Monday, 20 March, 1978

लोक सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
6th
LOK SABHA DEBATES

[चौथा सत्र
Fourth Session]

14-10-92

सत्यमेव जयते

[खंड 11 में अंक 11 से 20 तक हैं
Vol. XI Contains Nos. 11 to 20]

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

मूल्य : चार रुपये

Price : Four Rupees

विषय सूची/CONTENTS

अंक 20, सोमवार, 20 मार्च, 1978/29 फाल्गुन, 1899 (शक)

No. 20, ***Monday, March*** 20, 1978/***Phalguna*** 29, 1899 (***Saka***)

विषय	Subject	पृष्ठ/PAGES
निधन सम्बन्धी उल्लेख	Obituary References	1–4
सभा पटल पर रखे गए पत्र	Papers laid on the Table	4–6
भारत तथा नेपाल के बीच अनधिकृत व्यापार तथा पारगमन समझौतों और सहकारिता करार के नियंत्रण रखने के बारे में वक्तव्य—	Statement *Re.* Treaties of Trade Transit and Agreement of Co-operation to control Unauthorised Trade between India and Nepal—	6–8
श्री मोहन धारिया	Shri Mohan Dharia	6–8
अनुदानों की मांगें (रेल), 1978-79—	Demands for Grants (Railways), 1978-79—	8–22
श्री नाथू राम मिर्धा	Shri Nathu Ram Mirdha	8–9
श्री जगन्नाथ शर्मा	Shri Jagannath Sharma	9
श्री एच० एल० पी० सिन्हा	Shri H. L. P. Sinha	9–10
श्री दलपत सिंह परास्ते	Shri Dalpat Singh Paraste	10
श्री आर० डी० राम	Shri R. D. Ram	10–11
श्री आर० वेंकटारामन	Shri R. Venkataraman	11
श्री ए० के० साहा	Shri A. K. Saha	11–12
श्री राम दास सिंह	Shri Ram Das Singh	12
श्री हरी राम मक्कासर गोदरा	Shri Hari Ram Makkasar Godara	12–13
प्रो० पी० जी० मावलंकर	Prof. P. G. Mavalankar	13
श्री हरीकेश बहादुर	Shri Harikesh Bahadur	14
श्री ए० अशोकराज	Shri A. Asokaraj	14–15
श्री चतुर्भुज	Shri Chaturbhuj	15–16
श्री उग्रसेन	Shri Ugrasen	16
श्री वयालार रवि	Shri Vayalar Ravi	16–17
डा० हेनरी आस्टिन	Dr. Henry Austin	17–18

1—89 LSS/ND/78

विषय	Subject	पृष्ठ/PAGES
श्री कंवर लाल गुप्त	Shri Kanwar Lal Gupta	18
श्री रुद्र प्रताप सारंगी	Shri Rudra Pratap Sarangi	18–19
श्री श्यामलाल धुर्वे	Shri Shyamlal Dhurve	19
डा० विजय मंडल	Dr. Bijoy Mondal	19
श्री चित्त बसु	Shri Chitta Basu	20
श्री पवित्र मोहन प्रधान	Shri Pabitra Mohan Pradhan	20
श्री गणनाथ प्रधान	Shri Gananath Pradhan	20
प्रो० मधु दण्डवते	Prof. Madhu Dandavate	20–22
मिजोरम के बारे में वक्तव्य—	Statement re. Mizoram—	22–23
श्री चरण सिंह	Shri Charan Singh	22–23
अनुदानों की मांगे (रेल), 1978-79—जारी	Demands for Grants (Railway), 1978-79—Contd.	24–25
विनियोग (रेल) विधेयक, 1978—	Appropriation (Railways) Bill, 1978—	25–26
पुर:स्थापित करने, विचार करने तथा पारित करने का प्रस्ताव—	Motions to introduce, consider and pass—	
प्रो० मधु दण्डवते	Prof. Madhu Dandavate	25–26
अनुदानों की अनुपूरक मांगे (रेल), 1977–78	Supplementary Demands for Grants (Railways), 1977-78	27
विनियोग (रेल) संख्या 2 विधेयक, 1978—	Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1978—	27–30
पुर:स्थापित करने तथा विचार करने का प्रस्ताव—	Motions to introduce and consider—	
प्रो० मधु दण्डवते	Prof. Madhu Dandavate	27
पारित करने का प्रस्ताव—	Motion to pass—	
प्रो० मधु दण्डवते	Prof. Madhu Dandavate	28
श्री मोहम्मद शफी कुरेशी	Shri Mohd. Shafi Qureshi	28–29
श्री वयालार रवि	Shri Vayalar Ravi	29
श्री पी० वेंकटासुब्बया	Shri P. Venkatasubbaiah	29
श्री एच० एल० पटवारी	Shri H. L. Patwary	29
डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी	Dr. Subramaniam Swamy	29
श्री छविराम अर्गल	Shri Chhabiram Argal	29

विषय	Subject	पृष्ठ/PAGES
श्री विनोदभाई बी० शेठ	Shri Vinodbhai B. Sheth	29
श्री राजाराम शंकरराव माने	Shri Rajaram Shankarrao Mane	29
श्री आर० एल० पी० वर्मा	Shri R. L. P. Verma	29
श्री यशंवत बोरोले	Shri Yashwant Borole	29
श्री भगत राम	Shri Bhagat Ram	30
श्री रामजीवन सिंह	Shri Ramjeewan Singh	30
श्री के० माल्लना	Shri K. Mallanna	30
श्री चतुर्भुज	Shri Chaturbhuj	30
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल), 1975-76—	Demands for Excess Grants (Railways), 1975-76—	30-31
विनियोग (रेल) संख्या 3 विधेयक, 1978—	Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1978—	31-32
पुरःस्थापित करने, विचार करने तथा पारित करने के प्रस्ताव—	Motion to introduce, consider and pass—	
प्रो० मधु दण्डवते	Prof. Madhu Dandavate	31-32
अतिरिक्त अनुदानो की मांगें (सामान्य), 1975-76—	Demands for Excess Grants (General), 1975-76—	33-34
विनियोग विधेयक, 1978—	Appropriation Bill, 1978—	34-35
पुरःस्थापित करने का प्रस्ताव—	Motion to introduce—	
श्री सतीश अग्रवाल	Shri Satish Agrawal	34
विचार करने का प्रस्ताव—	Motion to consider—	
श्री सतीश अग्रवाल	Shri Satish Agrawal	34
प्रो० पी० जी० मावलंकर	Prof. P. G. Mavalankar	35
श्री वयालार रवि	Shri Vayalar Ravi	35

लोक सभा
LOK SABHA

सोमवार, 20 मार्च, 1978/29 फाल्गुन, 1899 (शक)

Monday, March 20, 1978/ *Phalguna* 29, 1899 (*Saka*)

लोक सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
MR. SPEAKER *in the Chair*]

निधन सम्बंधी उल्लेख
OBITUARY REFERENCES

अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को श्री राजेश्वर पटेल के दु:खद निधन के बारे में सूचित करना है जिनकी 67 वर्ष की आयु में 16 मार्च, 1978 की पहलेजाधार (बिहार,) में मृत्यु हो गई।

श्री राजेश्वर पटेल 1952 से 1967 तक पहली, दूसरी और तीसरी लोक सभा के सदस्य थे। वकील, कृषक होने के साथ-साथ श्री पटेल 1926 से 1932 के दौरान बिहार की क्रान्तिकारी पार्टी के भी सदस्य रहे। उन्होंने व्यापक रूप से भ्रमण किया था और वे पिछड़ी जातियों के आयोग के सदस्य और अखिल भारतीय पंचायत परिषद के महासचिव भी रहे। वह एक सक्रीय संसदज्ञ थे और वे सभी की प्राक्कलन समिति एवं अन्य समितियों के भी सदस्य रहे।

हम अपने इस मित्र के निधन पर गहरा दु:ख प्रकट करते हैं और मुझे विश्वास है कि संतप्त परिवार के प्रति समवेदना व्यक्त करने में सभा भी मेरे साथ है।

सभा दिवंगत आत्मा की स्मृति में सम्मान प्रकट करने के लिए कुछ देर के लिए खड़ी हो।

(तत्पश्चात् सदस्य कुछ देर के लिए मौन खड़े रहे)
(The Members then stood in silence for a short while)

अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को इस सभा के भूतपूर्व अध्यक्ष, श्री एम० अनन्तशयनम अयंगर के दु:खद निधन की भी सूचना देनी है जिनकी 87 वर्ष की आयु में तिरुपति में 19 मार्च, 1978 की शाम को मृत्यु हो गई।

एक प्रसिद्ध संसदज्ञ श्री अयंगर ने 1934 में केन्द्रीय विधान सभा में प्रवेश किया और वह 28 वर्ष तक सदस्य रहे और 1962 तक सभा के लिए उत्तरोत्तर चुने जाते रहे। वह 1946-50 तक संविधान सभा के सदस्य रहे। 1952 में लोक सभा के उपाध्यक्ष चुने गये और 1956 तक

[अध्यक्ष महोदय]

इस पद पर रहे। अध्यक्ष श्री मावलंकर की मृत्यु के बाद 1956 में वह अध्यक्ष चुने गये और 1961 तक इस पद पर रहे। वह 1962 में भी लोक सभा के लिए चुने गये लेकिन राज्यपाल नियुक्त किये जाने के बाद उन्होंने त्यागपत्र दे दिया और वह कई वर्ष तक इस पद पर रहे।

उन्होंने 1912 में गणित के अध्यापक के रूप में अपना व्यावसायिक जीवन शुरु किया और बाद में विधि व्यवसाय अपना लिया। उन्होंने सत्याग्रह आन्दोलन में भी भाग लिया। उन्होंने अगस्त, 1942 और दिसम्बर, 1944 के बीच भारत छोड़ो आन्दोलन में भाग लिया और जेल गये। उन्होंने विभिन्न आयोगों और समितियों में भी भाग लिया।

1956 में उन्होंने चीन जाने वाले भारतीय संसदीय शिष्टमंडल का नेतृत्व किया। उन्होंने देश तथा विदेश में अनेक संसदीय सम्मेलनों में भाग लिया। वह गरीबों और दलितों के उत्थान में बहुत विश्वास रखते थे।

श्री अयंगर बहुत मिलनसार व्यक्ति थे। संसदीय संस्थानों के प्रति उनका गहन लगाव था और पीठासीन अधिकारी के रूप में विनिर्णय देने के सम्बन्ध में उनकी भूमिका अत्यन्त महत्वपूर्ण रही। उनके समय में प्रथम राष्ट्रमंडल संसदीय संघ सम्मेलन हुआ जो उनके नेतृत्व में बहुत सफल रहा उनके निधन से ऐसा व्यक्ति जाता रहा है जिसने अपना सारा जीवन लोगों और संसदीय संस्थानों की सेवा में अर्पित कर दिया।

हमें श्री अयंगर के निधन पर गहरा शोक है और मेरा विश्वास है कि संतप्त परिवार तक अपनी संवेदनाएं पहुंचाने में सदन भी मेरे साथ है।

प्रधान मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : श्री अनन्तशयनम अयंगर की मृत्यु पर मैं गहन दुःख प्रकट करने में आपके साथ हूं। वह इस सभा के सदस्य, उपाध्यक्ष और अध्यक्ष रहे। यहाँ उनके मार्ग-दर्शन में कार्य करने का सौभाग्य मुझे प्राप्त है। वह स्वतंत्र विचारों के व्यक्ति थे और उन्हें निर्भीकता पूर्वक व्यक्त करते थे।

1962 में वह सभा के लिए फिर चुने गये लेकिन राज्यपाल नियुक्त होने पर उन्होंने त्यागपत्र दे दिया। बिहार के राज्यपाल के रूप में उन्होंने मूल्यवान सेवा की।

उन्होंने असहयोग आन्दोलन और स्वतंत्रता आन्दोलन में भाग लिया और संसद तथा संसदीय प्रथाओं और लोकतंत्र के प्रति उनकी निष्ठा थी। उनके निधन से हमने महान देशभक्त खो दिया है। मेरा आप से अनुरोध है कि हमारी संवेदना संतप्त परिवार तक पहुंचा दें।

श्री यशवंतराव चव्हाण (सातारा) : महोदय, आपसे पूर्ववर्ती विद्वान व्यक्ति की स्मृति में संवेदना व्यक्त करने में मैं आपके तथा प्रधान मंत्री जी के साथ हूं।

जब वह अध्यक्ष थे तब संसद सदस्य होने का सौभाग्य तो मुझे प्राप्त नहीं हुआ, किन्तु उनकी ख्याती देश के प्रत्येक भाग में फैल चुकी थी। वह प्रायः यात्राएं किया करते थे इसलिए उनके साथ व्यक्तिगत परिचय हो गया था।

मुझे पता चला है कि वह वास्तविक अर्थों में अध्यक्ष और अत्यन्त कुशल संसदज्ञ थे जिन्होंने हमारे स्वतंत्रता संघर्ष में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभायी। सभी उनका सम्मान करते थे।

वह अन्त तक अत्यन्त सक्रिय रहे। कुछ सप्ताह पूर्व देश की ताजा राजनितिक स्थिति पर उन्होंने मुझे पत्र लिखा था। उनके विचार बड़े स्पष्ट थे और वह अन्तिम क्षण तक देश की समस्याओं पर सोचते रहे। उनके निधन से संसद तथा सेश को बहुत क्षति पहुंची है।

श्री पी० वेंकटा सुब्बया (नन्दयाल) : महोदय, मैं अपने दल और अपनी ओर से स्वर्गीय श्री अयंगर के प्रति संवेदना प्रकट करने में आपके साथ हूं। उनके दुःखद निधन से देश को विशेषकर आन्ध्र प्रदेश की बहुत हानि हुई है। श्री अयंगर जब उपाध्यक्ष और अध्यक्ष थे तब मुझे इस सभा का सदस्य बनने का अवसर प्राप्त हुआ था। हमने उनसे बहुत कुछ सीखा है।

वह न केवल एक अच्छे अध्यक्ष, और संसदज्ञ थे बल्कि महान देशभक्त भी थे जिन्होंने स्वतंत्रता संघर्ष में भाग लिया था। बापूजी के आह्वान पर वह इस संघर्ष में कूद पड़े।

1934 में उन्होंने कांग्रेस के उम्मीदवार के रूप में अपना नाम पेश किया यद्यपि उन्हे पता था कि उनके विरुद्ध जस्टिस पार्टी का एक अत्यन्त विख्यात व्यक्ति उम्मीदवार है। उन्होंने अपने शक्तिशाली प्रतिद्वन्वी को हरा कर सब को आश्चर्यचकित कर दिया

वह संस्कृत और तेलगु के बहुत बड़े विद्वान थे और बिहार के राज्यपाल के रूप में उन्होंने बहुत शालीनता और निष्ठा से अपने कर्तव्यों का निर्वहन किया।

मेरा अनुरोध है कि हमारी संवेदना और श्रद्धांजलि संतप्त परिवार को पहुंचा दी जाये।

श्री अरविंद बाला पजनौर (पांडिचेरी) : मैं अन्नाद्रमुक की ओर से सदस्यों द्वारा व्यक्त भावनाओं में उनके साथ हूं। मुझे उनके समय में सदस्य होने का सौभाग्य तो नहीं मिला लेकिन मैंने अपने पिता से उनके बारे में काफी कुछ सुना है। श्री अयंगर के अध्यक्ष होने के समय सभा बहुत अनुशासित रहती थी। वह स्वयं भी अनुशासन का बहुत पालन करते थे। उन्होंने आजादी की लड़ाई में भी भाग लिया था।

वह अन्तिम वक्ता की बात भी सुनते थे, यह उनका एक विशेष गुण था। तभी वह इतने सफल थे।

हमें इस बात पर गर्व है कि श्री अयंगर दक्षिणी भाग से आये थे। अपने अन्तिम समय तक वह अपने देश के बारे में सोचते रहे। वह संस्कृत के महान विद्वान और तेलगु के प्रसिद्ध वक्ता थे। हमें खुशी है कि देश उन्हें स्मरण करता है। यह भी पता चला कि उन्हों ने कई वर्ष जेल में भी बिताये। हमें व्यक्तिगत रूप से जानने का मौका तो नहीं मिला लेकिन हम इस महान व्यक्ति का कम सम्मान नहीं करते।

उन्हें श्रद्धांजलि अर्पित करने में मैं सभा के साथ हूं।

श्री दीनेन भट्टाचार्य (सीरमपुर) : संसद में अपने ग्रुप की ओर से मैं श्रद्धांजलि अर्पित करता हूं। मेरा अनुरोध है कि संतप्त परिवार को हमारी संवेदना पहुंचा दी जाये।

Shri Kacharulal Hemraj Jain (Balaghat) : Sir, on behalf of the Republican Party of India I share the sentiments expressed by leaders of other parties and pay my homage to this great man. He was a great man who has left a message for us. We should follow the path shown by him.

श्री चित्त बसु (बारसाट) : श्री अनन्तशयनम अयंगर को श्रद्धांजलि अर्पित करने में मैं भी प्रधान मंत्री जी, विपक्ष के नेता तथा अन्य माननीय सदस्यों के साथ हूं। उनका जीवन घटना-प्रधान रहा। मुझे उनके समय में सभा का सदस्य होने का सौभाग्य तो प्राप्त नहीं हुआ लेकिन फिर भी उनके बारे में मैंने बहुत कुछ सुना है। अध्यक्ष के रूप में उन्हों ने कई परम्पराएं और प्रथायें स्थापित की और सभा में पूर्ण अनुशासन रहता था। हमें भी उनके पदचिह्नों पर चलना चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं उन्हें श्रद्धांजलि अर्पित करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : अब मृतक व्यक्ति के सम्मान के रूप में सभा कुछ देर मौन खड़ी होगी।

(तत्पश्चात् सदस्य कुछ देर के लिए मौन खड़े रहे)
(The Members then stood in silence for a shortwhile)

अध्यक्ष महोदय : श्री अयंगर की स्मृति के सम्मान में अब तक सभा मध्याह्न् पश्चात् 2.00 बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

तत्पश्चात् लोक सभा 2 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Fourteen of the clock.

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा 2 बजकर 5 मिनट म.प. पर पुनः समवेत हुई।

The Lok Sabha re-assembled at five minites past Fourteen of the clock.

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
Mr. Speaker in the Chair]

सभा पटल पर रखे गए पत्र
PAPERS LAID ON THE TABLE

राष्ट्रीय विकास परिषद के बारे में वक्तव्य

प्रधान मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : योजना आयोग द्वारा तयार की गई छठी पंच वर्षीय योजना के प्रारूप पर विचार करने के लिए मार्च 18-19, 1978 को प्रधान मंत्री जी की अध्यक्षता में राष्ट्रीय विकास परिषद की बैठक हुयी।

परिषद् ने बेरोजगारी हटाने, गरीबी और असमानता कम करने तथा आत्म-निर्भरता की ओर निरंतर प्रगति के लक्ष्यों को स्वीकृति दी और उन लक्ष्यों को पूरा करने की दिशा में इस योजना के प्रारुप में जो प्रस्ताव हैं उनका आम तौर पर स्वागत किया गया। परिषद् ने ग्राम तथा लघु उद्योगों, सिंचाई, बाढ़ नियंत्रण एवं बिजली ग्रामीण विकास, कृषि के लिए सह संबंधी वर्धमान विनियोजन को स्वीकृती दी। परिषद् ने इस बात पर ज़ोर दिया कि सिर्फ इन व्यापक विनियोजनों से ही तब तक निर्धन वर्ग के लोगों को फायदा नहीं होगा, जब तक क आवश्यक संस्थागत तथा प्रशासनिक परिवर्तन

न किये जायें जिससे कि ये लाभ सचमुच में उन लोगों को मिलें जिन्हें मिलना चाहिए। इस संबंध में भूमि सुधार के क्रियान्वयन तथा इस उद्देश्य के लिए कृषि संगठनों की गतिशील बनाने में तेजी लाने के महत्व पर खास तौर से ध्यान दिलाया गया।

इस प्रारूप में मिनिमम नीड्स प्रोग्राम पर बल देने की सराहना करते हुये, परिषद् ने यह स्वीकार किया कि सार्वजनिक वितरण प्रणाली, जिसमें आम जरूरत की चीजों का वितरण शामिल है, का विस्तार किया जाये और बिना किसी देर के मजबूत बनाया जाये।

इस योजना में रोजगार अवसरों के लिए जो योजना बताई गई है उन पर विचार हुआ और इस बात पर सहमति हुई कि राज्य सरकारों के परामर्श से विस्तार से इनकी समीक्षा की जाये।

राष्ट्रीय विकास परिषद् ने इस जरूरत पर खास ध्यान खींचा कि प्रशासनिक और अन्य प्रणालियों में प्रभावी परिवर्तन किये जायें ताकि योजना के लक्ष्य, खास तौर पर रोजगार और असमानता की दूरी कम करने के लक्ष्य सफल हों। पहले ये लक्ष्यांश सफल क्यों नहीं हो सके इनके कारणों का विश्लेषण किया जाये और सुधारात्मक कार्यवाही की जाये।

इस बात का सुनिश्चय करने के महत्व पर भी बल दिया गया कि निजी क्षेत्र राष्ट्रीय लक्ष्यों के अनुरूप हों।

इस बात पर सहमति हुई कि योजना आयोग इस योजना के प्रारूप, खास करके राज्य योजनाओं के विस्तृत ब्यौरे के संबंध में राज्यों से विचार-विमर्श करेगा।

राष्ट्रीय विकास परिषद् ने विकास योजना और कार्यान्वयन में योजना प्रारूप राज्य सरकारों को जो व्यापक भूमिका निर्धारित करता है उसका स्वागत किया। वित्तीय प्रबंध, जिससे यह विकास प्रतिबिंबित होगा, पर आगे विचार विमर्श करने की जरूरत है। संविधानिक व्यवस्थाओं को ध्यान में रखते हुये, इस उद्देश्य से राष्ट्रीय विकास परिषद की एक समिति बनाई जायेगी। यह समिति, अन्य बातों के साथ साथ गाडगिल फारमूला तथा योजना में केन्द्र द्वारा प्रस्तावित योजनाओं की समीक्षा करेगी।

राज्य सरकारों के साथ आगे विचार-विमर्श करने के बाद 1978–83 की योजना राष्ट्रीय विकास परिषद् के बाद की बैठक में स्वीकृति के लिये रखी जायेगी। इस बैठक के पहले सातवें वित्त आयोग की रिपोर्ट प्राप्त हो जायेगी और उसका भी ध्यान रखा जायेगा।

श्री वयालार रवि : (चिरमिंकिल) : प्रधान मंत्री ने अभी सभा पटल पर एक वक्तव्य रखा है। हमें इस पर चर्चा करने का अवसर दें।

अध्यक्ष महोदय : हम कुछ समय उपलब्ध कराने का प्रयास करेंगे।

राष्ट्रीय शैक्षणिक अनुसंधान तथा प्रशिक्षण परिषद् का वार्षिक प्रतिवेदन आदि के समय पर सभा पटल पर न रखने के कारण बताने वाला विवरण

The Minister of State in the Ministry of Education, Social Welfare and Culture (Shri Dhanna Singh Gulshan) : Sir on behalf of Shri P. C. Chunder, I lay on the Table a statement (Hindi and English versions) explaining reasons for delay in laying the (i) Annual Report and (ii) Audit Report on the Accounts of the National Council of Educational Research and Training, New Delhi for the year 1976-77 within the stipulated period. **[Placed in the Library. See No. LT-1837/78.]**

उद्योग पुनर्वास निगम लिमिटेड, कलकत्ता की वर्ष 1975–76 की समिक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन

Minister of State in the Ministry of Works and Housing, Supply and Rehabilitation (Shri Ram Kinkar): I lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of section 619A of the Companies Act, 1956:—

(1) Review by the Government on the working of the Rehabilitation Industries Corporation Limited, Calcutta, for the year 1975-76.

(2) Annual Report of the Rehabilitation Industries Corporation Limited, Calcutta, for the year 1975-76 along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in the Library. See No. LT-1838/78.]

भारत तथा नेपाल के बीच अनधिकृत व्यापार तथा पारगमन समझौतों और सहकारिता करार पर नियंत्रण रखने के बारे में वक्तव्य

STATEMENT RE. TREATIES OF TRADE AND TRANSIT AND AGREEMENT OF COOPERATION TO CONTROL UNAUTHORISED TRADE BETWEEN INDIA AND NEPAL

वाणिज्य, नागरिक पूर्ति तथा सहकारिता मंत्री (श्री मोहन धारिया) : मैं सदन को सहर्ष सूचित कर रहा हूं कि 17 मार्च 1978 को भारत सरकार की ओर से मैंने तथा नेपाल के महामहिम की सरकार की ओर से नेपाल के उद्योग तथा वाणिज्य मंत्री श्री पीताम्बर घोष खाटी ने निम्नोक्त दस्तावेजों पर हस्ताक्षर किए :

(1) भारत सरकार तथा नेपाल के महामहिम की सरकार के बीच व्यापार संधि,

(2) भारत सरकार तथा नेपाल महामहिम की सरकार के बीच परिवहन संधि,

(3) अप्राधिकृत व्यापार रोकने के लिए भारत सरकार तथा नेपाल महामहिम की सरकार के बीच सहयोग करार, और

(4) सम्बद्ध दस्तावेज़ ।

उपरोक्त दस्तावेज़ों को सभा पटल पर रखने में मुझे प्रसन्नता हो रही है ।

ये संधियां तथा करार भारत-नेपाल व्यापार तथा पारवहन संधि 1971 के स्थान पर किए गए हैं । नई संधियां तथा करार लम्बी वार्ताओं के बाद सम्पन्न हुए हैं । ये भारत सरकार की इस इच्छा को प्रदर्शित करते हैं कि हमारे पड़ौसियों के साथ और सम्बन्ध कायम किए जाए तथा उन्हें सुदृढ़ किया जाए ।

हमारे प्रधान मंत्री ने दिसम्बर 1977 में अपनी नेपाल यात्रा के दौरान नेपाल के महामहिम नरेश और प्रधान मंत्री के साथ विस्तार में विचार विमर्श किए । उस अवसर पर जारी की गई संयुक्त विज्ञप्ति में अन्य बातों के साथ-साथ यह कहा गया ।

"दोनों प्रधान मंत्री इस बात पर सहमत हैं कि व्यापार तथा पारवहन को सम्मिलित करने के लिए तत्काल अलग अलग संधियां संपन्न की जाएं। यह भी विनिश्चय किया गया कि साथ ही एक देश से अन्य देश को अप्राधिकृत व्यापार रोकने के लिए प्रभावी उपाय किए जाने की व्यवस्था हो।" व्यापार तथा पारवहन की अलग अलग संधियां संपन्न होने से यह आशय पूरा हो जाता है।

संक्षेप में, मैं इन संधियों तथा करार की कुछ बातों का उल्लेख करना चाहूंगा। व्यापार संधि से नेपाल के विनिर्मित उत्पादों को भारत में आयात करने के सम्बन्ध में और अधिक अधिमानी व्यवहार प्रदान किया जाएगा। इस कार्य का विशिष्ट उद्देश्य नेपाल के औद्योगिक विकास को प्रोत्साहित करना है। जिन उद्योगों को प्रोत्साहन दिया जाएगा वे मुख्यतः नेपाली तथा भारतीय कच्चे माल पर आधारित होंगे। जैसा कि अब तक किया गया है, हम नेपाल की अनिवार्य वस्तुओं की आवश्यकताओं को यथासंभव पूरा करते रहेंगे। माननीय सदस्य यह जानते हैं कि नेपाल के साथ हमारे सम्बन्धों की एक महत्वपूर्ण बात है हमारी मुद्राओं की मुक्त रूप से परिवर्तनीयता। इस सिद्धान्त के क्रियान्वयन में दोनों देशों के बीच व्यापार भारतीय रुपयों में ही होता रहेगा।

परिवहन संधि तथा इससे सम्बद्ध संलेख में नेपाल के भारत होकर "पारवहन गत यातायात" के लिए अधिक सुविधाएं देने की व्यवस्था है। इससे नेपाल के अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में काफी सहायता मिलेगी और उसके आर्थिक विकास को प्रोत्साहन मिलेगा।

माननीय सदस्य इस बात से अवगत हैं कि भारत तथा नेपाल के बीच की लम्बी तथा खुली मिली जुली सीमा है जिस पर व्यक्तियों तथा माल के निर्बाध संचलन की अनमति है। यह एक अद्वितीय बात है और इससे अनेक प्रकार से दोनों देशों को लाभ होता है। साथ ही इससे दोनों सरकारों पर यह उत्तरदायित्व भी आ जाता है कि वे अप्राधिकृत व्यापार पर नियंत्रण रखने तथा ऐसे कार्यों को करने के जो एक दूसरे की अर्थव्यवस्थाओं को नुकसान पहुंचाते हो, प्रलोभनों को दूर करने हेतु अपने प्रयासों में सहयोग दें। करार में यह भी निर्दिष्ट किया गया है कि दोनों सरकारें सीमाशुल्क, विदेशी मुद्रा तथा विदेश व्यापार से संबंधित मामलों में दोनों में से किसी एक देश के कानूनों, नियमों तथा विनियमों के उल्लंघन तथा प्रवंचना को रोकने में एक दूसरे को कारगर रूप से सहयोग देंगी। दोनों ओर इस बात को सुनिश्चित करने की राजनतिक इच्छा होने पर कि किसी भी प्रकार का अप्राधिकृत व्यापार नहीं होगा, यह आशा की जाती है कि यह समस्या, जिसके कारण विगत में कुछ गलत फहमी रही थी भविष्य में विवाद का विषय नहीं रहेगी।

इस बात को सुनिश्चित करने के विचार से कि संधियाँ मैत्रीपूर्ण ढंग से कारगर रूप में कार्यान्वित की जायें, दोनों देश, जब भी आवश्यकता पड़ेगी, तदर्थ आधार पर सरकारी स्तर पर बैठक बुलाने के लिए सहमत हुए है। इस बात पर भी सहमति हुई है कि एक अंतःसरकारी समिति होगी जिससे दोनो देशों के वरिष्ठ अधिकारी होंगें जिनका प्रमुख कर्त्तव्य होगा व्यापार संवर्धन करना, पारवहन को सुकर बनाना तथा हमारे दोनों देशों के बीच अप्राधिकृत व्यापार पर नियंत्रण करना और ऐसे मामलों पर विचार करना जिनका तदर्थ सरकारी समूहों की बैठकों में समाधान न हो सका हो। अंतः सरकारी समिति की बैठक बारीबारी से दोनों देशों की राजधानी में हर छः महीने में नियमित रूप से होंगे

माननीय सदस्यों ने यह बात नोट की होंगी कि गत वर्ष के दौरान उपमहाद्वीप में तनाव कम हुआ है और उपमहाद्वीप के देशों के बीच सद्भावना तथा मित्रता बढ़ी है। इस वातावरण से इस

[श्री मोहन धारिया]

क्षेत्र के देशों के बीच और भी अधिक आर्थिक सहयोग और व्यापार की आवश्यकता हो गई है। बंगला देश के साथ द्विपक्षीय व्यापार में नेपाल को सहायता देने और बंगला देश को तथा उस देश से होकर उसका विदेश व्यापार बढ़ाने के विचार से हम इस बात के लिए सहमत हो गये कि नेपाल को बंगला देश तक स्थल मार्ग की व्यवस्था कर दी जाये, जब भारत और बंगलादेश के बीच इस प्रयोजन के लिए प्रबन्ध कर लिए जाये।

नई संधियों एवं करार ने न केवल पुराने प्रबन्ध का स्थान लिया है, बल्कि हमारे संबंधों के इतिहास में नये अध्याय की शुरूआत भी की है। हम चाहते हैं कि नेपाल का अधिक तेजी से आर्थिक विकास हो क्योंकि अंतिम विश्लेषण के तौर पर नेपाल का स्थायी तथा आर्थिक दृष्टि से सुदृढ़ होना ही हमारे क्षेत्र में शांति एवं स्थिरता की सबसे अच्छी गारंटी है। जो संधियाँ एवं करार अब सम्पन्न हुए हैं, उनका इस प्रक्रिया में निश्चित योगदान है तथा मैं इस अवसर पर नेपाल की महामहिम की सरकार को आश्वासन देता हूं कि उसके आर्थिक विकास के लिये भारत का सहयोग सदैव उपलब्ध रहेगा क्योंकि नेपाल की सरकार तथा उसकी जनता के लिये हमारी पूर्ण सद्भावनाएं हैं।

अनुदानों की मांग (रेल्वें) 1978-79—जारी

BUDGET DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAY), 1978-79—Contd.

रेल मंत्री (प्रो० मधु दंडवते) : राज्य सभा में कुल विनियोग विधेयक को लिया जायेगा। हमें आज ही समचे विषय सम्बन्धी चर्चा पूरी कर लेनी चाहिये।

अध्यक्ष महोदय : क्या सभा आज ही विनियोग विधेयक पर चर्चा करना चाहती है।

अनेक माननीय सदस्य : जी हाँ।

प्रो० मधु दंडवते : मैं अपने उत्तर को संक्षिप्त करता हूं।

Shri Nathu Ram Mirdha (Nagaur): Diversion work of railways is going on near Sambhar in Rajasthan. This work should be completed at the earliest. It will cost nearly Rs. 5 or 6 crores. We want to know the time by which this work is likely to be completed?

There are complaints of exploitation of labour engaged by the contractors. The labourers are being paid only Rs. 2 to Rs. 3 per day for the earth work in which they are engaged. The Minister should look into the matter and see that their wages are substantially increased.

There is great need for laying more broad gauge railway line in Rajasthan. If the main line from Delhi can not immediately be converted into broad gauge atleast the Sawai Madhopur, Jaipur and Marwar Junction—Jodhpur metre gauge sections should be converted into broad gauge. This will greatly benefit the people of Rajasthan.

A decision has been taken to introduce a new train from Bikaner to Jaipur via Merta Road and Nagpur. But the decision has not so far been implemented perhaps because some people have represented against it. This is something surprising. The decision once taken must be implemented as it will greatly help in reducing the summer rush in this area.

The Hindi stenographers and typists is the Railways have some genuine difficulties and they have sent their representations. Their case should be sympathetically considered.

Greater attention should be paid to cleanliness on Railways. Punctuality in the running of trains should also be ensured. The catering service should also be improved.

श्री जगन्नाथ शर्मा (गढ़वाल) : आज तक विकास कार्यक्रमों पर 6,400 करोड़, रुपया व्यय किया जा चुका है (प्रथम योजना में 5,000 करोड़ रुपये, दूसरी योजना में 1,100 करोड़ रुपये, तीसरी योजना में 1,325 करोड़ रुपये और चौथी योजना में लगभग इतनी राशि तथा पांचवी योजना में 2,150 करोड़ रुपये विकास कार्यक्रमों पर व्यय किए गए फिर भी सम्पूर्ण हिमालय क्षेत्र उपेक्षित रह गया। हिमालय की सीमा कश्मीर से लेकर आसाम तक फैली हुई है और यह लगभग 2,500 किलोमीटर है। लेकिन ऐसा लगता है कि रेल प्रशासन ने समूचे हिमालय क्षेत्र के लिए रेल संचार की व्यवस्था करने की ओर ध्यान नही दिया है। देश के संतुलित विकास के लिए रेल मंत्री को आवश्यक परिवर्तन करने चाहिए।

रेलवे को बदरीनाथ की ओर जाने वाली ऋषिकेश करण प्रयाग रेलवे लाइन को सर्वोच्च प्राथमिकता देनी चाहिए। यह समझ नहीं सकता कि रेलवे बोर्ड का ध्यान इस ओर कैसे नहीं गया जबकि प्रत्येक वर्ष 8-10 लाख तीर्थ यात्री बदरीनाथ तीर्थयात्रा के लिए जाते हैं। इस रेलवे लाइन को बनाने में क्या दिक्कत है। इस पिछड़े क्षेत्र का विकास करने के लिए इस रेलवे लाइन को सर्वोच्च प्राथमिकता देने की आवश्यकता है।

दिल्ली से कोटद्वार तक एक सीधी गाड़ी चलाने की अत्यधिक आवश्यकता है। कुछ दिन पहले रेल मंत्रीने मेरे एक प्रश्न के उत्तर में यह कहा था कि इस गाड़ी के लिए समुचित यात्री उपलब्ध नही है। यह बात गलत है। बदरीनाथ जाने के लिए तथा समूचे उत्तर खण्ड में लोगों को कोटद्वार या हरिद्वार से होकर जाना पड़ता है साथ हो गढ़वाल राइफल्स का मुख्यालय भी लैंसडाऊन में है। जोकि कोटद्वार से केवल 30 या 40 मील की दूरीपर है। उस क्षेत्र में कई सीमा संगठन भी हैं अतः मंत्री महोदय यह किस प्रकार कहते हैं कि दिल्ली से कोटद्वार तक जाने वाले यात्रियों की संख्या समुचित नहीं है। यह वही हैरानी की बात है। इस विषय पर पुनर्विचार किया जाना चाहिये।'

दस-पन्द्रह वर्ष पहले उत्तर प्रदेश सरकार ने काशीपुर को कालाघाट से जोड़ने का अनुरोध किया था। कालाघाट में एक सुन्दर बांध बनाया गया है लेकिन वहाँ तक कोई रेल लाइन नहीं है। देहरादून से कालसी तक रेल लाइन को भी बढ़ाने की मांग की गई है क्योंकि वहाँ सीमेंट का एक कारखाना लगाया जा रहा है। इन मांगों की जाँच की जानी चाहिए।

देहरादून से इलाहाबाद तक एक सीधी गाड़ी चलाई जानी चाहिए और संगम एक्सप्रेस को मेरठ में समाप्त करने के बजाय इसका विस्तार सहारनपुर तक किया जाना चाहिये।

Shri H.L.P. Sinha (Jehanabad) : Sir, I rise to support the Railway Budget.

Bodh Gaya is at a distance of only about seven miles from Gaya and every year lakhs of pilgrims from Burma, Siam, Ceylone, China and Japan come to visit the famous temple of Bodh Gaya. A railway line from Gaya to Bodha Gaya should, therefore, be constructed early for the facility of pilgrims. Similarly, Rajgir, another important place of pilgrimage should also be linked with a railway line.

[Shri H.L.P Sinha]

Doubled track remained to be laid between these stations only on Gaya Patna stations. This work should be completed early to facilitate speedy movement of Delhi—Howrah and Howrah—Delhi trains.

In North Bihar railway lines are very inadequate and Delhi bound passengers of this area have to catch a train from Patna. Jainti Janata Express should, therefore, run upto Muzaffarpur via Gaya and Patna.

Rajdhani Express should be stopped for at least 5 minutes at Gaya, an important place of pilgrimage.

Security measures should be tightened on Gaya—Patna section to prevent the incidents of robbery etc. in trains.

Railway Employees in Danapur division are indulging in corrupt practices for resale of used tickets. Stringent action should be taken to check and prevent it.

District Gaya should not be included in Mughalsarai Division but it should be retained in the old Division—Danapur Division.

Shri Dalpat Singh Paraste (Shahdol): Sir, my constituency is a backward as it is predominantly inhabited by tribals and harijans. The district has many collieries and on the rail lines connecting the collieries the movement of trains is very frequent but there are no overbridges, under-bridges and level crossings at many places where they are required. They should be constructed at appropriate places for convenience and safety of the people. Railways are the only means of communication in that area to carry essential goods to the people, but the net-work of railways there is very inadequate. More railway lines should be laid there to facilitate the development of that area.

A railway train should be introduced from Durg to Varanasi for the facility of the people of Chhatisgarh area. Tribals and Harijans of Madhya Pradesh are not being given due representations in the railway services. Either it is said that the candidates are not available or that they are not found suitable for the jobs.

Necessary steps may be taken in this direction to ensure that harijans and tribals are recruited in railways according to the reservation orders.

Shri R. D. Ram (Palamu): Sir, I want to draw your attention to the fact that huge amounts have been due from many traders as demmurage charges or wharfage for the last many years. Appropriate steps should be taken to recover these dues speedily so that the funds realised can be utilised for development works etc.

Even well-qualified class III employees, particularly the Harijans are not being given due promotions and grades. Steps should be taken to ensure that the employees got promotion etc. in time.

In 1975, fifty nine class IV employees were selected for the posts of Firemen Grade I and sent for training. But now after about two years they have been demoted. This should be looked into to stop victimisation of Harijans.

Vindya Range and Chhota Nagpur area is rich in minerals. A project for construction of a railway line in that area was taken up during the second world war and was nearing completion but later it was abandoned. It should be got completed now.

Tata Amritsar Mail train which runs on alternate days should be run daily. It should be stopped at Latihar, Garhwa and Untari stations.

Necessary action should be taken to remove the backlog in the reservation of posts for Harijans and tribals in railway services. Class III tribal and Harijan employees should be given promotions to give them adequate representation in class I and class II posts.

Scheduled Castes and Scheduled Tribes Railwaymen's Association should be given recognition.

श्री आर० वेंकटारमन (मद्रास दक्षिण) : निर्माणाधीन तूतीकोरिन के बड़े पतन की बड़ी लाइन से जोड़ा जाना चाहिये । आशा है इस पत्तन से बढ़ी मात्रा में माल का निर्यात होगा । इस समय हम वहां से सीमेंट का निर्यात करते हैं । परन्तु बड़ी लाइन की कमी के कारण परिवहन बड़ा महंगा हो गया है । तूतीकोरन में एक बिजलीघर भी बन रहा है जिसके लिए बड़ी मात्रा में कोयला चाहिय । यह कोयला बड़ी लाइन से मद्रास आयेगा और वहां से तूतीकोरन जायेगा । इससे आयात की सप्लाई को लागत बढ़ जाती है और उसके पहुंचने में देरी भी होती है । तूतीकोरन पत्तन के निर्माण की योजना बनाते समय यह आशा की गई थी कि यह दक्षिण पूर्व एशिया क्षेत्र की निर्यात के लिए द्वार का काम करेगा । त्रिचिनापल्ली से तूतीकोरीन तक बड़ी लाइन बनाने से उस क्षेत्र के औद्योगिक विकास में ही मदद नहीं मिलेगी वरन् तूतीकोरन बन्दरगाह को सक्षम बनाया जायेगा ।

बड़े लम्बे समय से मद्रास के लोग यह मांग कर रहे हैं कि कम से कम मद्रास से तिरुवल्लूर और मद्रास से गुडूर या नेल्लोर तक रेलवे लाइन का विद्युतिकरण किया जाये । ऐसा करने से शहर में भीड़-भाड़ कम होगी । बिजली से चलने वाली गाड़ियों से जनसंख्या के दूर-दूर बसने में मदद मिलेगी ।

***श्री ए० के० साहा** (विष्णुपुर) : यद्यपि रेल बजट में कोई किराया-भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है और कुछ सुविधाएं दूसरी श्रेणी के यात्रियों को दी गई है, तथापि उसमें कोई उलेखनीय बात नहीं है ।

सदन को ज्ञात है कि 1974 की राष्ट्रव्यापी हड़ताल में रेलकर्मचारियों ने दो मुख्य मांगे की थी, न्यूनतम आवश्यकता के अनुसार वेतन तथा बोनस । वर्तमान रेल मंत्री ने उस समय इनका समर्थन किया था । किन्तु खेद है बजट में इन दोनों के सम्बन्ध में कुछ भी नहीं कहा गया है । उन्हें इन दोनों मांगों का सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिए ।

पर्याप्त रेल सुविधा के अभाव में पश्चिम बंगाल में बांकुरा और पुरुलिया दोनों का विकास नहीं हो सका है जबकि सुदूर के क्षेत्रों में रेल व्यवस्था से समन्वय स्थापित होने के कारण बहुत अधिक औद्योगिक विकास हुआ है । बांकुरा और पुरुलिया की स्थिति इतनी दयनीय है कि वहां बांकुरा होकर हावड़ा पहुंचने में 12-13 घंटे लगते हैं । रेल मंत्री को हावड़ा और पुरुलिया के बीच एक एक्सप्रैस गाड़ी चलानी चाहिए ।

---

*बंगला में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर ।

*Summarised translated version based on English translation of the Speech delivered in Bengali.

[श्री ए० के० साहा]

रेल मंत्री को बांकुरा और भेजिया के बीच छोटी लाईन को बदलने और भेजिया तथा हल्दिया को रेल से जोड़ने की व्यवस्था करनी चाहिये। बांकुरा-दामोदर सैक्शन की छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदला जाये।

दक्षिण पूर्व रेलवे के अदरा डिवीजन में चन्द्रकोना स्टेशन के कर्मचारियों के मकानों में पीने के पानी की व्यवस्था बड़ी दयनीय है। इस कठिनाई को दूर किया जाये। गारबेटा स्टेशन पर रेल कर्मचारियों के लिए एक स्वास्थ्य केन्द्र स्थापित किया जाये। अदरा डिवीजन में एक प्राथमिक स्कूल की व्यवस्था की जानी चाहिये। अदरा डिवीजन में जून, 1977 से स्टेशन मास्टरों के सात पद खाली पड़े हैं। इन पदों के न भरे जाने से वरिष्ठ कर्मचारियों में बड़ा असन्तोष है। इसी प्रकार केबिनमन के 8 पद भी खाली हैं। इन सभी पदों को भरा जाये। अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन जातियों की भरती के स्पष्ट आदेशों के बावजूद प्रशासनिक अधिकारी इस ओर रुचि नहीं लेते हैं। इस सम्बन्ध में शीघ्र ही कुछ किया जाना चाहिये।

सियाल्दह और बारसात के बीच रेल लाईन को दोहरा करने का मामला काफी लम्बे समय से अनिर्णित पड़ा है। इस कार्य को आरम्भ किया जाये। त्रिपुरा को रेल से जोड़ने के लिए शीघ्र कार्यवाही की जानी चाहिए।

अन्त में विष्णुपुरा क्षेत्र में जनता और रेल कर्मचारी एक एल० आर० ए०एस० एम० के व्यवहार से बहुत क्षुब्ध हैं। इस मामले की जांच की जानी चाहिए।

Shri Ramdas Singh (Giridih): Some railway employees of Giridih retired in 1970 or 1971 are not getting their pension even after seven years. This should be looked into and this should be expedited.

A shuttle train from Chandrapur to Barkakana via Gomo should be introduced to meet the long standing demand of the people of that area.

Railway land in Barkakhana was sold to some persons who have constructed their houses on it and are living there since, 1925-1930. But now their houses are being demolished, even though they have got registration deeds with them and they are also prepared to pay, rent, if required by the railway authorities. This matter should be looked into.

A new system has been introduced on Chandrapura-Barkakhana section to load coal in bags and consequently only 20-30 tons of coal is being loaded in wagons of 56 tons capacity. Necessary steps should be taken to ensure that the loading capacity is utilised fully.

Action should be taken to lay railway lines in Chhota Nagpur area which is a hilly as well as forest area and Hazaribagh Commissionary area. District Giridih and District Hazaribagh should also be linked with Ranchi so that people of these backward areas may be benefited.

With these words, I support these demands.

Shri Hari Ram Makkasar Godara (Bikaner): Level Crossings have not been properly provided at appropriate places and distances on the newly constructed Suratgarh—Bhatinda railway line. This has compelled the cultivators to take circular turn for going to and coming from their fields. Many accidents have also been taking place there so, the level crossings should be provided at appropriate places on this line.

A bridge should be provided at Hanumangarh Junction. A narrow-gauge line should be laid from Anupgarh to Phalaudi via Kolatat. Bikaner-Suratgarh line should be converted into broadgauge line so that raw material could be carried to Sindri direct without any transhipment. Check posts and roads should be provided alongside the railway lines.

Expenditure on the repair etc. of water courses below the railway lines should not be realised from the agriculturists but be borne by the railways itself.

प्रो० पी० जी० मावलंकर (गांधीनगर) : लोकसभा के भूतपूर्व अध्यक्ष और स्वर्गीय श्री अनन्तसयनम आयंगर को श्रद्धांजली अर्पित करता हूं। मैंने 18 कटौती प्रस्ताव पेश किए हैं। मैं इन को दोहराना नहीं चाहता। आशा है मंत्री महोदय उनका समुचित उत्तर देंगे। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि रेलवे प्रशासन की और रेलवे की वित्त सम्बन्धी समस्याओं पर गम्भीरता से विचार करें और स्थिति में सुधार करने का कोई ठोस तरीका ढूंढे तथा रेलवे प्रशासन का पुनर्गठन करें।

अहमदाबाद और गांधीनगर के बीच रेलवे कन्टीन से जो चाय मिलती है वह बहुत ही घटिया किस्म की है।

नेनपुर स्टेशन का नाम बदल कर इन्दुलाल याज्ञिक रखने का एक सुझाव पहले दिया गया था। आशा है रेल मंत्री इसे स्वीकार करेंगे।

पाटनगर-तारापुर लाईन के प्रश्न पर शीघ्र विचार किया जाए। मोडासा-कापरवेज लाइन का निर्माण शीघ्रातिशीघ्र शुरू किया जाए। जिन रेल लाइनों को स्वीकृति दी जा चुकी है, और जिनका इंजीनियरिंग सर्वेक्षण हो चुका है तथा जिनके लिए राज्य सरकार घाटे का कुछ प्रतिशत देने को तैयार है उनके निर्माण में शीघ्रता की जाए।

जनता सरकार ने कहा है कि वह रोजगार के प्रश्न पर, विशेषतया पिछड़े क्षेत्रों के विकास और पिछड़े वर्गों को रोजगार देने के प्रति वचनबद्ध है। इस संदर्भ में मैं कहना चाहता हूं कि अहमदाबाद और बम्बई के लोकोशेडों में बड़ी भीड़ है अत: इसके दाहोद स्टेशन पर पड़े विशाल भूभाग का उपयोग किया जाए, तथा वहां एक और लोकोशेड बनाने की सम्भावना का अध्ययन किया जाए। इससे बहुत से आदिवासी लोगों को काम मिलेगा।

छात्रों तथा अन्य संस्थाओं को विशेष गाड़ी की स्वीकृति देने में रेलवे अक्सर बहुत देरी करता है। रेल मंत्री इस प्रश्न पर सावधानी से विचार करें।

रेल मंत्री पश्चिमी रेलवे का मुख्यालय बम्बई से बदल कर गुजरात लाने पर खुले दिमाग से सोचें। व व्यवहार्यता और सम्भाव्यता के प्रश्न पर सावधानी से विचार करें।

[श्री राम मूर्ति पीठासीन हुए
Shri Ram Murti in the Chair]

पश्चिम रेलवे की अधिकांश गाड़ियां गुजरात राज्य में चलती हैं। कुछ ऐतिहासिक कारणों से ही बम्बई को मुख्यालय बनाया गया है। अत: इस प्रश्न पर अब पुन: नये सिरे से विचार किया जाना चाहिए।

2—89 LSS/ND/78

Shri Harikesh Bahadur (Gorakhpur): The budget presented by the Railway Minister deserves all appreciations because it has sought to provide considerable amenities to railway passengers. However, the Railway Minister had to pay more attention to see that punctuality with regard to working of Railways is maintained. Necessary instructions should be issued for punctuality in running of trains, specially in hilly and backward regions. I will request the Minister to adopt a more strict attitude in the matter.

The corruption which is rampant in reservation in railways has been rightly highlighted by several Members. In this regard necessary measures should be taken so as to eliminate all the malpractices which ultimately lead to corruption.

I would also like to place on record my appreciations for the prompt action taken with regard to withdrawal of certain facilities accorded to Railway Officers when they proceeded on duty.

The questions of payment of bonus to railwaymen is of vital importance. This question should be considered with all the seriousness by Railway Minister. The report of Boothalingam Committee should also be considered immediately as soon as it is received, so that quick decision could be taken in the matter. This demand should be considered favourably.

The work of conversion of Barabanki-Gorakhpur metre gauge line into broad gauge on the North-Eastern Railway should be completed at the earliest.

The Oudh-Tirhut train used to halt at Sahajanwa Station, but now that halt had been removed, which caused a good deal of difficulty to the people there. The facility of halt station which had been drawn should be restored again.

It is good that the measures taken by Government to reduce the number of accidents had inspired confidence among passengers, but efforts should also be made to see that the measures to minimise the accidents are implemented effectively.

***श्री ए० अशोकराज (पेरम्बलूर)** : पिछले वर्ष रेल मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि पिछड़े क्षेत्रों में रेल लाइन बनाना मेरा सबसे मुख्य प्रयत्न रहेगा। आशा है वे पिछड़े क्षेत्र के लिए नई रेल लाइनों को स्वीकृति देंगे।

एराइयुर में पेराम्बालूर स्थित चीनी मिल तभी चल सकता है जब वहाँ तैयार माल की ढुलाई की पर्याप्त व्यवस्था हो। अत: एराइयुर को रेल से जोड़ा जाए। इसी प्रकार आरियालूर से पेरम्बालूर होकर आथर को रेल लाइन होनी चाहिए।

विल्लपुरम और त्रिचिरापल्ली लाइन का विद्युतीकरण किया जाए। मद्रास महानगर में यातायात के साधन बड़ी मात्रा में न होने की दशा में मद्रास के चारों ओर की लाइनों का विद्युतीकरण युद्धस्तर पर किया जाए। 1973 में स्वीकृत की गई मद्रास-त्रिवेल्लोर लाइन के विद्युतीकरण में देरी करने का कोई कारण नहीं है। मद्रास के चारों ओर की लाइनों के विद्युतीकरण पर अधिक धन नहीं लगेगा। अत: रेल मंत्री ऐसा करने के आदेश दे दें।

---

*तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर।

*Summarised Hindi translation of the English translation of the speech delivered in Tamil.

माथुर और सेन्दुराई के पास एक बिना चौकीदार का फाटक है। यह फाटक प्राय: बन्द रहता है और इस से सड़क यातायात को काफी कठिनाई होती है। इसे चौकीदार वाला फाटक बनाया जाए, जिससे यातायात में रुकावट न हो।

मद्रास का एग्मोर स्टेशन तेजी से प्राचीन स्मारक बनता जा रहा है। इसकी तुरन्त मरम्मत किए जाने की आवश्यकता है और आशा है इस संबंध में उचित कार्रवाई की जाएगी।

माननीय मंत्री को रेल कर्मचारियों को बोनस सम्बन्धी मांग को अवश्य स्वीकार करना चाहिए।

रेल विज्ञापनों में यह लिखा होता है कि यदि अनुसूचित जातियों और जनजातियों के योग्य उम्मीदवार न मिले तो ये पद अन्य लोगों से भर लिए जाएंगे। इसके लिखे जाने की कोई आवश्यकता नहीं है।

रेलवे के श्रेणी चार और तीन के कर्मचारियों के लिए उच्च पदों पर पदोन्नति के लिए 25 प्रतिशत पदों का आरक्षण किया जाए। ये सभी पद अनुसूचित जातियों और जन जातियों के लिए आरक्षित रखे जाएं।

रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया है कि अनिवार्य जमा का पैसा तुरन्त दिया जाए। ये आदेश अभी तक लागू नहीं किए गए हैं। इसे शीघ्र लागू किया जाए।

सिगनल और सम्बद्ध कार्यों में लगे कर्मचारी पिछले 3 से 7 वर्ष से, अस्थायी कर्मचारियों के रूप म काम कर रहे हैं। उन्हें तुरन्त स्थायी किया जाए। रेल कर्मचारियों के लिए विशेष प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चालू किए जाए जिससे वे यात्रियों के साथ जानवरों जैसा व्यवहार न करें। स्टेशनों को स्वच्छ रखा जाए। जिससे वे छूत को बीमारी के अड्डे न बनें।

Shri Chaturbhuj (Jhalawar): Sir, I am grateful to you for providing me an opportunity to participate in the debate which is the first opportunity during the last one year.

Railways came into being in 1883 in our country. May I know if our Janata Government will also celebrate the Railway Centenary. Uptil now the Congress Government was providing all the Railway facilities to upper strata of society as was being done by Britishers during their rule.

All the Restaurants and Tea stalls of Railways are for the benefit of consumers. During emergency nepotism was the order of the day and most of the stalls were allotted to the relatives of the persons in power. Such persons should be replaced by those who were removed during emergency.

Janata Party does not want to do injustice towards the employees. The Government has appointed Boothalingam Committee which has aroused hope among the employees.

The distance between Jhalavad and Jhalawad-Headquarter is only 18 Km. The survey of the track should be undertaken for laying a Railway line there.

I propose that Kota-Baran line should be connected upto Guna.

Jhalawad should be connected to Baran via Shivpuri. A railway line should be laid from Jhalawad to Bhopal with a view to connecting Madhya Pradesh and Rajasthan. A broad gauge line should be laid from Sawai Madhopur to Jaipur.

[Shri Chaturbhuj]

Delhi-Ahmedabad line should also be converted into broad gauge. Then Kotah-Chittor-Bundi line and Kotha-Bundi-Ajmer line should also be laid.

Measures should also be taken to improve security and safety in Railways.

Shri Ugra Sen (Deoria): I congratulate the Railway Minister for presenting a progressive budget aimed at the welfare of the people. It is a matter of great satisfaction that no hike has been made in railway fares and freights.

The railway workers and employees deserve our congratulations that they have earned profit of Rs. 35 crores in the First Year and of Rs. 89 crores in the Second Year by dint of their hard work and dedication.

In 1974 there was a strike in Railways. The strike had the support of all of us including the present Railway Minister. The All India Railwaymen's Federation had submitted six point demands. The demands include payment of bonus and determination of wages on scientific basis. The Government should accede to the demands in the budget. At least there should be 8 hour day in the Railways. As regards bonus the Government has set up Boothalingam Committee. The labourers are seriously agitating for Bonus. The Railway Minister should devise measures so that Bonus could be paid to them. It is not a prize but it is deferred wage.

Railway saloons which were used for officers can now be converted into regular coaches which could be allotted for marriage parties.

The Railway Board should be scrapped and in its place an institution with a democratic set up should be set up.

Sonepur line should be extented to Pahleje ghat and it should be connected with Gorakhpur.

Then 30 Down Mail which starts from Delhi should be extended to Gauhati.

An independent and autonomous corporation should be set up for the railways, wherein railway employees should be given representation.

Only one union should be formed in Railways. I hope the provision for payment of bonus to railway employees will be made in the next budget and the employees' retrenched in 1974 will be reinstated.

श्री वयालार रवि (चिरचिकील) : श्री उग्रसेन ने कहा है कि रेलवे बोर्ड को समाप्त कर दिया जाये। लेकिन मैं उनसे सहमत नहीं हूं । आज रेलवे बोर्ड के अधिकारो बाहर के व्यक्ति नहीं है । रेलवे बोर्ड को समाप्त करने का नारा उचित नही है । रेलवे बोर्ड में बाहर के व्यक्तियों को लाना सरकार ने अपना रवैया बना लिया है । इस रवैये से वहां मनोबल गिर रहा है जो नहीं होना चाहिए । आज डाक-तार विभाग में भो आई०ए०एस० कैडर के व्यक्ति को लिया जाता है कि डाक-तार की कुछ भी जानकारो नहीं होती ।

बढ़तो हुई रैल दुर्घटनाओं से लोगों में आंतक पैदा होता है । उनका रेलवे से विश्वास उठ गया ह । बे समझते हैं कि रेलों में यात्रा करना सुरक्षित नही है । अत: लोगों में भय की भावना दूर करनी चाहिये । मंत्रो महोदय ने सार्वजनिक भाषण में कहा है कि कुछ तत्व रेलवे के हितों के प्रतिकूल कार्म कर रहे हैं । अत: उनका सार्वजनिक तौर से विगोपन किया जाये ।

रेलो में विशेषकर तेज रफ्तार वाली रेलो में जो खाना दिया जाता है उसकी क्वालिटी में सुधार होना चाहिये। ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिए कि बीच के स्टेशनों पर गाड़ी में चढ़ने वाले यात्री उन डिब्बो में न घुसे, जिनमें लम्बी यात्रा करने वाले यात्री बैठे हो। उनके लिए पृथक डिब्बों की व्यवस्था की जानी चाहिए। इस सम्बन्ध में आवश्यक कदम उठायें जाने चाहिये।

हम हमेशा ही अधिक गाड़ियों के विद्युतीकरण को मांग करते आये हैं क्योंकि इससे रेलवे की क्षमता और अधिक हो जायेगी। त्रिवेंद्रम-मंगलूर लाइन पर भारी यातायात है। फिर भो आधे मार्ग पर ही डीजल इंजन से चलने वाली गाड़ी चलाई जातो है। या तो इस समूचे मार्ग का डोजलोकरण कर दिया जाये या फिर इस लाइन पर अधिक गाड़ियां चलाइ जायें।

मंत्री जो के बजट भाषण में अलेप्पो-एरणाकुलम लाइन का उल्लेख नहीं किया गया है। इस लाइन को प्राथमिकता दो जानो चाहिए।

केरल में, विशेषकर क्विलन में अधिकांश स्टेशनों पर भारो भोड़ रहतो है। समूचे प्लैटफार्मों पर सामान रखा होता है, जिससे इधर उधर जाने के लिए स्थान नहीं होता। यद्यपि इस बारे में मैंने शिकायत भी की है, फिर भी उस पर कोइ ध्यान नहीं दिया गया है। प्लैटफार्मों पर अधिक भोड़ भाड़ को रोकने के लिए कुछ उपाय किए जाने चाहिए।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पेरुन्गूज़ी नामक स्टेशन है। वहां इमारत बनकर तैयार हो गइ है। वहां मशीनें आदि लगाइ जानी चाहिएं और इसे पूरो तरह से हाल्ट स्टेशन बनाया जाये।

डा० हेनरी आस्टिन (एरणाकुलम) : रेल मंत्री द्वारा पिछले बजट में दिए गए वचनों को पूरा किए जाने के लिए केरल के लोग उनका धन्यवाद करते हैं क्योंकि उन्होंने अर्नाकुलम-एलप्पी रेलवे लाइन का प्रावधान किया था, लेकिन वर्तमान बजट में इस रेलवे लाइन के लिए कोई प्रावधान नहीं है। यह कहने का कोइ लाभ नहों है कि सरकार तो यह कार्य आरम्भ करना चाहती है लेकिन योजना आयोग धन देने की मंजूरी नहीं दे रहा है। अतः रेल मंत्री को मामले पर शीघ्र विचार करना चाहिए।

मदुरा से कोचीन को मिलाने के लिए केरल के लोग बहुत दिन से मांग कर रहे हैं। मंत्री महोदय को इस पर विचार करना चाहिए।

मंत्री महोदय ने चतुर्थ श्रेणी के विशेषकर कमीशन पर भोजन व्यवस्था का काम करने वाले कर्मचारियों को नियमित करने का जो आश्वासन दिया है उसके लिए वह बधाइ के पात्र हैं।

केरल में हम अनेक जल परियोजनाएं विशेषकर विश्वविख्यात इदिक्की परियोजना का निर्माण कर रहे हैं। इस सन्दर्भ में रेलों का विद्युतीकरण करने के लिए मांग की जा रही है। अतः रेलवे प्रशासन को बड़े पैमाने पर रेलों का विद्युतीकरण करना चाहिए और कोचीन से एक परिक्रमा रेल गाड़ी आरम्भ करनी चाहिए जो यहां कोचीन विकास प्राधिकरण क्षेत्र में नगरों और सभी शहरी से होकर गुजरेगी।

लम्बी यात्रा करने वाले यात्रियों को होने वाली असुविधा के बारे मे उल्लेख किया गया है। के० के० एक्सप्रैस ऐसी लम्बी दूरी वाली गाड़ियों के अधिकारियों से यह कहने का सुझाव दिया गया

[डा० हेनरी ऑस्टिन]

प्रतीत होता है कि वे अपना कार्य समय ऐसे स्टेशनों पर या किसी विशेष क्षेत्रीय रेलवे की सीमा पर समाप्त करें। इसका यह तात्पर्य है कि बार बार नये नये अधिकारी आकर यात्रियों को तंग करेंगे। मंत्री महोदय को इस मामले पर विचार करना चाहिए।

जब यहां अफगान शिष्टमंडल आया था तो उन्होंने रेलवे अधिकारियों से अन्तर्देशीय रेल परिवहन की समस्या पर चर्चा की थी। इसलिए यदि हमने रेलवे लाइन बनाइ तो इसका यह तात्पर्य होगा कि बार बार नये रेल अधिकारी आयेंगे। अतः रेलवे को बाहर भी देखना चाहिए।

Shri Kanwar Lal Gupta (Delhi Sadar) : A provision had been made to run underground trains in all metropolitin cities. In Calcutta and other cities underground railways are being constructed, but in Delhi this scheme has been cancelled and some other scheme is being evolved. For Delhi a committee has been appointed consisting representatives from Transport Ministry, Railway Minister and Works Housing Ministry. That Committee has submitted a report, but nothing has been done in this direction. The Railway Minister should look into the matter. If there are no adequate resources for providing underground railway, a ring railway should be laid connecting the various colonies.

The burden on railway transport in Delhi is on the increase, and it has created a problem of loading and unloading, railway crossing and railway platforms. Therefore a master plan should be made to undertake a survey of this increasing burden on railway with a view to reducing congestion on the station of Delhi. Steps should be taken to expedite the work of constructing the ring railway so as to meet the requirements of growing population of Delhi.

Haryana is a very backward State. A survey should be undertaken to assess the requirements of that state.

Steps should be taken to see that all schemes such as electrification schemes and other schemes are completed within time.

It is learnt that certain facilities to railway officers have been withdrawn. So in order to avoid heart burning Government should set up a Committee to examine the question in detail and then take any decision in the matter.

Shri Rudra Pratap Sarangi (Jamshedpur) : The Railway Minister has presented a very good budget. It has been praised inside and outside the House.

The Railway employees are not happy with the budget because it does not refer to bonus for the employees. This demand of the employees is genuine and it should be accepted. It should be realized that the profits earned by Railways are due to efforts of the employees.

After the retirement of a railway employee, his son should be given a job in the railways.

Railway employees in Waltair are being victimised by Railway Officials. The matter has been brought to the notice of the Minister. The whole matter should be inquired into and suitable action taken against the concerned officers.

In Waltair Division in Srikakulam area 179 casual workers have been retrenched while the work there is in progress. The Minister should look into this matter.

Shri Shyam Lal Dhurve (Mandla): Mandla is a backward area in Madhya Pradesh. That area is mostly inhabited by Adivasis. Hundreds of people died there during Emergency as a result of sterilization.

Although that area is rich in forest wealth and other minerals, but due to lack of railway facilities these resources are not being exploited. In Bastar district iron is in abundance. Besides this there are coal deposits in Chindwara, Shahdole and Mandla districts. In Mandla there are deposits of Boxite also. But unfortunately there is no industry. We were expecting that there would be some provision in the railway budget for laying railway lines in that area, but there is no mention of it in the Budget and in this way our hopes have been shattered.

I hope the Hon. Railway Minister will make provision in the next budget for constructing a rail line from Nainpur to Mandla. If some rail lines are laid in those districts, a number of industries can be set up there. Private industrialists will be willing to establish industries in those areas. This will give employment opportunities to the educated people of those areas.

I request the Hon. Minister to give top priority in the next budget to these backward districts of Madhya Pradesh in regard to construction of railway lines. I support this budget.

डा० विजय मंडल (बांकुरा) : ऐसा बजट पेश करने के लिए मंत्री जी बधाइ के पात्र हैं । किन्तु साथ ही इस बात का खेद है कि पश्चिम बंगाल में बांकुरा तथा पुरुलिया जैसे अविकसित क्षेत्रों की ओर कोइ ध्यान नहीं दिया गया है । वे दोनों जिले समूचे भारत में सबसे पिछड़े जिले हैं । वहां एक भी उद्योग नहीं है । वहां कम से कम चार या पांच लाख लोग भूमिहीन हैं । वह क्षेत्र दामोदर नदी के उत्तरी तट से नहीं मिला हुआ है, जहां कि हर प्रकार के उद्योग विद्यमान हैं । मेरा अनुरोध है कि संकटोरिया में डिसेरगढ़ घाट पर भजिया से रानीगन्ज होते हुए दामोदर नदी पर एक रेल-सड़क पूल बनाया जाये ।

बांकुरा जिले के भजिया क्षेत्र में कोयलों का भंडार है । भजिया से बांकुरा तक रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किया गया था । बांकुरा स रैनिया तक की मीटर गज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए । अद्रा से खड़गपुर तक की रेल लाइन का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए ।

इस बजट में रेल कर्मचारियों के लिए कुछ नहीं किया गया है । उनकी बोनस की मांग पर विचार किया जाना चाहिए । उनके बच्चों की शिक्षा आदि की उचित व्यवस्था होनी चाहिये । साथ ही उन्हें पर्याप्त स्वास्थ्य सुविधाएं भी दी जानी चाहिएं ।

मेरा निवेदन है कि रेल विभाग से रिटायर होने वाले व्यक्ति के बच्चों को रेलवे में रोजगार दिया जाना चाहिए ।

रेल कर्मचारियों को अभी भी कई संघ हैं, जिन्होंने आपात स्थिति के दौरान भूतपूर्व तानाशाह प्रशासन का समर्थन किया था । ऐसे सघों को अन्य सघों के समकक्ष दर्जा दिया जा रहा है । इन संघों के साथ सांठ गांठ करके नौकरशाह कर्मचारियों को तंग करते हैं । इस सम्बन्ध में समुचित कार्यवाही की जानी चाहिए ।

श्री चित्त बसु (बाराखाट) : मंत्री महोदय को पूर्वी रेलवे के बाराखाट-सियालदह सेक्शन पर दोहरी रेल लाइन बिछाने के बारे में वक्तव्य देना चाहिये। पश्चिम बंगाल द्वारा इस कार्य को सर्वोच्च प्राथमिकता दिए जाने के बावजूद इसे 1978-79 की वार्षिक योजना में शामिल नहीं किया है यद्यपि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने मुझे पत्र लिखकर सूचित किया है कि रेल मंत्रालय इस विशेष परियोजना को 1978-79 की वार्षिक योजना में शामिल करने के लिए तैयार हैं। मंत्री महोदय को सहानुभूति बरतनी चाहिये और इस परियोजना को मंजूर कर देना चाहिये ताकि इस क्षेत्र की जनता को कष्टों से छुटकारा मिल सके।

कोटाशिला-पुरुलिया रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करना अत्यावश्यक है। इस परियोजना को भी यथाशीघ्र मंजूर किया जाना चाहिये।

श्री पवित्र मोहन प्रधान (देवगढ़) : रेल मंत्रालय के सलाहकर समिति ने गत 15 वर्षों के दौरान हुइ दुर्घटनाओं के आंकड़े दिए हैं। इससे पता चला है कि एक वर्ष को छोड़ कर गत 14 वर्षों को तुलना में इस वर्ष रेल दुर्घटनाएं कम हुइ हैं। अत: देश को रेल दुटर्घनाओं के बारे में अधिक चिंता नहीं करनी चाहिये लेकिन रेल मंत्री को सावधानी बरतनी चाहिये ताकि माक्ढेय में बार बार दुर्घटनाएं न हो।

रेल मंत्री को तलचर-सम्बलपर, तलचर-विमलागढ़ आदि आदि को मिलाने वाली रेल लाइन के निर्माण की ओर समुचित ध्यान देना चाहिये ताकि उड़ीसा को भारत सरकार से न्याय मिल सके।

रेलवे बोर्ड को समाप्त नहीं किया जाना चाहिये। इसका पुनर्गठन किया जा सकता है ताकि रेल मंत्रालय में विद्यमान कमियों को दूर किया जा सके।

***श्री गणनाथ प्रधान** (सम्बलपुर) : मैं रेल बजट देखकर निराश हुआ हुं क्योंकि उड़ीसा और राजस्थान के पिछड़े क्षेत्रो में रेल लाइनों के बारे कोइ व्यवस्था नहीं की गयी है। उड़ोसा के लोगों की रेलवे विस्तार तथा रेलवे सेवा के मामले में उपेक्षा की गयी है। उड़ीसा के अधिकांश लोग गरीबी स्तर से नोचे हैं। उन्हें रेलवे में कोई रोजगार नहीं मिलता। तेलचर तथा बिमलागढ़ नइ रेलवे लाईनों के लिये और अधिक राशि का आवंटन किया जाय। तितलागढ़ से बम्बई तथा कलकत्ता सें सम्बलपुर सोधो रेलवे लाईन चलायो जाय।

रेल मंत्री (प्रो० मधु दंडवते) : लगभग अधिकांश सदस्यों का आम कहना यह है कि कुछ नई रेल लाइनों का निर्माण किया जाये। हम सर्वप्रथम सर्वेक्षण करते हैं। उसके पश्चात् हम लागत का अनुमान लगाते हैं। तत्पश्चात् मामला योजना आयोग को भेजा जाता है। योजना आयोग को समुचे देश की अर्थव्यवस्था को ध्यान में रखकर उस पर विचार करना होता है। वे यह देखते हैं कि रेलवे के लिए कितना प्रावधान किया जाये तथा अन्य परियोजनाओं आदि के लिए कितने धन की व्यवस्था करनी होगी। हम योजना आयोग को दोष नहीं दे सकते।

वर्तमान वित्तीय वर्ष में हमें 89 करोड़ रुपए का लाभ होने की आशा है। यहां तक कि अगले वित्तीय वर्ष में भी हम 65 करोड़ रुपए के लाभ की आशा करते हैं। स्वाभाविक रूप से प्रश्न उठता है कि जब इतनी धनराशि का लाभ हुआ है तो फिर इसका काफी भाग नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए

*उड़िसा में दिये गये भाषण के अंग्रजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपांतर।

*Summarised Hindi translation of the English translation of the speech delivered in Oriya.

काम में क्यों नहीं लगाया जा रहा है। अतीत की असफलताओं के कारण पिछले ऋणों का भारी मात्रा में भुगतान करना पड़ा है। यह ऋण इसलिए हुआ क्योंकि भूतपूर्व प्रशासन सामान्य राजस्व के प्रति लाभांश के दायित्वों को पूरा नहीं कर पाया। इसके फलस्वरूप 360 करोड़ रुपए से अधिक का ऋण है।

[श्री धीरेन्द्र नाथ बसु पीठासीन हुए
Shri Dhirendra Basu in the Chair]

हमारे को जो लाभ हुआ है, उसे पुराने ऋणों के भुगतान के लिए प्रयोग में लाया जा रहा है। इसलिए पहली अप्रैल को हमारे पास कार्य करने के लिए एक भी पैसा नहीं होगा।

हम वित्त मंत्रालय को दो सुझाव दे रहे हैं।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
Mr. Speaker in the Chair]

पहला सुझाव यह है कि हमें इन ऋणों को ब्याज देय पूंजी में परिवर्तित करने दिया जाए। इस "ब्याज देय पूंजी" पर हम 6 प्रतिशत लाभांश दे सकते हैं। यह पहला सुझाव है। दूसरा सुझाव यह है कि हमारे लाभ को विकास निधि बनाने के लिए अनुमति दी जाए। उस विकास निधि में से कुछ अंश का प्रयोग नई रेल लाइनों को बिछाने के लिए किया जा सकता है। यदि यह नई नीति, जिसके बारे में हम वित्त मंत्रालय तथा योजना आयोग से विचार-विमर्श कर रहे हैं, सफल हो जाती है तो फिर हमारे लिए यह संभव हो सकता है। कि हम अपनी आय का अधिक भाग नई लाइनों को बिछाने के लिए प्रयोग में ला सकते हैं।

कई सदस्यों ने बिना चौकीदार के फाटकों का उल्लेख किया है। वर्तमान उपबन्धों के अनुसार बिना चौकीदार वाले फाटकों पर चौकीदार नियुक्त करने के कार्य के समचे व्यय का भार स्थानीय प्राधिकार अथवा राज्य सरकार पर पड़ता है। रेलवे 100 प्रतिशत बिना चौकीदार वाले फाटकों पर चौकीदार नियुक्त करने की जिम्मेदारी लेगा।

जहां तक माल डिब्बों के उपयोग का सम्बन्ध है, कठिनाई यह नहीं है कि हमारे पास पर्याप्त संख्या में मालडिब्बे नहीं हैं। हमारे पास लगभग 4 लाख माल डिब्बे हैं। वास्तविक कठिनाई यह है कि विभिन्न क्षेत्रों में इन माल डिब्बों का वितरण एक समान नहीं है। हमारी कठिनाई यह है कि कई ऐसे स्टेशन हैं, जहां डिब्बों को तत्काल खाली नहीं किया जाता और इसलिए जमा माल बढ़ जाता है। इसका मुख्य कारण यह है कि इस सम्बन्ध में पूरी समता से काम नहीं किया जाता। जब वे विभिन्न क्षेत्रों में वितरित हो जाते हैं तो हमें आंकड़ा केन्द्र पर तत्काल जानकारी नहीं मिलती। हम एक समकित संगणक कार्यक्रम तैयार करने की कोशिश कर रहे हैं, जिसकी सहायता से हमें सभी क्षेत्रों से संगणक द्वारा केन्द्र को सभी आंकड़े उपलब्ध हो जायगें और 24 घंटों के अन्दर केन्द्रीय आंकड़ा केन्द्र की जानकारी उपलब्ध हो जाएगी और फिर माल डिब्बों का विवरण और बेहतर ढंग से हो सकता है।

रेलवे पहले ही वित्त मंत्रालय तथा योजना आयोग के समक्ष तीन बंद्ध संयंत्रों के विकास के सम्बन्ध में एक योजना रख रहा है। हम चौथे संयंत्र की स्थापित क्षमता को बढ़ाने का प्रयास कर रहे हैं। यदि ऐसा हो जाता है तो हम काफी हद तक रेलवे की अपनी आंतरिक जरुरतों को पूरा कर सकते हैं।

रेलवे बोर्ड को समाप्त करने का उल्लेख किया गया है। रेलवे बोर्ड नौकरशाहों का संगठन नहीं है। यह एक ऐसा संगठन है जो कि विभिन्न कार्यों का संचालन करता है और इसलिए इस संगठन को बनाए

[प्रो० मधु दंडवते]

रखना चाहिए। हमें इसके आकार में परिवर्तन करके इसका पुनर्गठन नहीं करना बल्कि शक्ति का आवरण करना है। हमने पहले हो प्रशासनिक तथा वित्तीय शक्तियों का अन्तरण तथा प्रत्यायोजन कर लिया है। हमने ऐसा डिवीजनल स्तर पर किया है और इसके अच्छे परिणाम निकलेंगे।

विलम्ब शुल्क की बकायी राशि का उल्लेख किया गया है। किसी ने बताया है कि ये वे बड़े बड़े व्यापार गृह हैं जिन पर बड़ी मात्रा में विलम्ब शुल्क की बकाया राशि है। दुर्भाग्य से हमारा अपना अनुभव है कि सरकारी क्षेत्र के कई उपकरण हैं जिन्होंने विलम्ब शुल्क की बकाया राशि का भुगतान नहीं किया है। हम इस मामले पर उनके साथ बातचीत कर रहे हैं।

सुझाव दिया गया है कि हमें दिल्लो, बम्बई तथा मद्रास में भूमिगत रेल सेवा आरम्भ करनी चाहिए। इस बारे में हमें कलकत्ता का कड़ा अनुभव है। बम्बई के निगम ने स्वयं कहा है कि हम बहुत खर्चीली भूमिगत रेल सेवा नहीं चाहते हैं दिल्ली के सदस्यों को भी भूमिगत रेल सेवा का विचार त्याग देना चाहिए। इससे बेहतर तो यह है कि हम भूमि यातायात को सुधारें, जिससे कि अच्छे परिणाम निकलेंगे।

सभा में दिये गये सभी व्यक्तिगत ठोस सुझावों का उत्तर बजट सत्र के समाप्त होने से पहले दे दिया जायगा।

मिजोरम के बारे में वक्तव्य
STATEMENT REGARDING MIZORAM

गृह मंत्री (श्री चरण सिंह) : सदन को मालूम है कि मिजो नेशनल फ्रंट के अध्यक्ष श्री लाल डेंगा द्वारा व्यक्त की गई इस इच्छा के अनुसरण में कि वह मिजोरम संघ शासित क्षेत्र में फिर से पूर्ण शान्ति स्थापित करने के कार्य में सहयोग देने के लिए उत्सुक हैं, भारत सरकार गत दो वर्षों के दौरान उनसे निरन्तर विचार-विमर्श करती रही है। श्री लाल डेंगा के नेतृत्व में मिजो नेशनल फ्रंट के एक प्रतिनिधि-मण्डल और भारत सरकार के साथ 18 फरवरी, 1976 को एक समझौता हुआ जिसमें स्पष्टतः उन्होंने यह मान लिया था कि मिजोरम भारत का अभिन्न अंग है और भारत के संविधान के ढांचे के भीतर मिजोरम में समस्या के हल को स्वीकार करने के अपने निर्णय की भारत सरकार को सूचना दी। प्रतिनिधिमण्डल ने स्पष्ट समानादेश प्राप्त करने और कोई शीघ्र तथा अन्तिम हल निकालने के लिए पूर्ण प्राधिकार प्राप्त करने के लिए अपने साथियों से मिलने की सुविधाएं प्रदान करने का भारत सरकार से अनुरोध किया। प्रतिनिधि मण्डल इस बात पर भी सहमत था कि भूमिगत लोगों के अपने हथियारों तथा गोला बारूद के साथ पारस्पारिक सम्मत शिवरों में एकत्र होने और इस प्रकार एकत्र किये गये हथियारों तथा गोला बारूद को प्रतिनिधिमण्डल के अपने साथियों से मिलने के एक महीने के भीतर सौंपने के तुरन्त कदम उठाये जायेंगे। तदनुसार, मार्च, 1976 को एक बैठक हुई। बैठक के परिणाम स्वरूप श्री लाल डेंगा को समझौते को कार्यान्वित करने का पूर्ण अधिकार था। प्ररन्तु आशाओं के प्रतिकूल उन्होंने इस सम्बन्ध में कोई व्यावहारिक कदम नहीं उठाये। वह इस बात पर भी जोर दे रहे थे कि समझौता गुप्त रखा जाय।

2. जब सरकार ने विलम्ब पर अपनी नाराजगी व्यक्त की तो वह 1 जुलाई, 1976 को एक संयुक्त प्रेस विज्ञप्ति जारी करने के लिए राजी हो गये जिसमें फरवरी समझौते की मुख्य बातों को

दोहराया गया था । लेकिन इसके बाद भी समझौते को कार्यान्वित करने के लिए कोई कदम उठाए बिना उन्होंने चोरी छिपे प्रतिकूल प्रचार शुरू कर दिया और कोई प्रगति नहीं हुई ।

3. जब वर्तमान सरकार ने कार्यभार सम्भाला था तो उनके सामने सबसे पहली समस्या मिजोरम की थी । लाल डेंगा के अनुरोध पर उनसे अधिकारी स्तर पर बातचीत पुनः आरम्भ की गई । उनको प्रधान मंत्री से मिलने का भी दो बार अवसर दिया गया था । वे मुझसे भी अनेक बार मिले । लाल डेंगा के साथ हमारी बातचीत के दौरान हमने उनसे जोर देकर कहा कि छिपाये हुए हथियारों तथा गोलाबारूद को बाहर निकालने और विद्रोही तथा गैर कानूनी गतिविधियों को तुरन्त रोकने को आवश्यकता है । उनसे जोर देकर यह भी कहा गया कि हमारे संविधान और हमारी लोकतांत्रिक परम्परा व पद्धति में सभी न्याय संगत आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त अवसर प्रदान किए गए हैं । उनको यह भी स्पष्ट किया गया था कि पृथकतावादी विद्रोही तथा अन्य गैर कानूनी गतिविधियों को किसी भी स्थिति में अन्य मामलों के समाधान के लिए शर्त नहीं बनाया जा सकता । इसलिए उनको सलाह दी गई थी कि पहले हुई सहमति के अनुसार भूमिगत लोगों को शिविरों में लाने के लिए तुरन्त कार्रवाई प्रारम्भ की जाए और गैर कानूनी हथियारों व गोलाबारूद को सरकार को सौंपा जाए । परन्तु फिर भी कुछ नहीं किया गया ।

4. जब लाल डेंगा से विलम्ब के बारे में पूछा गया तो उन्होंने 14 नवम्बर, को मुझे लिखा कि उन्होंने मिजोरम में फिर से शान्ति स्थापित करने का निश्चय कर रखा है और छिपाये हुए हथियारों को बिना शर्त सीधे बाहर निकालने के लिए एक निश्चित समय बद्ध कार्यक्रम बनाया है तथा यह प्रक्रिया 26 जनवरी, 1978 तक पूरी कर दी जायेगी ।

5. मुझको दिए गए आश्वासन को कार्यान्वित करने के लिए कोई कारवाई करने की बजाय हम को सूचना मिली है कि, श्री लाल डेंगा अपने साथियों के मन में भ्रान्ति पैदा करने के कार्य करने लगे हैं । उन्होंने नए सुझाव दने शुरू कर दिए हैं कि उनको बिना चुनाव कराए ही मिजोरम में एक अन्तरिम सरकार का मुखिया बनाया जाए । उनको यह बताया गया था कि ऐसी असंवैधानिक तथा अलोकतांत्रिक कार्रवाई करना संभव नहीं है । लगता है कि वे इस से सहमत थे और 25 फरवरी, 1978 को अपने पहले आश्वासनों को दोहराते हुए मुझे लिखा कि वे अपनी निश्चित सलाह अपने साथियों को दे रहे हैं कि समझौते को कार्यान्वित करने का समय आ गया है तथा इस कार्य को 31 मार्च, 1978 तक पूरा कर लिया जाए । उन्होंने मुझको भेजे गए अपने पत्र के अनुसार एक प्रेस वक्तव्य भी जारी किया । परन्तु हमें पता चला कि उन्होंने उन रूप रेखाओं पर आधारित कोई सन्देश नहीं भेजा । इसके बजाय उन्होंने अपने साथियों को विपरित अनुदेश भेजे ताकि उन को समझौता कार्यान्वित करने से रोका जाए ।

6. यह स्पष्ट है कि लाल डेंगा अपने ही कारणों से इसमें विलम्ब करने में अधिक इच्छुक हैं ।

7. इन परिस्थितियों में हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि उनसे बातचीत जारी रखने से कोई उपयोगी प्रयोजन प्राप्त नहीं होगा । हमको पूरी आशा है कि मिजोरम के लोग उन सभी लोगों के हाथ मजबूत करेंगे जो व्यर्थ हिंसा तथा आतंक का रास्ता छोड़ना चाहते है, हम केवल सामान्य स्थिति कायम करने के लिए ही नहीं बल्कि स्थापित किए गए संवैधानिक तरीकों से मिजोरम के लोगों को सभी न्यायसंगत राजनैतिक आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए भी अथक प्रयत्न करेंगे ।

अनुदानों की मांगे (रेल) 1978-79—जारी

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) BILL*—1978-79—*Contd.*

अध्यक्ष महोदय : यदि कोई सदस्य अपने कटौती प्रस्ताव पृथक से नहीं रखना चाहते तो मैं सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ रख देता हूं ।

प्रो० पी० जी० मावलंकर (गांधीनगर) : मेरे कटौती प्रस्ताव संख्या 2, 3 को सभा में मतदान के लिए पृथक से रखा जाए ।

अध्यक्ष महोदय : मैं अब कटौती प्रस्ताव संख्या 2, 3 सभा में मतदान के लिए रखता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 2 और 3 मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए ।

The cut motions Nos. 2 *and* 3 *were put and negatived.*

अध्यक्ष महोदय : अब मैं अन्य सभी कटौती प्रस्तावों को सभा में मतदान के लिए रखता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 1, 4 से 18, 79 से 88, 150, 151, 154, 157 से 174, 183 से 196, 199, 200, 295 से 300, 311 और 327 से 333 मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए ।

The cut motions Nos. 1, 4 *to* 18, 79 *to* 88, 150, 151, 154, 157 *to* 174, 183 *to* 196, 199, 200, 295 *to* 300, 311 *and* 327 *to* 333 *were put and negatived.*

अध्यक्ष महोदय द्वारा रेल मंत्रालय की वर्ष 1978–79 की निम्नलिखित अनुदानों की मांगें मतदान के लिए रखी गई और स्वीकृत हुई :

The following demands for grants in respect of Ministry of Railways for the year 1978-79 *were put & adopted :*

मांग संख्या	मांग का नाम	स्वीकृति के लिए सदन में पेश की गयी अनुदान की मांग की रकम
		रुपये
1	रेलवे बोर्ड	2,53,53,000
2	विविध व्यय	12,65,27,000
3	चालित लाइनों और अन्य को भुगतान	70,25,000
4	संचालन व्यय—प्रशासन	160,85,35,000
5	संचालन-व्यय—मरम्मत और अनुरक्षण	703,96,12,000
6	संचालन-व्यय—परिचालन कर्मचारी	359,71,86,000
7	संचालन-व्यय—परिचालन (ईंधन)	329,69,90,000

मांग संख्या	मांग का नाम	स्वीकृति के लिए सदन में पेश की गयी अनुदान की मांग की रकम
		रुपये
8	संचालन-व्यय—परिचालन (कर्मचारी और ईंधन को छोड़कर) .	110,79,62,000
9	संचालन-व्यय—विविध व्यय	65,51,82,000
10	संचालन-व्यय—कर्मचारी कल्याण . . .	59,00,81,000
11	संचालन-व्यय—मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग . .	145,00,00,000
11क	संचालन-व्यय—पेंशन निधि में विनियोग . . .	50,00,00,000
12	सामान्य राजस्व को लाभांश और यात्री किराया कर के बदले राज्यों को अनुदान के लिए अंशदान	232,82,40,000
13	चालू लाइन निर्माण—(राजस्व)	10,29,73,000
14	नयी लाइनों का निर्माण—पूंजी और मूल्यह्रास आरक्षित निधि .	65,70,17,000
15	चालू लाइन निर्माण—पूंजी, मूल्यह्रास आरक्षित निधि और विकास निधि	1,298,98,89,000
16	पेंशन प्रभार—पेंशन निधि	46,23,16,000
17	सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण और उसके ब्याज की अदायगी—विकास निधि	8,54,22,000
18	विकास निधि में विनियोग . . .	31,78,23,000
19	राजस्व आरक्षित निधि में विनियोग . . .	33,64,37,000
20	अतिपूंजीकरण के परिशोधन के लिए भुगतान—सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण और उसके ब्याज की अदायगी—राजस्व आरक्षित निधि	136,24,77,000
21	दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि में विनियोग .	10,18,35,000
22	दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि . .	8,05,58,000

विनियोग (रेलवे) विधेयक,* 1978
APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, *1978

रेल मंत्री (प्रो० मधु दंडवते) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1978-79 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए ।"

*भारत के असाधारण राजपत्र, भाग 2, खण्ड 2, दिनांक 20-3-78 में प्रकाशित ।
†Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, Section 2, dt. 20-3-78.

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1978-79 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

प्रो० मधु दंडवते : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूं । †

मैं प्रस्ताव करता हूँ : ‡

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1978-79 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1978-79 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

अध्यक्ष महोदय : अब हम खण्डवार विचार आरंभ करेंगे ।

प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 2, 3 और अनुसूची विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

खण्ड 2, 3 और अनुसूची विधेयक में जोड़ दिए गए ।

Clauses 2, 3 and the schedule were added to the Bill.

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

Clause 1, the enacting formula and the title were added to the Bill.

प्रो० मधु दण्डवते : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"कि विधेयक पास किया जाये ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पास किया जाए ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

---

†राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित ।

†Introduced with the recommendation of the President.

‡राष्ट्रपति की सिफारिश से पेश किया गया ।

‡Moved with the recommendation of the President.

अनुदानों की अनुपूरक मांगें* (रेल्वे), 1977-78
SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS* (RAILWAYS), 1977-78

अध्यक्ष महोदय द्वारा रेल मंत्रालय की वर्ष 1977–78 की निम्नलिखित अनुदानों की अनुपूरक मांगें मतदान के लिए रखी गई और स्वीकृत हुई :

The following demands for Grants in respect of Ministry of Railways for the year 1977-78 were put & adopted:

मांग संख्या	शीर्षक	स्वीकृति के लिए सदन में पेश की जाने वाली अनुदान की मांग की रकम
		रुपये
9	संचालन-व्यय––विविध व्यय	5,10,28,000
12	सामान्य राजस्व को लाभांश और यात्री किराया कर के बदले राज्यों को अनुदान के लिए अंशदान	1,74,54,000
13	चालू लाइन निर्माण––(राजस्व)	1,23,00,000
16	पेंशन प्रभार––पेंशन निधि . . .	7,92,18,000
18	विकास निधि में विनियोग . . .	7,52,72,000
19	राजस्व आरक्षित निधि में विनियोग . . .	49,29,35,000
21	दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि में विनियोग .	63,27,000

विनियोग (रेल्वे) संख्या 2 विधेयक,† 1978
APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL,† 1978

प्रो० मधु दण्डवते : मैं प्रस्ताव करता हूं कि :

"रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1977-78 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तोय वर्ष 1977-78 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दि जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The Motion was adopted.

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पेश की गई।
*Moved with the recommendation of the President.

†भारत के असाधारण राजपत्र, भाग 2, खण्ड 2, दिनांक 20-3-78 में प्रकाशित।
†Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, Section 2, dt. 20-3-78.

प्रो० मधु दण्डवते : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूं।*

मैं प्रस्ताव करता हूं :*

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1977-78 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1977-78 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय अतिरिक्त राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The Motion was adopted.

अध्यक्ष महोदय : अब हम खण्डवार विचार करेंगे।

प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 2, 3 और अनुसूची विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The Motion was adopted.

खण्ड 2, 3 और अनुसूची विधेयक में जोड़ दिए गए।

Clauses 2, 3 and the Schedule were added to the Bill.

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

Clauses 2, 3 and the schedule were added to the Bill.

प्रो० मधु दण्डवते : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पास किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

"कि विधेयक पास किया जाए।"

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी (अनन्तनाग) : मैं रेल मंत्री को सुझाव दूंगा कि वह एक महत्वपूर्ण मामले पर ध्यान दें और मामला लोको रनिंग स्टाफ ऐसोसिएशन के बारे में है। मुझे इस ऐसोसिएशन से कई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिनसे पता चलता है कि उनमें तनाव का वातावरण बना हुआ है और उनमें आन्दोलन चल रहा

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित/पेश किया गया।

*Introduced/moved with the recommendation of the President.

है और उन्होंने सूचना दे दी है कि वे मई में हड़ताल कर देंगे। मेरा मंत्री जी से अनरोध है किवह लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन के कर्मचारियों की शिकायतों पर ध्यान दें।

रेल संघर्ष संबंधी राष्ट्रीय समन्वय समिति ने भी अपनी गतिविधियाँ शुरू कर दी हैं। इनसे पहले कि स्थिति और खराब हो मैं चाहता हूं कि रेल मंत्री उनकी शिकायतों की ओर ध्यान दें और वित्तीय सीमाओं के अन्दर जो कुछ संभव हो सकता है वैसा करें।

श्री वयालार रवि (चिरचिकील) : दक्षिणी रेलवे में 200 से अधिक इंजीनियरी स्नातक प्रशिक्षण प्राप्त करने वाले लोग है। उनका मामला अभी भी रेलवे बोर्ड के पास निलंबित पड़ा हुआ है। रेल मंत्री को इस मामले पर विचार करना चाहिए।

श्री पी० वकटसुब्बया (अनन्तपुर) : मैं चाहता हूं कि रेल मंत्री अपने वचन को पुनः दोहराए कि पिछड़े क्षेत्रों में नई रेल लाइनें बिधायी जाएंगी ताकि उन क्षेत्रों को विकसित क्षेत्रों के समान विकसित किया जा सके।

Shri H. L. Patwari (Mangaldoi): The Railway Minister should pay attention to Assam and see that Bongaigaon-Gauhati line is soon completed.

डा० सुब्रह्मण्यम स्वामी (बम्बई उत्तर-पूर्व) : मैं रेल मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि रेलवे में जो लोग पेंटर का काम कर रहे हैं, उनकी वर्दी का मामला बहुत दिनों से लटका हुआ है, ये गरीब लोग जिनकी आय कम है, खुद अपने लिए कपड़े बनवाते हैं और पेंटिंग का काम करते वक्त उन्हीं कपड़ों को पहने होते हैं। अतः इन लोगों को वर्दी देने के लिए रेलवे को तत्काल निर्णय लेना चाहिए।

Shri Chhabiram Argal (Morena) : In the next budget provision should be made for the conversion of Gwalior-Shevpuri line into broadgauge line.

The quota reserved for the schedule castes and scheduled tribes have not been filled.

श्री विनोदभाई बी० सेठ (जामनगर) : विरमगांव-ओखा लाइन का निर्माण कार्य तेजी से नहीं हो रहा है, मंत्री जी को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

श्री राजाराम शंकरराव माने (इचलकरंजी) : रेल मंत्री को समूचे भारत से, जहाँ कहीं संभव है तथा जहाँ कहीं यातायात अधिक है वहाँ शटल रेल सेवा चलानी चाहिए।

Shri R. L. P. Verma (Kadarma): There is great need for laying down a railway line from Giridih to Ranchi road which is only a distance of 200 miles. This is a long standing demand of the people of this area and should be taken up on priority basis.

श्री यशवंत बोरोले (जलगांव) : मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह रेलवे गार्डों की शिकायतों पर ध्यान दें जोकि उन्हें अखिल भारतीय रेलवे गार्ड्स कांफ्रेंस ने पेश की हैं।

मैं यह भी चाहता हूं कि मंत्री महोदय गरीब आदमी के खाने के काम में आने वाले केलों पर लगने वाले अधिक भाड़े के बारे में भी कुछ कहीं इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए।

Shri Bhagat Ram (Phillaur): It is strange that the capital city of Punjab namely Chandigarh is not yet linked with railway line. It should be linked with Ludhiana by a railway line as early as possible.

The flying mail and other express trains should stop at Phillaur which is an important town of Punjab.

Shri Ram Jiwan Singh (Baliha): In 1958 when Rajendra Bridge on Ganga was inaugurated, fares were increased in order to recover the cost involved in its construction. Now that the cost has been recovered the fairs should be reduced.

A divisional headquarters should be located at Barauni which connects North Bihar with South Bihar.

श्री के० माल्लवा (चित्रदुर्ग) : के० के० एक्सप्रेस एक अति तीव्र गाड़ी है । किन्तु ज्वालरपेट और बंगलौर के बीच यह अत्यंत धीमी गति से चलती है । रेल मंत्री यह सुनिश्चित करें कि उन दोनों स्टेशनों के बीच भी यह अति तीव्र गामी गाड़ी बनी रहे ।

Shri Chaturbhuj (Jhalawar): The facilities given by the Ministry of Education to the teachers should be extended by the Railway Ministry to the teachers in the Railways.

प्रो० मधु दण्डवते : मैं सभी माननीय सदस्यों के रचनात्मक सुझावों की ओर यथोचित ध्यान दूंगा ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पास किया जाए"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें* (रेल्वे) 1975-76

DEMANDS* FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS) 1975-76

अध्यक्ष महोदय द्वारा वर्ष 1975–76 की निम्नलिखित अतिरिक्त अनुदानों की मांगें मतदान के लिए रखी गई और स्वीकृत हुई :

The following demands for excess grants in respect of Ministry of Railways for the year 1975-76 were put and adopted:

मांग संख्या	शीर्षक	स्वीकृति के लिए सदन में पेश की जाने वाली मांग की रकम
		रुपये
3	चालित लाइनों और अन्य को भुगतान . . .	2,22,645
5	संचालन व्यय—मरम्मत और अनुरक्षण . . .	13,80,57,453
6	संचालन-व्यय—परिचालन कर्मचारी . . .	1,71,17,592

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पेश की गई ।

*Moved with the recommendation of the President.

मांग संख्या	शोर्षक	स्वीकृति के लिए सदन मे पेश की जाने वाली मांग की रकम
7	संचालन-व्यय—परिचालन (ईंधन)	6,51,70,848
8	संचालन-व्यय—परिचालन (कर्मचारी और ईंधन को छोड़कर) .	9,50,45,802
9	संचालन व्यय—विविध व्यय	3,11,54,112
10	संचालन व्यय—कर्मचारी कल्याण	54,68,576
13	चालू लाइन निर्माण—(राजस्व)	12,02,120
15	चालू लाइन निर्माण—पूंजी, मूल्यह्रास आरक्षित निधि और विकास निधि	46,03,71,860
16	पेंशन प्रभार—पेंशन निधि	4,22,16,919
17	सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण और उसके ब्याज की अदायगी—विकास निधि	2,66,136
21	दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि में विनियोग .	13,08,214

विनियोग (रेल) संख्या 3 विधेयक*, 1978
APPROPRIATION (RAILWAY) NO 3 BILL*, 1978

रेल मंत्री (प्रो० मधु दण्डवते) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

कि रेलों के प्रयोजनार्थ सेवाओं के लिये 1976 के मार्च के 31 वें दिन को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष में मंजूर की गई रकम से अधिक उस रकम को चुकाने के लिए जो उस वर्ष के दौरान उन सेवाओं के लिए व्यय की गई है, भारत की संचित निधि में से धन के विनियोग के प्राधिकरण का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ सेवाओं के लिए 1976 के मार्च के 31 वें दिन को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष में मंजूर की गई रकम से अधिक उस रकम को चुकाने के लिए जो उस वर्ष के दौरान उन सेवाओं के लिए व्यय की गई है, भारत की संचित निधि में से धन के नियोजन के प्राधिकरण का उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

*भारत के असाधारण राजपत्र भाग 2, खण्ड 2, दिनांक 20-3-78 में प्रकाशित।
*Published in Gazette of India Part II, Section 2, dt. 20-3-78.

प्रो० मधु दण्डवते : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूं ।

मैं प्रस्ताव करता हूं†

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ सेवाओं के लिये 1976 के मार्च के 31वें दिन को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष में मंजूर की गई रकम से अधिक उस रकम को चुकाने के लिए जो उस वर्ष के दौरान उन सेवाओं के लिए व्यय की गई है, भारत की संचित निधि में से धन के विनियोग के प्राधिकरण का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ सेवाओं के लिए 1976 के मार्च के 31वें दिन को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष में मंजूर की गई रकम से अधिक उस रकम को चुकाने के लिए जो उस वर्ष के दौरान उन सेवाओं के लिए व्यय की गई है, भारत की संचित निधि में से धन के विनियोग के प्राधिकरण का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

अध्यक्ष महोदय : अब हम खण्डवार विचार करेंगे

प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 2 और 3 और अनुसूची विधेयक का अंग बने"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

खण्ड 2 और 3 और अनुसूची विधेयक में जोड़ दिए गए ।

Clauses 2 and 3 and schedule were added to the Bill.

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

Clause 1, Enacting Formula and the title were added to the Bill.

प्रो० मधु दण्डवते : म प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधयक पास किया जाए ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पास किया जाए ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

†राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित/पेश किया गया ।

†Introduced/moved with the recommendation of the President.

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (सामान्य) 1975-76
DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (GENERAL) 1975-76

अध्यक्ष महोदय द्वारा सामान्य बजट की वर्ष 1975-76 की सामान्य मांगें मतदान के लिए रखी गई और स्वीकृत हुई :

The following demands for excess Grants in respect of General budget were put and adopted :

मांग की संख्या	शीर्षक	सदन की मंजूरी के लिए पेष की जाने वाली मांग की रकम (रुपये)
1	2	3
I.	**राजस्व भाग से पूरा किया गया व्यय :**	
1	कृषि विभाग	4,67,739
2	भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् को अदायगियां	536
19	रक्षा सेवाएं—स्थल सेना	61,26,20,550
21	रक्षा सेवाएं—वायु सेना	7,42,26,534
34	आय कर, सम्पदा कर, धन कर और उपहार कर	12,68,390
37	करेंसी, सिक्का और टकसाल	15,23,530
38	पेंशनें	1,31,86,429
39	अफीम और अल्कलाइड के कारखानें	31,42,075
43	स्वास्थ्य और परिवार नियोजन मंत्रालय	14,979
46	गृह मंत्रालय	8,08,667
48	कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग	14,75,713
49	पुलिस	5,84,00,521
52	दिल्ली	1,06,76,567
54	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	1,48,08,096
56	दादरा और नागर हवेली	16,009
57	लक्षद्वीप	6,13,700
62	सूचना और प्रसारण मंत्रालय	68,326
66	श्रम और रोजगार	81,52,887
76	सड़कें	2,87,053
81	खानें और खनिज	1,25,09,217
89	निर्माण और आवास मंत्रालय	2,27,468
92	आवास और नगर विकास	14,43,491
101	भारतीय सर्वेक्षण	45,42,919

1	2	3
II.	पूंजी भाग से पूरा किया गया व्यय :	
17	डाक-तार पर पूंजी परिव्यय	11,94,67,139
44	चिकित्सा और लोक स्वास्थ्य	6,20,44,562
52	दिल्ली	7,10,33,475
53	चंडीगढ़	43,854
76	सड़कें	66,32,412
96	न्यूक्लीयर विद्युत स्कीमें	29,34,262

विनियोग विधेयक,* 1978
APPROPRIATION BILL,* 1978

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतीश अग्रवाल) : मैं श्री एच० एम० पटेल की ओर से प्रस्ताव करता हूं कि 31 मार्च, 1976 को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष के लिये कुछ सेवाओं के लिये अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गई हैं उनको चुकाने के लिये भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

"कि 31 मार्च, 1976 को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष के लिये कुछ सेवाओं के लिये अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गई हैं उनको चुकाने के लिये भारत को संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

श्री सतीश अग्रवाल : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूं† ।

मैं प्रस्ताव करता हूं@ :

कि 31 मार्च, 1976 को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष के लिये कुछ सेवाओं के लिये अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गई हैं उनको चुकाने के लिये भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।

*भारत के असाधारण राजपत्र, भाग 2, खण्ड 2, दिनांक 20-3-78 में प्रकाशित ।

*Published in Gazette of India Part II, Section 2, dt. 20-3-78.

†राष्ट्रपति की अनुमति से पुरःस्थापित ।

†Introduced with the recommendation of the President.

@राष्ट्रपति की सिफारिस से पेश किया गया ।

@Moved with the recommendation of the President.

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :—

"कि 31 मार्च, 1976 को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष के लिये कुछ सेवाओं के लिये अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के दौरान उन सेवाओं पर व्यय की गई हैं उनको चुकाने के लिये भारत की संचित निधि में से धन का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

प्रो० पी० जी० मावलंकर (गांधीनगर) : आपने मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया है इसके लिए मैं आपका आभारी हूं । सबसे पहले मंत्री महोदय को सदन को विश्वास में लेकर यह बताना चाहिए कि यह अतिरिक्त व्यय क्यों किया गया ।

दूसरे इन मांगों में कई मंत्रालयों को सम्मिलित किया गया था जिनमें संचार मंत्रालय भी शामिल है । मंत्री महोदय कृपया यह बताएं कि देशी एककों के विकास के लिए तथा बाहर से मशीनों की आयात करने के लिए टेलिफोन तथा दूरसंचार संबंधी उपकरणों के बारे में क्या कार्यक्रम है और उसमें कितना रुपया व्यय होगा ।

नर्मदा जल विवाद के बारे में भी सरकार हमें कुछ बताए । यह प्रश्न ट्रिब्यूनल के समक्ष है और आशा है कि इस वर्ष इसका फैसला हो जाएगा । किन्तु चूंकि सरकार कृषि सिंचाई आदि पर करोड़ों रुपये खर्च कर रही है मैं यह जानना चाहता हूं कि इस प्रकार के विवादों को शीघ्रातिशीघ्र हल करने के बारे में सरकार की क्या नीति है जिससे कि इन विवादों के तय होने के बाद राज्य सिंचाई योजनाओं को क्रियान्वित कर सके ।

अत: राज्यीय विवादों को हल करने के लिए सरकार को न्यायिक प्रकार की एक स्थायी व्यवस्था कायम करने पर विचार करना चाहिए ।

श्री वयालार रवि (चिरयिंकील) : यह बहुत आश्चर्य की बात है कि अतिरिक्त अनुदानों की मांगों पर उचित चर्चा किए बिना ही उन्हें पास किया जा रहा है । जब अतिरिक्त अनुदानों हेतु यह विधेयक यहां पर लाया गया है हम चाहते हैं इसके लिए उचित व्याख्या दी जाए । केवल यह कह कर कि उस समय मंत्रालय मेरे अधीन नहीं था वह बच नहीं सकते । सबसे पहले मैं वित्त मंत्रालय को लेता हूं । 7 अगस्त, 1977 को प्रवर्तन निदेशालय द्वारा केरल में मलक्कर ने एक छापा मारा गया था । इस आश्रम से उन्होंने 11 लाख रुपये बरामद किए और इस राशि को केरल में आयकर अधिकारियों के पास जमा कर दिया गया यह आश्रम विदेशियों से भरा पड़ा है ।

अध्यक्ष महोदय : आप कितना समय और लेंगे ?

श्री वयालार रवि : लगभग दस मिनट ।

अध्यक्ष महोदय : सभा कल 11 बजे तक के लिए स्थगित होती है ।

तत्पश्चात् लोक सभा मंगलवार 21 मार्च, 1978/30 फाल्गुन, 1899 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

The Lok Sabha then adjourned till eleven of the clock on Tuesday, March 21, 1978/Phalguna 30, 1899 (Saka).

———

भा०स०मु०ना०—स 5—89 एल० एस० एस० (एन० डी०)/78—दि० 3-7-78—210