

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण
(पाँचवाँ सत्र)



सत्यमेव जयते

(खंड 13 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

विषय-सूची

अंक 11, शनिवार, 28 फरवरी, 1981/9 फाल्गुन, 1902 (शक)

विषय	पृष्ठ
अविलंबनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	2—10
एक पुष्पक विमान और भारतीय वायु सेना के एक हेलीकाप्टर की कथित टक्कर	
श्री धर्मवीर सिंह	2
श्री शिवराज बी० पाटिल	2
प्रो० पी० जे० कुरियन	4
श्री एस० एम० कृष्ण	8
श्री हरिकेश बहादुर	9
सामान्य बजट प्रस्तुत करने के बारे में घोषणा	10
सभा का कार्य	10—16
रेल बजट 1981-82—सामान्य चर्चा	16—65
प्रो० नारायण चन्द पराशर	16
श्री गुलशेर अहमद	20
श्री बसुदेव आचार्य	24
श्री के० टी० कोसलराम	29
श्री जी० एल० डोगरा	32
श्री रघुनाथ सिंह वर्मा	39
प्रो० सत्यदेव सिंह	40
श्री एस० मुरुगैयन	48
श्री नन्दी येल्लैया	51
श्री आर० के० महालगी	54
श्री दलबीर सिंह	56
श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी	58
श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर	61
राष्ट्रपति का संदेश	32
बजट (सामान्य), 1981-82 प्रस्तुत किया गया ।	65—92
वित्त विधेयक, 1981—पुरः स्थापित किया गया ।	92—93
श्री आर० वेंकटरामन	92

लोक सभा

शनिवार, 28 फरवरी, 1981/9 फाल्गुन, 1902 (शक)

लोक सभा ग्यारह बज कर तीन मिनट पर समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : हमने बंगलौर की हड़ताल के बारे में एक स्थगन प्रस्ताव रखा है।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : कार्य-स्थगन प्रस्ताव है।

अध्यक्ष महोदय : सज्जनो, इसका कुछ महत्व है।

एक बात समझ लेनी चाहिए, हरिकेश बहादुर जी, कि स्थगन प्रस्ताव दे देने से ही अधिकार नहीं मिल जाता कि उस पर बोलें। या तो आप यह कहिये कि जो कानून इसमें लिखा है भेरे लिए, मैं उस पर चलूँ ना, यह आप को बाध्य करता है और मुझे भी बाध्य करता है। पहले कालिग स्टेशन हम ने इस पर दिया है। और तरीका हो सकता है, जिसमें आप इसको ले सकते हैं और मुझे कोई एतराज नहीं होगा। आज भी बोलने की बात बनेगी, आप बोल सकते हैं उस पर।

श्री रामावतार शास्त्री : किस बात पर ?

अध्यक्ष महोदय : इसी बात पर लेकिन कोई भी मामला, जिसको इस सदन में अच्छी तरह से उठा सकते हैं, और तरीके से उठा सकते हैं, इसका यह मतलब नहीं है कि हम कानून तोड़ कर उठाएं। मैं आपके साथ हूँ। और इस हाउस को साथ लेकर चलना चाहता हूँ। मुझे बाध्य न किया जाए, मैं आपका साथ चाहता हूँ। हम इसे करें। अब ध्यानाकर्षण प्रस्ताव लिए जायेंगे।

श्री रामावतार शास्त्री : कोई रास्ता निकालिये।

श्री अर० के० महालगी (ठाणे) : क्या मैं अध्यक्ष महोदय से एक बात पूछ सकता हूँ ? मैंने नागालैण्ड की स्थिति के बारे में एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना दी है।

अध्यक्ष महोदय : महोदय अनुमति नहीं है। मैंने इसके लिए अपनी सहमति नहीं दी है। अब श्री धर्मबीर सिंह बोलेंगे।

श्री धर्मबीर सिंह (बाढ़) : प्राथमिकता वाले मामले पहले लिए जाने चाहियें : मुझे विवरण की प्रति नहीं मिली है। उन्होंने मुझे विवरण की प्रति नहीं दी है। परिपाटी अनुसार यह मुझे आधा घण्टे पहले मिल जानी चाहिये।

अध्यक्ष महोदय : कुछ देर हो गई। प्ररल-काल नहीं था, इसलिए लगता है कि वे सो गये।

एक माननीय सदस्य : लगता है कि सरकार सोई है।

अध्यक्ष महोदय : सरकार तो नहीं सोई है। अब ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर विचार किया जायेगा।

अविलम्ब लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

एक पुष्पक विमान और भारतीय वायु सेना के
एक हेलीकाप्टर की कथित टक्कर

श्री धर्मबीर सिंह (बाढ़) : मैं अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित मामले की ओर रक्षा मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करता हूँ और निवेदन करता हूँ कि वह उस पर एक वक्तव्य दें :

“पटियाला, पंजाब में 20 फरवरी, 1981 को एक पुष्पक विमान और भारतीय वायु सेना के हेलीकोप्टर की टक्कर, जिसके परिणामस्वरूप, कुछ व्यक्तियों की मृत्यु हो गई और कुछ अन्य व्यक्ति घायल हो गये, के समाचार”

रक्षा मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : 20 फरवरी, 1981 को ए० पी० ओ० (एयर आब्जरवेशन पोस्ट) का चेतक हेलीकाप्टर (जिसे सेना के पायलट उड़ाते हैं) प्रशिक्षण-उड़ान के लिए पटियाला हवाई अड्डे से उड़ा। उसी समय एक पुष्पक विमान उतरा और फिर तत्काल ऊपर उड़ने लगा। करीब 50 फीट की ऊंचाई पर उड़ने के बाद पुष्पक विमान बाईं ओर मुड़ते हुए इसी हेलीकाप्टर के पिछले भाग से टकरा गया। दोनों विमान हवाई अड्डे के अहाते से बाहर धमाके के साथ गिर गये। इस दुर्घटना में हेलीकाप्टर में सेना के दो पायलट और पुष्पक विमान के भी दोनों पायलट मारे गये। एक औरत घटना-स्थल के निकट घास काट रही थी वह भी इसमें मारी गई।

इस दुर्घटना के कारण का पता लगाने के लिए 20 फरवरी, 1981 को एक जांच-अदालत गठित की गई है। जिसमें वायु सेना, वैमानिकी निदेशालय, तकनीकी विकास और उत्पादन निदेशालय, (वायु) के बहुत अनुभवी अफसर तथा सिविल विमानन महानिदेशालय के प्रतिनिधि सहयोजित किए गए हैं।

इस तरह की दुर्घटना की जांच के लिए जांच-अदालत को लगभग तीन महीने का समय लग जाता है।

श्री धर्मबीर सिंह : अध्यक्ष महोदय यह स्पष्ट है कि पटियाला विमान-पतन कोई बहुत व्यस्त विमान-पतन नहीं है। ऐसा लगता है कि वायु यातायात नियंत्रण-प्रणाली जिसका गठन मुख्य रूप से वायुयानों को दुर्घटना से बचने के लिए किया जाता है, वह स्पष्टतः कार्य में विफल रही है। जैसे ही वायुयान विमानपतन पर चलना आरम्भ करता है यह प्रणाली उसे सुरक्षा प्रदान करना प्रारंभ कर देती है। यह विमान के उड़ान भरते समय और नीचे उतरते समय किसी प्रकार की बाह्य कठिनाई पर दृष्टि रखता है। यह स्पष्ट है कि वायु याता-यात नियंत्रण प्रणाली विफल हो गई क्योंकि जब इसने हेलीकाप्टर को उड़ान भरने की अनुमति दे दी थी तभी पुष्पक-विमान को न केवल उतरने की अपितु घुमावदार उड़ान भरने की अनुमति भी दे दी थी। अतः यह स्पष्ट है कि दो बातें एक साथ नहीं की जानी चाहिए थीं क्योंकि दुर्घटना केवल 50 फुट की ऊंचाई पर घटी और फिर पुष्पक विमान बाएं मुड़ गया जबकि नियम पुस्तिका के अनुसार इसे दाएं मुड़ना चाहिए था।

मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या चालक सक्षम व्यक्ति थे? क्या उनके पास उड़ान भरने की आवश्यक अर्हताएं थीं? क्या वे पुष्पक विमान के चालक या सेना के विमान चालक थे जो हेलीकाप्टर को उड़ा रहे थे। इससे भी बढ़कर यह भी स्पष्ट है कि मामले में पूर्ण क्रूरता हुई है, मानव जीवन की क्षति हुई तथा वायु यातायात नियंत्रण प्रणाली की सजगता की गुणवत्ता, की विफलता सिद्ध हुई है। आजकल व्यावसायिक गुणवत्ता और योग्यता के मानक में गिरावट आ गई है। हमारे यहां रेलों की टक्कर ही नहीं होती अपितु वायुयानों की टक्कर भी होती है।

व्यावसायिक योग्यता में गिरावट के लिए मैं सरकार को उत्तरदायी ठहराता हूँ। मैं चाहता हूँ कि सरकार उनकी अर्हताओं के बारे में स्पष्टीकरण दे। क्या उस क्षण विशेष पर नियंत्रण-कक्ष में कोई था। यदि कोई व्यक्ति था तो क्या वह सक्षम था? उसने क्या सर्तकता बरती? क्या उसने पुष्पक विमान या हेलीकाप्टर दोनों के ही चालकों से घुमावदार उड़ान न भरने की पूर्व चेतावनी दी थी? यदि ये बातें नहीं की गई थीं तो क्या कार्यवाही की गई है? उससे भी बढ़कर इस बात पर ध्यान देने के लिए कि ऐसे सूक्ष्मग्राही क्षेत्रों में व्यावसायिक योग्यता को न केवल बनाए रखा जाए अपितु उसमें सुधार भी किया जाए, सरकार क्या कार्यवाही कर रही है?

श्री शिवराज बी० पाटिल : पुष्पक विमान एक प्रशिक्षक विमान था। इसे ऐसा चालक उड़ा रहा था जो 290 घंटे की उड़ान भर चुका था, उसमें था। इसका अर्थ है कि वह सक्षम तथा प्रशिक्षित विमान चालक था। उसके साथ एक एन० सी० सी० केडेट था जो विमान उड़ाना सीख रहा था। पुष्पक विमान को नीचे उतारा गया था और नीचे उतारने के तुरन्त बाद यह उड़ भी गया। उड़ते समय इसने बाईं ओर मोड़ लिया और चीता हेलीकाप्टर से जा टकराया जो उसी हवाई पट्टी से नहीं उड़ा था बल्कि दूसरी हवाई पट्टी से उड़ा था। उसी स्थान से उड़ने के कारण यह घटना नहीं हुई है। परन्तु हम इस मामले में कोई अंतिम निर्णय नहीं देंगे। एक जांच-न्यायालय का गठन किया जा चुका है

और उन परिस्थितियों तथा कारणों की छान-बीन की जा रही है जिनसे यह दुर्घटना हुई है और पूर्ण रिपोर्ट मिलने पर हम यह निश्चित कर पायेंगे कि इसके लिए कौन जिम्मेवार था। पुष्पक विमान में कोई संचार-व्यवस्था नहीं है क्योंकि यह प्रशिक्षक विमान है। निःसन्देह चीता हेलीकोप्टर एक-दूसरी हवाई पट्टी से उड़ा था इसलिए दुर्घटना हुई। इसलिए दुर्घटना किसी तकनीकी दोष, विमान चालक की गलती के कारण से नहीं हुआ। जैसी कि स्थिति प्रतीत होती है कि गलती किसी दूसरी तरफ से हुई थी जिसके कारण कि दुर्घटना हुई। परन्तु यह अंतिम निर्णय नहीं है। जांच की रिपोर्ट मिलने पर ही हम यह निश्चित रूप से कह सकते हैं कि इस दुर्घटना के लिए कौन जिम्मेवार है। और किस हद तक जिम्मेवार है। (व्यवधान)

श्री धर्मबीर सिंह : एक प्रश्न। वह इस बात से इंकार कर रहे हैं। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कोई खण्डन नहीं किया जा रहा है। (व्यवधान)

श्री धर्मबीर सिंह : उसने एक विवादास्पद वक्तव्य दिया है। वह सदन को गुमराह कर रहा है। विमान नियंत्रण मीनार केवल एक हवाई पट्टी को नहीं देखता है बल्कि इसको क्षेत्र की सभी हवाई पट्टियों पर ध्यान रखना पड़ता है। यहां पर दो विमान चालकों के लिए एक ही हवाई अड्डा है। यह स्पष्ट है कि गलती विमान नियंत्रण मीनार की है। विमान नियंत्रण मीनार की अनुमति के बिना तो विमान उड़ भी नहीं सकता है। पुष्पक विमान जब एक बार नीचे उतर चुका है तो दुबारा वह विमान नियंत्रण मीनार की अनुमति के बिना उड़ नहीं सकता है। मन्त्री महोदय क्या सिद्ध करने का प्रयास कर रहे हैं? वह किसकी आंखों में धूल भोंकने की कोशिश कर रहे हैं? (व्यवधान)

श्री शिवराज बी० पाटिल : बात को स्पष्ट करने के लिए मैं यह कहना चाहूंगा कि विमान नीचे उतरा था और तुरन्त उड़ गया था। (व्यवधान)

यह एक प्रशिक्षक विमान था। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह एक किस्म का अभ्यास हो सकता है। (व्यवधान)

श्री शिवराज बी० पाटिल : अब यह सिद्ध करना है कि क्या विमान चालक ने अनुदेशों पर ध्यान दिया था या नहीं क्या उसने अपने आप उड़ाया था या नहीं, ये सब बातें सिद्ध की जानी हैं। जो भी जानकारी मेरे पास उपलब्ध है, यह सभा के समक्ष है। दुर्घटनाएं तो होती ही हैं और यह दुर्घटना हुई है। चाहे विमान चालक ने अनुदेशों का पालन किया हो अथवा नहीं किया हो, चाहे उन व्यक्तियों का दोष हो जो हेलीकाप्टर उड़ा रहे थे, रिपोर्ट मिलने पर ही, इस बात का पता लग सकता है उससे पहले नहीं। जो भी जानकारी मेरे पास है उसे मैं सभा के सामने रख रहा हूँ।

प्रो० पी० जे० कुरियन : (मवेलीकारा) : सर्व प्रथम मुझे माननीय अध्यक्ष महोदय को इस ध्यानाकर्षण की अनुमति देने के लिए धन्यवाद देना चाहिए। जबकि सभा के समक्ष अन्य विषय है—मैं नहीं कहता हूँ कि अधिक महत्वपूर्ण विषय है—अपितु महत्वपूर्ण विषय है। मन्त्री महोदय इस बात का उल्लेख कर रहे थे कि रक्षा के सम्बन्ध में वाद-विवाद से रक्षा सेवाओं-का मनोबल प्रभावित होगा। परन्तु जो भी हो, अब उन्होंने वक्तव्य दे दिया है और

वह बक्तव्य किसी भी समाचार-पत्र से पढ़ा जा सकता है। मैं उनसे यह जानना चाहता हूँ कि विशिष्ट रूप से यह घटना कैसे हुई कि पुष्पक विमान को उस समय उड़ाने की अनुमति दी गई थी जब पहले से ही हवाई अड्डे के आस-पास में कोई अन्य विमान था। एयर फोर्स बेस पटियाला में रडार व्यवस्था होगी। वे हेलीकाप्टर के चालक को सूचित कर सकते थे कि पुष्पक विमान उड़ान भर रहा था और हेलीकाप्टर को चेतावनी दी जा सकती थी। दूसरे वहाँ पर विमान नागरिक नियंत्रण व्यवस्था है। उस व्यवस्था को क्या हुआ और क्या यह हुआ कि वे उस समय विमान की उड़ान न करने के लिए पुष्पक विमान चालक को सूचना देने में विफल रहे जबकि हवाई अड्डे के आस-पास में एक हेलीकाप्टर उड़ रहा था। इसलिए एक-साथ दो विफलताएँ हुई एक नहीं; और आप इस तथ्य की ओर ध्यान नहीं दे रहे हो। एक साथ दो ओर से विफलताएँ हुईं। क्या एयर बेस में कोई रडार व्यवस्था नहीं है। मन्त्री महोदय को इन बातों के बारे में कुछ पता नहीं है। (व्यवधान) वह कह रहे हैं कि कहीं न कहीं कुछ खराबी है। प्रत्येक व्यक्ति जानता है कि कहीं न कहीं कुछ खराबी है। मेरा आप से निवेदन है कि आप प्रधान मन्त्री के पास जाइये उनको बताइये कि आपको इस विभाग के बारे में किसी भी बात का पता नहीं है। अध्यक्ष महोदय, पिछले सत्र में आपने मुझे उन्हें पत्र लिखने के लिए निर्देश दिया था। उन्होंने इसका उत्तर नहीं दिया है उसके बाद फिर; इंडियन एक्सप्रेस का समाचार है :

“अनादर स्केलटन इन दी सी० ओ० डी० कप बोर्ड।”

अध्यक्ष महोदय : आप अचानक विषय बदल रहे हो।

प्रो० पी० जी० कुरियन : श्रीमान मंत्री महोदय आप की आज्ञा का पालन नहीं कर रहे हैं। उन्होंने उस पत्र का उत्तर नहीं दिया है। 14 फरवरी, 1981 के इंडियन एक्सप्रेस के पहले पृष्ठ पर समाचार है : अनादर स्केलटन इन दी सी० ओ० डी० कप बोर्ड। उसने इसको नहीं देखा है। कोई कार्यवाही नहीं की है आपको मालूम नहीं है कि इस देश में क्या हो रहा है और रक्षा विभाग में क्या हो रहा है? क्या आपने एयर बेस की रडार व्यवस्था का क्या हुआ उसकी जांच की है? क्या उसकी आपके पास रिपोर्ट है? यदि आपने यह नहीं किया है और यदि आप को कोई जानकारी नहीं दी गई है तो आप का मंत्री बने रहने का क्या फायदा है।

श्री एम० एम० लारेंस (इदुक्की) : वह तो केवल राज्य मंत्री है। मंत्रिमण्डल स्तर के मंत्री नहीं हैं।

प्रो० पी० जे० कुरियन : वह जाये और श्रीमती गांधी को बता दे कि वह अपने मंत्रालय का नियंत्रण नहीं कर सकता है। यह बात तो हमारी समझ में आ सकती है कि यदि एक आदमी विमान में यात्रा करता है, और दुर्घटना हो जाती है और वह मर जाता है परन्तु इस दुर्घटना में तो घास काटने वाली एक गरीब औरत भी मर गई थी। यह किसका दोष है? उसके ऊपर मलबा पड़ने के कारण वह मर गई थी? क्या आपने सोचा है कि उसे कितना मुआयजा देना चाहिए? यदि ऐसा है तो मुआयजा कितना है और वायु सेना के विमान चालक को भी दिये जाने वाला मुआयजा कितना है। आप वायु सेना के सैनिकों के मनोबल के बारे में बोल रहे हैं। विशिष्ट रूप से मुझे बतायें कि वायु सेना के विमान चालक के परिवार तथा

पुष्पक विमान को उड़ाने वाले चालकों के परिवार को मुआवजा देने के लिये क्या अनुदेश जारी किये हैं ? वे भी तकनीकी कर्मचारी हैं। आप उनको कितना मुआवजा देने जा रहे हो ? उस औरत को कितना मुआवजा देने जा रहे हो जो घास काट रही थी ? मैं इन बातों के बारे में जानकारी चाहता हूँ। क्या आप इनके बारे में ब्यौरे दे सकते हैं यदि नहीं तो इसका मुझे खेद है। ये ही बातें हम ध्यानाकर्षण में जानना चाहते थे। परन्तु उनका वक्तव्य हुबहु समाचार पत्र जैसा था।

श्री शिव राज बी० पाटिल : कुछ प्रश्न मेरे चतुर मित्र ने पूछे हैं। मुझे मालूम नहीं है कि वह मुझ पर इतने क्रोधित क्यों हैं परन्तु मैं उनसे नाराज नहीं हूँगा !

प्रो० पी० जी० कुरियन : आप कार्य ठीक ढंग से नहीं कर रहे हैं।

श्री शिवराज बी० पाटिल : दुर्घटना हो गई है।

अध्यक्ष महोदय : आप उनकी तुष्टि करें।

श्रीमती प्रमिला बंडवते (बम्बई उत्तर मध्य) : यह कितना महत्वपूर्ण प्रश्न है। प्रधान मंत्री यहां पर नहीं हैं ? उन्हें यहां पर मौजूद रहना चाहिए था जबकि हम इस मामले पर वाद-विवाद कर रहे हैं और जबकि एक औरत की इस दुर्घटना में मौत हो गई थी।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप हमारी सहायता तथा सहानुभूति से सन्तुष्ट नहीं हैं ?

श्री शिवराज बी० पाटिल : दो हवाई पट्टियां हैं। एक पर पुष्पक विमान नीचे उतरा और उड़ान भरी। उसी स्थान से थोड़ी दूर पर एक स्थान था जहां से हेलीकाप्टर ने उड़ान भरी। मामला विमान के नीचे उतरने का था।

प्रो० पी० जे० कुरियन : मेरा प्रश्न है कि रेडार व्यवस्था के बने रहते, यह कैसे संभव हुआ।

श्री शिवराज बी० पाटिल : कृपया मेरी बात सुनिये। यदि आप मेरे स्पष्टीकरण से सन्तुष्ट नहीं हो तो बाद में मैं आपको और अधिक स्पष्टीकरण दे सकता हूँ, यदि आप को दूसरा प्रश्न पूछने की अनुमति नहीं दी जाती है।

अध्यक्ष महोदय : वह जानना चाहते हैं : क्या चीता को दूर संचार या किसी अन्य यंत्र से सूचना देना संभव नहीं था।

श्री शिवराज बी० पाटिल : मैं उसका स्पष्टीकरण दे रहा था, दो हवाई पट्टियां हैं। एक से पुष्पक विमान ने उड़ान भरी थी और नीचे उतरा था। तुरन्त नीचे उतरने के बाद इसने इन्तारन की और फिर उड़ान भरी। एक तो इस स्थिति पर ध्यान देने की जरूरत है। दूसरी हवाई पट्टी है जहां से हेलीकाप्टर ने उड़ान भरी। ये दो विभिन्न स्थान हैं। हेलीकाप्टर को उड़ान भरने के बाद, पुष्पक विमान ने उड़ान भरी थी। चूंकि दो हवाई पट्टियां हैं, अतः उन्हें यह बताना आवश्यक नहीं था कि क्या उन्हें उड़ान भरनी चाहिए या नहीं। यह पुष्पक विमान उड़ान भर कर लगभग 300 फीट की दूरी तक गया होगा और उसके बाद बाईं ओर या दाईं ओर को भी दिशा को मुड़ा होगा। परन्तु 300 फुट की दूरी तक जाने के स्थान पर यह केवल 50 फुट की दूरी पर गया था और इसके बाद इसने बाईं ओर मोड़ लिया जब यह बाईं ओर

मोड़ ले रहा था तो यह टकरा गया। बाईं ओर एक और हवाई पट्टी है जहां से चीता ने उड़ान भरी थी। यदि विमान चालक, जो पुष्पक विमान उड़ा रहा था 300 फुट की दूरी तक चला गया होता और दाईं ओर मोड़ लिया होता तो सायद यह घटना न घटी होती, परन्तु हमें इस तथ्य को ध्यान में रखना होगा कि पुष्पक विमान को प्रशिक्षण के लिये प्रयोग किया जाता है। एक अन्य आदमी बैठा हुआ था जो प्रशिक्षण ले रहा था। इन सभी बातों पर ध्यान दिया जाना है। यदि उन्हें कोई तर्क देना है तो कोई-कोई दुर्घटनायें नहीं हुई होती। इन परिस्थितियों में दुर्घटना हुई थी। क्या हेलिकाप्टर के या पुष्पक विमान के चालकों को सूचना दी गई थी, क्या उन्होंने उसके विरुद्ध कार्य किया, इन सब व्योरे का पता जांच के बाद लगेगा। दुर्घटना के बाद यदि आप मुझसे यह उपेक्षा करें कि मैं जा कर स्वयं उसकी जांच करके सभा के समक्ष रखने को कहते हैं तो यह ठीक नहीं होगा। यह कुछ तकनीकी तथा वैज्ञानिक किस्म की बातें हैं। इसे सामान्य व्यक्ति सरलता से नहीं समझ सकते हैं। हम कुछ समझ सकते हैं परन्तु सारे व्योरे नहीं समझ सकते हैं। हम रिपोर्ट मांग रहे हैं। वह रिपोर्ट तीन महीने बाद उपलब्ध होगी। विशेषज्ञों को इस समिति के सदस्यों के रूप में नियुक्त किया गया है। वे जानकारी एकत्र कर रहे होंगे। वे रिपोर्ट देंगे। हम रिपोर्ट मिलने के बाद में सही निर्णय ले सकेंगे उससे पहले नहीं। हम दोषी को माफ नहीं करना चाहते हैं। हम यह नहीं कहना चाहते हैं कि अमुक व्यक्ति दोषी है या अमुक व्यक्ति दोषी है या एक व्यवस्था दोषी है या दूसरी व्यवस्था दोषी है। वह हम केवल जांच के बाद करेंगे जांच से पूर्व नहीं। यह सब दुर्घटना के बारे में है।

प्रो० पी० जी० कुरियन : प्रश्न बहुत साधारण है जिसे कोई भी सामान्य व्यक्ति पूछ सकता है और समझ सकता है। जबकि नागरिक हवाई अड्डे में एक हवाई यातायात नियंत्रित करने वाली मीनर है और वायु सेना नियंत्रण कक्ष में भी एक रेडार है तो यह कैसे संभव हुआ कि वे दोनों एक साथ खराब हो गये थे अथवा उन दोनों ने कार्य नहीं किया था? यह कैसे संभव हुआ कि दोनों गलतियाँ एक ही समय पर हो गई थी? उसके लिये आपको किसी जांच की प्रतीक्षा करने की आवश्यकता नहीं है।

श्रीमती प्रमिला दंडवते : प्रधान मंत्री को यहां उपस्थित रहना चाहिए। (व्यवधान)

प्रो० पी० जे० कुरियन : हां, प्रधान मंत्री को यहां आना चाहिए। प्रधान मंत्री को चाहिए कि वह इस मंत्री को भी हटा दें। इन्हें लोगों के मरने की कोई परवाह नहीं है। मैं यह जानता हूं। आप केवल प्रभारी अधिकारी या हवाई अड्डे से पूछकर यह पता लगा सकते हैं कि रेडार प्रणाली कैसे विफल हो गई। यदि कतई विफल नहीं हुई तो फिर क्या हुआ था? कोई आम व्यक्ति भी उस बात को समझ सकता है। उसके लिए किसी जांच की आवश्यकता नहीं है।

श्री शिवराज वी० पाटिल : मैंने यह स्पष्ट करने का प्रयास किया है कि दुर्घटना का कारण पर्यावरण तकनीकी खराबी था..... (व्यवधान)

प्रो० पी० जे० कुरियन : यह अच्छा जवाब है। इन्हें मंत्री बना दिया जाना चाहिए, (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अपनी सिफारिशें मेरे पास भेज दीजिए। मैं उन्हें आगे भेज दूंगा। (व्यवधान)

श्री शिवराज बी० पाटिल : दुर्घटना तकनीकी खराबी के कारण हो सकती है। इसका अभिप्राय है की तंत्राचरणी और मशीन में तकनीकी खराबी भी है दुर्घटना चालक के निर्णय के कारण भी हो सकती है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मंत्री महोदय एक बज लगा कर आये हैं (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : वह आपके पुराने साथी हैं। आपको उन्हें कुछ तो सम्मान देना चाहिए। (व्यवधान)

श्री इन्द्रजीत गुप्त : वह कौन सा बज है? वह आपके निर्देशों का उल्लंघन कर रहे हैं।

श्री शिवराज बी० पाटिल : इसीलिए जांच द्वारा यह पता लगाया जाना है कि इस दुर्घटना के लिए कौन जिम्मेदार था, रेडार प्रणाली की खराबी, इन्जन की खराबी, चालक की निर्णय क्षमता या पर्यावरण संबंधी स्थिति। जांच प्रतिवेदन प्राप्त होने से पहले यह निश्चय करना कठिन है कि दुर्घटना के लिए कौन जिम्मेदार है।

चालकों को दी जाने वाली क्षतिपूर्ति की राशि के बारे में एक प्रश्न पूछा गया था।

प्रो० पी० जे० कुरियन : और घास काट रही महिला के बारे में भी।

श्री शिवराज बी० पाटिल : मैं सभा को यह सूचित कर दूँ कि हमारे पास एक पद्धति है जिसके अंतर्गत उड़ान भरते समय दुर्घटनाग्रस्त हुए चालकों को प्रतिपूर्ति राशि दी जाती है। चीता हेलीकाप्टर के चालकों के परिवारों को लगभग 2 लाख रुपये दिये जायेंगे। 2000 रु० का एक तदर्थ भुगतान तो किया जा चुका है जहाँ तक चालकों का संबंध है कामज तैयार किये जा रहे हैं और एक महीने के भीतर पूरा भुगतान कर दिया जायेगा।

जहाँ तक महिला का संबंध है। अनुदेश जारी किए जा चुके हैं। उन्हें यह पता लगाना है कि किस कानून के अंतर्गत प्रतिपूर्ति की जा सकती है। मुझे बताया गया है कि कर्मचारी प्रतिपूर्ति अधिनियम के अंतर्गत प्रतिपूर्ति राशि दी जा सकती है। लगभग 6,000 रुपये उपलब्ध किये जायेंगे। जहाँ तक नागर विमानन के चालकों का संबंध है, उसकी स्थिति भिन्न है।

प्रधान मंत्री के यहाँ उपस्थित रहने के बारे में मेरा विचार है कि जब प्रश्न का जवाब देने के लिए यहाँ एक मंत्री उपस्थित है तो उनका यहाँ हमेशा उपस्थित रहना आवश्यक नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : आपको महिला के परिवार को दी जाने वाली प्रतिपूर्ति के बारे में बिल्कुल स्पष्ट बताना चाहिए,

श्री रतन सिंह राजवा (बम्बई दक्षिण) : यह बात उचित ही है कि प्रधान मंत्री को यहाँ आना चाहिए और सभा की पूरी संतुष्टि करनी चाहिए।

श्री एस० एम० कृष्ण : यह एक दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना है जिसमें पांच बहुमूल्य जाने चली गई हैं। मैं यह परिकल्पना करता हूँ कि वे वायु सेना के अनुभवी चालक थे, कुछ प्रशिक्षणार्थी चालक भी उनमें थे। मुझे यह कहना पड़ेगा कि मंत्री ने ऐसे अवसर पर एक बहुत विस्तृत वक्तव्य दिया है। एक जांच दल दुर्घटना के कारणों की जांच करेगा।

मरने वाली उस दुर्भाग्यशाली महिला के परिवार को जो प्रतिपूर्ति की राशि दी जा रही है उसकी मात्रा से इस सभा में उपस्थित सदस्यों में से कोई भी संतुष्ट नहीं है संयोगवश उस महिला का नाम श्रीमती कृष्णा है।

एक माननीय सदस्य : आप प्रतिपूर्ति का दावा कर सकते हैं।

श्री एस० एम० कृष्ण (माण्डया) : जब तक मेरी पत्नी जीवित है मैं प्रतिपूर्ति का दावा नहीं करूंगा।

अध्यक्ष महोदय ने भी इस बात की ओर ठीक ही उल्लेख किया है।

अध्यक्ष महोदय : उसकी कोई गलती नहीं थी।

श्री एस० एम० कृष्ण : किसी विमान यात्री की मृत्यु होने पर उसके परिवार को प्रतिपूर्ति के रूप में लगभग 50,000 रुपये मिलते हैं। इन दिनों जब मुद्रास्फीति अपनी चरम सीमा पर है 6,000 रु० की राशि उपहास जनक एवं बहुत थोड़ी है। यदि नियमों के अधीन कुछ नहीं किया जा सकता तो मुझे विश्वास है कि इस दुर्घटना में मरने वाली इस दुर्भाग्यशाली महिला के परिवार को प्रधान मंत्री राहत कोष में से कुछ राशि दी जा सकती है।

मंत्री महोदय ने बताया कि इस तरह की जांच में सामान्यतः तीन महीने लग जाते हैं। यदि जांच में शीघ्रता की जायें और हमें एक महीने में प्रतिवेदन प्राप्त हो जायें तो लगभग हमें प्रसन्नता होगी।

श्री शिवराज बी० पाटिल : दो प्रश्न सामने हैं। एक तो महिला के परिवार को प्रतिपूर्ति के भुगतान के बारे में है। माननीय सदस्य चाहते हैं कि प्रधान मंत्री राहत कोष में से कुछ राशि दी जाये। मैं इस बारे में कुछ नहीं कह सकता मैं माननीय सदस्य की भावनाओं को निश्चित रूप से माननीय प्रधान मंत्री तक पहुंचा दूंगा ताकि वह उस पर कार्यवाही कर सकें।

जहां तक जांच की अवधि का संबंध है, अधिकतम अवधि तीन महीने है जिसके भीतर प्रतिवेदन आ जाना चाहिए। हम देखेंगे कि इसमें शीघ्रता बरती जा सके।

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : महोदय, रक्षा मंत्रालय प्रधान मंत्री के पास है। यदि वह यहां होती तो हमें बताती कि क्या वह विमान-दुर्घटना में मरने वाली महिला के परिवार को प्रधान मंत्री राहत कोष में से कुछ प्रतिपूर्ति राशि देने जा रही है या नहीं। परन्तु, वह माननीय मंत्री का जो रक्षा मंत्रालय की ओर से उत्तर दे रहे हैं और रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री भी हैं, कम से कम प्रधान मंत्री से परामर्श कर लेना चाहिए था और हमें बताना चाहिए था कि क्या उस महिला को प्रतिपूर्ति अदा करने के लिए प्रधान मंत्री के राहत कोष का इस्तेमाल किया जा रहा है या नहीं। बहर हाल मैं यह कहना चाहूंगा कि ऐसी विमान दुर्घटना पहले भी हो चुकी है। वस्तुतः यह तो टक्कर थी, लेकिन एक विमान गिरने की दुर्घटना हुई थी जिसमें इस सभा के एक माननीय सदस्य श्री संजय गांधी की मृत्यु हो गई थी और जांच के लिए एक जांच समिति नियुक्त की गई थी। उसी प्रकार इस विमान दुर्घटना के संबंध में भी एक जांच समिति नियुक्त की गई है लेकिन जांच की रिपोर्ट किसी को भी नहीं मिलती। इसलिए, मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करना चाहूंगा कि चाहे कोई भी जांच समिति नियुक्त की गई हो,

उसका प्रतिवेदन हम तक अवश्य आना चाहिए। हमें यह अवश्य मालूम होना चाहिए कि उस जांच समिति का प्रतिवेदन क्या है। पिछली दुर्घटना के संबंध में भी हमें किसी जांच समिति का प्रतिवेदन प्राप्त नहीं हुआ है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूँगा कि क्या वह उसे जांच समिति के प्रतिवेदन के मिल जाने पर उसे इस सभा के पटल पर रखने जा रहे हैं या नहीं। इसके साथ ही साथ यह सुनिश्चित करने के लिए कि ऐसी दुर्घटनायें भविष्य में न हो उनका क्या कदम उठाने का विचार है ?

श्री शिवराज वी० पाटिल : महोदय, प्रधान मंत्री के राहत कोष का संचालन प्रधान मंत्री, प्रधान मंत्री के रूप में करती है, रक्षा मंत्री के रूप में नहीं।

जांच समिति से संबंधित दूसरे प्रश्न के बारे में मैं माननीय सदस्य बता दूँ कि दुर्घटनाओं के संबंध में किसी को भी इतनी चिन्ता नहीं है जितनी कि वायु सेना के अधिकारियों के जांच के प्रतिवेदन उनके पास जाते हैं और वे दुर्घटना में पीड़ित व्यक्तियों और उनके आश्रितों की सहायता के लिए सभी आवश्यक कदम उठाते हैं। अतः उस प्रतिवेदन को यहां संसद में मंगाने और उस पर चर्चा करने से क्या लाभ होगा, यह मुझे नहीं मालूम। पहले कभी भी हमने ऐसे प्रतिवेदन सभा के पटल पर नहीं रखे और मेरे विचार से इस प्रतिवेदन को इस सभा के पटल पर रखना आवश्यक नहीं है। लेकिन यदि पीड़ित व्यक्तियों को कोई सहायता दी जाती है तो यह कार्य हमारी अपेक्षा, जो वायु सेना की सभी जटिलताओं को बिल्कुल भी नहीं समझते, वायु सेना के अधिकारी बेहतर ढंग से कर सकते हैं। अतः आप विश्वास रखें कि सभी आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

सामान्य बजट प्रस्तुत करने के बारे में घोषणा

अध्यक्ष महोदय : मैं सभा को सूचित करना चाहूँगा कि जैसी कि प्रथा है यह सभा आज सामान्य बजट प्रस्तुत किए जाने के लिए 5.00 (म०प०) बजे पुनः समवेत होने के लिए 4.30 बजे (म० प०) आधे घंटे के लिए स्थगित हो जायेगा।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर (दुर्गापुर) : महोदय मैंने बंगलौर स्थित सरकारी क्षेत्र के उप-क्रमों के कर्मचारियों की मांगों को पूरा करने में सरकार के असफल रहने के बारे में स्थगन प्रस्ताव का एक नोटिस दिया था (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसकी अनुमति नहीं दी है।

सभा का कार्य

संसदीय कार्य तथा निर्माण और आवास मंत्री (श्री भीष्म नारायण सिंह) : महोदय, आपकी अनुमति से मैं यह सूचित करता हूँ कि 2 मार्च, 1981 से प्रारम्भ होने वाले सप्ताह के दौरान इस सदन में निम्नलिखित सरकारी कार्य लिया जाएगा :—

1. आज की कार्यसूची के बकाया सरकारी कार्य की किसी मद पर विचार।

2. निम्नलिखित अध्यादेशों का अनुमोदन करने वाले संकल्पों पर चर्चा तथा साथ ही उनके प्रतिस्थापन में विधेयकों पर विचार और पारित करना :—
 - (क) जीवन बीमा निगम (संशोधन) अध्यादेश, 1981
 - (ख) विशेष वाहक बन्ध-पत्र (उन्मुक्ति और छूट) अध्यादेश, 1981
3. वर्ष 1981-82 के लिए सामान्य बजट पर सामान्य चर्चा ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (वसीरहाट) : महोदय, अगले सप्ताह के कार्य के बारे में मैं सरकार से और आपके जरिये मंत्री महोदय से यह कहना चाहूंगा कि आरंभ में ही बंगलौर स्थित सरकारी उपक्रमों में 65 दिन से चली आ रही हड़ताल के बारे में सरकार की ओर से किसी वक्तव्य को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। मुझे मालूम है कि आपने सत्र के आरंभ में ही एक ध्यानाकर्षण नोटिस को स्वीकार करने की कृपा की थी। लेकिन जहां तक सरकारी क्षेत्र का संबंध है यह लगभग एक अभूतपूर्व हड़ताल है कुछ और दिन व्यतीत हो गये हैं लेकिन सरकार की ओर से इस बारे में कोई प्रतिक्रिया नहीं दिखाई दी है कि इस हड़ताल को समाप्त करवाने के लिए उसका क्या कदम उठाने का विचार है।

कर्मचारी समझौते के लिए उत्सुक हैं और उनकी वहां के संघों ने जहां तक मुझे जानकारी दी है, कर्नाटक के मुख्य मंत्री को कुछ नये प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं और उन्होंने उन्हें केन्द्र सरकार को पहुँचाने का वचन दिया है। उन संशोधित प्रस्तावों के आधार पर हम यह आशा कर रहे हैं कि सरकार मामले पर कोई वक्तव्य देगी और एक बैठक बुलायेगी ताकि मामले पर पुनः वार्ता हो सके और शीघ्र ही किसी समझौते पर पहुंचा जा सकेगा। लेकिन मुझे नहीं मालूम कि सरकार इस विचित्र तरीके से क्यों व्यवहार कर रही है। वे चुप बैठे हैं। या तो वे संकट को और बढ़ाना चाहते हैं या उन्होंने सरकारी क्षेत्र के इन कर्मचारियों को जिनके साथ मिलकर उन्होंने कारखाने चलाने हैं, कुचलने का दृढ़ निश्चय किया हुआ है। कर्मचारियों को अपने मन में कटुता रखते हुए अपने काम पर वापस नहीं जाना चाहिए। कोई सम्मानजनक उचित समझौता होना चाहिए। चूंकि उन्होंने कुछ प्रस्ताव किये हैं और वे प्रस्ताव श्रम मंत्री और अन्य मंत्रियों को दे दिये गये हैं, इसलिए उनका यह कर्तव्य है कि वे सामने आएं और अपने प्रतिक्रिया स्पष्ट करें ताकि कोई उपाय ढूंढा जा सके। चूंकि आपने स्थगन प्रस्ताव की अनुमति नहीं दी है और हमने नोटिस भी दिया था आदि-आदि सभी बातें हुई हैं, अतः मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि क्या मंत्री महोदय इसे देखेंगे। एक मंत्री महोदय यहां बैठे हैं जो सबसे बड़े नियोक्ता हैं। उन कारखानों में से चार या पांच कारखाने उनके मंत्रालय के अधीन भी हैं। वह एक भी शब्द नहीं बोल रहे हैं—कि वह क्या कुछ करने को तैयार है और क्या कुछ नहीं। वह किस सीमा पर जाने को उद्यत है और किस पर नहीं। वे कुछ भी नहीं बता रहे हैं। एक महीना पहले कुछ कहा गया था। उसके बाद उन्होंने मौन साध लिया है। मैं आप से अनुरोध करूंगा कि कृपया इसे देखें। यदि वे इस पर यहाँ चर्चा करने की अनुमति नहीं देना चाहते तो मंत्री महोदय को—चाहे श्रम मंत्री या वित्त मंत्री—हम नहीं जानते कि कौन जिम्मेदार है—इस पर एक वक्तव्य देना चाहिए। जब हम श्रम मंत्री के पास जाते हैं तो वह कहते हैं कि मैं असमर्थ हूँ कृपया वित्त मंत्री के पास जाइए। जब हममें से कुछ लोग वित्त मंत्री के पास गये तो उन्होंने कहा कि श्रम मंत्री ने क्या कहा? हम नहीं जानते कि हम क्या करें।

अध्यक्ष महोदय : जब वे एक साथ हों तब उनसे मिलें ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : उन्हें एक साथ पाना असंभव है । सरकार की तरफ से वक्तव्य शीघ्र दिया जाना चाहिए । यदि संभव हो तो मैं इसी दोपहर में उन्हें वक्तव्य देने के लिए कहूंगा । इसकी सूचना बंगलौर के लोगों को भेजना है फिर उनकी प्रतिक्रिया प्राप्त की जानी है । फिर एक बैठक आयोजित करनी होगी । यह पानी की तरह रुपया बहाने का मामला नहीं है । सरकार द्वारा शीघ्र वक्तव्य दिये जाने को सुनिश्चित करने के लिए अपने पद का भी उपयोग करें ।

अध्यक्ष महोदय : कुछ बातचीत हो रही है ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इस विषय में पूरी सभा उत्तेजित है । इस सभा के बहुत से माननीय सदस्य कल प्रातः 9 बजे से सायं 6 बजे तक सड़क पर बैठे रहे । वे हमें भी सड़क पर बैठने के लिए बाध्य कर रहे हैं । मैं कल सभा में इसी कारण नहीं आ सका । मैं श्री भीष्म नारायण सिंह से कुछ क्षतिपूर्ति चाहूंगा । यह क्या है ? मैं नहीं कह सकता कि वे इस मुकाबले को और क्यों बढ़ा रहे हैं ।

अध्यक्ष महोदय : हम इस पर ध्यान देंगे ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : कृपया देखें कि वक्तव्य दिया जाता है ।

श्री ई० बालानन्दन (मुकुन्दपुरम) : प्रधान मंत्री हमसे सहयोग मांगते रही हैं प्रधान मंत्री विशेष तौर पर देश के कर्मचारियों से देश के विकास के लिए सहयोग मांग रही थीं । 1,30,000 कर्मचारी दो महीने से भी ज्यादा समय से हड़ताल पर हैं किस लिए ? समझौते को कार्यरूप देने की उनकी एकमात्र मांग थी । कोई नई मांग नहीं की गई थी । वे किसी समाधान निकाल पाने के लिए चर्चा कर रहे थे । परन्तु कुछ नहीं हुआ । इसका राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था पर प्रभाव डालेगा । अतः मैं आपके माध्यम से इस पर चर्चा कराना चाहता हूँ । यह मेरी पहली मांग है ।

दूसरे इसे यथाशीघ्र मुलभावया जाए । श्री स्टीफन एक विलक्षण वक्तव्य दे रहे थे । वह किसी समय मजदूर नेता रह चुके हैं । यदि भारत सरकार अर्थव्यवस्था को सुचारु रूप से चलाना चाहती है और कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करना चाहती है तो उन्हें इस प्रश्न पर तत्काल विचार करना चाहिए । मैं श्रम मंत्री या अन्य किसी भी मंत्री से अविलम्ब वक्तव्य देने का अनुरोध करता हूँ ।

श्री विजय कुमार यादव (नालन्दा) : अध्यक्ष महोदय, वैसे तो मैंने चार आइटम दिये थे...

अध्यक्ष महोदय : आप दो ही रखिए—पहला और चौथा ।

श्री विजय कुमार यादव : इंडियन ओशन में अमरीकी साम्राज्यवादियों के जरिए जो फौजी तैयारी चल रही है उससे न केवल हिन्दुस्तान की आजादी और सुरक्षा बल्कि अगल-बगल के देशों की आजादी और सुरक्षा खतरे में पड़ रही है । मैं चाहता हूँ कि इसको भी अगले सप्ताह के एजेंडा में रखा जाए ।

अध्यक्ष महोदय : एक्सटर्नल एफेयर्स मिनिस्ट्री की डिमांड्स जब आयेंगी तब उसमें यह आजाएगा ।

एक माननीय सदस्य : बहुत देर हो जाएगी ।

अध्यक्ष महोदय : देर तो होती ही है ।

अभी किसान रैली हुई थी कांग्रेस आई की । किसानों का सवाल अभी भी हल नहीं हुआ है । उनको रिम्युनरेटिव प्राइसिस देने का सवाल अभी तक भी पैडिंग है । सरकार की तरफ से कोई स्पष्ट एलान इसके बारे में नहीं किया जा रहा है । किसानों की हालत बहुत ही दयनीय है । मैं चाहता हूँ कि इस विषय को भी अगले सप्ताह की कार्रवाई में रखा जाय और इस पर बहस की जाए ।

श्री नीरेन घोष (दमदम) : जबकि पश्चिम बंगाल की संयुक्त मोर्चा सरकार को गिराने के लिए केन्द्र में भली प्रकार एक सुनियोजित षडयन्त्र की योजना तैयार की जा रही है तो मैं यह बताना चाहूँगा कि पहले ऐसा कभी नहीं हुआ कि प्रधान मंत्री ने राष्ट्रपति के अभिभाषण पर अपने हस्तक्षेप के दौरान किसी राज्य पर आक्रमण का संकेत किया हो । ऐसा पिछले वर्षों में कभी नहीं हुआ । यह एक अपशकुन है तथा सभी प्रकार के तंग करने वाले दांव पेच और मिथ्या वर्णन पिछले एक वर्ष या अधिक समय से चल रहे हैं । सभा में भ्रामक वक्तव्य भी दिए जा रहे हैं । स्वभावतः विपक्ष बहुत आशंकित है । मैं चाहता हूँ कि कार्यसूची में यह मद भी सम्मिलित कर ली जाए तथा इस पर भी चर्चा की जाए ।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (नई दिल्ली) : आप सरकार से एक वक्तव्य चाहते हैं ।

श्री नीरेन घोष : मैं सरकार से एक वक्तव्य चाहता हूँ ।

दूसरे, एक पंक्ति का समाचार, समाचार-पत्रों में आया है कि चीनी का निर्यात बन्द कर दिया गया है । लगता है इसमें कोई बड़ा घोटाला है । भारत द्वारा पूर्वी यूरोपीय देशों को 2 लाख टन चीनी सप्लाई करनी है । यह क्या करता है ? यह अन्तर्राष्ट्रीय बाजार से चीनी खरीदता है और पूर्वी यूरोपीय देशों को सप्लाई कर देता है । यदि भारत स्वयं को अन्तर्राष्ट्रीय बाजार से अलग कर लेता है तो चीनी का मूल्य 5-6 डालर कम हो जाएगा । लन्दन निवासी, एक भारतीय व्यापारी, **

अध्यक्ष महोदय : कृपया कोई अनुमान न लगाएं ।

श्री नीरेन घोष : जिसने वहाँ लन्दन में भी कुछ स्वागत समारोह आयोजित किए थे, उसने एक बार बस इतना चाहा था कि उसे सस्ती चीनी खरीदने का अवसर मिल जाए । अतः लगता है कि चीनी के निर्यात पर प्रतिबंध लगाने का निर्णय कतिपय प्रयोजनों तथा पूर्वी यूरोपीय देशों के व्यापारिक साझेदार के रूप में भारत की छवि पर धब्बा लगाने के अतिरिक्त किसी विशिष्ट व्यापारी की सहायता करने के लिए भी किया गया है ।

श्री जयपाल सिंह कश्यप (आंवला) : मैं चाहता हूँ कि अगले सप्ताह की कार्रवाई से दो विषय जिनका मैं जिक्र करने जा रहा हूँ, उनको जोड़ दिया जाए ।

**अध्यक्ष पीठ के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तान्त से निकाल दिया गया ।

मंडल कमिशन ने अपनी रिपोर्ट दे दी है। यह 1980 के अन्त में दी गई थी। इसको अभी तक प्रकाशित नहीं किया गया है। मुझे पता चला है कि इस रिपोर्ट में पिछड़े वर्गों के लिए सिफारिशों की गई हैं। उनके उत्थान के लिए रिकमोडेशन की गई है। इस समय देश में पिछड़े वर्गों की हालत बड़ी दयनीय है। सरकारी सेवाओं से लेकर उद्योग धंधों तक में उनको कोई सुविधायें नहीं मिल रही हैं। मैं मांग करता हूँ कि बैकवर्ड क्लासिस कमिशन की रिपोर्ट को अविलम्ब प्रकाशित किया जाए और इस पर तुरन्त अमल किया जाए। साथ ही आगामी सप्ताह की कार्यवाही में इस को भी शामिल किया जाए।

ला एंड आर्डर की हालत बिगड़ती जा रही है। बागपत कांड से भी बड़ी घटना सरौली बरेली में घटी है। पुलिस ने वहां प्रंसिपल से लेकर डाक्टरों तक को निर्दयता के साथ पीटा है और पीटा ही नहीं बल्कि उनके साथ अमानवीय व्यवहार भी किया है। कांडला में एक महिला को नंगा करके पेड़ पर टांग दिया गया और उसको मारा पीटा गया। उसकी हालात बहुत खराब है और आज भी वह अस्पताल में है। पूरी कानून और व्यवस्था की स्थिति बिगड़ रही है। वाराणसी से लेकर कानपुर और इटावा तक चारों ओर चलना मुश्किल हो गया है। चार लड़कियां जो लखनऊ से आगरा जा रही थीं बस में डाकू उन चारों को उठा ले गए हैं। किसी के जान माल की हिफाजत की कोई व्यवस्था नहीं है। संविधान में एक ओर डाकूओं से और दूसरी ओर पुलिस से नागरिकों की रक्षा की बात कही गई है। लेकिन हमारे लिए ये दोनों ही डाकू हो गए हैं। मैं चाहता हूँ कि इस विषय पर अगले सप्ताह चर्चा का मौका दिया जाए वरना देशवासियों का जीवन खतरे में है।

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : अध्यक्ष जी, मैं एक मुद्दा जो सैंसस हो रहा है। उसके बारे में उठा रहा हूँ। मेरे पास कुछ बातें हैं, उन्हीं के बारे में मैं पढ़ देता हूँ, ताकि समय कम लगे। सम्पूर्ण देश में जनगणना का कार्य 9 फरवरी से चल रहा है, जो आज यानी 28 फरवरी को पूरा होगा। यह कार्य सचमुच में बहुत बड़ा और महत्वपूर्ण है। इस कार्य के संबंध में मुझे कुछ बातें कहनी हैं। आदेश में कहा गया है—मैं कोट कर रहा हूँ : “प्रत्येक व्यक्ति के लिए एक व्यक्तिगत पर्ची भरी जाएगी। इनमें अन्य सूचनाओं के अतिरिक्त प्रत्येक व्यक्ति को आयु, लिंग, वैवाहिक स्थिति, मातृभाषा, दो अन्य भाषाओं का ज्ञान, धर्म अनुसूचित जाति या जन जाति, साक्षरता एवं प्राप्त शिक्षा स्तर संबंधी सूचनायें प्राप्त की जायेंगी।”

मुसलमानों का कहना है कि उनका धर्म इस्लाम है मुस्लिम नहीं। परन्तु इस्लाम नहीं लिखकर मुसलमान लिखा जा रहा है, जिससे उनमें अमंतोष व्याप्त है। अध्यक्ष जी, मुसलमान धर्म तो कोई नहीं है, लेकिन सैंसस में लिखवाया जा रहा है। यह भी शिकायत मिली है कि मातृभाषा के स्थान पर जब मुसलमान अपनी मातृभाषा उर्दू लिखवाते हैं, तो स्याही से नहीं लिखकर पैसिल से लिखा जाता है। जिससे भी संदेह का होना स्वाभाविक है। इस बारे में मेरे पास लिखित आया है ... (व्यवधान) ... अगर यह बात सही हो तो

अध्यक्ष महोदय : पता करवायेंगे।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, अगर इस तरह की शिकायत है, तो सरकार की नोटिस में लानी चाहिए। फ्लोर पर इस तरह का आम आरोप लगाने से इसका परिणाम अच्छा नहीं होगा।

अध्यक्ष महोदय : यह अच्छी बात नहीं है ।

श्री रामावतार शास्त्री : अध्यक्ष जी, इस तरह की चीजें हो रही हैं। उर्दू के अखबार आप पढ़िए, उर्दू के अखबार में बहुत शिकायतें आ रही हैं और मेरे पास तो लिख कर आई हैं ।

अध्यक्ष महोदय : आप उनको लिख कर भेजिए ।

श्री रामावतार शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, अगर इस तरह की बात हुई है, तो उसके रोकना चाहिए। पैसिल से लिखने का कोई अर्थ नहीं है। पैसिल से क्यों लिखा जाता है ।

एक माननीय सदस्य : पैसिल दो तरह की होती हैं—एक आडिनरी पैसिल और दूसरा डाट पैसिल ।

श्री रामावतार शास्त्री : मेरे पास खबर आई है। मैं पैसिल की बात कर रहा हूँ, आप इसका पता लगवाइए। मेरे क्षेत्र से अंजुमन, तरक्कीय उर्दू के लोगों ने मेरे पास लिख कर पत्र भेजे हैं। इसलिए मैं इसको ऐसे ही नहीं उठा रहा हूँ। मैंने वहाँ पता लगा लिया है कि इस तरह की बात है, जो कि नहीं होनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : आप लिख कर भेजिए। ये यहाँ कहने की बात नहीं है।

श्री रामावतार शास्त्री : यह कहने की बात है और मुझे आपने इजाजत दी है, इसलिए मैं इसको उठा रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय : जिस पर बहस की आवश्यकता हो, वह कहना चाहिए।

श्री रामावतार शास्त्री : मैं चाहता हूँ कि सरकार इस पर ध्यान दे कि यह वक्त सही है, तो उसको सुधारे और गलत है तो छोड़ दें।

मेरा दूसरा सवाल जो कि बहुत ही महत्वपूर्ण है, वह यह है कि आज से 30 साल पहले इलाहाबाद में अंग्रेजी साम्राज्यवाद का बहादुरी के साथ मुकाबला करते हुए श्री चन्द्रशेखर आज़ाद शहीद हुए थे। कल उनकी बरसी है, पूरे इलाहाबाद और हिन्दुस्तान के सब क्रान्तिकारी और स्वतन्त्रता-सैनानी वहाँ इकट्ठे हो कर उनको श्रद्धांजलि अर्पित कर रहे हैं। इसलिए इस क्रम में मैं यह सवाल उठाना चाहता हूँ कि शहादत उस समय के "एल्फेड" पार्क में हुई थी और आज उस पार्क का नाम आज़ाद पार्क है, लेकिन दुःख है कि आज़ादी मिलने के इतने दिनों के बाद भी उन के नाम से आज तक डाक-टिकट जारी नहीं किया गया है। मैं चहूंगा कि सरकार उनके नाम से डाक-टिकट जारी करे।

अध्यक्ष महोदय : ये सवाल लिख कर भेजने वाले थे।

श्री रामावतार शास्त्री : यह लिखा हुआ है। मैं चाहता हूँ कि सरकार इस पर एक बयान दे कि वह डाक-टिकट जारी करेगी या नहीं ?

श्री उत्तम राठौर (हिंगोली) : 25 में से 18 जिलों में अभाव की स्थिति से निपटने के लिए महाराष्ट्र सरकार को दी जा रही सहायता के विषय में सरकार को एक वक्तव्य देना चाहिए। उन्होंने 25 करोड़ रुपयों, 30,000 टन खाद्यान्न तथा कुएँ बनाने के लिए विशेष

कोटा के लिए कहा है। डा० रंगास्वामी समिति ने अपना प्रतिवेदन पहले ही प्रस्तुत कर दिया है। राजस्व मंत्री पहले ही आ गए हैं इसलिए हम चाहते हैं कि सरकार एक वक्तव्य दे।

रेल बजट 1981-82—सामान्य चर्चा जारी

अध्यक्ष महोदय : अब हम रेल बजट पर सामान्य चर्चा पुनः आरम्भ करेंगे।

प्रो० पराशर : अपना भाषण आगे जारी रखेंगे।

प्रो० नारायण चन्द पराशर (हमीरपुर) : मैं कल रेल मंत्री श्री केदार पांडे द्वारा अपने बजट भाषण में घोषित नए वहन-शुल्क के विषय में बात कर रहा था। मैंने पिछले तीन वर्षों में रेलों की निरंतर गिरती आय के विषय में भी कहा था। परन्तु मुझे यह जान कर प्रसन्नता हुई कि हाल में कुछ सुधार हुए हैं। मैं 'इकनामिक सर्वे' से उद्धरण दूंगा जिसके अनुसार :—

“अप्रैल से दिसम्बर, 1980 के दौरान इस्पात और सीमेंट संयंत्रों को कोयला भेजा जाना कम हुआ है। मानसून पूर्व के महीनों में ताप विद्युत गृहों की प्राथमिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए किए गए विशेष प्रयत्नों के संदर्भ में तथा कुल कोयला की दुलाई की परिसीमा के कारण यह कमी हुई। बड़े हुए विद्युत उत्पादन के साथ-साथ अगस्त के बाद से इस्पात और सीमेंट जैसे प्राथमिक उद्योगों को कोयले के लदान की मात्रा बढ़ा दी गई थी। अक्टूबर, 1980 के बाद से कुल मिला कर कोयले की दुलाई बढ़ी तथा पिछले महीनों के स्तर की तुलना में इन मुख्य क्षेत्रों को कोयले की दुलाई में, वास्तव में उल्लेखनीय वृद्धि हुई.....।”

श्री कमलापति त्रिपाठी ने रेलों के कार्य को सुधारने के लिए भरसक कोशिश की और मुझे प्रसन्नता है कि श्री केदार पांडे उसे और ऊंचा पहुंचाने के लिए दृढ़ हैं। छठी योजना में माल-वाहन का लक्ष्य 3090 लाख टन रखा गया है। मुझे आशा है कि यह लक्ष्य प्राप्त कर लिया जाएगा। यह कहना असम्बद्ध नहीं होगा कि सातवें दशक में अब तक का उच्चतम रिकार्ड 2320 लाख टन था जोकि 1975-76 में था। मुझे आशा है माननीय रेल मंत्री की निरंतर निगरानी तथा पर्यवेक्षण से माल-वाहन की आय में वृद्धि होगी। यह जब तक रेल वित्त साधनों का असमूलरूप से पुनर्गठन नहीं किया जाता तब तक कुछ भी प्राप्त नहीं किया जाएगा। मैं इस बात का जल्लेख अवश्य करूंगा कि रेल विभाग एक विशाल सामाजिक भार वहन कर रहा है। रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए आंकड़ों के अनुसार विभिन्न कम वहन शुल्क वाली वस्तुओं के लाने ले जाने के लिए रेल विभाग ने 66.76 करोड़ रुपये का योगदान सामाजिक भार के तौर पर किया है और 27 करोड़ रुपये अलाभकारी रेल लाइनों के लिए दिया गया जो संख्या में 132 हैं। अतः रेल राजकोष पर 93.76 करोड़ रुपये का कुल भार, सामाजिक भार के रूप में है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इस बात पर ध्यान दें कि इस भार में सामान्य राजस्वों का भी हिस्सा हो। हमें सामान्य राजस्व से यह अपेक्षा क्यों नहीं करनी चाहिए कि वह रेल विभाग की सहायता करे तथा उसे पर्याप्त मात्रा में वित्त उपलब्ध कराए? अन्यथा, अन्ततोगत्वा इसका परिणाम

रेलवे के पूंजीगत अर्थ-प्रबंध में कमी होगा। रेल अभिसमय समिति ने, अपने विवेक से, अपना प्रतिवेदन दिया है कि जब तक लाभ का रेल बजट नहीं होगा, जब तक उनकी आय में वृद्धि नहीं होगी, तब तक वे सामान्य राजस्व में लाभांश की अदायगी को विलम्बित लाभांश के रूप में मान सकेंगे—जिससे भविष्य में भी अदायगी विलम्ब से होगी। यह एक बहुत अच्छा विचार है।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस बात पर ध्यान दें कि नई रेल लाइनों के लिए एक विशेष कोष बनाया जाए। इसे विकास कोष के साथ समन्वित किया जाना चाहिए जो रेल की कतिपय अलाभकारी परन्तु आवश्यक का भी लेखा-जोखा रखे। रेल एक व्यावसायिक विभाग है परन्तु उससे अधिक वह एक राष्ट्रीय निकाय है। देश के सभी भागों का इस पर अधिकार है। इस संबंध में मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि उन्होंने जो छूटें दी हैं उन पर पुनर्विचार करें। उन्होंने वहन-शुल्क बढ़ा दिया है। निस्संदेह उन्होंने एक अत्यन्त स्वागत योग्य सुझाव दिया है कि हावड़ा से होकर उत्तर-पूर्वी राज्यों को जाने वाले माल के भाड़े में 6% रियायत दी जायेगी। यह बहुत अच्छा विचार है। परन्तु शेष देश के लिए उन्होंने केवल तीन वस्तुओं अर्थात् नमक, लकड़ी और कोयले पर छूट दी है। मेरा सुझाव है कि उन्हें श्री कमलापति त्रिपाठी द्वारा प्रस्तुत पिछले रेल बजट से संकेत लेना चाहिये जिसमें चीनी, अनाज, दालों, मिट्टी के तेल, वनस्पति घी और उर्वरकों जैसी वस्तुओं के मामले में छूट दी गयी थी। मेरा सुझाव है कि सब्जियों तथा फलों जैसी शीघ्र नष्ट होने वाली चीजों के मामले में भी छूट दी जानी चाहिये। हमारे पर्वतीय राज्य जैसे हिमाचल और जम्मू तथा काश्मीर में सब्जी तथा फल उत्पादक राज्य हैं और यदि ऐसी छूटें नहीं दी गईं तो उनकी अर्थ व्यवस्था पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय : इनके यथा शीघ्र परिवहन की व्यवस्था की जानी चाहिये।

प्रो० नारायण चन्द पराशर : मैं आपके इस सुझाव की सराहना करता हूँ कि फलों, सब्जियों के देश के एक भाग से दूसरे भाग को परिवहन की व्यवस्था की जानी चाहिए। रेल मंत्री ने कहा है कि वह रेलों में भाड़े पर आधारित व्यवस्था लागू करना चाहते हैं ताकि माल गाड़ियां तीव्र गति से चल सकें। इसके अलावा मेरा निवेदन यह है कि देश के कुछ सीमावर्ती क्षेत्र पर्याप्त सम्पर्क के अभाव में हानि उठा रहे हैं। उन्होंने पर्यटन की बात की। रेलवे बोर्ड में पृथक पर्यटन निदेशालय की स्थापना के उनके सुझाव का मैं स्वागत करता हूँ। यह अच्छा सुझाव है। परन्तु पर्यटन का विकास पर्यटन के रोचक केन्द्रों को रेल-व्यवस्था से जोड़े बिना नहीं हो सकता। इस संदर्भ में मेरा सुझाव है कि हिमाचल के लोगों और पर्यटकों के उपयोग के लिए एक गाड़ी पठानकोट से नई दिल्ली अथवा दिल्ली तक चलायी जाये। इस समय सभी गाड़ियां केवल जम्मू तथा काश्मीर जाती हैं और हिमाचल प्रदेश उपेक्षित है। आप जानते हैं कि जम्मू तथा काश्मीर की तरह हिमाचल प्रदेश में भी पर्यटन विकास की पर्याप्त क्षमता है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि वह इस मामले पर ध्यान दें।

कुछ सामाजिक संगठनों ने सुझाव दिया है कि मुंडा एक्सप्रेस शुरू की जाये। मुंडा हिमाचल प्रदेश के कांगड़ा जिले में देवी का मन्दिर है जहां पर हाल ही में नवम्बर मास में प्रधान मंत्री गई थी

प्रो० एन० जी० रंगा (गुंटूर) : उसका नाम चमुंडी देवी है।

प्रो० नारायण चन्द पराशर : यदि पठानकोट से नई दिल्ली अथवा दिल्ली तक चर्मुंडा एक्सप्रेस चालू की जाती है तो इससे इन क्षेत्रों के लोगों की आवश्यकता पूरी होगी।

दूसरे बंबई की तरफ से शिमला के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। इस समय आप रांची एक्सप्रेस चला रहे हैं जो कि मात्र हावड़ा एक्सप्रेस पर भार कम करती है। हावड़ा एक्सप्रेस बहुत पुरानी गाड़ी है और उसी लाइन पर आपने रांची एक्सप्रेस चलाई हैं जिसे आपने चंडीगढ़ तक बढ़ा दिया है। उसे कालका तक क्यों नहीं बढ़ाया जाता ? मैं रेलवे बोर्ड से इस की मांग करता रहा हूँ। पुरी गाड़ी मफाई, हुलाई, मरम्मत, तथा अन्य सभी कार्यों के लिए कालका तक जाती है। परन्तु वह यात्रियों को चंडीगढ़ से ही क्यों लेती है ? रेलवे बोर्ड को इस मामले पर विचार करना चाहिए। इन कारण वे हानि उठा रहे हैं। यदि इस गाड़ी की सेवाएं कालका से सम्पन्न की जाती हैं तो यह हिमाचल प्रदेश तथा हरियाणा के लोगों को अच्छी सेवा दे सकती है। कालका केवल 26 किलोमीटर दूर है। इस बारे में मैं मांग करता हूँ कि पश्चिमी भारत तथा देश के दक्षिण भाग के पदों के लाभार्थ एक सीधी गाड़ी बम्बई से शिमला तक चलाई जाये।

श्रीमान, मैं अपना ध्यान शिमला तक ही सीमित नहीं रखूंगा। मैं मंत्री महोदय से मांग करूंगा कि देहरादून से भी एक गाड़ी चलाये, क्योंकि उत्तर प्रदेश के पर्वतीय क्षेत्र उपेक्षित हैं। देहरादून से डारजिलिंग की लाइन का सर्वेक्षण हुआ था। मैं सुझाव देता हूँ कि यह लाइन शीघ्र बिछाई जाये जिसे अन्ततः जगाधरी में पाउंटा साहिब से जोड़ा जा सकता है। पाउंटा साहिब से जगाधरी को जोड़े जाने का एक प्रस्ताव है। यदि यह योजना पूरी हो जाती है तो जगाधरी और देहरादून से सीधा सम्पर्क हो जायेगा जो कि सैनिक गतिविधियों के लिए उपयोगी रहेगा क्योंकि चण्डीगढ़ को पश्चिमी सैनिक कमांड का मुख्यालय बनाया जा रहा है। यह लाइन क्षेत्र की सभी सैनिक छावनियों को जोड़ देगी तथा इससे तीन राज्यों-उत्तर प्रदेश, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा तथा पंजाब को भी सीधा रास्ता मिल सकेगा।

उस तरह कुछ अन्य सर्वेक्षण भी हुए हैं। उदाहरणार्थ बोध गया में अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक आते हैं जो कि राजगीर भी जाते हैं। श्री ललित नारायण मिश्र ने राजगीर को गया तथा अंततः पटना से जोड़ने वाली रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का आदेश दिया था। यद्यपि बिहार के लिए सर्वेक्षणों पर भी विचार किया गया है, मैं सामान्य रूप से मांग करता हूँ कि जो सर्वेक्षणों के आदेश उनके पूर्ववर्तियों ने दिये थे चाहे वह श्री ललित नारायण मिश्र हों अथवा श्री कमला पति त्रिपाठी हों, जिनकी कि जनता पार्टी ने इसलिए उपेक्षा कर दी थी कि यह कांग्रेस पार्टी की सरकार ने जारी किये थे, मेरी मांग है कि उनका निर्माण हाथ में लिया जाये ताकि देश के पिछड़े क्षेत्रों, जिनमें हिमाचल प्रदेश तथा उत्तर प्रदेश भी सम्मिलित हैं, को अच्छी सेवा मिल सके।

मैं रेलवे के लिये विशेष योजना की भी मांग करता हूँ। दुर्भाग्य से रेल मंत्री ने रेलवे के लिए 1976 में नयाय की गई 15 वर्षीय योजना का उल्लेख नहीं किया है, जो कि मुझे लगता है जनता राज्य में ममाप्त कर दी गई होगी, और यदि ऐसा हुआ है तो उसे पुनः शुरू किया जाये तथा आयोजना इस प्रकार बनायी जाये कि राष्ट्रीय दृष्टि से आवश्यक सेवाओं को प्राथमिकता मिल सके। मैं आंकड़ों के आधार पर कह सकता हूँ कि छठी योजना के दौरान रेल मंत्रालय ने नई रेलवे लाइनों के लिए 7.5% राशि पृथक रखी है। पहले की योजनाओं में अधिक राशि रखी गई थी। दूसरी योजना में राशि 12.5% थी। चौथी तथा पांचवी योजना में यह राशि

क्रमशः 4.7 और 5.3 प्रतिशत थी। 7.5% का यह आबंटन कतई पर्याप्त नहीं है। इसे बढ़ाया जाना चाहिए तथा ऐसे रास्ते निकाले जाने चाहिए कि रेलवे लाइनों के निर्माण, नये सम्पर्क जोड़ने तथा कुछ लाइनों के परिवर्तन, जैसे कैंथर से जोगवाणी जो कि नेपाल तक अन्तर्राष्ट्रीय लाइन का स्थान ले लेगी, के लिए रेलवे को अपने ही साधन जुटाने चाहिए।

श्रीमान, ये अत्यन्त महत्वपूर्ण सुझाव हैं जिन पर मंत्री महोदय ने ध्यान दिया है। किन्तु सब से अधिक महत्वपूर्ण सुझाव यह है कि किस प्रकार कार्य कुशल एवं संचालन के मामलों में सुधार लाया जाये। मैं देखता हूँ कि पिछले पांच वर्षों में संचालन क्षमता घटी है। यह 90 प्रतिशत रह गई है। संचालन औसत की परिभाषा आप और कम की औसत से की जा सकती है। यह 82 से बढ़कर 90 हो गई है जिसका अर्थ है कर्मचारियों पर अधिक व्यय। इस समय रेलवे आय का 55% कर्मचारियों पर और उनके कल्याण पर व्यय होता है। 20% कोयले इत्यादि पर और उसके बाद देश के कल्याण के लिए बहुत थोड़ी राशि बचती है। इस प्रकार रेलवे का अतिरिक्त धन के लिए सामान्य राजस्व तथा योजना आयोग पर निर्भर रहना पड़ता है जबकि रेलवे वारिण्यक प्रतिष्ठान है। वह अपनी कमाई से देश के सामान्य विकास के लिए अपना योगदान क्यों नहीं देते? इसलिए मैं मंत्री महोदय से मांग करता हूँ कि नयी लाइनों के निर्माण, रेलवे स्टेशनों के सुधार, यात्रियों के सुविधाएं प्रदान करने तथा अन्य बातों के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था की जाये।

महोदय, जब भी रेल बजट पारित किया जाता है, तो कुछ बातें याद आ जाती हैं और तब पूरे वर्ष के लिए हम इसके बारे में भूल जाते हैं। महोदय, हमें उत्तर रेलवे से कष्ट उठाना पड़ता है, क्योंकि उत्तर रेल के लोक सेवा आयोग नामक इसकी भर्ती संस्था का मुख्यालय इलाहाबाद में है। हम पांचवीं लोक सभा में लगातार यह जोरदार मांगें प्रस्तुत करते रहे कि इस के मुख्यालय को दिल्ली में लाया जाये या इसका एक उप-कार्यालय चण्डीगढ़ अथवा जालन्धर में खोला जाये ताकि उत्तर-पश्चिम उत्तर के राज्यों को उनका उचित हिस्सा मिल सके। इस समय हिमाचल प्रदेश अथवा जम्मू और काश्मीर के किसी निर्धन व्यक्ति के लिए एक क्लर्क के पद के लिए साक्षात्कार हेतु, इलाहाबाद जाना सम्भव नहीं है। महोदय इसलिए मैंने कल रेलवे जोनों को पुनर्गठन के अनुरोध का समर्थन किया था। मैं आज अपने सुझाव को दोहराऊंगा कि उत्तर और पश्चिम रेलवे का पुनर्गठन करके उत्तर-पश्चिम रेलवे को तुरन्त स्थापित किया जाये ताकि उत्तर-पश्चिम के लोगों को रेलवे का पूरा लाभ मिल सके।

रेल मंत्री महोदय, श्री पांडे जी से मेरा अन्तिम अनुरोध यह है कि रेलवे के प्रगति की ओर बढ़ने के सम्बन्ध में राष्ट्र इस समय उनकी ओर निहार रहा है कि वह रेलवे को राष्ट्र की समृद्धि का साधन बनायेंगे। विरोधी दल अपनी ब्लेकमेल की चालों से आपके मार्ग में अवरोध पैदा करने के लिए ढड़संकल्पित है। वे 'रास्ता रोको' और 'गाड़ी रोको' कार्यक्रमों को चलाने के लिये तैयार हैं। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वह श्रीमती इंदिरा गांधी के नेतृत्व में राष्ट्र को प्रगति के मार्ग पर ले जायें और वह रेलवे को राष्ट्रीय अर्थ-व्यवस्था और राष्ट्रीय एकता का एक एजेंट एवं प्रतीक बता दें।

श्री गुलशेर अहमद (सतना) : अध्यक्ष महोदय, मैं कुछ बहुत ही अच्छे प्रशासनिक एवं नये परिवर्तन करने के लिए मंत्री महोदय की सराहना करता हूँ। प्रथम महत्वपूर्ण

के लिए तीव्र गति से चलाने के सम्बन्ध में उन्होंने रोलर बियरिंग्स और सेंट्रल बफर कपलरस को पृथक किया है।

एक अन्य महत्वपूर्ण परिवर्तन जो माननीय रेल मन्त्री ने रेलवे कार्यकरण के बारे में किया है वह कुछ सैबशनों में विद्युत और डीजल इंजनों के उपयोग को बढ़ाया है। पहला परिवर्तन कोयला, इस्पात, सीमेंट पदार्थों और निर्यात लोह-अयस्त के लिए खुले बक्स वाले माल डिब्बों के सम्बन्ध में किया है और दूसरा परिवर्तन उन्होंने खाद्यान्नों और उर्वरकों के लिए ढके हुए माल डिब्बों के सम्बन्ध में किया है। इन परिवर्तनों से रेलवे को इस समर्थ बनाया है कि वे अधिक कार्य-कुशल ढंग से अधिक माल की ढुलाई कर सकें।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए।]

रेल मन्त्री महोदय ने रेलवे के कार्यकरण में जो तीसरा महत्वपूर्ण परिवर्तन लागू किया है वह यह है कि वह इस्टीम इंजनों के स्थान पर डीजल एवं विद्युत इंजनों का उपयोग करने लगे हैं। इसका परिणाम यह हुआ है कि 500 स्टीम इंजन फालतू हो गये हैं। इस प्रक्रिया से रेलवे द्वारा कोयले की भी बचत की गयी है। अब उसे कोयले को उपयोग उद्योग कर सकते हैं।

एक अन्य बहुत ही ठोस परिवर्तन जिसे रेल मन्त्री महोदय ने किया है वह उन्हीं अवरोध समापन लोको माटिव इंजनों के साथ एकमात्र गन्तव्य स्थान गाड़ियों के चलाये जाने और मध्यवर्ती टर्मिनलों पर गाड़ियों के रुकने के सम्बन्ध में है ताकि चल स्टाक में पर्याप्त सुधार को सुनिश्चित किया जा सके और समय की बचत भी की जा सके।

मन्त्री महोदय ने कहा है कि यदि थोड़ा सुधार कर दिया जाए तो मीटर गेज लाइन बहुत कार्य-कुशल ढंग से कर सकती है। उन्होंने बाहर के कुछ देशों का उल्लेख किया है। उन्होंने कहा है कि बाहर के कुछ देशों में छोटी लाइन के इंजन 150 किलो मीटर की गति से चल रहे हैं और थोड़ा बहुत समायोजन करके छोटी लाइन प्रणाली में काफी सुधार लाया जा सकता है। बजट में किसी प्रकार की व्यवस्था भी की गयी है। महोदय, अब मैं इस बात को समझने में असमर्थ हूँ कि आप छोटी लाइन को बड़ी लाइन में क्यों बदलना चाहते हैं।

प्रो० एन० जी० रंगा (गुंटूर) : केवल कुछ क्षेत्रों में।

श्री गुलशेर अहमद : चाहे आप इसे कुछ क्षेत्रों में करना चाहते हैं। रेल बजट के सम्बन्ध में बोलते हुए प्रो० दण्डवते ने कहा है कि माल को लादने और उतारने में इसकी काफी उठाईगीरी हो जाती है। मैं इस सम्बन्ध में एक सुझाव देना चाहता हूँ और मैं मंत्री महोदय से इस पर विचार करने की प्रार्थना करता हूँ। मैं उनसे प्रार्थना करता हूँ कि वह रेल मंत्रालय के कुछ अधिकारियों को कुछ यूरोपीय देशों में भेजें ताकि वे वहाँ रेलवे के कार्यकरण को देख सकें। यूरोपीय देशों में केवल पहियों को बदलने की प्रणाली प्रचलित है। वे समूचे रेलवे कर्षण को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में नहीं बदलते हैं। वे केवल पहियों को बदल देते हैं। मैं मास्को से बलगेरिया जा रहा था। मैंने देखा कि वे क्या कर रहे थे। वे छोटी लाइन की गाड़ियों के पहियों को बड़ी लाइन की गाड़ियों के पहियों में बदल रहे थे और

वे बड़ी लाइन की गाड़ियों के पहियों को छोटी लाइन की गाड़ियों के पाये थे। लगभग एक घंटे में वे इस काम को कर लेते थे। हम भी इस प्रकार के काम के बारे में सोच सकते हैं क्योंकि इससे काफी धन की बचत होगी। सा बड़ी लाइन से छोटी लाइन में बदलने की अपेक्षा ऐसा करना अधिक अच्छा सविनय सुझाव है और मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह अधिकारियों के एक दल को इस प्रणाली का अध्ययन करने के लिए यूरोप यदि इस समस्त रेलवे प्रणाली को छोटी लाइनों से बड़ी लाइनों में बदलने और व्यावहारिक पायी जाए, तो उसी प्रणाली को अपने देश में लागू कर सकता है। उन्होंने इस सम्बन्ध में काफी धन को व्यय करने का प्रस्ताव कि

इसके अतिरिक्त उन्होंने एक अन्य महत्वपूर्ण बात बजट भाषण रेलवे के अनुसंधान, डिजाइन तथा मानक संगठन ने कुछ खोजें छोटी लाइन की हैं एक अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन हुआ था जिसमें हमारे विशेषज्ञों तथा वैज्ञानिकों के किसी प्रकार के डिजाइन का सुझाव दिया गया था। यदि वैसी बात छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की कोई आवश्यकता नहीं है।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में एक नई रेलवे लाइन के निर्माण महोदय से जोरदार शब्दों में अनुरोध करना चाहता हूँ। मैं एक ऐसे क्षेत्र पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। पहले इसे विन्ध्य प्रदेश के नाम से 'ग' भाग रा आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि जब विन्ध्य प्रदेश को 'ग' जाता था, तब रेलवे द्वारा इस के राजधानी नगर रेवा को अन्य महोदय से जोड़ा नहीं गया था। उस समय जब श्री शास्त्री जी रेल मंत्री रेवा तक एक नई रेलवे लाइन के निर्माण के लिए जोरदार अनुरोध किया मंत्री महोदय मेरे प्रस्ताव से सहमत हो गये थे और बाद में एक सर्वेक्षण 1957 में विन्ध्य प्रदेश को मध्य प्रदेश में मिला दिया गया था तो इ दिया गया था। तब से लेकर इस रेलवे लाइन के मामले में कुछ नहीं हुआ रेल बजट के प्रस्तावों को पढ़ा है। उसमें मेरे निर्वाचन क्षेत्र के बारे में है। जब विन्ध्य प्रदेश को मध्य प्रदेश के साथ मिलाया गया था, तो सतना एक नई रेलवे लाइन के इस प्रस्ताव को छोड़ दिया गया था। सतना, ललितपुर से छतरपुर, पन्ना, सतना, रेवा, सिद्धि और संगरौली तक उपलब्ध है, एक नई रेलवे लाइन का कुछ उल्लेख किया गया था मुझे रेलवे लाइन के निर्माण के लिए इनमें से किसी स्थान का नाम दि इस लाइन का नाम न तो सर्वेक्षण योजना में है और न ही यह की जाने वाली नई रेलवे लाइनों के निर्माण की सूची में है। मैं मंत्री कहेगा कि वह इस बात पर प्रकाश डालें कि इस क्षेत्र में किए गए सर्वेक्षण ज्ञात नहीं है कि क्या इसका सर्वेक्षण अभी भी किया जा रहा है अथवा ललितपुर के बीच और संगरौली से खुजराही तक और फिर बांदा तक किया जाना है। एक महिला माननीय सदस्या ने यहां एक सुझाव दिया

बांदा को संगरौली के साथ भी एक नई रेलवे लाइन के द्वारा जोड़ा जाना चाहिए। मैं एक नई रेलवे लाइन के लिए अनुरोध कर रहा हूँ और मुझे आशा है कि इस क्षेत्र में आप सर्वेक्षण करायेंगे।

एक और बात गाड़ियों के देर से चलने के बारे में है। इस सभा के अनेक माननीय सदस्य इस बात की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहते होंगे। अब गाड़ियों का देर से चलना आम बात हो गयी है और हम सभी पर इसका प्रभाव पड़ा है और साधारण जनता भी इससे प्रभावित हुई है। इस बात पर भी गत वर्ष के वाद-विवाद के दौरान प्रकाश डाला गया था।

अब एक वर्ष के अन्दर ही स्थिति यह हो गई है कि अनेक गाड़िया 8 से 10 घंटे लेट चल रही है और कई बार तो मेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियां भी 12, 12 घंटे लेट चलती हैं। जब कभी रेलवे अधिकारियों से यह पूछा जाता है कि गाड़ियों के इतनी अधिक विलम्ब से चलने का कारण क्या है तो वह केवल यही कहते हैं कि चूँकि सभी जगह पर चैन खींचने की घटनाएं हो रही हैं, इसीलिए गाड़ियां लेट चल रही है। मैं समझता हूँ चैन खींचने की घटनाओं को रोका जा सकता है यदि उसके लिए कोई वैकल्पिक तरीका खोज निकाला जाये। मुझे बताया गया है कि पश्चिमी रेलवे की कुछ गाड़ियों में अलार्म चैन शौचालय में लगी होती है और यदि कोई यात्री गाड़ी को रोकना चाहता है तो उसे चैन खींचने के लिए शौचालय जाना पड़ता है और ज्यों ही वह यात्री चैन खींचता है, शौचालय का दरवाजा स्वतः ही बन्द हो जाता है और फिर उमें उपकरण विशेष की सहायता से ही खोला जा सकता है। मैं समझता हूँ इस प्रकार के उपकरण का उपयोग उन सभी यात्री गाड़ियों में किया जाना चाहिए जहाँ का जंजीर खींचने की घटनाओं की संख्या असाधारण होती है। मुझे बताया गया है कि पश्चिमी रेलवे की कुछ लाइनों पर यह व्यवस्था चल रही है। मुझे यह मालूम नहीं है कि यह कहां तक रुच है। यदि यह ठीक है कि रेलवे के कुछ क्षेत्रों में यह व्यवस्था चल रही है तो फिर इस व्यवस्था को सभी जगह लागू क्यों नहीं किया जाता? ज्यों ही यात्रियों को यह मालूम होता है कि हम संसद सदस्य हैं तो फिर वह सब तरह की घटिया बातें हमसे करने लगते हैं। इसका कारण यही है कि प्रत्येक गाड़ी लेट चल रही है। अब तो यह एक परेशानी का कारण बन गया है। केवल छोटे से रास्ते, यहां तक कि एक फ्लांग के रास्ते के लिए ही लोग जंजीर खींच देते हैं। और यदि यह कोई बड़ा नगर हो और गाड़ी उसमें से गुजर रही हो तो लोग जंजीर खींच कर अनेक स्थानों पर गाड़ी रोक देते हैं। हमें गाड़ियों में यात्रा करने पर जिस परेशानी तथा लोगों के आक्रोश का सामना करना पड़ता है, भगवान के वास्ते आप हमें उससे बचाइये।

एक अन्य शिकायत मुझे प्रथम श्रेणी के शौचालयों की स्थिति के बारे में करनी है। उनमें मुंह देखने वाले शीशे जड़े होते। वहां ऐसा कुछ भी नहीं लगा होता जिन पर कि हम अपना साबुन, ब्रुश आदि रख सकें। ऐसी व्यवस्था विशेषरूप से उन गाड़ियों में है जिनमें कि मैं यात्रा करता हूँ। मैं प्रायः कुतुब एक्सप्रेस में निजामुद्दीन से सतना तक सफर करता हूँ और मैंने प्रायः देखा है कि कई बार तो शौचालय या गुसलखाने में पानी टपक रहा होता जिसके कारण उसका उपयोग कर पाना सम्भव नहीं होता। मुझे बताया गया है कि जेहलम तथा पंजाब एक्सप्रेस में भी ऐसी ही स्थिति रहती है। जब आप किराया बढ़ाने जा रहे हैं, तो आपको कम से कम इन छोटी छोटी सुविधाओं की ओर तो ध्यान देना ही चाहिए, जिन्हें आप उपलब्ध करवाने की स्थिति में हैं।

इसके बाद रेल यात्रा के दौरान जो खाना हमें दिया जाता है, उसमें भी बहुत कुछ सुधार किया जाना शेष है। मुझे मालूम नहीं कि जो विदेशी हमारी गाड़ियों में सफर करते होंगे, उनकी इस पर क्या प्रतिक्रिया होती होगी। हमें जो पूरी मिलती है वह आठ घंटे पहले की बनी होती है और बहुत ही गंदे बरतनों में दी जाती है; जो सब्जी तथा दाल होती है वह भी बहुत ठंडी होती है; और जो चपातियां मिलती है, उन्हें तो आप खा ही नहीं सकते। चाहे आप वातानुकूलित यान में भी यात्रा करें, तो भी आप को ऐसा खाना उपलब्ध होगा जिसे कि कोई भी खाना पसंद नहीं करेगा। जब आप यहां से सतना तक के लिए 200 रुपया लेते हैं तो फिर आप अच्छा नाश्ता तथा अच्छा खाना क्यों नहीं दे सकते। उस गाड़ी में खाने वाली कार नहीं होती है। मैं समझता हूं कि लम्बी यात्रा तथा तीव्र चलने वाली गाड़ियों के साथ तो खाने वाली कार होनी ही चाहिए और अधिकांश संसद सदस्य भी यही चाहते हैं।

मेरे चुनाव क्षेत्र में एक बहुत बड़ी समस्या है। मेरे चुनाव क्षेत्र सतना में छः विधान सभा चुनाव क्षेत्र आते हैं और उसमें जबलपुर के भी दो विधान सभा चुनाव क्षेत्र आते हैं तथा उस क्षेत्र को मुरवाड़ा कहा जाता है। हमारे उस क्षेत्र में 2 सीमेंट के कारखाने तथा 200 चूने के भट्टे हैं। मध्य प्रदेश के उस क्षेत्र में बहुमूल्य खनिज पदार्थ उपलब्ध हैं; वहां की खनिज सम्पदा बहुत अधिक है परन्तु वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। इसका परिणाम यह है कि वहां से केवल चूने के पत्थर को ही निकाला जा रहा है। जैसा कि मैंने कहा हमारे वहां 2 सीमेंट के कारखाने तथा अनेक चूने के भट्टे हैं परन्तु गेरु जैसी अन्य धातुओं को नहीं निकाला जा रहा है। मैं समझता हूं कि हमारे उस क्षेत्र में खनिज बहुत अधिक है परन्तु हमारे यहां रेलवे लाइनें नहीं हैं। वहां कटनी तथा विलसपुर के बीच रूपांड नामक एक ही रेलवे स्टेशन है। मुझे यह बताया गया है कि रेलवे स्टेशन के निकट अनेक बहुमूल्य खनिज है। परन्तु चूंकि वहां न तो रेलवे स्टेशन है और न ही रेलवे यार्ड, अतः इसलिए लोग यह जानते हुए कि कोई रेल सुविधा उपलब्ध नहीं है, उन खनिजों को निकालते नहीं हैं और इस कार्य के लिए धन नहीं खर्च करते हैं। इन खनिजों पर आधारित अनेक उद्योग वहां स्थापित किये जा सकते हैं। हमारे क्षेत्र में सबसे अच्छी किस्म का तथा सबसे अधिक चूना आने वाले अनेक वर्षों के लिए निकाला जा सकता है। इनसे करोड़ों रुपये की आय हो सकती है लेकिन रेलवे सुविधा न होने के कारण इन खनिज पदार्थों का खनन नहीं किया जा रहा है। मैं मंत्री महोदय से उस ओर ध्यान देने का अनुरोध करता हूं। सतना रेलवे स्टेशन का स्तर बढ़ाना तथा इसका विस्तार करना बहुत महत्वपूर्ण है। कभी-कभी एक समय पर तीन तीन गाड़ियां आ जाती हैं। लेकिन प्लेटफार्म पर केवल एक ही गाड़ी रुक सकती है। अन्य गाड़ियों को साइडिंग में प्रतीक्षा करनी पड़ती है। अगली गाड़ी को प्लेटफार्म पर आने के लिये आधा घंटा लगता है। गत 24 वर्षों से संसद सदस्यों, मंत्रियों, अध्यक्ष पीठों सहित हम सब रेलवे मंत्रालय को अपने आवेदनों में कहते आये हैं कि "भोपाल के उत्तर क्षेत्र का भोपाल के साथ कोई सम्बन्ध नहीं है"। इस समस्या को हल करने के लिए "काशी-बम्बई एक्सप्रेस में एक बोगी की व्यवस्था की जाये" लेकिन हमें हर बार बताया गया कि यह सम्भव नहीं है। मैं इसे नहीं समझ सकता। क्या हमें एक ऐसी बोगी नहीं मिल सकती जिसमें आधी सीटें प्रथम और आधी दूसरी श्रेणी की हों? हम पिछले तीस वर्षों से इसकी मांग करते आये हैं। मैं मध्य प्रदेश विधान सभा अध्यक्ष के नाते पिछले कई वर्षों से लिखता आया हूँ। फिर भी ऐसा नहीं किया गया। मेरे लिए सतना से सीधे दिल्ली आना आसान है लेकिन सतना से भोपाल जाना नहीं। मुझे भोपाल जाना पड़ता है क्योंकि यह राजधानी है। सतना और दिल्ली

के बीच यात्रा करने के लिए 12 घंटे लगते हैं। मैं रात को चल कर सुबह यहां पहुंचता हूँ बीच में कोई भी गाड़ी नहीं बदलती। (व्यवधान) मेरे विचार में मंत्री मुझ पर दया करेंगे मेरी आयु 60 वर्ष की है। यह सही मांग है।

मैं बनारस और उज्जैन के बीच एक तेज गति से चलने वाली गाड़ी चाहता हूँ; और इस बारे में मैं मंत्री को भी पत्र लिख चुका हूँ। ये दोनों धार्मिक स्थान हैं। भगवान एक ही है। गाड़ी काशी से इलाहाबाद, सतना, कटनी, जबलपुर, इटारसी, भोपाल और उज्जैन होते हुए जाना चाहिए। मंत्री महोदय ने कहा है कि "यह संभव नहीं है"। यदि यह संभव नहीं, तो कार्गो बम्बई एक्सप्रेस में एक ऐसी अतिरिक्त बोगी दी जाये जिसकी आधी सीटें प्रथम और आधी द्वितीय श्रेणी की हों। उससे हमारा काम चल पड़ेगा अन्यथा हमें बहुत असुविधा होगी। छत्तरपुर पन्ना, सिद्धी और रेवा जिले के लोग, विधायक, मंत्री तथा संसद सदस्यों को सतना से भोपाल की यात्रा करनी पड़ती है। दुर्भाग्यवश काशी-बम्बई एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी की केवल एक ही बोगी है, प्रथम श्रेणी में जगह लेना बहुत कठिन है। अतः मैं मंत्री महोदय को अपनी इस समस्या को हल करने का अनुरोध करता हूँ। वह काशी-बम्बई एक्सप्रेस में एक बोगी जोड़ दें।

उपाध्यक्ष महोदय : सी० पी० एम० को 46 मिनट दिए गए हैं। तीन नाम हैं। अब मैं श्री बसुदेव आचार्य को बुलाता हूँ।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : मैं रेल मंत्री के बजट भाषण को यह जानने के उद्देश्य से बड़े ध्यान से सुन रहा था कि वह क्या 1980-81 के दौरान और विशेष कर नवम्बर 1980 जब मैं मंत्री बने थे हुई दुर्घटनाओं में मरे व्यक्तियों की संख्या का जिक्र करते हैं; क्या उनके पास मृत व्यक्तियों के प्रति संवेदना प्रकट करने के लिए कोई शब्द हैं और क्या मृत व्यक्तियों के परिवारों को संवेदना प्रकट करने के लिये वह कुछ कहते हैं। लेकिन मैंने ऐसा कुछ नहीं सुना। उन्होंने दुर्घटनाओं के बारे में कोई जिक्र नहीं किया। उनके पास उन टूली-मेन तथा गैंगमेन, जिनकी सत्कर्त और कार्य से कई दुर्घटनाएँ नहीं हुई, की सराहना के लिये कोई भी शब्द नहीं थे। इससे मुझे यह संदेह हुआ कि क्या हमारे रेल मंत्री के शरीर में 'दिल' नाम की कोई चीज़ है और यदि है तो यह दिल भावना रहित क्यों है। 17 फरवरी को रेल मंत्री ने सभा में दिये गये वक्तव्य में इन दुर्घटनाओं में मरे इन व्यक्तियों के बारे में कोई संवेदना के शब्द नहीं कहे। मंत्री ने अपने भाषण में कहा कि तीन महीने पहले उठाये गये प्रशासनिक कदमों के फलस्वरूप रेलवे संचालन का अब पहले की तरह सुचारु रूप से चल रहा है। तथ्य क्या हैं? यदि आप दुर्घटनाओं के आंकड़ों को देखें तो आपको पता चलेगा कि 1971-72 में 4918 दुर्घटनाएँ हुईं; 1979-80 में 1278 दुर्घटनाएँ हुईं। 1970-71 में प्रति दस लाख किलोमीटर में 10.5 दुर्घटनाएँ हुई थी जो 1979-80 में इसका अनुपात बढ़कर 24.27 हो गया है। इसका अर्थ यह है कि दुर्घटनाओं के मामले में ह्रास अघोगति की ओर चल रहे हैं। अतः यह उचित रहेगा यदि मंत्रालय का नाम बदलकर मिनिस्ट्र ऑफ़ एक्सीडेंट्स और डिरेलेमेंट रखा जाये।

मंत्री ने अपने भाषण के पृष्ठ 3 तथा 4 में सभा को बताया है कि तथाकथित संचालन कार्यक्षमता में सुधार करने के लिये क्या क्या कदम उठाये हैं। सबसे महत्वपूर्ण प्रश्न यह है कि क्या इन उपायों के बारे में मंत्रालय ने सम्बन्धित कर्मचारियों के साथ विचारविमर्श किया है

क्या उन्होंने इस बात को ध्यान में रखा है कि इन उपायों द्वारा यात्रा करने वाले लोगों को सुरक्षा मिलेगी ? आल इंडिया लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन ने भी प्रश्न उठाया है । उन्होंने ये प्रश्न उठाये हैं :—

- (1) सम्बन्धित अधिकारियों ने वेक्यूम सम्बन्धी ट्रेन एग्जामिनर सर्टीफिकेट को छोड़ दिया है जिसे मेकेनिकल फार्म 'पांच' में दिया जाता था जिसके फलस्वरूप न तो ड्राईवर और न ही गार्ड जानता है कि क्या वेक्यूम ब्रेक ठीक ढंग से काम करेगी या नहीं ।
- (2) अधिकारियों ने पर्याप्त ब्रेक-पावर सम्बन्धी प्रारम्भिक सावधानी छोड़ दी है जो कोर्चिंग ट्रेन के लिये शत प्रतिशत तथा मालगाड़ियों के लिये शत प्रतिशत है । इस पर्याप्त ब्रेक पावर के बिना लाये गये भारी माल के बोझ को नियंत्रित करना सम्भव नहीं होता । पर्याप्त फासले के अन्दर गाड़ी रोकने की असफलता को 'मानवीय विफलता' कहा गया है यद्यपि वास्तव में इसे ब्रेक अथवा मेकेनिकल विफलता कहा जाना चाहिए ।
- (3) तीसरा प्रश्न 'जुम्बोज' के बारे में है । इन जुम्बोज को चलाने के लिये मंत्री जी ने स्वीकार किया है कि मध्यवर्ती वैगन परीक्षण केन्द्रों को समाप्त कर दिया गया है । लेकिन रिकार्ड से सिद्ध होता है कि 7 प्रतिशत वैगन बहुत पुराने हैं और 23 प्रतिशत वैगनों का उपयोग किया जाता है यद्यपि उनकी पूरी मरम्मत बहुत पहले हो जानी चाहिये थी । प्रधान मंत्री ने भी उस दिन शिकायत की थी कि पहले 4 प्रतिशत वैगन रूग्णावस्था में थे जबकि अब इनका प्रतिशत बढ़ कर 5 हो गया है । इन सब उपायों को रेलवे में सुरक्षा उपाय समझा गया है । प्रबन्ध में श्रमिकों की भागीदारी के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है । जहाँ तक रेलवे का सम्बन्ध है, वे निगमित प्रतिष्ठान स्थापित करने और श्रमिकों की भागीदारी के बारे में बहुत प्रचार करते हैं । क्या रेलवे मंत्रालय ने इस बारे में सी० ई० जी से विचार-विमर्श कर लिया है और संगठित मजदूर संघ से अनुमति ले ली है ? क्या वे समझते हैं कि वे रेलवे कर्मचारियों की सहमति और सक्रिय सहयोग बिना एक पक्षीय परिवर्तन ला सकते हैं ? दुर्घटनायें तथा लोकोमैत संघर्ष एक दूसरे से जुड़ी हैं । साथ में इस विषय पर एक पृथक चर्चा करने की बहुत मांग थी । मंत्री को कोई आपत्ति नहीं, इसका पता कार्यवाही वृत्तान्त से लग सकता है । मैं फिर मांग करता हूँ कि रेलवे दुर्घटनाओं पर पृथक चर्चा होनी चाहिये क्योंकि मेरे पास काफी सामग्री है ।

मैं एक ऐसे स्थान पर रहता हूँ जहाँ अटोमेटिक सिगनेलिंग है । मुझे बताया गया है कि वैगन मुख्य गाड़ी से पृथक होता है तो सिगनल हरी रोशनी दिखायेगा और इसी कारण विशेषकर चांदिल सेक्शन के दक्षिण पूर्वी क्षेत्र में अनेक घटनायें हुई हैं । अप्रशिक्षित और आरक्षित व्यक्तियों की नियुक्ति के बारे में शिकायतें आयी हैं जिसके कारण केवल सीलदाह डिविजन में पांच दुर्घटनायें और उत्तर-पूर्वी रेलवे में दो दुर्घटनायें हुई हैं । अतः मैं फिर मांग करता हूँ कि रेलवे दुर्घटनाओं पर एक विशेष चर्चा हो ।

(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री केदार पांडे) : आपके पास यह शानदार अवसर है। आप रेलवे दुर्घटनाओं के बारे में भी बोल सकते हैं। आप इस अवसर पर इसी समय बोल सकते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : जी नहीं। एक विशेष चर्चा की व्यवस्था की जाये।

श्री केदार पांडे : आपके पास अभी भी मौका है।

एक माननीय सदस्य : दुर्घटनाओं के अतिरिक्त कुछ और भी प्रश्न हैं। हम केवल दुर्घटनाओं पर एक विस्तृत चर्चा चाहते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : हम योजना परिव्यय पर आते हैं। मंत्री महोदय ने हमें सूचित किया है कि 1980-85 की अवधि की छठी पंच वर्षीय योजना में रेलवे के लिये 5,100 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। यह प्रावधान 1978-83 की योजना, जो अब रद्द हो गयी है, और जिनमें 3,400 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी थी, की तुलना में काफी अधिक है। इसे इस ढंग में रखा गया है जिससे प्रशंसा प्राप्त हो लेकिन सच्चाई क्या है? केवल 15 दिन पहले मंत्री महोदय ने सलाहकार समिति की बैठक में हमें सूचित किया कि रेलवे के कार्यकारी दल ने अनुमान लगाया है कि 11,817 रुपये की राशि आवश्यकता पर आधारित राशि है चूंकि योजना उद्योग ने केवल 5,100 करोड़ रुपये का नियतन किया, इसलिये डिब्बों आदि के सुचारु बनाने के कार्यक्रम में काफी कमी करनी पड़ेगी। इससे हमारा अभिप्राय है बहुत पुराने डिब्बों और रोलिंग स्टॉक का अधिक उपयोग किये जाने के कारण ही अधिक दुर्घटनाएँ होने की सम्भावना रहती है। पिछले वर्ष की आर्थिक समीक्षा में कहा गया था कि रेलवे के विस्तार न होने के कारण अर्थव्यवस्था में विस्तार हेतु उचित बुनियादी ढांचा तैयार करने के लिये बहुत कठिनाइयाँ पैदा हो रही हैं। राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने भी सिफारिश की थी और हम भी अनुभव करते हैं कि परिवहन विकास की ओर अब तक की अपेक्षा अधिक ध्यान दिया जाये। इस समिति तथा हम रेलवे के लिये उपयोगी ऊर्जा की आवश्यकता पूरी करने के लिये बिजली के अधिकाधिक उपयोग की सिफारिश की थी। परिवहन का प्रस्तावित उपाय वास्तविक तथा ठीक बना रहेगा। अतः योजना परिव्यय में इन बातों की झलक नहीं है।

वे रेलवे के लिए आवश्यकता पर आधारित जरूरत के लिए 50% का भी आवंटन नहीं कर सके। मंत्री महोदय दावा करते हैं, कि एक साहमपूर्ण प्रयास किया जायेगा। फिर भी 1980-85 की अवधि को 'पुनर्वास योजना' कहा गया है। हमें योजना की असफलता पर विचार करना चाहिये। छठी योजना में यह अनुमान लगाया गया है कि 1984-85 तक लगभग 3190 लाख टन माल की दुलाई रेलवे के पास आयेगी। हमें गत सलाहकार समिति में बताया गया था कि इस मांग को पूरा करने के लिए 100,000 अधिक वैगनों की आवश्यकता पड़ेगी परन्तु योजना आवंटन में कांट-छांट होने के कारण रेलवे 1984-85 तक केवल 2550 से 2600 लाख टन तक माल की दुलाई कर पाने में सक्षम है। यह योजना की असफलता है।

इस वर्ष प्रस्तुत किये गये आर्थिक सर्वेक्षण में कहा गया है कि रेलवे दुलाई के लिए अब वाले पूरे माल की दुलाई नहीं कर पायेगी। पृष्ठ 16 पर इस प्रकार कहा गया है :—

“रेलों की आगामी वर्षों में पर्याप्त बढ़ी हुई माल की मात्रा को ढोने की क्षमता मन्त्रालय के आर्थिक निष्पादन के लिए कठिन होगी।

पृष्ठ 13 पर इसमें कहा गया है : रेलवे की कार्य निष्पत्ति में 1980-81 में भी गम्भीर समस्याएं खड़ी होती रहीं।”

अब हम रेल मन्त्री महोदय बजट प्रस्तावों का अध्ययन करते हैं। रेल टैरिफ (शुल्क) में 356.26 करोड़ रुपये तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है। यह थोड़े समय में तीसरी वृद्धि है। केवल गत वर्ष ही 204.24 करोड़ रुपये वृद्धि हुई थी। गत वर्ष हमें बताया गया था कि प्रस्तावित वृद्धि रेलवे टैरिफ जांच समिति की सिफारिशों पर निर्णय स्थगित रहने तक ही है। अब भारी मात्रा वृद्धि करके, हमें फिर से यह बताया गया है कि यह तो तदर्थ वृद्धि है। अतः यह निष्कर्ष निकाल लेना स्वाभाविक है कि निकट भविष्य में रेलवे टैरिफ में और आगे वृद्धि होगी। जहां तक आम आदमी का सम्बन्ध है रेलवे टैरिफ में यह वृद्धि दुधारी तलवार का काम करेगी। इस बार चीनी, दालें, मिट्टी का तेल, खाने के तेल आदि जैसी दैनिक आवश्यकता की चीजों को भी, जिन्हें कि इस प्रकार की वृद्धि से मुक्त रखा जाता है, बख्शा नहीं गया है। रेल भाड़े में इस वृद्धि के परिणामस्वरूप हमारी अर्थव्यवस्था के पहले के उच्च मुद्रास्फीतीय रुख को और कई गुणा अधिक वृद्धि की बात को अब और अधिक नकारा नहीं जा सकता है। इसका विरोध एक ही सज्जन हैं जोकि रेलवे-बोर्ड के चैयरमैन हैं जिन्होंने प्रेस सम्मेलन में बताया था कि यह न्यूनतम वृद्धि है। कीमतों में वृद्धि का सभ्य परिणाम तो श्रमिक-वर्ग और किसान दोनों को ही प्रभावित करेगा। श्रमिक-वर्ग के वास्तविक पारिश्रमिक में भारी गिरावट आयेगी क्योंकि अधिकांश उद्योगों में एक रुपया तीस पैसे प्रति पाइंट के हिसाब से उनको महंगाई भत्ते निष्प्रभावित की गई है। किसानों के उन मासूली लाभों को भी, जो उन्होंने गत वर्ष भारी खून पसीना बहाकर प्राप्त किये थे, इससे समाप्त हो जायेगा। भाड़े में वृद्धि से यही सब कुछ होगा।

बैठने के स्थान के आरक्षण शुल्क में 300% वृद्धि की गई है और द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए स्लीपर के आरक्षण के लिए 700% की वृद्धि की गई है। परन्तु अन्य सभी श्रेणियों के लिए केवल 100% वृद्धि की गई है। इसी प्रकार तीव्र गति से चलने वाली गड़ियों में जबकि अन्य सभी श्रेणियों में सौ प्रतिशत वृद्धि की गई है द्वितीय श्रेणी स्लीपर में 200% की वृद्धि की गई है। क्या गरीबों को यही राहत दी गई है? मन्त्री महोदय को यह पता होना चाहिए कि इस वृद्धि के कारण जम्मू-तवी-मद्रास जनता एक्सप्रेस से यात्रा करने वाले को तमिलनाडु एक्सप्रेस से यात्रा करने वाले व्यक्ति से 2 रुपये अधिक देने पड़ेंगे। जम्मू-तवी-मद्रास एक्सप्रेस 54 घंटे 30 मिनट का समय लेती है जबकि तमिलनाडु एक्सप्रेस से 30 घंटे 15 मिनट लगते हैं। जम्मू-तवी-मद्रास एक्सप्रेस में 106.35 रुपये किराया लगता है जबकि तमिलनाडु एक्सप्रेस से 104.35 रुपये लगते हैं। अतः मैं किराये में वृद्धि के इस प्रस्ताव का विरोध करता हूं।

अब हम श्रमिक सम्बन्धों के प्रश्न पर विचार करते हैं। मन्त्री महोदय ने कहा है कि श्रमिक सम्बन्ध मधुर हैं। परन्तु सच्चाई यह है कि बोट क्लब के पास अनेक प्रदर्शन होते रहे हैं जिनमें से एक में स्वयं श्री पाण्डे जी उपस्थित रहे हैं। यहां तक कि दो दिन पूर्व ही स्टेशन मास्टर संघ ने भी प्रदर्शन किया था जिन्होंने अपनी बेकार वर्दियों को जलाया था और अप्रैल में किसी समय से आन्दोलन चलाने के कार्यक्रम की घोषणा की थी। सरकारी कर्मचारी-गण संघ ने अध्यक्ष महोदय को एक ज्ञापन दिया था। लोको यान्त्रिक स्टाफ ने बिना ऊपरी वस्त्र पहने

प्रदर्शन किया था। हुलाई और वैगन स्टाफ ने नियमानुसार कार्य करने का आन्दोलन चलाया था।

लोको रनिंग स्टाफ का क्या बना है? अगस्त, 1973 में लगातार सेवा को घटा कर कम से कम 10 घण्टे के समझौते पर सरकार को बाध्य होना पड़ा था। इस समझौते को भी तोड़ने के प्रयास किये गये थे जिसके कारण उन्हें दिसम्बर, 1973 में फिर से हड़ताल पर जाना पड़ा था। इस सदन में यह घोषणा की गई थी कि इसे तीन या चार वर्ष में लागू कर दिया जायेगा। मार्च, 1979 तक इसे लागू नहीं किया गया था। अन्य आन्दोलन के डर से, रेलवे बोर्ड के चैयरमैन ने इसे लागू करना स्वीकार किया। परन्तु जैसे ही रेलवे बोर्ड में नये चैयरमैन आए, पहले समझौतों आदि को ताक पर रख दिया गया और स्टाफ से 10 घण्टे से भी अधिक काम करने के लिए कहा गया और जिस किसी ने भी काम करने से मना किया उसको तंग किया गया। स्टाफ को पश्चाताप करने की और उकसाने की नीति अपनाई गई है। सामान्य लोको रनिंग स्टाफ शिकायत समिति को निष्फल बना दिया गया। निवेदन पर निवेदन करने के बावजूद कोई बैठक नहीं बुलाई गई। न ही तो रेल मन्त्री महोदय ने और न ही रेलवे बोर्ड के चैयरमैन ने समस्याओं को हल करने के लिए उनसे भेंट की। दूसरी ओर, वे हर उस व्यक्ति को तंग करते रहे, जिसने अपने में फूट डालने के लिए नियमों से हटकर अधिक भुगतान करने की अवैध श्रमिक प्रथा को अपनाते समय विरोध प्रकट किया। यहां तक कि जब मजदूरों ने अपनी औरतों के साथ छेड़खानी, बलात्कार का विरोध किया तो उन्हें तंग किया गया। चूँकि उनकी प्रार्थनाओं पर कोई ध्यान नहीं दिया गया और मन्त्री महोदय या चैयरमैन से भेंट करने के उनके प्रयास निष्फल रहे तो उन्हें प्रतिरोध आन्दोलन का सहारा लेना पड़ा। प्राधिकारियों का क्या रवैया है? कल मुझे अण्डल से एक तार मिला जिसे मैं उद्धृत करता हूँ।

“अण्डल के एस० एस० सिंह और आसनसोल के जे० सी० भौमिक उत्पीड़ित किया गया। 23 और 21 फरवरी, 1981 को गुण्डों ने लोको रनिंग स्टाफ को छुरा घोंपा और उनकी मार-पीट की। विधि और व्यवस्था की स्थिति को बिगाड़ने और रेलवे कालोनियों में आतंक फैलाने हेतु रेल अधिकारी गुण्डों को प्रोत्साहन दे रहे हैं। तुरन्त हस्तक्षेप प्रायित है।”

बिना जांच किए और बिना आत्म-रक्षा का अवसर प्रदान किए, एक हजार श्रमिकों को सेवा से हटा दिया गया है, पदमुक्त कर दिया गया है, अनिवार्य सेवानिवृत्ति दे दी गई है। बहुत से उत्पीड़ित लोको रनिंग स्टाफ को पुलिस ने बलपूर्वक उनके घरों से निकाल दिया है। अखिल भारतीय रेल कर्मचारी महासंघ के, कामरेड एन एस मंगू समेत बहुत से नेताओं को दण्डस्वरूप स्थानान्तरण के आदेश दिये गये हैं। कम से कम, विभिन्न अन्य वर्गों के 15 रेल कर्मचारियों को सरसरी तौर पर पदच्युत कर दिया गया है क्योंकि उनके पिताओं ने अखिल भारतीय लोको रनिंग कर्मचारी संघ के आह्वान पर संघर्ष में पदार्पण कर दिया है।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आप अधिक समय लेते हैं तो आपके दल के अन्य सदस्यों को बोलने का अवसर नहीं मिलेगा। आपके दल के दो और सदस्य बोलना चाहते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : अब मैं कैण्टीन कर्मचारियों की बात करता हूँ। आज से सात वर्ष पूर्व कलकत्ता उच्च-न्यायालय से वे एक अभियोग जीत गये थे और सरकार को उन्हें रेलवे कर्मचारी मानने के आदेश दिए गए थे। सरकार ने उच्च-न्यायालय की पूर्ण-बैंच के

यहां अपील की और वह अस्वीकृत हो गई। उसके बाद वे उच्चतम न्यायालय में गये और वहां भी वे हार गये। उच्चतम न्यायालय ने उन्हें रेल कर्मचारी मानने के आदेश दिए। फिर भी इसे अभी तक लागू नहीं किया गया है। रेल मन्त्रालय और पूर्णतया अयोग्य नौकरशाही सफेद हाथी अर्थात् रेलवे-बोर्ड का इस प्रकार का रवैया है।

श्री समर मुखर्जी (हावड़ा) : मन्त्री महोदय को इस पर ध्यान देना चाहिये। उच्चतम न्यायालय ने भी इसकी सिफारिश की है।

प्रो० एन० जी० रंगा : उन्होंने इसे नोट कर लिया है।

श्री समर मुखर्जी : यह मामला बहुत देर से चल रहा है। मैं इसे अनेक बार उठा चुका हूँ।

श्री बसुदेव आचार्य : सरकार को इस चेतावनी को पढ़ना चाहिये। दबाव से कभी मधुर सम्बन्ध नहीं बनेंगे। कुशलता केवल डण्डे से ही प्राप्त नहीं की जा सकती है। पूर्व समझौतों को न मानना या आपसी बातचीत के अवसर से वंचित करना सामूहिक लाभ, हित की जड़ों को काट देता है और श्रमिक संघ आन्दोलन के स्वस्थ विकास पर कुठाराघात करता है। चूंकि आन्दोलन वापिस ले लिया गया है, मेरा मन्त्री महोदय से निवेदन है कि वे उन्हें बातचीत के लिए आमन्त्रित करें, उनके साथ विचार-विमर्श के लिए बैठें और झगड़े को समाप्त करें।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं सदन को सूचित करता हूँ कि सत्ताधारी दल के 35 सदस्यों ने रेलवे-बजट के वाद-विवाद में भाग लेने के लिए अपने नाम दिए हैं। अन्य दलों से भी एक से अधिक सदस्यों ने अपने नाम दिए हैं। चूंकि यह रेल मन्त्रालय की चर्चा है तो, स्वाभाविक है कि प्रत्येक माननीय सदस्य अपने चुनाव-क्षेत्र की समस्याओं को सदन में उठावेंगे।

श्री रामावतार शास्त्री : मेरे दल से तो केवल एक ही नाम दिया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : अतः मैं सत्ताधारी दल के सदस्यों से निवेदन करूंगा कि वे 10 मिनट से अधिक का समय न ले। विपक्षी दलों को भी उन्हें दिए गये समय को अपने सदस्यों में बराबर बांट लेना चाहिये। उस अवस्था में, स्थिति में कोई भी सदस्य यह नहीं कह सकेगा कि उसे अवसर नहीं दिया गया। यदि कुछ सदस्य अधिक समय ले लेते हैं और उससे कुछ अन्य सदस्यों को बोलने का अवसर नहीं मिलता तो यह हमारी गलती नहीं होगी, स्वयं उनकी अपनी गलती होगी।

श्री के० टी० कोसलराम (तिरुवेंडूर) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने अभी-अभी यह नीति अपनाई है, क्या आप मुझे कम से कम 13 मिनट का समय दे सकते हैं ?

श्री शिव प्रसाद साहू (रांची) : कम से कम 15 मिनट का समय दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : दस मिनट से कम समय नहीं दिया जायेगा।

श्री किशन दत्त (शिमला) : हम अपने क्षेत्र हिमाचल प्रदेश की बात करेंगे। हमको भी अवसर दीजिए।

श्री के० टी० कोसलराम : परसों मैं प्रो० मधु दण्डवते का भाषण सुन रहा था, जिसमें वह लगातार तीन वर्षों तक बचत वाले बजट प्रस्तुत करने का श्रेय ले रहे थे। परन्तु मैं कहता हूँ कि वह ठोस मितव्ययी रेल प्रबन्धन पर आधारित नहीं थे उनके बजट तो आंकड़ों की बाजीगरी

मात्र थे। उन्होंने शायद यह सोचा था कि इस प्रकार वे कराधान से बचकर अपनी अलोकप्रिय पार्टी की स्थिति सुधार सकते हैं। परन्तु उसके परिणाम निष्फल रहे। दूसरी ओर मेरे माननीय मित्र श्री पाण्डे 384 करोड़ रुपये का कराधान प्रस्ताव लेकर आए हैं। परन्तु इसमें उन्होंने अनेक नई परियोजनाओं और कुछ लाइनों के बदलने के काम को भी सम्मिलित किया है।

मेरे मित्र, श्री दंडवते ने सर्वेक्षण तथा पुनः सर्वेक्षण को सामान्य रूप से घोषणा की है। श्री पांडे जी तथा दंडवते के बीच यही अन्तर है। यह सचाई है। क्या श्री दंडवते बता सकते हैं कि कितनी नई लाइनों पर कार्य शुरू हो चुका है? उसने सर्वेक्षण के सामान्य रूप से आदेश दिये। यह एक बात है।

श्री दंडवते सामाजिक भार के बारे में बात करते हैं। मुझे मालूम है कि रेलवे के पास रेलमार्ग के रख-रखाव के लिए कई लाख गैंगमैन हैं। परन्तु मैं नहीं कह सकता कि यंत्रिकरण का सहारा लेना लाखों गैंगमैनों के हितों में होगा। मैं इस बात की पुनरावृत्ति करना चाहूंगा कि रेलवे आय का 60 प्रतिशत कर्मचारी गण के वेतन में जाता है और धन का 23 प्रतिशत ईंधन पर खर्च होता है। महंगाई भत्ते में प्रत्येक वृद्धि से और अन्तर्राष्ट्रीयतेल मूल्य में प्रत्येक वृद्धि से रेलवे को कठिनाई पड़ती है।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

रेल मंत्री महोदय पिछड़े क्षेत्रों में नई रेलवे लाइनों को बिछवाना चाहते हैं। जिनके लिए वह किराया-भाड़ा वृद्धि के जरिये 356.25 करोड़ रुपये की सीमा तक संसाधनों को बढ़ा रहे हैं। हमें उनके साहसपूर्ण प्रयासों की सराहना करनी चाहिए।

अब, मैं तमिलनाडु से संबंधित मामलों को लेता हूँ। मुझे प्रसन्नता है कि माननीय पंडित जी यहां पर मौजूद हैं। 1968 में करूर-डी-डी गल-टूटीकोरीन/तिरुनलवेली लाईन का सर्वेक्षण हो चुका था। उसके बाद मेरे मित्र वर्तमान वित्त मंत्री महोदय श्री वेंकटरामन तथा मैं तत्कालीन रेल मंत्री श्री मधु दंडवते से मिले और कहा, "प्रत्येक चीज तैयार है। अब आपको इसे शुरू कर देना चाहिए। उसके बाद उन्होंने पुनः सर्वेक्षण का आदेश दिया। यह पुनः सर्वेक्षण छः महीने के भीतर पूरा हो गया था। मुझे उनका बड़ा आभार प्रकट करना चाहिए। पिछले वर्ष रेल मंत्रालय ने इसकी सिफारिश योजना आयोग को की थी। यदि आप चाहते हैं तो मैं इसे पढ़ सकता हूँ परन्तु समय आभाव के कारण मैं इसको नहीं पढ़ूंगा। अब पंडित जी यहां पर हैं। हमने उन्हें बताया कि रेल मंत्रालय में योजना आयोग को स्पष्ट रूप से सिफारिश कर चुका है कि इसे इस बजट में शामिल कर लेना चाहिए। परन्तु बजट में इसे शामिल नहीं किया गया है। और पांडे जी ने हम को स्पष्ट रूप से बताया कि इस पक्ष में विचार किया जायेगा और उन्होंने हमें आश्वासन दिया कि इस पर शीघ्र कार्य शुरू हो जायेगा। इतना ही नहीं जब पांडे जी बजट पढ़ रहे थे तो मुझे आश्चर्य हुआ कि इसे बजट में शामिल क्यों नहीं किया गया। उसके तुरन्त बाद मैं प्रधान मंत्री महोदय से मिला। उन्होंने हमारी बात बड़ी धैर्यपूर्वक सुनी। मैं सारी बातों को पंडित जी के आश्वासन तथा अन्य सभी पढ़ा। श्रीमती ने कहा, "इस बारे में तंग होने की कोई बात नहीं है।" मैं पांडे जी के इस आश्वासन के लिए बड़ा आभारी हूँ कि इस कार्य को शुरू किया जाएगा। जिसके लिए मैं ही नहीं बल्कि सम्पूर्ण तमिलनाडु बड़ा आभारी है क्योंकि स्वतंत्रता के बाद तमिलनाडु में किसी भी मीटर गेज की बड़ी लाइन में नहीं बदला

गया है। असली बात यही है, इतना ही नहीं यह पहला अवसर है कि आप इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य शुरू कर रहे हैं।

रेल मंत्री श्री पांडे के विरुद्ध एक और शिकायत है। पिछले दिन जाफर शरीफ ने मुझे टेलीफोन किया—वह इस समय यहां पर मौजूद नहीं हैं—कि मद्रुरै डिवीजन में हड़ताल थी। वह मुझसे मिले और कहा, 'श्री कौशल राम, आप जाइये और उन्हें राजी करिये। मैं इस मद्रुरै-नागरकोइल नई लाइन को इस डिवीजन में शामिल करवाने जा रहा हूं।' इसलिए तत्कालीन दक्षिण रेलवे के महा प्रबंधक की मौजूदगी में इसे स्वयं अपने हाथ से स्पष्ट रूप से लिया। मैं वहां गया। मैंने पंडित जी को टेलीफोन किया और स्थिति बताई। पंडित जी ने दिल्ली से टन काशी को ट्रंक काल किया। मुझे बताया गया था कि इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जायेगा। श्री जाफर शरीफ तथा पंडित जी ने मद्रुरै डिवीजन में नागरकोइल तथा तिरुनेलवेली के बीच नई लाइन जोड़ने का निश्चित वचन दिया था। उसके बाद मैं गया और हड़ताल समाप्त करने के लिए हड़ताल करने वाले कर्मचारियों को राजी किया। हड़ताल तुरन्त वापस ले ली गई थी।

दुर्भाग्यवश पन्द्रह दिन पीछे मैंने समाचार पत्रों में देखा कि पांडे जी ने लिखा था कि इस लाइन को मद्रुरै डिवीजन में नहीं बल्कि त्रिवेन्द्रम डिवीजन में जोड़ा जाएगा। मंत्री आते हैं और चले जाते हैं। परन्तु यदि दिया गया निश्चित आश्वासन कार्यान्वित नहीं होता है तो लोग क्या सोचेंगे? यह समाचार पत्रों में छप चुका है। मैं लोगों का कैसे सामना कर सकता हूं। लोग पांडे जी के बारे में क्या सोचेंगे?

मैं मद्रास में तीव्र पार गमन पद्धति का उल्लेख करूंगा। इस परियोजना के लिए तैयार किया गया कार्यालय पिछले 10 वर्षों से चल रहा है। पिछले 10 वर्षों से बहुत से सर्वेक्षण किए जा रहे हैं उदाहरणार्थ, मद्रास नगर के चारों ओर बहने वाली कुवुम नदी को सरकूलर रेल को चलने के लिए स्वाभाविक रूप से नदी के सूख जाने के बाद इसकी गाद निकाल कर सुविधाजनक रूप से प्रयोग में लाया जा सकता है। अब इस कार्यालय को बन्द करने का आदेश दिया जा चुका है। मैं मांग करता हूं कि इस कार्यालय को चालू रहने दिया जाये और इस योजना को निष्पादन के लिए हाथ में लेना चाहिए।

माननीय मंत्री श्री पांडे तथा श्री आर० वेंकटरामन मुझे बता चुके हैं कि यह कार्यालय जारी रहेगा। यदि इसे अचानक बन्द कर दिया जाता है तो आप के बारे में लोग क्या सोचेंगे? इस बात पर विचार कीजिये।

वर्षों से मैं इस बात की मांग कर रहा हूं कि अरुमुगनरी रेलवे स्टेशन पर छत्तदार प्लेटफार्म होने चाहिए ताकि उत्पादित नमक को यहाँ पर सुरक्षित रखा जा सके और यह वर्षा से खराब न हो जाए। एक मात्र अरुमुगनरी देश के कुल नमक उत्पादन का 10% उत्पादन करता है। मेरा संबंध अरुमुगनरी के प्लेटफार्म पर से है। वहाँ रसायन तथा नमक उद्योग हैं। परन्तु रेलवे स्टेशन पर कोई छत नहीं है। मेरे जन्म से ही इसकी पुरानी रियास्त रही है। इसलिए वहाँ पर सही रूप से सुधार किये जाने चाहिए।

रेल मंत्रालय के प्रतिवेदन के अनुसार देश में कुल मार्ग किलोमीटर का केवल 51% बड़ी लाइन है और कुल का 42% मीटर गेज है। जबकि बड़ी लाइन भाड़ा मोटरी टन किलोमीटर

का 86.6 प्रतिशत तथा यात्री किलोमीटर का लगभग 77.5 प्रतिशत माना जाता है तो मीटर गेज को भाड़ा मीटरी टन किलोमीटर का केवल 13.3 प्रतिशत और यात्री किलोमीटर का 21.1 प्रतिशत माना जाता है। स्वाभाविक रूप से, मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदले की मांग होगी। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय वाद-विवाद का उत्तर देते समय इस मांग का ध्यान रखेंगे।

नमक एक बड़ी आवश्यक वस्तु है। एक अथवा दो वर्ष पहले केवल लाइसेंस शुदा कारखानों को श्रेणी 'ग' आवंटित की गई थी। मेरे प्रयासों के बाद—मैं जेल में रहा हूँ और नमक सत्याग्रही हूँ—गैर लाइसेंस शुदा कारखानों को भी श्रेणी 'ग' आवंटित हो चुकी है। उदाहरणार्थ तूतीकोरिन में लाइसेंस शुदा नमक कारखाने लगभग 4 लाख टन का उत्पादन करते हैं और जो गैर-लाइसेंस शुदा कारखाने लगभग 12 लाख टन का उत्पादन कर रहे हैं। उद्योग विभाग ने रेलवे को सिफारिश की थी कि गैर लाइसेंस शुदा कारखानों को भी श्रेणी 'ग' में शामिल कर लिये जायें। आपने इसे श्रेणी 'ग' में शामिल कर लिया है। परन्तु आवंटित माल डिब्बों की संख्या उसी 4 लाख की है और अब 16 लाख टन हो गया है। उदाहरणार्थ यदि 4 लाख टन के लिए 100 या 1000 माल डिब्बे थे तो अभी भी 16 लाख टन के लिए माल डिब्बों की वही संख्या उपलब्ध की जा रही है। मैं माननीय मंत्री महोदय से उत्पादित नमक की मात्रा के अनुसार माल डिब्बों की संख्या में वृद्धि करने के लिये अनुरोध करूंगा। देश में मेरे क्षेत्र में नमक 5 रु० प्रति 100 किलो की दर से बेचा जाता है जब कि उत्तर-पूर्वी भागों में, असम में तथा अन्य क्षेत्रों में नमक 5 रु० प्रति किलो की दर से बेचा जा रहा है। यह माल के डिब्बों के अभाव के कारण है। इसलिये, माल डिब्बों की संख्या में वृद्धि करनेकी कृपा की जाये।

राष्ट्रपति का सन्देश

अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को सूचित करना है कि राष्ट्रपति से मुझे दिनांक 26 फरवरी, 1981 का निम्नलिखित संदेश प्राप्त हुआ है :

“मैंने 16 फरवरी, 1981 को एक साथ समवेत संसद की दोनों सभाओं के सम्मेलन जो अभिभाषण दिया था उसके प्रति लोक सभा के सदस्यों द्वारा व्यक्त किए गये धन्यवाद को मैं सहर्ष स्वीकार करता हूँ।”

इसके बाद लोकसभा मध्याह्न भोजन के लिये 2 बजे तक के लिये स्थगित हुई।

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात् 2 बजकर 7 मिनट पर पुनः समवेत हुई।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

रेल बजट-सामान्य वाद-विवाद जारी

उपाध्यक्ष महोदय : श्री डोगरा।

श्री गिरधारी लाल डोगरा (जम्मू) : श्रीमान्, समय के बारे में मुझे आशा है कि आप प्रति नरमी बरतेंगे। बड़ी कठोरता नहीं बरतेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : अपने दल के आप 32 सदस्य हो। यदि दल का प्रत्येक सदस्य... समय लेता है...

श्री गिरधारी लाल डोगरा : अपने दल के किसी सदस्य द्वारा लिये गये समय से कम समय लूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा।

श्री गिरधारी लाल डोगरा : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, मैं कोई रिपीटीशन नहीं करने जा रहा हूँ, जो मुझसे पहले लोग बोल चुके हैं उनकी बातों को दोहराना नहीं चाहता सिवाय उसके जिससे मुझे इखितलाफ़ा है।

रेलों का जहाँ तक ताल्लुक है उसकी पूरी अहमियत को मुल्क की टोटल पोजीशन के नज़रिये से इसको देखना है। आज हमारे मुल्क की क्या पोजीशन है, खासकर दो तरीकों से, उसको हमें देखना है। एक तो हमारे डिफेंस के पाइंट आफ़ व्यू से और दूसरे इकोनामी के पाइंट आफ़ व्यू से हमें अपनी रेलों को देखना चाहिए। जहाँ तक हिन्दुस्तान के नक्शे का ताल्लुक है आप देखेंगे कि नोर्थ ईस्ट से लेकर गुजरात के बोर्डर तक हमारा देश घिरा हुआ है ऐसी ताकतों से जिनमें चाइना और दूसरे विदेशी मुल्क शामिल हैं। एक तो चाइना सीधे हमारी धरती के ऊपर बैठ हुआ है, दूसरे हमारे आक्यूपाइड कश्मीर में उसने सड़क बना दी है जिसके जरिये वह पाकिस्तान के अंदर घुस चुका है। और चन्द दिन पहले पता लगा है सरकार ने यहाँ हाउस में माना है कि वहाँ हवाई अड्डा बनाया जा रहा है, चाइना की मदद से भगड़े की सूरत में चाइना किसी वक्त भी आ कर पाकिस्तान में बैठ सकता है। एक जमाने में हम हिन्दी चीनी भाई-भाई का नारा लगाते थे और एक दम उसने हम पर अचानक हमला ही कर दिया इसलिए आज हमें जरा भी अपनी तैयारी में कमी नहीं रखनी चाहिए। हम मानते हैं कि अपने पड़ोसी मुल्कों से दोस्ती बढ़ानी चाहिए, लेकिन साथ ही अपनी तैयारी भी पूरी करनी चाहिए, उसमें किसी तरह की कमी नहीं आने देनी चाहिए। और इस तैयारी में कम्युनिकेशन सिस्टम बड़ा इम्पोर्टेंट रोल प्ले करता है। मैं समझता हूँ कि जहाँ तक कम्युनिकेशन सिस्टम का ताल्लुक है उसमें रेलवे की एक खास अहमियत है, खास करके हमारी जैसी स्ट्रेटिजिक स्टेट जम्मू और कश्मीर के लिए। हमको मालूम है कि जब तक जम्मू तक रेलवे लाइन नहीं गई थी तो कितने ट्रक्स, लारियां और बसों के जरिये आर्मी का सामान और लोग चलते थे और उस पर कितना पेट्रोल का खर्चा होता था। और अब जब जम्मू तक रेल चलती है तो उसमें कितना फर्क पड़ गया है। वह हम लोग जानते हैं या गवर्नमेंट जानती है, इनके पास स्टैटिस्टिक्स है, इस पर मैं अपना वक्त जायज नहीं करना चाहता, लेकिन मैं समझता हूँ कि रेलवे कम्युनिकेशन एक ऐसी है, जिस पर हम रिलाई कर सकते हैं। क्योंकि अगर हम बिल्कुल सड़कें बनाकर ट्रकों और मोटरगाड़ियों के जरिये या बसों के जरिये अपनी बारबरदारी करते रहे, ट्रांसपोर्ट करते रहे तो हमें किसी वक्त भी परेशानी का सामना हो सकता है। जैसे हमारे परमाणु शक्ति के बिजलीघर बगैर मेटेरियल के बन्द हो गये, कभी ऐसी इंटरनेशनल सिचुएशन पैदा हो सकती है कि हमारे पास पेट्रोल पूरा न हो, जो अभी हमारे पास काफी है, मैं समझता हूँ कि ऐसी सूरते-हाल को मद्देनजर रखते हुए हमें सबसे ज्यादा जोर अपनी रेलवे को बढ़ावा देने की ओर देना चाहिये

इस पर ज्यादा रुपया खर्च करना चाहिये। अगर हम पेट्रोल के लिए अपना रुपया बाहर भेज सकते हैं तो इसे अपने मुल्क में क्यों नहीं खर्च कर सकते हैं। यह ठीक है कि यकलख्त हम इसको बन्द नहीं कर सकते, मगर थोड़ा रुपया इस तरफ डाईवर्ट करके हमें इस तरफ तवज्जह देनी चाहिये। जितना हम रेलवे को एफीशियेंट बनायेंगे, जितना उसे एक्सटैंड करेंगे, स्ट्रैटेजिक प्वाइंट्स पर ले जायेंगे, उतना ही हम अपनी डिफेंस को और अपनी इकनामी को सैल्फ-रिलायेन्ट बनायेंगे। मैं समझता हूँ कि इस आस्पैक्ट को आज तक किसी ने देखा नहीं है, किसी ने आज तक इस पर सोचा नहीं है। इस पर हमें पूरी तवज्जह देनी चाहिये और इसका पूरा फायदा उठाना चाहिये।

हमारे जितने स्ट्रैटेजिक प्वाइंट्स हैं, चाहे जम्मू-कश्मीर हो, चाहे हिमाचल का हो या यू० पी० के पहाड़ी एरिया हो या ईस्टर्न स्टेट्स हों, हम समझते हैं कि इन स्टेट्स को रेलवे से जिस कदर जोड़ा जाना चाहिये था, वह जोड़ा नहीं गया है। जितना हम इसे डीप ले जायेंगे, उतना हम अपने डिफेंस को मजबूत करेंगे। रेलवे एक ऐसा कम्युनिकेशन है जिसका दुश्मन इस्तेमाल नहीं कर सकता। अगर हम सड़कें बनायेंगे तो किसी विवस्था में दुश्मन उनका इस्तेमाल कर सकता है, लेकिन रेलवे का दुश्मन इस्तेमाल नहीं कर सकता है, सिर्फ हम ही उसका इस्तेमाल कर सकते हैं। इसलिए इस नुक्तेनिगाह से जरूरी है कि इस पर हम तवज्जह दें। मैं समझता हूँ कि जितनी हमारी स्ट्रैटेजिक स्टेट्स हैं, उनकी तरफ हमें तवज्जह देनी चाहिये और अपनी जनरल इकनामी का इस तरफ भी कुछ डाइवर्जन करना चाहिए। यह नहीं कि सिवाय हमारी सोशल लायबिलिटीज का बोझ वह रेलवे पर नहीं पड़ना चाहिए, जनरल र्वेन्यु को भी इसमें हिस्सा बांटना चाहिये, मैं समझता हूँ कि इस मसले पर हमें इंटेग्रेटेड तरीके से सोचना चाहिए, प्लानिंग कमीशन को भी इस तरफ ख्याल करना चाहिए। यह सिर्फ रेलवे प्रशासन के ही सोचने की बात नहीं है, यह रिसोर्सेज देने की बात है और जो रिसोर्सेज का ड्रेन अब हो रहा है, इसकी तरफ तवज्जह देनी चाहिये।

दूसरी बात हमको यह भी देखनी चाहिये कि जो पिछड़े इलाके हैं, जितने कमजोर वर्ग के लोग हैं, क्या हम उनको सर्व कर रहे हैं? उस सिलसिले में मैं यह तवज्जह दिलाना चाहता हूँ कि हम सिर्फ रिसोर्सेज और अपने श्रीवलीगेशन को मद्देनजर रखते हुए कि जो गरीब हैं, पिछड़े हुए इलाके हैं, जो बैंकवर्ड इलाके हैं, हम उनकी तरफ ज्यादा ध्यान नहीं दे रहे हैं।

अभी तक जो आपने किराये बढ़ाये हैं, चाहे फ्रंट हो या फेयर, उसमें गरीब लोगों पर काफ़ी वजन पड़ा है। पिछले साल तीन दफे इसमें रिवीजन हुआ है जिसमें आप सैकिन्ड क्लास को 250 किलोमीटर तक तो एग्जम्प्ट कर देते हैं जिसमें 250 किलोमीटर तक रोज के मजदूरी करने वाले जाते-आते हैं, लेकिन सैकिन्ड क्लास का किराया इस कदर ज्यादा बढ़ गया है कि गरीब आदमी अपने जरूरी लवाज़मात, तीर्थ-यात्रा आदि नहीं कर पाता है। हमारे जितने पहाड़ी इलाके हैं, चाहे उसमें जम्मू-कश्मीर का इलाका हो चाहे हिमाचल का हो चाहे यू० पी० के पहाड़ी इलाके हों यहां के लोगों को अपने बुजुर्गों के लिए जिन्दगी में कम-से-कम एक बार तो यात्रा करनी पड़ती है, अगर कोई मर जाये तो उसकी हड्डियाँ लेकर जाना पड़ता है। वह भी आजकल मुश्किल हो गया है। मुश्किल इसलिए हो गया है, क्योंकि किराया बहुत बढ़ गया है। क्या ऐसे लोगों की तरफ भी हमारी कोई मारेल लायबिलिटी है या नहीं? हमारे मुल्क में ऐसे लोगों की तादाद बहुत ज्यादा है, जो जिन्दगी में एक या दो बार ही

रेलवे की सवारी करते हैं। बदकिस्मती से जो लोग आज तक रेलवेज को एडमिनिस्टर करते रहे हैं, या गवर्नमेंट के सोचने पर जिन लोगों का गलबा रहा है, उन्होंने ऐसे इलाकों को देखा नहीं है। मैं मानता हूँ कि वे जान-बूझ कर ऐसा नहीं करते हैं, लेकिन जरूरत इस बात की है कि वे इस तरफ भी ध्यान दें कि जब सरकार किराया और फ्रंट बढ़ा देती है और नैसिस्टीज आफ लाइफ, जरूरियाते-जिन्दगी, की कीमत बढ़ा देती है, तो पहाड़ी के लोगों पर उसका क्या असर पड़ेगा। एक तो सरकार वहाँ पर रेलवे नहीं पहुँचाती है, सड़क नहीं बना पाती है, दूसरे, वह किराया बढ़ा देती है। इसका नतीजा यह होता है कि कम्युनिकेशन न होने की वजह से उन लोगों की जरूरियात-जिन्दगी बहुत महंगी हो जाती है और उनकी पैदावार मार्किट तक नहीं पहुँच पाती है और मिडलमैन इसका नाजायज फायदा उठाते हैं। रेलवे मिनिस्टर साहब को इस बारे में दोबारा सोचना चाहिए।

एक बात सब एम पीज को एजीटैट कर रही है। हम फ्रस्ट क्लास में फ्री ट्रेवल कर सकते हैं। ए सी सी-टू टायर का किराया उसके बराबर होने की वजह से हम उसमें ट्रेवल कर सकते हैं। चूँकि ए सी सी-टू टायर का किराया ज्यादा कर दिया गया है, इसलिए अगर हम फ्रस्ट क्लास में जाने के बजाये ए सी सी-टू टायर में जाना चाहें, तो हमें फर्क अपनी जेब से देना होगा। क्या सरकार चाहती है कि एम पीज डस्ट-फ्री ट्रेवल न कर सकें, वे खांसी जुकाम आदि बीमारियों की तकलीफ में मुबतला हो ? गवर्नमेंट के अदना से अदना छोटे दर्जे के अफसर भी ए सी सी में ट्रेवल करते हैं तो एमपीज पर यह सख्ती क्यों। यह ठीक है कि ऐसी दानिस्ता तौर पर नहीं किया गया होगा, लेकिन अब इसकी तरफ ध्यान देना चाहिए और आज तक जो कनसेशन थी, उसको इस तरीके से विदड़ा नहीं करना चाहिए। एम पीज किराये में इस इजाफे को एफार्ड नहीं कर सकते हैं। डिप्टी स्पीकर साहब, से भी ज्यादा जिसको आपकी स्टेट में जाना होगा, उसे शायद सौ रुपया देना होगा। हमारी स्टेट में जाने के लिए भी पच्चीस से पचास रुपये तक देने होंगे। कम से कम मैं तो यह एफार्ड नहीं कर सकता हूँ। चन्द दिन हुए, मैं फ्रस्ट क्लास में मथुरा गया था। वापस आया, तो गला खराब हो गया और तीन दिन तक सरकारी डिस्पेंसरी में दवा लेनी पड़ी। इस तरह भी सरकार का खर्च बढ़ता है। इस तरफ तबज्जुह देनी चाहिए।

जहाँ तक रेलवेज के एक्सटेंशन का सवाल है, डिफेंस को फ्रस्ट प्रायर्टी देनी चाहिए और फिर बैकवर्ड एरियाज और डेवेलपिंग एरियाज को ध्यान में रखना चाहिए। मैं खास तौर पर कहना चाहता हूँ कि डिफेंस के पाइन्ट आफ व्यू से जालंधर से जम्मू तक डबल ट्रैक होना चाहिए। जम्मू से ऊधमपुर तक लाइन का कई सालों से सरवे हो रहा है। उसको आगे बढ़ा कर उसकी इम्प्लीमेंट करना चाहिए। इससे काफी इकानोमी होगी, क्योंकि आर्मी के राशन, एम्युनिशन और सवारियों के लिए डिस्टेंस कम हो जायेगा। उस से आप को बहुत सी बचत होगी। इस वजह से भी मैं समझता हूँ कि इस तरफ हमें जरूर तबज्जुह देनी चाहिए।

दूसरी बात स्टाफ के मुताल्लिक मैं कहना चाहता हूँ। यह रेलवे मिनिस्ट्री ने बहुत अच्छा किया है, उन्होंने कहा है कि तीन या चार साल से अधिक कोई अफसर एक जगह नहीं रहेगा। वह वहाँ से ट्रांसफर हो जायेगा। मगर ऐसा है नहीं। ऐक्चुअली हो यह रहा है आन दि स्पाट कि सात-सात, आठ-आठ साल से लोग बैठे हुए हैं। उनके वेस्टेड इन्टरेस्ट हो

गए हैं और इनकी वजह से ऐडमिनिस्ट्रेटिव में डिफिकल्टीज हो गयी हैं। मैं ज्यादा उसमें जाना नहीं चाहता लेकिन फिरोजपुर डिवीजन के कामशियल साइड में देखें जिनके साथ हमारा पाला पड़ता है, इसका सबसे बड़ा अफसर कई साल से वहां बैठे हैं। वहां से जाते नहीं हैं। अगर जाते भी हैं तो भाग कर फिर वहीं आ जाते हैं। इसी तरह और लोग भी हैं उनके वेस्टेड इन्टरेस्ट वहां बन गए हैं। उससे कई बुराइयां निकलती हैं। अपने आदेशों को इम्प्लीमेंट करना चाहिए। तीन चार साल से अधिक किसी को एक जगह नहीं बैठने देना चाहिए। जो बड़े अफसर हैं उनको तो बिल्कुल ही नहीं रहने देना चाहिए क्यों कि वे मातहतों को मजबूर करते हैं कुछ गलत बातों को करने के लिए। इसलिए मैं समझता हूँ कि यह बहुत जरूरी बात है, आपने यह रूल तो बना दिया है लेकिन उसका इम्प्लीमेंटेशन होना जरूरी है।

दूसरी बात स्टाफ की कमी की है। उससे भी खराबी होती है। हमारे जम्मू में इस कदर रश है, आफिसर्स का कहिए या फौजियों का कहिए या दूसरे आने जाने वालों का कहिए, वैष्णो देवी या अमरनाथ की यात्रा करने जो लोग जाते हैं उनका कहिए, इस कदर वहां रश है कि जिसकी हद्द नहीं और स्टाफ बहुत कम है। जब कोई शिकायत करता है कि लोगों को दिक्कत है तो अफसर लोग स्टाफ पर बरस पड़ते हैं। इससे परेशानी और बढ़ जाती है। वहां तो उस से तिगुना स्टाफ होना चाहिए। इस बात की तरफ फौरन ध्यान देना चाहिए। मौजूदा स्टाफ भी हर समय पूरे नहीं होते हैं। कोई छुट्टी चला जाता है या कोई कहीं और चला जाता है। स्टाफ हर समय पूरा नहीं हो सकता है। मैं समझता हूँ कि इस से रेलवे का नुकसान होता है। लोग बगैर टिकट बैठ जाते हैं। फिर रास्ते में उस से कैसे सेटिल होता है कैसे नहीं होता है, यह दूसरी बात है।

एक बात ऐडमिनिस्ट्रेशन के मुताल्लिक और कहना चाहता हूँ फाल्स बुकिंग हर जगह बहुत होती है। आप टिकट लेने जाइए तो येलो कलर लगा हुआ मिलेगा जिसका मतलब है सबकी सब सीटें बुक हैं। मगर आप स्टेशन पर जाइए और थोड़ी सी अकलमन्दी से काम लीजिए तो आप सब के सब जा सकते हैं और जाते हैं। मैं समझता हूँ कि इसमें रिअल्टी में और कागजी काम से उस में बहुत फर्क है। उसको दूर करना चाहिए। इसके बगैर लोगों की तकलीफ दूर नहीं हो सकती।

बाकी पिछले डेढ़ दो साल में बहुत सुधार हुआ है, खाम कर के फ्रेंट ट्रैफिक में बहुत इम्प्रूवमेंट हुआ है। लोग ऐप्रिशिएट करते हैं। मगर बहुत सी बातें करने की हैं जिनमें किया जाना चाहिए। मैं कोई नुक्ताचीनी के लिए नहीं कह रहा हूँ। मैं पाजिटिव साइड कह रहा हूँ। डिप्टी स्पीकर साहब आप ने समय पर पाबन्दी लगा दी है ताकि केवल वही बातें कह रहा हूँ जो जरूरी हैं। मैं समझता हूँ कि इम्प्रूवमेंट हुई है मगर वह इम्प्रूवमेंट करनी बाकी है। प्रोफेसर मधु दण्डवते ने कहा था कि रेल और रोड़ ट्रांसपोर्ट में कम्पटीशन है लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि कोई आदमी अपना माल ट्रक्स पर नहीं ले जाना चाहता। अगर उसका माल रेलवे से जा सके। लेकिन रेलवे के पास कॅपेसिटी नहीं है ले जाने की। रेलवे के वैगन्स बीमार पड़े हुए हैं। उनको ठीक करना चाहिए और उनको इम्प्रूव करना चाहिए। नये वैगन्स बनाने चाहिए और इस तरफ पूरी तवज्जह देनी चाहिए। ट्रैक को ठीक करना चाहिए और उसको और ज्यादा अच्छा और डिपेंडेबल बनाना चाहिए।

ये ऐसी बातें हैं जिनके लिए पैसे की जरूरत है। लेकिन पैसा आप निकालें और उसे लगाएं ए सी सी फर्स्ट क्लास पर या जो दूसरा फर्स्ट क्लास का किराया आप बढ़ायें तो आप फालतू मुद्रा समेटते हैं। कुछ मनी शायद स्कवीज कर सकते हैं उन लोगों के पास से सरप्लस पड़ा है। मगर सेकिड क्लास वाले जो लोग हैं वे बेचारे इसको बर्दाश्त नहीं कर सकते। नेसेसिटी आफ सोशल बर्डन की जो आप बात करते हैं, जरूरियातें जिन्दगी जो हैं, उन पर बोझ नहीं पड़ना चाहिए, जैसे खाने के लिए आप यहां से गन्दुम भेजेंगे या चावल भेजेंगे जो वहां नहीं पैदा होता है, मगर वहां पहुंचते पहुंचते अगर वह इतना महंगा हो गया कि गरीब आदमी उसे खरीद ही नहीं सकता तो यह बात अच्छी नहीं होगी। जहां तक हमारा रोलिंग स्टाक है उसकी तरफ ज्यादा तवज्जह देना चाहिए और उसको ठीक करना चाहिए।

पाराशर साहब ने यह कहा है कि टूरिस्ट ट्रेन्स जो हैं वह सब जम्मू की तरफ जाती हैं और काश्मीर में सब टूरिस्ट चले जाते हैं। टूरिस्ट कोई कैदी तो नहीं है जिसको कोई पकड़ कर ले जायेगा। जिसे हिमाचल जाना है वह पठानकोट उतरता है और चला जाता है। मैं चाहता हूँ कि टूरिस्ट उनके यहां हो कर फिर हमारे यहां जाय। मैं यह चाहता हूँ। मगर बात यह है कि यह अपनी-अपनी चायस है। जो शिमला पसन्द करता है, कुल्लू पसन्द करता है वह काश्मीर नहीं जाता है। मगर जो काश्मीर जाता है वह दूसरी जगह नहीं जाता है। मैं कहता हूँ कि इनको भी गाड़ियां मिलनी चाहिए। यह बहुत जरूरी है। वह बहुत बैंकवर्ड स्टेट है, उसको डेवलप करना चाहिए। मगर हमारे यहां उस वक्त जो ट्रेन्स जाती हैं। वह काफी नहीं हैं, ना काफी हैं। डे-ट्रेन दिल्ली और जम्मू के बीच में एक भी नहीं चलती है। मैंने तो पिछली दफा सुझाव दिया था कि सर्वोदय ट्रेन आप की अहमदाबाद से चलती है, वह यहां आकर खड़ी रहती है। अगर वह जम्मू तक चली जाए या कम से कम पठानकोट तक ही चली जाय तो इनकी भी ग्रीवांस दूर हो जाय और वहां से वह वापस आए। वैसे ज्यादा अच्छी बात तो यही होगी कि वह जम्मू तक जाय। दिन में यहां बेकार पड़ी रहती है, वहां तक जाकर वापस आएगी तो हमारी भी ग्रीवांस हल हो जाएगी और वह गाड़ी भी बेकार खड़ी नहीं रहेगी। इस तरह से स्टाफ के ऊपर स्ट्रेन पड़ सकता है लेकिन इसके लिए एडीशनल स्टाफ का इस्तेमाल हो सकता है।

इसके साथ ही डे ट्रेन्स चलाने की तरफ जरूर ध्यान जाना चाहिए क्योंकि रात में बिस्तारा बगैरह लेकर चलने में बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। जो लोग दिन में पठानकोट से या दूसरी जगहों से आने वाले हैं उनके लिए डे ट्रेन का इन्तजाम जरूर होना चाहिए।

जहां तक फास्ट ट्रेन्स का सवाल है, पराशर साहब से मैं सहमत नहीं हूँ। गुड्स ट्रेन को भी और ज्यादा एफीशिएन्ट और फास्ट किया जाए आज के जमाने में मैं समझता हूँ फास्ट ट्रेन्स का सिस्टम हमें डेवलप करना होगा—गुड्स ट्रेन्स भी फास्ट हों और पसेंजर ट्रेन्स भी फास्ट हों, आज के जमाने में आहिस्ता चलने वाली गाड़ियां हम एफोर्ड नहीं कर सकते हैं।

जहां तक ब्रांच लाइन्स का सवाल है, उनकी हालत आज बहुत बुरी हो रही है। मैं पठानकोट से अमृतसर गया तो उस ट्रेन की हालत देखकर मुझे शर्म महसूस हुई। इसी तरह से अमृतसर से जम्मू गया तो उसकी भी वही हालत पाई। मैं समझता हूँ रेलवे मिनिस्टर, स्टेट मिनिस्टर (रेलवे) और डिप्टी मिनिस्टर (रेलवे) को महीने में दो दिन किसी न किसी ब्रांच

लाइन में ट्रावेल करना चाहिए ताकि उनको पता चल सके कि उनकी क्या हालत है। ये लोग तो हवा में उड़ते हैं और हम जमीन की बात करते हैं इसलिए कोई बात बनती नहीं है। आप श्रीनगर को जमीन पर देखेंगे तो गन्दा नजर आयेगा, शंकराचार्य पहाड़ी से देखेंगे तो खूबसूरत नजर आयेगा और अगर हवाई जहाज से देखेंगे तो और भी ज्यादा खूबसूरत नजर आयेगा।

जहां तक डिसिप्लिन की बात है, उसकी भी बहुत जरूरत है। आज हर आदमी अपने काम को पूरी तरह से देखता नहीं है। मैं समझता हूँ लेबर को पूरी फंसिलिटीज देनी चाहिए लेकिन साथ ही साथ ट्रेड यूनियन्स का भी फर्ज बनता है कि सिर्फ फंसिलिटीज का राग अलापने के बजाए परफार्मेंस की तरफ भी ध्यान दें।

जहां तक रेलवे क्लेम्स का सवाल है, कुछ लोगों के क्लेम्स को अटेंड नहीं किया जाता, कुछ लोगों के क्लेम्स ऐसे ही बिना देखे रजेक्ट कर दिए जाते हैं और अगर कुछ लोगों के क्लेम्स पास भी कर दिए जाते हैं तब भी उन लोगों को नहीं मिलती है कि जब तक प्रापर्टी एप्रोच न किया जाए तब तक जवाब मिलता है कि हमारे पास चिट्ठी ही नहीं आई। (व्यवधान)

मैं दो मिनट में समाप्त कर रहा हूँ। मैं यह कह रहा था कि डिसिप्लिन एनफोर्स करने की जरूरत है और सभी का कोआपरेशन जरूरी है। जैसा कि प्रो० दंडवते जी ने कहा, यह कोई पोलिटिकल बात नहीं है। हमारी प्राइम मिनिस्टर ने भी इस बात को बड़े ढंग से कहा है, इसमें सभी के कोआपरेशन की जरूरत है।

प्रो० दंडवते जी ने कहा है कि 356 करोड़ की नयी लेवीज लगा दी गई है और 10 करोड़ का नामिनल सरप्लस दिखाया है। मैं समझता हूँ जो फंड्स की जरूरत है उसको रेज किया जाए और उनसे असेट्स बनाए जायें वही देश के काम आयेंगे।

मैं रिट्रुमेंट बोर्ड का समर्थन करता हूँ, लेकिन यह दिल्ली में रहना चाहिए, नहीं तो इसके दो हिस्से कर दीजिए। क्योंकि कमजोर वर्ग के लिए, जैसे हरिजन हैं, उनके लिए लिखा जाता है कि शेड्यूल्ड कास्ट रिट्रुट किया जाएगा। इलाहाबाद जाना तो मेरे लिए भी मुश्किल है, फिर वह कहां जाएगा, कहां रात को रहेगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आप को उनकी इस मुश्किल को दूर करना चाहिए और इसके साथ-साथ उन सब लोगों को उसमें नुमाइन्दगी मिलनी चाहिए।

एक बात फिर मैं दोहराना चाहता हूँ कि हमारी डबल ट्रेक का सवाल है, सरकार उस पर तवज्जह देगी और जो जालन्धर से जम्मू तक है और जम्मू से उधमपुर जो नई लाईन विछानी है, उसमें तेजी करेंगे। उसके साथ मैं यह भी कहता हूँ कि जो हमारा एक्सीटींग रोलिंग स्टॉक हैं, उसको इम्प्रूव करेंगे और जो नई रेलवे लाइन बिछाने का काम है, उसे सरकार मजमुई तौर पर तवज्जह देगी और मैं चाहता हूँ कि उसमें डिफेंस को प्रायोरिटी दी जाए। जो फाईनैसिस का ड्रेन हो रहा है, उसको कम करने के लिए भी रेलवे को बढ़ावा दिया जाये। इसलिए इस तरफ मैं सरकार को तवज्जह दिलाना चाहता हूँ।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का समय दिया।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री रघुनाथ सिंह वर्मा ।

आपके दल के माननीय तीन सदस्य हैं और चालीस मिनट का समय दिया गया है । इस समय का समायोजन आपके ऊपर छोड़ दिया गया है ।

श्री रघुनाथ सिंह वर्मा (मैनपुरी) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे जैसे महत्वपूर्ण विभाग पर बोलने के लिए समय दिया । मैं माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसका विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ ।

मान्यवर, हमारा देश कन्याकुमारी से लेकर काश्मीर तक और अमृतसर से लेकर पटना तक फैला हुआ है, जिसमें हमारे रेल लाइन 66,933 किलोमीटर है, जो इस देश की लम्बाई-चौड़ाई को देखते हुए न के बराबर है । कहने को तो हमारी रेलें एशिया में सबसे अधिक हैं और विश्व में उनका चौथा स्थान है, लेकिन यह जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, उससे गरीबों को बहुत परेशानी होगी, क्योंकि आपने गरीब लोगों पर अधिक किराया बढ़ाया है । फर्स्ट-क्लास एयर कंडिशनड में 15 प्रतिशत, फर्स्ट क्लास में 12.5 प्रतिशत और एयर-कंडिशनड चेयरकार में 10 प्रतिशत और साधारण दूसरे दर्जे में 150 किलोमीटर तक की यात्राओं पर इस अधिप्रभार में छूट दी जाएगी । इससे आम जनता पर, गरीब जनता पर, गरीब मजदूरों पर और छोटे किसानों पर बहुत असर पड़ेगा, जो कि अपने काम के लिए रेल में यात्रा करते हैं, उनको अधिक देना पड़ेगा । इससे यह साबित होता है कि जो हमारी रेलें हैं या रेलवे विभाग है, वह पूंजीपतियों और बड़े-बड़े सरमाएदारों के पक्ष में कानून बनाता है ।

इसलिए मैं निवेदन कर रहा हूँ कि यह बजट पूंजीपतियों के पक्ष में है और इससे गरीबों को परेशानी होगी । पहले 25 पैसे थर्ड-क्लास में रिजर्वेशन के लगते थे जिसको अब आपने एक रुपया कर दिया है और गाड़ियों में तो आपने 75 प्रतिशत तक बढ़ा दिया है, इससे आम गरीब जनता को परेशानी होगी । मेरा निश्चित सुझाव है कि बड़ी-बड़ी गाड़ियों में जो एयर-कंडिशनड फर्स्ट क्लास के जो डिब्बे चलते हैं, उसको समाप्त किया जाए । चाहे उसको आप फर्स्ट क्लास या सैकेंड क्लास में कीजिए, जिससे कि हमारी अधिक से अधिक जनता उसमें सफर कर सके ।

यदि आप सन् 1950-51 के आंकड़े देखें तो आपको पता चलेगा कि 90 प्रतिशत लोग रेलों में सफर करते थे और 10 प्रतिशत सड़क से सफर करते थे, लेकिन 1973-74 में वह घट कर 65 प्रतिशत रेल से सफर करते हैं और 35 प्रतिशत सड़क से सफर करते हैं । इसी तरह से माल-भाड़े की भी बात है । सन् 1950-51 में रेलवे का ट्रेफिक 75 परसेन्ट था और रोड ट्रेफिक 25 परसेन्ट था । उसके बाद रोड ट्रेफिक ज्यादा बढ़ता रहा है—1974 में रेलवे का गुड्स ट्रेफिक 51 परसेन्ट रह गया और रोड्स का 49 परसेन्ट हो गया । इसके बाद यदि आप 1980 के आंकड़े देखें तो आपको मालूम होगा कि रेलवे पीछे रह गई है और रोड्स-ट्रेफिक रेलवे से आगे निकल गया है । इसका क्या कारण है, लोग अपना माल रेलवे से भेजना सुरक्षित क्यों नहीं समझते हैं ? इसका कारण यही है कि रेलवे में रोज चोरी होती है, रेलवे के डिब्बे सुरक्षित नहीं हैं, सरकारी कोयले की चोरी होती है, प्राइवेट आदमियों का सामान चोरी हो जाता है । आम आदमी के मन में यह धारणा है कि ट्रक से माल भेजना ज्यादा सुरक्षित है तथा वह सीधा घर तक पहुंच जाता है । इसी लिए आज रेलवे लास में जा रही है । रेलवे हमारे देश का सबसे बड़ा

उपक्रम है—इसमें हमको सुधार करना होगा ताकि आम जनता के मन में इसके प्रति विश्वास पैदा हो सके।

मान्यवर, रेलवे एकट 1890 में बना था, तब से वही एकट चला आ रहा है और अब तक इसमें बहुत ही कम परिवर्तन हुए हैं। इसमें अब आमूल-चूल परिवर्तन की जरूरत है जिससे पूरे देश में रेलवे के द्वारा जनता को सुविधा मिल सके। 1924 में रेलवे बजट देश के आम-बजट से अलग किया गया था और तभी से यह अलग चला आ रहा है। इसको अलग करने का उद्देश्य यही था कि रेलवे अलग से अपना रिजर्व फण्ड बना सके, जिससे इसका विकास अधिक तेजी से हो सके। आप देखिए—आज आप की जो मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां चलती हैं—इनमें सवारियों को बैठने की जगह नहीं मिलती है। आपकी गाड़ियों की स्पीड भी कम है। नैरो-गेज तथा मीटर गेज सब मिला कर देश में 66933 किलोमीटर लम्बी रेलें हैं। हमारे यहां मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों की अधिक से अधिक स्पीड 130 किलोमीटर है, जबकि दूसरे देशों में मीटर गेज की ट्रेनों की स्पीड 150 किलोमीटर है, इसमें सुधार होना चाहिए। जहां-जहां हमारी मीटर-गेज लाइनें हैं उनमें ज्यादा ताकतवर इन्जिन लगए जाने चाहिए, जिससे तेज गति से आने-जाने की सुविधा मिल सके तथा माल भी एक जगह से दूसरी जगह जल्दी पहुंच सके।

रेलवे बोर्ड किसी की नहीं सुनता है। मैं आर० सी० सी० का सदस्य हूं। हमारी इस कमेटी के एक सदस्य हैं—श्री सदाशिव बगाइतकर। उन्होंने रेलवे कन्वेन्शन कमेटी में रेलवे बोर्ड से एक सूचना मांगी थी, लेकिन 24 फरवरी तक भी वह सूचना रेलवे बोर्ड ने नहीं भेजी और हमको पिछली कमेटी की रिक्मेन्डेशन के आधार पर डिविडेन्ड को बांटना पड़ा। रेलवे के लिए यह कमेटी सबसे महत्वपूर्ण कमेटी है, लेकिन उसको भी इन्होंने समय से सूचना नहीं भेजी। इनमें परिवर्तन किया जाना चाहिए, जिससे ये ठीक से काम करें। जब भी इनसे कोई सूचना मांगी जाए, वह टाइम से भेजें। रेलवे मंत्री—श्री पांडे जी ने कहा था कि अब ऐसी गलती नहीं होगी, लेकिन मुझे खेद है कि इनका विभाग इन बातों का ख्याल नहीं रखता।

देश का जो पैसेन्जर ट्रेफिक है उसका 52 प्रतिशत तो बम्बई से चलता है। उत्तर और दक्षिण से बम्बई में काम करने वाले करीब 10-12 लाख आदमी रोज सबर्बन ट्रेन्ज से वहां जाते हैं—लेकिन उन ट्रेनों में जगह नहीं होती। 1100 आदमियों की कैपेसिटी वाली गाड़ी में 3-4 हजार आदमी सफर करते हैं। हमने देखा है—हम फर्स्ट क्लास में सफर कर रहे थे, लेकिन इतनी ज्यादा भीड़ चढ़ गई थी कि हम फर्स्ट क्लास से भी उतर नहीं सके। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस दिशा में हम अधिक सुविधा दें। मैं एक बात और कह दूँ कि वहां के लोग बड़े ही अनुशासित यात्री हैं, इतने अनुशासित शायद ही कहीं मिलेंगे, लाखों आदमी आते और जाते हैं, लेकिन कोई भगड़ा नहीं होता है.....

प्रो० सत्यदेव सिंह (छपरा) : क्या बम्बई में ही अनुशासित लोग हैं, और कहीं नहीं हैं ?

श्री रघुनाथ सिंह वर्मा : मैं वहां के यात्रियों के बारे में बतला रहा था। वहां के लोगों के लिए ज्यादा गाड़ियां चलाई जानी चाहिए। वहां के ज्यादातर दफ्तर समुद्र के किनारे दक्षिण की तरफ हैं—इसलिए उनको वहां पहुंचाने के लिए ज्यादा से ज्यादा सुविधा दी जानी चाहिए।

बम्बई की सभी सबवर्न गाड़ियां बिजली से चलती हैं, यदि कभी इनमें आग लग जाय तो यात्रियों के निकलने की सुविधा नहीं होती है। इसलिए इनमें सभी डिब्बों में सीढ़ियां होनी चाहिए जिससे यात्री शीघ्रता से उतर सकें और अपने जीवन की रक्षा कर सकें। सन् 1971 से भाप के इंजनों को जो आप बन्द करते जा रहे हैं, तो मेरा कहना यह है कि उनकी जगह डीजल और बिजली के इंजन लाने के लिए युद्ध स्तर पर काम होना चाहिए। इससे जनता को अधिक सुविधा मिल सकेगी। के० के० एक्सप्रेस में जो आप दो, दो इंजन लगा कर चला रहे हैं, उससे यात्री जल्दी पहुंच सकेंगे और आप ने जो इसमें 14 डिब्बों से बढ़ा कर 21 डिब्बे कर दिये हैं, इसके लिए मैं आप को बधाई देता हूं। स्पीड बढ़ाने के लिए आप जो गाड़ियों में डबल इंजन लगा कर सुविधा दे रहे हैं, मैं चाहूंगा कि इस सुविधा को और ट्रेनों में भी बढ़ाया जाए, जिससे आम जनता को राहत मिल सके।

एक बात और मैं यह कहना चाहता हूं कि नदियों पर जो रेलवे के पुल हैं, उनकी हालत बहुत खराब है। चम्बल नदी पर जो रेलवे का पुल है, उसकी हालत बहुत खराब हो गयी है और उसको रिपेयर करवाने की बहुत आवश्यकता है। इसके अलावा जो बड़ी-बड़ी नदियों पर रेलवे के पुल हैं और जिनकी 100 साल की लाइफ खत्म हो चुकी है, उनका दोबारा निर्माण करना चाहिए जिससे लोगों का जीवन खतरे में न पड़ सके।

जो लम्बी दूरी की गाड़ियां चलती हैं, उनमें यात्रियों को सुविधाएं बहुत कम मिलती हैं। न पीने के पानी की कोई व्यवस्था रहती है और न कोई मंडिकल एड का इन्तजाम है। जो लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं, इनमें मंडिकल सैंटर की कोई व्यवस्था होनी चाहिए और उनमें दवाइयों और डाक्टरों की व्यवस्था भी जरूरी है। के० के० एक्सप्रेस, जो लम्बे सफर की गाड़ी है, उसमें सफर करने वालों के लिए पानी की व्यवस्था निश्चित रूप से होनी चाहिए जिससे लोगों को गाड़ी में ही पीने का पानी मिल सके। इस वक्त क्या होता है कि जब स्टेशन आता है, तो लोग पानी पीने के लिए स्टेशन पर उतर जाते हैं और इतने में गाड़ी छूट जाती है। उनको फिर दूसरी गाड़ी पकड़नी पड़ती है और उसके लिए फिर से किराया देना पड़ता है। एक परिवार के आधे आदमी उस गाड़ी से चले जाते हैं और आधे आदमी स्टेशन पर ही रह जाते हैं और उनको दूसरी गाड़ी पकड़नी पड़ती है। इसलिए पानी की व्यवस्था उस गाड़ी में ही होनी चाहिए।

एक और बात मैं दुर्घटनाओं के बारे में कहना चाहता हूं। दुर्घटनाओं की इतनी बड़ी समस्या अब हो गई है जितनी पहले कभी नहीं थी। अभी भीभक में, जो कानपुर के नजदीक है, एक बहुत बड़ी दुर्घटना हुई। इस दुर्घटना में सैकड़ों आदमी मारे गये। इसी तरह से 16 अक्तूबर, 1980 को 12 डाऊन गाड़ी की जमुना पार एक दुर्घटना हुई। 12 डाऊन एक्सप्रेस गाजियाबाद के पास सिगनल के पहले खड़ी हुई थी कि जनता एक्सप्रेस उससे आकर टकरा गई। मैं उस गाड़ी में सफर कर रहा था। उसमें मैंनपुरी, फरुखाबाद के लिए एक बोगी लगी हुई थी। एक घंटा पहले मैं ने देखा था कि वह डिब्बा पूरा भरा हुआ है। जनता एक्सप्रेस जो उस से टकराई, तो तीन बोगी तक जनता का इंजन घुस गया और उसमें बहुत से लोगों की मौत हो गई। कागज पर यह दिखला दिया जाता है कि इतने लोगों की मौत हुई है जबकि बहुत संख्या में लोग मारे जाते हैं। मैं ने अपने शैंडो से कहा कि देखो क्या बात है। उस ने मुझे बतलाया कि बहुत

अधिक लोग मारे गये हैं जबकि कागजों में मरे हुए लोगों की संख्या बहुत कम दिखाई गई। उस समय मैं गाड़ी में यात्रा कर रहा था और आगे का मेरा डिब्बा इंजन के पास था। हीन क्या है कि जो लोग रिजर्वेशन द्वारा यात्रा करते हैं, उनको ही मरा हुआ दिखा दिया जाता है और बाकी जो लोग होते हैं उन को ट्रक में भर कर फिकवा दिया जाता है। यह गलत सिस्टम है 1980 में 888 एक्सीडेंट्स हुए थे जिसमें 86 संयोगवश हुए थे और बाकी मशीनरी की खराबी या विभाग की लापरवाही के कारण हुए थे। जो एक्सीडेंट्स विभाग की लापरवाही के कारण हुए हैं, उन में सुधार करने की आवश्यकता है ताकि लोगों में रेलवे की प्रतिष्ठा न बिगड़े स्थिति का सही जायजा लिया जाना चाहिए, यह मेरा कहना है।

इस के अलावा एक बात यह भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे के अन्दर फर्स्ट और सैकिन्ड क्लास में जो टी० टी० और अटेंडेंट्स चलते हैं, ये रुपया ले कर लोगों को फर्स्ट क्लास में सफ्ट करवा देते हैं, जिस से फर्स्ट क्लास के यात्रियों को बड़ी परेशानी होती है। इस तरह की जो बात होती है, उस को बन्द किया जाना चाहिए। इस के अलावा रिजर्वेशन में जो लोगों को परेशानी होती है, उस को खत्म किया जाना चाहिए। बुकिंग आफसेज में टिकट ब्लैक मार्केटिंग में दे दिये जाते हैं, इस को भी रोका जाना चाहिए और जहाँ कहीं भी यह जो ठेकेदारी प्रथा है, इस को खत्म करना चाहिए। रिजर्वेशन के लिए लोगों को सुविधाएं मिलें ताकि यह जो ब्लैक मार्केटिंग होती है, वह खत्म हो। सस्ते रेट पर लिये हुए टिकटों को ब्लैक में बेच दिया जाता है। इस को बन्द करना चाहिए।

इस के अलावा एक बात यह भी है कि रेलवे में शेड्यूलड कास्ट्स और शेड्यूलड ट्राइव्स का जो 18 परसेन्ट का कोटा है, वह पूरा रिजर्वेशन उन को नहीं मिल पाया है। माननीय मंत्री जी जब अपना भाषण दें, तो यह बताएं कि कितने परसेन्ट शेड्यूलड कास्ट्स और शेड्यूलड ट्राइव्स का कोटा पूरा हुआ है। मैं यह भी चाहूंगा कि रेलवे में पिछड़े वर्गों के लिए भी आरक्षण उनकी आबादी के हिसाब से दिया जाए, जिस से पिछड़े वर्गों के लोगों को रेलवे में नौकरी मिल सके।

मान्यवर, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र मैनपुरी की तरफ ले जाना चाहता हूँ। मेरे जिले में शिकोहाबाद से फरुखाबाद तक 107 किलोमीटर की ब्रांच लाइन है जो कि 1901 में बनायी गयी थी। उस पर चार अप और चार डाउन गाड़ी चलती हैं जो कि 27 किलोमीटर की स्पीड से चल कर चार घंटे में फासला तय करती हैं। यह स्पीड साइकिल की स्पीड से थोड़ी-सी ज्यादा है। 1979 में रेल की सबसे बड़ी डकैती इस पर हुई थी। वह डकैती संसार की सबसे बड़ी डकैती थी। अराँव स्टेशन से दिल्ली कोच को और इंजन को काट कर डकैत लोग डेढ़ मील ले गए थे और वहाँ ले जा कर उसमें चलने वाले व्यापारियों को उन्होंने लूटा था। डर की वजह से पैसेजर्स ने दरवाजे और खिड़कियाँ लोक कर ली थीं उसके बावजूद इसको लूटा गया। उसमें पांच-छः आदमी मारे गये। एक व्यापारी और उसका लड़का भी मारा गया। मेरा इस संबंध में निवेदन है कि मैनपुरी, इटावा, एटा और फरुखाबाद बहुत ही क्रिमिनल जिले हैं। इनमें सब गाड़ियाँ रात को ही चलती हैं, कोई गाड़ी दिन में नहीं चलती है। एक एफ० टी० डी० गाड़ी रात को 10 बजे चलती है। यह अप गाड़ी है। एक आगरा से फरुखाबाद चलती है वह टू टी० एफ० है।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आप अपने पर नियंत्रण करते हैं तो आपके प्रत्येक सदस्य को 10 मिनट मिलेगी।

श्री रघुनाथ सिंह वर्मा : एक रात को दू एफ० टी० डी० ग्यारह बजे चलती है। इसकी कोई यूटिलिटी नहीं है। रात को ग्यारह बजे कौन यात्री चलना चाहेगा। इस गाड़ी का एक टिकट भी शिकोहाबाद से फरुखाबाद तक के किसी स्टेशन पर नहीं बिकता है। इसलिए इसको दिन में चलाने की व्यवस्था की जाये क्योंकि अर्राव स्टेशन के आस-पास का एरिया सबसे उपजाऊ एरिया है। वहाँ आलू बहुत ज्यादा पैदा होता है। इस अर्राव स्टेशन पर कोई वेटिंग रूम नहीं है। सिर्फ एक 15 फीट का बराम्दा है। यहाँ पर वेटिंग रूम बनाया जाये जिससे पैसेजर्स को आने-जाने की सुविधा हो सके और जाड़ा गर्मी और बरसात से अपने को बचा सकें।

दूसरे कोस्मा घिरोर के लिए एक सड़क जाती है। वहाँ डाबर रोड पर कोई क्रासिंग नहीं दिया है। वहाँ पर रेलवे वालों ने खंभे गाड़ रखे हैं और रास्ता बन्द कर रखा है। मैंने इस संबंध में पत्र भी लिखा है लेकिन फिर भी उस रास्ते को खोलने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गयी है। उस रास्ते को आप खुलवा दें और खंभे वहाँ से उखड़वा दें।

मान्यवर, शिकोहाबाद जंक्शन के लिए नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली स्टेशनों से दिन में कोई गाड़ी नहीं जाती है। एक असम मेल 9 बजकर 45 मिनट पर जाता है और एक दो गाड़ी पुरानी दिल्ली स्टेशन से रात को जाती है। शिकोहाबाद के लिए या तो आप और गाड़ियां चलाएं या फिर दूसरी गाड़ियों के शिकोहाबाद स्टेशन पर स्टोपेज करवायें। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि जो डीलक्स गाड़ी यहाँ से चलती है उसका स्टोपेज शिकोहाबाद स्टेशन पर करें। इसके साथ ही मैनपुरी जिले वालों को भी बर्थ दी जाए। मैनपुरी जिले के लोगों को या तो बर्थ लेने के लिए इटावा जाना पड़ता है या फिर टूंडला जाना पड़ता है। दूसरे मैं माननीय मंत्री जी से यह भी निवेदन करूंगा कि दिल्ली से जो 11 और 12 83, 84, 63, 64 अप और डाउन गाड़ियां चलती हैं उनमें मैनपुरी के लिए दो-दो सीटों का फर्स्ट और सेकिंड क्लास में आरक्षण कर दें, यहाँ से 7 विधायक और दो संसद सदस्य लखनऊ, दिल्ली की गाड़ियां पकड़ते हैं। इससे एम० पीज० के लिए भी और लखनऊ से आने-जाने वाले एम० एलएज० के लिए भी सुविधाजनक हो जायेगा।

शिकोहाबाद रेलवे स्टेशन से वाह बटेश्वर के लिए सड़क जाती है। उस पर न कोई ओवर ब्रिज है और न कोई अंडर ब्रिज है। इस पर बहुत ट्रेफिक चलता है। वहाँ पर या तो ओवर ब्रिज बना दें या अंडर ब्रिज बना दें इससे आने-जाने की बहुत सुविधा हो जाएगी। यह सड़क रेलवे स्टेशन के पूर्वी केबिन से पहले पड़ती है।

बरहन से एटा के लिए एक ब्रांच लाइन जाती है। इसको कासगंज और बरेली से जोड़ दिया जाए। इससे काफी सुविधा होगी।

शिकोहाबाद स्टेशन पर फर्स्ट क्लास वेटिंग रूम में जेंट्स और लेडीज के लिए बैठने या लेटने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। वहाँ पर इसकी व्यवस्था की जाए। फरुखाबाद से

देहली एक एक्सप्रेस अथवा मेल गाड़ी चलाई जावे ताकि जिससे आने-जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिल सके। लेडीज, जेंट्स किसी में भी नहीं हैं। एक-दो बेंच पड़ी रहती हैं। दूसरा मुझे निवेदन करना है कि कानपुर दू आगरा पैसेंजर जो नार्दन ईस्टर्न रेलवे के अंतर्गत मीटर गेज, छोटी लाइन पर चलती थी, इसे दो साल से बन्द कर दिया गया है, इसको चालू किया जाए। एक गाड़ी फरुखाबाद से कानपुर के लिए जाती थी, अब इस छोटी लाइन पर फरुखाबाद और कानपुर के लिए कोई गाड़ी नहीं चलती है। इस गाड़ी को भी चालू कर दिया जाए, जिससे लोगों को सुविधा मिल सके। इलाहाबाद से लखनऊ होकर दिल्ली के लिए एक गाड़ी चलाई जाए, जिससे उधर के लोगों को सुविधा मिले। इलाहाबाद से सहारनपुर एक गाड़ी चलाई जाए, जिससे वहां के लोग हाई कोर्ट आसानी से पहुंच सकें। दूसरा मेरा निवेदन डिब्बों के संबंध में है। फरुखाबाद देश का सबसे बड़ा आलू प्रोड्यूसिंग एरिया है। वैसे एटा, मैनपुरी, इटावा और फरुखाबाद ये चारों जिले काफी तादाद में आलू पैदा करते हैं और अब आलू की खुदाई शुरू हो गई है। अब अगर किसानों को समय पर डिब्बे उपलब्ध नहीं कराये गए तो उनकी फसल बरबाद हो जायेगी।

मान्यवर, खाने के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि जो खाना स्टेशनों पर दिया जाता है वह खराब और कम दिया जाता है, पैसेंजर को पैसे पूरे देने पड़ते हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस पर ठेकेदारी प्रथा समाप्त की जाए और बड़ी गाड़ियों में रेलवे अपनी कैंटीन चलाएं। बंबई से लखनऊ वाया भांसी जो गाड़ी जाती है उसे प्रतापगढ़ तक बढ़ा दिया जाए, जिससे उस क्षेत्र के लोगों को भी सुविधा मिल सके। एक गाड़ी दिल्ली से नरोरा, जहां पर आटोमिक पावर स्टेशन बन रहा है और 10 हजार कर्मचारी और अधिकारी वहां पर काम कर रहे हैं, यह देश का सबसे बड़ा आटोमिक पावर-स्टेशन है, वहां पर लाइन बुलन्द शहर तक है, उसे आगे बढ़ा दिया जाए ताकि लोगों को सुविधा मिल सके। यह बहुत जरूरी है। बहुत आदमी आते हैं। कासगंज स्टेशन से एक गाड़ी 5.05 पर चलती है जो कि कोर्ट आवर्स में फतेहगढ़ पहुंचती है। प्राइवेट बस वाले रेलवे वालों को पैसा दे देते हैं, जिससे इस गाड़ी को रद्द कर दिया जाता है। दूसरी गाड़ी 9.05 पर जाती है जिससे कोर्ट पहुंचने में देर हो जाती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि फतेहगढ़ के लिए इस गाड़ी को कभी रद्द न किया जाए। इस बात पर अन्य जगहों पर भी ध्यान दिया जाए। रेलवे कर्मचारी यहां पर चालाकी करते हैं और आम जनता को परेशानी होती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि ये कार्य करके आम जनता को राहत पहुंचाई जाए। धन्यवाद।

प्रो० सत्यदेव सिंह (छपरा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री, श्री केदार पाण्डे जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का मैं हार्दिक स्वागत और समर्थन करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, श्री केदार पाण्डे जी देश के उन जाने माने तपस्वियों में से हैं जिन्होंने देश की आजादी के लिए अपने युवा काल में भविष्य को दांव पर लगा दिया। देश की आजादी के लिए अनेक बार वे जेल गए और देश के स्वाधीन होने के बाद से बिहार विधान सभा में सदस्य के रूप में, मंत्री के रूप में और मुख्य मंत्री के रूप में जो बिहार की सेवा की वह बिहार के इतिहास में अमर है, विद्यार्थी समाज में, शिक्षा-जगत में अनुशासन को लाकर उन्होंने बिहार के इतिहास में एक नयी कड़ी जोड़ी है। रेल मंत्री के रूप में उन्होंने जो रेल बजट हमारे सामने प्रस्तुत किया है उस

में रेल कर्मचारियों के हितों की रक्षा उन्होंने की है और यह भी एक अभिनन्दनीय कदम है। उनको रेल विभाग कार्यभार सम्भाले केवल तीन महीने ही हुए हैं। इस तीन महीने की छोटी सी अवधि में उन्होंने बहुत कुछ कर दिखाया है। इस छोटी सी अवधि में वैगनों का लदान 26 हजार से सवा 31 हजार टन अधिक हुआ है। इस वित्तीय वर्ष में पिछले वित्तीय वर्ष की अपेक्षा तीस लाख टन माल कम उठाया गया है। लेकिन जिस गति से लदान बढ़ी है आशा है अगले वर्ष न केवल 30 लाख टन की कमी पूरी हो जाएगी बल्कि इस वर्ष के अन्त तक गत वर्ष की अपेक्षा बीस लाख टन माल अधिक लादा जा सकेगा। रेलों द्वारा माल का लदान ज्यादा करने से रेलों की आय बढ़ेगी और तब किराये की बढ़ोतरी भी कम होगी। लदान बढ़ाने के लिए मैं समझता हूँ कि रेलवे प्रशासन और रेल कर्मचारियों के बीच सदभावना बनी रहनी चाहिए।

द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए डेढ़ सौ किलोमीटर के बाद जो आपने किराया बढ़ाया है मैं जोरदार मांग करता हूँ कि उस में आप कमी करें। कमी करने की बात मैं इसलिए कह रहा हूँ कि मैं छपरा क्षेत्र के बगल में रहने वाला हूँ और बगल में रेल मंत्री जी का भी संसदीय क्षेत्र बेतिया है। बेतिया उत्तर बिहार के लोग, पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोग, बंगाल में, असम में रोजी रोटी कमाने के लिए जाते हैं, उन पर इसका बुरा प्रभाव पड़ेगा। ये गरीब लोग हैं, मजदूर वर्ग है जो जाता है और अगर यह किराया द्वितीय श्रेणी का बढ़ेगा तो उन्हें परेशानी होगी, दैनिक मजदूरी करने वालों को इससे परेशानी होगी।

रेलों की कुशलता को बनाए रखने के लिए यह परम आवश्यक है कि रेलवे प्रशासन और रेल कर्मचारियों के बीच सदभावना बनी रहे। लेकिन हम देखते हैं कि लोको रनिंग स्टाफ एसोसिएशन के लोग, जिन्होंने एक नया संगठन बनाया है और जिस पर सी पी आई एम का प्रभाव है, राजनीति से प्रभावित हो कर काम करते हैं और राजनीतिक लाभ उठाने की कोशिश करते हैं। एन एफ आई आर और ए प्राई आर एफ दो मान्यता प्राप्त रेल कर्मचारियों के संगठन हैं जो वास्तव में उनके हितों की रक्षा करते हैं। ये कई वर्षों से काम करते आ रहे हैं। रेल मन्त्रालय द्वारा काल क्रमानुसार दोनों यूनियनों के साथ संयुक्त परामर्शदातृ समिति की बैठक की जाती है लेकिन समय समय पर राजनीतिक उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए विभिन्न राजनीतिक दलों द्वारा रेल कर्मचारियों की सुख सुविधा सम्बन्धी मांगों को उठा कर हड़ताल और काम ठप करने का विध्वंसात्मक काम किया जाता रहा है जो राष्ट्रद्रोह है और समाज विरोधी काम है। इससे जीवनोपयोगी सामान देश के एक कोने से दूसरे कोने में भेजने में बाधा उत्पन्न होती है, नागरिकों का आवागमन रुक जाता है। सन् 1974 में रेल कर्मचारियों द्वारा एक बड़ी हड़ताल की गई थी जिसका उद्देश्य राष्ट्र में गम्भीर संकट की स्थिति उत्पन्न करना था। उसे तत्कालीन रेल मंत्री स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र ने कड़ाई के साथ बड़ी खूबी से दबा दिया था जिससे रेलों में अनुशासन और रेलों की उपाजन क्षमता बढ़ी थी।

एल आर एस ए में सी पी आई एम का प्रभाव है। राजनीतिक उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए यह रेलवे यूनियन सी पी एम का साधन है जो रेलवे में अपना अलग ट्रेड यूनियन संगठन स्थापित करना चाहता है। आल इंडियन रेलवे एम्प्लायीज कन्फेडरेशन भी सी पी आई एम के प्रभाव में है। एल आर एस ए और ए आई आर ई सी के महासचिवों को मिला कर स्टीरियरिंग कमेटी

बनाई गई है। श्री जार्ज फर्नांडीस का ए आई आर एफ पर प्रभाव है और श्रमिक वर्ग में वह भी अपना आधिपत्य बनाए रखने का भरसक प्रयास कर रहे हैं। एल आर एस ए बराबर तोड़-फोड़ तथा विध्वंसकारी नीति का पालन करता है। काम में गतिरोध उत्पन्न करना, धीमी गति से काम करना, गो स्लो वर्क करना इनका काम है और प्रगति में बाधा उत्पन्न करना इनका उद्देश्य रहा है। एल आर एस ए का इतिहास बताता है कि कर्मचारियों के हित के लिए नहीं बल्कि राजनीति के लिए विध्वंसकारी नीति अपनाई जाए और राष्ट्र हित के विरुद्ध काम किया जाए। सितम्बर 1979 में तिनसुखिया डिविजन में एन एफ रेलवे में माइलेज एलाउंस के लिए एल आर एस ए के सदस्यों ने हड़ताल कराई और उसके सदस्यों ने काम नहीं किया और निष्ठावान कर्मचारियों को काम पर जाने से रोका ओ ओ द्वारा जारी 29 अक्टूबर, 1979 को भांसी डिवीजन में एक लोको कर्मचारी द्वारा रेल इंजन छोड़कर चले जाने के दोष में मुअतल किये जाने पर एल०आर०एस०ए० ने हड़ताल करा दी। जून 1980 में उत्तर रेलवे में साम्पला स्टेशन पर यात्रियों और लोको रनिंग स्टाफ के बीच भगड़ा हो जाने के कारण रेल का आवागमन एल०आर०एस०ए० ने बन्द करा दिया। कुछ लोगों को बगल में पादक पेय खरीदने के लिए गाड़ी रोक दी गई थी। इस प्रकार के भयंकर राष्ट्रद्रोह कार्य इनके द्वारा किये गये हैं। एल०आर०एस०ए० एक तरफ राय मश्विरा करता है और दूसरी तरफ हड़ताल की भी तैयारी करता है। काम पर जाने वाले कर्त्तव्य परायण कर्मचारियों को मारना, उनके परिवार के सदस्यों को धमकाना और विध्वंसात्मक और हिंसात्मक गतिविधियां चालू रखना और जब इस दोष के लिये उनके विरुद्ध सख्ती से कार्यवाही की जाती है तो इसी पृष्ठभूमि से यह आन्दोलन का कार्यक्रम बनाते हैं। ये खास कर सी०पी०आई० (एम) के प्रभाव क्षेत्र पूर्वी और दक्षिण पूर्व रेलवे के कोयला क्षेत्र में अधिक सक्रिय होते हैं जहां इस राजनीतिक दल की सदस्य संख्या काफी है।

दक्षिण पूर्व रेलवे के तालचेर रेलवे स्टेशन के रेलवे कालोनी में व्यभिचार का झूठा प्रचार कर जनवरी 1981 में उपद्रव और अशान्ति का एक आधार बनाया गया। राज्य सरकार द्वारा और स्वतंत्र प्रैस प्रतिनिधि मंडल द्वारा व्यभिचार कांड को सर्वथा असत्य बताया गया। फिर भी एल०आर०एस०ए० ने रेल सेवा को अवरुद्ध कर दिया और कर्त्तव्य परायण कर्मचारियों को काम पर जाने से रोक रखा। जब इनके विरुद्ध नियमानुसार कार्यवाही की गई तो इन्होंने अखिल भारतीय स्तर पर 29-1-81 को हड़ताल पर जाने की धमकी दी, पर उनकी हड़ताल असफल रही। यह हमारे रेल मंत्री जी की कुशलता का प्रमाण है कि ऐसे राष्ट्रद्रोही काम को असफल कर दिया क्योंकि रेल हड़ताल होने से देश के सामने एक भीषण संकट उत्पन्न हो जाता है और सामान्य नागरिकों का जीवन अस्तव्यस्त हो जाता है। इसको हमारे मंत्री जी ने बड़ी खूबी के साथ समझाला है, इसलिये ही उनका अभिनन्दन करते हैं और हार्दिक समर्थन करते हैं।

रेल मंत्री जी ने न केवल यही काम किया बल्कि बजट प्रस्ताव में ऐसा दिखाया गया है कि रेल कर्मचारियों के हितों के लिए अनेकानेक उपाय किये हैं। जैसे रेल कर्मचारियों के बच्चों को पढ़ाने के लिए नये मैडिकल कालेज की स्थापना की जाएगी और उसके माध्यम से उनकी शिक्षा दीक्षा का दायित्व रेलवे प्रशासन ने एक प्रकार से अपने ऊपर लिया है।

बम्बई, कलकत्ता और दिल्ली ऐसे बड़े नगरों के स्टेशनों पर एक वर्ष पहले से ही आरक्षण कर दिया जाता था। लेकिन अब ऐसा प्रावधान किया गया है कि अग्रिम आरक्षण

एक माह पहले ही हो सकता है, इससे यात्रियों को बड़ी सहूलियत होगी और गैर सामाजिक तत्व अनुचित लाभ नहीं उठा सकेंगे। डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों में एक दूसरे दर्जे का डिब्बा रखने का प्रस्ताव है। इस बारे में मेरा निवेदन है कि कम से कम दो दूसरे दर्जे के डिब्बे लगाने चाहिये। इसी तरह से राजधानी एक्सप्रेस में भी दूसरे दर्जे का डिब्बा दिया जाय जिससे गरीब लोग भी राजधानी एक्सप्रेस से यात्रा कर सकें।

एक और बड़ा अच्छा प्रस्ताव इस वर्ष रेल मन्त्री जी ने रखा है जिसके लिये हम उनका आभार मानते हैं। निजी स्वामित्व की जो 6 रेल गाड़ियां चलती थीं देश में उनमें से दो का राष्ट्रीयकरण करने का प्रस्ताव है। मेरा अनुरोध है कि सभी निजी स्वामित्व की रेल गाड़ियों का राष्ट्रीयकरण होना चाहिये, और खास कर के बिहार के फतुवा-इस्लामपुर का राष्ट्रीयकरण किया जाय।

लगभग 17 लाख रेल कर्मचारी हैं जिनमें से केवल 38 प्रतिशत के लिये मकान की व्यवस्था है। इस वर्ष लगभग 7000 मकान बनाने का प्रस्ताव इस वित्तीय वर्ष में है। साथ ही तकनीकी सुविधा दिलाकर सहकारी भवन निर्माण समिति द्वारा बैंकों से ऋण दिला कर या अन्य वित्तीय संस्थाओं से ऋण दिला कर रेल कर्मचारियों को अधिक आवासीय सुविधायें दिलाने का सरकार का स्तुत्य प्रयास है।

आजादी से पूर्व के बने हुए रेलवे क्वार्टरों में वायु संचार, बिजली, शौचालय और रसोई घर की व्यवस्था नहीं थी। लेकिन अब इन सुविधाओं की व्यवस्था करा कर उनको आधुनिकतम बनाया जा रहा है जो रेल मन्त्री जी और प्रधान मंत्री जी के समाजवादी और मानवीय दृष्टिकोण का सर्वथा द्योतक है। जब यह देश गुलाम था। इन सभी सुख सुविधाओं का अभाव उन क्वार्टरों में था। आजादी के पूर्व ऐसे क्वार्टर बनाये गए थे जिनमें मनुष्य के लिये रहना सम्भव नहीं था। लेकिन रेल मन्त्री जी ने उन क्वार्टरों की स्थिति में सुधार का जो संकल्प लिया है वह प्रशंसनीय है।

इसी प्रकार मासिक टिकटों के किराये में वृद्धि न करके आपने गरीब जनता का हित रक्षण किया है जो एक प्रशंसनीय कार्य है। 150 किलो मीटर से अधिक के दूसरे दर्जे का किराया नहीं बढ़ाया जाये। पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार के गरीब मजदूर कलकत्ता और गोहाटी आते जाते हैं, वह अपना गहना बंधक रखकर आते जाते हैं। इस कारण उनके सामने बहुत भीषण संकट उपस्थित हो जाता है। इस सम्बन्ध में रेलवे मन्त्री को विचार करना चाहिये।

हमारे यहां से जो सोनभद्र एक्सप्रेस चलती है, उसको प्रतिदिन चलाया जाना चाहिये, अभी तक वह प्रतिदिन नहीं चलती है। यह पटना और दिल्ली के लिये सीधी रेलगाड़ी है। इससे यात्रियों को अधिक सुविधा होगी।

विक्रम शिला रेलगाड़ी में पटना से प्रथम एवं दूसरे दर्जे के डिब्बे लगाये जायें। तिनसुखिया मेल में प्रथम और द्वितीय श्रेणी के डिब्बे पटना से भी लगाये जायें। इनमें तत्काल पटना से आरक्षण का कोटा दिया जाये जो अभी तक नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, एक बड़ी रेलवे लाइन सोनपुर से लखनऊ तक होने जा रही है, मेरा निवेदन है कि इसे सोनपुर से दिल्ली तक के लिये सीधी गाड़ी चलायी जाये और इसका नाम हरिहर नाथ एक्सप्रेस रखा जाये।

इसी तरह छपरा-बेतिया-रक्सौल एक नई रेलवे लाइन बनाकर रक्सौल-बेतिया से उत्तर प्रदेश के सभी प्रमुख स्थान और दिल्ली से निकटतम सम्पर्क और आवागमन का मार्ग प्रशस्त किया जाये तथा रक्सौल-छपरा होते हुए सीधे दिल्ली के लिये पूज्य राष्ट्रपिता के संग्राम स्थल मोतीहारी के महत्व के स्मारक स्वरूप राष्ट्रपिता एक्सप्रेस चालू की जाये।

मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ छपरा के पश्चिमी और पूर्वी इन दोनों सड़कों पर छपरा और बेनियापुर और छपरा मढ़ौरा सड़क पर ओवर-ब्रिज नहीं है, जिसके चलते लोगों को बहुत परेशानी होती है। और खास कर रेलवे लाइन छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदलने के कारण इन दोनों फाटकों को बन्द कर दिया जाता है। इससे जहाँ नगर के लोगों को परेशानी होती है वहाँ देहात के लोगों को भी आने जाने में बड़ी कठिनाई होती है। हमारे रेलवे उपमंत्री यहाँ बैठे हैं, मैं उनसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि जनता के इस कष्ट निवारण के लिये अबिलम्ब इन दोनों सड़कों पर ओवर-ब्रिज बनाकर लोगों का कल्याण करने की कृपा करें। जयहिन्द।

*श्री एस० मुरुगैयन (तिरुपत्तूर) : उपाध्यक्ष महोदय, अपनी पार्टी द्रविड़ मुनेत्र कड़गम की ओर से मैं हमारे रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट पर कुछ शब्द बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

आरम्भ में ही मैं इस बात पर जोर देना चाहूंगा कि रेल मंत्री को तीन बातों पर विशेष ध्यान देना होगा—रेल दुर्घटनायें रोकनी चाहिए, रेलगाड़ियाँ ठीक समय से चलनी चाहिए, रेलगाड़ी में यात्रा करने से पहले सभी यात्रियों को टिकट खरीद लेना चाहिए। यदि इन तीनों बातों पर ध्यान दिया जाये तो रेलवे को होने वाली हानि को कम किया जा सकता है। भाड़े और किराये में 350 करोड़ तक की वृद्धि किये जाने के बाद भी केवल 11 करोड़ का लाभ दिखाया गया है। ऐसा दिखाई देता है कि रेल मंत्री भाड़े और किराये में वृद्धि किये बिना कभी भी लाभ का बजट प्रस्तुत नहीं कर पायेंगे। उन्हें चाहिए कि वह भाड़े और किराये में वृद्धि किए बिना ही रेलवे के राजस्व में वृद्धि करने के जरिये निकालें। जो तीन सुझाव मैंने दिये हैं उनसे उन्हें इस विषय में सहायता मिल सकती है।

हमारे देश में कुल रेल लाइनों का 51% बड़ी लईन है। लेकिन तमिलनाडु में कुल 3800 किलोमीटर रेल लाइनों में से केवल 10% बड़ी लाइन है। मुझे नहीं मालूम कि तमिलनाडु ने कौन सा ऐसा पाप किया है जिसके कारण वहाँ की रेल लाइनों का 51% बड़ी लाइन नहीं है। रेल मंत्री महोदय को इस पर विचार करना चाहिए और तमिलनाडु के साथ स्वाधीनता के बाद से ही जो अन्याय हो रहा है उसे दूर करना चाहिए। किसी भी रेल बजट में तमिलनाडु के लिए कोई लाभदायक परियोजना नहीं रखी गई है। यदि ऐसा किया जाता रहेगा तो जाहिर है कि तमिलनाडु के लोगों को आन्दोलन करना पड़ेगा। उनका विरोध शीघ्र ही ज्वालामुखी के लावा की तरह फूट पड़ेगा। रेल मंत्री महोदय को तमिलनाडु में छोटी लाइनों को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए योजनायें स्वीकृत करनी चाहिए। तमिलनाडु के मामले में उन्हें इस सिद्धान्त के प्रति उपेज अपने नये प्रेम का प्रदर्शन नहीं करना चाहिए कि लाइनों के परिवर्तन पर जोर नहीं दिया

*तमिल में दिए गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

जाना चाहिए क्योंकि छोटी लाइनों को शक्तिशाली बनाकर भी वही परिणाम प्राप्त किये जा सकते हैं। लेकिन यह सभी को ज्ञात है कि बड़ी लाइनों के जरिये अधिक खाद्यान्न और माल ढोया जा रहा है और यात्री भी अधिक संख्या में अधिक तेजी से लाये-लेजाये जा रहे हैं। इस मामले में तमिलनाडु की उपेक्षा करने का कोई अंत तो होना चाहिए। वस्तुतः तीन दशकों तक उपेक्षा किए जाने की प्रतिपूर्ति के रूप में रेल मंत्री को तमिलनाडु पर विशेष ध्यान देना चाहिए।

पिछले आम चुनावों के बाद दो बड़ी दुर्घटनायें हुई हैं। एक तो गत वर्ष कटपडी-वेल्लुपुरम लाइन पर हुई थी जिसमें 20 लोग मरे थे। हाल ही में हुई वनियमबड़ी दुर्घटना में जो वस्तुतः एक बड़ी दुर्घटना है, लगभग 75 लोगों ने अपनी जानें गंवाई। यदि समय पर पर्याप्त सुरक्षा उपाय कर लिए जाते तो इस बड़ी दुर्घटना को टाला जा सकता था। मालगाड़ी के तीन डिब्बे पटरी से उतर गये और मालगाड़ी उन तीन डिब्बों और गार्ड के बिना ही वनियमबड़ी पहुंची। वनियमबड़ी स्टेशन पर किसी ने भी इसे नहीं देखा। गेट के बिल्कुल नजदीक ही ये मालगाड़ी के पटरी से उतरे तीनों डिब्बे पड़े हुए थे। रेलवे गेट पर मौजूद कर्मचारियों ने यह देखा था उनमें से किसी ने भी इसकी सूचना वनियमबड़ी स्टेशन को नहीं दी। स्टेशन के अधिकारियों ने त्रिवेन्द्रम मेल के लिए लाइन खाली है की सूचना जालारपेट स्टेशन को भेज दी थी। त्रिवेन्द्रम मेल आकर इन तीनों माल डिब्बों से टकरा गई जिसमें 20 लोग मर गये। वनियमबड़ी स्टेशन दुर्घटनास्थल से केवल 2 या तीन फर्लांग ही दूर है और त्रिवेन्द्रम मेल के टकराने की आवाज वनियमबड़ी स्टेशन पर भी सुनाई दी होगी। तो भी स्टेशन के अधिकारियों ने येरकौड एक्सप्रेस को स्टेशन से चलने का सिगनल दे दिया। यह रेलगाड़ी भी त्रिवेन्द्रम मेल और मालगाड़ी के पटरी से उतरे हुए डिब्बों से टकरा गई। इस गम्भीर दुःखद दुर्घटना के लिए और 75 लोगों की मौत के लिए मालगाड़ी का गार्ड और रेल फाटक तथा वनियमबड़ी स्टेशन पर मौजूद कर्मचारी जिम्मेदार हैं। यदि रेलवे चाहती है कि ऐसी दुर्घटनायें दोबारा न हों तो वनियमबड़ी दुर्घटना के लिए जिम्मेदार लोगों को सख्त दण्ड दिया जाना चाहिए।

आपको सवारी डिब्बों में फंसे यात्रियों को बचाने के मामले में वेल्डिंग गैस का काम करने वाले लोगों द्वारा अपनाये गये निर्दयतापूर्ण दृष्टिकोण के बारे में जानकर बहुत दुःख होगा। जिस समय वे गैस से वेल्डिंग करते हैं तो यह बात ध्यान में नहीं रखते कि डिब्बे को आग भी लग सकती है। 1000 लोगों की मौजूदगी में डिब्बे के भीतर फंसे लोगों को जिन्दा भून दिया गया। उनकी चीख और पुकार अभी भी वनियमबड़ी स्टेशन पर सुनाई देती है। वे तकनीशियन भी, जिन्होंने गैस वेल्डिंग की थी, डिब्बे में मरने वाले यात्रियों की हत्या के लिए उत्तरदायी हैं। 25 से अधिक व्यक्ति जीवित जल गए थे।

अब रेल विभाग ने ऐसी दुर्घटनाओं की जांच करने का आदेश दिया है। जांच अधिकारी दुर्घटना स्थल पर जांच नहीं करता बल्कि कहीं और करता है। वह तमिल भाषा नहीं जानता। वह उन लोगों की बात को कैसे समझ सकता है जो केवल तमिल में ही गवाही दे सकते हैं? यदि वह दुर्घटना स्थल से दो-तीन स्टेशन दूर जांच न्यायालय लगाकर बैठता है तो क्या निष्कर्ष निकाल सकता है? जांच दुर्घटना स्थल पर ही की जानी चाहिए और जांच अधिकारी को दुर्घटना स्थल की क्षेत्रीय भाषा समझने वाला होना चाहिए। तभी वह दुर्घटना के

शिकार हुए लोगों के आश्रितों की सहायता कर सकता है। उदाहरणार्थ थंडराई दुर्घटना में शिकार हुए लोगों के आश्रितों को अभी तक मुआवजा नहीं मिला है। जांच पूरी हो चुकी है। दुर्घटना के शिकार हुए व्यक्तियों के संबंधियों की जानकारी प्राप्त हो चुकी है। वहां अधिकारी है। किन्तु अभी तक मुआवजे के भुगतान में देरी होने के कारण मालूम नहीं हैं। एक और बात यह है जिसका कोई उत्तर नहीं मिला कि रेल विभाग पहचाने गए दुर्घटना ग्रस्त लोगों की संख्या प्रकाशित करता है। मान लीजिए, 100 व्यक्ति मरते हैं, 60 व्यक्ति मरे हुए और 40 लापता घोषित किये जाते हैं। 40 लापता घोषित व्यक्तियों के परिवारों का क्या होगा और कौन उनकी सहायता के लिए आएगा? दुर्घटना में मरने वालों की सही संख्या प्रकाशित करती के संबंध में अवश्य कुछ किया जाना चाहिए ताकि उनके आश्रित मुआवजा प्राप्त कर सकें।

दुर्घटना होने के तीन घंटे बाद लोग चिकित्सा सुविधा न मिलने के कारण मर जाते हैं। चिकित्सा सुविधा तुरन्त ही दी जानी चाहिए तथा इस उद्देश्य के लिए कुछ व्यवस्था की जानी चाहिए। पिछले वर्ष स्टेशन मास्टर्स के सम्मेलन में वनियमबाड़ी में सिग्नलों को बदलने की मांग के संबंध में एक संकल्प पारित किया गया था। यदि अधिकारियों ने इस मांग को पूरा दिया होता तो यह बड़ी दुर्घटना टल सकती थी। स्टेशन मास्टर्स के सम्मेलन में पारित किए गए संकल्प पर कार्यवाही न करने के लिए उत्तरदायी अधिकारियों के विरुद्ध कार्यवाही की जानी चाहिए।

अब मैं अपने चुनाव क्षेत्र की समस्याओं पर आता हूँ। मद्रास से चलने वाली कोवाई एक्सप्रेस गाड़ी कटपडी के बाद केवल जालारपेट पर रुकती है। इसके बीच अम्बूर वनियमबाड़ी तथा परणमपेट आते हैं जो प्रति वर्ष 500 करोड़ रुपये मूल्य का चमड़ा निर्यात करते हैं। आप कारोवारी लोगों और व्यापारियों की संख्या का अनुमान लगा सकते हैं, जिन्हें इन स्थानों से आना पड़ता है। मद्रास से चलकर वे कटपडी या जालारपेट उतरते हैं और अपने-अपने स्थानों पर वापस जाते हैं। इससे उनको बहुत असुविधा होती है। कोवाई एक्सप्रेस को अम्बूर या वनियमबाड़ी पर रुकना चाहिये। मद्रास से वृन्दावन एक्सप्रेस बंगलौर जाती है। बंगलौर से मद्रास तक एक और रेलगाड़ी चलने वाली है। यह गाड़ी भी वनियमबाड़ी या अम्बूर पर रुकनी चाहिए। इसी प्रकार कोवाई से मद्रास तक एक और रेल गाड़ी चलाई जानी चाहिए और इसे भी अम्बूर या वनियमबाड़ी पर रुकना चाहिये। मीटर गेज रेल मार्ग पर कटपाडी और विल्लुपुरम के बीच चलने वाली यात्री गाड़ी को बन्द कर दिया गया है। मैं मांग करता हूँ कि इस क्षेत्र के हित में ये गाड़ियां पुनः चलायी जानी चाहिए। तिरुवन्नामलाई के लोगों को सीधे मद्रास जाने की सुविधा के लिए कटपाडी से विल्लुपुरम होकर मद्रास के लिए जाने वाली गाड़ी में दो डिब्बे जोड़े जाते थे। अब वे इन दोनों डिब्बों को नहीं जोड़ते हैं। अब हमें विल्लुपुरम जाकर मद्रास के लिए गाड़ी लेनी पड़ती है। लोगों की समस्याओं के प्रति रेल विभाग का ऐसा मनमाना रवैया मेरी समझ में नहीं आ रहा है। ये दोनों डिब्बे इस गाड़ी में दोबारा लगाये जाने चाहिए।

तिरुवन्नामलाई अंतर्राष्ट्रीय दृष्टि से रमणाश्रम के लिए प्रसिद्ध है जहां पूरे विश्व से महर्षि रमण के भक्त इसकी यात्रा करने आते हैं। स्टेशन पर उनके विश्राम करने के लिए कोई स्थान नहीं है। स्टेशन का केवल एक भाग ही घूप और वर्षा से बचाव के लिए ढका

हुआ है तथा दूसरा भाग बिल्कुल खुला हुआ है। तिरुवनमलाई में प्रतिमास उत्सव होता है। समूचे तमिलनाडु से भक्तगण तिरुवनमलाई में आते हैं। मैंने यह प्रश्न इस सभा में दो बार उठाया है। मैंने यह प्रश्न रेल मंत्रालय की सलाहकार समिति की बैठक में भी उठाया था। जो प्रश्न हम उठाते हैं उनका हमें तत्काल उत्तर मिल जाता है। परन्तु लोकहित में दिए गए हमारे सुझावों पर तत्काल कोई कार्यवाही नहीं की जाती है। यह बच्चे को चाकलेट दे कर बहलाने का प्रश्न नहीं है। हम लोगों की समस्याएं उठाते हैं तथा हम उन पर कार्यवाही करने की मांग करते हैं, और हम रेल से केवल उत्तर नहीं चाहते। दिल्ली से चलने वाली के० के० एक्सप्रेस आंध्र प्रदेश में रुकने के बाद सीधी जालारपेट जाती है। हम कटपाडी में इसके रुकने की मांग करते रहे हैं। के० के० एक्सप्रेस कटपाडी में भी रुकनी चाहिये। अपेक्षित सुरक्षा उपाय अपनाकर दुर्घटनाओं को रोका जाना चाहिये। हम अपने सुझावों पर कार्यवाही करवाना चाहते हैं। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री नन्दी घेल्लैया (सिटीपेट) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा इस सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है मैं उसका समर्थन करते हुए अपने कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। रेलवे से इस देश के निवासियों का सीधा सम्पर्क रहता है। रेल मंत्री, श्री केदार पांडे ने अपनी स्पीच में कई नई रेलवे लाइनों का जिक्र किया है। भिन्न भिन्न क्षेत्रों में उन्होंने नयी रेलवे लाइनें बिछाने का जिक्र किया है। मेरी समझ में यह बात नहीं आयी कि रेल लाइनें जो बिछाई जाती हैं वह क्या किसी मेम्बर के प्रपोजल की बेसिस पर बिछाई जाती हैं या किसी के दबाव या प्रेशर पड़ने पर मंजूर की जाती हैं। मैं आपके द्वारा मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि इतने वर्षों की आजादी के बाद भी आज इस देश में ऐसे क्षेत्र आप देखेंगे जहां के निवासियों को अभी भी रेल का सफर करने का अवसर प्राप्त नहीं हुआ है। मैं जिस क्षेत्र मेडक की बात कर रहा हूँ वह भारत की प्रधान मंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी का निर्वाचन क्षेत्र भी है। गुजिश्ता साल यहां पर पट्टनचेरू मेड्डामल्लि, सिटीपेट जो वैकवर्ड इलाके हैं उनका जिक्र किया गया। आंध्र के श्री मल्लिकार्जुन, डिप्टी मिनिस्टर (रेलवे) यहाँ पर बैठे हैं, मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग आपने संभालने के बाद आप से जो भी बात करने के लिए आया, सिर्फ साउथ ही नहीं बल्कि सारे हिन्दुस्तान के लोग आप से बातचीत करके खुश हैं और आप की तारीफ करते हैं। मैं दोबारा यह भी कहना चाहता हूँ कि आपने अपने क्षेत्र से दो दफा चुनाव में कामयाब होकर लोकसभा के सदस्य बने हैं और ये रहनुमाई की है।

मैं सदन में यह बात तीसरी बार कह रहा हूँ कि आंध्र एक्सप्रेस जो सिकन्दराबाद से नई दिल्ली को आने वाली गाड़ी है, वह सप्ताह में तीन बार चलाई जाए, लेकिन कुछ टेक्नीकल खराबी की वजह से मेरे उस सुझाव को समर्थन नहीं मिला। इसलिए मैं आप से फिर कहता हूँ कि जैसे तमिलनाडु से केके एक्सप्रेस में डबल इंजन लगाकर 22 बोगियां रन हो रही हैं, उसी प्रकार से मैं मंत्री महोदय से ख्वाइश करूंगा कि आन्ध्र एक्सप्रेस जो सिकन्दराबाद से नई दिल्ली आने वाली गाड़ी है, जिसमें कि बहुत रश होता है, उसमें जल्दी से जल्दी डबल इंजन लगाकर मुसाफिरो को सुविधा प्रदान की जाए।

इसके अलावा मैं दक्षिण एक्सप्रेस सिकन्दराबाद से जो दिल्ली रोजाना गाड़ी दिल्ली आती है, उसके बारे में कहना चाहता हूँ। उसमें गाड़ी में सात डिब्बे सिकन्दराबाद से काजीपेठ तक आते हैं और सात डिब्बे तमिलनाडु से आकर उसमें जोड़ दिए जाते हैं, इस प्रकार 14 डिब्बे दिल्ली आते हैं। इस तरह की व्यवस्था से आन्ध्रप्रदेश, हैदराबाद और सिकन्दराबाद के नागरिकों को बहुत कठिनाई हो रही है। आप जानते हैं कि रिजर्वेशन की समस्या के बारे में यहां पर कई माननीय सदस्यों में आपका ध्यान इस ओर खींचा है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि हैदराबाद और सिकन्दराबाद आन्ध्र का कैपिटल सिटी होने के नाते कई व्यापारिक लोग दिल्ली आते हैं और उनको सुविधाएं देने के लिए आपको चाहिए कि उसमें डिब्बों में इजाफा किया जाए, ताकि मुसाफिरों को कुछ फायदा हो सके। इसलिए मैं मंत्री महोदय से स्वाहिश करूंगा कि आप उसके बारे में गम्भीर रूप से सोचेंगे।

अब मैं आपको रिजर्वेशन के बारे में बताना चाहता हूँ। जब मैं आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस से दिल्ली आ रहा था तो मुझे वहाँ के रेलवे के इम्पलाइज़ ने बताया कि दो गाड़ियाँ सिकन्दराबाद से बम्बई को जाती हैं—मीनार एक्सप्रेस और बम्बई एक्सप्रेस—जिसमें टिकट की कीमत 43 रु० है, लेकिन उस टिकट की कीमत बाहर प्राइवेट एजेंसी द्वारा 140 रु० ब्लैक में बेची जाती है। यह मैं आपको बिल्कुल ठीक बता रहा हूँ कि वहाँ कुछ ऐसे जिम्मेदार लोगों का इस प्रकार का कहना है। जो लोग रोज बम्बई से सिकन्दराबाद और सिकन्दराबाद से बम्बई सफर करते हैं, उन लोगों का कहना है कि इस प्रकार का करप्शन वहाँ पर है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि हमको रेलवे पुलिस की सहायता से इन तमाम लोगों को कंट्रोल करने की आवश्यकता है।

(श्री गुलशेर अहमद पीठासीन हुए)

आजकल हमारी रेल गाड़ियों में विभिन्न प्रकार के लोग सफर करते हैं, लेकिन रेल में सफर करने के लिए उनको कोई सुरक्षा नहीं है। रेलवे में सामान की चोरी बहुत ज्यादा हो रही है और आपकी रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स इसमें कुछ नहीं कर रही है। रेल मंत्रालय इस फोर्स की तनख्वाह पर 31 करोड़ रुपया सालाना खर्च करता है, लेकिन मालूम नहीं वे लोग यात्रियों की सुरक्षा के लिये क्या निगरानी करते हैं। उनके काम करने का जो तरीका है, वह बिल्कुल ठीक नहीं है। उनकी जिम्मेदारी यात्रियों की हिफाजत और रेलवे के जरिये भेजे जाने वाले माल की हिफाजत होनी चाहिये—लेकिन वे अपने काम को ठीक तरह से सरअन्जाम नहीं दे रहे हैं।

रेलवे में जो सामान चोरी होता है—रेलवे को उसके मुआवजे की शकल में हर साल बहुत बड़ी रकम अदा करनी पड़ती है। सन् 1938 और 39 में जो चोरियाँ और डैमेज होता था उस वक्त रेलवे की ओर से कुल 4 लाख रुपया दिया जाता था, लेकिन आज वह रकम बढ़कर 15 करोड़ रुपये हो गयी है—इस तरह से रेल मंत्रालय का पैसा बरबाद हो रहा है। रेलवे के पास हिफाजत के लिये कई तरह की फोर्सें हैं—रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स, रेलवे पुलिस—लेकिन इन सबके बावजूद भी रेलवे को हर

साल इतना नुकसान उठाना पड़ता है। इस तरफ़ खास तौर से रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिये।

हमारे यहां हैदराबाद और सिकन्दराबाद से बहुत बड़ी तादाद में लोग शाम को काम करने के बाद अपने घरों की तरफ़—उमदा नगर की तरफ़, लोकल ट्रेन्ज से जाते हैं। इन में बहुत से विद्यार्थी होते हैं, इन्डस्ट्रीयल वर्कर्स होते हैं, सरकारी कर्मचारी होते हैं। ट्रैफिक बहुत ज्यादा बढ़ जाने की वजह से इन ट्रेन्ज में बहुत ज्यादा दुश्वारी हो रही है। मैं डिप्टी मिनिस्टर, मल्लिकार्जुन साहब से दरखास्त करूंगा कि इस लाइन का इलैक्ट्रिकेशन कराया जाना चाहिये और बिजली के जरिए इन गाड़ियों को चलाया जाना चाहिये। ट्रैफिक बहुत ज्यादा बढ़ जाने से लोग रेल के बजाय बसों, आटोरिक्शा और दूसरे जरियों से जाते हैं, जिससे एक्सीडेंट्स की तादाद बहुत ज्यादा बढ़ गई है। अगर बिजली के जरिये ट्रेन्ज चलाई जाये तो इन एक्सीडेंट्स के इमकानात भी कम हो सकते हैं।

हमारे रेल मंत्री—केदार पांडे जी—ने अपनी बजट स्पीच में बहुत-सी नई रेल लाइनों का जिक्र किया है, लेकिन आंध्र प्रदेश जितना बैकवर्ड एरिया है, उमको देखते हुए जितनी नई लाइनें उसको दी जानी चाहिये थीं, वे नहीं दी गई हैं—इस तरफ़ खास तौर से तवज्जह दी जानी चाहिये।

हमारे यहां नामपल्ली स्टेशन से जो रायलसीमा एक्सप्रेस त्रिपुति जाती है उस में कैपेसिटी बहुत कम है। हमारे यहां त्रिपुति बालाजी का बहुत बड़ा मन्दिर है जहां हर तरफ़ से हजारों मुसाफिर रोज़ाना जाते हैं लेकिन गाड़ी में इतनी ज्यादा भीड़ होती है कि लोगों को जगह नहीं मिलती है और बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि उस गाड़ी में ज्यादा डिब्बे बढ़ाये जाएं, जिससे यात्रियों की प्राब्लम हल हो सके।

हमारे सिकन्दराबाद से यादगिरिगुट्टा जाने का रास्ता है जहां लक्ष्मी नरसिंह स्वामी जी का बड़ा मन्दिर है, जिसमें हजारों लोग रोज़ाना भगवान के दर्शनों के लिए आते हैं। आप की रेलवे के कई क्रोसिंग ऐसे हैं, जिनकी वजह से घंटों तक लोगों को इंतज़ार करना पड़ता है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से गुजारिश करूंगा कि ऐसे क्रोसिंग्स पर ओवर-ब्रिज बनाये जाएं। आंध्र प्रदेश के जो लोक सभा के सदस्य हैं और आंध्र प्रदेश के जो राज्य सभा के सदस्य हैं, उन्होंने कई बार सरकार से यह गुजारिश की है कि इन पर ओवर-ब्रिज बनाया जाए लेकिन रेल मंत्रालय ने इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया है। रेल मंत्री जी का ध्यान भी इस ओर आकर्षित किया गया है लेकिन आज तक उस का कोई काम नहीं हुआ है।

मैं आप का ज्यादा समय न लेते हुए, फिर दोबारा यह गुजारिश करूंगा कि सिकन्दराबाद से करीमनगर जाने के लिए एक नई रेल लाइन बाया सामिरपेट, गेजुअल और सिद्दीपेट बिछाई जाए। रामागुंडम में एक बहुत सुपर थर्मल प्लांट है, फर्टीलाइज़र्स का प्लांट है और वहां पर रोज़ाना 200 ट्रक सामान ले जाया जाता है। वहां पर बहुत ज्यादा ट्रेफिक है और बहुत-सी लॉरीज और बसें वहाँ पर चलती हैं। अगर यह नई लाइन वहाँ

पर बिछा दी जाती है, तो इससे वहाँ के लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी और ट्रेफिक में भी राहत मिलेगी।

इन अलफ़ाज के साथ, जो समय आपने मुझे दिया है, उसके लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

*श्री आर० के० महालगी (ठाणे) : सभापति महोदय, मैं 1981-82 के लिए रेल बजट, जिसकी राशि 2,920 करोड़ रुपये है, पर टिप्पणियाँ करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं कुछ नए सुझाव भी देना चाहूँगा।

रेलें भारतीय रेल अधिनियम, 1890 द्वारा शासित होती है। जैसा कि भूतपूर्व रेल मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी तथा उनके पूर्ववर्ती रेल मंत्रियों के वक्तव्यों से स्पष्ट होता है सरकार इसमें संशोधन करने की आवश्यकता से सहमत है, परन्तु फिर भी इस दिशा में कुछ भी नहीं किया गया है। इस अधिनियम की 150 धाराओं में से बहुत-सी धाराएँ बहुत पुरानी हैं। बदली हुई सामाजिक स्थितियों की जरूरतों तथा रेल यात्रियों की आवश्यकताओं तथा रेलों पर पड़े अतिरिक्त उत्तरदायित्वों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इन धाराओं को उपयुक्त ढंग से संशोधित करना होगा। मैं अपील करता हूँ कि सरकार आगामी सत्र के दौरान संशोधनकारी विधेयक लाये। सरकार द्वारा नीति में निरंतर परिवर्तन किए जाने के बावजूद पिछले 10 वर्षों में इस अधिनियम में केवल तीन संशोधन ही किए गए हैं। धारा 62 से 80 में तुरन्त परिवर्तन करने की आवश्यकता है।

हमें दिए गए बजट संबंधी दस्तावेज बृहदाकार के तथा जटिल हैं, जिसके कारण उन्हें ध्यानपूर्वक पढ़ना किसी सदस्य के लिए आसान नहीं है। बजट संबंधी कागजों के साथ, एक करोड़ या उससे अधिक खर्च वाली सभी परियोजनाओं की व्याख्या करने वाली अतिरिक्त सामग्री भी दी जानी चाहिए। इसमें यह स्पष्टरूप से दिखाया जाना चाहिए : (1) परियोजना का स्वरूप; (2) अपेक्षित लाभ; (3) निवेश तथा इसे पूरा करने में लगने वाला अपेक्षित समय; (4) परियोजना से रोजगार की संभावना; तथा (5) राज्य सरकारों तथा स्वायत्तशासी संस्थाओं से सहयोग प्राप्त करने के लिए उठाए गए कदम।

मुझे इस बात से दुःख हुआ है कि माननीय रेल मंत्री ने अपने भाषण में मितव्ययिता के उपायों का कोई भी उल्लेख नहीं किया है। दूसरी ओर इसमें फिजूलखर्ची का स्पष्ट उल्लेख है। यात्री व्यय वृद्धि की चिन्ता नहीं करेंगे यदि उन्हें सरकार की मितव्ययिता करने के इरादा का पता चले। रेल के खर्चों में किफायत करने के प्रस्तावों को तैयार करने के लिए रेल बोर्ड के सहायतार्थ एक समिति नियुक्त करने का मैं एक सुझाव दूँगा। वह समिति सभा को अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करे तथा उन सिफारिशों पर की जाने वाली कार्यवाहियों से सरकार हमें अवगत कराये। यह बजट भाषण के द्वारा भी किया जा सकता था।

वर्ष 1978-79 में भारतीय रेलों पर 14,797 अपराध हुए; 1979-80 में इनकी संख्या लगभग दुगुनी हो गई। बहुत से मामलों में डाकू डिब्बों में घुस गए और उन्होंने यात्रियों को

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

इच्छानुसार लूटा। नवीनतम उदाहरण भेलम एक्सप्रेस के एक डिब्बे का लूटा जाना है। यात्रा करने वाली जनता, जो रेलों के उपयोग के अधिकार के लिए भुगतान करती है, की सुरक्षा करना सरकार का परम कर्तव्य है। यात्रियों की सुरक्षा करने के लिए रेल मंत्रालय के अधिकारियों तथा राज्यों के बीच सहयोग सुनिश्चित करने के लिए तंत्र बनाया जाना चाहिए। महाराष्ट्र में बम्बई की उप-नगरीय रेलों के यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए एक योजना बनाई गई है जिसकी लागत 1,40,000 रुपये होगी। रेल मंत्रालय को उपरोक्त व्यय के आधे हिस्से का भार उठाने के लिए आगे आना चाहिये।

पिछले वर्ष लगभग एक लाख अड़तीस हजार बिना टिकट यात्रियों को पकड़ा गया था। यदि सरकार रेलों को लाभ में चलाना चाहती है तो बिना टिकट यात्रा की रोकथाम करनी होगी। रेलों सलाहकार समितियों की कार्यसूची में यह मद प्रति मास आनी चाहिए।

इस वर्ष के बजट में मध्य रेल के साथ बहुत अन्याय किया गया है। मांग पुस्तक के भाग के पृष्ठ 85 पर हम पाते हैं कि मध्य रेल में 1,75,50,000 रुपये के खर्च वाली केवल चार परियोजनाएं ही बनाई गई हैं, परन्तु पश्चिम रेल के लिए 6,83,80,000 रुपये के खर्च वाली सात परियोजनाएं बनाई गई हैं। उत्तर रेल में 7,30,00,000 रुपये की लागत की 13 परियोजनाएं होंगी। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि वह यह स्पष्ट करें कि मध्य रेल के साथ—ऐसा अन्याय क्यों किया गया है। मैं आशा करूंगा कि अगले वर्ष इसकी पुनरावृत्ति नहीं होगी।

छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए कई योजनाएँ कार्यान्वित की जा रही हैं परन्तु संकरी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के लिए कोई योजना तैयार नहीं की गई है। पिछले अनेक वर्षों से कई योजनाओं की मांग की जा रही है। इस संदर्भ में लाटूर-मिराज बरास्ता पंदरपुर, 203 मील की दूरी की लाइन का उल्लेख करूंगा। अनेक वर्षों से इस लाइन को बदलने के लिए मांग उठती रही है। अभ्यावेदन समिति ने भी अपने 19-12-80 के प्रतिवेदन में सिफारिश की है :

समिति आशा करती है कि राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की स्वीकृत सिफारिशों को दृष्टि में रखते हुए, नई रेल लाइनें बनाने की नीति निर्धारित करते समय सरकार आवेदकों की लाटूर-मिराज संकरी रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की मांग के सम्बन्ध में समुचित रूप से विचार करेगी।

मुझे आशा है कि उपरोक्त उद्धरित सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए अगले वर्ष के बजट में इसकी व्यवस्था की जायेगी।

अब मैं उपनगरीय यात्रियों की समस्याओं पर आता हूँ। विशेष रूप से मेरे चुनाव क्षेत्र में समस्याएँ गम्भीर हैं। भारतीय रेलों के कुल यात्रियों के आधे यात्री प्रतिदिन बम्बई क्षेत्र में होते हैं परन्तु फिर भी उनकी समस्याओं पर समुचित ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

इसलिए मैं यह मांग करता हूँ कि बम्बई सम्भाग में उपनगरीय रेलों के लिए अलग सम्भाग होना चाहिए। बम्बई उपनगरीय सम्भाग के लिए अलग से एक बजट प्रस्तुत किया जाना चाहिये। इस बजट में उपनगरीय यात्रियों के पासों की मासिक दर नहीं बढ़ाई गई है,

परन्तु परानजये समिति की सिफारिशों पर निर्णयों को अंतिम रूप देते समय इसकी दरें बढ़ाई जाने की सम्भावना है। भार बढ़ाना सरकार के लिए नैतिकतापूर्ण नहीं होगा। सरकार को विचार करना चाहिये कि क्या उपनगरीय रेलों को संचालन लागत में होने वाली सभी प्रकार की लागत वृद्धि का भार उठाना होगा। यात्रियों को कोई भी अतिरिक्त सुविधाएं नहीं दी गयी हैं, इसलिए मासिक पासों की दरें बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है। परानजये समिति ने सिफारिश की है कि राज्य सरकार, जिला परिषदों, निगमों, नगरपालिका प्राधिकारणों तथा औद्योगिक और व्यापारिक संस्थानों जैसे अन्य अभिकरणों को इस भार में भागीदार बनाया जाना चाहिये। अतः केवल यात्रियों पर भार बढ़ाने के प्रस्ताव को स्वीकार करने के बजाय सरकार को परानजये समिति की समस्त सिफारिशों को स्वीकार कर लेना चाहिये।

रेल मंत्री ने दावा किया है कि दूसरी श्रेणी के किराये में केवल 10% वृद्धि की गई है परन्तु यदि आप आरक्षण शुल्क तथा शायिका शुल्क में वृद्धि तथा अधिभार पर विचार करें तो निम्नलिखित मार्गों पर वृद्धि 20% के लगभग होगी: (1) दिल्ली-हावड़ा-20% ; (2) दिल्ली-बम्बई-20% ; (3) दिल्ली-मद्रास-22½% ; (4) दिल्ली-लखनऊ-23% ; (5) दिल्ली-मुरादाबाद-45% (6) जम्मू-एर्णाकुलम-31% तथा दिल्ली-भोपाल-25%।

अतः मैं मांग करता हूँ कि आरक्षण शुल्क 2/- रुपये से घटा कर एक रुपया होना चाहिये, शायिका आरक्षण शुल्क 5,3,3 रुपये होना चाहिए न कि 8,5,5 रुपये। जहां तक अनुपूरक शुल्कों का संबंध है वे एक समान 2 रुपये होने चाहिये, चाहे वह शायिका पर है या कुर्सी पर।

कतिपय समाचार पत्रों ने नए रेल बोर्ड के विषय में बढ़ा-चढ़ा कर समाचार छपा है। मैं प्रतीक्षा बरूंगा और उनकी उपलब्धियों से इस बात का अनुमान लगाऊंगा।

श्री दलबीर सिंह (शहडौल) : रेल मंत्री द्वारा 1981-82 का जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया है उसका मैं स्वागत करता हूँ। लेकिन मुझे रेल मंत्री जी से यह शिकायत है कि मध्य प्रदेश जैसे बड़े प्रांत को उन्होंने इस बजट में इगनौर ही किया है। वैसे भी देखा जाए तो सारे भारत में मध्य प्रदेश का इतना बड़ा क्षेत्रफल है और उसके साथ-ही-साथ वहां इतने नैसर्गिक साधन हैं, जिनका सही-सही दोहन किया जाए तो न केवल मध्य प्रदेश को बल्कि सारे देश को फायदा हो सकता है। मैं मानता हूँ कि भारतीय रेलों हमारी राष्ट्रीय परिवहन प्रणाली की एक जीवन रेखा है और हमें यही उम्मीद थी कि जैसे अभी सदन के समक्ष प्रकाश डाला गया है रीवा सम्भाग की तरफ भी ध्यान दिया जाएगा। देश में ऐसा कोई सम्भाग नहीं है रीवा सम्भाग को छोड़ कर जो रेलवे लाइन से जुड़ा न हो। रीवा सीधी सतना शहडौल ही एक ऐसा सम्भाग है जो रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है। आज तक वहां कोई रेलवे लाइन नहीं डाली गई है। आपने अभी सदन में प्रकाश डाला है कि ललितपुर, खजुराहो, छतरपुर, पन्ना सतना होते हुए रीवा और सिंगरौली तक लाइन बिछाई जाए। सिंगरौली में कोयले के बहुत बड़े भंडार हैं। जहां तक खजुराहो का सम्बन्ध है उसके वास्ते हमारे पास केवल एक फ्लाइट है। जो टूरिस्ट हैं वे सही ढंग से खजुराहो पहुंच नहीं पाते हैं। रेलवे लाइन अगर डाल दी जाए तो खजुराहो जैसे विश्व विख्यात स्थान को ज्यादा-से-ज्यादा

टूरिस्ट देखने के लिए जायेंगे और उससे बहुत ज्यादा रेलवे को तथा देश को रेवन्यू भी प्राप्त हो सकता है। साथ ही सतना, बछतरपुर जिले के आस-पास जो इतना ज्यादा पान होता है उसको कानपुर ट्रकों के माध्यम से ही ले जाया जा सकता है रेलवे लाइन न होने की वजह से जिससे बहुत ज्यादा नुकसान होता है। रीवा की रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है। मैं चाहता हूँ कि उसकी ओर इस बजट में ध्यान दिया जाए।

मेरा दूसरा निवेदन यह है कि जो सतपुड़ा रेलवे लाइन के नाम से जानी जाती है जो जबलपुर से गोंडिया तक 126 मील की लाइन है यह नैरो गेज लाइन है और इस पर 1897, 1907 के बने हुए इंजन ही काम में लाये जा रहे हैं। मध्य प्रदेश सरकार ने प्रस्ताव भेजा है कि इस लाइन को ब्रॉडगेज में चेंज करने के लिए लकड़ी मिट्टी आदि आवश्यक चीजें देने को तैयार हैं क्योंकि इस रेलवे लाइन के बीच में सारे आदिवासी जिले पड़ते हैं, जैसे मंडला, बालाघाट, सिवनी और महाराष्ट्र का भंडारा जिला। और बालाघाट में तो काफी मात्रा में कोपर बौक्साइट और मैंगनीज के भंडार हैं जिनका नैरो गेज होने के अभाव में पूरा दोहन नहीं हो पाता है। इसी प्रकार से शहडौल जिले में 12 कोल माइन्स हैं लेकिन माल ढोने के लिए वहां वैगन्स नहीं हैं। ट्रकों से ही कोयले की दुलाई होती है जिससे माल की चोरी होती है और उद्योगों को भी ज्यादा-से-ज्यादा कोयला नहीं मिलता है।

रेल बजट को देखने से मालूम हुआ है कि केवल रायपुर-धनतरी-बलौदा लाइन को ही ब्रॉड गेज में चेंज करने के लिए लिया गया है, जबकि और क्षेत्रों में जहां मीटर गेज लाइन है उनको इग्नोर किया है। इससे हमें बड़ा असंतोष है। शहडौल जिले की आबादी 30-40 हजार है। वहां पर रेलवे लाइन बीच शहर से हो कर जाती है और लेविल क्रॉसिंग है। जो अक्सर बन्द ही रहता है। रेलवे लाइन शहर के बीच से जाने पर सैकड़ों आदमी हर साल मरते हैं और उनको अस्पताल ले जाना एक समस्या बन जाती है क्योंकि रेल फाटक अक्सर बन्द ही रहता है। इसलिए हमारी मांग है कि वहां बजाय लेविल क्रॉसिंग के ओवर-ब्रिज या ग्रंडर-ब्रिज बनाया जाय। मध्य प्रदेश शासन ने इस बारे में प्रस्ताव भी भेजा है लेकिन इस ओर कोई भी ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मेरा निवेदन है कि आप इस ओर अवश्य ध्यान दें जिससे लोगों को काफी सुविधा होगी।

आपने 1981-82 में 11 करोड़ 42 लाख का लाभ बजट में बताया है व 356 करोड़ की अतिरिक्त आय अनुमानित की है। फिर समझ में नहीं आता कि आप 10 से 15 प्रतिशत किराया क्यों बढ़ाने जा रहे हैं। मेरा निवेदन है कि द्वितीय श्रेणी के यात्रियों पर किराया न बढ़ायें क्योंकि गरीब लोग ही सैकिड क्लास में सफर करते हैं। 1981-82 में 11 करोड़ 42 लाख लाभ का बजट, व 356 करोड़ की अतिरिक्त अनुमानित आय के बावजूद भी मार्च 1982 में रेलवे सामान्य राजस्व की 466 करोड़ रुपये की कर्जदार रहेगी।

इसी प्रकार से छठी पंचवर्षीय योजना में गत वर्ष के 762 करोड़ के मुकाबले में 980 करोड़ रु० की बजट योजना रखी गई है जिसमें कहा गया है कि 18000 नये वैगन्स प्राप्त करेंगे और विद्युतीकरण करेंगे तथा लाइनों आदि का नवीनीकरण करेंगे। रेलवे ने 1974-75 में सर्वाधिक किराया एवं माल भाड़े की दरें बढ़ायी थीं उसके बाद भी रेल की आय में कमी होती जा रही है। 1979-80 और 1980-81 में क्रमशः 178 तथा 204 करोड़ रु० की आय में वृद्धि की गई थी।

छठी योजना में 5,680 सवारी डिब्बे और 780 डीज़ल और बिजली इंजनों को प्राप्त किया जायेगा और 500 कोयले से चलने वाले इंजनों को भंडार में रखने की आपने योजना बनाई है।

मैं इसका स्वागत करता हूँ। आप विद्युतीकरण के मामले में और ज्यादा प्रोत्साहन दें, लेकिन इसके साथ ही साथ रेलवे की कन्वेंशन कमेटी के रिपोर्ट के अनुसार छठी योजना के तीसरे वर्ष से रेलवे को घाटा होना शुरू हो जायेगा, 1980-81 में 8 करोड़ 1981-82 में 29 करोड़ और 1982-83 में 47 करोड़ घाटा होने की संभावना है। इस घाटे की ओर न जाकर आप ज्यादा से ज्यादा कर्मचारियों को प्रोत्साहन देने की ओर ध्यान दीजिए। हमारा निवेदन है कि रेलवे विभाग में जो 17 लाख कर्मचारी काम करते हैं उनको आवास की बहुत आवश्यकता है जो बजट में प्रावधान किया है उसे आप 38 परसेंट आवास देने जा रहे हैं। मेरा कहना है इस पर ज्यादा ध्यान दें।

कर्मचारी कल्याण योजनाओं पर और ध्यान दें। अस्पतालों का विस्तार होना चाहिए, वहां एम्बुलेन्स की व्यवस्था होनी चाहिये और जो रेलवे के कर्मचारी छुट्टी जाते हैं या जो अवकाश प्राप्त करते हैं, उनको अवकाश प्राप्ति से तीन दिन के अन्दर उनकी देय राशि का भुगतान किये जाने की व्यवस्था होनी चाहिये। मैं इस ओर भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो) : सभापति महोदय, जैसा आपने मुझे आदेश दिया है, मैं बोल रही हूँ। मेरा ख्याल है कि मैंने नाम तो जरूर दिया था, परन्तु चाहती थी कि सोमवार या मंगलवार में मुझे बोलने का मौका दिया जाता, लेकिन आपकी कृपा है, आज ही आप मुझे बोलने के लिए कह रहे हैं तो मैं बोल रही हूँ।

सभापति महोदय : मेरी आप पर कुछ कृपा नहीं है, आपका नाम लिखा था, इसलिए मैंने पुकारा है। अगर आप बोलना नहीं चाहे तो न बोलें।

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी) : जो रेलवे बजट हमारे मंत्री महोदय के द्वारा पेश किया गया है, मैं इसका स्वागत करने के लिये तत्पर हूँ। हमारे मंत्री जी ने जो बहुत से सुधार और प्रशासनिक कार्यों में क्षमता लाने के लिये जो प्रगतिशील परिवर्तन किये हैं, उनके लिये हम उनके हृदय से आभारी हूँ। पुराने वैगनों की जगह जो नये तरीके के वैगन दिये हैं, कपलर वैगन करके उनका नाम दिया है, उनका सर्किट बढ़ाने के लिये जो क्षमता पैदा की है, वह वास्तव में सराहनीय कार्य है। कई जगह पर कोयले और भाप के इंजन चल रहे थे, उसकी जगह डीज़ल और बिजली के इंजन लगाकर जो गति बढ़ाई है और उसमें जो कदम उठाये हैं, वह भी सराहनीय हैं।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहती हूँ कि जब तक प्रशासनिक क्षमता हमारे रेलवे विभाग में नहीं आयेगी, तब तक हम और आप कितने भी साधन जुटायें, वह नगण्य ही रहेंगे, उनसे हम फायदा नहीं उठा सकते।

हमारे पूर्व वक्ताओं ने जो विभागीय परेशानियाँ और कर्मचारियों की काम के प्रति उदासीनता या जन-मानस में जो मनोवृत्तियाँ पैदा हो रही हैं, जैसे ट्रेन में चलने के लिये

जगह-जगह चैन खींचना, जगह-जगह रुकावटें डालना, परेशानियां पैदा करना, इससे हमारी कार्यक्षमता बढ़ती नहीं, बल्कि इससे रेलवे की प्रतिष्ठा घटती है। इसके लिए क्या उपाय किये जायें, यह मन्त्री महोदय को सोचना पड़ेगा। हम लोग तो केवल यह चाहते हैं—और जनता भी चाहती है—कि इस तरह के जो गलत तत्व रेलवेज को नुकसान पहुंचाना चाहते हैं, उनकी कार्यवाहियों पर अंकुश लगाया जाये। आम लोग इस बारे में सरकार के साथ सहयोग करने के लिए तैयार हैं।

रेलवेज ने कोयले, लकड़ी के कोयले और जलाने की लकड़ी आदि कुछ चीजों पर छूट दी हुई है। यह ठीक है कि रेलवेज की क्षमता बढ़ाने या नई रेलवे लाइनें बिछाने या मीटरगेज को ब्राडगेज में चेंज करने के लिए धन की आवश्यकता होती है और वह धन करों, किराये और रेलवे के अन्य संसाधनों से ही प्राप्त किया जाता है। किन्तु हमें इस बात को मद्दे-नज़र रखना चाहिए कि हम जिन चीजों पर कर बढ़ा रहे हैं, क्या डायरेक्ट या इन्डायरेक्ट तरीके से उसका प्रभाव गरीब तबके पर तो नहीं पड़ने वाला है। जैसे, चावल, दालें और तिलहन आदि खाने-पीने का सामान एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश में जाता है। यदि उन चीजों का किराया बढ़ जाता है, तो यह स्वाभाविक है कि उसका असर आम जनता के जीवन पर पड़ता है—वे चीजें महंगी हो जाती हैं और साधारण लोगों पर उसका प्रभाव पड़ता है। मैं मन्त्री महोदय को सुझाव देना चाहती हूँ कि वह थोड़ी उदारता का परिचय दें और फ़र्टिलाइज़र, सब्जियों और फलों के सम्बन्ध में राहत दें। जहां मैं रहती हूँ, वह पान का एरिया है, पान की कृषि वहां होती है। पान एक ऐसी नाजुक चीज़ है कि अगर स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी उसकी बुकिंग में एक दिन की भी देरी कर देते हैं, तो लाखों रुपयों का पान स्टेशन पर पड़े पड़े नष्ट हो जाता है। मेरी प्रार्थना है कि इन सब चीजों के कर में राहत दी जाये।

मेरी भी शिकायत वही है, जो हमारे प्रदेश के अन्य सदस्यों ने—आपने और मुझसे पहले बोलने वाले माननीय सदस्य ने—की है। हम बहुत दिनों से निवेदन करते आ रहे हैं, और मैं लिखित रूप में प्रस्तुत करने वाली हूँ, कि ललितपुर और बांदा के बीच रेलवे लाइन बिछाई जाये। इस बारे में एक डेपुटेशन भी प्रधान मन्त्री जी से मिला था, जिसमें हमारे यहां के एम एल ए, हमारे मन्त्री, श्री प्रकाश चन्द्र सेठी, और मध्य प्रदेश संसदीय दल के नेता, श्री नहाटा, थे और हमने इस बारे में श्रीमती इन्दिरा गांधी से भी निवेदन किया था। यह केवल 125, 150 मील की लाइन है। अगर बांदा जंक्शन की ललितपुर के साथ वाया खजुराहो, छतरपुर और टीकमगढ़ मिला देते हैं, तो इससे तीन राज्यों की राजधानियां—बम्बई, भोपाल और लखनऊ—आपस में जुड़ जाती है। लखनऊ से बांदा तक जो ट्रेन आती है, वह बांदा में बारह घंटे तक पड़ी रहती है। वह ट्रेन सीधे लखनऊ से बम्बई तक जा सकती है।

आपको ज्ञात है कि बुंदेलखंड के तीन चार जिले व्यापार के दृष्टि से कानपुर और बम्बई से सम्बन्धित हैं। जैसे, पान कानपुर जाते हैं। उन्हें रेलवे द्वारा भेजा जा सकता है। इस समय लाखों करोड़ों रुपयों का पान केवल ट्रकों से भेजा जाता है, जिससे रेलवेज को बहुत बड़ी क्षति हो रही है। पान दो तीन जगह बदलने पड़ते हैं और कई बार बुकिंग न मिलने की वजह से बहुत नुकसान हो जाता है। इसलिए वे सीधे ट्रक से भेजते हैं। अगर यह सीधी रेलवे लाइन उनको कानपुर के लिए मिल जाती है तो उस में रेलवे को भी फायदा होगा। हमारे यहां

सागौन की लकड़ी बहुत होती है, बौक्साइट, लोहा, चूने का पत्थर और इस तरह के बहुत से खनिज पदार्थ हमारे यहां हैं। अगर रेलवे लाइन वहां हो तो उन का दोहन हो सकता है, किसी भी उद्योगपति से जब वहां उद्योग खोलने के लिए निवेदन किया जाता है तो वह केवल यह कह कर कि आवागमन का कोई साधन वहां नहीं, हम मजबूर हैं, कोई उद्योग वहां नहीं खोलता है।

यह क्षेत्र डकैत एरिया भी है। किसी तरह से हमने अभी उस से राहत पायी थी। लेकिन अब फिर से वहां डाकू पनपने लगे हैं। उस का मुख्य कारण यह है कि इतने बीहड़ जंगल वहां हैं कि जब तक हमें पता लगता है और हमारी पुलिस वहां जाती है, पुलिस अधिकारी जब तक वहां दौड़ कर जाते हैं तब तक वह इधर से उधर हो जाते हैं। अगर रेलवे लाइन से सम्पर्क हो जाता है तो व्यक्तियों की आमद-रफ्त ज्यादा होने से इस समस्या का भी समाधान हो सकता है। इस ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान इसलिए दिलाना चाहती हूँ।

दूसरी बात—एक हमारे यहां कहावत कहते हैं कि कोढ़ और कोढ़ में खाज, वह वाली बात है। एक तो हमारे यहां रेलवे लाइन है ही नहीं, दूसरे एक भांसी से मानिकपुर लाइन है जिसे मीटर गेज कहते हैं, जो छोटी लाइन है, उस में एक बुन्देलखंड एक्सप्रेस के नाम से गाड़ी चलती है हालांकि वह एक्सप्रेस नहीं, पैसेंजर से भी बदतर उसकी हालत है, मगर कोयले की शार्टेंज होने से उसी के ऊपर मेहरबानी हुई है और वह बन्द कर दी है। अब केवल एक कुटुब है जो गाहे बगाहे निकल जाती है, कभी कभी वह भी बन्द रहती है। वह जाती है तो उससे कभी कभी हमें आने जाने की सुविधा हो जाती है, नहीं तो इस पूरे क्षेत्र में रेलवे लाइन का नामोनिशां नहीं है। इसलिए कम से कम यह तो देखा करें कि जहां केवल एक ही गाड़ी चल रही है उस के ऊपर यह मेहरबानी न की जाय कि उस को बन्द कर दिया जाय।

खानपान की व्यवस्था का जो प्रश्न है अभी आप ने उपसभापति महोदय बहुत सुन्दर तरीके से उस को बताया है। वाकई अगर हम खानपान अच्छा नहीं दे सकते हैं तो हम कहते हैं कि वह बन्द कर दिया जाय। लोग यह सोच लेंगे कि अपने घर से बांध कर ले जाओ। मगर जब आशा होती है कि खाना मिलता है और मिलेगा और वह इस तरह का मिलता है, पता नहीं कितने गन्दे तेल में वह बनाया जाता है, अगर उस का पराठा या रोटी आप मुंह में डालें तो पूरा मुंह कंकड़ों से भर जाता है, उस को खाने के बाद आदमी बीमार और अपने आप को बहुत अच्छा नहीं फील करता है। इस तरह से जो खानपान की व्यवस्था है उस को ठीक किया जाय।

भांसी एक जंक्शन है हमारे बुन्देलखंड में लेकिन भांसी में बहुत सी इस तरह की गड़बड़ियां चलती हैं, आज तक भी मैं यह नहीं समझ पाती कि ऐसा क्यों है। मेम्बर पार्लियामेंट: जब मैं कहती तो मुझे जगह मिल जाती थी। मैं सोचती थी कि शायद एम पी के लिए वहां कोटा रहता होगा लेकिन भांसी ऐसी जगह में जहां से खजुराहो, पन्ना, ग्वालियर, भिड़, मुरैना, वगैरह के संसद सदस्यों को जाने के लिए उसी रेलवे के जंक्शन से जाना पड़ता है, एम पी के लिए कोई भी कोटा ऐसा किसी भी ट्रेन में निर्धारित नहीं किया है। यही हाल भोपाल का है। भोपाल राजधानी है, वी आइ पीज और मिनिस्टर्स सभी वहां से आते हैं, भांसी जंक्शन जहां से खजुराहो का रास्ता पड़ता है तो विदेशी पर्यटक भी भांसी से बस के द्वारा

वहां जाते हैं। कोई वहां पर इस तरह का कोटा नहीं है कि जिसमें हम जब जाना चाहें तो हमें आसानी से सुविधा मिल जाय। मैं इस ओर ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ कि कम से कम जो जंक्शन हैं रेलवे के उनमें वहां के आस पास से आने वाले एम पीज के लिए और वी आई पीज के लिए कोटे की व्यवस्था हो ताकि वे सुविधापूर्वक आ जा सकें। कुतुब के नाम से जो गाड़ी चलती है मैं कहूंगी आप कभी उस में पधारें, हम आपको आमंत्रित करते हैं, इसी बहाने आप खजुराहो देख आएंगे, आप देखेंगे कि उस ट्रेन की हालत पैसेंजर से भी बदतर है। उनके डिब्बों को देखें तो ऐसा लगता है जैसे सेक्रिन्ड क्लास के डिब्बों से एक लाइन को मिटाकर फर्स्ट क्लास बना दिया गया है। अगर इसको एक्सप्रेस ट्रेन बनाया गया था तो इसको एक्सप्रेस ही रखा जाए, नियम के अनुसार ही उसके बीच के स्टाप स्टेशन्स रखे जायें। ऐसा नहीं होना चाहिए कि किसी का प्रेशर पड़ गया तो थोड़ी दूर के स्टेशन पर स्टाप दे दिया जैसे कि आपने करवी और मुरैना हॉल्टिंग स्टेशन बना दिए हैं। अब हमारी कांस्टीटुएन्सी वाले भी कहते हैं कि नेवाड़ी को हॉल्टिंग स्टेशन क्यों नहीं बनाया गया? वहां भी हॉल्टिंग स्टेशन बना दिया जाए या फिर आप सीधे भांसी से हरपालपुर, महोवा और बांदा ही रखें और एक्सप्रेस गाड़ी बनाई है तो उसको पैसेंजर मत बनायें।

सभापति जी, मुझे बोलना तो बहुत था लेकिन मैं आज के लिए तैयार ही नहीं थी क्योंकि मुझे आज ही बोलने की आज्ञा दे दी गयी। मैं आपके द्वारा मंत्री जी से निवेदन करूंगी कि मैंने खास तौर पर बांदा-ललितपुर लाइन की बात कही है और सिंगरौली वाली लाइन जो विचाराधीन है इसमें ललितपुर से छतरपुर तक हमारी वही लाइन है, केवल छतरपुर से हम इसको आगे बांदा तक ले जाना चाहते हैं। सिंगरौली के लिए छतरपुर तक पन्ना, सतना, रीवा होकर इसको आप ऊपर ले जा सकते हैं। धन्यवाद।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर (दुर्गापुर) : सभापति महोदय, रेल मंत्री ने बताया है कि उनके नेतृत्व में रेलवे पुनः ट्रैक पर आ गई है। परन्तु हम प्रति-दिन देखते हैं कि हावड़ा तथा बम्बई से दिल्ली आने वाली एक्सप्रेस तथा अन्य गाड़ियां प्रतिदिन चार-पांच घण्टे देर से आती हैं। दुर्घटनाएं रोजमर्रा की बात हैं। कर्मचारी बेचैन हैं। जब मैं उनके भाषण को सुन रहा था मैं सोच रहा था कि क्या वे आपे में हैं अथवा नहीं। आर्थिक समीक्षा में कहा गया है :

“ऐसे समय जबकि रेल परिवहन की आवश्यकता बदलती हुई परिवहन की आवश्यकताओं को ध्यान देते हुए रेल बढ़ रही है रेलों को पिछले एक दहाक की दीर्घ अवधि से कम पूंजी लगाई जाने के कारण हानि उठानी पड़ी है।

आर्थिक समीक्षा में ठीक कहा गया है कि रेल मंत्रालय में उचित योजना नहीं बनती है। बजट-पत्रों के साथ पारिचालित वर्ष 1979-80 के आंकड़ों से पता चलता है कि जबकि 1950-51 से 1965-66 तक प्रतिवर्ष 10,000 डिब्बे बढ़ाये गये, 1966-67 के वर्ष से प्रति वर्ष केवल 2500 वैगन प्राप्त किये गए जिससे समग्र इंजीनियरिंग तथा वैगन निर्माण उद्योग में संकट पैदा हो गया है। ऐसे कई उद्योगों ने तालाबंदी घोषित कर दी है। हजारों कर्मचारी बेरोजगार

हो गए हैं। अब आप कहते हैं कि आपको 13,000 अथवा अधिक वैगनों की प्रतिवर्ष आवश्यकता है। वास्तव में छठी योजना के दौरान 1,00,000 वैगनों की आवश्यकता होगी। यह एक भारी दोष है जिसके कारण रेलें दुलाई के लिए आने वाले माल को स्वीकार नहीं कर पाती। यह योजना संबंधी भूल है।”

आपने बताया कि लदान की स्थिति में सुधार हुआ है। मंत्री महोदय द्वारा दिये आंकड़ों का क्या औचित्य है जबकि आर्थिक समीक्षा के पैरा 3.18 पृष्ठ 18 पर बताया गया है कि इस्पात तथा सीमेंट संयंत्रों में औसत लदान में क्रमशः 4 और 7.6 प्रतिशत कमी आई है। वेशक यह दावा किया गया है कि बिजली घरों के लिए कोयले के लदान में वृद्धि हुई है परन्तु हरियाणा में तीन तापीय बिजली घर कोयले की कमी के कारण बंद पड़े हैं। इस सभा में 19-2-81 को स्वीकार किया गया था कि 16-2-81 तक 240 यात्री गाड़ियां कोयले की कमी के कारण रद्द रहीं; क्योंकि आप पूरे देश में कोयला नहीं पहुंचा पाये।

दोषपूर्ण आयोजन के कारण भारतीय रेलों में अपेक्षित वृद्धि नहीं हो सकी। आर्थिक समीक्षा के पैरा 3.41 पृष्ठ 16 में उल्लेख किया गया है :

“इसकी तुलना में रेलवे का महत्वपूर्ण स्टॉक अपर्याप्त है तथा उसका अधिकांश भाग पुराना और बेकार है तथा उसको बदलने की आवश्यकता है। रेलों के सामान को उस सीमा तक नहीं बदला गया जहां तक कि उनको बदलना आवश्यक था तथा बहुत से क्षेत्रों में लाइनों की क्षमता अपर्याप्त है।”

पुरानी गाड़ियों तथा रेलों के बदले जाने में उपेक्षा तथा गाड़ियों की गति बढ़ाई जाने, जिनमें जम्बू स्पेशलें भी सम्मिलित हैं के कारण दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है तथा कई व्यक्ति मारे गये हैं। मेरे साथी ने इस विषय पर विस्तृत चर्चा की मांग की है तथा मैं उनका समर्थन करता हूं।

लाइनों की क्षमता के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि आसनसोल और हावड़ा के बीच परिवहन की सघनता बढ़ी है अतएव उसकी क्षमता भी बढ़ाई जानी चाहिए। मैं मांग करता हूं कि भद्रेश्वर से बर्दवान तक एक तीसरी लाइन शीघ्र तैयार की जाये और हावड़ा और बर्दवान के बीच जो तीसरी लाइन आप बना रहे हैं उसे भी शीघ्र पूरी किया जाये। आसनसोल पर टर्मिनल सुविधाएं दिये जाने से इ० एम० यू० रैक सीधे आसनसोल से हावड़ा भेजा जा सकता है; जिससे वहां के यात्रियों को तथा लम्बी दूरी तक यात्रा करने वालों की कठिनाई कुछ कम होगी; क्योंकि उन गाड़ियों में भीड़ अधिक हो जाती है। परन्तु ऐसा नहीं किया जा रहा है।

उसी प्रकार, बुंदेल-कटवा लाइन के दोहरा करने तथा विद्युतीकरण का कार्य नहीं हो रहा है। लाइनों की क्षमता बढ़ाने के लिए नई लाइनें नहीं बनाई जा रही हैं। कलकत्ता में तथा उसके आस-पास परिक्रमा रेल जिसे सीमित व्यय से प्राप्त किया जा सकता है, की व्यवस्था भी नहीं की जा रही है।

इस बारे में, मैं कहना चाहता हूं कि कोटभिला-पुर्लिया छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिये। वास्तव में मंत्री महोदय ने हमारे मुख्य मंत्री श्री ज्योति बसु को इस

लाइन के बारे में आश्वासन दिया था। अब मैं छोटी लाइनों ए० के० रेलवे, बी० डी० आर० के राष्ट्रीयकरण की मांग करता हूँ। बी० डी० आर० के बारे में मैं विशेष रूप से आग्रह करता हूँ क्योंकि यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र के पिछड़े क्षेत्र से गुजरती है। फिर मैं यह भी मांग करता हूँ कि आसनसोल बर्थवान रेलवे को यथा शीघ्र उपनगरीय रेलवे घोषित किया जाये।

सियालदाह-कृष्ण नगर क्षेत्र क्षेत्र में इ० एम० यू० कोचों में कोई शौचालय नहीं है। जबकि आप लक्सरी कोचों में शौचालय देते हैं आप उन्हें इ० एम० यू० कोचों में क्यों नहीं देते। अन्यथा महिलाओं तथा वृद्ध लोगों के लिए बहुत कठिनाई होगी।

सभापति महोदय : आपको स्मरण रखना चाहिये कि आपकी पार्टी के एक और सदस्य ने अभी बोलना है। यदि आप सारा समय ले लेंगे तो उन्हें समय नहीं मिलेगा।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : ठीक है, मैं केवल मुख्य बातों को लूंगा।

रानीगंज से बांकुरा बरास्ता, मेझिया की नयी लाइन को मुख्य कोलफील्ड के विकास के लिए आरम्भ किया जाये तथा उसे यथाशीघ्र पूरा किया जाये।

पुरुलिया से हावड़ा तक तेज गाड़ियां चलायी जायें। खाना जंक्शन से साहिबगंज तक शाखा लाइन (लूप लाइन) बनायी जाये।

पूर्वी रेलवे के आसनसोल डिवीजन में खाना जंक्शन और गालसी स्टेशन के बीच खाना लिक पर एक स्टेशन बनाया जाये।

दुर्गापुर स्टेशन के निकट सड़क पर जी० टी० रोड को बांकुरा तथा टाटानगर से मिलाते हुए एक ऊपरी पुल का निर्माण किया जाना चाहिए। एक अन्य ऊपरी पुल का निर्माण कलकत्ता से छोटा पत्थर लेवल क्रॉसिंग पर किया जाना चाहिये।

कल्याणी शाखा लाइन का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए।

पूर्वी क्षेत्र में त्रिपुरा तथा अन्य क्षेत्रों में आपके कुछ कार्यक्रम हैं जिनकी मैं प्रशंसा करता हूँ। मेरा निवेदन है कि इन्हें उचित समय पर पूरा किया जाये।

भोजनालय कर्मचारियों को नियमित बनाया जाये।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें। यदि आप अधिक समय लेंगे तो आपके दूसरे सदस्य को समय नहीं मिलेगा।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : परन्तु श्रीमान्, रेलवे बजट बहुत बड़ा है तथा सदस्य अधिक समय ले सकते हैं, इसलिए आप कृपया समय बढ़ाएं।

सभापति महोदय : मैंने सोचा कि आप अपने भाषण को समाप्त कर रहे हैं। यही कारण है कि मैंने घन्टी बजायी।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : मैं तो केवल कुछ बातें ही बताना चाहता हूँ। आपने कर्मचारियों के संबंध में कार्यभार को बढ़ा दिया है। इसके बारे में विस्तार से बताने के लिए समय नहीं है। 1965-66 और 1977-78 के बीच यात्री किलोमीटर 9629.40 करोड़ से बढ़कर

17,663.50 करोड़ हो गया है जिसके परिणाम स्वरूप लगभग 80 प्रतिशत वृद्धि हुई है और 40 प्रतिशत के लगभग कुल यातायात बढ़ा है। जब कि इस अवधि के दौरान अधिकारियों की संख्या 44 प्रतिशत बढ़ा दी गयी, किन्तु 'ग' ग्रुप के स्टाफ में केवल 20 प्रतिशत की वृद्धि हुई और 'घ' ग्रुप के स्टाफ में केवल 3 प्रतिशत की वृद्धि हुई। इस कारण यह बहुत भारी बन गयी है और आप औपनिवेशिक परम्परा का अनुपालन कर रहे हैं और अभी तक उसे जारी रखे हुये हैं। अतः रेलवे बोर्ड को जो कि एक सफेद हाथी है, भंग कर दिया जाना चाहिये और जब आप रेलवे अधिनियम का संशोधन करने वाला एक व्यापक विधेयक ला रहे हैं, मेरे विचार में आप इस सफेद हाथी रेलवे बोर्ड को भंग कर देंगे।

महोदय, तीन लाख नैमित्तिक श्रमिक अनियमित रूप से काम कर रहे हैं। उन्हें नियमित किया जाना चाहिये। गैंगमैन ने बार बार अभ्यावेदन दिया है कि जब कि रेल पथ नवीनीकरण कार्य काफी पीछे रह गया है, इसलिये गाड़ी सेवाओं में वृद्धि एवं गाड़ियों को तेज गति से चलाने के कारण उन्हें अपना कार्य करने के लिये कम समय मिल पाता है और इस तरह वे उचित ढंग से कार्य करने में असमर्थ हैं। इस स्थिति को देखते हुये गैंगमैनों की संख्या को बढ़ाया जाना चाहिये।

मंत्री महोदय ने कई इंजनों द्वारा खींची जाने वाली 4,500 मीटरी टन और 7,500 मीटरी टन तक की क्षमता वाली माल गाड़ियां चलाये जाने हेतु, मूलभूत ढांचा बनाने के लिये प्रयास करने की बात कही है। इस संबंध में मेरे पास ब्रिटेन की एक पत्रिका है जसमें दर्शाया गया है कि वहां सबसे भारी से भारी माल गाड़ी केवल 3,304 मीटरी टन ही है। अतः भारत में रेल मार्ग के अस्त व्यस्त होने की स्थिति में हमारी माल गाड़ियां किस प्रकार 7,500 मीटरी टन की दुलाई कर सकती हैं? अतः जहां तक भारतीय रेलों का संबंध है, रेल पथ के सुधार किये बिना अधिक भारी माल गाड़ियों को चलाना विनाशकारी होगा।

मैं यात्री और माल यातायात की किराये दर का विरोध करता हूँ।

इस पत्रिका में इंजन कर्मचारियों के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। इंजन कर्मचारियों को मत मारिये। मुझे यह जान कर आश्चर्य हुआ है कि जहां दामोदर घाटी निगम में गत वर्षों के दौरान बिजली के कारण मौतें होने का व्यावहारिक रूप से कोई मामला नहीं हुआ है, वहां अपेक्षाकृत कम समय में रेलों में बिजली लगने के कुल 804 मामले हुये हैं जिनमें 232 कर्मचारियों की मौत हुई है और इतने ही कर्मचारी स्थाई रूप से अपंग हुये हैं। आप इस ढंग से कर्मचारियों के साथ व्यवहार कर रहे हैं कि वे बेचैन होते जा रहे हैं और वे महसूस करते हैं कि उन्हें दबाया गया है और उनका अपमान किया गया है और इसी प्रकार की कुछ भावना महान कवि रावीन्द्रनाथ टैगोर द्वारा व्यक्त की गयी थी।

सभापति महोदय : मैंने सभा को 4.30 म. प. स्थगित करना है।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : आधे मिनट में मैं अपने भाषण को समाप्त कर रहा हूँ। मैं रेल किराये में इस वृद्धि का विरोध करता हूँ और मैं आप से अनुरोध करता हूँ कि कृपया और लोगों को दुर्घटनाओं में मत मारिये। विशेषकर कि सुरक्षा उपायों के उल्लंघन करके

अब और रेल कर्मचारियों को मत मारिये। यात्री किरायों और भाड़ों में वृद्धि करने का अभिप्राय नौकरशाही की आर्थिक सहायता करना होगा जिनको लोगों के कष्टों का कोई ध्यान नहीं है।

मैं किराये और भाड़े में वृद्धि का विरोध करता हूँ और इस रेल बजट का विरोध करता हूँ।

सभापति महोदय : सभा 5.00 म० प० पर पुनः समवेत होने के लिये स्थगित होती है।

इसके पश्चात लोक सभा 5.00 म० प० तक के लिये स्थगित हुई।

इसके पश्चात लोक सभा 5.00 म० प० पर पुनः समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अध्यक्ष महोदय : अब वित्त मंत्री महोदय।

बजट (सामान्य), 1981-82

वित्त मंत्री श्री आर० बेंकटरामन : महोदय, इस सम्मानित सदन के सामने मुझे एक बार फिर बजट प्रस्तुत करने का सुअवसर मिला है।

2. वर्ष 1981-82 का बजट एक ऐसी आर्थिक स्थिति में तैयार किया गया है जो बराबर कठिन बनी हुई है, लेकिन अब एक साल पहले की निराशाजनक परिस्थितियों की अपेक्षा बहुत ज्यादा सुधार हो गया है। सदन में इस सप्ताह प्रस्तुत की गई 'आर्थिक समीक्षा' में गतवर्ष के घटनाचक्र की विस्तृत समीक्षा की गई है। इसलिए मैं यहां आर्थिक स्थिति की उन मुख्य विशेषताओं की ही समीक्षा करूंगा जो अगले वर्ष के बजट की नीति का आधार हैं।

3. सम्मानित सदस्यों को याद होगा कि जनवरी 1980 में जब हमारी सरकार ने कार्य-भार संभाला था तब हमें एक ऐसी अर्थव्यवस्था विरासत में मिली थी, जिसकी हालत बहुत ही खस्ता थी। उस समय वह 1979-80 के संकटापन्न आर्थिक कार्य-निष्पादन के कारणल डूबड़ा रही थी, जब कि सकल राष्ट्रीय उत्पाद में 4.5 प्रतिशत की गिरावट आ गई थी और कीमतों में 21 प्रतिशत से भी ज्यादा की वृद्धि हो गई थी। आधारभूत ढांचे की अपेक्षा और दुर्व्यवस्था के कारण कोयला, बिजली और रेलवे जैसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों में संकट की स्थिति पैदा हो गई थी।

4. इस भयानक स्थिति में, हमारा सर्वोपरि उद्देश्य यह था कि हालत को और ज्यादा बिगड़ने से रोका जाए और अर्थव्यवस्था को एक बार फिर स्थिरता और वृद्धि के मार्ग पर लाकर खड़ा कर दिया जाए। यह कोई आसान काम नहीं था। 1979-80 के भयंकर सूखे और आधारभूत ढांचे की व्यवस्था की इकट्ठी समस्याओं की काली छाया 1980-81 में भी व्याप्त रही।

5. वर्ष 1980-81 में आधारभूत ढांचे के कार्य-निष्पादन को सुधारने के प्रयत्नों को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए थी और दी भी गई। संकट से निपटने के लिए एक विशेष तंत्र की स्थापना की गई और उसमें इस क्षेत्र से सम्बन्धित सरकारी कार्रवाई पर नजर रखने और तालमेल बैठाने के लिए तथा स्पष्ट प्राथमिकताएं निर्धारित करने के लिए विशेष प्रशासनिक व्यवस्था की गई। इन प्रयत्नों का सुफल मिलने में कुछ समय लगा, लेकिन राजकोषीय वर्ष के मध्य तक बिजली, कोयला और रेलवे तीनों क्षेत्रों में स्पष्ट सुधार दिखाई दिया।

6. वर्ष 1980-81 के पहले महीनों में बिजली के उत्पादन को धक्का लगा क्योंकि पन-बिजली का उत्पादन बहुत कम हुआ था। यह 1979 के भयंकर सूखे का प्रत्यक्ष परिणाम था, जिसके कारण 1980 के गर्मी के सूखे महीनों में जलाशयों में पानी का स्तर बहुत नीचा चला गया। जुलाई के बाद जब मानसून के कारण अधिकांश जलाशय फिर से भर गए तब पन-बिजली के उत्पादन में तेजी आई। तापीय बिजली के उत्पादन में भी बहुत ज्यादा सुधार हुआ। कोयले की पूर्ति की जिन समस्याओं ने 1979 के दौरान तापीय बिजली संयंत्रों को जकड़ कर रखा था उन पर भी बहुत कुछ काबू पा लिया गया और तापीय बिजली संयंत्रों को रेलों द्वारा प्राथमिकता के आधार पर कोयला पहुंचाने की व्यवस्था कर की गई। केन्द्रीय अभिकरणों की तकनीकी सलाह से, राज्यों में उन्नति और नवीकरण के कार्यक्रम शुरू करके कार्य-कुशलता में भी सुधार करने के लिए जोरदार प्रयत्न किए गए। इनके फलस्वरूप, नवम्बर और दिसम्बर 1980 में तापीय बिजली का उत्पादन, 1979 के इन्हीं महीनों की तुलना में 21 प्रतिशत अधिक हो गया। पूरे वर्ष के लिए, बिजली का उत्पादन 1979-80 की अपेक्षा लगभग 6 प्रतिशत अधिक होगा। किन्तु, 1980-81 के उत्तरार्द्ध में, बिजली का उत्पादन इससे पिछले वर्ष के उत्तरार्द्ध की अपेक्षा लगभग 13 प्रतिशत अधिक होगा।

7. वर्ष 1980-81 में कोयले के उत्पादन में भी उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। 1976-77 से कोयले और लिगनाइट का उत्पादन 1060 लाख मेट्रिक टन के आस-पास रुक-सा गया था। इस निराशाजनक गतिरोध को दूर कर दिया गया है और 1980-81 में कोयले और लिगनाइट का उत्पादन 1150 लाख मेट्रिक टन से अधिक होने की आशा है। उत्पादन में सुधार होने का एक महत्वपूर्ण कारण यह था कि बिजली की उपलब्धता पहले से अच्छी रही।

8. हाल के महीनों में रेलों द्वारा माल की ढुलाई में सुधार हुआ है और पिछले तीन वर्षों में उनके कार्य-निष्पादन में जो गिरावट की स्थिति रही थी, वह अब दूर हो गई है।

9. वर्ष 1980-81 के औद्योगिक उत्पादन से यह पता चलता है कि आधारभूत ढांचे की कठिनाइयों को दूर करने में प्रगति हुई। मैं पहले बता चुका हूँ कि 1980-81 के पहले तीन महीनों में पन-बिजली का उत्पादन, जलाशयों में पानी का स्तर नीचा हो जाने में कारण, बहुत कम हुआ था। परिणामस्वरूप बिजली की कमी के कारण 1980-81 के पूर्वार्द्ध के औद्योगिक उत्पादन काफी समय तक धीमा रहा। किन्तु वर्ष के उत्तरार्द्ध में आधारभूत ढांचे की कठिनाइयां कम हो जाने के कारण, औद्योगिक उत्पादन में सुधार शुरू हो गया। पूरे वर्ष के लिए औद्योगिक उत्पादन में वृद्धि की दर लगभग 4 प्रतिशत रहेगी जबकि इसके विपरीत, 1979-80 में 1.4 प्रतिशत की गिरावट आई थी।

10. आधारभूत ढांचे के कार्य-निष्पादन को सुधारने के प्रयत्नों के अलावा, सरकार ने औद्योगिक विस्तार की गति को तेज करने के लिए अनुकूल परिस्थितियां बनाने के उद्देश्य से और भी उपाय किए। सम्मानित सदस्यों को याद होगा कि 1980-81 के बजट में पूंजी-निवेश सम्बन्धी कार्य-कलाप को बढ़ावा देने के लिए कुछ विशेष राजकोषीय प्रोत्साहन दिए गए थे। उसके बाद जुलाई 1980 में औद्योगिक नीति का वक्तव्य दिया गया जिसमें बहुत-से संवर्द्धनात्मक उपायों की घोषणा की गई। वर्ष के दौरान और भी कई ऐसे कदम उठाए गए जिनसे उद्योगों में अधिक पूंजी लगाई जा सके। तेल निर्यातक विकासशील देशों को कुछ चुने हुए उद्योगों के नए एककों में शेयरों के रूप में पूंजी लगाने की अनुमति देने के लिए एक नई नीति घोषित की गई। ऋणपत्र जारी करने के मार्गनिर्देशों में संशोधन कर दिया गया ताकि पूंजी जुटाने के लिए इस साधन का अधिक प्रभावपूर्ण उपयोग किया जा सके।

11. हालांकि आधारभूत ढांचे की रुकावटों के कारण 1980-81 में इन उपायों का संवर्द्धनात्मक प्रभाव पूरी तरह व्यक्त नहीं हो सका फिर भी इनके कारण आने वाले वर्षों में दीर्घकालिक औद्योगिक विस्तार के लिए अवश्य ही रास्ता साफ हो गया।

12. वर्ष 1980-81 में कृषि का उत्पादन हर तरह से संतोषजनक रहा और उससे हमारी अर्थव्यवस्था के इस अतिमहत्वपूर्ण क्षेत्र की बुनियादी स्वस्थता फिर से पूरी तरह सुनिश्चित हो गई। 1980-81 में मौसम की स्थिति देश के सभी भागों में तो नहीं पर अधिकांश भागों में अनुकूल रही और उसके कारण ऐसी परिस्थितियां उत्पन्न हुईं जो कृषि में सुधार के लिए बहुत सहायक सिद्ध हुईं। 1980-81 में खाद्यान्नों का कुल उत्पादन संभवतः 1320 लाख मेट्रिक टन से भी अधिक होगा जो कि 1979-80 के उत्पादन से 230 लाख मेट्रिक टन से भी अधिक है। यह 1978-79 में प्राप्त शिखर स्तर को भी पार कर जाएगा, हालांकि मौसम की हालत उस वर्ष की अपेक्षा कम अनुकूल थी। 1980-81 में खाद्यान्न के उत्पादन की वृद्धि के साथ-साथ, गन्ने के उत्पादन में भी काफी ज्यादा सुधार हुआ। रेशे की फसलों का उत्पादन भी अच्छा था।

13. इस उत्कृष्ट उत्पादन से यह बात सिद्ध हो जाती है कि सातवें दशक के बाद वाले वर्षों में हमने जो कृषि नीति प्रारम्भ की थी वह स्वस्थ थी। 1980-81 में इसी नीति का जोरदार तरीके से पालन किया गया। उन्नत बीजों के पर्याप्त उत्पादन को सुनिश्चित करने के लिए सशक्त प्रयास किए गए। अधिक उपज देने वाली किस्मों के क्षेत्र को बढ़ा कर 480 लाख हेक्टेयर कर दिया गया जबकि 1979-80 में इनका क्षेत्र केवल 352 लाख हेक्टेयर था। घरेलू उत्पादन की अनुपूर्ति करने के लिए बड़ी मात्रा में उर्वरकों का आयात किया गया। पोषक तत्वों (न्यूट्रिएन्ट्स) के रूप में उर्वरकों की खपत अनुमानतः 52.6 लाख मेट्रिक टन से बढ़ कर 56 लाख मेट्रिक टन हो गई। सिंचाई के विस्तार पर भी विशेष ध्यान दिया गया और कृषि विस्तार तंत्र को भी सुदृढ़ बनाया गया ताकि प्रौद्योगिकी का अन्तरण अधिक प्रभावी ढंग से सुनिश्चित हो सके।

14. कृषि के उत्कृष्ट उत्पादन के साथ-साथ उद्योग में सुधार की शुरुआत हो जाने से, सम्भव है कि सकल राष्ट्रीय उत्पाद में कुल मिला कर 6.5 प्रतिशत की वृद्धि होगी। यह एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है, लेकिन मैं आगाह कर दूँ कि इससे आत्मसंतुष्ट होकर बैठ जाने की

आवश्यकता नहीं है। अब तक जो प्रगति हुई है उसे पक्का करने की जरूरत है, और यदि 1980-81 में हुए सुधार को अगले वर्ष सर्वांगीण वृद्धि में परिणत करना है तो उसमें और भी तेजी लानी होगी। इसके लिए अर्थव्यवस्था की ताकतों और कमजोरियों का यथार्थवादी मूल्यांकन करना होगा।

15. वर्ष 1980-81 के दौरान अर्थव्यवस्था मुद्रास्फीतिकारी बोझ से बराबर दबी रही हालांकि इस बात में कोई संदेह नहीं कि इस वर्ष 1979-80 की अपेक्षा उल्लेखनीय सुधार हुआ। 1980-81 के दौरान जनवरी 1981 के अन्त तक कीमतों में 13.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई जबकि पूर्ववर्ती वर्ष की इसी अवधि में लगभग 20 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। 1979 के सूखे के परवर्ती प्रभावों के कारण वर्ष के पूर्वार्द्ध में, मुद्रास्फीतिकारी दबाव खासतौर से काफी अधिक रहे और यह बात विशेष रूप से चीनी, गुड़ और खांडसारी की कीमतों के रुख से भी स्पष्ट होती है। वर्ष के उत्तरार्द्ध में पूर्ति में सुधार कर दिए जाने के फलस्वरूप स्थिति में भी निश्चित रूप से सुधार आया। अक्टूबर के मध्य से दिसम्बर के अंत तक कीमतों में गिरावट आई। तब से वे फिर बढ़ गईं। इसका एक कारण यह था कि जनवरी में पेट्रोलियम की कीमतों में अनिवार्य रूप से वृद्धि करनी पड़ी। लेकिन हाल के पिछले कुछ सप्ताहों में कीमतों की वृद्धि का स्तर सामान्य हो गया।

16. फिर भी मैं आगाह कर देना चाहूंगा कि यद्यपि मुद्रास्फीति कम हो गई है लेकिन उस पर पूरी तरह काबू नहीं पाया जा सका है। अर्थव्यवस्था पर लागत वृद्धि के दबाव बराबर मौजूद हैं और खासतौर से तेल तथा अन्य आवश्यक आयातों की बढ़ती हुई कीमतों के जरिये अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रास्फीति देश में अपना असर दिखा रही है। चूंकि लागत वृद्धि के दबाव आगे भी बने रहेंगे इसलिए आगामी वर्ष में लगातार सतर्क रहने की आवश्यकता है। लागत वृद्धि से उत्पन्न मुद्रास्फीति से सफलतापूर्वक निपटने के लिए एक ऐसी नीति निर्धारित करनी होगी जो कि इस समस्या को समूल हल कर सके। यह केवल मांग के प्रबंध का मामला ही नहीं है, बल्कि इसके लिए कार्यकुशलता बढ़ाने और पहले से अधिक उत्पादकता प्राप्त करने के लिए सभी संभव प्रयत्न करने होंगे।

17. वर्ष 1980-81 में मौद्रिक और ऋण संबंधी नीतियों को मुद्रास्फीतिकारी स्थिति की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए तैयार किया गया और वाणिज्यिक ऋण पर भी कड़ा नियंत्रण रखा गया। इसके अलावा, यह सुनिश्चित करने के लिए भी कदम उठाए गए कि बैंक ऋण का वितरण हमारी आर्थिक और सामाजिक प्राथमिकताओं के अनुरूप हो। रिजर्व बैंक ने यह सुनिश्चित करने के लिए मार्गनिर्देश निर्धारित किए कि प्राथमिकता-प्राप्त क्षेत्र के ऋण का अधिकाधिक हिस्सा कमजोर वर्गों, खास तौर से, 20 सूत्री कार्यक्रम में निर्धारित वर्गों को मिले। इन मार्गनिर्देशों के अनुसार, प्राथमिकता-प्राप्त क्षेत्र के ऋण का 40 प्रतिशत भाग कृषि क्षेत्र के लिए निर्धारित किया जाएगा। वाणिज्यिक बैंकों द्वारा कृषि और संबद्ध कार्यक्रमों के लिए प्रत्यक्ष रूप से दिए जाने वाले ऋण का आधा भाग छोटे और सीमान्तिक किसानों तथा खेतिहर मजदूरों को दिया जाएगा। इसके अलावा, लघु उद्योगों को दिए जाने वाले कुल ऋण का 12.5 प्रतिशत भाग देहाती कारीगरों, ग्रामीण शिल्पियों और कुटीर उद्योगों के लिए सुरक्षित रखा जाएगा।

18. देहाती क्षेत्रों में बैंकिंग सुविधा के विस्तार का कार्य बराबर चल रहा है, और क्षेत्रीय ग्रामीण बैंक स्थापित करने का कार्यक्रम तेजी से कार्यान्वित किया जा रहा है। दिसम्बर 1979 के अन्त में ऐसे बैंकों की संख्या केवल 60 थी जो मार्च 1981 के अन्त तक बढ़कर एक सौ हो जाएगी। 1981-82 में और 25 क्षेत्रीय ग्रामीण बैंक स्थापित किए जाएंगे। छठी आयोजना के अन्त तक 270 जिलों में, इनकी संख्या बढ़कर 170 कर देने का विचार है। कृषि और ग्रामीण विकास के लिए एक राष्ट्रीय बैंक की स्थापना की जाएगी जो एक शीर्ष संस्था के रूप में ग्रामीण समुदाय की ऋण संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करेगा। इसके लिए शीघ्र ही एक विधेयक पेश किया जाएगा।

19. यह एक उपयुक्त अवसर है जब कि मैं सदन को यह बतला दूँ कि हमने जीवन बीमा निगम का बड़े पैमाने पर पुनर्गठन करने का निश्चय किया है ताकि वह भावी चुनौतियों का मुकाबला करने के लिए सक्षम हो सके। निगम अब तक समाज को बीमा के क्षेत्र में बहुत बढ़िया सेवाएं प्रदान करता रहा है। इसी प्रक्रिया में वह आकार में बहुत ज्यादा बढ़ गया है। इसलिए यह वांछनीय हो गया है कि कार्यकुशलता के हित में और स्वस्थ प्रतिस्पर्धा का अवसर देने के लिए, निगम का अधिक प्रबंधनीय एककों में पुनर्गठन कर दिया जाए। अतः हमने निगम को पाँच स्वतंत्र एककों में विभाजित करने और सामान्य हित के मामलों में पर्यवेक्षण और मार्गदर्शन देने के लिए एक समन्वयकारी निकाय स्थापित करने का निश्चय किया है। मैं समझता हूँ कि इन परिवर्तनों से निस्संदेह पालिसीधारकों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं का स्तर ऊँचा हो जाएगा। इस पुनर्गठन से इन संस्थाओं के कार्य में अधिक गतिशीलता आएगी और इससे ग्रामीण क्षेत्रों में जीवन बीमा के प्रसार में सहायता मिलेगी, जहाँ कि अब तक बहुत कम प्रगति हुई है।

20. देश की भुगतान-शेष की स्थिति चिन्ता का विषय बनी हुई है। आयातित तेल की बढ़ती हुई कीमतों से अर्थव्यवस्था पर विदेशी अदायगियों का असर बहुत ज्यादा बढ़ गया है। कच्चे तेल और पेट्रोलियम उत्पादों का आयात बिल संभवतः 1980-81 में 5600 करोड़ रुपए तक पहुँच जाएगा जब कि दो वर्ष पहले यह 1677 करोड़ रुपए का था। अधिकांश वृद्धि तेल की कीमतों में वृद्धि हो जाने के कारण हुई है। 1980-81 में कुल आयात बिल लगभग 11,300 करोड़ रुपए का होगा जबकि निर्यातों की राशि का अनुमान केवल 7100 करोड़ रुपए का है। निवल अदृश्य मदों के अधिशेष की राशि को हिसाब में लेने के बाद भी, देश को 1980-81 में लगभग 2000 करोड़ रुपए के भुगतान-शेष के घाटे की वित्त-व्यवस्था करनी होगी। यह राशि उपलब्ध विदेशी सहायता की राशि से बहुत अधिक है और इसलिए हमें अपने विदेशी मुद्रा भंडार से काफी अधिक रकम निकालनी पड़ी है। अतः यह नितान्त आवश्यक है कि भुगतान-शेष की स्थिति को काबू में रखने के लिए एक नीति बनाई जाए। सरकार इस दिशा में अब तक कई कदम उठा चुकी है।

21. तेल और प्राकृतिक गैस की खोज के कार्य को उच्च प्राथमिकता दी गई है ताकि आयातों पर हमारी निर्भरता को यथासंभव कम किया जा सके। तेल और प्राकृतिक गैस आयोग को कई अपतटीय और तटवर्ती स्थानों पर हाईड्रोकार्बन होने के प्रमाण मिले हैं और यह जरूरी है कि हम अपने सभी उपलब्ध साधनों के साथ खोज और विकास के इस कार्य में जुट जाएं। इस उद्देश्य से, तेल और प्राकृतिक गैस आयोग और आयल इंडिया लिमिटेड के लिए

एक महत्वाकांक्षी कार्यक्रम रखा गया है। समय के तकाजे को देखते हुए सरकार ने हमारे स्वदेशी सामर्थ्य के साथ-साथ विदेशी पार्टियों से भी उत्पादन विभाजन के आधार पर, ठेका किया है ताकि संभावित तेल क्षेत्रों की खोज और उनके विकास की गति को तेज किया जा सके। आशा है कि इस योजना के अन्तर्गत चुनी गई विदेशी कम्पनियां 1981-82 के उत्तरार्द्ध में अपना काम शुरू कर देंगी।

22. भुगतान-शेष की स्थिति को देखते हुए निर्यातों को भी सबल समर्थन देने की आवश्यकता है और सरकार ने अभी हाल ही में इस दिशा में कई महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं। सम्मानित सदस्यों को याद होगा कि पिछले साल अपने बजट भाषण में मैंने कहा था कि सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार की वित्त-व्यवस्था में सहायता देने के लिए एक निर्यात-आयात बैंक की स्थापना करने का निर्णय लिया है। अब इस प्रस्ताव के व्यौरे तैयार कर लिए गए हैं और एक सांविधिक निगम के रूप में निर्यात आयात बैंक स्थापित करने के लिए चालू सत्र में एक विधेयक प्रस्तुत करने का विचार है। मैं इस प्रयोजन के लिए बजट में 70 करोड़ रुपए की व्यवस्था कर रहा हूँ।

23. घरेलू उत्पादन बढ़ाकर और इस्पात, सीमेंट, उर्वरक, अलौह धातुओं और तेलहनों जैसे क्षेत्रों में क्षमता का विस्तार करके, आयात प्रति-स्थापन करने की भी काफी ज्यादा गुंजाइश है। इसके लिए जोरदार कोशिशें की जा रही हैं।

24. मैं जो बजट पेश करने जा रहा हूँ उसकी नीति अर्थव्यवस्था की हालत के बारे में मेरे इस मूल्यांकन पर आधारित है। हम संकट की स्थिति से बाहर निकल आए हैं जो एक साल पहले मौजूद थी। कृषि क्षेत्र में तो पूरी तरह सुधार हो गया है और अब वह लगातार वृद्धि करने के लिए पूरी तरह तैयार हैं। लेकिन औद्योगिक स्थिति में पूरा सुधार नहीं हुआ है, परन्तु अब तक जो नीति विषयक विभिन्न कदम उठाए गए हैं उनसे औद्योगिक पुनरुद्धार के लिए अनुकूल परिस्थितियाँ बन गई हैं। आधारभूत ढांचे के कार्य-निष्पादन में और सुधार हो जाने पर, उद्योग के मार्ग में जो बाधाएँ हैं वे भी आगामी वर्ष में बहुत कुछ दूर हो जानी चाहिए। इसलिए 1981-82 में हमारा जोर संकट के प्रबंध से हट कर आर्थिक वृद्धि पर चला जाएगा।

25. हमें जो काम करने हैं उनके बारे में छठी आयोगना में स्पष्टतः बता दिया गया है। राष्ट्रीय विकास परिषद ने अब इस आयोगना का अनुमोदन कर दिया है। आयोगना में प्रतिवर्ष 5.2 प्रतिशत की वृद्धि का लक्ष्य रखा गया है और इसके लिए सरकारी क्षेत्र में 97,500 करोड़ रुपए के पूंजी निवेश के महत्वाकांक्षी कार्यक्रम की जरूरत है। पहले की तरह कमजोर वर्गों के लिए विशेष बल देते हुए, कृषि के विकास को हमारी विकास नीति का केन्द्र-बिन्दु रखा गया है। लेकिन छठी आयोगना में कुछ और क्षेत्रों का भी पता लगाया गया है जो विशेष रूप से अत्यंत महत्वपूर्ण हो गए हैं। बिजली, कोयला, तेल, पत्तन और रेलवे जैसे अति महत्वपूर्ण क्षेत्रों वाली ऊर्जा-परिवहन प्रणाली के लिए भारी पूंजी-निवेश की आवश्यकता है जिससे कि ये क्षेत्र आर्थिक वृद्धि के मार्ग में बाधा न बनें।

26. इन विशाल और तात्कालिक कार्यों को हाथ में लेने के लिए इस बजट में ही कुछ शुरुआत करनी होगी। लेकिन यह शुरुआत इस तथ्य को भली-भांति जानते हुए करनी

होगी कि मुद्रास्फीति का खतरा अभी पूरी तरह से टला नहीं है। इसलिए राजकोषीय घाटे को सख्त सीमाओं के भीतर रखना होगा। साथ ही, कराधान का उपयोग भी सूझ-बूझ के साथ किया जाना चाहिये जिससे कि वह 1979-80 की तरह मुद्रास्फीति की ज्वाला को और न भड़का दे।

27. राजकोषीय अनुशासन के साथ-साथ, हमें वित्तीय प्रणाली में निजी बचतों को प्रवाहित करने के लिए प्रोत्साहन देना होगा। तभी हम अर्थव्यवस्था की तेजी से बढ़ती हुई जरूरतों को पूरा करने के लिए गैर-मुद्रास्फीतिकारी वित्त-व्यवस्था की पर्याप्त उपलब्धता को सुनिश्चित कर सकते हैं। वित्तीय प्रणाली में साधनों को प्रावहित करने के मार्ग में दो खतरे हैं और हमें इन दोनों से निपटना होगा।

28. पहला खतरा तो यह है कि काला धन घातक रूप से बढ़ता जा रहा है। इसके कारण इस प्रकार की आमदनी पैदा होती है जो वित्तीय प्रणाली में आसानी से ऊपर नहीं आ सकती और इसलिए इसका इस्तेमाल जमाखोरी, मुनाफाखोरी, सट्टेबाजी और निरर्थक उपभोग जैसे सामाजिक दृष्टि से हानिकर कार्यकलापों में किया जाता है। इससे केवल मुद्रास्फीति की आग ही भड़कती है। सरकार ने अभी हाल ही में, काली अर्थव्यवस्था में परिचालित कुछ साधनों को, वाहक बांडों की बिक्री के जरिये, राजकोष में लेने के लिए एक बड़ा कदम उठाया है। काले धन की उत्पत्ति को रोकने के लिए व्यापक आधार पर और कर्वाई करने की भी आवश्यकता है ताकि यह सामाजिक बुराई हमारे समाज से धीरे-धीरे खत्म हो जाए।

29. वित्तीय बचतों के मार्ग में दूसरी बाधा यह है कि मुद्रास्फीति की दर बहुत ऊंची है। मुद्रास्फीतिकारी स्थिति में वित्तीय बचतों के लिए पर्याप्त प्रोत्साहन देना आवश्यक हो जाता है। चूंकि वित्तीय बचतों के लिए बैंक जमा ही सबसे महत्वपूर्ण अकेला साधन है, इसलिए एक वर्ष से पांच वर्ष तक की परिपक्वता वाली जमा राशियों पर ब्याज की दर को बढ़ा देने का निश्चय किया गया है। इस संबंध में रिजर्व बैंक द्वारा घोषणा की जा रही है। एक वर्ष से ऊपर की परिपक्वता और 2 वर्ष तक की परिपक्वता वाली जमा राशियों पर दिये जाने वाले ब्याज की दर को, जो इस समय 7 प्रतिशत है, बढ़ाकर 7.5 प्रतिशत कर दिया जायेगा। दो वर्ष से ऊपर और तीन वर्ष तक की जमाराशियों पर दिये जाने वाले ब्याज की दर को, जो इस समय 7 प्रतिशत है, बढ़ाकर 8.5 प्रतिशत कर दिया जायेगा। तीन वर्ष से ऊपर की परिपक्वता वाली जमा राशियों पर दिये जाने वाले ब्याज की दर को, जो इस समय 8.5 प्रतिशत है, बढ़ाकर 10 प्रतिशत कर दिया जाएगा।

30. पांच वर्ष से ऊपर की जमा राशियों पर बैंकों द्वारा दिये जाने वाले ब्याज की दर में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है, लेकिन एक नया राष्ट्रीय बचत प्रमाणपत्र जारी किया जायेगा जिसकी परिपक्वता अवधि 6 वर्ष की होगी और जिस पर 12 प्रतिशत की दर से ब्याज दिया जाएगा। इससे लम्बी अवधि की बचतों को आवश्यक प्रोत्साहन मिलेगा।

31. इन उपायों के अलावा, मैं ऋणपत्रों पर दिए जाने वाले ब्याज की अधिकतम निर्धारित सीमा को, जो इस समय 12 प्रतिशत है, बढ़ाकर 13.5 प्रतिशत करने का प्रस्ताव

करता हूँ। ब्याज की अन्य दरों में प्रस्तावित परिवर्तनों को देखते हुए ऐसा करना उचित है, और इससे बड़े औद्योगिक एककों को निवेश वित्त की अपनी आवश्यकताओं को उनके अपने प्रयत्नों के जरिये जुटाने के लिए प्रोत्साहन मिलेगा। यह आवश्यक है कि ये एकक, जो वित्तीय बाजार के जरिये साधन जुटाने की क्षमता रखते हैं, इस दिशा में अधिक प्रयत्नशील हों और इस प्रकार सावधिक ऋण देने वाली संस्थाओं के बोझ को हल्का करें।

32. इस समय, पब्लिक कंपनियां कुल मिला कर अपनी मुक्त प्रारक्षित निधि और प्रदत्त शेयर पूंजी का 25 प्रतिशत तक जनता से जमा के रूप में स्वीकार कर सकती हैं। इसके अलावा उनको अपने शेयर-धारियों से अथवा कम्पनी के निदेशक द्वारा गारन्टी मिलने पर दूसरे लोगों से मुक्त प्रारक्षित निधि और प्रदत्त शेयर पूंजी का 10 प्रतिशत तक जमा के रूप में स्वीकार करने की भी अनुमति है। ये सीमायें अंतर-कम्पनी जमा राशियों के मामले में लागू नहीं होतीं। कम्पनी की जमा राशियों के मामले में लागू होने वाले ये उपबंध आगे भी लागू रहेंगे। किन्तु इन जमाराशियों पर दिए जाने वाले ब्याज के संबंध में 15 प्रतिशत की अधिकतम सीमा लागू करने का प्रस्ताव है। इन निर्णयों को प्रभावी करने के लिए आवश्यक आदेश जारी किये जा रहे हैं।

33. उद्योग में पूंजी-निवेश को सुविधा प्रदान करने के लिए एक और कदम के रूप में, हमने शेयर बाजार (स्टॉक एक्सचेंज) के मार्ग-निर्देशों के अंतर्गत इस अपेक्षा में ढील देने का निश्चय किया है कि प्रवर्तक (प्रमोटर) नई कम्पनी की इक्विटी का अधिक-से-अधिक 40 प्रतिशत अंश ही धारण कर सकते हैं। यह व्यवस्था कुछ मामलों में वित्तीय संस्थाओं की इस अपेक्षा से मेल नहीं खाती कि प्रवर्तक परियोजना की कुल लागत का एक न्यूनतम प्रतिशत भाग खुद लगायें। दो भिन्न-भिन्न अपेक्षाओं के बीच विद्यमान इस भारी विरोध के कारण नई परियोजनाओं के कार्यान्वयन में काफी कठिनाइयां उपस्थित होती थीं। इन समस्याओं को हल करने के लिए प्रवर्तकों को परियोजना की प्रारम्भिक अवस्थाओं में, 40 प्रतिशत की सीमा से ऊपर की इक्विटी रखने की अनुमति दी जाएगी। किन्तु 40 प्रतिशत से ऊपर की इक्विटी-धारिता को, वाणिज्यिक उत्पादन की तारीख से तीन वर्ष के भीतर, आम जनता को बिक्री की पेशकश के द्वारा छोड़ना होगा। युक्तिसंगत बनाने के इस कार्य से उद्योग में नई परियोजनाओं के कार्यान्वयन में तेजी आनी चाहिए।

34. मुझे विश्वास है कि इन व्यापक उपायों से वित्तीय प्रणाली में बचतों को प्रवाहित करने के लिए प्रोत्साहन मिलेगा और औद्योगिक निवेश के लिए धनराशियों की उपलब्धता बढ़ेगी। इनसे आगामी वर्ष में वृद्धि के लिए बहुत ही अनुकूल परिस्थितियां पैदा होंगी।

35. बजट तैयार करने में मैंने मोटे तौर पर जो दृष्टिकोण अपनाया है उसकी और कुछ संबद्ध नीति विषयक नये कार्यों की रूपरेखा बतलाने के बाद, अब मैं 1980-81 के संशोधित अनुमानों और 1981-82 के बजट अनुमानों की ओर आता हूँ।

1980-81 के संशोधित अनुमान

36. वर्ष 1980-81 के बजट अनुमानों में 1445 करोड़ रुपये के घाटे की परिकल्पना की गई थी। किन्तु राज्यों और योजना आयोग के बीच विचार-विमर्श के परिणामस्वरूप,

कई मामलों में राज्यों की आयोजनाओं के परिव्यय में वृद्धि कर दी गई। राज्यों की आयोजनाओं के लिए केन्द्रीय सहायता की राशि में 310 करोड़ रुपये की वृद्धि कर दी गई। हमें ग्रामीण विद्युतीकरण निगम को भी 58 करोड़ रुपये की अतिरिक्त सहायता देनी पड़ी। कृषि में काम आने वाली वस्तुओं (इनपुट्स) की पूर्ति के लिए राज्यों को अल्पकालिक उधार दिये जाने की व्यवस्था में भी 25 करोड़ रुपये की वृद्धि करनी पड़ी।

37. इसके अलावा, राज्यों को बाढ़ राहत कार्य में मदद देने के लिए केन्द्रीय सरकार ने 90 करोड़ रुपये की सहायता दी है। आसाम सहित कुछ उत्तर-पूर्वी राज्यों को 76 करोड़ रुपये की विशेष उधार सहायता दी गई है ताकि वे विशेष कठिनाइयों के कारण अपने साधनों में रही कमी को पूरा कर सकें।

38. आर्थिक सहायताओं के लिए भी मूल व्यवस्था से अधिक राशि दी जा रही है। आयातित उर्वरकों पर होने वाले निवल व्यय के लिए की गई व्यवस्था में 104 करोड़ रुपये की वृद्धि की जा रही है। खाद्य सम्बन्धी आर्थिक सहायता, कंट्रोल के कपड़े पर दी जाने वाली आर्थिक सहायता और नकद प्रतिकर सहायता तथा निर्यात के लिए बाजार विकास व्यवस्था में भी 110 करोड़ रुपये की वृद्धि की जा रही है।

39. रक्षा व्यय की व्यवस्था में भी 200 करोड़ रुपये की वृद्धि करनी पड़ी है।

40. सरकारी क्षेत्र के कुछ उपक्रमों की वित्तीय स्थिति में उतना सुधार नहीं हुआ है जितना बजट के समय प्रत्याशित किया गया था। इसलिए इन उपक्रमों को 104 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आयोजना-भिन्न सहायता देना आवश्यक हो गया है।

41. जहां तक केन्द्रीय आयोजना के व्यय का संबंध है, मुझे सदन को यह बतलाते हुए खुशी होती है कि बिजली, कोयला और पेट्रोलियम जैसे अतिमहत्वपूर्ण क्षेत्रों का व्यय संतोषजनक रहा है। सदन को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि कृषि पुनर्वित्त और विकास निगम के संवितरणों का स्तर प्रारम्भिक बजट अनुमानों से कहीं अधिक रहा है, इसलिए मैं निगम के लिए 126 करोड़ रुपये की और रकम की व्यवस्था कर रहा हूँ। भारतीय औद्योगिक विकास बैंक के लिए 50 करोड़ रुपये की और व्यवस्था की जा रही है ताकि यह बैंक अपनी बढ़ती हुई वचनबद्धताओं को पूरा कर सके। इस्पात और नागर विमानन जैसे कतिपय क्षेत्रों में, आन्तरिक साधन जुटाने में कमी रही है और इसलिए इनकी आयोजनाओं के लिए बजट में काफी अधिक रकम की व्यवस्था करनी पड़ी है। कुछ क्षेत्रों के आयोजना-व्यय में कुछ कमी हो सकती है। लेकिन इन्हें हिसाब में लेने के बाद भी संशोधित अनुमानों में 1980-81 की केन्द्रीय आयोजना के लिए बजट में की गई व्यवस्था की राशि 297 करोड़ रुपये अधिक होगी।

42. अब केन्द्रीय सरकार के कुल व्यय का अनुमान 22808 करोड़ रुपये का है जबकि इसकी तुलना में बजट में 21467 करोड़ रुपये का अनुमान लगाया गया था।

43. जहां तक प्राप्तियों का सम्बन्ध है, मुझे सदन को यह बतलाते हुए प्रसन्नता हो रही है कि 1980-81 के बजट में आय-कर में दी गई रियायतों के बावजूद, कर-राजस्वों की कोई हानी नहीं हुई है। मेरी यह धारणा सही निकली कि कराधान की दर कम होने से लोग करें

के नियमों का स्वेच्छा से अधिक पालन करते हैं। अब निगम-कर से प्राप्तियों की राशि 151 करोड़ रुपए के बजट अनुमान से 35 करोड़ रुपए अधिक होगी। संघ उत्पाद शुल्कों की प्राप्ति भी 6265 करोड़ रुपए के बजट अनुमान से 99 करोड़ रुपए अधिक होंगी। अधिक आयात कि जाने और अन्तर्राष्ट्रीय कीमतें ऊंची हो जाने के कारण चालू वर्ष में सीमा-शुल्क प्राप्ति राशि 2989 करोड़ रुपए के बजट अनुमान की तुलना में 361 करोड़ रुपए अधिक होगी। विभिन्न करों में राज्यों के हिस्से की राशि घटाने के बाद, अब केन्द्र का निवल राजस्व 8922 करोड़ रुपए के बजट अनुमान से 419 करोड़ रुपए अधिक होगा।

44. पूंजी प्राप्ति में भी 7694 करोड़ रुपए के बजट अनुमान से 245 करोड़ रुपए की वृद्धि होगी। यह वृद्धि 104 करोड़ रुपए के अधिक बाजार ऋणों और विशेष वाहक बांडों की बिक्री से 200 करोड़ रुपए की अनुमानित प्राप्ति के कारण होगी जो अन्यत्र होने वाली कुछ कमियों के परिणामस्वरूप कुछ हद तक कम हो जाएगी।

45. अब 20833 करोड़ रुपए की कुल प्राप्ति का अनुमान लगाया गया है जब कि बजट में 20022 करोड़ रुपए की राशि आंकी गई थी। आशा है कि चालू वर्ष का घाटा अब लगभग 1975 करोड़ रुपए का होगा। सदन को यह मालूम हो कि बजट के घाटे की लगभग सारी की सारी वृद्धि का कारण यह है कि राज्यों और केन्द्र की आयोजनाओं के लिए बजट में पहले से अधिक रकम की व्यवस्था की गई है।

1981-82 के बजट अनुमान

46. वर्ष 1981-82 का बजट छठी आयोजना के उद्देश्यों, उसकी प्राथमिकताओं तथा उसके कार्यक्रमों को प्रतिबिंबित करता है। 1981-82 में केन्द्र, राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के आयोजना परिव्ययों के लिए 17479 करोड़ रुपए का अनुमान लगाया गया है, जबकि इसकी तुलना में 1980-81 के बजट अनुमानों में 14593 करोड़ रुपए रखे गए थे। इससे लगभग 20 प्रतिशत की वृद्धि का पता चलता है। 1981-82 के लिए केन्द्र के आयोजना-परिव्यय में 1980-81 के 7340 करोड़ रुपए के बजट अनुमान की तुलना में काफी अधिक वृद्धि की जा रही है और इसे 8619 करोड़ रुपए किया जा रहा है, अर्थात् इसमें 17.4 प्रतिशत की वृद्धि की जा रही है। इस राशि का वित्तपोषण 6309 करोड़ रुपए की बजट व्यवस्था द्वारा और सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के 2310 करोड़ रुपए के बजट-भिन्न साधनों द्वारा किया जाएगा। राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों का कुल अनुमोदित आयोजना परिव्यय 8860 करोड़ रुपए का होगा जबकि 1980-81 के बजट अनुमानों में इसकी राशि 7253 करोड़ रुपए की थी, अर्थात् इस में 22 प्रतिशत की वृद्धि की जा रही है। राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की आयोजनाओं के वास्ते केन्द्रीय सहायता के लिए 3462 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है।

47. हमारी अर्थव्यवस्था में कृषि की भूमिका बहुत प्रभावशाली है और कृषि के विकास की गति समूची अर्थव्यवस्था की गति का निर्धारण करती है, केन्द्र और राज्यों की वार्षिक आयोजनाओं में कृषि पर किए जाने वाले परिव्यय की राशि को, 1980-81 के 925 करोड़ रुपए के बजट अनुमान की तुलना में, बढ़ाकर 1047 करोड़ रुपए कर दिया गया है। सिंचाई के अन्तर्गत क्षेत्र में वृद्धि एकमात्र ऐसा सर्वाधिक महत्वपूर्ण तत्व है जिससे कृषि को उच्च उत्पादकता वाली वैज्ञानिक कृषि के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है। तदनुसार 1981-82 में 25 लाख

हेक्टेयर और जमीन में सिंचाई की व्यवस्था करने का प्रस्ताव है। 1981-82 के लिए केन्द्र और राज्यों की वार्षिक आयोजना में बड़ी और मध्यम सिंचाई के परिव्यय को काफी ज्यादा बढ़ाकर 1408 करोड़ रुपए किया जा रहा है जब कि 1980-81 के बजट अनुमानों में इसकी राशि 1213 करोड़ रुपए की थी। छोटी सिंचाई का परिव्यय, 1980-81 के 266 करोड़ रुपए की तुलना में, 301 करोड़ रुपए होगा।

48. कृषि के कुल उत्पादन को बढ़ावा देने के लिए किए जा रहे प्रयत्नों के साथ साथ, भूमिहीन मजदूरों, छोटे और सीमान्तिक किसानों, ग्रामीण कारीगरों और अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों जैसे ग्रामीण समाज के कमजोर वर्गों को लाभ पहुंचाने के विशेष कार्यक्रमों पर वार्षिक आयोजना में बहुत जोर दिया जा रहा है। इस प्रयोजन के लिए इस सरकार ने जो महत्वपूर्ण कार्यक्रम शुरू किए हैं उन में से एक है : राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम। हम इस कार्यक्रम के लिए केन्द्रीय आयोजना में 180 करोड़ रुपए की व्यवस्था कर रहे हैं और इतनी ही राशि की व्यवस्था राज्यों द्वारा भी की जाएगी।

49. कमजोर वर्गों को सहायता देने वाला एक अन्य महत्वपूर्ण कार्यक्रम है : एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम। इस कार्यक्रम में कुछ अनुपूरक और कभी कभी एक जैसे कई कार्यक्रमों को भी शामिल कर लिया गया है जो जनता के कुछ विशेष वर्गों के लिए पहले चालू किए गए थे। हम ने इस कार्यक्रम के लिए मरुस्थलीय विकास तथा सूखा-आशंकित क्षेत्रों के कार्यक्रमों जैसे विशेष कार्यक्रमों के लिए 198 करोड़ रुपए की व्यवस्था की है। राज्यों से बराबर का अनुदान प्राप्त हो जाने पर, आशा है कि एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम के जरिये 1981-82 में 30 लाख परिवारों को गरीबी की रेखा से ऊपर ले आने में सहायता मिलेगी।

50. अनुसूचित जातियों के लिए विशेष संघटक आयोजनाओं के हेतु केन्द्रीय सहायता देने का कार्यक्रम वर्तमान सरकार ने अपने पहले बजट में ही शुरू कर दिया था। अगले साल के लिए हम ने 110 करोड़ रुपए की व्यवस्था की है। इसके अलावा, राज्यों के अनुसूचित जाति विकास निगमों में 13 करोड़ रुपए लगाए जाएंगे और इतनी ही राशि राज्यों द्वारा भी लगाई जाएगी; इससे निगमों को वित्तीय संस्थाओं से पर्याप्त मात्रा में धनराशि जुटाने में सहायता मिलेगी। जनजातीय उप-आयोजना, जो कि जनजातीय क्षेत्रों के विकास का एक माध्यम है, के लिए 1981-82 में 85 करोड़ रुपए की व्यवस्था की जा रही है जो कि 1980-81 के 70 करोड़ रुपए की तुलना में अधिक है। विशेष पहाड़ी विकास कार्यक्रम के लिए, 1980-81 के 61 करोड़ रुपए की तुलना में, 92 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है।

51. समस्याग्रस्त गांवों में पीने के निरापद जल की जल्दी से व्यवस्था करने की सरकारी नीति के अनुसार, 1981-82 में 110 करोड़ रुपए की राशि निर्धारित की गई है। राज्यों की आयोजनाओं में की गई व्यवस्थाओं को साथ मिलाने पर अगले वर्ष इस योजना के अन्तगत लगभग 36000 और गांव शामिल कर लिए जाएंगे।

52. वार्षिक आयोजना में तेल, कोयला और बिजली जैसे क्षेत्रों की क्षमता को बढ़ाने के सर्वाधिक महत्वपूर्ण कार्य को उच्च प्राथमिकता दी गई है। 1981-82 में कोयले और लिगनाइट की परियोजनाओं के लिए 580 करोड़ रुपए की व्यवस्था करने का प्रस्ताव है। इस प्रकार इस में 1980-81 के 443 करोड़ रुपए से 31 प्रतिशत अधिक राशि की व्यवस्था की गई है।

53. केन्द्रीय आयोजना में बिजली के परिव्यय में भी भारी वृद्धि की गई है। 1981-82 में हमने, पिछले बजट के 520 करोड़ रुपए की तुलना में 721 करोड़ रुपए की व्यवस्था की है। इससे बिजली के क्षेत्र में केन्द्र की बढ़ती हुई भूमिका का पता चलता है। हम प्रस्ताव करते हैं कि जम्मू और कश्मीर की दुलहस्ती परियोजना को और बिहार की कोइलकारो परियोजनाओं को अगले वर्ष केन्द्रीय क्षेत्र में ले लिया जाए। बिजली के क्षेत्र के लिए राज्यों और केन्द्र की आयोजनाओं में कुल मिलाकर 3326 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है जब कि 1980-81 में इसकी राशि 2745 करोड़ रुपए की थी। आशा है कि 1981-82 में 3000 मेगावाट की अतिरिक्त उत्पादन क्षमता चालू हो जाएगी। ग्रामीण विद्युतीकरण कार्यक्रम के अन्तर्गत आगामी वर्ष में 22000 गांवों में बिजली पहुंचाने और 4.25 लाख पंप सेटों को बिजली देने की व्यवस्था है।

54. तेल और प्राकृतिक गैस के साधनों की खोज और विकास को जो उच्च प्राथमिकता दी गई है उसे देखते हुए, पेट्रोलियम के क्षेत्र के लिए 1981-82 में आयोजना परिव्यय को बढ़ाकर 1011 करोड़ रुपए कर दिया गया है जब कि चालू वर्ष में 780 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई थी। पेट्रो-रसायन के क्षेत्र में 67 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रस्ताव है।

55. इस्पात के लिए 1981-82 में 796 करोड़ रुपए के परिव्यय की व्यवस्था की जा रही है। इस क्षेत्र की एक उल्लेखनीय घटना यह है कि कोठागुडम में हाल ही में स्पंज लोहे के उत्पादन के लिए प्रदर्शन संयंत्र (डिमोन्स्ट्रेशन प्लांट) को चालू कर दिया गया है। यह परियोजना भारत के लिए विशेष महत्व रखती है क्योंकि गैर-कोकिंग कोयले का इस्तेमाल करके स्पंज लोहे का उत्पादन करने की प्रौद्योगिकी से, हमें देश में कोकिंग कोयले के सीमित भंडारों के कारण उत्पन्न बाधाओं को दूर करने में सहायता मिलेगी।

56. वर्ष 1981-82 की वार्षिक आयोजना में खनिज विकास के लिए 1980-81 के 130 करोड़ रुपए के मुकाबले 223 करोड़ रुपये के काफी ऊंचे परिव्यय की परिकल्पना की गई है। इस परिव्यय में उड़ीसा एल्यूमिनियम परियोजना के लिए 90 करोड़ रुपए की व्यवस्था शामिल है; यह परियोजना राष्ट्रीय एल्यूमिनियम कम्पनी नामक नई पंजीकृत कंपनी द्वारा कार्यान्वित की जाएगी जिसका मुख्यालय उड़ीसा के भुवनेश्वर नगर में होगा। परियोजना की अधिकांश लागत की वित्त-व्यवस्था विदेशी ऋण और वाणिज्यिक उधारों से हो जाने की आशा है।

57. परिवहन की सुविधाओं में सुधार करने के लिए हमारी चिंता के अनुरूप ही, हमने परिवहन क्षेत्र के परिव्यय को 1980-81 के 1351 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 1535 करोड़ रुपए कर दिया है। सम्मानित सदस्यों को पहले ही मालूम हो चुका है कि रेलवे के आयोजना परिव्यय को 1980-81 के 760 करोड़ रुपए से काफी ज्यादा बढ़ाकर 980 करोड़ रुपए कर दिया गया है। पत्तनों के विकास के लिए 108 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है जिसमें कांडला, तुत्तिकुडि और विशाखापत्तनम में अतिरिक्त बर्थों का निर्माण शामिल है।

58. संचार की सुविधाओं में सुधार करने और उन्हें आधुनिक बनाने के हमारे अभियान के अनुरूप, 1981-82 में 2 लाख सीधे टेलीफोन कनेक्शन देने का प्रस्ताव है। संचार सहित डाक और तार के लिए आयोजना 518 करोड़ रुपये के परिव्यय की व्यवस्था की गई है।

59. रसायनों और उर्वरकों के लिए 390 करोड़ रुपये के परिव्यय की व्यवस्था की जा रही है जिसमें काफी बड़ी राशि थाल वैशेट, हजीरा और नामरूप स्थित गैस-आधारित उर्वरक परियोजनाओं के लिए रखी गई है। नए नाइट्रोजनी फासफेटी उर्वरक संयंत्रों के लिए भी प्रस्तावों को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

60. ग्रामीण और लघु उद्योगों में, ग्रामीण कारीगरों और शिल्पियों के परंपरागत कला-कौशलों को जीवित रखने के साथ-साथ रोजगार उपलब्ध कराने की भी अत्यधिक क्षमता है। इन क्षेत्रों के लिए 162 करोड़ रुपये का परिव्यय निर्धारित किया गया है, इसके अलावा, राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की आयोजनाओं में भी इन क्षेत्रों के लिए 153 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है।

61. अन्त में, मैं जनसंख्या वृद्धि के सर्वाधिक महत्वपूर्ण विषय पर आता हूँ। गरीबी हटाने के हमारे सभी प्रयत्न निष्फल हो जाएंगे, यदि हम जनसंख्या वृद्धि की दर को कम नहीं कर सकेंगे। हमने परिवार कल्याण कार्यक्रम में नए प्राण फूँकने का काम सच्चे मन से हाथ में लिया है। इस कार्यक्रम के लिए 1981-82 में 155 करोड़ रुपये की व्यवस्था की जा रही है।

62. सरकार इस बात से बहुत चिंतित है कि उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में पर्याप्त संचार सुविधाओं का अभाव है। इसलिए हमने छः राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने का काम हाथ में लेने का निश्चय किया है जिनकी कुल लम्बाई 1700 किलोमीटर होगी और जिन पर कुल मिलाकर 70 करोड़ रुपये खर्च होंगे। यह भी निश्चय किया गया है कि राष्ट्रीय राजपथ संख्या 36 पर नौगांव से डीमापुर को अधिक सीधे रास्ते से जोड़ा जाए जिस पर 16 करोड़ रुपये की लागत आएगी। मेघालय में भारत-बंगला देश सीमा के साथ-साथ बनी हुई सड़क के कुछ बाकी रहे टुकड़ों को बनाने के लिए 26 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। इस क्षेत्र में रेल की सुविधाएं भी बढ़ाई जा रही हैं। सम्मानित सदस्यों को मालूम ही है कि उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में तृतीय स्तर की हवाई सेवा ने अपना काम करना शुरू कर दिया है।

63. आयोजना-भिन्न व्यय को भी न्यूनतम स्तर पर रखने के लिए सावधानीपूर्वक जांच-पड़ताल की गई है। रक्षा-व्यय चालू वर्ष के 3800 करोड़ रुपये के मुकाबले 4200 करोड़ रुपये का होगा। मुझे विश्वास है कि सदन इस बात में मुझ से सहमत होगा कि इस कठिन समय में रक्षा की युक्तियुक्त आवश्यकताओं को भली भांति पूरा किया जाना चाहिए।

64. ब्याज की अदायगियों के लिए चालू वर्ष के 2665 करोड़ रुपये के मुकाबले 3124 करोड़ रुपये की व्यवस्था की जा रही है; यह वृद्धि मुख्य रूप से आन्तरिक कर्ज के कारण हुई है। नेफ्था और अन्य निवेश्य वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि हो जाने के कारण स्वदेशी उर्वरकों के उत्पादन की लागत में भी बढ़ोत्तरी हो गई है। आयातित उर्वरकों की लागत भी बढ़ गई है। इसलिए, 1981-82 के बजट में उर्वरकों पर दी जाने वाली आर्थिक सहायता के लिए 679 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है जो चालू वर्ष में की गई 466 करोड़ रुपये की व्यवस्था से काफी अधिक है।

65. सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के लिए आयोजना-भिन्न उधारों की व्यवस्था को चालू वर्ष के 454 करोड़ रुपए से घटाकर 318 करोड़ रुपए कर दिया गया है क्योंकि अगले वर्षों में उनके कार्य-निष्पादन और वित्तीय स्थिति में सुधार होने की आशा है। केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के महंगाई भत्ते पर होने वाले अतिरिक्त व्यय को पूरा करने के लिए भी अगले वर्षों के बजट में 200 करोड़ रुपए की एकमुश्त व्यवस्था की जा रही है। भविष्य में पेंशनभोगियों को महंगाई राहत, जो इस समय उपभोक्ता कीमतों के सूचक अंक में प्रत्येक 16 बिन्दु की वृद्धि के पीछे पेंशन की राशि के 5 प्रतिशत के हिमाब से मिलती है, इसकी बजाय, प्रत्येक 8 बिन्दु के लिए 2.5 प्रतिशत की दर से मिला करेगी। पेंशनभोगियों को महंगाई राहत देने की प्रक्रिया को भी सरल बनाया जा रहा है। इन परिवर्तनों से पेंशनभोगियों द्वारा उठाई जाने वाली कठिनाइयाँ कम हो जाएंगी।

66. सम्मानित सदस्यों को मालूम है कि भारत को 1982 में अगले एशियाई खेल राजधानी में आयोजित करने का सुअवसर मिल रहा है। इसलिए इन खेलों के लिए अगले वर्ष आवश्यक व्यय की व्यवस्था संबंधित मंत्रालयों के बजटों में की जा रही है। इसमें से अधिकांश व्यय सड़कों, स्टेडियमों और खेल-कूद की अन्य सुविधाओं जैसी स्थायी परिसम्पत्तियों के सुधार और निर्माण पर होगा।

67. अनुमान है कि 1981-82 में कुल आयोजना-भिन्न व्यय, चालू वर्ष के 13736 करोड़ रुपए की तुलना में, 15100 करोड़ रुपए होगा।

68. जहां तक 1981-82 में होने वाली प्राप्तियों का संबंध है, अनुमान है कि कराधान की मौजूदा दरों पर सकल कर-राजस्व 14472 करोड़ रुपए प्राप्त होगा; इस प्रकार इसमें चालू वर्ष के 13133 करोड़ रुपए के संशोधित अनुमानों की तुलना में 1339 करोड़ रुपए की वृद्धि होगी। 1981-82 में करों में राज्यों का हिस्सा अनुमानतः 4206 करोड़ रुपए होगा जबकि चालू वर्ष में इसकी राशि 3792 करोड़ रुपए की थी। इसके परिणामस्वरूप, केन्द्र का निवलकर-राजस्व, चालू वर्ष के 9341 करोड़ रुपए के मुकाबले 10266 करोड़ रुपए होगा।

69. अनुमान है कि बाजार उधारों के रूप में 2800 करोड़ रुपए प्राप्त होंगे जबकि चालू वर्ष में 2604 करोड़ रुपए प्राप्त हुए थे। अल्प बचतों से चालू वर्ष के 1100 करोड़ रुपए की तुलना में, अगले वर्ष 1250 करोड़ रुपए प्राप्त होंगे। उधारों की वापसी-अदायगियों को निकास कर निवल विदेशी सहायता अनुमानतः 1379 करोड़ रुपए की मिलेगी जबकि चालू वर्ष में इसकी राशि 1258 करोड़ रुपए की थी। विशेष वाहक बांडों की बिक्री से अगले वित्तीय वर्ष में 800 करोड़ रुपए की प्राप्ति को भी हिसाब में लिया गया है।

70. रेलवे के यात्री-किराये और माल-भाड़े में प्रस्तावित परिवर्तनों, डाक-तार की शुल्क-दरों में प्रस्तावित परिवर्तनों, जिनका उल्लेख मैं कुछ बाद में करूंगा और अनिर्वाह निक्षेप (आय-करदाता) योजना को 31-3-1981 के बाद भी लागू रखने के प्रभावों को हिसाब में लेने के बाद, 1981-82 में कुल प्राप्तियां अनुमानतः 23061 करोड़ रुपए की होंगी और कुल व्यय 24871 करोड़ रुपए का होगा। इस प्रकार कराधान की मौजूदा दरों पर बजट में कुल मिलाकर 1810 करोड़ रुपए का घाटा रहेगा।

71. आय-कर और अन्य प्रत्यक्ष कर, साधन जुटाने और विषमताओं को कम करने के महत्वपूर्ण उपकरण होते हैं। हम इन उद्देश्यों को करों की दरें बढ़ाकर प्राप्त करने की बजाय कर-ढाँचे में मौजूद कानूनी खामियों को दूर करके और प्रशासन को प्रभावोत्पादक बना कर प्राप्त करना चाहते हैं क्योंकि करों की दरें बढ़ाने से तो प्रायः कर-अपवंचन और इसके साथ-साथ काले धन को बढ़ावा मिलता है। मेरे प्रस्ताव आज के कठिन समय में मध्यम वर्गों को राहत देने की हमारी पार्टी की स्वीकृत नीति को आगे बढ़ाने के लक्ष्य को ध्यान में रखकर तैयार किए गए हैं।

72. सम्मानित सदस्यों को याद होगा कि पिछले वर्ष व्यक्तिगत आयों पर आय-कर की छूट की सीमा 12,000 रुपये तक बढ़ा दी गई थी। लेकिन शून्य खण्ड दर 8,000 रुपये पर ही रखी गई थी। सदन को मेरे प्रस्ताव से प्रसन्नता होगी कि पंजीकृत फर्मों और छूट की सीमा से ऊपर की अलग आय वाले एक या एक से अधिक सदस्यों वाले हिन्दू अविभक्त कुटुम्बों से भिन्न गैर-निगमित कर दाताओं के मामले में छूट की सीमा को 12,000 रुपये से बढ़ाकर 15,000 रुपये कर दिया जाए। मध्यम आय वर्गों को पर्याप्त राहत देने के उद्देश्य से मैं यह प्रस्ताव भी करता हूँ कि शून्य दर खण्ड का 8,000 रुपये से बढ़ा कर 15,000 रुपये कर दिया जाए और 30,000 रुपये तक दर अनुसूची का फिर से गठन किया जाए। 15,001 रुपये से 25,000 रुपये तक के खण्ड पर आय-कर की दर 30 प्रतिशत और 25,001 रुपये से 30,000 रुपये तक के खण्ड पर 34 प्रतिशत होगी। इसमें ऊपर के खण्डों पर आय-कर की दरों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा। इन परिवर्तनों के फलस्वरूप लगभग 14 लाख कर-दाता आयकर के जाल से निकल जाएंगे। मैं यह दावा करने का साहस कर सकता हूँ कि इससे पहले कभी भी एक ही बार में इतने अधिक लोगों को आय-कर के भार से मुक्ति नहीं दी गई। इसके अलावा, 15,001 रुपये से 30,000 रुपये तक के आय समूहों के 11.5 लाख और करदाताओं को भी अलग-अलग मात्रा में राहत मिलेगी। 15,000 रुपये के आय-स्तर पर करदायित्व में 990 रुपये, 20,000 रुपये पर 495 रुपये और 25,000 रुपये पर 220 रुपये की कमी हो जाएगी। लेकिन 30,000 रुपये से अधिक की आय वाले करदाताओं के मामले में कर-दायित्व में कोई परिवर्तन नहीं होगा। इस प्रकार मैंने एक वर्ष में देश के लगभग 40 लाख आय-करदाताओं में से 25 लाख से अधिक आय-करदाताओं को या तो आय-कर से पूरी छूट दे दी है या उनका कर-दायित्व कम कर दिया है।

73. इस समय, वेतनभोगी करदाता 10,000 रुपये तक वेतन के 20 प्रतिशत के बराबर और शेष वेतन के 10 प्रतिशत के बराबर लेकिन कुल मिलाकर 3,500 रुपये की अधिकतम सीमा के अन्दर-अन्दर मानक कटौती के हकदार हैं। ये सीमाएं 1974 में निर्धारित की गई थीं। बाद के वर्षों में कीमतों में हुई वृद्धि को देखते हुए और वेतनभोगी करदाताओं को राहत देने के माध्यम के रूप में मैं मानक कटौती को 5,000 रुपये की अधिकतम सीमा के अधीन रहते हुए 20 प्रतिशत तक बढ़ाने का प्रस्ताव करता हूँ। सम्मानित सदस्य यह जानकर प्रसन्न होंगे कि यह लाभ पेंशन-भोगियों को भी मिलेगा। इस समय, सवारी भत्ता पाने वाले कर्मचारी केवल 1,000 रुपये तक की मानक कटौती के हकदार हैं। अब यह प्रस्ताव है कि उन्हें पूरी मानक कटौती का लाभ प्रदान किया जाए।

74. अर्थव्यवस्था में बचतों के स्तर को बढ़ाने की तात्कालिक आवश्यकता को देखते हुए, मैं आय-करदाताओं के लिए अनिवार्य जमा योजना को और दो वर्षों के लिए जारी रखने का प्रस्ताव करता हूँ।

75. राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के विकास में निगम क्षेत्र की भूमिका अति महत्वपूर्ण है। मैंने पहले भी अपने भाषण में उद्योगों में पूंजी लगाने के वातावरण को सुधारने के लिए उठाए गए विभिन्न कदमों का उल्लेख किया है। अब मैं सभी श्रेणियों की कंपनियों द्वारा देय आय-कर अधिभार को 7.5 प्रतिशत से घटाकर 2.5 प्रतिशत करने अर्थात् इसमें 5 प्रतिशत की कटौती करने का प्रस्ताव करता हूँ। इसका परिणाम यह होगा कि निगम क्षेत्र में धनराशि की आन्तरिक उपलब्धता बढ़ जाएगी और उनके अपने साधनों से पूंजी निवेश का वित्तपोषण करने का क्षेत्र बढ़ जाएगा। इस कदम से उन उपायों के प्रभाव को और बल मिलेगा जिनका मैंने औद्योगिक निवेश के लिए वित्तीय साधन जुटाने के वास्ते पहले जिक्र किया है।

76. जैसाकि सम्मानित सदस्य जानते हैं, सभी श्रेणियों के करदाताओं को "जैसे-आप-कमाएं-वैसे-ही-अदायगी-करें" के आधार पर कर की अग्रिम अदायगी करनी होती है। लेकिन कंपनियों द्वारा अतिकर की अदायगी अग्रिम नहीं की जाती। मैं इस विसंगति को दूर करने के लिए यह प्रस्ताव करता हूँ कि अतिकर की राशि भी सुसंगत निर्धारण वर्ष से पूर्ववर्ती वित्तीय वर्ष में अग्रिम अदा की जाए।

77. आय-कर अधिनियम की ग्यारहवीं अनुसूची में उन उद्योगों की एक सूची दी गई है जो आय-कर अधिनियम के अन्तर्गत विनिर्दिष्ट निवेश सम्बन्धी कर रियायतों के पात्र नहीं हैं। उदाहरण के लिए, इन उद्योगों के सम्बन्ध में तब तक निवेश छूट या कर अवकाश नहीं मिलता जब तक कि वे लघु उद्योग क्षेत्र के उद्योग न हों। शुरू में, इस अनुसूची में सम्मिलित उद्योगों को निम्न प्राथमिकता वाले उद्योग माना जाता था। लेकिन, इस सूची की समीक्षा करने पर मुझे इन सूचीबद्ध उद्योगों में से कई उद्योगों को निम्न प्राथमिकता वाले उद्योग मानने का कोई औचित्य नहीं दिखाई देता। अतः, उद्योगों के 14 समूहों को इस अनुसूची में से निकाल दिया जाएगा और वे अब विनिर्दिष्ट कर रियायतों के पात्र बन जाएंगे। इन उद्योगों में बिजली के पंखे, प्रेशर कुकर, कांच और कांच का सामान, वर्णक, रंग, पेंट, इनेमल, वार्निश, कालिख और सेल्यूलोसी लेकर, चीनी के बर्तन और पार्सिलिन का सामान, मोजेक टाइल और काचित टाइल, संश्लिष्ट डिटर्जेंट, ध्वनिवर्धक (एम्पलीफायर) या जनता को सम्बोधन करने के लिए कोई और साधन, वैकुम फ्लास्क और अन्य वैकुम पात्र के उद्योग शामिल हैं। ये उद्योग, जिनमें से कुछ एक में निर्यात की क्षमता है, अब विनिर्दिष्ट रियायतों के पात्र बन जाएंगे।

78. सम्मानित सदस्यों को याद होगा कि सरकार ने पिछले वर्ष करों से बचने के एक उपाय के रूप में निजी बैंकेक न्यासों (प्राइवेट डिस्क्रिशनरी ट्रस्ट) के इस्तेमाल को रोकने के लिए कई उपाय किए थे। कर से बचने का एक और तरीका सरकार के ध्यान में आया है और वह है मौखिक न्यासों (ओरल ट्रस्ट) की स्थापना। इस दुरुपयोग को रोकने के लिए मेरा प्रस्ताव मौखिक न्यासों को आय-कर और धन-कर की परिधि में ले आने का है। इन न्यासों पर अधिकतम सीमांत दर से आय-कर लगेगा और धन-कर 3 प्रतिशत की समान दर या किसी व्यष्टि के मामले में लागू उचित दर, इनमें से राजस्व की दृष्टि से जो भी लाभप्रद हो, उस दर से लगेगा। यह प्रस्ताव निर्धारण वर्ष 1981-82 से लागू हो जाएगा।

79. उचित कर-दायित्व से बचने की जो एक और तरकीब काम में लाई जा रही है वह है: सदस्यों के शेयरों की परिभाषा किए बिना व्यक्तियों के संगमों (एसोसिएशन) की स्थापना। इस प्रकार एक बड़ी संख्या में ऐसी कर-योग्य इकाइयां बन जाती हैं जिन पर वर्तमान कानून के अन्तर्गत अलग-अलग आयकर लगता है। अब मैं यह प्रस्ताव करता हूँ कि व्यक्तियों के ऐसे संगमों पर अधिकतम सीमांत दर से आयकर और 3 प्रतिशत की दर या व्यष्टि के मामले में लागू उचित दर, इन दोनों में जो भी ऊंची हो, उस दर से धन-कर लगाया जाए। यह प्रस्ताव भी निर्धारण वर्ष 1981-82 से लागू हो जाएगा।

80. अपने भाषण में मैंने पहले तेल की खोज और तेल के उत्पादन के क्षेत्र में विदेशी कम्पनियों की भावी भागीदारी का जिक्र किया है। इस सम्बन्ध में करों के मामले में कई उपाय करने जरूरी हैं। पहली बात यह है कि आय-कर अधिनियम और कम्पनी (लाभ) अतिकर अधिनियम को अपतटीय क्षेत्रों पर लागू करने का प्रस्ताव है। दूसरे, आय-कर अधिनियम और कम्पनी (लाभ) अतिकर अधिनियम में कुछ उपयुक्त उपबंध जोड़ने का प्रस्ताव है, जिससे केन्द्रीय सरकार राजपत्र में अधिसूचना द्वारा केन्द्रीय सरकार के माथ या केन्द्रीय सरकार द्वारा प्राधिकृत किसी व्यक्ति के साथ खनिज तेलों और गैस के व्यापार में लगे हुए व्यक्तियों के किसी वर्ष के पक्ष में आय-कर या अतिकर के सम्बन्ध में कोई छूट देने, कर की दर में कमी करने या उसमें कोई और संशोधन करने की व्यवस्था कर सकेगी। नए उपबंधों के अधीन जब अधिसूचनाएं तैयार हो जाएंगी तब उन्हें संसद के दोनों सदनों के पटल पर रख दिया जाएगा। ऐसा भी प्रस्ताव है कि खनिज तेलों की खोज करने या उन्हें निकालने या उनका उत्पादन करने के कारबार के मामले में कटौती की विशेष व्यवस्था से संबंधित आय-कर अधिनियम की धारा 42 में संशोधन कर दिया जाए ताकि उसके क्षेत्र का विस्तार किया जा सके और उसके अन्तर्गत वे मामले भी आ जाएं जिनमें ऐसे व्यवसाय में केन्द्रीय सरकार स्वयं भागीदार न हो, लेकिन अपने प्राधिकृत किसी व्यक्ति के माध्यम से कार्य करती हो।

81. यद्यपि तेल की अतिरिक्त मात्राओं की खोज बिना किसी रुकावट के, जोर-शोर से बराबर जारी रहनी चाहिए लेकिन नवीकरणीय (रिन्यूएबल) ऊर्जा स्रोतों के विकास और उपयोग को तेज करने और उनके इस्तेमाल को बढ़ावा देने की तत्काल आवश्यकता है। हमारे वैज्ञानिकों और इंजीनियरों द्वारा जिन नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतों के उपयोग को वाणिज्यिक स्तर तक ले आया गया है, उनमें सौर ऊर्जा, जीवभार (बायोमास) ऊर्जा और पवन ऊर्जा शामिल हैं। ऊर्जा के इन गैर-परम्परागत स्रोतों के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए कुछ राजकोषीय प्रोत्साहन देने की आवश्यकता है। अतः, नवीकरणीय ऊर्जा के उपकरणों और प्रणालियों के निर्माण के लिए स्थापित मशीनरी और संयंत्र पर, इस समय जो 10 प्रतिशत की मूल्यहास-छूट उपलब्ध है उसे मैं 30 प्रतिशत तक बढ़ाने का प्रस्ताव करता हूँ। व्यापार अथवा व्यवसाय में उपयोग में लाए जाने वाले ऊर्जा के ऐसे स्रोतों तथा प्रणालियों पर भी बढ़ी दर पर मूल्यहास-छूट दी जाएगी। इस संबंध में सरकार द्वारा जिन अन्य उपायों पर विचार किया जा रहा है, उनमें वित्तीय संस्थाओं से उचित शर्तों पर सम्बद्ध उद्योगों के लिए उधार की व्यवस्था करना और कतिपय करों तथा शुल्कों से छूट देना शामिल है।

82. मैंने अपने भाषण में पहले हमारी भुगतान शेष सम्बन्धी कठिन स्थिति को देखते हुए निर्यातों को बढ़ावा देने की अनिवार्य आवश्यकता का जिक्र किया था। मुक्त व्यापार क्षेत्र में

निर्यात-प्रधान उद्योगों को बढ़ावा देने के प्रयोजन से सरकार का यह प्रस्ताव है कि इन क्षेत्रों में स्थापित किए गए एककों को अन्य रियायतों के बदले शुरू के पांच वर्षों तक पूरा कर-आवकाश दे दिया जाए।

83. चाय हमारा एक महत्वपूर्ण निर्यात-प्रधान उद्योग है। इस समय, चाय के व्यापार की आमदनी का हिसाब लगाते हुए, किसी नए क्षेत्र में या पहले से परित्यक्त किसी भूमि पर चाय की भाड़ियां लगाने के व्यय के 50 प्रतिशत के बराबर विकास छूट दी जाती है। इस प्रयोजन के लिए, विकास छूट के पात्र व्यय की राशि पहाड़ी इलाकों में स्थित भूमि के मामले में 12,500 रुपए प्रति हेक्टेयर तक और आम क्षेत्रों के मामले में 10,000 रुपए प्रति हेक्टेयर तक सीमित है। हाल के वर्षों में भाड़ियों के लगाने की लागत में हुई बढ़ोत्तरी को देखते हुए मैं यह प्रस्ताव करता हूँ कि ये अधिकतम सीमाएँ दार्जिलिंग स्थित भूमि के लिए 40,000 रुपए प्रति हेक्टेयर, अन्य पहाड़ी इलाकों में स्थित भूमि के लिए 35,000 रुपए प्रति हेक्टेयर और मैदानों में स्थित भूमि के लिए 30,000 रुपए प्रति हेक्टेयर कर दी जाएं।

84. आय-कर अधिनियम की धारा 35ख के अन्तर्गत घरेलू कम्पनियाँ और भारत में निवासी निगम-भिन्न करदाता, कर-योग्य लाभों का हिसाब लगाते समय, उनके द्वारा विकसित निर्यात बाजारों पर किए गए अहित व्यय के एक सही एक बटा तीन की दर से आनुपातिक कटौती के हकदार होते हैं। पिछले वर्ष, इस व्यवस्था के क्षेत्र को कम कर दिया गया था, क्योंकि इसका उन कार्यों पर भारत में किए गए ऐसे व्यय के बारे में आनुपातिक कटौती के लिए दावा करने के वास्ते दुरुपयोग किया गया, जिनका निर्यात बाजारों का विकास करने के बुनियादी उद्देश्य के साथ कोई सीधा सम्बन्ध नहीं था। ऐसे दुरुपयोग से चौकस रहने के लिए और साथ ही निर्यात बाजार के विकास के लिए किए जाने वाले सभी वैध प्रयासों की रक्षा करने के प्रयोजन से सरकार ऐसे नियम बना रही है जिनमें कई एक विशिष्ट कार्यकलापों का ब्यौरा दिया गया होगा जिन्हें धारा 35 ख के अन्तर्गत छूट दी जाएगी। इस सम्बन्ध में आवश्यक अधिसूचना शीघ्र ही जारी कर दी जाएगी।

85. इलेक्ट्रानिकी एक श्रम-प्रधान और निर्यात प्रधान उद्योग है। इसलिए मैं इलेक्ट्रानिक संघटक उद्योग को आयकर अधिनियम की नवीं अनुसूची में शामिल करने और यह व्यवस्था करने का प्रस्ताव करता हूँ कि इलेक्ट्रानिक संघटकों के निर्माण में अनन्य रूप से लगी हुई किसी भारतीय कम्पनी से किसी घरेलू कम्पनी द्वारा अर्जित लाभांश पूर्ण रूप से आय-कर से मुक्त हों।

86. आयकर अधिनियम के अधीन लघु उद्योग उपक्रमों को कर संबंधी कुछ रियायतें मिलती हैं। इस प्रयोजन के लिए, किसी औद्योगिक उपक्रम को एक लघु उद्योग उपक्रम तब माना जाता है जब उस उद्योग में स्थापित मशीनरी और संयंत्र का मूल्य पिछले वर्ष के अन्तिम दिन 10 लाख रुपए से अधिक न हो। मैं अब लघु उद्योग की नई परिभाषा के अनुरूप इस सीमा को बढ़ाकर 20 लाख रुपए कर देने का प्रस्ताव करता हूँ।

87. वर्तमान कानून के अधीन पुस्तक प्रकाशन व्यवसाय की कर-योग्य आय का हिसाब लगाते समय अर्जित मुनाफे (प्रोफिट) और लाभ (गेन) के 20 प्रतिशत के बराबर की राशि

की कटौती की जाती है। मैं इस रियायत को 1981-82 के निर्धारण वर्ष से पांच वर्ष के लिए आगे जारी रखने का प्रस्ताव करता हूँ।

88. इस समय अनुमोदित वित्तीय निगमों और सार्वजनिक आवास वित्त कम्पनियों को कुछ शर्तों के अधीन, अपनी आमदनी के एक विशिष्ट प्रतिशत को विशेष प्रारक्षित निधि में ले जाने के सम्बन्ध में कटौती का हक प्राप्त है। लेकिन ऐसी कटौती की; समग्र पात्र राशि, कुल मिलाकर, प्रदत्त शेयर पूंजी की राशि के बराबर अधिकतम सीमा (सीलिंग) तक होती है। ऐसे निगमों और ऐसी कम्पनियों को इस प्रकार अपनी प्रारक्षित निधियों का निर्माण करने के योग्य बनाने के लिए मैं वर्तमान अधिकतम सीमा को दुगुना करने का प्रस्ताव करता हूँ।

89. मौजूदा कानून के अधीन, निवासी व्यक्ति और अविभक्त हिन्दू कुटुम्ब शारीरिक और मानसिक दृष्टि से विकलांग अपने आश्रितों की चिकित्सा के सम्बन्ध में कटौती के हकदार हैं। मैं ऐसे आश्रित के मामले में, जो सुसंगत लेखा वर्ष में 182 या उससे अधिक दिनों तक इलाज के लिए अस्पताल में रहा हो, कटौती की इस रकम को दुगुना करके 4,800 रुपए कर देने और अन्य मामलों में 1,200 रुपए कर देने का प्रस्ताव करता हूँ। निस्सन्देह, अन्तर्राष्ट्रीय विकलांग वर्ष में सदन द्वारा इस रियायत का स्वागत किया जाएगा।

90. मैं सम्पदा-शुल्क अधिनियम के अधीन कुछ उल्लेखनीय रियायतें देने का प्रस्ताव करता हूँ। सम्पदा-शुल्क की 50,000 रुपए की वर्तमान सीमा 1958 में निर्धारित की गई थी। मैं इसे बढ़ाकर 1.5 लाख रुपए अर्थात् उतनी ही कर देने का प्रस्ताव करता हूँ जितनी कि धन-कर अधिनियम के अन्तर्गत है। मैं यह व्यवस्था करने का भी प्रस्ताव करता हूँ कि सम्पदा-शुल्क के प्रयोजन के लिए एक रिहायशी मकान या उसके किसी हिस्से का मूल्यांकन उसी आधार पर किया जाएगा जैसा कि धन-कर के प्रयोजन के लिए किया जाता है। चूँकि सम्पदा-शुल्क अधिनियम में केवल राज्यों के विधानमण्डलों की सहमति से संशोधन किया जा सकता है, इसलिए इन प्रस्तावों को लागू करने के लिए, बाद में, एक विधेयक प्रस्तुत किया जाएगा।

91. मैं आयकर अपील अधिकरण के सदस्यों की नियुक्ति की अर्हताओं को ऊंचा करने के लिए आयकर अधिनियम में कुछ संशोधन करना चाहता हूँ।

92. प्रत्यक्ष कर कानूनों में किए जाने वाले अन्य संशोधन अधिक महत्वपूर्ण नहीं हैं। मैं यहां उन संशोधनों का विस्तार पूर्वक उल्लेख कर सदन का समय नहीं लेना चाहता।

93. व्यक्तिगत आमदनियों पर आयकर की दरों में कमी करने और अन्य रियायतें दिए जाने के कारण पूरे वर्ष में 146 करोड़ रुपए की और 1981-82 में 115 करोड़ रुपए की हानि होगी। केन्द्र और राज्यों के बीच आयकर की राशि के विभाजन की जो पद्धति अपनाई गई है उसके अनुसार 1981-82 में केन्द्र को 29 करोड़ रुपए के राजस्व की हानि होगी। निगम कर की दरों में कटौती किए जाने और कम्पनियों को अन्य रियायतें दिए जाने के कारण राजस्व की जो हानि होगी वह कम्पनियों द्वारा अतिकर की अग्रिम अदायगी कर

देने से काफी हद तक संतुलित हो जाएगी। इसलिए 1981-82 में इस सम्बन्ध में, राजस्व किसी हानि की कल्पना नहीं कर रहा हूँ।

94. अब मैं अप्रत्यक्ष करों सम्बंधी प्रस्तावों पर आता हूँ। मेरा बुनियादी दृष्टिकोण यही रहा है कि अतिरिक्त राजस्व अधिकतर बढ़े हुए उत्पादन से ही प्राप्त हो। किन्तु छुट्टी आयोजना के वित्तपोषण के लिए अतिरिक्त साधन जुटाने की जरूरत है। तथापि, अतिरिक्त साधन जुटाते समय मैंने इस अनिवार्य आवश्यकता को भली भांति ध्यान में रखा है कि उपभोक्ताओं के मध्यम और गरीब वर्गों के लिए कोई कठिनाई पैदा न होने दी जाए और हमारे उद्योग के लघु क्षेत्र को पहले से अधिक मात्रा में राहत दी जाए।

95. सर्वप्रथम सीमा-शुल्कों के क्षेत्र पर विचार करते हुए, मेरा प्रमुख प्रस्ताव सहायक सीमा-शुल्कों के बारे में है। यह शुल्क 1973 के बजट से हर साल वार्षिक आधार पर लगाया जाता है। इस शुल्क को आगे भी लागू रखते हुए, मैं यह प्रस्ताव करता हूँ कि अतिरिक्त साधन जुटाने के उपाय के तौर पर सहायक शुल्कों की दरों को बढ़ा दिया जाये। हाल के वर्षों में हम एक काफी उदार आयात नीति का अनुसरण करते रहे हैं। भविष्य में भुगतान शेष की कठिन स्थिति को देखते हुए विदेशी मुद्रा को संभाल कर रखने की जरूरत है। यदि शुल्क-दर व्यवस्था का सूझ-बूझ के साथ उपयोग किया गया तो इससे विदेशी मुद्रा को संभाल कर रखने और कुछ राजस्व जुटाने में भी मदद मिलेगी। इसलिए मैं कुछ उचित अपवादों के साथ, सभी श्रेणियों के आयातों पर लगने वाले सहायक सीमा-शुल्क की दरों में मूल्यानुसार 5 प्रतिशत की वृद्धि करने का प्रस्ताव करता हूँ। इससे किसी वस्तु विशेष की अवतरित लागत (लैंडेड कॉस्ट) में तेजी से वृद्धि होने की बात पैदा नहीं होगी।

96. इस समय आयातित वस्तुओं पर सहायक सीमा-शुल्क मोटे तौर पर तीन खण्डों में लगता है। बुनियादी कच्चे माल जैसी 60 प्रतिशत मूल्यानुसार तक आधारित शुल्क लगने वाली मदों पर सहायक शुल्क 5 प्रतिशत मूल्यानुसार लगता है; अर्द्ध संसाधित माल और मध्यवर्ती वस्तुओं जैसी मदों के मामले में, जिन पर आधारिक शुल्क 60 प्रतिशत मूल्यानुसार या ऊपर लेकिन 100 प्रतिशत से नीचे है, सहायक शुल्क की दर 15 प्रतिशत मूल्यानुसार है, और जहां आधारिक शुल्क की दर 100 प्रतिशत मूल्यानुसार या उससे ऊपर है जैसे कि तैयार और उपभोक्ता वस्तुओं के मामले में, वहां सहायक शुल्क की दर 20 प्रतिशत मूल्यानुसार है। अन्य मामलों में सहायक शुल्क की दर 5 प्रतिशत मूल्यानुसार है, सिवाय कच्चे पेट्रोलियम के, जिस पर 9.50 रुपए प्रति मेट्रिक टन की दर लागू होती है। कुछ ऐसी भी मदें हैं जिन पर सहायक शुल्क बिल्कुल नहीं लगता। मेरा प्रस्ताव है कि जहां सहायक शुल्क की दर इस समय 5 प्रतिशत है, वहां इसे बढ़ाकर 10 प्रतिशत मूल्यानुसार, जहां इस समय 15 प्रतिशत है वहां 20 प्रतिशत मूल्यानुसार और जहां इस समय 20 प्रतिशत है वहां इसे बढ़ाकर 25 प्रतिशत मूल्यानुसार कर दिया जाए। किन्तु मैं कच्चे पेट्रोलियम पर लगने वाले सहायक शुल्क में कोई वृद्धि करने का प्रस्ताव नहीं करूंगा।

97. जो दृष्टिकोण मैंने ऊपर स्पष्ट किया है उसी के अनुरूप, मैं यह प्रस्ताव करता हूँ कि पूंजी उपस्कर की कतिपय मदों के सम्बन्ध में जिन्हें इस समय सहायक सीमा-शुल्क से पूरी छूट मिली हुई है वह छूट वापस ले ली जाए और पर 5 प्रतिशत मूल्यानुसार की दर से सहायक

सीमा-शुल्क लगा दिया जाए। यह वृद्धि अन्य चीजों के साथ-साथ, 'परियोजना आयातों' के रूप में मशीनरी के आयात पर और मशीनरी की अन्य मदों के आयात पर भी लागू होगी, जिन पर 25 प्रतिशत मूल्यानुसार की रियायती दर लागू होती है। इस उपाय से अतिरिक्त राजस्व तो मिलेगा ही, साथ ही मशीन-निर्माण के स्वदेशी उद्योग को अतिरिक्त संरक्षण मिलेगा जिसे पिछले दिनों में निवेश्य वस्तुओं की लागत में हुई अत्यधिक वृद्धि का सामना करना पड़ा है।

98. मैंने पहले कहा था कि मैं सहायक सीमा-शुल्कों की प्रस्तावित वृद्धि से कुछ मदों को अलग रखूंगा। खाद्य तेल जैसी आवश्यक मदों के आयात पर प्रस्तावित वृद्धि नहीं की जाएगी। किरोसिन और उच्च रफतार वाले डीजल तेल जैसे थोक पेट्रोलियम उत्पादों और संकट-निरोधक भंडार बनाने के प्रयोजन से आयात किए गए इस्पात पर भी सहायक सीमा-शुल्क की बढ़ी हुई दर लागू नहीं होगी। जिन मदों पर पिछले दिनों स्वदेशी उत्पादों की कीमतों के साथ समानता रखने की दृष्टि से आयात-शुल्क की दरों में परिवर्तन किया गया है, उनको भी बढ़ी हुई दर की परिधि से बाहर रखा गया है। इसके अलावा शुल्क दर और व्यापार संबंधी सामान्य करार (जी० ए० टी० टी०) के अन्तर्गत अपनी वचनबद्धताओं को दृष्टिगत रखते हुए मैं प्रस्ताव करता हूँ कि तीन मदों पर सहायक शुल्क छोड़ दिया जाए; इससे कुछ राजस्व का त्याग करना पड़ेगा। इन प्रस्तावों के और ब्यौरे बजट पत्रों में उपलब्ध हैं।

99. इन प्रस्तावों से लगभग 250 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की आशा है।

100. मेरा अगला प्रस्ताव अखबारी कागज पर आयात शुल्क लगाने के बारे में है। इस समय यह मद पूरी तरह शुल्क-मुक्त है। अखबारी कागज के आयात पर काफी अधिक विदेशी मुद्रा खर्च होती है। कोई कारण नहीं दिखाई देता कि इस मद पर एक साधारण-सी दर से सीमा-शुल्क क्यों न लगाया जाए। इसलिए मैं आयातित अखबारी कागज पर 15 प्रतिशत मूल्यानुसार की दर से प्रभावी सीमा-शुल्क लगाने का प्रस्ताव करता हूँ। मैं उम्मीद करता हूँ कि इस उपाय से लगभग 21 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा।

101. स्टेनलेस स्टील की छड़ों और तार-डंडों के आयात पर इस समय 75 प्रतिशत की दर से शुल्क लगता है, क्योंकि उनका उद्योग में इस्तेमाल किया जाता है। लेकिन यह विश्वास करने का कारण मौजूद है कि इनमें से कुछ आयातित वस्तुओं का इस्तेमाल बर्तन बनाने के काम आने वाली पट्टियाँ और चादरें बनाने के लिए किया जा रहा है। इसलिए मैं स्टेनलेस स्टील की छड़ों और तार-डंडों पर लगने वाले प्रभावी सीमा-शुल्क को 75 प्रतिशत से बढ़ाकर 175 प्रतिशत मूल्यानुसार करना चाहता हूँ। किन्तु मैंने इस बात का ध्यान रखा है कि इस वृद्धि से स्टेनलेस स्टील के तार-डंडों, जो कि तार खींचने के काम आते हैं, के आयात पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े। इस उपाय से 5 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा।

102. प्लेन शेफ्ट बेयरिंग पर लगने वाले आधार्किक सीमा-शुल्क को भी 60 प्रतिशत से बढ़ाकर 100 प्रतिशत मूल्यानुसार करने का प्रस्ताव करता हूँ। इस वृद्धि से थिनवाल्ड बेयरिंग जैसे बेयरिंगों का बड़े पैमाने पर किया जाने वाला आयात कम हो जाना चाहिए क्योंकि इनके आयात में स्वदेशी उद्योग पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा था। इस प्रस्ताव से 2.75 करोड़ रुपए

का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की आशा है। इसी प्रकार के उद्देश्य से ही, कम्प्यूटर और कम्प्यूटर के कल-पुर्जों पर लगने वाले आधारिक सीमा-शुल्क को 40 प्रतिशत से बढ़ाकर 50 प्रतिशत मूल्यानुसार करने का प्रस्ताव किया जा रहा है। इस वृद्धि से 1 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की संभावना है।

103. अब मैं उत्पाद-शुल्कों पर आता हूँ। सदन को याद होगा कि 1978 में अतिरिक्त उत्पाद-शुल्क (वस्त्र और वस्त्र वस्तुएं) अधिनियम पारित किया गया था जिसके अनुसार कतिपय वस्त्रों और वस्त्रों से बनी वस्तुओं पर लगने वाले आधारिक उत्पाद-शुल्क के 10 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त उत्पाद-शुल्क लगाया गया था। यह सोचा गया था कि इस उत्पाद-शुल्क से मिलने वाले राजस्व का उपयोग कंट्रोल के कपड़े पर दी जाने वाली आर्थिक सहायता के खर्च को पूरा करने के लिए किया जाएगा। कंट्रोल के कपड़े के उत्पादन को बढ़ाया जा रहा है और उसमें भी उन धोतियों और साड़ियों के अधिक उत्पादन पर विशेष जोर दिया जा रहा है जो कि खास तौर से ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाले समाज के गरीब वर्गों के लिए विशेष महत्व रखती हैं। इसके परिणामस्वरूप इस योजना के अंतर्गत आर्थिक सहायता की व्यवस्था आगामी वष में बढ़कर लगभग 100 करोड़ रुपए हो जाएगी। अतिरिक्त उत्पाद शुल्क से वर्तमान दरों पर लगभग 66 करोड़ रुपए का ही राजस्व प्राप्त होगा। इसलिए मैं इस समय इस शुल्क के अंतर्गत आने वाली सभी मदों पर अतिरिक्त उत्पाद-शुल्क की दर को आधारिक उत्पाद-शुल्क के 10 प्रतिशत से बढ़ाकर 15 प्रतिशत करने का प्रस्ताव करता हूँ। इससे लगभग 33 करोड़ रुपए की अतिरिक्त राशि प्राप्त होगी और कंट्रोल के कपड़े के बढ़े हुए परिव्यय को पूरा करने के लिए मदद मिलेगी।

104. जहां तक विशेष उत्पाद-शुल्कों का संबंध है मैं उन्हें मौजूदा दरों पर ही लागू रखने का प्रस्ताव करता हूँ। इस समय जो छूटें मिल रही हैं वे भी बराबर लागू रहेंगी।

105. संघ उत्पाद-शुल्कों से संबंधित मेरे बाकी प्रस्ताव मुख्य रूप से सरलीकरण और अधिक स्पष्टता की दृष्टि से तैयार किए गए हैं।

106. सम्मानित सदस्यों को मालूम होगा कि दियासलाई (माचिस) पर लगने वाले शुल्क का एक क्रमबद्ध ढांचा मौजूद है, 'जसके अंतर्गत मशीनीकृत क्षेत्र को 7.20 रुपए प्रति गुर्स डिविया, मध्यवर्ती क्षेत्र को 4.50 रुपए और कुटीर क्षेत्र को 1.60 रुपए प्रति गुर्स उत्पाद-शुल्क देना पड़ता है। दांडेकर समिति की रिपोर्ट और सरकार द्वारा किए गए विशेष अध्ययन को दृष्टिगत रखते हुए यह जरूरी हो गया है कि कुछ श्रम-प्रधान प्रक्रियाओं के मशीनीकरण के प्रति मध्यवर्ती क्षेत्र के एककों की प्रवृत्ति को निरूत्साहित किया जाए। इसलिए मैं प्रस्ताव करता हूँ कि शुल्क की रियायती दर यानी मध्यवर्ती क्षेत्र के एककों के लिए 4.50 रुपए और कुटीर एककों के लिए 1.60 रुपए की दर उस हालत में उपलब्ध नहीं होगी यदि फ्रेम-भराई करने, मसाले में तीलियों की डुबाई करने, डिविया बनाने, डिविया भरने, लेबल चिपकाने और बैंड रोल लगाने और पैक करने की श्रम-प्रधान प्रक्रियाओं में बिजली का इस्तेमाल किया जाएगा। यदि वे एकक उपर्युक्त में से किसी भी प्रक्रिया के लिए बिजली का इस्तेमाल करेंगे तो उन्हें 5.50 रुपए प्रति गुर्स डिविया की दर से शुल्क देना होगा जो कि पूर्णतः मशीनीकृत क्षेत्र पर लगने वाली 7.20 रुपए की दर और गैर-मशीनीकृत मध्यवर्ती क्षेत्र पर इस समय लगने वाली 4.50 रुपए की दर के बीच में होगी। मैं यह बतला देना चाहूंगा कि यह परिवर्तन राजस्व के प्रयोजन से

नहीं किया गया गया है। इसमें आशय केवल यही है कि उत्पाद-शुल्क की व्यवस्था के जरिये गैर-मशीनीकृत क्षेत्र की रोजगार क्षमता को सुरक्षित रखा जाए।

107. मध्यवर्ती क्षेत्र को कुटीर क्षेत्र में घुसपैठ करने से रोकने के उद्देश्य से और यह सुनिश्चित करने के लिए कि शुल्क की न्यूनतम दर का लाभ कुटीर क्षेत्र के असली एककों को ही मिले, यह प्रस्ताव किया जाता है कि रियायती दरों पर कुटीर क्षेत्र एककों द्वारा की जाने वाली निकासियों (क्लीयरेंस) पर फिर से अधिकतम सीमा (सीलिंग) लगा दी जाए। 1200 लाख माचिस प्रति एकक प्रति वर्ष की नई प्रस्तावित सीमा 1980 के बजट से पहले विद्यमान 750 लाख माचिस की सीमा से काफी ज्यादा उदार है। उत्पादन और निकासी की पद्धति पर निगरानी रखी जाएगी और यदि परिस्थितियों को देखते हुए आवश्यकता हुई तो इस सीमा पर फिर से विचार किया जाएगा। मैंने जो परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया है वे उद्योग के सभी अवयवों के लिए उचित हैं और उनका उद्देश्य सर्वोत्तम संभव तरीके से रोजगार और उत्पादन दोनों को बढ़ावा देना है।

108. युक्तिसंगत बनाने (रेशनलाइजेशन) का एक और उपाय उस रियायत के संबंध में है जो टेरिफ की मद 68 के अंतर्गत आने वाली वस्तुओं के उन निर्माताओं को उपलब्ध है जो 'जॉब' आधार पर काम करते हैं। वर्तमान योजना के अंतर्गत शुल्क, प्रधान निर्माता द्वारा 'जॉब' कामगार को दिए जाने वाले जॉब प्रभारों पर ही प्रभावी रूप से वसूल किया जाता है। किन्तु इस योजना के संचालन में कई कठिनाइयां महसूस की गई हैं, खास तौर से इस प्रश्न पर कि 'जॉब कार्य' क्या है। ऐसे मामले भी देखने में आए हैं जिनमें कुछ निर्माताओं ने इस रियायत का अनुचित लाभ उठाया है। इसलिए मैं इस योजना के स्थान पर एक दूसरी योजना चालू कर रहा हूँ जिसमें जॉब कामगार को अदा किए गए जॉब प्रभारों पर अलग से शुल्क लगाने की बजाय शुल्क, प्रधान निर्माता द्वारा तैयार माल के मूल्य पर दिया जाएगा। इस कदम का आमतौर पर उन सहायक एककों द्वारा स्वागत किया जाना चाहिए जो जॉब के आधार पर काम करते हैं।

109. मैं टायरों के संबंध में केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क टेरिफ की प्रविष्टि और दर ढांचे को भी युक्तिसंगत बनाना चाहता हूँ जिसका उद्देश्य विधायी आशय को अधिक स्पष्ट करना और खास तौर से, बुलडोजरों, स्क्रेपरों और मिट्टी हटाने के अन्य उपस्करों में काम आने वाले सड़क-भिन्न (आफ-दि-रोड) टायरों के बारे में वर्गीकरण और निर्धारण संबंधी विवादों के लिए कम-से-कम गुंजाइश छोड़ना है। आवश्यक संशोधनों का प्रस्ताव करते समय मैंने कृषि के ट्रैक्टरों और उनके ट्रेलरों, दोनों के टायरों के संबंध में वर्तमान शुल्क की दरों और शुल्क की रियायतों को लागू रखने का ध्यान रखा है।

110. एक अन्य बड़ा क्षेत्र जहाँ टेरिफ की प्रविष्टियों को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया गया है वह केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क टेरिफ में तत्संबंधी प्रविष्टियों के अंतर्गत अलौह धातुओं का है। इन धातुओं की रद्दी और स्क्रेप के निर्धारण के प्रश्न पर काफी वाद-विवाद होता रहा है। इन वाद-विवादों को शान्त करने के लिए इन धातुओं की रद्दी और स्क्रेप को विनिर्दिष्ट रूप से तत्संबंधी टेरिफ प्रविष्टियों के अंतर्गत शामिल करने का प्रस्ताव है।

111. उपर्युक्त के अलावा, कतिपय टेरिफ प्रविष्टियों में कुछ अन्य संशोधन करने और पोलिएस्टर फिल्म के लिए एक अलग टेरिफ मद जोड़ने का भी प्रस्ताव किया जाता है। इन परिवर्तनों का व्यौरा बजट-पत्रों में देखा जा सकता है।

112. अब मैं उस प्रस्ताव की ओर आता हूँ जो राज्य सरकारों की, काफी समय से चली आ रही मांग को पूरा करने के उद्देश्य से किया जा रहा है। बिक्री-कर के बदले अतिरिक्त उत्पाद-शुल्क लगाने की योजना इस समय चीनी, तंबाकू और कुछ वस्त्र मदों पर ही लागू होती है। राष्ट्रीय विकास परिषद ने सिफारिश की है कि केन्द्रीय उत्पाद-शुल्कों से प्राप्त होने वाले राजस्व और अतिरिक्त उत्पाद-शुल्कों से प्राप्त होने वाले राजस्व के बीच, जहाँ तक संभव हो, 2: 1 का अनुपात रहना चाहिए। मुख्य मंत्रियों के एक सम्मेलन में मैंने यह आश्वासन दिया था कि कुल मिला कर इन वस्तुओं के सम्बन्ध में यह अनुपात प्राप्त करने का प्रयत्न किया जाएगा।

113. अब मैंने विचार किया है कि इस आश्वासन को अधिक से अधिक कैसे पूरा किया जा सकता है। इसका सबसे आसान उपाय यह होगा कि केन्द्र और राज्यों के बीच, सिगरेटों से प्राप्त होने वाले राजस्व के बंटवारे के लिए असुपात में परिवर्तन कर दिया जाए। सिगरेटों पर लागू होने वाली सम्मिश्र दर में, आधारीक उत्पाद-शुल्क और अतिरिक्त उत्पाद-शुल्क के बीच इस समय जो 76:24 का अनुपात मौजूद है, उसके मुकाबले, 72.5:27.5 का अनुपात रखने का प्रस्ताव किया जाता है। इसके साथ ही सम्मिश्र दर में, मात्रानुसार शुल्क के तत्व में 21.00 रुपए से 21.35 रुपए प्रति हजार के हिसाब से एक समान वृद्धि कर दी जाएगी। सिगरेटों से कुल मिला कर मिलने वाले राजस्व में कोई खास घट-बढ़ नहीं होगी। इसलिए निर्माताओं के पास सिगरेटों की कीमत बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं होगा। इन सब परिवर्तनों के परिणामस्वरूप, एक ओर आधारीक और विशेष उत्पाद शुल्कों से प्राप्त होने वाले राजस्व और दूसरी ओर अतिरिक्त उत्पाद-शुल्क से प्राप्त होने वाले राजस्व के बीच, विद्यमान समग्र अनुपात चीनी, तंबाकू और वस्त्रों को एक साथ लेने पर, बढ़कर 2:1 हो जाने की आशा है। इसके फलस्वरूप लगभग 21.72 करोड़ रुपए की राशि केन्द्रीय उत्पाद-शुल्कों के अन्तर्गत राजस्वों से निकल कर अतिरिक्त उत्पाद-शुल्क के अन्तर्गत राजस्वों में चली जाएगी।

114. मेरे पास एक छोटा प्रस्ताव और भी है जिसमें मूल रूप से राज्य सरकारों को दिलचस्पी हो सकती है। औषधीय और प्रसाधन निर्मितियाँ अधिनियम, 1959 के अन्तर्गत उन औषधियों और प्रसाधन निर्मितियों पर उत्पाद-शुल्क लगता है जिनमें एल्कोहाल, स्वापक पदार्थ और स्वापक दवाएं होती हैं। मेट्रिक प्रणाली को अपनाने के लिए और कतिपय मामलों में शुल्क के परिवर्तन को रोकने के लिए उक्त अधिनियम में कतिपय परिवर्तन करने का प्रस्ताव है। किन्तु राजस्व की दृष्टि से इन प्रस्तावित परिवर्तनों का बहुत कम महत्व है।

115. अब मैं अप्रत्यक्ष करों के क्षेत्र में दी जाने वाली रियायतों पर आता हूँ। यह सरकार इस बात के लिए वचनबद्ध है कि वह रोजगार और उद्यम-क्षमता के व्यापक विकास के हित में, लघु उद्योग के संवर्धन के लिए सशक्त नीति अपनाएगी। तदनुसार, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि उत्पाद-शुल्क-योग्य 72 वस्तुओं पर लागू होने वाली उत्पाद-शुल्क संबंधी रियायतों की सामान्य योजना के अन्तर्गत शुल्क की छूट की सीमा को, निकासियों के मूल्य के रूप में, 5 लाख रुपए से बढ़ा कर 7.5 लाख रुपया कर दिया जाय। 7.5 लाख रुपए से अधिक मूल्य की निकासियों

पर मौजूदा रियायती शुल्क का लाभ मिलता रहेगा जो इस समय, एक वित्तीय वर्ष में 15 लाख रुपए की निकासी तक लागू होने वाली उत्पाद-शुल्क की दरों के तीन-चौथाई तक सीमित है। इस उपाय से काफी बड़ी संख्या में लघु निर्माताओं को लाभ मिलना चाहिए और उनमें बड़े एककों के साथ अधिक सफलतापूर्वक प्रतियोगिता करने की क्षमता आ जानी चाहिए। मुझे विश्वास है कि सदन के सभी वर्ग लघु उद्योग को उपलब्ध रियायतों की योजना के इस विस्तार का स्वागत करेंगे।

116. कुछ उत्पादों, खास तौर से, मद 68 की वस्तुओं और विनिर्दिष्ट इलेक्ट्रानिक वस्तुओं के लघु निर्माताओं को इस समय उपलब्ध उत्पाद-शुल्क संबंधी रियायतों के अंतर्गत, पात्रता की एक कसौटी संयंत्र और मशीनरी में किए गए पूंजी निवेश का मूल्य है। मैं प्रस्ताव करता हूँ कि ऐसे पूंजी निवेश की पात्रता की सीमा को, नई औद्योगिक नीति के अंतर्गत लघु एककों की संशोधन परिभाषा के अनुरूप, 10 लाख रुपए से बढ़ाकर 20 लाख रुपए कर दिया जाए। यहां भी मुझे विश्वास है कि सभी सम्मानित सदस्य मेरे इस प्रस्ताव का स्वागत करेंगे।

117. पिछले बजट में मैंने इलेक्ट्रानिक उद्योग के विकास को प्रोत्साहन देने के लिए शुल्क संबंधी बहुत-सी रियायतों की घोषणा की थी। इसी दिशा में एक और कदम के रूप में, मैं आयात-शुल्क संबंधी रियायतों के व्याप्तिके क्षेत्र को बढ़ाने का प्रस्ताव करता हूँ ताकि इलेक्ट्रानिक उद्योग द्वारा उपयोग में लाई जाने वाली पूंजी उपस्कर की 59 नई मदें और कच्चे माल और संघटकों की 23 नई मदें इसके अंतर्गत आ जाएं।

118. इस समय, ऊनी उद्योग के हाथकरघा क्षेत्र को शुल्क संबंधी कोई विशेष रियायतें उपलब्ध नहीं हैं। इस क्षेत्र में वृद्धि की अच्छी संभावना है। इसलिए मैं प्रस्ताव करता हूँ कि जिस प्रकार हाथकरघों पर बने सूती कपड़ों पर रियायतें उपलब्ध हैं उसी प्रकार हाथकरघों पर बने ऊनी कपड़ों पर प्रसंस्करण (प्रोसेसिंग) अवस्था में लगने वाले शुल्क को काफी कम कर दिया जाए।

119. मैं यह भी प्रस्ताव करता हूँ कि आयात-शुल्क की 25 प्रतिशत मूल्यानुसार की रियायती दर कुछ और महत्वपूर्ण मध्यवर्ती औषधियों पर भी लागू हों। ऐसा करने से स्वदेशी निर्माताओं को अधिक बुनियादी औषधियों का उत्पादन शुरू करने के लिए प्रलोभन मिलना चाहिए।

120. पिछले साल मैंने सूती और सूत-विस्कस मिश्रित होजियरी को पूरी तरह उत्पाद-शुल्क से मुक्त कर दिया था। अब मैं केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क टेरिफ की मद 68 के अंतर्गत आने वाली सभी होजियरी वस्तुओं को उत्पाद-शुल्क से मुक्त करने का प्रस्ताव करता हूँ।

121. एक दूसरी शुल्क संबंधी रियायत 'फ्लॉकड' कपड़े के बारे में है जहां उत्पाद-शुल्क को आधार कपड़े के शुल्क और 30 प्रतिशत मूल्यानुसार के वर्तमान स्तर से कम करके आधार कपड़े के शुल्क और 15 प्रतिशत मूल्यानुसार, इस विचार से किया जा रहा है कि वर्तमान शुल्क का बोझ, खास तौर से फ्लॉक प्रिंटेड कपड़े पर, आवश्यकता से अधिक है। इसके अलावा, छपाई उद्योग में काम आने वाले कलर स्कैनरों पर लगने वाले आधारीक

सीमा शुल्क को 100 प्रतिशत मूल्यानुसार से घटाकर 60 प्रतिशत मूल्यानुसार किया जा रहा है।

122. इस अन्तर्राष्ट्रीय विकलांग वर्ष में, यह समीचीन होगा कि हमारे अपंग भाइयों को कर संबंधी राहत पहुंचाने के लिए समुचित उपाय किए जाएं। अपंगों के लिए कृत्रिम अंग और पुनर्वास सहायता उपकरणों पर तो पहले से ही मद 68 के अन्तर्गत केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क से छूट मिली हुई है। अब मैं नेत्रहीनों के काम आने वाली ब्रेल घड़ियों को भी उत्पाद-शुल्क से पूरी तरह मुक्त करने का प्रस्ताव करता हूँ।

123. मैं ब्रेल कागज को भी उत्पाद-शुल्क से मुक्त करने का प्रस्ताव करता हूँ जो नेत्रहीनों के लिए पुस्तकें छापने के काम आता है।

124. इसके अलावा, मैं व्यक्तिगत उपयोग के लिए डाक या हवाई जहाज से आयात की गई ब्रेल घड़ियों और श्रवण उपकरणों पर लगने वाले सीमा-शुल्क को भी काफी ज्यादा घटा देने का प्रस्ताव करता हूँ।

125. मैंने पहले जो सहायक सीमा-शुल्कों में वृद्धि करने की बात कही है, वह विकलांगों के साधनों, ब्रेल घड़ियों तथा पुर्जों, पंगुओं के लिए तिपहिया साइकिलों, श्रवण उपकरणों तथा पुर्जों जैसे सामान पर लागू नहीं होगी। मुझे विश्वास है कि यह सदन खुले दिल से मेरे इन प्रस्तावों का समर्थन करेगा।

126. मैंने उत्पाद-शुल्कों और सीमा-शुल्कों में जिन विभिन्न प्रकार की रियायतों और राहतों की घोषणा की है उनके कारण पूरे वर्ष में 9.35 करोड़ रुपए के राजस्व का त्याग करना होगा।

127. मेरे कराधान प्रस्तावों से पूरे वर्ष में उत्पाद-शुल्क के रूप में लगभग 35.57 करोड़ रुपए की और सीमा-शुल्क के रूप में 285.00 करोड़ रुपए की प्राप्ति होगी। मैंने जिन रियायतों की घोषणा की है वे उत्पाद-शुल्क के मामले में कुल मिलाकर 7.05 करोड़ रुपए और सीमा-शुल्क के मामले में 2.30 करोड़ रुपए की बैठती हैं। इस प्रकार उत्पाद शुल्कों से 28.52 करोड़ रुपए और सीमा शुल्कों से 282.70 करोड़ रुपए की निवल प्राप्ति होगी। पूरे वर्ष इनसे केन्द्रीय राजकोष में 300.50 करोड़ रुपए प्राप्त होंगे।

128. मुझे आशा है कि सम्मानित सदस्यों के ध्यान में यह बात अवश्य आई होगी कि पिछले कुछ वर्षों में यह पहला बजट है जिसमें कि सामान्य राजस्वों को जुटाने के लिए उत्पाद-शुल्क में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

129. अब मैं कुछ शब्द अपने सम्मानित साथी संचार मंत्री की ओर से भी कहना चाहूँगा। छठी पंचवर्षीय आयोजना में दूरसंचार सुविधाओं के विकास के एक काफी बड़े कार्यक्रम की परिकल्पना की गई है। इसलिए यह समुचित होगा कि विभाग अपनी आयोजना का वित्तपोषण करने के लिए युक्तियुक्त सीमा तक आन्तरिक साधन पैदा करे। कर्मचारियों को मंजूर किए गए अतिरिक्त महंगाई भत्ते और संचालन की लागत में हुई अन्य वृद्धियों के कारण विभाग की मौजूदा अधिशेष राशि पहले ही काफी कम हो चुकी है। इसलिए

दूरसंचार की कुछ शुल्कदरों को संशोधित करना आवश्यक हो गया है। मापित दर टेलीफोन प्रणाली में टेलीफोन प्रभार की दर इस समय एक तिमाही में 250 कालों से ऊपर लेकिन 1750 कालों तक के लिए प्रति काल यूनिट 30 पैसे है। अब इस दर को बढ़ाकर 40 पैसे प्रति काल यूनिट करने का प्रस्ताव है। 3 मिनट की यूनिट अवधि वाली साधारण कालों के लिए मैन्युअल ट्रंककाल प्रभारों को 100 किलोमीटर से अधिक किन्तु 200 किलोमीटर तक के दूरी-खण्ड के लिए 6 रुपये से बढ़ाकर 8 रुपये और 200 किलोमीटर से अधिक किन्तु 500 किलोमीटर तक के दूरी-खण्ड के लिए 10 रुपये से बढ़ाकर 12 रुपये किया जा रहा है। इन उपायों से पूरे वर्ष में 35.78 करोड़ रुपये प्राप्त होने का अनुमान है। 1981-82 में अतिरिक्त राजस्व कोई 20 करोड़ रुपये होगा और डाक-तार विभाग की प्राप्तियों का अनुमान लगाते समय उसे हिसाब में ले लिया गया है। 'अपने-टेलीफोन-के-मालिक-बनिए' (ओ० वाई० टी०) प्रणाली के अन्तर्गत टेलीफोन के कनेक्शनों के लिए जमा-राशि की दरें बढ़ाने का प्रस्ताव है। इस संशोधन से 1981-82 में अतिरिक्त जमा राशियों के रूप में सरकार को लगभग 5 करोड़ रुपये की प्राप्ति होगी। इन संशोधनों का व्यौरा एक ज्ञापन में दिया गया है जो बजट पत्रों के साथ परिचालित किया जा रहा है। ये परिवर्तन संसद द्वारा वित्त विधेयक पारित किए जाने के बाद अधिसूचित की जाने वाली तारीख लागू किए जाएंगे। डाक या तार की दरों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा।

130. मैंने पहले बताया है कि कराधान की मौजूदा दरों दरों के अनुसार साधनों में 1810 करोड़ रुपये का अन्तर रहने का अनुमान है। मैंने कर-संबंधी जो विभिन्न उपाय प्रस्तुत किए हैं और जो राहतें देने का प्रस्ताव किया है, उनसे कुल मिला कर केन्द्र को 271 करोड़ रुपये का निवल अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। इस प्रकार 1539 करोड़ रुपये का घाटा रहेगा जिसके लिए कोई व्यवस्था नहीं की गयी है। यह घाटा काफी बड़ा प्रतीत हो सकता है। लेकिन आर्थिक स्थिति को समग्र रूप से देखने पर मेरा यह विश्वास है कि यह घाटा रजकोषीय सूक्ष्म की सीमाओं के भीतर ही है। बजट की मुद्रास्फीतिकारी सम्भावना को नीति विषयक उन सम्पूर्ण उपायों के संदर्भ में देखा जाना चाहिए जिनकी रूप रेखा मैंने पहले बताई है। इन उपायों में उच्च उत्पादन और क्षमता के अधिक उपयोग के लिए बड़े प्रोत्साहन दिए गए हैं। इनके परिणामस्वरूप आने वाले वर्ष में पूर्ति में काफी वृद्धि होगी और जैसा कि मैंने बताया है, स्थिति में सुधार के लक्षण पहले से ही दिखाई दे रहे हैं। मैं पूर्ति की वृद्धि को बहुत अधिक महत्व देता हूँ क्योंकि मुद्रास्फीतिकारी दबावों को नियंत्रण में रखने के लिए एक अति महत्वपूर्ण तत्व है। इन नीतियों में बचतों के लिए महत्वपूर्ण प्रोत्साहन दिए गए हैं जिनसे इस सम्बंध में अवश्य ही सहायता मिलेगी। इसके अलावा, मुद्रा और ऋण सम्बंधी नीतियां इस प्रकार तैयार की जाएंगी, जिनसे यह सुनिश्चित हो सकेगा कि सरकार द्वारा की जाने वाली घाटे की वित्त-व्यवस्था ऋण के कुल मिला कर संतुलित और नये-तुले विस्तार की सीमाओं के अन्दर ही रहे।

131. माननीय अध्यक्ष महोदय, आर्थिक स्थिति बराबर कठिन बनी हुई है, लेकिन इसमें विकास और वृद्धि के भरपूर अवसर विद्यमान हैं। मैंने एक ऐसा बजट प्रस्तुत करने का प्रयास किया है, जो ऐसी शक्तियों को अधिकतम समर्थन देता है जो स्थिरता और सामाजिक न्याय के साथ हमें वृद्धि के पथ पर अग्रसर कर सकती है। यह बजट छठी आयोजना में स्पष्ट रूप से

निर्धारित हमारे आर्थिक और सामाजिक उद्देश्यों की पूर्ति की दिशा में हम सबके लिए पर्याप्त अवसर प्रस्तुत करता है। आर्थिक नीति तो बस इतना ही कर सकती है और बाकी का काम तो इस पुरातन देश की जनता के परिश्रम, अनुशासन और सहज सद्भाव से ही पूरा होगा।

132. महोदय, इन शब्दों के साथ मैं यह बजट सदन के सम्मुख प्रस्तुत करता हूँ।

वित्त विधेयक

वित्त मंत्री (श्री आर० बेंकटरामन) : महोदय, प्रस्ताव करता हूँ कि वित्त वर्ष 1981-82 के लिये केन्द्रीय सरकार के वित्तीय प्रस्तावों को प्रभावी बनाने वाले एक विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

श्री ज्योतिर्मय बसु खड़े हुए

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपको अनुमति नहीं दी है।

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमंड हार्बर) : एक व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : मैंने नियम को निलम्बित करने की अनुमति नहीं दी है..... (व्यवधान)।

श्री ज्योतिर्मय बसु : कृपया मेरी बात सुन कर निर्णय दीजिये।

अध्यक्ष महोदय : मैं नियम का निलम्बन नहीं करूंगा।

श्री ज्योतिर्मय बसु : नियम 72 में आपको ऐसा करने का अवसर प्रदान किया गया है..... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं अपना विनिर्णय दे रहा हूँ।

श्री ज्योतिर्मय बसु ने नियम 388 के अधीन वित्त विधेयक, 1981 को पुरःस्थापित करने की अनुमति के प्रस्ताव को लागू करने के संबंध में नियम 72 के दूसरे परन्तुक को निलम्बित करने के एक प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के अपने इरादे का नोटिस दिया है। श्री बसु ने विधेयक को पुरःस्थापित किये जाने का विरोध करने के अपने इरादे का भी नोटिस दिया है। जैसा कि आप जानते हैं, वित्त विधेयक को पुरःस्थापित किये जाने का विरोध नहीं किया जाता।

श्री ज्योतिर्मय बसु : किस नियम के अधीन ?

अध्यक्ष महोदय : मैं नियम 72 के दूसरे परन्तुक की ओर माननीय सदस्यों का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ जो कि निम्नलिखित है :—

“परन्तु, यह और भी कि अध्यक्ष वित्त विधेयक या विनियोग विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति का प्रस्ताव तुरन्त मतदान के लिए रखेगा।”

इस सभा में यह परम्परा रही है कि एक वित्त विधेयक को पुरःस्थापित किये जाने का विरोध न किया जाये। तदनुसार मैं नियम 72 के दूसरे परन्तुक का निलम्बन करने के प्रस्ताव को पेश करने की मैं सहमति नहीं दे रहा हूँ और इसलिये मैं इस विधेयक के पुरःस्थापित किये जाने का विरोध करने के लिये श्री बसु को अनुमति नहीं दे रहा हूँ। (व्यवधान)। मेरा मह व्यवहार नहीं रहा है।

तदनुसार मैं श्री आर० वेंकटरामन द्वारा पेश किए गये प्रस्ताव को सभा के समक्ष मतदान के लिये रखूंगा।

प्रश्न यह है:—

“कि वित्त वर्ष 1981--82 के लिये केन्द्रीय सरकार के वित्तीय प्रस्तावों को प्रभावी बनाने वाले एक विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

इसके पक्ष में जो हैं वे “हां” कह सकते हैं।

कई माननीय सदस्य : हाँ

अध्यक्ष महोदय : जो इसका विरोध करते हैं वे “नहीं” कह सकते हैं।

कुछ माननीय सदस्य : नहीं

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में “हां” कहने वाले विजयी रहे।

श्री ज्योतिर्मय बसु : “नहीं” कहने वाले जीत गये हैं।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप मत विभाजन के लिए जोर दे रहे हैं ? (व्यवधान)।

श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या मेरी अंग्रेजी स्पष्ट नहीं है ? (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ‘हां’ कहने वाले विजयी रहे हैं। प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री आर० वेंकटरामन : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : विधेयक पुरःस्थापित किया गया।

लोकसभा सोमवार 2 मार्च, 1981 के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित होती है।

6.38 म० प०—तत्पश्चात् लोक सभा सोमवार 2 मार्च, 1981/11 फाल्गुन,
1902 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।