

Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Appropriation (No. 3) Bill, 1976, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 12th March, 1976, and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill.'

(iv) 'In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Pondicherry Appropriation (No 2) Bill, 1976, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 11th March, 1976, and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill

(v) 'In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha I am directed to return herewith the Nagaland Appropriation (No 2) Bill, 1976, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 11th March, 1976, and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill.'

12.05 hrs.

COMMITTEE ON PUBLIC UNDERTAKINGS

SEVENTY-EIGHTH REPORT

SHRI NAWAL KISHORE SHARMA
(Dausa): I beg to present the Seven-

ty-eighth Report of the Committee on Public Undertakings on Action Taken by Government on the recommendations contained in their Sixty-second Report on Rural Electrification Corporation Limited.

12 06 hrs.

RAILWAY BUDGET, 1976-77—GENERAL DISCUSSION...Contd

MR SPEAKER. Shri Kamalpathi Tripathi to continue his reply

रेल मंत्री (श्री कमलपति त्रिपाठी) : मान्यवर, कल आप की सभा में तीन दिनों में जो बहस रेलवे पर हो रही है उन का उत्तर देने के लिये खड़ा हुआ था। समय बीता इसलिए आज उत्तर देने की आज्ञा आप ने मझे दी है। मान्यवर, इस बार के बजट पर कुछ विरोध बताने देखने में आया। एक बात तो यह देखने में आयी कि इस बजट का उत्तर देना क्या है। जो बहस हुई उस में विराधी दल ने कोई हिस्सा नहीं लिया। शायद उन्हें कुछ मिला नहा विरोध करने के लिये। मात्ता होगा कि धर्म है उन क. कि विरोध किया जाये इसलिए धर्म का पालन करना चाहते हैं, पर उस का मौका नहा मिला। एक दूसरे दल में उन्होंने समर्थन प्रदान किया। वह यह कि उठ कर के यहां में चले गये सब के सब। आज तो दर्शन हो रहे है कुछ मुनियों के; लेकिन तीन दिन जब बहस हुई तो मान्यवर, आप ने भी देखा होगा, मैं ने एक बार ध्यान भी आकृष्ट किया था, कोई नहीं था यहां। मैं ने एक बात और रखी।

श्री भोगेंद्र लाल (जयनगर) : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय जो बोल रहे हैं, आप जानते हैं कि एक एक दल से दो, दो तीन, तीन लोग बोले हैं। अगर उन्होंने नहा सुना है तो अपने साथी माननीय कुंरे जी से पूछ लें जो नोट कर रहे थे।

एक माननीय सदस्य : आप तो हमारे सहयोगी हो, विरोधी कहाँ हो ।

श्री क.बलराजित्थिचिवाडी : मान्यवर, मैं जो ने जो बात कही उस से मैं महमत हूँ । माननीय इन्द्रजीत गुप्त जी ने, श्रीमती पार्थवी कृष्णन ने कुछ एक, दो बातें कही थी । आप ने भी बोला था, मुझे सौभाग्य प्राप्त नहीं हुआ आप की सुन्दर बाणी सुनने का । लेकिन मान्यवर, कुछ लोग बोले । लेकिन मुख्य रूप से जिस दिन बजट का विरोध करने के लिये विरोधी दल के नेता खड़े हुए, माननीय भद्र मुखर्जी साहब, तो पीछे से सारे उन के फीलोवर चलने बने । अकेले बही खड़ा रहे और बोले । आप को स्मरण होगा, मैं ने आप का ध्यान आकृष्ट किया कि

The Leader of the Opposition is sitting in the House without any follower Today he also has gone.

तो मान्यवर, जो बहस रेलवे बजट पर तीन दिन हुई इधर के हमारे साथियों ने उस समय का सदुपयोग किया । एक सज्जन केवल विरोधी दल का धार से कुछ विक्षेप रूप से बोले । वह धरा है नहीं यहाँ, माननीय मोहनजी जी । उन का भाषण सुन कर के मुझे ऐसा लगा कि आप को स्मरण होगा गीता में भगवान ने कहा है तस्मिन् बुद्धि अयुक्ताः । जो अयुक्त आदमी होगा उस को बुद्धि ही नहीं होती । युक्त को मनुजित बुद्धि होती है । अमनुजित व्यक्ति होगा तो उस की बुद्धि नहीं होगी ।

उन का भाषण पूरा का पूरा ऊपर से नीचे तक जा या मान्यवर, अब मैं उन का कुछ उत्तर देने की चेष्टा करूँगा और माननीय भद्र मुखर्जी का भी । लेकिन इस के पहले मैं उन सब लोगों को धन्यवाद दूँ जिन्होंने इस बजट के ऊपर अपने उद्गार प्रकट किये, अपने विचार रखे, ऐसे लोग जिन्होंने इस बजट का स्वागत किया और

बड़ी उदारता के साथ इस का समर्थन करने की कृपा की । अपना सहयोग प्रदान किया उन के प्रति मैं कृतज्ञ हूँ ।

श्रीमन्, इधर के लोग बोले इसलिये ही तरह की बात बही गई । एक तो कुछ नीति सम्बन्धी बात बही गई, और एक कुछ सुझाव दिये गये, हमारे अधीरेक्षण में, परिचालन में, हमारी व्यवस्था में, प्रबन्ध में बही कुछ त्रुटि है, क्या होना चाहिये, इस के सम्बन्ध में कुछ सुझाव दिये गये । सुझाव देते हुए कुछ माननीय सदस्यों ने अपने प्रदेश, अपने निर्वाचन क्षेत्र और अपने एरिया के सम्बन्ध में भी कुछ बात कही । तो देखा मैं ने कि दो तरह की बात बही गयी—एक तो नीति सम्बन्धी और दूसरा सुझाव । तो सुझाव सम्बन्धी जो बाने बही गयी उन का बहुत कुछ उत्तर हमारे साथी माननीय कुरेशी जी ने दे दिया । इसलिये मैं ने सोचा है कि जिन बातों की चर्चा कुरेशी जी ने की और मेरा बोझा बड़ा हल्का किया उन्होंने, जैसा कि वह किया करने है बराबर वह सुझाव सम्बन्धी बाने कल हो गई अब के लिये मैं नीति सम्बन्ध में आप का आज्ञा से कुछ बात कह दूँ ।

मान्यवर भद्र मुखर्जी साहब ने एक अजीब बात कही । उन्होंने सारे बजट को यह कह दिया कि यह टाल टाक है । अब हमारी समझ में नहीं आयी यह बात । जो वास्तविकता है, जो पटनायक घटा है जो चीबे सामने मौजूद है कागज पर भी मौजूद है, जा कर ये भी देखी जा सकती है उन को टाल टाक कहना शायद उन के पास कोई तर्क कहने का नहीं था इसलिये उन्होंने ने ऐसी बात कहा । हमारी रेकार्डिंग मीटिंग हुई । यह बात कोई ऐसी नहीं है जिसे टाल टाक कहा जा सके । जा कर देखा जा सकता है । मिलाकर जनवरी 1976 के महीने में बड़ी लाइन पर प्रतिदिन औसत 25,000 बैग्स लोड हुए और प्रारम्भिक राजस्व उपार्धक

चाका वातावरण बिल्काकर कुल 17.94 मिलियन टन हो गया। और कोल खोदिय 10 हजार बैगन्स पर वं की और यह संख्या ऐसी है जो रेलवे की हिस्ट्री में पहले कभी हम पहुंचे नहीं थे। यह देखने की बात है और कोई टाल टाक नहीं है। सभने एक बात है, जा कर देखी जा सकती है? वह ना विश्वास नहीं करते। मशयात्मा ऐसी है कि उन्होंने यह सदेह किया कि जो कुछ बजट में रखा गया है वह सब गलत है और खाना बाने ही खाने है। दूसरी बात उन्होंने यह भी कह दी कि उन का यह ख्याल है कि जा उम्मीदें हम ने बजट में की थी वे उम्मीदें कभी पूरी नहीं होंगी। हम ने उम्मीद की थी हम विश्वास के साथ कि हमारी आशाएं पूरी होंगी। सभ प्रभजनता उभ बात की है और थोपन घाप के सम्मुख यह कहने में सजे मकोच नहीं है कि गन वर्य जो कुछ हम ने आशाएं की थी आने बजट में आर इना भजन में बहुम का उत्तर देन दुः से हमारी आशाएं जितनी हम ने की थी उम में बड़ी ज्यादा पूरी हुई है। इस विचार में मैं यह भनता ह कि जो भावनाएं इस में हम ने व्यक्त की है हमारा विश्वास है कि हमारे उद्योगों का उत्पादन बढ़ेगा, हमारा विश्वास है कि हमारी प्रधान मंत्री व. नतून में जिन इमर्जेन्सी का हम ने लाग किया, उम के फलस्वरूप जा अन-शासन आया व उम अनशासन का फल दश का मिलेगा। हमें यह विश्वास है कि भगवान की कृपा से खेरी हमारे समुजन हुई है ठीक टाइम में पानी बग्ना है खरीफ का भी और रबी का भी और मैं यह भी समझता ह कि अगली बरसात भी अच्छी होगी और अच्छी खरीफ की फसल होगी। लिहाजा हमारे अन्न की स्थिति भी सुन्दर होगी हम ने यह विश्वास किया है और हम ने यह विश्वास किया कि साधारण रूप में हमारी आर्थिक स्थिति समुजन होगी, बढ़ेगी और विकास होगा। विकास होने में उसे की उन्नति होगी और जब वह पीछे हम देख रहे हैं कि इस्पात

का उत्पादन बढ़ा है, कोयले का उत्पादन बढ़ा है, फल-कारखानों में उत्पादन बढ़ा है, खेत खलिहानों में उत्पादन बढ़ा है और जब सर्वत्र उत्पादन बढ़ा है, तब हम यह आशा करेंगे कि हमारी आर्थिक स्थिति में सुधार होगा। तो यह बड़ा भारी परिणाम निकला है और काम करने के लिए प्रेरणा मिनी है हमारी इमर्जेन्सी में और टन्डिग जी के नेतृत्व में जा अनुशासन आया है उम के फलस्वरूप यह जा स्थिति उत्पन्न हुई है उम की बनियाद पर यदि हम यह व हें कि अगले वर्ष रेल की स्थिति में सुधार होगा, ना में समझता ह कि कोई अनुचित बात नहीं होगी। मैंने यह कहा था कि हमारा यह विश्वास है कि हमारी रेलवे की जो इमेज है और पिछले सालों में जो बड़ अन्धकार में थी, उम में वह निकलेगी। परमान हमने यह उम्मीद की थी कि हम टनल में बाहर हों जाएंगे और मने विश्वास है कि हम टनल में बाहर हो गये हैं। मान्यवर, अगर हम तरह से हमारी आर्थिक स्थिति में सुधार हुआ तो रेलों की व मदनी और बढ़ेगी और हमारे परिवारान में किसी प्रकार की कमी आने वाली नहीं है इसका विश्वास मैं हम माननीय मदन को दिलाता चाहता ह और अधिक तेजी के साथ हम इस कार्य को करेंगे और जितनी आवश्यकता होगी, उम आवश्यकता को पूरा करेंगे। हमारे रेलवे उम में कभी पीछे नहीं रहेगी। इस दृष्टि में मैं यह कहना ह कि यह हमने पहले आशा की थी।

एक बात उन्होंने और कुछ अन्य महसूस ने यह कहा कि जो बीडा सा रेलवे को बढ़ाया है उम का असर साधारण जनन पर पड़ेगा। कुछ चीजों का उन्होंने जिक्र किया जैसे कि केरलियन है जो उन्नत है या बम्बई में जो फोडर चलता है, काम चलती है ईंधन की लकड़ी है या दियासलाई है ये चीजें ऐसी हैं जो रोजमर्रा की चीजें हैं और उन को बरी नहीं किया गया है। मैं उन का इस बात की तरफ ध्यान दिलाता

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

च होता है कि ये चीजें पारसाल से चलेंगी तो मुक्त रहेंगी। हमारे रेल के फ्रेट में जो बढोतरी हुई है उस से इस पर कितना असर पड़ेगा, इस के बारे में मुकजी साहब ने कहा और दूसरे हमारे कुछ मानीय सदस्यों ने कहा कि जब आप ने फ्रेट बढा दिया है तो औद्योगिक पदार्थों की कीमत इस से बढ जायेगी और अगर औद्योगिक पदार्थों की कीमत इस से बढ जायेगी तो निश्चय ही साधारण व्यक्ति के ऊपर उम का असर होगा। मैं ऐसा समझता हूँ कि इतना कम इसका असर होगा कि इन्फ्लेशन वा डर तो हमें इस समय बिल्कुल नहीं है क्योंकि इन्फ्लेशन को कंट्रोल करने का, उम को रोकने का अगर कोई उपाय है तो वह यह है कि अधिक से अधिक उत्पादन हों। उत्पादन अधिक से अधिक हो और क्रय शक्ति जनता की बढे तो इन्फ्लेशन पर कंट्रोल स्थापित होता है। मैं ऐसा समझता हूँ कि हमारे देश में आज मद्रास्फीशन का बडा अवरोध हुआ है और हमारी सरकार ने और वित्त विभाग ने जिन मेहनत के साथ जिन प्रतिभा के साथ जिन दृष्टता और बुद्धि का साथ इन्फ्लेशन को रोकना है, वह उन में एन मिमाल है जोकि दूसरी जगह दुनिया में नहीं मिलती है। ऐसी स्थिति में उन्फ्लेशन रुका है और मैं देखता हूँ कि उत्पादन बढ रहा है और उत्पादन बढेगा और जनता की क्रय-शक्ति बढेगी तो कोई कारण नहीं है कि इन्फ्लेशन में फिर से बृद्धि अये और यह जो बहुत साधारण सा असर एक पैसा या छेन्ना या आना दो आना असर पड़ने वाला है इसमें जनता के ऊपर कोई बहुत बडा बोझ नहीं आने वाला है और इसमें फिर कोई इन्फ्लेशन का असर नहीं शुरु होने वाला है। एक मजदूर ने मान्यवर, यह भी कहा कि अगर फ्रेट का रेट बढ जायगा तो रॉड ट्रान्सपोर्ट में समान जाने लगेगा और इससे रेलवे का नुकसान होगा। इस की मुझे कोई आशंका

नहीं है। जितना माल रेलों डोली हैं उस का एक बहुत छोटा सा फ्रैक्शन ही रोड से जाता है और हम चाहते हैं कि रोड ट्रान्सपोर्ट में बृद्धि हो, यह बढे क्योंकि रोड ट्रान्सपोर्ट एक ऐसी इन्डस्ट्री है जिस में लाखों आदमी लगे हुए हैं और उस में बडा भारी इम्प्लायमेंट पोटेणियल है और उस से देश को लाभ भी पहुँचता है। 25 हजार बैगन माल जब रेलें प्रति दिन डोली हैं और उस में से कुछ रोड पर माल चला जाता है, तो इस में कोई डर की बात नहीं है और मैं ऐसा समझता हूँ कि रेल का माल कोई बहुत ज्यादा रोड पर जाने वाला नहीं है।

अब जनरल रेवेन्यूज की कुछ बात कही गई। समर मुकजी साहब ने और एकाध इतर के माननीय सदस्यों ने भी यह कहा था कि रेलवे जनरल रेवेन्यू में जो अना हिस्सा अदा करती है, वह दुनिया में कहीं नहीं है और यह नहीं होना चाहिए। माननीय मुकजी साहब ने तो यहां तक कह दिया कि सरकार रेलवे को एक टैक्स का मोर्म लगान कर वसूल करने का मधन मात्र माननी है और इसलिए रेलवे में पैसा लनी है। मैं उनकी इस बात से सहमत नहीं हूँ। मान्यवर, मैं समझता हूँ कि जनता पजी लगी है और सरकार ने 4 या 5 हजार करोड़ यानी लगभग 40 या 50 अरब रुपये की पुरजी लगई है, इतनी बडी पजी सरकार ने लगई है और अद्य भी लगानी जाती है और रेलवे का जब जरूरत होती है तो बर्जा लेकर देनी है, तो कोई बजह नहीं है कि जनरल टैक्स पेयर पर रेलवे को चलाने का बाझा पड़े और जनरल रेवेन्यू में अगर हम कुछ देने हैं तो इसलिए देना है कि जो बर्जा लिया है उस का इन्ट्रेस्ट तो अदा करे और उस को दूसरी पर न पठने दे।

दूसरी बात यह है कि रेलवे हमारे देश की सब से बडा पब्लिक इन्डस्ट्री है

घौर दुनिया में एक ही प्रबन्ध व्यवस्था के अधीन भारतीय रेल का स्थान दूसरा है और एशिया में यह सब से बड़ी रेल प्रणाली है। 5 लाख हजार करोड़ रुपये की पूंजी इसमें लगी हुई है और 16-17 लाख आदमी इसमें काम करते हैं। मान्यवर, 60 हजार किलोमीटर वाली भारतीय रेल देश का सब से बड़ा उद्यम है। और अगर हिमाचल लगाया जाए तो करीब 12 लाख किलोमीटर वह प्रति दिन चलती है जो पृथ्वी से चांद तक की जितनी दूरी है, उस से मांटे तीन गुणा के बराबर है। अब इतनी बड़ी यह अन्टरटेकिंग है और इसमें इतनी पूंजी लगी हुई है और जब जल्द ही होगी तो कर्जा लेकर भी रेलवे की मदद की जाती है तो कोई बजह नहीं है कि माधवारण राजस्व में हम भी कोई हिस्सा न दे यह जो कहा गया कि दुनिया के किसी हिस्से में यह नहीं दिया जाता है ता इसका भी हमें न जाना कि और मुझे पता लगा कि जाना वेस्टमें अमेरी और स्वयं इंग्लैंड में भी जा इसमें कन्या लगा हुआ है, उस के एज से कम से कम जितना इन्स्ट्रुमेंट होता है उतना राजस्व के रूप में यह भ्रष्टा करती है। मैं ऐसा समझता हूँ कि यह भ्रष्टा भी जाना कि और यह तरीका 1954 में जब से फ्रान्स अलग हुआ रेलवे अलग फंडमें में तब यह तय हुआ कि राजस्व में हमें अपना हिस्सा दिया करेगे और हमारी फंडमेंट की कन्वेनन कमेटी ने बराबर इस बात पर जोर दिया कि राजस्व के लिए अपना पैसा देना है और रेलवे को देना चाहिए, ऐसा मैं समझता हूँ रेलवे में अपना हिस्सा देने का हर तरह में अनिच्छित है, ऐसा मैं समझता हूँ कि यह हर तरह में उचित है कि हम रेलवे में अपना हिस्सा भ्रष्टा करे।

इधर के भी और उधर के भी जो माननीय सदस्य बोले, उनमें से एकका ने रेलवे की फाइनेंशियल हालत के बारे में कहा। उनमें मैं महसूस नहीं

हूँ। मैं ऐसा मानता हूँ कि रेलवे की काफी उन्नति हुई है, काफी आमदनी भी बढ़ी है। अगर यह आमदनी न बढ़ा होती तो हमने पिछली साल जो 89 करोड़ रुपया कमाया वह न कमाया होता। हमारी कमाई जो डेफिसिट में परिवर्तित हुई वह इस कारण से हुई कि 151 करोड़ रुपये का ऐसा खर्चा बढ़ गया जिसकी हमने अपने बजट में कोई कल्पना नहीं की थी। इस कल्पना को करने का कोई काम ही शुरू नहीं हुआ था। बाद में जो माधवारण बजट देपेण हुआ, जिसे हमारे वित्त मंत्री जी ने पेश किया, उसमें उन्होंने भी यह कहा कि जो डियरनेस अना उम दिवें गये, उनकी हमें पत्ते कल्पना नहीं थी। उनके लिए बजट में रुपया ही नहीं दिया गया था। वह ऐसा समय था जबकि देश में इन्फ्लेशन बढ़े जोरां का था। पदार्थों की बचने आममान का छू रही थी। उस समय यह समस्या थी कि कैसे इन कीमतों को स्टेबिलाइज करे, कैसे इन्फ्लेशन को रोके। मान्यवर ऐसे वक्त में यह सोचा जा रहा था कि हमें इस प्रकार के इन्फ्लेशन बढ़ति बात कदम नहीं उठाने चाहिए। बाद में सरकार ने यह निश्चय किया कि हमें यह देना चाहिए। इसमें खाली रेलवे को गलती नहीं थी। उस समय यह कल्पना ही नहीं थी क्योंकि देश में मुद्रास्फीति चल रही थी। इस प्रकार यह खर्चा लगा कर 151 करोड़ रुपये का खर्चा बढ़ गया। उसमें से 111 करोड़ रुपया तो खाली कमचारियों के पांच प्रतिशत डियरनेस अनाऊम और सेवा निवृत्ति लाभों के उद्धार-करण में ही चला गया। 40 करोड़ रुपया प्रापरेशनल कामों में चला गया क्योंकि स्टील, फ्यूल को कीमत गट गई, सीमेंट की कीमत बढ़ गई कोयले की कीमत बढ़

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

गई और इसके साथ साथ आन्वेषण काम भी बहुत ज्यादा हुआ। अगर आन्वेषण काम ज्यादा न हुआ होता तो इति नेजी के साथ जो हमने माल ढोने का काम किया वह नहीं कर सकते थे। इन सब कामों में 151 करोड़ रुपया लगा। यदि यह न लगा होता तो हम 89 करोड़ के मरगल में होते। यह खर्चा हो जाने की वजह से हमारा डफिसिट है।

फिर भी मैं यह मानता हूँ कि रेलवे जैसे महकमे को अपने पैरों पर खड़ा होना चाहिए। पिछले दस वर्षों से 1963-64 से बराबर डेफिसिट बजट पेश होने जा रहे हैं। 1974 में जाकर के बिना किसी फ्रेड को बढ़ाये 23 कोड का सरप्लस हुआ था। इस प्रकार फिर घाटे का बजट होता जिसको हमने बचाया है। जनरल टेकम-पेयर पर बिना कोई बोज डाले यह बजट बन पड़ा है। फिर भी मैं समझता हूँ कि रेलवे विभाग को, रेलवे में काम करने वालों को इस बात को देखना चाहिए कि किस तरह से हमारी आर्थिक स्थिति परिपुष्ट हो, रेलवे को यदि कोई धक्का लग जाये तो उस धक्के को बर्दाश्त करने की उममें शक्ति हो और वह स्वावलम्बी हो सके। मैं ऐसा मानता हूँ कि अभी जो हमारी आर्थिक स्थिति है उससे हमें प्रसन्न होने की आवश्यकता नहीं है।

श्री डी० एन० तिवारी (गोपालगज)
 प्रकाऊंटिंग मरगल है या नहीं ?

श्री कमलापति त्रिपाठी : तिवारी जी ने कहा कि प्रकाऊंटिंग मरगल होना चाहिए, मैं समझता हूँ कि उनका कहना सही है, माल ढोने गिनती करके देखें कि इसका सरगल होगा। 9 करोड़ का जो सरप्लस

बिचलगा वह कायम में भी होना चाहिए। इस वृष्टि से उनको इस बात को स्वीकार करता हूँ।

श्री बसन्त साडे (प्रकोला) : प्रब हो कम्प्यूटर प्रकाऊंटिंग हो रहा है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : बात यह है कि मैं एक ऐसे वर्ग से घाता हूँ जिसका हिसाब किताब में कोई मतलब नहीं है। (अवधान)।

मान्यवर हमारे डिचिडेंट का जो पैमेंट होता है, मैं समझता हूँ कि हमारे लिए मुनासिब है और उमें रोक कर के अपनी आर्थिक स्थिति सुधारने की जरूरत नहीं है बल्कि उमें देने हुए अपनी आर्थिक स्थिति को सुधारने का हमें प्रयास करना चाहिए, सारे रेलवे विभाग को यह प्रयास करना चाहिए। यह इतना बड़ा ग्यावमायिक मस्यान है, इमें यह प्रयास करना चाहिए। मैं जानता हूँ कि कुछ उसको मीमाए हैं, कुछ मोशन बर्डन उमके ऊपर हैं। अभी मैं देख रहा था कि कुलकर्णी जी ने मबबर्न ट्रेन की बात कही थी। जो मबबर्न ट्रेन चलती हैं उनमें हमें घाटा हाना है। वह कार 25 करोड़ रुपयें के ऊपर घाटा हाना है। यह घाटा इमलिए होता है कि उमके ऊपर जो हमने टिकट लगाया है, उम टिकट का रेट नहीं बढ़ा नहीं, जो 1964-65 में लग गया वह लग गया। उमको हम टब कर सकते थे।

SHRI RAJA KULKARNI (Bombay-North East). In 1974-75 you increased the suburban trains fares.

श्री कमलापति त्रिपाठी : नान-मबबर्न पर टिकट बढ़ा है, मबबर्न पर नहीं बढ़ा है। मैं आपसे यह भी कहना हूँ कि 24-25 करोड़ का हमें घाटा हाना है। एक मुसाफिर 5 जरती का पैसा दे कर, 5 टिकट का पैसा

बेकर महीने भर ट्रेन में चलता है। सिकं 5 घण्टी का बह टिकट का पैसा देता है और उसमें में बह महीने भर चलता है। उसको हम टच कर सकते हैं। इस टिकट का जो बह पैसा देना है, उसमें बह महीने भर चलता है। जितनी बार चाहे, मी बार चाहे तो सौ बार, बह उसमें चलता है। अब उसमें विद्यार्थी चलते हैं कारखाने में काम करने वाले मजदूर पैसा लोग चलते हैं छोट छोट बुकानदार, बड़े शहरों से दूर रहने वाले कुम्भिया, घाम वाले ऐसे लोग चलते हैं। उनके ऊपर टिकट बढ़ा कर हमारा यह घाटा पूरा हो सकता है। लेकिन उसका हमने अब तक चर्चा नहीं किया। यह साब कर के नहीं किया कि मण्डल में छोटे लोगों पर इतना बोझ पड़ता है। हमारा सामाजिक कर्तव्य है हम समाज सेवा करनी है। खान्सी हम कमजोर प्रारम्भिक उद्योग के रूप में य सब चीज नहीं ले सकते। हम पब्लिक यटिलिटी और गौतन मरुत्वमज का भी देखना है। खान्सी हम कमजोर। सब चीजा को नहीं देख सक्ता। मान्यवर अगर हम ऐसे देखना शुरू कर देना किसी एरिया में हम नयी रेल लाइन नहीं बना पादेंगे। नयी रेल लाइन बनाने की हमारे माननीय सदस्य भी माग करत है। नयी रेल लाइने बनाने में हमें प्रारम्भ में लाभ नहीं होना बहुत दिना बाद जाता है। (व्यवधान)।

श्री राम सहाय पांडे (राजनंद गाव) :
रेट बढ़ा कर ऐसा कर देने तो अच्छा होता।

श्री कप्तानासि बिषाठी . किमी ने मज में कमवर्टेडव कमीटी में यह पूछा कि प्रापकी पालिसी क्या है। मैंने कहा कि तीन बातें हैं

- (1) Service of the country;
- (2) Development of the backward areas; and

(3) To make railways financially viable

मिबाय इन चीजों के और कोई पालिसी नहीं हो सकती। इन चीजों को देखने की जरूरत है। अगर हम फाइनेंसकी वायबल रहते हैं तो देश सेवा भी कर सकते हैं और बेकवर्ड एरियाज में भी जा सकते हैं। इसलिए हम रेलों को ऐसा बनाना होगा कि वे अपने पैरा पर खड़ी हो सकें अपनी प्राबल में चल सकें और लटखड़ा कर गिर नहीं।

इस दृष्टि में मान्यवर मैंने कहा कि हमारे ऊपर कुछ मोशन बर्डन है उनका बाध हम पर पड़ता है।

पमेजर ट्रेफिक में 122-123 करोड़ के घाटे की बात राजा कुलकर्णी ने कही। आपने कहा कि वास्ट अकाऊंटिंग है ही नहीं आपने कम उसको लगाया। इस तरह की वास्ट अकाऊंटिंग है या नहीं यह मैं नहीं कह सकता लेकिन मैं राजा कुलकर्णी को जो इवाउट करता ह कि अगर वे किसी दिन आव ता मैं उनका दिखलाऊंगा कि किस तरह का वास्ट अकाऊंटिंग होती है। उस पर अगर वे कोई मुझाव देंगे तो उसमें हम लाभाबित हंगे। अकाऊंटिंग के फल-स्वरूप हमें पमेजर ट्रेफिक में लाभ हुआ है। मैंने मानी दुनिया में कुछ न कुछ घाटा होने देखा है।

मान्यवर यह जो रोड ट्रामपाट पर चलती है जो राड सर्किल चलती है माननीय याता-यात मंत्री बड़े हुए है उनमें प्रछिये। दुनिया के जितने मेट्रोपालिटन टाउन है वहा जो यातायात की व्यवस्था की गई है वह सब घाटे में चलती है। हमारे पमेजर ट्रेफिक में भी हम कुछ न कुछ घाटा होता है। इन सीमाओं से रहते हुए भी मैं समझता हू कि इस बात की आवश्यकता है कि हम फाइनेंसकी अपने प्रापको मजबूत बनाए और साथ ही

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

साथ कमजियली इम चीज को देखते हुए अपनी जिम्मेदारियों को पूरा करे और जनरल रेवेन्यूज में जो डिबिटिड दिया जा रहा है वह दिया खला जाता रहे ताकि देश की जनता को लाभ हो।

महन्ती जी ने जैसा मैंने कहा कुछ उलटे दिमाग से सब सोचा है। शायद उनके पास कुछ विशेष कहने लायक नहीं था। पब्लिशिंग लिटी जो आ गई है उसके लिए उन्होंने कह दिया है कि वह तो मुसोलिनी ने भी ला दी थी। उनकी समझ में यह आया कि पब्लिशिंग लिटी आ गई है तो कोई बड़ी बात नहीं हुई है। यह मुसोलिनी ने भी ला दी थी। पैमेजेंट पर टैक्स नहीं बढ़ाया गया। उनके बारे में उन्होंने कह दिया कि इसलिए नहीं बढ़ाया कि वो बार हम पहले ही बढ़ा चुके हैं और अब इसकी गुंजाइश नहीं रह गई है। वहां तक फ्रेट रेट्स को बढ़ाने का मामला है वे इसलिए बढ़ा दिए हैं कि कामन सैन पर खर्च घटित पड़ जाए। उन्होंने यह भी कहा है कि अनुशासन वगैरह कुछ नहीं आया है। कर्णन जहा का नशा बना हुआ है। अन्न में उन्होंने यह भी कहा कि कुछ सुधार जा हुआ है उसके लिए मैं बधाई देना हूँ। लेकिन अभी बहुत गुंजाइश है इसमें और भी ज्यादा करने की। जहां तक पब्लिशिंग लिटी का सम्बन्ध है कई बरस में वह हमारे यहां से गायब हो गई थी और अगर कायम हो गई है तो मैं समझता हूँ कि अच्छी बात है। और उसके लिए अपने आदर्शों की प्रशंसा की जानी चाहिये और उनका धन्यवाद दिया जाना चाहिये। यह पब्लिशिंग लिटी का जो काम हुआ है उस का श्रेय रेलवे मिनिस्टर या रेलवे बोर्ड का नहीं है। रेलवे मिनिस्टर या रेलवे बोर्ड दफ्तर में कुर्मी पर बैठ कर टेबल के सामने बैठकर माउंट जकार किलोमीटर लम्बी लाइनो पर चलने वाली गाड़ियों के ऊपर अपना कोई कंट्रोल कायम नहीं कर सकता है। यह काम किया है उन मोलद मन्तरह लाख आदर्शियों ने जो

नीचे काम करते हैं, जिन में अनुशासन आया है, जिन्होंने हमारी सहायता की है, जिन्होंने खतरा उठाया है। उन्होंने इसको किया है। उन्होंने परिश्रम किया है। अब यह चीज हुई है। ऊपर से नीचे तक जितने अधिकारी हैं सब ने इस में सहयोग दिया है। रेल विभाग के अधिकारियों को, रेलों में काम करने वालों को यह देखना चाहिये कि अगर वे अच्छा काम करे तो कितनी प्रशंसा और मराहना देश की प्रतिनिधि सभा में उनकी होती है। वैसे तो रेलवे बोर्ड के सदस्य रोज हमारे पास बैठे रहते हैं। लेकिन आपके माध्यम से मैं यह कहना चाहता हूँ कि पिछले बीस बरस में मैं बराबर मुनता आया हूँ यहां इस मांग को कि रेलवे बोर्ड को एवालिज किया जाए लेकिन यह पहला मौका है कि यह मांग हाउस में नहीं हुई है —

एक माननीय सदस्य : श्री भोगेन्द्र झा को छोड़ कर।

श्री भोगेन्द्र झा : मंत्री महोदय मीजूर नदी से जब मैंने भाषण किया था। मंत्री जी नहीं रहने तो राज्य मंत्री रहने है और उन से यह आशा की जाती है कि जा जाने यह कही जानी है उन से वह उनका अर्थगत कर देवे। इसका मतलब है बहुत सी नीति मध्य-धी जा जाने कही गई है उनका जानकारी उनका नहीं था मंत्री, है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं यह कह रहा हूँ कि आपके जैसे एक सदस्य ने एवालिज करने की मांग की है (ध्वनिमान) पर तो आपने फूट छोड़ाई क्योंकि आपके पास कुछ कहने को नहीं था। आप तक ऐसी बात कहने न तो करे क्या ?

श्री रामाबतार शास्त्री (पटना) आप कहें कि एक आदर्शी ने कहा ऐसा।

श्री कमलापति त्रिपाठी : अब तक मुझे बोलने की इजाजत है।

एक माननीय सदस्य : जब तक गाड़ी चलें तब तक ।

श्री भोलेन्द्र शा : जब नीति सम्बन्धी बातें प्राप कह रहे हैं तो एक बात जो नीति सम्बन्धी उठाई गई है उसका भी उत्तर दे दें । जो सुधार हुआ है उसका स्थायित्व प्रदान करने के लिए कर्मचारियों का सहयोग प्रबन्ध में लिया जाए, इस पर भी अपनी राय मंत्री महोदय दे ।

दूसरी बात यह है कि एक ग्राम कायदा है कि धन रजिस्टर्ड यूनियनम् को रिकग्नाइज नहीं किया जायगा । लेकिन पूर्वोत्तर रेलवे में एक धन-रजिस्टर्ड यूनियन है, एक जाली यूनियन है, उसको रिकग्नाइज किया गया है, जिसके लिये बैंक आफ टोकियो वाली रकम की बात हुई थी । उसका जिक्र किया जा रहा है ।

तीसरी बात यह है कि हमारे मूलपूर्व रेल मंत्री श्री ललित दावू की हत्या की जाच में सी० बी० आर्ट० के लोग ने यह माना कि कुछ अफसर आनन्दमार्ग में मर्याधित हैं, वह भी सब प्रमोट हो रहे हैं । कुछ लोग देशद्रोही थे, जो कि यथी तक गिरफ्तार नहीं हुए हैं इस पर भी मंत्री महोदय अपनी राय दे ।

श्री बभलापति त्रिपाठी : जरा तक माननीय सदस्य ने धन-रिकग्नाइज्ड यूनियन की बात कही है उसका उत्तर रेल राज्य मंत्री श्री कुरेशी ने दे दिया है । अगर माननीय सदस्य उस मध्य नहीं रहे हा, तो मैं क्या कर सकता हूँ ।

SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN: He referred to a particular case, not to the general policy.

श्री भोलेन्द्र शा : धन-रजिस्टर्ड को रिकग्नाइज करने की पालिसी है या नहीं, मैं यह जानना चाहता हूँ ।

श्री बभलापति त्रिपाठी : कल बात चुके हैं । रजिस्टर्ड यूनियन दो हमारे पाम रिकग्नाइज्ड हैं—एक है एन० एफ० आर्ट० आर० और दूसरी है फ्रान् इंडिया रेलवेमें फेडरेशन । इसके निवाय किसी को रिकग्नाइज नहीं किया गया है । इनके साथ जो लोग अर्टिक्ल है, वह रिकग्नाइज्ड है अदरवाइज किसी को रिकग्नाइज नहीं करते ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (झलीपुर) : कानून के मुताबिक रजिस्टर्ड हो या न हो ?

श्री बभलापति त्रिपाठी : कायदे-कानून जैसे रिकग्नाइज करने अर्थात् वैसे ही है ।

श्री भोलेन्द्र शा : उनका इन्वैकशन होना है ।

श्री राजाबख्श शास्त्री : एन० ई० रेलवे में हो रहा है ।

श्री बभलापति त्रिपाठी : जो नीति अब तक हमारी चलती रही है, वैसे ही चल रही है । उसमें कोई परिवर्तन नहीं हुआ है कोई नयी बात नहीं हो रही है ।

श्री बसन्त साठे : रघुकुल रीति ...

श्री बभलापति त्रिपाठी : "रघुकुल रीति मदा च नी कर्त" वैसे ही चली आ रही है ।
 (व्यवधान)

श्री बभलापति त्रिपाठी : बन्द क्या है, यह भगवान का स्वल्प हो गया है ।

जाकी रही भावना जैसी, प्रथम मन तिन पाही तैसी ।"

मन्थवर में मन्थनापूर्वक निवेदन कर रहा था कि हमारा जो मन्थजस्य स्थापित हुआ है कार्यकर्ताओं के साथ, वह हमारे लिये एक बरदान है और हम उसके लिये अपने तमाम कार्यकर्ताओं को बहुत-बहुत धन्यवाद देने हैं, उनके प्रति अपनी कृतज्ञता प्रकट करते हैं ।

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

श्री समर मुखर्जी ने जिज्ञासा किया था कि 17 हजार आदमी निकाले गये थे। गत वर्ष के बजट में कहा गया था कि हम उनकी बक-इन-सर्विस को माफ कर देते हैं। इन 17,000 में से 16,200 के करीब आदमियों को पुनः स्थापित कर दिया गया है। 814 के करीब रह गये हैं। उनमें से 448 कोर्ट्स में चले गये हैं, उनके बकदमे चल रहे हैं। 70 ने अपील नहीं की, उनके केसेज को फिर से रिव्यू कर के फाँसना करेगे। इस तरह से 296 रह गये हैं, जिनकी अपील रिजेक्ट हो गई है।

बारबार यह कहा जाता है कि जिन लोगों ने सैबोटाज नहीं किया, जिन्होंने बायोमैस नहीं किया, उनको क्यों नहीं रखते। मैं समझता हूँ कि शायद सिर्फ इन 296 आदमियों के लिये यह कहा जाता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हमने यह भी कहा था कि ये लोग इन्स इट करन है, इटीमीडेट करते हैं। अगर बायोमैस नहीं की, सैबोटाज नहीं किया तो भी इन्होंने कॉमिशन की है कि डिमिप्सिन नोडा जाये और ये अगजकना की विधि कराने में मौजूद रहे हैं। हमने ऐसे लोगों का नहीं लिया। ऐसे लोगों का हमने नहीं लिया है और नहीं लेंगे—ये विभाग के हित और आवश्यकता का देखने हुए कभी नहीं लेंगे। (व्यवधान)

श्री राजाधर शर्मा जिम के बारे में आप के अधिकारी कह देंगे, तो क्या यह प्रमाणित हो गया कि उनमें इनस इट किया है। यह अनरर कः तरीका नहीं है। (व्यवधान)

श्री कमलापति त्रिपाठी ऐसे लोगों के केमिज को पूरी तरह से देखा गया है। उन की अपीलों को रिव्यू किया गया है और

उन पर विचार किया गया है। हम यह निश्चय कर चुके हैं कि हम उनको नहीं लेंगे।

श्री जोगेन्द्र झा : जो प्रोसेसर सी० बी० घाई० के सामने अपने आप को मानव्य माफी कुशल कर चुके हैं, उनकी रिपोर्ट पर आप उन लोगों को नौकरी से हटा रहे हैं। कम से कम इस की जांच कीजिए।

श्री कमलापति त्रिपाठी : माननीय सदस्य मुझे लिख कर दे दें। हम अवश्य जांच करेंगे। जिन के बारे में सी० बी० घाई० ने रिपोर्ट की थी, वे निकाले जा चुके हैं।

मैं माननीय सदस्यों से बहुत नम्रतापूर्वक निवेदन करना चाहता हूँ कि महकमे के हित और काम के हित की दृष्टि से और महकमे का हित होगा, तो देश का हित होगा—उन लोगों को वापिस काम पर नहीं लिया जा सकता है। (व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, शास्त्री जी तो मेरे जूनियर हैं। काशी विद्यापीठ का मैं बहुत पुराना बूढ़ा शास्त्री हूँ। यह तो नये-नये पैदा हुए हैं। (व्यवधान)

मैं कह रहा था कि हम फिर हडताल नहीं होने देना चाहते हैं। ऐसे लोगों को हम नहीं ले सकते हैं जो इस तरह की खुरफात करने हैं, और नहीं लेंगे। मैं माननीय सदस्यों से नम्रतापूर्वक निवेदन करूंगा कि वे उन नामों का रखने के लिए मुझे न दबावे। उन का रखने से देश की बहुत भारी हानि होगी। जो हडताल हुई थी, उस में 500 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ, ऐसा कहा जाता है। उस में गेन्वे का न मानव्य कितना नुकसान हुआ गया। देश डगप होने वाला था। (व्यवधान)

श्री इन्द्रजीत गुप्त : जार्ज क्रमनेन्डीज और उस के माधियों को आपने स्वीकार कर लिया है। जार्ज क्रमनेन्डीज अभी भी अइगबाऊड लीक्रेट और बुकिंगेन निकाल रहा है। उस की क्रोडेरेसन को आप मानने के लिए तैयार हैं। (व्यवधान)

श्री कण्ठापति त्रिपाठी शहर माल-इंडिया रेलवे मेम्बर क्रेडिटेशन ने हड़ताल कराई, तो एक कक्षागत कही जाती है—मुझे क्षमा करें, यह अच्छी नहीं लगती है—“बोर बोर मीसेरे चाई।” ये सब लोग हड़ताल में शरीक थे। (व्यवधान)

श्री इन्द्रजीत गुप्त ये तो। (व्यवधान)

श्री कण्ठापति त्रिपाठी आज कहते हैं कि उन को मान्यता दी हुई है। जिन्होंने हड़ताल कराई, उन को हम नहीं ले सकते, नहीं ले सकते, नहीं ले सकते।

श्री इन्द्रजीत गुप्त आप ने उन को नौ क्रेडिटेशन का प्रैजिडेंट बना कर माना हुआ है। (व्यवधान)

श्री कण्ठापति त्रिपाठी मैं श्री गुप्त से कहना चाहता हूँ कि वह बुरा मेरी बात सुन लें और जो उन के पीछे बैठ गए हैं उन को रोके। (व्यवधान) शास्त्री जी भेजे पास आये मैं उन को चाय पिलाऊंगा। (व्यवधान)

श्री रामावतार शास्त्री उम के लिए धन्यवाद।

श्री कण्ठापति त्रिपाठी मान्यवर, इस तरह से सैकड़ों कराड का नुकसान हुआ और अब—न देवदत्त पुनरेनि कपम्—फिर उम मन्वती में हम पढ़न वाले नहीं हैं। धरती बक्षित भर कोशिश करेंगे कि ऐसी भूल न होने पाए। लेकिन जो काम करने वाले हैं उनके साथ हमारे सम्बन्ध बहुत अच्छे स्थापित हुए हैं। आप जानते हैं कि उन्होंने हमें सहायता की है, हमें सहयोग प्रदान किया है, तब हम यह इम्प्रूवमेंट सा पाए हैं। चाहे पंचवृधनिटी की बात रही हो, चाहे टिकटसेम ट्रैबेल्स को रोकने की बात रही हो, चाहे रिजर्वेशन की दिक्कतों को कम करने की हो, चाहे स्टेशनो पर क्लीनलीनेस की हो, ये सारे इम्प्रूवमेंट्स

जो थोड़े बहुत दिखाई पड़ रहे हैं ये इनके सहयोग और सहायता से ही उपलब्ध हुए हैं। उनके लिए इनके प्रति हम अपना आभार प्रकट करते हैं और इसी प्रकार इनके साथ हमारे सम्बन्ध आगे के भी बने रहें, हम एक दूसरे के साथ मिल जुल कर काम करने रहें, इसकी हम आकांक्षा और कामना करते हैं।

मैनजमेंट में वर्कमें के पार्टिसिपेशन के लिए भी कदम बढ़ाए गए हैं। सेक्टर मिनिस्ट्री ने जो पालिसी प्रकल्प की है उसके हिमाब में प्रोडक्शन यूनिट्स में शाप कार्डमिन बनी है और ज्वाइट कार्डमिन बनी है। इनके साथ मिल जुल कर काम हो रहा है। पहले भी होता रहा है, पहले हाउसिंग बंगरह में इनसे सहायता ली जाती रही है, अब मैनजमेंट में भी सहायता ली जा रही है। अब मैं समझता हूँ कि जा स्टाफ कार्डमिन है, जो तीन हमारी प्रोडक्शन यूनिट्स हैं (व्यवधान)

श्रीवास मशीनरी के बारे में तो मैंने अपनी बजट स्पीच में आप से निवेदन किया है कि प्रादेश जागी किए गए हैं कि इसके लिए मशीनरी स्थान स्थान पर बनाई जाय। टिबीजन्म में भी आफिसर्स में कहा गया है कि एक दिन मशीनें में इनको गेटम देना चाहिए जिस दिन जिन का आना है आ जाय और अपनी योग्यता पेश कर दें।

तो इनके साथ हमारे सम्बन्ध स्थापित हुए हैं और मैनजमेंट में भी किसी न किसी प्रकार हम इनसे सहयोग लेने चले जा रहे हैं।

हममन्वीया जी ने तीन चार बातें कही थीं। उनके मुझाबो का मैं स्वागत करता हूँ और मैं समझता हूँ कि वे मुझाब ऐसे हैं जिनके ऊपर रेलवे को ध्यान देना चाहिए। एक बात उन्होंने कही थी कि जो जमीन खाली पड़ी है उसमें आप प्लान्टेशन कीजिए और ऐसे प्लान्ट लगाइए जिन से आप की आसदनी बढ़े। यह काम उन्होंने शुरू किया था जब वह रेलवे मिनिस्टर के और इस सदन में भी

[श्री कल्याणसि विपक्षी]

उन्होंने इस की घोषणा की थी। उन्होंने कहा कि रींगमेन के साथ इस जमीन का बन्दोबस्त किया जाय। एपीकलरर मिनिसट्री ने भी हम को इसके बारे में लिखा कि रींगमेन के साथ ही घासपास के गांव वालों के साथ इसका बन्दोबस्त कीजिए जिनमें पेड़ लग सके। मैं मानना हू कि किसी तरह इस दिशा में वह उत्साह पैदा नहीं किया जा सका जिसकी वजह से काम आगे ज्यादा नहीं बढ़ सका। मैं समझता हूँ कि इसके ऊपर विभाय को विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए और मैं कहना हू कि इस विषय में मैं देखूंगा कि क्या किया जा सकता है। आज कल तो जमीन की बड़ी मांग है। हमारे रेलवे के कर्मचारी हैं, जोइयून्ड कांस्ट के लोग हैं भूमिहीन लोग हैं और उनके अलावा गरीब लोग बहुत मारे हैं जिन्हें यह जमीन दी जाय और कुछ हिस्सा वाट दिया जाय तो उनका काम भी चले।

एक मुझाब उनका यह भी था, वह रेलवे मिनिसटर रहे हैं तो वह मुझकमे को भी जानते हैं, उन्होंने कहा कि देश के जितने कैपिटल्स हैं उनको दिल्ली में जोड़ दिया जाय। मैं समझता हू कि बिन्कुल म्नामिब बात है। लेकिन इसके लिए बड़े पैमे की आवश्यकता पड़ेगी। कुछ बादा तो मैं नहीं कर सकता लेकिन कोशिश यही करना हू मैं खुद कि हमारे जो कैपिटल्स हैं वह दिल्ली में जड़ जाय। एक मुझाब उनका यह भी था कि आप डबल लाइन मन बढाइए। जहा डबल लाइन बढ रही हो उसको रोक कर ब्रैरबड एरिया को वह पैमा दीजिए। यह करना ब्रत मुशकल पड़ेगा क्योंकि जहा डबल लाइन बढ रही है वह एरियाज ऐमे है जो इण्डियनी ब्रत डेवलप है और बहुत ज्यादा यानायात के माधनी की आवश्यकता वहां पडती है। लेकिन इसका यह मतलब नहीं कि जो बकबड एरियाज है उनको हम उभल करने की चेष्टा न करें। हमारे मामले इस वकन दिक्कत

है रिसोर्वेज की। प्लानिंग कमिशन से हमने मांग की थी 225 करोड़ रुपये की जिससे हम नई स्कीम्स कुछ चालू करते, कुछ पुरानी स्कीम्स चलाते। लेकिन फायिक ट्रिंट के उनके लिए सम्भव नहीं हुआ कि हमारी मांग को मानें। हमारे भाई पाराशरजी बैठे हैं, इनका मामला ऐसा है जिसका बोझ मेरे ऊपर है क्योंकि स्व० श्री खलित नारायण मिश्र जी ने जाकर के नंगन-नलबाडा का शिलान्यास किया था और उसकी मंजूरी हो गई थी। वह बहुत पुराना काम है और साथ ही साथ वह बहुत बकबड एरिया है हिमाचल प्रदेश का हिस्सा और मैं समझता हू बहुत जरूरी है। कल प्लानिंग मिनिसटर ने पाराशर जी के सवाल का जवाब देने हुए कहा था कि इस चीज को हम मंजूर करने हैं लेकिन रिसोर्वेज की कमी है, रिसोर्वेज जब परामिट करेंगे तब देखेंगे। हम स्वयं चेष्टा कर रहे हैं, हाथ लगाए हुए हैं कि किसी तरह से पैमा मिल जाये तो काम आरम्भ कर दें और मैं विषयाम दिलाना चाहता हूँ कि हम बगबर इसके लिए कोशिश करने रहेंगे और शायद कुछ न कुछ मफलता मिल जायेगी।

विधायी जी हमारे बड़े पुगने यात्री हैं। 1421 में जब हम काशी विद्यापीठ में पढ़ने के लिए दाखिल हुए थे, जब हमारे 15 वर्ष की उम्र थी तब उम्र जगद इनके दर्शन हुए थे। अब इनकी और हमारे मित्रता 50-55 वर्ष की है, बाई एक दौ दिन की नहीं है। विधायी जी को बड़ी तकलीफ है कल उन्होंने अपनी तकलीफ का बयान किया। रेलवे बोर्ड के सब अधिकारी यहा बैठे हुए हैं मैं समझता हूँ मैं भी हो, जो भी तरीका हो सकता हो उसको निकालना चाहिए, इस बद्वाये में इनको कोई तकलीफ नहीं होनी चाहिए। कहीं अवर ये गिर पड़े, हाथ पैर टूट गया तो उनका पानक मेरे ऊपर रहेगा। इसलिए मैं चेष्टा करूंगा और उसको देखूंगा।

यहां पर बहुत सी लाइनों के बारे में बातचीत हुई है। हमने अभी तक जो प्रोजेक्ट लिए हैं वह वही हैं जो अप्रूव्ड हैं, जहां पर काम हो रहा है। नये हम देने नहीं देते हैं। जैसे मैं कहूँ कि मंगलौर-डमन की लाइन है यह बहुत सीमा तक बड़ गई है, मुद्रास्फुरण तक और मंगलौर से एक सीमा तक आ गई, बीच में एक जगह बाकी रह गई है जहां पहाड़ है। 12 साल में लाइन बन रही है। मंगलौर पोर्ट हो गया, हमारे सिविल मिनिस्टर बैठे हैं, मैं भी सिविल मिनिस्टर था अब मंगलौर पोर्ट का उद्घाटन हुआ था और अब वहां पर सायरन-ओर से जाने के लिए कुद्रेमुख की बहुत आवश्यकता है। लाइन अभी आधी इधर से और आधी उधर से बनी है। हमने कहा है कि लाइन को इधर से और उधर से चालू कर दो ताकि रेल चलने लगे और जो बीच का हिस्सा फूटा हुआ है वहां वा मर्विम चालू कर दो जाये। इस तरह से काम होने लगे। अब मर्विम वहां पर चल सकती है क्योंकि पहाड़ से जाना पड़ेगा। आपकी काकण की लाइन भी हमारे दिमाग में है। राजा कुनकर्गो ने कहा कि मेट्रोपालिटन प्रोजेक्ट आप चलाओगे या नहीं। मैं मम्बना हूँ जो हानत पैसा की है उसमें बहुत कुछ बनने की उम्मीद है नहीं इसलिए मैं आका घोखे में रखना नहीं चाहता हूँ। लेकिन बम्बई के लोगों की मांग है, मैं अभी गया था बम्बई, कि आप पैसा क्यों फूकते हैं रदगारिग से लाइन से भाइये। (सबबवाच) अब इनमें पूछिये प्रश्न है या नहीं। कई सी करोड़ का प्रोजेक्ट है बम्बई में, कलकत्ते में और दिल्ली में। कुल मिला लिया जाये तो कई हजार करोड़ का प्रोजेक्ट है। मुझे उम्मीद नहीं है कहीं और यह चल सकता हो।

समय बीत रहा है एकस बात और कहना चाहता हूँ।

चोरी, पिलफरेज, मिस्कोरिटी आक पैकेजिंग, बैन्किंग एमेन्टीय-ये ऐसे सवाल हैं जिनमें मेरे पास से अपना बचाव करने के

लिये कोई तर्क नहीं है अब तक चोरी होनी रही है और अभी भी चोरी करोड़ रुपये का कम्प्लेक्सन ड्रम देने वाले हैं

श्री नरेन्द्र कुमार साल्वे : (बेनुन)
 पंडित जी, एमर कण्डीगण्ड डिब्बे से मेरा ट्रांजिस्टर चला गया था, जिसे मैं जापान से लाया था। उसके सम्बन्ध में मैंने बिट्टी श्री निखी, लेकिन अभी तक हुआ कुछ नहीं।

श्री कल्पलपति त्रिपाठी : धारके माय कौन या ?

श्री नरेन्द्र कुमार साल्वे : मैं अकेला था, इमीलिये चला गया, अगर कोई रहता तो न जाना।

श्री कल्पलपति त्रिपाठी इन तरह की चोरिया होता है और हम को चौदह करोड़ रुपये देने पड़ेंगे। एमरजेन्सी ने पिछले दिनों हमारी जो सहायता की है, उसमें इा दिना में भी उनमें हमारी काफ़ी सहायता का है। हमारे डामा जी ने कहा कि हम काफ़ी पैसा बरबाद करते हैं, इसको बचाया जा सकता। यह बात ठीक है, मैंने डामा जी से कहा है कि आप भाड़े या एक घण्टे के लिये हमारे साथ बैठिये, मंग कुछ ज्ञानवर्धन कीजिये, बनाइये किन किन तरीका से बचाया जा सकता है

श्री राज सह्याय पांडे : उनको तरीके मालूम हैं।

श्री कल्पलपति त्रिपाठी : चोरी के तरीके या बचाने के ?

मैं इस बात को मानना हूँ कि चोरी चल रही है, यह ठीक है एमरजेन्सी से कुछ इकायत आई है, एक करोड़ रुपये के सम्बन्ध पहले से कम हुए हैं। सम्बन्ध की दरखास्तों की

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

पहिले से 51 हजार कम आई हैं। जब आर० पी० एफ० की चर्चा श्री हनुमन्तैया जी ने की तो मैंने कहा था—

“It is behaving better.” उन्होंने कहा— साबित करो। इस समय आर० पी० एफ० बहुत अच्छा काम कर रहा है...

एक मानवीय सद्बोध : दोनों काम कर रहा है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : यह ठीक है कि आर० पी० एफ० में चोरी करने वाले भी रहे हैं। 250 आदमी हम निकाल चुके हैं और यदि आपकी कृपा रही तो और भी निकलेंगे। मैं मानता हूँ कि यह चोरी बिना रेलवे-अधिकारी और बिना आर० पी० एफ० के मिले नहीं हो सकती। इसको रोकने के लिये हमने बहुत से कदम उठाये हैं और आगे भी उठावेंगे। उनकी ट्रेनिंग का इन्तजाम कर रहे हैं, उनमें डिस्प्लन आई है, एमरजेन्सी की वजह से नया स्तसाह भी पैदा हुआ है। उनसे हमने टिक्टलेस ट्रेवनिंग के मामले में सहायता ली है, कोयला-बचाओ अभियान तीन-चार महीना चला, जिससे काफी कोयला बच सका। मुगलधराय में करोड़ों रुपये के कोयले की चोरी होती थी, वहाँ इधर कम चोरियाँ हुई हैं। कुछ इस बात की चेष्टा हम कर रहे हैं कि रेलवे के महकमे में जहाँ तक सफ़ाई हो सके, की जाय, जहाँ तक हो सके इनसे काम लेकर चोरी बचाई जा सके—इन सब बातों की कोशिश चल रही है। यह बात भी इस समय अफ़्ठर-कन्सीड्रेशन है कि आर० पी० एफ० को चालान करने या इन्वेस्टीगेशन का अधिकार दिया जाय। इस समय तो ये सिर्फ वाच-एण्ड-वार्ड का काम करते हैं, अगर इन को ये अधिकार मिल गये तो और ज्यादा तेज़ी

से काम कर सकेंगे। एक तरह से पूरे आर्गेनिजेशन में नई जिन्दगी लाने की चेष्टा की जा रही है, आप जानते होंगे इस आर्गेनिजेशन में 63 हजार आदमी हैं, इस बात की चेष्टा रही है कि इनके अन्दर अधिक से अधिक अनुशासन रहे और पिछले दिनों में इन्होंने थोड़ा-बहुत काम किया भी है।

डीजलाइजेशन के विषय में मुझे एक बात कहनी है—यह मांग हुई है कि हमारे यहाँ कोयला बहुत है, इसलिये डीजलाइजेशन क्यों कर रहे हैं? मैं निवेदन करना चाहता हूँ— एक तो डीजलाइजेशन की मांग सब जगह हो रही है, क्योंकि इससे लोड ज्यादा खिचता है। जहाँ स्टीम एन्जिन के साथ 12 डिब्बे चल सकते हैं, डीजल से 16 डिब्बे चलाए जा सकते हैं, ट्रफिक और माल दोनों तेज़ा के साथ ले जाये जा सकते हैं। दूसरी बात यह है कि डीजलाइजेशन से जल्दी पहुँचा जा सकता है, समय की बचत होती है...

श्री राम सहाय पाण्डेय : इलैक्ट्रिकेशन भी कीजिये।

श्री कमलापति त्रिपाठी : इलैक्ट्रिकेशन तो हो रहा है, इसके लिये बहुत से पावर स्टेशन कायम करने होंगे। जितनी बिजली इस समय मिल रही है उससे कलकत्ता से गाज़ियाबाद, बल्कि दिल्ली तक इलैक्ट्रिकेशन हो गया है। बम्बई में सबरबन ट्रेन बिजली से चलती हैं। बराबर हमारी स्कीम हैं इलैक्ट्रिफ़ाई करने की ट्रेक को। मद्रास में हो रहा है। रिसोर्सिज का सवाल हमारे सामने है।

13 hrs.

SHRI O. V. ALAGESAN (Tirutani): Kindly allow some more money for the electrification of the Madras-Tiruvealur line.

श्री राम सहाय पांडे : अक्छी बात कह दीजिए, पंडित जी

SHRI KAMPLAPATI TRIPATHI: He is talking of Kerala.

Shri O. V. Alagesan: Tamil Nadu.

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:

Tamil Nadu is doing very well. I will go and see what is the position in Tamil Nadu.

AN HON. MEMBER: What about Karnataka?

SHRI KAMLAPATI TRIPATHI:
Karnataka is also doing well.

तो मान्यवर, मैं कह रहा था डीज़लाइजेशन में डीज़ल की आवश्यकता होती है। यह बात भी अपनी जगह ठीक है कि हमारे पास कोयला है इसलिये स्टीम इंजन चलाये जायें। लेकिन हम ने डीज़ल लोकोमोटिव का कारखाना भी कायम किया है और अगर नई टेक्नालाजी और नया विकास किसी चीज़ का होता हो तो उसे यह कहना कि न करो, यह ठीक नहीं है। अब जहां पर डाज़लाइजेशन की मांग पूरी नहीं कर सकते वहां स्टीम इंजन से काम लेते हैं। इलैट्रिफिकेशन के लिये भी पूरी लाइनें नहीं हैं और न उतने रिसोर्सेज हैं।

हमारे भाइयों ने मीटर गेज के कनवर्जन की बात कही। मैं जानता हूँ कि इस देश के विकास की गति को तीव्र करने के लिये यह बहुत आवश्यक है कि छोटी लाइन को बदल कर के बड़ी लाइन किया जाय। हिसाब लगाया तो 30,000 किलोमीटर, मीटर और नैरो गेज लाइन है और इसे बदलने के लिये काम किया जाय तो 4,000 करोड़ रु० चाहिए। तो हमारी जिन्दगी में तो पूरा होता नहीं। दूसरा जन्म लें तो शायद हो सकता है। यह ठीक है कि करीब-करीब 50 परसेंट छोटी और बड़ी लाइन है—30,000 बड़ी लाइन और 30,000 किलोमीटर छोटी लाइन—और छोटी लाइन की

वजह से देश के विकास में बड़ी बाधा है। जब तक इसको नहीं बदलेंगे विकास की गति तेज नहीं होगी। अभी तक 2,900 किलोमीटर का काम अपने हाथ में लिया है। 1,900 किलोमीटर का काम चल रहा है। इस प्रकार चेष्टा है कि धीरे-धीरे इस काम को बढ़ाते चले जायें। जैसे जैसे पैसा मिलता है, बढ़ाते जाते हैं। इसी तरह से डीज़लाइजेशन भी धीरे-धीरे करते चल रहे हैं जिसमें स्टीम इंजन की जरूरत न रहे और जो कोयला बचे उसका उपयोग पावर हाउसेज बनाने और चलाने के लिये किया जाय जिससे कारखानों को बिजली मिल सके और अधिक नई फैक्ट्रियां लग सकें और उत्पादन बढ़े।

मान्यवर, मैं आपको और माननीय सदस्यों को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इसमें बड़ा हिस्सा लिया। हमारे इधर के भाइयों ने बहुत से सुझाव दिये हैं। गत वर्ष जो सुझाव आये थे उनका उत्तर मैंने दिया था। हमारे साथी कुरेशी जी ने भी बहुतों का जवाब दे दिया है। फिर भी मैं कहना चाहता हूँ कि जितने सुझाव आये हैं, उन सब पर विचार करेंगे और जिन सुझावों के बारे में यहां अभी जवाब नहीं दे सके हैं उन सब का पहले की तरह जवाब देते रहेंगे।

श्री बसन्त साठे : केटारिंग सर्विस में सफाई के बारे में आप ने कुछ नहीं कहा।

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं समझता हूँ कि केटारिंग के मामले में सफाई की जरूरत है। और अधिक ध्यान देंगे, और दिया भी है। एक रेलवे केटारिंग कमेटी बनानी है ताकि उस समिति के सदस्यों को घुमा कर दिखावें कि कहां क्या हो रहा है और उसमें अगर माननीय साठे जी का सहयोग रहेगा तो अच्छा रहेगा। एक सेन्ट्रल केटारिंग कमेटी बनाने का इरादा है और जिनको खाने का शौक है और जिन की चिन्हेया में स्वाद है

[श्री कमलापति त्रिपाठी]

एसे लोगों को उसमें रखेंगे ताकि हमारी सहायता कर सकें।

मान्यवर, इन शब्दों के साथ मैं माननीय सदन से प्रार्थना करता हूँ कि इस बजट को स्वीकार करने की कृपा करे।

श्री गंगा सिंह (फर्रौजा) : मैं पंडित जी के सामने एक निवेदन करना चाहता हूँ। नार्थ ईस्टर्न रेलवे देश की पिछड़ी हुई रेलवे है। हमने एक जगह जो चम्पारण, गोरखपुर और नेपाल तीनों से लगी हुई है वहां पर एक रेलवे का पुल सन् 1912 में बना हुआ था और यह सन् 1922 में टूट गया। क्यों टूटा, इसको पंडित जी हम से ज्यादा जानते हैं। अब इस पुल का बनाने की बात है और मौभाष्य में पंडित जी हमारे रेल मंत्री हैं। पुराने रेल मंत्री स्व० एल० एन० मिश्र और प्रधान मंत्री जी ने जाकर उसका शिलान्यास किया था। दो वर्ष से ज्यादा हो गये हैं लेकिन अभी वहां काम नहीं शुरू हुआ है और इस बजट में भी उसका कोई जिक्र नहीं है। उसको चार वर्ष के अन्दर बनाये जाने का वायदा किया गया था। पंडित जी ने भी किया था और श्री मिश्र ने भी किया था। मैंने बेमौके यह बात इसलिए उठाई है ताकि पंडित जी को याद करा दूँ कि मैं यह गुरताभी तो नहीं करूँगा कि उनको यह बात याद नहीं है। इस सम्बन्ध में श्री विभूति मिश्र का भी कुछ तकाजा है और विभूति मिश्र जी का और मेरा इस से सम्बन्ध है क्योंकि बरोडो यू० पी० और बिहार के आदिमियों का रास्ता पुल के न होने के कारण बन्द है। सन् 1920 में वह पुल टूट गया था और 1973 में उसकी बुनियाद रखी थी। इस बारे में यदि पंडित जी कुछ शब्द कहें तो अच्छा होगा और लोगों को सतोष हो जायेगा।

श्री कमलापति त्रिपाठी : मान्यवर, मैं माननीय गंगा सिंह जी को यह सूचना देना चाहता हूँ कि उस पुल के बारे में मैं बराबर सचेत हूँ और चाहे वह विल विभाग हो या आयोजना विभाग हो, उनसे बराबर इस बात की चेष्टा करता रहा हूँ कि मुझे रुपया दे कि हम उस पर काम शुरू करें। हम ने राज्य सरकार से भी कहा है कि हमें काम शुरू करने की आवश्यक भ्रश दीजिये। अभी तक वह भ्रश नहीं मिला है और मैं कोशिश करूँगा कि उनको भ्रश मिल जाये। मैंने इस बात की इजाजत मांगी है कि जैसा कि आप चाहते हैं कि भटनी से बनारस और बनारस में इलाहाबाद की जो लाइन है उसको भी उन्नी तरह में कर दिया जाये जैसे कि बागबनी से समस्तीपुर का किया जा रहा है और गोरखपुर से लेकर इलाहाबाद की लाइन का भी गैज बदल दिया जाए और बनारस से भटनी तक की लाइन का शिलान्यास करने का हम का मौका दीजिए यह हम ने कहा है। हम ने उनसे यही कहा है कि आप हमें इजाजत दीजिए और जो पैसा हमारे पास है, उसमें धीरे धीरे हम उस करने। इसकी ज़रूरत अभी इजाजत नहीं मिली है और जैसा ही हम इजाजत मिलेगी हम इसका काम शुरू कर देंगे।

SHRI B N REDDY (Niryalguda): Shri Samar Mukherjee has already brought to the notice of the hon. Minister the fact that the services of 4,000 workers in the Secunderabad Division have been terminated. I request the hon. Minister to give an assurance that they would be reinstated.

श्री सरजू शंभे (नाजीपुर) : हमारे माधियों ने यह प्रश्न उठाया था कि नार्थ-ईस्टर्न रेलवे भजदूर यूनियन को जो रिकमनाइज किया गया है, उसमें यह बात है कि आप ने ऐसी यूनियन को रिकमनाइज किया है जिसका रजिस्ट्रेशन नहीं है और यह भी आपकी पॉलिसी के खिलाफ है।

दूसरी बात यह है कि छपरा से इलाहाबाद तक ब्रोड गेज की लाइन होनी चाहिए क्योंकि पूर्वी उत्तर प्रदेश में ऐसी कोई बड़ी रेलवे लाइन नहीं है। इससे पूरे प्रदेश को नुकसान हो रहा है। इसलिए उसको ब्रोड गेज बनाने का प्रयास किया जाना चाहिए।

श्री एस० एच० बनर्जी (कानपुर) : दिल्ली से सहारनपुर तक लाइट रेलवे थी। वह नहीं रही। उसको ब्रोड गेज में परिवर्तित करने की कोशिश हो रही है। क्या यह सही है? यदि हाँ, तो उसको कब तक पूरा कर लिया जायेगा?

श्री कमलापति त्रिपाठी : शाहदरा—सहारनपुर रेलवे के गेज परिवर्तन का काम चल रहा है। उसमें रुक्या प्लाट हो चुका है। उत्तर प्रदेश गवर्नमेंट ने भी दिया है। हम ने भी दिया है। काम तेजी से हो रहा है। जैसे जैसे धन प्राप्त होना जायेगा तेजी से काम होना जायेगा। जो अभी प्राप्त है उसके हिसाब से जिनकी शीघ्रता की जा सकती है की जा रही है।

श्री मुहम्मद जमीलूर्रहमान (निशनगज) मैंने बटिहार में लेकर बरीनी तक की लाइन का मवाल उठाया था। तीसरे प्लान से स्पिन ओवर होती यह चली आ रही है। मैं मन्त्री महोदय की जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ

अध्यक्ष महोदय : आप इसको त्वरित से कह चुके हैं। अब इसको छोड़िये।

(Interruptions)

SHRI SOMNATH CHATTERJEE (Burdwan): What about the introduction of the suburban system between Burdwan and Asansol?

What about the monthly season tickets? The facilities have been withdrawn. What about the tube-well railway system in Calcutta?

श्री भोगेश्वर झा : रेल अधिकारियों तथा दूसरे लोगों ने मुझे बताया है कि एक-एक पाम को दो-दो और तीन-तीन आदमी इस्तेमाल करते हैं। क्या आप सोच रहे हैं कि पाम पर आदमी की तमबीर भी रहे नाकि उस पर बर्नक न हो सके?

रेलवे ने विदेशों में रेल लाटन बिछाने का इराका वगैरह में काम हाथ में लिया है। बजट में इसका जिक्र नहीं है। मैं जानना चाहता हूँ कि आगे आप इसके बारे में और कोई निर्णय लेने जा रहे हैं?

श्री कमलापति त्रिपाठी : पाम के ऊपर तमबीर लगाने का जा मुझाब है यह एक अच्छा मुझाब है। इस पर जरूर विचार करेंगे। उसमें पाम ज्यादा सुरक्षित भी रहेगा।

जहां तक रेलवे लाइन बिछाने की बात है उसका जिक्र तो हमारी बजट स्पेशल में है। एक कम्पनी वायम की है जो इस काम को करगी और कर रही है।

(Interruptions)

SHRI DINEN BHATTACHARYYA (Serampore): What about the facilities of the season ticket-holders which have been withdrawn?

(Interruptions)

SHRI KAMLAPATHI TRIPATHI: We shall look into it.

(Interruptions)

SHRI SOMNATH CHATTERJEE: What about the Burdwan-Asansol underground railway system in Calcutta?

SHRI KAMALAPATHI TRIPATHI: So far as the underground railway is concerned, the work is going on according to the resources available. As far as the question of withdrawing facilities of season tickets is concern-

[Shri Kamlepati Tripathi]

ed, we shall look into the matter and see why these facilities have been withdrawn.

13.15 hrs.

STATUTORY RESOLUTION RE EXPORT DUTY ON GROUNDNUT KERNEL, GROUNDNUT IN SHELL AND COFFEE

THE MINISTER OF STATE IN-CHARGE OF THE DEPARTMENT OF REVENUE AND BANKING (SHRI PRANAB KUMAR MUKHERJEE): Mr. Speaker, Sir, I beg to move the following Resolution:—

“That in pursuance of sub-section (2) of section 4A of the Indian Tariff Act, 1934 (32 of 1934), this House approves the notification of the Government of India in the Ministry of Finance (Department of Revenue and Insurance) No. GSR 75(E), dated the 12th February, 1976, increasing the export duty to Rs. 800 per tonne on groundnut Kernel, Rs. 800 per tonne on groundnut in shell and Rs. 300 per quintal on coffee, with effect from the date of publication of the said notification”

As against the statutory rate of Rs. 295.30 per tonne, groundnut had been completely exempted from export duty by a notification issued on the 10th July, 1958. Similarly, the effective rate of export duty on coffee had been fixed at 50 Paise per kilogram or Rs. 50 per quintal by a notification issued on the 6th June, 1968 as against the statutory rate of Rs. 123.00 per quintal.

13.16 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair.]

In recent months, the domestic market price of groundnut had been ruling substantially lower than the price

in the foreign markets because of the bumper crop in the country. In the case of coffee, there had been a spurt in the world prices due to the heavy frost affecting the crop in Brazil, world's biggest producer and the Angola unrest. In order to mop up a part of the fortuitous gains on exports of these commodities in the prevailing situation, the export duty has been increased to Rs. 800 per tonne on ground nut kernel. Rs. 800 per tonne on groundnut in shell and Rs. 300 per quintal on coffee.

A suggestion has been made that the quantity of coffee purchased for export prior to 12-2-1976 should be exempted from the enhanced levy. Whenever an export duty is levied or increased on any commodity, there is bound to be some quantity in the pipeline but in view of the legal position set out in the Customs Act, 1962, it is not possible to grant any exemption in respect of such quantity. The appropriate course, therefore, would be for the rate to approach the Coffee Board for any relief in the matter.

It has also been suggested that while in the prevailing situation of domestic and international prices, there may be justification for increasing the export duty, downward adjustment in the rate should be made if the prices started falling in the international market. I may reiterate that the incidence of export duties on the competitive position of Indian goods in the foreign markets is kept under review and necessary adjustments are made as and when necessary in the interest of export trade.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Resolution moved:

“That in pursuance of sub-section (2) of section 4A of the Indian Tariff Act, 1934 (32 of 1934), this House approves the notification of the Government of India in the Ministry of Finance (Department of