

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
5th LOK SABHA DEBATES

[पहला सत्र]
First Session



[खंड 1 में अंक 1 से 12 तक हैं]
Vol. I contains Nos. 1 to 12

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली
LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

विषय-सूची CONTENTS

अंक 4, बुधवार, 24 मार्च, 1971/3 चैत्र, 1893 (शक)

No. 4, Wednesday, March 24, 1971/Chaitra 3, 1893 (Saka)

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	Members sworn	1
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance	2
इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन द्वारा तालाबन्दी की घोषणा	Lock-out declared by the I. A. C.	3-9
विधेयकों पर अनुमति	Assent to Bills	9-10
सभापति तालिका	Panel of Chairmen	10
रेलवे बजट, 1970-72 सामान्य चर्चा	Railway Budget, 1971-72-General Discussion.	10
लेखानुदानों की मांगें (रेलवे), 1971-72 और अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे), 1970-71	Demands for Grants on Account (Railway) 1971-72 and Demands for Supplementary Grants (Railways). 1970-71.	10-29
श्री मोहम्मद इस्माइल	Shri Mohammad Ismail	11
श्री लीलाधर कटकी	Shri Liladhar Kotoki	12
श्री एम० कल्याण सुन्दरम	Shri Kalyanasundaram	13
श्री स्वर्ण सिंह सोखी	Shri Swarn Singh Sokhi	15
श्री शमीम अहमद शमीम	Shri S. A. Shamim	15
श्री पी० के० घोष	Shri P. K. Ghosh	16
श्री सी० चित्तिबाबू	Shri C. Chittibabu	17
श्री धामनकर	Shri Dhamankar	20
श्री जगन्नाथ राव जोशी	Shri Jagannathrao Joshi	20
श्री जगदीश चन्द्र दीक्षित	Shri J. C. Dixit	22

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

*The sign+marked above the name of a Member indicated that the question was actually asked on the floor of the House by him,

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
श्री पी० एन० सोलंकी	Shri Pravinsinh Solanki	22
श्रीमती सहोदराबाई राय	Shrimati Sahodrabai Rai	23
श्री एम० एम० जोजफ़	Shri M. M. Joseph	23
श्री एन० के० सांघी	Shri N. K. Sanghi	24
श्री रामदेव सिंह	Shri Ram Deo singh	25
श्री देवनन्दन प्रसाद यादव	Shri D. P. Yadav	26
श्री एम० सत्यनारायण राव	Shri M. Satyanarayan Rao	27
श्री राजेन्द्र प्रसाद यादव	Shri R. P, Yadav	27
श्री दामोदर पाण्डे	Shri Damodar Pandey	27
श्री रणबहादुर सिंह	Shri Ranabahadur Singh	27
श्री पी० आर० शिनाय	Shri P. R. Shenoy	28
श्री सी० एम० तिवारी	Shri C. M. Tiwary	28
डा० गोविन्द दास	Dr. Govind Das	28
श्री रामावतार शास्त्री	Shri Ramavatar Shastri	28
श्री तुला राम	Shai Tula Ram	28
श्री रामचन्द्र विकल	Shri R. C. vikal	29
सामान्य बजट, 1971-72 प्रस्तुत किया गया	General Budget, 1971-72 presented	29-40
श्री यशवन्तराव चव्हाण	Shri Yeshwantrao Chavan	26
वित्त विधेयक, 1971 पुरःस्थापित	Finance Bill, 1971-Introduced	40
श्री यशवन्तराव चव्हाण	Shri Yeshwantrao Chavan	40

लोक-सभा
LOK SABHA

बुधवार, 24 मार्च, 1971/ 3 चैत्र, 1893 (शक)
Wednesday, March 24, 1971/ Chaitra 3, 1893 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
Mr. SPEAKER IN THE CHAIR]

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण करना
MEMBERS SWORN

श्री यादव शिवराम महाजन (बुलडाना) :

श्री कदम दजा जी राव बाबूराम (हतकं गले) :

अध्यक्ष महोदय : अब श्री शशि भूषण के ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर चर्चा होगी ।

श्री सेभिग्रान (कुम्बकोणम्) : श्रीमन, ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के सम्बन्ध में मन्त्री महोदय के वक्तव्य की प्रति हमें प्राप्त नहीं हुई है जो पहले सदस्यों को दी जाती रही है ।

Shri Phulchand Verma (Ujjain) : Mr. Speaker, we have not received the copy of the Statement made by the Minister.

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना
CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE

इंडियन एअर लाइन्स द्वारा ताला-बन्दी की घोषणा

Shri Shashi Bhushan (Delhi-South) : I call the attention of the Minister of Tourism and Civil Aviation to the situation arising out of worth-to-rule policy adopted by the employees of the Indian Airlines Corporation and consequent lock-

out by the management of the Corporation and request him to make a statement thereo.

पर्यटन तथा असैनिक उड्डयन मन्त्री (डा० कर्ण सिंह) : श्रीमन, क्योंकि वक्तव्य अभी अभी तैयार किया गया है अतः सदस्यों को उसकी प्रति नहीं दी जा सकती। साइक्लोस्टाइल कराके वक्तव्य की प्रतियाँ शीघ्र ही सदस्यों को बाँट दी जाँयगी।

Shri Phul chand Verma (Ujjain) : On a point of order, Sir, unless we get copies of the statement we do not find ourselves in a position to ask supplementaries.

अध्यक्ष महोदय : ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर अनुपूरक प्रश्न नहीं किये जा सकते।

Shri Phool Chand Verma : Sir, we may ask one question at least and in the absence of the copy of statement with us we can't even do that :

अध्यक्ष महोदय : मन्त्री सदन में वक्तव्य देने जा रहे हैं।

पर्यटन तथा असैनिक उड्डयन मन्त्री (डा० कर्ण सिंह) :

अध्यक्ष महोदय,

जैसा कि सदन को ज्ञात है इंडियन एयरलाइन्स के प्रबंधक वर्ग ने 13 मार्च, 1971 को प्रातः 4.00 बजे से अपने समस्त कर्मचारियों के लिए तालाबन्दी घोषित कर दी थी। यह अत्युग्र कदम प्रबंधकवर्ग ने सारी बातों पर ध्यान पूर्वक विचार करके तथा तभी उठाया था जब उनके पास इसके अतिरिक्त और कोई उपाय न रहा।

2. पिछले कुछ वर्षों से इंडियन एयरलाइन्स में श्रमिक वर्ग से सम्बन्धित स्थिति बड़ी असंतोषजनक रही है, तथा कर्मचारियों के कई वर्ग अपनी मांगें पूरी कराने के लिए प्रबंधकवर्ग पर दबाव डालने के लिए आन्दोलन करते अथवा आन्दोलन करने की धमकी देते रहे हैं। इन कार्यों से जहाँ अन्देशीय विभाग सेवायें गंभीर रूप से अस्त-व्यस्त हुई हैं वहाँ कारपोरेशन को काफी बड़ी राजस्व की हानि भी हुई है। यद्यपि मैं इस सदन को गत इतिहास के बोझ से पीड़ित नहीं करना चाहता तथापि पिछले वर्ष की घटनाओं का एक संक्षिप्त सार देना अनुचित न होगा, क्योंकि इनका प्रबंधकवर्ग द्वारा लिए गये निर्णय के साथ गहरा सम्बन्ध है।

3. श्रमिक विवादों का सम्बन्ध मुख्यतया नई वेतन विषयक वार्ताओं से रहा है। परन्तु किसी प्रकार के समझौते नहीं हो पाये और परिस्थिति एयर कारपोरेशन्स एम्प्लॉईज यूनियन (ए० सी० ई० यू०) तथा इन्डियन एयरक्राफ्ट टेकनीशियन्स एसोसियेशन (आई० ए० टी० ए०) के बीच दोनों संघों की आपसी प्रतिद्वंद्विता के कारण और अधिक जटिल हो गयी। मार्च, 1970 में ए० सी० ई० यू० के प्रतिनिधित्व वाले कर्मचारियों ने 1,000/-रुपये मासिक तक वेतन पाने वाले सब कर्मचारियों के लिये जिनमें आई० ए० टी० ए० के प्रतिनिधित्व वाले एयरक्राफ्ट टेकनीशियन भी सम्मिलित थे, एक तदर्थ वेतन वृद्धि की अपनी मांग मनवाने के लिए अकस्मात् एक देश-व्यापी आंदोलन प्रारम्भ कर दिया। प्रबंधकवर्ग मांग की अदायगी करने के लिए तैयार था, परन्तु दूसरे संघ ने ऐसी किसी भी कार्यवाही का विरोध किया तथा गंभीर औद्योगिक अशांति की धमकी दी। जब आई० ए० टी० ए० ने अपनी आपत्ति समाप्त कर दी तो अप्रैल, 1970 में ए० सी० ई० यू० तथा आई० ए० टी० ए० दोनों वर्गों को पीछे पहली अप्रैल, 1969 से भुगतान कर दिए गए।

4. अगस्त/सितम्बर, 1970 में आई० ए० टी० ए० ने एयर क्राफ्ट टेकनीशियनों और गैर-तकनीकी वर्गों के कर्मचारियों के, जिनका कि प्रतिनिधित्व दोनों एयर कारपोरेशनों में ए० सी० ई० यू० द्वारा किया जा रहा था, बीच वेतन मानों के अन्तर के प्रश्न को लेकर एक आंदोलन प्रारम्भ कर दिया जो तीन सप्ताह तक चलता रहा। मामले को तत्काल समझौते के लिए निर्दिष्ट कर दिया गया परन्तु दुर्भाग्यवश उसका कोई फल न निकला तथा आई० ए० टी० ए० ने प्रबन्धक वर्ग के विवाद को न्यायिक निर्णय के लिए भेजने के प्रयत्न का भी विरोध किया। परिस्थिति की गंभीरता को दृष्टि में रखते हुये जिसके कारण इंडियन एयरलाइंस को लगभग 65 लाख रुपये की राजस्व-हानि हुई तथा विमान सेवाएँ एक बड़े पैमाने पर अस्त-व्यस्त हुईं एवं रद्द की जानी पड़ीं, 4 सितम्बर, 1970 को आवश्यक सेवा अनुरक्षण अधिनियम के अंतर्गत एक अधिसूचना जारी की गई जिसके द्वारा इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया में हड़तालियों को निषिद्ध घोषित किया गया। आई० ए० टी० ए० और ए० सी० ई० यू० के प्रतिनिधियों के साथ लंबी और अलग-अलग बातचीत के उपरांत 6 सितम्बर को आंदोलन समाप्त कर दिया गया और यह तय हुआ कि विवाद का समाधान दोनों कारपोरेशनों के प्रबन्धकवर्गों तथा सम्बन्धित दोनों संघों के बीच एक चतुष्पक्षीय आधार पर विवाचन द्वारा किया जायेगा। परन्तु प्रस्तावित विवाचन दोनों संघों की परस्पर प्रतिद्वंद्विता के कारण सम्पन्न न हो सका जिसके परिणामस्वरूप न तो कोई भी ऐसे विचारणीय विषय निर्धारित किया जा सके जिन पर दोनों पक्ष सहमत हो सकते और न कोई विवाचक ही निर्धारित किया जा सका। अन्त में ए० सी० ई० यू० का मांग-पत्र 2 नवम्बर, 1970 को और आई० ए० टी० ए० का मांग-पत्र 15 दिसम्बर, 1970 को न्याय निर्णय के लिए निर्दिष्ट किया गया। परन्तु आई० ए० टी० ए० ने न्यायाधिकरण के समक्ष आने से इन्कार कर दिया।

5. 22 फरवरी, 1971 से "इंडियन एयरलाइन्स टेकनीशियन्स एसोसियेशन" ने नियमानुसार अपने सामान्य कार्य और समयोपरि कार्य करने से इन्कार करके एक और संकट खड़ा कर दिया। 4 मार्च की प्रातः से एयर कारपोरेशन एम्प्लाइज यूनियन के सदस्यों ने भी इसी प्रकार की कार्यवाही प्रारम्भ कर दी, और इस प्रकार कारपोरेशन के 14,000 कर्मचारियों में से इन दो यूनियनों के 12,000 सदस्यों ने सामान्य कार्य बन्द कर दिया। इसके परिणामस्वरूप विमान सेवायें पुनः बड़े पैमाने पर अस्त-व्यस्त और बंद हो गईं, और इंजन-ओवरहाल और संधारण का कार्य इकट्ठा हो जाने के कारण शेष सेवाएँ भी धीरे-धीरे बन्द होने लगीं। सारे देश में इंडियन एयरलाइंस की विमान सेवाओं की नितान्त अनिश्चितता के कारण यात्री जनता को अत्यधिक असुविधा का सामना करना पड़ रहा था, और लाखों रुपयों की, जिसमें बहुमूल्य विदेशी-मुद्रा भी शामिल थी, हानि हो रही थी। इन परिस्थितियों में प्रबन्धक वर्ग इस निष्कर्ष पर पहुँचा कि तालाबन्दी के अलावा कोई और उपाय नहीं रह गया है।

6. अंतर्देशीय विमान सेवाओं के अभाव में यात्री जनता को जिन भीषण असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है उन्हें मैं पूरी तरह से महसूस करता हूँ यह विशेष दुर्भाग्य का विषय है कि ऐसा उस समय हुआ जबकि कारपोरेशन ने हाल ही में नये जेट विमानों का बेड़ा प्राप्त किया था और वह जन सेवा के लिए अपनी सेवाओं में काफी सुधार और विस्तार कर सकती थी। इसके साथ-साथ मुझे उस कष्ट का भी पूरा-पूरा ध्यान है जिसे एयरलाइन्स के सब कर्मचारियों को एक वर्ग विशेष के भ्रांतिपूर्ण कार्यों के कारण सहन करना पड़ रहा है। परन्तु देश के कानून

की अवहेलना करके उस दिशा में भी जबकि कुछ मामलों में न्यायनिर्णय की कार्यवाही अभी चल रही है, ऐसे आन्दोलनों को केवल सरकारी क्षेत्र को पूरी तरह से पंगु बनाकर तथा राष्ट्रीय अर्थ-व्यवस्था को बुरी तरह से क्षतिग्रस्त करके ही सहन किया जा सकता है। वास्तव में, चालू वित्तीय वर्ष के दौरान ही इण्डियन एयरलाइन्स में हुई हड़तालों तथा आन्दोलनों के कारण कुल मिलाकर चार करोड़ रुपये की हानि हुई।

7. प्रबंधकवर्ग इस बात का इच्छुक है कि तालाबन्दी समाप्त की जाय, और उसने अपने तालाबन्दी के नोटिस में भी यह घोषणा की है कि जब सब वर्गों के कर्मचारी पर्याप्त संख्या में लिखित रूप में यह इच्छा प्रकट कर देंगे तथा आश्वासन दे देंगे कि वे अपने सामान्य कार्य-कलाप को, जिनमें नियमों के अंतर्गत समयोपरि कार्य भी सम्मिलित है, पुनः प्रारंभ करने को तैयार हैं, तो यह तालाबन्दी समाप्त कर दी जायेगी। इस बीच, इसने तालाबन्दी के अन्तर्गत न आने वाले कार्यकारी कर्मचारियों की सहायता से कुछ थोड़ी सी सेवायें परिचालित करने का निर्णय किया है, जिससे कि यात्री जनता के लिए कम से कम न्यूनतम सुविधाओं की व्यवस्था की जा सके। यद्यपि आई० ए० टी० ए० तथा ए० सी० ई० यू० के मांग-पत्रों पर न्याय-निर्णय की कार्यवाही चल रही है, मुख्य श्रम आयुक्त भी आपसी समझौता करवाने के लिए प्रयत्नशील हैं। सरकार को हार्दिक आशा है कि इस प्रकार हुए समझौतों के परिणामस्वरूप सरकारी क्षेत्र के अंतर्गत यह महत्वपूर्ण उद्यम दीर्घ काल तक निर्बाध रूप से कार्य कर सकेगा। तालाबन्दी की घोषणा करने में पूर्व प्रबंधक वर्ग ने कर्मचारियों के वेतन-मानों और अन्य सेवा-शर्तों में उदारता-पूर्वक सुधार करने का प्रस्ताव रखा था। यद्यपि कारपोरेशन की वित्तीय हालत और अधिक नाजुक हो गई है, तथापि प्रबंधकवर्ग ने अब भी कर्मचारियों के सम्मुख पुनः वही प्रस्ताव रखा है। परन्तु संघ और मांगों पर जोर दे रहे हैं, और इस प्रकार प्रबंधकवर्ग द्वारा समझौते के मार्ग में कठिनाइयां उत्पन्न कर रहे हैं। इस विवाद में कई मामले उलझे हुए हैं अतः इन सभी का सद्भावनापूर्ण रूप से समाधान करने में कुछ समय लगेगा। सामान्य विमान सेवाओं को तुरन्त चालू करने के उद्देश्य से यह प्रस्ताव रखा गया है कि कर्मचारी कार्य में पूर्ण सामान्यता लाने का आश्वासन दें ताकि तालेबन्दी की समाप्ति के बाद प्रबंधकवर्ग और कर्मचारी संघ अपनी मांगों पर ध्यानपूर्वक विचार कर उनका निपटारा कर सकें, तथा जिन मामलों में कोई निपटारा न हो सके, उन्हें विवाचक को निर्दिष्ट कर सकें।

8. इंडियन एयरलाइंस के प्रशासनिक गठन का, विशेषतया श्रमिक एवं प्रबंधकवर्ग की समस्याओं की दृष्टि से, एक सर्वांगीण अध्ययन करने के व्यापक प्रश्न पर सरकार ध्यानपूर्वक विचार कर रही है।

9. अध्यक्ष महोदय, अब जबकि हम एक एक नई सरकार के रूप में अपने दायित्व को ग्रहण कर रहे हैं, हम अपनी ओर से अपने समस्त सार्वजनिक क्षेत्र में श्रमिक तथा प्रबंधकवर्ग के बीच एक सामंजस्यपूर्ण एवं बुद्धि संगत सम्बन्ध स्थापित करने का भरसक प्रयत्न करेंगे। हमें आशा है श्रमिक तथा प्रबंधकवर्ग दोनों ही सार्वजनिक क्षेत्र को अपना समझने तथा राष्ट्रीय दृष्टि से महत्वपूर्ण इस सार्थक प्रयास में भागीदारी होने में गौरव अनुभव करेंगे। मुझे विश्वास है हमारे चारों ओर पर्याप्त सद्भावनाओं का वातावरण है जिसके सहारे हम एक नये श्रीगणेश का सूत्र-पात कर सकते हैं।

Shri Shashi Bhushan : Consequent upon the lockout in Indian Airlines, about 14,000 workers are facing hardships, are trying to make use of the good offices of the Labour Minister Shri Khadilkar to have the lock-out lifted. It is heard that a Code of conduct is being prepared for the unions. The move is good but it should provide both for the Management and the unions. I think direct negotiations with union leaders may prove fruitful in lifting the lock-out. Policy of harassment would not pay. Dealings of the management too are not good. I would like to know as to when the decision regarding settlement is to be arrived at ?

Dr. Karan Singh : We do not want to harass out workers. Workers enjoy the same rights as the management does. We want both the management and the workers to function in cohesion. The Central labour commissioner and the Ministry of Tourism and Civil aviation are mediating in the matter lifting. I hope this discussion of the House would create better climate and the lock-out would be lifted very shortly.

श्री र० के० गोपालन (पालघाट) : इंडियन एयर लाइन्स का यह भगड़ा कोई नई बात नहीं है। 22 दिसम्बर को समझौता हो जाने के बाद भी फिर से भगड़ा पैदा हो गया। इससे यही ज्ञात होता है कि भगड़े के मूल कारण तक पहुँचने का प्रयास नहीं किया गया है और तालाबन्दी की घोषणा कर दी गई। जब यह मामला अत्यावश्यक सेवा से सम्बन्ध रखता है तब तालाबन्दी किस प्रकार से की जा सकती है, समझ नहीं आता। यही नहीं, इस तालाबन्दी के कारण जितनी हानि हुई है वह उस धनराशि से कहीं अधिक है जो कर्मचारियों की मांगों को स्वीकार करने के फलस्वरूप उन्हें भुगतान की जाती।

मुझे बताया गया है कि उपमन्त्री डा० महिषी मजदूरों के साथ किसी समझौते पर पहुँची थी परन्तु उसे क्रियान्वित नहीं किया गया और यह भी वर्तमान स्थिति को पैदा करने का एक कारण है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि डा० महिषी जिस निष्कर्ष पर पहुँची थीं, क्या उसे क्रियान्वित किया गया और यदि नहीं, तो क्यों ?

डा० कर्ण सिंह : माननीय सदस्य ने जिस समझौते के बारे में कहा है वह विमान चालकों के साथ हुआ था और इस भगड़े का विमान चालकों से कोई सम्बन्ध नहीं है।

श्री ए० के० गोपालन : मैंने यह प्रश्न पूछा था कि क्या अत्यावश्यक सेवाओं में तालाबन्दी की घोषणा गैर कानूनी नहीं है।

डा० कर्ण सिंह : मंत्रालय को यही परामर्श दिया गया है कि यह गैर कानूनी नहीं है। हो सकता है न्यायालय का मत कुछ और हो परन्तु हमारे विचार से यह गैर कानूनी नहीं है। जैसा कि मैं कह चुका हूँ कि उड़ानों आदि के सम्बन्ध में कोई निर्णय न होने के कारण वायुयान सेवायें समाप्त होने की स्थिति में आ गयी थीं। अतः प्रत्येक दिन अनिश्चित स्थिति, अर्थात् उड़ान होगी अथवा नहीं, को समाप्त करने के लिये प्रबन्धकों ने तालाबन्दी की घोषणा करना उचित समझा। इससे यात्रियों को घन्टों की अनावश्यक प्रतीक्षा से छुटकारा मिला तथा उड़ान के विषय में उन्हें जानकारी हो गई। यात्रियों को यह जानकारी नहीं होती थी कि कोई उड़ान होगी अथवा नहीं, अतः उन्हें छः छः घन्टे तक विमान अड्डों पर प्रतीक्षा करनी पड़ती थी।

कर्मचारियों से उनके मूल अधिकारों के विरुद्ध हस्ताक्षर कराने की बात निराधार है। मेरे विचार से उत्पादिता के मामले को लेकर प्रबन्धकों ने पारस्परिक वार्ता का सुझाव दिया था। परन्तु

दुर्भाग्यवश वार्ता आरम्भ होने से पूर्व ही कर्मचारियों ने अपनी ओर से कार्यवाही आरम्भ कर दी जिससे एयर लाइन्स की सेवा बन्द हो गई।

श्री के० मनोहरन (मद्रास-उत्तर) : प्रश्न यह है कि क्या कर्मचारियों का हस्ताक्षरकरने के लिये बाध्य किया गया।

डा० कर्ण सिंह : प्रबन्धकों ने जिस बात के लिये हस्ताक्षर कराने चाहे थे वह सीधी सी बात यही थी कि कर्मचारी नियमानुसार अपने कार्य पर जायेंगे तथा अतिरिक्त समय में नियमानुकूल कार्य करेंगे। दूसरे भाग में उत्पादिता की बात वार्ता द्वारा निश्चित होनी थी, क्योंकि नई माँगों को देखते हुये प्रबन्धक यही चाहते थे कि उत्पादन में भी वृद्धि होनी चाहिये।

श्री ए० के० गोपालन : क्या यह सच है कि उत्पादिता के विषय में कोई झगड़ा नहीं है और इस सम्बन्ध में समझौता हो चुका है।

डा० कर्ण सिंह : इस सम्बन्ध में मतभेद हैं। कर्मचारी संघ उत्पादिता खंड से सहमत नहीं है। जिस प्रकार वेतन आदि के विषय में वार्ता होनी है उसी प्रकार उत्पादिता खंड पर भी।

श्री डी० एन० भट्टाचार्य (सीरमपुर) : वहाँ कोई हड़ताल नहीं हुई। तालाबन्दी किस प्रकार हो गई?

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) : कल हमारे राष्ट्रपति महोदय ने अपने अभिभाषण में यह आश्वासन दिया था कि औद्योगिक सम्बन्धों के लिये जो नीति निर्धारित की जायगी वह श्रमिकसंघों से वार्ता के पश्चात् ही निश्चित की जायगी, और आज यह स्पष्ट दिख रहा है कि निगम तथा कर्मचारियों के मध्य पारस्परिक वार्ता के आधार पर कोई निर्णय नहीं किया गया है। राष्ट्रपति जी के विभिन्न आश्वासनों के सम्बन्ध में यह स्थिति निश्चय ही खेदपूर्ण है।

प्रबन्धक ऐसी आचार संहिता तथा उत्पादिता नीति कर्मचारी संघ पर लादना चाहते हैं जो उन्हें स्वीकार्य नहीं है।

क्या कर्मचारियों की श्रममंत्रालय में राज्य मंत्री श्री खाडिलकर जी के साथ कोई वार्ता हुई है और क्या उन्होंने कर्मचारियों को आश्वासन दिया है कि उनकी किसी प्रकार की हानि नहीं होगी।

कर्मचारियों के मनोबल के दमन का प्रयास किया जा रहा है। उन पर प्रबन्धकों का निर्णय थोपने का कार्य किया जा रहा है। यह दुखपूर्ण स्थिति है। यदि ऐसा किया जाता है और उनकी माँगों को दबा दिया जाता है तो वे कभी भी अच्छे कर्मचारी नहीं बन सकते और उनकी दबायी गयी मांगे सदैव एक प्रश्न बनी रहेंगी।

अतः मैं मंत्री महोदय से यही निवेदन करता हूँ कि वह इस बात का आश्वासन दें कि किसी भी कर्मचारी को कोई हानि नहीं पहुंचाई जायगी। आचार संहिता तथा उत्पादिता योजना कर्मचारियों की सहमति से ही लागू की जानी चाहिये। मंत्री महोदय तथा उनके साथी श्री खाडिलकर जी कर्मचारियों के साथ बातचीत करके इस समस्या को सुलझायें।

डा० कर्ण सिंह : घटना इस प्रकार हुई कि कर्मचारियों की वेतनमानों के पुनरीक्षण की

माँग में प्रबन्धकों ने उत्पादिता सम्बन्धी खंडों का समावेश करना चाहा क्योंकि उनके मतानुसार यदि कर्मचारियों को वेतन अधिक दिया जाना है तो उन्हें उत्पादन भी अधिक देना चाहिये। इस समय मैं इस विषय में तो कुछ कहना नहीं चाहता। मैं माननीय सदस्य की इस बात से अवश्य ही सहमत हूँ कि मामले को पारस्परिक वार्ता द्वारा निपटाया जाना चाहिये। मेरे विचार से उत्पादिता का सिद्धान्त तथा अनुशासन संहिता दोनों ही आवश्यक हैं क्योंकि सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को यदि सफलता पूर्वक कार्य करना है, उन्हें लाभ पैदा करना है जो देश की सुदृढ़ अर्थव्यवस्था के लिये बहुत ही आवश्यक है, तो सरकारी क्षेत्र उपक्रम प्रणाली में आचार संहिता तथा उत्पादिता सिद्धान्तों पर बल दिया जाना आवश्यक है। मैं पहले भी कह चुका हूँ कि यदि कर्मचारियों के मनोबल को भंग करने तथा उन्हें अपमानित करने का कोई प्रयास किया जाता है या किया गया तो यह निश्चय ही बहुत गलत है और यह सरकारी नीति के विरुद्ध भी है।

श्री अटल बिहारी बाजपेयी (ग्वालियर) : एयरइंडिया के वेतन मान अपेक्षाकृत अधिक हैं।

डा० कर्ण सिंह : सभी श्रेणियों में ऐसा नहीं है। हम सभी मिल कर मामले को निपटाने का प्रयत्न कर रहे हैं और एक सर्वमान्य समझौते पर पहुँचने का प्रयत्न कर रहे हैं। बार-बार यह जो गड़बड़ी होती है इससे जनता तथा निगम दोनों को ही हानि होती है। इस वर्ष हमें 3 करोड़ रुपये के लाभ की आशा थी परन्तु अब घाटा ही होगा।

मैं विश्वास दिलाता हूँ कि किसी भी कर्मचारी को अनुचित रूप से दंडित नहीं किया जायगा।

श्री सेभियान (कुम्बकोणम) : अध्यक्ष द्वारा एक पुस्तिका परिचालित की गई जिसमें कहा गया है गत वर्ष हड़तालों के कारण सेवा कार्य बहुत अस्तव्यस्त रहा है। प्रश्न यह पैदा होता है कि जब देश के कर्मचारी तथा कर्मचारी संघ अपने मूल दायित्व को ही नहीं समझ सकते तब वहाँ शान्ति और सुव्यवस्था किस प्रकार बनी रह सकती है। यदि देश के कानून तथा आचार पद्धति का पालन नहीं किया जाता है तो देश में अनुशासन बना नहीं रह सकता। क्या तालाबन्दी इन दार्शनिक प्रश्नों का उत्तर है। यदि कर्मचारियों के दायित्व हैं तो प्रबन्धकों के भी कुछ दायित्व हैं। जून 1969 में पहले अनुबन्ध की समाप्ति के पश्चात औद्योगिक विवाद अधिनियम के अनुसार वेतन पुनरीक्षण का प्रस्ताव किया गया था। शीघ्र निर्णय क्यों नहीं किया गया? मन्त्री महोदय ने अपने वक्तव्य में कहा है कि तालाबन्दी से सभी कर्मचारियों को हानि हुई है। मेरे विचार से यह हानि श्रेणी 1 से 9 तक के कम वेतन वाले कर्मचारियों को हुई है। श्रेणी 10 के कर्मचारियों को कार्य करने तथा वेतन प्राप्त करने की अनुमति मिली हुई है यद्यपि उनके करने के लिए वहाँ पर कोई काम नहीं है बताया गया है कि इंडियन एयर लाइन्स में तकनीकी कर्मचारियों को अधिक वेतन दिया जाता है। 9 वर्ष के प्रशिक्षण के पश्चात भारतीय वायुसेना तथा भारतीय नौसेना के कर्मचारियों को 245 रुपये मूल वेतन के रूप में मिलता है तथा 15 वर्ष पश्चात कर्मचारी 640 रुपये के वेतन स्तर पर पहुँचते हैं। क्या मन्त्री महोदय इन वेतन मानों को ऊँचा समझते हैं।

खोसला पंचाट से केवल प्रशासनिक के अधिकारियों को लाभ पहुंचाया गया है। इसे पूर्णरूपेण क्रियान्वित क्यों नहीं किया गया? इस सम्बन्ध में मन्त्री महोदय को अपने वक्तव्य की प्रति

सभापटल पर रखनी चाहिए । मैं आशा करता हूँ कि मन्त्री महोदय, श्रममन्त्री तथा अपने अन्य सहयोगियों के साथ मिलकर शान्तिपूर्ण ढंग से कोई निष्कर्ष निकालेंगे जिससे इंडियन एयर लाइन्स की स्थिति सामान्य हो सके ।

डा० कर्ण सिंह : मैं माननीय सदस्य की इस बात से सहमत हूँ कि यदि कर्मचारियों का कोई दायित्व है तो प्रबन्धक गण की भी अपनी जिम्मेदारियाँ हैं ।

यह ठीक है कि पहला अनुबन्ध 31 दिसम्बर 1968 को समाप्त हुआ और 1969 में पारस्परिक वार्ता आरम्भ हुई । परन्तु दुर्भाग्यवश पारस्परिक वार्ता के फलस्वरूप कोई निष्कर्ष नहीं निकाला जा सका ।

संभवतया आप मेरी बात से सहमत होंगे कि माँगों के सम्बन्ध में प्रबन्धकों को यह देखना होता है कि क्या समूल वेतन ढाँचे के सन्दर्भ में कर्मचारियों की माँगें पूरी की जा सकती हैं । मेरा तात्पर्य केवल यही है कि पारस्परिक वार्ता असफल रही और मामले को निर्णय के लिये आगे भेज दिया गया । इस सम्बन्ध में किसी निर्णय की घोषणा से पूर्व ही सेवा को अस्तव्यस्त कर देना निश्चय ही दुर्भाग्यपूर्ण है तथा पारस्परिक वार्ता समझौता पद्धति के प्रतिकूल है ।

जहाँ तक कर्मचारी शब्द के प्रयोग का प्रश्न है, औद्योगिक विवाद अधिनियम के अन्तर्गत प्रबन्धकों तथा कर्मचारियों के बीच एक वर्गीकरण किया गया है । इसी सन्दर्भ में 'कर्मचारी' शब्द प्रयुक्त हुआ है ।

माननीय सदस्य ने विमान चालकों की हड़ताल के बारे में कहा है कि उस समय तालाबन्दी क्यों नहीं की गई ! इस सम्बन्ध में मैं यही कह सकता हूँ कि उस समय भी हम ऐसी ही संभावना पर विचार कर रहे थे ।

जहाँ तक खोसला पंचाट का प्रश्न है मेरे विचार से उसमें एकपक्षीय रूप से कोई संशोधन नहीं किया गया है और यदि कोई संशोधन हुआ है तो वह कर्मचारी संघों के साथ विचार विमर्श के पश्चात् ही हुआ है ।

Shri Phoolchand Verma (Ujjain) : Mr. Speaker, Sir, Lock-out in Indian Airlines is the latest gift of this new Government . It shows how much Government eager is to remove the hardships of its employees ! Is it not a fact that the unions had called a meeting on 13th March, 1971 to consider the proposals of the Management and one day prior to this meeting lock-out was declared at 4 A.M. The lock-out is illegal. I would like to know whether the hon. Minister is going to take any action against the Management. Is it also fact that there has emerged a difference of opinion between the Civil Aviation Minister and the Minister of Labour on this issue and is it for this reason that the settlement is being delayed and the matter becoming more delicate ?

I would like to know whether from the hon. Minister there is any parity in the pay scales of the Peons, Sweepers and Porters' employed in other central Government Officers and in Indian Air lines ? These employees are getting Rs.165.00 as there monthly salary. How is it possible to pull on with such a meagre salary in metropolitan cities like Delhi, Bombay and Madras ?

I would also like to have an assurance from the hon. Minister that there will be no victimization of the employees after some settlement is arrived at.

Dr. Karan Singh : The hon. Member has said the lock-out is illegal but our feeling is that it is not illegal.

Secondly, he has said about the difference of views between me and Shri Khadilkar but there is nothing like this. All of us are trying to evolve some sort of settlement to get rid of this complicated problem.

As regards wages, so far as my knowledge goes it is Rs.205 which I think is quite fair as compared to other Departments.....(**Interruptions**). So far as I know things are getting Rs.205. It may be Rs.165 basic and something else. We want the wages to be increased further, and this time there is a possibility of its being increased (**Interruptions**).

The country is suffering a heavy loss. Foreigners have cancelled their tour programmes to India due to disruption of All India Services.

So far as the question of victimization is concerned, I may say that they are our employees and there is no question of any vindictiveness. But we want our employees to work in the national interest.

Mr. Speaker : मैं नये सदस्यों को सूचित करना चाहता हूँ कि ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर केवल वे सदस्य ही प्रश्न पूछ सकते हैं जिनके नाम श्लाका (ballot) में आ चुके हैं।

विधेयकों पर अनुमति

ASSENT TO BILLS

सचिव : श्रीमन्, मैं चौथी लोक सभा के बारहवें सत्र के दौरान संसद की दोनों सभाओं द्वारा पास किये गये तथा अनुमति प्राप्त निम्नलिखित पाँच विधेयक सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) विनियोग (संख्या 4) विधेयक, 1970
- (2) विनियोग (संख्या 5) विधेयक, 1970
- (3) विनियोग (रेलवे) संख्या 4 विधेयक, 1970
- (4) विनियोग (रेलवे) संख्या 5 विधेयक, 1970
- (5) भारतीय चिकित्सा केन्द्रीय परिषद् विधेयक, 1970

2. मैं चौथी लोकसभा के बारहवें सत्र के दौरान संसद की दोनों सभाओं द्वारा पास किये गये तथा अनुमति प्राप्त और राज्यसभा के सचिव द्वारा विधिवत प्रमाणीकृत निम्नलिखित छः विधेयकों की प्रतियाँ भी सभा पटल पर रखता हूँ।

- (1) विदेशी मुद्रा विनियमन (संशोधन) विधेयक, 1970
- (2) संसद के अधिकारियों के वेतन तथा भत्ते (संशोधन) विधेयक, 1970
- (3) दि टी डिस्ट्रिक्ट्स एमोग्रेन्ट लेबर (निरसन) विधेयक, 1970
- (4) केन्द्रीय श्रम विधि (जम्मू तथा कश्मीर पर विस्तारण) विधेयक, 1970

(5) कोयला खान (संरक्षण तथा सुरक्षा) संशोधक विधेयक, 1970

(6) हिमाचल प्रदेश राज्य विधेयक, 1970

सभापति तालिका

Pannel of Chairmen

अध्यक्ष महोदय : इस समय उपाध्यक्ष या सभापति तालिका नहीं है फिलहाल मैं दो नामों की घोषणा करता हूँ और नामों की घोषणा बाद में करूंगा। नियम 9 के अधीन मैं श्री के० एन० तिवारी, और श्री आर० डी० मण्डारे को सभापति तालिका में मनोनीत करता हूँ।

श्री एस० एम० बनर्जी : दोनों ही शासक दल के हैं ?

अध्यक्ष महोदय : जी, हाँ।

रेलवे बजट—सामान्य चर्चा, लेखानुदानों की मांगे तथा अनूपूरक अनुदानों की मांगे

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT AND SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS

अध्यक्ष महोदय : अब सभा 1971-72 के रेलवे बजट पर चर्चा करेगी।

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) : कार्य मंत्रणा समिति के गठित न किये जाने के कारण यह पता नहीं लगता कि कितना समय अमुक चर्चा को दिया गया है। अतः आप इसे शीघ्र ही मनोनीत करें।

अध्यक्ष महोदय : मैं बहुत ही शीघ्र यह कर रहा हूँ।

श्री एन० श्री कान्तन नायर (क्विलोन) : यदि आप अभी से अनुदानों की मांगों पर चर्चा प्रारम्भ कर रहे हैं तो हम आज शाम तक कटौती प्रस्ताव कैसे पेश कर सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : सत्र अभी-अभी प्रारम्भ हुआ है अतः अभी एक दो दिन थोड़ा नियमों से अलग चला जा सकता है। मैं इसके लिए पांच घण्टे का समय निर्धारित करता हूँ।

कृपया सदस्य गण बोलने से पहले अपना नाम और निर्वाचन क्षेत्र का नाम भी इस सत्र में बोलें जिससे रिपोर्टों को उन्हें पहचानने में सरलता हो।

श्री पीलु मोडी (गोधरा) : व्यवधान करते समय भी ?

अध्यक्ष महोदय : जी हाँ, और वे इसके लिए प्रसिद्ध भी हैं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (अलीपुर) : हमारे दल को कितना समय दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय : यह वह सभा पटल से पता कर लें। हमने दल वार समय बांट दिया है।

श्री पीलु मोडी : सभा की वर्तमान स्थिति को देखते हुए हमें दलों के लिए समय निर्धारित करने में भिन्न प्रणाली अपनानी पड़ेगी।

अध्यक्ष महोदय : हम पूर्व प्रचलित प्रथा के आधार पर कोई सिद्धान्त बनाएँगे।

श्री रामचन्द्र बड़े (खारगोन) : कटौती प्रस्तावों के बारे में क्या रहा ?

अध्यक्ष महोदय : उन्हें स्वीकार किया जायेगा।

Shri Mohammad Ismail (Barrackpore) : Sir, This Fifth Lok Sabha, has got fresh mandate from the people and is committed to bring about healthy changes, But there seems to be no hope of change' in the yesterday's a statement of the Railway Minister. It is a more repetition of old things. The labour in the Railways have been given a rough deal. They are being subjected to harrassment by police and vindictive action. When their grievances were not redressed they resorted to the natural weapon i. e. strikes in N. F. Railway at Siliguri In spite of Mr. Nanda's assurance that there will be no victimisation, the General Manager and Officials have not withdrawn the punishment orders Later on Mr. Nanda was duty bound to withdraw the punishment orders. but the harrassment still continues.

Similar were the happening of Dhanbad which led to loss of crores of rupees. The police had beaten up an employees' wife and officials protected the police. Even the hon. Minister did not handle it properly. Police and officials responsible for this were not met with any punishment.

In the same way, police atrocities at Tatanagar resulted in strikes and mishaps. The officers do not try to stop this. This situation prevails in many place in various Zones. The officers resort to police cases and suspensions. The Hon'ble Minister has nowhere referred to it. Where can we see the promised change ?

Injustice done in the Railways is shocking. The lockout of india workshop in Eastern Railway was declared illegal by the High Court. Nobody has been paid for the period of the Lock-out. When there is some trouble, the labourers will be considered at fault. The Hon'ble Minister has given no information about the promotional opportunities for class IV employees. Those, who retired before 1957, are only being paid Rs.15 to Rs.22 per month in the name of exgratia pension. No benefit has been given to them under the gratuity scheme. The hon. Minister has not covered there points.

Casual workers are rendered homeless in thousands through sudden notices. This has happened in Light Signal Project of Calcutta Card Link regarding electrification of Eastern Railway. There is a movement going on and the Hon'ble Minister should consider this.

Martin Company closed down five light railways and this led to the unemployment of five thousand persons. Martin company has been protected by the Government and it shall be paid full compensation but nothing has been thought about the unemployed. How can the slogan of 'Remove Poverty' convince the people ?

Martin Company never served any notice of losses and it was closed down all of a sudden. The Government was sitting tight over it and did nothing to solve this problem. There is no way to reach Islampur Fatuha. Thousands of people engaged in small jobs and office-going people are facing hardships. No alternative arrangement has been provided. The Railway Line is still intact. A committee of Members of Parliament should be appointed to go into the problem.

The number of labourers per kilometre is going down since 1950-51. The work load has increased. This policy shall never lead to increased employment opportunities.

In spite of all this, losses have been mounting. This is a strange paradox. The hon. Minister has stated that The Diesel Engines are being manufactured and no foreign exchange will be needed for the import of diesel. This is just to keep the people in dark. The Government gets diesel through companies like Burmah Shell who get it through import. Foreign companies are still indulging in unconscionable profiteering. The expenditure in this regard is on the increase. Similarly, efforts have been made to create misunderstanding among people regarding diesel engines. More than half the parts are being imported. A pause in the manufacture of steam engines has led to unemployment among workers. Coal in adequate quantity is available and diesel is being imported which involves foreign exchange. How can the employment problem be solved? This is ante-socialism. The change should be brought in practice. The opposition shall suggest the ways for bringing the change the Government should give effect to them.

श्री लीलाधर कटकी (नवगाँव) : 1966-67 से रेलवे की आर्थिक स्थिति बिगड़ती जा रही है। एक समय था जबकि रेलवे लाभ में चलती थी और अब स्थिति यह है कि उसके पास अब विकास के लिए एक पैसा भी नहीं है और पूरा विकास कार्य रुका पड़ा है। अतः मैं रेलवे मंत्री और सरकार से रेलवे की आर्थिक स्थिति पर पूरी तरह से विचार करने की प्रार्थना करूँगा जिससे कि उचित स्वरूप दिया जा सके।

प्रशासन सुधार आयोग ने अपनी 16 वीं रिपोर्ट में रेलवे के सम्बन्ध में बहुत भी सिफारिशों की हैं। क्या उन्हें लागू किया गया है? अब क्योंकि श्री हनुमन्तैया रेलवे मंत्री हैं, जो इस आयोग के अध्यक्ष भी रह चुके हैं इसलिये वे उन्हें सुचारु ढंग से लागू कर सकते हैं।

मैं उत्तर-पूर्व क्षेत्र की बुरी स्थिति की ओर आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ हमने रेलवे प्रशासन का ध्यान गोहाटी से तिनसुकिया तक बड़ी लाइन डालने की आवश्यकता की ओर दिलाया था और प्रधान मंत्री ने भी जनवरी, 1961 में आसाम और पूर्वी क्षेत्र के विकास के सम्बन्ध में विकास का एक पैकेज डील किए जाने की घोषणा की थी। उस वक्तव्य में बताई गई योजनाओं को अभी लागू नहीं किया गया है। इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय ने बताया है कि हमारे पास रुपया नहीं है। पर उस क्षेत्र विशेष के सामरिक महत्व देखते हुए वहाँ के लिए दोहरी विकास नीति अपनाई गई और अब भी वही अपनाई जानी चाहिए और बड़ी लाइन का निर्माण किया जाना चाहिए। पर मुझे आश्चर्य हो रहा है कि पुनरीक्षित बजट में 1970-71 के लिए इस मद के लिए 2000 रुपये रखे गये हैं और 1971-72 में कोई राशि नहीं दिखाई गई है।

दूसरे बजट में बोंगाइगों में बोंगाइगाँव से ग्यू गोहाटी के बीच विद्यमान मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए सर्वेक्षण करने का प्रस्ताव है। मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में न्यू

बोंगाईगांव से गोहाटी के बीच सामान आसानी से लाया जा सकेगा। अतएव यह प्रस्ताव किया गया था कि बड़ी लाइन को वैकल्पिक लाईन बनाया जाना चाहिए। पर पहले भी श्री नेहरू से जब इस सम्बन्ध में बात की गई तो उन्होंने बीच में पड़कर भीतर से बड़ी लाइन में बदलने के बजाय इसके बदले में दूसरी नई लाइन बनाने की बात कही थी। अब भी मेरा यही सुभाव है। लाइन को जोगीगोप्पा तक बढ़ाने में ब्रह्मपुत्र पर पुल बनाने के कारण बहुत खर्च आयेगा मैं आशा करता हूँ कि धर्म नगर से अगरतला तक की रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कर उस पर काम जल्दी से जल्दी चालू कर दिया जायेगा। विभाजन के बाद में त्रिपुरा बिल्कुल अलग हो गया है। इस कारण इस लाइन का बनना अधिक आवश्यक है। उत्तर पूर्व सीमान्त रेलवे का डिवीजनल मुख्यालय बनाने में देरी की जा रही है। उसके लिए रूपा और भूमि की व्यवस्था हो गई है। मैं चाहता हूँ कि इसे शीघ्रता से पूरा किया जाय।

मुख्य-मुख्य स्टेशनों पर कर्मचारियों के लिए मकान बनाए जाने पर मुझे हर्ष हुआ है क्योंकि मैंने उनकी दयनीय स्थिति देखी है। हम सबको रेलवे की सम्पत्ति और उनके कर्मचारियों की सुरक्षा की व्यवस्था में अपना हाथ बटाना चाहिए और किन्हीं भी असामाजिक तत्वों को ऐसा करने से रोकने में मदद करनी चाहिए।

कर्मचारियों की कुछ अन्य समस्याएं भी हैं और हमें उनपर शान्तिपूर्ण तरीके से विचार कर के हल करना चाहिए।

श्री कल्याण सुन्दरम (तिरुचिरापल्ली) : अध्यक्ष महोदय, माननीय रेलवे मन्त्री द्वारा प्रस्तुत किये गये रेलवे बजट से ज्ञात होता है कि निरन्तर कुछ वर्षों से रेलवे का प्रबन्ध कितना खराब चल रहा है ऐसे कठिन समय में मंत्री महोदय ने जो कार्य भार संभाला है, मैं नहीं कह सकता कि वह किस प्रकार इसका प्रबन्ध करेंगे।

यह सही है कि 153 करोड़ रुपये का घाटा है। यदि इसकी ध्यानपूर्वक जांच की जाये तो रेलवे के धन से बचत का ही आभास होता है। जितना व्यय काम करने पर हुआ है उससे अधिक प्राप्ति हुई है। परन्तु मंत्री महोदय यह घाटा क्यों दिखाते हैं? इसका आरोप रेलवे के कर्मचारियों पर लगाया जाता है कि उन्हें अंतरिम राहत दी जानी थी इसलिये काम का व्यय बढ़ गया और तीसरा वेतन आयोग को अपना प्रतिवेदन शीघ्र तैयार करने तथा उसकी सिफारिशों से क्रियान्वित करने के लिए कहा जायेगा तो 153 करोड़ रुपये का घाटा और भी अधिक हो जायेगा। परन्तु सरकार उन्हें अंतरिम राहत देने के लिए मामले से बच नहीं सकती है। मन्त्री महोदय जनता तथा सदन को इस बात से भयभीत कर रहे हैं कि भार असह्य होगा। वह यह पूछ सकते हैं कि अतिरिक्त साधन कहां से प्राप्त किये जायें! रेलवे का संकट राष्ट्र की अर्थ-व्यवस्था में बुरी अवस्था का प्रतिबिम्ब मात्र है और इस अर्थ-व्यवस्था को सुधारने के लिए चहुंमुखी प्रयास करना आवश्यक है। तभी जाकर द्वारा रेलवे की वित्तीय स्थिति में सुधार किया जा सकता है।

बजट पर दिये गये भाषण में रेलवे के प्रशासन के ढाँचे में किसी पुनर्गठन का कोई उल्लेख नहीं मिलता है जबकि रेलवे मन्त्री पहले प्रशासनिक सुधार आयोग के सभापति थे। मुझे प्रशासनिक सुधार आयोग कि सिफारिशों का अध्ययन करने का समय नहीं मिला फिर भी सरसरी निगाह से देखने पर एक बात ने मुझे प्रभावित किया। आयोग ने सदन द्वारा रेलवे प्रशासन की अधिक सख्त जांच और एक स्थायी समिति के गठन की सिफारिश की थी। मुझे यह

मालूम नहीं है कि इस पर क्या कार्यवाही की गई है और क्या कार्यवाही की जानी है परन्तु सदन के अंदर तथा बाहर हो रहे भ्रामक प्रकार को देखने से ऐसा लगता है कि कुछ ऐसा प्रयास किया जा रहा है कि संसद्-सदस्य रेलवे के प्रशासन में बहुत अधिक हस्तक्षेप कर रहे हैं। परन्तु रेलवे बोर्ड के सभापति से सम्पर्क स्थापित करने के पश्चात् ज्ञात हुआ है कि संसद् सदस्यों के प्रति उनका रवैया ठीक नहीं है। रेलवे के अधिकारी केवल उसी समय संसद् सदस्यों से नाराज होते हैं जब हम या तो श्रमिकों अथवा लोगों के किसी मसले को या प्रशासन सम्बन्धी समस्याएँ उनके समक्ष रखते हैं। इसी को वे संसद् सदस्यों का हस्तक्षेप कहते हैं।

13 मिनट के समय में सदस्य रेलवे की कार्य प्रणाली पर अपने विचार व्यक्त नहीं कर सकते हैं परन्तु रेलवे की कार्य प्रणाली की जांच करने का अवसर जो सदन को दिया गया है वह केवल रेलवे बजट और अनुदानों की मांगों पर कटौती प्रस्ताव पर चर्चा करने का ही है। इस पर चर्चा करने का सदन को जो समय दिया गया है वह बहुत थोड़ा है अतः मेरा सुभाव है कि रेलवे प्रशासन की कार्य प्रणाली की अधिक अच्छी जांच करने के लिये कोई व्यवस्था स्थापित की जाये।

रेलवे प्रशासन की श्रम-नीति पर बोलते हुए मन्त्री महोदय ने कहा है कि संगठित श्रम शक्ति के साथ सम्बन्ध बड़े अच्छे हैं। यदि उनका तात्पर्य रेलवे और आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन के नेतृत्व के सम्बन्ध से है तो सही है। परन्तु क्या रेलवे के कर्मचारियों और रेलवे प्रशासन के सम्बन्ध अच्छे हैं? इनके सम्बन्ध बिगड़ते जा रहे हैं और मुझे ज्ञात हुआ है कि रेलवे में 80 अमान्यता प्राप्त कर्मचारी संघ इसका क्या अर्थ है? ये संघ हैं इस प्रकार क्यों बढ़ रही हैं।

कुछ संघों जो मान्यता प्राप्त नहीं है वे मान्यता प्राप्त कुछ संघों से अधिक प्रभावशाली हैं। मान्यता प्राप्त संघों के प्रति जो पक्षपात है वह अन्तरसंघीय संघर्ष का कारण है। संघों को मान्यता देने का आधार क्या है? अंग्रेजों के जमाने से रेलवे प्रशासन लड़ाओ और राज करों की नीति अपनाता रहा है। इस नीति के रहते श्रमिकों की एकता की कैसे उम्मीद की जा सकती है?

केवल मान्यता प्राप्त यूनियनों 13 लाख रेलवे कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व नहीं कर सकती हैं अतः यदि सरकार रेलवे में शान्ति बनाये रखना चाहती है और रेलवे कर्मचारियों का सहयोग चाहती है तो अमान्यता प्राप्त यूनियनों की वास्तविकता का भी सामना करे।

रेलवे में देश भक्त हैं और उन्होंने देश में दो बार संकट के समय देशभक्ति का परिचय दिया। रेलवे में यदि चोरियां होती हैं तो उसका आरोप कर्मचारियों पर लगाया जाता है। वास्तव में जो सामान खरीदने और स्टॉक करने की प्रणाली है उस पर आरोप लगाया जाना चाहिए।

उन्हें कीमती सामान संभालना पड़ता है। आज तांबा और पीतल सोने चांदी से भी अधिक कीमती है। रेलवे वर्कशाप्स में और अन्य स्थानों पर ऐसे सामान पर क्या नियन्त्रण रखा जाता है।

प्रशासन को जो प्रतिवेदन प्राप्त होते हैं वह उन्हीं के अनुसार कार्य करता है। वह संतुष्ट हो जाता है कि सब काम ठीक हो रहा है। यह संतुष्टि नहीं होनी चाहिए।

मैं जिस राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूँ उसकी समस्याओं पर प्रकाश डालना चाहता हूँ।

कन्याकुमारी जाने वाले अथवा जाना चाहने वाले लोगों को कितने ही स्थानों पर उतरना पड़ता है तथा बस द्वारा यात्रा करनी पड़ती है। तिरुनेलविली से कन्याकुमारी 45 अथवा 46 मील है। इसे एक महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्र से जोड़ा जाना चाहिए।

जो रेलवे उपयोक्ता सलाहकार समितियां हैं वे निष्क्रिय हैं। इन समितियों में कर्मचारियों अथवा दूसरे वर्गों का कोई प्रतिनिधित्व नहीं है। नई शक्तियां बढ़ रही हैं। इन समितियों का पुनर्गठन किया जाना चाहिए ताकि नई शक्तियों को प्रतिबिम्बित किया जा सके।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

Shri Swarna Singh Sokhi (Jamshedpur) : Mr. Speaker, Sir, I would like to say something about the strike at the Tatanagar station of South-Eastern Railway. This episode occurred during the election period. Some of the active C. P. M. workers created confusion on the lame excuse of non-supply of the Tincture Iodine by a compounder and the labourers went on strike. Firm action must be taken against those persons. In fact, it is a matter relating to political parties.

I would also like to say something about the Howrah-Aamta Railway line. The machinery can no longer work when it has grown too old. Nobody there buys tickets. My experience shows that it is better for the Government not to take over that Railway. The suggestion of constructing underground Railway line in Calcutta is good.

My next submission is that there is heavy traffic in the industrial belt of Jamshedpur on Railway crossings. In the whole of the country, overbridges or underbridges must be constructed at all the places where there are level crossings,

So long as the Officials are concerned, they must behave properly. The Area Superintendents of the Jamshedpur and Tatanagar Railway Stations are short-tempered. And at the same time the timely transfer of the officers must be made.

The locomotive engines for metre-gauge railway line were manufactured at the Tata Locomotive Engineering Company at Jamshedpur but they ceased to manufacture as soon as the Chittaranjan Locomotives took over the job.....(Interruption). Now-a-days everything is manufactured in India with indigenous resources. With these few words, I conclude.

श्री शमीम अहमद (श्रीनगर) : अध्यक्ष महोदय, जम्मू तथा काश्मीर में कोई रेलवे लाइन नहीं है। काश्मीर को भारत का सबसे सुन्दर प्रदेश माना जाता है। काश्मीर जाने वाले हजारों लोगों को पठानकोट से आगे बस द्वारा जाना पड़ता है। हमें अपने बच्चों को विश्व के आश्चर्य दिखाने के लिए जिनमें से रेलवे भी एक है पठानकोट ले जाना पड़ता है। हम राष्ट्रीय एकता के बारे में बातें कर रहे हैं परन्तु भौतिक एकता जो सब एकता का आधार है वह वहां नहीं है। जिस गति से काश्मीर तक रेलवे लाइन बनाने का कार्य हो रहा है उस गति के अनुसार इसे 212 वर्ष से अधिक समय लगेगा। रेलवे लाइन को बढ़ाने का कार्य न केवल राष्ट्रीय एकता के लिये ही आवश्यक है अपितु पर्यटन ट्रैफिक और पर्यटन के विकास के हित में भी है। वर्तमान मन्त्री महोदय अधिक कार्य कुशल हैं और उनकी कुशलता इस बात में है कि श्रीनगर तक रेलवे लाइन बढ़ाने का कार्य शीघ्रतापूर्वक किया जाये। 24 वर्षों में 12 मील रेलवे लाइन बढ़ाई गई है। इस बात को ध्यान में

रखते हुये कि काश्मीर के निवासियों को ऊंची कीमतें और ट्रैफिक से अलग होने की समस्याओं का सामना करना पड़ता है, इस समस्या पर विचार किया जाना चाहिये।

महोदय, जब वायुमान सेवा बन्द हो जाती है तो हमें समाचार-पत्र प्राप्त नहीं होते हैं और और हम स्वयं को देश के शेष भाग से अलग महसूस करते हैं। यदि यह समस्या न हो तो वहां की 25 प्रतिशत समस्या सुलभ सकती है। देश के राजनीतिक जीवन में भाग लेने के लिये वहां के लोगों के लिये आवश्यक है कि वे कम वे कम असुविधा तथा शीघ्रता से काश्मीर से देश के अन्य भागों तक पहुँच सकें।

अतः पठानकोट से आगे तक रेलवे लाइन बढ़ाई जाये।

श्री पी० के० घोष (रांची) : अध्यक्ष महोदय, वर्ष 1971-72 के लिये रेलवे के बजट प्राक्कलनों से मालूम होता है कि 33.12 करोड़ रुपये की कमी होने जा रही है। आगामी बजट में रेलवे मन्त्री यात्री भाड़े तथा माल-भाड़े में वृद्धि करने के प्रस्ताव रखेंगे।

रेलवे में जब कभी घाटा अथवा कमी होती है तो मजूरी में वृद्धि, डीजल की कीमत में वृद्धि आदि कारण बता दिये जाते हैं परन्तु हम इस बात का पता लगाने का प्रयास कभी नहीं करते हैं कि घाटे का कोई और दूसरा कारण भी हो सकता है।

जब कभी वारिणज्यिक उपक्रम में काम बढ़ जाता है तो आय की प्रतिशतता की तुलना में लागत का मूल्य काफी कम हो जाता है। अतः रेलवे में बढ़ते हुये काम के साथ हमने यह आशा की थी कि इससे मजूरी तथा कच्चे माल की लागत में हुई वृद्धि समाप्त हो जायेगी।

पिछले चार वर्ष तक रेलवे लाभ अर्जित कर रही थी। अब यह घाटे में चल रही है। घाटे का वर्ष प्रति वर्ष जो अनुमान लगाया जाता है उससे अधिक घाटा होता है। अन्य सरकारी उपक्रमों की तरह रेलवे प्रशासन की यह असफलता है।

3500 करोड़ रुपये के निवेश का रेलवे सबसे बड़ा सरकारी उपक्रम है। रेलवे मन्त्री, जो प्रशासन सुधार आयोग के अध्यक्ष रह चुके हैं, को रेलवे में व्याप्त अव्यवस्था को दूर करना चाहिए।

रास्ते में जो माल होता है उसके 5 प्रतिशत भाग की चोरी (उठाई गिरी) हो जाती है इस पर भी रेलवे प्रशासन को विशेष सावधानी बरतनी चाहिए।

दूसरा उदाहरण बिल बनाते समय उनमें कम माल दिखाने का है। उदाहरण के लिए कई टन माल को 5 टन माल दिखाते हुए उसका बिल बनाना। यदि इसकी जांच की जाये तो मालूम चलेगा कि इससे बहुत बड़ी राशि बेकार चली जाती है।

आरक्षण के मामले में व्याप्त भ्रष्टाचार को भी दूर किया जाना चाहिए।

प्रथम श्रेणी के यान में 36 सीट होती है जबकि तृतीय श्रेणी के यान में 75 अथवा 100 होती है अतः तृतीय श्रेणी के यात्रियों को एक टिकट के लिए कम से कम एक सीट दी जानी चाहिए।

बिना टिकट यात्रा करने वालों के बारे में बहुत कुछ कहा जा रहा है। कुछ महीनों तक एक सेक्टर में लगातार जांच की जानी चाहिए। इस प्रकार सरकार यदि गंभीरतापूर्वक जाँच

करे तो इसे रोका जा सकता है। परन्तु दुर्भाग्य की बात है कि रेलवे के अधिकारी तथा कर्मचारी बिना टिकट वाले यात्रियों का प्रोत्साहन देते हैं।

इसके पश्चात् लोक-सभा मध्याह्न भोजन के लिये दो बजे म० प० तक के लिये स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Fourteen of the clock.

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक-सभा दो बजे कर दो मिनट म० प० पर पुनः समवेत हुई।

The Lok Sabha re-assembled after lunch at two minutes past Fourteen of the Clock.

[श्री के० एन० तिवारी पीठासीन हुये
SHRI K. N. TIWARY IN THE CHAIR.]

श्री पी० के० घोष : यदि बेकार का खर्चा बन्द कर दिया जाये, रेलवे सम्पत्ति की चोरी को न्यूनतम कर दिया जाये और अन्य भ्रष्टाचार को रोक दिया जाये तो यात्री भाड़े और माल भाड़े में वृद्धि की आवश्यकता न रहे अपितु घाटे के स्थान पर लाभ हो।

आज तृतीय श्रेणी और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में अनुशासनहीनता की बात कही जाती है परन्तु ऊंचे अधिकारियों में जो बेईमानी व्याप्त है उस पर किसी का ध्यान नहीं जाता है। वे छोटे कर्मचारियों से अपना घरेलू काम करवाते हैं। रेलवे मंत्री महोदय ने रेलवे की संपत्ति की चोरी के उदाहरण दिये परन्तु क्या रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स आदि इसे रोक नहीं सकती है? यदि सरकार चाहे तो रोक सकती है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बुर्का खाना मुरी यात्री गाड़ी को चण्डील तक बढ़ाया जाना चाहिए।

वहाँ पर लोगों द्वारा रेलवे लाइन को बढ़ाने की मांग पर उन्हें जेल में डाल दिया गया और अदालतों में उनके खिलाफ मुकद्दमे चल रहे हैं। मंत्री महोदय को चाहिये कि वे मुकद्दमे वापस करने का करें।

रांची हिन्दुस्तान स्टील और एच० ई० सी० का मुख्यालय है परन्तु वहाँ से दिल्ली आने के लिये कोई सुविधाजनक गाड़ी नहीं है। एक गाड़ी रूरकेला से दिल्ली के लिये चलायी जानी चाहिये जो रांची तथा बोकारो स्टील सिटी होकर आये। यदि ऐसा नहीं किया जा सके तो गोमोह स्टेशन पर कालका-मेल में रांची से दिल्ली के लिये रोजाना चलने वाला एक डिब्बा लगाया जाना चाहिए।

*श्री सी० चित्तिबाबू (चिंगलपट) : सभापति महोदय, मैं लोकसभा को अपना परिचय देना चाहता हूँ। मेरा नाम सी० चित्तिबाबू है और मैं चिंगलपट निर्वाचन क्षेत्र से द्रमुक सदस्य के रूप में चुना गया हूँ। मैं वाद-विवाद में भाग लेते समय तमिल भाषा का प्रयोग करना चाहूँगा।

माननीय रेलवे मंत्री द्वारा पेश किए गए बजट के बारे में मैं अपने स्पष्ट विचार प्रकट करना चाहता हूँ।

*तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर

Summarised translated version based on English translation of the speech delivered in Tamil.

मेरे विचार में कल बजट पेश करने से पूर्व माननीय मंत्री ने उस पर गम्भीरता से विचार नहीं किया है और न ही उनके लिए ऐसा सम्भव था क्योंकि नया पद संभालते ही उन्हें बजट पेश करना पड़ा। स्पष्ट है कि रेलवे-बोर्ड के कुछ उच्चाधिकारियों ने बजट तैयार किया है और ऐसा करते समय जनता की आवश्यकताओं और समय की मांगों की उपेक्षा की गई है।

हमारे सामने दो प्रश्न हैं—पहला यह कि क्या रेलवे बोर्ड जैसी केन्द्रीय संस्था कायम रखी जाए या नहीं और दूसरा यह कि क्या ऐसी संस्था में अत्यधिक और अतिरिक्त सदस्य रखे जाए या नहीं। मंत्री महोदय के वक्तव्य से स्पष्ट होता है कि रेलवे बोर्ड पर प्रतिवर्ष 58 लाख रुपये व्यय किए जाते हैं। वक्तव्य से यह भी पता लगता है कि 9 जोनल रेलवे पर प्रतिवर्ष कुल 28 करोड़ रुपये व्यय किए जाते हैं। भारतीय रेलवे प्रशासन में मितव्ययिता तथा कुशलता लाने के लिए अतिरिक्त सदस्यों को जोनल रेलवे मुख्यालयों में नियुक्त किया जा सकता है ताकि जब भी कोई कठिनाई या समस्या उत्पन्न हो, उसके बारे में तुरन्त निर्णय किया जा सके। अतः मैं जोरदार शब्दों में यह कहना चाहता हूँ कि या तो सदस्यों की संख्या घटा दी जाए या उनका स्थानान्तरण किसी अन्य जगह कर दिया जाए।

माननीय मंत्री ने बजट भाषण में बताया है कि 1969-70 तक आम राजस्व में रेलवे की ओर 52 करोड़ रुपये का ऋण था, उन्होंने यह भी संकेत दिया है कि 1971-72 के अन्त तक यह ऋण 153 करोड़ रु० हो जाएगा। उन्होंने ऋणग्रस्तता का कारण हड़तालें, रेलवे सम्पत्ति की चोरियों, सिगनल जैसे मशीनी यंत्रों का खराब होना बताया है। परन्तु मेरा कहना है कि मंत्री महोदय के पास अव्यवस्था को रोकने के लिए कुशल प्रशासन है और चोरियों को रोकने के लिए रेलवे सुरक्षा बल है। इसके बावजूद भी यदि चोरियां होती हैं तो रेलवे मंत्री पद का क्या लाभ है ?

कोयले और तेल की कीमतें बढ़ गई हैं। कारण माल भाड़े और यात्री किराये में वृद्धि हुई है। यदि किराये में वृद्धि की जा सकती है तो कर्मचारियों के वेतन क्यों नहीं बढ़ाए जा सकते ? आम जनता को वास्तविक कारणों से अवगत कराने की बजाय भारी घाटे का दोष बेचारे रेलवे कर्मचारियों पर क्यों मढ़ा जा रहा है ?

इस लेखानुदान बजट से तमिलनाडु को बहुत हानि हुई है। तमिलनाडु की जनता दशाब्दियों से यह मांग करती आई है कि मद्रास और त्रिचिरापल्ली के बीच रेलवे लाईन का विद्युतीकरण कर दिया जाए। विद्युतीकरण का कार्य विल्लापुरम पर रोक दिया गया है और शेष 100 मील की रेलवे लाईन का विद्युतीकरण नहीं किया गया है। मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह मई में पेश किए जाने वाले बजट में यह योजना भी शामिल कर लें। मद्रास सेन्ट्रल और मद्रास इगमौर के बीच रेलवे लाईन बिछाने का प्रस्ताव था। लेकिन बड़े ही खेद की बात है कि इस दिशा में कोई कार्य नहीं किया गया है।

ताम्बरम से त्रिचिरापल्ली तक इकहरी लाईन है। पिछले 22 वर्षों से यह लाईन दोहरी नहीं की गई है। चिंगलपट ताम्बरम से केवल 30 मील दूर है। परन्तु फिर भी इनके बीच दोहरी रेलवे लाईन की व्यवस्था नहीं की गई है। सेलम इस्पात संयंत्र का काम शुरू हो गया है। अपेक्षित कोयला निवेल्ली से सेलम ले जाना पड़ता है। इस कार्य के लिए बड़ी

लाईन की व्यवस्था की जाए। माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह इस समस्या की ओर ध्यान दें।

मद्रास निगम को रेलवे ने गत 20 वर्षों से रख-रखाव व्यय नहीं दिया है। यदि मद्रास शहर को सुन्दर बनाना है तो यह बकाया राशि शीघ्र ही मद्रास निगम को दी जानी चाहिए।

एक गाड़ी मद्रास से अरकोणम तक कांजीवरम के रास्ते चलती है। 60 मील की दूरी को यह गाड़ी 5 घंटे में तय करती है। छात्रों को विवश होकर गाड़ी की जंजीर खींचनी पड़ती है ताकि गाड़ी तेज गति से चलाये जाने की मांग सुन ली जाये। अतः मेरा अनुरोध है, कि इस रेलवे लाईन का विद्युतीकरण कर दिया जाए या फिर इस रेलवे लाईन पर डीजल इंजिन चालू किया जाए। रेलवे में दिन रात काम करने वाले कुलियों, तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को उपरिसमय भत्ता नहीं दिया जाता। मेरा अनुरोध है कि इन कर्मचारियों को उपरिसमय भत्ता और बोनस इत्यादि दिया जाना चाहिए ताकि वे दिल लगाकर काम करें और रेलवे को इतने बड़े धाटे का सामना न करना पड़े। तिरुनावल्ली अथवा त्रिवेन्द्रम से कन्याकुमारी को जोड़ने वाली कोई रेलवे लाइन नहीं है। माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह तिरुनावल्ली और कन्याकुमारी के बीच रेलवे लाईन बिछाने के लिए उपाय करें।

यात्री यातायात की अपेक्षा माल यातायात से अधिक आय होती है। बंडालुर स्टेशन पर माल डिब्बों के अभाव में नमक की बड़ी सख्या में बोरियाँ पड़ी रहती हैं। यदि माल डिब्बों की व्यवस्था की जाए तो रेलवे माल भाड़े के रूप में काफी मुनाफा अर्जित कर सकती है। महाबलीपुरम विश्वविख्यात पर्यटक केन्द्र है परन्तु वहां तक रेलवे लाईन की व्यवस्था नहीं की गई है। चिंगलपट में कलपक्कम में अणुशक्ति संयंत्र तैयार हो रहा है परन्तु वहां तक भी कोई रेलवे लाईन नहीं है। इसी प्रकार तिरुकुलुनम एक तीर्थ स्थान है परन्तु वहां तक कोई रेलवे लाईन नहीं है। तमिलनाडु सरकार ने सिफारिश की है कि चिन्ना सेलम और चिंगलपट के बीच रेलवे लाईन बिछाई जाए। परन्तु यह प्रस्ताव विचाराधीन है। माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह इस मामले में रुचि लें।

उत्तर की ओर आने वाली लम्बे सफर की गाड़ियों के भोजनयानों में रसोई में काम करने वाले कर्मचारियों को तो गर्म कपड़े दिए जाते हैं परन्तु गाड़ी के डिब्बों में भोजन सप्लाई करने वाले कर्मचारियों को गर्म कपड़े नहीं दिए जाते। ऐसा भेदभाव नहीं किया जाना चाहिए।

मद्रास और दिल्ली के बीच कोई तेज गति से चलने वाली गाड़ी की सुविधा नहीं है। मेरा अनुरोध है कि मद्रास और दिल्ली के बीच एक गाड़ी चलाई जाए और उसका नाम अरीगनर अन्ना एक्सप्रेस रखा जाए। ऐसा बार-बार सुनने में आता है कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों को सुविधाएं दी जा रही हैं। परन्तु मेरा अनुभव यह है कि ये सब बातें कहने मात्र को हैं। वास्तविक रूप में उन्हें कोई सुविधा नहीं दी गई। मेरा अनुरोध है कि यात्रियों की सुविधा के लिए गाड़ियों में अतिरिक्त डिब्बे लगाए जाएं। ताम्बरम और आरकोणम में रहने वाले रेलवे अधिकारियों को मकान किराया भत्ता और नगर प्रतिपूर्ति भत्ता दिया जाना चाहिए। रेलवे के डिजाइन संगठन ने रेलवे के लिए कितने डिजाइन तैयार किए हैं और किस प्रकार का अनुसंधान कार्य किया जा रहा

है ? ऐसा देखने में आया है कि इंजन विदेशों से आयात किए जाते हैं। इसे वर्ष भी 18 करोड़ रुपये के उपकरण आयात करने का विचार है। आयात पुर्जों का भी उपयोग नहीं किया जा रहा है और इस प्रकार हम विदेशी मुद्रा गंवा रहे हैं। मेरा सुझाव है कि चितरंजन लोकोमोटिव फैक्टरी द्वारा तैयार इंजनों को देश के सारे भागों में उपलब्ध कराया जाए।

मुझे प्रसन्नता है कि मंत्री महोदय ने मेरे निर्वाचन क्षेत्र में परानूर रेलवे गेट, रेड्डीपालयम तथा थोजीपेड़ रेलवे गेट नामक तीन स्थानों पर रेलवे उपरिपुल बनाने की स्वीकृति दे दी है।

श्री धामनकर (भिवंडी) : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय द्वारा कल पेश किए गए अन्तरिम बजट में रेलवे कर्मचारियों के कल्याण और सुरक्षा पर ध्यान दिया गया है पर साथ ही स्थानीय गाड़ियों तथा प्रथम श्रेणी के डिब्बों में यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा के लिए कोई उपबन्ध नहीं किया गया है। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर भी ध्यान देंगे। बजट में कुछ रेलवे क्रासिंग के सर्वेक्षण करने तथा उपरिपुल बनाने का उल्लेख किया गया है। मेरा सुझाव है कि आसनगांव (मध्य रेलवे) अम्बरनाथ (मध्य रेलवे) लोनावला (मध्यरेलवे) कारजाट (मध्यरेलवे) शहबाद, कल्याण वासीन (पश्चिमी रेलवे) तथा वीरार (पश्चिमी रेलवे) के रेलवे क्रासिंग का सर्वेक्षण भी किया जाए। मेरा सुझाव है कि पूना से कल्याण वाया जूनार और मल्हाट घाट एक नई लाईन बिछाई जाए। यह रेलवे लाईन आदिवासी क्षेत्र को जोड़ेगी और इससे कृषि तथा उद्योग को प्रोत्साहन मिलेगा।

कारजाट तथा खोपाली और लोनावला तथा पूना के बीच नई गाड़ियां चलानी चाहिए। खोपाली तक केवल बस की ही व्यवस्था है। एक गाड़ी कारजाट और खोपाली के बीच चलती है। परन्तु यह व्यवस्था पर्याप्त नहीं है क्योंकि खोपाली में काफी संख्या में मजदूर खोपाली उद्योग क्षेत्र में आते हैं और रोजगार करते हैं। यदि अतिरिक्त गाड़ियां चलाई जाएं तो इससे मजदूरों को सुविधा होगी। इसी प्रकार लोनावला-पूना लाईन क्षेत्र तेजी से विकसित हो रहा है और नए उद्योग घन्धे स्थापित हो रहे हैं। इसलिए इस लाइन पर भी अतिरिक्त स्थानीय गाड़ियां चलाई जाने की आवश्यकता है। बम्बई में रहने की अपर्याप्त व्यवस्था होने के कारण कई लोग पालघर में रहते हैं और काम करने के लिए रोज बम्बई आते हैं। अतः उनकी सुविधा के लिए शटल गाड़ियां चलाई जानी चाहिए। तृतीय श्रेणी के यात्रियों को भी सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए। अम्बरनाथ और बदलापुर के बीच एक नया रेलवे स्टेशन स्थापित किया जाना चाहिए। इस क्षेत्र में नए उद्योग घन्धे स्थापित हो रहे हैं। नया रेलवे स्टेशन बनने से मजदूरों को लाभ पहुंचेगा। मादरन पर्वतीय स्थल तक जाने के लिए नई रेलवे लाईन बिछाई जानी चाहिए।

Shri Jagannath Rao Joshi (Shajapur) : Since 1967 the office of Railway Minister has changed four hands. Every sworn minister comes with new programme. Shri Nanda had introduced an Eleven-point programme. I would like to know whether this programme will be implemented. Our trains are running on different gauges. Our Western, Southern and Eastern wings are served by meter gauge. Broad gauge is available only on the central wing of the country. For the last 24 years this problem has not been given due attention and as a result Indian Railways are running in loss. During last three Five year plans Railway has not suffered so much loss as it suffered after 1966-67. It is stated that one of the reasons for the loss is pilferage and theft. But

in fact the cause of theft etc. is trans-shipment. Out former Railway Minister Shri Poonacha had said :

“It is not the lack of resources but the misdirection of available resources which is responsible for our failure in this direction. Not less than 3000 crores of rupees have been allocated and spent over the three plan periods for Railways development but most of the money has gone into projects of lesser importance than the most important programme of gauge-conversion.”

It has been noticed that the places where facilities of broad gauge lines exist industries have spring rapidly. Whenever any draft plan is put up by the various ministries, it has been experienced that Planning Commission and the Ministry of Industry cannot agree between themselves on that. It binds the country's effort for progress. I would like to quote Shri Panacha who said :

“This thinking of the Planning Commission together with the lack of right direction on the part of the Central Government is responsible for the regional imbalances which have thus been perpetuated from one plan period to the other plan period and the Railway administration has not been able to do anything about it.”

From the point of view of strategy it is essential that broad gauge line should be laid in Assam. Similarly Western Rajasthan, Gujarat and Kanyakumari should also be served with broad gauge lines.

It is a matter of regret that passengers going to hill stations are given concession whereas passengers going for pilgrimage have to pay extra taxes. I had asked Railway Minister to provide Janta trains which should run between Delhi and Bombay via Bhopal. But nothing has been done in this regard. In Maharashtra, Pandharpur is a place of pilgrimage. In second five year plan there was a proposal to provide broad gauge line between Kurruvadi and Pandharpur. But the proposal has not so far been implemented. Even in the new budget no reference has been made to the proposal. It has been stated that from 1st April, broad gauge line will be provided from Bombay to Mirj. I would request that line should be extended to Kururwadi.

Necessary arrangements should be made for the safety of the passengers. It is a matter of regret that more and more air-conditioned coaches are being provided and nothing is done to provide third-class coaches.

It is observed every year that deficit railway budget is presented in parliament. Government has no alternative except to raise fare and freight charges. Government argue that increase in rates have been made due to enhanced prices of Steel and Coal. Why should a common man be penalised? Government can easily check the prices of coal and Steel. It is not justified to make the passenger scapegoat.

I would suggest that an enquiry commission should be appointed to go into the causes of the loss. Members of Parliament should also be given representation on the Commission.

There are different categories of employees working in Railways. It has been demanded that there should be one organisation of the various categories. These unions should form a confederation. There are many casual labourers on Railways who have not been made permanent even after a service of 15 to 20 years. Railway employees working on tracks have not been provided with the facility of accommodation and water etc. Therefore, I want that these unions should form a confederation.

I am very thankful to the hon. Minister as he has not increased the fare and the freight and I hope that in the next budget he will stick to this policy .

Shri J. C. Dixit (Sitapur) : Instead of a long queue of passengers on ticket window and heavy rush in compartments, Railways is running at loss. It clearly shows that Railways managerial staff have not been successful to check the heavy loss. Former Minister had asked the employees that they should suggest as to how saving can be effected and pilferage checked. But it is pitiable that they were suspended and have not been reinstated so far. The Railway Board came to being in under an enactment of 1935. But now I dare to say that the Board should be disbanded as it has lost its utility.

There is lack of co-ordination between employees and management Staff . If we want to form a socialistic pattern of Society we will have to bring them nearer. The Railway policy should be such as can help to increase industrial growth.

Shri Hukam Chand Kachwai (Morena) : Mr. Chairman, Sir, there is a convention that whenever any discussion is held, a Minister of the cabinet rank should be present in the House. But I see that not a single Minister is present.

Mr. Chairman : The Minister is present.

Shri Hukam Chand Kachwai : Minister of Cabinet rank is not present.
(Interruptions).

Mr. Chairman : Please be silent.

Shri P. N. Solanki (Anand) : Mr. Chairman, Sir, it has been accepted by the hon. Minister himself that it is more annual financial statement relating to the Indian Railways, together with connected documents. Therefore it can not be called a Railway budget . But even in this statement which is for short period, there is deficit of rupees 33 crores. This is not the end, there is further deficit of 153 crores. Thus the condition of Railways is precarious.

We all have pledged for eliminating poverty but how it can be done ? It can only be done by raising the production in our factories and public sectors. The Railway is our oldest Government organisation and uptill now more than rupees three thousand crores have been spent on it. It used to yield highest revenue till last year but now it is running into loss. The Government must take serious note of this situation. The Railway Ministers should not be changed so frequently. Even after the election of fifth Lok Sabha, Government have again come forward with temporary arrangement for this Ministry. If the Government is really been to have profit out of Railways, the Ministry must be put under the charge of a Minister who should have adequate knowledge about the working of Railways and its administration. The frequent change of Railway Ministers should be avoided. The Government should see that this biggest enterprise should not run into loss.

I am sorry to say that though there is considerable scope for improvement in the Third Class railway compartment very little has been done in this direction. This category of passengers is being neglected throughout. Besides this, our Railway is the worst example of bureaucracy. The behaviour of Railway administration with general public is highly deplorable. It is the bureaucracy which has made a mockery of the eleven point programme introduced by the former Railway Minister. Bureaucracy has marred the efficiency of Railways. There is vast disparity in the salaries of class III and IV employees and that of class I and II officers.

I would like to draw the attentions of the hon. Railway Minister towards some important question at the time when final budget is presented after three months. At this movement, I want to request the Railway Minister that narrow gauge lines in Gujarat should not be dismantled before they are replaced by meter gauge.

I also want to draw the attention of the hon. Minister towards National Highway No. 8, which passes through many important towns. It has no over bridges. On this highway, traffic is joined for hours together. Over bridges should be constructed there immediately in order to avoid traffic congestion.

Many employees of the Railways have not been made permanent even after putting in more than 25 years of Service. There are about 18,000 employees who fall under this category. These employees should be made permanent immediately.

Lastly, I want to say a few words about Railway Union. It was decided by Shri Nanda, that there should be only one Railway Union. It is not fair. People should have direct excuse to Railway Ministry. I hope next time Railway Minister will come forward with some solid programme.

Shrimati Sahodrabai Rai (Sagar) : Mr. Chairman, Sir, I represent Vnindhya Pradesh and Bundelkhand regions. These regions have been totally neglected by Railways. These areas have been infested by dacoits and the public has to suffer at their hands. There is a greater need of linking these backward areas with other developed areas through railway lines. It will reduce the incidence of crime in those regions. The town of Panna, which is known for its diamonds mines, should be linked with Railway immediately.

Secondly, there is no proper arrangement in the railway for the security and safety of lady passengers. Generally lady passengers do not get proper accommodation and have to face many difficulties. All these things should be looked into. More compartments should be exclusively reserved for ladies.

Harijans and Adivasis should be given preference in railway service. A railway line should be laid between Hardwar and Badrinath. My area of Sagar and Damoh in Madhya Pradesh is very backward. There is greater need to connect it with railway line for its development.

Lastly, I will again request the hon. Minister that particular attention should be given to proper arrangements for the security and safety of lady passengers.

[श्री आर० डी० भण्डारे पीठासीन हुए
SHRI R. D. BHANDARE IN THE CHAIR]

श्री एम० एम० जोजफ (परिमोड) : यह खुशी की बात है कि मैं 1971-72 के रेल बजट का समर्थन कर रहा हूँ। यह कहा गया है कि यातायात के लिए 186 किलोमीटर की नई रेलवे लाईन बिछाई गई है और 326 किलोमीटर की छोटी लाईनों को बड़ी लाईनों में बदल दिया गया है। इसी सन्दर्भ में मैं रेलवे मंत्री का ध्यान दक्षिणी भारत के एक कोने में स्थित केरल राज्य की ओर दिलाना चाहता हूँ। यदि आप भारतीय रेलवे के चित्र को देखें तो आपको पता चलेगा कि केवल राज्य में केरल एक ही मीटर लाइन है। सबसे पहली बात मैं यही कहना चाहता हूँ कि ऐरनाकुलम से त्रिवेन्द्रम तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाना

चाहिये। केरल अपनी नकदी की फसलों यथा खड़, काली मिर्च चाय आदि के लिए प्रसिद्ध है। अतः इस क्षेत्र में कोचीन से मदुरै तक रेलवे लाइन बिछाई जानी चाहिये। इसी प्रकार कोचीन से ऐलेपी होते हुए कूयम-कुलम तक एक तटीय रेलवे का निर्माण किया जाना चाहिये। केरल की स्थिति को देखते हुये यह रेलवे लाइन बहुत महत्वपूर्ण सिद्ध होगी। ऐसा सुनने में आया है कि कुछ समय पूर्व केरल में तिरुवेला से पुनालूर तक एक रेलवे लाइन बिछाने का कार्य आरम्भ किया गया था। मुझे आशा है कि सरकार इस योजना को पूरी करने के लिए तत्काल कार्यवाही करेगी।

श्री नवल किशोर संघी (जालौर) : सभापति महोदय, मैं सर्वप्रथम श्री हनुमन्तैया को रेलवे मंत्री बनने पर उन्हें बधाई देना चाहता हूँ। परन्तु यह दुर्भाग्य की बात है कि जो बजट प्रस्तुत किया गया है उसमें रेलवे की वित्तीय हालत बहुत खस्ता दिखाई गई है। रेलवे बजट के इतिहास में गत वर्ष पहली बार 9 करोड़ रुपये का घाटा दिखाया गया और अब यह घाटा 25 करोड़ दिखाया गया है 1971-72 के अंत तक रेलवे की 154 करोड़ रुपये सरकार से उधार लेने पड़ेंगे। इसका अर्थ यह हुआ कि रेलवे को यह ऋण वापिस करने के लिए और अधिक धन की आवश्यकता होगी। इसीलिए रेलवे मंत्री ने यह बताते हुये चेतावनी दी है कि जब वास्तविक बजट प्रस्तुत किया जायेगा तो उस समय भाड़े तथा यात्रियों के किराये की दरों में भी वृद्धि की जायेगी। गत वर्ष विरोधी दलों के कड़े दबाव के कारण सरकार को यह किराया वृद्धि रोकनी पड़ी थी। अब मैं पुनः रेलवे मंत्री को संकेत करना चाहता हूँ कि यदि ऐसा किया गया तो हम इसका कठोरता से विरोध करेंगे। अतः यह उचित समय है जब कि रेलवे की वित्तीय हालत को ठीक किया जाये।

मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे वाणिज्यिक सेवार्थ है या लोकसेवार्थ? यदि रेलवे लोक सेवार्थ है तो सरकार का कर्तव्य यह है कि वह उसे सहायता प्रदान करे और यदि यह वाणिज्यिक सेवा है तो हमें इस पर दूसरे दृष्टिकोण से विचार करना होगा। परन्तु हम इन दोनों मामलों को इकट्ठा नहीं कर सकते और न ही करदाताओं का बढ़ता हुआ किराया तथा भाड़ा भी देने के लिए कह सकते हैं।

गत वर्ष एक विशेष घटना घटी। कोयले की कमी के कारण कई रेल सेवाओं में कटौती करनी पड़ी। अब उचित समय है जबकि सरकार को अनाज तथा कोयले के बड़े-बड़े भंडार बनाने चाहिये। रेलवे की कोयला पहुंचाने के मामले में पिछले दिनों जो कठिनाई सामने आई थी, वह निश्चय ही एक गम्भीर बात है। यदि रेलवे को बंगाल तथा बिहार से कोयला नहीं मिलता तो इससे सारे देश की रेल-व्यवस्था के ठप्प हो जाने का भय है। सरकार को गंभीरतापूर्वक इस स्थिति का सामना करना चाहिये।

गत दिनों एक और महत्वपूर्ण घटना घटी। रेलवे में विभिन्न स्थानों पर हड़ताल हुई। मैं हड़तालों का विरोधी नहीं हूँ परन्तु मैं अवैध हड़तालों के पक्ष में नहीं हूँ। सिलीगुड़ी में एक मामूली सी बात पर हड़ताल हुई। प्रशासन ने ठीक ढंग से इसका सामना किया परन्तु जब हड़ताल लगभग असफल होने वाली थी तो उस समय माननीय रेलवे मंत्री श्री नंदा ने अपना एक विशेष प्रतिनिधि वहां भेज दिया। उनकी यह कार्यवाही उचित नहीं थी और इससे प्रशासन-व्यवस्था का काफी नैतिक पतन हुआ।

रेलवे की सेवा से निवृत्त कुछ कर्मचारी आये दिन समाचार पत्रों में अपने वक्तव्य देते रहते हैं। उनका आरोप है कि रेलवे प्रशासन के कार्य में बहुत अधिक राजनीतिक दबाव डाले जाते हैं। परन्तु सरकार द्वारा कभी इस प्रकार के वक्तव्यों का खंडन नहीं किया जाता। अतः क्या हम इस प्रकार के वक्तव्यों को ठीक मान लें ?

रेलवे की कार्यप्रणाली के सम्बन्ध में प्रशासन सुधार आयोग ने कुछ सिफारिशें की हैं। श्री हनुमन्तैया जो उस समय आयोग के अध्यक्ष थे, आज वही रेलवे मंत्रालय के सर्वेसर्वा भी हैं। आयोग की सिफारिशों से सम्बद्ध पत्रिका हमें हाल ही में प्राप्त हुई है। मैं मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूँ कि क्या इनमें से प्रमुख सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिए कोई कार्यवाही की जा रही है ? श्री नंदा ने जो 'सूत्रीय कार्यक्रम आरम्भ किया था उसका क्या बना ? इस 'सूत्रीय कार्यक्रम को क्रियान्वित करने के लिए रेलवे बोर्ड में एक उच्चस्तरीय सचिवालय बनाया गया था। परन्तु न जाने अब तक इस कार्य में क्या प्रगति हुई है ?

अब जरा यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के बारे में विचार कीजिये। यात्रियों को गाड़ियों में स्थान नहीं मिलता और यदि सामान भेजना हो तो उसके लिए डिब्बे नहीं मिलते। मैं इस सम्बन्ध में यही निवेदन करना चाहता हूँ कि सरकार को रेलवे में व्याप्त इस कु-प्रशासन को पूर्णतया नये ढंग से दूर करना होगा। इसके लिए प्रस्तावित तरीके इतने कारगर सिद्ध नहीं होंगे।

मैं एक और मौलिक तथा महत्वपूर्ण बात की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। हमारे पास राजस्थान तथा गुजरात में मीटर गेज रेलवे का एक बहुत बड़ा क्षेत्र है। इस मीटर गेज रेलवे का आधा भाग उत्तर रेलवे के अन्तर्गत आता है, और शेष आधा भाग पश्चिम रेलवे के अन्तर्गत। जब तक मीटर गेज लाइन को एक ही क्षेत्र में मिलाकर, इसे समन्वित नहीं कर दिया जाता तब तक मीटर गेज प्रणाली की वित्तीय स्थिति में कोई सुधार अथवा कार्य कुशलता नहीं आ सकती।

जब कभी भी रेलवे सम्बन्ध में संसद में प्रश्न पूछे जाते हैं तो उनका उत्तर बहुत चतुराई से दिया जाता है और कभी भी ठीक प्रकार की सूचना नहीं दी जाती। 24 नवम्बर 1970 को मैंने यह प्रश्न पूछा था, कि क्या रेलवे बोर्ड ने 1965 में बम्बई की दो फर्मों को रेल के डिब्बे बनाने का आर्डर दिया था, और 50 लाख से 80 लाख रुपया अग्रिम धनराशि के रूप में दिया गया था मुझे उत्तर मिला कि दोनों फर्मों ने माल सप्लाई कर दिया है और उन्हें दी गई अग्रिम धनराशि पूर्ण रूप से वसूल हो गई है, परन्तु 1969 के लेखा परीक्षा में कहा गया है कि यद्यपि कीमतें निरन्तर घटती जा रही थीं, तो भी इन दोनों फर्मों की वितरण तिथि बार बार बढ़ाई गई। इससे इन दोनों फर्मों की 51 लाख रुपये का लाभ हुआ और रेलवे की 51 लाख रुपये की हानि। अगर आप रेलवे की हानि को रोकना चाहते हैं तो आपको इस प्रकार की घटनाओं को रोकना होगा। केवल किराये भाड़े बढ़ा देने से इस समस्या का समाधान होने वाला नहीं है। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे और रेलवे की वित्तीय स्थिति में सुधार होगा।

Shri Ram Dev Singh (Maharajganj) : The Interim Budget presented by The Railway Minister contains nothing new. He has held the public and antisocial ele-

ments responsible for losses in Railways. Thus, he has shifted his responsibility which he should not have done.

The huge majority of ruling party is a result of the promise called 'Remove Poverty'. But the existence of various classes of passengers does not reflect even an iota of socialism. The Government, therefore, loses its claim of being called a socialist administration. The Interim Budget is an obvious expression of the fact that the Government is not at all interested in socialism. The slogan of socialism was just for slogans' sake. The real socialism means that various classes of passengers should have been abolished and more facilities provided for the people. If the Government wants to call itself socialist in the real sense of the term, it should do it in the next Budget.

The number of passengers and losses in Railways are going up simultaneously. This is due to the wrong policies adopted by the Government. The shifting of Railway Superintendent's office from Sonapur to Samastipur is an instance of this. It will lead to construction of new buildings and new arrangements being made. Land will be acquired and new lines will be provided to meet the requirements. All this has been done in order to turn an Hon'ble Minister's wish into reality. What has the Railways gained and is there any increase in efficiency? The Hon'ble Minister should either clarify or admit that the administration is responsible for the losses.

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
MR. SPEAKER IN THE CHAIR]

Sometime back, a ticket collector was murdered at Pahleja Ghat. The C. B. I., after an enquiry, held that it was the result of a conspiracy on the part of Railway Employees. The poor ticket collector had vainly tried to stop the corruption prevailing there. Some people were making money and got him murdered. The Hon'ble Minister should have stated if any punishment was given to the culprits by the Department. Similarly, the Railway staff assists the antisocial elements in pilferage of Railway goods. Payment is made for claims but no effort is made to trace the culprits who are present among Railway employees. No enquiry is made to know about the whereabouts of goods for which claims are made. All this leads to the natural outcome i.e. 'losses.'

[श्री आर० डी० भण्डारे पीठासीन हुए
SRI R. D. BHANDARE IN THE CHAIR]

At Patna, a bridge on Ganges is under construction. If a Railway track is laid on this bridge it will connect North Bihar with South Bihar and it will be of great use. Similarly, a bridge is under construction on Gandak river near Dumaria. It will be a great service of the people of that area if railway track is laid on that bridge and it is connected with the track which goes from Sidholia to Maharajganj. It will also connect Patna with Nepal. I hope The Hon'ble Minister shall make a provision for this in new Budget.

Shri D. P. Yadav (Monghyr) : Mr. Chairman, Sir, Jamalpur factory run by the Eastern Railway is one of the biggest railway factory in India. Railway Ministry has not made sufficient provisions for the development of Eastern Railway workshop at Jamalpur. Previously the number of workmen in this factory was about 22 thousand which has now reduced to 8 thousand only. This workshop is being neglected as a result of

which the same is running into losses. May I request the hon. Minister of Railways for thorough enquiry into the working capacity of Jamalpur railway workshop at Monghyr and prepare a new scheme so that war material and pipe etc. could be manufactured there.

I may also stress the importance of providing double line system in the areas of Monghyr, Bhagalpur, Santhal pargana so that these areas could have direct link with the Bengal and Assam via Farraka dam.

The Railway Ministry is likely to fetch an annual revenue of about Rs.2 crores in case rail-cum-bridge is constructed by the Railway Ministry over Ganga at Monghyr.

श्री एम० सत्यनारायण राव (करीमनगर) : आप जानते ही हैं कि करीमनगर एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, हमारे नौ जिलों में कोई भी रेलवे लाइन नहीं, मेरे निर्वाचन क्षेत्र अर्थात् करीमनगर जिले में कोई भी रेलवे लाइन नहीं। उद्योगों के विकास तथा अन्न की पैदावार बढ़ाने तथा पोचमपाद परियोजना को कार्यान्वित करने के लिये रेलवे लाइन का होना अनिवार्य है। क्या मैं रेलवे मंत्री से इस दिशा में शीघ्र ही उचित कदम उठाने का आग्रह कर सकता हूँ ?

Shri R. P. Yadav (Madhepura) : Mr. Speaker, Sir, the hon. Minister deserves to be thanked for presenting a budget having a socialist bias. I requested the former Minister for Railways to provide rail link from my station Dorum-Madhepura to Birpur which is headquarters of Kosi. This link is necessary from the debence point of view also. May I request the hon. Minister to give special attention to it ?

Railway is running into losses because it has to pay too much of claims. The lenient attitude of Railway Lawyers is also one of the reasons for such losses. I suggest that the panel of lawyers should be changed after some intervals.

There are no second class compartments in the trains which run on the branch lines of my area. Second class bogies should be provided for this branch line.

It has been an accepted policy of the Government to connect the religious places with the railway line. Sidheshwar, which is also a religious place should also be connected with the railway line. Similarly the train which stops at Saharsa at 9.00 P.M. should also be extended upto Madupura.

Shri Damodar Pandey (Hazaribagh) : Mr. Speaker, Sir, I have heard certain things about the maladministration of Railway Board which needs to be re-oriented.

Minerally rich area Hazaribagh is thickly populated. These mineral resources can not be exploited in the absence of railway lines. Hazaribagh is the only district in entire Bihar which is not connected with the railway line. Keeping in view the difficulties of the public, Hazaribagh should be connected with the railway line as soon as possible. No rail is running from Patralu-Karampura, which is an coal area, to Patna. More bogies should be provided to the trains running from Patralu to Calcutta-Patna.

श्री रणबहादुर सिंह (सिन्धी) : मैं उस क्षेत्र के बारे में बोल रहा हूँ जो जिला इलाहाबाद के दक्षिण से 300 मील दक्षिण की ओर और 200 मील पूर्व की ओर फैला है। इस क्षेत्र में एक दो छोटी मोटी सड़कों के अतिरिक्त आवागमन के कोई और साधन नहीं हैं। मेरे विचार में इस क्षेत्र को रेलवे सुविधाएँ प्रदान करना बहुत ही जरूरी है।

इस सारे क्षेत्र में रेलवे लाईन नहीं है। इस क्षेत्र में चूने का पत्थर बहुत मात्रा में पाया जाता है। लोगों की सुविधा तथा चूने के पत्थर से निर्यात के लिये यहां रेलवे लाईन का होना बहुत जरूरी है।

पिछले 10 वर्षों से मोरवा के कोयला क्षेत्र तथा कटनी जंक्शन को रेल से मिलाने के लिये काम चल रहा है। इस रेल लाईन को यथाशीघ्र पूर्ण किया जाना चाहिये।

श्री पी० आर० शिनाय (उदीपी) : समापति महोदय, मैं महाराष्ट्र राज्य के तटवर्ती क्षेत्र अर्थात् उदीपी क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। नई दिल्ली, बम्बई तथा उत्तरी भारत जाने के लिये हमें पहले केरल तथा मद्रास को जाना पड़ता है जहाँ से हम गाड़ी बदल कर ही उत्तर की ओर आ सकते हैं। इस कठिनाई को दूर करने के लिये उदीपी होकर मंगलौर तथा बम्बई के बीच रेल लाईन बनाई जानी चाहिये।

मद्रावती तथा मंगलौर को रेल लाईन से मिलाना भी जरूरी है। मंगलौर तथा हरदन के बीच भी छोटी लाइन के स्थान पर बड़ी लाइन होनी चाहिये। बम्बई तथा मंगलौर के बीच रेल लाईन का सर्वेक्षण कार्य काफी धीमी रफ्तार से चल रहा है जिसे शीघ्र ही पूरा किया जाना चाहिये।

Shri C. M. Tiwari (Balrampur) : Mr. Chairman, Sir, I want to bring to the notice of hon. Minister of Railways that our area adjoining to Nepal has so far remained neglected. Secondly, claims of various contractor hailing from Balrampur are also pending for the last many years. Some steps should be taken to dispose of these claims. In addition, many employees are continuing there for the last so many years who should be transferred from there.

Dr. Govind Das (Jabalpur) : Mr. Chairman, Sir, I have been elected from Jabalpur. We have been constantly demanding for running a direct train from Delhi to Jabalpur. This demand should be met as early as possible.

Shri Ramavatar Shastri (Patna) : Deputy Leader of our party has rightly pointed out that the Railway Board officers are still continuing to work with old attitude which is not suitable in the changed circumstance. It will not be possible to bring out necessary improvements in the working of the railways so far as old attitude of these officers is there. I realised this fact day before yesterday when I had a telephonic talk with the chairman of the Railway Board. He may be talked with me was such which was not called for while talking with a Member of Parliament. The only thing I want is that the chairman of the Railway Board should know as to how one should deal with a Member of Parliament.

The hon. Minister in his speech has referred to the strike at Dhanbad. But what were the reasons which lead to this strike? Beating of wife of a switchman by a Hawaldar R. P. F. in fact lead to demonstration and strike by the labourers there. the hon. Minister has put all the blames on labourers without bringing the culprit to the task. The whole matter needs to be thoroughly enquired.

Train do not stop at Rajindernagar station in Patna due to which people are very much dissatisfied. The train should be ordered to have a stop there so that difficulties of the people are removed.

Shri Tula Ram (Ghatampur) : The Assam Mail should have a stop at Phaphoon station. The people are demanding it for a long time. Electricity arrangements should also be made at the Phaphoon station.

Railway thefts are common. My experience is that these thefts are committed in connivance with the Railway police and staff.

Safety of the railway passengers should be the over all responsibility of the Railway Ministry.

Shri Ram Chandra Vikal (Baghpat) : I request the hon. Minister of Railways to see that the 100 mile railway line between Shahdara and Saharanpur which had been closed should be reactivated. The farmers are facing great difficulties in sending out their produce and the school children and Teachers have also to experience great headship due to the closure of this line.

Mr. Chairman : You may continue your speech tomorrow.

इसके बाद लोकसभा 5 बजे म० प० तक के लिये स्थगित हुई ।

The Lok Sabha then adjourned till seventeen of the clock.

लोकसभा पांच बजे म० प० पर पुनः समवेत हुई ।

The Lok Sabha re-assembled at Seventeen of the clock.

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
Mr. SPEAKER IN THE CHAIR]

सामान्य बजट

GENERAL BUDGET

वित्त मंत्री (श्री यशवन्तराव चव्हाण) : महोदय, मैं वर्ष 1971-72 का अन्तरिम बजट पेश करता हूँ । भारत की जानता ने अपने प्रतिनिधियों के माध्यम से, जो इस सम्मान्य सदन के सदस्य हैं, श्रीमती इन्दिरा गांधी के नेतृत्व वाली सरकार में अपना असीम विश्वास प्रकट किया है । हममें से जिन व्यक्तियों को इस सरकार का, और जिस दल की यह सरकार है उस दल का सदस्य होने का गौरव प्राप्त है, उन्हें यह भली भांति मालूम है कि हम इस देश में जिस सीमा तक गरीब और बेरोजगार लोगों की भलाई करने के अपने वचनों को पूरा कर देंगे उसी सीमा तक हम जनता के इस निर्णय को न्यायोचित सिद्ध कर सकेंगे ।

प्रस्तावना

सामाजिक न्याय के साथ विकास की ओर अग्रसर होने के उद्देश्य से अभी पिछले दिनों में, देश की आर्थिक नीतियों में नए और साहसपूर्ण परिवर्तन किए जा चुके हैं । अब हमारा कार्य यह है कि हम अपनी संपूर्ण नीतियों का फिर से मूल्यांकन करें ताकि हम उन नीतियों को ठोस कार्यक्रमों का रूप देने और तेजी तथा दृढ़ संकल्प के साथ उन कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने के लिए उनकी प्रभावोत्पादकता को संकेन्द्रित कर सकें । केवल ऐसा करके ही हम विकास की गति को तेज कर सकेंगे, आय, सम्पत्ति और आर्थिक शक्तियों की असमानताओं को कम कर सकेंगे; विशाल पैमाने पर रोजगार पैदा कर सकेंगे और मूल्यों तथा शोधन-शेष (बैलेंस आफ पेमेण्ट्स) के उन

दबावों को दूर कर सकेंगे जो आन्तरिक तनाव पैदा करते हैं और विदेशी ऋणों पर हमारी निर्भरता को बढ़ाते हैं।

केन्द्रीय सरकार का बजट हमारे बुनियादी उद्देश्यों को पूरा करने का एक सशक्त साधन है। नई सरकार जिन थोड़े दिनों से सत्तारूढ़ है, उनमें हमारी बजट संबंधी स्थिति और नीतियों की सूक्ष्म और व्यापक समीक्षा करना सम्भव नहीं हुआ है, यह स्पष्ट ही है। अतः हम 1971-72 का मुख्य बजट संसद के आगामी सत्र में पेश करने का विचार करते हैं ताकि सरकार को और सम्मान्य सदस्यों को उन सभी विषयों की समीक्षा और मूल्यांकन करने के लिए पर्याप्त समय मिल जाए जो हमारे आर्थिक विकास की इस निर्णायक घड़ी में हम सबसे अपेक्षित हैं।

आज का मेरा उद्देश्य एक सीमित उद्देश्य अर्थात् लेखानुदान प्रस्तुत करना है जो कि 31 मार्च से पहले पास किया जाना है ताकि सरकार अगले वित्तीय वर्ष के पहले महीनों के दौरान, अपना काम चला सके। मैं आज बाद में जो वित्त विधेयक प्रस्तुत करूंगा, उसमें नए कर-प्रस्ताव नहीं हैं।

व्यय के खाते में, हमने रक्षा, सामान्य प्रशासन, राज्यों को सहायता और केन्द्रीय आयोजना के लिए उतनी ही व्यवस्था की है जितनी कि लेखानुदान की प्रारम्भिक अवधि में सभी आवश्यक और उपयोगी गतिविधियों को चालू रखने के लिए जरूरी होगी। इस अवस्था में भी, हम देशभर में रोजगार प्रदान करने के उद्देश्य से बनाए जाने वाले उत्पादक निर्माण-कार्यक्रम जैसे कुछ नए और महत्वपूर्ण कार्यक्रमों के लिए व्यवस्था करने का प्रस्ताव करते हैं ताकि उनका कार्यान्वयन भली-भांति शुरू किया जा सके। आगामी मई मास में मुख्य बजट पेश करने से पहले, विकास और सामाजिक कल्याण के परिव्यय (आउट-ले) में पर्याप्त वृद्धि के लिए व्यवस्था करने के उद्देश्य से, अधिक साधन जुटाने की गुंजाइश को भी ध्यान में रखते हुए, हम संपूर्ण स्थिति की समीक्षा करेंगे। अतः आयोजना-व्यय के अनुमान जो मैं आज प्रस्तुत करने वाला हूँ, अनन्तिम हैं। हम यह सुनिश्चित करने का प्रयास करेंगे कि आयोजित विकास की गति वर्ष-प्रति-वर्ष काफी तेज होती रहे।

आर्थिक स्थिति

पिछले बारह महीनों में देश की आर्थिक स्थिति, कुल मिलाकर, अनुकूल रही है। आर्थिक स्थिति की विस्तृत समीक्षा संसद के आगामी सत्र में प्रस्तुत की जाएगी। तथापि, सम्मान्य सदस्य मुझे देश की, पिछले वर्ष की अर्थव्यवस्था की मजबूती और कमजोरियों की संक्षिप्त रूपरेखा प्रस्तुत करने की अनुमति देंगे।

यह लगातार दूसरा वर्ष है जब कि अर्थव्यवस्था के विकास की दर, कुल मिलाकर, इतनी है कि उसे देखते हुए यह आशा की जा सकती है कि चतुर्थ आयोजना में निर्धारित लक्ष्य पूर्णरूप से प्राप्त हो जाएंगे। अनुमान है कि वास्तविक राष्ट्रीय आय, जिसमें 1969-70 में लगभग 5.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी, 1970-71 में भी उतनी ही और बढ़ जाएगी।

कृषि

अर्थव्यवस्था के समग्र विकास में कृषि के विकास का महत्वपूर्ण योगदान रहा है। अनाज

का उत्पादन 1969-70 में 9.95 करोड़ मेट्रिक टन था और उसमें 5.8 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी, आशा है, वह 1970-71 में 10.5 करोड़ मेट्रिक टन हो जाएगा और इस प्रकार उसमें फिर 5.5 प्रतिशत की वृद्धि होगी। आयात में उत्तरोत्तर कमी करते हुए भी, सरकार के पास अनाज का काफी बड़ा भंडार जमा हो गया है, जो इस समय 55 लाख मेट्रिक टन से भी अधिक का है; इसका तुलना में एक वर्ष पहले यह भंडार 45 लाख मेट्रिक टन से कम का था। अधिक मात्रा में अनाज उपलब्ध हो जाने के फलस्वरूप अनाज के भावों में गिरावट आई है।

किन्तु, गन्ने को छोड़कर बाकी सभी वाणिज्यिक फसलों का, विशेष रूप से कपास और तेलहन का उत्पादन पर्याप्त मात्रा में नहीं हुआ है और औद्योगिक उत्पादन और मूल्यों पर इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। हमने ऋण और सट्टेबाजी की गतिविधियों पर रोक लगाकर और आयात में वृद्धि करके, कृषि सम्बन्धी प्रमुख कच्ची सामग्री के मूल्यों में, अपर्याप्त उत्पादन के फलस्वरूप होने वाली वृद्धि को रोकने का प्रयत्न किया है। हमारे कृषि वैज्ञानिकों ने वाणिज्यिक फसलों की प्रति हैक्टेयर उत्पादकता को बढ़ाने के लिए नए कार्यक्रम तैयार करने में कुछ सफलता प्राप्त की है। इस प्रक्रिया को आगे बढ़ाना, मूल्यों को स्थिर करने और आयात पर कम निर्भर रहने के लिए ही आवश्यक नहीं है, बल्कि बारानी इलाकों में हमारे अधिकांश गरीब किसानों के रहन-सहन को सुधारने के लिए भी जरूरी है। मैं सम्मान्य सदस्यों को यह आश्वासन देता हूँ कि वाणिज्यिक फसलों की प्रति हैक्टेयर उपज को बढ़ाने के लिए जो भी आशाजनक कार्यक्रम तैयार किये जाएंगे उनके लिए हम वित्तीय और अन्य प्रकार की अधिक से अधिक सहायता देंगे।

उद्योग

वर्ष के दौरान औद्योगिक उत्पादन में, कुल मिलाकर, लगभग 6 प्रतिशत की वृद्धि होने की आशा है। औद्योगिक उत्पादन में जो बढ़ोतरी हुई है वह केवल पूंजीगत माल तैयार करने वाले उद्योगों, विशेषरूप से मशीनें और मशीनी औजार बनाने वाले उद्योगों ने ही नहीं की है, अपितु इसमें, महत्वपूर्ण मध्यवर्ती माल तैयार करने वाले उद्योगों, जैसे, एल्यूमीनियम, नाइट्रोजनी उर्वरक, पेट्रोलियम उत्पाद और भारी रसायन उद्योगों ने तथा अनेक प्रकार के उपभोक्ता-वस्तु उद्योगों ने भी अपना योगदान दिया है। नए उद्योगों और लघु उद्योगों का काम भी उत्साहवर्द्धक रहा है। तथापि, अब भी तथ्य यही है कि देश में औद्योगिक उत्पादन की गति काफी तेज करने की जरूरत है, और इसी उद्देश्य से कृषि सम्बन्धी और औद्योगिक दोनों ही प्रकार की कच्ची सामग्री, विशेष रूप से इस्पात, की पूर्ति को जल्दी से जल्दी बढ़ाने की आवश्यकता है। इसी उद्देश्य को सामने रखते हुए, सरकार बोकारो इस्पात कारखाने को जल्दी से जल्दी पूरा करने, सरकारी और निजी दोनों क्षेत्रों के मौजूदा इस्पात कारखानों के उत्पादन को बढ़ाने और दक्षिण के राज्यों में तीन नए इस्पात कारखाने स्थापित करने का विचार कर रही है। इन नए इस्पात कारखानों का प्रारम्भिक कार्य संतोषजनक रूप से आगे बढ़ रहा है। यहां भी हम वित्तीय तंगी के कारण, उनकी प्रगति को किसी प्रकार कम न होने देंगे।

1970 के दौरान अनुमोदित किए गए, नए औद्योगिक पूंजी-निवेश के प्रस्ताव, पिछले वर्ष की इसी अवधि के प्रस्तावों से परिमाण की दृष्टि से, काफी बड़े थे। देश में पूंजीगत माल का उत्पादन बढ़ रहा है और तदनुसार पूंजीगत माल से आयात के लिए आवेदन-पत्रों की संख्या

भी बढ़ रही है। हम औद्योगिक पूंजी-निवेश की इस प्रक्रिया को तीव्र गति देने के लिए प्रयत्न करेंगे ताकि रोजगार के अधिक अवसर पैदा हों और आने वाले वर्षों में बुनियादी वस्तुओं की कोई कमी न रहे।

सम्मान्य सदस्यों को विदित ही है कि गत वर्ष हमने औद्योगिक लाइसेंस देने, एकाधिकारों पर नियंत्रण रखने और सरकारी वित्तीय संस्थाओं की नीतियों में, पिछड़े प्रदेशों तथा नए उद्यमकर्ताओं को सहायता देने एवं राष्ट्रीय हित की दृष्टि से सहायता प्राप्त करने वाले बड़े एककों के प्रबन्ध और लाभकारिता में हिस्सा बंटाने पर अधिक जोर देने के उद्देश्य से, अनेक महत्वपूर्ण नीति-विषयक निर्णय लिये थे। आगे और औद्योगिक विकास करने की विपुल संभाव्य शक्ति को, जो कि हमने अपने पिछले बीस वर्षों के प्रयत्नों से उत्पन्न की है, हम तब तक पूरी तरह उपयोग में नहीं ला सकेंगे जब तक कि छोटे लोगों को अधिक संख्या में, नए कार्यक्रमों और उद्योग-धन्धों के कार्यक्षेत्र में न लाया जाएगा। अर्थव्यवस्था के समग्र हितों की दृष्टि से, बड़ी मात्रा में नए पूंजी-निवेश करना या मौजूदा बड़े एककों का विस्तार करना जब जरूरी हो जाएगा, उस समय हमारा यह प्रयत्न होगा कि संयुक्त क्षेत्र की संकल्पना के कल्पनाशील और लचीले उपयोग द्वारा और सरकारी क्षेत्र का विस्तार करके, आर्थिक शक्ति के कुछ हाथों में जमाव को कम करने की प्रक्रिया के साथ विकास और कार्यकुशलता का सामंजस्य स्थापित किया जाए।

मूल्य-स्थिति

1970 के उत्तरार्द्ध में, देश में मूल्य-स्थिति चिन्ता का विषय बन गई थी क्योंकि थोक-मूल्य-सूचकांक लगातार कई सप्ताहों तक, पिछले वर्ष के उन्हीं सप्ताहों की तुलना में, 7 प्रतिशत या इससे भी अधिक ऊँचा रहा था। हाल के सप्ताहों में सामान्य-मूल्य-सूचकांक, 1970 के इन्हीं सप्ताहों के सूचकांक की तुलना में, 4 प्रतिशत या इससे कम की वृद्धि सूचित करता है। फिर भी, मूल्य-स्थिति को देखते हुए लगातार सतक रहने की आवश्यकता है और हम सर्व-साधारण के काम में आने वाली अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्यों में उचित अंश तक स्थिरता लाने के लिए शक्तिशाली कदम उठाने का विचार करते हैं।

मूल्यों में जो वृद्धि हो रही है, वह समस्त विश्व में चिन्ता का विषय बनी हुई है और शायद ही ऐसा कोई देश हो जो इन हाल के वर्षों में प्रतिवर्ष 3 से 4 प्रतिशत तक की न्यूनतम सामान्य मूल्य वृद्धि को रोकने में सफल हुआ हो। तथापि हम लगातार हो रही इस मूल्य वृद्धि के परिणामों को, विशेष रूप से बँधी आय वाले वर्गों और गरीब लोगों के रहन-सहन के स्तर पर पड़ने वाले उसके प्रभावों की नजरदाज नहीं कर सकते। अब यह बात सब जगह सामान्य रूप से स्वीकार की जाती है कि जब तक वेतन और मूल्यों को और इनके जरिये आय को नियंत्रित करने की सक्रिय नीति नहीं अपनाई जाती, तब तक हम एक के बाद दूसरे उद्योग में लगातार बढ़ते हुए मूल्यों पर काबू नहीं पा सकते। हमारी परिस्थितियों में, मूल्य वृद्धि का एक बड़ा कारण बुनियादी कच्ची सामग्री की कमी भी है, जिसे हम केवल कुछ सीमा तक अधिक आयात करके ही पूरा कर सकते हैं। अतः बुनियादी वस्तुओं के उत्पादन की वृद्धि करने के प्रयत्न करना ही किसी भी मूल्य-नीति का एक अत्यावश्यक

अंग है। सट्टेबाजी के द्वारा, कुछ समय के लिए अपरिहार्य रूप से हो जाने वाली कमियों को, बढ़ाने-वढ़ाने की हर कोशिश को भी मजबूती से दबा देना होगा।

उत्पादन में हुई वृद्धि को देखते हुए मुद्रा उपलब्धि में जितनी वृद्धि होनी चाहिए थी, उससे अधिक वृद्धि हुई है। केन्द्रीय सरकार के बजट का घाटा उतना ही रहा है जितना हमने पिछले बजट में दिखाया था। तथापि, चालू वर्ष के अधिकांश दिनों में रिजर्व बैंक से वारिण्जिक बैंकों द्वारा उधार ली गई राशि का स्तर असामान्य रूप से ऊँचा रहा है। इसी पृष्ठभूमि को आधार बनाकर, रिजर्व बैंक ने जनवरी मास के पहले दिनों में बैंक दर को 5 प्रतिशत से बढ़ा कर 6 प्रतिशत कर दिया है और साथ ही, उसने बचतों के लिए प्रोत्साहन देने और जमा की रकमें जुटाने में सहायता देने के लिए तथा प्राथमिकता-प्राप्त प्रयोजनों को छोड़ कर अन्य प्रयोजनों के लिए अपने यहाँ से (रिजर्व बैंक से) उधार राशि लेने में बैंकों को निरुत्साहित करने के उद्देश्य से बहुत से उपाय किए हैं। इन उपायों का और इनके साथ ही, कम मात्रा में उपलब्ध होने वाली वस्तुओं के लिए अग्रिमों पर चयनात्मक नियंत्रणों को कड़ा करने का बहुत अच्छा प्रभाव पड़ा है।

वित्तीय संस्थाएँ

सम्मान्य सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि देश में 14 बड़े बैंकों का राष्ट्रीयकरण करने का महत्वपूर्ण कदम उठाते समय हमने जो उद्देश्य अपने सामने रखे थे, उनकी प्राप्ति की दिशा में शानदार शुरुआत हो चुकी है। उदाहरणार्थ, राष्ट्रीयकरण के बाद के पहले सत्रह या अठारह महीनों में, यानी 19 जुलाई, 1969 से 31 दिसंबर 1970 तक को अवधि में सरकारी क्षेत्र के बैंकों ने, यानी चौदह राष्ट्रीयकृत बैंकों ने और भारतीय स्टेट बैंक तथा उसके सात सहायक बैंकों ने प्रतिमास औसतन 145 नई शाखाएँ खोली हैं, जबकि उन्होंने 1969 की पहली छमाही में प्रतिमास 80 और 1968 में प्रतिमास 47 शाखाएँ खोली थीं। नई शाखाओं में से लगभग 70 प्रतिशत शाखाएँ उन स्थानों पर खोली गई हैं, जहाँ पहले बैंकिंग सुविधाएँ बिल्कुल नहीं थीं, और इन शाखाओं में से भी अधिकांश शाखाएँ ग्रामीण क्षेत्रों में खोली गई हैं। देश के 330 से अधिक जिलों में बैंकिंग सुविधा का गहन विकास करने के लिए अपनाई गई 'बैंक नेतृत्व योजना' (लीड बैंक स्कीम) के कार्यान्वयन में संतोषजनक प्रगति हो रही है। लगभग 80 जिलों के सर्वेक्षण की रिपोर्टें तैयार हो चुकी हैं और दूसरी कई रिपोर्टें तैयार होने वाली हैं। इन सर्वेक्षणों से निकाले गए परिणामों को सकलित किया जा रहा है और नई शाखाएँ खोलने के लिए वारिण्जिक बैंकों को केन्द्र सौंपने का काम लगातार चल रहा है। नई शाखाओं ने स्थानीय जमा की रकमों को जुटाने और उनका उन्हीं क्षेत्रों में उपयोग करने का जो काम किया है वह विशेष रूप से सराहनीय है।

समाज के जो अपेक्षाकृत कमजोर वर्ग अब तक ऋण दिए जाने के मामले में बैंकों द्वारा उपेक्षित रखे गए थे, उन पर भी अब विशेष ध्यान दिया जा रहा है। पहले जो क्षेत्र उपेक्षित रहे थे, जैसे कृषि, लघु-उद्योग, सड़क परिवहन चालक, छोटे व्यापारी और आत्म-नियोजित (सैल्फ एम्प्लाइड) व्यक्ति और पेशेवर लोग, उनके उधारखातों की कुल संख्या, जो जून, 1969 के आरम्भ में 3 लाख से कुछ कम थी, नवम्बर 1970 के अन्त तक बढ़कर 11 लाख

से भी अधिक हो गई और इन क्षेत्रों की कुल सहायता लगभग दुगुनी हो गई। इस वर्ष के प्रारम्भिक दिनों में भारतीय ऋण प्रत्याभूमि की स्थापना की गई है। इससे अब तक उपेक्षित रहे क्षेत्रों को ऋण देने की प्रक्रिया में और भी तेजी आ जाएगी। जब भिन्न-भिन्न ऋण दरों की योजना लागू हो जाएगी तो छोटे ऋणकर्ताओं को भी लाभ मिल सकेगा, इस समय एक समिति इस योजना के ब्योरे तैयार कर रही है।

सम्मान्य सदस्य यह महसूस करेंगे कि अन्य उत्पादक प्रतिष्ठानों की वास्तविक आवश्यकताओं की उपेक्षा न करते हुए, समाज के कमजोर वर्गों के प्रति अपने उत्तरदायित्वों को पूरा करने की, सरकारी क्षेत्र के बैंकों की क्षमता अन्ततोगत्वा इस बात पर निर्भर करेगी कि वे जमा की रकमों जुटाने में कितनी सफलता प्राप्त करते हैं और सब प्रकार के अपव्ययपूर्ण और अनुत्पादक ऋण देने से बचने के लिए ऋणों के अन्ततः उद्दिष्ट उपयोग की जांच पड़ताल करने की कितनी योग्यता रखते हैं। हालांकि इन दोनों ही उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों ने अच्छी शुरुआत की है, फिर भी मैं यह भलीभांति समझता हूँ कि इस विषय में ओर ग्राहकों को पहले से अच्छी सेवा प्रदान करने की दिशा में अब भी बहुत-कुछ करना बाकी है। हमारा विचार है कि कर्मचारियों को सार्थक प्रशिक्षण देने की सुविधाओं को बहुत अधिक बढ़ाया जाए और कार्मिक नीतियों को भी नया रूप दिया जाए ताकि सभी स्तरों पर कर्मचारियों और प्रबंधकों में अधिक सौहार्द और समर्पण की भावना जागृत हो। बैंक कर्मचारी स्वयं भी अनेक वर्षों से बैंक राष्ट्रीयकरण के सबसे कट्टर समर्थक रहे हैं और हमने भी, अपनी ओर से, उनके वेतन-भत्तों और उनकी काम करने की स्थितियों में सुधार करने की उचित मांगों पर ध्यान देने में कोई ढील नहीं की है। मुझे आशा और विश्वास है कि बैंक कर्मचारी, अलग-अलग और सामूहिक रूप से भी, देश के आर्थिक कायाकल्प के महत्वपूर्ण कार्य में अपना पूरा योगदान देंगे।

लम्बी अवधि के लिए वित्त व्यवस्था करने वाली संस्थाओं जैसे भारतीय औद्योगिक विकास बैंक, भारतीय औद्योगिक ऋण और निवेश निगम, औद्योगिक वित्त निगम और जीवन बीमा निगम तथा भारतीय यूनिट ट्रस्ट के लिए यह वर्ष भी सफलतापूर्ण रहा है। सम्मान्य सदस्यों को सम्भवतः विदित ही है कि औद्योगिक पुनर्निर्माण निगम नामक एक नया निगम स्थापित किया जा रहा है जिसका मुख्यालय कलकत्ता में होगा। आशा की जाती है कि यह निगम विशेषरूप से पूर्वी अंचल में कलकत्ता और उसके चारों ओर के इलाकों में अपना महत्वपूर्ण कार्य करके दिखाएगा। जहाँ संभव होगा यह निगम ऐसे औद्योगिक एककों को, जो अभी हाल ही में बंद हो गए हैं या बंद हो जाने का खतरा भेल रहे हैं, शेयर पूंजी का पुनर्निर्माण करके, प्रबन्ध मजबूत करके, उत्पादों में विविधता लाकर, प्रौद्योगिकी और श्रमिक-सम्बन्धों में सुधार करके और समुचित रूप से उदार शर्तों पर वित्त व्यवस्था करके, उन्हें फिर से अच्छी तरह चलाने का प्रयत्न करेगा। मुझे इसमें कोई सन्देह नहीं कि सब सम्बन्धित पक्षों के योगदान और सहयोग से, यह निगम बेरोजगारी को और अर्थ-व्यवस्था के एक महत्वपूर्ण क्षेत्र में व्याप्त आर्थिक और सामाजिक तनावों को कम करने के कार्य में अपनी उपयोगी भूमिका अदा करेगा।

शोधन-शेष

सम्मान्य सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि चालू राजस्व वर्ष के अंत तक हमने

अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा निधि को वे सब बकाया रकमें चुका दी थीं जो हमें 1966 और 1967 के नाजुक वर्षों में उससे लेनी पड़ी थीं। इसके अतिरिक्त हमने अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा निधि के अपने अंश (कोटे) में 75 करोड़ डालर से 94 करोड़ डालर की वृद्धि से संबंधित अपने दायित्वों को भी पूरा कर लिया है। हम विशेष आहरण अधिकारों (स्पेशल ड्राइंग राइट्स) की योजना के भी प्रमुख लाभानुभागी रहे हैं।

हालांकि पिछले दो-तीन वर्षों में हमारी विदेशी मुद्रा की स्थिति में कुल मिलाकर सुस्पष्ट सुधार हुआ है, फिर भी मैं इस बात पर जोर दिए बिना नहीं रह सकता कि हमारे शोधन-शेष (बैलेंस आफ पेमेण्ट्स) में किसी प्रकार का आत्म-संतोष कर लेने की कोई गुंजाइश नहीं है। उदाहरणार्थ, चालू वर्ष के दौरान, अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा निधि के संबंध में हमारी स्थिति में जितना सुधार हुआ है वह विशेष आहरण अधिकारों सहित हमारी अपनी संचित निधि में उतनी ही कमी हो जाने से बराबर हो जाएगा जिससे कि संतुलन करने पर, हमारी कुल संचित निधि की स्थिति में सुधार बहुत थोड़ा या बिल्कुल नहीं दिखाई देगा। अर्थ-व्यवस्था को बनाए रखने के लिए जारी किए गए आयात लाइसेंसों में भी काफी वृद्धि हुई है। उसका सम्पूर्ण असर तो अभी महसूस करना है। निर्यात की आय में प्रति वर्ष 7 प्रतिशत वृद्धि करने का जो लक्ष्य चतुर्थ आयोजना में निर्धारित किया गया है, उसे यदि वर्ष-प्रति-वर्ष प्राप्त करना है तो हमें व्यापक क्षेत्र में लगातार और भी अधिक प्रयत्न करने होंगे। विदेशी सहायता की शुद्ध (नेट) प्राप्ति की संभावना अनिश्चित बनी हुई है। यह स्थिति, विशेष रूप से तत्काल उपयोग में लायी जा सकने वाली सहायता जैसे, प्रायोजना-भिन्न सहायता और हमारे भारी ऋणों के परिशोधन के लिए पुनर्वित्त-व्यवस्था के सम्बन्ध में बनी हुई है।

ऐसी स्थिति में, हमारे लिए यही बुद्धिमत्तापूर्ण होगा कि हम निर्यात की वृद्धि और आयात के प्रतिस्थापन (इम्पोर्ट सबस्टीट्यूशन) के प्रत्येक सुअसवर का लाभ उठाएं और कम आवश्यक वस्तुओं के उपभोग और आयात पर अधिक से अधिक नियंत्रण रखें। इससे एक बार फिर, लागतों और मूल्यों पर काबू पाने की और उपभोग को विनियमित करने के लिए कर-साधनों का उपयोग करने की आवश्यकता पर जोर देने की जरूरत महसूस होती है। पूंजी-निवेश की प्राथमिकताओं का निर्धारण भी शोधन-शेष की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए करना होगा। हमें यह नहीं भूल जाना चाहिए कि हमारा उद्देश्य, न केवल सामाजिक न्याय के साथ अपितु आत्मनिर्भरता के साथ भी, विकास की ओर अग्रसर होना है। इनमें किसी एक मोर्चे पर भी सफलता प्राप्त करके संतोष की सांस लेने से पहले, हमें बहुत लम्बी मंजिल तय करनी पड़ेगी।

रोजगार

इस समय सबसे पहले हमें जिस विकट समस्या की ओर पूरे दिल से ध्यान देने की जरूरत है वह है, बेरोजगारी की समस्या। यही वह समस्या है जो हमारे अल्पवयस्क लोकतन्त्र के स्थायित्व के लिए सबसे अधिक खतरे वाली बात बनी हुई है। इस बात के संकेत तो मिलते हैं कि पिछले दो वर्षों में कृषि सम्बन्धी और औद्योगिक उत्पादन के पुनरुत्थान के फलस्वरूप देश में रोजगार की स्थिति में कुछ सुधार हुआ है। परन्तु तथ्य यही रहा है कि पिछले दो दशकों में हमारी तेज आर्थिक प्रगति के बावजूद भी जन-सामान्य की गरीबी और बेरोजगारी की

दोनों जुड़वां समस्याएं उतनी ही विकट बनी हुई हैं जितनी कि पहले कभी थीं। बड़े अंचलों में तो हालत शायद पहले से भी अधिक खराब हो गई है। इस बात को तो बिलकुल नहीं भुठलाया जा सकता कि गरीबी और बेरोजगारी का उन्मूलन तब तक नहीं किया जा सकता जब तक कि विकास की प्रक्रिया को निरन्तर जारी नहीं रखा जाता। परन्तु विकास करने के भी अनेक तरीके होते हैं और हमें उन तरीकों को खोज निकालना है जिनसे जन-साधारण की बेरोजगारी की समस्या अधिक से अधिक सुलभ सके।

इसी उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए सरकार ने कुछ समय पहले यह निर्णय लिया था कि देश के प्रत्येक जिले में रोजगार दिलाने वाली योजनाएं चालू की जाएं जिससे कि प्रत्येक परिवार में कम से कम एक व्यक्ति को तो रोजगार मिल सके। इस बारे में राज्य सरकारों को भी ये निर्देश दिये जा चुके हैं कि वे भी ऐसी योजनाएं तैयार करें जिनसे रोजगार के अधिक अवसर तो सुलभ हों ही, साथ ही प्रत्येक जिले की उत्पादन क्षमता में भी वृद्धि हो। उत्पादन वृद्धि के साथ-साथ अधिक रोजगार के अवसर सुलभ करने के देश-व्यापी कार्यक्रम के लिए 1971-72 के बजट में 50 करोड़ रुपये की व्यवस्था की जा रही है।

भारतीय रिजर्व बैंक ने वाणिज्यिक बैंकों की विशेष ऋण योजनाओं की समीक्षा करने के लिए जो समिति बनाई थी उसने आत्मनियोजन (सेल्फ एम्प्लायमेंट) को प्रोत्साहन और बढ़ावा देने के लिए कई बहुमूल्य सुझाव दिये हैं। समिति ने जो सिफारिशें की हैं उन पर तत्परता से विचार किया जा रहा है और उसके सम्बन्ध में निर्णय शीघ्र ही लिये जायेंगे।

1970-71 के बजट का प्रतिफल

गत वर्ष प्रधान मंत्रिमहोदय ने जो बजट प्रस्तुत किया था उसमें केन्द्र स्तर पर आयोजना-परिव्यय में पर्याप्त वृद्धि करने तथा राज्य स्तर पर आयोजना-परिव्यय में ऐसी ही वृद्धि करने के लिए राज्यों को भारी सहायता देने और समाज के सबसे अधिक जरूरतमन्द वर्गों के कल्याण के लिए अधिक तत्परता के साथ विकास की ओर अग्रसर होने के कई नए कार्यक्रमों की शृंखला के लिए धन की व्यवस्था की गई थी। इस वर्ष के दौरान, हमने राज्यों को दिए गए अपने वचनों को पूरा कर दिया है, और उनके बजट में की गई व्यवस्था के अलावा भी उनकी तात्कालिक आवश्यकताओं के लिए, जैसे कलकत्ता के महानगरीय क्षेत्रों में रहन-सहन की स्थिति में सुधार करने के लिए और अन्य राज्यों के बाढ़ तथा अकालग्रस्त क्षेत्रों में राहत कार्यों के लिए वस्तुतः काफी सहायता प्रदान की गई है। केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की न्यूनतम पेंशन और परिवार पेंशन में भी वृद्धि की जा चुकी है। कर्मचारी की मृत्यु हो जाने की सूरत में एक-मुश्त रकम प्रदान करने की और परिवार पेंशन देने की ऐसी ही एक योजना उन औद्योगिक कर्मचारियों के लिए पहले ही लागू की जा चुकी है जिन्हें अपने वेतन का $6\frac{1}{4}$ प्रतिशत भाग कर्मचारी भविष्य निधि में अंशदान करना पड़ता है और जो कोयला खान भविष्य निधि और बोनस योजना अधिनियम 1948 के अन्तर्गत आते हैं। अभी हाल ही में स्थापित किए गए आवास और नगर विकास वित्त निगम ने अपने कार्यकलापों का श्रीगणेश कर दिया है और यह सुनिश्चित करना हमारा प्रयत्न होगा कि ये कार्यकलाप तेज रफ्तार पकड़ लें ताकि हमारे बड़े बड़े नगरों में कुछ ठोस सुधार हो सके। आदिम जातीय क्षेत्रों और गंदी बस्तियों में रहने वाले बच्चों के पोषण के कार्यक्रम, पीने

का पानी सुलभ करने की योजनाएं, और छोटे किसानों, सीमान्तिक (मार्जिनल) किसानों तथा बारानी खेती के इलाकों के लिए विशेष योजनाएं चालू की जा चुकी हैं। बहुधा सूखाग्रस्त रहने वाले क्षेत्रों में कुछ चुने हुए ग्रामीण निर्माण-कार्यक्रमों पर सम्भवतः 25 करोड़ रुपये में निर्धारित लक्ष्य से कम खर्च होगा क्योंकि समयोचित योजनाएं बनाने और उनको अन्तिम रूप देने में समय लग गया था; फिर भी, सम्मान्य सदस्यों को कृपया ज्ञात रहे कि प्राकृतिक विपत्तियों में राहत देने के लिए, इस व्यवस्था के बाहर, 100 करोड़ रुपये की और राशि प्रदान की गई थी जिसके लिए बजट में केवल 50 करोड़ रुपये की व्यवस्था थी। इन विशेष योजनाओं को आगे भी चालू रखने के लिए आगामी वर्ष के बजट में व्यवस्था की जा रही है।

यह विश्वास करना पूर्णरूप से युक्तियुक्त होगा कि चालू वर्ष में राज्य स्तर पर आयोजना-परिव्यय में वृद्धि करने की जो कल्पना की गई थी वह पूरी हो जाएगी और कई राज्यों में तो आयोजना-परिव्यय प्रारम्भिक व्यवस्था से भी अधिक हो जाएगा। कमजोर वित्तीय स्थिति वाले राज्यों को विशेष सहायता देने के लिए बजट में 175 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई थी, उसे बढ़ाकर 195 करोड़ रुपये कर दिया गया है और उसके लिए संशोधित अनुमानों में व्यवस्था की जा रही है। फिर भी, यह चिन्ता का विषय है कि विशेष सुविधाओं के लिए पहले से अधिक व्यवस्था करने के बावजूद भी, कुछ राज्य सरकारें भारतीय रिजर्व बैंक से भारी ओवर-ड्राफ्ट लेती रही हैं और इस प्रकार अर्थ-व्यवस्था में मुद्रास्फीतिकारी दबाव बढ़ाती रही हैं। विशेष सुविधा के लिए निर्धारित राशियाँ आगे आने वाले वर्षों में, समस्त पद्धति के अनुसार, कम होती चली जाएंगी; इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए यह बहुत ही जरूरी हो गया है कि राज्य सरकारें, राजस्व के मामले में कड़ा अनुशासन बरतने और साधन जुटाने तथा उन्हें जमा रखने के सभी सम्भव उपाय करने में केन्द्रीय सरकार से किसी प्रकार भी पीछे न रहें।

जहां तक केन्द्र स्तर पर आयोजना-परिव्यय का सम्बन्ध है, ऐसे संकेत मिले हैं कि 1970-71 का वास्तविक व्यय, 1969-70 के वास्तविक व्यय की तुलना में, काफी, यानी 180 करोड़ रुपये, अधिक होगा। किन्तु यह देखकर बहुत निराशा होती है कि दोनों ही वर्षों में वास्तविक परिव्यय, मूल बजट व्यवस्था की तुलना में, सम्भवतः काफी कम होगा। केन्द्रीय क्षेत्र की बहुत-सी औद्योगिक प्रायोजनाएं, विशेषतः बोकारो इस्पात कारखाना, उर्वरक संयंत्र और पेट्रो-रसायन प्रायोजनाएं उतनी तेजी से प्रगति नहीं कर सकी हैं जैसी कि आशा थी। स्पष्ट है कि हमें आयोजना की बड़ी-बड़ी योजनाओं की छान-बीन करने और उनके लिए स्वीकृति देने की वर्तमान प्रक्रियाओं की विवेचनात्मक जांच करने और उनके कार्यान्वयन में अधिक गति लाने की आवश्यकता है। केन्द्रीय आयोजना में सम्मिलित बड़ी-बड़ी योजनाओं की प्रगति की समीक्षा करने का हमारा इरादा है ताकि आने वाले वर्ष में उनके लिए की जाने वाली व्यवस्था यथासम्भव यथार्थतापूर्ण हो। अवश्यंभावी कमियों को पूरा करने के लिए कुछ ऐसी अतिरिक्त योजनाएं भी तैयार रखी जाएंगी जो तत्काल चालू की जा सकती हों और जो जल्दी से प्रतिफल दे सकती हों और साथ ही गरीब लोगों की भलाई के लिए भी कुछ कर सकती हों। मैं सम्मान्य सदस्यों को यह बात बिलकुल स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि यद्यपि आयोजना सम्बन्धी प्राथमिकताओं में फिर से कुछ समायोजन करने और आयोजनागत कार्यक्रमों का फिर से कम-निर्धारण करने की आवश्यकता तो अवश्य है, किन्तु आयोजना के आकार को छोटा करने का कोई प्रश्न ही उपस्थित नहीं होता; बल्कि हमारा इरादा तो इसे बढ़ाने का है।

चालू वित्तीय वर्ष के संशोधित अनुमानों में, कर-राजस्व, विशेषरूप से आय और निगम कर से प्राप्त होने वाले राजस्व, 1970-71 के बजट अनुमानों की तुलना में कुछ अधिक होंगे, ऐसी आशा है। इस प्रकार चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों में कर-राजस्व 3,198 करोड़ रुपये दिखाया गया है जबकि बजट अनुमानों में वह 3,134 करोड़ रुपये रखा गया था। कर-भिन्न राजस्व में भी इसी प्रकार की वृद्धि होने की संभावना है। किन्तु, राजस्व प्राप्तियों में यह जो वृद्धि हुई है, वह बाजार ऋणों के अन्तर्गत लगभग 26 करोड़ रुपये और विदेशी सहायता के अन्तर्गत लगभग 50 करोड़ रुपये की कमी हो जाने से प्रतिसंतुलित हो जाएगी। आयोजना पर चालू वर्ष में हुए व्यय और राज्यों को दी गई सहायता के रूप में हुए व्यय की स्थिति के बारे में, मैं पहले ही संक्षेप में बता चुका हूँ। आयोजना-भिन्न व्यय के खाते में अन्तर डालने वाली बड़ी मद थी—वेतन आयोग का अन्तरिम पंचाट (एवार्ड), जो कि सरकार द्वारा पूर्णतः स्वीकार कर लिया गया था। कुल मिलाकर, और आंशिक रूप से वेतन आयोग के अन्तरिम पंचाट के फलस्वरूप, सरकारी क्षेत्र के उद्यमों का बजट में योगदान पहले से कम होने की उम्मीद है। इनमें से कुछ उद्यमों को उनकी नकद हानि और कार्यचालन खर्च को पूरा करने के लिए दिए जाने वाले ऋणों की राशि भी, बजट में की गई व्यवस्था की तुलना में, कोई 30 करोड़ रुपये अधिक होगी। संतुलन करने पर, केन्द्र सरकार के चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों में अब 230 करोड़ रुपये का बजट सम्बन्धी घाटा रहने का अनुमान है, जो बजट अनुमानों में दिखाए गए 227 करोड़ रुपये के घाटे के लगभग बराबर ही बैठता है।

बजट अनुमान 1971-72

करों की वर्तमान दरों के अनुसार, अगले वर्ष कुल 3,403 करोड़ रुपये का कर-राजस्व प्राप्त होने का अनुमान है, जिसमें से 850 करोड़ रुपया राज्यों के हिस्से में आएगा। आशा है, कर-भिन्न राजस्व, जिसमें खाद्य सहायता और पी० एल० 480 के राजस्व-अनुदान शामिल नहीं हैं, बढ़कर अगले वर्ष 966 करोड़ रुपये हो जाएगा जबकि वह इस वर्ष 908 करोड़ रुपये था। बाजार-ऋणों और अल्प बचतों की प्राप्तियों में बढ़ोतरी होगी, परन्तु विदेशी सहायता की प्राप्तियों में काफी कमी हो जाने, अर्थात् इस वर्ष के 518 करोड़ रुपये से घटकर 1971-72 में 421 करोड़ रुपये रह जाने की सम्भावना है। इसमें से अधिकांश कमी पी० एल० 480 की प्राप्तियों के अन्तर्गत होगी। प्रायोजना-भिन्न और प्रायोजनागत सहायता की शुद्ध प्राप्तियों में भी कमी हो जाने की सम्भावना है और अनुमान है कि वे इस वर्ष के संशोधित अनुमानों में दी गई 355 करोड़ रुपये की राशि से घटकर अगले वर्ष 324 करोड़ रुपये रह जाएंगी।

व्यय खाते में, सामान्य प्रशासनिक व्यय, चालू वर्ष की तुलना में, 15 करोड़ रुपये अधिक होगा। रक्षा व्यय के राजस्व और पूंजी दोनों खातों में, चालू वर्ष की बजट व्यवस्था की तुलना में, 65 करोड़ रुपये की अतिरिक्त व्यवस्था की जा रही है। मैंने जिन रोजगार दिलाने वाली योजनाओं का पहले उल्लेख किया है उनके लिए 50 करोड़ रुपये की व्यवस्था को फिलहाल आयोजना से बाहर माना जा रहा है। इसको छोड़कर, 1971-72 की आयोजना के लिए केन्द्रीय बजट में 1980 करोड़ रुपये की व्यवस्था होगी; यह राशि चालू वर्ष के बजट अनुमानों से 74 करोड़ रुपये अधिक है। यह सारी वृद्धि राज्य सरकारों और संघीय राज्य क्षेत्रों को दी जाने वाली आयोजना सम्बन्धी सहायता के कारण हुई है जिसके लिए इस वर्ष 711 करोड़ रुपये की व्यवस्था थी, जिसे बढ़ाकर अगले वर्ष 785 करोड़ रुपये किया जा रहा है। यह वृद्धि, योजना

आयोग और राज्य सरकारों के बीच, उनकी 1971-72 की आयोजनाओं के सम्बन्ध में किए गए विचार-विमर्श के आधार पर की गई है। मैंने इस अवस्था में भी, राज्यों को आयोजना सम्बन्धी सहायता देने के लिए पूरी व्यवस्था करना चाहा है ताकि राज्य सरकारें, अगले मई मास में प्रस्तुत किए जाने वाले केन्द्रीय बजट की प्रतीक्षा किए बिना ही, अपनी 1971-72 की वार्षिक आयोजनाओं को आगे चलाती रहें।

अगले वर्ष, केन्द्रीय सरकार की मुख्य आयोजना के लिए 1195 करोड़ रुपये की जो व्यवस्था की गई है वह उतनी है जितनी कि चालू वर्ष के बजट में की गई थी, हालांकि संभावित व्यय को देखते हुए जो अन्तरिम व्यवस्था अब की जा रही है, वह काफी अधिक होगी। मैं यह पहले ही स्पष्ट कर चुका हूँ कि हम मई मास में प्रस्तुत किए जाने वाले बजट में, केन्द्रीय आयोजना सम्बन्धी व्यवस्था को बढ़ाना चाहेंगे और यह सुनिश्चित करने के लिए भी प्रयत्न करेंगे कि मुख्य केन्द्रीय आयोजना के विभिन्न कार्यक्रमों के परिव्यय के लिए की जाने वाली व्यवस्थाओं की छानबीन और उनका फिर से क्रम-निर्धारण इस प्रकार किया जाए कि वे सब कमियाँ दूर हो जाएं जिन्होंने पिछले दो वर्षों में परेशानियाँ पैदा की हैं। इसके साथ ही, आयोजना-भिन्न व्यय की उन मदों को खोज निकालने के लिए जोरदार प्रयत्न किए जाएंगे जिनमें किरफायत की जा सकती हो।

वर्तमान संकेतों के आधार पर यह आशा की जा सकती है कि अगले वर्ष के राजस्व खाते में 114 करोड़ रुपये का अधिशेष (सरप्लस) रहेगा। कोई अतिरिक्त कर लगाए बिना ही हम अगले वर्ष राजस्व अधिशेष की आशा करते हैं; यह तथ्य यह सूचित करता है कि पिछले वर्ष के बजट में कर के आधार को विस्तृत करने का जो प्रयत्न किया गया था उसमें बहुत सफलता मिली है। किन्तु अभी तो कहानी का एक ही भाग पूरा हुआ है। पूंजी खाते में 354 करोड़ रुपये का घाटा रहने की सम्भावना है। इस प्रकार अन्तरिम बजट में कुल मिलाकर 240 करोड़ रुपये का घाटा रहने का अनुमान है जो लगभग उतना ही है जितना चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों में दिखाया गया है। चूँकि मई मास में प्रस्तुत किए जाने वाले बजट में आयोजना-परिव्यय के लिए पहले से काफी अधिक व्यवस्था करनी होगी और बजट-घाटे को मात्रा को बढ़ाना भी बुद्धिमत्तापूर्ण नहीं होगा, इसलिए साधनों के आधार को चौड़ा और गहरा करने का काम जारी रखना पड़ेगा। यदि विकास की गति को तीव्र करना है और फिर उस तीव्रता को आगे भी बनाए रखना है, तो फिर हम इस दायित्व से बिलकुल नहीं बच सकते।

महोदय, मैंने अन्तरिम बजट की जो संक्षिप्त रूपरेखा अभी प्रस्तुत की है, वह केवल हमारे इस संकल्प का प्रतीक मात्र है कि हम विकास की गति को तीव्र करेंगे और समाज के कमजोर वर्गों की आवश्यकताओं को पूरा करेंगे। यदि इस बजट में आयोजना-परिव्यय में वृद्धि करने और इस प्रयोजन के लिए अपेक्षित साधनों को इस तरीके से कि जिससे हमारे बड़े सामाजिक उद्देश्य भी साथ ही पूरे हो जाएँ, बढ़ाने के हमारे इरादे का अधिक स्पष्ट संकेत देना सम्भव नहीं हो पाया है तो सम्मान्य सदस्य यह महसूस करेंगे कि मैं जिस बजट को प्रस्तुत कर रहा हूँ, उसमें सभी वित्त मंत्रियों को सुलभ होने वाले मुख्याधार का, अर्थात् अधिक राजस्व

जुटाने और राजस्व पद्धति में समुचित परिवर्तन करके आय और धन का फिर से वितरण करने की शक्ति का, सहारा नहीं लिया गया है। मैं आशा करता हूँ कि मुझे आगामी सप्ताहों में सभी सम्मान्य सदस्यों से और जन-साधारण से भी रचनात्मक सुझाव प्राप्त होंगे।

राजनीतिक स्वतंत्रता जो हमने लड़कर प्राप्त की है और लोकतंत्रीय पद्धतियाँ जो हमने स्वयं अपनाई हैं, उनमें जीवन-शक्ति है, इसका जितना प्रमाण पिछले सप्ताहों में मिला है उतना पहले कभी नहीं मिला था। अब हम गरीबी और अन्याय के विरुद्ध एक नई लड़ाई लड़ रहे हैं। मुझे कोई संदेह नहीं कि भारत की जनता एक बार फिर विजयी होगी और इस महान और पुरातन देश में शीघ्र ही सामाजिक और आर्थिक स्वतंत्रता का नया अरुणोदय होगा।

महोदय, इन शब्दों के साथ, मैं इस सदन को यह अन्तरिम बजट समर्पित करता हूँ।

वित्त विधेयक, 1971

Finance Bill, 1971

वित्त मंत्री (श्री यशवंतराव चव्हाण) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्तीय वर्ष, 1971-72 के लिए कतिपय उपान्तरों सहित आय-कर की विद्यमान दरों को चालू रखने के लिए और सीमा-शुल्क तथा उत्पाद-शुल्क के विशेष और नियामक शुल्कों को और टैरिफ और व्यापार के साधारण करार के अधीन कतिपय प्रतिबद्धताओं को चालू रखने के लिए उपबन्ध करने के लिए और उक्त वर्ष के लिए नमक-शुल्क को चालू न रखने के लिए विधेयक पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वित्तीय वर्ष, 1971-72 के लिए कतिपय उपान्तरों सहित आय-कर की विद्यमान दरों को चालू रखने के लिए और सीमा-शुल्क तथा उत्पाद-शुल्क के विशेष और नियामक शुल्कों को और टैरिफ और व्यापार के साधारण करार के अधीन कतिपय प्रतिबद्धताओं को चालू रखने के लिए उपबन्ध करने के लिए और उक्त वर्ष के लिए नमक शुल्क को चालू न रखने के लिए विधेयक पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

श्री यशवंतराव चव्हाण : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

इसके बाद लोक सभा गुरुवार, 25 मार्च 1971/4 चैत्र, 1893 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the clock on Thursday, March 25, 1971/Chaitra 4, 1893 (Saka).