड पर मुरथल के निकट एक कोच फैक्ट्री लगाने का प्रस्ताव था। रेल मंत्रालय के प्राधिकारियों ने उस स्थान का दौरा किया था। 1977 से पहले जब मैं हरियाणा में राजस्व मंत्री था तब कोच फैक्ट्री के लिए भूमि अर्जित करने का प्रस्ताव था। परन्तु मुझे यह जानकारी नहीं है कि कोच फैक्ट्री को कहां ले जाया गया है। भूमि उपलब्ध है। यह दिल्ली से अधिक दूर नहीं है। स्थान बिल्कुल उपयुक्त है। मैं रेल मंत्री से हरियाणा को कोच फैक्ट्री देने का अनुरोध करता हूँ। हरियाणा दिल्ली के निकट एक छोटा सा राज्य है और इसने 15 वर्षों में जब से अस्तित्व में आया है अत्यधिक प्रगति की है। हरियाणा निश्चय ही पंजाब के बाद केन्द्रीय पूल में अत्यधिक अनाज देने वाला राज्य है और हरियाणा को कोच फैक्ट्री देने की मांग बिल्कुल उचित है।

मैं अब रेल मंत्री का ध्यान कोयले की समस्या की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। उन्हें मामले की पूरी जानकारी है, मैं उनसे एक बार मिला भी था। उन्होंने अत्यन्त धैर्य के साथ मेरी बात सुनी थी और मुझे आश्वासन दिया था कि समस्या हल हो जाएगी। परन्तु अफसरशाही तंत्र और तकनीकी कारणों की वजह से उन्हें 'न' कहनी पड़ी।

आप इससे सहमत होंगे कि कोयले की उद्योग के साथ-साथ सर्वसाधारण, निर्धन और धनी को भी आवश्यकता होती है। परन्तु कोयले का आवागमन एक समस्या बन गया है। हमें बताया गया है कि कोयले की कोई कमी नहीं है। कठिनाई यह है कि आवागमन की कोई व्यवस्था नहीं है इस प्रकार ठेकेदारों अथवा उद्योगपतियों को ट्रकों द्वारा कोयला ढोना पड़ता है जो कि बहुत महंगा पड़ता है। निस्सन्देह इससे कोयले के मूल्य में वृद्धि होती है। अतः मैं माननीय मंत्री से इस मामले पर ठंडे दिमाग से विचार करने का अनुरोध करता हूँ ताकि कोयले खानों से देश के विभिन्न भागों तक कोयला ले जाने की समस्या हल की जा सके।

हाल ही के बजट में सम्पूर्ण उत्तर रेलवे में एक भी नई लाइन बिछाने हेतु धन की व्यवस्था नहीं की गई है। मैं इसका कारण नहीं जानता। मैं प्रोफेसर नारायण चन्द्र पराशर को सुन रहा था। मैं उनसे सहमत हूँ कि उत्तर रेलवे बहुत बड़ा हो गया है। इसका विभाजन किया जाना चाहिए और जम्मू और काश्मीर, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, पंजाब और दिल्ली को मिलाकर एक नई उत्तर-पश्चिमी रेलवे का सृजन किया जाना चाहिए। देश के अन्य भागों में जब नई रेल लाइनें बिछाई जा रही हैं तो देश के इस भाग में क्यों नहीं बिछाई जा रही?

योजना आयोग को रेल मंत्रालय को अधिक धन उपलब्ध कराना चाहिए। इस पर यदि कार्यवाही की जाए तो यह एक ठोस प्रस्ताव है। रेल मंत्री योजना आयोग का सदस्य होना चाहिए। इसी प्रकार योजना आयोग के सदस्यों को रेलवे बोर्ड का सदस्य बनाया जाना चाहिए ताकि समन्वय रखा जा सके। इससे रेल मंत्रालय की समस्याओं को हल करने में बहुत सहायता मिलेगी।

विपक्षी सदस्यों द्वारा विभिन्न मुद्दे उठाए गए हैं और साथ ही साथ गाड़ियों के देर से चलने जैसे

दोष भी लगाए गए हैं। जो बातें उन्होंने कहीं हैं, उनमें कुछ सच्चाई भी है। उनका समाधान किया जाना चाहिए और लोगों को सन्तुष्ट किया जाना चाहिए।

जहां तक रेलवे में सुरक्षा का संबंध है, लोग यह ठीक कहते हैं कि यात्री अब गाड़ियों में यात्रा करते समय, विशेषरूप से रात्रि गाड़ियों में स्वयं को असुरक्षित अनुभव करने लगे हैं। यात्रियों की सुरक्षा की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए।

मैं सभा का अधिक समय नहीं लेना चाहता। मैंने अपने दल के मुख्य सचेतक से कुछ समय देने का अनुरोध किया था क्योंकि मैं आपके माध्यम से अपने लोगों की शिकायतें रखना चाहता था। मुझे आशा है, यदि मैं उनकी उम्मीद के विपरीत आशा नहीं कर रहा हूँ, कि रेल मंत्री करनाल, घरोड़ा और पानीपत के लोगों की समस्याओं को समझेंगे और उनकी शिकायतों पर गम्भीरता से अनुकूल दृष्टि से और सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे और अपने अधिकारियों को राजी कर लेंगे और हल ढूँढ लेंगे ताकि (लोगों को) मुझे और अफसरों को बार-बार पत्र न लिखने पड़े और इस प्रकार की छोटी-मोटी समस्याओं को हल कराने के लिए राजनीतिज्ञों के दरवाजे न खटखटाने पड़ें।

श्री एन० के० शेजवलकर (ग्वालियर) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे बोलने का यह अवसर देने हेतु आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं भाग्यशाली हूँ कि मुझे दोनों ओर से विद्वता भरे भाषण सुनने का अवसर मिला है। मैं प्रयत्न करूँगा कि उनके द्वारा उठाए गए मुद्दों को मैं दोहराऊँ नहीं। मैं इसलिए भी भाग्यशाली हूँ कि स्वयं रेल मंत्री यहां उपस्थित हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : वह तमाम समय उपस्थित रहे हैं।

श्री एन० के० शेजवलकर : मैंने ऐसा इसलिए कहा है कि कभी-कभी वह दूसरे सदन में व्यस्त होते हैं। तब उन्हें अपने स्थान पर किसी को भेजना पड़ता है। यह एक अच्छी बात है। दूसरी सभा में एक प्रश्न का उत्तर देते समय कल ही उन्होंने कहा था कि धन के अभाव के कारण रेलवे छिन्न भिन्न हो रहा है। यदि रेलवे को समुचित धन उपलब्ध नहीं कराया गया तो हो सकता है कि सम्पूर्ण प्रशासन और सम्पूर्ण रेलवे प्रणाली सही ढंग से काम न करे। इसके अतिरिक्त उन्होंने बड़े जोरदार शब्दों में, जैसा कि समाचार-पत्रों में प्रकाशित हुआ है, यह भी कहा है कि इस रेल बजट से प्राप्त होने वाले धन से, जो कि 500 करोड़ रुपये से कुछ ही कम है, वह रेलवे को सही ढंग से चला सकेंगे। मुझे आश्चर्य है कि वह इतनी थोड़ी सी राशि से सन्तुष्ट हो जाएंगे। बहरहाल, उन्होंने ऐसा कहा है और मैं आशा करता हूँ कि उन्हें सफलता प्राप्त होगी। वास्तव में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह एक प्रकार का कुचक्र है। रेलवे माल भाड़े और यात्री किराए में वृद्धि करना चाहता है। इससे प्रत्यक्ष अथवा परोक्ष रूप से मूल्यों पर विपरीत प्रभाव पड़ता है। इससे महंगाई बढ़ती है, इससे मुद्रास्फीति होती है। उदाहरण के लिए इस मामले विशेष में अधिकांश अर्थशास्त्री यह कह रहे हैं कि इससे 11 प्रतिशत से 20 प्रतिशत तक मूल्य वृद्धि होगी। इससे फिर रेलवे प्रशासन पर, प्रबन्ध पर अन्य सभी चीजों उपलब्ध कराने पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा क्योंकि रेल प्रशासन अन्य अनेक चीजों पर निर्भर है। इससे सामग्री महंगी हो जाएगी—विकास की सामग्री, मशीनरी की सामग्री, कोचों की सामग्री तथा अन्य अनेक चीजों की सामग्री महंगी हो जाएगी। इससे एक बार फिर मूल्यों में वृद्धि होगी और यह प्रक्रिया चलती रहेगी। माल-

भाड़े और यात्री किराये में वृद्धि करके, मैं नहीं जानता कि, वह इससे कैसे बच सकते हैं। मैं इस समय यह अनुभव करता हूँ कि.....

(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं अनुरोध करता हूँ कि मुझे गलत न समझा जाए। एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में राज्य सभा में मैंने यह कहा था कि सम्पूर्ण प्रणाली छिन्न भिन्न होने की अवस्था में है। इसके लिए हमें रेलवे की पुरानी सम्पत्तियों को नया रूप देना होगा और उसके लिए अपेक्षित निधियाँ उपलब्ध कराना होगा। मैंने यह कहा था।

श्री एन० के० शंकरलालकर : इसके अतिरिक्त मैंने समाचार पत्रों से यह भी समझा कि आपने यह कहा है कि इस धनराशि से आप संभवतः काम चला सकेंगे। मैं गलत हो सकता हूँ और आपने जो कुछ कहा वह कुछ भिन्न हो सकता है। परन्तु आपको यह अवश्य ही स्वीकार करना चाहिए कि एक कुचक्र चल रहा है। मेरा यही अनुभव है। केवल मालभाड़े और यात्री किराए में वृद्धि करने से कोई लाभ नहीं होगा। आखिरकार, योजना आयोग को कुछ धन उपलब्ध कराना ही है और इस मामले में उन्होंने जो कुछ उपलब्ध कराया है वह उस राशि का आधा भी नहीं है जो उन्हें उपलब्ध करानी चाहिए थी। इसके अतिरिक्त, क्या हम उद्देश्य को प्राप्त कर लेंगे जो हमने सोच रखा है। मेरा अनुभव यह है कि, पता नहीं मैं तकनीकी दृष्टि से सही हूँ या नहीं, दूरदर्शी योजनाएँ नहीं हैं। आवश्यकता दूरदर्शी योजनाओं की है।

आवश्यकता तो दूरदर्शी योजना की है, इस बात की नहीं कि दो या तीन वर्षों के बाद क्या होने जा रहा है, बल्कि यह कहना चाहिए कि 30 वर्ष के बाद क्या होने जा रहा है और वर्ष 2010 या उसके बाद के लिए भी हमारा क्या स्वप्न है। दृष्टान्तस्वरूप, उपनगरीय रेलवे के मामले में, 1950 में ब्रिटेन से कुछ सवारी डिब्बे मंगाए गये थे। अब वे पुराने पड़ गये हैं। चूँकि निर्माता अब ऐसे सवारी डिब्बों का निर्माण नहीं कर रहे हैं इसलिए अब 30 वर्ष बाद हमें उनके फालतू कल-पुर्जे नहीं मिल रहे हैं तथा शीघ्र ही वे कबाड़ बन जायेंगे। यदि हमने इन्हें खरीदते समय सही समय पर पहले ही इन सब बातों की योजना बनाई होती तो सम्भवतः ये कठिनाइयाँ उत्पन्न न हुई होतीं।

अब उपनगरीय यातायात दिन-प्रति-दिन वृद्धि पर है और यदि आप अग्रिम कार्यवाही नहीं करते हैं तो अत्यन्त शीघ्र ही यह काबू से बाहर हो जायेगा। मैं आपको चेतावनी देता हूँ कि कल अर्थात् कुछ सप्ताह बाद दूर के स्थानों से आने वाली आपकी मेल और एक्सप्रेस रेलों को बम्बई तक नहीं पहुंचने दिया जावेगा, उन्हें आपको कल्याण पर पर ही रोकना पड़ेगा क्योंकि उपनगरीय यातायात इतनी तीव्र गति से बढ़ेगा कि इन लम्बी दूरी की रेलों के लिए कोई स्थान नहीं मिलेगा। इस समस्या को हल करने के लिए आपकी क्या योजनाएँ हैं? आप अपनी टर्मिनल क्षमता को कैसे बढ़ायेंगे और 30 वर्ष आगे के लिए आवश्यक रेलवे क्षमता में कैसे वृद्धि करेंगे? हम दीर्घकालीन आयोजना के बिना इन समस्याओं को हल नहीं कर सकते। अब तो केवल यहां वहां थोड़ा-थोड़ा काम किया जा रहा है। जब किसी कारणवश आपकी परिचालन लागत में वृद्धि हो जाती है तो आप माल-भाड़े और सवारी किराए में वृद्धि कर देते हैं, जो कि आप प्रतिवर्ष करते हैं। इससे हमें संतोष नहीं होता है क्योंकि हमारी आवश्यकताएँ पूरी नहीं होती हैं।

जहां तक रेलवे के सामान्य कार्यान्वयन का सम्बन्ध है, हमें समाचार-पत्रों में इस विषय में अनेक टिप्पणियाँ पढ़ने को मिलती हैं। मुझे पूरा विश्वास है कि मन्त्री महोदय ने भी वे देखी होंगी। मैं अपनी ओर से कोई टिप्पणियाँ नहीं कर सकता हूँ क्योंकि मैं तकनीकी व्यक्ति नहीं हूँ और न मुझे कभी रेल मन्त्रालय के साथ सीधे सम्पर्क में आने का अवसर प्राप्त हुआ है। परन्तु जो कुछ मैंने समाचार-पत्रों में पढ़ा है उससे मुझे यह विश्वास है कि कुछ ऐसे तरीके हैं जिनसे हम भाड़े और किराए में वृद्धि किए बिना भी रेलवे के कार्य को अधिक कुशल बना सकते हैं।

इस सम्बन्ध में एक मुद्दा भाप के इन्जन के बारे में उठाया गया है! 1980-81 में हमारे पास लगभग 7,500 ऐसे इंजन थे और मेरे विचार से उनकी संख्या लगभग, 6000 रह गई है। यह भली-भांति विदित है कि भाप के इंजन अलाभकर हैं। इस समय रेलवे की 30 प्रतिशत माँग को भाप के इंजन ही पूरा करते हैं। यह आम भावना है कि आजकल डीजल और बिजली के इंजनों की पूर्ण क्षमता का उपयोग नहीं किया जा रहा है और उनकी 30 प्रतिशत क्षमता बेकार रहती है। अतः, यदि हम उनकी उपयोग करने की क्षमता में 30 प्रतिशत वृद्धि कर देते हैं तो फिर भाप के इंजनों की आवश्यकता नहीं रहेगी और हम वह काफी खर्च बचा सकते हैं जो हमें भाप के इंजनों पर करना होता है। यह दिखाने के लिए कि भाप के इंजनों का परिचालन कितना मंहगा पड़ता है, नियन्त्रक और महालेखा परीक्षक के वर्ष 1980-81 के प्रतिवेदन में तथ्य और आँकड़े प्रस्तुत किए गए हैं। इसलिए जितना जल्दी उन्हें बदल दिया जाए उतना ही अच्छा है।

यह बताने के लिए कि डीजल और विद्युत इंजनों की तुलना में भाप के इंजन का परिचालन कितना मंहगा पड़ता है। मैं कुछ आँकड़े प्रस्तुत करूँगा। बड़ी लाइन पर यात्री सेवा पर 1,000 किलोमीटर के लिए भाप के इंजन पर 5,412 रुपये, डीजल इंजन पर 2,351 रुपये और विद्युत-इंजन पर 3,785 रुपये लागत आती है। माल यातायात के मामले में 1,000 किलोमीटर के लिए भाप के इंजन पर 8,539 रुपये डीजल इंजन पर 1,677 रुपये और विद्युत इंजन पर 1,868 रुपये लागत आती है। सवारी और माल ढोने के लिए परिचालन व्यय इतना आता है। इस दावे के समर्थन में, समाचार-पत्रों में विभिन्न और आँकड़े प्रस्तुत किए गए हैं। इस सम्बन्ध में काफी समय पहिले 30 अक्टूबर, 1982 को 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में एक लेख छपा था।

इसलिए, मैं यहां पर इस बात पर बल देना चाहता हूँ कि क्या आपने इस बात की जांच की है कि क्या हम भाप के इंजनों से छुटकारा पा सकते हैं? इस बारे में अनेक लाभ बताये गए हैं। यदि हम ऐसा कर सकते हैं तो स्वाभाविक है कि रेलवे के कार्य को प्रभावित किए बिना इससे भारी लाभ होगा और उस मामले में हमें किराये-भाड़े में वृद्धि करने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

दूसरा मुद्दा रेल इंजनों और रेल रैकों का पूर्णतया उपयोग न करने के बारे में है। मेरे विचार से श्री बसरूर एक अभियन्ता हैं और वह बोर्ड के कार्यकारी चेयरमैन थे।

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : वह तो दो दिन पूर्व सेवा-निवृत्त हो चुके हैं।

श्री एन० के शेजवलकर : जी हां, उन्होंने इसका उल्लेख किया था। कुछ ऐसी रेल की पटरियाँ हैं जिन्हें बदले जाने की आवश्यकता है, परन्तु मुख्य रेल पथ ऐसे हैं जिन पर हम इन दो प्रकार के इंजनों

को अर्थात् डीजल और विद्युत इंजनों को बड़ी लाइन पर 160 किलोमीटर की गति से और मीटर गेज लाइनों पर 120 किलोमीटर प्रति घंटे की अधिकतम गति से दौड़ा सकते हैं। परन्तु आजकल गति का उपयोग उस सीमा तक नहीं हो रहा है और औसत गति मीटर गेज लाइन पर लगभग 29 कि० मी० प्रति घण्टे की है और बड़ी लाइन पर 50-52 कि० मी० प्रति घण्टे की है। यदि हम किसी तरह गति को बढ़ा सकें और इन रेलों को तेज चलाकर औसत गति में वृद्धि कर सकें तो क्या आप ऐसा नहीं सोचते कि हमें और इंजनों और रेलों की आवश्यकता नहीं होगी। उन्हीं इंजनों और रेलों से हम कम से कम 50 प्रतिशत और अधिक यात्री यातायात पूरा कर सकते हैं। यदि हम ऐसा कर सकते हैं तो क्या यह प्रत्यक्ष बचत नहीं होगी? अतः, मेरा मन्त्री महोदय से अनुरोध है कि वह इस पहलू की भी जांच करें।

सवारी डिब्बों की क्षमता का पूर्ण उपयोग न होना एक दूसरा पहलू है। सवारी डिब्बे हर जगह बेकार पड़े रहते हैं। आप जानते हैं कि तमिलनाडु एक्सप्रेस की आवृत्ति में आपने निस्सन्देह वृद्धि कर दी है, परन्तु फिर भी यह 70 घण्टे तक निष्क्रिय पड़ी रहती है। ताज एक्सप्रेस केवल तीन जमा तीन घण्टे ही चलती है। यह 7.15 बजे सवेरे दिल्ली से छूटती है और 10.30 बजे आगरा पहुंच जाती है और वापिस आने में भी इतना ही समय लगता है। बाकी समय यह बेकार पड़ी रहती है। तो आप इसे झांसी तक क्यों नहीं बढ़ा देते हैं? मुझे पता है कि ताज एक्सप्रेस में सोने का प्रावधान नहीं है, परन्तु आप इसे दिन में ही झांसी तक चला सकते हैं और लगभग उसी समय के दौरान आप उसे दिल्ली वापिस ला सकते हैं। परन्तु आप ऐसा करते क्यों नहीं हैं? और फिर रांची एक्सप्रेस भी ऐसी है। जो कालका जाकर कुछ समय तक निष्क्रिय पड़ी रहती है। क्या इसे हरिद्वार तक नहीं भेजा जा सकता है जिससे कि इसका पूरा उपयोग किया जा सके? मैं ऐसे बहुत से उदाहरण दे सकता हूं जिससे यह सिद्ध किया जा सकता है कि ये रेलें और अधिक दूरी तक चलाई जा सकती हैं और वह निस्सन्देह एक ठोस लाभ होगा।

इसी प्रकार, माल ढोने वाले डिब्बों के बारे में, आप जानते हैं कि दो प्रकार के माल-डिब्बे होते हैं, एक तो आधुनिक जिन्हें आप बी सी एक्स या ऐसा ही कुछ कहते हैं जिनमें घूमने वाली बाल बियरिंग्स होती हैं। उन माल-डिब्बों की क्षमता का पूर्ण उपयोग नहीं हो पाता है। सच्चाई यह है कि मुख्यतया ढुलाई सीमेंट, उर्वरक और इस्पात की होती है। रेलवे मुख्यतया इन्हीं वस्तुओं की ढुलाई करती है। यही उनका काम है। कभी-कभी वे शेडों में और अन्य स्थानों पर बेकार पड़े रहते हैं। यदि आप प्रशासन से इस प्रकार का कार्यक्रम बनवा लेते हैं कि इन डिब्बों का उन तीन दिनों में भी उपयोग किया जा सके तो आप बड़ा परिवर्तन ला सकते हैं। अतः विद्यमान इंजनों, सवारी और माल-डिब्बों से भी भारी परिवर्तन लाया जा सकता है। आप इन सभी बातों पर विचार क्यों नहीं करते हैं? मेरा आपसे यह हार्दिक निवेदन है। कृपया इन सभी पहलुओं पर अवश्य विचार कीजिए और मुझे पूरा विश्वास है कि आपको माल-भाड़े और यात्री-किराये में इस प्रकार वृद्धि करने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

और भी बहुत से मुद्दे हैं।

मैं कुछ और सुझाव देना चाहता हूं। मेरे विनम्र सुझाव यह हैं कि एक पूर्णतया गतिशील और मुक्तसंगत विचारधारा अपनाने की आवश्यकता है। मेरा सुझाव है कि रेल, सड़क परिवहन और एयर-लाइन्स एक मन्त्रालय के अधीन ही होने चाहिए क्योंकि इन तीनों सेवाओं में परस्पर समन्वय होना

चाहिए। यदि एयरलाइन्स नहीं, तो कम से कम इन दो के बीच तो परस्पर समन्वय होना ही चाहिए। छोटे-छोटे स्टेशनों के बीच यात्री-रेलें चल रही हैं। उदाहरण स्वरूप दिल्ली-झांसी के बीच बहुत से छोटे-छोटे स्टेशन हैं। मुख्य सड़क अथवा आगरा-बम्बई राजमार्ग ग्वालियर और झांसी को छूता है। क्या आप सभी छोटे स्टेशनों को छोड़कर मिली हुई रेल-व-सड़क सेवाओं का प्रावधान नहीं कर सकते हैं? निस्सन्देह उन उद्योगों के लिए जो उन क्षेत्रों में हैं, छोटे स्टेशन आवश्यक हैं। परन्तु हर कहीं छोटे स्टेशन रखने की क्या आवश्यकता है? उनको छोड़ करके आप काफी खर्च बचा सकते हैं और उससे आप सवारी-डिब्बों की बचत कर सकते हैं, गति बढ़ा सकते हैं, और ईंधन की बचत कर सकते हैं क्योंकि सवारी रेल-गाड़ियां घण्टों स्टेशनों पर खड़ी प्रतीक्षा करती रहती हैं और इन्जन चालू रहता है। इससे आपको किसी प्रकार की बचत नहीं होती है। आपको रेल-व-सड़क सेवा का प्रयोग करके देखना चाहिये। कम से कम आज-माइश के आधार पर। रेल सेवाएँ बड़े स्टेशनों पर चालू रखी जानी चाहिए और इस सम्बन्ध में आपके विचारों पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। हम ऐसे उपायों की आजमाइश कर सकते हैं। मेरे विचार से इसमें कुछ भी खराबी नहीं होगी।

इसी प्रकार, हर कोई चाहता है कि उसके यहां तक रेल लाइन बिछाई जाए। क्या यह सम्भव है? भारत सरकार एक बड़ा कार्यक्रम लागू कर सकती है। आप उसी क्षेत्र के लोगों का भी सहयोग क्यों नहीं लेते हैं? 30 कि०मी० या उससे अधिक तक के मार्ग पर कम्पनियों द्वारा रेलें चलाने की सम्भावना पर विचार किया जाना चाहिए। उदाहरणस्वरूप, सिंगरौली को लीजिए। आप वहां इसे क्यों नहीं आजमा लेते हैं। आप उसको चलाकर देख लीजिए और कुछ अवधि का लाइसेन्स उन्हें दे दीजिए। उन्हें रेलवे लाइन का निर्माण करने दीजिए। और आपके लिए उसे निष्क्रिय पड़े रहने देने के बजाय, उसे उन्हें अपने स्थान के लिए चलाने दीजिए। अच्छा हो कि आप उनको अवसर दें। निस्सन्देह मैंने इसके लाभ-हानि का अध्ययन नहीं किया है क्या यह नीति के विरुद्ध है कि नहीं। मेरा सुझाव यह है कि आपको मजदूर मिल जायेंगे। आपके आंकड़ों के अनुसार ही एक किलोमीटर रेलमार्ग बनाने के लिए 40 लाख रुपये की लागत आती है। आजकल मजदूर बहुत मिलते हैं और बेरोजगारी भी फैली हुई है। बहुत से लोग जिनके पास पर्याप्त धन है। आगे आ जायेंगे और वे उसे अपने स्वयं के क्षेत्र के हित में निवेश कर देंगे। कृपया सोचिए कि क्या यह विचार अच्छा हो सकता है।

उच्च-दर यातायात का भी प्रश्न है। (व्यवधान) वहां क्या हो रहा है? निस्सन्देह, हमारी रेलें काफी सामाजिक भार वहन करती हैं और मुझे पता है कि हमें कुछ किस्म के माल-भाड़े यातायात को आर्थिक सहायता देनी पड़ती है और बैसा करने को हम बाध्य हैं। परन्तु जहां तक उच्च-दर यातायात का सम्बन्ध है, ट्रक वाले उसका मुख्य अंश ले जाते हैं और इस प्रकार हमें इससे हानि होती है। मकखन तो ट्रक वाले ले जाते हैं, जबकि रेलवे के लिए हड्डियां भी नहीं बच रहती हैं। अतः यह एक ऐसा मामला है जहां पर समन्वय आवश्यक है। कौन-सा यातायात चलना चाहिए और किस तरह से रेल से या सड़क से? किस प्रकार के यातायात—रेल या सड़क—की आवश्यकता है? हम किस प्रकार के साधन जुटा सकेंगे? इन सब बातों पर विचार किया जाना चाहिए।

आजकल बम्बई, मद्रास, कलकत्ता और दिल्ली जैसे महानगरों में आपकी बहुत-सी भू-सम्पत्ति है। आपकी एक कर्मशाला परेल में है और बम्बई में भी कुछ अन्य कर्मशालाएँ हैं। आप जानते हैं कि इन वर्कशापों के आधुनिकीकरण करने की बहुत आवश्यकता है। आप इसको कल्याण अथवा किसी अन्य

स्थान पर क्यों नहीं ले जाते हैं, जिससे बम्बई की भीड़ भाड़ को कम किया जा सकता है? आप श्रमिकों के लिए भी कुछ कालोनियां बना सकते हैं। केवल इतना ही नहीं आप स्वयं बम्बई से भी करोड़ों रुपये अर्जित कर सकते हैं। उसे यह बताया गया है कि इसके पास बम्बई में लगभग 6 एकड़ भूमि है। बम्बई में जहां पर वर्कशाप स्थित है यहां पर छः एकड़ भूमि के होने का तात्पर्य है कि आपके पास करोड़ों रुपये की सम्पत्ति है। उस धनराशि का मजदूरों को अच्छी सुविधाएं देने तथा वर्कशाप को आधुनिक बनाने के लिए उपयोग में लाया जा सकता है। इसकी जांच-पड़ताल की जानी चाहिए।

मुझे यह बताया गया है कि बम्बई निगम के साथ कोई सम्पर्क नहीं किया जा सका है तथा बम्बई में बहुमंजिले भवन के निर्माण के लिए अनुमति प्राप्त नहीं की गई है। इसलिए कुछ अन्य स्थान को घेर रखा है, जिनके फलस्वरूप अत्यधिक असुविधा होती है। ये ऐसे मामले हैं जिनकी ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। उनसे हमें कुछ राहत मिलेगी तथा कुछ धन भी प्राप्त होगा।

मैं जनता का एक प्रतिनिधि भी हूँ। मैं अपने क्षेत्र के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूँ। निस्सन्देह रूप से यह मामला केवल मेरे निर्वाचन क्षेत्र से ही सम्बन्धित नहीं है। पिछले 50 वर्षों या उससे अधिक वर्षों से नई दिल्ली से झांसी होकर ग्वालियर तक तथा वापसी के लिए केवल दो ही गाड़ियाँ हैं। एक पंजाब मेल है तथा दूसरी दादरा-अमृतसर एक्सप्रेस है। हम पिछले 50 वर्षों से एक तीसरी गाड़ी के लिए मांग करते रहे हैं। उत्तर यह मिलता है कि दिल्ली से बम्बई के लिए बहुत सी गाड़ियाँ हैं, निस्सन्देह पश्चिमी रेलवे में हैं, लेकिन उनका कोई फायदा नहीं है।

इसी प्रकार, ऐसी कोई गाड़ी नहीं है जो इन्दौर-भोपाल-ग्वालियर तथा दिल्ली को जोड़ती हो। आपसे पहले के मंत्री श्री पाण्डेजी भोपाल गए थे और उन्होंने वहां यह घोषणा की थी कि 2 अक्टूबर 1980 से सांची एक्सप्रेस नाम की गाड़ी प्रारम्भ की जायेगी, लेकिन इस सम्बन्ध में अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है।

आपने पिछले बजट में गुणा-इटावा लाइन के सर्वेक्षण के लिए व्यवस्था की थी। इससे दूरी कम होगी। इससे मार्ग की दूरी कम होगी और गुणा इन्दौर उन्नयन-कानपुर सीधा मार्ग उपलब्ध होगा। कई किलोमीटर की दूरी तथा ईंधन की बचत होगी। ईंधन एक आवश्यक वस्तु है। सर्वेक्षण किया जा रहा है। मैं यह निवेदन करता हूँ कि इस उद्देश्य के लिए कुछ और अधिक धनराशि उपलब्ध कराई जाए ताकि इस कार्य को शीघ्रता से किया जा सके।

इसी प्रकार छोटी लाइन की समस्या है। मैं ग्वालियर से आता हूँ। आप जानते हैं इससे पूर्व ग्वालियर राज्य में रेल छोटी लाइन वाली थीं। इंजन 67 वर्ष पुराने हैं और डिब्बे अपेक्षाकृत छोटे हैं। अब उनको कोई भी नहीं बनाता है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि उसके लिए कुछ करें। मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि वहां पर कम से कम कुछ तो डीजल इंजनों तथा कुछ नये डिब्बों की व्यवस्था की जाये तथा मरम्मत करने की और मार्ग के देख-रेख की उचित व्यवस्था की जानी चाहिए। इससे उस क्षेत्र के गांवों के लोगों की काफी सहायता होगी। इसकी अत्यधिक आवश्यकता है। ग्वालियर के लिए कुछ और अधिक सुविधाओं की आवश्यकता है। ग्वालियर में प्लेटफार्म संख्या दो का शेड छोटा है। बहुत सी अन्य सुविधाओं की आवश्यकता है। यातायात में दिन-प्रति-दिन वृद्धि हो रही है। कुछ समय

पूर्व जब महाप्रबन्धक ग्वालियर आये थे तो मैं स्वयं उनसे मिला था और कुछ मुद्दों पर विचार करने के लिए बातचीत की थी। मैंने उनसे निवेदन किया था कि भोपाल से एक और बोगी लगाई जाए। ग्वालियर से प्रतिदिन सैकड़ों व्यक्ति आते-जाते हैं। ग्वालियर से आने वाले लोगों को स्थान नहीं मिलता है। इसलिए मैंने उनसे निवेदन किया था कि कम से कम जनता की एक बोगी बढ़ा दी जाये। उन्होंने मुझसे वायदा किया था। लेकिन मैं यह नहीं जानता कि क्या हुआ है।

तमिलनाडु तथा केरल एक्सप्रेस जैसी गाड़ियां झांसी जैसे छोटे स्थानों पर नहीं रुकती है। उन गाड़ियों का हमें कोई लाभ नहीं होता है। उनके न रुकने के बारे में यह तर्क दिया जाता है कि ग्वालियर तथा झांसी जैसे स्थानों के सर्विस स्टेशन न होने के कारण वे गाड़ियां ऐसे स्थानों पर नहीं रुकती हैं। अतः मैं निवेदन करता हूँ कि ग्वालियर को एक सर्विस स्टेशन बना दिया जाए। यह कोई भारी कार्य नहीं है। किसी स्थान की जनसंख्या तथा आवश्यकताओं की ध्यान में रखने के पश्चात ही कतिपय स्टापों की व्यवस्था करके प्रस्ताव पर विचार करने के लिए कोई सिद्धान्त निर्धारित किया जा सकता है।

अन्त में मेरे मित्र की एक और समस्या है। मैं आपको सख्ती से कार्यवाही करने के लिए बधाई देता हूँ। आज की यही आवश्यकता है। आपके अपने विभाग में क्या हो रहा है ?

मुझे यह बताया गया है कि एक अधिकारी, एक अनुसूचित जनजाति अधिकारी की पदोन्नति हुई थी और उसे विद्युत अभियन्ता बनाया गया था, लेकिन बिना किसी कारण के तथा बिना किसी कारण बताओ नोटिस दिये, उसकी अवन्नति कर दी गई। उसके विरुद्ध रिकार्ड में कुछ प्रतिकूल टिप्पणियां की गई थीं, पर उसको बताई नहीं गई थी। उसने एक अभ्यावेदन दिया था और अन्ततः मामले को तत्कालीन रेल मंत्री के पास भेजा गया था, उन्होंने अभ्यावेदन को मंजूर कर लिया था और यह निदेश दिया था कि उसको तत्काल पद पर बहाल किया जाए। लेकिन अब तक यह कार्य नहीं किया गया है। श्री सूरज भान ने एक सप्ताह पूर्व 23 फरवरी, 1983 को एक पत्र लिखा है। यह कार्य आपके अधीन स्वयं उत्तर रेलवे में किया जा रहा है। कृपया इस मामले पर ध्यान दीजिए। सामान्यतः अनुसूचित जनजाति के लोगों को अभियन्ता बनने का अवसर प्राप्त नहीं होता है। और इस व्यक्ति को पिछले तीन अथवा चार वर्षों में काफी समस्याओं का सामना करना पड़ा है।

उपाध्यक्ष महोदय : उस अभ्यावेदन को मंत्री जी को दीजिए।

श्री एन० के० शेजवलकर : जी हां। इस निदेश के लिए आपका धन्यवाद। एक और मुद्दा है। दिल्ली एक बहुत ही बड़ा डिवीजन है। रेल मंत्रालय द्वारा इसको विभाजित करने का निर्णय किया गया है। यह निर्णय किया गया है कि अम्बाला डिवीजन को पृथक रूप से गठित किया जाना चाहिए और इसका मुख्यालय अम्बाला में हो। आप रेलों के भूगोल से अच्छी तरह परिचित हैं। लेकिन ऐसा नहीं किया गया है। अभी भी किसी न किसी वजह से यह मामला लंबित है। अब मुझे यह पता चला है कि वे इसको चण्डीगढ़ ले जाना चाहते हैं। लेकिन चण्डीगढ़ क्यों? यदि ऐसा है तो तब इसको दिल्ली में ही क्यों न रहने दिया जाये? प्रशासनिक सुविधा को ध्यान में रखते हुए यह निर्णय किया गया था कि अम्बाला एक पृथक डिवीजन होनी चाहिए, जिसका मुख्यालय अम्बाला में हो। लेकिन अम्बाला को डिवीजन बनाकर यदि आप इसका प्रशासनिक कार्य चण्डीगढ़ से करें तो उस कार्य को आप दिल्ली से ही

कर सकते हैं। अतः इस पर भी विचार किया जाए। उपाध्यक्ष महोदय, मुझे बोलनेका अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री केयूर भूषण।

श्री केयूर भूषण (रायपुर) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने रेल मंत्री जी के सुदृढ़ प्रशासन और...

उपाध्यक्ष महोदय : शासक दल के बहुत से माननीय सदस्य हैं जो बोलना चाहते हैं, अतः जब प्रत्येक माननीय सदस्य केवल दस मिनट का समय लेगा तभी उन सभी सदस्यों को बोलने का अवसर प्राप्त हो सकता है। यह एक महत्वपूर्ण विषय है और प्रत्येक सदस्य इसमें भाग लेना चाहता है और अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ समस्याओं को बताना चाहता है ताकि वह अपने मतदाताओं का बखूबी सामना कर सके। अतः यदि किसी व्यक्ति को बोलने का अवसर नहीं दिया जाता है, तो इसमें मेरी कोई गलती नहीं होगी बल्कि यह उन माननीय सदस्यों की गलती होगी जो अधिक समय लेंगे। इसलिए मैं शासक दल के सभी माननीय सदस्यों से यह निवेदन करता हूँ कि समय के अन्तर्गत ही अपना भाषण समाप्त कर लें।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : यदि कोई माननीय सदस्य अधिक समय लेता है, तो उसे कम किया जा सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय : वे नहीं मानते हैं। मैं तुरन्त ही कैसे कम कर सकता हूँ? अभी लगभग 30 ऐसे सदस्य हैं जिन्हें बोलना है (व्यवधान) प्रत्येक दल को समय आवंटित किया गया है और उस अवधि के अनुसार ही वे बोल रहे हैं। आपको अधिक समय दिया गया है और आपकी पार्टी से अधिक सदस्य बोलने वाले हैं। यह एक समायोजन का प्रश्न है।

श्री केयूर भूषण अब आप दस मिनट तक बोल सकते हैं।

श्री केयूर भूषण (रायपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, अब से मेरे समय का प्रारंभ हो रहा है, पिछला समय तो आपने ही ले लिया है।

रेल मंत्रालय के संबंध में अब तक जो विचार पक्ष और विपक्ष की ओर से आये हैं, जिसमें हमारे रेल मंत्री जी द्वारा सक्षम प्रशासन करने पर प्रसन्नता प्रकट की गई है, उसे सुनकर मैं भी अपने को गौरवान्वित महसूस करता हूँ, क्योंकि यह एक ऐसा अवसर आया है जिसमें रेल मंत्रालय ने अपनी क्षमता से प्रतिष्ठा प्राप्त की है। यह रेल मंत्रालय के लिए एक अच्छा रास्ता है और जनता की सुविधा के लिए भी अच्छा रास्ता प्रारंभ हुआ है।

मैं रेल मंत्री जी से यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि रेल की व्यवस्था केवल आमदनी की ही नहीं, जन-सुविधा की व्यवस्था है। इसे लाभ-हानि के आधार पर नहीं देखा जाना चाहिए। यह ठीक है कि इससे हमें भाड़ा भी प्राप्त होता है और लोगों से यात्रा का चार्ज भी प्राप्त होता है, मगर इसके बाव-

जूद भी यह एक अनिवार्य व्यवस्था है। जिस तरीके से हम स्कूल, अस्पताल चलाते हैं, खाद्यान्न की वस्तुएं लोगों को सस्ते से सस्ते दाम पर देना अपना कर्तव्य मानते हैं, उसी तरह से यातायात व्यवस्था भी अनिवार्य व्यवस्था है, और इसे लोगों के लिए जन-सुविधा के तौर पर ही हमें देखना चाहिए।

जब हम इस व्यवस्था के बारे में लोगों से टैक्स लेते हैं तो हमें यह देखना चाहिए कि नीचे से नीचे के व्यक्ति को ज्यादा से ज्यादा सुविधा मिले। हमने जो बजट रखा है, उसका लक्ष्य सही है, उसमें उतनी आमदनी होना जरूरी है लेकिन नीचे के दर्जे के आधार पर जो आमदनी करना रखा गया है, उसे हमें बदलना होगा। आप यह टैक्स तो जरूर लें, लेकिन ऊपर के लोगों से ही लें। इस बात का ध्यान रखें।

द्वितीय दर्जे में चलने वाले लोगों पर जो हमने 25 प्रतिशत बढ़ाने का सोचा है, उस पर हमें विचार करना चाहिए और इसे कम से कम करना चाहिए। अगर उन पर न भी बढ़ाएं तो उससे कोई नुकसान नहीं है। इसे वातानुकूलित दर्जे और फर्स्टक्लास में चलने वालों पर बढ़ाना चाहिए क्योंकि इससे सीमित लोग ही प्रभावित होते हैं और यह उस वर्ग को प्रभावित करता है और जो आम जनता की तकलीफों से दूर हैं और न आम जनता की तकलीफों को महसूस करते हैं। ऊपर के दर्जों पर आप यह भाड़ा बढ़ाएं, नीचे के दर्जे में जिसमें सर्व-साधारण लोग जाते हैं, उसमें किसी तरह से भी न बढ़ाएं, यह मेरा निवेदन है।

दूसरे दर्जे की सुविधाएं असुविधाओं में परिणत हो गई हैं। जहां कहीं आज रिजर्वेशन नहीं है, वहां आप देखें कि किस तरह से आदमी गाड़ी में घुसता है, मार खाता है और उसे तकलीफ होती है। आज उसकी दयनीय स्थिति हम देख रहे हैं, महसूस कर रहे हैं। दूसरे दर्जे की गाड़ियों में जिसमें आरक्षण नहीं है, उसमें ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं दें, डिब्बे बढ़ाएं।

आज द्वितीय दर्जे का आरक्षण सर्व-साधारण को मिलना मुश्किल हो गया है। यदि आमदनी बढ़ाना जरूरी हो गया है तो आज रेल व्यवस्था में जो अव्यवस्था होती है, वहां जो भ्रष्टाचार होते हैं, उनको आप रोके। आपको इससे भी आमदनी ज्यादा हो सकती है। आज टिकट कलैक्टर और यात्री भी अनुभव करते हैं कि कितने लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं। उसको भी अगर आप रोक सकें तो आप ज्यादा लाभान्वित हो सकेंगे।

साथ-ही साथ जो रिजर्वेशन होते हैं वह दिल्ली जैसे मुख्य स्टेशनों से तो हो जाते हैं लेकिन रास्ते के स्टेशनों के लिए जो जगहें खाली रखी जाती हैं उनके लिए वहां पर अधिक पैसा देकर रिजर्वेशन कराना पड़ता है और वह अधिक पैसा रेलवे को नहीं, किसी और की जेब में जाता है। इसको भी रोकना बड़ा आवश्यक है।

जहां तक माल भाड़े का संबंध है, सर्वसाधारण के उपयोग में आने वाली चीजों पर भाड़ा कम होना चाहिए। मनोरंजन के लिए उपयोग में आने वाली चीजों के माल भाड़े में आप भले ही बढ़ोत्तरी करें तो कोई हर्ज नहीं होगा। खास तौर से खाद्यान्न को हर जगह पहुंचाना होता है तो उस पर माल भाड़ा कम होना चाहिए।

प्राथमिकता किस क्षेत्र को मिलनी चाहिए, यह प्रश्न भी बहुत महत्वपूर्ण है। आज रेल एक ऐसा माध्यम है जिससे कि सारा राष्ट्र एक रूप है। इस संबंध में जितना ही आप पिछड़े क्षेत्रों पर ध्यान देंगे उतना ही राष्ट्रीयता का स्वरूप और एकता का स्वरूप निखरेगा। जितने ही आवागमन के साधन बढ़ेंगे, राष्ट्रीयता भी बढ़ेगी। यदि आप पिछड़े क्षेत्रों को छोड़ देते हैं तो उससे अलगाव की स्थिति पैदा होती है। वहां पर जितने भी बाहर के विचार पहुंचेंगे और बाहर का रहन-सहन आयेगा, उतनी ही राष्ट्रीयता बढ़ेगी। इसी स्थिति में रेलों का बहुत ही महत्व है।

हमारा मध्य प्रदेश आज बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वहां पर आदिवासी तथा हरिजनों का बाहुल्य है। पहाड़ों तथा जंगलों से घिरा हुआ है। उद्योग की दृष्टि से देखा जाये तो मध्य प्रदेश बड़ा धनी है लेकिन दोहन के लिए जो रेल मार्ग चाहिए वह वहां पर नगण्य हैं। बस्तर सांस्कृतिक दृष्टि से सम्पन्न हैं लेकिन यातायात की दृष्टि से रेल द्वारा वहां पर नहीं पहुंचा जा सकता। रायपुर से हवाई जहाज द्वारा आप पहुंचते हैं। जगदलपुर तक जोड़ने के लिए कई बार सर्वे भी हुआ है अतः आप कृपा करके उसको बनाने की कृपा करें ताकि हरिजन आदिवासियों को भी रेल यातायात सुलभ हो सके। कोरवा एक औद्योगिक स्थान है और रांची दूसरी ओर है। दोनों की दूरी बहुत नहीं है लेकिन आवागमन के साधन न होने की वजह से दोनों जुड़ नहीं पा रहे हैं। इसका सर्वे भी हो चुका है। विलासपुर और जबलपुर के बीच रोज आना जाना होता है। वहां वनवासी रहते हैं और वह उद्योग से भरा हुआ क्षेत्र है लेकिन एक-दूसरे से बहुत दूर हैं और इस दूरी को रेल व्यवस्था द्वारा आपको दूर करना होगा।

रायपुर में एक वैगन रिपेयरिंग शाप की स्थापना की गई थी। प्रधान मंत्री के विशेष आदेश से वहां स्थानीय लोगों को सर्विस की सुविधा दिलाने के लिए पहले से एक स्कूल खोला गया था ताकि उनको ट्रेनिंग दी जा सके लेकिन वह स्कूल प्रारंभ नहीं हो पाया है। अतः उसको प्रारंभ किया जाना चाहिए। इसकी क्षमता को आप वहां पर और अधिक बढ़ाइए, जिससे वहां पर और अधिक सैन्टर्स हो सकें। मध्य प्रदेश जो सबसे ज्यादा पिछड़ा हुआ प्रदेश है, वहां अधिक ट्रेनिंग सैन्टर्स होंगे तो उनको रोजगार के अधिक अवसर मिल सकेंगे। विलासपुर में भी एक केन्द्र है, जो कि मध्य प्रदेश के पूर्वांचल में है। लेकिन इसका प्रधान कार्यालय कलकत्ता में है, जिसकी वजह से वहां के लोगों को सेवा करने का मौका नहीं मिल पाता है। मेरा आपसे निवेदन है कि उनको सेवा करने का मौका दीजिए।

समय कम है, इसलिए मैं ज्यादा अपनी बात न कहते हुए, मैंने जो सुझाव रखे हैं, आप उनको पूरा करें। हमारे रेल मंत्री बहुत ही सक्षम हैं, आदिवासियों और हरिजनों के क्षेत्रों की समस्याओं पर विशेष रूप से ध्यान देंगे। इतना निवेदन करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

प्रो० सत्यदेव सिंह (छपरा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री, श्री गनी खान चौधरी जी, का हृदय से अभिनन्दन करता हूं। इसलिए कि उन्होंने अपने पौरुष और बहादुरी का परिचय दिया है। उस शक्ति से संघर्ष करने की क्षमता हर व्यक्ति में नहीं होती है। समाज उसका सम्मान करता है, जिसमें पौरुष होता है, जो समय को पहचानता है। हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने जिस उदारता और गंभीरता के साथ समस्याओं का निराकरण किया है, वह बहुत ही सराहनीय है। उन्होंने यह महसूस किया है कि एक तरफ रेल द्वारा माल की ढुलाई और उससे मुनाफा राष्ट्रीय हित में है और दूसरी तरफ उनका यह भी सोचना सही है चूंकि वे जनता के प्रतिनिधि हैं, जनता के बीच से आते हैं और जनता के सुख-दुख के लिए सामान्य यात्रा के लिए रेल विभाग क्या कर सकता है, इसकी तरफ भी उन्होंने ध्यान

दिया है। इसलिए हम उनका सम्मान करते हैं और उनकी प्रशंसा करते हैं। इन नीतियों के चलने के बावजूद भी बहुत बड़े संकट का सामना करना पड़ा है और उन्होंने उस संकट का, उस संघर्ष का स्वागत किया है, वे सच्चे मायनों में हमारे रहनुमा हैं और हमारे पथ-प्रदर्शक हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, अभी किसी विरोधी पक्ष के सदस्य ने कहा है आप सिर्फ मालदा के ही रेल मंत्री नहीं हैं, सारे भारत के रेल मंत्री हैं। हमारे जिले से भारत के प्रथम राष्ट्रपति, डा० राजेन्द्र प्रसाद, आते हैं, हमारे जिले से बिहार के मुख्य मंत्री हुए, लेकिन फिर भी जिले की दशा में विशेष परिवर्तन नहीं हुआ। सब लोग कहते हैं कि यहां से राष्ट्रपति हुए, मुख्य मंत्री हुए, लेकिन छपरा जहां का तहां खड़ा हुआ है, वह आगे नहीं बढ़ सका है। मालदा आपकी जन्मभूमि है, जो जन्मभूमि की सेवा नहीं करता है, मेरे विचार में वह अच्छा काम नहीं करता है। मालदा के नागरिकों और मालदा के मतदाताओं के मन में कुछ अरमान हैं, उन्होंने कुछ सोचकर ही आपको विजयी बनाया है कि जब कभी मौका आए तो मालदा के भाग्य को सुधारने का मौका मिले।

मुझे याद पड़ता है—श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव जो संसद में सहरसा से आते हैं, सहरसा पहले एक थाना था। श्री रामावतार शास्त्री जी भी इस बात को जानते हैं, वह सब-डिवीजन बना, उसके बाद जिला बना और आज एक कमिश्नरी है। हम बिहार के दूसरे क्षेत्र के लोग इसके लिए अंगुली नहीं उठाते हैं कि उसको सब-डिवीजन से कमिश्नरी का दर्जा क्यों दिया गया। सहरसा के एक वीरपुत्र ने उसको यह दर्जा दिया, एक बहुत अच्छा काम किया। अपने नगर का उत्थान करना हमारा परम धर्म होता है, इस लिए आपने अनुकरणीय काम किया है हम उसकी प्रशंसा करते हैं। उनकी भर्त्सना करना हमारी दकियानूसी की निशानी है।

मैं विनम्रतापूर्वक रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ—जैसा श्री रामावतार शास्त्री जी ने भी पिछली दफा कहा था—गंगानदी पर डीघाघाट से पहलेजा के बीच में रेल पुल के निर्माण का मामला 1975 से पड़ा हुआ है। जब से मैं लोकसभा में आया हूँ—बार-बार प्रश्न कर के हर मौके पर मैंने विचार प्रकट किया है कि इस पुल का निर्माण किया जाना चाहिये। हमें कहा जाता है कि पूना में मिट्टी की जांच हो रही है, पता नहीं अभी तक वह जांच पूरी हुई या नहीं। मंत्री जी, जब तक आपका विशेष ध्यान इस पर नहीं जाता, यह काम होने वाला नहीं है। यह अत्यन्त परमावश्यक काम है, इस लिए कि इस पुल के बन जाने से समस्त उत्तर बिहार तथा पूर्वी उत्तर प्रदेश के जन-जीवन में एक क्रांतिकारी आमूल परिवर्तन होने वाला है, एक आर्थिक क्रान्ति पैदा हो सकती है। राष्ट्रपिता महात्मा गांधी के नाम पर पटना-हाजीपुर के सामने एक सड़क पुल बन गया है, जिसके बन जाने से जनता सड़क मार्ग से आने-जाने लगी है, जिससे रेलवे की आमदनी बिलकुल बन्द हो गई है। जब तक आप रेल पुल वहां पर नहीं बनायेंगे, जनता की समस्या का समाधान नहीं हो सकेगा...

श्री मूल चन्द डागा : वहां पर ज्यादा लोग विदआउट टिकट चलते हैं।

प्रो० सत्यदेव सिंह : हो सकता है, बिना टिकट भी चलते होंगे। लेकिन हम अगर कोई गलती करते हैं तो आपके पास शक्ति है, उनको पकड़कर सुधारिये, उनको जेल भेजिए, जुर्माना कीजिए, लेकिन इसका यह अर्थ नहीं है कि रेल पुल न बनाया जाय...(व्यवधान)

महात्मा गांधी सेतु बन जाने से स्टीमर सर्विस भी नहीं रही है। अनेकानेक बसें वहां पर चलने लगी हैं, डीलक्स बसें चल रही हैं, बहुत सारा पैसा जो पहले रेल विभाग को स्टीमर सर्विस से आता था वह समाप्त हो गया है और व्यक्तिगत पूंजी वाले लोग कमा रहे हैं। इसलिए मेरा अनुरोध है कि वहां पर रेल पुल का तुरन्त निर्माण किया जाय।

मुकामा पर आपने भारत के प्रथम राष्ट्रपति डा० राजेन्द्र प्रसाद जी के नाम पर रेल तथा सड़क पुल का निर्माण किया है। इसी तरह से पटना हाजीपुर के बीच में आपने सड़क पुल का निर्माण महात्मा गांधी जी के नाम से किया है, मेरा अनुरोध है कि यह तथा रेल पुल भारत के प्रथम प्रधान मंत्री पं० जवाहरलाल नेहरू के नाम पर बनाया जाय। मेरा यह अनुरोध भी है कि जिस तरह मुकामा में रेल सड़क पुल बनाया है उसी तरह से डीघाघाट-पहलेजा पुल को भी रेल सड़क पुल बनाया जाय।

मेरा दूसरा निवेदन यह है कि छपरा-मुरहीरा सड़क पर कचहरी के पास आपने बिना किसी की जानकारी के रेल फाटक को बन्द कर दिया है। यह प्रजातन्त्र है, प्रजातन्त्र में ऐसा काम करने से पहले आपको चाहिए था कि छपरा की नगर पालिका के अध्यक्ष, वहां की जिला परिषद् के अध्यक्ष, वहाँ के विधायक और वहाँ के सांसद की सलाह से यह काम करते। लेकिन आपने बिना जनप्रतिनिधियों की जानकारी के, बिना जनता की जानकारी के ऐसा कर दिया है। रेलवे के इंजीनियरों और वहाँ के जिला पदाधिकारी, जो बाहर के प्रदेश से आते हैं, उनको स्थानीय जनता के सुख-दुख और उनकी समस्याओं का कोई ज्ञान नहीं है। उन्होंने बिना सोचे-समझे उस महत्वपूर्ण सड़क को बन्द कर दिया। तीन वर्षों से हम इस सवाल को उठा रहे हैं, लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ—हम जब अपने क्षेत्र में जाते हैं तो हमें जनता की गालियां सुननी पड़ती हैं। छपरा के लोग हमको चलने नहीं देते हैं, पूछते हैं कि फाटक कब खुल रहा है? क्यों नहीं खुल रहा है। मैं नहीं समझ पा रहा हूँ—रेल अधिकारी इस पर ध्यान क्यों नहीं दे रहे हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आप तुरन्त इस महत्वपूर्ण सड़क को खुलवायें। पटना में मीठापुर रेलवे क्रासिंग है जहाँ का फाटक खुला रहता है, गाड़ी आने के दो-चार मिनट पहले बन्द होता है। इसी तरह पटना जंक्शन से दानापुर के बीच में जितने रेल फाटक हैं सब आदमी द्वारा खोले और बन्द किये जाते हैं। इसी प्रकार की व्यवस्था वहाँ भी होनी चाहिए जिससे आम जनता को सुविधा मिले और जनता यह समझे कि हमारे रेल मंत्री अपने हैं, संसद अपनी है। हम लोगों की बड़ी अवमानना होती है। मैं समझता हूँ कि हमारे रेल मंत्री जी जनता के दुःख दर्द को बहुत नजदीक से जानते हैं और वे हमारी समस्या का समाधान शीघ्रता से और अच्छे ढंग से करेंगे।

(श्री एन० के० शेजवलकर पीठासीन हुए)

छपरा वाराणसी लाइन पर अवमान परिवर्तन होना चाहिए। यह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है और बहुत पुरानी लाइन है। इसके बारे में सर्वेक्षण का कार्य भी हो चुका है।

छपरा क्षेत्र में एक दरौदा-महाराजगंज लाइन का अवमान परिवर्तन भी होना चाहिए। आरा-ससाराम रेलवे लाइन जिसके बारे में माननीय पंडित कमलापति जी त्रिपाठी ने 1980 में वचन दिया था कि इसके सर्वेक्षण का काम पूरा किया जायेगा। लेकिन वह अभी तक नहीं हो सका है। इस पर भी मंत्री जी ध्यान दें।

छपरा-मोतीहारी लाइन को पिपरा तक बनाने पर मात्र 15 करोड़ रुपया खर्च होगा। यह एक अन्तर्राष्ट्रीय महत्व की लाइन होगी और काठमांडु से दिल्ली आने वाले यात्री पिपरा, छपरा होते हुए शीघ्रता से दिल्ली आ सकेंगे। इससे दिल्ली आने की उनकी दूरी भी कम होगी और वे सुविधापूर्वक दिल्ली आ सकेंगे। इस पर भी ध्यान देना नितान्त आवश्यक है।

छपरा से दिल्ली और छपरा से कलकत्ता सीधी रेल सेवा देना बहुत आवश्यक है। इससे हमारे उत्तरी बिहार के मिथिलांचल के लोगों को बड़ी लाइन से सीधे दिल्ली आने की सुविधा प्राप्त होगी। यह बड़ी लाइन की सीधी रेल सेवा देना बहुत आवश्यक है जिससे कि लोग छपरा से दिल्ली और दिल्ली से छपरा सीधे आ जा सकें।

एछ महत्वपूर्ण लाइन का अवमान परिवर्तन किया गया है। बरौनी से लखनऊ लाइन का अवमान परिवर्तन किया गया है। लेकिन छोटी लाइन से पहले जितनी शीघ्रता से लखनऊ आ जा सकते थे, आजकल उतनी शीघ्रता से नहीं आ जा सकते हैं। आजकल बड़ी दिक्कत होती है इसलिए इस रास्ते से लोगों का आना-जाना असंभव हो गया है। इससे रेलवे को भी घाटा होता है। कहा जाता है कि इस लाइन पर घटिया किस्म के डिब्बे, घटिया किस्म के इंजिन और रेल ट्रैक लगाए जाते हैं। अगर इस लाइन पर सुन्दर व्यवस्था होती तो लोगों का आकर्षण होता। लेकिन आकर्षण न होते हुए निराशा सी हो गई है। छपरा से गोरखपुर आने में दस घंटे लगते हैं। लखनऊ जाने में बीस घंटे लगते हैं। आप इस देरी को कम करें। आपका तो नारा भी है—संरक्षण, सुरक्षा और समय पालन। हम आपसे आग्रह करेंगे कि सुगमता-पूर्वक लखनऊ आने जाने की सुविधा प्रदान करें।

सभापति जी, बिहार में बहुत रेलवे लाइनें हैं लेकिन वहां पर कोई रेलवे क्षेत्रीय मुख्यालय नहीं है। एक क्षेत्रीय मुख्यालय बिहार में होना चाहिए। यह बिहार की जनता की बहुत पुरानी मांग है।

आपने अपने बजट में कहा है कि मेल, एक्सप्रेस गाड़ियों में समय का पालन किया जाएगा। यह बहुत सुन्दर बात है। हम इसके लिए आपकी सराहना और प्रशंसा करते हैं। लेकिन जहां आप समय पर गाड़ी चलाने की बात करते हैं वहां मैं आपसे कहना चाहता हूं कि छपरा से सीवान और छपरा से सोनपुर चार-चार घंटे विलम्ब से गाड़ियाँ जाती हैं। इस तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

आपने योजना आयोग और वित्त मंत्रालय से अधिक से अधिक राशि प्राप्त करने की बात कही है जिससे कि आप रेलों की और अच्छी व्यवस्था कर सकें। यह बात ठीक है कि जब तक आपको अधिक राशि नहीं मिलेगी तब तक आप रेलवे का विकास नहीं कर सकते। देश की आजादी के बाद के इतने वर्षों में बहुत कुछ काम हुआ है लेकिन जितने आपके पास रेलवे के विकास के प्रस्ताव हैं, जितना आप काम करना चाहते हैं, उसके लिए आपके पास राशि नहीं है। बिना राशि के सारे काम करना संभव नहीं है, इसलिए आपको अधिक से अधिक राशि मिलनी चाहिए।

माननीय सभापति जी, मैं रेलमंत्री जी का ध्यान सोनपुर की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। वहां पर एक रेलवे कालेज है। मैं चाहता हूं कि विभाग इस कालेज की व्यवस्था अपने हाथ में ले और सोनपुर में एक हाईस्कूल की व्यवस्था करना बहुत आवश्यक है। डिवीजनल हैडक्वार्टर हाजीपुर बगल में है इसलिए वहां पर बच्चों की पढ़ाई के लिए यह अत्यंत आवश्यक है।

वाराणसी और छपरा के बीच में माँझी में 40 एकड़ का बहुत रमणीय स्थान है। वहाँ पर अवकाश गृह बनाने का विचार चल रहा है। अगर वहाँ पर अवकाश गृह बनाया जाए तो मैं समझता हूँ कि अवकाश में रेलवे कर्मचारियों को बहुत ही रमणीक स्थल प्राप्त हो सकेगा।

अंतिम निवेदन यह है कि रेल विभाग को योजना आयोग से कम राशि मिली है, जिसकी वजह से मजबूर होकर रेल मंत्री महोदय को दूसरे दर्जे के किराए में और मासिक पास किराए में वृद्धि करनी पड़ी है। मेरा अनुरोध है कि इस कमी को अन्य साधनों से पूरा किया जाए और दूसरे दर्जे के यात्रियों को और मासिक यात्रियों को जो अपनी रोजी-रोटी के लिए एक स्थान से दूसरे स्थान आते-जाते हैं, राहत दी जाए।

छपरा जंक्शन पर बड़ी लाइन तो मेन प्लेटफार्म पर है, लेकिन छोटी लाइन वालों को काफी दूर जाना पड़ता है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि जनरल मैनेजर एन०ई०आर० को निर्देश दें कि वे एम० जी० के यात्रियों की सुविधा के लिए प्रयास करें।

छपरा मरहरा रोड पर कचहरी स्टेशन से तीन किलोमीटर दूर फाटक पर बस वाले यात्रियों को उतार देते हैं, जिससे वहाँ से तीन किलोमीटर तक यात्रियों को अपना सामान और बच्चों को लेकर आने में भारी असुविधा होती है। मेरा अनुरोध है कि इस समस्या के समाधान के लिए उचित व्यवस्था की जाए।

इन शब्दों के साथ मैं अपने बहादुर और योग्यता, निष्ठा, समाज सेवा और राष्ट्र सेवा करने में जिनका पूरा लगाव है, ऐसे मंत्री जी ने जो प्रस्ताव प्रस्तुत किया है उसका हार्दिक अनुमोदन करता हूँ।

श्री हरिहर सोरन (क्योंझर) : *सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री ने सदन में वर्ष 1983-84 के लिए रेल-बजट पेश किया है। मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ। चर्चा में भाग लेते हुए, मैं उड़िसा से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण मामलों को उठाना चाहता हूँ।

श्रीमान्, मैं उड़िसा के क्योंझर जिले से आया हूँ। इस जिले में उच्च ग्रेड के लोह अयस्क, मैंगनीज, वॉक्सार्ट, और कुछ अन्य खनिजों का भंडार है। लोह अयस्क पट्टी को बांसपानी-बारबिल क्षेत्र कहा जाता है। आजकल बांसपानी-बारबिल क्षेत्र से पारादीप बन्दरगाह को आयात के लिए 20 लाख टन लोह अयस्क भेजा जाता है। यह रास्ता टाटा नगर और खड़गपुर की 600 कि०मी० की परिक्रमा करके पूरा होता है। पारादीप बन्दरगाह और पारादीप इस्पात संयंत्र की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए जरवपुरा-बांसपानी रेल लाइन की योजना बनाई गई थी। अब पारादीप इस्पात संयंत्र के लिए निर्धारित स्थान को बदल कर दैत्री कर दिया गया है। इस्पात और खान मंत्रालय के इस निर्णय से कि दैत्री इस्पात संयंत्र का इसी वित्तीय वर्ष में निर्माण कार्य शुरू किया जायेगा, जरवपुरा—बांसपानी रेल लाइन के निर्माण की मांग और अधिक अहम हो गई है।

* उड़िया में दिये गए मूल भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

बांसपानी—जरवपुरा रेल लाइन के निर्माण की मांग केवल क्यौंझर जिले की ही मांग नहीं है। बल्कि सारे उड़ीसा राज्य के लोगों की मांग है। आजादी के बाद से ही हम इस लाइन के निर्माण की मांग करते आ रहे हैं। लेकिन यह बड़े दुःख की बात है कि इस रेल लाइन का निर्माण एक निर्धारित कार्यक्रम के अन्तर्गत करने की ओर अधिक ध्यान नहीं दिया गया, मैंने, इस सभा के सदस्य के रूप में इस मामले को प्रश्नों, भाषणों और नियम 377 के अन्तर्गत कई दफा उठाया है। इस लाइन की कुल लम्बाई 179 कि० मी० है।

जरवपुरा और दैत्री के बीच प्रथम चरण का कार्य 1974-75 में शुरू किया गया था। इस निर्माण को तीन चरणों में बांटा गया है। रेल लाइन के प्रथम चरण का कार्य 1979 में पूरा हो गया था। 1980 में यातायात के लिए इसे खोल दिया गया था। प्रथम चरण की लम्बाई 33 कि०मी० है।

इस लाइन के दूसरे चरण की दैत्री से क्यौंझरगढ़ तक की लम्बाई 95 कि० मी० है। दूसरी मंजूरी दो वर्ष पहले मिल गई थी। परन्तु यह दुःख की बात है कि इसका निर्माण कार्य शुरू नहीं हुआ है।

श्रीमन्, सदन को इस बात की जानकारी है कि इस वर्ष मेरे जिले में भयंकर सूखा पड़ा है। अगर निर्माण कार्य शुरू किया जाता है तो श्रमिक, खासकर जनजातीय लोगों को इससे काफी लाभ होगा। वे निर्माण कार्य में लग जायेंगे और इस तरह उनको अपनी आजीविका मिल सकेगी। इसके साथ ही, क्यौंझरगढ़ के नजदीक गधामर्दन खानों में जो उच्च ग्रेड लोह अयस्क काफी मात्रा में उपलब्ध है, उसे रेलों द्वारा दैत्री इस्पात सयंत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए भेजा जा सकेगा। यह सयंत्र इस वित्तीय वर्ष में शुरू होने वाला है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि इस रेल लाइन को इस वित्तीय वर्ष में यथाशीघ्र शुरू करने के लिए आवश्यक कदम उठाये।

इस रेल लाइन का तीसरा चरण, जोकि क्यौंझरगढ़ और बांसपानी के बीच है, काफी महत्वपूर्ण है। इस चरण की लम्बाई 51 कि० मी० है। जब तक कि सारी लाइन का निर्माण नहीं किया जाता, तब तक मुख्य लाइन के इसे बहुत ही व्यस्त खण्ड में भारी मात्रा में लोह अयस्क बारास्ता राजखेरा, टाटानगर और खड़गपुर पारादीप बन्दरगाह तक पहुंचाने में इस रेल लाइन पर भारी बोझ पड़ेगा और यातायात के आवागमन में गम्भीर रुकावट रहेंगी। एक दफा लाइन का निर्माण पूरा हो जाने से, पारादीप बन्दरगाह को सीधे ही माल भेजा जा सकेगा, जिसके फलस्वरूप खनिज और धातु व्यापार निगम को 26 रु० प्रति टन की बचत होगी। इससे उनको परिवहन व्यय में 10 करोड़ रु० की भी बचत होगी। इससे मुख्य संतृप्त लाइन पर बोझ भी कम होगा और पारादीप बन्दरगाह को कम डिब्बों और इन्जनों की सहायता से ज्यादा मात्रा में लोह अयस्क भेजा जा सकेगा। क्योंकि रास्ता काफी कम हो जायेगा। इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए, मैं मांग करता हूँ कि इसी वित्तीय वर्ष में क्यौंझरगढ़ और बांसपानी के मध्य जरवपुरा—बांसपानी रेल लाइन के तीसरे चरण की भी मंजूरी दी जाये, ताकि छठी पंचवर्षीय योजनाकाल के अन्त तक इसका निर्माण कार्य पूरा हो सके।

अब मैं, किरीबुर—बारबिल रेल लाइन के संबंध में कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। यह भी मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में है। किरीबुर, बिहार और उड़ीसा की सीमा पर स्थित है। राजखगसुआं से जो ब्रांच लाइन आती है, वह सीधे बारबिल तक जाती है। एक अन्य ब्रांच लाइन जो राऊरकेला के नजदीक

बांदामुंडा से निकलती है किरीबुर तक जाती है। किरीबुरी और बारासुनी के बीच 10 कि० मी० से अधिक की दूरी नहीं है। अगर इस भाग को रेल लाइन से जोड़ दिया जाए तो, राजखारासुआँ, बारबिल बिरीबुर और बांदामुंडा एक लूपाकार लाइन बन जाती है और इससे यातायात के आवागमन में सुविधा हो जाएगी। बारबिल-किरीबुर-बारासुन क्षेत्र खनिजों से भरा पड़ा है और देश के बड़े इस्पात उद्योग इसी क्षेत्र से लोह अयस्क लेते हैं। भारी जंगलात से भरे इस क्षेत्र का व्यापारिक तरीके से उपयोग करने से लोगों को भारी लाभ प्राप्त होगा। इसलिए, यह आवश्यक है कि तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता का जायजा लेने के लिए बारबिल को किरीबुर से रेल लाइन द्वारा जोड़ने के लिए सर्वेक्षण किया जाना चाहिए।

यात्री गाड़ी को बालानी तक बढ़ाने के लिए कुछ शब्द कहना भी मैं जरूरी समझता हूँ। श्रीमन्, एक यात्री गाड़ी टाटा नगर से बारबिल तक चल रही है। यह गाड़ी बालानी तक केवल एक दिन गई थी। बड़े दुख की बात है कि इस गाड़ी के केवल एक दिन बालानी तक जाने के बाद, इसे फिर वहां तक ले जाना बन्द कर दिया गया। अब यह गाड़ी बारबिल पर ही खत्म हो जाती है। बारबिल और बालानी के बीच केवल 4 कि० मी० की दूरी है। मैं, माननीय रेल मंत्री से निवेदन करता हूँ कि इस यात्री गाड़ी को बालानी तक बढ़ाया जाये और यह नियमित रूप से बालानी जानी चाहिए। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे बालानी और किरीबुर के मध्य रेल लाइन का निर्माण करने की सम्भावनाओं का पता लगाने के लिए सर्वेक्षण करवायें।

बालानी और किरीबुर के मध्य मुश्किल से 3 से 4 कि० मी० की दूरी होगी। इसलिए रेलवे को ज्यादा व्यय नहीं खर्च करना पड़ेगा। इस लाइन के पूरा होने पर, टाटानगर और बारबिल के बीच चलने वाली यात्री रेल गाड़ी को आसानी से किरीबुर तक बढ़ाया जा सकेगा और लोह अयस्क और अन्य खनिजों का आवागमन भी सम्भव हो सकेगा। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करता हूँ कि इस नये प्रस्ताव पर सहानुभूति पूर्वक विचार किया जाए।

श्रीमन्, मैं माननीय मंत्री का ध्यान बारबिल रेलवे स्टेशन की ओर दिलाना चाहता हूँ। दुर्भाग्यवश, वहां कोई भी प्लेटफार्म नहीं है। मैं निवेदन करता हूँ कि, बारबिल में एक प्लेटफार्म बनाया जाए और वहां पर्याप्त संख्या में कर्मचारी लगाए जाएं। वहां पर एक टिकट फलका भी खोला जाए।

बारबिल एक खनीज क्षेत्र है। बारबिल खनिज क्षेत्र में हजारों लोग कार्य करते हैं। उनमें से सैकड़ों लोग सरकारी और व्यापारिक कार्य के लिए दिल्ली, अमृतसर, कलकत्ता और मद्रास जाते हैं। उनको अपने स्थान सुरक्षित करवाने के लिए टाटानगर आना पड़ता है, लेकिन टाटानगर में अपर्याप्त कोटा होने की वजह से उनको स्थान नहीं मिल पाता। इसे देखते हुए, मैं मांग करता हूँ कि टाटानगर से दिल्ली, कलकत्ता, मद्रास तथा अमृतसर के लिए रिजर्वेशन का कोटा प्रथम और द्वितीय श्रेणी में बढ़ाया जाये। इसके साथ ही, मैं मांग करता हूँ कि बारबिल को आने वाले यात्रियों के लिए टाटा नगर तथा बारबिल के बीच एक और यात्री गाड़ी चलायी जाये। टाटा-अमृतसर, उत्कल, कार्लिगा, नीलांचल और बोकारो-मद्रास एक्सप्रेस गाड़ियों के टाटानगर पर आने-जाने के हिसाब से इनके समय निश्चित किए जायें।

आखिर में, मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि नीलांचल एक्सप्रेस का

नई दिल्ली पहुंचने का समय वदला जाए। श्रीमन्, पहुंचने का वर्तमान समय रात 9.30 बजे है। परन्तु आमतौर पर यह गाड़ी तीन या चार घंटे देर से आती है। लोगों को अपने स्थानों पर पहुंचने में कठिनाई होती है, क्योंकि उस समय टैक्सी, स्कूटर आदि नहीं मिलते हैं। इसलिए मैं निवेदन करता हूँ कि आज से ही इस गाड़ी का नई दिल्ली पहुंचने का समय शाम के पांच से सात बजे के बीच होना चाहिए।

उड़ीसा जाने वाली गाड़ियों में चोरी और डकैती की काफी घटनाएं होती हैं, मैं निवेदन करता हूँ कि इन सभी गाड़ियों में रात को रेलवे पुलिस तैनात की जानी चाहिए। नीलांचल एक्सप्रेस रोजाना चलनी चाहिए।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री एन०ई०होरो (खूंटी) : सभापति जी, गत वर्ष रेल बजट पर बात करते हुए मैंने मांग की थी कि रेलवे के अन्दर जो 2.3 लाख कैजुअल लेवर हैं इनको रेगुलर बनाया जाना चाहिये। उस वक्त के रेल मन्त्री जी ने आश्वासन दिया था कि धीरे धीरे जहां भी ऐसे रिक्त स्थान होंगे वहां उनको ऐबसार्व कर लिया जाएगा। मगर ऐसा लगता है कि इस पर रेल प्रशासन ने कोई ध्यान नहीं दिया और आज तक इस पर कोई काम नहीं हुआ है। अगर आप इनकी रिपोर्ट देखें तो पायेंगे 2.3 लाख जो कैजुअल लेवर हैं इनकी गिनती 1978 से आज तक बराबर है। 1978-79 में 2.3 लाख, 1979-80 में 2.3 लाख, 1980-81 में 2.3 लाख और आज भी 2.3 लाख हैं। मतलब यह है कि कैजुअल लेवर हैं उनमें से एक भी आदमी को आज तक रेगुलर अपोइंटमेंट नहीं मिला। होता क्या है कि आप जो आश्वासन देते हैं उस पर कोई काम नहीं होता। जो आप पर जिम्मेदारी होनी चाहिए वह नहीं हो पाती है। इन मजदूरों से ठेकेदारों के माध्यम से काम लिया जाता है और उनको प्रोत्साहन यानी ठेकेदारों को प्रोत्साहन दिया जाता है और उनको बनाये रखने के लिए ही कैजुअल लेवर रखे जाते हैं। इसलिए इस ओर ध्यान देना चाहिए क्योंकि कैजुअल लेवर जो 12, 13 साल से हैं उन्हें जीवव में कभी भी रेगुलर होने की कोई गूंजायश नहीं मालूम पड़ती। इसलिए प्रशासन को इस ओर ध्यान देना चाहिये, और मेरी मांग है कि नए रेल मन्त्री होने के बाद आप इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

अभी रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन में 15.7 लाख कर्मचारी हैं और साल व साल कुछ न कुछ बहाल करते हैं। मगर इसके बावजूद अगर इनकी रिपोर्ट को ही देखें तो देखेंगे कि आदिवासी और हरिजन, इनका जो सुरक्षित स्थान है उस पर भी पूरी बहाली नहीं हुई है और बैंक लाग अभी भी पड़ा हुआ है। कई बार स्पेशल ड्राइव किया है और हर डिवीजन में स्पेशल सैल भी बनाये हैं। मगर बावजूद इनके पता नहीं क्या लोग नहीं मिलते हैं शोड्यूल्ड कास्ट और ट्राइब के, जिससे बैंक लाग पूरा नहीं हुआ है ?

शोड्यूल्ड ट्राइब्स के बारे में एक सुझाव देना चाहता हूँ। शोड्यूल्ड ट्राइब्स जिस क्षेत्र में ज्यादा संख्या में बसते हैं उस क्षेत्र में आप स्पेशल ड्राइव कराइये। मैंने कुछ वर्ष पहले इस सदन में मांग की थी कि बिहार और उड़ीसा में शोड्यूल्ड ट्राइब्स की संख्या ज्यादा है अगर आप रांची और चक्रघरपुर में रेलवे सर्विस कमीशन बनायेंगे, वहां स्थापित करेंगे तो अधिक संख्या में आपको शिड्यूल्ड ट्राइब्स मिलेंगे। कुछ समय तक तो ऐसा लगा कि प्रशासन ने रांची में रिक्लूटमेंट को कुछ काम दिया, मगर यह टैम्परेरी रहा। मेरी मांग है कि जो रिजर्व सीटें हैं शिड्यूल्ड ट्राइब्स की उनको फिल-अप करने के लिए आप इस क्षेत्र

में रेलवे सर्विस कमीशन स्थापित करें। आज रेलवे हैड-क्वार्टर कलकत्ता में है और सर्विस कमीशन वहीं बैठता है। मैं मांग करता हूँ कि यह रांची में होना चाहिये।

अभी पूरे रेलवेज में 9 जोनल रेलवेज हैं। मेरी यह मांग है कि साउथ ईस्टर्न रेलवे का जो चक्रधरपुर डिवीजन है और ईस्टर्न रेलवे का जो धनबाद डिवीजन है, इन दोनों को मिलाकर एक नया जोनल रेलवे बनाया जाये और इसका हैड क्वार्टर चाहे आप धनबाद में रखें या चक्रधरपुर में रखें। आप देखेंगे कि ईस्टर्न रेलवे में सबसे ज्यादा आमदनी बिहार और उड़ीसा के क्षेत्र से मिलती है लेकिन आज वहाँ बंगाली और दूसरी जगह के लोगों को नौकरी मिलती है, वहाँ के आदिवासियों को नौकरी नहीं मिलती है। मेरा निवेदन है कि प्रशासन कुछ डिस्ट्रीलाइज करें और 9 की जगह 10 जोनल रेलवेज बनायें। हरेक जोन में 3,000 से 10,000 मीटर तक ट्रैक है, उसके लिये भी वहाँ काफी जगह है। जो नया जोन रेलवे का आप बनायें मैं चाहूँगा कि आप उसका नाम मिड-ईस्टर्न रेलवे रखें।

इनके पहले जो मन्त्री थे, उन्होंने आश्वासन दिया था कि हम रेलवे लाइन देंगे। उन्होंने बहुत जगह पब्लिक स्पीच में भी कहा, लेकिन वर्तमान मन्त्री श्री गनीखां चौधरी उतना आश्वासन नहीं दे रहे हैं। ऐसा लगता है कि वह कुछ प्रैक्टिकल करना चाहते हैं, फिर भी मैं उनका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ।

रांची से लोहरदगा छोटी लाइन है, उसको बड़ी लाइन में कन्वर्ट करने का विचार आया है। अभी दिल्ली से यदि रांची जाना हो तो रेल को घूमकर जाना पड़ता है। इसकी दूरी को कम करने के लिए एक प्रोजेक्ट बहुत सालों से आ रहा है कि लोहरदगा को टोड़ी स्टेशन से जोड़ा जाए जिसका फासला 25, 30 किलोमीटर पड़ेगा। अगर यह काम कर देंगे तो दिल्ली से रांची की दूरी 300 किलोमीटर कम हो जाएगी और आसानी से आदमी वहाँ आ-जा सकेगा। मैं चाहूँगा कि रेल मन्त्री इस ओर ध्यान दें।

दूसरा प्रोजेक्ट जो बहुत पहले से चला आ रहा है हजारीबाग को रांची से और हजारीबाग को गिरीडीह व दुमका से जोड़ने का है। यह रेलवे लाइन होनी चाहिए। इसके सम्बन्ध में कुछ सर्वे भी हुआ है, उसमें प्रगति भी हुई है। आपके पहले के मन्त्री जी ने कहा था कि उस पर तैयारी भी हो रही है। मैं चाहूँगा कि इसमें और प्रगति लाई जाये और इस काम को किया जाना चाहिए।

अगर रेलवे के हिसाब को देखें तो ऐसा लगता है कि साल में रेलवे प्रशासन जितने सामान की खरीद करता है, उसका दसवां हिस्सा चोरी में चला जाता है। इस रिपोर्ट में कहा गया है कि 1981-82 में रेलवे के सामान की जो चोरी हुई उसकी कीमत 150 करोड़ 22 लाख है। उसमें से कुछ माल बरामद हुआ है जो कि वापिस लिया गया, वह करीब-करीब 88.17 लाख का है। लेकिन अधिकतर हिस्सा चोरी में चला गया है।

दूसरे जो बुक कन्साइनमेंट होते हैं उसमें 1981-82 में 681.57 करोड़ की चोरी हुई। इसकी रोक-थाम के लिए जी० आर० पी० और आर० पी० एफ० हैं। आर० पी० एफ० का तो काम ही रेलवे प्रापर्टी की प्रोटेक्शन करना है लेकिन ऐसा लगता है कि इतना बड़ी फोर्स रखने के बाद भी कोई

प्रोटेक्शन नहीं हो रही है। रेलवे अपनी सम्पत्ति है—लगता है ऐसा विचार रेल कर्मचारियों में नहीं है। मैं एक उदाहरण देना चाहूंगा। एक रेल कर्मचारी से बात करते हुए उसने मुझे बताया कि जब वह रेल स्टोर में बहुत चोरियां होने की शिकायत लेकर बड़े अफसर के पास गया तो आफिसर ने उससे कहा कि यह तो एक समुन्दर है उसमें से अगर किसी ने एक चुल्लू पानी ले लिया तो क्या फर्क पड़ेगा। ऐसी मनवृत्ति के रहते आप कितना ही प्रबन्ध करें, चोरियां होती रहेंगी। बाहर का आदमी चोरी नहीं करता है। अगर करता भी है तो कर्मचारियों से मिल कर करता है इसलिए इसकी ओर आपको विशेष ध्यान देना चाहिए। रेलवेज ने सन् 1981-82 में 1595.4 करोड़ का सामान खरीदा जिसका दसवां हिस्सा चोरी चला गया। ऐसी हालत में आपको रेलवे फ्रोट और यात्री भाड़ा जो बढ़ाना पड़ता है इसका भार गरीब आदमी पर जाता है। इसलिए जो पैसा आपको मिलता है उसमें फिजूलखर्ची रोक कर उचित रूप में उसको व्यय किया जाना चाहिए। आपके कर्मचारी और आपकी पुलिस चोरियां करती है, इसको ध्यान में रखते हुए उसको रोकने के उपाय करने चाहिए।

सारे रेल कर्मचारी भ्रष्ट हैं, ऐसी बात मैं नहीं कहता लेकिन जो इमानदार हैं उनको नौकरी से निकाल दिया जाता है। मन्त्री जी को मालूम होगा, मैंने एक दो अफसरों के बारे में उनको चिट्ठी लिखी है। आर० पी० एफ० का एक जवान बहुत इमानदारी के साथ काम करता था, उसका दरोगा उसको पसन्द नहीं करता था इसलिए उसने उसके खिलाफ जाल रचा और नौकरी से हटा दिया। बहुत कहने के बाद आज उसको रीएप्वाइन्ट किया जा रहा है जबकि वह कहता है कि मुझे रीएप्वाइन्टमेंट नहीं, एप्वाइन्टमेंट चाहिए। मैंने इस सम्बन्ध में मन्त्री जी को चिट्ठी भी लिखी है लेकिन जैसा आप जानते हैं, हम जो चिट्ठियां मिनिस्टर को लिखते हैं उस पर अफसर ने जो नोट लिख दिया उसी पर वे दस्तखत कर देते हैं। मोहम्मद रशीद उस व्यक्ति का नाम है। 5-6 साल से उसको नौकरी से हटा दिया था इसलिए कि वह इमानदार था। लेकिन उस पर दोषारोपण कर रहे हैं कि वह भ्रष्टाचार में लिप्त था हालांकि ऐसा नहीं था। भ्रष्टाचार में तो वह लिप्त था जिसने कि उसको हटाया था नौकरी से। इसलिए मैं कहूंगा कि अधिकारियों के बीच में जो भ्रष्टाचार है उसको रोका जाए तथा इमानदार लोगों को रखा जाए ताकि राष्ट्रीय सम्पत्ति की रक्षा हो सके।

और अधिक समय न लेते हुए मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे को एक नयी नीति अपनानी चाहिए। कुछ नीतियां अंग्रेजों के समय की चली आ रही हैं।

अक्सर कहा जाता है कि हमारे देश में रीजनल एम्बलेंस है और आज भी जो रेल गाड़ियां चल रही हैं, वे किसी एक दृष्टिकोण से और वैस्टेड इन्टरैस्ट को सुविधा देने के दृष्टिकोण से चल रही हैं। रेलवे जितना पैसा खर्च करती है, उससे सिर्फ कुछ ही लोगों को फायदा होता है। हमारे छोटा नागपुर में भी रेलवे लाइन है, वह एक्सप्लायटेशन है, वह इसलिए नहीं है कि वहां की काम्युनिटी डेवलप करे और कुछ विकास कर सके।

अभी सरकारी पक्ष के एक सदस्य ने कहा कि मध्य प्रदेश को रांची से जोड़ना है, जिसकी दूरी भी ज्यादा नहीं है, चूंकि वहां पर हरिजन और आदिवासी रहते हैं। इन्फ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाने के लिए रेलवे ही एक ऐसा साधन है, जिसका विकास किया जाना चाहिए। इसलिए मैं चाहूंगा कि मन्त्री जी इस ओर ध्यान दें। रेलवे बोर्ड में भी इस पर एक नये दृष्टिकोण से विचार किया जायेगा, क्योंकि इसके वगैर क्षेत्र का

विकास नहीं किया जा सकता है। आज जब हम असम की बात करते हैं, पंजाब की बात करते हैं, इस आंदोलन के पीछे कारण केवल रोजनल एम्बेलेंस है। जब हम सरकार के दरवाजे पर कुछ कहते हैं, तो सरकार कुछ नहीं सुनती है, बात करने के लिए तैयार नहीं है। यदि सरकार बात नहीं करेगी तो कल गाली देंगे, जूता मारेंगे, फिर लाठी चलायेंगे, जो कि नहीं होना चाहिए। आज हमारे क्षेत्र की मांग है कि रांची से लोहरदगा, जो कि 40 किलोमीटर की लाइन है, उसको ब्राड गेज में बदल बिया जाए। इसके साथ मैं और भी एक बात कहना चाहता हूँ; यदि इससे थोड़ा और आगे बढ़ा जाए, 25 किलोमीटर और इसको टोरी से जोड़ देते हैं, तो दिल्ली से रांची के बीच का फासला 300 किलोमीटर कम हो सकता है। एक मांग यह भी है कि हजारी बाग गिरिडीह, गिरिडीह हजारीबाग को दुमका हैड क्वार्टर से जोड़ा नहीं गया है। आश्वासन पर आश्वासन दिये जा रहे हैं, लेकिन काम कुछ नहीं होता है। अबकी बार तो रेल मन्त्री ने आश्वासन भी नहीं दिया है। यदि रेल मन्त्रालय कुछ काम नहीं करेगा तो लोग आन्दोलन करने के लिये निकलेंगे, रेल चक्का जाम करेंगे। इसके अलावा उनको जगाने का उपाय और क्या है, क्योंकि यह एक सिरीयस बात है। यदि इन नीतियों के चलते इन्फ्रास्ट्रक्चर को योगदान नहीं दिया जाएगा तो उन लोगों का उद्धार कैसे हो सकता है। हमारे क्षेत्र में कोयला मिलता है, बिजली है, सब कुछ है, लेकिन उससे हमारे क्षेत्र को कोई फायदा नहीं मिलता है। इसलिए मैं चाहूंगा हमारे रेल मन्त्री एक नये दृष्टिकोण से विचार करेंगे और ध्यान देंगे। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री काजी सलीम (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, सब से पहले तो मैं आपका आभारी हूँ— आपने मुझे बोलने का मौका देकर मेरी कांस्टीचूएन्सी की इज़्जत बढ़ाई है अगर हम उनकी जो सच्ची भावना है उसका साथ न दें, उसको यहां पर ईमानदारी से जाहिर न करें, तो हमको मुंह की खानी पड़ती है। हम जनता के नुमाइन्दे होकर यहां आये हैं इसलिए उसकी बात को आपके सामने रखना हम अपना फर्ज समझते हैं। वरना सरकार को यह समझना चाहिए कि हम उसकी कुर्सी के पाए हैं!

मैं अपने रेल मंत्री जी के अभिनन्दन के लिए यहां पर खड़ा हुआ हूँ, इसलिए कि उन्होंने जो बजट दिया है, वह एक तरह से बैलेंस बजट है, जिस में लोगों पर थोड़ा सा भार डालकर उन्होंने आम जनता को ज्यादा से ज्यादा राहत पहुंचाने की कोशिश की है—इसके लिए मैं उन को मुबारकबाद देता हूँ। उन की स्पीच के पहले हिस्से को पढ़कर, जिसमें उन्होंने अपनी पालिसी का जिक्र किया है, मुझे बेहद खुशी हुई है। रेलवे के जितने महत्व के काम हैं वे सारी बातें उसमें आती हैं। मैं इस बात को नहीं मानता कि रेलवे कोई कामर्शियल-अण्डरटेकिंग है। अंग्रेजों के जमाने में होगी, लेकिन आजादी के बाद हमारे ऊपर कुछ सोशल जिम्मेदारियां आ गई हैं उनको पूरा करने के लिए नजरिये से मैं इसको कामर्शियल-अण्डर-टेकिंग नहीं मानता। रेलवे के जितने महत्व के काम हैं उन में यह सबसे जरूरी है कि जहां-जहां हमारी रेलवे बहुत पुरानी हो गई है, रिस्की बनती जा रही है, खतरा बनती जा रही है उनका रेनोवेशन सबसे पहले किया जाय, उनको बदला जाय। रेलवे में डैप्रीसियेशन का अलग से फण्ड बनाया जाय और उस फण्ड से जहां-जहां ट्रैक्स पुराने हो गए हैं, सिगनल सिस्टम पुराना हो गया है—इनको बदलने का काम बहुत अहम है, इसलिए इनको सबसे ज्यादा तरजीह दी जानी चाहिए।

दूसरी बात मुझे यह अर्ज करनी है कि देश के जो बैंकवर्ड एरियाज हैं उनके डेवलपमेंट के लिए सरकार आज करोड़ों रुपये खर्च कर रही है। रेलवे की ओर से उन एरियाज के डेवलपमेंट की जिम्मेदारी

रेल मंत्री साहब की है। हमें देखना चाहिए कि उन एरियाज के डवेलपमेन्ट के लिए हम जनता की कितनी मदद कर सकते हैं और उसमें रेलवे कितना हाथ बटा सकती है। इस काम को सिकण्ड-प्रायोरिटी दी जानी चाहिए।

तीसरी बात—माडर्नाइजेशन के बारे में है। जैसे पुराने इन्जिन को बदल कर नये इलैक्ट्रिक इन्जिन लाए जाय, पटरियों को डबल-पटरियों में बदला जाय। लेकिन ये सारी बातें बाद में आती हैं। मंत्री जी का भाषण पढ़ने के बाद मुझे ऐसा लगा कि पहली दफा तमाम चीजों का आपने ख्याल रखा है और एक तरह से बैलेंस को कायम किया है। मैं ऐसा महसूस करता हूँ कि अब हम पहली दफा एक मंजिल की तरफ आगे जा रहे हैं। यह काम पिछले साल शुरू हुआ था, लेकिन आज उसकी रूप-रेखा खुलकर सामने आई है। परसों श्री मधु दण्डवते साहब की जो तकरीर सदन हुई, उस तकरीर में उन्होंने जो सुझाव दिए हैं और जिस तरह की पाजिटिव एप्रोच उनके भाषण में रही है उसके लिए मैं उन का शुक्रिया अदा करता हूँ। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा—जो सुझाव उन्होंने खास तौर से खतरा टालने के लिए, एक्सीडेंट से बचने के लिए और सहूलियतों को बनाए रखने के लिए दिए हैं, वे बहुत ही महत्वपूर्ण हैं। इसके लिए मेरा अपना एक सुझाव है—पिछली दफा जब आप यहां पर रेल्वे में रिफार्मर्ज का एक बिल लेकर आए थे, उस वक्त अपोजीशन वालों और कांग्रेस वालों ने सभी ने, मिलकर यह कहा था कि यह बिल काफी नहीं है। इस तरह से रेल्वे में जो खराबियां हैं या एक्सीडेंट्स होते हैं या भ्रष्टाचार है या गाड़ियों के वक्त पर न आने की बात है, चोरी-चकारी या डकैती की बात है, इन सब को लेकर हमें एक अच्छा कांप्रीहन्सिव बिल लाना चाहिए। अभी तक ऐसा होता रहा है कि जब भी कोई नए मिनिस्टर साहब आते रहे हैं, उनके साथ उनका अपना मिजाज और टेम्प्रामेन्ट होता है, जिससे हमारी मन्जिलें हमेशा बदलती रहीं। पिछले तीस सालों में हम एक मन्जिल की तरफ कभी नहीं गए। जब एक्सीडेंट्स होने लगे तो हम रेनोवेशन की तरफ चले गए, जब गाड़ियों की माँग आने लगी तो हम स्टीम एन्जिन के बजाय डीजल एन्जिन की तरफ चले गए उसके बाद डीजल से इलैक्ट्रिक इन्जिन की तरफ चले गए हमारा एक लाइन-आफ थिंकिंग नहीं रहा। मैं इसके लिए यह सुझाव देना चाहता हूँ कि आप यहां पर एक ज्वाइन्ट कमेटी बनायें, जिसमें राज्य सभा और लोक सभा के मेम्बरान हों और जो उन तमाम चीजों पर नजर रखते हुए, पूरी तरह से स्टडी कर के, खास तौर से जोछोटे-छोटे सुझाव आते हैं और हवा में उड़कर चले जाते हैं, उनको पकड़कर एक मुकम्मिल रिपोर्ट की शक्ल में मंत्री जी के सामने पेश करें।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि जिस तरह से हमने सैनिक स्कूल बनाए हुए हैं और जिसका हमारा तजुर्बा बहुत कामयाब रहा है, जिसमें 5 साल के बच्चों को लेकर ट्रेनिंग शुरू होती है, जो बहुत अच्छे सोल्जर बनकर निकलते हैं और उनको बाद में हम आफिसर बनाते हैं, उसी तरह से रेल्वे में भी हम ऐसे स्कूल बनायें। यह ठीक है कि आपने रेल्वे स्टाफ के लिए स्कूल खोले हुए हैं, लेकिन मेरा मकसद सैनिक स्कूलों की तरह से स्कूल कायम करने से है, जिनमें पांच साल के छोटे बच्चों को इन्टेलिजेन्स और मैरिट की बिना पर दाखला दें। उनको दस साल की ट्रेनिंग करें या पांच साल की ट्रेनिंग करें। उसके बाद उनको काम मिले और उनको नौकरी की गारन्टी मिले। मैं समझता हूँ कि जिस तरह से मिलिट्री स्कूल के लिए आप एक अच्छे सोल्जर को तैयार करते हैं, उसी तरह से रेलवे के लिए आप कर पायेंगे।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

अब मैं ज्यादा वक्त न लेता हुआ फौरन अपनी बात पर आना चाहता हूँ क्योंकि जिसके कि घर

में आग लगी हुई हो वह सबसे पहले अपने घर की आग बुझाने की तरफ दौड़ता है, दूसरी बातों की तरफ नहीं जाता है। यह इन्सान की फितरत है। मैं मराठवाड़ा की मांग आपके सामने रखना चाहता हूँ। मराठवाड़ा की मांग ऐसी मांग नहीं है जिस तरह की मांग अपनी अपनी कांस्टीच्युन्सीज में रेलवे लाइनों की मांग की जाती है। मराठवाड़ा की यह मांग तीन पीढ़ियों से चली आ रही है। इस मांग को करते हुए कम से कम तीस साल हो गए हैं। मराठवाड़ा की यह लाइन निजाम ने बनाई थी। इस लाइन को ब्राड-गेज में तब्दील करने की बहुत लम्बी मांग है। इसके लिए बहुत से मंत्रियों ने तरह-तरह की बातें की और लाल बहादुर शास्त्री से लेकर, गनी खां चौधरी तक यह मांग दोहरायी जाती रही है। मेरे से पहले जो मेम्बर पार्लियामेंट थे उन्होंने भी और राज्य सभा के मेम्बरों ने भी इस सवाल को उठाया था। मेरे दादा के जमाने से यह सवाल उठाया जाता रहा है। यह मांग बहुत पुरानी है। इसलिए आज वहां के लोग एजीटेशन करने पर मजबूर हुए हैं और बराबर उनमें यह भावना घर करती जा रही है कि उनकी एक जायज मांग को ताक पर रखने की साजिश की जा रही है।

यह लाइन हैदराबाद स्टेट के निजाम ने बनायी थी और इसलिए बनायी थी वहां जिससे कि लोगों को अलग रखा जाये और उनमें इंडियन यूनियन में जो लोकतंत्र और डेमोक्रेसी के जज्वे हैं, उन तक वे न पहुंचने पाएं। इसके लिए मराठवाड़ा के लोग जो आंदोलन कर रहे हैं उसको आन्दोलन के रूप में न देखें। इसके लिए यह भी न समझा जाए कि यह कोई पोलिटिकल प्रेसर है, या कोई पोलिटिकल असेट्स बनाने की बात चल रही है। आप यह भी न समझें कि वहां के लोग शांति भंग करने की कोशिश कर रहे हैं। आप यह समझ लीजिए कि तीस साल से जो चीज दबी हुई थी, वह यकायक उभर कर नहीं आयी है। यह तीस साल से दबी हुई चीख है। जो आज उनकी जवान पर आ गई। समझ लीजिए कि इस एजीटेशन के दौरान कहीं पर कोई गलती नहीं हुई है, कहीं पर कोई पथराव नहीं हुआ, किसी ने कोई लड़ाई करने की कोशिश नहीं की। उन्हें मजबूर होकर सत्याग्रह करना पड़ा है जिससे कि आपकी तबज्जो उस तरफ जाए। आपकी नजर में अपनी मांग लाने के लिए यह करना पड़ा है। वरना जैसा कि गालिब ने कहा कि कहा जाता है कि “खाक हो जाएंगे हम इसी तरह तुमको खबर होने तक।” हमारी कई नस्लें खाक हो गयी हैं।

आपने इस बजट में इसके लिए एक करोड़ रुपया रखा है। अब इस एक करोड़ रु० में से 50-60 लाख रुपया तो, जाहिर बात है कि मुलाजिमों की तनख्वाह पर ही चला जाएगा और जो लाइन तीन साल में बनाने का प्रयोजन है, वह लाइन दस साल में भी नहीं बन पाएगी। फिर इन दस सालों में जो मंहगाई बढ़ती जाएगी तो उसमें इस लाइन को बनाने का जो आपका एस्टीमेट है, उसमें वह पूरी भी नहीं होगी। इसलिए मेरी मांग है कि इस लाइन के लिए दस करोड़ रुपये नहीं तो कम से कम आप पाँच करोड़ रुपये तो रख सकते हैं जिससे कि वहां के लोगों के जख्मों पर कुछ मरहम लग सके।

आप देखें कि वहाँ के लोग किस तरह शांतिपूर्वक रहने वाले लोग हैं। जब मैं मराठवाड़ा के लोगों का डेलीगेशन लेकर आपके पास आया और आपसे दरख्वास्त की कि आप हमें इसके लिए कम से कम पाँच करोड़ रुपया दीजिए। तो आपके एक छोटे से जुमले पर कि आप इस पर गौर करेंगे, वहाँ तीन दिन से आन्दोलन बंद है। आपने बड़ी मोहब्बत से हमें उम्मीद दिलायी थी और मैंने वहाँ जाकर स्टेटमेंट दिया कि मंत्री जी ने वायदा किया है कि वे इस मसले पर ठंडे दिमाग से गौर करेंगे और हमको 5 करोड़ रुपया देने का उन्होंने इत्मीनान दिलाया है, उन लोगों ने अपना आन्दोलन बंद कर दिया। मंत्री जी

आपके एक छोटे से जुमले पर, आपके इत्मीनान पर, आपके भरोसे पर वे लोग बैठ गये हैं और उस दिन का इंतजार कर रहे हैं जिस दिन कि आप इस फ्लोर से मेरे भाषण के रेफरेंस में जवाब देंगे कि वहां की रेलवे लाइन के लिए आप कुछ न कुछ जरूर करेंगे। इसको आप खाली मांग मत समझिए। इसमें आपका फायदा भी है। इसकी मिसाल मैं आपको देना चाहता हूँ। यह जो मनमाड़ मुतखेड़ लाइन है इस पर परली वैजनाथ थर्मल स्टेशन है। इसमें पहले 60 किलोवाट बिजली बनती थी अब 250 किलोवाट बिजली बनती है। इसके लिए सिंगारैनी से कोयला आता है। साठ लाख टन कोयला पारावाद होता हुआ ढाई सौ किलोमीटर का रास्ता तय करके यहां पर पहुंचता है, क्योंकि यहाँ ब्राडगेज नहीं है। इस पर 5 साल में जितना पैसा खर्च किया गया है इससे इस लाइन को ब्राडगेज किया जा सकता है।

इसके अलावा सबसे बड़ा टूरिस्ट सेंटर अजंता एलोरा है, जिसकी पब्लिसिटी में पूरे विश्व में हम लाखों रुपया खर्च करते हैं कि इसको देखने के लिए आएँ। लेकिन जब टूरिस्ट यहां आते हैं तो मनमाड़ में पड़े रहते हैं उनको दूसरी गाड़ी नहीं मिलती। इसका नतीजा यह होता है कि सारे हिन्दुस्तान में जितने टूरिस्ट आते हैं उनका 10 परसेंट भी यहाँ नहीं पहुंचते और वे बांबे, खजुराहो, आगरा से काठमांडू होते हुए चले जाते हैं।

अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। हमारे मुख्यमंत्री श्री वसंत दादा पाटिल हैं उनके हाथ में पूरे महाराष्ट्र की नब्ज है। उन्होंने इस लाइन के लिए खासतौर से सिफारिश की है और उन्होंने अभी लैटर लिखा है मंत्री जी को कि कम से कम 7 करोड़ रुपया इसके लिए रखा जाए। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जिस क्षेत्र के लिए वहाँ का मुख्य मंत्री प्रायरिटी दे उसको यकीनन प्रायरिटी देनी चाहिए। उसकी वजह यह है कि आपको पूरे हिन्दुस्तान के हर जिले और हर कौने की जानकारी होना संभव नहीं है। इसलिए आपको वहाँ के मुख्यमंत्री की बातों पर विश्वास करके चलना चाहिए। अगर मुख्यमंत्री कहते हैं कि मनमाड़ क्षेत्र को प्रायरिटी दीजिए तो मेरा अनुरोध है कि यकीनन इस क्षेत्र को प्रायरिटी मिलनी चाहिए।

मैं आपका और अधिक समय नहीं लूंगा। आपके सिर्फ एक हमदर्दना लब्ज पर पूरा आंदोलन स्थगित हो गया है। मैं आपसे बिनती करना चाहता हूँ कि इस मांग को पूरा किया जाए। मैं इसके लिए आपके घर पर दामन फैलाकर बैठने के लिए तैयार हूँ, लेकिन आप आश्वासन दीजिए और मराठवाड़ा को बचाइए। यह शांतिपूर्वक जिदगी गुजारने वाले लोगों का क्षेत्र है। यहाँ पर कभी कोई गड़बड़ी नहीं हुई है। इसकी अपेक्षाओं को पूरा कीजिए ताकि पूरे हिन्दुस्तान की तरह यह भी उन्नति के मार्ग पर अग्रसर हो सके। यही बिनती करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री दिलीप सिंह भूरिया (झाबुआ) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि इस बजट सेशन से पहली बार मुझे भाषण करने का मौका दिया। मैं रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। हमारे देश में रेलवे यातायात का सबसे बड़ा साधन है। अगर रेल समय से चलती है तो समझ लीजिए हमारा देश समय से चल रहा है और रेल कभी गड़बड़ा जाती है तो देश भी गड़बड़ा जाता है। ये लोग इसका असेसमेंट करते हैं, हमारे मंत्री जी ने भी कुछ किया है। (व्यवधान) मैं यह चाहता हूँ कि रेलवे का तेजी के साथ विकास किया जाना चाहिए। अभी ऐसे पहाड़ी इलाके हैं जहाँ

खनिज और बारिश दोनों ही काफी होते हैं, वहां पर नई रेल लाइन चालू की जानी चाहिए। जिन लोगों ने आज तक रेल नहीं देखी है, अगर कहीं रेल चलती हुई दिखाई देती है तो लाखों की तादाद में देखने के लिए आते हैं। ऐसे पहाड़ी इलाकों का प्रायोरिटी पर विकास किया जाना चाहिए। जो गरीब लोगों हैं वे आपका शुक्रिया अदा करेंगे और हम तो करेंगे ही।

माहू से दाहोद रेलवे लाइन मंत्री जी ने सर्वे के लिए रखी है उसके लिए 6 लाख रुपए का खर्च बताया गया है। यह रेलवे लाइन कम्पलीटली आदिवासी एरिया के लिए है। गुजरात का पंचमहल डिस्ट्रीक्ट, मध्य प्रदेश का द्वाबुआ और धार ऐसे आदिवासी इलाके हैं जहां प्रायोरिटीज के आधार पर 1983 में सर्वे कराकर, 1984 में काम शुरू किया जाए तो मैं समझता हूं यह जो डेढ़ सौ किलोमीटर की लाइन है, इसका विकास हो सकता है।

दूसरा, उन्होंने वेस्टर्न रेलवे के बारे में कहा है। गोधरा से रतलाम और मथुरा तक इलैक्ट्रिसिटी करने के लिए कहा है। वजट में इसके लिए प्रावधान बहुत कम रखा है और 1983 में कम्पलीट करने के लिए कहा है, यह कंट्रोवर्सी वाली बात है। दिल्ली से बम्बई की ब्राडगेज लाइन है। यहां दस साल पहले जो ट्रेनें चली थीं, आज तक वही हैं। इन ट्रेनों में कोटा, रतलाम और बड़ौदा के बीच में जितने लोग गाड़ी के अन्दर बैठते हैं उतने ही ऊपर भी बैठते हैं। जो गरीब लोग पटरी, पुल आदि बनाते हैं और इस देश की बुनियाद रखने वाले लोग हैं, वे ऊपर बैठकर सफर करते हैं। कई लोगों की मृत्यु वायर और ब्रीज वगैरह में अटककर हो जाती है, उनको कोई देखने वाला नहीं है। जहां रेल में ऐसी जगहों पर ज्यादा भीड़ होती है वहां अधिक से अधिक पटरी बिछाई जायें और ट्रेनें चलायी जाएं। खन्डवा से अजमेर के बीच चेतक एक्सप्रेस में थ्री-टायर होता था, लेकिन उसको खत्म कर दिया गया। यह छोटी लाइन है। इसमें इन्दौर से लेकर आगे तक काफी साउथ के लोग मिलते हैं। इस ट्रेन के बन्द होने से लोगों में काफी आक्रोश है और काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है, इसको फिर से चालू किया जाए। 111-112 डाउन भोपाल से अहमदाबाद चलती थी, उसको इन्होंने रतलाम तक कर दिया। पश्चिमी मध्य प्रदेश के जो लोग राजधानी भोपाल तक जाते थे, वे नहीं जा सकते हैं। मैं चाहता हूं कि इस ट्रेन को भोपाल तक बढ़ाया जाना चाहिए। जिस जगह से ज्यादा शोर होता है, वहां तो रेल चला देते हैं, इनको खुद यह देखना चाहिए कि कहां से रेल रोकने और चलाने में फायदा है।

अगर यह बात देखेंगे तो रेलवे को काफी लाभ होगा। माननीय केदार पांडे जी ने जो यहां बैठे हुए हैं, भोपाल में कहा कि हम सांची एक्सप्रेस चलाएंगे। पता नहीं मध्य प्रदेश के लोगों ने क्या गुनाह किया जो आज तक यह गाड़ी नहीं चलायी गई? हमारे भूतपूर्व रेलमंत्री पांडे जी ने घोषणा की थी मैं वर्तमान रेल मंत्री जी से कहूंगा कि सांची एक्सप्रेस को चलाया जाए इससे मध्य प्रदेश के लोगों को काफी लाभ होगा और घोषणा की पूर्ति भी होगी।

इसी तरह वांसवाड़ा-रतलाम लाइन राजस्थान और मध्य प्रदेश को जोड़ती है। इस रेलवे लाइन का प्राइमरी सर्वे पहले हुआ था। मैं चाहता हूं आदिवासी क्षेत्रों को अगर जोड़ना है तो आदिवासी क्षेत्रों में नई लाइनों को डालना चाहिए इससे मध्य प्रदेश गुजरात और राजस्थान को लाभ होगा। इसलिए इस नई रेल लाइन का फिर से सर्वे किया जाना चाहिए।

मंत्री जी ने घाटे का बजट रखा है। मेरा निवेदन है कि अगर आप चोरियों को, जो रेलवे में होती हैं, रोक दें तो रेल विभाग को काफी आमदनी होगी और घाटे का बजट सरप्लस में हो जाएगा। यह चोरियां जी० आर० पी० और आर० पी० एफ० के आपसी झगड़े के कारण होती हैं। यदि जी० आर० पी० आपके अधीन हो जाय तो चोरियों में काफी कमी हो जाएगी।

इसी तरह जो डिवीजन आपने बना रखे हैं यह भी आपस में बहुत झगड़ते हैं। मुझे अनुभव है भोपाल सब-डिवीजन है सेन्ट्रल रेलवे का और रतलाम वैस्टर्न रेलवे का डिवीजन है। 14 दिसम्बर को भोपाल डिवीजन से मुझे सावरमती एक्सप्रेस से आना था और मेरा टिकट कनफर्म्ड था। क्योंकि वह गाड़ी वैस्टर्न रेलवे की थी जानबूझ कर हमें सीट नहीं दी। जिसके कारण मुझे खड़े-खड़े सफर करना पड़ा। जानबूझ कर वैस्टर्न रेलवे की जो गाड़ी आती है उसको आउटर सिगनल पर खड़ी रखते हैं। इस प्रकार के आपस के विवादों को अगर नहीं निपटायेंगे तो मुसाफिरों को काफी परेशानी होती रहेगी और गाड़ियां भी समय से नहीं चल पाएंगी।

हमारा जो पहाड़ी आदिवासी इलाका है जहां आज तक गाड़ी नहीं चली है उन एरियाज का अधिक से अधिक सर्वे कराया जाय ताकि वहाँ के कमजोर लोगों को रेल का लाभ मिल सके और उनकी उन्नति हो सके। यह पहाड़ी और पिछड़ा क्षेत्र चाहे यू० पी०, उड़ीसा, या हिमाचल कहीं का हो, उनके विकास के लिए रेल आवश्यक है।

इसी तरह से बिहार में जोगवनी से कटिहार जो मीटर गेज लाइन है उसको ब्राड गेज में किया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री छाँगुरराम (लालगंज) उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है और यह बात भी सही है कि हमारे देश में माल ढोने के लिए और यात्रियों के आने जाने के लिये रेल सबसे बड़ा साधन है। अगर ठीक ढंग से रेलें चलने लगें तो हमारे देश में ऐसी समस्याएं अपने आप हल हो जायेंगी, लेकिन हमारे देश का रेल विभाग आज दयनीय दशा में है। इसका खास कारण यह है कि हमारे देश में रेल की पटरी से लेकर डिब्बे, इंजन सब पुराने हैं। यह सब इतने पुराने हैं जितना पुराना रेल विभाग है।

आज के वैज्ञानिक युग में दुनिया के बहुत से देश ऐसे हैं जहां आधुनिक ढंग की रेल पटरियों से लेकर इंजन तक नये-नये ढंग के निकल चुके हैं। जापान में 600 किलोमीटर की रफ्तार से चलने वाली गाड़ियां निकल चुकी हैं, लेकिन हम वही पुराना तरीका इस्तेमाल करते हैं, वही पुराना सामान इस्तेमाल करते हैं जिसके कारण आज रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं। आने-जाने में ज्यादा समय लगता है और यात्रियों को कठिनाई होती है। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस पर विचार करें, रेल की पटरी से लेकर इंजन तक सब का आधुनिकीकरण करें ताकि देश की जनता को सुविधा मिल सके।

माननीय रेलमंत्री जी ने रेल में सुविधाओं के सम्बन्ध में जो जिक्र किया है, अगर उनकी बात मान भी ली जाये कि हमारे देश में कुछ रेलवे लाइनें जो लम्बी दूरी की हैं, उसमें सुविधा है, वह ठीक ढंग से चल भी रही हैं, लेकिन यह कितनी गाड़ी हैं? थोड़ी सी हैं। उनको अगर छोड़ दिया जाये तो सारे देश में सारी रेलवेज की क्या हालत है?

हम और जगह का उदाहरण नहीं देना चाहते। हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है, आप यहां दिल्ली स्टेशन पर ही चले जाइए। जो गाड़ियां यहां से पूरब साइड की ओर जाती हैं, आम लोगों को बैठने की कहां जगह मिलती है? लोग गाड़ियों की छतों पर बैठकर जाते हैं। जाड़े में ठंडी हवा से ऊपर से गिर जाते हैं और मर जाते हैं। ये घटनाएं होती हैं।

इसके अलावा भी कुछ और स्टेशनों पर चले जाइए, वहां आप देखेंगे कि पैसेजर्स काफी कठिनाई में रहते हैं। उनके बैठने का वहां कोई स्थान नहीं है। इस देश में बहुत से प्लेटफार्म ऐसे हैं जो बिल्कुल खुले हुए हैं। बहुत से स्टेशनों पर पीने का पानी नहीं है, खाने का सामान और चाय तक नहीं है। आज उनकी हालत यह है कि वहां कोई बैठ नहीं सकता।

स्टेशनों पर शौचालयों की स्थिति बहुत गन्दी है, वहां सफाई की कोई व्यवस्था नहीं है। आप चले जाइये और देखिये। हो सकता है कि आपको ऐसे स्टेशनों पर जाने का मौका न मिलता हो, नहीं तो आप स्वयं महसूस करते कि उनकी सफाई की व्यवस्था क्यों नहीं है।

स्टेशनों पर जो पूछताछ कार्यालय हैं, रिजर्वेशन आफिस हैं, सही ढंग से काम नहीं कर रहे हैं। मेरा अनुरोध है कि इन सब बातों पर विचार कर के इनमें तत्काल सुधार की जरूरत है।

आपने कहा है कि हमने कुछ नई रेल लाइनें बनाई हैं। सही है आपने बनाई हैं लेकिन इससे क्या फायदा हुआ? रेल लाइन आपने नई बना दी लेकिन उन पर गाड़ी और इंजन कौन से चलाते हैं, डिब्बे कौन से इस्तेमाल करते हैं। वही पुराने डिब्बे होते हैं, किसी गाड़ी से दो डिब्बे निकाल लिए और किसी से 4 निकाल लिए और कहीं से पुराना इंजन लगाकर आपने कह दिया कि नई गाड़ी चलाई है। जो नई गाड़ी आप चलाते हैं, उसका होता क्या है? हमारे पूर्वी क्षेत्र में गोरखपुर से लखनऊ आने वाली गाड़ी या दूसरी तरफ से लखनऊ आने वाली गाड़ी को 5 घंटे लगते थे लेकिन आपने नई लाइन पर जो पुरानी गाड़ी चला दी है, उसको 6 और 7 घंटे लगते हैं। आने जाने में जो कठिनाई होती है, वह तो है ही। मैं चाहूंगा कि अगर आप नई लाइन चलाते हैं तो नये डिब्बे और नये इंजन चलायें। नई लाइनें बनायें जिससे लोगों को सुविधा मिले। अब 5 घंटे के बजाय 6, 7 घंटे में यात्री पहुंचता है तो ऐसी गाड़ी का क्या फायदा? मैं चाहता हूँ कि इस पर आप पुनर्विचार करें।

सरकार इस सदन में और इस सदन के बाहर हमेशा पिछड़े क्षेत्रों को आगे बढ़ाने की बात करती रहती है, पिछड़े जिलों को भी आगे बढ़ाने की घोषणा करती है। मैं इसका स्वागत करता हूँ। जो भी इलाके और जिले पिछड़े हुए हैं उनको दूसरों के मुकाबले में लाने के लिए प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इस सम्बन्ध में मैं रेल मन्त्री का ध्यान पूर्वी उत्तर प्रदेश के कुछ हिस्सों की ओर दिलाना चाहता हूँ। आजमगढ़, बलिया गाजीपुर और जौनपुर बहुत पिछड़े हुए जिले हैं। शाहगंज की छोटी लाइन आजमगढ़

मऊ होते हुए बलिया तक जाती है। पहले हम इसको ओ०टी०आर० कहा करते थे। इस छोटी लानइ को बड़ी लाइन में बदलने का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया था। मैं चाहूंगा कि इस योजना पर कार्य शुरू कर दिया जाए क्योंकि इस परिवर्तन से इन तीन-चार जिलों का अगले दस सालों में बड़ा डेवलपमेंट हो जाएगा। वह बड़े शहरों से जुड़ जायेंगे, उद्योगीकरण में प्रगति होगी तथा व्यापारियों को भी काम करने की सुविधा बढ़ेगी।

किराए की वृद्धि के सम्बन्ध में कई माननीय सदस्यों ने यहाँ पर अपने विचार प्रकट किए हैं। मैं भी उनके विचारों से सहमत हूँ कि सैकेन्ड क्लास पर जो किराया बढ़ा है उस सैकेन्ड क्लास में अधिकतर वही लोग चलते हैं जिनके पास ज्यादा पैसे नहीं हैं। फस्ट और एयरकंडीशंड क्लास में चलने वालों के पास पैसा है तो वे पैसा देकर उसमें यात्रा कर सकते हैं। लेकिन जहाँ तक सैकेन्ड क्लास का सम्बन्ध है, आप जानते हैं लाखों लोग रोजी-रोटी की तलाश में अपने परिवार को गांव में छोड़कर दिल्ली, कलकत्ता, बम्बई, अहमदाबाद जाते हैं। आपके बढ़े हुए किराए दे पाना उनकी शक्ति के बाहर की बात है। मासिक पासेज पर भी कौन लोग चलते हैं? उदाहरण के लिए बम्बई में अल्प वेतन भोगी कर्मचारी जो शहर में मंहंगा मकान नहीं ले सकते हैं वे दूर के इलाकों में सस्ता मकान ले कर रहते हैं और वहाँ से रोज आते-जाते हैं। मैं समझता हूँ देश के 80 फीसदी लोग इस भार को बरदाश्त करने की स्थिति में नहीं हैं। इसलिए इस पर भी आपको पुनर्विचार करके राहत देनी चाहिए।

एक बात की ओर मैं आपका ध्यान और आकर्षित करना चाहूंगा। रेल विभाग के जो उच्चाधिकारी हैं या जो रेलवे बोर्ड के अधिकारी हैं उनके द्वारा नीचे के जो छोटे कर्मचारी हैं उनके साथ गलत व्यवहार किया जाता है—खासकर अनुसूचित जाति एवं जनजाति के लोगों के साथ बहुत अन्याय हो रहा है। सरकार ने हरिजन एवं जनजाति के कर्मचारियों के लिए “रिजर्वेशन इन प्रमोशन” की घोषणा की थी जिसका हमने हृदय से स्वागत किया था। पूरे समाज ने इस घोषणा का स्वागत किया है। इसके लिए हम सरकार के अहसानमन्द भी हैं लेकिन आज हो क्या रहा है? आज भी रेल विभाग और रेलवे बोर्ड में ऊँचे पदों पर ऐसे लोग हैं जो यह चाहते हैं कि हरिजन एवं जनजाति के लोगों को कोई लाभ न मिले।

आपने संशोधन करके यह घोषणा कर दी है, रिजर्वेशन और प्रमोशन में, कि कोई भी सिल-कैक्शन ग्रेड पास करने के बाद आगे बढ़ना चाहेगा तो आपने इसके लिए 14 साल की रिस्ट्रिक्शन लगा दी है जिससे वह आगे नहीं बढ़ सकता है। विभिन्न प्रकार के पे-स्केल्स हैं, इनमें भी राजपत्रित पोस्ट होती हैं। यदि आपने 14 साल की रिस्ट्रिक्शन लगा दी, तो कोई भी अनुसूचित जाति का आदमी वहाँ नहीं पहुँच पाएगा। मैं यह समझता हूँ कि आपने जानबूझकर, षड्यन्त्र के रूप में, सुनियोजित ढंग से इस रिस्ट्रिक्शन को लगाया है ताकि उन जगहों पर अनुसूचित जाति के लोग न पहुँच पायें और बाद में उन जगहों को डि-रिजर्व करके दूसरे लोगों को रखा जा सके। जिन जगहों के मैं पहले ही नाम ले चुका हूँ, उन जगहों पर आप जांच करवा सकते हैं। जो भी अधिकारी इस काम को करते हैं, वे आपकी भावनाओं के विपरीत काम करते हैं। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि आप इस पर पुनर्विचार करें और कम से कम इस रिस्ट्रिक्शन को हटा दें।

छठी पंचवर्षीय योजना में सरकार का लक्ष्य था कि 60 हजार किलोमीटर को बड़ी लाइन में बदला जाएगा। तीन साल तो बीत चुके हैं, केवल 34 हजार किलोमीटर को ही बदल पाए हैं। यदि यही

गति रही तो आप अपने लक्ष्य की प्राप्ति नहीं कर पायेंगे। इस देश के अन्दर 40 से 50 हजार तक वैगन्स बेकार हैं, जो कि मरम्मत करने के लायक हैं। चार हजार तो बिल्कुल ही बेकार हैं। मैं चाहूंगा कि सरकार को इस पर भी अवश्य ध्यान देना चाहिए। बहुत सी गाड़ियां हैं, जिनके डिब्बे बहुत ही बेकार हैं जिनमें सफर करने में असुविधा होती है। मैं चाहूंगा कि कम से कम यात्रियों वाली गाड़ियों में अच्छे डिब्बे लगा दें, ताकि चलने वालों को सुविधा मिल सके।

हमारे बहुत से सदस्यों ने रेल दुर्घटनाओं के बारे में काफी कहा है। डकैतियों के सम्बन्ध में भी कहा है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि बड़े गैन्स को तो आप देख ही रहे हैं, लेकिन कुछ छोटे गैन्स हैं, जो अधिकारियों और कर्मचारियों के साथ मिलकर इस प्रकार के काम करते हैं। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि उनको सख्ती से देखना चाहिए और कार्यवाही करनी चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं, आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

श्री राम सिंह यादव (अलवर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने साहस के साथ इस तरह का बजट पेश किया है, जो अपने आप में छठी पंचवर्षीय योजना तथा वार्षिक योजनाओं के लक्ष्य की प्राप्ति के लिए एक साहसिक कदम है। वास्तव में यह इस तरह का कदम है, जिससे हमारे लक्ष्यों की पूर्ति हो सकती है।

आप यह जानते हैं कि हमारी छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवे की दृष्टि से इसको "रिप्लेसमेंट प्लान" कहा गया है। रेलवे के जितने भी ट्रैक हैं या वैगन्स हैं, उन सबको रिप्लेस करने की जिम्मेदारी आपके ऊपर है। इस बारे में रेलवे रिफार्म्स कमेटी ने भी अपने सुझाव दिए हैं। आप दो हजार करोड़ रुपये केवल रेलवे "ट्रैक के रिनोवेशन" पर और बाकी वैगन्स के रिप्लेसमेंट पर खर्च करेंगे। इस दिशा में जो हमारी छठी पंचवर्षीय योजना में लक्ष्य थे, उनसे आप बहुत पीछे हैं : क्योंकि आपने अब तक 1000 किलोमीटर का रेनोवेशन किया है, जब कि 1985 तक आपको 21-22 हजार का करना है। यही हालत रेलवे वैगन्स की है। रिफार्म्स कमेटी के अनुसार कुल वैगन्स का दसवां हिस्सा बेकार है, जो काम में नहीं आ सकता है। अभी तक जिस तरह की आपकी प्रगति है—आप को एक लाख वैगन्स एकजीवित करना था, मुश्किल से 70-75 हजार तक ही कर सकेंगे और उनमें भी 40-50 हजार वैगन्स स्कैप होकर निकल जाएंगी। हमें इस दृष्टि से सोचना है कि छठी पंचवर्षीय योजना के लिए जो हमारा लक्ष्य था—रिप्लेसमेंट आफ वैगन्स का—इसमें हम बहुत पीछे रह जाएंगे। इसलिए जो आपने टैक्स लगाये हैं वे सही हैं, क्योंकि बगैर टैक्स लगाये हम इन कामों को पूरा नहीं कर सकते। विरोधी दलों के जिन माननीय सदस्यों के भाषण हुए हैं सबने टैक्स वृद्धि का विरोध किया है लेकिन सभी ने यह मांग की है कि उनकी कांस्ट्रिचुएन्सी में मीटर गेज का कन्वर्शन होना चाहिए, अधिक रेलें चलाई जानी चाहिए। इसलिए जहां तक टैक्स का सवाल है—पैसेन्जर ट्रेफिक में यह 11 परसेन्ट आता है, गुड्स ट्रेफिक में 10 परसेन्ट आता है—मैं समझता हूँ कि इनमें से कोई ऐसा टैक्स नहीं है जिससे हमारी अर्थ-व्यवस्था पर कोई कुप्रभाव पड़ता हो। यदि आप एफिशियेन्सी चाहते हैं और चाहते हैं कि हमारी रेलें सही तरीके से काम करें, रेलवे एम्प्लॉइज के वेल्फेअर पर पैसा खर्च हो, मीटर गेज का ब्राड-गेज में कन्वर्शन हो, रेलवे वैगन्स की जो हालत खराब होती जा रही है उनमें सुधार आये—इनमें टैक्स लगाये बगैर लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हो सकती है।

एक नई बात जो रेलवे मंत्रालय में आजकल चल रही है—मैं उसकी तरफ भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ और यह बहुत अच्छी बात है कि आप 400 मिलियन डालर का लोन वर्ल्ड बैंक से ले रहे हैं और उससे आप गुई हार्स पावर के प्रोटोटाइप इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव खरीद रहे हैं। जो एक नई टैकनालाजी वर्ल्ड में आई है, उसको आप यहां इंट्रोड्यूस करना चाहते हैं। यह अच्छा काम है और मैं इसकी तारीफ करता हूँ और आपको धन्यवाद भी देता हूँ। लेकिन मैंने यह सुना है कि रेलवे मिनिस्ट्री अब इन लाइन्ज पर विचार कर रही है कि जो आपके यहां स्टीम लोकोमोटिव्स हैं, उनके डीजलाइजेशन या इलैक्ट्रिफिकेशन की तरफ जो आप जा रहे थे उनको अब आप बेकार करार देकर स्टाक कर रहे हैं। ऐसा नहीं होना चाहिए क्योंकि हम जिस देश में रहते हैं उसमें जो भी आज है सभी का अपना महत्व है। कभी हमारे यहां कोयले की कमी होती है, कभी डीजल की कमी होती है और कभी बिजली की कमी भी हो जाती है, इसलिए सिर्फ बिजली पर ही डिपेण्ड करना, इस देश की आर्थिक-व्यवस्था और रेल-व्यवस्था की दृष्टि से अच्छा दृष्टिकोण नहीं है। मेरा सुझाव है कि सिर्फ इलैक्ट्रिफिकेशन की तरफ जाना, केवल इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव बनाना उचित नहीं है, आप केवल उसकी तरफ न जाकर जो व्यवस्था आज चल रही है वही ठीक है, उसको बदलना नहीं चाहिए। मैं मानता हूँ कि स्टीम लोकोमोटिव कास्टली पड़ते हैं, डीजल भी आज कितना महंगा होता जा रहा है, लेकिन बिजली की भी हमारे यहां कमी है। आज खेती के लिए भी हमको बिजली नहीं मिल रही है। इसलिए आप बिजली पर डिपेण्ड करने के बजाय, अपने इंजीनियर्स की दोबारा मीटिंग बुलायें, उनको कन्सल्ट करके सुझाव दीजिये कि अभी स्टीम इन्जिन को बन्द न किया जाय और तीनों तरह के इन्जिन का इस्तेमाल जारी रखा जाय। हमारे यहां ऐसे बहुत से बैकवर्ड एरियाज हैं। जहाँ आज भी हमारे स्टीम लोकोमोटिव ठीक काम करते हैं।

हमारे यहां नई रेलवे लाइन बनाने या मीटर गेज से ब्राडगेज में कन्वर्ट करने में काफी क्षेत्रीय असंतुलन है। उस क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए, खास तौर से आर्थिक और सामाजिक दृष्टि से जो वेकवर्ड एरियाज हैं, उनकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिए।

प्लानिंग कमीशन से भी मैं निवेदन करूंगा कि वे राजस्थान नहर की दृष्टि से भी इस बारे में सोचें। राजस्थान नहर सारे विश्व में प्रसिद्ध प्रोजेक्ट है। यह स्ट्रेजिक, आर्थिक, सामरिक और ज्योग्राफिकल दृष्टि से भी बहुत आवश्यक है कि वहां के लिए आप रेलों का प्लान बनाएं। उसका अपने आप में बहुत महत्व है। लेकिन आपने इसका कोई प्लान नहीं बनाया है। जब आप उस एरिये को डवलप कर रहे हैं, तो उसमें रेलों की सुविधा भी आप प्रदान करें। आप जानते हैं कि उस एरिये में इतना अन्न पैदा होगा, जो सारे हिन्दुस्तान की खाद्यान्न की आवश्यकता है, वह बहुत हद तक पूरी होगी। लेकिन वहाँ के लिए आपका रेलवे का कोई प्लान नहीं है। वहाँ का अनाज मंडियों तक पहुंच सके, इसकी व्यवस्था भी आपको करनी चाहिए।

राजस्थान का बहुत बड़ा हिस्सा पाकिस्तान से लगता है। सामरिक दृष्टि से भी वहाँ रेलों का बहुत महत्व है। आपने आर्म्स और एम्युनिशन वहाँ बार्डर पर पहुंचाने की दृष्टि से भी वहाँ रेलों की कमी को महसूस किया होगा। आपने लड़ाई के समय यह महसूस किया होगा कि अगर राजस्थान के बार्डर तक रेलवे होती तो हम और अधिक मजबूती के साथ लड़ाई में मुकाबला कर सकते थे। उस बार्डर पर जो बार-बार हमले होते हैं, उन हमलों का हम और मजबूती के साथ मुकाबला कर सकते हैं। इसलिए इस दृष्टि से भी आपको ऐसे इलाके में रेल लाइनें बिछाने के लिए आपको प्रयास करना चाहिए। वहाँ पर रेलवे लाइन बिछाने के लिए वहाँ के लोगों की बहुत बड़ी मांग चली आ रही है।

अब मैं अपने क्षेत्र अलवर के बारे में निवेदन करना चाहूंगा। गुजरात, हरियाणा और राजस्थान तीनों प्रदेशों के लोक सभा और राज्य सभा सदस्य आपसे मांग करते आ रहे हैं कि अहमदाबाद से दिल्ली तक की जो मीटरगेज लाइन है, जो कि 925 किलोमीटर लाइन सबसे पुरानी लाइन है, उसको ब्राड गेज लाइन में जल्दी से जल्दी कंवर्ट किया जाए। अगर आप आन्दोलन की भाषा समझते हैं तो बात दूसरी है। जिस तरह से मराठवाड़ा में आन्दोलन हो रहा है, अगर उसी तरह का आन्दोलन आप चाहते हैं तो अलग बात है। वरना न्याय की दृष्टि से इस लाइन का कंवर्शन जल्दी से जल्दी बहुत जरूरी है क्योंकि यह लाइन गुजरात के मेहसाना, राजस्थान के अलवर और हरियाणा के रिवाड़ी जैसे वेकवर्ड एरियाज से गुजराती है और इसको ब्राडगेज में कंवर्ट करने से इन इलाकों का जल्दी से विकास हो सकता है। यह हमारी मांग है।

मैं 1977-78 का बजट लाया हूँ। इसमें कंवर्शन आफ दिल्ली साबरमती सेक्शन इनटू ब्राडगेज के लिए दस लाख रुपये का प्रावधान उस समय रखा गया था। इसके बाद आगे यह कहा जाता है कि प्लानिंग कमीशन ने इसके लिए मंजूरी नहीं दी। इस बारे में मंजूरी लेना आपका काम है। आपको यह देखना है कि आज जयपुर एक बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल एरिया है, अलवर जो कि मेरा क्षेत्र है, एक बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल एरिया है, अहमदाबाद अपने आप में बहुत महत्व रखता है, इसलिए इस लाइन को ब्राडगेज में बदलना बहुत आवश्यक है यह समय की मांग है। अगर आप इसको एक साथ कंवर्ट नहीं कर सकते तो इन्स्टालमेंट में कीजिए। आप धीरे-धीरे इसको कंवर्ट करते जाइये जिससे कि पांच-सात साल में यह पूरी हो सके।

आपने अहमदाबाद से दिल्ली के लिए सुपर फास्ट ट्रेन इंट्रोड्यूस की है, यह बहुत अच्छा किया है। लेकिन आपने उसका स्टापेज अलवर में नहीं रखा है। अलवर एक इंडस्ट्रियल एरिया है, वहां पहले का हवाई अड्डा आज भी मौजूद है। जयपुर से दिल्ली के बीच की दूसरी 300 किलोमीटर है और इस फासले के बीच कोई स्टापेज नहीं है। राजस्थान में इसके स्टापेज आबूरोड, अजमेर, जयपुर हैं। दिल्ली और जयपुर के बीच के लोग भी आसानी से इस सुपर फास्ट ट्रेन से आ सकें, उसके लिए इसका स्टापेज अलवर में भी रखना जरूरी है। अलवर एक नेशनल कैपिटल रीजन का शहर है। इसकी कल्पना इसलिए की गयी है कि जिससे कि दिल्ली के आसपास की पापुलेशन दिल्ली में न आ सके। इसलिए भी इसका स्टापेज अलवर में रखना जरूरी है। रेलवे ट्रैक के चारों ओर बहुत सा एरिया बीरान पड़ा है। इसमें पेड़ लगाने की योजना स्वीकार की जानी चाहिए। आज सभी जगह पेड़ लगाने की बात की जा रही है। बीस सूत्री कार्यक्रम में भी इस बात को कहा गया है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि इस रेलवे ट्रैक को खेती के लिए देने के बजाए वहाँ पर पेड़ लगवा दिए जाएं। इससे रेलवे ट्रैक में जो इरो-जन होता है, उसमें भी कमी आएगी और इलाका सरसब्ज होगा।

अंत में मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे में जितने कर्मचारी काम करते हैं उनकी बहुत सी समस्याएं हैं। पहले यह प्रावधान था कि रेलवे में काम करने वाले कर्मचारियों को सेवा के पश्चात् उनके परिवार के किसी एक सदस्य को सेवा में रखा जाता था। अब भी मैं चाहता हूँ कि 5-7 परसेंट जो भी आप चाहें फिक्स कर दें ताकि जो कर्मचारी पूरी लगन से सारी जिंदगी काम करता है उसके सामने कम से कम यह परेशानी न रहे और उसके परिवार के कम से कम एक व्यक्ति को रेलवे में सर्विस मिले। इसके लिए नियमों में प्रावधान किया जाना चाहिए।

मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय मेरे सुझावों पर पूरी तरह से ध्यान देंगे।

***श्रीमती केशर बाई क्षीरसागर (बीड़) :** महोदय मैं माननीय रेल मंत्री श्री गनी खान चौधरी द्वारा प्रस्तुत किये गए रेलवे बजट का समर्थन करने के लिये खड़ी हुई हूँ। मैं सभा के सामने सामान्यतः महाराष्ट्र तथा विशेष रूप से मराठवाड़ा तथा मेरे चुनाव क्षेत्र में महसूस की जा रही रेल सम्बन्धी समस्याएँ सभा के सामने प्रस्तुत करना चाहूँगी। रेल मंत्री बनने के पश्चात श्री गनी खान चौधरी ने 'राजधानी' नाम की एक नयी गाड़ी शुरू की है जिससे मेरे राज्य के यात्रियों को काफी राहत मिली है।

मराठवाड़ा के लोग पिछले 35 वर्षों से कुछ नई रेलवे लाइनों के निर्माण तथा पुरानी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की मांग कर रहे हैं। लोगों ने अपनी शिकायतों को अभिव्यक्ति देने हेतु बहुत से अभ्यावेदन दिए हैं, प्रतिनिधि मंडल भेजे हैं तथा जनसभाएँ आयोजित की हैं। मराठवाड़ा के नेता समय समय पर रेल मंत्रियों तथा रेलवे अधिकारियों से मिले हैं परन्तु कोई लाभ नहीं हुआ है। हमारी वास्तविक मांगें भी अभी तक पूरी नहीं की जा सकी इस क्षेत्र के औद्योगिक विकास के लिए नई रेलवे लाईन आवश्यक है। जब तक मराठवाड़ा में रेलों का जाल नहीं बिछ जाता तब तक इस क्षेत्र की प्रगति असम्भव है।

जब हमारी प्रिय प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने मराठवाड़ा के सूखाग्रस्त क्षेत्रों का दौरा किया था तो उन्होंने आश्वासन दिया था कि मनमाड़—औरंगाबाद—परली—आदिलाबाद खण्ड के परिवर्तन का कार्य तुरन्त शुरू किया जायेगा। उन्होंने लटूर—कुरदुवाड़ी—मिराज खण्ड के परिवर्तन का भी आश्वासन दिया था। परन्तु मुझे खेद है कि अभी तक भी परिवर्तन का कार्य शुरू नहीं किया जा सका है? बजट में अब तक मात्र 10,000, तथा 45,000 रु० की राशि का ही प्रावधान किया गया है। इसी से इस क्षेत्र की निहायत उपेक्षा स्पष्ट हो जाती है। वहाँ पर कोई रेलवे लाइन न होने के कारण बड़ी औद्योगिक परियोजनाएँ लागत व्यवहार्य नहीं है और परिणाम स्वरूप उनको दूसरे क्षेत्रों को आवंटित कर दिया है इससे इस क्षेत्र के लोगों को असन्तोष है।

वर्तमान रेल बजट में मनमाड़—औरंगाबाद परली खण्ड के परिवर्तन के लिए 1,10,000,000 रुपये की थोड़ी सी राशि की व्यवस्था की गयी है इसीलिए लोगों को इस बात पर आश्चर्य है कि क्या यह परियोजना अगले दस वर्षों में भी पूरी होगी या नहीं। मराठवाड़ा में बीड़ जिला सबसे पिछड़ा जिला है परन्तु वर्तमान बजट में उसका कोई उल्लेख नहीं है। इस क्षेत्र के लोगों को नजदीक रेलवे स्टेशन पहुंचने के लिए 140 से 150 कि०मी० की यात्रा करनी पड़ती है। इससे सुविधाजनक रेलवे लाइनों के अभाव में लोगों को होने वाली असुविधाओं की कल्पना की जा सकती है।

20-सूत्रीय कार्यक्रम में ग्रामीण क्षेत्रों के विकास को सर्वाधिक प्राथमिकता दी गयी है। संविधान की धारा 371 (2) में इस क्षेत्र के विकास की व्यवस्था की गई है। अभी भी सरकार द्वारा इस क्षेत्र के विकास की पूरी उपेक्षा की गयी है राष्ट्रीय प्राद्योगिक अनुसंधान परिषद ने अपने सर्वेक्षण में स्वीकार किया है कि इस क्षेत्र के विकास की बहुत अधिक सम्भावनाएँ हैं। परन्तु क्योंकि वहाँ परिवहन तथा

* मराठी में दिए गए मूल भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

संचार सुविधायें नहीं हैं इसलिए मराठवाड़ा के बीड़ जिले में कोई औद्योगिक परियोजना शुरू नहीं की जा सकी।

यहाँ के किसान भी उसी स्तर की उपज करते हैं। जैसी कि महाराष्ट्र के अन्य क्षेत्रों में होती है लेकिन हमारे यहाँ के किसानों को अन्य क्षेत्र के किसानों की तुलना में 25 से 30% कम मूल्य मिलते हैं कारण यह है कि हमारे पास समृद्ध व्यापार के लिए आवश्यक संचार तथा परिवहन के साधन नहीं हैं।

मराठवाड़ा के केवल 15 से 18% लोग ही उद्योगों में लगे हुए हैं। इससे स्पष्ट होता है कि मराठवाड़ा औद्योगिक रूा से कितना पिछड़ा हुआ है।

पिछले 35 वर्षों में देश में 7600 कि० मी० लम्बी नई रेल लाईन बिछायी गयी और 8900 कि०मी० दोहरी लाईने बिछायी गयी तथा 4000 कि०मी० लाईनें बड़ी लाईनों में परिवर्तित की गयी। परन्तु मराठवाड़ा इतना दुर्भाग्यशाली है कि एक भी नई रेल लाईन नहीं बिछायी गयी और किसी भी लाईन को बड़ी लाईन में बदलने का कार्य शुरू नहीं किया गया। इसके कारण ही मराठवाड़ा में आंदोलन आरम्भ हुआ है। इस क्षेत्र के लोगों को यह विश्वास हो गया है कि जब तक वे आन्दोलन नहीं करेंगे उनकी माँगों को स्वीकार नहीं किया जायेगा। मैं यह नहीं समझती कि लोगों को ऐसी भावनायें पोषित करनी चाहिए। आन्दोलन मराठवाड़ा के सभी जिलों में फैल गया है। लोगों की मुख्य माँगे निम्नलिखित हैं :

(1) अहमदनगर-बीड़-परली-के लिए प्रस्तावित नई रेलवे लाईन का तुरन्त सर्वेक्षण किया जाना चाहिए और छठी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किया जाना चाहिए। पर्याप्त वित्तीय प्रावधान किया जाना चाहिए। महाराष्ट्र सरकार ने इस नई रेलवे लाईन को बिछाने के लिए केन्द्र सरकार से सिफारिश की है।

(2) लटूर-कुरदावाड़ी-मिराज भाग को बड़ी लाईन में बदलने के लिए पर्याप्त प्रावधान होना चाहिए। महाराष्ट्र के लाखों लोग पन्धारपुर के प्रसिद्ध विथोवा मन्दिर के दर्शन के लिए जाते हैं। इस लाईन को बड़ी रेलवे लाईन में परिवर्तित करने से यात्रियों को राहत मिलेगी।

(3) उस्मानाबाद—तुलजापुर—औरंगाबाद भाग का तुरन्त सर्वेक्षण किया जाना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री से इन माँगों पर सहानुभूति पूर्वक विचार करने के लिए निवेदन करती हूँ।

रेल के डिब्बे बहुत ही अस्वच्छ पाये जाते हैं। गरीब लोग आरक्षण नहीं करा पाते। उन्हें आरक्षण कराने के लिए दो तीन दिन तक रेलवे स्टेशन पर रुकना पड़ता है। रेलवे की खान-पान व्यवस्था में भी बहुत अधिक कमियाँ हैं। वे अन्नपका व स्वाद रहित खाना सप्लाई करते हैं। रेलवे कान्टीनों का पर्यवेक्षण करने के लिए महिला पर्यवेक्षिकायें नियुक्त की जानी चाहिए।

प्रथम श्रेणी के डिब्बों में कुछ पुरुष यात्री मदिरापान करते हैं। महिला यात्रियों के लिए यात्रा करना बड़ा मुश्किल हो जाता है। उनकी यात्रा बहुत ही असुरक्षित हो जाती है। कई बार रेल के डिब्बों में महिलाओं के साथ छेड़खानी की जाती है। ऐसे यात्रियों को जो महिला यात्रियों के साथ दुर्व्यवहार

करते हैं तुरन्त सजा देनी चाहिए। कानून में ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिए। प्रथम श्रेणी के डिब्बे में 4 सीटें महिला यात्रियों के लिए आरक्षित होनी चाहिए। इससे महिला यात्रियों के लिए सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित की जा सकेगी। यदि प्रत्येक गाड़ी में चार बोगी महिलाओं के लिए आरक्षित की जायें तो इससे उनके लिए बच्चों के साथ यात्रा करना सुरक्षित हो जायेगा।

यदि महिला यात्री पर पुरुष यात्री द्वारा हमला किया जाता है तो वह न तो पुलिस में जा सकती है और न ही अदालत में। परिवार के सदस्य भी महिलाओं को ऐसा कठोर कदम उठाने की अनुमति नहीं देते। समाज का भी महिलाओं के प्रति भिन्न रुख होता है। अतः रेलवे द्वारा महिलाओं की सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करना आवश्यक है। मैं आशा करती हूँ कि माननीय मंत्री इस मामले में उचित कदम उठायेंगे।

मैं माननीय मंत्री से मराठवाड़ा की मांगों पर सहानुभूति पूर्वक विचार करने का निवेदन करती हूँ। महोदय मुझे आपने रेलवे बजट पर बोलने का जो अवसर प्रदान किया उसीके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ।

श्रीमती ऊषा वर्मा (खेरी) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने जो समय दिया है उसके लिए आभार प्रकट करती हूँ। रेल बजट सराहनीय है और हाउस में उपस्थित लोगों ने अपने विचार व्यक्त किये हैं। यह जानकर कि भारत जैसे विकासशील देश के लिए जिसका भौगोलिक क्षेत्र 33.7 लाख वर्ग किलोमीटर है और जनसंख्या 68.5 करोड़ है भारतीय रेलें देश में परिवहन का मुख्य साधन हैं जो देश में उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम तक फैली हुई हैं। रेलों का विकास आर्थिक और औद्योगिक विकास से संबंधित है क्योंकि उनका जालतंत्र खानों, कोयलों और तेल क्षेत्रों को औद्योगिक कारखानों और बन्दरगाहों से जोड़ता है और निरंतर देश की सेवा में व्यक्तियों तथा सामग्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाता है। ऐसी परिस्थिति में पूरे भारत में चाहें लम्बी यात्रा हो या छोटी यात्रा हो, बड़ा आदमी हो या छोटा आदमी हो रेलों की महत्ता पर ध्यान आकर्षित करता है।

1951-52 से भारतीय रेलें अपने चल स्टाक को आधुनिक बनाती जा रही हैं, तभी से प्रयास रहा है कि रेलवे में किसी प्रकार की कमी न हो, जो आज इस क्षेत्र में उन्नति का द्योतक है तथा रेलें अपने उपयोगकर्ताओं को बेहतर परिवहन सेवा उपलब्ध कराने में लगी हुई हैं। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहती हूँ कि रेल भाड़ा बढ़ा देने के कारण गरीब वर्ग प्रभावित होगा जो उचित नहीं है। क्योंकि हमारे देश में उसकी समस्याओं का एक मात्र समाधान सरकार के निर्देश पर ही किया जा सकता है अतः रेलों की संख्या में बढ़ोत्तरी की जाये और रेलें समय पर चलाई जायें।

फर्रुखाबाद से शाहजहाँपुर मोहम्मदी गोला होते हुए लखीमपुर तक गाड़ी का चलाया जाना जरूरी है जहाँ पर अभी तक कोई लाइन बीच में नहीं है। इस लाइन का 3 बार सर्वेक्षण भी हो चुका है जिसको मंत्री जी ने अपने भाषण में भी कहा है। मैं उसको वरीयता देने का अनुरोध करती हूँ। यह लाइन जल्दी चलवाई जाये।

इसी प्रकार से मेरा एक सुझाव है कि मेरे क्षेत्र लखीमपुर खीरी में एक छोटी लाइन है, उसको बड़ी लाइन में बदला जाए ताकि हमारी सरकार को लाभ हो सके।

गोहाटी से जो कुछ समय पहले आने वाली गाड़ी बन्द हो गई है, उसको पुनः चलाने की मैं मांग करती हूँ। इसको बरेली से असम तक चलाया जाए।

24 फरवरी को रेल मंत्री जी ने निर्णय के रूप में कहा कि नई यात्री गाड़ियां शुरू करते समय उन क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जायेगी जो अभी पर्याप्त रूप से सेवित नहीं है। प्रधान मंत्री जी के निर्देश द्वारा भी सभी स्थानों पर यातायात के साधनों में बढ़ोत्तरी की गई परन्तु मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र लखीमपुर खीरी की ओर ले जाना चाहती हूँ जो कि पिछड़ा क्षेत्र होने के कारण ध्यानरहित है जब कि यह क्षेत्र औद्योगिक क्षेत्र में काफी आगे निकल रहा है। आज लगभग इस इलाके में 40,50 राइस मिले हैं और 5 शुगर मिलें हैं। इसके अलावा कोटे का काम जोरों पर है जिसमें सीमेंट तेल आदि का विवरण एक जगह से दूसरी जगह होता है। इन मालों की सप्लाय के लिए लोगों को कानपुर व बरेली जाना पड़ता है। इस समस्या का समाधान छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने पर ही हो सकता है जिससे इसके लाभ से सरकार भी प्रभावित होगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान रेलवे कर्मचारियों की ओर भी दिलाना चाहती हूँ। रेल कर्मचारी होने के नाते इन लोगों के रहने के लिए आवास की व्यवस्था भी हमारी सरकार को करानी चाहिए। दूसरे उनके बच्चों की पढ़ाई की ओर भी ध्यान दिलाना चाहती हूँ। हमारे रेलवे की तरफ से उनको हाई स्कूल तक की शिक्षा मिलनी चाहिए। उनके स्वास्थ्य लाभ के लिए एक छोटा-मोटा हस्पताल भी होना चाहिए जिससे सभी रेल कर्मचारियों और उनके बच्चों को सुविधा मिल सके।

मेरा एक सुझाव यह भी है कि दो जिलों के बीच में एक ट्रेनिंग स्कूल भी खोला जाना चाहिए जिससे जो पढ़े-लिखे बच्चे हैं, उनको ट्रेनिंग दी जा सके और हमारी रेलों को चलाने के लिए भी योग्य व्यक्ति मिल सकें और ज्यादा से ज्यादा लोगों को रोजी-रोटी दी जा सके। इन सब कार्यों को करने के लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ और उनका स्वागत करती हूँ।

श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी (शिमला) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री ने जो बजट सदन में रखा है, इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ और चन्द बातें इसलिए कहना चाहता हूँ कि समय का अभाव है। मैं मुक्तसिर कुछ बातें कहकर अपना स्थान लूंगा।

जितनी हमारी रेलवे कि नई स्कीमें हैं या पुरानी स्कीमें हैं, वह योजना आयोग में चली जाती हैं और वहां जाकर उनकी मंजूरी कहीं नहीं होती है। इसके लिए एक बड़ी अच्छी बात यह होगी कि रेल मंत्री को उसका सदस्य बनाया जाये। एक रिस्पॉसेबिलिटी भी फिक्स होनी चाहिए कि कितने दिनों में वहां से रेलवे का काम जारी करने के लिए पैसा हमारे बजट में आता है। हमारे बजट में आता है कि यह लाइन बिछ गई और इसके द्वारा इतने लोगों को राहत मिल गई लेकिन वास्तव में ऐसा होता नहीं है। आजादी के बाद हमारे हिमाचल प्रदेश में एक फुट रेलवे लाइन भी नहीं बनाई गई है। तिब्बत और चीन का बार्डर हिमाचल प्रदेश के साथ लगा हुआ है। इतने अधिक फल, सेव और आलू वहां पर पैदा होते हैं लेकिन उसको मार्केट में लाने की कोई सुविधा नहीं है। सरकार गरीबों की बात करती है इसलिए उसे हिमाचल प्रदेश के लोगों को, जो कि एक सोल्जर की

तरह से काम करते हैं, सही मायने में फायदा पहुंचाने के लिए काम करना चाहिए। मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छे कार्यक्रम चलाये हैं। उन्होंने रेलवे बोर्ड का पूरा पोस्ट-मार्टम कर दिया है। हमें पूरी आशा है कि वे भ्रष्ट आदमियों का मुकाबला करने में कामयाब होंगे और रेलवे बोर्ड सही प्रकार से काम कर सकेगा, रेलों में समय का पालन होगा और डिसिप्लिन भी आयेगा। हम जानते हैं कि पिछली सरकार ने क्या क्या किया। कालका से शिमला जो छोटी लाइन है वहां पटरी की जमीन एलाट कर दी गई। कहा यह गया कि उसमें वे दरख्त लगाएंगे लेकिन मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जितने दरख्त हिमाचल में लगे हैं—आप कालका से शिमला जाएं या पठानकोट से जोगिन्दर नगर जाएं—आप देखेंगे कि वहां विरोजा निकाला जा रहा है, कोई निगरानी नहीं है। मैंने इस संबंध में जब रेलवे से पूछताछ की तो उन्होंने कहा कि पता ही नहीं यह दरख्त किसके हैं। मैं चाहूंगा इसकी पूरी जांच होनी चाहिए।

इसके अलावा हिमाचल प्रदेश से जो सब्जी व फल वगैरह दिल्ली आते हैं उनकी बुकिंग अगर तीन-चार दिन भी लेट हो जाती है तो वहां के लोग हमारे खिलाफ हो जाते हैं, वे कहते हैं कि यह मेम्बर पार्लमेंट हमारे लिए कुछ नहीं करते। हम लोग आपसे कहते हैं कि कुछ करिए लेकिन आप भी बेबस हैं क्योंकि अधिकारियों पर आपका कंट्रोल नहीं है। इस बारे में आपको गम्भीरता से विचार करके आवश्यक कदम उठाने चाहिए ताकि जनता को राहत मिल सके। आप जानते हैं कि शिमला से आगे कोई रेलवे लाइन नहीं है। तिब्बत के बार्डर तक जो बसें चलती हैं उनमें रोज एकसीडेंट होते हैं। यहां पर माननीय सदस्य मध्य प्रदेश और राजस्थान वगैरह राज्यों में ब्राडगेज बनाने की मांग करते हैं। यहां से जो छोटी लाइन उखाड़ी जाए उसको आप हिमाचल में लगा सकते हैं। आपको पता है कि रोपड़ से सन् 1926 में एक लाइन बिछाई गई थी, जिसका वाकायदा ट्रैक बना हुआ है और रास्ता है लेकिन उस पटरी को उखाड़ लिया गया। जब माननीय कमलापति त्रिपाठी जी रेल मंत्री थे तब मैंने उनको चिट्ठी लिखी थी कि वहां की लाइन उखाड़ी गई या नहीं तो उन्होंने उत्तर दिया कि बिल्कुल ठीक है, लाइन उखाड़ी गई थी। मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि जो अंग्रेजों के जमाने में रेल लाइन बनी थी, उसी को दे दें। मैं आशा करता हूँ कि सरकार इस पर जरूर ध्यान देगी। नालीगढ़ में उद्योग काफी पनप रहा है। सोलन जिले के अन्दर हमने परमाणु तक रेलवे की मांग की है। भूतपूर्व रेलवे मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने सदन में कहा था कि हम परमाणु तक रेलवे लाइन देंगे, लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ। सर्वे होते हैं, लेकिन कुछ काम नहीं होता है। इसी तरह से वहां पर सीमेंट का उत्पादन होता है, उसके लिए भी हमने रेलवे की मांग की, सर्वे हुए हैं, लेकिन अभी तक इस दिशा में भी कुछ नहीं हुआ है। मैदानी क्षेत्रों में जो लोग काम करते हैं, उनको बहुत ही मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। पहले तो उनको सस्ता अनाज मिलता था, वर्दी मिलती थी, क्योंकि उनको बर्फ में काम करना पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उनकी समस्याओं को आपको शीघ्र ही देखना चाहिए और उनका समाधान करना चाहिए, ताकि वे अच्छी तरह से काम कर सकें। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि वहां की सभी गाड़ियां बन्द कर दी गई हैं और बसों की सुविधा होने से रेलवे के वैगन्स भी ठीक से नहीं चलते हैं। पहाड़ के लोगों को सुविधा देने के लिए हिमाचल एक्सप्रेस एक गाड़ी चलती है, जो कि नीचे-नीचे क्षेत्रों में जाती है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जब आप किसी प्रदेश का नाम रखते हैं, तो कम से कम वह गाड़ी उस प्रदेश के अन्दर तक तो जानी चाहिए। कालका हावड़ा मेल भी सवेरे छः बजे से कलकत्ता के लिए रवाना हो जाती है, इसके अलावा वहां से और कोई गाड़ी नहीं है। बम्बई के लिए भा

वहां से कोई गाड़ी नहीं है। मैं आपसे मांग करता हूं कि बम्बई के लिए भी वहां से आप कोई गाड़ी चलाइए।

गाड़ियों में डब्ल्यू० सी० का अच्छा इंतजाम नहीं है। फर्स्ट क्लास तक में भी सफाई नहीं होती है। हिन्दुस्तान की जनता सैकेंड क्लास के साथ फर्स्ट क्लास में भी सफर करती है, इसलिए दोनों डिब्बों में ही डब्ल्यू० सी० की सफाई की ओर आपको ध्यान देना चाहिए। एक बार मुझे राजधानी से बम्बई जाने का मौका मिला। एक कमेटी का मੈम्बर होने के नाते, मैं बम्बई गया। मैंने उस गाड़ी में देखा कि जाते वक्त तो बहुत बड़ियां खाने-पीने की खातिरदारी हुई, लेकिन वापिस आते वक्त खाना बिल्कुल भी अच्छा नहीं था। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इन छोटी-छोटी बातों पर अधिक ध्यान देना चाहिए, इससे लोगों के मन पर काफी अच्छा प्रभाव पड़ता है। अपोजीशन के लोगों को तो सिर्फ खिलाफ ही बोलना है। इन लोगों का कोई कार्यक्रम नहीं होता है। कोई प्रैक्टिकल सुझाव नहीं दिया जाता है। मंत्री जी ने बहुत ही अच्छा बजट सदन में पेश किया है। प्लानिंग कमीशन में कोई भी स्कीम न रुके, इसके लिए आपसे अच्छा तालमेल होना चाहिए। यदि यहां पर स्कीमों को पास नहीं किया जाता है और कुछ काम नहीं होता है, तो यहां पर सिर्फ भाषण देने से कुछ नहीं होगा। भाषण देकर हम घर को चले जाएंगे, लेकिन उससे देश की जनता पर क्या असर पड़ेगा। इससे कोई फायदा नहीं है। ढाई सालों में मैंने यह देखा है कि जो मांगे हम यहां पर रखते हैं उन पर सही तरीके से गौर नहीं किया जाता है। यह ठीक है कि जितना हमारे पास पैसा है उसी के मुताबिक काम किये जा सकते हैं, फिर भी योजना आयोग को बहुत ज्यादा बन्दिशें नहीं लगानी चाहिए। हमारे योजना आयोग का फायदा तब ही है जब वह ऐसी योजनाएं बनाये जिससे सारा देश खुशहाल हो सके।

मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूं, आप ने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री गुलाम मोहम्मद खां (मुजफ्फरनगर) : डिप्टी स्पीकर साहब, मैं आपका बहुत आभारी हूं, आप ने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं सबसे पहले रेल बजट पर थोड़ी रोशनी डालना चाहता हूं। इसमें कोई शक नहीं, रेल बजट बहुत अच्छा आया है, तारीफ के काबिल है। मगर मैं इसकी तारीफ तब करूंगा जब अगले साल का बजट आयेगा और उसमें हम देखेंगे कि इन्होंने कहां तक अपने टारगेट्स को एचीव किया है। बच्चा पैदा होते ही कहने लगे कि जवाहर लाल नेहरू बनेगा, ऐसी बात नहीं है। पहले देख लें कि ये क्या करके दिखलाते हैं। बजट अच्छा है लेकिन यह तारीफ के काबिल तब ही होगा जब कि इन्होंने बजट में जो टारगेट्स रखे हैं, जो खर्चें रखे गये हैं उन्हें पूरा करके दिखला दें, नई रेलवे लाइनें बिछाने का काम करके दिखला दें...

श्री एम० रामगोपाल रेड्डी (निजामाबाद) : पूरा फायदा मिले।

श्री गुलाम मोहम्मद खां : पूरा फायदा मिले, तब ही उसकी तारीफ होगी। चौधरी साहब बहुत मेहनती आदमी हैं, हिम्मत वाले मालूम होते हैं, रेलवे बोर्ड से टक्कर लेने को तैयार हो गये। मैं इस मौके पर चन्द सुझाव देना चाहता हूं। जो रुपया बजट में रखा गया है उतना ही पास होगा, न घटेगा और न बढ़ेगा, लेकिन बहस का इतना असर जरूर होता है कि तरीके-कार के सिलसिले में या रुपये के

इस्तेमाल के सिलसिले में अगर कुछ कहा जाता है तो कभी-कभी मंत्री जी कुछ तबदीलियां मान लेते हैं। मैंने यह भी देखा है कि कुल बजट के मुकाबले कभी-कभी 23 परसेंट, 18 परसेंट, 11 परसेंट, 6 परसेंट के रेलवे बजट आते रहे हैं और इस दफा यह कुल बजट का 5.23 परसेंट है। फिर भी इसमें इतनी गुंजाइश मौजूद है कि अगर रुपये का सही इस्तेमाल किया जाय तो इससे वे तमाम काम पूरे हो सकते हैं। लेकिन ऐसा होता नहीं है—मैं रेलवे के बहुत करीब ही रहता हूँ और मेरा तजुर्बा यह रहा है कि रकम का 45 परसेंट अधिकारी और दूसरे लोग खा जाते हैं। मेरे पास इसके सबूत हैं, अगर आप मानेंगे तो मैं सबूत भी पेश कर दूंगा। मेरे पास इसका डम्प पड़ा है—इनके कर्मचारी, अधिकारी सब मिल कर 45 परसेंट खा जाते हैं, कोयला बिकता है, लोहा बिकता है, लकड़ी के स्लीपर्स की वैगन्ज आती है, सब बिक जाती है, इस चोरी से जितनी आमदनी होती है उसमें सबका परसेंटेज मुकर्रर है। किसी का 5 परसेंट, किसी का 10 परसेंट, किसी का 20 परसेंट, सबमें बट जाता है। जब खेत को बाड़ खाना शुरू कर दे, तो खेत में पैदावार कहां से होगी। अगर इस चोरी को मंत्री जी रोक सकें और रुपये का सही इस्तेमाल हो सके तो हिन्दुस्तान की तारीख में उनका नाम सुनहरी अलफाज में लिखा जायेगा वरना जैसे और रेल मंत्री आते रहे हैं, दावतें और मीटिंग्ज होती रही हैं, फिर जाते रहे हैं, उसी तरह आप भी चले जायेंगे।

मैं 1977 से तजुर्बा कर रहा हूँ—जो भी मिनिस्टर आते रहे हैं, यही कहते रहे हैं कि हम यह करेंगे, वह करेंगे, गाड़ियां फास्ट चलायेंगे, लेकिन कामयाब नहीं हुए। इसकी वजह यह है कि हमारे अफसर इतने छा गये हैं कि वे किसी की नहीं सुनते हैं। पं० जवाहर लाल नेहरू के जमाने में, मुझे याद है, जो एम० पी० होते थे, उन्हें रेलवे का आनरेरी इन्स्पेक्टर कहते थे। जब कभी किसी एम० पी० ने पंडित जी को कोई खत लिख दिया, चाहे वह अपोजीशन का हो या ट्रेजरी बेन्चेज का हो, पंडित जी ने हमेशा उस खत को वजन दिया, उस पर एन्कवायरी कराई। लेकिन आज खत की कीमत क्या है—पहले आपके आफिस को खत लिखो, मैंने मिनिस्टर साहब को खत लिखा था कि यह किसानों की मांग है। मिनिस्टर ने उस खत को डी० आर० एम० को भेज दिया था। जब मैं डी० आर० एम० से मिला तो मुझसे कहा गया कि मिनिस्टर के यहां से तो चिट्ठियां आती रहती हैं। मैंने उनसे कहा कि यह किसानों की मांग है। लेकिन उनका जब मैंने यह जवाब सुना तो मुझे बड़ा गुस्सा आया और मैं वहां से चला आया। मैं किसानों का काम लेकर उनके पास गया था। यह हालत आपके महकमे में है। हम चिट्ठी भेजते हैं उसकी कोई रसीद तक नहीं मिलती। डी० आर० एम० आफिस में हमसे यह कहा जाता है कि आप लोगों के कहने से हम किसी का ट्रांसफर नहीं करेंगे, न कोई और बात करेंगे क्योंकि हमें रेलवे सेक्रेटरी ने सरकुलर में यह आदेश दिये हुए हैं। आप इन बातों को देखें।

एक मेरी गुजारिश यह है कि अगर आप रेलवे में से चोरी का खात्मा कर दो तो इस देश का भी बहुत भला हो, और इस देश के अजाम का भी बहुत भला हो। मैं इसे सबसे बड़ी बात समझता हूँ।

मेरे दोस्तों ने एक बात की बड़ी तारीफ की है कि बजट बहुत अच्छा आया है, रेलवे यातायात का सबसे बड़ा साधन है और इस पर हमारी इकोनोमी निर्भर करती है। इस बारे में मैं एक बात कहूंगा कि आपने इसके इतने किराये बढ़ा दिये हैं कि कहीं ऐसा न हो कि हमारी इकोनोमी ही लड़खड़ा जाए, कहीं हमारा यातायात का सबसे बड़ा साधन छोटा साधन न बन जाये। अब रेलों के इतने किराये

हो गये हैं कि लोग अब अपना सामान ट्रकों से ढोना शुरू कर देंगे। लोग बसों से सफर करना शुरू कर देंगे। जब माल भाड़ा और रेल किराया ट्रकों और बसों से ज्यादा होगा तो लोग ऐसा करेंगे ही। मुझे डर है कि इससे कहीं आपकी इकोनोमी फेल न हो जाए; रेलवे जो आपका सबसे बड़ा साधन है वह कहीं नीचे न आ जाए। आपने जो इसके इतने किराये बढ़ा दिये हैं उससे गरीबों पर बहुत बोझ पड़ेगा, इसलिए इसके बारे में भी आप सोचें।

एक छोटी-सी बात मैं और कहना चाहता हूँ। रेलों में मरम्मत पर, डिब्बों की मरम्मत पर, कोचिज की मरम्मत पर यह तो दिखा दिया जाता है कि मरम्मत हो गयी लेकिन काम नहीं होता है। यह मेरा अपना तजुर्बा है कि जो कोचेज और वेगंस आपस में स्पेश कर जाते हैं, पटरी से उतर जाते हैं, उनकी हालत ठीक नहीं होती है। उनके बारे में इंस्पेक्टर जाली रिपोर्ट लिख देते हैं कि वे ठीक हैं और पैसेंजर को लेकर जा सकते हैं। आप इस बात को गहराई से देखें और इस तरह से होने वाले एक्सीडेंटों को रोकें।

एक्सीडेंट्स के बारे में मेरा दूसरा सुझाव है कि जब कभी एक्सीडेंट होते हैं तो आप किसी को सस्पेंड या डिस्मिस कर देते हैं। वह हाई कोर्ट से जीत कर चला आता है और आठ साल के बाद आपसे पूरा पैसा लेकर लखपति बन जाता है। लखपति होने के बाद वह यह सोचता है एक एक्सीडेंट वह और क्यों न कर दे जिससे कि वह दो लाख का मालिक हो जाए। इसको भी आपको कंसीडर करना चाहिए जिससे कि इस तरह से होने वाले एक्सीडेंट भी रुक जाएं।

एक बात मैं और कह दूँ। हमारे यहां मिनिस्ट्रों को एक महकमे से दूसरे महकमे में बहुत जल्दी जल्दी तब्दील किया जाता है। जब मैंने खेती करना सीखा तो मुझे खेती का काम सीखने में दो साल लग गये। एक मिनिस्टर छः महीने में अपने महकमे का काम कैसे सीख पाता होगा यह मुझे मालूम नहीं इसलिए मेरा कहना है कि किसी भी मिनिस्टर को अपने महकमे में पांच साल तक रखा जाए। अब चौधरी साहब जब तक अपने महकमे का काम सीख पाएंगे तब तक उन्हें दूसरे महकमे में भेज दिया जायेगा। मेरा अपना तजुर्बा है कि कितने साल एक काम को सीखने में लगते हैं।

मैं अब अपने इलाके की बात करता हूँ, मुरादाबाद की जहां से मैं एम० पी० चुनकर आया हूँ। वहां पर एक जगह अलीगढ़ है। अलीगढ़ से चंदौसी होते हुए बरेली तक तकरीबन 200 किलोमीटर दूरी है और इस रास्ते पर कोई फास्ट ट्रेन नहीं है। जब मैं आता हूँ तो मुझे सिर्फ चंदौसी से 185 किलोमीटर के लिए 12 घंटे लग जाते हैं। मैं सोचता हूँ कि अगर पैदल चलूँ तो 18 घंटे में दिल्ली पहुंच जाऊंगा। तो मेरा सुझाव यह है कि एक फास्ट ट्रेन अलीगढ़ से मोड़कर चंदौसी बरेली कर दीजिए। यह दो सौ किलोमीटर का क्षेत्र है और यहां पर करीब एक करोड़ आदमी रहते होंगे। यहां पर बहुत सी मंडियां भी हैं। इससे यहां के लोगों को बहुत लाभ होगा।

इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री मूलचन्द डागा।

प्रत्येक सदस्य को मौका मिलेगा। केवल तीन या चार सदस्य ही हैं। कृपया इन्तजार कीजिए। आप सबको बुलाया जायेगा। मुझे आशा है। श्री डागा अपना भाषण दस मिनट में पूरा कर लेंगे।

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने जो विभाग की सही तस्वीर रखी है इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं।

मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ, समय बहुत कम है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि देश का सबसे बड़ा पब्लिक अंडरटेकिंग जिसमें 8160 करोड़ रुपया लगता है और 18 लाख लोग जहाँ काम करते हैं और वर्ल्ड बैंक से जो पैसा मिलता है उस पर 11 परसेंट इंटरिस्ट देना होता है, उसके लिए आज हिन्दुस्तान की 68 करोड़ जनता पूछ सकती है कि इतनी दौलत लगाने के बाद और इतने आदमी एक जगह पर काम करने के बाद रेलों के मामले में देश कितना आगे बढ़ा है? आपने एक कदम उठाया, उस कदम की मैं तारीफ करता हूँ।

आज आप देखिये कि नौकर कितने बढ़ गये हैं। नौकरों की संख्या 2.8 परसेंट से बढ़कर 11 परसेंट हो गई है। यह संख्या अफसरों के लिए है। जहाँ अफसरों की संख्या इतनी बढ़ी हो वहाँ की हालत क्या हो सकती है। यह संख्या किस प्रकार बढ़ी है इसका मैं एक छोटा सा उदाहरण देना चाहता हूँ। पहले एक चीफ आपरेंटिंग सुपरिटेण्डेंट होता था और आज एक चीफ ट्रेफिक सुपरिटेण्डेंट, एक चीफ सेप्टी सुपरिटेण्डेंट एक चीफ फ्रोट एण्ड पार्सल सुपरिटेण्डेंट है। एक पोस्ट की जगह कितनी पोस्टें बना दी गई हैं। अधिकारी बढ़ा दिए गए हैं लेकिन काम नहीं हो रहा है। आज लोगों की कार्यक्षमता, मैनपावर का क्या उपयोग हो रहा है?

क्या हिन्दुस्तान के 68 करोड़ लोग आपको बजट बनाते समय पूछते हैं कि आपने बजट बना लिया और 486 करोड़ का टैक्स लगा दिया? आपने इतने सारे अधिकारी क्यों बढ़ा दिये? 18 लाख आदमी क्या काम करते हैं, रेलों की हालत क्या है, क्यों सब-स्टैण्डर्ड सामान लगता है, कौन से डिब्बे लगते हैं, लाईन्स ठीक नहीं हैं, इसके लिए कौन जिम्मेदार है? एक बार कमलापति त्रिपाठी जी ने कहा था कि यह रेलवे एकट सौ साल पुराना है। उस सौ साल पुराने एकट को हम 1982 में ले जायेंगे। यह रेलवे बोर्ड है और यह रेलवे आफिस काम करता है, भगवान ही जानता है। नया रेलवे एकट आज तक नहीं आया, सौ साल की बात कहते-कहते हम थक गये लेकिन हम इसी प्रकार का काम करते हैं। एक व्यक्ति ने सही बात बतायी थी कि हमारे देश के अन्दर अरबों रुपये लगते हैं, इसके लिए हम बहुत तारीफ समझते हैं।

हिन्दुस्तान को बनाने में हमारा हाथ है, इस मुल्क को आगे बढ़ायेंगे। रेलवे अधिकारी जाता है तो सारा डिब्बा बुक होता है, उनको फुर्सत कहां होती है? मैं आपको कहना चाहूंगा कि भाड़े में 50 परसेंट पेसेन्जर मुफ्त में चलते हैं। उनमें कुछ हमारे जैसे पास होल्डर्स हैं, कुछ चोर उचक्के चलते हैं। क्या यह रेलवे चलेगी, यह रेलवे चल ही नहीं सकती। आप इनके आंकड़े देखिए। 135 रेलें ऐसी हैं जो काम की नहीं हैं। ये कहते हैं कि रेलवे में हर साल 40 करोड़ का घाटा होता है।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप नहीं जानते कि रेलवे सिर्फ वाणिज्यिक संस्थाओं के लिए ही नहीं है बल्कि यह जनोपयोगी संस्था भी है।

श्री मूलचन्द डागा : मैं वह सब नहीं जानता ; लेकिन स्वयं रेलवे द्वारा यह उत्तर दिया गया है। क्या मैं इसे पढ़ूँ ? कृपया समझने का प्रयास कीजिए। आपने बहुत ही संगत प्रश्न पूछा है और मुझे आशा है आप रेलवे द्वारा दिया गया उत्तर भी सुनेंगे। भारतीय रेलवे इयर बुक 1981-82 में कहा गया है :

“गैर-किफायती शाखा लाइनों के संचालन के संबंध में, सामाजिक भार सम्बन्धी समिति ने सिफारिश की थी कि इन लाइनों पर हो रहे घाटों को सम्बन्धित राज्य सरकारों द्वारा पूरा किया जाना चाहिए, अन्यथा इन शाखालाइनों को बन्द कर दिया जाना चाहिए। गैर-किफायती लाइनों पर घाटे होने के मुख्य कारण कम यातायात, वाहनान्तरण के कारण लाइन टूटने से होने वाली हानि.....है।

अब वे कहते हैं कि यह बिलकुल आवश्यक नहीं है क्योंकि उनसे उद्देश्य पूरे नहीं होते। यह भारतीय रेलवे इयर बुक, जो प्रकाशित हो चुकी है, में ऐसा लिखा है। यह है सामाजिक भार सम्बन्धी समिति। घाटा कितना हुआ ? 40 करोड़ रुपये।”

रेलवे सुरक्षा बल में 61000 कर्मचारी हैं। इन पर कुल व्यय कितना है ? 71 करोड़ रुपये का। कितने रुपये की चोरियां हुईं ? 10 करोड़ रुपये की। आप कृपया समझने का प्रयत्न कीजिए। आप रेलवे में पोस्ट-मार्टम कर रहे हैं। आपकी रेलवे में गुड्स की चोरी हो जाती है, सब-स्टैंडर्ड का सामान लगता है। ज्यादा आदमी एम्पलाय कर दिए हैं। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स “जी० आर० पी०” वे क्या कर रहे हैं ? कंपनसेशन देते हुए रेलवे थक गई। रेलवे को हर साल 40 करोड़ रुपये का कंपनसेशन देना पड़ता है। 40 करोड़ कंपनसेशन का दिया है, और लिटिगेशन कितना होता है उसका कोई ठिकाना नहीं है। और इन्होंने क्या काम किया है ? आप रेलवे की बड़ी बड़ी बातें करने लगे हैं, बहुत अच्छी है। रेलवे का अगर आपको पोस्टमार्टम करना है तो मजबूती से कीजिए। इन 18 लाख कर्मचारियों को मजबूती से जकड़ना है। देखना होगा कितने आदमी बाहर जा सकते हैं। बैठा हुआ आदमी खा रहा है, कंडक्टर लूट रहा है, अटेन्डेंट ठीक से काम नहीं करता। और पे इनकी कितनी बढ़ गई एक साल में। एवरेज से देखें, देश की वैज पोलिसी बनी नहीं और एक साल में एवरेज इनकम 9,626 रु० आप इनको देते हैं, और एक साल में एक रेलवे कर्मचारी के 944 रु० बढ़ जाते हैं। अगर आप फिगर्स देखेंगे तो पता होगा किस प्रकार से रेल कर्मचारी काम करते हैं। टैक्स लगाइये, भाड़ा बढ़ाइये और कर्मचारियों को दीजिए- 18 लाख आदमियों को दीजिए। और अगर कोई कर्मचारियों के खिलाफ बोलता है तो आपको डर लगता है कि वह नाराज हो जायेंगे, और इसी डर से हमेशा कहा कि अच्छा काम करते हैं। आज देश में 3,500 रु० प्रति वर्ष से कम आमदनी वाले निलो पावर्टी लाइन माने जाते हैं, लेकिन दूसरीतरफ एक कर्मचारी की रेलवेज इनकम 9,625 रु० है। तो रेल कैसे चलेगी ? डेमेजेज का पता नहीं, लोसेज का पता नहीं.....।

उपाध्यक्ष महोदय : डागा जी, विभिन्न विभागों के लिए कर्मचारियों की मंजूरी कुछ आंकड़ों के आधार पर दी जाती है। ऐसी बात नहीं है कि यदि मंत्री महोदय कर्मचारियों की संख्या बढ़ाना चाहते हैं तो वह बढ़ा सकते हैं। इसके लिए आंकड़ों की जरूरत होती है कि कितने टिकट जांचकर्ता चाहिए, कितने सहायक टिकट जांचकर्ता चाहिए, कितने इन्सपेक्टर चाहिए आदि।

यदि रेलवे कर्मचारियों की कुल संख्या 18 लाख हैं, यह कुछ आंकड़ों पर आधारित है आपको यह पता होना चाहिए कि डाकतार विभाग के भूतपूर्व कर्मचारी होने के नाते हमें भी नियमों की जानकारी है।

श्री मूलचन्द डागा : मामलों की संख्या कितनी है ? कृपया पूरी बात को समझने का प्रयत्न कीजिए। वर्ष 1982 में दर्ज किए गए मामलों की संख्या 77,432 बताई गई है। कितने मामलों का पता लगाया गया ? क्या कोई व्यक्ति इसके बारे में बता सकता है। यदि आप इसकी पूर्ण रूप से जांच करना चाहते हैं, तो इस विषय पर चर्चा कराइये।

उपाध्यक्ष महोदय : हम इस पर चर्चा करेंगे।

श्री मूलचन्द डागा : कितने मामले दर्ज किए गए हैं ? कितने मामलों का पता लगाया गया है? कई करोड़ रुपये की रेलवे की चोरी हुई है। कितने मामलों का पता लगाया गया है। रेल विभाग द्वारा ये आंकड़े दिए गए हैं।

आप देखें कि एक डिपार्टमेंट में कितने अफसर हो गए हैं। डुप्लीकेसी आफ वर्क हो गया है। मेरा तो यह कहना है कि जितने कम नौकर होंगे उनको ज्यादा अच्छी तनखाह देंगे उतना ही अच्छा काम होगा। यह भी तरीका है अफसरों की भरमार का, मैनेजर, डिवीजनल मैनेजर, क्लेम्स इन्स्पेक्टर्स आदि यह जो हालत है देश की यह हमको कहां ले जायेगी ? करोड़ों ६० की रेलवे प्रोपर्टी बरबाद होती है, यह रेलवे कमेटी की रिपोर्ट है महोदय लोक-लेखा समिति की रिपोर्ट भी यहां है। यह सब हुआ है।

करोड़ों रुपये की जमीन खा गए। यह तो हो गया, लेकिन 4 इन्जन करोड़ों रुपये के बेकार पड़े हुए हैं। पब्लिक एकाउन्ट्स कमेटी की रिपोर्ट कहती है कि इनकी क्या हालत है। कारखाने में उत्पादन नहीं होता है। उत्पादन का परसेंटेज नहीं है। अगर आप इन रिपोर्टों को पढ़ें तो मालूम होगा।

अब मैं टिप्पणियां पढ़ूंगा :

“3.43 समिति ने देखा है कि इस्पात फाउंडरी की स्थापना चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में की गई थी.....।”

यह लोक लेखा समिति की रिपोर्ट है।

“3.44 1000 टन या 2000 मैंगनीज स्टील क्रॉसिंग्स की संस्थापित क्षमता के विपरित इन क्रॉसिंग्स का वास्तविक उत्पादन कई वर्षों से काफी कम है। वास्वव में 1967-68 और 1968-69 में इस्पात फाउंडरी ने क्रमशः केवल 99 टन और 198 टन मैंगनीज स्टील क्रॉसिंग का उत्पाद किया।”

लक्ष्य क्या निर्धारित किया गया था ? यह 2000 टन। लेकिन उत्पादन 1000 टन की बजाय केवल 99 टन हुआ। लोक-लेखा समिति की यह टिप्पणी है। करोड़ों रुपये की रकम वसूल करना है।

यह देखना आपका कर्तव्य है कि यह विभाग किस तरह कार्य कर रहा है, रेल मंत्रालय किस तरह कार्य कर रहा है। आज यह सबसे बड़ी पब्लिक अंडरटेकिंग है।

“भारतीय रेल अधिनियम की पुनरीक्षा करने हेतु 1982 में संसद में एक ध्यापक विधे-
यक पुनः स्थापित किए जाने की आशा है”

मंत्री महोदय द्वारा यह उत्तर दिया गया था।

100 साल पुराने त्रिल को लेकर चल रहे हैं और आफिसर्स सारे एडमिनिस्ट्रेटिव इंस्ट्रक्शण पर चल रहे हैं।

जो निदेश जारी किए गए हैं, उनको सांबंधानिक समर्थन प्राप्त नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : उसका क्या समाधान है ? आप उसका समाधान कर सकते हैं।

श्री मूलचन्द डागा : जी हां, इसके लिए नियम और विनियम बनाने होंगे। अंततः संविधान के अनुसार हमारे पास एक अधिनियम होना चाहिए और उसी अधिनियम के अंतर्गत नियम और विनियम तथा उप-कानून बनाये जाने चाहिए। लेकिन हो यह रहा है कि वे नियम प्रस्तुत नहीं कर रहे हैं। फिर लोक लेखा समिति (1982-83) के 94 वें प्रतिवेदन में समिति के निष्कर्ष इस प्रकार हैं :

“61.....रेल मंत्रालय द्वारा लाइसेंस / पट्टे के आधार पर दी गई भूमि के विवरण के संबंध में दी गई सूचना से, समिति ने यह निष्कर्ष निकाला है कि 68,016 मामलों में से, जिसमें भूमि लाइसेंस के आधार पर दी गई थी, 36,916 मामले अर्थात् 54% मामलों में सम्बद्ध के साथ पक्षों कोई समझौता नहीं किया गया था।”

अतः कई मामलों पर मुकदमा चल रहा है। रेलवे को अगर आपको ठीक करना है, जैसा कि हमारे चौधरी साहब ने कदम उठाया है, ठीक स्टेप उठाया है तो मजबूती के साथ रेलवे को खींचना चाहिए। एक बार पूरी तरह से जांच की जानी चाहिए।

सबसे बड़ी इन्होंने तारीफ की की है कि 108 करोड़ की स्कीम बनाई है। मेरे ख्याल से 100 साल में अहमदाबाद से दिल्ली तक ब्राडगेज जो है वह पूरी नहीं होगी।

हम कहते हैं हमारे यहां कोई लाइन ही नहीं बनी है। वरं से विलारा लाइन का सर्वे हो चुका है, 11 करोड़ का खर्चा उस लाइन पर होगा जबकि उससे आमदनी 45 करोड़ होगी। 102 अप और डाउन को भी हमने हरीपुर में एक मिनट रोकने के लिए कहा है। कहते हैं कि उसपर विचार किया जाएगा। अगर हम कोई ऐसी बात कहते हैं जिसमें तथ्य हो तो रेलवे आफिसर्स को उसे मान लेना चाहिए और उसे इंप्लीमेंट कर देना चाहिए। जब गाड़ी अजमेर और ब्यावर में रुकती है तो हरीनगर में क्यों नहीं रुक सकती है ? वहां पर भी आप रोक सकते हैं।

अब सवाल यह आता है कि योजना कैसे बने। 1972 में एक योजना बनी थी और फाउंडेशन स्टोन भी लग गया था लेकिन उसके बाद वहां पर सिर्फ पत्थर ही रह गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : कम से कम आधारशिला तो वहां है।

श्री मूलचन्द डागा : जी हां, अन्यथा मैं पुलिस स्टेशन में उसकी रिपोर्ट दर्ज करा दूंगा। 1972 में जिसका फाउन्डेशन स्टोन ले हुआ था एक योजना अभी तक कम्प्लीट नहीं हुई है। इस तरह की मेरे पास एक लांग लिस्ट है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको उसे सभा पटल पर रखना चाहिए।

श्री मूलचन्द डागा : उसे मैं ही क्यों रखूं। हर व्यक्ति उस बारे में जानता है।

जो योजनाएँ बनती हैं उसके लिए मैं समझता हूँ इनके पास पैसा नहीं है। सबसे पहले जो जरूरी चीज है वह यह है कि रेलवे में जो चोरियाँ होती हैं उनको आप बन्द कर दें; वेस्टफुल एक्सपेंडीचर को भी रोकें और कारखानों की जो क्षमता है उसको पूरी तरह से यूटिलाइज करें। इनके अलावा जिन कर्मचारियों की आवश्यकता न हो उनको भी कम करें। तभी रेलवे में सुधार आ सकता है। पटरियाँ कहीं सुधर जायेंगी। परन्तु जब तक इन्सान नहीं सुधरेगा तब तक पटरियों के सुधरने से कोई लाभ नहीं होगा।

श्री प्रतापभानु शर्मा (विदिशा) माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं 1983-84 के रेल बजट के समर्थन में अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। भारतीय रेल हमारे राष्ट्र की वह संस्था है जो देश को पूरब से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण को जोड़ते हुए हमारे देश की विविधता में जो एकता है, उसको मजबूत करती है। आज के इस विकास के युग में रेल सेवाओं का जो महत्व है, चाहे वह पैसंजर ट्रैफिक हो या गुड्स ट्रैफिक का मामला हो, देश की अर्थ-व्यवस्था को देखते हुए हम उसको नकार नहीं सकते हैं। यह भी हमारे लिए गौरव की बात है कि भारतीय रेल का 130 वर्ष का जो गौरवशाली गाथा रही है वह सिर्फ 34 किलोमीटर से शुरू हुआ था और आज 61,315 किलोमीटर से अधिक का उसमें विस्तार हो चुका है। एक तरफ जहाँ एशिया में हमारे देश का स्थान प्रथम है, वहीं दुनिया में हम चौथे स्थान पर हैं। भारतीय रेलवे पिछले 30 वर्षों से आजादी के बाद जिस प्रकार से प्रगति कर रही है, वह किसी से छिपी हुई नहीं है। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि विरोधी पक्ष के साथियों को हमारे देश के अन्दर कोई उपलब्धि नजर नहीं आती है। बल्कि दूसरे देश, चीन, जापान इत्यादि उदाहरण यहां पर प्रस्तुत किए जाते हैं। मैं आपके माध्यम से सही तथ्यों को सदन के सामने रखना चाहता हूँ। 1950-51 में जहां 45 हजार किलोमीटर लाइन थी, वहां पिछले 32 वर्षों में 7,729 नई किलोमीटर लाइनों का निर्माण किया गया है। 7,914 किलोमीटर लाइन को डबल किया गया है और 5,185 किलोमीटर लाइन का विद्युतीकरण किया गया है। डीजल के इन्जन और लोकोमोटिव्स की भारतीय रेलवे में प्रगति छिपी हुई नहीं है। 1950 में हमारे पास 17 इन्जन थे, जो कि अब बढ़कर 2,650 हो गए हैं। इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव्स 72 थे, अब बढ़कर 1,164 हो गए हैं। सवारी गाड़ियों के कोच 460 थे, जो अब बढ़कर 31 हजार हो गए हैं। यह हमारी प्रगति का प्रतीक है। हमारी भारतीय रेलवे में आधुनिकीकरण हुआ है, चाहे वह किसी भी क्षेत्र में हुआ है। आज हमें यह कहने का गौरव प्राप्त है कि आज हम आधुनिकतम प्रणाली को भारतीय रेलवे में अपनाने में पूरा पूरा प्रयास कर रहे हैं।

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में विद्युतीकरण की बात कही थी और यह भी कहा था 1985 से पहले करीब 18 हजार किलोमीटर का रेलवे ट्रैक रिन्युअल करना है। इस बात की पुष्टि इस से भी हो जाती है कि रेलवे रिफार्म्स कमेटी ने भी इस का सुझाव दिया है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ कि उन्होंने जो आगामी वित्त वर्ष में करीब 220 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है, अपने लक्ष्य की पूर्ति के लिए, वह बहुत ही कम है, हमें करीब 450 करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी, तभी हम दस वर्षों में जाकर 18 हजार किलोमीटर का नवीनीकरण कर सकेंगे।

यह सही है कि पिछले दो तीन वर्षों में रेलवे की सुविधाओं में काफी सुधार हुआ है। यदि आप पिछले आंकड़ों को देखें तो वैगन्स का टर्न राउन्ड टाइम, जनता शासन काल में, 13.5 था, 1978-79 में 14.3 हो गया, 1979-80 में यह बढ़कर 15 हो गया और इस चालू वित्त वर्ष में 1982-83 में वह घट कर 13 हो गया है। इससे अन्दाज लगाया जा सकता है कि हमारे देश की रेल सेवाओं में निरन्तर विकास हो रहा है। मैं माननीय मंत्री जी को इस लिए भी बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने इस चालू वित्त वर्ष में लम्बी दूरियों के लिए नई-नई गाड़ियां चलाई हैं। जहां आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन चलती थी, अब चार दिन चलने लगी है। जहां तमिलनाडू एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन चलती थी, अब उसको बढ़ाकर चार या पांच दिन के लिए कर दिया गया है। जहां जी० टी० में पहले 14 या 15 डिब्बे चलते थे, अब उसको डबल हैडेड कर के 21 डिब्बे वाली गाड़ी बनाकर उसकी कैपेसिटी को बढ़ाया गया है। इसी प्रकार इस चालू वित्त वर्ष में डेप्रीसियेशन एकाउन्ट में 556 करोड़ रुपये को बढ़ाकर 850 करोड़ रुपये किया गया है—इसके लिए हमारे मंत्री महोदय बधाई के पात्र हैं। यह इस बात का सूचक है कि आप रेलों का आधुनिकीकरण करना चाहते हैं, जो हमारा रोलिंग स्टॉक है, जैसे खराब हुए कोचेज, लोकोमोटिव्स, वैगन्ज हैं उनके रख रखाव और बदलाव की तरफ आप ज्यादा ध्यान देना चाहते हैं। मुझे विश्वास है कि आप के इन प्रयासों से हमारी रेलों का रखरखाव, आधुनिकीकरण और जनता को दी जाने वाली सुविधाओं में प्रगति होगी तथा इनमें काफी सुधार भी होगा।

जहां तक पैसेन्जर किराये की बात है—हमारी रेलवे रिफार्म्स कमेटी तथा जो नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी है, इन सब ने एक मत से सिफारिश की थी कि वर्तमान पैसेन्जर किराये तथा माल-भाड़े की दरें बहुत कम हैं, रेलवे के संसाधनों को बढ़ाने की दृष्टि से इनमें बढ़ोत्तरी करना बहुत आवश्यक है। इसलिए भाड़े की वृद्धि भी स्वागत योग्य है।

जहां तक मासिक-पास का सवाल है इस में वृद्धि कुछ ज्यादा हो गई है क्यों कि जो हमारे प्रथम श्रेणी तथा द्वितीय श्रेणी के टिकट हैं इनमें 11-12 परसेन्ट की बढ़ोत्तरी हुई है, जब कि मथली पास में बढ़ोत्तरी 100 प्रतिशत से ऊपर है। अतः मैं आम उपभोक्ताओं की तरफ से या सर्विस-क्लास के गरीब लोगों की तरफ से अनुरोध करना चाहूंगा कि मासिक टिकट की वृद्धि को कुछ कम करने की कृपा करें।

आपने इस वर्ष बजट में जो “सेफटी, सिक्योरिटी और पंचुएलिटी “यानी” संरक्षा, सुरक्षा और समय की गारंटी” दी है तथा माननीय प्रधान मंत्री जी के बीस सूत्री कार्यक्रम को लागू करने का संकल्प-पेड़ लगाने की योजना, ऊर्जा के वैकल्पिक साधनों का विकास...लिया है, इसके लिए भी मैं

आपको बधाई देता हूँ, परन्तु ऐसा न हो कि ये लक्ष्य सिर्फ स्टेशनों पर लिखे हुए नारे ही साबित हों, हम इनका इम्प्लीमेंटेशन चाहते हैं, कार्यान्वयन चाहते हैं जिससे कि दूसरे विभागों के लोग, दूसरे सम्बन्धित व्यक्ति, आपसे प्रेरणा लेकर उन सुधारों को अपने यहां भी लागू करें।

अब मैं अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में कुछ बातें निवेदन करना चाहता हूँ। हमारा मध्य प्रदेश एक ऐसा पिछड़ा हुआ इलाका है जहां आज भी सब से कम प्रतिशत रेलवे लाइन का विकास या विस्तार हुआ है। मैं यह चाहूंगा—जिन लाइनों का सर्वे हो चुका है, चाहे वह रायपुर-बस्तर को जोड़ने वाली लाइन है या इन्दौर से महु होकर खण्डवा को मीटर गेज से ब्राडगेज में बदलने की बात है या ग्वालियर-शिवपुर-सवाई माधोपुर की लाइन को बदलने की बात है—इनको प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में भोपाल-विलासपुर एक्सप्रेस-35 डाउन तथा 36 अप चलती है। आप को यह जानकर आश्चर्य होगा, इसका नाम भोपाल-विलासपुर एक्सप्रेस तो जरूर है, परन्तु यह 56 स्टेशनों में से 50 स्टेशनों पर रुकती है और जिन 6 स्टेशनों पर नहीं रुकती है वे सब मेरे ही संसदीय क्षेत्र में हैं। इसलिए मैं यह चाहता हूँ कि इस भोपाल-विलासपुर एक्सप्रेस को फास्ट पैसेंजर का रूप देकर मेरे संसदीय क्षेत्र के जो स्टेशन हैं—सुमेर पवई, बरेठ, कुलहार, कँथोरा—इन स्टेशनों पर भी रोकने की व्यवस्था करें, क्योंकि बीना-विलासपुर सैक्शन में यह हर स्टेशन पर रुकती है, लेकिन मेरे क्षेत्र में 5-6 स्टेशनों पर नहीं रुकती है जो कि भोपाल बीना सैक्शन पर हैं। यदि आप इस तरह की व्यवस्था कर दें तो यात्रियों को बहुत सुविधा होगी और किराये की आमदनी में भी वृद्धि होगी।

अभी हमारे मित्र भूरिया जी ने कहा था कि सन् 1981 में भूतपूर्व रेल मंत्री श्री केदार पांडे जी भोपाल गए थे और उन्होंने भोपाल से दिल्ली तक के लिए एक सांची एक्सप्रेस चलाने की बात कही थी। मैं इस बात को कहना चाहूंगा कि हिन्दुस्तान के हर प्रदेश की राजधानी आज दिल्ली से जुड़ी हुई है। क सिर्फ मध्यप्रदेश की राजधानी ही छूट गयी है जिससे कि दिल्ली के लिए कोई गाड़ी नहीं आती। वैसे तो बहुत बड़ी बड़ी गाड़ियां वहाँ से आती हैं लेकिन दिल्ली से भोपाल तक की कोई गाड़ी नहीं है।

विदिशा में जो कि मेरा खुद का संसदीय क्षेत्र है, वहाँ पर ओवरब्रिज की बात भी सामने आयी है। मुझे खुशी है कि रेल मंत्री आदरणीय श्री सेठी जी ने पिछले रेल बजट में इस ओवर ब्रिज के लिए 9 लाख रुपये मंजूर किये थे और आपने भी इस बजट में इसके लिए 10 लाख रुपये का प्रावधान किया है। इस तरह से इस ओवर ब्रिज के लिए आप 19 लाख रुपये दे रहे हैं परन्तु आज तक इस ओवरब्रिज पर कोई कार्य प्रारंभ नहीं हुआ।

अन्त में मैं भोपाल की कोच रिपेअरिंग फैक्ट्री के जारे में आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। पिछले दो वर्षों से इस कोच रिपेअरिंग फैक्ट्री के निर्माण की बात की जा रही है। इसके लिए चालू वित्त वर्ष में, यानी 82-83 वर्ष में 1.08 करोड़ रुपये खर्चा किया गया था और जो 83-84 का बजट है, उसमें आपने 3.50 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। इस 4.58 करोड़ रुपये का प्रावधान होने के बाद भी आज तक केवल फैक्ट्री की भूमि के हस्तांतरण का ही काम हो पाया है। यह प्रगति किसी भी हालत में संतोषजनक नहीं है। अतः मैं निवेदन करूंगा कि इस कार्य में तेजी लाएं। इससे हमारे कोचिंग के

मेन्टिनेंस के काम में प्रगति होगी और साथ ही साथ वहां के लोगों को रोजगार के साधन भी उपलब्ध होंगे।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि गुलाबगंज स्टेशन पर अमृतसर एक्सप्रेस और विदिशा क्षेत्र में मण्डी बामोरा से लखनऊ-बम्बई एक्सप्रेस के स्टोपेज मंजूर करें। इसके लिए मैं आपका बड़ा आभारी होऊंगा।

आपने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। रेलवे रिफार्म कमेटी के सुझावों के अनुसार और आप अपने वक्षतव्य के अनुसार प्रस्तावों को पूरी तरह से कार्यान्वित करने का पूरा पूरा प्रयास करेंगे, ऐसी हमें आशा है। धन्यवाद।

*श्री ओस्कर फर्नांडीस (उदपी) : उपाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं इस सदन में सरकार द्वारा प्रस्तुत किए गए रेलवे बजट का स्वागत करता हूं। कर्नाटक के लोगों की ओर से मैं माननीय रेल मंत्री का धन्यवाद करता हूं।

कर्नाटक के लोगों की गुंटकल बंगलौर मीटर लाइन के बड़ी लाइन में बदलने की मांग बहुत पुरानी थी। यह कार्य बड़ी तेजी से पूरा किया गया है और बंगलौर तथा बम्बई के बीच की यात्रा और अधिक सुविधाजनक हो गई है। इस परिवर्तन के कारण कर्नाटक एक्सप्रेस, जो राज्य की राजधानी बंगलौर और राष्ट्र की राजधानी दिल्ली के बीच चलती है, ने 1 अप्रैल 1983 से अपना मार्ग बदल दिया है। अतः कर्नाटक के लोग रेल विभाग के आभारी हैं। माननीय मंत्री ने अपने बजट में दो लाइनों के सर्वेक्षण कराने की सहमति दी है। एक है चिकमंगलूर से काडूर तक और दूसरी है कारवर से हुबली तक। इसके लिए भी कर्नाटक के लोग केन्द्रीय सरकार के आभारी हैं और सरकार से निवेदन करते हैं कि सर्वेक्षण समाप्त होने के तुरन्त बाद इन लाइनों पर कार्य शुरू किया जाए।

महोदय, मैं अपने निर्वाचन की कुछ महत्वपूर्ण शिकायतों की ओर आपका ध्यान न दिलाकर, अपना कर्त्तव्य पूरा नहीं कर पाऊंगा। हमारे राष्ट्र के पूरे रेलवे के मानचित्र में पश्चिमी तटवर्ती रेलवे लाइन सबसे महत्वपूर्ण लाइन है जिसके साथ संबंध नहीं जोड़ा गया है। बम्बई में कार्य आरंभ हो गया है लेकिन मैं माननीय मंत्री से नम्र निवेदन करता हूं कि वह मंगलौर से भी कार्य आरंभ करें। यह कार्य तुरन्त किया जाना चाहिए क्योंकि मंगलौर में नया बंदरगाह बनाया जाना है।

एक स्पंज लोहा संयंत्र की यथाशीघ्र ही वहां स्थापना की जा रही है। उदपी के मामले में एक नौ सेना अड्डे की भी स्थापना की जा रही है। औद्योगिक विकास की इन बातों के कारण यह पश्चिमी घाट लाइन बड़ी महत्वपूर्ण है। यदि इसे पूरा न किया गया तो इस क्षेत्र के औद्योगिक उत्पादन का सही आयोग नहीं किया जा सकेगा।

राष्ट्रीय परिवहन नीति सम्बन्धी समिति ने अपने प्रतिवेदन में विस्तृत अध्ययन किया है और यह सुझाव दिया है कि नई रेलवे लाइनों की स्थापना की जाए। सर्व प्रथम, प्रतिवेदन के अनुसार इस क्षेत्र में नई रेलवे लाइन बनाने की दृष्टि से बड़े उद्योगों की स्थापना की जानी चाहिए। दूसरी बात इसमें यह

* कन्नड़ में दिए गए मूल भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

कही गई है कि यहाँ विपुल खनिज संसाधन होने चाहिए। तीसरे, इस क्षेत्र में वन सम्पदा के भी अपार संसाधन उपलब्ध होने चाहिए।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बिंदूर है जहाँ विपुल खनिज संसाधन उपलब्ध हैं। इन खनिज संसाधनों को लारियों द्वारा रेल मुहानों पर पहुंचाया जा रहा है। इसी प्रकार उत्तरी कर्नाटक में भी वन सम्पदा के विपुल संसाधन उपलब्ध हैं। यदि हम इस वन सम्पदा से लाभ उठाना चाहते हैं तो पश्चिमी तट रेल संपर्क बनाने से ही केवल ऐसा हो सकता है। मंगलौर में पहले से बड़े-बड़े उद्योग स्थापित किए जा चुके हैं। वहाँ पर रसायन उर्बरक कारखाने लगाये जा चुके हैं। एक तेल शोधक कारखाने की वहाँ पर 1985 तक स्थापित हो जाने की संभावना है। मंगलौर में भी शीघ्र ही एक स्पंज लोहा संयंत्र लग जायेगा।

‘पेलेटाइजेशन’ संयंत्र लगाने सम्बन्धी सभी प्रारम्भिक कार्यवाही आरम्भ हो चुकी है। राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की रिपोर्ट में नई रेल लाईन के निर्माण का कार्य आरम्भ करने के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण कारण बताये गए हैं। समूचे पश्चिमी घाट में कोई रेलवे संपर्क नहीं है। कारवार में एक नौ-सैनिक अड्डा बन रहा है। यदि आप मंगलौर पत्तन की सुरक्षा को भी ध्यान में रखे तो सामरिक दृष्टि से भी सभी शर्तों की पूर्ति हो जाती है। राष्ट्रीय परिवहन नीति सम्बन्धी समिति अपने प्रतिवेदन में नई रेलवे लाईन की स्वीकृति के लिए विकास केन्द्रों पर बहुत बल देती है। इस समिति के प्रतिवेदन के अनुसार यदि विकास केन्द्र होंगे तो नई रेलवे लाईन का निर्माण किया जा सकता है। मंगलौर एक बहुत महत्वपूर्ण विकास केन्द्र है। मालवे में मछली पकड़ने का एक बहुत बड़ा पत्तन है। कारवार भी एक महत्वपूर्ण विकास केन्द्र बन गया है। गोआ में विकास सम्बन्धी काफी गतिविधियाँ चल रही हैं। इस प्रकार नई रेलवे लाईन के निर्माण के लिए आवश्यक शर्तें, जिनका राष्ट्रीय परिवहन नीति सम्बन्धी समिति ने उल्लेख किया है, पूरी हो गई हैं और इस प्रकार इस ऐतिहासिक पश्चिमी घाट रेलवे लाईन की बहुत ही आवश्यकता है।

राष्ट्रीय परिवहन नीति सम्बन्धी समिति ने मंगलौर-बम्बई रेल लाईन के बारे में अपने विचार व्यक्त करते हुए कहा है :

“परिवहन को युक्ति संगत बनाना, समूचे परिवहन प्रयास को कम करना एवं वर्तमान व्यस्त रेल लाईनों पर भार कम करना, नई रेलवे लाईनों के निर्माण के महत्वपूर्ण मानदंड हैं। ग्रैंड ट्रंक मार्ग, बम्बई-मद्रास मार्ग, पूर्वी तट लाइन और खड़गपुर-टाटानगर खंड, जैसे महत्वपूर्ण यातायात मार्ग हैं जो अत्यधिक व्यस्त मार्ग हैं और जिन पर यातायात व्यस्तता बढ़ती ही जायेगी। इन्हें दोहरा करने और त्रिच्युतीकरण करने के बाद भी ये मार्ग पूरे यातायात का तथा और बढ़ने वाले यातायात की आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं कर सकेंगे। इसी संदर्भ में वैकल्पिक मार्ग विकसित करने की आवश्यकता है जहाँ पर यातायात को कम किया जा सकता है।”

परिवहन के युक्तियुक्तकरण या अभिनवीकरण के लिए कुल रेल लाईनों के निर्माण के हेतु कुल परिवहन प्रयत्न को कम करना और खंडों को वर्तमान संतृप्ति तंत्र से मुक्त करना—ये महत्वपूर्ण माप-दंड हैं। ग्रैंड-ट्रंक मार्ग, बंबई-मद्रास मार्ग, पूर्वी समुद्र-तट लाइन और खड़गपुर-टाटानगर खंड जैसे प्रमुख

हैं जो संतृप्ति की स्थिति में काम कर रहे हैं और जहाँ यातायात का घनत्व बढ़ना जारी रहेगा। रेल लाइनों के दोहरे करने और विद्युतीकरण के बाद भी ये मार्ग रेल व्यवस्था में बढ़ने वाले उस कुल यातायात को वहन नहीं कर पायेंगे। इस संदर्भ में वैकल्पिक मार्ग बनाने की तात्कालिक आवश्यकता तो है जिन पर यातायात का विपणन किया जा सकता है, और साथ ही गमनदूरी को कम करने और इसके परिणाम स्वरूप कुल परिवहन प्रयत्न की कम करने की तत्काल आवश्यकता है। कम हुए परिवहन प्रयत्न के परिणाम स्वरूप ऊर्जा में हुई बचत, ऊर्जा की कमियों के संदर्भ में अर्थ-व्यवस्था के लिए बहुत मूल्यवान है। बंबई और मंगलौर के बीच रेल लाइन नहीं है। इस रेल लाइन की कड़ी से संभावनापूर्ण समृद्ध पश्चिमी समुद्रतट के क्षेत्रों को पार करते हुए उत्तर-दक्षिण की गमनदूरी में 600 से 1,000 कि०मी तक कम हो जाएगी तथा ग्रैंड-ट्रंक और बंबई-मद्रास मार्गों पर भीड़भाड़ काफी कम हो जाएगी।

समिति के कहने पर महाराष्ट्र सरकार के जरिए किए गए अध्ययन से यह दिखाई दिया कि यदि एक लाइन विपथित यातायात सहित यातायात की भारी मात्रा का वहन करने के लिए बनाई जाए तो उससे न केवल वर्तमान प्रमुख मार्गों पर भीड़भाड़ कम होगी बल्कि इस क्षेत्र के विकास में सहायता भी मिलेगी।

इस प्रकार पश्चिमी तट रेलवे लाइन अनेक राज्यों एवं महत्वपूर्ण औद्योगिक केन्द्रों को जोड़ने में एक नए इतिहास का सृजन करेगी। गोआ, महाराष्ट्र, कर्नाटक एवं केरल की जनता को इस नई रेलवे लाइन से बड़ा ही लाभ होगा। मैं कर्नाटक की जनता की ओर से माननीय रेल मन्त्री को पुनः बधाई देता हूँ और इस मंगलौर-बम्बई रेल लाइन के निर्माण को पूरा करने का उनसे अनुरोध करता हूँ।

प्रो० पी० जे० कुरियन (मवेलीकास) : महोदय, मैं बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। हमारी चर्चा हमारी रेलों की गति की तरह ही धीमी है।

रेलवे एक सरकारी क्षेत्र का उपक्रम है। जिसमें अधिकतम पूंजीगत निवेश—37,000 करोड़ रुपये है। यह एक वाणिज्यिक उपक्रम भी है। अतः हमें इसमें किये गये निवेश के अनुसार इससे लाभ भी मिलना चाहिए। किन्तु साथ ही यह भी स्मरण रखना चाहिए कि रेलवे को कुछ सामाजिक दायित्व भी निभाने होते हैं। अतः रेल मन्त्री महोदय ने बजट प्रस्तावों को बनाते समय वास्तव में वाणिज्यिक पहलू तथा सामाजिक दायित्वों के बीच एक सन्तुलन बनाए रखा है। मैं इस पृष्ठभूमि में बजट के सम्बन्ध में अपने विचार व्यक्त कर रहा हूँ।

वास्तव में रेलवे एक संकट के दौर से गुजर रहा है। हमारे रेल पथों का ही मामला लें। 61,000 किलो मीटर मार्ग (रूट) कुल एक लाख किलोमीटर रेल पथ बना हुआ है। जैसाकि मैं समझता हूँ कि इसमें से काफी लम्बे रेल पथ को हटाना पड़ेगा क्योंकि वह पुराना पड़ चुका है तथा खराब हो गया है। इस स्थिति को बेहतर ढंग से समझने के लिए यह जानना जरूरी है कि कुछ वर्ष पहले गति प्रति-बन्ध वाला 780 किलो मीटर का रेल पथ अब बढ़कर 4486 किलोमीटर हो गया है। यह स्थिति इस लिए पैदा हो गई है क्योंकि पिछले वर्षों में पर्याप्त ह्रास निधि की व्यवस्था नहीं की गई। मुझे प्रसन्नता है कि माननीय मन्त्री ने अब इस नीति को छोड़ दिया है और पर्याप्त ह्रास निधि की व्यवस्था करने का अब सही दृष्टिकोण अपनाया है। पिछले वर्ष 500 करोड़ रुपये ह्रास निधि का आबंटन भी किया गया था

जबकि उन्होंने 556 करोड़ रुपये खर्च कर डाले। इस वर्ष 850 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। रेलवे सुधार समिति ने रेलवे से अनुरोध किया है कि रेल पथों और रोलिंग स्टॉक के नवीनीकरण के लिए कम से कम 2000 करोड़ रुपयों का आवंटन किया जाये। किन्तु वर्तमान स्थिति क्या है? इस वर्ष हमारा योजना परिव्यय केवल 1342 करोड़ रुपये है और रेलवे के योजना आयोग से अपेक्षाकृत अधिक धनराशि के आवंटन के प्रयास असफल हो गये, ऐसा मैं नहीं कहूंगा किन्तु वे प्रयास सफल नहीं हो सके। अतः क्योंकि आवंटित धनराशि और व्यय में अन्तर है और इस कठिनाई के कारण यदि आप गणना करें तो आपको पता चलेगा कि पांचवीं पंच-वर्षीय योजना के अन्त में 18,000 किलोमीटर पथ नवीनीकरण के लिए शेष बच जाता है। इस समय स्थिति यह है। अब इस बात को ध्यान में रखते हुए कि आपने पथ नवीनीकरण के लिए केवल 220 करोड़ रुपये दिए हैं, मैं केवल यह कह सकता हूँ कि रेल पथ के नवीनीकरण की गति अत्यन्त धीमी है जब कि रेल पथ तेज गति से खराब हुए हैं। इसका परिणाम यह है कि हमें रेल पथ के नवीनीकरण पर अधिक जोर देने तथा उसके लिए अधिक धनराशि की व्यवस्था करने की आवश्यकता है। चल स्टॉक की स्थिति भी अच्छी नहीं है। कम से कम 41,000 वैगनों (माल-डिब्बों) को शीघ्र ही बदलने अथवा ओवरहाल करने की आवश्यकता है। यदि मैं सही समझता हूँ तो 4,000 वैगनों ने, जिनका प्रयोग किया जा रहा है, अपनी मियाद पूरी करली है। और 14 प्रतिशत यात्री डिब्बे बिल्कुल कबाड़ बन चुके हैं। इस प्रकार, 10 प्रतिशत वैगनों को शीघ्र ही बदलने की आवश्यकता है। और साथ ही 20% रेल पथ के बदलने की भी आवश्यकता है। वर्तमान स्थिति यह है। यह वास्तव में बड़ी चौंका देने वाली स्थिति है। इसी पृष्ठभूमि में मैं रेलवे के कार्य-निष्पादन की समीक्षा कर रहा हूँ। और माननीय मन्त्री के प्रस्तावों पर विचार कर रहा हूँ।

रेलवे के कार्य निष्पादन के बारे में मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है कि इस वर्ष उसमें असाधारण सुधार हुआ है विशेष रूप से माल की ढुलाई में सुधार हुआ है। आप पिछले वर्ष के 1950 लाख मीटरटन की तुलना में इस वर्ष 2270 लाख मीटरटन के रिकार्ड आंकड़ों पर पहुँच चुके हैं। यह निश्चय ही सराहनीय बात है। विश्व बैंक ने भी रेलवे को उसकी इस असाधारण उपलब्धि के लिए सराहनी की है। मुझे विश्वास है कि मन्त्री महोदय इस गति को बनाये रखेंगे और कार्यकुशलता में और वृद्धि करेंगे।

एक दूसरा क्षेत्र, जिसकी मैं प्रशंसा करना चाहता हूँ, यात्रा करने वाली जनता की सुरक्षा के सम्बन्ध में है। वास्तव में जनता को रेलवे की सुरक्षा में विश्वास नहीं रहा था। यह स्थिति हो गई थी। किन्तु अप्रैल से दिसम्बर, 1982 तक अर्थात् पिछले वर्ष दुर्घटनाओं में 26 प्रतिशत कमी आई है। वास्तव में यह बहुत ही अच्छी बात है। किन्तु इससे सन्तुष्ट नहीं हो सकती। एक प्रतिशत दुर्घटनाएँ भी बड़ी गम्भीर बात है, क्योंकि उसमें मानव जीवन प्रभावित होता है। हमारा उद्देश्य दुर्घटनाओं को बिल्कुल समाप्त होना चाहिए। इस बारे में मन्त्री महोदय को यात्रियों की सुरक्षा हेतु किए गए विशेष उपायों के लिए बधायी देता हूँ। लेकिन मैं उनसे अनेक जांच समितियों की रिपोर्टों में की गई सिफारिशों पर विचार करने तथा दोषी व्यक्तियों चाहे वे कोई भी हों के विरुद्ध सख्त कार्यवाही करने के लिए अनुरोध करता हूँ।

उन्होंने किरायों तथा भाड़ों में उद्देश्यपूर्ण तरीके से वृद्धि की है। निस्सन्देह, इस वृद्धि से विशेषकर दूसरे दर्जे के यात्रियों को बहुत धक्का लगा है। आप यात्रियों से 178 करोड़ रुपये का अतिरिक्त

राजस्व एकत्र करने जा रहे हैं और 310 करोड़ रुपये भाड़े में वृद्धि से प्राप्त करने जा रहे हैं। मैं मानता हूँ कि यह वृद्धि दो कारणों से जरूरी हो गयी थी। (1) योजना आयोग ने आपके अधिक राशि आवंटन करने के प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया है; (2) आपने रेलवे को मितव्ययता के साथ चलाने की कोशिश की है। यह सच है कि रेलवे विशेषकर यात्री यातायात आर्थिक दृष्टि से लाभदायक नहीं है। हर वर्ष रेलवे को यात्री यातायातमद में 400 करोड़ रुपये की हानि उठानी पड़ती है। आपकी कोशिशें उसके घाटे या उसके कुछ भाग के घाटे को पूरा करने की रही है। मुझे यहां यह बात नहीं भूलनी चाहिये कि रेलवे यातायात जांच स्थापित ने किराये तथा भाड़े में भारी वृद्धि की सिफारिश की है। फिर भी मंत्री उस सीमा तक नहीं बढ़े हैं लेकिन मैं समझता हूँ कि उन्होंने इस बात को ध्यान में रखा है।

फिर भी, मैं कहना चाहूंगा कि लोगों की अदायगी की क्षमता को देखते हुए यह वृद्धि उनके लिए एक बड़ी क्षति है। इसके अतिरिक्त, भाड़े में वृद्धि से मूल्यों में भी वृद्धि होगी निस्सन्देह आप इस बात से प्रभावित हुए हैं कि पिछले वर्ष भाड़े और किरायों में वृद्धि के बावजूद भी मुद्रास्फीति में 2 प्रतिशत कमी हुई है और आप इस वर्ष भी इसी प्रकार की आशा रखते हैं। लेकिन मैं अनुभव करता हूँ कि हमें लोगों की प्रतिव्यक्ति आय तथा इस बात को ध्यान में रखना चाहिए कि हमारे 99 प्रतिशत लोग दूसरे दर्जे में यात्रा करते हैं। उस दृष्टि से मैं अनुभव करता हूँ कि भाड़े की इस वृद्धि पर पुनर्विचार होना चाहिए। मैं सुझाव दूंगा कि कम से कम अनिवार्य वस्तुओं को भाड़े की वृद्धि से मुक्त किया जाना चाहिए।

रेलवे के कार्य निष्पादन के बारे में मुझे कहना चाहिए कि इसमें कुछ सुधार की आवश्यकता है। देखा गया है कि बिना टिकट यात्रियों की संख्या में वृद्धि होती जा रही है। कुछ क्षेत्रों में लोग समझते हैं कि बिना टिकट यात्रा करना उनका जन्मसिद्ध अधिकार है। मैं अपने तर्क को सिद्ध करने के लिए कुछ आंकड़े देता हूँ। 1982-83 के दौरान उप-शहरी तथा गैर-उपशहरी यात्रियों की अनुमानित संख्या क्रमशः 290 करोड़ 30 लाख तथा 394 करोड़ 90 लाख थी जबकि वास्तविक संख्या क्रमशः केवल 165 करोड़ 50 लाख तथा 346 करोड़ 90 लाख थी। पिछले वर्ष उपशहरी किराये में वृद्धि के बावजूद भी आपकी आय में वृद्धि नहीं हुई है। इससे यह बात स्पष्ट हो जाती है कि बिना टिकट यात्रा में वृद्धि हो रही है। मैं यह नहीं कहता कि हर मामले में रेलवे कर्मचारियों की सांठगांठ होती है लेकिन मैं अनुभव करता हूँ कि कर्मचारी या तो अपने काम में सुस्त हैं या उनकी इसमें कोई न कोई सांठगांठ है।

दूसरी समस्या रेलों का देर से चलना है। मुझे यकीन है कि मंत्री महोदय ने समयबद्धता सुनिश्चित करने के लिए कुछ प्रयत्न किए हैं। वास्तव में उनका लक्ष्य है—रक्षा, सुरक्षा तथा समय-बद्धता निश्चय ही इसके कुछ प्रभाव हुए हैं। फिर भी, आज अधिकांश मेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियां देरी से चलती हैं। मैं सुझाव दूंगा कि गाड़ियों के देर से चलने के सम्बन्ध में कर्मचारियों पर जिम्मेवारी निश्चित करने के लिए कोई प्रावधान होना चाहिये। यदि मुझे ठीक तरह से याद है तो श्री हनुमन्तैया के समय, जब वे रेल मंत्री थे, गाड़ियों के देर से चलने सम्बन्धी कर्मचारियों पर जिम्मेवारी निश्चित करने का प्रयत्न किया गया था और उसके कुछ परिणाम भी निकले थे। अतः उस बात का सुझाव भी मैं मंत्री महोदय को विचारार्थ देना चाहता हूँ।

मैं यहां एक महत्वपूर्ण प्रश्न का जिक्र करना चाहता हूँ। इस बारे में प्रेस में भी एक विवाद चला था। मंत्री महोदय ने उस बारे में एक साहित्यिक तथा ठीक कदम उठाया है। वास्तव में मैंने इन्हें

इस बारे में लिखा भी था। साधारणतः इन दिनों सत्तारूढ़ लोगों को मार्गदर्शन की आवश्यकता होती है। लेकिन आश्चर्य है और मुझे खुशी है और मैं आपको बधायी देता हूँ। आप कोयले की रोक आवंटित करने सम्बन्धी स्वविवेक को समाप्त करना चाहते थे। आप जानते हैं कि क्या हो रहा है। कोयला ले जाने के लिए रोक आवंटन रेलवे मंत्रालय के स्वविवेक पर निर्भर करता था और आपने इसे समाप्त करने के लिए एक उचित कदम उठाया है। उसके लिए मैं आपको व्यक्तिगत रूप से बधायी देता हूँ। क्योंकि वह एक ठीक कदम है जिसे हर अधिकारी को उठाना चाहिए। आप जानते हैं कि हमारे देश में भ्रष्टाचार का कारण विभिन्न स्तरों पर लोगों को प्रदत्त स्वविवेक की शक्तियाँ हैं। स्वविवेक को समाप्त करना एक बिलकुल ठीक कदम है और उसके लिए मैं आपको बधायी देता हूँ।

अब मैं अपने राज्य की समस्याओं पर प्रकाश डालता हूँ। वास्तव में हमारे देश में 61,000 किलोमीटर रेलवे लाइन है और मेरे राज्य में केवल 914 किलोमीटर है। अन्य राज्यों में एक लाख की जनसंख्या के लिए 10 किलोमीटर रेल लाइन है लेकिन केरल में यह केवल 4 किलोमीटर है। यह उपेक्षा जारी है। मैं इस बात को आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ।

केरल में रेल का एक भी कारखाना नहीं है। कुछ समय पहले पालघाट, केरल में एक रेल डिब्बे का कारखाना शुरू करने का प्रस्ताव था लेकिन अब वह भी अन्यत्र ही लगाया जा रहा है और अब हमारे पास कोई भी कारखाना नहीं है। अतः रेलवे लाइन तथा कारखाने के मामले में हमारा राज्य बहुत पीछे है और हमारी उपेक्षा की जा रही है। अतः मैं आपके व्यक्तिगत विचारार्थ सुझाव दूंगा कि केरल में दो रेल लाइनें बनाई जायें जिसका सर्वेक्षण करने का मैं आपसे अनुरोध करता हूँ। निस्सन्देह केरल के तटवर्ती भाग में रेल लाइन है लेकिन केरल के पहाड़ी क्षेत्र तथा मध्य भाग में कोई भी रेलवे लाइन नहीं है। अतः मैं उन क्षेत्रों के लिए रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करने का सुझाव देता हूँ जहाँ रेलवे लाइन नहीं है आप कुछ लाख रुपये की व्यवस्था कर सकते हैं; आपके लिए ऐसा करना कठिन नहीं है। ये रेलवे लाइनें हैं। (1) तिरुवल्ला पथिनायथिट्टा पुनालोर लाइन तथा (2) चेंगन्नूर—कोट्टाराक्करा त्रिवेन्द्रम लाइन, मैं इन्हें आपके विचारार्थ छोड़ता हूँ।

दूसरी बात यह है कि वर्तमान गाड़ियों में और सुविधायें क्या दी जा सकती हैं। मैं आपको एक अपना अनुभव बताता हूँ। मुझे कई बार त्रिवेन्द्रम से अपने निवास-स्थान के रेलवे स्टेशन तक प्रथम श्रेणी में खड़े खड़े आना पड़ा। एक दिन मैं अपने रेलवे स्टेशन आया और गाड़ी चलने वाली थी। अतः मैं दूसरी श्रेणी में गया और गाड़ी के दूसरी श्रेणी के कम्पार्टमेंट से कोई व्यक्ति प्रथम श्रेणी के कम्पार्टमेंट में जा सकता है जो 5 अथवा 6 डिब्बों के बाद है। दो घंटों तक मैं प्रथम श्रेणी के कम्पार्टमेंट में जाने की कोशिश करता रहा लेकिन भारी भीड़ के कारण मैं जा नहीं सका। यह वाइनड एक्सप्रेस है। दूसरी श्रेणी के कम्पार्टमेंट में इतनी भीड़ थी कि मैं दूसरी श्रेणी के कम्पार्टमेंट से चलकर प्रथम श्रेणी के कम्पार्टमेंट में न जा सका। वाइनड एक्सप्रेस की यह दशा है। यदि आप अध्ययन करे तो आपको पता चलेगा कि वह देश की एक बहुत भीड़ वाली गाड़ी है। मैं आपसे केवल यही अनुरोध करता हूँ कि उस गाड़ी के डिब्बों की संख्या 16 से बढ़ाकर 21 की जाए और इसे दो इंजन वाली बनाया जाये। संक्षेप में आप उस गाड़ी के डिब्बों की संख्या बढ़ायें और उसमें दो इंजनों की व्यवस्था करें।

मेरा एक और अनुरोध है। जयंती जनता एक्सप्रेस दिल्ली से कोचीन सप्ताह में पांच दिन जा रही है। यह केवल कोचीन तक ही जाती है। आप इसे त्रिवेन्द्रम तक क्यों नहीं बढ़ाते क्योंकि कई बार हमें जयंती जनता से त्रिवेन्द्रम जाना पड़ता है, केरल एक्सप्रेस से नहीं क्योंकि केरल एक्सप्रेस सप्ताह में केवल दो दिन चलती है।

त्रिवेन्द्रम राज्य की राजधानी है और इसलिए जे० जे० एक्सप्रेस, जो निजामुद्दीन से कोचीन जाती है, को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जा सकता है। जिसकी यात्रा केवल 4 घंटों की है। इसके लिए और इंजन तथा डिब्बों की जरूरत नहीं है। इसे आरकनी से त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जा सकता है। इसके लिए कोई अतिरिक्त व्यय की जरूरत नहीं है।

अतः मैं अनुरोध करूंगा कि वर्तमान सुविधाओं के साथ तथा किसी अतिरिक्त व्यय के बिना ही मंत्री जी केरल के लोगों के लिए इन दोनों कामों को कर सकते हैं।

मैं विद्युतीकरण के बारे में एक और बात करना चाहता हूं। निस्संदेह, आप विद्युतीकरण करने जा रहे हैं और राशि में भी वृद्धि की गई है। लेकिन हमारी नीति पर पुनर्विचार होना चाहिए। यह सच है कि विद्युतीकरण पर शुरू में अधिक व्यय होता है। मार्ग में एक बार बिजली लगने के बाद रख रखाव की लागत बहुत कम है और इसके कार्यकुशलता में भी वृद्धि होती है। केरल में बहुत बिजली उपलब्ध है। यह सच है कि इस समय सूखे के कारण बिजली की बहुत कमी है। यह एक असाधारण स्थिति है। पिछले दस वर्षों से कोई भी सूखा न था। केवल इसी बार सूखा पड़ा है। लेकिन यह अस्थायी तथा असाधारण है। बिजली काफी मात्रा में उपलब्ध है और सरकार विद्युतीकरण के लिए कम दर पर बिजली देने के लिए तैयार है। एक दीर्घकालीन नीति के रूप में मैं सुझाव दूंगा कि बिजली जहां कहीं भी उपलब्ध हो, वहां हमें विद्युतीकरण करना ही चाहिए। यदि राशि न हो, तो राशि किसी अन्य स्रोत से लेने के लिए कोशिश की जानी चाहिए। आप राष्ट्रीयकृत बैंकों से राशि क्यों नहीं लेते? रेलवे वहां से भी राशि ले सकती है और विद्युतीकरण कर सकती है।

डीजल इंजनों को चलाने के लिए हम अपनी बहुमूल्य विदेशी मुद्रा के बदले में तेल का आयात कर रहे हैं। जहां सम्भव है, वहां हम विद्युतीकरण क्यों नहीं करते? हमारे देश में विद्युत का उत्पादन जल विद्युत परियोजनाओं अथवा ताप विद्युत परियोजनाओं के माध्यम से होता है। हमारे देश में इन दोनों प्रकार की परियोजनाओं हेतु कच्चा माल उपलब्ध है। विदेशी मुद्रा आरक्षित निधि को बचाने तथा कार्यकुशलता में वृद्धि हेतु तथा दीर्घकालीन नीति के लिए मैं माननीय मंत्री महोदय को सुझाव दूंगा कि वह इस ओर विशेष ध्यान दें तथा विद्युतीकरण के लिए अधिक धन आवंटित करें। जहां कहीं विद्युत उपलब्ध है, विशेष रूप से केरल राज्य में, जहां विद्युत अत्यधिक मात्रा में उपलब्ध है और राज्य सरकार विद्युत देने के लिए तैयार है, वहां आपको विद्युतीकरण करना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

डा० गोलम याजदानी (रायगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेलमंत्री द्वारा इस सभा में पेश किए गए रेल बजट के समर्थन में बोलना चाहूंगा।

मैं अब उनका ध्यान पश्चिम बंगाल राज्य के पश्चिमी दिनाजपुर जिले की दयनीय दशा की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। यह जिला विभाजन का शिकार हुआ है। देश के विभाजन के समय इस सारे जिले को पूर्वी और पश्चिमी भागों में विभाजित किया गया था। इस जिले की मांग पूरी करने वाली रेलवे लाइन पाकिस्तान में चली गई और इस जिले में केवल बारसाई से राधिकापुर तक की रेलवे लाइन, जो वस्तुतः पूर्वी दिनाजपुर जिले में पार्वतीपुर तक रह जाती है, रह गई। जब राज्य का पुनर्गठन किया गया तब इस्लामपुर उपमण्डल को पश्चिमी दिनाजपुर जिले में सम्मिलित कर दिया गया। पश्चिमी दिनाजपुर के तीन उपमण्डल हैं। सितारा (स्टार) मछली की तरह इसकी तीन स्पर्शिकाएँ हैं। एक स्पर्शिका के शीर्ष पर उत्तर-पूर्वी कोने पर बालूरघाट कस्बा है। यह पश्चिमी दिनाजपुर जिले का मुख्यालय है। विभाजन से पूर्व इस कस्बे की मांग की पूर्ति 'हिली' होकर कलकत्ता से सिलीगुड़ी जाने वाली रेल लाइन से होती थी। यहां कोई रेल सम्पर्क नहीं था और जब इसे जिला मुख्यालय बनाया गया तो सरकार ने जिला मुख्यालय और शेष देश के बीच सम्पर्क बनाने का कुछ प्रयास किया। इस प्रकार 1949 से, विभाजन 1947 में हुआ था, यह प्रस्ताव किया जा रहा था कि बालूरघाट को मालदा जिले में इकलौकी से मुख्य रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। इसके लिए 1949, 1952, 1972 और 1973 में लगातार सर्वेक्षण किया गया। रेलवे लाइन बिछाने की अनुमानित लागत भी बताई गई। मेरे पास माननीय रेल मंत्री का उत्तर है जिसमें उन्होंने कहा है कि इस परियोजना को इसलिए आरम्भ नहीं किया गया क्योंकि उन्हें यह लाइन लाभकारी नहीं लगी और उन्होंने इसे छोड़ दिया। मेरे विचार में यह अत्यधिक निर्दयता है क्योंकि जब देश का विभाजन हुआ था तब सरकार का यह दायित्व था कि वह इस विभाजन से पीड़ितों को पुनः बसाए। हम जानते हैं कि पाकिस्तान से भारत आने वाले लोगों का कई हजार करोड़ रुपये व्यय कर पुनर्वास किया गया था परन्तु देश के विभाजन से पीड़ित इन लोगों का पुनर्वास नहीं किया गया। इनका पुनर्वास क्यों नहीं किया जाना चाहिए? वहां संवार के सभी साधन अच्छी स्थिति में नहीं हैं। यद्यपि कोई सम्पर्क स्थापित नहीं किया गया और बारसाई से राधिकापुर की विखण्डित रेलवे लाइन केवल मीटर गेज थी और जब कि स्थिति इतनी खराब थी और उसमें सुधार की आवश्यकता थी तब भी रेलवे अधिकारियों ने कहा कि यह लाइन लाभकारी नहीं होगी। उच्च पदों पर आसीन अधिकारी यह सब कैसे कह सकते हैं? क्या इसका कारण यह है कि उन्हें सर्वेक्षण का काम सौंपा गया था? वे जिले में सम्पर्क के सम्बन्ध में इस प्रकार की टिप्पणी कैसे कर सकते हैं? यदि यह लाभकारी नहीं भी थी तो उन्हें यह सुझाव देना चाहिए था कि इसे लाभकारी कैसे बनाया जा सकता है क्योंकि बारसाई से राधिकापुर तक मार्ग है और रेलवे मार्ग को मौजूदा लाइन से मिलाने का काम बहुत आसान था और सर्वेक्षण के लिए जिम्मेवार अधिकारियों ने ऐसा नहीं किया उच्च पदों पर आसीन अधिकारियों की ओर से यह बहुत निर्दयता का काम था। उस समय सरकार का इरादा बारसाई के साथ सम्पर्क स्थापित करने में लोगों की सहायता करना था। परन्तु उच्च वेतन पाने वाले मालीगाँव में तैनात अधिकारियों को सरकार को यह सुझाव देने का क्या हक है कि इस लाइन को केवल मौजूदा रेलवे लाइन से ही जोड़कर बिछाया जा सकता है और मौजूदा रेलवे लाइन को पहले बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए? उन्होंने ऐसा कभी नहीं किया। वे अपने कर्तव्य पालन में असफल रहे। चूंकि हम लोकतांत्रिक देश में रह रहे हैं, इसलिए मुझे यह पूछने का पूरा हक है कि ऐसा क्यों नहीं किया गया। देश का विभाजन लगभग 36 वर्ष पूर्व हुआ था। ये लोग अभी भी कष्ट क्यों उठा रहे हैं? उनके यहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। मैं चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री महोदय यदि चाहें तो उनके पास काम करने की कल्पना शक्ति है जो अन्य लोगों में नहीं है। मैं बालूरघाट—इकलौकी लाइन के निर्माण कार्य को आरम्भ कराने में, तथा इसे बारसाई—राधिकापुर रेल लाइन पर कल्याण गंज से जोड़ने तथा मौजूदा रेल लाइन को बड़ी लाइन में तत्काल परिवर्तित करने एवम् सम्पूर्ण रेलवे को तत्काल सक्षम

बनाने हेतु इकलौकी—बालूरघाट लाइन को दिल्ली तक बढ़ाने में उनका पूर्ण समर्थन करता हूँ क्योंकि यह काफी लम्बे समय से विचाराधीन है। यह बहुत पहले हो जाना चाहिए था। इसे अब तक रेलवे की अकुशलता के कारण नहीं किया गया है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री इस अकुशलता को समाप्त करें और इसमें हम उनका समर्थन करेंगे।

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि माननीय रेल मंत्री मालदा के लिए मंत्री हैं। मैं उसका कड़ा विरोध करता हूँ। वह केवल मालदा के लिए नहीं अपितु सम्पूर्ण देश के मंत्री हैं। हमें प्रसन्नता है कि वह मालदा के हैं। हम जानते हैं कि रेलवे के जो पहले मंत्री रहे हैं, उन्होंने भी अपने क्षेत्रों के लिए बहुत कुछ किया है। क्या बोर्ड प्रमाण दे सकता है जिससे सिद्ध हो कि वे मालदा के लिए ही मंत्री हैं। मैं आपको यहां बता सकता हूँ कि उन्होंने अपने बजट भाषण में मालदा का उल्लेख अवश्य किया है परन्तु उन्होंने अनेक स्थानों का भी उल्लेख किया है। उन्होंने कहा है कि :

.....भोपाल, तिरुपति, गुंटुपल्ली, भुवनेश्वर, नया बोगई गांव, मालदा, गोल्डन-राक और कृष्णराजापुरम.....में नई प्रमुख मरम्मत वर्कशाप.....

इन स्थानों में एक मालदा है। क्या इससे यह सिद्ध होता है कि वह केवल मालदा के लिए ही है? उन्होंने अन्य अनेक क्षेत्रों के लिए भी काम किया है। क्या इसी कारण उन्हें मालदा के लिए मंत्री कहा जा सकता है। वस्तुतः उन्होंने मालदा के लिए कुछ नहीं किया है। हम उनसे कुछ करने की आशा करते हैं। हम मांग करते हैं कि उन्हें मालदा के लिए कुछ करना चाहिए और तत्काल काम आरम्भ करना चाहिए। पिछले 36 वर्षों में जो क्षति हुई है उसकी तत्काल पूर्ति की जानी चाहिए। दो या तीन वर्षों में उन्हें यह सब पूरा कर देना चाहिए। तब हम उन्हें बधाई देंगे।

19.52 (श्री आर० एस० स्पेरो पीठासीन हुए)

मैंने पिछले रेल मंत्रियों श्री केदार पांडे और श्री प्रकाश चन्द सेठी को बहुत पत्र लिखे थे और उन्होंने उत्तर में मुझे लिखा था कि इकलौकी से बालूरघाट तक रेल लाइन के निर्माण पर 20 करोड़ रुपये खर्च होंगे। बुनियादपुर से कालियागंज के बीच रेल लाइन पर 9 करोड़ रुपये खर्च होंगे और बार-साई से राधिकापुर तक 7 करोड़ रुपये व्यय होंगे। कुल 36 करोड़ रुपये खर्च होंगे। क्या मैं पूछ सकता हूँ कि भारत सरकार अथवा रेलवे के लिए 36 करोड़ रुपए की राशि कितनी बड़ी है जिसकी वजह से ये लोग एक लम्बे समय से कष्ट पा रहे हैं? इस थोड़ी सी राशि के लिए ये लोग बहुत कष्ट उठा रहे हैं और वे विभाजन का शिकार हुए हैं। उन्हें यह सब परियोजनाएं क्यों नहीं दी गई हैं। इन परियोजनाओं को अब तक पूरा क्यों नहीं किया गया है? मुझे रेल मंत्रालय से पूछने का पूरा हक है। उन्होंने क्या किया? उन्होंने इतने लम्बे समय तक क्यों नहीं किया? मैं अब रेल मंत्री से इन परियोजनाओं पर तत्काल आगे काम करने का तथा इन्हें यथासंभव कम समय में समाप्त करने का अनुरोध करता हूँ।

मैंने जैसा कि पहले कहा है कि जिन लोगों को सर्वेक्षण का काम सौंपा गया था उनके पास संकल्पना शक्ति नहीं थी। बालूरघाट कस्बा बंगला देश की सीमा से कुछ ही मील दूर है। सुरक्षा

के प्रयोजन से इस लाइन को तत्काल बनाया जाना चाहिए क्योंकि यह सीमा के निकट है। महोदय, आप सेना में रहे हैं। आप जानते हैं कि सबसे पहले संचार सूचना और सम्पर्क की आवश्यकता होती है। ताकि आप तत्काल सफल सैनिक कार्यवाही चाहे वह पीछे हटने अथवा आगे बढ़ने की हो, कर सके। बालूरघाट एक अत्यंत महत्वपूर्ण क्षेत्र है। और जैसा कि मैंने कहा है यह सीमा के निकट है सुरक्षा के पहलू की ओर ध्यान क्यों नहीं दिया जा रहा है? मुझे आश्चर्य होता है कि पहले वाले रेलमंत्री क्या करते रहे।

मैं अब अपना भाषण समाप्त करता हूँ, मैं कुछ और बातें कहना चाहूँगा। मैं उन्हें अन्य बातें बताऊँगा। जब कभी हमें रेलवे प्रणाली आदि-आदि में कोई सुधार लाना होता है मैं उनका ध्यान उन अन्य परिस्थितियों की ओर खींचता हूँ जहाँ पर तुरन्त ध्यान दिया जाना चाहिए और कुछ किया जाना चाहिए। मैं तुम्हें बताऊँगा और वह समझ जायेंगे क्योंकि वह वहाँ के स्थानीय व्यक्ति हैं।

मैं मालदा जिले में यह चाहता हूँ कि इस जिले में भालूका नाम का एक स्टेशन है और यह स्टेशन एक ओर है और मुख्य नगर उसके दूसरी ओर है अतः जब कोई मालगाड़ी वहाँ खड़ी होती है तो जिन यात्रियों को पार करके शहर में जाना होता है उन्हें मालगाड़ी के नीचे से निकलकर जाना पड़ता है। अतः किसी प्रकार की दुर्घटना से बचने के लिए तुरन्त एक ऊपरी पुल की आवश्यकता है। और फिर, महोदय, हरिश्चन्द्रपुर और शमसी स्टेशनों के प्लेटफार्मों को ऊँचा करने की आवश्यकता है। मेरा रेल मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस सम्बन्ध में तुरन्त कार्यवाही की जाए।

महोदय, इसके बाद मालदा स्टेशन को नया रूप देने का कार्य भी आरंभ किया गया है और अभी भी चल रहा है और मैं चाहता हूँ कि वह और स्टेशनों पर भी ध्यान दें तथा मरम्मत कार्यशालाएं खोलें, अन्य सुधार कार्य करें। और मैं चाहता हूँ कि मालदा जिले की रेलों के लिए भी और अधिक कार्यशालाएं और फैक्टरियां खोली जानी चाहिए और उन लोगों की बात न सुने जो यह कहते हैं कि वह केवल मालदा के लिए हैं और अन्य स्थानों पर ध्यान नहीं दे रहे हैं।

दलकोला और सिलीगुड़ी शहर के लिए भी ऊपरिपुल होना चाहियें। सिलीगुड़ी में रेलवे लाईन नगर के बीच से गुजरती है और भारी यातायात वहाँ होता है। वहाँ पर एक ऊपरिपुल होना चाहिए।

नई रेलों के बारे में मैं उन्हें बताता हूँ कि कटिहार से मालदा तक सुबह एक और शाम को भी एक रेलगाड़ी चलती है। इसके बीच और कोई रेलगाड़ी नहीं चलती है। उस रेल में केवल 8 बोगियां हैं। मेरा रेल मंत्री महोदय से निवेदन है कि वह उस गाड़ी के दूसरे दर्जे में यात्रा करें और स्थिति को देख लें। वह आराम से गंतव्य स्थान तक नहीं पहुंच सकते हैं। इस रेल में इतनी भीड़ होती है कि आप प्रथम-श्रेणी के डिब्बे में भी नहीं चढ़ सकते हैं क्योंकि उस पर छात्र और अन्य लोग पहले ही कब्जा किए रहते हैं। अतः यह अधिक अच्छा होगा कि प्रथम श्रेणी को हटाकर केवल द्वितीय श्रेणी ही रखी जाए। मैं यह मांग भी करता हूँ कि या तो सवारी-डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए या वैकल्पिक रूप में दिन के समय एक अन्य रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। यह आसानी से 10 बजे सवेरे जाकर 3 बजे अपरान्ह वापिस आ सकती है।

महोदय साथ ही गौड़ एक्सप्रेस से मिलान करने वाली रेलगाड़ी भी नहीं है। जलपाईगुड़ी सवारी गाड़ी को गौड़-एक्सप्रेस से मिलान करना चाहिए, परन्तु वह कभी समय पर नहीं आती है। यह तो 3 या 4 घण्टे देर से आती है। और यह एक स्वतन्त्र रेलगाड़ी है। यह वास्तव में गौड़ एक्सप्रेस को मिलाने के लिए है परन्तु यदि कोई इस नई जलपाईगुड़ी सवारी गाड़ी से आता है तो वह गौड़ एक्सप्रेस को नहीं पकड़ पाता है। अतः, कोई अन्य गाड़ी प्रदान की जानी चाहिए अन्यथा गौड़-एक्सप्रेस का समय बदल दिया जाना चाहिए।

मैं आपको एक बात और बताना चाहूंगा। गौड़ एक्सप्रेस सियालदाह से पौने दस बजे चलती है और 7 बजे सांय मालदा पहुंच जाती है। मालदा से 6 बजे सांय कटिहार के लिए एक रेलगाड़ी चलती है। इसका अर्थ हुआ कि जो यात्री गौड़-एक्सप्रेस से कलकत्ता जाना चाहते हैं वे इस रेलगाड़ी में नहीं बैठ सकते हैं क्योंकि एक घण्टे का जो अन्तर है। यह एक सरल-सी बात है। परन्तु गोहाटी या कटिहार में बैठे अधिकारी ध्यान ही नहीं देते हैं। मेरी समझ में यह नहीं आता है कि वे इस गौड़ एक्सप्रेस की समय-सूची कैसे बनाते हैं। यदि इसे सियालदाह से एक घण्टे पहले चलने दिया जाए और यदि इस रेलगाड़ी को डेढ़ घण्टे देर से मालदा से चलाया जाए तो गौड़-एक्सप्रेस के ये यात्री आराम से कटिहार जा सकते हैं। यह ताल मेल की एक मामूली सी बात है परन्तु ये लोग जिनके हाथ में सारी बागडोर है लोगों की कठिनाइयों पर ध्यान नहीं देते हैं।

मुझे प्रसन्नता है कि मन्त्री महोदय सिलीगुड़ी से कलकत्ता तक हिमालय-एक्सप्रेस चलाने की बात सोच रहे हैं। मैं उनसे एक बात का अनुरोध करूंगा कि जो रेलगाड़ी भागलपुर से बम्बई जाती है उसे मालदा से चलना चाहिए। भागलपुर से मालदा तक दो घण्टे की यात्रा है। मालदा हर तरह से महत्वपूर्ण है। फिर मालदा से रेलगाड़ी क्यों नहीं चलाते हैं? मेरा यह निवेदन है।

मालदा में पंडुआ नाम का एक स्थान है। रमजान से एक मास पूर्व वहां उर्स होता है। यदि आप वहां पर उस अवसर पर जाएं तो आप पायेंगे कि लोग अर्देना स्टेशन से कैसे यात्रा कर रहे होते हैं। आठ सवारी-डिब्बों वाली केवल एक छोटी सी रेलगाड़ी होती है और उर्स में आने वाले यात्रियों की संख्या बहुत ज्यादा होती है। केवल एक रेलगाड़ी सवेरे चलती है और एक शाम को चलती है। वहां के लिए कम से कम दो या तीन विशेष रेलगाड़ियां चलनी चाहिए। अथवा आपको इन रेलों में सवारी-डिब्बों की संख्या बढ़ानी चाहिए। अब उर्स शीघ्र ही आने वाला है और मन्त्री महोदय से मेरा निवेदन है कि इस मामले पर यात्रियों के आराम के हित में विशेष ध्यान दें।

अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं स्थानीय पैसेन्जर रेलगाड़ियों की सफाई के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। यह अत्यन्त महत्वपूर्ण बात है क्योंकि जब तक सफाई नहीं की जाती है तब तक हम यात्रा नहीं कर सकते हैं।

मैं बजट का समर्थन करता हूं और इन शब्दों के साथ अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री अजीत कुमार साहा (विष्णुपुर)* : सभापति महोदय, आपने मुझे जो समय दिया है उसके लिए मैं धन्यवाद करता हूं।

*बंगला में दिए गए मूल भाषण के अंग्रेजी अनुबाद का हिन्दी रूपान्तर।

मैं आपकी अनुमति से बंगला में बोलना चाहूंगा।

कुछ समय पूर्व, उपाध्यक्ष महोदय ने श्री डागा से कहा था कि रेलवे लोक उपयोगी सेवा है, कोई वाणिज्यिक उपक्रम नहीं है। बजट में इस पहलू पर कोई प्रकाश नहीं डाला गया है। हमें ऐसा लगता है कि रेल किराये, भाड़े में वृद्धि अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के इशारे पर की गई है और अब तक जो आर्थिक सहायता दी जाती रही थी उसे वापिस ले लिया गया है। तथापि, अभी मैं सब बातों में पड़ना नहीं चाहता हूँ। मैं पश्चिम-बंगाल के बांकुरा और पुरूलिया जैसे पिछड़े जिलों में जहाँ हमें कुछ समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है, उनकी ओर मन्त्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करूँगा। मैं मन्त्री महोदय को, जो कुछ उन्होंने पश्चिम-बंगाल के लिए किया है और जो कुछ करने का प्रयास कर रहे हैं, उसके लिए निश्चय ही धन्यवाद देता हूँ। मन्त्री महोदय ने बांकुरा और पुरूलिया का कुछ समय पहले दौरा किया था। वह वहाँ पर जनता से मिले, जहाँ पर बहुत से संसद सदस्य, विधायक और व्यापारी उपस्थित थे। मैं भी वहाँ पर था। मन्त्री महोदय के साथ दक्षिण-पूर्वी रेलवे के महाप्रबन्धक और मण्डल रेलवे प्रबन्धक भी थे। उन्होंने वहाँ पर लोगों को बहुत से आश्वासन दिए थे, परन्तु खेदपूर्वक मुझे कहना पड़ रहा है कि अभी तक इनमें से कोई भी आश्वासन पूरा नहीं किया गया है। महोदय, बांकुरा और पुरूलिया के लोग लम्बे समय से हावड़ा के लिए एक तेजगति की रेलगाड़ी की मांग करते रहे हैं। उन्होंने मांग की और ध्यान आकृष्ट करने के लिए हावड़ा तक पद यात्रा की थी। पहले भी एक अन्य रेल मन्त्री श्री केदार पाण्डेय ने पश्चिम बंगाल के मुख्य-मन्त्री के साथ उसी मंच से बोलते हुए यह आश्वासन दिया था कि पुरूलिया और हावड़ा के बीच तीव्रगति की रेलगाड़ी चलायी जायेगी। वर्तमान रेल मन्त्री श्री गनी खान चौधरी ने भी इन स्थानों के लोगों को एक आश्वासन दिया है कि हम इस सम्बन्ध में कुछ करेंगे। परन्तु लगभग छः मास बीत चुके हैं और अभी तक कुछ नहीं हुआ है। हमने जब इस तीव्र गति रेल गाड़ी की मांग उठाई तो पहले तो हमें बताया गया कि टर्मिनल सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। हम इस प्रश्न को कई बार संसद और मन्त्रणा समिति में भी यह मामला उठा चुके हैं। हमें भिन्न-भिन्न प्रकार के उत्तर दिए गए थे। कभी-कभी तो यह कहा गया कि यह तीव्र गति रेल विद्यमान खड़गपुर प्लेटफार्म में प्रवेश करने में असमर्थ है। फिर यह कहा गया कि टर्मिनल सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। कुछ समय पहले श्री चौधरी ने कार्य सलाहकार समिति की बैठक में कहा कि कुछ धन खर्च करके पुरूलिया में छोटी लाइन की टर्मिनल सुविधाओं को बड़ी लाइन की टर्मिनल सुविधाओं में परिवर्तित किया जा सकता है। परन्तु अभी तक इस सम्बन्ध में कोई कदम नहीं उठाए गए हैं।

महोदय, बांकुरा, पुरूलिया और खड़गपुर से होकर हथिया और हावड़ा के बीच एक पैसेन्जर रेलगाड़ी चलती है। हम मन्त्री महोदय से मिले थे और उन्होंने उस क्षेत्र के प्रतिनिधियों के समक्ष यह आश्वासन दिया था कि खड़गपुर और हथिया के मध्यम चलने वाली रेल के भाप इन्जन को डीजल के इन्जन से बदल दिया जायेगा। मन्त्री महोदय के साथ जो महाप्रबन्धक और मण्डल रेलवे प्रबन्धक थे उन्होंने भी आश्वासन दिया था परन्तु इसके बारे में कुछ नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, यह रेल हावड़ा और खड़गपुर के बीच तो विद्युत इन्जन से चलती है और खड़गपुर में भाप का इन्जन इसमें लगा दिया जाता है जो कि लगभग 50 मिनट लेता है। गाड़ी प्लेटफार्म पर 50 मिनट खड़ी होती है और परिणाम स्वरूप सदैव देर से चलती है। हमने यह प्रश्न बार-बार उठाया है। जो वाष्प इन्जन उपलब्ध कराया गया है, वह रास्ते में बार-बार खराब हो जाता है। जिस डीजल इन्जन का वायदा किया गया था, उसको भी उपलब्ध नहीं कराया गया है। आपने यह भी कहा था कि खड़गपुर-आदरा सेक्शन का

का विद्युतीकरण चरणबद्ध रूप से किया जायेगा और खड़गपुर-मिदनापुर सेक्शन के कार्य को हाथ में लिया जा रहा है। लेकिन बजट दस्तावेजों में इस प्रयोजन हेतु किसी आवंटन की व्यवस्था नहीं की गई है। हम यह नहीं जानते हैं कि किस आधार पर आपने आश्वासन दिया था।

महोदय, एक और बात यह है कि नीलांचल एक्सप्रेस दिल्ली से पुरी तक चलती है। हमने श्री गनी खान चौधरी की उपस्थिति में रेलवे अधिकारियों को यह सुझाव दिया था कि इस गाड़ी को सप्ताह में दो बार आजरा तथा खड़गपुर के रास्ते से चलाया जाये। इस समय यह गाड़ी टाटानगर तथा राउरकेला होकर खड़गपुर जाती है। यदि इस गाड़ी को गोमा से मोड़कर आदरा के रास्ते खड़गपुर ले जाया जाय तब इससे लगभग 70 किलोमीटर की दूरी की बचत होगी तथा बाकुंरा तथा पुरूलिया के पिछड़े जिले के लोगों को दिल्ली तथा पुरी की यात्रा करने में सुविधा होगी। हमें इसका उत्तर यह दिया गया था “कि आप इस मार्ग पर गाड़ी को सप्ताह में केवल दो दिन चलने के लिए ही क्यों कह रहे हैं? आप नियमित आधार पर मांग कीजिए। हम उसके लिए व्यवस्था करेंगे।” लेकिन हमें इस सुविधा को अभी तक सप्ताह में दो दिन तक के लिए भी उपलब्ध नहीं कराया गया है।

महोदय, हमने मंत्री महोदय को यह बताया था कि बाकुंरा के लोगों को दिल्ली अथवा हावड़ा के लिए आरक्षण कराने के लिए बस के द्वारा दुर्गापुर जाना पड़ता है। इसके फलस्वरूप बाकुंरा के लोगों को अधिक कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। संसद सदस्यों तथा विधान सभा सदस्यों को भी जिन्हें बहुत सी सुविधायें मिलती हैं कठिनाई होती है तो आम जनता का तो कहना ही क्या है इसलिए हमने मंत्री महोदय से यह अनुरोध किया था कि बाकुंरा में भी पूर्वी रेलवे का एक टिकट काउन्टर खोला जाये जहाँ कि दक्षिण पूर्व रेलवे का एक ‘बुकिंग आफिस’ पहले से ही कार्य कर रहा है। इससे हमें बाकुंरा में ही दिल्ली तथा अन्य स्थानों की बुकिंग कराने में मदद मिलेगी। यह कार्य भी अभी तक नहीं किया गया है।

महोदय, कुछ समय पूर्व मंत्री महोदय “ऊर्जा” विभाग के मंत्री थे। वह अच्छी तरह जानते हैं कि बाकुंरा में मझिया स्थान पर कोयले की उच्च श्रेणी के भण्डार भारी मात्रा में प्राप्त हुए हैं। कोयले के इस भण्डार का 100 वर्ष या उससे अधिक समय तक उपयोग किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त उच्च श्रेणी के उस कोयले को देश के अन्य भागों में ले जाने के लिए यह आवश्यक है कि मझिया-बाकुंरा नई रेल लाइन को तत्काल बिछाया जाये। पश्चिम बंगाल की सरकार ने इस सम्बन्ध में एक समिति गठित की थी। उस समिति ने भी यह कहा है कि यह रेलवे लाइन बहुत ही आवश्यक है, और इसका शीघ्र ही निर्माण किया जाना चाहिए। जब श्री चौधरी साहब ऊर्जा मंत्री थे, तब उन्होंने हमें यह लिखा था कि यह रेलवे लाइन बहुत ही महत्वपूर्ण है और हमें इस सम्बन्ध में रेल मंत्री (तत्कालीन) से मिलने के लिए कहा गया था। लेकिन छठी पंचवर्षीय योजना में इसके लिए कोई व्यवस्था नहीं है हमें यह भी जानकारी प्राप्त नहीं है कि इसके लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में कोई प्रावधान किया गया है अथवा नहीं। यदि ऐसा किया जाता है तो बाकुंरा में कोयले पर आधारित बहुत से उद्योग स्थापित किए जा सकते हैं और इस पिछड़े जिले की गरीब जनता को काफी हद तक लाभ पहुंचाया जा सकता है। केवल दो दिन पहले एक प्रश्न के उत्तर में उद्योग मंत्री, श्री नारायण दत्त तिवारी ने यह बताया था कि पिछड़े क्षेत्रों में सहायता देने के बावजूद आधारभूत ढांचे की कमी के कारण उद्योगपति अपने उद्योगों को स्था-

पिंत करने में दिलचस्पी नहीं लेते हैं। इसके अलावा यदि हम पिछड़े क्षेत्रों का विकास करना चाहते हैं और क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करना चाहते हैं, तो पिछड़े क्षेत्रों के आधारभूत ढाँचे को उपलब्ध कराना होगा। नई रेलवे लाइनों के अतिरिक्त अन्य सुविधाओं को भी उपलब्ध कराना होगा। दुर्भाग्यवश इन पिछड़े क्षेत्रों में कोई भी नई रेलवे लाइन नहीं बिछाई गई है। केवल ऐसा ही नहीं है बल्कि वर्तमान लाइनों जिनका निर्माण ब्रिटिश शासन के दौरान किया गया था, उनकी स्थिति बहुत ही खराब है। उनकी स्थिति बहुत खराब हो गई है। यदि मंत्री महोदय उनकी ओर कुछ ध्यान दें, तो इससे काफी मदद मिलेगी। उद्योगपतियों को इन पिछड़े क्षेत्रों में उद्योगों को स्थापित करने में प्रोत्साहन मिलेगा।

महोदय, मंत्री महोदय यह जानते हैं कि बाकुंरा में वी०ओ०आर० रेलवे के नाम से एक मीटर गेज रेलवे लाइन है। उस लाइन पर पहले के 3 जोड़े गाड़ियां चला करती थी अब उसको कम करके केवल एक जोड़ा गाड़ी कर दिया गया है। फसल काटने के समय बाकुंरा, पुरुलिया के गरीब लोगों को बर्दवान, हुगली जाना पड़ता है। उनको केवल यही गाड़ी उपलब्ध है। गाड़ियों की संख्या कम कर देने से इन गरीब लोगों को बहुत अत्यधिक कठिनाई होती है। वर्तमान रेल पथ का भी कभी भी नवीकरण नहीं किया गया है। महोदय, आपको यह सुनकर आश्चर्य होगा कि उस मीटर गेज गाड़ी का संचालन एक भाप वाले इंजन के द्वारा किया जाता है वह 1938 का बना हुआ है किसी भी प्रकार के नवीकरण अथवा आधुनिकीकरण के लिए कोई विचार नहीं किया गया है। मैं मंत्री महोदय से यह निवेदन करता हूँ कि वे इस वर्षों पुराने मीटर गेज बी० डी० आर० लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कराये तथा बर्दवान के साथ इसका सम्पर्क स्थापित किया जाये। इन उपायों को करने से इस पिछड़े क्षेत्र के गरीब लोगों को काफी लाभ होगा तथा वे मंत्री महोदय के आभारी होंगे। महोदय, इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

श्री जयराम वर्मा (फैजाबाद) : सभापति महोदय, मैं प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। माननीय मंत्रीजी की अपने काम में तत्परता, रेलवे प्रशासन में चुस्ती, कठोर परिश्रम, तथा संरक्षा सुरक्षा समय पालन की घोषणा को पूरा करने के उनके नेक इरादे, माल यातायात और दूसरे सुधार कार्यों में बढ़ावा जो हुआ है, उसको जारी रखने आदि उनके प्रयासों के लिए मैं उनको बधाई देता हूँ।

यह अच्छी बात है कि माननीय मंत्री जी ने अपने क्षेत्राधिकार के भीतर सुधार करने, संसाधनों का सदुपयोग करने और उन्हें अधिकाधिक लाभदायक बनाने के लिए दृढ़-प्रतिज्ञ हैं। पुराने रेलपथों, सवारी और माल के डिब्बों के बदलाव के बकाया काम को निपटाने, उनकी मरम्मत एवं अनुरक्षण के मामले में तेजी लाने के उपाय के लिए भी मैं उनको बधाई देता हूँ।

यह भी बड़ी अच्छी बात है कि ट्रंक लाइनों पर सप्ताह में गाड़ियों को अधिक बार चलाकर, ट्रेनों में डिब्बों की संख्या बढ़ाकर, उन्हें खींचने के लिए दो इंजन लगाकर जो जनता को अधिक सुविधा दी जा रही है, उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। कर्मचारियों के सहयोग से मानवीय भूलों को कम करने का प्रयास है, यह भी अच्छी बात है। इन सब बातों से ऐसा लगता है कि अब रेलें ठीक चलेंगी, समय पर चलेंगी संरक्षित और सुरक्षित चलेंगी और इससे हमारी अर्थ-व्यवस्था को बल मिलेगा तथा देश भी ठीक से चल सकेगा क्योंकि कहा जाता है कि जब रेलें चलती हैं तो देश भी चलता है।

यह भी प्रसन्नता की बात है कि नये डिजाइन के और अधिक क्षमता वाले माल डिब्बों के निर्माण

के लिए और पटियाला में डीजल इन्जन के पुरजों को बनाने के लिए कारखाने की स्थापना द्वारा आधुनिकरण की व्यवस्था की गई है। इस कार्यक्रम को कर्जा लेकर पूरा करने का काम किया जा रहा है, यह भी एक अच्छी बात है।

मूल्यह्रास आरक्षित निधि में 500 करोड़ के स्थान पर 850 करोड़ की व्यवस्था की गई है और जो रेल कन्वेन्शन समिति ने लाभांश को 6 प्रतिशत से साढ़े 6 प्रतिशत कर दिया है उसके कारण लाभांश दायिता 465.47 करोड़ हो गई है। इसकी व्यवस्था करने के लिए मन्त्री जी मजबूर हुए हैं कि नये संसाधन जुटाये। रेलों के सुधार के लिए भी संसाधन जुटाना आवश्यक है। इसके लिए उन्हें माल-भाड़े और यात्री किराए में वृद्धि करनी पड़ी। यात्री किराए में 178.90 करोड़ की वृद्धि की गई है और माल-भाड़े में 310 करोड़ की वृद्धि की गई है। इस प्रकार से 488.90 करोड़ की व्यवस्था की गई है। जैसा कि मैंने पहले ही कहा इसको पूरा करने के लिए संसाधन जुटाना जरूरी था। लेकिन मैं मन्त्रीजी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि अगर वे इसमें कुछ थोड़ी सी कमी कर सकें तो अच्छा होगा। द्वितीय श्रेणी के यातायात में अगर वे कोई वृद्धि न करें या वृद्धि को कम कर दें, जिससे कि गरीब पैसैंजर्स पर ज्यादा भार न पड़े, तो यह अच्छी बात होगी। मन्त्रीजी ने द्वितीय श्रेणी की एक्सप्रेस और मेल गाड़ियों में कम-से-कम दो रुपये किराया रखा है, यदि वे दो रुपये के बजाए एक रुपया कर दें तो यह अच्छी बात होगी। इसी प्रकार से साधारण गाड़ियों में जहां उन्होंने कम से कम 80 पैसा किराया रखा है उसको भी यदि 50 पैसा कर दें तो बहुत अच्छा होगा।

इसी प्रकार से खाद्यान्न और चीनी आदि के माल भाड़े में जो वृद्धि की गई है उसे भी यदि मन्त्री जी कम कर सकें तो अच्छी बात होगी।

इतना कहने के बाद मैं मन्त्रीजी का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर ले जाना चाहूंगा। उत्तर प्रदेश में फैजाबाद मेरा निर्वाचन क्षेत्र है जिसमें भगवान राम की जन्म भूमि भी आती है। हमारा जिला सदा काफी अपेक्षित रहा है। हम लोग बराबर उसके विकास के लिए प्रयास करते रहे, लेकिन उस ओर ध्यान कम दिया गया है। हमारे जिले की एक निम्नवत मांग रही है एक छोटी मीटर गेज की लाइन मनकापुर से कटरा तक आती है, महज 30 किलोमीटर की लाइन है। लखनऊ—बाराबंकी, गोरखपुर, उससे आगे तक यह लाइन ब्राडगेज बन गई है, सिर्फ यह 30 किलोमीटर मीटरगेज ही रह गई है। इसको ब्राडगेज में बदल दिया जाए। सरयू पर पुल बनाकर उसको अयोध्या तक आगे बढ़ा दिया जाए। मनकापुर से जो गाड़ी चले वह अयोध्या होते हुए प्रयागराज तक चले। इस प्रकार यह ट्रेन इलाहाबाद और मनकापुर के बीच में चलेगी। फैजाबाद से इलाहाबाद के लिए तीनों गाड़ियों में से कोई भी फास्ट ट्रेन नहीं है और उनमें डिब्बे भी बिल्कुल खराब हैं। यदि इस जगह के लिए कोई फास्ट ट्रेन कर दें तो बहुत अच्छा हो जायेगा। हमारे फैजाबाद में आचार्य नरेन्द्र देव नगर स्टेशन है, जो देश के प्रसिद्ध समाजवादी नेता आचार्य नरेन्द्र देव के नाम पर रखा गया है। इसके लिए भी कहा गया है कि इसको अपग्रेड किया जाए। दरख्वास्त पांडे जी के मंत्रित्वकाल में भी रही है। जब वे एक मई, 1982 को फैजाबाद गये थे और वहां के लोगों ने उनसे मांग की तो पांडे जी की कृपा रही और इसको आवश्यक समझकर अयोध्या के विकास के लिए पब्लिक मीटिंग में एलान कर दिया कि मनकापुर कटरा लाइन को ब्राड गेज में बदल दिया जायेगा और सरयू पर पुल बनेगा और वह ट्रेन एक्सप्रेस की जाएगी। मनकापुर से अयोध्या होते हुए वह इलाहाबाद तक चलेगी। यह भी एनाउंस कर दिया कि आचार्य नरेन्द्र देव स्टेशन को अपग्रेड किया

जाएगा। उसकी सेवाओं को बढ़ाया जायेगा। लेकिन मंत्री जी के इस एलान को खटाई में डाल दिया और कह दिया कि यदि इस लाइन को बढ़ाया जाएगा तो उसमें यात्री मौसमी यात्री होंगे। मेरी दृष्टि में यदि ऐसा कर दिया जाए, तो इलाहाबाद के लिए रास्ता बहुत छोटा हो जाता है। 187 किलोमीटर की कमी हो जाती है, इतनी दूरी कम हो जायेगी। गोरखपुर डिवीजन का हाई कोर्ट इलाहाबाद में है। गोरखपुर डिवीजन के लोगों को हाईकोर्ट वाले मामलों में इलाहाबाद जाना पड़ता है। इसलिए ये यात्री कोई मौसमी यात्री नहीं होंगे। यदि इसको कर दिया जायेगा तो कितने पैसे की बचत हो जाएगी और वहां के लोगों और ट्रक से पूर्व आने वालों को काफी सुविधा हो जायेगी। लेकिन अधिकारियों ने उसको खटाई में डाल दिया। यह कह दिया कि जरूरी नहीं है।

आचार्य नरेन्द्र देव स्टेशन को अपग्रेड तो किया, लेकिन केवल स्टेशन मास्टर के लिए, ए० एस० एम० के लिए नहीं किया। जो पूरा लाभ मिलना चाहिए था, वह नहीं मिल रहा है। चार-पांच वर्षों के अन्दर उक्त स्टेशन की आमदनी दुगने से ज्यादा हो गई है। वहां पर हर गाड़ी रुकती है। शहर के लोग चाहते हैं कि यदि माल गाड़ियां यहां पर रुक सकें और माल यहाँ पर उतर सके तो बहुत अच्छी बात होगी। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि दूसरा प्लेटफार्म जो नीचे है, उसको ऊंचा किया जाए और बैंगन की साइडिंग की व्यवस्था को और बढ़ा दिया जाए। तो परिणाम यह होगा कि वे लोग जो आज रेल से माल नहीं मंगाते हैं, ट्रक्स से मंगाते हैं, उनको आसानी हो जायगी और वे ट्रेनों से माल मंगाने लगेंगे तथा इससे हमारे मालभाड़े की आमदनी में वृद्धि हो जाएगी। इस सम्बन्ध में जो पिछले रेल मंत्री थे, श्री केदार पांडे जी, उन्होंने घोषणा भी की थी, अब यह आपका कर्तव्य है कि आप इस पर ठीक से ध्यान दें तथा उनकी घोषणा को पूरा करने की कोशिश करें। मुझे भरोसा है कि हमारे मंत्री जी, जो धार्मिक भावना रखते हैं, के होते हुए आगे से इस पवित्र धर्म-स्थान अयोध्या की उपेक्षा नहीं होगी तथा जो सुझाव मैंने रखे हैं वे उनको अवश्य पूरा करेंगे।

मेरे क्षेत्र में एक तहसील हैडक्वार्टर 'बीकापुर' है उसका एक स्टेशन 'गलेथूकनक' एक फ्लैग स्टेशन है, जिसका नतीजा यह हो रहा है कि हैडक्वार्टर जाने वाले लोगों को बहुत परेशानी होती है। मेरा निवेदन है कि उसको क्रासिंग-स्टेशन में बदल दिया जाय तथा जो सुविधायें वहां नहीं हैं, वे दे दी जाय।

हमारे यहां एक रेलगाड़ी साबरमती से फैजाबाद के लिए चलती है। फैजाबाद एक पूर्वी जिला है। तथा बहुत पिछड़ा हुआ जिला है यह गाड़ी बहुत लम्बी है, फिर भी पैसेन्जर गाड़ी की तरह से चलती है तथा बहुत से स्टेशनों पर रुकती है और रोजाना 6-6 घण्टे लेट होती है। एक बार जो इस ट्रेन से सफर कर लेता है, वह कान पकड़ लेता है कि दूसरी बार इस ट्रेन से सफर नहीं करूंगा। मैं चाहता हूँ कि इस को फास्ट ट्रेन किया जाय। पहले यह ट्रेन वाराणसी तक जाती थी, लेकिन अब इसको फैजाबाद में रोक दिया जाता है तथा फैजाबाद से एक लिंक एक्सप्रेस वाराणसी के लिए जाती है। नतीजा यह है कि लिंक-एक्सप्रेस साबरमती एक्सप्रेस का इन्तजार नहीं करती है और चली जाती है! बहुत बार ऐसा होता है जो पैसेन्जर उस गाड़ी से वाराणसी के लिए आते हैं उनको फैजाबाद में रुकना पड़ता है। इस लिए इस लिंक एक्सप्रेस की कोई जरूरत नहीं है, ऐसी व्यवस्था की जाय जिससे यही ट्रेन वहां तक जाय।

हमारा पूर्वी जिला बहुत पिछड़ा जिला है। हमारे जिले के बहुत से लोग बम्बई में काम करते

हैं, लेकिन बम्बई से फँजाबाद के लिए कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। मैं दूसरे सदस्यों की तरह से कितनी नई ट्रेन के चलाने की मांग नहीं कर रहा हूँ, मैं सिर्फ इतना सुझाव देना चाहता हूँ कि हमारे यहां से सियालदा एक्सप्रेस गुजरती है उसमें यदि एक बोगी जोड़ दी जाय, जो लखनऊ में 116 डाउन गाड़ी जो बम्बई जाती है में जोड़ दी जाय तो उससे हमारे जिले के लोगों की बहुत सुविधा हो जाएगी। इसी तरह से उधर से आने वाली ट्रेन 115 अप में वह बोगी जोड़ दी जाय तो वहां से फँजाबाद आने वाले लोगों के लिए सुविधा हो जायेगी। इसके साथ मैं यह भी प्रार्थना करता हूँ कि उस बोगी में मालीपुर, अकबरपुर गुसाईगंज और अयोध्या के लिए कोटा होना चाहिए, जिससे कि इस जिले के लोगों के लिए सुविधा हो जाय।

एक निवेदन यह है एक ट्रेन 83 अप और 84 डाउन वाराणसी से दिल्ली के बीच में चलती है। यह गाड़ी चार दिन फँजाबाद होकर जाती है और तीन दिन सुलतानपुर होकर जाती है। पहले तो यह ठीक चल नहीं थी, लेकिन अब ऐसा कर दिया गया है कि जिस दिन अप ट्रेन चलती है, उस दिन डाउन ट्रेन उस मार्ग से दो दिन नहीं चलती है। मेरा निवेदन यह है कि जिस दिन वाराणसी से अप ट्रेन चले उसी दिन डाउन ट्रेन भी वहां जाय। इसमें पैसेन्जर्स को आसानी होगी। इसमें किसी तरह के खर्च की बात नहीं है। मुझे अपने रेल मन्त्रीजी पर पूरा भरोसा है, वे इस पर हमदर्दी से विचार करेंगे तथा हमारे जिले की आज तक जो उपेक्षा हुई है उसकी पूर्ति वे अवश्य करेंगे। क्योंकि उनका अपना खुद का इरादा यह है कि जहां पर सुविधाएं कम हैं, वहां सुविधाओं को बढ़ाया जाए और पैसेन्जर्स के लिए तरह-तरह के आराम की चीजें की जाएं, उन्हें मुहैया किया जाए। इसी ख्याल से मैंने अपने सुझाव मन्त्री जी के सामने रखे हैं। मुझे आशा है कि वे अपने इस उद्देश्य में सफल होंगे और मन्त्रीजी मेरे सुझावों पर भी विचार करेंगे।

श्री केशवराव पारधी (मंडारा) : सभापति महोदय, आदरणीय रेलमन्त्रीजी ने जो रेलवे बजट रखा है, उसका समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मन्त्रीजी ने अपने भाषण में संरक्षण, सुरक्षा और समयपालन का नारा दिया है। यह सचमुच में अच्छा नारा है और मैं प्रार्थना करना चाहूंगा कि जो नारा दिया गया है उस पर काम भी हो। अगर रेलें समय पर चलती हैं तो लोग समझते हैं कि हमारा देश भी बराबर समय पर चल रहा है, ठीक चल रहा है। इसलिए यह आवश्यक है कि आने वाले समय में इस पर अच्छी तरह से काम हो।

उपाध्यक्ष महोदय, बजट में बहुत सारी बातें कही गयी हैं। मैं उन सब बातों पर तो चर्चा नहीं करूंगा लेकिन कुछ बातें कहना चाहूंगा। मन्त्री जी ने दिल्ली-बम्बई, दिल्ली-हावड़ा, राजधानी, ग्रेट ट्रेक, आंध्र प्रदेश, कर्नाटक-केरल एक्सप्रेस और मीटर गेज पर दिल्ली-अहमदाबाद और दिल्ली-जोधपुर गाड़ियां राजधानी एक्सप्रेस की तरह चलाने का नये साल में जो कार्यक्रम बनाया है, उसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं।

माननीय मन्त्री जी ने आरक्षण प्रक्रिया में सुधार करने और दिल्ली एरिया में कम्प्युटर द्वारा आरक्षण करने की व्यवस्था की है, इसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने रेल दुर्घटनाओं को रोकने की तरफ भी विशेष ध्यान दिया है। विद्युतीकरण के बारे में भी वे ध्यान दे रहे हैं। छठी पंचवर्षीय योजना में 2800 किलोमीटर की तुलना में 2500 किलोमीटर का विद्युतीकरण करने की बात कही गयी है। यह भी अच्छा काम है।

रेलवे बजट में जो बात कही गयी है, अगर उसी माफिक काम होवे तो जो लोग बहुत-सी बातें कहते हैं, उन बातों को दूर किया जा सकता है। इस बजट पर बोलते हुए बहुत से माननीय सदस्यों ने बहुत सी बातें कही हैं। मैं विदर्भ क्षेत्र से आता हूँ। मेरा भंडारा जिला महाराष्ट्र में जरूर है लेकिन यह पिछड़ा हुआ एरिया है। रेलों में इलेक्ट्रिकफिकेशन का काम बम्बई से भुसावल तक आ गया, उधर हावड़ा से दुर्ग तक आ गया लेकिन दुर्ग से भुसावल तक का प्रोग्राम पीछे डाल दिया गया है। दुर्ग से भुसावल के बीच का प्रोग्राम पहले लिया गया था जो कि अब पीछे पड़ गया है। भुसावल से नागपुर तक के लिए प्रोग्राम हाथ में लिया गया था। उसके लिए आपका पूरा स्टाफ वहाँ नागपुर में 15 हजार रुपये महीने के किराये पर मकान ले कर बैठा हुआ है, लेकिन उस एरिये से भुसावल से नागपुर तक का काम अभी भी शुरू नहीं हुआ है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप कितनी लाइनें चाहते हैं ? इसके बारे में बताइए।

श्री केशवराम पारधी : दो-तीन दिन पहले मेरा नाम ऊपर था। लेकिन बाद में नीचे आ गया। मुझे बोलने दीजिये।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं यह सुझाव दे रहा हूँ कि आप जो भी मांग करें उसको बताएं।

श्री केशवराम पारधी : उपाध्यक्ष महोदय, हम लिख कर भी देते हैं। लेकिन लोगों की निगाह की दृष्टि से अगर हम इस हाउस में न बोलें तो हम यहां काहे को आते हैं। बोलने वालों में मेरा नाम बहुत ऊपर था लेकिन वह नीचे आ गया। जो लोग प्रयत्न करते हैं, उनके नाम ऊपर आ जाते हैं और दूसरों के नाम नीचे चले जाते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं। यह बात सही नहीं है। नामों को पूर्णतः वरीयता क्रमानुसार ही पुकारा गया है। मुझे जो सूची दी गई थी, आप उसे देख सकते हैं। मेरा इससे कोई सम्बन्ध नहीं है कि किस सदस्य के पश्चात किसका नाम आना चाहिए।

श्री केशव राम पारधी : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इलेक्ट्रिकफिकेशन के बारे में कह रहा था कि भुसावल से नागपुर तक और नागपुर से दुर्ग तक का इलेक्ट्रिकफिकेशन का काम पूरा हो जाने से बोम्बे-हावड़ा लाइन का काम पूरा हो जाता है। इससे उस लाइन पर काफी अच्छा काम हो सकेगा क्योंकि उस लाइन पर भिलाई जैसे स्टील के बड़े बड़े कारखाने हैं, फेरों मैंगनीज और पेपर के भी कारखाने हैं। इलेक्ट्रिक के भी उस एरिये में कारखाने हैं। मैंगनीज और तांबे की माईन्स हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, चन्द्रपुर से जबलपुर वाया गोन्दिया होते हुए छोटी लाईन है। इस लाईन को ब्राडगेज करने के लिए सर्वे भी हो चुका है और इसके लिए मध्य प्रदेश सरकार ने स्लीपर वगैरह देने के लिए स्वीकृति भी दी है। सर्वे होने के बावजूद भी अभी तक काम शुरू नहीं किया गया है। 1980 में

उस समय के रेलवे मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी जी ने अपने बजट भाषण में इस रेल लाईन को ब्राडगेज करने के लिए कहा था। यह रेलवे लाईन डिफेन्स की दृष्टि से भी आवश्यक है। तिरोडी से कटनी रेलवे लाईन जोड़ना भी आवश्यक है। मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि भंडारा रोड से जवाहर नगर के लिए भी पैसेन्जर ट्रेन चलाई जाए। डिफेन्स फैक्टरी के लोगों ने भी मांग की है कि वहाँ पर पैसेन्जर ट्रेन चलाई जाए। पिछले दो-ढाई सालों से मैं मांग कर रहा हूँ और माननीय प्रधान मंत्री श्रीमती गांधी से भी मिला था। उनकी तरफ ने भी रेल मंत्रालय को यह गाड़ी चलाने के लिए लिखा गया है।

कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि मंत्री जी ने भाड़ा बढ़ा दिया है जो कि बसों से ज्यादा हो गया है। लेकिन, मैं कहना चाहता हूँ कि जो भाड़ा बस से भंडारा रोड से जवाहर नगर तक लगता है वह चार रुपये है और रेल का सिर्फ डेढ़ या दो रुपए है। इसी प्रकार, तुमसर रोड से नागपुर तक बस से 12 रुपए लगते हैं जबकि पैसेन्जर ट्रेन में पाँच रुपए ही लगते हैं। देश में रेलवे को दुरुस्त रखने के लिए यह आवश्यक है कि पैसेन्जर्स की सुविधाओं की ओर भी देखा जाए।

मेरे क्षेत्र भंडारा जिले में भंडारारोड स्टेशन पर आधे-आधे घंटे तक गेट बन्द रहता है। अगर किसी बीमार व्यक्ति को भी ले जाना हो तो उसको भी काफी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। वहाँ पर ओवर-ब्रिज के लिए मंजूरी हो चुकी है लेकिन अभी तक यह काम शुरू नहीं किया गया है उसी तरह तुमसररोड आमगांव में भी ओवर-ब्रीज जरूरी है। माननीय मंत्री जी इस तरफ अवश्य ध्यान दें।

भिलाई से त्रिवेन्द्रम तक वाया नागपुर दक्षिण के लिए गाड़ी चलाने के लिए भिलाई स्टील प्लांट में आन्दोलन भी हुआ। मेरी प्रार्थना है कि यह गाड़ी अवश्य चलाई जाए। उसी प्रकार हावड़ा से बम्बई वन-डाउन और 2-अप मेल तथा गीतांजली एक्सप्रेस ट्रेन चलती हैं। गीतांजली में तो बोगिया ठीक होती हैं लेकिन वन-डाउन और 2-अप मेल में बोगिया ठीक नहीं रहतीं, न तो साफ-सफाई ठीक होती है और न खाने का इंतजाम ठीक होता है। मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि इन बातों का अवश्य ध्यान रखा जाए।

ए० पी० और तमिलनाडु एक्सप्रेस में भी अच्छे डिब्बे लगते हैं। हावड़ा एक्सप्रेस में फर्स्ट क्लास की एक ही बोगी होती है जबकि पहले तीन-तीन लगती थी। फर्स्ट क्लास में पैसेन्जर्स की सीटें बुक होती हैं लेकिन जगह न होने पर उन्हें सैकण्ड क्लास श्री टॉयर में सफर करना पड़ता है। इसी प्रकार महाराष्ट्र एक्सप्रेस नागपुर से कोल्हापुर तक चलती है। वह गोंदिया से कोल्हापुर तक चलनी चाहिए। मेरी प्रार्थना है कि इस ओर भी ध्यान दिया जाए। जिस मुताबिक उसका महाराष्ट्र एक्सप्रेस नाम है इसलिए गोंदिया से कोल्हापुर तक चलाया जाए। कहा जाता है कि गोंदिया में टर्मिनल की व्यवस्था नहीं है। लेकिन मैं इसको नहीं मानता हूँ। वहाँ व्यवस्था हो सकती है, मैं चाहूँगा कि इस एक्सप्रेस को चलाया जाय।

माल डिब्बों के कारखानों के बारे में मेरा निवेदन है कि जैसा रेल मंत्री ने अपने भाषण के पृष्ठ 11 पर लिखा है कि भोपाल, तिरुपति, गुन्तपल्ली, भुवनेश्वर, न्यू बोगाईगांव, मालदा, गोल्डन राक और कृष्णराजपुरम में माल डिब्बे के कारखाने खोले जायेंगे, मैं चाहूँगा कि नागपुर में भी, जो विदर्भ

एरिया का सबसे बड़ा शहर है और जहां माल डिब्बे का कारखाना बनाने के लिए कहा गया था, इसलिए नागपुर में यह कारखाना खोला जाय या अमरावती में बनाया जाय। मेरा निवेदन है कि नागपुर के बारे में आप सोचें और माल डिब्बे का कारखाना या मरम्मत करने वाला कारखाना वहां अवश्य खोला जाय।

20 सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत आपने कहा है कि रेलवे लाइन के दोनों तरफ झाड़ लगाने का कार्यक्रम है। मेरा निवेदन है कि रेलवे लाइन के दोनों तरफ काफी जमीन है अगर उसको लोगों को खेती करने के लिए दिया जायेगा तो काफी उत्पादन बढ़ सकता है। यह अच्छी बात है।

अन्त में मेरा निवेदन है कि विदर्भ एरिया के लिए जो बातें मैंने कही हैं उन पर आप ध्यान देंगे ऐसी प्रार्थना करता हूं, और रेल बजट का समर्थन करता हूं।

श्री कृष्ण प्रताप सिंह (महाराजगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें आपके सामने रखना चाहता हूं, इसीलिए मैं खड़ा हुआ हूं। वैसे मैं मंत्री महोदय को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूं इस तरह का रेल बजट उन्होंने प्रस्तुत किया है और साथ ही लम्बे समय से रेल बजट पर बहस में भाग लेने वाले सदस्यों की समस्याओं को सुन रहे हैं। मेरे यहां की दो समस्याएं हैं जिसको कई बार मैं कह चुका हूं, आज भी फिर कहना चाहता हूं। हमारे यहां एन० ई० रेलवे का जो मान परिवर्तन किया गया है उसका पूर्ण उपयोग नहीं हो रहा है। छपरा जो उत्तरी बिहार का क्षेत्र है वह इस देश का घनी आबादी वाला जिला है और पहले हमारे इलाके के लोग मालदा या असम, बंगाल में जाकर श्रमिक का काम करते थे। लेकिन आज दिल्ली, हरियाणा और पंजाब की तरफ जा रहे हैं और जो यात्री आते हैं उनको काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। कोई सीधी गाड़ी छपरा, सोनपुर और मुजफ्फरपुर तक नहीं है। इसलिए कल जब आप बहस का उत्तर दें तो स्पष्ट घोषणा करें कि एक सीधी गाड़ी मुजफ्फरपुर तक चलायी जायेगी। वैसे आपने मौर्य ऐक्सप्रेस धनवाद से गोरखपुर तक दी है, फिर जमशेदपुर से गोरखपुर के लिए दिए हैं। मैं चाहूंगा कि गोरखपुर से लखनऊ तक जो गाड़ी दी है उसी को बढ़ाकर मुजफ्फरपुर तक कर दें जो लखनऊ से जाती है तो हमारी समस्या हल हो जायेगी। इसमें आपको साधन जुटाने की आवश्यकता नहीं है। जो गाड़ी लखनऊ से गोरखपुर तक जाती है उसको बढ़ा दिया जाएगा छपरा तक तो हमें सुविधा हो जायेगी।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र महाराजगंज है जिसका मुख्यालय महाराजगंज है। मान परिवर्तन हुए। बाराबंकी से समस्तीपुर तक 5 मीटर लूप-लाइन है। दरौदा से महाराजगंज सबसे पुरानी रेल लाइन है। अब तक जो ओरिजनल योजना है, उसमें उसको स्वीकृति दी गई है। बराबर इस सम्बन्ध में उत्तर दिया गया है कि इसको स्वीकृति मिली है। जो हमारा कार्यक्रम है, उसके बाद अगर हम इसकी मुख्य लाइन का कार्य पूरा कर देंगे तो महाराजगंज के मान परिवर्तन का काम शुरू कर देंगे।

चार बार विधान-सभा का और पांचवीं बार मुझे लोक सभा का चुनाव वहां से लड़ने का अवसर मिला है। किसी चुनाव में भी मैंने वायदा नहीं किया है। अबकी बार एक वायदा करके अपने क्षेत्र से आया हूं कि महाराजगंज लाइन, जिसको उखाड़ने की बात है, बन्द करने की बात है, वह उखड़ने नहीं दूंगा। अगर माननीय मंत्रीजी चाहते हैं कि मैं फिर महाराजगंज से चुनाव लड़ू तो मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि 7 किलोमीटर लाइन परिवर्तन करना रेलवे के लिए कोई बड़ी बात नहीं है और

खासतौर से आपके लिए बिल्कुल बड़ी बात नहीं है क्योंकि आपने जो निर्णय किया है वह पूरा किया है। जहाँ भी आप रहे हैं वहाँ आपको सफलता मिली है। मेरा निवेदन है कि इसको स्वीकार किया जाये और कल जब आप इसका जवाब दें तो इस बात की घोषणा कीजिए कि दरौदा महाराजगंज लाइन को स्वीकृत किया जाता है और इस कार्य को पूरा किया जायेगा। धन्यवाद।

श्री ए० टी० पाटिल (कोलाबा) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे विचार व्यक्त करने के लिए आपने जो अवसर प्रदान किया है, उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है मैं उसका समर्थन करता हूँ। वास्तव में नीति तथा कार्यक्रम के मामले में कठोर कार्यवाही करने के लिए मैं उनको बधाई देता हूँ। मैं उनको केवल शुभकामनाएं ही देना नहीं चाहता हूँ बल्कि उन्होंने जो कार्य किया उसके लिए मैं उनकी सराहना भी करना चाहता हूँ।

उन्होंने सबसे पहला कार्य यह किया है कि उन्होंने तदर्थ आधार पद्धति को समाप्त किया है, उसमें सुधार किया है और उसको अत्यधिक तर्कसंगत बनाया है। यह उन्होंने एक महत्वपूर्ण कार्य किया है जो रेलवे के इतिहास में संभवतः पहला कार्य है, इसलिए वह बधाइयों के पात्र हैं।

उन्होंने एक निश्चित नीति भी प्रतिपादित की है। चाहे कोई व्यक्ति इससे सहमत हो अथवा नहीं यह एक दूसरा मामला है। लेकिन उन्होंने निश्चित रूप से एक नीति का प्रारम्भ किया है। जो एक साहसिक नीति है जिसके द्वारा नये निर्माण कार्य को निर्धारित करने अथवा वर्तमान कार्य में वृद्धि करने के लिए विद्यमान पद्धति को ठीक रखा जाएगा। अतः इन मामलों के सम्बन्ध में उन्होंने एक साहसिक कदम उठाया है जिसके लिए वे सराहना तथा बधाइयों के पात्र हैं।

इसके साथ ही मैं कहना चाहता हूँ कि इन कार्यवाहियों को करते समय शायद वह विभिन्न समितियों की सिफारिशों से भलीभांति परिचित नहीं थे। अपने बजट भाषण के पृष्ठ 14 पर उन्होंने कहा है :—

“मुझे विश्वास है कि सदन इस बात पर मुझसे सहमत होगा कि नये काम शुरू करने और चालू कामों को लंबित रखने से किसी उद्देश्य की सिद्धि नहीं होगी। अतः मेरा सर्वप्रथम प्रयास यह होगा कि चालू योजनाओं को उपलब्ध संसाधनों आधार पर यथाशीघ्र पूरा किया जाये ताकि निवेशों से शीघ्रातिशीघ्र अधिकतम लाभ उठाया जा सके।”

यह एक वक्तव्य है। एक अन्य वक्तव्य में उन्होंने कहा है :—

“सदन इस बात से सहमत होगा कि अत्यधिक नये सर्वेक्षणों को शामिल करने से कोई प्रयोजन हल नहीं होगा। इन सर्वेक्षणों के संबंध में वास्तविक कठिनाइयों के अलावा अल्प संसाधनों का भी अपव्यय होगा, क्योंकि इन सर्वेक्षणों के अन्तर्गत आने वाली कई परियोजनाओं को निर्माण के लिए हाथ में लिया जा सकेगा।”

उसके पश्चात् उन्होंने कहा है :—

“इस समय नई लाइनों के निर्माण की 40 परियोजनाओं पर काम चल रहा है जिन्हें, वर्तमान कीमतों के अनुसार पूरा करने के लिए 870 करोड़ रुपये के अनुमानित परिव्यय की आवश्यकता है, जबकि हम नई रेल लाइन परियोजनाओं के लिए केवल 70 करोड़ रुपये का नियतन कर सके हैं। इसी प्रकार आमामन-परिवर्तन की स्वीकृत परियोजनाओं को पूरा करने के लिए भी 600 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। योजनागत आवंटन के अंतर्गत हम इन परियोजनाओं के लिए केवल 50 करोड़ रुपये का नियतन कर सके हैं।”

इन नीति संबंधी वक्तव्यों और तथ्यों को देखते हुए, ऐसा लगता है कि कम से कम 15 वर्षों तक हम किसी भी नई परियोजना या नई लाइन के लिए कोई मांग या वह दावा ही नहीं कर सकते, क्योंकि उनके हिसाब से इनको पूरा करने में 12 वर्ष लग जाएंगे, लेकिन उस समय तक मूल्य वृद्धि के कारण इन्हें पूरा करने में 20 वर्ष का समय लग जायेगा। इसलिए, जनता के प्रतिनिधि इस सदन में 20 वर्षों तक चुप बैठे रहेंगे, क्योंकि उन्होंने कुछ समय पहले कुछ वायदे दिये थे। क्या हमें संविधान से यह दावा करने के लिए जो शक्तियां मिली हुई हैं कि राष्ट्र के लिए क्या आवश्यक है, उनका हम त्याग कर दें? इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से नम्र निवेदन करता हूँ कि इसको देखते हुए, अपने नीति संबंधी वक्तव्य पर पुनर्विचार करें। जैसा कि मैंने भी कहा है, शायद उन्हें पहले स्थिति को स्पष्ट नहीं किया गया।

अब मैं उनका ध्यान न केवल रेलवे सुधार समिति या रेलवे प्रशुल्क जांच समिति बल्कि राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की रिपोर्ट की ओर दिलाना चाहता हूँ, जिस पर कि रेलवे सुधार समिति ने भी विचार किया था। और इन पर ध्यान देना आवश्यक है। राष्ट्रीय परिवहन नीति संबंधी समिति की रिपोर्ट के पृष्ठ 157 पर नई रेल लाइनों संबंधी नीति के बारे में कहा गया है और शुरू में आंकड़े आदि दिये गये हैं। पृष्ठ 161 पर नई रेल लाइनों को चुनने के बारे में अपनाये जाने वाले मानदंडों के बारे में बताया गया है। वास्तव में पृष्ठ 162 पर रिपोर्ट की भाषा इस प्रकार है :—

“समिति के सामने यह बात रखी गई है कि कुछ क्षेत्रों में संवृद्धि के केन्द्रीयकरण के वर्तमान स्वरूप को और उसके साथ भीड़भाड़ की उसकी संचयित समस्याओं को नए विकास केन्द्रों को स्थापित किए बिना दूर नहीं किया जा सकता और यदि ऐसे नए विकास केन्द्रों में औद्योगिक कार्यकलाप आरंभ होने हैं तो उनके लिए रेल लाइनों के संपर्क आवश्यक हैं।”

रिपोर्ट में आगे कहा गया है कि :—

“व्यापक सरकारी अंतस्थता के जरिए अविकसित क्षेत्रों को विकसित करने के लिए लगातार प्रयत्न करने होंगे। ये अविकसित क्षेत्र अपनी अनधिगम्यता के कारण प्रायः अलाभ की स्थिति में होते हैं।”

और आखिर में समिति का यह कहना है कि :—

“हम यह अनुभव करते हैं कि प्राकृतिक संसाधनों के पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध होने पर भी 'रेल-विहीन' स्थिति में उन प्राकृतिक संसाधनों के विकास और समुपयोजन में सहायता नहीं मिलेगी। इसलिए जिस किसी क्षेत्र में भी प्राकृतिक संसाधन बड़ी मात्रा में स्पष्ट ही उपलब्ध हों, उसके लिए नए संवृद्धि केन्द्रों को विकसित करने और आर्थिक कार्यकलाप को बढ़ावा देने के लिए एक एकीकृत योजना तैयार की जानी चाहिए और ऐसी विकास योजनाओं में नई रेल लाइन की व्यवस्था एक आवश्यक तत्व है। इन योजनाओं में केवल वित्तीय आधारों की तुलना में सामाजिक-आर्थिक लाभों को प्राथमिकता होनी चाहिए।”

इसलिए, माननीय मंत्री महोदय ने अपने भाषण में नीति संबंधी वक्तव्य में जो यह कहा है कि यह अपव्यय आदि होगा; मैं उनका ध्यान समिति की इन सिफारिशों की ओर दिलाना चाहता हूँ :—

“इन स्कोमों में केवल वित्तीय आधारों की तुलना में सामाजिक-आर्थिक लाभों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इसलिए ऐसी परियोजनाओं को शुरू करना आवश्यक हो सकता है जिनसे निर्धारित 6.75 प्रतिशत के प्रतिलाभ की अपेक्षा कम प्रतिलाभ प्राप्त हो।”

इसलिए इस सदन व इस सरकार से मेरा यह अनुरोध है कि मंत्री महोदय ने यह जो नीति संबंधी वक्तव्य दिया है इसे विभिन्न समितियों की सिफारिशों के संदर्भ में संशोधित करने की आवश्यकता है, जो कि काफी महत्वपूर्ण और विस्तृत हैं। और अगर इन्हें नजरान्दाज कर दिया जाता है, तो शायद हम गलत दिशा की ओर जा रहे होंगे और इस प्रकार की गलती से बचने के लिए यह जरूरी है कि माननीय मंत्री महोदय ने जो नीति संबंधी वक्तव्य दिया है हम उस पर पुनर्विचार करें। श्रीमान्, अगर इस पर विचार किया जाता है, तो मैं उनका ध्यान सभा पटल पर रखे मानचित्र की ओर दिलाना चाहता हूँ। भारतीय रेलवे की वर्ष 1981-82 की पुस्तक के साथ जो मानचित्र दिया गया है, अगर आप उस पर नजर डालें तो आप पायेंगे कि, एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में कितना भारी असंतुलन है। अगर इस असंतुलन को मिटाना है तो इस तथा अन्य समितियों की सिफारिशों और टिप्पणियों को अवश्य ही ध्यान में रखना होगा। इसलिए इस नीति का संशोधन करना होगा।

इसमें कोई शक नहीं कि समिति ने कुछ मानदंडों की सिफारिश की है। वह यह हैं कि नई रेल लाइन को निम्नलिखित उद्देश्य पूरे करने होंगे। इसे परियोजना मूलक लाइनों के रूप में नए उद्योगों की आवश्यकता को पूरा करने या खनिज और अन्य संसाधनों का उपयोग करने; बीच की छूटी हुई लाइनों के रूप में काम करने जो वर्तमान व्यस्त रेल मार्गों पर होने वाली भीड़-भाड़ से है उस को कम करने के लिए वैकल्पिक मार्गों के रूप में काम कर सकें, के लिए होना चाहिए। सामरिक विचार से बनाई जाने वाली लाइनों और विकासात्मक लाइनों के रूप में नए संवृद्धि केन्द्रों की स्थापना करना या दूर के क्षेत्रों से सम्पर्क जोड़ना इसका उद्देश्य होना चाहिए।

इस नीति की समीक्षा करते हुए सभी बातों को ध्यान में रखा जाना चाहिए और अगर इस

नीति पर पुनर्विचार किया जाता है तो तभी हम मंत्री महोदय और सरकार के पास नए प्रस्ताव रख सकते हैं।

रेल मंत्री (श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी) : माननीय सदस्य को इस बारे में योजना आयोग को बताना चाहिए। प्रथम पंचवर्षीय योजना में जब इसको संशोधित किया गया तो समर्थन 14% था, आज छठी पंचवर्षीय योजना में समर्थन 4 प्रतिशत है।

श्री ए० टी० पाटिल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि योजना आयोग ने पहले ही रेलवे के विकास और रेलों के विस्तार के लिए कुछ राशियों का आबंटन किया है। मैं यहां पर उनका जिक्र नहीं कर रहा हूँ। तथापि योजना आयोग को इस देश की आर्थिक दशा को भी ध्यान में रखना होता है। और यह ऐसे ही किसी राशि का आबंटन ऐसे नहीं कर सकती, जिससे कि सरकार का इस देश की आर्थिक स्थिति पर से नियंत्रण ढीला पड़ जाये। इस लिए योजना आयोग ने ऐसे तत्वों पर ध्यान दिया होगा। जिनकी वजह से वह रेलवे को ज्यादा धन आबंटित नहीं कर सका। जब मैं इन बातों को कहता हूँ तो मेरा कहने का प्रश्न यह नहीं होता। मेरा मत यह है कि अगर नीति यह है कि किसी भी नए रेलवे की परियोजनाओं पर विचार तक नहीं किया जा सकता, और जो परियोजनाएँ पहले चल रही हैं उन्हीं पर ध्यान संकेन्द्रित करना है, तो कोई भी नई रेल लाइन नहीं होगी। इस देश में 20 वर्षों तक लोगों को कोई भी स्पष्टीकरण संतुष्ट नहीं कर पायेगा। अगर संसद सदस्य कुछ कर नहीं सकते तो उन्हें संसद में आकर शोर करने की क्या आवश्यकता है। सदस्य ने लोगों से कुछ वायदे किए होंगे और अगर यह वायदे उनके जीवनकाल में—25 वर्षों में—पूरे नहीं होते तो, यह वायदे ही नहीं हैं। अब उन्होंने लोगों से कुछ वायदे किए हैं कि वे अपने क्षेत्र में कुछ नई लाइनें बनवायेंगे या उनमें सुधार करेंगे। अगर इस नीति का पालन किया जाता है तो, माननीय सदस्य को 20 से 25 वर्षों तक इन्तजार करना होगा। क्या सरकार की यही नीति है? क्या संसद का यह रूख है? क्या संसद का यही रवैया है? क्या सरकार का यही दृष्टिकोण है कि लोगों की आशाओं की पूर्ति न की जाए। मैं बड़ी विनम्रता से कह रहा हूँ। यह मेरी सरकार है। मैं जानता हूँ कि सरकार का सही ढंग से बचाव किया जाना चाहिए।

केवल यही बात है कि अधिकारियों ने यह बातें सरकार के ध्यान में नहीं लायी हैं, तब मैं समझता हूँ कि अधिकारियों को सारे मामले पर पुनर्विचार करना चाहिए और सरकार के सामने सीधा रिकार्ड रखना चाहिए और देखना चाहिए कि संबंधित नीति में निर्णय लिया जाये।

मैंने युक्तियुक्त बनाने के बारे में कहा है। मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता। लेकिन मैं सरल शब्दों में कहना चाहता हूँ कि अगर नीति में कोई सुधार या अदल-बदल होता है, तभी हम सरकार और माननीय मंत्री के पास अपने प्रस्ताव भेज सकते हैं। कई एक प्रस्ताव का जिक्र किया गया है। लेकिन हमें सरकार या मंत्री महोदय के पास किसी विशेष प्रस्ताव को ले जाने का अवसर नहीं मिला है। जब तक कि नीति को संशोधित नहीं किया जाता, मैं सरकार के पास जाने के अपने अधिकार का प्रयोग नहीं करूंगा।

जहां तक स्रोतों को जुटाने का संबंध है, निश्चय ही इनका सम्बन्ध किराये और भाड़े में वृद्धि

से है। यहां मैं, माननीय मंत्री महोदय को मुबारकवाद देता हूँ कि उन्होंने बहुत ही ठोस कदम उठाया है और रेल प्रशुल्क जांच समिति की सिफारिशों और प्रतिवेदन को पूरे का पूरा अनुसरण किया है।

यह रेल सुधार समिति है। तीन या चार समितियां हैं। इसने कहा है कि दर इतनी-इतनी होनी चाहिए। अभी अपने बयान में रेल मंत्री ने किराये की चालू संरचना को प्रत्याभूत कर दिया है। उदाहरण के तौर पर अब तक किराये की संरचनाओं में अन्तर इस प्रतिशत के अनुसार रखा जाता है।

द्वितीय श्रेणी को 100 माना जाता है।

मेल तथा एक्सप्रेस में द्वितीय श्रेणी 133 के स्तर पर था।

माध्यमिक का स्तर 200 से 250 था। द्वितीय श्रेणी 400 .

तथा प्रथम श्रेणी 800 .

हमारे रेल मंत्री ने पहली बार बहुत ही साहसिक कदम उठाया है। उनके अनुसार इस आम द्वितीय श्रेणी को मूलघटक या आधार मानकर 100 मान लिया जाए तो द्वितीय श्रेणी मेल या एक्सप्रेस 140, वातानुकूलित कुर्सी 300, प्रथम श्रेणी 550, तथा ए० सी० सी० 1100 पर रखी गई है और फिर उन्होंने कहा है कि दूरी के हिसाब से दरों में तदनुसार परिवर्तन हो जाएगा। ऐसा करके उन्होंने दूरदर्शी प्रणाली को बनाए रखा है। समिति द्वारा भी उसको इसी प्रकार बनाए रखा गया था।

मैंने समिति की रिपोर्ट को पढ़ा है और उन बातों को भी देखा है जिन्हें समिति द्वारा किराये की दूरदर्शी संरचना को स्वीकार करते समय ध्यान में रखा गया है।

उनके कथनानुसार किराये की प्रणाली दूरी के आधार पर होगी। किराया धीरे-धीरे ढालू दर से घटता जाएगा। यह क्रमशः कमी लागत संरचना आदि के अनुरूप है। उदाहरण के लिए यात्रा लागत, सूचना, टिकटों की बिक्री या टिकटों को एकत्र किया जाना या ऐसी ही अन्य बातें। यह बिल्कुल ठीक है। उपकरणों तथा कर्मचारियों का बेहतर उपयोग लम्बी दूरी की यात्राओं में ही सम्भव है। क्योंकि जितनी लम्बी यात्रा होगी उतनी ही कम लागत आयेगी। लम्बी यात्राओं के किराये उतने से अधिक नहीं हैं जितने कि यात्री दे सकते हैं। सभी श्रेणियों में एक ही जैसी प्रणाली तथा ढांचा होना चाहिए। हमने संरचना दर 50 पैसे ली है और रेल मंत्री के भाषण (अंग्रेजी संस्करण) के पृष्ठ 26 के अनुसार :

“0 कि० मी०	50 पैसे
150 कि० मी०	6 पैसे
151 से 400 कि० मी०	5 पैसे
401 से 750 कि० मी०	4 पैसे

751 से 1200 कि० मी०	3.5 पैसे
1200 से अधिक	3 पैसे

जहां तक पहले आधार का सम्बन्ध है यात्रा लागत पर उसी प्रकार से लम्बाई के सम्बन्ध में 50 पैसे का पहले से ही प्रावधान है। उदाहरण के लिए सूचना, टिकटों की बिक्री तथा टिकट एक्-त्रीकरण के लिए 50 पैसे की व्यवस्था पहले ही की गयी है। यदि अब यह आधार प्रारम्भ में 50 पैसे की व्यवस्था करके हटा दिया जाये, चाहे आप एक कि० मी० की यात्रा करें या 10 कि० मी० की आपको 50 पैसे तो देने ही पड़ेंगे और फिर दूरी के हिसाब से 6पैसे या अधिक की दर से अतिरिक्त देना पड़ेगा। तो इस आधार को कायम नहीं रखा जा सकता। उपकरणों तथा कर्मचारियों का बेहतर उपयोग लम्बी दूरी की यात्राओं में सम्भव है। इसलिए जितनी लम्बी यात्रा होगी उतनी ही कम लागत होगी। यह मैं समझ सकता हूँ। परन्तु 100% से घटाकर 50% तक कम कर देना सरकार की संसाधनों को जुटाने की इच्छा के विरुद्ध जाएगा; अतः मैं इसकी अधिक गहराई में नहीं जाऊंगा। मैं रेल मंत्री से विस्तार से चर्चा करूंगा। क्योंकि इसमें गणनायें तथा कुछ आंकड़े व अन्य बातें हैं, मैं यह सुझाव दूंगा कि भिन्न दूरियों के लिए 5 स्लैबों के बजाय—और निसंदेह समिति ने भी इसकी सिफारिश की है—क्या हम तीन स्लैब नहीं बना सकते। अर्थात् 1 से 400 तक, 401 से 1200 तक और 1201 तथा इससे अधिक। यदि हम ऐसा कर सकें तो शायद इससे निर्धन वर्ग के यात्रियों पर भार कम करना सम्भव हो सकेगा। क्योंकि समिति द्वारा किए गए यात्री जनसंख्या सर्वेक्षण के अनुसार 87 प्रतिशत यात्री निम्न श्रेणी में यात्रा करते हैं। और केवल शेष यात्री ही उच्च श्रेणी में यात्रा करते हैं। केवल यही नहीं, जब थोड़ी दूरी की यात्रा होती है तो वे साधारण द्वितीय श्रेणी में यात्रा करते हैं। दूसरे शब्दों में, अधिकतम भार देश के सबसे निर्धन लोगों पर पड़ता है। यदि मेरे सुझावों पर विचार किया जाए तो शायद देश के गरीब वर्गों के लोगों को राहत देना सम्भव हो सकेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया समाप्त करने की कोशिश कीजिए।

श्री ए० टी० पाटिल : मैंने इस नीति पर नियम के अनुरूप कि यह सामान्य चर्चा है अपने चुनाव क्षेत्र के विषय में कुछ नहीं कहा है कि.....।

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में और संसदीय कार्य विभाग में उपमंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) :
आपका दृष्टिकोण विस्तृत है।

श्री ए० टी० पाटिल : मुझे छोटे धरातल पर भी आना चाहिए, क्योंकि जैसा कि मेरे विद्वान मित्र कह चुके हैं, अन्ततः हमें उसी पर आना है। मैं उन्हें आर्थिक तकलीफ नहीं दूंगा। मगर रिकार्ड के लिए बस मैं थोड़ा सा जिक्र करूंगा और समाप्त कर दूंगा।

पहली बात जिसका मुझे उल्लेख करना है वह यह है। इस समिति द्वारा बताये गये सिद्धान्तों या मार्गदर्शी सिद्धान्तों के अनुसार, पश्चिम तटीय रेलवे आवश्यक है, क्योंकि यह सभी शर्तों को पूरा करती है—यह परियोजना उन्मुख है, दो रेल क्षेत्रों के बीच की अनुपस्थिति कड़ी है, इसका सामरिक महत्व है, इससे पिछड़े हुए क्षेत्र का विकास होगा और रिपोर्ट में भी इसके लिए सिफारिश की गई है।

इसके लिए सरकार ने इस बजट में वर्ष 1983-84 के लिए केवल एक करोड़ रुपये की व्यवस्था की है। मैं इस बात पर जोर देता हूँ, उनसे आग्रह करता हूँ, निवेदन करता हूँ कि वे इस प्रावधान में वृद्धि करें और इसे कम से कम 6.50 करोड़ रुपये कर दें ताकि हम इसके कार्य को किसी विशेष अवस्था तक पहुँचा सकें।

उपाध्यक्ष महोदय : उनको यह भी बता दीजिए कि वे किस स्रोत से पैसा प्राप्त कर सकते हैं।

श्री ए० टी० पाटिल : इसी प्रयोजन के लिए मैंने यह कहा है कि जिस तरीके से मैंने बताया है उस तरीके से हम संसाधन जुटा सकते हैं। मैंने एक उदाहरण दिया है; परन्तु ऐसे और भी बहुत से हो सकते हैं। अब मेरे पास अन्य बातों में जाने का समय नहीं है, अन्यथा मैं स्पष्ट कर देता। बहुत से तरीके हैं जिनसे रेलवे के हित के लिए संसाधन जुटाए जा सकते हैं जो कि योजना आयोग द्वारा किये जाने वाले आवंटनों से पृथक होंगे।

दूसरे मैं उनका ध्यान मानखुर्द बेलापुर रेलवे लाईन की ओर आकर्षित करता हूँ...

उपाध्यक्ष महोदय : यह आपके चुनाव क्षेत्र की समस्या है।

श्री ए० टी० पाटिल : जी, हाँ।

उपाध्यक्ष महोदय : अन्त में सदस्य इसी बात पर आ जायेंगे।

श्री ए० टी० पाटिल : मैंने पहले यह ही बता दिया है, मैंने निस्संकोच होकर आपको बतला दिया था। उस रेलवे लाईन को दिसम्बर 1991 तक पूरा करने का लक्ष्य है। इसकी लागत 74-75 करोड़ रुपये आंकी गई है, पर 1983-84 तक के बजट में केवल एक करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इसके अतिरिक्त यह महानगरीय परिवहन परियोजना है। मैं उनका ध्यान एक और छोटी सी बात की ओर आकर्षित करूँगा, और वह बम्बई में चौथे टर्मिनल के लिए विक्रोली में 52 हेक्टेअर भूमि के अर्जन से सम्बन्धित है। मैं उनको यही सुझाव दूँगा कि विक्रोली के बजाय यदि यह टर्मिनल कूरला में स्थापित किया जाय तो अधिक अच्छा होगा, क्योंकि सरकार द्वारा दिये गये नोट के अनुसार इसके द्वारा पश्चिमी पूर्वी तथा मानखुर्द-बेलापुर क्षेत्र की भी सेवा की जाती है। तो इसके लिए सबसे उपयुक्त स्थान कूरला ही होगा। यह असम्भव नहीं है। सम्मान के साथ मैं यह कहता हूँ कि कुछ ऐसी बातें हैं जो शायद मंत्री महोदय के ध्यान में नहीं लायी गयी हैं। और शायद वह विक्रोली क्षेत्र स्वीकार करने के लिए तैयार हैं वास्तव में लगता है कि उन्होंने इसको स्वीकार कर लिया है। मैं उनसे अतिसम्मान के साथ निवेदन करता हूँ कि वे इस टर्मिनल की स्थिति के ऊपर विचार करें। टर्मिनल अत्यावश्यक है तथा जरूरी है परन्तु इसकी स्थिति भी महत्वपूर्ण है। कुछ बातें हैं जिन्हें मैं उनको व्यक्तिगत रूप से स्पष्ट करूँगा, यदि वे मुझे ऐसा करने की अनुमति देंगे।

इन शब्दों के साथ मैं अपना मत व्यक्त करने के लिए मुझे दिए गए इस अवसर के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ, यद्यपि मैं अपने विचारों को पूर्णतः व्यक्त नहीं कर पाया हूँ। मैं इस बजट का पूर्णरूपेण समर्थन करता हूँ।

श्री ईरा अनबारासु (चिंगलपट्टु) : आज जिन वक्ताओं ने वादविवाद में भाग लिया उन सभी के भाषण मैंने सुने। कुछ सदस्यों ने, जिनमें श्री सुल्लानपुरी भी सम्मिलित हैं, कहा है कि रेल मंत्रालय तथा योजना आयोग के बीच कोई समन्वय नहीं है। मैं इस से भी एक कदम आगे जाकर यह कहता हूँ कि रेल मंत्रालय, योजना आयोग तथा वित्त मंत्रालय के बीच कोई समन्वय नहीं है।

रेल मंत्रालय परियोजनायें बनाता है। योजना आयोग उन्हें स्वीकृत या अस्वीकृत करता है और वित्त मंत्रालय कभी धन स्वीकृत करता है और कभी नहीं करता। समन्वय के अभाव में इस प्रकार की भ्रांति पैदा हो जाती है। इस लिए इस समस्या का समाधान यह है कि रेल मंत्री को वित्त मंत्री की तरह योजना आयोग का सदस्य बनाया जाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि उससे इस समस्या का समाधान हो जायेगा। केवल यही नहीं, रेल मंत्री का धन पर भी नियन्त्रण होना चाहिए। यदि धन पर उनका कोई नियन्त्रण नहीं होगा तो वह स्वीकृत की जा रही परियोजनाओं के अनुसार धन आवंटित नहीं कर सकते। इसलिए मैं निवेदन करता हूँ कि रेल मंत्री को भी वित्त मंत्री की भांति योजना आयोग का सदस्य बनाया जाना चाहिए।

अपने चुनाव क्षेत्र की समस्या पर आते हुए मैं यह कहना चाहूंगा कि पिछले तीन वर्षों से मैं मद्रास से चिंगलपुट और विलुपुरम तक रेलवे लाईन को दोहरा करने का प्रावधान करने वाली परियोजना के लिए मांग करता आ रहा हूँ। प्रतिवर्ष मुझे यही उत्तर दिया जा रहा है कि इसको अगले वर्ष के बजट में शामिल कर लिया जायेगा, कि इस पर अगले बजट में विचार किया जायेगा।

वास्तव में, पिछले वर्ष जब मैंने वाद-विवाद में भाग लिया था तो मैंने यहां तक कहा था कि रेल मंत्री ने इस वर्ष परियोजना को शामिल नहीं किया तो मैं उनका घेराव करूंगा। लेकिन रिपोर्ट में इसका कोई परिणाम दिखाई नहीं देता। मैं यहां धरना देकर बैठ सकता हूँ लेकिन वह उचित नहीं है क्योंकि मैं सत्तारूढ़ दल का प्रतिनिधित्व करता हूँ। यदि हमारे मुख्य मंत्री एम० जी० आर० की भांति हर व्यक्ति यहां थोड़ी सी प्रसिद्धि के लिए धरना देकर बैठना चाहता है, तो हमारा देश आगे नहीं बढ़ सकेगा। मेरी भी इच्छा वैसा करने की नहीं है। मेरा प्रश्न यह है कि मैं रेलमंत्री से स्पष्ट उत्तर और यह आश्वासन लेना चाहता हूँ कि मद्रास से चिंगलपुट और विलुपुरम तक यह दोहरी रेलवे लाइनें अथवा बड़ी लाइन शामिल की जाएगी अथवा कम से कम सिद्धांत रूप में रेलमंत्री को वहाँ की गम्भीर स्थिति को देखते हुए इसे स्वीकार कर लेना चाहिए। मैं आपको बता सकता हूँ कि उस क्षेत्र के लोगों को कितनी कठिनाई हो रही है। उपाध्यक्ष महोदय, आप जानते हैं कि मद्रास में, विशेषकर तटीय-लाइन पर लोग कैसे रहते हैं। इस क्षेत्र में अत्यधिक भीड़-भाड़ है और इसी कारण उनका मद्रास में निवास स्थान नहीं है। वे कहीं और चिंगलपुट या तेंबारम और अन्य स्थानों पर रहते हैं और वे यहां आते हैं और मद्रास से वापिस जाते हैं और ऐसे लोगों की संख्या करीब 25,000 है। वे प्रतिदिन चिंगलपुट से मद्रास आते हैं और वापिस चिंगलपुर जाते हैं। यहां तक कि मासिक टिकट धारियों को भी कई समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। वे एक्सप्रेस गाड़ियों से यात्रा नहीं कर सकते। पहले उन्हें इसकी अनुमति थी लेकिन अब इस पर रोक लगा दी गई है। और इसी कारण पिछले वर्ष जनता और रेलवे सुरक्षा बल पुलिस के बीच झगड़ा हुआ था। यहां तक कि बैंक प्रबंधकों और हैड क्लर्कों और शाखा अधिकारियों जैसे जिम्मेदार व्यक्तियों भी गिरफ्तार किया गया। अभी तक यह मामला लंबित है। मैंने इन सभी मामलों के बारे में अभ्यावेदन किया है वहां पर बहुत भीड़-भाड़ है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि चिंगलपुट से गुजरने

वाली किसी एक गाड़ी के साथ एक अतिरिक्त डिब्बा जोड़ा जाये ताकि मासिक टिकटधारियों को गाड़ी में ठीक उपयुक्त जगह मिल जाये। अतः मैं विशेषकर दोहरी लाइन या इस बड़ी लाइन के लिए मंत्री महोदय से आश्वासन लेना चाहता हूँ और मुझे आशा है कि सिद्धांत रूप में रेल मंत्री इसे स्वीकार करेंगे। मुझे विश्वास है कि आप इस पर ध्यान देंगे। अन्यथा मैं यही कहूँगा कि यदि आप इस परियोजना को शामिल और स्वीकार नहीं करेंगे, जो कि काफी समय से लम्बित है, तो मैं बहिष्कार करूँगा।

मैं रेलवे मंत्री का ध्यान दक्षिणी रेलवे मजदूर संघ के बीच हुए झगड़े के सम्बन्ध में दिलाना चाहूँगा। यह काफी समय से लम्बित पड़ा है। मैंने इसके बारे में पहले भूतपूर्व रेल मंत्री श्री केदार पांडे और बाद में अन्य रेल मंत्री श्री प्रकाश चन्द्र सेठी को लिखा था। वे इसमें उलझे मामलों को समझते थे। दक्षिणी रेलवे मजदूर संघ के कुछ मतभेद के कारण दो गुट बन गए हैं। एक गुट नेता राज्य सभा के माननीय सदस्य श्री हनुमन्तय्या हैं और दूसरे गुट के नेता कोई अन्य व्यक्ति हैं। उन्हें गुमराह किया जा रहा है और वास्तविक तथ्यों से अवगत नहीं कराया जा रहा है। उन्हें प्रोत्साहित किया जा रहा है। श्री सेठी ने उस गुट की मान्यता समाप्त कर दी थी। अचानक एक दिन मैंने देखा कि उस गुट की मान्यता बहाल कर दी गई। यह आश्चर्य की बात है। पुनः मैंने इस मामले पर प्रधानमंत्री से बात की। प्रधानमंत्री ने बहुत स्पष्ट निर्देश दिया। उन्होंने समस्या को बहुत अच्छी तरह समझा है। उन्होंने उस गुट विशेष की मान्यता वापिस लेने के लिए निर्देश जारी कर दिया है। लेकिन यह आश्चर्य की बात है कि वह पत्र इस माननीय रेल मंत्री के समक्ष नहीं रखा गया है। मंत्रालय में एक अन्य सुपर-मैन है—मैं नहीं जानता कि यह सुपर-मैन कौन है। वह सुपर मंत्रिमंडल का मंत्री हो सकता है; मैं नहीं जानता। मुझे बताया गया है कि उन्होंने मंत्रिमंडल-सचिव से एक परिपत्र निकलवाया है जिसमें कहा गया है कि सभी पत्र-व्यवहार रेलवे के राज्यमंत्री के माध्यम से किया जाना चाहिए। मैं नहीं जानता कि वह सुपर-मैन कौन है। सतर्क रहिये; बहुत से रेल मंत्री आये और चले गए। मैं नहीं चाहता कि रेल मंत्रालय में इस तरह की भ्रांति बनी रहे। यह समाज-विरोधी, राष्ट्र-विरोधी तत्व, जो श्री जार्ज फर्नांडीस का अभिन्न सहयोगी है, जो 20 गाड़ियाँ फूँकने का दावा करता है, उसे रेलवे मजदूर संघ के नाम से प्रोत्साहित किया जा रहा है।

पूरे दक्षिणी क्षेत्र में वास्तविक समस्या यह है। प्रधानमंत्री तथ्यों को समझती हैं। माननीय प्रधान मंत्री ने जो निर्देश जारी किए हैं उन्हें रेल मंत्री के समक्ष नहीं रखा गया है। मुझे यह कहते हुए दुःख होता है। मुझे यह बात बड़े दुःख से कहनी पड़ी।

अब मैं तमिल में बोलूँगा।

**मैं यह बात बड़े दुःख से कह रहा हूँ। मैं इसका उल्लेख सामान्य रूप में नहीं कर रहा हूँ। यह मेरे हृदय की व्यथा का प्रतिबिम्ब है। मैं यह भी स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि मैं इसका उल्लेख किसी व्यक्ति विशेष के विरुद्ध प्रतिशोध की भावना से नहीं कर रहा हूँ। मैं केवल इतना चाहता हूँ कि रेल विभाग में सुधार होना चाहिए और रेल कर्मचारियों को उन्नति करनी चाहिए। रेलवे को कार्यक्षम बनाकर देश को प्रगति करनी चाहिए। रेलवे को राष्ट्र की अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करनी चाहिए।

**तमिल में दिए गए मूल भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

महोदय, आप जानते हैं कि जनता की आवाज ईश्वर की आवाज है जिसके महत्व को लोकतंत्र में कम नहीं किया जा सकता। लोगों की इच्छाएं पूरी की जानी चाहिए। लेकिन अब यहां मंत्री की आवाज ईश्वर की आवाज बन गई है। इसे किसी भी कीमत पर बदला जाना चाहिए।

मैं अपने माननीय रेल मंत्री द्वारा उठाए गए साहसिक कदम की सराहना करता हूं। मैं यहाँ रेल मंत्री की चापलूसी या खुशामद करने नहीं आया हूँ लेकिन हमें यह तथ्य स्वीकार करना चाहिये कि अब जबकि उन्होंने इतना साहसिक कदम उठाया है उन्हें अपने ही विभाग में हो रही गड़बड़ी को रोकने के लिए आगे बढ़ना चाहिये। अन्यथा देश को, रेलवे प्रशासन को नुकसान होगा।

पुनः मैं रेल मंत्री का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र में नमक उत्पादकों को आवंटित किए गए वगनों की ओर दिलाना चाहता हूँ। ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे बोर्ड ने नमक के परिवहन के लिए केवल खुले डिब्बे ही देने का निर्णय लिया है।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कई छोटे उद्योग हैं, विशेष रूप से नमक का उत्पादन करने वाले उद्योग। ढके वगनों की अनुपलब्धता के कारण उन्हें विशेष रूप से वर्षा के मौसम में नमक की ढुलाई में अत्यधिक कठिनाई होती है, विशेष रूप से वर्षा ऋतु में। वगन आवंटित करने के बारे में रेल मंत्रालय की नीति मुझे समझ में नहीं आई। मुझे बताया गया है कि वगन उपलब्धता की स्थिति बहुत ही सामान्य है और वगन बिना किसी कठिनाई के उपलब्ध हैं। परन्तु मैं नहीं जानता हूँ कि वे एक स्थान से दूसरे स्थान तक नमक की ढुलाई के लिए कुछ वगन आवंटित क्यों नहीं करते। अतः मैं रेलमंत्री से नमक की ढुलाई हेतु कुछ ढके वगन उपलब्ध कराने हेतु नीति में परिवर्तन करने का अनुरोध करता हूँ।

महोदय, पिछले वर्ष मैंने रेल बजट पर हुई चर्चा में भाग लिया था। मैंने यह कहा था कि ग्रांट ट्रंक एक्सप्रेस का नाम बदल कर 'भारती एक्सप्रेस' कर दिया जाए। हम सब जानते हैं कि पिछले वर्ष हमने भारती शताब्दी मनाई थी, इसके लिए हम प्रधान मंत्री को धन्यवाद देते हैं। उन्होंने श्री कमलागति त्रिपाठी की अध्यक्षता में इस उद्देश्य हेतु एक समिति का गठन किया था। वह समस्या को समझती हैं। वह राष्ट्र कवि के महत्व को समझती हैं। पिछली बार जब मैंने अनुरोध किया था तो उसे स्वीकार नहीं किया गया। महोदय, जहां चाह वहां राह और इसीलिए मैं माननीय रेल मंत्री से राष्ट्रकवि भारती की स्मृति में ग्रांट ट्रंक एक्सप्रेस का नाम बदलकर भारती एक्सप्रेस करने का अनुरोध करता हूँ।

महोदय, मैं समझता हूँ कि पेराम्बूर, मद्रास स्थित इन्टेग्रल कोच फैक्ट्री के विस्तार कार्यक्रम को आरम्भ किया जाना है क्योंकि तमिलनाडु में बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध हैं। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि इन्टेग्रल कोच फैक्ट्री के विस्तार कार्यक्रम को किसी और राज्य में ले जाने की किसी को भी अनुमति न दी जाए। कृपया विस्तार कार्यक्रम तमिलनाडु में ही पूरा करने के प्रस्ताव को स्वीकृति दें। अखिल भारतीय अन्ना द्रविड़ मुनेत्र कषगम पहले ही केन्द्र पर दोषारोपण कर रहा है। इस मामले विशेष पर मैं भी उनके साथ हूँ। अतः पुनः अनुरोध करता हूँ कि इन्टेग्रल कोच फैक्ट्री, मद्रास के विस्तार कार्यक्रम को शीघ्र ही आरम्भ किया जाए।

महोदय, जब मैं रेल बजट का अध्ययन कर रहा था तो मैंने पाया कि उपनगरीय मासिक टिकटों के किराया में 68% वृद्धि की गई है। प्रतिशत के लिहाज से द्वितीय श्रेणी का किराया प्रथम श्रेणी से अधिक है। मद्रास से दिल्ली तक के प्रथम श्रेणी के किराए में 5% वृद्धि हुई है जबकि द्वितीय श्रेणी के किराए में 10% की वृद्धि हुई है। मालभाड़े में 9% की वृद्धि हुई है। इस प्रकार द्वितीय श्रेणी के किराए में वृद्धि करना अनुचित वृद्धि है। अतः मैं सुझाव देता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय इस मामले पर पुनः विचार करें और द्वितीय श्रेणी के किराए में कमी करें।

उपाध्यक्ष महोदय : यह कैसे सम्भव है? एक ओर आप सुझाव दे रहे हैं और दूसरी ओर आप इसका विरोध कर रहे हैं।

श्री ईरा अनबारासु : 488.9 करोड़ रुपये के कुल राजस्व में से 178.9 करोड़ रुपये किराए में वृद्धि से आयेंगे और 310 करोड़ रुपये मालभाड़े में वृद्धि से आयेंगे। ये आंकड़े काल्पनिक नहीं हैं। ये आंकड़े रेलवे बोर्ड के वित्त आयुक्त द्वारा बजट प्रस्तुत करने के बाद प्रेस को दिए गए हैं। मुझे आश्चर्य है कि रेलवे को यात्रीसेवाओं के मामले में हर वर्ष 400 करोड़ रुपये वर्ष की हानि क्यों हो रही है जबकि वर्ष प्रति वर्ष किराए और मालभाड़े में नियमित रूप से वृद्धि की जा रही है।

प्रारम्भ में, मैं यह सुझाव देता हूँ कि जब केन्द्र सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को दिए गए ऋण को पूंजी ढांचे का एक भाग बनने की अनुमति दे रहा है तो रेलवे पर भी पुरानी और जीर्ण-शीर्ण सम्पत्ति के लिए सामान्य राजस्व को अंशदान करने का बोझ न डाला जाए। उदाहरण के लिए जब 18000 किलोमीटर रेल को तत्काल पथ बदलने और उसके नवीकरण की आवश्यकता है तो इस सम्पत्ति से सामान्य राजस्व में किस प्रकार अंशदान करने की आशा की जा सकती है। वैगनों और छकड़ों की मरम्मत की जानी है जिसके कारण 15 प्रतिशत का अभाव है। हजारों वैगनों और छकड़ों को बदलने की आवश्यकता है। आप रेलवे से इस प्रकार की सम्पत्ति से सामान्य राजस्व में अंशदान करने की आशा कैसे कर सकते हैं।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि रेलवे द्वारा अपनी सम्पत्ति तथा रेलवे द्वारा ढोई जाने वाली वस्तुओं की नियमित चोरी को रोकने के लिए कड़े कदम उठाए जाते हैं तो इसमें 490 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त हो सकता है। ढुलाई के समय वस्तुओं के क्षतिग्रस्त हो जाने के कारण मुआवजे के रूप में बहुत अधिक राशि का दावा किया जाता है। बिना टिकट चलने के कारण कई करोड़ रुपयों की हानि हो रही है।

बिना टिकट यात्रा को रोकने के लिए पुलिस और रेलवे पुलिस बल को दिए गए विशेष अधिकारों के अतिरिक्त प्रत्येक जंक्शन स्टेशन पर मजिस्ट्रेट की नियुक्ति की जाए और बिना टिकट यात्रियों और अन्य अपराधों के लिए उसी स्थान पर तत्काल सजा दी जाए अन्यथा मामले अनेक वर्षों तक लटके रहेंगे। ऐसा कदम उठाने से विभिन्न अपराधों को रोकने में सहायता मिलेगी और रेलवे को भी राजस्व का लाभ मिलेगा।

इसके अतिरिक्त, द्वितीय श्रेणी का एक यात्री अपने साथ 35 किलो और प्रथम श्रेणी का यात्री 50 किलो वजन ले जा सकता है। इस मामले में वर्गीकृत भिन्नता की जानी चाहिए ताकि लम्बी दूरी

के यात्री अधिक वजन ले जा सकें। अब दिल्ली में आगरा जाने वाला एक यात्री अपने साथ 35 किलो वजन ले जा सकता है और दिल्ली से त्रिवेन्द्रम जाने वाला यात्री भी 35 किलो वजन ले जा सकता है। दिल्ली से मद्रास अथवा त्रिवेन्द्रम तक जाने वाले लम्बी दूरी के यात्री को अपने साथ अधिक वजन ले जाने की सुविधा दी जानी चाहिए।

मैं यह भी अनुरोध करना चाहता हूँ कि रेलवे अभिसमय समिति को रेलवे की एक स्थायी समिति बना दिया जाए। इससे रेलवे की वित्त व्यवस्था का प्रतिदिन मूल्यांकन हो सकेगा।

माननीय मन्त्री ने कहा है कि धन के अभाव के कारण रेलवे की चालू परियोजनाओं को प्रभावित नहीं होने दिया जाएगा और धन के अभाव के कारण कोई नई परियोजना आरम्भ नहीं की जाएगी। इस संबंध में मैं माननीय रेल मन्त्री का ध्यान कारूर—डिंडीगल—टूटीकोरिन—तिरुनेलवल्ली ब्राड-गेज लाइन की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जिस पर 42.5 करोड़ रु० व्यय होंगे परन्तु अब तक केवल 3 करोड़ रु० व्यय किए गए हैं और इस बजट में इसके लिए केवल 1.75 करोड़ रुपये का प्रावधान है। इस गति से इस योजना को पूरा करने में चार दशक लगेंगे। अतः मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए अधिक राशि का प्रावधान किया जाये।

मैं यहां एक सुझाव भी देना चाहता हूँ। जब आप एक परियोजना को आरम्भ करते हैं तब आपको पहले एक या दो वर्षों में तीन चौथाई राशि खर्च करने का प्रयास करना चाहिए। यदि आप इसे कई वर्षों में पूरा करने की योजना बनाएंगे और कुछ ही राशि आवंटित करेंगे तो परियोजना तो प्रभावित होगी ही।

उपाध्यक्ष महोदय : इसमें देर की जाएगी तो लागत में भी वृद्धि हो जाएगी।

श्री ईरा अनबारासु : महोदय, रेल पथ मानचित्र में तमिलनाडु का आठवां स्थान है। दक्षिण रेलवे के साथ सदा सौतेला व्यवहार किया गया है। परन्तु अब रेलवे का राज्य कार्य भार संभालने के बाद रेलवे के राज्य मंत्री दक्षिण रेलवे के कर्नाटक क्षेत्र को विकसित करने में अत्यधिक रुचि ले रहे हैं। कुछ माननीय सदस्यों ने उन्हें कर्नाटक रेल मंत्री कहा है। उन्होंने कर्नाटक में नई रेल लाइन बिछाने में अत्यधिक रुचि ली है। मैं माननीय रेल मंत्री को मालदा के रेल मंत्री नहीं कहूंगा जैसा कि कुछ माननीय सदस्यों ने कहा है, परन्तु उन्हें तमिलनाडु राज्य के लिए अधिक धन उपलब्ध कराना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : रेल मंत्री कल उत्तर देंगे।

कार्य मंत्रणा समिति

चालीसवां प्रतिवेदन

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में तथा संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : मैं कार्य मंत्रणा समिति का चालीसवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

9.30 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 4 मार्च, 1983/13 फाल्गुन,
1904 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

© 1983 प्रतिलिप्याधिकार लोक सभा सचिवालय को प्राप्त

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन सम्बन्धी नियमों (छठा संस्करण)
के नियम 382 के अन्तर्गत प्रकाशित और प्रबन्धक, मित्तल प्रिण्टर्स,
के-13, नवीन शाहदरा, दिल्ली द्वारा मुद्रित
