

लोक-सभा वाद-विवाद

(चौथा सत्र)

3rd Lok Sabha



(खण्ड १४ में अंक ११ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

एक रुपया (देश में)

चार शिलिंग (विदेश में)

विषय-सूची

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	पृष्ठ
तारांकित प्रश्न* संख्या २६६ से ३१२	१२४६—७६
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या ३१३ से ३२१	१२६०—६४
अतारांकित प्रश्न संख्या ५५६ से ५६६	१२६४—१३०३
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१३०३-०४
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति .	१३०४
चौदहवां प्रतिवेदन ।	
प्राक्कलन समिति	१३०४
चौबीसवां और पच्चीसवां प्रतिवेदन ।	
अनुदानों की मांगें (रेलवे)	१३०४—०७
	१३०६—५६
श्री पु० र० पटेल	१३०४-०५
डा० पं० शा० देशमुख	१३०५
श्री कृष्णपाल सिंह	१३०५-०६
श्री शाहनवाज खां	१३०६-०७
श्री प्रभात कार	१३०६
श्री म० ला० द्विवेदी	१३०-६-१३
श्री लीलाधर कोटकी	१३१३
श्रीमती यशोदा रेड्डी	१३१३-१४
श्री बेरवा कोटा	१३१४—१७
श्री इकबाल सिंह	१३१७
डा० महादेव प्रसाद	१३१७—२०
श्रीमती ज्योत्सना चंदा	१३२०
श्री कछवाय	१३२०—२२
श्री भागवत झा आजाद	१३२२
श्री न० प्र० यादव	१३२२—२४

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

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

गुरुवार, ७ मार्च १९६३

१६ फाल्गुन, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

विदेशी बैंकों में आस्तियां

†*२९९ { श्री स० मो० बनर्जी :
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :
श्री भू० ना० मंडल :
श्री राम सेवक यादव :
श्री बागड़ी :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नवम्बर १९६२ के बाद कुछ और व्यक्तियों ने विदेशी बैंकों में अपनी आस्तियों की घोषणा की है ;

(ख) यदि हां, तो उन की कुल राशि कितनी है ; और

(ग) क्या भारत में रहने वाले भारतीयों की विदेशी बैंकों में कुल आस्तियों का पता चलाने के लिये सरकार ने कोई कार्यवाही की है ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : (क) जी हां ।

(ख) १ नवम्बर, १९६२ से फरवरी १९६३ के अन्त तक की अवधि में ३.७५ लाख रुपये की कुल राशि की घोषणा की गई है ।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) दिनांक ७ सितम्बर, १९६१ को सरकारी अधिसूचना संख्या एफ० १ (१५) ई० सी ६१ के उपबन्धों के अन्तर्गत सभी भारतवासियों के लिये अपने विदेशी खातों की घोषणा करना आभार्य बना दिया गया था ।

†श्री स० मो बनर्जी : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इस वक्तव्य में कोई सच्चाई है कि बहुत से ऐसे भारतीय हैं जो स्विट्जरलैंड में विदेशी बैंकों में खाते रख रहे हैं जहाँ कि नाम नहीं बताए जाते हैं और यदि हाँ, तो इन खातों का पता लगाने के लिये सरकार क्या उपाय कर रही है ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : यदि हमें पता चले कि वे विदेशी बैंकों में अपना हिसाब रख रहे हैं और यदि इस का कोई ठोस प्रमाण भी मिल जाये, तो रक्षित बैंक इस मामले में उचित कार्यवाही करेगा ।

†श्री स० मो० बनर्जी : अपने खातों के बारे में स्वेच्छापूर्वक बताने की इस प्रक्रिया के अतिरिक्त विदेशी बैंकों में उन के खातों को सुनिश्चित करने के लिये और क्या कदम उठाये गये हैं ? क्या यह सच है कि राजे, महाराजे और बड़े बड़े व्यापारी विदेशी बैंकों में नियमित रूप से अपना हिसाब रख रहे हैं ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : अधिसूचना के जारी किए जाने के बाद ३३० लाख रुपये की राशि के ९५० खातों की घोषणा की गई थी जिन में महाराजे और भूतपूर्व शासक भी हैं । १२ नवंबर, १९६१ को निर्धारित तिथि के बाद फरवरी १९६३ तक सत्तर और खातों की घोषणा की गई है जिन की कुल राशि १०.६५ लाख रुपये है ।

श्री रामसेवक यादव : मैं यह जानना चाहता हूँ कि विदेशी बैंकों में मुद्रा का अब तक जो पता चला है, क्या उस में राज्यों के मुख्य मंत्रियों, केन्द्र के मंत्रियों और प्रधान मंत्री का भी हिसाब है, यदि हाँ, तो क्या उस रुपये को विदेशी मुद्रा की शकल में इस्तेमाल करने का कोई प्रयास किया जा रहा है ।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : हमारी जानकारी में ऐसा कोई हिसाब नहीं है ।

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : मैं सिर्फ यह कहना चाहता हूँ कि अगर किसी व्यक्ति के बारे में पूछा जाय कि उसका हिसाब है या नहीं, तो उस के बारे में मैं कह सकता हूँ, लेकिन ऐसी रीविंग एन्क्वायरी नहीं की जा सकती है कि किस किस का हिसाब है । इतना मैं जरूर कह सकता हूँ कि मिनिस्टर्स और प्राइम मिनिस्टर्स के कुछ अनजाने नहीं हैं और उसमें इर्रैगुलर कुछ नहीं है ।

श्री राम सेवक यादव : अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न का दूसरा भाग यह था कि यदि किसी का भी एकाउंट हो, तो क्या उस रुपये को विदेशी मुद्रा की शकल में इस्तेमाल करने की कोई योजना सरकार के पास है ।

श्री मोरारजी देसाई : गवर्नमेंट की परमिशन के बगैर किसी को भी उस का उपयोग करने का अधिकार नहीं है ।

श्री हेम बरूआ : क्या यह सच नहीं है कि प्रवर्तन निदेशालय^१ के १९६२ के प्रतिवेदन से कई ऐसे वैयक्तिक भारतवासियों के मामलों का पता चला है जो रक्षित बैंक की आवश्यक आज्ञा के बिना विदेशी बैंकों में हिसाब रख रहे हैं और यदि हां तो उन लोगों को ऐसा करने का तरीका क्या था ? क्या सरकार इस का कुछ पता लगा पाई है और उसने प्रवर्तन निदेशालय के प्रतिवेदन में उल्लिखित व्यक्तियों के विरुद्ध कदम उठाये हैं ?

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : यदि प्रवर्तन निदेशालय ऐसी अतिव्यमित्ताओं की ओर संकेत करता है तो उपयुक्त कार्यवाही करना प्रवर्तन निदेशक का काम है और कार्यवाही करने के लिये वह काफी सक्षम है ।

श्री काशी राम गुप्त : कौन कौन से देश हैं जहां कि ये खाते रखे जाते हैं ?

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : किन देशों में खाते रखे जाते हैं यह जानकारी तो मुझे उपलब्ध नहीं है । अधिकतर वे इंग्लैंड और स्विट्जरलैंड में हैं ।

श्री त्यागी : बाहर के देशों में अपने खाते रखने वाले लोगों को अपना हिसाब प्रकट करने की प्रेरणा देने के लिये क्या कोई प्रोत्साहन दिये जाते हैं ?

श्री मोरारजी देसाई : १९६१ में हम ने एक अधिसूचना जारी की थी जिस में प्रत्येक को सूचित किया गया था कि दो महीने के अन्दर अपने खातों की घोषणा कर दें जिस दशा में कोई दंड नहीं दिया जायगा । इस पर लगभग ९५० खाते प्रकट किये गये थे और उन्हें अपने हिसाब में ५०० पौंड तक रखने और जो देश में ले आने की अनुमति दे दी गई है । उन ५०० पौंड में से वे चिकित्सा तथा अन्य चीजों पर खर्च कर सकते थे, यदि सामान्य नियमों के अधीन उन्हें ऐसी अनुमति हो, जिन के लिये उन्हें तब तक और विदेशी मुद्रा नहीं दी जायेगी जब तक कि वे अपने हिसाब में जमा राशि का प्रयोग न कर लें । ये सुविधायें उन्हें दी जाती हैं इसलिये कुछ और मामलों को अब भी प्रकट किया जा रहा है ।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न । श्री बिशनचन्द्र सेठ ।

श्री बागड़ी : अध्यक्ष महोदय, नाम तो इसमें मेरा भी था ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य लेट आए हैं ।

श्री बागड़ी : नहीं, मैं तो तीन दफा उठ चुका हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : तो मेरी ही गलती होगी और मैंने उन को नहीं देखा होगा । लेकिन अब मैं अगले प्रश्न पर चला गया हूँ ।

श्री मूल अंग्रेजी में

^१Enforcement Directorate.

गुलाटी आयोग का प्रतिवेदन

+

- †*३००. { श्री बिशन चन्द्र सेठ :
 श्री यशपाल सिंह :
 श्री बासप्पा :
 श्री रघुनाथ सिंह :
 श्री शिवमूर्ति स्वामी :
 श्री जं० ब० सि० बिष्ट :
 श्री पें० वेंकटासुब्बया :
 श्री दी० चं० शर्मा :
 श्री प्र० कु० घोष :
 श्री विद्याचरण शुक्ल :
 श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
 श्रीमती जमुना देवी :
 श्री कोया :
 श्री लक्ष्मी दास :
 डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
 श्री मोहसिन :
 श्री रा० शि० पाण्डेय :
 श्री सिद्दिया :
 डा० श्रीनिवासन :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री ६ नवम्बर, १९६२ के तारंकित प्रश्न सख्या ४८ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या गुलाटी आयोग के प्रतिवेदन पर सरकार ने विचार कर लिया है ; और
 (ख) यदि हां, तो इसे कहा तक क्रियान्वित किया गया है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन): (क) प्रतिवेदन अभी सरकार के विचाराधीन है ।

(ख) राज्यों से परामर्श किया गया है और कुछ ही समय में निर्णय कर लिय जाने की संभावना है ।

†श्री रंगा : क्या यह सच नहीं है कि इसे नियुक्त करते समय घोषणा की गई थी कि यह केवल एक तथ्यान्वेषी आयोग है और सम्बन्धित सरकारों के बीच १९५१ में किये गये समझौते के बारे में कोई निर्णय देने या सिफारिश करने की इससे आशा नहीं थी ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : ऐसी कोई चीज नहीं है जिस के आधार पर जो कुछ माननीय सदस्य ने कहा है वह कहा जा सके । उन्होंने केवल गोदावरी और कृष्णा के जल के बारे में सिफारिश की हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री रंगा : मेरा प्रश्न था : क्या यह सच नहीं है कि उन से कोई सिफारिश करने की अपेक्षा नहीं थी बल्कि केवल एक तथ्यान्वेषी आयोग के रूप में काम करने और यह देखने की संभावना थी कि क्या उस समझौते के होने के बाद जल संभरण और उसके प्रयोग की संगणना में कोई परिवर्तन हुए हैं ?

†श्री अलगेशन : माननीय सदस्य की धारणा बिल्कुल ठीक है । उन्हें कोई पंचाट देने के लिये नहीं कहा गया था ; उन्हें केवल दोनों नदियों में पानी की उपलब्धता का पता लगाने के लिये कहा गया था ।

†डा० पं० शा० देशमुख : यदि इसका प्रतिवेदन प्रकाशित किया जाना है तो कब किया जायेगा ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : जब सरकार कोई निर्णय करले और उस निर्णय का पता चल जाये ।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या हम इस प्रतिवेदन की मुख्य मुख्य बातें या सिफारिशें जान सकते हैं और क्या गुलाटी आयोग ने कोई ऐसे सिद्धान्त निर्धारित किये हैं जिनके अनुसार भविष्य में पानी के अन्तर्राज्यीय विभाजन को विनियमित किया जायेगा ?

†श्री अलगेशन : जब प्रतिवेदन प्रकाशित होगा तो उन्हें सारी जानकारी मिल जायेगी ।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या मुख्य मुख्य और महत्वपूर्ण सिफारिशों, केवल एक या दो, बताने में कोई आपत्ति है ?

†अध्यक्ष महोदय : उन की प्रतीक्षा क्यों न की जाए ?

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सम्बन्धित राज्यों के कुछ मुख्य मंत्रियों ने इस प्रतिवेदन पर, जल के विभाजन के सम्बन्ध में उन के विचारों पर तथा जो बातचीत चल रही है उसमें इन्हें कहां तक क्रियान्वित किया जायेगा और कहां तक उल्लंघन होगा इस पर घोर असन्तोष प्रकट किया है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : मुख्य मंत्रियों या किसी और के विचार मामले के इस प्रक्रम पर नहीं बताये जा सकते हैं ।

†श्री हेम बरुआ : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सच नहीं है कि इस गुलाटी आयोग को मूलतः दोनों नदियों के जल ससाधनों तथा इन नदियों पर परियोजनाओं की आवश्यकताओं का मूल्यांकन करने के लिये नियुक्त किया गया था ? अब जब कि उन्होंने प्रतिवेदन दे दिया है तो क्या उसे सम्बन्धित राज्यों को भेजा गया है और यदि भेजा गया है तो उन की प्रतिक्रिया क्या है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : प्रतिवेदन राज्य सरकारों को भी भेजे गये थे । आयोग द्वारा दिये गये प्रतिवेदन राज्य सरकारों को दिये गये थे । जहां तक उनके विचारों का सम्बन्ध है, वे उन्हें तब तक गुप्त रख रहे हैं जब तक कि हम निर्णय न कर लें ।

श्री हेम बरुआ : एक औचित्य प्रश्न पर, श्रीमान् । आप केवल एक ही आधार पर माननीय मंत्रियों का बचाव करते रहे हैं अर्थात् जब वे यह कहते हैं कि लोक-हित में इसे नहीं बताया जा सकता ।

†मूल अंग्रेजी में

हम आप से सहमत हैं कि लोक-हित में बातें प्रकट नहीं की जानी चाहिये। इस विशेष मामले में उन्होंने इसे एक भेद बना कर रखा है। इसे गुप्त रखने के क्या कारण हैं ?

†हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम : इसी कारण कि इसे प्रकट करना लोकहित में नहीं है।

†श्री बड़े : क्या यह सत्य है कि कल कुछ एम० पी० ने कृष्णा-गोदावरी के झगड़े के बारे में कोई रिप्रेजेंटेशन माननीय मंत्री को दिया है और इस कमीशन की रिपोर्ट के बारे में आवेदन दिया है ?

†हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम : मुझे याद नहीं कि कोई ऐसा अभ्यवेदन आया हो।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न। श्री द्वा० ना० तिवारी। अनुपस्थित। श्री रा० गि० दुबे.. अनुपस्थित। श्रीमती रेणु चक्रवर्ती।

श्री बड़े : श्रीमान्, मेरा प्रश्न यह नहीं था

†अध्यक्ष महोदय : श्री बड़े को ध्यान रखना चाहिये कि उसे हम बहुत पहले पीछे छोड़ आये हैं। श्री बिशन चन्द्र सेठ।

दिल्ली जल संभरण

†*३०१. { श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री द्वा० ना० तिवारी :
श्री रा० गि० दुबे :
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रीष्मकाल में राजधानी में साफ पानी की कमी को पूरा करने के लिये तथा जिन क्षेत्रों में साफ पानी उपलब्ध नहीं है वहां साफ पानी का संभरण करने के लिये कोई प्रबन्ध करने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्योरा है ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) जी हां।

(ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

दिल्ली के अधिकतर क्षेत्रों में गर्मियों के महीनों में पानी की कोई कमी नहीं होती। तथापि, कभी कभी निम्नलिखित कारणों से जल संभरण में कमी हो जाती है :—

१. वजीराबाद में यमुना नदी में पानी की कमी।

२. कुछेक इलाकों में पाइपों में पानी का कम दबाव।

†मूल अंग्रेजी में।

यमुना में पानी की कमी को दूर करने के लिये पंजाब सरकार के साथ पश्चिमी यमुना नहर के मुनाक स्थान से नदी में नहर का पानी छोड़ने का प्रबन्ध किया गया है। यदि बजीराबाद में यमुना में नदी की निकासी ३०० क्यूजिक्स से नीचे चली जाती है तो देहली नगर निगम पंजाब सरकार से पानी छोड़ने की प्रार्थना करेगा।

नगर में अनेक ऐसे क्षेत्र हैं जहां पिछले ग्रीष्मकाल में गर्मियों के महीनों में पानी का दबाव कम था। वे हैं :—

(क) पुराने नगर के भाग जैसे कि चांदनी चौक, नया बाजार, फाटक हबश खां, जोगदियां कालोनी, फराशखाना आदि।

(ख) ईस्ट पार्क रोड और रोहतक रोड का इलाका।

(ग) राजेन्द्र पार्क।

(घ) डिफेंस कालोनी, फ्रेंड्स कालोनी, लाजपत नगर।

(ङ) मालवीय नगर और हौज खास।

(च) दत्तिया गंज के भाग, जंगपुरा और करौल बाग के ब्लॉक ७ और ८।

उपरोक्त (क) में उल्लिखित इलाकों को आराम मिलेगा क्योंकि काश्मीरी गेट से चांदनी चौक तक निगम द्वारा १५" का मेन पाइप बिछाया जा रहा है और काम के ३० अप्रैल, १९६३ तक पूरा हो जाने की संभावना है।

(ख) में उल्लिखित इलाकों में दबाव को सुधारने के लिये झंडेवाला जलाशय से १८ का मोटा पाइप बिछा दिया गया है और वह चालू हो गया है।

(ग) में उल्लिखित इलाकों में दबाव को सुधारने के लिये निगम ने एक ऊंचे दबाव वाले मुख्य पाइप से अस्थायी कनेक्शन दे दिया है।

(घ) में वर्णित इलाकों में दबाव को सुधारने के लिये कालकाजी जलाशय से रिंग रोड तक २४" × २१ का मोटा पाइप बिछा दिया गया है।

(ङ) और (च) में वर्णित इलाकों में दबाव में वृद्धि करने के लिये नये पाइप अभी नहीं बिछाये गये हैं। उन्हें एक क्रमगत कार्यक्रम के अनुसार बिछाया जायेगा और तब तक इन इलाकों में सल्यम वाल्व को उचित रूप से चला कर कुछ सहायता दी जाएगी।

जिन नये इलाकों में साफ पानी का संभरण किया गया है वे निम्नलिखित हैं :

कैलाश, रामकृष्णपुरम, नई देहली, साउथ एक्सटेशन भाग १ और २, राजा गार्डन, नजफगढ़ रोड पर गन्दी बस्तियों के पुनर्वास और देहली विकास प्राधिकार के इलाके, झिलमिल कालोनी और शाहदरा में जी० टी० रोड पर १२ एकड़ का गन्दी बस्तियां आवास क्षेत्र।

अब तक लगभग २००० एकड़ के अतिरिक्त क्षेत्र में जल संभरण किया गया है। तीसरी पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि में एक क्रमगत कार्यक्रम के अनुसार अतिरिक्त १०००० एकड़ों

मूल अप्रैल में

में साफ पानी देने का विचार है। इन क्षेत्रों में सरकारी अर्द्ध-सरकारी, तथा म्युनिसिपल और प्राइवेट कालोनियां सम्मिलित हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : गर्मियों के दिनों में जब दिल्ली में नलों में पानी कम हो जाता है, उस समय लोग दिल्ली के कुओं के पानी का इस्तेमाल करते हैं जो कि ठंडा भी होता है। इन कुओं के पानी को साफ करने की कोई व्यवस्था क्या की गई है जिससे लोग इस पानी को पियें तो नुकसान न हो ?

†डा० द० स० राजू : पानी की कमी दो कारणों से हो सकती है।

†अध्यक्ष महोदय : जब नलों में पानी चला जाता है तो लोग कुओं का प्रयोग करते हैं। क्या उस पानी को शुद्ध करने के भी कोई उपाय किये जा रहे हैं ?

†डा० द० स० राजू : ब्लीचिंग पाउडर और पोटेशियम परमैंगनेट से पानी को कीटाणुरहित करने की सिफारिशें हैं।

श्री रा० शि० पाण्डेय : क्या माननीय मंत्री जी को खबर है कि दिल्ली में कुल कितने कुएं हैं और कितने कुओं का पानी अच्छा है और कितनों का खराब है ?

†डा० द० स० राजू : नवीनतम संकटकाल को देखते हुए कइ सौ कुओं को नया रूप दिया गया और साफ किया गया है।

†श्री भागवत झा आजाद : विवरण में कहा गया है कि बहुत रेंसे इलाके ग्रीष्मकाल में कम दबाव वाले इलाके होते हैं। क्या सरकार जानती है कि इन इलाकों में, जिन्हें कि कम दबाव वाले इलाके कहा गया है, पानी बिल्कुल ही नहीं होता ? आने वाली ग्रीष्म ऋतु में उन्हें पानी वाले क्षेत्र बनाने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†डा० द० सा० राजू : एक सिफारिश यह है कि नये चौड़े पाइप बिछाये जा रहे हैं। दूसरी बात यह है कि यमुना में पानी के दबाव के गिर जाने से पानी का दबाव कम हो सकता है जिस स्थिति में हम पंजाब से अधिक पानी लेते हैं।

†श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या पिछले वर्ष की अपेक्षा इस वर्ष जल संभरण की व्यवस्था में कोई सुधार हुआ है और वे सुधार क्या हैं ?

†डा० द० स० राजू : मुख्य पाइपों के सुधार के बारे में सिफारिश की गई है।

†श्री अन्सार हरवानी : पानी की कमी दिल्ली में एक चिर रोग बन गई है। क्या सरकार के पास इस समस्या के समाधान के लिये कोई दीर्घकालीन योजना है अथवा वह केवल कभी कभी कुछ योजनायें बना लेती है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह विवरण में दिया हुआ है :

†श्रीमती सावित्री निगम : ग्रीष्म ऋतु में दिल्ली में अनियमित जल संभरण को देखते हुए क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार कुछ बरमे लगाने का विचार रखती है और क्या ऐसे बरमे प्राप्त करने के लिये निर्धन लोगों को वित्तीय सहायता देने की कोई निमित्त योजना है ?

†मूल अंग्रेजी में

†डा० द० सा० राजू : नगर निगम तथा नई दिल्ली नगरपालिका बरमे लगाने के लिये पहले ही उपाय कर रहे हैं। कई सौ तो लगाये भी जा चुके हैं।

†श्री गु० सि० मुसफिर : क्या सरकार के पास कोई अन्दाजा है कि कितने लोगों को फिल्टर्ड वाटर नहीं मिलता है और किस किस एरिया में वे लोग रहते हैं ?

†डा० द० स० राजू : मैं ठीक ठीक आंकड़े नहीं दे सकता।

†डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : विवरण से पता चलता है कि (ड) और (च) में उल्लिखित इलाकों में नये मोटे पाइप अभी तक नहीं बिछाये गए हैं। कहा गया है कि एक क्रमगत कार्यक्रम के अनुसार एक लम्बी अवधि में ऐसा किया जाएगा। हम क्रमगत कार्यक्रम का ब्योरा जानना चाहते हैं और यह भी जानना चाहते हैं कि इस क्रमगत कार्यक्रम को कब तक पूरा किया जायेगा जिससे कि (ड) और (च) में वर्णित इलाकों को आराम हो।

†डा० द० स० राजू : यह कब पूरा होगा इसका मैं ठीक समय नहीं बता सकता।

†अध्यक्ष महोदय : बाद में वह यह जानकारी पटल पर रख दें।

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार को जानकारी है कि गर्मियों के दिनों में साउथ एवेन्यू में सिर्फ सुबह शाम ही पानी मिलता है, बाकी समय पानी बन्द रहता है, यदि हां तो इसका क्या इंतजाम किया जा रहा है ?

†डा० द० स० राजू : मैं उत्तर दे चुका हूँ। इसका कोई विशेष उत्तर नहीं है।

श्री कछवाय : नई दिल्ली में पानी के नल कितने समय तक बन्द रहते हैं और चौबीस घंटे पानी मिले, इसके बारे में क्या कोई प्रबन्ध किया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : यह उन्होंने बता दिया है।

†श्री स० मो० बनर्जी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है कि मंत्री महोदय के आश्वासन के उपरान्त भी रामकृष्णपुरम और अन्य नये इलाकों में जल संभरण.....

†अध्यक्ष महोदय : यदि वह एक के बाद दूसरा इलाका लेंगे तो कैसे.....

†श्री स० मो० बनर्जी : इस विशेष क्षेत्र का विवरण में उल्लेख किया गया है।

†अध्यक्ष महोदय : मैंने उसे देखा है।

†श्री स० मो० बनर्जी : मैं केवल यह जानना चाहता हूँ कि इन इलाकों में, विशेषतः नये इलाकों में, जल संभरण के समय में सुधार करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं।

†डा० द० स० राजू : उत्तर विवरण में दिया हुआ है।

†श्री स० मो० बनर्जी : विवरण को पढ़ने के बाद ही मैं यह पूछ प्रश्न रहा हूँ।

†डा० द० स० राजू : मुख्य पाइपों में सुधार होने से मैं समझता हूँ कि पाइपों में दबाव अधिक हो जायेगा।

†मूल अंग्रेजी में

श्री प्रिय गुप्त : क्या मैं जान सकता हूँ कि घरेलू उपयोग के लिये दिये गये पानी की कुल खपत का तथा भारत सरकार द्वारा प्रति व्यक्ति खपत को निर्धारित करने की क्या कसौटी है ?

डा० द० स० राजू : इस समय लगभग ३० गैलन प्रति व्यक्ति दिये जा रहे हैं और अनुमानित संभरण लगभग ५० गैलन प्रति व्यक्ति होगा जिसके देने की हम आशा करते हैं ।

दिल्ली में अस्पताल

*३०२. { श्री म० ला० द्विवेदी :
श्रीमती सावित्री निगन :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री जगदेव सिंह सिद्धांती :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) जनसंख्या की वृद्धि के अनुपात में दिल्ली में अस्पतालों की संख्या में कितनी वृद्धि हुई है ;
- (ख) क्या वर्तमान आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये अस्पतालों की संख्या तथा उनमें पलंगों की संख्या पर्याप्त है ;
- (ग) यदि नहीं, तो उनकी संख्या में वृद्धि करने की योजना की क्या रूपरेखा है ; और
- (घ) दिल्ली के नागरिकों की अस्पतालों तथा उनमें पलंगों की संख्या संबंधी कठिनाई कब तक जाने की आशा है ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) दिल्ली में जन संख्या में वृद्धि के अनुपात में अस्पतालों (सरकारी एवं गैर सरकारी दोनों) की संख्या में की गई वृद्धि इस प्रकार है :—

वर्ष	दिल्ली में अस्पतालों की संख्या तथा जन संख्या	
	अस्पतालों की संख्या	जन संख्या
१९५१	२१	लगभग १७.४४ लाख
१९६१	३१	लगभग २६.५८ लाख
१९६३	*३६	लगभग २६.५८ लाख

(*इन् में रेलवे द्वारा अपने दिल्ली स्थित कर्मचारियों के लिए चलाये गये दो अस्पताल भी सम्मिलित हैं)

(ख) जी नहीं । ये उपर्युक्त अस्पताल अभी पर्याप्त नहीं समझे जा रहे हैं ।

† नूल अंग्रेजी में

(ग) (१) तृतीय पंचवर्षीय योजना में दिल्ली में जिन नये अस्पतालों को खोलने के प्रस्ताव सम्मिलित किये गये हैं वे इस प्रकार हैं :—

सरकार द्वारा (१) इर्विन अस्पताल नई दिल्ली की प्रसीमा के अन्तर्गत ३५० शय्याओं का एक नया अस्पताल ।

(२) शाहदरा में मानसिक रोगियों के लिए १०० शय्याओं का एक अस्पताल ।

दिल्ली नगर निगम द्वारा (३) विभिन्न क्षेत्रों में कुल ४४५ शय्याओं के ८ अस्पताल ।

कर्मचारी राज्य बीमा (४) ४०० शय्याओं का एक जनरल अस्पताल ।

निगम द्वारा । (५) २०० शय्याओं का एक क्षय-रोग अस्पताल ।

(२) तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत मौजूदा अस्पतालों में शय्याओं की प्रस्तावित वृद्धि ।

सरकारी अस्पताल (स्वस्थ्य मंत्रालय तथा दिल्ली प्रशासन के अधीन)	७५१
स्वास्थ्य मंत्रालय के अधीन अर्द्ध सरकारी अस्पताल	.	.	५२६
दिल्ली नगर निगम के अधीन अस्पताल	.	.	५६५
			१८४२
	योग	.	१८७२

(घ) स्थिति की सतत समीक्षा की जा रही है तथा जन संख्या में हुई वृद्धि के परिणाम-स्वरूप अस्पतालों और शय्याओं की जो मांग बढ़ गई है उसकी पूर्ति के लिए सरकार, दिल्ली नगर निगम आदि हर प्रकार के प्रयास कर रहे हैं। यह स्पष्ट है कि इसके लिए समय की कोई सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती ।

श्री म० ला० द्विवेदी : जो स्टेटमेंट सभा पटल पर रखा गया है, इससे कहा गया है :—

“ये उपर्युक्त अस्पताल अभी पर्याप्त नहीं समझे जा रहे हैं।”

मैं जानना चाहता हूँ कि कौन से कारण हैं कि जिनकी वजह से भारत सरकार का स्वास्थ्य मंत्रालय अभी तक दिल्ली में बढ़ी हुई आबादी के लिए पूरे अस्पतालों की व्यवस्था नहीं कर सका है? क्या वित्त मंत्रालय ने रुपया नहीं दिया है या योजना ही नहीं बनाई गई है?

डा० द० स० राज : दिल्ली में शय्याओं की कुल संख्या लगभग छः हजार है।

श्री रामेश्वरानन्द : क्या दिल्ली की ही चिन्ता है, या देहातों की भी है?

अध्यक्ष महोदय : ऐसे नहीं बोला जाता है।

श्री रामेश्वरानन्द : आप से पूछ कर कह सकूंगा ।

अध्यक्ष महोदय : अपने आप पूछ भी लिया और अपने आप मंजूरी भी दे दी, सवाल भी कर लिया। अब आप बैठे रहें, जब पूछेंगे तब देखा जाएगा।

मूल अंग्रेजी में

†डा० द० स० राजू : यह ठीक है कि अन्तर्राष्ट्रीय स्तरों से तुलना करने पर दिल्ली में शय्याओं की कुछ कमी है परन्तु वास्तव में २६ लाख जनसंख्या के लिये लगभग ६३८० शय्याएँ हैं। कदाचित्त एक हजार जनसंख्या के लिये २.४ शय्याएँ पड़ती हैं। भारत के अन्य नगरों की तुलना में यह स्थिति इतनी बुरी नहीं है परन्तु कुछ कमी है और शय्याओं की संख्या बढ़ाने के लिये अनेक उपायों की सिफारिश की गई है।

श्री म० ला० द्विवेदी : स्टेटमेंट में कहा गया है कि कमी को दूर करने के लिए गवर्न-मेंट आफ इंडिया ने एक फेज्ड प्रोग्राम बनाया है। यदि कमी नहीं है तो इस फेज्ड प्रोग्राम की क्या आवश्यकता है? क्या यह सच है कि बेचारे रोगियों को अस्पतालों में जाने की सुविधा नहीं मिलती है, इनको भरती नहीं मिलती है?

†डा० द० स० राजू : विवरण में सभी तथ्य दिये हुए हैं। कुछ अस्पताल ऐसे हैं जो तीसरी योजना की अवधि में प्रति वर्ष अपनी शय्याओं की संख्या बढ़ा रहे हैं। विवरण में इस बारे में व्योरा दिया हुआ है कि कौन सा विशेष अस्पताल कितनी कितनी शय्याओं की व्यवस्था कर रहा है। अगले चार या पांच वर्षों में उन्हें शय्याओं की संख्या लगभग ८००० तक बढ़ा देने की आशा है। इस समय दिल्ली में, सरकारी, अर्द्ध-सरकारी और नगर निगम के अस्पतालों में लगभग छः हजार शय्याएँ हैं; वे शय्याओं की संख्या में वृद्धि कर रहे हैं।

†श्रीमती सावित्री निगम : अस्पतालों में बड़ी भीड़ को देखते हुए क्या मैं जान सकती हूँ कि क्या सरकार चलती-फिरती लारियों का प्रबन्ध करने के बारे में सोच रही है जो लोगों की सेवा उनके अपने ही इलाकों में कर सकती है।

†डा० द० स० राजू : मुख्य प्रश्न अस्पताली मरीजों और अस्पताली शय्याओं के बारे में है।

†अध्यक्ष महोदय : क्या इस समय कोई प्रस्ताव है?

†डा० द० स० राजू : इस समय तो कोई नहीं है।

श्री प्रकाश वीर शास्त्री : माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी ने एक प्रश्न का उत्तर देते हुए पीछे यह बताया था कि दिल्ली में रोगियों की जो संख्या है और डाक्टरों का जो अनुपात है बड़े अस्पतालों में, उसके अनुसार एक डाक्टर एक रोगी को देखने में दो मिनट से अधिक का समय नहीं दे पाता है। मैं जानना चाहता हूँ कि अभी यही स्थिति है, या इसमें कोई परिवर्तन हुआ है?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य जानना चाहते हैं कि क्या एक डाक्टर इस समय रोगी को केवल दो मिनट ही दे सकता है और क्या उस स्थिति में कोई सुधार हुआ है या वह वैसे ही बनी हुई है।

†डा० द० स० राजू : वे दो मिनट रोगी की जांच करने और उसे इलाज बताने के लिये पर्याप्त होने चाहियें।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : क्या माननीय मंत्री जी को मालूम है कि दिल्ली राज्य की बात ही क्या, जो लोग देहातों से आते हैं, बड़ी विषम परिस्थिति में बीमार आते हैं, उनको

†मूल अंग्रेजी में

दवाई का बहाना देकर वापिस लौटा दिया जाता है, उनको दाखिल नहीं किया जाता है। क्या सरकार उनको दाखिल करने के लिए आदेश देगी ?

†अध्यक्ष महोदय : यह कार्य के लिये सुझाव है।

श्री रामेश्वरानन्द : दिल्ली की ही चिन्ता है या देहातों की भी आपको चिन्ता है ? मैं जानना चाहता हूँ कि कितने कितने गांवों पर वहाँ एक औषधालय है और उन को दवाइयाँ मिलती भी हैं या नहीं मिलती हैं और अगर मिलती हैं तो बरस में कितने रुपये एक औषधालय पर खर्च होते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत लम्बा प्रश्न है।

श्री रामेश्वरानन्द : अगर लम्बा है, तो जितने का वह उत्तर दे सकते हैं, दे दें।

अध्यक्ष महोदय : जितना यह सवाल है, उससे बहुत बाहर आपका सवाल जाता है।

श्री कछवाय : झुग्गी झोंपड़ियों में जो मजदूर परिवार रहते हैं, उनमें से उनका इलाज न होने की वजह से साल भर में कितने लोग मरते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : जो सवाल है, उससे इसका कोई सम्बन्ध नहीं है।

श्री रा० शि० पाण्डेय : आवश्यकताओं को देखते हुए क्या छोटे छोटे अस्पताल बनाने की भी कोई योजना है, २०-२५ बैड्स के ?

†डा० द० सा० राजू : नगरनिगम की एक छोटा अस्पताल बनाने की योजना है। वह पहले ही यह कर रहे हैं।

श्री रामेश्वरानन्द : अध्यक्ष महोदय, जब यहाँ हिन्दी में प्रश्न पूछे जाते हैं तो कम से कम मंत्रियों के लिये पाठशाला तो लगा दें हिन्दी सीखने के लिए।

अध्यक्ष महोदय : यह पाठशाला लगाना मेरा काम नहीं है। स्वामी जी को चाहिये कि वे लगायें।

श्रीमती चावदा : विल्किन्सन अस्पताल में जो आंखों का विभाग है वहाँ चपरसियों की बहुत कमी है और जो वहाँ का डार्क रूम है वह इतना गरम है कि मरीज वहाँ नहीं बैठ सकते हैं और उनकी आंखों की जांच ठीक से नहीं की जा सकती। मैं जानना चाहती हूँ कि क्या सरकार ने इसके लिये कुछ सोचा है।

†अध्यक्ष महोदय : यह बहुत व्योरे में जाना है।

सशस्त्र सेना कर्मचारियों के लिए जीवन बीमा

†*३०३. श्री श्रीनारायण दास : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अमेरिका की राष्ट्रीय सेवा जीवन बीमा पालिसी के अनुसार सशस्त्र सेना के लिये एक जीवन बीमा योजना चलाने के प्रश्न पर सरकार द्वारा विचार कर लिया गया है अथवा विचार किये जाने का प्रस्ताव है; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो यह सोच विचार किस प्रक्रम पर है ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) और (ख). तथापि सशस्त्र सेनाओं के कर्मचारियों से (उनको छोड़ कर जो उड्डयन कार्य में लगे हुए हैं या जिन्होंने उड्डयन अथवा पैराशूट से कूदने का प्रशिक्षण प्राप्त किया है) कोई अतिरिक्त प्रीमियम लिये बिना या उन पर कोई प्रतिबंध लगाये बिना युद्धकाल में या युद्ध समान कार्यों की अवधि में जीवन बीमा का लाभ देने के लिये, जीवन बीमा निगम ने विचार किया है कि सरकार को ऐसी अवधि में अधिक मृत्यु होने के परिणामस्वरूप होने वाली अतिरिक्त लागत बर्दाश्त करनी चाहिये। मामला विचाराधीन है।

†श्री श्रीनारायण दास : क्या मा० मंत्री यह बताएंगे कि अमरीका के प्रचलित इस योजना का ठीक रूप क्या है और क्या इस पर विचार किया गया है और यदि हां, तो उसके बारे में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

†श्री ब० रा० भगत : (क) एक योजना विचाराधीन है और इसके अन्तिम रूपेण तैयार होते ही इसे बहुत शीघ्र अन्तिम रूप दिया जा रहा है—इसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या सेवा बीमा योजना प्रतिरक्षा उद्योगों में काम करने वाले असैनिक कर्मचारियों एवं अन्य सरकारी कर्मचारियों पर लागू की जा चुकी है। यदि हां, तो उस योजना की मुख्य बातें क्या हैं ?

†श्री ब० रा० भगत : कोई सेवा बीमा योजना नहीं है। एक डाक जीवन बीमा योजना है, जिसमें प्रतिरक्षा तथा असैनिक सेवाओं के सरकारी कर्मचारी भाग ले सकते हैं।

†श्री भक्त दर्शन : मैं जानना चाहता हूं कि इस तरह के बीमों के लिये जो ज्यादा प्रीमियम रखने का विचार किया जा रहा है, उसको उन सैनिकों को देना पड़ेगा या प्रतिरक्षा मंत्रालय उसको वहन करेगा।

श्री ब० रा० भगत : लाइफ इश्यो स कारपोरेशन ने बतलाया है कि जो प्रीमियम अधिक लगेगा उसे गवर्नमेंट देगी।

†डा० लक्ष्मी मल्ल सिंधत्री : यह मामला ठीक कब से विचाराधीन है और यह विचार कब पूरा होगा ?

†श्री ब० रा० भगत : इस सर समय यह मामला प्रतिरक्षा मंत्रालय के सामने है। और बहुत शीघ्र ही इस पर निर्णय किया जाएगा।

श्री बड़े : यहां माननीय मंत्री महोदय ने बतलाया कि सर्विस स्कीम नहीं है। लेकिन गवर्नमेंट सर्वेन्ट्स इश्योरेन्स स्कीम है। मैं जानना चाहता हूं कि उस के अन्तर्गत आर्डर्स फोर्सज आती हैं या नहीं।

†अध्यक्ष महोदय : प्रतिरक्षा सेवाओं के बारे में श्री स० मो० बनर्जी के प्रश्न के बारे में उन्होंने बताया है कि सभी सरकारी कर्मचारियों के लिये एक डाक बीमा योजना है।

†मूल अंग्रेजी में

श्री बडे : उन्होंने कहा कि सेवा बीमा योजना नहीं है। यह बलत है। गवर्नमेंट सर्वेन्ट्स इश्योरेंस स्कीम है, और हमारे मध्य प्रदेश में भी है। उसके लिये डाक्टर स्पेशली एम्पाइटेड है। तो क्या उसमें ग्रैंड फोर्सेज आती हैं? क्या इस प्रकार की कोई स्कीम यहां है?

†श्री ब० रा० भगत : मैंने बताया है कि एक डाक बीमा योजना है। मुझे और किसी योजना का पता नहीं जिसका उल्लेख मा० सदस्य कर रहे हैं।

सरकार द्वारा नई दिल्ली नगरपालिका को देय राशि

+

†*३०४. { श्री हरि विष्णु कामत :
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार पर नई दिल्ली नगरपालिका की भारी राशि बकाया है;

(ख) यदि हां, तो कितनी राशि बकाया है; और

(ग) बकाया राशि का भुगतान करने और चुकता करने के लिये क्या कार्रवाई की गई है या की जा रही है ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) से (ग). नई दिल्ली नगरपालिका समिति ने सरकार के विरुद्ध टेक्सों और सेवाओं के कारण कुछ दावे पेश किये हैं। केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग ने भी नई दिल्ली नगरपालिका समिति के विरुद्ध, उन की ओर से की गई सेवाओं और कामों के लिये कुछ प्रति-दावे रखे हैं। क्योंकि अधिकतर दावे और प्रति-दावे विवादस्पद हैं, और लगभग दस वर्षों तक फैले हुए हैं, सभी संबद्ध लोगों के बीच बैठकों की श्रृंखला द्वारा विस्तारपूर्वक जांच की जा रही है। काफी प्रगति हो चुकी है और आशा है कि कुछ महीनों के अन्दर ही निर्णय तथा समझौता हो जायेगा।

†श्री हरि विष्णु कामत : क्या दावे १० वर्ष पुराने हैं? जब नई दिल्ली नगरपालिका ने पहला दावा किया था, तब उस पर क्या कार्रवाई की गई थी तथा यह विवाद इन दस वर्षों तक क्यों लम्बित पड़ा रहा है ?

†श्री मेहर चन्द खन्ना : मुख्य प्रश्न सरकारी इमारतों पर मकान-कर लगाने का है। हम ने विधि मंत्रालय की राय ली है, किन्तु अभी तक हम सही निर्णय नहीं कर पाये कि क्या सरकारी सम्पत्ति का मकान-कर लिया जा सकता है या नहीं, यदि लिया जा सकता है, तो किस दर पर? यह मुख्य प्रश्न मेरे मंत्रालय, वित्त तथा गृह-कार्य मंत्रालयों के बीच अब चर्चा का विषय बना हुआ है, और हम जल्दी ही किसी निर्णय पर पहुंचेंगे। अन्य बातें बिजली, सी० पो० डब्ल्यू० डी० काम, बागवानी आदि, के बारे में छोटी छोटी हैं और हम ने इस सम्बन्ध में नई दिल्ली नगरपालिका को ७५ लाख रुपये का लेखा भुगतान किया है। मुख्य प्रश्न के बारे में हम शीघ्र ही निर्णय कर लेंगे।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हरि विष्णु कामत : नगरपालिका ने सरकार से कुल कितने रुपयों की मांग की है; और उस में से कितना दे दिया गया है, कितना विवादस्पद है और कितना भुगतान नहीं किया गया ?

†श्री मेहर चन्द खन्ना : मैं इस का उत्तर दो भागों में दूंगा । मकान-कर का दावा ३ करोड़ रुपये के लगभग है और जब तक हम अन्तिम रूप से फैसला नहीं कर लेते, कुछ भी नहीं दिया गया । बाकी छोटे मोटे दावे हैं इधर उधर के । मैं समझता हूँ कि शायद उन में नगरपालिका हमें कुछ दे ।

†श्री हरि विष्णु कामत : सम्भवतः । क्या माननीय मंत्री के लिये ऐसा कहना उचित है, कि सम्भवतः उन्होंने सरकार को देना है ? वह निश्चय से क्यों नहीं बोलते ?

†अध्यक्ष महोदय : क्योंकि लेखा का निपटारा नहीं हुआ दावों और प्रति-दावों का अभी फैसला होना शेष है ।

†श्री दी० चं० शर्मा : भारत के अन्य भागों में मकान-कर के सम्बन्ध में राज्य सरकारों की क्या स्थिति है और संसार के अन्य भागों में विदेशी सरकारों की इस मामले में क्या हालत है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह भिन्न प्रश्न है ।

श्री बड़े : क्या यह बात सच है कि ३ करोड़ रु० में से एक भी पैसा अभी तक म्यूनिसिपल कारपोरेशन और एन० डी० एम० सी० को नहीं दिया गया है ? उस में कौन सी हिच है गवर्नमेंट को और क्या ला प्वाइंट है कि दस साल से यह पसा नहीं दिया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : यह तो उन्होंने बतलाया ।

श्री बड़े : उन्होंने नहीं बतलाया ।

अध्यक्ष महोदय : मिनिस्ट्री समझती है कि वे ले ही नहीं सकते हैं ।

श्री बड़े : उस में लीगल हिच कौन सी है ? आखिर कोई प्वाइंट तो होगा जिस के कारण हिच आ गई है ।

अध्यक्ष महोदय : मैं बार बार समझाने में असमर्थ हूँ । वह मानते हैं कि वह हाउस टैक्स ले सकते हैं लेकिन गवर्नमेंट का खयाल है कि वह ले ही नहीं सकते हैं । यही कानूनी हिच है ।

†श्री बड़े : किस विधि के अधीन ?

†अध्यक्ष महोदय : यहां विधि की चर्चा नहीं की जा सकती ।

श्री बेरवा कोटा : मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जो म्यूनिसिपैलिटी का रुपया सरकार की तरफ बाकी है उस के कारण मोहल्लों में झुग्गी झोपड़ियों में बिजली और पानी की व्यवस्था के सम्बन्ध में कोई शिकायतें आई हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह बिल्कुल अलहदा सवाल है ।

†मूल अंग्रेजी में

सोने की खरीद के लिये अनुज्ञापत्र

+

†*३०५. { श्री दी० चं० शर्मा :
श्री बिशनचन्द्र सेठ :
श्री यशपाल सिंह :
श्री कजरोलकर :

क्या वित्त मंत्री-यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सोना खरीदने के लिये अनुज्ञापत्र प्रणाली लागू करने का विचार है;
(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है;
(ग) क्या किसी व्यक्ति द्वारा सोना रखने की मात्रा की सीमा निर्धारित करने का विचार है; और
(घ) यदि हां, तो इस का व्योरा क्या है ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) और (ख). केन्द्रीय उत्पादन शुल्क के सुपरिटेण्डेंटों को अधिकार दे दिया गया है कि वे आयुर्वेदिक तथा यूनानी चिकित्सकों, दंत चिकित्सकों तथा कुछ अन्य लोगों को जिन्हें औद्योगिक या चिकित्सा कार्यों के लिये सोने की जरूरत होती है, कुछ शर्तों के अधीन परमिट दे दें ।

(ग) और (घ). इस समय निर्णयों की पूर्व कल्पना नहीं की जा सकती कि नियंत्रण योजना का भावी विस्तार या रूपभेद क्या होगा ?

†श्री दी० चं० शर्मा : इन उत्पादन शुल्क सुपरिटेण्डेंटों को किन शर्तों के अन्तर्गत सोने के लिये अनुमति देने का अधिकार दिया गया है ?

†श्री ब० रा० भगत : परमिट, दंत चिकित्सकों या आयुर्वेदिक तथा यूनानी डाक्टरों आदि औषध निर्माताओं, सोने की जरी बनाने वालों या अन्य ऐसा व्यवसाय करने वालों को पिछले वर्ष की तत्समान अवधि में सिद्ध उपयोग से आधी मात्रा से अनधिक मात्रा तक, दिये जा सकते हैं ।

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या सोने की कला वस्तु बनाने वालों को भी सोने के उपयोग के लिये कोई रियायत दी गई है ?

†श्री ब० रा० भगत : अभी तक, केवल छः या सात वर्गों को ऐसे परमितों का हक है, और वे हैं दंत चिकित्सक, आयुर्वेदिक तथा यूनानी डाक्टर, सरजरी के औजार निर्माता, तरल सोना बनाने वाले—वह तरल सोना कला वस्तुओं आदि को बनाने के काम में लाया जा सकता है—, स्वर्ण जरी के निर्माताओं, शीशे की चीज बनाने वालों को जिन में सोना हो, फाउंटेन फैन के निब और सोने की इलेक्ट्रोप्लेट बनाने वालों को । एक शर्त और भी है कि पिछले साल की तत्समान अवधि के सिद्ध उपयोग का आधा भाग प्रत्येक मामले में अधिकतम ५०० ग्राम तक हो सकता है ।

श्री बिशनचन्द्र सेठ : मैं यह पूछना चाहूंगा कि सोना खरीदेंगे कहां से जब कि मारकेट में सोना है ही नहीं ?

श्री मोरारजी देसाई : जहां से खरीदना चाहें वहां से खरीदें, मैं तो किसी को दे नहीं सकता ।

†मूल अंग्रेजी में

3044 (A) LSD.—2.

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार ने कोई डेटेरेट पेनाल्टी निर्धारित की है जिससे सोने का ट्रांसफर और पजेशन खत्म हो सके ? यदि हां, तो अब तक कितने लोगों को इसके मातहत सजा दी गयी है ?

अध्यक्ष महोदय : जो इल्लिगल ट्रांसफर करेगा या अपने पास रखेगा क्या उसके लिए सजा रखी गयी है ?

श्री मोरारजी देसाई : स्मगलिंग के लिए सात साल की सजा रखी गयी है ।

श्री यशपाल सिंह : किसी को दी गयी है ?

श्री मोरारजी देसाई : अभी तो नहीं, मगर अगर माननीय सदस्य की जानकारी में कोई ऐसा केस हो तो बतावें ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अब केवल १४ कैरट सोना ही मान्य सिक्का है, अधिकांश छोटे सुनारों को यह १४ कैरट का सोना मिलना भी कठिन हो गया है । क्या सरकार उन को इस प्रकार का सोना देगी ? वे यह सोना कहां से लें ?

†वित्त मंत्री(श्री मोरारजी देसाई) : सरकार कोई सोना नहीं दे सकती । तब तो सरकार को सोने का आयात करना होगा । यह संभव नहीं है किन्तु जो शोधन कारखाने कुछ आभूषण खरीदते हैं, व उसे १४ कैरट सोने में बदलेंगे और तब उस को बेचेंगे । संक्रमण काल में इसे तुरन्त प्राप्त करना कठिन होगा ।

श्री बड़े : जो लोग सोने के आरनामैट खरीदेंगे तो क्या अगर वे उनको बेचें तो उस वक्त सरकार उनको ठोकने वाली है । क्या डीलर उन आरनामैट्स को बेच सकते हैं । यदि सरकार बेचेगी तो क्या उसी भाव से बेचेगी जिससे खरीदा है या इंटरनेशनल भाव से बेचेगी ?

श्री मोरारजी देसाई :: जो खरीदेगा वह उसको उसी शकल में नहीं बेच सकता । उसको उसे १४ कैरट में बदलना होगा । अगर सरकार खरीदेगी तो उसको बेचेगी नहीं, बल्कि उसको फुल गोल्ड में बदल कर अपने पास रखेगी किसी को देगी नहीं ।

श्री रा० शि० पाण्डेय : कल वित्त मंत्री ने स्पष्ट शब्दों में बताया है कि सरकार किसी का सोना नहीं लेना चाहती लेकिन देहातों में इस प्रकार का भ्रम फैलाया गया है कि सरकार लोगों का सोना ले लेगी । मैं जानना चाहता हूं क्या गवर्नमेंट इस भ्रम को दूर करने के लिए कोई प्रयत्न कर रही है ?

श्री मोरारजी देसाई : मैंने स्पष्ट कह दिया है और अब यह माननीय सदस्यों का काम है अपनी अपनी कांस्टीट्यूएन्सी में जा जा कर लोगों को बतलावें ।

श्री म० ला० द्विवेदी : सरकार ने १४ कैरट सोने के जेवर बनाने की व्यवस्था की है । लेकिन सुनार लोग १४ कैरट का जेवर बनाना नहीं जानते । क्या सरकार ने उनको इसकी विधि सिखाने का कोई प्रयत्न किया है ?

श्री मोरारजी देसाई : वे बनाना जानते हैं मगर कहते नहीं । और जो जानना चाहते हैं उनको तालीम देने के लिए व्यवस्था की जाएगी लेकिन वह पहले कहें तो कि हम जानना

चाहते हैं। उसी के बाद कोई व्यवस्था हो सकती है। अभी तो उनको लोगों ने चढ़ा रखा है।

†श्री कजरोलकर : ग्रामीण क्षेत्रों में भोले लोगों का काम करने वाले सुनारों द्वारा घोने के ऋय एवं विक्रय के अनियमित सौदों को रोकने के लिये सरकार क्या कार्रवाई करने का विचार करती है ?

†श्री मोरारजी देसाई : यह नियंत्रण आदेश उन की निगरानी करेगी।

आपातकालीन बीमा योजना

+

†*३०६ { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री मुरारका :
श्री बेरवा कौटा :
श्री दाजी :
श्री धर्मलिंगम :
श्री बासप्पा :
श्रीमती शारदा मुकर्जी :
श्री हिम्मत सिंहका :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आपातकालीन बीमा योजना के अन्तर्गत बीमा योग्य सम्पत्ति का मूल्यांकन करने का क्या तरीका निश्चित किया गया है ;

(ख) क्या सम्पत्ति का बीमा योग्य मूल्य उसके बाजार मूल्य से सम्बन्धित होगा ;
और

(ग) यदि हां, तो उन वक्तुओं के बारे में जिनका कोई मान्य बाजार मूल्य नहीं होता प्रतिस्थापन मूल्य कैसे निर्धारित किया जायेगा ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) से (ग). एक विवरण सभा पटल पर रखा दिया गया है।

[पुस्तकालय में रखा गया, देखिये संख्या एल० टी० ६१६/६३]

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अवक्षयण की दर आयकर की दर के हिसाब से गिनी जाएगी, आपातकाल में आयकर की दर में कितना अन्तर किया गया है ?

†श्री ब० रा० भगत : आयकर की दर में कोई परिवर्तन नहीं। केवल यह कहा गया है कि आयकर के लिये जो अवक्षयण निर्धारित किया गया है, वह अधिकतम अनुमेय दर मानी जानी चाहिये।

†श्री दाजी : इसका हिसाब किस प्रकार लगाया जाता है ? क्या यह बीमा समवायों को दिया जाता है ? क्या उन को देने से पहले कोई टेंडर मंगवाये जाते हैं ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : यह एक सरकारी कम्पनी है। यह 'लागत आधार' पर फैलाया जाता है ?

†मूल अंग्रेजी में

श्री बेरवा कोटा : स योजना के कितने ऐसे केसेज है जिनके मूल्यांकन के बारे में निर्णय नहीं लिया गया है ?

श्री ब० रा० भगत : ऐसे कोई केस नहीं हैं। जो एप्लाइ करते हैं उनके बारे में देखा जा रहा है और इस काम को तेजी से आगे बढ़ाया जा रहा है।

श्री त्यागी : भारत भर में कितना वार्षिक प्रीमियम इकट्ठा होने का अनुमान है, और यदि संकट काल न रहे तो अन्तोगत्वा उस धन का किया जाएगा ?

†श्री मोरारजी देसाई : पहले तीन महीनों में ६ करोड़ रुपये प्राप्त हुए हैं प्रीमियम के रूप में, यही कसौटी है। इसलिये उस दर पर, यह ३६ करोड़ रुपये होगी। किन्तु अंत खतरा होने की संभावना की दृष्टि से, मैं इसे घटाने का विचार कर रहा हूँ। यदि यह बढ़ेगा, तो इसे फिर बढ़ा दिया जाएगा। अतः मैं अभी पूरा अनुमान देने में असमर्थ हूँ।

†श्री त्यागी : यथा समय संकट काल न रहने पर इस का क्या किया जाएगा ?

†श्री मोरारजी देसाई : इसे संचित निधि के मिला दिया जाएगा ?

सोने का मूल्य तथा सोने का तस्कर व्यापार

+

- †*३०७. {
- श्री विद्याचरण शुक्ल :
 - श्री श्रीनारायण दास :
 - श्री दी० चं० शर्मा :
 - श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
 - श्री हरिश्चन्द्र माथुर :
 - श्री म० ला० द्विवेदी :
 - श्रीमती सावित्री निगम :
 - श्री स० चं० सामन्त :
 - डा० महादेव प्रसाद :
 - श्री हेडा :
 - श्री रघुनाथ सिंह :
 - श्री बड़े :
 - श्रीमती मैमूना सुल्तान :
 - श्री जं० ब० सि० विष्ट :
 - श्री बेरवा कोटा :
 - श्री सुबोध हंसदा :
 - श्री यु० सि० चौधरी :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) संज्ञा नियंत्रण आदेश के प्रख्यापन के बाद सोने का मूल्य कम हो कर किस स्तर पर आ गया है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) देश में चोरी छिपे सोना लाना रोकने के लिये सरकार का विचार आगे और क्या कार्यवाही करने का है ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) अगस्त, २६ १९६२ को सोने का भाव १२६. ६० रुपये प्रति दस ग्राम बताया गया था, किन्तु तब से मूल्यों में काफी गिरावट हुई है और अब ६६ रुपये के लगभग है।

(ख) इस स्तर पर यह बताना संभव नहीं है कि सरकार क्या अंतर कार्रवाई करेगी।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या सरकार सोने के तस्कर व्यापार को अधिक अच्छी तरह रोकने के लिये १४ कैरट से अधिक शुद्धता वाले स्वर्ण आभूषणों को रखने की अधिकतम सीमा लगाने की संभावना पर विचार कर रही है ?

†श्री ब० रा० भगत : प्रश्न के भाग (ख) के उत्तर में बताया जा चुका है। हम इस समय कोई निश्चय उत्तर नहीं दे सकते।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : मैं जानना चाहता हूँ....

†अध्यक्ष महोदय : वित्त मंत्री ने कल कहा कि वह कुछ और कदम भी उठाना चाहते हैं और हो सकता है कि यह उन में से एक हो। अतः यह कैसे बताया जा सकता है ?

†श्री विद्याचरण शुक्ल : स्वर्ण शोधन कारखानों तथा स्वर्ण आभूषण के काम का कड़ा नियंत्रण रखने के लिये क्या उपाय किये गये हैं या किये जा रहे हैं ताकि वे चोरी छिपे लाये गये सोने का प्रयोग न कर सकें ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : उन को हिसाब रखने को कहा जाता है और यह बताने को कहा जाता है कि उन्होंने वह सोना कहां से खरीदा है और उसका क्या किया है, और यदि कोई गड़बड़ पाई जाती है, तो समूचा माल जब्त कर लिया जाता है और उनको कई वर्षों के लिये कारागार में भेज दिया जाता है।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या स्वर्ण बांडों के द्वारा सरकार को प्राप्त सोने की मात्रा प्रत्याशा के अनुसार है और क्या स्वर्ण बांडों में इस प्रकार स्वर्ण लगाने को अधिक आकर्षक बनाने का कोई विचार है ?

†श्री मोरारजी देसाई : सरकार अस्पष्ट मामलों में कोई प्रत्याशा नहीं करती। अतः जो आ गया वह आ गया। आठ करोड़ रुपये आ गये हैं।

†श्री हरि विष्णु कामत : अस्पष्ट क्यों ?

†श्री मोरारजी देसाई : कौन कह सकता है कितना आएगा और कौन देगा ? अब मुझे पता नहीं कि मेरे मा० मित्र के पास कितना है, तो मैं कैसे बता सकता हूँ ?

†श्री हरि विष्णु कामत : जो कुछ मेरे पास है, मैं आपको दूंगा। आप उसके बदले अपना माल मुझे दे दें। हमें बदला बदला कर लेना चाहिये। आप के पास मेरे से अधिक है।

†मूल अंग्रेजी में

श्री रामेश्वरानन्द : आपने स्वर्ण नियंत्रण के सम्बन्ध में देहातों में साहित्य अंग्रेजी में छपवाकर बटवाया है जहां ७५ प्रतिशत लोग अनपढ़ है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या उस साहित्य को हिन्दी या प्रान्तीय भाषाओं में छपवाकर बटवाने का प्रयत्न सरकार करेगी?

एक माननीय सदस्य : आपको सोने से क्या मतलब ?

श्री रामेश्वरानन्द : तुम एक को क्षेत्र की फिक्र है लेकिन मुझे तो सारे देश की चिन्ता है।

श्री म० ला० द्विवेदी : कल माननीय मंत्री महोदय ने सोने की बहस का जवाब देते हुए बतलाया था कि जब तक लोगों में स्वयं चेतना पैदा नहीं होगा तब तक स्मर्गलिंग नहीं रोका जा सकता। मैं जानना चाहता हूं कि इस प्रकार की चेतना लोगों में पैदा करने के लिए सरकार क्या प्रयत्न कर रही है? और क्या मंत्री जी को यह मालूम है कि दिल्ली में ही सोना १४० और १५० रुपए के भाव से बिक रहा है?

अध्यक्ष महोदय : अभी अभी चार घंटे की बहस में सारी बातें तो बतला दी गयीं, लेकिन फिर आप वही बात पूछते हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैंने मूल्य के बारे में भी पूछा है। अब १५० रुपये तोला सोना बिक रहा है। मंत्री जी कहते हैं कि मूल्य केवल ९६ रुपये हैं, परन्तु यह तो हर जगह बहुत अधिक मूल्य पर बिक रहा है।

श्री मोरारजी देसाई : क्या मा० मंत्री ने १५० रुपये के हिसाब से खरीदा है? तब मैं मानूंगा। (अन्तर्वाचा)। कोई बिक्री नहीं हो रही। जांच करने के बाद मुझे जो सूचना प्राप्त हुई है वह मैंने दी है। यदि किसी मा० सदस्य की जानकारी दूसरी है, और वह मुझे उसकी सूचना देंगे, तो मैं कदम उठाऊंगा।

श्री रंगा : इस सरकार में मंत्री चाहे जितना ही यहत्वपूर्ण स्थान रखते हैं, क्या किसी मा० मंत्री को यहां मा० सदस्य से प्रश्न पूछने का हक है या मंत्री से प्रश्न पूछने का हमारा विशेषाधिकार है?

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न पूछने का अधिकार सदस्यों का है और उत्तर देने का अधिकार मंत्री का है। किंतु कभी कभी उत्तर इस ढंग से देना पड़ता है जो प्रश्न प्रतीत होता है। यह केवल उत्तर है।

श्री रंगा : आपने पहले जो विनिर्णय दिया है, उसी को आप रद्द कर रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय : तो मुझे खेद है।

श्रीमती रेणुका राय : माननीय मंत्री ने कहा है उन्होंने ने देखा है कि सोना अधिक दामों पर बिक रहा है। क्या सरकार इस के लिये जांच करेगी, क्योंकि बहुत से लोगों ने कहा है कि सोना अधिक दामों पर बिक रहा है ?

अध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाई निमित्त सुझाव मात्र है।

श्रीमूल अंग्रेजी में

†श्री तिरुमल राव : जब ऐसा संकट काल है, सोने आदि वस्तुओं के मूल्य का पता रखने की प्रथा होती है। सरकार कुछ स्तरों पर खाद्यान्नों के चोरबाजारी के भावों का उल्लेख कर रही थी। क्या सोने के भाव का पता लगाने के लिये सरकार की कोई व्यवस्था है जो यह देखे कि यह बाजार में कैसे बिक रहा है ?

†श्री मोरारजी देसाई : सरकार द्वारा चोर बाजारी के भावों का पता लगाने का प्रश्न नहीं। यदि सरकार वैसा कर सकती है तो वह चोरबाजारी को रोक भी सकती है। मुझे समझ में नहीं आता कि यह कैसे किया जा सकता है। चीजों की सूचना मिलने पर उन की जांच की जाती है। जो सूचना प्राप्त होती है वह दे दी जाती है। यह जांच का परिणाम है कि मूल्य ६६ रुपये के लगभग है। यदि किसी को दूसरी सूचना है तो वह मुझे बतायें, मैं पता लगाने का प्रयत्न करूंगा।

पानी तथा बिजली के लिए उच्चाधिकार प्राप्त आयोग

+

†*३०८. { श्री विभूति मिश्र :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :

जक्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फरवरी, १९६३ में नई दिल्ली में आर्थिक और प्रतिरक्षा समन्वय मंत्री द्वारा दिये गये सुझाव के अनुसार सरकार का विचार पानी तथा विद्युत् के लिये उच्चाधिकार प्राप्त आयोगों की स्थापना करने का है ; और

(ख) यदि हां, तो इन आयोगों का क्या प्रयोजन होगा ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन): (क) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

श्री विभूति मिश्र : मंत्री जी ने अपने बयान में बतलाया कि पानी का पूरी तरह इस्तेमाल नहीं होता है और बिजली की जो कमी है वह पूरी नहीं होती है तो फिर इस को ठीक करने के लिए सरकार क्या इंतजाम सोच रही है ?

†श्री अलगेशन : मैं माननीय सदस्य की बात को समझ नहीं सका।

†श्री विभूति मिश्र : सिंचाई सुविधाओं के सम्बन्ध में, दामोदर घाटी निगम में पानी का दुरुपयोग होता है और उस पानी का उपयोग सिंचाई कार्यों के लिये नहीं किया जाता। सरकार इस बारे में क्या उपाय करने का विचार करती है ?

†श्री अलगेशन : मैं नहीं समझता कि यह कैसे इस प्रश्न से पैदा होता है। फिर भी मैं कहूंगा कि दामोदर घाटी निगम द्वारा पानी का दुरुपयोग नहीं किया जा रहा। वास्तव में इस का उपयोग पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा किया जा रहा है और दुर्गापुर बांध के पानी से ६ लाख एकड़ से अधिक भूमि की सिंचाई की जाती है।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री भागवत झा आजाद : यदि ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है, तो इस समय अंग्रेजों के शासन काल के आयोग का स्थान किस ने लिया है, जो देश में बिजली के विकास का अनुमान लगाया करता था ?

†श्री अलगेशन : वे केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग है, जो अत्यन्त प्रविधिक निकाय है। यह सभी बिजली तथा सिंचाई परियोजनाओं तथा समन्वय का ध्यान रखता है। मुझे पता नहीं कि यह कैसे अंग्रेजों के शासन काल का निकाय है।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, इस प्रश्न में मिनिस्टर आफ् एकोनामिक्स एंड डिफेंस कोऑरडिनेशन के एक भाषण का उल्लेख किया गया है और अब दूसरे मंत्री महोदय ने उस से इन्कार कर दिया है, मैं जानना चाहता हूँ कि यह मंत्री महोदय क्या आपस में बातचीत करने के बाद कोई वक्तव्य दिया करते हैं या अपनी ही इच्छा से एक फिलासफर की तरह वक्तव्य दे दिया करते हैं ?

†श्री अलगेशन : आर्थिक तथा प्रतिरक्षा समन्वय मंत्री को केन्द्रीय सिंचाई तथा विद्युत् बोर्ड के सत्र का उद्घाटन करने को बुलाया गया था। निश्चय ही उन का हम से पहले परामर्श करने का प्रश्न नहीं उठता। स्वभावतः वह इस विषय से परिचित हैं और उन्होंने ने भाषण दिया है।

†श्री इकबाल सिंह : क्या सरकार ने समूचे संसाधनों की उपयोग करने तथा उस सम्बन्ध में सभी जांच से जनता को सम्बद्ध रखने की वांछनीयता का विचार किया है ? सभी जांच प्रविधिक व्यक्तियों द्वारा की जाती है और जनता को उस में कुछ व्यक्त करने का अधिकार नहीं होता।

†श्री अलगेशन : परियोजनाओं की पहले जांच राज्य स्तर पर होती है। स्वभावतः वे जनमत के परिणामस्वरूप परियोजनाओं की जांच करती हैं। प्रविधिक जांच पड़ताल में जनमत को मिलाने का कोई प्रश्न नहीं उठता। ब कोई परियोजना लोगों द्वारा किसी विशिष्ट क्षेत्र या प्रदेश में मांगी जाती है, राज्य सरकार उस परियोजना के बारे में सब आवश्यक जांच करती है।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच नहीं है कि १२१ लाख ५० हजार एकड़ जल संसाधनों में से केवल २५ प्रतिशत का उपयोग नहीं किया गया यदि हां, तो सरकार इस का उपयोग करवाने के लिये क्या कार्रवाई करने का विचार करती है ?

†श्री अलगेशन : कुछ वर्ष पहले प्रयोग न होने की प्रतिशतता बहुत अधिक थी और सतत कार्रवाई के फलस्वरूप यह २५ प्रतिशत तक आई है। हम अब भी विविध परियोजना प्राधिकारिय के साथ इस मामले में अनुरोध कर रहे हैं। यह भी अनुभव किया जाना चाहिये कि जैसे जैसे हम प्रति वर्ष सिंचाई क्षमता को बढ़ा रहे हैं, क्षमता की वास्तविक स्थापना तथा इस के पूर्ण उपयोग के बीच कुछ समय लगेगा।

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि जल और विद्युत् विवादों का हमारे संघानीय ढांचे पर तथा हमारे अन्तर-राज्य सम्बन्धों पर बहुत भारी प्रभाव पड़ेगा, क्या सरकार, समूचे देश के लिए एक समान आधार पर कोई सर्वमान्य सूत्र बनाने के लिए विविध राज्य प्रतिनिधियों का सम्मेलन बुलाने का आयोग स्थापित करने का विचार करती है।

†श्री अलगेशन : जल सम्बन्धी विवादों की खड़ा होने की संभावना है, किन्तु साथ ही, यह धारणा बनाना भी ठीक नहीं है कि राज्यों के बीच जल सम्बन्धी विवाद बहुत हैं। अन्तर्राज्य जल-विवाद अधिनियम के अधीन, जब ऐसे विवाद उठते हैं, उन को मिटाने के लिए, एक तंत्र बना हुआ है। किन्तु ऐसा न करने देते हुए भी हम मामले को निपटाने का प्रयत्न करते हैं।

†डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : क्या कोई कसौटी निर्धारित की गई है ?

†श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या यह सच नहीं है कि भारत में जलविवाद दस वर्ष पहले से आज अधिक हैं, यदि हां, तो इन अन्तर्राज्य विवादों को निपटाने के लिये सरकार की क्या व्यवस्था है ?

†श्री अलगेशन : मैं नहीं कह सकता कि आज कल जल विवाद अधिक हैं। पहले भी जल विवाद होते हैं। क्योंकि हम बहुत सी परियोजनाओं को अपने हाथ में ले रहे हैं और उन को सक्रिय रूप से चला रहे हैं, तो विवाद होने सम्भव हैं। किन्तु उन का निपटारा राज्य तथा केन्द्रीय स्तरों पर भी किया जाता है।

भारत में विदेशी विनियोजन

+

†*३०६. { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री हेडा :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री श्यामलाल सराफ :
श्री विभूति मिश्र :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री मुरारका :
श्री सरजू पाण्डेय :
श्री रा० शि० पाण्डेय :
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री महेश्वर नायक :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ दिनों से भारत में विदेशी गैर-सरकारी विनियोजन कम हो गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : (क) उपलब्ध जानकारी से यह प्रगट नहीं होता कि भारत में विदेशी गैर-सरकारी विनियोजन कम हो गया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या यह सच नहीं है कि इंग्लैंड के कुछ उद्योगपतियों ने हाल ही में भारत का दौरा किया था तथा यह इच्छा व्यक्त की थी कि वे भारत में पुरीनिधान किये गये उद्योगों में भाग लेने के लिये तैयार हैं ; यदि हां, तो क्या मैं जान सकता हूँ कि उन्हें क्या सुविधायें प्रदान की गई हैं ।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : समय समय पर माननीय सदस्य को उन सुविधाओं से अवगत कराया गया है जो कि भारत में विदेशी विनियोजन को दी जा रही हैं । मेरा विचार है कि ऐसे पूंजी विनियोजन के लिए भारत में आने तथा जाने के लिए यह पर्याप्त अच्छा आधार है ।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या यह सच है कि ऋण देने के बजाय भारत में विनियोजन को अधिक करने की प्रवृत्ति निरन्तर बढ़ रही है ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : यदि वे हमारी नीति के अनुसार हों तो हम दोनों ही का स्वागत करते हैं ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या यह सच है कि समय समय पर दी गई सुविधाओं के परिणाम-स्वरूप चालू वर्ष में, हाल ही के कुछ महीने के दौरान, भारत में विदेशी विनियोजन में वृद्धि हो गई है?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : भारत के रक्षित बैंक द्वारा संकलित किये गये पूर्ण आंकड़े, जिसमें तकनीकी जानकारों को मिलाकर सब कुछ सम्मिलित है, १९६० के अन्त तक के उपलब्ध हैं तथा उन से यह प्रगट होता है कि भारत में सरकारी तथा गैर-सरकारी दोनों ही विनियोजनों की शनैः शनैः संतोषजनक वृद्धि हुई है तथा रक्षित बैंक को जो मासिक विनियोजनों के सम्बन्ध में विवरणियां प्राप्त होती हैं उन से भी यह प्रगट होता है कि १९६२ में कुल विनियोजन ६६३ लाख ७८ हजार रुपये था जब कि १९६१ में यह केवल ५८८ लाख ५० हजार रुपये था । परन्तु, जैसा कि मैं ने कहा है, इन विप्रेषण आंकड़ों में उपकरणों का आयात, निधियों का पूंजीकरण अथवा तकनीकी जानकारों के विरुद्ध निःशुल्क अंशों का जारी करना सम्मिलित नहीं है । अतएव, यह सम्पूर्ण आंकड़े नहीं हैं ।

†श्री रामेश्वर टांटिया : क्या यह सच है कि गत तीन अथवा चार वर्षों में बहुत से चाय के बाग-बागान विदेशी उद्योगपतियों के हाथों से भारतीय उद्योगपतियों के हाथों में आ गये हैं और, यदि हां, इन चाय-बागानों के हस्तान्तरण में कितनी विदेशी मुद्रा व्यय हुई ? ऐसे हस्तांतरणों के क्या कारण थे ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मेरे पास यहां प्रत्येक उद्योग के यह ब्यौरे नहीं हैं कि कितना धन हस्तांतरित किया गया है तथा कितना धन विनियोजित किया गया है । जो कुछ मैं कह सकती हूँ वह यह है कि कुछ भी असाधारण नहीं है । दूसरी ओर, हम ने धन के हस्तांतरण पर भारी प्रतिबन्ध लगा दिये हैं क्योंकि विदेशी मुद्रा की स्थिति कठिन हो गई है ।

†श्री रामनाथन चेट्टियार : लगभग ७०० करोड़ रुपये के कुल विनियोजनों में से इस देश में इंग्लैंड के गैर-सरकारी विनियोजकों का भाग कितना है और क्या मैं यह भी जान सकता हूँ कि क्या करारोपण के वर्तमान प्रस्तावों से इंग्लैंड के भारत में आगे होने वाले विदेशी गैर-सरकारी विनियोजन में और अधिक बाधा पड़ जायेगी ?

†मूल अंग्रेजी में

†**वित्त मंत्री (श्री मोरारजी साई)** : मैं यह नहीं जानता कि माननीय सदस्य क्यों एक ऐसा सुझाव देना चाहते हैं कि विदेशी पूंजी का विनियोजन मन्द हो जाय । दूसरी ओर, उन्हें तो यह देखने में रुचि होनी चाहिये कि विदेशी विनियोजन में कोई कमी मन्दी न हो ।

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न का दूसरा भाग तो अपनी अपनी राय का मामला है । पहले भाग का उत्तर दिया जाय ।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : मेरे पास एक बड़ी तालिका है जिस में १९५२ से लेकर १९६२ तक के प्रत्येक वर्ष के आंकड़े दिखाये गये हैं । उससे यह पता चलता है कि १९६२ में इंग्लैंड का भाग १५ प्रतिशत था । तथा अमरीका का २४.६५ प्रतिशत ।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या सरकार का ध्यान ब्रिटिश व्यापार मण्डल के निदेशक द्वारा दिये गये इस वक्तव्य की ओर गया है कि विदेशी गैर-सरकारी पूंजी का देश के अन्दर आना कुछ कम हो गया है, और यदि हां तो उसके क्या कारण हैं ? क्या यह राष्ट्रीय आपात के कारण है अथवा आयात किये जाने वाले कच्चे माल की कमी के कारण ?

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : मैं ने मूल प्रश्न के उत्तर में यह पहिले ही बता दिया है कि यह सच नहीं है तथा यह बात हमारे ध्यान में नहीं आई है ।

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त** : भारत विनियोजन केन्द्र की स्थापना के बाद उसके प्रयत्नों के परिणामस्वरूप कितनी अमरीकी तथा ब्रिटिश पूंजी सीधी भारत में आई है ?

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : इस प्रश्न के सम्बन्ध में मेरे पास वे सब व्यौरे नहीं हैं ।

श्री तुलशी दास जाधव : हमारे देश में जो बाहर के लोग इन्वेस्टमेंट करते हैं, क्या उन को भिन्न भिन्न देशों में दी जाने वाली फ्रैसिलिटीज में कोई फ़र्क है ?

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : सब अपने अपने देश की हालत के अनुसार फ्रैसिलिटीज देते हैं । हम अपने सिद्धान्तों के अनुसार उन को फ्रैसिलिटीज देते हैं । यहां पर उन को काफ़ी फ्रैसिलिटीज दी गई है । इस लिए चिन्ता की कोई बात नहीं है ।

उड़ीसा में कुष्ठ अग्रिम परियोजनायें

†*३१०. **श्री गो० महन्ती** : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा में इस समय कितनी कुष्ठ परियोजनायें चालू हैं तथा यह किन स्थानों पर हैं; और

(ख) क्या वहां पर्याप्त कर्मचारी, औषधियां तथा उपकरण उपलब्ध हैं ?

†**स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू)** : (क) उड़ीसा में १६ कुष्ठ अग्रिम परियोजनायें चल रही हैं । इन परियोजनाओं के स्थान सभा-पटल पर रखे गये विवरण में दिखाये गये हैं ।

(ख) कुष्ठ अग्रिम परियोजनाओं में चिकित्सा अधिकारियों को न होने के अतिरिक्त, केन्द्रों में पर्याप्त कर्मचारी, औषधियां तथा उपकरण उपलब्ध हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

विवरण

उड़ीसा में नीचे दिखाये गये स्थानों में १९ कुष्ठ अग्रिम परियोजनायें हैं :—

१. खुर्द	ज़िला पुरी
२. पुरी	—तदेव—
३. टांगी	—तदेव—
४. नयागढ़	—तदेव—
५. जगतसिंगपुर	ज़िला कटक
६. केन्द्रपाड़ा	—तदेव—
७. जाजपुर	—तदेव—
८. बन्की	—तदेव—
९. टिगिरिया	—तदेव—
१०. सुकिन्दा	—तदेव—
११. सोहेल्ला	ज़िला सम्बलपुर
१२. अट्टाबीरा	—तदेव—
१३. भन्जनगर	ज़िला गन्जुम
१४. खालीकोट	—तदेव—
१५. हिन्जरीकुट	—तदेव—
१६. तालचेर	ज़िला धेनकानल
१७. धेनकानल	—तदेव—
१८. भद्रक]	ज़िला बालासोर
१९. बेतनीती]	ज़िला मयूरभंज

श्री गो० महन्ती : राज्य स्तर पर नियंत्रण प्राधिकार कौन सा है ? राज्य सरकार व्यय का कितना भाग वहन करेगी ?

डा० द० स० राजू : इन केन्द्रों को सहायता देने के लिए हमारे पास एक प्रतिरूप है जिसके अनुसार अनावर्तक व्यय का ७५ प्रतिशत तथा आवर्तक व्यय का ५० प्रतिशत केन्द्रीय सरकार द्वारा वहन किया जाता है ।

श्री गो० महन्ती : परियोजना कर्मचारियों के लिए कब आवश्यक क्वार्टर्स निर्माण करने का सरकार का विचार है ?

डा० द० स० राजू : यह तो सहायता का प्रतिरूप है । भवन का निर्माण और ऐसी सब बातें राज्य सरकार को करनी हैं ।

श्री अ० सि० सिंहगल : तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में, विशेषकर मध्य प्रदेश में, कितनी कुष्ठ अग्रिम परियोजनायें स्थापित की जायेंगी ?

मूल अंग्रेजी में

अध्यक्ष महोदय : सवाल करने वाले माननीय सदस्य ने तो उड़ीसा की लैपरासी पायलेट प्रोजेक्ट्स के बारे में मालूम किया और अब आप लैपरासी को खींच कर मध्य प्रदेश में ले जाना चाहते हैं ।

श्री हरि विष्णु कामत : क्या यह सच है कि ब्रिटिश चिकित्सा संस्था अथवा इस क्षेत्र में कार्य करने वाले किसी ब्रिटिश चिकित्सा विशेषज्ञ ने यह सुझाव दिया है कि इस रोग के उपचार का एक मनोवैज्ञानिक पहलू यह भी है कि कुष्ठ रोगी को सम्बोधन करने के लिए गार्हिता के परिचायक "कोढ़ी" शब्द का प्रयोग न किया जाय ? क्या सरकार ने यह सुझाव स्वीकार कर लिया है अथवा इस पर विचार कर रही है ?

डा० द० स० राजू : जी, हां; सरकार का भी यही दृष्टिकोण है । हम इस विषय पर विचार कर रहे हैं ।

दिल्ली में नया बिजली घर

+

*१३११. { श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में ३०,००० किलोवाट का नया बिजलीघर पूरा हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो इससे बिजली कब तक उपलब्ध कर दी जायेगी ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री के सभा सचिव (श्री सै० अ० मेहदी) : (क) जी नहीं ।

(ख) जून, १९६३ के अन्त तक ।

श्री भागवत झा आजाद : दिल्ली में हाल ही में हुए विद्युत् संकट के सम्बन्ध में की गई जांचपड़ताल के अनुसार, इस बिजलीघर को पूरा करने में हुए इस असाधारण विलम्ब के क्या कारण हैं ?

श्री सै० अ० मेहदी : इस बिजलीघर को पूरा करने में कोई विलम्ब नहीं हुआ है । वास्तव में पूर्व निर्धारित कार्यक्रम की तुलना में इसे दो महीने पहले ही चालू करने का कार्यक्रम अब बनाया गया है ।

श्री भागवत झा आजाद : क्या विभिन्न जांच पड़तालों के दौरान यह संकेत किये गये है कि इसे चलाने की संचालक व्यवस्था, अर्थात् दिल्ली विद्युत् संभरण उपक्रम तथा केन्द्रीय सरकार के बीच की व्यवस्था, ही इस संकट तथा विलम्ब के लिये उत्तरदायी है ? यदि हां, तो इसे फिर से न होने देने के लिये सरकार क्या प्रयत्न कर रही है ?

श्री सै० अ० मेहदी : जहां तक इस बिजलीघर के निर्माण का सम्बन्ध है ऐसी कोई शिकायतें प्राप्त नहीं हुईं ।

श्री भागवत झा आजाद : मेरा यह प्रश्न नहीं था ।

अध्यक्ष महोदय : वह विलम्ब के लिये मना करते हैं ।

श्रीमूल अंग्रेजी में

†श्री भागवत झा आजाद : विलम्ब नहीं हुआ है। क्या मैं यह जान सकता हूँ कि क्या यह सच है कि इस बिजलीघर की और भी पहले चलाने का कार्य शीघ्रतापूर्वक किया जा सकता था यदि दिल्ली विद्युत् सम्भरण उपक्रम तथा केन्द्रीय सरकार के मध्य उचित संचालक व्यवस्था होती? यदि हां, तो इसे न रहने देने के लिये क्या किया जा रहा है?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री(श्री अलगेशन): यह प्रतीत होता है कि माननीय सदस्य ने यह अनुमान लगा लिया है कि केन्द्रीय सरकार तथा दिल्ली विद्युत् सम्भरण उपक्रम के बीच कुछ मतभेद है। मेरा विचार है कि कोई मतभेद नहीं है। वास्तव में इस संयंत्र को यथा-सम्भव शीघ्र चलाने में हम उनकी सहायता कर रहे हैं। परन्तु जैसा कि माननीय सभा-सचिव ने कहा है यह अगस्त के अन्त तक चालू किया जाता और अब हम आपातकाल को ध्यान में रखकर इसे जून के अन्त तक ही चालू किय जाने का प्रयत्न कर रहे हैं।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस नय पावर-स्टेशन के बनने के बाद क्या दिल्ली में जितनी बिजली की कमी है, वह पूरी हो जायगी या इस के बाद भी कोई कमी रह जायगी, और अगर कोई कमी रह जायगी तो क्या सरकार उसके बारे में विचार कर रही है।

श्री सै० अ० मेहदी : इस पावर-स्टेशन के बाद ही नहीं, बल्कि थर्ड फाइवथीअर प्लान के बाद तक भी, दिल्ली में जितनी जरूरत होगी, उतनी तो पैदावार नहीं हो सकती है।

†श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : क्या यह बिजलीघर एक ही प्राधिकार के पर्यवेक्षण में स्थापित किया जा रहा है, अथवा फिर से यह भी केन्द्रीय सरकार, दिल्ली विद्युत् सम्भरण उपक्रम और पंजाब सरकार का संयुक्त उत्तरदायित्व है?

†श्री अलगेशन : इस बिजलीघर के निर्माण के लिये जो प्राधिकार उत्तरदायी है वह दिल्ली विद्युत् सम्भरण उपक्रम है।

श्री कछवाय : मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या इस बिजलीघर को बनाने के लिय किसी विदेशी से मदद मिली है और इस में कितना खर्चा हुआ है?

श्री सै० अ० मेहदी : इस का पूरा खर्चा ३१५ लाख रुपए है और इस में बाहर के लोगों से भी, और सब से ज्यादा जापान के मिट्सुबिशी से, मदद मिली है।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच है कि दिल्ली में बिजली चली जाने का समस्त उत्तर-दायित्व दिल्ली विद्युत् सम्भरण उपक्रम पर ही लादा गया है? यदि हां, तो दिल्ली विद्युत् सम्भरण के अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

†अध्यक्ष महोदय : यह तो एक बिल्कुल ही भिन्न प्रश्न है।

†डा० क० ल० राव : हाल ही में की गई इस सिफारिश को दृष्टिगत रखकर कि विद्युत् उत्पन्न करने का कार्य केन्द्र द्वारा ले लिया जाना चाहिये, क्या मंत्रालय दिल्ली में विद्युत् उत्पन्न करने के कार्य को अपने हाथ में ले रहा है?

†श्री अलगेशन : जी हां; समितियों में से एक समिति ने एसी सिफारिश की थी। हम भी इस पर सोच विचार कर रहे हैं। इस पर अभी सोच विचार किया जा रहा है।

†मूल अंग्रेजी में

चिकित्सा की आयुर्वेदिक प्रणाली

*३१२. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अमरीका के राकफेलर तथा कई अन्य संस्थानों ने आयुर्वेद के अध्ययन में दिलचस्पी दिखाई है ;

(ख) यदि हां, तो किस रूप में; और

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार भी उनके कार्य में योग देने जा रही है ?

स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) भारत सरकार के पास कोई सूचना नहीं है ।

(ख) और (ग). ये प्रश्न नहीं उठते ।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : आयुर्वेदी और एलोपैथी सिस्टम्ज का जो इंटीग्रेटिड कोर्स शुरु कर दिया गया था, उसको क्या सरकार ने बन्द कर दिया है, यदि हां, तो उसका क्या असर आयुर्वेदिक सिस्टम पर पड़ेगा ?

†डा० द० स० राजू : हमने किसी पाठशाला अथवा विद्यालय को बन्द नहीं किया है ।

श्री प्रकाश वीर शास्त्री : भारत से अमरीका के लिये कुछ आयुर्वेदिक औषधियों का क्या निर्यात किया जाता है, यदि हां, तो किन किन औषधियों का और क्या उसके सम्बन्ध में यहां भी कुछ विशेष अनुसंधान किये जा रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : निर्यात वाली बात तो दूसरी हो गई ।

श्री जगदेव सिंह सिद्धांती : भारत सरकार वैज्ञानिक ढंग से आयुर्वेदिक चिकित्सा प्रणाली को प्रोत्साहन देना चाहती है या नहीं ?

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत जनरल क्वेश्चन है ।

†श्री हरि विश्णु कामत : क्या यह सच है आयुर्वेद के प्रति सरकार का रवैया उसकी इस प्रतिकूल पूर्वभावना पर आधारित है कि आयुर्वेदिक पद्धति इतनी वैज्ञानिक नहीं है जितनी कि एलोपैथी और यदि हां, तो क्या सरकार ने इस समस्या के प्रति अपने रवैये को बदला है ?

†डा० द० स० राजू : हम अपना मस्तिष्क खुला रखते हैं । हमारी कोई प्रतिकूल पूर्वभावनायें नहीं हैं ।

†श्री रा० शि० पाण्डेय उठे—

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल समाप्त हुआ । श्री पाण्डेय अपना स्थान बदलते रहे हैं । मैं उन्हें इस स्थान पर प्रश्न पूछने की अनुमति नहीं दे सकता ।

†मूल अंग्रेजी में

प्रश्नों के लिखित उत्तर

देश में बिजली की कमी

- †*३१३. { श्री सुबोध हंसदा :
 श्री स० चं० सामन्त :
 श्री प्र० चं० बरुआ :
 श्री इन्द्रजीत गुप्त :
 श्री सुरेन्द्र पाल सिंह :
 श्री विभूति मिश्र :
 श्री रा० शि० पाण्डेय :
 श्री महेश्वर नायक :
 श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
 श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
 श्री बिशनचन्द्र सेठ :
 श्री यशपाल सिंह :
 श्री हरिश्चन्द्र माथुर :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि तीसरी पंच वर्षीय योजना अवधि में बिजली की बहुत कमी होगी ;
 (ख) क्या इस मामले का विशेषज्ञों के दल ने अध्ययन किया था ;
 (ग) क्या इसने अपना प्रतिवेदन पेश कर दिया है ; और
 (घ) क्या इस ने वे समस्याएँ बताई हैं जिनसे लक्ष्य की पूर्ति नहीं हो पाई और यदि हां, तो वे समस्याएँ क्या हैं ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन): (क) जी हां । अधिकांशतः तृतीय पंच वर्षीय योजना की अवधि के अन्तम दो वर्षों में बहुत से राज्यों में विद्युत् की कमी होने की सम्भावना है ।

(ख) सरकार द्वारा हाल ही में गठित की गई विद्युत् सर्वेक्षण समिति^१ द्वारा मामले का अध्ययन किया जा रहा है ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

दिल्ली की वृहद् योजना

†*३१४. श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने दिल्ली की वृहद् योजना को अन्तिम रूप दे दिया है ;

†मूल अंग्रेजी में

Energy Survey Committee.

(ख) क्या यह सच है कि राजधानी में स्कूलों, अस्पतालों तथा पार्कों के लिये तीसरी योजना में जो भूमि अलग रखी गई है उसके लगभग अस्सी प्रतिशत भाग पर अनधिकृत रूप से मकान बना लिये गये हैं ;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार अनधिकृत निर्माण को विनियमित कर देने का है ; और

(घ) नगर का आयोजित विकास करने के लिये तथा सरकारी पार्कों और सार्वजनिक संस्थाओं के लिये मूलतः रक्षित भूमि पर अनधिकृत कब्जे को रोकने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) जी, नहीं ।

(ख) अनधिकृत रूप से बनाये गये मकानों आदि द्वारा घेरे गये ठीक ठीक क्षेत्र का पता लगाया जा रहा है ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) वृहद् योजना में की गई सिफारिशों के आधार पर भूमि का अर्जन तथा विकास करने के लिये दिल्ली प्रशासन को एक परिभ्रामी निधि सौंप दी गई है । दिल्ली नगर निगम, नई दिल्ली नगरपालिका तथा सरकार के अन्य विभिन्न विभाग भी अपने अपने कार्यक्षेत्र में विकास कार्य कर रहे हैं ।

दिल्ली विकास प्राधिकार के कर्मचारियों को उचित सतर्कता रखने तथा मकान गिराने वाले पुलिस दल की सहायता से अब भी अनधिकृत रूप में निर्माण होने वाले भवनों को गिराने के लिये कड़े अनुदेश दे दिये गये हैं ।

भाखड़ा नंगल बांध

*३१५. श्री यु० सि० चौधरी : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भाखड़ा और नंगल बांध का निर्माण कब तक पूरा हो जायेगा ; और

(ख) उनके निर्माण पर कुल कितनी लागत आई है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय म राज्य मंत्री (श्री अलमगेशन) : (क) नंगल बांध १९५२ में पूरा किया जा चुका है । बांध की चोटी पर के कुछ छोटे अनुलग्न काम अभी भी चल रहे हैं ।

(ख) भाखड़ा बांध की कुल अनुमित लागत ५६०६.९१ लाख रुपये है और नंगल की ३४४.७३ लाख रुपये ।

भारत में छाती के रोग

†*३१६. { डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली में फरवरी, १९६३ में हुए सातवें अन्तर्राष्ट्रीय छाती के रोग सम्मेलन में आये हुए विशेषज्ञों से भारत में छाती के रोगों की अधिकता के बारे में परामर्श मांगा गया है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या उन्होंने ने कोई पर्यवेक्षण अथवा सिफारिश की है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

दामोदर घाटी निगम मुख्यालय का स्थानान्तरण

†*३१७. { श्री श्रीनारयण दास :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दामोदर घाटी निगम के मुख्यालय को माइथान ले जाने का प्रश्न अन्तिम रूप से तय हो गया है ;

(ख) यदि नहीं, तो इस के क्या कारण हैं ;

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने इस मामले में कोई पहल की है ; और

(घ) यदि हां, तो इस पहले के क्या परिणाम निकले ।

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) दामोदर घाटी निगम के मुख्यालय की घाटी (वैली) में ले जाने के लिये सभी सम्बन्धित दल सिद्धान्त रूप में सहमत हो गये हैं ।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते ।

असाम में बाढ़ें तथा विद्युत संभरण

†*३१८. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संघ वित्त मंत्रालय कुछ समय से असाम में बाढ़ों तथा विद्युत् की समस्याओं को सुलझाने के बारे में विभिन्न योजनाओं के सुझावों पर विचार कर रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किये गये हैं ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) वे सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय के विचाराधीन है ।

(ख) बाढ़ नियंत्रण योजनाओं के सम्बन्ध में, वित्त मंत्रालय तथा योजना आयोग के परामर्श में, राज्यों की विशिष्ट आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये, सामान्य वार्षिक आवंटन के अतिरिक्त, आर्थिक सहायता देने का निश्चय किया गया है । राज्य सरकारों को समस्त अपेक्षित प्रविधिक सहायता दी जायेगी, तथा उन्हें कुछ प्रकार की अविलम्बनीय योजनाओं को चलाने के अधिकार दे दिये हैं ।

विद्युत् योजनाओं के सम्बन्ध में, ६० मैगावाट की क्षमता वाली एक योजना स्वीकृत कर ली गई है, तथा राज्य सरकार को १०० मैगावाट क्षमता वाली एक दूसरी योजना के लिए विस्तृत प्रतिवेदन तैयार करने के लिये कहा गया है ।

संयुक्त राष्ट्र प्रविधिक सहायता

†*३१६. { श्री बी० चं० शर्मा :
श्री विभूति मिश्र :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री बड़े :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री हरि विष्णु कामत :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र प्रविधिक सहायता बोर्ड ने राष्ट्रीय आपात के कारण भारत की योजनाओं का पुनरीक्षण करने में सहायता देने को कहा है ; और

(ख) यदि हां, तो उस का ब्योरा क्या है ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : (क) और (ख). जी, नहीं । संयुक्त राष्ट्र प्रविधिक सहायता बोर्ड का सम्बन्ध उन कार्यक्रमों और परियोजनाओं के लिये प्रविधिक सहायत से है जिन में हम उन का सहयोग मांगते हैं परन्तु राष्ट्रीय आपात स्थिति को देखते हुए हम अपनी पूर्ववर्तिताओं का जो कोई पुनर्विलोकन करेंगे उस में यह कोई भाग नहीं ले सकता ।

भेषज नियंत्रण

†*३२०. { श्री द्वा० ना० तिवारी :
श्री कोप्पन :
श्री सरजू पाण्डेय :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १९६२ के भेषज नियंत्रण आदेश की व्यापारी उपेक्षा कर रहे हैं ;

(ख) क्या यह भी सच है कि बहुत थोड़े से औषध रसायनज्ञों में ने अपनी दुकानों में दवाइयों के मूल्यों का प्रदर्शन किया है ;

(ग) क्या सरकार जानती है कि आदेश के इस उल्लंघन के लिये राज्य सरकारों ने कोई अभियोग नहीं चलाये हैं ; और

(घ) यदि हां, तो आदेश के उल्लंघन न होने के लिये क्या उपाय निकाले गये ?

†मूल अंग्रेजी में

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) से (घ). प्रश्न कदाचित् भेषज (मूल्यों का प्रदर्शन) आदेश, १९६२ के सम्बन्ध में पूछा गया है। सरकार के पास इस प्रकार की कोई सूचना नहीं है कि व्यापारियों द्वारा आदेश का उल्लंघन किया जा रहा है। यह सच है कि समस्त निर्माणकर्ता व्यापारियों को मूल्यों की विस्तृत सूची उस समय नहीं दे रहे थे जब प्रारम्भ में आदेश जारी किया गया था। अतएव, अभियोग चलाये जाने के पूर्व राज्य सरकारों को पर्याप्त समय दिया गया था। राज्य सरकारों तथा संघ राज्यों से वर्तमान वास्तविक स्थिति मालम की जा रही है और वह यथा समय शीघ्र सभा-पटल पर रख दी जायेगी। राज्य सरकारों तथा संघ राज्यों को आदेश की उचित रूप में लागू करने के लिये उपयुक्त कदम उठाने की मंत्रणा दी गई है।

राष्ट्रीय स्कूल स्वास्थ्य परिषद्

†*३२१. श्री श्रीनारयण दास : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय स्कूल स्वास्थ्य परिषद् स्थापित हो चुकी है ;

(ख) यदि हां, तो उस के कार्यों तथा गठन का स्वरूप क्या है ; और

(ग) क्या राज्यों में इन परिषदों को स्थापित करने का कोई विचार है तथा इस सम्बन्ध में राज्यों की प्रतिक्रिया क्या है।

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) जी, हां।

(ख) राष्ट्रीय स्कूल स्वास्थ्य परिषद् का गठन तथा उस के कार्य स्वास्थ्य मंत्रालय के दिनांक ८ फरवरी, १९६३ के संकल्प संख्या एफ० ६-१८/६२-पी० एच० में दिये गये हैं, जिस की एक प्रतिलिपि सभा-पटल पर रख दी गई है।

(ग) स्कूल स्वास्थ्य समिति ने स्कूल स्वास्थ्य की राज्य परिषदें स्थापित करने की सिफारिश की है। समिति की सिफारिशें राज्य सरकारों को भेज दी गई हैं। उन की प्रतिक्रियाओं की प्रतीक्षा की जा रही है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० ६२०-६३]

मनीपुर में पंजीकृत ठेकेदार

†५५६. श्री रिशांग किशिंग : क्या निर्माण, तथा आवास पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(ख) इस समय मनीपुर में पंजीकृत स्थानीय ठेकेदारों की संख्या कितनी है ; और

(ख) १९६१-६२ तथा १९६२-६३ में स्थानीय तथा मनीपुर के बाहर से आने वाले ठेकेदारों को सौंपे गये कार्यों अथवा ठेकों का मूल्य कितना है ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना) : (क) और (ख). जानकारी एकत्रित की जा रही है तथा सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

†मूल अंग्रेजी में

राजस्थान में ग्राम्य विद्युतीकरण

†५५७. श्री कर्ण सिंह जी : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान के गंगानगर, शुरु, बीकानेर, जैसलमेर और कोटा जिलों के उन ग्रामों की संख्या कितनी है जहां कि विद्युत् की व्यवस्था कर दी गई है ;

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक कितने गांवों को इस प्रकार लाभ होगा ; और

(ग) तृतीय पंचवर्षीय योजना में उक्त जिलों के लिये इस प्रयोजन के लिये कितनी धन राशि नियत की गई है तथा अभी तक कितनी धन राशि व्यय हुई है ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). राज्य सरकारों से जानकारी एकत्रित की जा रही है तथा सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

योजना की परियोजनाओं में रूसी सहयोग

†५५८. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री मुरारका :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रूस ने सहयोग देने के लिए योजना की कुछ परियोजनाओं पर विचार विमर्श करने की इच्छा प्रकट की है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में बात आरम्भ हो गई है ; और

(ग) अब तक क्या प्रगति हुई है ।

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) से (ग). जी हां । रूसी सहायता की विस्तृत चर्चा शीघ्र ही रूसी प्राधिकारियों के साथ होने की आशा है ।

बुद्ध-जयन्ती पार्क, नई दिल्ली

†५५९. श्री सुरेन्द्रपाल सिंह : क्या निर्माण आवास तथा पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली में पहाड़ी पर बुद्ध जयन्ती पार्क का खाका तथा निर्माण कार्य की देख रेख के लिए उन के मंत्रालय ने एक समिति नियुक्त की है ; और

(ख) यदि हां, तो आज तक इस सम्बन्ध में समिति के कार्य में कितनी प्रगति हुई है ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वासि मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना) : (क) जी हां ।

(ख) अगस्त १९६२ में इस की स्थापना के बाद समिति की दो बैठकें हुई हैं और उस के कुछ सिफारिशों की हैं जो लागू की जा रही हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

नई दिल्ली की रिज पर बसिदरी (मालचा महल)

†५६०. श्री सुरेन्द्र पाल सिंह : क्या निर्माण, अवास तथा पुनर्वसा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली में 'रिज' पर बीसदरी (मालचा महल) की इमारत एक कला संग्रहालय बनाने के लिए ललित कला अकादमी को दे दी गई है ; और

(ख) यदि हां, तो यह ऐतिहासिक स्मारक इस कार्य के लिए किन शर्तों पर दिया गया है ?

†निर्माण अवासा तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) हां ।

(ख) 'रिज' पर किचनर रोड के बाद बीसदरी (मालचा महल) की इमारत पहिली बार पांच वर्षों के लिए अस्थायी पट्टे पर ललित कला अकादमी को निम्न शर्तों पर दी गई है :—

- (१) अकादमी को ६०० ० प्रति व भूमि किराया देना होगा ।
- (२) अकादमी अपने खर्च से इमारत का रख रखाव करेगी जो 'लेसर' की दृष्टि से सन्तोषजनक हो ।
- (३) अकादमी इमारत को केवल स्टडयो और कलाकृतियों के संग्रहालय के रूप में प्रयोग करेगी अन्य किसी कार्य के लिए नहीं ।
- (४) उसके किसी स्थान को रहने के लिए प्रयोग नहीं किया जायेगा ।
- (५) संग्रहालय जनता के लिए खुला रहेगा ।
- (६) मुख्य आयुक्त तथा पुरातत्व के महानिदेशक की पूर्वानुमति के बिना कोई और रचना कार्य नहीं किया जायेगा ।
- (७) सरकार अपनी इच्छा से इमारत को अकादमी से किसी भी समय एक महीने की सूचना देकर पट्टे की अवधि में वापस ले सकती है ।

किसी बांध परियोजना (उत्तर प्रदेश)

†५६१. डा० लक्ष्मी मल्ल सिन्धी : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार किसी बांध परियोजना के संबंध में उत्तर प्रदेश सरकार को कोई सहायता दे रही है ;

(ख) यदि हां, तो इसका व्यौरा क्या है ;

(ग) क्या जाब और उत्तर प्रदेश सरकारों में इस परियोजना के संबंध में १९४३ के कथित करार की शर्तों के आधार पर कोई समझौता हो गया है ; और

(घ) यदि हां, तो सहयोग किस स्वीकृत सिद्धान्त पर होगा ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

†मूल अंग्रेजी में

रूसी घड़ियों का तस्कर व्यापार

५६२. श्री योगेन्द्र झा : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत नेपाल सीमा पर के शहरों में नेपाल से रूसी घड़ी लोग चोरी बाजारी में बड़ी संख्या में लाते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उसकी रोकथाम के लिये सरकार ने अब तक कौन सा कदम उठाया है ?

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी बेसाई) : (क) ऐसा कोई संकेत नहीं मिला जिससे यह जाना जा सके कि रूसी घड़ियां भारी तादाद में नेपाल से चोरी-छिपे भारत लायी जा रही हैं। लेकिन सी कुछ घड़ियां, जिन्हें कुछ लोग बेचने के खयाल से भारत लाये थे, पकड़ी गयी है।

(ख) सवाल पैदा ही नहीं होता।

आयकर विभाग के कर्मचारियों का राष्ट्रीय प्रतिरक्षा कोष में अंशदान

†५६३. श्री हरि विष्णु कामत : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान राष्ट्रीय प्रतिरक्षा कोष में आयकर विभाग के कर्मचारियों के स्वेच्छापूर्ण उमदान देने के विषय पर हैदराबाद डिवीजन के आयकर आयुक्त आरा १५ दिसम्बर, १९६२ को जारी किये गये परिपत्र सी०आर० संख्या १८३/६२ की ओर गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या उसमें कर्मचारियों उपलब्धि तथा अंशदान न देने वालों के नाम की उन्हें सूचना देने के बारे में आयुक्त के निदेश राष्ट्रीय प्रतिरक्षा कोष में स्वेच्छा से अंशदान करने की सरकार की नीति के अनुसार है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या उपरोक्त परिपत्र को वापस लेने या उसमें रूपभेद करने का विचार है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी बेसाई) : (क) हां।

(ख) नहीं।

(ग) १५ दिसम्बर, १९६२ का परिपत्र ७ जनवरी, १९६३ को दूसारा परिपत्र जारी करके वापस ले लिया गया था और इस बात पर भी जोर दिया गया था कि अंशदान केवल स्वेच्छा से किया जायेगा।

†मूल अंग्रेजी में

स्वर्ण नियन्त्रण योजना के अन्तर्गत जारी किये गये लाइसेन्स

श्री अ० क० गोपालन :
 श्री कोल्ला वेंकैया :
 श्री बेरवा कोटा :
 श्री प्र० के० देव :
 श्रीमती विमला देवी :
 श्री बालकृष्ण वासनिक :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वर्ण नियन्त्रण योजना के अन्तर्गत (१) स्वर्ण परिष्करण कारखानों, (२) सोने के व्यापारियों तथा (३) स्वर्णकारों को कितने लाइसेन्स दिये गये हैं ;

(ख) स्वर्ण नियन्त्रण योजना के उपबन्धों के अन्तर्गत अनेक वर्गों के सोना-मालिकों ने कितने सोने की घोषणा की है ; और

(ग) इसमें कितना सोना है और कितने सोने के आभूषण हैं ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) व्यौरा की कुछ बातों के निश्चित होते ही लाइसेन्स जारी किये जायेंगे ६ फरवरी, १९६३ तक स्वर्ण शोधन कारखानों तथा व्यापारियों से ११,४२८ प्रार्थना-पत्र प्राप्त हुए और ११,६११ प्रार्थनापत्र प्राप्त होने की आशा थी :

(ख) और (ग) अपेक्षित जानकारी संलग्न विवरण में दी है ।

विवरण

१. व्यापारियों तथा शोधक के अतिरिक्त अन्य व्यक्तियों से प्राप्त घोषणाओं की संख्या	६,३००
२. व्यापारियों तथा शोधकों के अतिरिक्त अन्य व्यक्तियों से प्राप्त (ग्राम में) सोने की मात्रा :	
(क) आभूषणों के अतिरिक्त निर्मित वस्तुयें	३५३,६१६
(ख) आभूषणों के अतिरिक्त अन्य सभी रूपों में	३,१६५,४३५
३. सोना सेरीज संख्या ३ के रूप में व्यापारियों से प्राप्त विवरणों की संख्या	२७,१६६
४. व्यापारियों द्वारा घोषित सोने की मात्रा (ग्राम में)	
(क) पुराने आभूषण	६,६१२,९४३
(ख) नये आभूषण	१३,२८७,३४७
(ग) आभूषणों के अतिरिक्त अन्य पुरानी निर्मित वस्तुयें	१३,०७५६
() आभूषणों के अतिरिक्त अन्य कई निर्मित वस्तुयें	३७०,८२५
(ङ) अन्य रूप में पुराना तथा नया सोना	२,८७०,८०१

†मूल अंग्रेजी

५. सोना सेरीज संख्या ३ के रूप से शोधकों से प्राप्त विवरणों की संख्या	५२६
६. शोधकों द्वारा घोषित सोने (ग्राम) की मात्रा	
(क) पुराने आभूषण	७,८८१
(ख) नये आभूषण	५१६
(ग) आभूषणों के अतिरिक्त अन्य निर्मित पुरानी वस्तुयें	८६
(घ) आभूषणों के अतिरिक्त अन्य निर्मित नई वस्तुयें	शून्य
(ङ) अन्य रूप में पुराना तथा नया सोना	८१,३२२

दिल्ली की सरकारी बस्तियां

†५६५ { श्री यशपाल सिंह :
श्री प्र० के० घोष :
श्री प्र० के० देव :

क्या निर्माण, आवास तथा नववास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार सरकारी बस्तियों में नागरिक सुविधायें देने का काम दिल्ली नगर-निगम से अपने हाथ में लेने पर विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो इस क्रिया पर निगम की क्या प्रतिक्रिया है ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री महरचन्द खन्ना) : (क) दिल्ली में सरकारी बस्तियों में नागरिक सुविधाओं की व्यवस्था करने का काम स्थानीय निकायों से अपने हाथ में लेने का सुझाव किया गया है और वह विचाराधीन है। अभी कोई निश्चय नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

हिमालय पर विद्युत परियोजनाओं का सर्वेक्षण

†५६६. श्री बी०बं०शर्मा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आजकल हिमालय पर २२ लाख क्लोवाट से अधिक बिजली बनाने के लिए कुछ परियोजनाओं का सर्वेक्षण हो रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो वे क्या हैं और सबझणों का अब तक क्या परिणाम रहा ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख) हिमालय पर जल विद्युत बनाने की बड़ी संभावना है। तीसरी पंच वर्षीय योजना में * शामिल तथा अन्य योजनाओं की एक सूची, जिनकी जांच पड़ताल हो रही है, संलग्न है।

†मूल अंग्रेजी में

विवरण

(१) तीसरी योजना में सम्मिलित कुल १,२०८,००० क्लोवाट की क्षमता की बड़ी योजनाएं निम्न हैं और आजकल उनका विस्तृत सर्वेक्षण तथा निर्माण पूर्व जांच पड़पाल हो रही है :

राज्य	परियोजना का नाम	प्रस्तावित अभिष्ठापित क्षमता (क्लोवाट)
जम्मू तथा काश्मीर	झेलम	६४,०००
पंजाब	पांग	२४०,०००
	वियास-सतलज संबंध	६३६,०००
उत्तर प्रदेश	यमुना अवस्था २	२६८,०००

(२) ६०% भार आत्रार पर कुल लगभग ६,४८७,००० क्लोवाट की निम्न बड़ी योजनाओं के आजकल भविष्य में लागू करने के लिए प्रारम्भिक सर्वेक्षण और विस्तृत जांच पड़ताल हो रही है :—

राज्य	परियोजना का नाम	प्रस्तावित अभिष्ठापित क्षमता (क्लोवाट)
जम्मू तथा काश्मीर	सलाल (ऊारी धार के नियमन के बिना)	६०,०००
	अन्य चुनाव घाटी योजनायें (प्रावेक्षण सर्वेक्षणगावोन)	३,२००,०००
पंजाब	थीन (रावी)	१५८,०००
उत्तर प्रदेश	किसी (टोंग)	२१५,०००
	कोतलीवाल (गंगा)	६००,०००
	उट्टयासू (अलकनन्दा)	३००,०००
	तपोवन (धौलीगंगा)	११२,०००
	देवरा (भगीरथी)	३००,०००
	पंचेश्वर (शारदा)	७३२,०००
	वरनदेव (पूर्णागिरी शारदा)	८१०,०००

दिल्ली में औषधियों की कीमत

†५६७. श्री सी० चं० शर्मा: क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि औषधि (मल्य प्रदर्शन) आदेश के प्रख्यापन के होते हुए भी दिल्ली में कोई भी औषधि विक्रेता की दुकान पर औषधियों की कीमत प्रदर्शित नहीं की जाती यद्यपि आदेश को लागू हुए एक महीना हो गया; और

†मूल भंडारी में

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

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) दिल्ली प्रशासन से सुनिश्चित कर लिया गया है कि श्री वि विक्रेता उपलब्ध मूल्य सूची प्रदर्शित कर रहे हैं।

(ख) आदेश को उचित कार्यान्विति के लिए आदेश दिये जा रहे हैं।

नामसूद्र जाति

†५६८. श्री प्र० र० चक्रवर्ती : क्या निर्माण, आवास और पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उन व्यक्तियों के, अधिकतर नामसू जाति के व्यक्तियों के मामलों की जांच की है जिन्हें पूर्वी पाकिस्तान के बरीसाल और जारिदपुर जिलों में अपने घरों से बाहर निकाल दिया गया था और उन्होंने १९६१ में पश्चिमी बंगाल में शरण ली थी। और

(ख) ऐसे कितने परिवार अभी पुनर्वासि के लिए हैं?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वासि मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना) : (क) और (ख). प्रश्न के भाग (क) और (ख) में उल्लिखित व्यक्तियों के बारे में हमें कोई जानकारी नहीं है। उनके बारे में पश्चिमी बंगाल सरकार से भी कोई सूचना नहीं मिली प्रतीत होती है।

विस्थापित व्यक्तियों को ऋण

†५६९. श्री प्र० र० चक्रवर्ती : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पुनर्वासि वित्त प्रशासन से पूर्वी पाकिस्तान के कुल कितने विस्थापित व्यक्तियों को ऋण दिया गया और दिसम्बर, १९६२ तक उन्हें कितना ऋण दिया गया;

(ख) उन्होंने कितना ऋण लौटा दिया तथा उनपर अब भी व्याज सहित कितना धन बाकी है; और

(ग) सरकार ने कितने मामलों का पुनरीक्षण किया और ऋणों का भुगतान सुविधाजनक बनाने के लिए क्या छूट दी गई?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) लगभग ५६०० व्यक्तियों को ३.६४ करोड़ रु० का ऋण दिया गया।

(ख) क्रमानुसार १.६ करोड़ रु० और ४.२४ करोड़ रु०।

(ग) ३१-१२-१९६२ तक ८३७ मामलों का पुनरीक्षण किया गया है। ४५० मामलों में समूची राशि या आंशिक राशि छोड़ने पर सहमति हुई। इनमें से ३१४ मामलों में २१.४१ लाख रु० की राशि पहिले समाप्त की जा चुकी है।

गैर-सरकारी विद्युत उपक्रमों को लाइसेंस

†५७०. श्री हेम बरुआ : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि राज्य सरकारों ने केन्द्र की इस अन्तरिम सिफारिश की ओर ध्यान नहीं दिया है कि "विशेष विनियोग" करने के लिए गैर-सरकारी विद्युत् उपक्रमों को लाइसेंस दिये जायें; और

(ख) यदि हां, तो इस कठिनाई को दूर करने के लिए सरकारने क्या कार्यवाही की है या करेगी?

†मूल अंग्रेजी में

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). "विशेष विनियोग" के बारे में केन्द्रीय सरकार की सिफारिश को अधिकतर राज्यों ने स्वीकार कर लिया है और उसपर आवश्यक कार्यवाही भी कर ली है। अन्य राज्यों के साथ इस पर आगे कार्यवाही की जा रही है ?

मुसलमानों के मकानों में विस्थापित व्यक्ति

†५७१. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मुसलमानों के मकानों में रहने वाले उन विस्थापित व्यक्तियों को, जो पुनर्वास लाभ प्राप्त करने की सभी शर्तें पूरी करते हैं, इन वर्षों में कोई सहायता नहीं दी गई है; और

(ख) यदि उनके प्रार्थनापत्र निश्चित तारीख तक आगये थे, तो उन्हें लाभ न देने के क्या कारण हैं ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) और (ख). माननीय सदस्य का ध्यान २१ मई १९६२ को लोक सभा में प्रश्न संख्या ८८४ का मेरे द्वारा दिये गये उत्तर की ओर आकर्षित किया जाता है। अद्यतन स्थिति पश्चिमी बंगाल सरकार से सुनिश्चित की जा रही है और पटल पर रख दी जायेगी।

विस्थापित व्यक्तियों के लिए शिविर

†५७२. { श्री ब० कु० दास :
श्री सुबोध हंसदा :

क्या निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान से आये विस्थापित व्यक्तियों के लिए विभिन्न राज्यों में खोले गये सब प्रकार के शिविर पूर्णतया बन्द कर दिये गये हैं ;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या कोई स्थायी दायत्व शिविर है; और

(घ) यदि हां, तो उनकी संख्या क्या है और उनमें कितने व्यक्ति हैं ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) हां।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) और (घ) हां। ५५ गृह-अपाहिज गृह हैं जिनमें लगभग ५२,००० व्यक्ति हैं।

मेरठ में मेडिकल कालेज

†५७३. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश सरकार ने मेरठ में एक मेडिकल कालेज स्थापित करने के लिये सहायक अनुदान के लिये केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना की है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके बारे में केन्द्रीय सरकार का क्या प्रतिक्रिया है ?

†मूल अंग्रेजी में

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) और (ख). उत्तर प्रदेश सरकार ने स्थापित किये जाने वाले मेडिकल कालिजों को सूची में डेरठ का डाक्टरी कालेज भी शामिल किया है। अभी कोई निश्चित प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ।

केरल में सिंचाई विषयक परियोजनाएं

†५७४. श्री अ० क० गोपालन : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग ने केरल में चार सिंचाई विषयक परियोजनाओं का परित्याग करने को सरकार से सिफारिश की है ;

(ख) यदि हां, तो इन परियोजनाओं का क्या स्वरूप है और उस सिफारिश के क्या कारण हैं ;

(ग) क्या सिफारिश को स संबंध में केरल सरकार से कोई अभ्यावेदन प्राप्त आ है, और

(घ) यदि हां, तो उस पर सरकार द्वारा क्या कारंवाई की गई है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

जीवन बीमा निगम का आवास कार्यक्रम

†५५७. श्री हेडा :
श्री कजरोलकार :

क्या वित्त मंत्री यह बताने करेंगे कि :

(क) क्या जीवन बीमा निगम ने कार्यकर्ताओं के मकानों के निर्माण के लिये पर्याप्त राशि अलग रखने का निश्चय किया है ;

(ख) यदि हां, तो १९६२-६३ तथा १९६३-६४ के लक्ष्य क्या हैं और

(ग) कितनी राशि अभी तक इस काम के लिये अलग रखी है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते।

आवास योजनाएं

†५७६. श्री शिवचरण गुप्त : क्या निर्माण आवास तथा पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) निम्नयोजनाओं पर खर्च करने के लिये १९६१-६२ में कितनी राशि की व्यवस्था की गई थी;

(१) सहायता प्राप्त औद्योगिक आवास ।

(२) गोदी श्रमिक आवास ।

(३) गन्दी बस्तियों की सफाई, गन्दी बस्तियों का सुधार तथा रात्रि विश्राम स्थानों का निर्माण ।

- (४) अल्प-आय वर्ग आवास ।
 (५) मध्यम-आय वर्ग आवास
 (६) ग्राम आवास ।
 (७) बागान श्रमिक आवास ।
 (८) भूमि अधिग्रहण तथा विकास ।
 (९) राज्य आवास योजनाएं ।
 (१०) बृहद् योजना तैयार करने समेत टाउन प्लानिंग ।
 (११) नगरीय विकास योजनाएं, तथा

(ख) १९६१-६२ में मद ८, १० और ११ को छोड़कर उपरोक्त में योजनाओं से प्रत्येक के अन्तर्गत कितने मकान बनाये गये ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द्र खन्ना) : (क) और (ख). राज्य आवास योजनाओं तथा नागरीय विकास योजनाओं (मद ९ और ११) के संबंध में सूचना राज्य सरकारों में मांगी गई है और प्राप्त होते ही सभा पटल पर रखी जाएगी। अन्य योजनाओं संबंधी सूचना नीचे दी जाती है :

(आंकड़ लाख रुपयों में)

योजना	१९६१-६२ के लिये राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को आवंटित की गई राशि	वर्ष में बनाये गये मकानों की संख्या
१. सहायता प्राप्त औद्योगिक आवास	५९०.०५	११,१६७
२. गोदी श्रमिक आवास	४५.००	कुछ नहीं
३. गन्दी बस्तियों की सफाई, गन्दी बस्तियों का सुधार तथा रात्रि विश्राम स्थानों का निर्माण	६२७.६६%	१०,४८२
४. अल्प आय वर्ग आवास	६१३.४५	१०,४२५
५. मध्यम आय वर्ग आवास	४२६.३५	१,८६८
६. ग्राम आवास	१३१.७५	५७७३
७. बागान श्रमिक आवास	१६.८४	२५६
८. भूमि अधिग्रहण तथा विकास	३५०.००	****
१०. बृहद् योजना तैयार करने समेत टाउन प्लानिंग	३०.००	****

@क्योंकि गोदी श्रमिक बोर्डों ने ऋण-वित्त में कम दिलचस्पी दिखाई, वर्ष में इस योजना के लिये की गई व्यवस्था का उपयोग नहीं किया जा सका। तब से यह फैसला किया गया कि इसे गोदी कार्यकर्ताओं के लिये आवास सुविधाओं की व्यवस्था के लिये बोर्डों को केन्द्रीय सहायता में अर्थ-सहायता का अंश शामिल किया जाये।

%इस में राज्य का ८१.९६ लाख का अंश शामिल है।

**सूचना नहीं मंगवाई गई।

†मूल अंग्रेजी में

बम्बई सीमा शुल्क द्वारा हाथ की घड़ियों का पकड़ा जाना

†५७७. श्री रघुनाथ सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : क्या एक पुलिस कांस्टेबल से १८६ हाथ की घड़ियां, बम्बई सीमा शुल्क अफसरों द्वारा ७ फरवरी, १९६३ को पकड़ी गई थीं ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी बेसाई) : यह सच है कि ७ फरवरी, १९६३ को बम्बई सीमा शुल्क प्राधिकारियों ने एक पुलिस कांस्टेबल से १८५ हाथ की घड़ियां पकड़ीं ।

पाकिस्तानी मुद्रा का पकड़ा जाना

†५७८. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १,५०,००० रुपये की पाकिस्तानी मुद्रा, खासी पहाड़ियां, त्रिपुरा और गोलपारा तथा पूर्वी पाकिस्तान की सीमा पर भूमि सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ी गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या विदेशी मुद्रा के इस चोरी छिपे लाये जाने के व्यूरे की जांच की गई है; और

(ग) यदि हां, तो क्या परिणाम निकला है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी बेसाई) : (क) यह सच है कि जनवरी, १९६२ से जनवरी १९६३ तक के १३ महानों की अवधि में, त्रिपुरा तथा आसाम के भारत-पाकिस्तान सीमा क्षेत्रों में १,४३,१४३ रुपये की पाकिस्तानी मुद्रा पकड़ी गई थी ।

(ख) और (ग). कुछ मामलों में कार्रवाई पूरी कर ली गई है तथा मुद्रा जब्त कर ली गई है, जब कि अन्य मामलों में अभी जांच की जा रही है ।

भाग, चरस और गांजा

†५७९. डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में राज्यवार भांग, चरस और गांजा की कुल खपत कितनी है; और

(ख) पिछले पांच वर्षों में तथा अब, ऐसी मादक वस्तुओं के उपयोग को धीरे धीरे कम करके अन्ततोगत्वा समाप्त करने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी बेसाई) : (क) १९६१ में, राज्यवार, भांग, गांजा की खपत की मात्रा अंलग्न विवरण में दी गई है । (सुस्तकालय में रखी गयी । देखिये एल० टी० संख्या ६२१/६३) । चरस का उपयोग देश भर में बिल्कुल निषिद्ध है ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) भारत सरकार द्वारा १९५९ में समवेत अखिल भारतीय स्वास्थ्य सम्मेलन में एक संकल्प पारित किया गया, जिस में अन्य बातों के साथ यह सिफारिश की गई थी :

- (१) कि राज्य में जहां गांजा की खेती अभी जारी है, खेती का क्षेत्र गांजे की निम्नतम आवश्यकता तक सीमित कर दिया जाये।
- (२) सभी राज्यों को जिन्होंने अभी ऐसा नहीं किया, गांजा तथा भांग को वैध रूप से रखने की मात्रा को २ तोला तथा २० तोला क्रमशः तक घटाने के लिये तुरन्त कार्रवाई करनी चाहिये।

चिकित्सा के अतिरिक्त, गांजा का उपयोग पश्चिम बंगाल, बिहार, उड़ीसा तथा मध्य प्रदेश को छोड़ कर सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में निषिद्ध कर दिया गया है। इसी प्रकार आंध्र प्रदेश, आसाम, महाराष्ट्र, गुजरात, जम्मू व काश्मीर, केरल, मद्रास, मैसूर, पांडीचेरी, और हिमाचल प्रदेश, मनापुर, अन्दमान और निकोबार द्वीपसमूह तथा लक्कादीव, मिनिकाय तथा अमिनदिव द्वीप समूहों में निषिद्ध कर दिया गया है। शेष राज्यों में मामला राज्य सरकारों के विचाराधीन है।

संसद सदस्यों के लिये होस्टल

५६०. { श्री सरजू पाण्डेय :
श्री महेश्वर नायक :

क्या निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री १५ नवम्बर, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ४२६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि रफी मार्ग पर संसद्-सदस्यों के लिये होस्टल बनाने की जो योजना स्वीकृत की गई थी, उस में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना) : ८४ इकहरे (सिंगल) और दुहरे कक्षों (सूट्स) की मंजूरी पहले ही दी जा चुकी थी; उनके अलावा रफी मार्ग पर संसद् सदस्यों के लिए एक होस्टल की, जिसमें ६० कक्ष और हॉग, मंजूरी दे दी गई है। इस परियोजना की तकनीकी तफसीलें तैयार की जा रही हैं और आशा है कि निर्माण का कार्य कुछ महीनों में शुरू हो जायेगा। संसद् सदस्यों के लिए एक क्लब की भी मंजूरी दे दी गई है। इस परियोजना की कुल लागत ५२.०९ लाख रुपये है।

राजस्थान में परिवार नियोजन

†५८१. श्री कर्णोसिंह जी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में परिवार नियोजन कार्यक्रम से अब तक कुल कितने लोगों को लाभ पहुंचा है; और

(ख) राजस्थान में नगरीय तथा ग्रामीण क्षेत्रों में कितने परिवार नियोजन केन्द्र हैं तथा तीसरी योजना के अन्त तक दोनों क्षेत्रों में उनकी कितनी संख्या होने की संभावना है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) लाभ प्राप्त लोगों की संख्या का कोई निश्चित अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि बाजार से गर्भ निरोध उपायों का आश्रय लेने वाले लोगों की संख्या मालूम नहीं है। वहां लगभग १० लाख लोगों ने परिवार नियोजन केन्द्रों से लाभ उठाया है।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) राजस्थान राज्य में नगरीय तथा ग्रामीण क्षेत्रों में परिवार नियोजन सेवा केन्द्रों की संख्या क्रमशः ५७ और १४० बतलाई जाती है। तीसरी योजना के अन्त तक इन केन्द्रों का सक्षम २३२ ग्रामीण तथा ५५ नगरीय बताया गया है। इस के अतिरिक्त, चिकित्सा एवं स्वास्थ्य केन्द्रों की संख्या, जहाँ से गर्भ निरोध उपकरण मिलने की संभावना है (नियमित परिवार नियोजन केन्द्रों के इलावा) ४० नगरीय तथा १४० ग्रामीण बताई गई है।

पाचेमपाद परियोजना

†५८२. श्री कोरला वेंकटेश : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आंध्र प्रदेश सरकार ने पाचेमपाद परियोजना की प्राविधिक सफाई के लिये प्रार्थना की है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार ने सफाई दे बी है;

(ग) यदि नहीं, तो क्या कारण हैं;

(घ) परियोजनाओं से कितने क्षेत्र की सिंचाई का इरादा है; और

(ङ) परियोजना पर कितनी लागत आयेगी ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). जी नहीं, यह अभी विचाराधीन है।

(घ) और (ङ). ६६ टी० एम० सी० फुट गोदावरी तल का उपयोग करने की आंध्र प्रदेश सरकार की मूल योजना पर १५.२५ करोड़ रुपये की लागत तथा ३.६ लाख एकड़ भूमि की सिंचाई का अनुमान था।

चन्द्रपुर तापीय विद्युत केन्द्र (बिहार)

†५८३. श्री प्र० चं० के० देव : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अमरीकी सहायता बिहार में चन्द्रपुर तापीय विद्युत् केन्द्र (थर्मल स्टेशन) के विस्तार के हेतु धन देने के लिये दी जा रही है, और

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार की वित्तीय सहायता दी जा रही है और किन शर्तों पर ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). चन्द्रपुर 'थर्मल' विस्तार अन्तर्राष्ट्रीय विकास के अमरीकी अभिकरण से सहायता के लिये किया जा रहा है। चन्द्रपुर विस्तार (१४० मैगावाट) के लिये अपेक्षित संयंत्र तथा उपकरण का आयात करने के लिये ७.६ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा प्राप्त करने का विचार है। अभी ऋण सम्बन्धी करार तय नहीं हुआ।

दिल्ली में राज्य ग्राम्य विद्युतीकरण

†५८४. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली संघ (राज्य क्षेत्र) गांवों में बिजली लगाने के सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति हुई है; और

(ख) दिल्ली के गांवों में बिजली लगाने का काम कब पूरा होने की संभावना है ?

†मूल अंग्रेजी में

†सिचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) दिल्ली के संघ राज्य क्षेत्र में कुल ३२८ गांवों में से १०२ गांवों में बिजली लगाई जा चुकी है। ३७ और गांवों में काम चल रहा है।

(ख) दिल्ली बिजली सम्भरण उपक्रम को आशा है कि १९६५-६६ के अन्त तक सभी गांवों में बिजली लगाने का काम पूरा हो जायेगा।

केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

†५८५. श्री रिशांग किशिंग : क्या निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए क्वार्टर बनाने के लिये दूसरी और तीसरी पंच-वर्षीय योजनाओं में कुल कितनी धन की व्यवस्था की गई थी ;

(ख) इस में से कितना धन खर्च हुआ ; और

(ग) कितनी लक्ष्य प्राप्ति हुई ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) सामान्य पुंज में निवास स्थान बनाने के लिये दूसरी तथा तीसरी पंचवर्षीय योजनाओं में कोई नियतन नहीं किया गया। दोनों योजनाओं में सामान्य पुंज में दफ्तर तथा क्वार्टर बनाने के लिये ३३.५० करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई थी।

(ख) और (ग) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

रूस में मसूरिका के टीके

†५८६. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रूस में मसूरिका के लिए टीके का आविष्कार किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में रूसी सरकार से कोई जानकारी प्राप्त की गई है ;
और

(ग) क्या मसूरिका के टीके का यहां परीक्षण किया गया है ; यदि हां, तो क्या परिणाम निकला ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) इस विषय में सरकार के पास कोई प्रामाणिक सूचना नहीं है।

(ख) इस सम्बन्ध में आवश्यक पूछताछ की जा रही है।

(ग) विश्व स्वास्थ्य संगठन की सहायता से मौलाना आजाद मेडिकल कालेज, दिल्ली में अमरीका में उत्पादित मसूरिका-उपचार वैक्सीन पर क्षेत्र परीक्षण किये जा रहे हैं।

†सल अंग्रेजी में

क्षय रोग सम्मेलन

†५८७. श्री कोया : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लखनऊ में होने वाला वार्षिक क्षय रोग सम्मेलन रोक दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) सम्मेलन स्थगित कर दिया गया है ।

(ख) भारत के क्षय रोग संघ ने, जिस ने इस का आयोजन किया था, इसे राष्ट्रीय संकट काल के कारण स्थगित करने का फैसला किया है ।

विस्थापित व्यक्तियों द्वारा पाकिस्तान में छोड़ी गई सम्पत्ति

५८८. { श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री रा० शि० पाण्डेय :

क्या निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विस्थापित व्यक्तियों द्वारा पाकिस्तान में छोड़ी गई चल तथा अचल सम्पत्ति के प्रश्न के निपटारों में क्या कोई प्रगति हुई है ; और

(ख) ऐसी सम्पत्ति का अनुमानित मूल्य क्या है ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) १९५० के भारत-पाकिस्तान चल सम्पत्ति करार की क्रियान्विति में पर्याप्त प्रगति की गई है । अचल सम्पत्ति के विषय में पाकिस्तान सरकार के साथ कोई समझौता नहीं है ।

(ख) विस्थापित व्यक्तियों द्वारा पश्चिम पाकिस्तान में छोड़ी गई ग्रामीण अचल सम्पत्तियों का, जिन में कृषि भूमि सम्मिलित नहीं है, स्थूल रूप से अनुमानित मूल्य ५०० करोड़ रुपये है । पश्चिम पाकिस्तान में विस्थापित व्यक्तियों द्वारा छोड़ी गई चल सम्पत्ति के मूल्य का कोई ठीक ब्योरा उपलब्ध नहीं है ।

नगरों में जल संभरण

†५८९. श्री सं० ब० पाटिल : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली, मद्रास, बम्बई, कलकत्ता, हैदराबाद, अहमदाबाद और बंगलौर में प्रति व्यक्ति कितना पानी दिया जाता है ;

(ख) क्या मैसूर सरकार ने कावेरी योजना के आरम्भ करने के लिये केन्द्रीय सरकार से वित्तीय सहायता के लिये कहा है ; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) दिल्ली में १९६२-६३ में प्रति व्यक्ति जल संभरण ४५ गैलन था । अन्य नगरों में प्रति व्यक्ति जल संभरण के बारे में जानकारी एकत्रित की जा रही है और प्राप्त होने पर सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

†मूल अंग्रेजी में ।

(ख) और (ग). कावेरी नदी से पानी ला कर बंगलौर निगम की जल संभरण की क्षमता को बढ़ाने के लिये मैसूर सरकार ने केन्द्रीय सरकार से वित्तीय सहायता के लिये कहा है ।

चिनाब बेसिन का सर्वेक्षण

†५६०. { श्री अब्दुल गनी गोनी :
 { श्री बी० चं० शर्मा :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग ने चिनाब बेसिन का सर्वेक्षण पूरा कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो अनुमानित लागत क्या है ; और

(ग) काम के कब तक आरम्भ हो जाने की आशा है ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग द्वारा पूर्व-परीक्षण सर्वेक्षण पूरे कर लिये गये हैं । आयोग विस्तृत सर्वेक्षण करने वाला है ।

(ख) और (ग) इस का पता तो विस्तृत जांच हो जाने के बाद ही लगेगा ।

जम्मू तथा काश्मीर में सलाल जल-विद्युत परियोजना

†५६१ { श्री अब्दुल गनी गोनी :
 { श्री बी० चं० शर्मा :
 { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जम्मू तथा काश्मीर राज्य में सलाल जल-विद्युत् परियोजना का सर्वेक्षण पूरा हो गया है ;

(ख) काम के कब आरम्भ होने की संभावना है ;

(ग) कुल कितनी राशि के व्यय होने की आशा है ; और

(घ) उक्त परियोजना की विद्युत् क्षमता कितनी है ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) नहीं ।

(ख) से (घ) यह ब्योरा सर्वेक्षणों के पूर्ण हो जाने पर ही ज्ञात होगा ।

पश्चिम बंगाल में मलेरिया का उन्मूलन

†५६२. श्री रवीन्द्र वर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम में प्रयोग के लिये तथा पश्चिम बंगाल में काम में लाये जाने के लिए संयुक्त राष्ट्र बाल आपात निधि में से उपहार स्वरूप दी गई २४ जीपें अभी तक केन्द्रीय मेडिकल स्टोर्ज गोदामों में बिना बरते पड़ी हैं ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो प्रयोग के लिये इन जीपों के बांटने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

ब्रोंकाइटिस

†५६३. डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चिकित्सा विज्ञान की वर्तमान अवस्था में असाध्य श्वासनली शोथ (ब्रोंकाइटिस) के कारण बताना सम्भव है ; और

(ख) क्या चिकित्सा विशेषज्ञों के अनुसार श्वासनली शोथ धूम्रपान के कारण होता है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) असाध्य श्वासनली शोथ (ब्रोंकाइटिस) के कई कारण हैं ; जैसे कि जीवाणु संक्रमण, वायु-प्रदूषण, तथा कुछ श्वास सम्बन्धी रोगों में जटिलतायें उत्पन्न हो जाना ।

(ख) इस समय उपलब्ध जानकारी के अनुसार कुछ कारणों से यह माना जा सकता है कि असाध्य श्वासनली शोथ अधिक धूम्रपान के कारण भी हो सकता है ।

मद्रास नगर को जल संभरण

†५६४. श्री नम्बियार : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १४ फरवरी, १९६३ को मद्रास में उन के तथा मद्रास राज्य के मंत्रियों के बीच एक सम्मेलन हुआ था ;

(ख) यदि हां, तो उस सम्मेलन के परिणामस्वरूप किस प्रकार के निर्णय लिये गये :

(ग) क्या मद्रास नगर को पेय जल के सम्भरण के विषय पर भी विचार किया गया था ;]

और

(घ) यदि हां, तो क्या अल्पकालीन तथा दीर्घकालीन उपाय सोचे गये ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग) मद्रास को पेय जल की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के प्रश्न पर चर्चा की गई थी ।

(घ) ब्यौरे अभी तैयार किये जाने हैं ।

मद्रास तथा आंध्र प्रदेश द्वारा कृष्णा नदी के जल में हिस्सा बंटाना

†५६५. { श्री नम्बियार :
श्री उमानाथ :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृष्णा नदी के जल के प्रयोग में हिस्सा बंटाने के सम्बन्ध में मद्रास तथा आंध्र प्रदेश के राज्य मंत्रियों का एक सम्मेलन शीघ्र ही होने वाला है ;

†मूल अंग्रेजी में

†Bronchitis

(ख) यदि हां, तो उस के क्या ब्यौरे हैं ; और

(ग) क्या इस विषय पर तब भी चर्चा की गई थी जब कि वह १४ फरवरी, १९६३ को मद्रास सम्मेलन में मद्रास राज्य के मंत्रियों से मिले थे ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हम ऐसे किसी प्रस्ताव से अवगत नहीं हैं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) १४ फरवरी, १९६३ को मद्रास राज्य के मंत्रियों के साथ जो चर्चा हुई थी वह कृष्णा नदी के जल से मद्रास को पेय जल की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के सम्बन्ध में थी ।

ग्रामीण आवास कार्यक्रम

†१९६६ { श्री प० कुन्हन :
श्री धर्मलिंगम :
श्री उमानाथ : }

क्या निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तृतीय योजना के प्रथम दो वर्षों में ग्रामीण आवास कार्यक्रम को क्रियान्वित करने में कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) इस अवधि में कुल कितनी धन राशि इस कार्यक्रम के लिये निर्धारित की गई थी ; और

(ग) उसमें से कितनी धन राशि व्यय की गई है ?

†निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना) : (क) से (ग). एक विवरण संलग्न है जिसमें योजना के अन्तर्गत हुई प्रगति और १९६१-६२ तथा १९६२-६३ में ग्राम आवास कार्यक्रम के अन्तर्गत राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को आवंटित तथा उनके द्वारा ली गई केन्द्रीय सहायता की राशि दिखाई गई है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० ६२२/६३]

सिंचाई क्षमता का उपयोग

†१९७. श्री मलाई छाामी : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विधानों के अधिनियम के पश्चात् प्रत्येक राज्य में प्रति एकड़ सिंचाई के उपयोग में कितनी वृद्धि हुई है ; और

(ख) किन-किन राज्यों में इस सम्बन्ध में अभी विधान बनाये जाते हैं ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख) आवश्यक जानकारी एकत्रित की जा रही है तथा वह सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

मद्रास राज्य में क्षय रोग क्लिनिक

†५६८. श्री मलाई छामी: क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तृतीयपंचवर्षीय योजना की कालावधि में मद्रास राज्य में कितने क्षयरोग क्लिनिक स्थापित किये जाने हैं ; और

(ख) इस समय उस राज्य में ऐसे क्षयरोग क्लिनिकस की संख्या कितनी है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) दस ।

(ख) तीस ।

सेन्ट्रल इन्स्टीट्यूट आफ फार्मोसी

†५६९. श्री बज बिहारी मेहरोत्रा: क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सेन्ट्रल इन्स्टीट्यूट आफ फार्मोसी की स्थापना में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) फार्मोसी से सम्बन्धित डाकू-मेन्ट्री फिल्म कब तक तैयार हो जायेंगे ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) इस संस्था को अपना कार्य यदि आवश्यक हुआ तो १९६३-६४ में अंशतः छप्परवाले स्थान में प्रारम्भ करने के लिये नये वित्तीय वर्ष में एक टोकन बजट व्यवस्था की सिफारिश की गई है । बाद में अधिक धन की व्यवस्था कर दी जायेगी ।

(ख) सामग्री तैयार है किन्तु संकटकालीन स्थिति के कारण सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय नये वित्तीय वर्ष में सिर्फ इस से सम्बन्धित विषय ही लेगा । इस प्रश्न पर १९६४-६५ में पुनः विचार किया जायेगा ।

†अध्यक्ष महोदय: ध्यान दिलाने की सूचना पर वक्तव्य १ बजे दिया जायेगा । सभा पटल पर पत्र रखे जायेंगे ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

दिल्ली आदि में लागू बंगाल वित्त (बिक्री कर) अधिनियम १९६१ को अन्तर्गत अधिसूचना

†वित्त मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री ब० रा० भगत) : मैं निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :

(एक) दिल्ली संघ राज्य-क्षेत्र में लागू बंगाल वित्त (बिक्री-कर) अधिनियम, १९४१ की धारा २६ की उप-धारा (४) के अन्तर्गत, दिनांक १४ फरवरी, १९६३ के दिल्ली गजट में प्रकाशित, दिल्ली बिक्री-कर नियम, १९५१ में कुछ संशोधन करने वाली अधिसूचना संख्या एफ-४ (३३)/६२-वित्त (इ) । [पुस्तकालय में रखी गई देखिये संख्या एल० टी० ६१६/६३]

मूल अंग्रेजी में

[श्री ब० रा० भगत]

(दो) केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क तथा नमक अधिनियम, १९४४ की धारा ३८ के अन्तर्गत, दिनांक २३ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३११ में प्रकाशित केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क (चौथा संशोधन) नियम, १९६३ ।
[पुस्तकालय में रखी गयी देखिये संख्या एल० टी० ६१७/६३]

उड़ीसा विधान सभा के तीसरे आम चुनाव के प्रतिवेदन १९६१ का शुद्धि-पत्र

†विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभूषेन्द्र मिश्र) : मैं १९६१ में हुए उड़ीसा विधान सभा के तीसरे आम चुनाव का प्रतिवेदन जो २४ जनवरी, १९६३ को सभा पटल पर रखा गया था, के शुद्धि-पत्र की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ । [पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ६१८/६३]

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

चौदहवां प्रतिवेदन

श्री कृष्ण मूर्ति राव (शिमोगा) : मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का चौदहवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ ।

प्राक्कलन समिति

चौबीसवां और पच्चीसवां प्रतिवेदन

†श्री दासप्पा (बंगलौर) : मैं प्राक्कलन समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ :—

- (एक) भूतपूर्व शिक्षा तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्रालय—विशेष शिक्षा के बारे में प्राक्कलन समिति (दूसरी लोक-सभा) के चौदहवें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही सम्बन्धी चौबीसवां प्रतिवेदन ।
- (दो) वित्त मंत्रालय—राजस्व विभाग का संगठन—केन्द्रीय राजस्व बोर्ड के बारे में प्राक्कलन समिति (दूसरी लोक-सभा) के उनचासवें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही सम्बन्धी पच्चीसवां प्रतिवेदन ।

अनुदानों की मांगें—रेलवे—जारी

†अध्यक्ष महोदय : अब हम अनुदानों की मांगों पर चर्चा करेंगे । निर्धारित समय में सै चार बंटे १५ मिनट शेष हैं । श्री पु० र० पटेल

†श्री पु० र० पटेल (पाटन) : मैं यह अवसर प्रदान करने के लिये आभार प्रकट करता हूँ । मैं कुछ बातों की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ ।

†मूल अंग्रेजी में ।

पहली बात यह है कि गांधीधाम शरखेज और साबरमती की सारी लाइन को अहमदाबाद नगरनिगम की स.मा.प्रों से बाहर ले जा रहा है। क्या इसमें यात्रियों का हित है? क्या इस के लिये कोई अभ्यावदन मिला है? क्या यह कुछ निहित हितों के स्वार्थ के लिये किया जा रहा है? निरसंदेह यह निगम की प्रार्थना पर किया जा रहा है क्योंकि वह इस जमीन को बच कर प्रायः ३ करोड़ रुपया वसूल करेगी और साथ ही जिस नयी जगह लाइन बनायी जायगी वहां के मालिकों को अच्छे पैसे क्षतिपूर्ति के रूप में दिये जायेंगे। रेलवे प्रशासन को या तो पूरी स्थिति का ज्ञान नहीं या वह भ्रम में है। अतः इस मामले की पूर्ण जांच करनी चाहिये।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि उदयपुर-हिम्मत नगर लाइन बनने पर उधर के लोग राजस्थान और आब की यात्रा कर सकेंगे किन्तु अहमदाबाद और अजमेर के बीच सवारी गाड़ियों पर बहुत भीड़ हो जायेगी। मेरा सुझाव है कि बिल्डी सारे राजस्थान से जुड़ा है अतः बिल्डी से पाटन, हरेज या बछराज तक दोहरी लाइन बनायी जाये।

हिम्मतनगर से विजयपुर और बिल्डी तक भी लाइन बनानी चाहिये और बड़ोदा राज्य के पूंजीगत सुधार कार्यों के लिये जो राशि दी थी उसे इस पर व्यय कर दिया जाये। इस से कांडला पत्तन को भी जो विकसित हो रहा है लाभ होगा। इस समय कांडला पानपुर की छोटी लाइन पर सारे माल का यातायात नहीं हो सकता। अतः कांडला के विकास के लिये आवश्यक है कि बड़ी लाइन को यथाशीघ्र पूरा किया जाय।

अन्त में मेरा यह सुझाव है कि जिस प्रकार मंत्री महोदय अपने दौरे का कार्यक्रम बता देते हैं और संसद् सदस्य उन से मिल कर समस्याएँ बता सकते हैं उसी प्रकार यहां प्रबन्धकों को भी दौरे का कार्यक्रम बताना चाहिये ताकि उन के समक्ष समस्याएँ रखी जा सकें।

†डा० पं० झ० देशमुख (अमरावती) : प्रायः दस बारह वर्ष पूर्व मैं ने अपने क्षेत्र में भी कुछ समस्याओं का उल्लेख किया था किन्तु उन्हें अभी तक हल नहीं किया गया। अमरावती से छै मील दूर बदनेरा का पुल चौड़ा नहीं किया गया। इस समय पुल इतना ढलवां है कि बैलगाड़ियों के बैल गिर पड़ते हैं और हर वर्ष प्रायः सौ बैल मर जाते हैं।

अमरावती और नरखेर को मिलाने की योजना थी। यह लाइन न होने के कारण इस क्षेत्र के फल उत्पादकों को बहुत हानि हो रही है।

वरवा और पूसा के बीच रेलवे लाइन की बहुत आवश्यकता है। मुझे प्रसन्नता है कि यह काम शुरू हो गया है।

अमरावती के लोगों की दीर्घकाल से यह मांग है कि अमरावती को मुख्य लाइन से मिलाना चाहिये। इस से अमरावती और नरखेर को मिलाना भी सुगम हो जायेगा।

रेलवे फाटकों के बारे में मुझे यह कहना है कि फाटकों पर यातायात रुका रहता है। प्रायः रात के समय फाटक बंद करके पोर्टर सो जाते हैं। आशा है प्रशासन इस सम्बन्ध में कुछ करेगा।

†श्री कृष्णपाल सिंह (जलेसर) : मुझे अपने कटीती प्रस्ताव संख्या ३६ के सम्बन्ध में कुछ बातें कहनी हैं। पहले तो रेलोंकी भीड़ के सम्बन्ध में मुझे कहना है कि यात्री गाड़ी की छत और पायदानों पर यात्रा करते हैं। जानव जीवन के प्रति आदरभाव से रेलवे प्रशासन को चाहिए कि ऐसी गाड़ियों को रोक कर अपराधियों के विरुद्ध कार्यवाही किया करें। इस के लिये अतिरिक्त पुलिस की सहायता ली जा सकती है।

[श्री कृष्णपाल सिंह]

इस प्रकार का सर्वेक्षण करना चाहिये कि किन क्षेत्रों में अधिक भीड़ भाड़ होती है और किस-किस समय पर भीड़ अधिक होती है। ऐसे अवसरों पर यदि विशेष गाड़ियां नहीं चलाई जा सकती तो सवारी गाड़ियों में कुछ अतिरिक्त डिब्बे लगा देने चाहिये।

तीर्थ यात्राओं के अवसर पर पहले विशेष गाड़ियां चलाई जाती थीं। उन्हें फिर चालू करना चाहिये।

तीसरे दर्जे के डिब्बों में सफाई रखनी चाहिये। मेरा निवेदन विशेष जनता गाड़ियों की ओर है उन में बहुत गन्दगी रहती है।

रेलवे स्टेशनों के निकट गंदी नालियां नहीं होनी चाहियें जैसा कि मथुरा स्टेशन के निकट है। रेलवे प्रशासन को चाहिये कि वह इन नालियों को ढकने की व्यवस्था करे।

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): मैं कुछ बातों के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं जिनके लिए स्पष्टीकरण अपेक्षित है। श्री त्रिवेदी ने कहा कि रेलवे सुरक्षा बल निरर्थक है। इस दल को १९५७ में पुराने संरक्षी दल से पुनर्गठित किया गया था। आज इसमें कुल ५२००० व्यक्ति है जिनमें ८,५०० सशस्त्र शाखा के लोग है। इस दल पर प्रतिवर्ष ५.८४ करोड़ रुपया खर्च करना पड़ता है।

दल की सफलताएं ये हैं। १९५४ में रेलवे में ३२१६ चोरियां हुईं, १९६२ में १,१४१ रह गई है यद्यपि यातायात दुगना हो गया है। सभी प्रकार की चोरियां ५,६३३ से कम हो कर २,२७६ रह गयी है। क्षतिपूर्ति के दावे भी कम हो गये है। १९५०-५१ में रेलवे को ३,११,७३,००० रुपये के दावे चुकाने पड़े थे।

१९६०-६१ में ३,३४,७७,००० रु० से अधिक की राशि दी गयी। पिछले १०-११ वर्षों में यह राशि लगभग एकही रही है। इस प्रकार यदि १९५०-५१ के आंकड़ों को १०० माना जाये तो १९६१-६२ में यह संख्या केवल ५५.७ थी। यह कसी रेलवे सुरक्षा बल के कारण ही हुई है।

रेलवे सुरक्षा बल अपराधियों के विरुद्ध बहुत अच्छा कार्य कर रहा है। १९६२ में उन्हें ३४ मौकों पर बदमाशों के गिरोह पर गोलियां चलानी पड़ीं और उन्होंने १७ ऐसे बदमाशों को मारा जो खतरनाक हथियारों से लैस थे।

उन्होंने आपातकाल में तेजपुर और नेफा के इलाके में प्रशंसनीय कार्य किया। वहां उन्होंने हमारे सैनिकों के कंधे से कंधा मिलाकर काम किया है।

रेलवे सुरक्षा बल बहुत बड़ा संगठन है। अतः उसमें अच्छे या बुरे सभी तरह के व्यक्ति हो सकते हैं। तथापि जहां भी हमें यह संदेह हुआ है कि रेलवे सुरक्षा बल के व्यक्तियों की बदमाशों के साथ सांठ गांठ है वहां पर हमने कड़ी कार्यवाही की है। १९६२ में सुरक्षा बल के ४८ व्यक्तियों को इस आधार पर निकाल दिया गया कि या तो वे अपराधियों से मिले हुए थे या उनका अपराधियों के साथ मिले होने का संदेह है।

†मूल अंग्रेजी में।

हमने ६ अतिरिक्त बटेलियनों बना कर विशेष आपातकालीन बल बनाया है। इस बल के लगभग सभी अधिकारी या तो सेना या पुलिस के पेंशन प्राप्त कर्मचारी हैं। हम इसे इस प्रकारका प्रशिक्षण और उपकरणों से लैस कर रहे हैं कि आवश्यकता के समय ये हमारी सेना के साथ कंधे से कंधा भिड़ा कर काम कर सकें।

माननीय मित्र श्री प्रिय गुप्त ने रेलवे पर यह आरोप लगाया है कि नियम संख्या १४६ का प्रयोग कार्मिक संगठनों के दमन के लिये करते हैं। यह आरोप नितांत निराधार और असत्य है। इस नियम का प्रयोग तभी किया जाता है जबकि रेलवे कर्मचारी अधीक्षक अधिकारी को मारते-पीटते हैं। अनुशासन बनाये रखने के लिये ऐसी हरकतों को रोकना जरूरी होता है। कभी-कभी जब हम शीघ्र और नमूने के रूप में दंड देना चाहते हैं तो भी इस नियम का उपयोग किया जाता है जैसे कदाचार या व्यभिचार के मामले।

श्री प्रिय गुप्त का विचार है कि रेलवे में व्यापक भ्रष्टाचार है, उस भ्रष्टाचार को रोकने और रेलवे में दुर्घटनाओं को रोकने में, जहां दुर्घटनायें रेलवे कर्मचारियों की गलती से होती हैं इन नियम का प्रयोग किया जाता है। तथापि फिर भी बहुत कम मामलों में इस नियम का उपयोग किया गया है।

कई सदस्यों ने यह कहा है कि रेलवे में दुर्घटनाओं का एक कारण यह भी है कि उन्हें कई घंटों तक लगातार काम करना पड़ता है, उन्होंने इस सम्बन्ध में एक कार्मिक संघ नेत्री मनीषिन कारा का उल्लेख किया है जहां उन्होंने कहा है कि स्टेशन मास्टर्स को कई सौ घंटे तक लगातार काम करना पड़ता है जिससे दुर्घटनायें होती हैं। पिछले ३ वर्षों में ६००० दुर्घटनाओं में से केवल २ अधिक काम करने के कारण हुईं। जिस खंड का इस सम्बन्ध में जिक्र किया गया वहां २४ घंटे में २ यात्री गाड़ियां और २ माल गाड़ियां गुजरती हैं। एक गाड़ी के गुजर जाने के बाद वह काफी आराम करके दूसरी गाड़ी के लिये आ सकता है। कई माननीय सदस्यों ने यह कहा है कि रेलवे प्रशासन कुछ संघों को मान्यता नहीं दे रहा है तथा स्थायी वार्ता व्यवस्था असफल रही है। ये बैठकें खंड तथा महाप्रबंधक के स्तर पर सफल रही हैं यदि यह वार्ता अच्छे वातावरण में की जाती है तो इनका फल अधिक अच्छा निकलता है।

जहां तक भाड़े की दरों में वृद्धि करने का प्रश्न है मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूं कि भारत में दरें बर्मा और लंका से भी कम हैं।

जहां तक विभागीय भोजन व्यवस्था का संबंध है, ६००० स्टेशनों में से केवल ६७ स्टेशनों पर विभागीय भोजन व्यवस्था आरम्भ की गयी है। माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि विभागीय भोजनालयों की बिक्री लगभग १.७ करोड़ से बढ़ कर ३ करोड़ हो गयी है और चालू वर्ष में घाटा घट कर केवल ११००० रु० रह गया है।

श्री हनुमन्तैया : ५, ६ वर्षों में विभागीय भोजन व्यवस्था का प्रबन्ध ६७ स्टेशनों पर हुआ है। तब के आपको ठीक-ठीक आंकड़े प्रस्तुत करने चाहिए।

श्री शाहनवाज खां : जो खाना सामान्यतः इन डाइनिंग कारों में दिया जाता है, उसकी एक थाली में १६ आऊंस चावल, दो सब्जियां दी जाती हैं और १२ आने लिये जाते हैं। तीसरे दर्जे के यात्री भी इसमें जा सकते हैं। और वे काफी संख्या में आते हैं। अन्वेषरी में भोजन व्यवस्था विधि के प्रशिक्षण का स्कूल है। वहां हम अपने आदमी प्रशिक्षण के लिए भेज रहे हैं।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

गृहकार्य मंत्री की नेपाल नरेश से बातचीत

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : मैं गृह-कार्य मंत्री का ध्यान निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ और उनसे निवेदन करता हूँ कि वह इस सम्बन्ध में अपना वक्तव्य दें :—

“गृहकार्य मंत्री की नेपाल नरेश से बातचीत”

गृह कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : मैं नेपाल सरकार के निमन्त्रण पर ४ दिन की यात्रा पर काठमांडू गया। २ मार्च को मैं वहाँ पहुँचा। नेपाल की सरकार और जनता ने मेरा और मेरे साथ गये लोगों का जो हार्दिक स्वागत किया और आत्मीयता बरती, उसके लिए मैं उनका बहुत आभारी हूँ। मेरी यात्रा बहुत सुखद तथा फलदायक रही है।

इस यात्रा के दौरान मैंने आपसी हित के कई मामलों पर सम्राट के साथ लम्बी और अनौपचारिक बातचीत की। मैंने मंत्रि-परिषद् के उपप्रधान, डा० गिरि के साथ भी कई बार बातचीत की। नेपाल के गृह-मंत्री, श्री विश्वबन्धु थापा के साथ अलग से बातचीत हुई। उनके साथ विभिन्न विषयों पर बातचीत की गयी। मेरे विचार में ये सभी बातचीत लाभप्रद और ठोस परिणामों वाली रही है।

सम्राट और उनके मंत्रियों में हरेक के उत्थान, और उत्कर्ष को स्वीकार करना है।

मैंने इस बात को स्पष्ट कर देने का भरसक प्रयत्न किया है कि हम भारतीय लोग स्वयं को “बड़ा भाई” समझ कर तथा इस प्रकार के किसी गलत विचार से प्रभावित होकर काम करने के स्वभाव वाले नहीं हैं।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि यह यात्रा सफल रही है। परन्तु निकट के सम्बन्धों में उन्नति एक चालू प्रक्रिया है। नेपाल के सम्राट तथा नेपाल की सरकार हमारे इस विचार से सहमत है। वे चाहते हैं कि हमारे दो देशों के सम्बन्ध घनिष्ठ रहते उनके साथ बातचीत करते हुए मैंने उनको अपने प्रदेश की स्थिति से अवगत कराया और वे सब बातें बताई जिससे भारत चिन्तातुर है। इनके बारे में सामान्य विश्वमत क्या है, इस बारे में भी मैंने उन्हें अपनी राय बताई। मैंने इस स्थिति से उत्पन्न हालात पर अपनी उत्सुकता उन्हें बताया। मैंने यह बताया कि भारत सरकार की इच्छा सबके साथ शांति और मित्रता बनाये रखने की है। नेपाल सरकार ने हमारी स्थिति को भली प्रकार समझ लिया है और नेपाल में सभी जिम्मेदार लोगों ने यह माना है कि जैसा कि भारत में है, वास्तव में हमें शांति और स्थिरता की दशा चाहिए। अतः मैंने सम्राट से कहा है कि वह और सम्राज्ञी भारत की यात्रा करें। सम्राट ने मेरे इस सुझाव का बड़ी अनुकम्पा से समर्थन किया है।

यह भी है ही कि नेपाल और भारत जैसे दो अच्छे मित्रों के लिए यह अत्यावश्यक है कि एक दूसरे में निष्ठा और विश्वास करें तथा एक दूसरे के हित सूझ सूझ, सहानुभूति तथा सहायता का व्यवहार करें। भारतीय प्रेस को बहुत से नेपाली समाचारपत्रों को अनावश्यक महत्व नहीं देना चाहिए, क्योंकि उनकी पाठक संख्या बहुत अधिक नहीं है।

अनुदान की मांगे—रेलवे—जारी

श्री प्रभात कार (हुगली) : उपमंत्री महोदय ने भोजन व्यवस्था के सम्बन्ध में अभी कुछ प्रश्नों का उत्तर दिया है। इस सम्बन्ध में यह तो सब का ही विचार है कि विभागीय भोजन व्यवस्था चलाई चाहिये। परन्तु इस का स्तर गिर गया है उसे बनाये रखना चाहिये। इस बारे में उत्तर रेलवे और पूर्वी रेलवे दोनों में ही स्थिति एक सी है।

गाड़ियों में भीड़भाड़ की शिकायतें तो आम ही हैं। विशेषतः सियालदह—रानाघाट लाइन पर भीड़भाड़ बहुत रहती है। सरकार को यह बताना चाहिये कि इस भीड़भाड़ को कम करने के लिए क्या किया जा रहा है। और यह स्थिति कब तक ऐसी रहेगी। इस लाइन का विद्युतीकरण कब तक पूर्ण हो जायेगा।

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि रेलवे नियमों के अनुसार लाइन को पार करना दंडनीय है। फिर भी स्थिति ऐसी है कि यह नियम आम तौर पर भंग होता रहता है। ऐसे रेलवे स्टेशन हैं जहाँ एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म तक जाने के लिये कोई पुल नहीं है और लोगों को मजबूरन लाइनों पर से ही हो कर गुजरना पड़ता है।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ तालन्दू और बोइंचीग्राम स्टेशनों पर शेड की व्यवस्था की जानी चाहिये। इस के बिना लोगों को काफी कष्ट का सामना करना होता है। इस के अतिरिक्त मैं यह भी कहूँगा कि हावड़ा—सियालदाह और हावड़ा—आमता लाइनों का राष्ट्रीयकरण किया जाये। ऐसे ही बुकिंग की व्यवस्था भी सन्तोषजनक ढंग की नहीं है। उसे भी ठीक करना चाहिये। गाड़ी में 'सोट बुक' कराने के लिए भी लोगों से अधिक धन नहीं लिया जाना चाहिये। यह भी व्यवस्था की जानी चाहिए कि बांदेल—करवा लाइन पर चलने वाली गाड़ियाँ नित्यानन्द पुर पर रुकें।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मैं रेलवे मंत्री को मुबारकबाद देता हूँ कि उन्होंने तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए काफी सुविधाओं की व्यवस्था की है। एक रेलवे लाइन सियालदह—हावड़ा और बांदेल के बीच में है। इस लाइन पर लगभग दो लाख व्यक्ति प्रतिदिन आते जाते हैं। मेरा निवेदन है कि इस लाइन पर विद्युत चालित डिब्बों की व्यवस्था की जानी चाहिये। कई एक स्टेशनों पर केवल एक ही स्टेशन मास्टर हैं, वहाँ असिस्टेंट मास्टरों की भी नियुक्तियाँ की जानी चाहियें। पंडवा स्टेशन के पूर्वी भाग में लेवल क्रॉसिंग पुनः चालू किया जाय। इसे १९१९ में बन्द कर दिया गया था।

श्री म० ला० द्विवेदी (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह नहीं कहता हूँ कि रेलवे ने भारत में प्रगति नहीं की है। प्रगति की है लेकिन प्रगति की दिशा ऐसी है जिस पर बातें कही जा सकती हैं। सन १९५७ से लेकर अब तक रेलवे ने जो प्रगति की है वह आश्चर्यजनक है और हम उस की मुक्त कंठ से प्रशंसा करते हैं। इस कारण रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड के सदस्यों को मैं इस काम के लिए बधाई दूँगा लेकिन उन का ध्यान जो गया है वह केवल बड़े-बड़े स्टेशनों और बड़े-बड़े कामों को और ही गया है। इस देश में ८६ प्रतिशत ऐसे निवासी हैं जोकि शहरों में नहीं रहते या बड़े-बड़े स्टेशनों के समीप नहीं रहते हैं। हमारे रेलवे बोर्ड ने ८५ प्रतिशत नागरिकों की आवश्यकताओं पर ध्यान कम दिया है। मैं मानता हूँ कि तीसरे दर्जे के मुसाफ़िरों के लिए बहुत सुविधाएं

†मूल अंग्रेजी में

[श्री म० ला० द्विवेदी]

दी गई हैं, पंखे लगाये गये हैं और जगह जगह सुविधाएं दी गई हैं लेकिन ऐसा उदाहरण रेलवे मंत्री भी नहीं बतला सकते कि उन क्षेत्रों में जहां पर कि किसानों को अपनी कृषि की उपज पहुंचाने में बड़ी कठिनाई पड़ती है, वहां रेलवे लाइन्स उन्हीं ने पहुंचायी हों। उदाहरण के लिए मैं बतलाऊं कि मेरे इलाके में ही आदमी को चार, चार दिन बैलगाड़ी में जाना पड़ता है तब किसी जगह पर पहुंच कर वह अपनी फ़सलों को बेच सकते हैं। ऐसे ग्रामीण क्षेत्रों में रेलों को कोई व्यवस्था नहीं की गई है। जहां जहां सर्वे भी इस के लिए हो चुके हैं, उन की ओर भी ध्यान नहीं दिया गया। बड़े बड़े रेलवे स्टेशंस बनाने पर रेलवे मंत्रालय करोड़ रुपये खर्च कर देता है, प्लेटफार्म्स बनाये गये और अब देश भर में डबल लाइन डाली जा रही है। मुझे बड़ी खुशी है कि यह काम किये जा रहे हैं लेकिन यदि ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में डेवलपमेंट कामों में बराबर का अनुपात रहे तो ठकाने हैं। जितना रुपया आप खर्च करना चाहते हैं उस में से कुछ हिस्सा देहाती क्षेत्रों और पिछड़े क्षेत्रों के लिये मुकर्रर करें जिस की कि तरफ़ आप ने अभी तक ध्यान नहीं दिया है। रेलवे मंत्रालय से मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि इन की ओर उपेक्षापूर्ण नीति अपनाई है। अब समय आ गया है जब उस को यह नीति त्यागनी चाहिये। अगर आप उन ग्रामीण और उपेक्षित प्रदेशों की ओर ध्यान देंगे और वहां रेलवे की सुविधाएं करेंगे तो देश के लोग आप की प्रशंसा करेंगे क्योंकि भारत देश देहातों का देश है और एक प्रजातंत्र देश होने के नाते जनता का बहुत बड़ा भाग जो कि देहातों में रहता है और जिन के मत के आधार पर हम लोग चुने जाते हैं और सरकार बनती है, इसलिए न्याय का तकाज़ा है कि उन के सुख सुविधाओं का भी खयाल रक्खा जाय और आज उन की जो रेल की सुविधा प्राप्त नहीं है वह उन को पहुंचाई जाय। इस बात को आप को भूलना नहीं चाहिये कि केवल शहरों और बड़े बड़े स्टेशनों के पास रहने वाले लोगों द्वारा ही यह सरकार नहीं बनती है। इस के अलावा रेलवेज की आमदनी जो बढ़ी है वह इन देहातियों के पैसे से ही बढ़ी है। गरीब देहाती लोगों से रेलवेज को सब से अधिक पैसा मिलता है। रेलवे प्रशासन की रिपोर्ट में लिखा गया है कि फ़र्स्ट सैकेंड क्लास की अपेक्षा प्रैक्टिकली सब से अधिक आमदनी रेलवेज को तीसरे दर्जे के मुसाफ़िरों से होती है। रेलवेज को थर्ड क्लास के मुसाफ़िरों से १८१००,००००० रुपये की आमदनी होती है। जिस वर्ग से इतनी अधिक आय रेलवेज को होती हो, उस की सुख, सुविधा की ओर रेलवे मंत्रालय का जो ध्यान नहीं जाता है, यह चीज़ कहां तक उचित और न्यायसंगत है ?

हमारे रेल मंत्री बिलकुल नये हैं और अभी बहुत दिनों तक वे इस सम्बन्ध में अध्ययन कर पायेंगे। लेकिन रेलवे बोर्ड के सदस्यगण वह तो पब्लिक टाइट कम्पार्टमेंट्स या सैलूनस में चलते हैं। जैसेकि वाटर टाइट होता है उसी तरह पब्लिक टाइट कम्पार्टमेंटस में वह रहते हैं जहां पर कि जनता की आवश्यकताओं का ध्यान नहीं दिया जाता, उन की छोटी छोटी तकलीफ़ों को कम करने की ओर ध्यान नहीं दिया जाता बल्कि बड़ी बड़ी समस्याएं जैसे रेलवे का इलेक्ट्रिफ़िकेशन होगा, बड़े बड़े रेलवे स्टेशन्स बनाये जायेंगे, दुहरी लाइन डाली जायेगी, इन बातों पर ज्यादा ध्यान दिया जाता है। दूसरी बातों पर ध्यान नहीं दिया जाता है।

मैं मानता हूं कि जहां कहीं भी हमारे इस्पात के कारखाने खुले हैं वहां पर लाइनें डालनी चाहिए। साल के साल जब बजट बनाया जाता है उस में दूसरी सुख सुविधाओं का ध्यान नहीं दिया जाता। मैं रेलवे मंत्रा से कहूंगा कि यदि वह चाहते हैं कि प्रजातंत्र की जो स्थापना हुई है वह स्थायी रहे, तो मैं उन से प्रार्थना करूंगा कि वे इस बात पर भी ध्यान दें कि रेलवे बोर्ड के जो सदस्यगण हैं और जो कि पब्लिक की आवश्यकताओं से बिलकुल विमुख रहते हैं उन के ऊपर भी कुछ हस्तक्षेप करने का काम करें और नीति ऐसी निर्धारित करें जिस से कि सही और सच्चे मायनों में प्रजातंत्र देश में स्थायी तौर पर रह सके।

कल जब उन्होंने ने रंगा साहब से कहा कि वे भी किसान हैं तो मुझे यह सुन कर बड़ी खुशी हुई कि उन्होंने ने अपने को किसान कहा लेकिन यदि वे किसान हैं तो किसानों की आवश्यकताओं और समस्याओं पर भी उन का ध्यान जाना चाहिए। रेलवे-बोर्ड की मातहत में वे काम करें, यह मैं पसन्द नहीं करता। एक समय जब श्री गोपालस्वामी आर्यंगर रेलवे मंत्री हुए तो रेलवे बोर्ड ने कहा देखिये मंत्री का काम केवल प्रश्नों का जवाब देना है, बिल आदि पेश करना है और बजट की स्पीच पढ़ देने का काम है। रेलवे बोर्ड जो है एक स्टैचुटरी चीज है और उस के कामों में रेलवे मंत्री जी को हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए। अब श्री गोपालस्वामी आर्यंगर एक बुद्धिमान आदमी थे, उन्होंने ने कहा कि अगर ऐसी बात हो तो मैं रेलवे बोर्ड को खत्म कर दूंगा, उस को एबोलिश कर दूंगा। इस का नतीजा यह हुआ कि रेलवे बोर्ड ठीक ठीक रास्ते पर आ गया और वह उन के इशारे पर चलने लगा। आज श्री गोपालस्वामी आर्यंगर इस देश में नहीं हैं, स्वर्ण सिंह जी उन के बदले में आये हैं। सरदार स्वर्ण सिंह भी एक अच्छे और कुशल प्रशासक हैं और यदि वह आज रेलवे बोर्ड के कामों के ऊपर देखरेख करें और ऐसी नीति निर्धारित करें जिस से कि इस देश की रेलवे में आवश्यक सुधार हों और इस देश के ८५ प्रतिशत नागरिकों को सुख सुविधा मिले और वहां पर नई रेलवे लाइन्स बनें तो मैं समझता हूँ कि उन के काम की प्रशंसा होगी। लोग समझेंगे कि उन के रेल मंत्री बनने के बाद एक नये युग का आरम्भ हुआ, जनता की सुख सुविधाओं का प्रबन्ध किया गया और ऐसा अवसर आने पर हम निश्चय रूप से उन की और अधिक बधाई देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवेज में जो नई लाइनें बनाई जा रही हैं उन का कुछ वर्गन आप की रिपोर्ट में दिया हुआ है। उस में बतलाया गया है कि २२४४.३७ किलोमीटर नई रेल शाखाएं डाली जा रही हैं। इन में से कितनी देहाती क्षेत्रों में पड़ेंगी इस का अनुमान इसी से लगाया जा सकता है कि सेंट्रल रेलवे में ब्रौडगेज में ४६.६२ किलोमीटर की नई रेलवे लाइन्स डाली जायेंगी और मीटरगेज में २४.१४ किलोमीटर डाली जायेंगी। इस से आप भली प्रकार अनुमान लगा सकते हैं कि यह लाइन्स किस आधार पर बिछाई जाती हैं ?

जब काश्तकारों के लिए अपनी फसल बेचने का समय आता है तो उन को वैगन्स बगैर रिश्वत दिये नहीं मिलते। जहां के काश्तकार रिश्वत देते हैं वहां के स्टेशनों पर वैगन्स पहुंच जाते हैं। जहां के लोग रिश्वत नहीं देते हैं वहां वैगन्स नहीं पहुंचते हैं। लाचार हो कर किसानों को अपनी उपज सस्ते दाम पर बेचनी पड़ती है और किसान को परेशानी होती है। मैं चाहता हूँ कि जहां आप कोदले और दूसरे कामों के लिए वैगन्स दें वहां गरीब इलाकों में जहां पर रेलवे लाइन्स नहीं हैं, उन के आस पास स्टेशनों की व्यवस्था करने की ओर ध्यान दें।

पहले बुंदेल बन्ड—झांसी डिवीजन के एक रेलवे स्टेशन का निरीक्षण किया गया। इस के बारे में मैं ने रेलवे मंत्रालय को लिखा, डिवीजनल सुपरिण्डेंट को लिखा लेकिन उस का कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला। नतीजा यह हुआ कि किसानों को पिछले साल काफ़ी नुकसान उठाना पड़ा और उन की फसल बहुत सस्ते मूल्य पर गई। इसलिए मैं मंत्रा महोदय का उधर ध्यान दिलाते हुए कहना चाहूंगा कि ऐसे छोटें छोटे इलाकों की तरफ़ आप ध्यान दें।

हमारे इलाके में कुछ काम होने को थे। उन कामों की तरफ़ भी मंत्री महोदय का ध्यान नहीं गया। उदाहरण के लिए मैं बतलाना चाहता हूँ कि मौदहा एक स्टेशन है। रगौल वहां से ३-४ मील के फ़ासले पर है लेकिन उस स्टेशन का नाम रगौल रखा गया है। पहले उस का नाम मौदहा था। जब मैं ने उस का ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाया कि उस का नाम मौदहा होना चाहिये न कि रगौल तो जवाब यह दिया जाता है कि स्टेट गवर्नमेंट जब हम को लिखेगी तब हम उस को

[श्री म० ला० द्विवेदी]

बदलेंगे वरना हम नहीं बदलेंगे। मैं नहीं समझ पाया कि ऐसे उत्तर का क्या अर्थ है। अगर रेल मंत्रालय पूछना चाहे, तो वह स्वयं स्टेट गवर्नमेंट से पूछ सकता है। मैं बताना चाहता हूँ कि पचासों मुसाफिर वहाँ पर जाते हैं और देखते हैं कि वहाँ पर मोहवा नाम का कोई स्टेशन नहीं है, जबकि मोहवा में ही वह स्टेशन है। इस सम्बन्ध में शायद यह जिक्र करना भी असंगत नहीं कि डाकखाने का नाम भी रघोल है, जबकि वह मोहवा में ही स्थित है। संचार मंत्रालय के अधिकारी कहते हैं कि जब रेल मंत्रालय स्टेशन का नाम बदलेगा, तो हम भी डाकखाने का नाम बदल देंगे। इसमें साल, डे सात बोल गया है और कुछ भी नहीं हुआ है। मैंने माननीय मंत्री को का ध्यान इस ओर दिला दिया है और मैं आशा करता हूँ कि वह इस बारे में आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : कितने समय से यह नाम चल रहा है ?

श्री म० ला० द्विवेदी : १९४७ के बाद से चल रहा है। उस के पश्चात् उसका नाम मोहवा हो था। जब देश का बंटवारा नहीं हुआ था, तो मोहवा नाम का एक शहर था। इसलिए इस स्टेशन का नाम बदल कर रघोल रखा गया। अब मोहवा नाम का वह शहर पाकिस्तान में चला गया है और हिन्दुस्तान में उस नाम का और कोई स्थान नहीं है। ऐसी अवस्था में इस स्टेशन का नाम मोहवा कर देना बहुत आसान हो गया है।

जमना नार्थ ब्रैक स्टेशन के लिए वहाँ की जनता ने लिखा-पढ़ी की और रेलवे बोर्ड ने इस बात की मन्जूरी दे दी कि वह बनाया जायेगा। अब पिछले पांच साल से इस बात का कोई उत्तर नहीं दिया गया है कि वह स्टेशन बनाया जायेगा या नहीं। लोगों को जब डिपॉजिट जमा करने के लिए कहा गया, तो वह डिपॉजिट भी जमा कर दिया गया। सब किस्म के आश्वासन दिए गए हैं, लेकिन लगभग चार पांच साल से इस बात का जवाब नहीं मिलता है कि वह स्टेशन बनेगा या नहीं। मन्जूरी मिलने के बाद भी वह स्टेशन नहीं बनाया गया है।

हमारे बुंदेलखंड में आंसा से लेकर इलाहाबाद तक कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। यदि मैं अपने इलाके में जाना चाहता हूँ, या दूसरे बड़े बड़े जोग जाना चाहते हैं, तो वहाँ पर चंबस घंटे के बाद ही हम जा सकते हैं। इस के लिए एक प्रार्थना कि उत्तर में यह बताया गया है कि वहाँ की रेलवे लाइन कमजोर है और उसको मजबूत किया जा रहा है। लेकिन इस वक्त इमरजेंसी के कारण ब्रेतस पर बाएँ जाने वाले पुल को बंद कर दिया गया है, जबकि और सब काम चालू हैं।

दो गाँवों का तरफ इतारा कर के मैं अपनी बात समाप्त कर दूंगा। इलेक्ट्रिफिकेशन सब जाह किया जा रहा है, लेकिन महोवा में नहीं किया जा रहा है। उस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए।

फूडप्रेन्ज को मूवमेंट के बारे में मैंने पहले ही जिक्र कर दिया है।

सुमेरपुर-हरपालपुर रेलवे लाइन का सर्वेक्षण १९४७ से पूर्व हो चुका था। उसकी तरफ अब कोई ध्यान नहीं है और नही वह बन रही है।

हरपालपुर स्टेशन से सतना होकर रीवा स्टेशनको, जो कि विन्ध्य प्रदेश में है, कवर करने के लिए एक रेलवे लाइन मंजूर हो चुकी थी, लेकिन वह अब खटाई में पड़ी हुई है। पता नहीं कि वह कब बनेगी। इसी तरह यह भी पता नहीं है कि राठ स्टेशन कब खोला जायगा।

इसके बाद मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे के विकास और प्रगति तथा नई रेलवे लाइनों के बारे में जितना काम हो रहा है, वह ऐसे ढंग से हो रहा है, जिससे हमारे क्षेत्र की उन्नति होती है। माननीय मंत्री महोदय से मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि बजट बनाने के सम्बन्ध में वह जनता के प्रतिनिधियों से सलाह ले लिया करें। वह उन लोगों के विचार और सुझाव सुन कर उन पर विचार कर लिया करें, उन पर अमल वह करें या न करें। आज-कल यह स्थिति है कि बजट को इस सदन में पेश कर दिया जाता है और कह दिया जाता है कि इन ग्रान्ट्स को मंजूर किया जाये, अब हम कुछ नहीं कर सकते हैं। लेकिन बजट बनाने के समय जनता के प्रतिनिधियों से पूछा नहीं जाता है। कंसल्टेटिव कमेटीज में ऐसी बात नहीं हो पाती है। इस सदन में ऐसी व्यवस्था की जाये कि सम्बद्ध इलाकों के लोगों से बात चोत करके और वहाँ की आवश्यकताओं को देख कर बजट बनाया जाये। यदि यह देखा जाये कि हम लोगों की बातें ठीक और उचित हैं, तो उनको मान कर उनके अनुसार ही कार्यवाही की जाये।

न शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

†श्री लीलाधर कटकी (नवगांव) : १९६२-६३ में रेलवे ने जो प्रगति की है, उसके लिए रेलवे मंत्रालय बवाई का पात्र है। हम जो कि विभाजन के कारण बाकी भारत से कट गये थे, उनके लिए आसाम लिंक रेल बना कर रेलवे ने बहुत बड़ा काम किया था। आसाम जोत को परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं के लिए रेलवे काफी जागरूक रही है और इस दिशा में काफी काम किया गया है। मेरा निवेदन है कि इस सब कार्य के लिए उस क्षेत्र के लोग रेलवे प्राधिकारियों के बहुत आभासी हैं। इस पर भी बहुत सा काम ऐसा है जिसे अभी किया जाना है।

इसके अतिरिक्त मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि आसाम को भारत के अन्य भागों से मिलाने वाली मीटरगेज-लाइन उस क्षेत्र की बढ़ती हुई असैनिक और प्रतिरक्षा सम्बन्धी परिवहन की आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकती। उसकी क्षमता को बढ़ाने का केवल एक उपाय है कि सिलोगुड़ी से आसाम तक—गोगीछोपा अथवा गोहाटी तक बड़ी लाइन को बढ़ा दिया जाय। इसके अतिरिक्त यदि गोगीछोपा से गोहाटी तक, गारो पहाड़ी को मिलाने वाली, एक मीटरगेज लाइन बन जाय तो बहुत ही उत्तम बात होगी।

मैं इस बात का भी अनुरोध करना चाहता हूँ कि सरकार फरक्का बांध का निर्माण आरम्भ करे। इस पर एक बड़ी लाइन का पुल होना चाहिए। यह भी मांग है कि कटिहार और बरौनी के बीच एक बड़ी लाइन बनायी जाय। इससे आसाम का बाकी भारत से जोड़ हो जायेगा। इन शब्दों से मैं रेलवे मंत्रालय की मांगों का समर्थन करता हूँ।

†श्रीमती यशोदा रेड्डी : (करनूल) : आज की स्थिति को देखते हुए जो कुछ भी हुआ है, उसके लिए रेलवे मंत्री गौरव के अधिकारी हैं। यद्यपि आय-व्ययक में कुछ छपर उधर के दोष हैं।

†मून अंग्रेजी में

[श्रीमती यशोदा रेड्डी]

यह सन्तोष की बात है कि रेलवे जोनों के पुनर्गठन के प्रश्न पर रेलवे मंत्री ने ध्यान दिया है। मेरा निवेदन है कि हैदराबाद में एक जोन का केन्द्रीय कार्यालय स्थापित किया जाना चाहिए। नागार्जुन सागर के रास्ते से हैदराबाद को अंगोल से मिलाने के लिए एक रेल लाइन का निमाण किया जाना चाहिए। निजामबाद के रास्ते से रामगुंडम और लटर के बीच भी क रेलवे लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए। कोठागुदाम और राजामुन्द्री के बीच भी एक रेलवे लाइन बनायी जाय।

त्रिचिनापल्ली, प्रशिक्षण स्कूल के प्रशिक्षार्थियों को कुछ कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। उनको समय पर वेतन और पास नहीं मिलते हैं। उनके लिए उचित आवास व्यवस्था इत्यादि भी नहीं है। मेरा अनुरोध है कि उनकी समस्याओं की ओर समुचित ध्यान दिया जाना चाहिए।

श्री बेरवा कोटा (कोटा): उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले तो मैं उन रेलवे कर्मचारियों को धन्यवाद दूंगा जिन्होंने इस संकट काल में अपना ज्यादा समय दे कर काम किया है।

इसी के साथ साथ मैं उन लोगों का भी विरोध करूंगा जिन्होंने ऐसे टाइन में सैलून में बैठ कर काफ़ी भत्ते बगैरह बनाये हैं जैसे कि मिनिस्टर, जनरल मैनेजर और बड़े बड़े अफसरों इत्यादि।

मुझे कुछ थर्ड क्लास पैसेन्जरो के बारे में भी कहना है। कोटा से ६० डायन शाम को छूटती है। उसमें जयपुर की काफ़ी सवारियां होती हैं। उस गाड़ी में इतनी भीड़ होती है, कि सवारियां पड़ी रह जाती हैं वहां पर रात रात भर। इसलिये बड़ा अच्छा हो कि रेलवे मंत्रालय उसमें तीसरे दर्जे के दो डब्बे और लगा दे। मैंने पिछला दफा भी कहा था इस सम्बन्ध में कि ओवरलोड होने पर भी वहां पर बहुत सी सवारियां पड़ी रह जाती हैं।

बहुत से स्टेशन ऐसे हैं बड़े बड़े जहां पर कि क्रॉसिंग होता है, जैसे कि माधोपुर है वहां। पर गाड़ी आने के एक घंटे पहले से टिकट मिलता है। इसके कारण बहुत से लोगों को बगैर टिकट लिये हुए ही गाड़ी में बैठना पड़ता है और रास्ते में उनके चालान होते हैं। इसलिये ऐसे स्टेशनों पर एक घंटे के बजाय दो घंटे पहले टिकट मिलना चाहिये ताकि लोगों को आसानी से टिकट मिल सके। चूंकि समय बहुत कम होता है, सलिये लोग गाड़ी की तरफ ही पहले दौड़ते हैं, टिकट लेने की चिन्ता बहुत नहीं करते क्योंकि टिकट आसानी से मिलता नहीं है। इस कारण से ऐक्सिडेंट्स भी बहुत होते हैं।

माधोपुर से जयपुर जाने वाली जो गाड़ी है उसमें कहीं पर भी स्लीपिंग कोच नहीं है। रात भरका सफर है, सबेरे छः बजे गाड़ी पहुंचती है। इसलिये उसमें स्लीपिंग कोच होना बहुत जरूरी है।

माधोपुर से कोटा जाते वक्त लाखेरी का स्टेशन पड़ता है। वहां पर एक सीमेन्ट फ़ैक्ट्री है और कम से कम २०,००० की आबादी है। वहां पर बड़े बड़े अफसर भी रहते हैं। अगर एक गाड़ी छूट जाती है रात में तो दूसरे दिन तीन बजे ही गाड़ी मिलती है और उनको कम से कम दस घंटे तक लाखेरी स्टेशन पर पड़ा रहना होता है। तब कहीं उनको दूसरी गाड़ी मिलती है, वह भी लोकल मिलती है जो कि मथुरा से आती है और कोटा तीन

बजे पहुंचती है। सलिये अगर वहां पर जनता गाड़ी १० मिनट के लिये ठहर जाया करे वो अच्छा होगा।

साखेरी स्टेशन रेलवे लाइन के एक तरफ पड़ता है और साखेरी शहर लाइन के दूसरी तरफ पड़ता है। इस लिये वहां पर एक फुट ब्रिज बना दिया जाय। मंत्री जी ने पहले कहा था कि वे इस पर विचार करेंगे। लाइन की डबलिंग के साथ अगर फुट ब्रिज बना दिया जाय तो अच्छा है।

रेलवे कर्मचारी आज कल संकट काल में देश का बड़ा साथ दे रहे हैं, इस के एवज में मैं कहना चाहता हूं कि हड़ताल के समय जो लोग अरेस्ट किये गये थे या नौकरी से अलग कर दिये गये थे उन को फिर से नौकरी में ले लिया जाना चाहिये कम से कम इतना तो जरूर किया जाना चाहिये कि जिन को नौकरी से हटा दिया गया था उन को नौकरी पर ले लिया जाय और जिन को बन्दी बना लिया गया था उन को बन्दीगृह से रिहा करवा दिया जाये और नौकरी में ले लिया जाय।

हमारे कोटा स्टेशन के पास ही एक सिटी स्टेशन है। वह स्टेशन तब का है जब पहले पहल शायद स्टेशन बने होंगे, सन् १९५७ में। वह इतना छोटा है कि इंजन आगे निकल जाता है और कुछ डब्बे स्टेशन के पीछे रह जाते हैं। उस का प्लेटफार्म बीच में आ जाता है। इस लिये मेरी प्रार्थना यह है कि उसके प्लेटफार्म को बड़ा कर दिया जाय, उस पर रोशनी का इन्तजाम कर दिया जाय और टांगा स्टैंड वगैरह बनवा दिया जाय क्योंकि कोटा शहर बहुत काफी बढ़ गया है। वह मेन लाइन पर पड़ता है। यही नहीं कि वह मेन लाइन पर पड़ता है उस के पास सारा मिलीटरी एरिया है। इस लिये उस स्टेशन पर ज्यादा ध्यान दिया जाय।

आज हम देखते हैं कि जिस वक्त थर्ड क्लास का किराया बढ़ाया गया था उस समय ८ करोड़ ६० की बचत का अनुमान था, लेकिन उस के बदले ३१ करोड़ ६० की बचत हो गई। इस लिये मैं कहना चाहता हूं कि जो किराया बढ़ाया गया था उसे घटा दिया जाय। यात्रियों के लिये यह सबसे बड़ी बात होगी क्यों कि आज जो ओवरलोडिंग की समस्या है वह हल नहीं हो सकती। भीड़ इतनी ज्यादा आती है कि आप कर भी क्या सकते हैं? आखिर लाइन पर लाइन तो नहीं डाल सकते, गाड़ी पर गाड़ी तो नहीं चला सकते। भीड़ तो पापुलेशन के साथ बढ़ती ही जायगी। इस लिये आप तीसरे दर्जे के यात्रियों के साथ इतनी रियायत कीजिये कि उन का किराया कम कर दीजिये।

श्री स्वर्ण सिंह : किराया कम करने से ओवरलोडिंग और बढ़ जायेगी क्योंकि ज्यादा आदमी सफर करेंगे।

श्री बेरवा कोटा : उनको इतना संतोष हो जायगा कि अगर मुसीबत उठानी पड़ती है तो किराया तो कम हो गया। वे कम किराया दे कर मुसीबत भी उठाने को तैयार हैं। फर्स्ट क्लास की तरह उनकी सीट पर खाना तो आ नहीं जाता है। फर्स्ट क्लास वालों के लिये डब्बे में ही थाली लग कर आ जाती है लेकिन तीसरे दर्जे तो दरवाजे तक भरे हुये होते हैं जहां से आना जाना भी सम्भव नहीं है। वे पानी पीने तक के लिये मोहताज रहते हैं क्यों कि उन में से वे निकल भी नहीं सकते। तो वह पानी पीने के लिये मोहताज रहते हैं कि कब स्टेशन आये और किसी तरह पानी पियें। भीड़ के कारण वे पानी पीने के लिये भी निकल नहीं पाते। तो भीड़ को कम करना चाहिये ताकि इन लोगों को सुविधा हो सके।

श्री काशीराम गुप्त (अलवर) : ज्यादा गाड़ियां बढ़ाने से भीड़ कम हो सकती है।

श्री बेरवा कोटा : अगर गाड़ियां नहीं बढ़ायी जा सकती तो किराया ही कम कर दिया जाये।

श्री स्वर्ण सिंह : मेरे ख्याल से आप इसी पर सब्र कीजिये कि किराया बढ़ा नहीं है।

श्री बेरवा कोटा : इसके लिये धन्यवाद है कि आपने किराया नहीं बढ़ाया ।

श्री स्वर्ण सिंह : इस बात को ज्यादा न खींचिये ।

श्री बेरवा कोटा : हमारे यहां जो अनाज का एरिया है उसमें रामगंज मंडी और भवानी तथा बारां मंडियां हैं । इन स्टेशनों पर वैगन न मिलने के कारण अनाज पड़ा रहता है और उसको ट्रकों से भेजना पड़ता है जिससे व्यापारियों को नुकसान होता है । अगर यहां व्यापारियों को वैगन मिल जाय तो उनको बड़ी आसानी हो सकती है । इस लिये वहां पर वैगन्स का प्रबन्ध होना चाहिये ।

यह ठीक है कि आपने कोटे में क्वार्टर बना दिये हैं लेकिन उनकी अच्छी तरह निगरानी न होने से उनकी हालत खराब है । जो क्वार्टर बनते हैं उनमें से दस पर सेंट निगरानी न होने से गिर जाते हैं । न मालूम किस मुहकमें को आपने उनको दिया हुआ है । उनकी तरफ ध्यान रखना चाहिये । उनको आपने पैसा देकर बनवाया है, उनको ठीक हालत में रखना चाहिये ।

केवल क्वार्टर बनाना ही काफी नहीं है । आपने वहां डिसपेंसरी बनवा दिया है इसके लिये धन्यवाद है, लेकिन वहां पर बच्चों का स्कूल और डाकखाना भी होना चाहिये । डाकखाना न होने से लोगों को एक कार्ड भी डालने के लिये दो मील शहर तक जाना होता है । वहां डाकखाने और हाई स्कूल की व्यवस्था होनी चाहिये ।

कैजुअल लेबर को डम्पोरेरी बना कर जल्द स्थायी बनाना चाहिये । आज लोग पांच पांच और छः छः साल तक कैजुअल चलते रहते हैं । अच्छा हो कि उनको नम्बर पर ला कर स्थायी कर दिया जाये ।

जो प्रमोशन दिये जाते हैं उनके पीछे बड़ी गड़बड़ी रहती है । अगर कोई पास हो जाय तो दो सौ चार सौ रुपया लिये बिना डाक्टर साहब सरटिफिकेट नहीं देते फिर बीच में छोटे अफसर परेशान करते हैं । यह सही है कि बड़े अफसरों का गरीबों की तरफ खयाल है, लेकिन छोटे अफसर तो उनको मोच ही लेना चाहते हैं । इस लिये अगर उन लोगों की निगरानी हो तो बहुत अच्छा है । जनरल मैनेजर साहब १३ लाख कर्मचारियों पर रहते हैं । उन तक दरखास्त तक नहीं पहुंच पाती । मैंने मजदूरों की शिकायतें बम्बई भेजी हैं लेकिन वहां से छः छः महीने तक जवाब ही नहीं आता । जब हमारी बात इतने बड़े जनरल मैनेजर साहब नहीं सुनते तो छोटे लोगों से हम क्या आशा कर सकते हैं । इस बारे में भी ध्यान देना चाहिये ।

जो टिकट चैकर हैं उनको किसी न किसी ग्रेड में होना चाहिये जिस तरह कि गाडें का या ड्राइवर का ग्रेड है । गाडों और ड्राइवरों को एलाउंस मिलता है लेकिन टिकट चैकर को नहीं मिलता । वे बेचारे रात को दिल्ली आकर सो जाते हैं और सवेरे उठ कर फिर चल देते हैं । उनको एलाउंस मिलना चाहिये ।

एक माननीय सदस्य : उनको ऊपर की आमदनी हो जाती है ।

श्री बेरवा कोटा : दिल्ली से श्याम गढ़ तक तो उनको ऊपर की आमदनी नहीं होती । लेकिन आगे ऊपर की आमदनी होती है और ज्यादातर स्लीपर कोच में होती है । वह कह देते हैं कि रिजर्व हो रहा है और जब सेठ जी उनको दस बीस रुपया दे देते हैं तो वे उनको स्लीपर में जगह दे देते हैं । इसी प्रकार का एक केस १८०० रुपये के गबन का मामला फ्रंटियर डी लक्स मेल में पकड़ा गया था । एक ही कंडक्टर बम्बई से रतलाम तक चलता है । वह जिसे चाहे उतार सकता है और जिसे चाहे बि । सकता है ।

जहां तक शिड्यूल्ड कास्ट और शिड्यूल्ड ट्राइब्स वालों को प्रोमोशन देने का सवाल है, उनकी सीट होते हुये भी उनको प्रमोशन नहीं दिया जाता। इस जोन में १३ लाख कर्मचारियों में ६ लाख शिड्यूल्ड कास्ट और शिड्यूल्ड ट्राइब्स के होंगे लेकिन वे बेचारे कुली कबाड़ी हैं। उनको प्रमोशन नहीं दिया जाता। दूसरों को रुपया लेकर उनके स्थान पर प्रमोशन दे दिया जाता है। इस पर ध्यान देना चाहिये।

सन् १९५८-५९ में यह तै किया गया था कि बड़े स्टेशनों पर शिड्यूल्ड कास्ट और शिड्यूल्ड ट्राइब्स वालों के स्टाल खोले जायें। लेकिन उसमें कोई प्रगति नहीं हुई। एक छोटा सा बयाना स्टेशन है वहां पर एक शिड्यूल्ड कास्ट वाले ने स्टाल लगाया है। लेकिन उसको बाबू लोग परेशान करके उसका स्टाल हटवाना चाहते हैं। इस लिये मेरी प्रार्थना है कि जो सहूलियतें दूसरे रेलवे कर्मचारियों को प्रमोशन के मामले में दी जाती है वे ही सहूलियतें शिड्यूल्ड कास्ट और शिड्यूल्ड ट्राइब्स वालों को दी जानी चाहिये और उनकी मांगों में कटौती न की जाये।

जो ट्रांसफर किये जाते हैं वे उस समय न किये जायें जब कि बच्चों के इम्तिहान होने वाले हों। ट्रांसफर किसी भी अफसर के बच्चों के इम्तिहान के बाद किये जाने चाहिये। बीच में अगर किसी अफसर को मद्रास से मध्य प्रदेश भेज दिया जाये तो उसके बच्चों की पढ़ाई नष्ट हो जाती है क्योंकि वह दूसरे प्रदेश की भाषा नहीं समझते। इस कठिनाई को दूर करने के लिये जहां तक हो सके ट्रांसफर एक ही डिवीजन में होने चाहिये ताकि बच्चों की पढ़ाई में बाधा न पड़े।

†श्री इकबाल सिंह (फोरोजपुर) : रेलवे मंत्रालय ने आपालकाल के दिनों आसाम और नेफा में जो शानदार कार्य किया है, मैं उसके लिये उन्हें धन्यवाद देता हूं। रेलवे में सर्वांगीण सुधार हुआ है।

जहां तक असाम रेल लिंक का प्रश्न है यह प्रश्न असाम से कलकत्ता तक बड़ी लाइन बिछा कर ही हल किया जा सकता है इस सम्बन्ध में कार्य अधिक तेजी से करना चाहिये।

पंजाब राज्य में सभी व्यक्ति इस बात से सहमत हैं कि लुधियाना चंडीगढ़ और जगाधरी के बीच एक बड़ी लाइन बनायी जाये। पंजाब सरकार ने भी इसकी जोरदार सिफारिश की थी। सरकार को इस पर पुनः विचार करना चाहिये और तीसरी योजना की अवधि के भीतर समाप्त कर देना चाहिये।

हिन्दूमालकोटे और गंगानगर के बीच रेलवे लाइन में शीघ्रता की जाये इस कार्य के लिये चालू वर्ष में जो राशि रखी गयी है वह बहुत कम है तथा इस कार्य में अपेक्षित प्रगति नहीं की जा रही है।

यदि माखू-तरण-तारण सम्पर्क लाइन बनायी जाये तो फोरोजपुर से अमृतसर के बीच की दूरी २० मील कम हो सकती है।

फीरोजपुर में रेलवे प्रशासन को कर्मचारियों के लिये क्वार्टर बनाने चाहिये। यह स्मरण रखना चाहिये कि फिरोजपुर विभागीय मुख्य कार्यालय है।

अपर इंडिया एक्सप्रेस गाड़ी को फीरोजपुर तक बढ़ाया जाये। फीरोजपुर कपास व गेहूं की बड़ी मंडी है, व्यापारियों को और अधिक माल डिब्बों का संभरण किया जाना चाहिये।

डा० महादेव प्रसाद (महाराजगंज) : सभापति महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान प्रस्तुत चर्चा के प्रसंग में कुछ ऐसी बातों की ओर आकांक्षित करना चाहूंगा जो कदाचित्त उनके लिए छोटी हों किन्तु हमारे लिए और जनता के लिए वह बड़ी हैं।

[डा० महादेव प्रसाद]

हमारी जो भी योजनाएं चल रही हैं वह योजनाएं प्रायः समाजवादी हैं। समाजवादी योजनाओं की कसौटी मेरी समझ से दो बातों में है। एक तो यह कि उन योजनाओं के द्वारा हमारा ध्यान पिछड़े वर्गों की तरफ कहां तक जाता है, वह वर्ग जोकि सामाजिक और आर्थिक तौर पर पिछड़े हैं, और दूसरे यह भी महत्वपूर्ण है कि जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उनको तरफ हमारा ध्यान कितना जाता है ?

श्रीमन, मुझे यह कहते हुए बड़ा खेद है कि हमारी रेलवे की योजनाओं की जो प्रगति हुई है, इतना सब कुछ होते हुए भी पिछड़े क्षेत्रों की ओर हमारे रेलवे मंत्रालय का ध्यान नहीं गया है। उदाहरण के तौर पर मैं अपने क्षेत्र की एक बात पेश करना चाहता हूं। आनन्दनगर से नौतनवा का जो सैक्शन है वह रेल १८८६ में बिछाई गयी थी और उस वक्त भी वह कोई अच्छी रेल नहीं थी। वह सवा ४१ पाँड की थी अब वह घिस घिसा कर मैं समझता हूं कोई ३२-३३ पाँड की ही रह गयी होगी। मैंने एक प्रश्न आप की सेवा में प्रस्तुत किया था। उस प्रश्न को शायद आपने रेलवे मंत्रालय को रैफर किया और उन्होंने जो उत्तर दिया उस उत्तर से स्पष्ट है कि रेलवे मंत्रालय ने यह आवश्यक समझा कि उस सैक्शन की रेल को बदला जाये। लेकिन आवश्यक मानते हुए भी उधर ध्यान नहीं दिया गया। यह उन का उत्तर है जो मुझे आप की तरफ से प्राप्त हुआ है। उसे मैं पढ़ देना चाहता हूं :—आनन्द नगर-नौतनवा खंड की पटरियां इस कारण नहीं बदली जा सकीं कि ५० पाँड वाली पुरानी पटरियां उपलब्ध नहीं थीं। जिस प्रकार के इंजिन इस लाइन में चलाये जा रहे हैं उनके लिये यह पटरियां ठीक हैं।

सामान के उपलब्ध होने पर पटरियां बदल दी जायेंगी।

उस पत्र से दो बातें प्रकट होती हैं। एक तो यह कि इसकी आवश्यकता तो थी किन्तु इस आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए भी वहां जो स्थिति थी उस को ठोक करने के लिए कोई और अच्छा उपाय नहीं निकाला गया बल्कि स्पीड को धीमा कर दिया गया। हम को ऐसी सूचना मिली है कि स्पीड इसलिए कम कर दी गई क्योंकि अच्छे इंजिन जाने से वहां खतरा हो जाता। मैं आप को बतलाऊं कि इस सैक्शन में गाड़ी १३-१४ मील की रफ्तार से चलती है तो फिर यह इस समस्या का कोई हल तो नहीं है। इस सिलसिले में मैं आप से निवेदन करूँ कि यह क्षेत्र केवल पिछड़ा हुआ ही नहीं है बल्कि सामरिक दृष्टि से भी अपना महत्व रखता है। कल के समाचारपत्र में सुरक्षा और समन्वय मंत्री का एक पत्र जो प्रधान मंत्री जी को लिखा गया है उस को चर्चा की है। उस में उन्होंने सुझाव दिया था कि १०० मील की बड़ी लाइन सिलीगुड़ी से जोगीगोपा तक बनाई जाये। जिससे कि आसाम और देश के अन्य भागों के बीच रेल सम्पर्क स्थापित हो सके। जैसा कि मैं ने अभी निवेदन किया यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसका कि सामरिक दृष्टि से भी कम महत्व नहीं है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि रेल मंत्रालय को इधर ध्यान देना चाहिए और लखनऊ से लेकर सीधे सिलीगुड़ी तक एक ऐसी बड़ी रेलवे लाइन बिछानी चाहिए जिससे यातायात की जो दिक्कतें अभी बीच में पेश हो गई थीं वह फिर से पेश न हो सकें। अब रेलवे मंत्रालय की ओर से इसका उत्तर यह दिया जा सकता है कि उन के पास साधनों की कमी है। लेकिन मुझे इस सम्बन्ध में अत्यन्त दुःख के साथ कहना पड़ता है कि जहां साधनों की इस तरह कमी हो वहां इस प्रकार के खर्च किये जाते हैं जिनकी कि कोई जरूरत नहीं है और उस प्रसंग में साधनों की कमी की बात जोकि उनकी ओर से जवाब में कही जा सकती है, वह कुछ उपयुक्त नहीं मालूम होती है। खर्च के कार्यक्रम का जो खरीता हम लोगों को यहां पर मिला है, उस में हम ने बहुत सारी बातों को नोट किया है, लेकिन समय के अभाव में मैं उन सब को पढ़ना मुनासिब नहीं समझता हूं।

इस सदन में जब कोई रेलवे लाइन बदलने या कोई अन्य सुविधा देने की मांग की जाती है, तो कहा जाता है कि साधनों की कमी है। हमारे इलाके में लेहड़ा नाम का एक स्टेशन है, जहां पर बरसात में पर्याप्त शोध न होने के कारण कोई खड़ा नहीं हो सकता है। इस का कारण भी साधनों की कमी ही बताया जाता है। इस की तुलना में मैं आप को गोरखपुर की एक बात बताता हूं कि वहां पर आफ्रिसर्ज के लिए जल-विहार करने के लिए एक स्विमिंग-पूल बनाने पर चौदह लाख रुपया खर्च किया जा रहा है। अगर वाकई साधनों की कमी है, तो उस का प्रभाव इस दिशा में क्यों नहीं पड़ता है ?

इसी सिलसिले में मैं आप का ध्यान रेलवे के टाइम टेबल की तरफ भी आकृष्ट करना चाहता हूं। ऐसा मालूम होता है कि रेलवे के जो बड़े बड़े आफ्रिसर्ज टाइम टेबल बनाते हैं, वे अनासक्त हो कर वह काम करते हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि शायद रेलवे मंत्री महोदय की तरफ से उन को गोता का यह उपदेश मिल गया है कि "कर्मण्येवाधिकारस्ते मा फलेषु कदाचन" अर्थात् कर्म करते रहो, उस का फल क्या होगा, इस की चिन्ता मत करो। जूनेरल टाइम टेबल में जो खराबियां हैं, उन को आप छोड़ दीजिये। मैं आप को यह बताना चाहता हूं कि नवतनवा से गोरखपुर जो गाड़ी आनन्दनगर से हो कर आती है, उस को आनन्दनगर में ढाई घंटे तक रोक दिया जाता है और ५२ मील की दूरी वह छः घंटे में तय करती है। उसका से वह ट्रेन ५-५७ पर आती है और नवतनवा की ट्रेन ६-४७ पर वहां से चलती है। इसलिए लोग उसका वाली गाड़ी में नवतनवा से उतर कर चढ़ते हैं। इस सम्बन्ध में मैं ने स्थानीय अधिकारियों को चिट्ठी लिखी और टेलीफोन पर भी उन से बातचीत की, लेकिन उन के कान पर जूं तक नहीं रेंगती है। इस का कारण यह है कि वे जानते हैं कि हम ज्यादा से ज्यादा रेलवे मंत्री महोदय को लिखेंगे। रेलवे मंत्री उस की रिपोर्ट उन्हीं आफ्रिसर्ज के पास भेज देंगे और उन का जवाब आ जायगा। अगर रेलवे मंत्री बड़े मेहरबान होंगे, तो वह बता देंगे कि उन्होंने रेलवे अधिकारियों को लिखा है और उन का जवाब आ गया है। इस प्रकार की कई दुखद घटनायें हमारे सामने आई हैं। मैं ने रेलवे मंत्री जी को कई पत्र लिखे हैं और उन्होंने उन पत्रों को अधिकारियों को रेफर किया। उन अधिकारियों का जो जवाब आया, उस को मंत्री महोदय ने हमारे सामने रख दिया।

जो सामान मंगाया जाता है, उस के लिए स्टेशनों पर जो ब्रॉफ्रज लगता है, मैं नहीं समझ पाता हूं कि किसी स्टेशन पर ब्रॉफ्रज का एक रेट हो और दूसरे स्टेशन पर दूसरा रेट हो। मैं आप को बताना चाहता हूं कि नवतनवा स्टेशन का ब्रॉफ्रज का रेट आनन्दनगर के रेट से ज्यादा है। जब इस बारे में पूछा गया, तो मालूम हुआ कि यह तो आफ्रिसर्ज का डिस्क्रिशन है कि किसी स्थान-विशेष की स्थिति को ध्यान में रख कर ब्रॉफ्रज को निश्चित करें। मैं समझता हूं कि इस प्रकार की कोई नीति रखना बड़ा खतरनाक है। जहां पर व्यापारी आफ्रिसर्ज को खुश कर लेंगे, उनको मना लेंगे, वहां पर जिस तरीके से काम हो सकेगा, दूसरे स्टेशनों पर वैसे नहीं हो सकेगा।

अगले वर्ष के लिए जो कुछ योजना हमारे सामने है, उस में हम को रेलवे मंत्रालय की संकुचित दृष्टि दिखाई पड़ रही है। इस सदन में और बाहर भी बाढ़ के बारे में बहुत चर्चा हो चुकी है। प्रधान मंत्री जी ने इस सदन का ध्यान इस बात की तरफ आकर्षित किया था कि बाढ़ को रोकने के जो उपाय हैं, उन को प्रयोग में लाया जाये, लेकिन एक हल यह है कि रेलवे के पुलों में सुधार होना चाहिए। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि रेलवे मंत्रालय ने इस ओर ध्यान नहीं दिया है। और कहीं शायद कोई ध्यान दिया गया हो, लेकिन कम से कम हमारे क्षेत्र में तो इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

[डा० महादेव प्रसाद]

मैं चाहता हूँ कि आनन्दनगर और नवतनवा लाइन पर उदितपुर में एक हॉल्ट-स्टेशन बनाने की दिशा में कार्यवाही की जाये। घुघुली लाइन पर खुशहालनगर का जो हॉल्ट-स्टेशन है, वह अच्छा काम कर रहा है। इस लिए उस को रेगुलर बनाया जाये।

आप ने जो मुझे जो समय दिया है, उस के लिए मैं धन्यवाद देता हूँ।

श्रीमती ज्योत्सनाचन्दा (कछार) : रेलवे ने आपात काल में जो शानदार कार्य किया है उसके लिए वह बधाई की पात्र है। जहां तक पूर्वोत्तर रेलवे का सम्बन्ध है इसकी दशा में सुधार करने के लिए तत्काल कार्यवाही की जाये असम की परिवहन स्थिति बहुत बुरी है।

[श्री तिबमल राव पोठासीन हुए]

मेरा सुझाव है कि बड़ी लाइन को सिलीगुड़ी से अमीनगांव तक बढ़ा दिया जाये।

सरकार को इस बात का प्रयत्न करना चाहिये कि सैनिक तथा असैनिक महत्व की सामग्री यथासंभव रेलवे के द्वारा ही ले जायी जाये; इस सम्बन्ध में ज्वाइंट स्टीमर कम्पनियों पर निर्भर रहना उचित नहीं है।

रेलवे लाइनों को मनीपुर और फीजो पहाड़ियों तक बढ़ाया जाये; इस कार्य के लिये तीसरी योजना के दौरान ही सर्वेक्षण किया जाना चाहिये जिससे यह कार्य उचित समय में समाप्त हो सके।

आसाम में तिनसुखिया स्थान के व्यापारियों को माल डिब्बों का संभरण उचित संख्या में किया जाये। मैं यह भी अनुरोध करना चाहती हूँ कि सिलचर से गौहाटी या बरीनी तक सीधे डिब्बे लगाये जायें अन्यथा यात्रियों को बहुत कठिनाई होती है।

रेलवे मंत्रालय को चाहिये कि वे आसाम में रेलवे लाइन के दोनों ओर भूमिहीनों को बसायें जिससे नागा विद्रोही रेलवे लाइनों पर ध्वंसात्मक कार्य नहीं कर सकें।

श्री कछवाय (देवास) : सभापति महोदय, मैं रेलवे मंत्री का ध्यान दो चार बातों की तरफ दिलाना चाहता हूँ।

मध्य प्रदेश के अधिकांश क्षेत्र के अन्दर रेलवे की बहुत कमी है। अगर सरकार उस क्षेत्र में रेलवे लाइन डाले तो करोड़ों रुपये की आमदनी हो सकती है। निमाड़ क्षेत्र में जो आदिवासी रहते हैं उनको रेल तक जाने के लिए दाएं या बाएं सौ मील जाना पड़ता है। मेरा सुझाव है कि खेडवा से दाहोद तक एक लाइन डालनी चाहिए ताकि आदिवासियों को लाभ पहुंच सके। उस क्षेत्र में कपास और मूंगफली ज्यादा होती है। अगर वहां रेलवे लाइन हो जाये तो वहां की जनता को बड़ी सुविधा हो सकती है।

इसी प्रकार देवास क्षेत्र में एक लाइन देवास से सोनकछ, हाट पीपलिया, बागली, खाते गांव, कन्नौद, मेनवाग होती हुई हरदा जाकर मिल जानी चाहिए। इससे भी सरकार को काफी आमदनी हो सकती है।

रेलवे स्टेशनों पर जो जनता को रेलवे कर्मचारियों द्वारा परेशानी होती है उस का मैं कुछ उल्लेख करना चाहता हूँ। उज्जैन के मालगोदाम पर व्यापारियों को वैगन खाली करने के लिए बहुत

†मूल अंग्रेजी में

कम समय दिया जाता है। उन से कहा जाता है कि तुम को एक घंटे में खाली करना है। एक घंटे में खाली नहीं हो पाती तो उन के ऊपर दबाव डाला जाता है पर यदि कर्मचारियों को दस पांच रुपये दे दिये जायें तो कभी भी खाली कर सकते हैं। इस बारे में मैं ने व्यक्तिगत रूप से रेलवे मंत्री जी को पत्र दिया। उस का उत्तर आया था कि जांच कर रहे हैं। परन्तु अभी तक कुछ हुआ नहीं। एक पत्र मैं ने जनरल मैनेजर को भी भेजा था, लेकिन दो महीने हो गए उस का कोई उत्तर नहीं आया है।

एक माननीय सदस्य : वहां से तो जवाब आता ही नहीं।

एक माननीय सदस्य : वहां का तो स्टैंडर्ड ६ महीने का है।

श्री कछवाय : जब पार्लियामेंट के एक मेम्बर के पत्र का जवाब देने में वे इतना समय लगाते हैं तो साधारण व्यक्तियों को कितनी कठिनाई होती होगी इस का अनुमान मंत्री महोदय लगा सकते हैं।

एक गाड़ी भोपाल से अहमदाबाद के लिए सवा नौ बजे चलती है। लेकिन यह सात सात, आठ आठ घंटे लेट हो जाती है और यह ११७ मील का टुकड़ा है। इस सम्बन्ध में कई बार शिकायतें की गयीं लेकिन कुछ सुनवाई नहीं होती। इस कारण उस क्षेत्र के मुसाफिरों को बड़ी परेशानी होती है। मंत्री महोदय को इस ओर ध्यान देना चाहिए कि गाड़ी समय पर चले।

उज्जैन और भोपाल के बीच में कुछ नए स्टेशन बने हैं। उन को बने दो साल हो गए हैं लेकिन वहां टिकट मिलने की व्यवस्था नहीं है और न गाड़ी वहां रुकती है। पैसिंजर परेशान हैं। उन स्टेशनों को बने दो साल हो गए लेकिन उस क्षेत्र की जनता को उन से कोई लाभ नहीं मिल रहा। आखिर इन के बनाने का क्या मतलब है।

इस सम्बन्ध में एक बात और कहना चाहता हूं कि इस गाड़ी को भोपाल से रतलाम तक या अहमदाबाद तक एक्सप्रेस बनाया जाये जोकि बीच में न रुके जिस से जनता को काफी लाभ मिल सके।

मध्य प्रदेश में ऐसे बहुत से क्षेत्र हैं जहां कि रेलवे का होना अत्यन्त आवश्यक है। पर मेरी समझ में नहीं आता कि मध्य प्रदेश की तरफ ऐसा दुर्लक्ष्य क्यों किया जाता है। और क्षेत्रों में, और प्रान्तों में अनेकों नई लाइनें डाली गयी हैं लेकिन मध्य प्रदेश में ऐसा देखने को नहीं मिलता कि कहीं नई लाइन डाली जा रही हो।

एक माननीय सदस्य : आप मग्य मे है इसलिए।

श्री कछवाय : मध्य में रहने का यह अर्थ तो नहीं कि वहां की जनता को लाभ से वंचित रखा जाय। हमारी सरकार का तो यह कहना है कि सब को बराबर सहूलियत मिलनी चाहिए।

हमारी सरकार ने देश की जनता को फर्स्ट क्लास, सैकिंड क्लास और थर्ड क्लास में बांट रखा है। थर्ड क्लास में वे गरीब लोग हैं जो मजदूरी कर के अपना पेट भरते हैं। उन के बच्चे भूखे रहते हैं और वह उन का बराबर पालन नहीं कर पाते हैं। उज्जैन की बाईं दिशा में एक मजदूर बस्ती है जहां के मजदूर मिल में काम करने जाते हैं। अगर वे पुल पर से हो कर जायें तो उन को तीन चार मील का रास्ता तै करना होता है। इसलिए वे रेलवे लाइन पार कर के अपने काम पर जाते हैं। ऐसा करने में उन का बड़ा चक्कर बच जाता है। इस कारण हर साल दो तीन दुर्घटनाएं हो जाती हैं और मजदूर मर जाते हैं और फिर उन के बच्चों की संभाल करने वाला कोई नहीं रहता। इस स्थान पर एक पुल बनाना चाहिए। इस के लिए अनेक बार शिकायतें की जा चुकी हैं। मैं आप का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं।

[श्री कछवाय]

उज्जैन के रेलवे कर्मचारियों के लिए एक कालोनी बनायी गई है जोकि दो मंजिली है। बरसात के दिनों में नीचे की मंजिल में दो दो तीन तीन दिन तक पानी भरा रहता है और लोग दूसरी मंजिल पर रहते हैं। तो मेरा निवेदन है कि इस ओर ध्यान देना चाहिए और कर्मचारियों के लिए और मकान बनाने चाहिये और जो मकान बने हैं उन में ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए कि पानी न भरे और अगर यह नहीं हो सकता तो उन के लिए दूसरे स्थान पर मकान बनाने की व्यवस्था की जाय।

ये सब बातें हम यहां कहते हैं और मंत्री महोदय सुनते हैं लेकिन कुछ होता नहीं यह कहावत चरितार्थ होती है कि हाथी निकल जाता है और कुत्ते भोंकते रहते हैं। हम जो कुछ भी कहें लेकिन करना वही है जो सोच रखा है। ऐसा नहीं होना चाहिए। हम इस ओर आप का विशेष ध्यान दिलाना चाहते हैं। हम उस क्षेत्र से आते हैं और मजदूरों के क्षेत्र से आते हैं। वे हम से शिकायत करते हैं और हम स्वयं जा कर उन की अवस्था देखते हैं और फिर आप को बतलाते हैं। सही बातें स्वयं देखने के बाद आपके सामने रखते हैं। इसलिए हमारी बातों पर बराबर ध्याना देना चाहिए।

†श्री भागवत झा आजाब (भागलपुर): मुझे रेलवे मंत्री के इस आश्वासन से कुछ प्रसन्नता हुई है कि भाड़ों में मनमानी वृद्धि पर लागत व्यवस्था में ध्यान रखते हुए पुनर्चिार किया जायगा।

मैं पूर्वोत्तर रेलवे के सम्बन्ध में कुछ बातें कहना चाहता हूं। आपात काल को देखते हुए मैं भागलपुर-मंदार लाइन को कोपला क्षेत्रों तथा बढाने के लिये नहीं कहूंगा तथापि इस लाइन पर ढोनी और तिकानी के बीच एक हाल्ट बना दिया जाये। इन दोनों के बीच १० किलोमीटर की दूरी है।

पूर्वी रेलवे के एकचारी हाल्ट को स्टेशन का रूप दिया जाये इस हाल्ट से रेलवे को पर्याप्त आय हो रही है। भागलपुर स्टेशन के दक्षिणी प्लेटफार्म पर छप्पर की व्यवस्था की जाये सबौर और घोधा के बीच मामलखां नामक स्थान पर भी एक हाल्ट बनाया जाये।

श्री न० प्र० यादव (सीतामढ़ी): सभापति महोदय आप ने मुझे डिमांड्स पर बोलने का जो अवसर दिया उस के लिये मैं सब से पहले आप को धन्यवाद देता हूं। इस के बाद मैं रेलवे कर्मचारियों को धन्यवाद दूंगा जिन्होंने कि इस इमरजेंसी पीरियड में दिन रात परिश्रम कर के लड़ाई का सामान आदि जो जहां भेजना था उसे उन्होंने तुरन्त भेजा। इस के लिए वे बधाई के पात्र हैं।

श्रीमन्, मैं उस क्षेत्र से आता हूं—सीतामढ़ी के संसदीय क्षेत्र से, जोकि हिन्दुस्तान में एक महत्वपूर्ण जगह है। सीतामढ़ी वह जगह है जहां जगतजननी सीता जी की जन्मभूमि है। मां सीता की जन्मभूमि होने के कारण हिन्दुस्तान के ही नहीं विदेशों के लोग भी सीतामढ़ी आया जाया करते हैं। यह भारत का एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थान है। इस सीता माता की जन्मभूमि में अभी तक इस स्टेशन पर श्रेड नहीं बनाया गया है जिस से वहां के यात्रियों एवं देश के तीर्थयात्रियों को काफी तकलीफ हुआ करती है।

इस के साथ ही साथ वहां साल में दो बहुत बड़े धार्मिक मेले लगते हैं। एक चेत्र में रामनवमी के अवसर पर और दूसरा वटपंचमी के अवसर पर मेला जुटता है जिस में बिहार के ही नहीं वरन् देश के दूसरे राज्यों से भी लोग सीतामढ़ी आते हैं और लाखों की संख्या में लोग मेले में आते जाते हैं। उस मौके पर अभी जो एक थर्ड क्लास वेटिंग रूम है वह बहुत छोटा है। आप से निवेदन है कि वहां सीतामढ़ी जो सब डिवीजन का मुख्यालय है में थर्ड क्लास के पैसेंजर्स के लिए बहुत बड़ा हाल होना चाहिए जिस में कम से कम उस मेले के अवसर पर हजारों यात्री उस में शरण ले सकें और रात्रि में विश्राम कर सकें।

†मूल अंग्रेजी में

सीतामढ़ी शहर दो भाग में विभक्त है, उत्तर और दक्षिण । हर एक साल दो, चार यात्री और शहर के व्यापारी लोग मालगुदाम में जाते हैं वे इंजन से कट जाया करते हैं । इस साल भी दो महीने पहले सीतामढ़ी का एक व्यापारी अपने व्यापार के सिलसिले में मालगुदाम में गया था । जब वह अपने घर लौटा आ रहा था, यकायक इंजन स्टेशन पर आ पहुंचा और वहीं उस से कट कर उस का प्राणान्त हो गया । इसलिए रेलवे मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि वहां पर एक ओवरब्रिज निर्माण करा देने की कृपा करें ।

इस के बाद श्रीमन्, बैरगीनिया एक बहुत बड़ा व्यापारिक स्थान है । बैरगीनिया से करीब एक मील की दूरी पर हमारे नेपाल का राज्य शरु होता है । उस बैरगीनिया स्टेशन से गौर बाजार जोकि नेपाल राज्य का डिस्ट्रिक्ट हैड क्वार्टर है, बहुत से पसेंजर्स नेपाल उसी रास्ते से जाते हैं । वहां भी अभी स्टेशन पर कोई शेड नहीं बना हुआ है । इसलिए जहां अपने देश के यात्रियों को तो तकलीफ है ही, हमारे वे यात्री जोकि उस रास्ते से बैरगीनिया हो कर नेपाल जाते हैं, उन्हें भी बड़ी तकलीफ होती है । इसलिये निवेदन है कि वहां भी प्लेटफार्म पर शेड होना चाहिए और रेलवे लाइन पर एक ओवरब्रिज होना चाहिये । चूंकि बैरगीनिया शहर भी दो भागों में बंटा हुआ है इसलिए वहां भी एक ओवरब्रिज होना चाहिए ।

इस के बाद श्रीमन्, ढेंग स्टेशन पर एक मालगुदाम करीब ६ महीने से बना हुआ है ।

इसके बाद ढेंग स्टेशन करीब ६ महीने से बन कर तैयार है। निवेदन है कि वहां जितनी जल्दी हो सके टिकटघर का प्रबन्ध होना चाहिये । गाड़ी उस स्टेशन पर रुकनी चाहिए जिस से उस इलाके के लोगों को सुविधा हो सके ।

बैरगीनिया और ढेंग स्टेशन के बीच में वर्षों के दिनों में रेलवे लाइन टूट गई थी । रेलवे की ओर से लाखों रुपये खर्च करने पर जो बागमती की पुरानी धार है उस पुरानी धार को रेलवे की ओर से नयी धार को पुरानी धार की ओर लाना चाहा था । लाखों रुपये खर्च होने के बाद भी इस बार फिर वह रेलवे बांध टूट गया और वह बागमती नदी रेलवे लाइन तोड़ती हुई फिर आगे बढ़ गयी । इसलिए मेरा निवेदन है कि वह रेल बांध जोकि टूट गया है उसे फिर बनाना चाहिए जिस से बागमती नदी अपनी पुरानी धारा में चली आये । उस बांध की फिर से मरम्मत होनी चाहिये ।

श्रीमन्, ढेंग स्टेशन पर करीब ६ महीने पहले से एक मालगुदाम बनकर तैयार है । लेकिन रेलवे अधिकारियों के द्वारा अब कहा जा रहा है कि यहां से वह मालगुदाम तोड़ कर फिर किसी दूसरे स्टेशन पर ले जाया जायेगा । मेरा निवेदन है कि मालगुदाम को यहां रहना चाहिए क्योंकि यह व्यापार का एक केन्द्र स्थान है । मेरा निवेदन यह है कि ढेंग स्टेशन भी व्यापार का एक बहुत बड़ा केन्द्र है । मकई और धान इस इलाके में काफ़ी होता है । इसलिए मेरा निवेदन है कि ढेंग स्टेशन पर जो माल-गुदाम बन कर छः महीने से तैयार है, उस को वहीं पर रहने देना चाहिए ।

सीतामढ़ी और वाजपट्टी स्टेशनों के बीच भासरग्राम में जो रेलवे हाल्ट पिछले छः महीनों से बन कर तैयार है, वहां भी गाड़ियां रुकनी चाहियें, जिस से वहां के यात्रियों को सुविधा हो सके । सीतामढ़ी से कलकत्ता जाने वाले जो यात्री हैं, उन के लिये अभी तक कोई सुविधाजनक गाड़ी नहीं है । लोग ७ बजे सुबह सीतामढ़ी से जाते हैं और एक बजे समस्तीपुर पहुंचते हैं । लगभग साढ़े तीन घंटे ठहरने के बाद उन को कलकत्ता के लिए गाड़ी मिलती है । मेरा सुझाव है कि दिन के ११ और १२ बजे के बीच में कलकत्ता के लिए नरकटियागंज से सीतामढ़ी होते हुए एक गाड़ी चलाई जाए, जिस से सीतामढ़ी, उत्तर बिहार और नेपाल राज्य के गौर बाजार और मलंगवा, जोकि नेपाल के डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर हैं, के लोगों को कलकत्ता इत्यादि जाने में सुविधा हो सके ।

[श्री न० प्र० यादव]

१९४७ से पहले, (आज़ादी से पहले), रेलवे अधिकारियों के द्वारा सोनवर्षा से मुजफ्फरपुर वाया सीतामढ़ी ५९ मील नई रेलवे लाइन बिछाने का सभी काम हो गया था। डीर्माकेशन और सर्वेक्षण भी हो गया था और पत्थर के ढोल भी कहीं कहीं गाड़ दिए गए थे। लेकिन अभी तक उस लाइन का निर्माण नहीं हो सका है, जिसके अभाव में सीतामढ़ी के इलाके के लोगों और नेपाल राज्य के लोगों को, जो कि पटना और मुजफ्फरपुर जाते हैं, ३७ मील की दूरी तय करने के लिए सीतामढ़ी और समस्तीपुर होकर मुजफ्फरपुर पहुंचना पड़ता है, जिसमें आठ घंटे का समय लग जाता है और १०० मील की दूरी तय करनी पड़ती है। इसलिए सोनवर्षा से मुजफ्फरपुर वाया सीतामढ़ी तक एक रेलवे लाइन बनाई जानी चाहिए, जिस का सर्वेक्षण पहले ही हो चुका है।

रौगा और डेंग स्टेशनों के बीच में मोहनी मण्डल पर एक हॉल्ट-स्टेशन होना चाहिए। उसका सर्वेक्षण हो चुका है और बहुत दिनों से उसकी जांच-पड़ताल हो रही है। रेलवे अधिकारियों द्वारा यह कहा जा रहा है कि बहुत जल्दी ही वह हॉल्ट बनेगा। मेरा निवेदन है कि यहां भी एक हॉल्ट शीघ्र-शीघ्र बनाया जाना चाहिए ?

आदापुर और छौरादान स्टेशनों के बीच में पचपोखरिया हॉल्ट बन कर तैयार है। वहां पर भी गाड़ी कनी चाहिए।

आपने मुझे जो समय दिया है, उसके लिए धन्यवाद।

श्री उटिया (शहडोल) : माननीय सभापति जी, मैं रेल मन्त्रालय का ध्यान कुछ बातों की ओर दिलाना चाहता हूं। इस वर्ष का रेलवे बजट सिर्फ इस खयाल से अच्छा है कि यात्री-टिकट दूरे नहीं बढ़ाई गई हैं, लेकिन बजट को देखने से यह मालूम होता है कि सरकार जनता से अधिक से अधिक पैसा खींचने के ही फेर में रहती है। आज तक यात्रियों को क्या सहूलियतें दी गई या दी जाएंगी, रेल मन्त्री महोदय यदि सिर्फ इन्हीं सवालों पर गौर करें तो जनता का बड़ा उपकार होगा। बजट की किताबों में तो सहूलियतों की गिनती सैकड़ों में पहुंच जाती है, परन्तु जब कोई आदमी अपना बिस्तर लेकर स्टेशन पहुंचता है, तो वहीं से उसकी मुसीबतें शुरू हो जाती हैं। जब वह रेल यात्रा समाप्त करता है, तब वह ज़रा चैन की सांस लेता है।

भीड़ को घटाने या बढ़ती हुई भीड़ का मुकाबला करने के लिए आज तक कोई कायदे की कार्रवाई नहीं की गई है। इस बात की जांच करने की भी कोशिश नहीं की गई है कि किन क्षेत्रों में अधिक सहूलियतों की जरूरत है। मैं अपने इलाके की ही बात करता हूं। कटनी से बिलासपुर का रेल खण्ड मानों हमारे रेल-विभाग के कोप का शिकार है। वहां पर माल और खास तौर से कोयले की निकासी को बढ़ाने के लिए लाइन दोहरी की गई है, परन्तु इतने उपयोगी और इतने महत्वपूर्ण इलाके की जनता कितनी तकलीफ में है, क्या कभी इस का विचार किया गया है ? वहां चौबीस घंटे में दो पैसंजर गाड़ियां चलती हैं। देश के और दूसरे भागों में तो अगर यात्री को गाड़ी न मिले, तो वह बससे सफर कर लेता है, परन्तु इस इलाके की भौगोलिक दशा ऐसी है कि अब तक कटनी से बिलासपुर का इलाका सड़क से नहीं जुड़ा है। वहां पर सिर्फ रेल का ही सहारा है। जो दो पैसंजर गाड़ियां हैं, वे भी बीना और भोपाल से आती हैं। कटनी में यू० पी०, पंजाब, मध्य भारत और दक्षिण की तरफ से जो हजारों यात्री आते हैं, वे यहां से इन्हीं दो गाड़ियों में जाते हैं।

इस इलाके में कोयले की खदानों की संख्या करीब दो दर्जन है, जिससे उद्योग और व्यापार खूब बढ़ रहा है। इस क्षेत्र की जनता को दूसरे इलाकों से बहुत सी रोज-मर्रा की चीजें मंगानी पड़ती हैं, जिसका साधन सिर्फ रेल है। इसके अलावा पंजाब, दिल्ली या अन्य भागों से जो लोग कोरबा और

भिलाई वगैरह जाते हैं, उन्हें बीना से बिलासपुर करीब २५० मील का सफर पूरा करने में बीस घंटे लग जाते हैं। इस पर भीड़ की भारी मुसीबत है। कई बार इस बात की मांग की गई कि कटनी से बिलासपुर के बीच में एक अतिरिक्त गाड़ी चलाई जाये और बीना से बिलासपुर तक के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी हो। अच्छा तो यह होगा कि दिल्ली से भिलाई तक एक एक्सप्रेस चलाई जाये, परन्तु रेल विभाग ने इस तरफ क्या ध्यान दिया है, यह बात रेल बजट से नहीं मालूम होती है।

मैं रेलवे मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह इतने महत्वपूर्ण इलाके की जनता को सहूलियत देने की बात पर ध्यान दें। रेल जनता के लाभ के लिए है, सुख के लिए है और देश की उन्नति के लिए है। मैं समझता हूं कि अगर यह बात हमारा रेल विभाग समझ ले, तो वह महसूस करेगा कि सारी व्यवस्था में व्यापक परिवर्तनों की आवश्यकता है।

श्री घांडक (छिदवाड़ा) : सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, यह आपकी मेहरबानी है। स थोड़े से समय में मैंने चार बातें कहना चाहूंगा।

श्री कछवाय (देवास) : सभापति महोदय मैं समझता हूं कि इस समय क्वोरम पूरा नहीं है।

चेयरमैन साहब, सबसे पहले मैं रेलवे मन्त्रालय को बधाई दूंगा कि इन दिनों इस मन्त्रालय का परफार्मेंस काफी अच्छा रहा है और इस इमरजेंसी और विकास के जामाने में इस मन्त्रालय ने दोनों ओर अच्छा काम किया है। हाउस ने उनको इसके लिए धन्यवाद दिया है, मैं भी उसमें शामिल होता हूं। लेकिन यह धन्यवाद देते हुए भी मेरा यह कहना है कि समेन काफी टुटियां भी हैं। उस ओर हमारे अन्य मित्रों ने भी ध्यान आकर्षित किया है। मैं अधिक समय न लेते हुए जो थोड़ी सी बातें मुझे कहनी हैं कहना चाहता हूं।

पहली बात मैं यह कहना चाहता हूं कि पहली चवर्षीय योजना के दौरान उस समय की एस्टीमेट कमेटी ने मन्त्रालय का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था और सिफारिश भी की थी कि नैरोगेज का सिस्टम खर्चीला और आजकल निरूपयोगी भी है। कल मन्त्री जी ने फरमाया था कि जहां तक मीटरगेज और ब्राडगेज का सम्बन्ध है उनको बात तो अलग है लेकिन नैरोगेज सिस्टम बहुत छोटा सा है, वह केवल १० हजार मील का है और खर्चीला है और आज के विकास के युग में निरूपयोगी है। मैं नहीं समझता कि फिर उसको अब तक क्यों जारी रखा जा रहा है। मैं भी उस एस्टीमेट कमेटी का सदस्य था जिसका मैंने ऊपर जिक्र किया है। और मेरा ख्याल है कि कमेटी को रेलवे बोर्ड ने आश्वासन दिया था कि नैरोगेज सिस्टम को धीरे धीरे खत्म कर देंगे। अगर १५ सालों में कोशिश की गयी होती तो अब तक यह खत्म हो गया होता।

मैं खास कर एक लाइन को ओर आपका ध्यान आकर्षित करूंगा। नागपुर से परासिया तक नैरोगेज लाइन है। यह रेल इस कारण की है कि नागपुर से छिदवाड़ा ७८ मील है जिसमें आठ घंटे लगते हैं। छिदवाड़ा से परासिया १८ मील है। छिदवाड़ा और परासिया इलाके से कोयले के छिदवाड़े के दिन ६०० बैगन आमला, परासिया, जुन्नारदेव, होकर जाते हैं। नागपुर और छिदवाड़ा के बीच में काफी रिच एरिया है। इसमें शंतरा बहुत पैदा होता है। इसमें कोयले और मैंगनीज की खानें हैं और रिच फारेस्ट है। लेकिन यह सब होते हुए भी इस इलाके की ओर रेलवे मन्त्रालय का ध्यान नहीं जाता। कई बार इसके बारे में सवाल किए गए मैमोरेण्डम भेजे गए और इतना ही नहीं प्रस्ताव किए गए पर उधर ध्यान नहीं दिया जाता है और वहां के लोग समझते हैं कि हमारी ओर दुर्लक्ष्य किया जा रहा है। यहां लाखों पण का शंतरा होता है पर रेल का ब्रौडगेज लाइन उपयुक्त साधन न होने के कारण सिंशपमेंट में नुकसान होता है बैसेरो मंडियों में देरी से पहुंचता है। लोगों को शंतरे का आषा-दाम तक नहीं मिल पाता। और प्रतिवर्ष लाखों का कसान सहना पड़ता है।

[श्री कछबाय]

सी तरह छिदवाड़ा एक मशहूर जगह है जहां बहुत अधिक सब्जी होती है जो कलकत्ता और बम्बई तक भेजी जाती है। लेकिन दुर्भाग्य है उस इलाके का कि वहां नागपुर से छिदवाड़ा तक ७८ मील की नैरोगेज लाइन है और छिदवाड़ा से परासिया तक १८ मील है। उसके दोनों तरफ ब्राडगेज लाइन है जो कि पैरेंट लाइन है। इसलिए मैं रेलवे मन्त्री जी से प्रार्थना करता हूं कि स छोटी सी लाइन को जल्दी से जल्दी ब्राडगेज में बदल दें।

एक डेढ़ साल पहले हमारे भूतपूर्व रेलवे मन्त्री जी बाबू जगजीवन राम जी वहां स्वयं आंय थे और उन्होंने महसूस किया कि इस एरिया के लिए ब्राडगेज की जरूरत है और उन्होंने आश्वासन भी दिया। लेकिन मैं देखता हूं कि इस बजट में उसका कहीं उल्लेख नहीं है।

इस बात के लिए मैं मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूं कि परासिया सिरगुरा लाइन का उल्लेख बजट में किया गया है। यह एक छोटी सी लाइन है। लेकिन मैं कहूंगा कि उससे भी ज्यादा आवश्यक परासिया छिदवाड़ा लाइन का ब्राडगेज में किया जाना था। इस एरिया में रिच फारेस्ट हैं, रिच मिन्-रल्स हैं, खेती का उत्पादन भी यहां बहुत होता है। वहां के लोग यह समझते हैं कि वहां नैरोगेज लाइन का होना एक अभिशाप है। इस अभिशाप को आप जल्दी से जल्दी दूर कीजिए यह मेरा निवेदन है।

इसके साथ ही साथ मैं आपसे अर्ज करूंगा कि एक छोटी सी लाइन नागपुर से नैनपुर तक जाती है। कहा तो काफी जाता है कि रेलवे पैसिजर अमैनिटीज की तरफ काफी ध्यान दे रही हैं। यह बात बड़े बड़े शहरों के लिए तो सही है जहां बड़े बड़े स्टेशन बने हैं। और सारी सुविधाएं हैं—। लेकिन इस लाइन पर कोई पैसिजर अमैनिटी नहीं है। रेलों में फर्स्ट क्लास के डब्बों में सीटें छोटी हैं, उन पर गद्दी नहीं हैं, कहीं खंखे नहीं हैं। कहीं बिजली नहीं लगती पानी का इन्तिजाम नहीं है, न अच्छे प्लैटफार्म हैं और नागपुर से नैनपुर तक कहीं खाने का इन्तिजाम नहीं है।

एक माननीय सदस्य : इसलिए तो आपने धन्यवाद दिया है।

श्री चांडक : धन्यवाद मैंने दिया है, लेकिन मैंने यह भी तो कहा है कि त्रुटियां हैं और उनकी ओर मैं उनका ध्यान आकर्षित कर रहा हूं। तो इन सुविधाओं को दूर करने की मेहरबानी करें। या तो इस लाइन को ब्राडगेज कर दीजिए और अगर इसको नैरोगेज ही रखने वाले हैं तो पैसिजर अमैनिटीज दीजिए। हमारे इलाके के लोग यह कल्पना भी नहीं कर सकते कि अन्य स्थानों में रेलवे ने कितनी पैसिजर अमैनिटीज दे रखी हैं।

हमारे इलाके में नागपुर और जबलपुर बड़े बड़े शहर हैं और औद्योगिक क्षेत्र हैं और सेंट्रल गवर्नमेंट के कई फ़तर भी वहां पहुंच गए हैं।

एक माननीय सदस्य : और पहुंचने वाले हैं।

श्री चांडक : पहुंच भी गए हैं और पहुंचने वाले भी हैं। उस इलाकों के नैरोगेज सेक्शन इलाके में ब्राडगेज न होने के कारण वहां का विकास रुका हुआ है। वहां पर जो शंतरा होता है उसकी लोगों को अभी आधी कीमत मिलती है। यहां ब्राडगेज की बड़ी आवश्यकता है। इस ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

मैंने कई बार लिखा और सवाल भी किए कि इटारसी और नागपुर के बीच में जोलखेड़ा पार एक स्टेशन बना दिया जाए। इससे दस बारह गांव लगते हैं और स्टेशन चार मील दूर है। इससे लोगों को गाड़ी में बड़ी तकलीफ होती है। रेलवे अधिकारियों ने आश्वासन भी दिया था मगर कुछ हुआ

नहीं। मेरा सुझाव है कि यहां पर एक फ्लैग स्टेशन ही बना दिया जाए अगर बड़ा स्टेशन नहीं बना सकते। इससे इस लाइने के लोगों को बड़ी सुविधा हो जाएगी। मैं इस ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

बैसे तो कितनी ही शिकायत और बात कहने को है लेकिन समयाभाव के कारण उनको मैं नहीं कह सकता हूं। लेकिन मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि जहां यह कह दिया जाता है कि 'से का अभाव है और पैसे का प्राविजन नहीं है इसलिये यह चीज किस प्रकार से हों, तो ऐसा कहना ठीक ही है। यह ठीक है, लेकिन आप फेयर और फ्रेट में बड़होत्री कर सकते हैं और अगर आवश्यकता अनुभव हो तो करती भी चाहिए, इसमें भी कोई शक नहीं है। लेकिन इसी के साथ-साथ आप को रेलवे मंत्रालय में विभिन्न खर्च की मदों में बचत करने की कोशिश भी करनी चाहिए।

जहां तक मेरा खयाल है १९५६ में ट्रान्सपोर्ट एकोनामिस्ट के नाते प्रोफेसर गेलब्रेथ ने आपको सलाह दी थी कि डबलिंग के बजाय रेडियो टैलीफोन सिस्टम यदि शुरू किया जाय तो खर्च में काफी बचत की जा सकती है। सकी सिफारिश की गई थी कि यदि यह सिस्टम उपयोगी हो तो इसे उपयोग में लाकर कुछ बचत भी की जा सकती है।

अब मेरा समय समाप्त हो गया है इसलिये और अधिक मैं कुछ न कहूंगा। मुझे आशा है कि चंद एक बात जो मैंने आप से कही है, उनकी ओर आप ध्यान दीजियेगा और उस रेलवे लाइन को जल्दी से जल्दी शुरू कीजिये, ऐसी मेरी प्रार्थना है।

†श्री हिम्मतसिंहजी (कच्छ) : भारत बहुत बड़ा देश है। प्रत्येक क्षेत्र विकसित होना चाहता है अतः रेल लाइनें मुख्य आवश्यकताओं में हैं।

कई रेल लाइनें हैं जिन का कि मंत्रालय को ध्यान रखना चाहिये। काण्डला-कुण्ड-अहमदाबाद बड़ी लाइन केवल उस क्षेत्र के लिये आवश्यक है, परन्तु इसकी राष्ट्रीय आवश्यकता भी है। काण्डला से केवल गुजरात और उसके नज्दीक के क्षेत्रों को ही लाभ नहीं होगा, परन्तु काश्मीर तक सभी उत्तरी क्षेत्र को लाभ होगा। काण्डला और अहमदाबाद बहुत आवश्यक हैं। प्रतिरक्षा के पहलू से भी यह लाइन बहुत आवश्यक है। इस लाइन पर कम से कम प्रारम्भिक काम तो शुरू हो जाना चाहिए।

काण्डला का विकास इस रेल से सम्बद्ध है। यथाशीघ्र इस पर काम प्रारम्भ किया जाना चाहिये। और छोटी लाइन की बजाए बड़ी लाइन बनाई जानी चाहिए।

पालनपुर जंक्शन पर बहुत सी लाइनें कट्ठी होती हैं। उन लाइनों और दो प्लेटफार्मों में कोई बाड़ नहीं है। अतः लोग प्रायः उन को पार करते हैं और उन को खतरा रहता है। इस सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही की जानी चाहिए।

सौराष्ट्र में सुरेन्द्रनगर और वववन के बीच में छोटी रेल चलती है जो कि किसी गैर-सरकारी व्यक्ति के अधीन है लोग इस से संतुष्ट नहीं हैं। इस में पता नहीं क्यों परिवर्तन नहीं किया जाता।

†श्री स्वर्ण सिंह : यह मामला तो राज्य सरकार के अधीन है, क्योंकि जिस भूमि पर यह रेल चल रही है वह राज्य सरकार ने पट्टे पर दी हुई है।

†मूल अंग्रेजी में

श्री हिम्मतसिंहजी : मेरी जानकारी के अनुसार ६ महीने का किराया राज्य सरकार को दिया जाता है और ६ महीने का केन्द्रीय सरकार को ।

श्री रंगा (चित्तूर) : माननीय मंत्री अपने प्रभाव का तो प्रयोग कर सकते हैं ?

श्री हिम्मतसिंहजी : अतः मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वे जो मैंने कहा है उसकी जांच करें कि उस में कुछ तथ्य है ।

श्री वि० सि० चौधरी (मथुरा) : सभापति महोदय, भले ही स को पुनरावृत्ति कहा जाए, लेकिन सब से पहले मैं रेलवे मंत्रालय और मंत्री जी को धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ । मैं समझता हूँ कि शायद कोई ऐसा माननीय सदस्य नहीं है, जिस ने उनको धन्यवाद ही दिया हो । मैंने ऐसे माननीय सदस्यों के भाषण भी सुने हैं, जिन्होंने एक शब्द भी रेलवे मंत्रालय के कार्य की तारीफ में नहीं कहा, लेकिन धन्यवाद उन्होंने भी दिया । मैं समझता हूँ कि यह शायद रेल मंत्रालय के कार्य या हमारे मंत्री जी के विशिष्ट व्यक्तित्व की वजह से है ।

जिन बातों का जिक्र कई माननीय सदस्यों ने पहले भी किया है, मैं उनका और ज्यादा उल्लेख नहीं करूँगा । परन्तु मैं यह कहना चाहता हूँ कि पिछले वर्ष मेरे दिमाग में यह बात थी कि कोयले की समस्या किसी भी तरह से हल नहीं हो सकेगी । उत्तर प्रदेश में को-आपरेटिव संस्थाओं से सम्बन्धित होने की वजह से मुझे बताया गया कि पिछले वर्ष सैकड़ों नहीं, बल्कि हज़ारों ईंट पकाने के भट्टे कोयला न मिलने की वजह से ऐसे ही पड़े रह गए पिछले वर्ष जब मंत्री महोदय की तरफ से इस बारे में आश्वासन दिया गया था, तो मुझे भी विश्वास नहीं था । बल्कि मैंने तो भट्टे वालों से कह दिया था कि इस बार उनके भट्टे नहीं चल सकेंगे, क्योंकि अगर कोयला आ भी गया, तो वह थोड़ा-बहुत ही आयगा । लेकिन हम को यह देख कर आश्चर्य हुआ कि कोयला हमारी आशा से भी अधिक आया । इस लिये मैं समझता हूँ कि मंत्रालय ने जो कार्य किया जो कि उस ने उस समय किया, जब कि उस को चीन जैसे देश से लड़ाई लड़ने के लिए बहुत कार्य करना पड़ा—उसके लिए वह बधाई का पात्र है ।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस तरफ विशेष रूप से दिलाना चाहता हूँ कि माननीय श्री लाल बहादुर शास्त्री के समय से “किसान स्पेशल” चलाने का प्रबन्ध किया गया था । उन किसान स्पेशल में बहुत से किसानों को जाने का अवसर मिला । लेकिन दुर्भाग्य से इस बारे में कुछ ऐसे नियम बताए गए, व्यापारियों ने उस में भाग लेना शुरू किया और न मालूम क्या कठिनाइयाँ आई कि उनको चलाना कठिन हो गया है । मुझे मालूम है कि उन “किसान स्पेशल” में हम जिन किसानों को ले गए थे, उनको देश के विभिन्न विकास कार्यों को देखने का अवसर मिला था । जो लोग गवर्नमेंट की कटु आलोचना किया करते थे, “किसान स्पेशल” में घूमने के बाद उनके दिमाग में भी यह बात आई थी कि बाकी गवर्नमेंट कितने बड़े-बड़े कार्य कर रही है । मेरा यह सुझाव है कि यह जो प्रतिबन्ध लगा दिया गया है कि ऐसी यात्रा सिर्फ स्पॉन्सर्ड बाई गवर्नमेंट हों, उसको संशोधित कर के यह व्यवस्था कर ली जाए कि यदि कोई यात्रा पार्लियामेंट के किसी मेम्बर के द्वारा स्पॉन्सर्ड हो, जो कि अपनी कांस्टीट्यूएन्सी के किसानों को देश के बड़े-बड़े विकास-कार्यों को दिखाने के लिए ले जाना चाहता हो, तो उसको भी इस विषय में सुविधा दी जाए । बल्कि मैं तो यह भी निवेदन करूँगा कि इस सम्बन्ध में नियम बनाते समय अगर किसानों या उसी तरह के दूसरे लोगों की भी राय ले ली जाये, तो ज्यादा अच्छा होगा ।

श्रीमल अंग्रेजी में

मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा कि कमेटीज काम कर रही है। मैं तो यह निवेदन करूंगा कि एक कमेटी में मैं भी हूँ, लेकिन मुझे यह सूचना मिली है कि अब उन कमेटीज को बैठें नहीं होंगी और उनको मॉनिटरिंग को बन्द कर दिया गया है।

नार्दर्न रेलवे में कामर्शल स्टाफ को वर्दी दी जाती है। लेकिन दुर्भाग्य से जिस कांस्टो-युन्सो से मैं आता हूँ, वहाँ पर — मथुरा में — सेंट्रल रेलवे के कामर्शल स्टाफ को वर्दी नहीं दी जाती है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर एक रेलवे में ऐसा किया जा रहा है, तो कोई कारण नहीं है कि दूसरे रेलवे के कामर्शल स्टाफ को भी उसी प्रकार वर्दी न दी जाये।

जो माननीय सदस्य अब तक बोले हैं, उन सब ने अपनी-अपनी कांस्टीट्यूएन्सी की विशेषता बताई है, मैं भी निवेदन करना चाहता हूँ कि मथुरा भी किसी से कम महत्वपूर्ण स्थान नहीं है, जिसको और रेलवे मंत्रालय का ध्यान नहीं जाना चाहिये। मैं समझता हूँ कि वहाँ पर न केवल उस ज़िले और सूबे से, बल्कि उस से भी आगे जाये, तो सारे देश और दूसरे देशों से भी यात्री आते हैं और वे आ कर मथुरा को देखते हैं। केवल आर्थिक दृष्टि से ही नहीं, बल्कि ऐतिहासिक दृष्टि से भी मथुरा का महत्व है। वहाँ पर गोवर्द्धन और बलदेव आदि कुछ ऐसे स्थान हैं, जिनको अगर रेलवे लाइन से मिला दिया जाये, तो बहुत उपयुक्त होगा।

मुझे यह मालूम हुआ है कि एक प्रोजेक्ट थी कि मथुरा से अलीगढ़ तक ब्राडगेज लाइन बिछा ली जाए। उस प्रोजेक्ट पर विचार किया जाये। मैं समझता हूँ कि वह लाइन बन्दान कर जा सकती है।

मथुरा में रेलवे का एक पुल है, जिसके सम्बन्ध में मैंने मंत्री महोदय से निवेदन किया था। उस पुल से यात्री और गाड़ियाँ निकला करती थीं। लेकिन स्टेट गवर्नमेंट के पी० डब्ल्यू० डी० न वहाँ पर जो पुल बना दिया है, उस से गाड़ियों का तो रास्ता हो गया है, लेकिन वह दूर हो गया है। इस वजह से जो गैलरियाँ बनी हुई थीं, जिस से जनता निकला करती थी, उनको अब बन्द किया जा रहा है। इस से जनता को कठिनाई हो जायेगी। ऐसा मालूम हुआ है कि उस रेलवे पुल के लिए पहले ही टैक्स लगाया गया था और उस टैक्स से पुल को पूरी कीमत वसूल कर ली गई थी। जिस पुल को जनता से पूरी कीमत वसूल कर ली गई हो, उसको यात्रियों के लिए बन्द कर देना उचित नहीं है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह मेरी प्रार्थना पर पुनः विचार करें और यह देखें कि यात्री जमुना से पास दूसरी तरफ जाते हैं और गैलरियों से निकलने के अलावा और कोई रास्ता नहीं है। पुल तो वहाँ रहेगा। उसमें कुछ सुधार हो रहा है, लेकिन उस सुधार के साथ-साथ अगर उन गैलरियों को रहने दिया जाये, तो उस में कोई कठिनाई नहीं होगी।

मैंने देखा है कि जहाँ-जहाँ पर मेले होते हैं, वहाँ के लिए स्पेशल गाड़ियाँ चलाई जाती हैं। मथुरा में कुछ ऐसे मेले होते हैं, जिन में एक-एक महीने में चौदह-पंद्रह लाख यात्री आते हैं। मैंने रिपोर्ट्स में देखा है कि हरिद्वार जैसे स्थान के लिए स्पेशल गाड़ियाँ चलाई जाती हैं। उसी तरह मथुरा के लिए भी इस तरह का प्रबन्ध किया जाये और वहाँ के लिए भी मेलों के समय स्पेशल गाड़ियाँ चलाई जायें। इस से न केवल वहाँ की जनता को, बल्कि बाहर की जनता को भी सुविधा होगी। मेलों के समय मथुरा स्टेशन पर बहुत ज्यादा भीड़ कट्ठी हो जाती है। मथुरा में काफ़ी गाड़ियाँ जाती हैं, लेकिन ज्यादातर वे इस प्रकार की होती हैं, जो कि थर्ड क्लास के यात्रियों के लिए ज्यादा उपयुक्त नहीं होती हैं।

[श्री दि० सि० चौधरी]

रेलवे मंत्रालय के सम्बन्ध में जो सब से पहली डिमांड रखी गई है, उसको देखने से मालूम होता है कि मंत्रालय और विशे कर बोर्ड के खर्च में ४४,००० रु० की कमी की गई है। हालांकि वह रकम कोई ज्यादा नहीं है, लेकिन इस परिस्थिति में, जबकि सब जगह खर्च बढ़ाया जा रहा है इस कमी के लिए रेलवे मंत्रालय धन्यवाद का पात्र है।

इस सम्बन्ध में मैं यह भी कहूंगा कि इस मंत्रालय को देख कर और मंत्रालय भी इसका अनुकरण करेंगे। जिस तरह से इस मंत्रालय ने इस वर्ष धन्यवाद प्राप्त किया है, मैं आश करता हूँ कि अगले वर्ष भी वह उसी तरह से कार्य करता रहेगा और हम लोग उसी तरह से एकमत हो कर उसको धन्यवाद और बधाई देते रहेंगे।

†श्री च० क० भट्टाचार्य (रायगंज) : मैं एक मामले का जो कि रेलवे बजट से तो संबंध नहीं रखता, परन्तु रेलवे से संबंध रखता है जिक्र करना चाहता हूँ। यदि सरकार म्रूनगरी क्षेत्र देने के लिये पाकिस्तान को मना सके जिस में होकर गीतनदान-लोकगोत्र मार्ग गुजरता है तो आसाम से सीधे मार्ग में अनुभव की जाने वाली सब कठिनाइयां दूर हो जाएंगी। त्रिपुरा में एक क्षेत्र हमारे कब्जे में था यह पाकिस्तान रेल मार्ग पर अवस्थित था। हम ने अत्यंत उदारतापूर्वक यह भूक्षेत्र उस देश को नेहरू-नुन समझौते के अर्न्तगत दे दिया है। हमें उसी समय उस क्षेत्र पर नियंत्रण के लिए बातचीत करनी चाहिये थी।

रेलवे प्रशासन मंत्री महोदयों द्वारा दिए गये आश्वासनों को पूर्ण नहीं करता है। रेलवे इस आश्वासन की पूर्ति करने में असफल रही है कि पश्चिम दीनाजपुर रेल द्वारा मिला दिया जायेगा; उन्होंने बारसोई-राधिकापुर सैक्शन को बड़ी लाइन में बदलने का आश्वासन भी नहीं पूरा किया है। पाकिस्तान सीमा तक पहुंचने के लिये केवल यही एकमात्र मार्ग उपलब्ध है।

केलूरियाघाट-सिलीगुड़ी रेल मार्ग को मिलाना गलत है, यदि पूर्ववर्ती लाइन को मिलाया जाता तो यह मार्ग काफी छोटा हो जाता।

माननीय मंत्री सारे क्षेत्र का निरीक्षण कर और वहां जा कर इन तथ्यों को देखें।

†श्री करुथिरमण (गोबीनेट्टिपलयम) : मैं माननीय मंत्री को जो उन्होंने आपातकाल में काम किया है बधाई देता हूँ।

दूसरा दर्जा समाप्त कर देना चाहिये। केवल "लोअर और अपर क्लास" ही रहनी चाहिये। दूसरे दर्जे में न तो काफी जगह रहती है और न सुविधाएं ह।

इस आपातकाल में सेवानिवृत्त पदाधिकारियों से रियायती और फ्री पास तुरंत वापस ले लेना चाहिये, क्योंकि इसका काफी दुरुपयोग होता है। डाक और तार विभाग के कर्मचारियों को मुफ्त पोस्टकार्ड और टेलीफोन करने की सुविधाएं भी दी जाती, तो रेलवे कर्मचारियों को पास इत्यादि की सुविधाएं क्यों दी जायें। ट्रेवल एजेंसियों के लिये आरक्षित स्थानों में कमी करनी चाहिये ताकि आम मुसाफिरों को सीटें मिलने में सुविधा रहे।

प्रथम श्रेणी में नवीन आदर्श डब्बे लगाये जायें जिन में प्रत्येक बर्थ के लिये एक शौचालय हो।

†मूल अंग्रेजी में

३० से ४० किलोमीटर के फासले वाले मार्गों पर डीजल इंजन काम में लाए जाएं ताकि यात्री समय पर अपने अपेक्षित स्थान पर पहुंच सकें ।

वामराननगर को सत्यमंगलम से मिलाने वाली लाइन तीसरी योजना में ही निमित्त की जानी चाहिये । ईरोड से डिंडीगल रेलमार्ग के साथ ही यदि उपरोक्त रेल मार्ग का निर्माण किया जाये तो अरसीकेटे और हुबली को छोड़ा जा सकता है तथा दक्षिण और बम्बई के बीच फासले में २०० किलोमीटर कमी की जा सकती है ।

म।स. राज्य म.थेनी और गुडनूर के बीच रेल मार्ग आवश्यक है ।

हमारा कल्याणकारी राज्य है । पिछड़े हुए और आगे बढ़े हुए क्षेत्रों का अन्तर नहीं किया जाना चाहिये ।

श्री रा० गि० बुबे (बीजापुर उत्तर) : सभापति महोदय, इस समय सदन में रेलवे डिमांड्स पर चर्चा चल रही है । रेलवे बजट के डिस्कशन के अवसर पर काफी चीजों का ख्याल किया गया और काफी बातों पर रोशनी डाली गई । मैं नहीं समझता कि इस अवसर पर पुनः उन सब चीजों में जाना उचित होगा । इस में कोई शक नहीं है कि रेलवे बोर्ड ने या रेलवे मिनिस्टरी ने इस इमरजेंसी के सिलसिले में, इस गम्भीर स्थिति, में जो कुछ कार्यवाही की है वह स.स.स. के धन्यवाद के काबिल है ।

रेलवे बोर्ड के अधिकारियों या रेलवे मंत्रालय के कर्मचारियों के बारे में यह तो दावे के साथ नहीं कहा जा सकता कि उन्होंने कोल, स्टील आदि चीजों के यातायात के बारे में जो बोटेलनेक्स थे, उन बोटेलनेक्स को रिमूव करने में कामयाबी हासिल की है लेकिन इस इमरजेंसी को फेस करने में उन्होंने काफी काबलियत बताई है । इस के लिए सदन को रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देना चाहिये ।

जहां तक रेलवे रिसर्च डिविजन का संबंध है, मेरी समझ में रेलवे की ट्रांसपोर्ट प्रावलम्ब को हल करने के बारे में वह बहुत अच्छा कार्य कर रहा है ।

रेलवे में जो कर्मचारी हैं, वे एकैडेमिक दृष्टि से क्वालिफाइड हों या न हों, लेकिन मेरे ख्याल में अगर अदना से अदना कर्मचारी को भी सही आपरटनिटी मिले, तो वह काफी अच्छी तरह से काम कर सकता है । मसलन प्राबलम आफ मेमटेन स एंड रिपेयर्स का सवाल आता है । मैं रेलवे मंत्रालय से अपील करूंगा कि जिस प्रकार प्राइकेशन के बारे में बोनस इन्सेन्टिव स्कीम चलाई जा रही है, जिसकी वजह से प्राइकेशन काफी बढ़ा है, अगर उसी तरह मेमटेनेंस एंड रिपेयर्स के क्षेत्र में भी—उसकी आर्डिनरी प्रावलम्ब के लिये नहीं, बल्कि न्यूट्रल प्रावलम्ब के लिए फारेन एक्सपर्ट्स की सहायता लेने के बजाये अपने कर्मचारियों को अवसर दिया जाये, तो मुझे पूरा यकीन है कि इन प्रावलम्ब को भी हम साल्व कर सकेंगे ।

जहां तक वैस्टेज का संबंध है, कुछ त्रुटियां तो हैं, लेकिन रेलवे मंत्री ने कहा है कि अगर इस बारे में कोई सजेस्टियन्स स.स.स. में दी जायगी, तो वह उन पर विचार करेंगे । मेरा ख्याल है कि डिविजनल लेवल पर जो कमेटीज हैं, जैसे कि रेलवे की डिस्ट्रिक्ट एडवाइजरी कमेटीज हैं, अगर उनके मैम्बर्स को स्टोर्ज वगैरह चैक करने की सुविधा दी जाये, तो कुछ हद तक यह सवाल हल करने में सहायता मिलेगी ।

अब मैं मैसूर प्रदेश के कुछ गम्भीर सवाल आप के सामने रखने की कोशिश करूंगा । मैं यह महसूस करता हूं कि रेलवे मंत्री हर एक काम को तो नहीं कर सकेंगे, लेकिन मेरे दोस्त डिप्टी मिनिस्टर साहब, श्री रामस्वामी, जब वहां आए थे, तो कुछ बात उनके सामने रखी गई थी और मुझे संतोष है कि उन्होंने वहां के कुछ सवालों पर गौर कर के कुछ सहायता की है ।

[श्री रा० गि० दुबे]

रेलवे मंत्रालय ने हास्पेट से गुंटकल लाइन को डबल करने का फैसला किया है। यह बहुत अच्छा फैसला है क्योंकि हास्पेट एरिया में आयरन और कोयला का दायरा होता है। वह मद्रास जाता है और वहां से फारेन कंट्रीज को एक्सपोर्ट होता है। लेकिन उसी दृष्टि से अगर देखा जाये, तो हास्पेट से हुबली को आइरन आता है, हुबली से वह कारावार पोर्ट जाता है और कारावार पोर्ट से वह जापान, मिडल ईस्ट और दूसरे कंट्रीज को जाता है। अभी मैंने अतिरिक्त तरीके से सुना है कि हास्पेट से हुबली और कारावार जाने में जो खर्चा आता है, वह मद्रास जाने के खर्च से भी कम होता है और इस प्रकार कारावार से विदेशों को माल आसानी से भेजा जा सकता है। माननीय मंत्री जी से मेरा यह झगड़ा है कि जब वह हास्पेट और गुंटकल लाइन को डबल कर रहे हैं, तो फिर वह हास्पेट और हुबली के केस को भी उसी दृष्टि से क्यों नहीं देखते हैं ?

हरिहरकोट्टुर के बारे में प्लानिंग कमीशन ने फैसला किया था कि वहां पर नई लाइन बननी चाहिये, क्योंकि तुमकूर और चित्रदुर्ग वगैरह इलाके पचास या सौ साल तक आयरन और सप्लाय कर सकते हैं। यह बात भी गौर करने के काबिल है।

गोआ पोर्ट वास्तव में एक अच्छा पोर्ट है। हास्पेट से हुबली और हुबली से गोआ पोर्ट से माल विदेशों को भेजा जा सकता है। अगर हुबली और गोआ पोर्ट के बीच भी डबल लाइन बिछाने के प्रश्न पर विचार किया जाये, तो उससे इस प्रदेश के सवाल हल करने में बहुत मदद मिलेगी।

अन्त में मैं रेलवे मंत्री जी से कहूंगा कि इस रिजन के जो सवाल हैं, उन के बारे में दक्षिण में, और खासकर मैसूर और मद्रास के लोगों में, यह भावना है कि हमारी तरफ काफी ध्यान नहीं दिया जाता है। इस लिये वह इस तरफ भी ध्यान देने की कोशिश करेंगे, यह आशा करते हुए मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

इन चन्द शब्दों के साथ मैं आप का शुक्र गुजार हूँ कि आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया।

श्री बृज बिहारी महरोत्रा (बिल्हौर) : चेयरमैन साहब, मैं आप का बहुत आभारी हूँ कि आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया है। मैं इस अनुदान के लिये माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। रेलवे की व्यवस्था में इस तरह की उन्नति हुई है कि जिसकी प्रशंसा करनी चाहिये। चीन के आक्रमण के वक्त रेल विभाग और उसके कर्मचारियों ने जिस तत्परता से काम किया और उस समय ट्रांसपोर्ट की फैसिलिटीज को पैदा करके जो कामयाबी हासिल की, उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं।

जहां तक थर्ड क्लास का प्रश्न है, इस बात पर विचार करना चाहिये कि उसमें जो भीड़ होती है, उसको कैसे कम किया जाय। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि पैसेंजर गाड़ियों में कुछ डिब्बे बढ़ाए जायें, ताकि भीड़ कम हो। उन्होंने थर्ड क्लास के किराये नहीं बढ़ाए हैं, इसके लिए वह धन्यवाद के पात्र हैं। लेकिन थर्ड क्लास के पैसेंजर्स को बहुत मामूली सुविधाएं भी नहीं मिलती हैं। मिसाल के तौर पर ब्रांच लाइन में जो गाड़ियां चलती हैं, उनमें पंखे नहीं लगे हैं। मैं निवेदन करूंगा कि ऊंची क्लास के पैसेंजर्स को तो सुविधाएँ मिलती हैं, लेकिन थर्ड क्लास के पैसेंजर्स के जरिये से रेलवे विभागों को बड़ी आमदनी होती है, इस लिये उनकी सुविधाओं का भी कुछ ध्यान रखना चाहिये।

कानपुर में सेंट्रल रेलवेज और नार्थ ईस्टर्न रेलवे का जो थर्ड क्लास का बुकिंग आफिस है, वह एक छोटा सा काबुक है। उसका बरामदा चार पांच फीट चौड़ा है। सैंकड़ों आदिमियों को टिकट लेने के लिए लाइन बना कर बरसात, धूप और जाड़े में खुले में खड़ा रहना पड़ता है। कानपुर इतना बड़ा शहर है, जिसमें हजारों पैसेंजर आते जाते

हैं। वहां पर यह दुर्दशा है कि टिकट लेने के लिए लोगों को पानी में भीगना पड़ता और गर्मियों में धूप में तपना पड़ता है। वहां पर बगल में मुसाफिरखाना बना है, लेकिन टिकटघर अलग है। जो रेलवे ब्रिज है, उसको बीच में खतम कर दिया गया है और थर्ड क्लास का जो बड़ा मुसाफिरखाना बनाया गया है, उसको उस ब्रिज से नहीं जोड़ा गया है। इसका नतीजा यह होता है कि आदमी ब्रिज से उतर कर मुसाफिरखाने आता है और अगर वर्षा होती है, तो उसको भीगना पड़ता है। इस तरफ बाहर जो खुला प्लेटफार्म है, उसको कवर करने की जरूरत है। अगर ब्रिज को थर्ड क्लास के मुसाफिरखाने से मिला दिया जाए, तो एक बहुत बड़ी असुविधा दूर हो जायेगी।

जिस वक्त श्री लाल बहादुर शास्त्री रेल मंत्री थे, उस वक्त कानपुर के माल रोड पर जो दो लेवल क्रॉसिंग हैं, जहां पर ट्रैफिक जैम हो जाता है और लोगों को आध-आध घंटे खड़ा रहना पड़ता है, वहां पर ओवर-ब्रिज बनाने का सुझाव था। जिसे शास्त्री जी ने स्वीकार किया था। उस बात को आज जमाना हो गया, लेकिन माल रोड की लेवल क्रॉसिंग पर ओवर-ब्रिज नहीं बन सके हैं। एक ब्रिज तो बनना है मरे कम्पनी के पास और दूसरा इलेक्ट्रिक हाउस के पास, जो कि लम्बाई की दृष्टि से माल रोड के बिल्कुल सेंटर में पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि वह कानपुर की इस जरूरत की तरफ ध्यान देने की कृपा करें।

पनकी के पास जो लेवल क्रॉसिंग है, वहां पर भी असुविधा होती है। वहां पर भी लोगों को आध-आध घंटे तक खड़े रहना पड़ता है। एक प्रोजेक्ट था कि अगर वहां पर ओवर-ब्रिज नहीं बन सकता है, तो रेलवे लाइन के बराबर-बराबर दाहिनी तरफ सड़क बना कर गोविन्द नगर के साथ मिला दिया जाये। इस अवस्था में वह ओवर-ब्रिज बनाने की जरूरत नहीं रह जायेगी। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि इन दोनों में से एक उपाय को काम में लाया जाए।

अब मैं अपने क्षेत्र के छोटी लाइन के उन स्टेशनों के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ, जो कि कानपुर से फर्रुखाबाद तक हैं। हर एक स्टेशन पर प्लेटफार्म नहीं है, जिसका नतीजा यह है कि अक्सर मुसाफिर गाड़ियों से उतरने या चढ़ने में गिरते हैं और चोट खा जाते हैं।

मंघना स्टेशन के ठीक सामने इन्टर कालेज है, जिसमें करीब-करीब एक हजार विद्यार्थी पढ़ते हैं। वहां पर जो लेवल क्रॉसिंग है, वह रेलवे स्टेशन से बहुत दूर है। अगर विद्यार्थी लेवल क्रॉसिंग से जाना चाहें, तो उनको बड़ा चक्कर खा कर जाना पड़ेगा। आप जानते हैं कि विद्यार्थियों की प्रवृत्ति यह होती है कि वे लम्बा चक्कर नहीं लगाना चाहते हैं। इसका नतीजा यह है कि वे स्टेशन के सामने से लाइन को क्रॉस कर के कालेज में जाते हैं। अक्सर ऐसा हुआ है कि विद्यार्थी या दूसरे लोग जख्मी हुए या मर गए। उस कालेज के अथारिटीज की तरफ से माननीय मंत्री जी की सेवा में प्रार्थनापत्र भी आया हुआ है कि रेलवे के प्लेटफार्म के बगल एक लेवल क्रॉसिंग बना दिया जाये। अगर उसको बनाने में असुविधा है, तो मेरी प्रार्थना है कि रेलवे स्टेशन के बाहर की तरफ, जहां से ग्रांड ट्रंक रोड जाती है, एक ऐसा ब्रिज बना दिया जाये, जिससे विद्यार्थियों को रेलवे लाइन के पार आने-जाने में सुविधा हो सके। इससे विद्यार्थियों को जाने की सुविधा हो जाएगी।

नारदन रेलवे के झींझक स्टेशन पर जनता ठहरा करती थी। यह बड़ी मंडी है और कानपुर से तीस मील पर है। जनता के यहां न ठहरने का नतीजा यह है कि मुसाफिरों के

[श्री बृजबिहारी महरोत्रा]

लिए केवल दो गाड़ियाँ रह जाती हैं। मेरी प्रार्थना है कि वहां पर जनता के ठहरने की फिर व्यवस्था की जाए।

बिठूर का स्टेशन टरमिनस स्टेशन है। जब श्री गाडगिल उस समय के रेल मंत्री वहां गए थे तो उन्होंने आश्वासन दिया था कि बिठूर को मेन लाइन पर लाया जाएगा। मालूम होता है कि वह आश्वासन गाडगिल साहब के जाने के साथ रद्दी की टोकरी में चला गया। बिठूर एक तीर्थ स्थान है जहां हजारों यात्री रोजाना आते रहते हैं। वहां बीजल की गाड़ी जाने लगी है। इसका परिणाम यह होता है कि वह यात्री जिनके पास ज्यादा सामान होता है वे उससे नहीं जा पाते।

मैंने देखा है कि आपने अनेक स्टेशनों पर इस तरह के साइन बोर्ड लगा रखे हैं कि फलां स्थान के लिए यहां से गाड़ी बदली जाएगी। मैं चाहता हूं कि संधना जंक्शन पर भी आप इस तरह का साइन बोर्ड लगा दें कि यहां से बिठूर श्री ब्रह्मावर्त के लिए गाड़ी बदली जाती है। इसी तरह से कल्याण पुर स्टेशन से बिठूर सड़क के रास्ते नौ मील है। मेरा सुझाव है कि कल्याणपुर स्टेशन पर भी इस तरह का साइन बोर्ड लगा दिया जाए कि यहां से बिठूर श्री ब्रह्मावर्त सड़क के रास्ते नौ मील है।

सेंट्रल रेलवे के कई स्टेशनों के पास से बिजली की लाइन जाती है लेकिन उस लाइन से उन स्टेशनों पर बिजली नहीं ली गयी है। आठ महीने हुए जब हमको रेलवे यूजर्स कंसल्टेटिव कमेटी ने आश्वासन दिया था कि चौरा, मलासा, लालपुर, आदि स्टेशनों पर, जिनके पास से बिजली की लाइन जाती है, बिजली दे दी जाएगी, लेकिन आठ महीने हो गए इन स्टेशनों पर अभी तक बिजली नहीं आयी है। मेरा अनुरोध है कि जो आश्वासन दिया गया है उसको पूरा किया जाए और इन स्टेशनों पर बिजली की रोशनी पहुंचायी जाए।

सेंट्रल रेलवे की एक लाइन कानपुर से बांदा को जाती है। उस पर एक स्टेशन पतारा है। वहां प्लेटफार्म ऊंचा न होने से एक्सीडेंट होते रहते हैं। मेरी प्रार्थना है कि वहां के प्लेटफार्म को ऊंचा किया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं फिर रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूं और आशा करता हूं कि जो बातें मैंने कहीं हैं उन पर ध्यान दिया जाएगा और उन पर शीघ्र कार्यवाही की जायगी।

†सभापति महोदय : माननीय मंत्री आपने उत्तर के लिये कितना समय लेंगे।

†श्री स्वर्ण सिंह : लगभग ३० से ४० मिनट लूंगा।

†श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा : : उस ओर से ६ सदस्य लगातार बोले हैं ?

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : उस पार्टी के ६ सदस्य बोल चुके हैं।

†सभापति महोदय : मझे तो जो सूची दी गई है मैं तो उसके अनुसार चलूंगा।

श्री दे० शि० पाटिल : (यवतमाल) : सभापति महोदय, आपने जो मुझे मौका दिया है उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। रेलवे मंत्री सन्दार स्वर्ण सिंह ने एक उत्तम

†मूल अंग्रेजी में

प्रशासक की ख्याति अर्जित की है। अगले वित्त वर्ष के लिए उन्होंने जो रेलवे का कार्यक्रम रखा है और जो धोरण स्वीकार किया है उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

नैरोगेज रेलवे के बारे में गवर्नमेंट की नीति है कि उसे बन्द करना है। यह दो हजार मील की है और दुर्भाग्य से इसका कुछ हिस्सा मेरे क्षेत्र में भी है। इसके वर्किंग को देखते हुए यही कहना पड़ता है कि इसको जल्द बन्द कर दिया जाए। मुर्तिजापुर से यवतमाल की यह ७८ मील की लाइन है। यवतमाल एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र है और यहां विशाल आबादी है। इस विशाल आबादी के लिए केवल यही रेलवे लाइन है जिस पर मुसाफिर गाड़ियां आठ मील प्रति घंटे की औसत चाल से चलती हैं। और इसकी चाल पहले से भी गिर गयी है। इस रेलवे से सफर करना खतरनाक है। केवल सरकार की नीति नैरोगेज को बन्द करने की है इसीलिए मैं इसको बन्द करने के लिए नहीं कहता, बल्कि इससे सफर करना खतरनाक है इसलिए भी मैं इसको बन्द करने को कहता हूँ।

इस सदन में अनेक माननीय सदस्यों ने दुर्घटनाओं का जिक्र किया है, लेकिन इस लाइन पर खास तौर की दुर्घटनाएं होती हैं जो और लाइनों पर नहीं होती। इस प्रकार की एक दुर्घटना का हाल में आपके सामने रखना चाहता हूँ। मुर्तजापुर से यवतमाल और लासीना स्टेशन ऊंचाई पर हैं और ट्रेन चढ़ नहीं पाती। इंजिन डब्बे खींच नहीं पाता। दिनांक १६ फरवरी को जब ड्राइवर ने खींचने की कोशिश की तो इंजिन और एक डब्बा तो आगे चला गया और पांच मुसाफिर डब्बे, जिनमें ३०० मुसाफिर थे, और एक माल का डब्बा अलग होकर पीछे १२ मील अपने आप चले गए। ऐसी दुर्घटनाएं इस लाइन पर अक्सर होती रहती हैं। यह लाइन एक ब्रिटिश कम्पनी के पास है जो इसकी कोई चिन्ता नहीं करती।

स्टाफ वालों के लिए कोई सुविधा नहीं दी जाती। कर्मचारियों के लिए क्वार्टर नहीं हैं, न डिसपेंसरी है। यवतमाल शहर में झोंपड़ियों तक में बिजली है लेकिन यवतमाल रेलवे स्टेशन में बिजली नहीं है। पैसेजर्स के लिए अनेक दिक्कतें हैं। मैंने बहुत सी दिक्कतें बताई भी हैं। लेकिन स्टाफ के लिए भी बहुत सी दिक्कतें हैं। यह कम्पनी बिलकुल खयाल नहीं करती लेकिन कम्पनी का जो एग्रीमेंट है, जो कंट्रैक्ट है, वह हर साल बढ़ाया जाता है। मैं आपके जरिए मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि इस पर ध्यान रखें और उसका कंट्रैक्ट बंद कर के सरकार को यह रेलवे अपने हाथ में ले लेनी चाहिए।

एक मिनट में मैं एक महत्व की बात आपके सामने रखता हूँ। इस बारे में मैंने रेलवे मंत्रालय को लिखा भी था। वह बात यह है कि धाखा—पूसद लाइन जो कि बहुत साल पहले बंद की गई है उसको फिर से शुरू करना चाहिए। इसके लिए हमारे माननीय नेता आदरणीय डा० अणे० ने इस लाइन को फिर से शुरू करने का केस बहुत अच्छे तरीके से कल रक्खा था। आज डा० पं० शा० देशमुख ने इसके बारे में जिक्र किया है। मैंने इस लाइन को शुरू करने के लिए पिछले साल भी कहा था लेकिन मेरी आवाज मंत्रालय तक नहीं पहुंची। अब तक मेरी आवाज माननीय मंत्री श्री स्वर्ण सिंह तक नहीं पहुंची लेकिन डा० अणे और देशमुख साहेब की आवाज तो मुझे उम्मीद है उन तक जरूर पहुंचेगी और वह इधर ध्यान देंगे। मेरा निवेदन है कि जो आश्वासन इस गवर्नमेंट और मंत्री महोदय ने दिया था वह आश्वासन पूरा किया जाय। यह आश्वासन दिया गया था कि फस्टे प्रायरटी बिल बी गिवेन टु रिस्टाट ईट। मैं आपके जरिए मांग करता हूँ कि वह आश्वासन पूरा किया जाय और इस लाइन को चालू किया जाय। एक प्रार्थना मैं और करना चाहता हूँ

[श्री वं० शि० पाटिल]

कि कम से कम जवाब देते समय मंत्री महोदय यह बतलायें कि हम इसके बारे में इनक्वायरी करायेंगे कि आया यह फिर से शुरू हो सकती है अथवा नहीं। कम से कम इतना आश्वासन तो मंत्री महोदय अपने जवाबी भाषण में देने की कृपा करें ही। बस यही प्रार्थना मैं आपके जरिए मंत्री महोदय से करूंगा।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री (विजनौर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्रालय को कुछ आवश्यक सुझाव इस मांग के सिलसिले में देना चाहता हूँ। पहला सुझाव तो यह है जोकि पिछले दो वर्षों से बराबर ही रेलवे मंत्रालय के अनुदानों की चर्चा के समय देता आया हूँ कि रेलवे को सब से अधिक आमदनी तृतीय श्रेणी के यात्रियों से मिलती है। तीसरी श्रेणी के यात्रियों को जहाँ अन्य प्रकार की अधिक सुविधाएं आप दे रहे हैं, अगर एक सुविधा उस में इतनी और बढ़ा दें कि छोटे छोटे स्टेशनों पर जहाँ गाड़ियाँ बहुत कम देर रुकती हैं, अगर तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिए कुछ सहायक इस प्रकार के रेलवे के अधिकारी नियुक्त कर दिये जाय जिस से गाड़ी चल रही है, वह लटक रहे हैं, अन्दर डिब्बे में घुसने नहीं पा रहे हैं, जगह नहीं मिल रही है और रेल छूट रही है अथवा बहुत से स्थानों पर ऐसा होता है कि डिब्बे में जगह होती है लेकिन पहले बैठे हुए पैंजरस जगह होने के बावजूद अन्दर आना चाहने वालों को स्थान नहीं दे पाते, अगर रेलवे के कुछ अधिकारी हों जोकि उन को स्थान दिला दें और अन्दर बैठाने में समझता हूँ कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिए आप की ओर से बहुत सुविधा की बात हो जायगी।

दूसरी बात में यह कहना चाहता हूँ कि एक गाड़ी जो उत्तर रेलवे की पठानकोट-सियालदह एक्सप्रेस, मुरादाबाद और सहारनपुर के रास्ते से हो कर चलती है, लक्सर और मुरादाबाद के बीच में यह गाड़ी हर एक स्टेशन पर पैंजर हो कर रुकती है परन्तु बदकिस्मती यह है कि यह गाड़ी पीछे पठानकोट से पंजाब की ओर से ही काफी भरी हुई आती है। इस गाड़ी को मुरादाबाद और लक्सर के बीच रोकने के लिए, जो पहले एक पसजर गाड़ी इस के अतिरिक्त चलती थी उस को अब समाप्त कर दिया गया है। परिणाम उस का यह है कि इस के अन्दर इतनी ज्यादा भीड़ होती है कि लोग इस में चढ़ ही नहीं पाते हैं। मैंने रेलवे बोर्ड से निवेदन किया था कि पैंजर गाड़ी को अगर चालू कर दिया जाय तो बहुत अच्छा हो। मुझे खुशी है कि रेलवे बोर्ड ने अपने कुछ अधिकारियों को वहाँ पर भेज कर उस की जानकारी ली और वह स्वयं इस बात से सहमत हुए कि उस गाड़ी में इतने भाग के अन्दर बहुत भीड़ रहती है। उन्होंने एक अलग डिब्बा लखनऊ सहारनपुर के बीच में उस गाड़ी में लगाना स्वीकार किया। लेकिन उस एक डिब्बे के बाद भी मैं समझता हूँ कि समस्या का पूरा समाधान नहीं हो पाया है। रेलवे बोर्ड ने अपनी चिट्ठी में यह भी लिखा था कि जब वहाँ डबल लाइन का काम पूरा हो जावेगा तो हम उस पहली पैंजर को भी चालू कर देंगे। मैं समझता हूँ कि वह काम लगभग अब पूरा हो चुका है और अधिक नहीं तो कम से कम तो उस में एक, आध डिब्बा तब तक के लिए और बढ़ा लीजिये लेकिन जल्दी से जल्दी इस पहली गाड़ी को चालू कर दगे तो इस बीच में गांव के किसानों को छोटे, छोटे स्टेशनों पर यह गाड़ी पकड़ने में जो दिक्कत होती है, उन्हें इस से बड़ी आसानी हो जायगी।

तीसरे नजीबाबाद गजरोला जो सैक्शन है इस के बारे में मैंने पहले भी यहाँ कई बार कहा है और फिर कहना चाहता हूँ कि इस सैक्शन पर कई स्टेशन इस प्रकार के हैं जो स्टेशन तो हैं, टिकट भी वहाँ पर बंटते हैं लेकिन इतना सब कुछ होते हुए भी वहाँ न तो तारघर है, कोई जा कर स्टेशन मास्टर को पूछे कि गाड़ी कितनी लेट है तो वह कहते हैं कि हम नहीं बतला सकते यहाँ तार का इंतजाम नहीं है, सिवाय इस के जब वहाँ सिगनल दे देते हैं घंटा भर पहले गाड़ी आने के समय जब भी आ जाय गाड़ी तो यहाँ से पास हो जायगी। एक इतना बड़ा सैक्शन और उस के स्टेशनों पर प्लेटफार्म न होना, स्टेशनों के ऊपर तारघर का इंतजाम न होना, मैं समझता हूँ कि यह कोई अच्छी चीज नहीं है।

एक अन्य बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि कुछ दिन पहले सैकेन्ड वर्ल्ड वार जिस समय चल रही थी तो इस लाइन को उखाड़ लिया गया था लेकिन इस से पहले देहरादून के लिए जो भी एक्सप्रेस गाड़ी दिल्ली से जाती थी वह वाया गजरौला, मौजमपुर, नारायण, लक्सर हो कर पास होती थी लेकिन अब जो देहरादून के लिए दिल्ली से गाड़ी जाती है तो वह मुजफ्फरनगर, सहारनपुर और रुड़की के रास्ते से हो कर जाती है। जब कि रात में उस लाइन पर कई और एक्सप्रेस गाड़ियाँ पास होती हैं तो देहरादून एक्सप्रेस को गजरौला, बिजनौर, मौजमपुर नारायण हो कर देहरादून के लिए पास कर दिया जाय। मैं समझता हूँ कि उस क्षेत्र के लोगों को भी उस से लाभ हो सकेगा।

सब से बड़ी बात यह है कि गढ़वाल का वह इलाका सुरक्षा की दृष्टि से भी अब एक बहुत महत्वपूर्ण रूप धारण करता जा रहा है। या तो उस गाड़ी को इधर की ओर हो कर डाइवर्ट कर दें तो अच्छा हो या फिर दिल्ली से कोटद्वार के लिए कोई दूसरी एक्सप्रेस गाड़ी उधर से पास कर दी जाय जिससे सीमा से सीधा सम्बन्ध रेल के जरिये दिल्ली से जोड़ा जा सके।

देहरादून एक्सप्रेस के सम्बन्ध में मैंने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को भी लिखा था लेकिन दुःख है कि अभी तक उस मांग के ऊपर कुछ सहानुभूतिपूर्वक विचार नहीं हो सका है। लक्सर और नजीबाबाद के मध्य में एक महत्वपूर्ण स्टेशन वालावाली है। यहां पर ग्लास का बहुत बड़ा कारखाना है और भी आसपास में कई अच्छे क्षेत्र हैं। मैंने निवेदन किया था कि शाम के बाद सुबह ८-९ बजे सुबह तक कोई इस तरफ गाड़ी नहीं है जिससे दूर जाने वाले लोगों को सुविधा हो। उनका उत्तर यह आया कि जो दूर जाने वाले कलकत्ता और लखनऊ के यात्री हैं वह हम को यहां से बहुत कम मिलते हैं। मेरा निवेदन मंत्री जी से यह है कि ६ महीने की परीक्षण के तौर पर इस को रोक कर देखें। अगर उस में परिणाम सुखद हो तो आप उस को आगे भी चालू रखें वरना जैसी अभी आप की व्यवस्था है फिर उस व्यवस्था को ज्यों का त्यों कर दें। इस से एक सब से बड़ा लाभ यह होगा कि उस क्षेत्र के बच्चे जो उधर लक्सर और नजीबाबाद की ओर पढ़ने के लिए जाते हैं उन को लौटने में और जाने के लिए बहुत अच्छी गाड़ी मिल सकेगी। उन पढ़ने वाले बच्चों की सुविधा का और खास तौर से गांव के किसानों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए यह आवश्यक है इस गाड़ी को यहां रोका जाय।

रेलवे में काम करने वाले उन कर्मचारियों के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ जो बिना टिकट सफर करने वाले लोगों को पकड़ते हैं। मेरा अनुमान ऐसा है शायद रेलवे के मंत्री भी मुझ से सहमत होंगे कि बिना टिकट यात्रा करने वालों का सिलसला हिन्दुस्तान के दो ही तीन प्रान्तों में विशेष रूप से है और जिन दो तीन प्रान्तों में विशेषरूपसे यह है, बदकिस्मती से उसमें एक वह भी प्रान्त है, जिसका कि मैं यहां पर प्रतिनिधि हो कर आया हूँ। बिहार के सम्बन्ध में भी कुछ इसी तरह की घटनाएं सुनी हैं। इन यात्रा करने वालों में अधिकांश नई पीढ़ी के वह नौजवान हैं जो स्कूल, कालिजों में पढ़ने के लिए जाते हैं। कभी कभी ऐसा होता है कि एक ही टिकट चैकर काफी बच्चों को वगैर टिकट पकड़ता है, कई बार ऐसे घटनाएं हुईं, टिकट चैकर बालकों को मारा गया है, बुरी तरह से उसे चोट पहुंचायी गयी। जहां इस तरह की घटनाएं होती हैं मेरा अपना इस प्रकार का निवेदन है कि वहां अगर पुलिस की विशेष व्यवस्था करें उन की सुरक्षा के लिए, ताकि वह बेचारे हिम्मत के साथ अपनी ड्यूटी अंजाम दे सकें, तो उस का लाभ जहां अपने रेलवे कर्मचारियों की सुरक्षा करना होगा, दूसरा उसका लाभ यह भी होगा कि जो नई पीढ़ी के नौजवान अपना भविष्य नहीं समझ रहे और गलत आदत जो वे सीखते जा रहे हैं, उन के ऊपर भी नियन्त्रण हो सकेगा। कई स्टेशनों का मुझे पता है जहां इस प्रकार की अवांछनीय घटनाएं घटी हैं।

अन्तिम बात और कह कर मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूँ। हमारे माननीय रेल मंत्री न केवल रेल मंत्री ही हैं बल्कि भारत सरकार ने उन के कंधों पर इससे भी एक बड़ी जिम्मेदारी

[श्री दे० शि० पाटिल]

सौंपी है जो इस संकट के अन्दर मैं समझता हूँ कि कैबिनेट के एक सीनियर मेम्बर होने के नाते उन के ऊपर केवल इस देश की सरकार ने नहीं बल्कि देशवासी भी उन की ओर आशा भरी दृष्टि से देख रहे हैं कि हमारे देश के सम्बन्ध जो पाकिस्तान के साथ उलझ गये हैं उन उलझी हुई गांठों को किस प्रकार हमारे केन्द्रीय मंत्रो सुलझाते हैं। इस का असर अगली पीढ़ी पर और भारत के अगले इतिहास पर भी पड़ेगा। यह प्रसंग वह नहीं है कि मैं उस चर्चा को उठाऊँ लेकिन चर्चा जो रेलवे मंत्रालय से सम्बन्ध रखने वाली है उस के सम्बन्ध में मैं अवश्व इस समय निवेदन करना चाहता हूँ और वह यह कि कई वर्षों से यह चाञ्च सदन के अन्दर चर्चा का विषय बनती रही है कि पाकिस्तान के दोनों भागों को मिलाने के लिए भारत से हो कर जो लिंक जोड़ी जानी थी उस के ऊपर सरकार ने क्या निर्णय लिया ? हमारे डिप्टी मिनिस्टर शाहनवाज़ खां ने कई बार स का उत्तर दिया है कि अभी स पर विचार हो रहा है। लेकिन अब जबकि आप देख रहे हैं कि पाकिस्तान की नीयत इस तरह की नहीं है कि वह भारत के साथ अपने सम्बन्ध अच्छे बना कर रख सके, मैं समझता हूँ कि भारतवर्ष को इतने वर्षों तक इस समस्या को डाटे रखना या लटका कर रखना कोई बुद्धिमत्ता की चीज़ नहीं होगी। कलकत्ते इस बार जहाँ वह और बहुत सारे बतों को करने जाय, कम से कम इस का निर्णय कर दें रेलवे लिंक वाली जो बात थी स को अन्तिम रूप से समाप्त कर दिया गया।

†रेल मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : 'जोनल' जनरल मैनेजरो के माध्यम से रेलवे का चलाना जिस पर रेलवे बोर्ड का सर्वोच्च नियंत्रण तथा निर्देश है, स्थायी सिद्ध हुआ है। जब एक माननीय सदस्य ने यह कहा कि रेलवे बोर्ड जो संसद् में कहा जाता है या जो मंत्री महोदय उन से करवाना चाहते हैं उस की ओर ध्यान नहीं देता, तो मुझे आश्चर्य हुआ। ऐसी कोई बात नहीं है। बोर्ड सभा में कही गई बातों की सावधानी से जांच करता है। माननीय सदस्यों के भाषणों के उद्धरण संबंधित रेलवे प्रशासनों को भेज दिए जाते हैं। यथार्थतः रेलवे प्रशासनों को यह आदेश दिया गया है कि संसद् के वाद विवाद का ध्यानपूर्वक अध्ययन किया जाय और सभा में दिए गए सुझावों पर कार्यवाही की जाय। सरकार, संसद् के नेतृत्व में जो नीतियां बनाती है उन के कार्यान्वयन के लिये रेलवे बोर्ड एक महत्वपूर्ण संगठन है।

रेलवे बोर्ड पदेन सरकार के सचिव होते हैं। रेलवे मंत्रालय में सचिव कार्यपालक अधिकारी होते हैं। अन्य मंत्रालयों में ऐसा नहीं होता है।

इस बात पर मतभेद हो सकता है कि सचिव पर कार्यपालक उत्तरदायित्व होना चाहिए या नहीं। रेलवे के कार्यों के लिए सचिव के स्तर के अधिकारियों के लिये यह आवश्यक है कि उन पर कार्यपालक उत्तरदायित्व होना चाहिए। ये अधिकारी क्षेत्र संगठन (फील्ड आरगोनाइजेशन) से होने चाहियें, क्योंकि ऐसे अधिकारियों को पर्याप्त अनुभव होता है। अतः उन्हें प्रशासन की समस्याओं से परिचय होता है।

रेलवे प्रशासन का काम एक विशेष प्रकार का है। सचिवालय स्तर पर कार्यक्षमता काफी हद तक उन अधिकारियों ने रेलवे के सम्पर्क से जो ज्ञान ग्रहण किया हो उस पर निर्भर है।

कुछ राज्य सरकारों में दूराजनीयर सचिवालय के सदस्य भी थे और सचिवालय का काम करते थे। जहाँ तक रेलवे बोर्ड का सम्बन्ध है यह योजना लाभदायक सिद्ध हुई है।

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे संघों से सम्बन्धित सदस्यों के भाषणों की सामान्य मुद्रा से मुझे कुछ दुःख हुआ । उन के भाषणों से ऐसा मालूम होता था कि रेलवे प्रशासन और रेलवे संगठनों में झगड़ा सा रहता था । मैं सभा को यह आश्वासन दिलाता हूँ कि विभिन्न स्तरों पर रेलवे प्रशासन रेल कर्मचारियों और रेल प्रशासन अच्छे सम्बन्ध बनाये रखने का अत्याधिक महत्व समझता है । एक 'रेलमैन' और दूसरे 'रेलमैन' में मतभेद नहीं है । एक गैंगमैन या पोइंटसमैन भी उतना ही रेलमैन है जितना रेलवे बोर्ड का सदस्य । मैं ने देखा है कि रेलवे बोर्ड के पुराने अधिकारी अपने आप को गर्व के साथ रेलवेमैन कहते हैं ।

†श्री प्रिय गुप्त : हम भी उन के आचरण पर गर्व करते हैं ।

†श्री स्वर्ण सिंह : मुझे प्रसन्नता है कि शनैः शनैः

†श्री प्रिय गुप्त : वर्गों में नहीं । उत्तर-पूर्व और उत्तर सीमांत रेलवे को लीजिये । किन्तु साधारणतया यह अच्छा है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : वह इस प्रकार बोलना जारी नहीं रख सकते ।

†श्री स्वर्ण सिंह : यद्यपि माननीय सदस्य के बोलने का ढंग कुछ कटुतापूर्ण है मैं जानता हूँ कि वह एक भद्र पुरुष हैं और मुझे यह आशा है कि शनैः शनैः मैं उन से अपना दृष्टिकोण मनवा लूंगा । कई बार वह इसे स्वीकार कर लेते हैं । कभी कभी वह मेरे सामने मान भी लेते हैं

†श्री प्रिय गुप्त : मैं क्षेत्र रेलवे के बारे में कह रहा था ।

†श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : वह आपस में ही वार्तालाप कर रहे हैं ।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं अध्यक्ष महोदय से ही बात कर रहा था ।

कभी कभी वह इस बात को भी स्वीकार कर लेते हैं कि उन के संघ के सदस्यों को ऐसा दृष्टिकोण अपनाना चाहिये जिस से कर्मचारी भी सहमत हों । मैं उस के विषय में असंतोष प्रकट नहीं करता क्योंकि कर्मचारियों की सहानुभूति और विश्वास उन के साथ होता है इसलिए वह उन की मांगों को जोरदार शब्दों में और कभी कभी प्रकटतः झगड़ा करने जैसे शब्दों में रखते हैं । किन्तु उन का अभिप्राय ऐसा नहीं होता ।

†श्री प्रिय गुप्त : यह एक कटाक्ष है जो मुझे पसन्द नहीं है—मैं उस प्रकार का व्यक्ति नहीं हूँ । उन्हें चाहिये कि मुझे अधिक अच्छी तरह समझें ।

†श्री स्वर्ण सिंह : मेरे लिए कठिनाई तो यही है कि वह अब तक मेरे बारे में पर्याप्त रूप से नहीं जानते ।

इसलिए जहां तक इन श्रम-सम्बन्धों का प्रश्न है हम इस बात का प्रयास कर रहे हैं कि उन के साथ हमारे अच्छे से अच्छे सम्बन्ध रहें । उस सीमा तक जहां तक हम कुछ संघों अथवा पदाधिकारियों की प्रत्याशा के अनुसार कार्य नहीं कर सके हैं मैं अपना दुर्भाग्य समझता हूँ और मैं अब भी इस बात के लिये प्रयास करता रहूंगा कि हम उन के साथ अच्छे से अच्छे सम्बन्ध स्थापित कर सकें ।

हम रेलवे के सामान्य वित्तीय पहलू पर चर्चा कर रहे थे । हमें याद रखना चाहिये कि रेलवे में कर्मचारियों पर सब से अधिक धन खर्च किया जाता है । इस से यह प्रकट होता है कि व्यक्ति का

[श्री स्वर्ण सिंह]

स्वरूप ही इस प्रकार का है। रेलवे के कार्य संपादन में कर्मचारियों का योग अत्यन्त महत्वपूर्ण है। इसलिए अबुद्ध निज हित के कारण भी हमें कर्मचारियों की अधिकाधिक सदभावना प्राप्त करनी चाहिये।

इसलिये प्रत्येक दृष्टिकोण से, इन विभिन्न प्रणालियों की स्थापना इसलिये की गई है कि श्रमिकों में इस प्रकार की भावना उत्पन्न करें कि वह रेलवे के कार्य में सक्रिय भागीदार हैं; इसीलिये हमेशा उन की सलाह ली जाती है और उन से निरन्तर परामर्श किया जाता है। हमें यह याद रखना चाहिये कि सेवा की शर्तें और सेवा के सम्बन्ध में शिकायतें निम्न श्रेणी और उच्च श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों में सम्बन्ध का केवल एक पहलू मात्र है। कुछ अन्य पहलू भी हैं, जैसे कार्य-कुशलता बढ़ाना, दुर्घटनाओं को रोकना और रेलवे कारखानों का उत्पादन बढ़ाना। इन मामलों के सम्बन्ध में कार्यकारी समितियां बनती रहती हैं और परामर्श तथा अन्य ऐसी निकट सम्पर्क की बातें चलती रहती हैं। मैं इस बात को स्वीकार करता हूँ कि कर्मचारियों का सुझाव स्वीकार करने से कई दिशाओं में महत्वपूर्ण सुधार हुए हैं।

इसलिये हमें उस दृष्टिकोण से इन सब बातों को देखना है और केवल इस कारण कि कुछ विशेष मामलों पर जैसे रियायतों, मांगों अथवा उपलब्धियों, अथवा जो कुछ भी इन्हें कहा जाये, कुछ मतभेद हैं हमें कोई आतंकवादी दृष्टिकोण नहीं अपनाना चाहिये। उन मतभेदों को दूर करने के लिये भी सरकार की सामान्य नीति न केवल रेलवे में अपितु किन्तु अन्य विभागों और राज्य-उपक्रमों में भी यही रही है कि स्वस्थ कार्मिक संघों को प्रोत्साहन दिया जाये। मुझे सभा को यह बताते हुए हर्ष होता है कि रेलवे के कर्मचारियों में क्षेत्रीय स्तर पर सुसंगठित और सुसंचालित कार्मिक संघों के प्रतिनिधि भी हैं। इसके अतिरिक्त अखिल भारतीय रेलवे बोर्ड स्तर पर कार्य करने वाले दो महत्वपूर्ण संघ हैं। गत वर्ष मैं इन दोनों संघों के वार्षिक समारोह में सम्मिलित हुआ था और उस सम्मेलन में व्याप्त भावना को देख कर मैं बहुत प्रभावित हुआ। उन की कुछ मांगें हैं। उन की उच्चाकांक्षायें भी होगी। कभी कभी ऐसा भी होता है कि आवश्यकता से अधिक वह मात्र स्थानीय समस्याओं में अन्तर्ग्रस्त हो जायें। किन्तु अधिकतर संघों के मस्तिष्क में उद्देश्य स्पष्ट थे और वह यह थे कि रेलवे के कार्यों को कुशलतापूर्वक और सुरक्षित रूप से चलाया जाये और कर्मचारियों के उचित हितों और महत्वाकांक्षाओं की भी रक्षा की जाये।

इतने बड़े संगठन में, जहां कर्मचारियों पर इतनी बड़ी राशि व्यय की जाती है, और देश के किसी अन्य मंत्रालय अथवा विभाग की तुलना में जिस के कर्मचारियों की संख्या सब से अधिक है, मतभेद होना स्वाभाविक है और इन मतभेदों को दूर करने के लिये कई उपाय अपनाये गये हैं।

हम स्थायी समझौता-वार्ता व्यवस्था के बारे में इस तरह वार्ता करते हैं जैसे वह कहीं बाहर से ला कर लागू की गई हो। वास्तव में रेलवे प्रशासन ने लगभग १२ वर्ष पहले रेलवे कर्मचारियों के संघठित संघों से विस्तारपूर्वक परामर्श किया था और वह इस निष्कर्ष पर पहुंचे थे कि कर्मचारियों में विश्वास और सन्तोष उत्पन्न करने का सर्वोत्तम उपाय यही है कि जिला-स्तर, विभागीय स्तर, क्षेत्रीय रेलवे स्तर और रेलवे बोर्ड स्तर पर चर्चा और समझौता वार्ता की जाये और यही प्रणाली चलती रही है। १०० में से ६० अथवा ६५ मामले तुरन्त और तत्क्षण निबटा दिये जाते हैं।

†श्री प्रिय गुप्त : न्यायाधिकरणों के सम्बन्ध में ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स्वर्ण सिंह : कठिनाई यह है कि उन का मस्तिष्क मेरे मस्तिष्क से अधिक तेजी से कार्य करता है । मेरी बूद्धि इतनी तीक्ष्ण नहीं है जितनी श्री प्रिय गुप्त की ।

†श्री प्रिय गुप्त : तीसरी व्यवस्था, न्यायाधिकरणों, के बारे में अभी कुछ नहीं किया गया । सभा को गलत जानकारी दी जा रही है ।

†श्री स्वर्ण सिंह : कभी कभी जब कोई व्यक्ति अशान्त हो उठता है तो मुझे कुछ भय सा लगता है कि सम्भवतः बात स्रष्ट हो गई है और इसीलिये वह बेचेनी अनुभव कर रहे हैं । जब वह भाषण दे रहे थे तब मुझे बेचेनी अनुभव नहीं हुई । और कुछ भी हो मैं भी उन से ऐसे शिष्टाचार की ही आशा करता हूँ ।

मैं ने पहली दो बातों का उल्लेख किया : एक विभागीय अथवा जिला स्तर और दूसरी क्षेत्रीय स्तर । यहां मामले पर चर्चा होती है और साधारणतया ६० से ६५ प्रतिशत मामले यहीं निबटा दिये जाते हैं । फिर उनका प्रश्न यह था कि तीसरी व्यवस्था के बारे में क्या हुआ ? इस बात से मैं यह समझता हूँ कि पहली और दूसरी व्यवस्था के बारे में वह संतुष्ट हो चुके हैं । तीसरी व्यवस्था रेलवे बोर्ड स्तर की है ।

†श्री प्रिय गुप्त : पहली व्यवस्था तो एक मजाक है ।

†श्री स्वर्ण सिंह : रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों और संघ के बीच इस विषय पर चर्चा हुई है और बहुत से प्रश्नों का समाधान हो गया है ।

इस तीसरी व्यवस्था के बारे में यह निश्चय किया गया था कि यदि कुछ अनिर्णित मामले हों और यदि सरकार यह विचार करे कि यह काफ़ी महत्वपूर्ण हैं अथवा ऐसे स्वरूप के हैं कि इनके विषय में किसी तीसरे बाहरी, स्वतंत्र और निष्पक्ष प्राधिकार, जैसे न्यायाधिकरण, का मत प्राप्त करने की आवश्यकता है तो यह भी हास्यास्पद है ।

†श्री प्रिय गुप्त : नहीं, श्रीमान् । यहां आप गलती पर हैं यह एक स्थायी व्यवस्था थी ।

†श्री स्वर्ण सिंह : इस विषय को समाप्त कर दिया जाये । आप को मेरा वक्तव्य स्वीकार करना चाहिये । मैं ने आप के प्रति 'गलत' शब्द का प्रयोग कभी नहीं किया । आप ने कई बार इस का प्रयोग किया है । यदि मैं कोई ऐसी बात कहता हूँ जिसका तथ्यों से सामंजस्य नहीं अथवा वास्तव में अशुद्ध है तो आप को कदाचित्त यह तो समझ लेना चाहिये कि मैं एक बहुत बड़ा उत्तरदायित्व अपने कंधे पर ले रहा हूँ । चाहे आप मेरे वक्तव्य से सहमत नहीं हों, किन्तु मैं ऐसा कोई भी वक्तव्य नहीं दूंगा जो वस्तुतः गलत हो ।

†श्री प्रिय गुप्त : आप को गलत जानकारी दी जा सकती है ।

†श्री स्वर्ण सिंह : आप बाद को मुझ से यह बात कह सकते हैं । इस प्रकार बहस करने का कोई लाभ नहीं । इस से यही प्रतीत होगा कि कुछ संघों के नेता अनुत्तरदायी हैं और तस्वीर के दूसरे रुख के बारे में जानने के लिये तैयार नहीं हैं ।

†श्री प्रिय गुप्त : क्या हम मंत्री महोदय से यह प्रत्याशा नहीं कर सकते कि वह अपनी गलती स्वीकार कर लें ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स्वर्ण सिंह : यदि मंत्री किसी बात को आवश्यक समझे तो उस का उल्लेख कर सकता है। जब एक प्रश्न पर विचार किया जा रहा है और तथ्यों को सामने रखा जा रहा है तो कम से कम प्रजातंत्रीय व्यवस्था में इतनी तो अपेक्षा की ही जाती है कि उसे धैर्य के साथ सुना जाये। यदि वह संतुष्ट न हों तो वह बाद को इसके विषय में कह सकते हैं और हम फिर चर्चा करते समय उसका समाधान कर सकते हैं। अक्सर माननीय सदस्य सभा के बाहर कुछ सहयोगियों के साथ मिलते रहते हैं और यदि वह बुरा न माने तो मैं एक गुप्त बात बताऊँ कि वह बाहर इतने उग्र नहीं होते जितने सभा में। इसलिये मेरे हृदय में उनके लिये कोमल भावनाएँ हैं और जब वह सीमा को पार कर जाते हैं और मुझे कुछ कड़ी बात कहनी पड़ती है तब मुझे काफ़ी संकोच अनुभव होता है।

विभागीय और क्षेत्रीय स्तर पर चर्चा और संघ और रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों में चर्चा होती है बैठकें २ अथवा ३ माह में की जाती हैं और बहुत सी बातों का समाधान किया जाता है। उन्होंने मतभेद की अवस्था में एक तीसरी व्यवस्था का भी प्रश्न रखा है। इस में हमें कुछ संतुलन रखना है। यदि नियमित रूप से कोई बाहरी व्यवस्था कार्य करे तो यह प्रलोभन को जन्म देगी और कुछ सीमा तक समझौता वार्ता द्वारा फैसला करने की इच्छा कम हो जायेगी। मैं यह तर्क उपस्थित करने के लिये प्रयत्नशील नहीं हूँ कि यदि उच्चतम स्तर पर प्रतिनिधि और प्रशासन एक दूसरे से सहमत न हों तो एसी कोई स्वतन्त्र व्यवस्था न हो। कुछ अवस्थाओं में जहां सामान्य स्वरूप अथवा सिद्धांत अथवा नीति विषयक कोई पर्याप्त रूप से महत्वपूर्ण मामला हो तो उन सब बातों की जांच करने के लिये और कोई ऐसा निर्णय देने के लिये जिसे विगत काल में स्वीकार किया गया था, सरकार एक निष्पक्ष न्यायाधिकरण नियुक्त कर सकती है। श्री प्रिय गुप्त भी स्वीकार करेंगे कि आवश्यकता पड़ने पर शंकर सरन न्यायाधिकरण की स्थापना की थी और इसकी लगभग सारी सिफारिशों को मान लिया गया है। स्थायी-समझौता वार्ता व्यवस्था विभिन्न स्तरों पर 'कार्मिक संघों' की सामूहिक कार्य करने की सामान्य प्रक्रिया के अतिरिक्त और कुछ नहीं। एसी व्यवस्था है कि यदि उच्चतम स्तर पर दुर्भाग्य से कोई अन्तिम समझौता न हो सके तो हम ऐसे न्यायाधिकरण की स्थापना कर सकते हैं। रेलवे ऐसा दवा कर सकती है कि इस विषय में उस ने बहुत से अन्य विभागों से पहले ही पग उठाये हैं। सामूहिक समझौता वार्ता की यह पद्धति और कार्मिक संघों को प्रोत्साहित करने का कार्य रेलवे विभाग की एक सराहनीय विशेषता है। यह प्रशासन ही ऐसा है जो श्रमिकों के नेताओं को बहुत कम रियायतें देता है। मैं ऐसे बहुत से संघठनों के बारे में नहीं जानता जहां कार्मिक संघों के पदाधिकारियों को एसी ही रियायत दी गई है। जब कर्मचारियों का सम्मेलन अथवा रेली होती है तब संघों के पदाधिकारियों और सम्बन्धित रेलवे कर्मचारियों को कई निःशुल्क पास दिये जाते हैं। हमें इससे कोई शिकायत नहीं क्योंकि सरकार की नीति ही यही है कि कार्मिक संघों के कार्यकर्ताओं को प्रोत्साहन दिया जाये। इसलिये जब ऐसे संकेत दिये गये कि सारी व्यवस्था एसी है कि उसे छुआ भी नहीं जाये तब मुझे बहुत दुःख हुआ। इस के उपरांत मैं यह भी कहना चाहूँगा कि इस सम्बन्ध में अन्तिम ध्येय कर्मचारियों में सन्तोष उत्पन्न करना ही है। यदि इस व्यवस्था के कार्य करने के फलस्वरूप कुछ कमियां सामने आती हैं अथवा किसी सुधार का संकेत मिलता है तो अवश्य ही उस प्रश्न की जांच की जा सकती है और सुधार के उचित उपाय अपनाये जा सकते हैं। किन्तु जिस रुख पर मैं आपत्ति उठाता हूँ वह यह है कि एसी भावना उत्पन्न की जाती है जैसे संघों के प्रतिनिधियों और प्रशासन के बीच कोई वास्तविक विवाद है।

†श्री प्रिय गुप्त : यह वास्तव में है।

†मूल अंग्रेजी में

श्री स्वर्ण सिंह : किसी भी पक्ष में इस प्रकार की भावना नहीं होनी चाहिये । मैं संघों के प्रतिनिधियों को यह आश्वासन देता हूँ कि जहाँ उनके लिये यह उचित है कि वह इस विषय के प्रति सहयोग और मित्रता से पूर्ण रूप अपनायें, मैं यह भी प्रयास करूँगा कि प्रशासन भी इसी प्रकार का व्यवहार करे । दोनों पक्षोंको इस सामान्य ध्येय को सामने रख कर कार्य करना चाहिये कि रेलवे के कार्य में अधिक दक्षता हो और इसके साथ ही कर्मचारियों के न्यायोचित हितों की भी रक्षा हो सके । दोनों में कोई भी विवाद नहीं और किसी भी प्रकार के विवाद को अथवा अन्य प्रवृत्ति को उत्पन्न करने के प्रयास में किसी भी पक्ष को मेरा समर्थन प्राप्त नहीं होगा । और मैं अपनी बात कहता रहूँगा और ऐसा प्रयास करता रहूँगा कि इस प्रकार का वातावरण उत्पन्न नहीं होने दिया जाये ।

मैं दुःखद स्मृतियों की याद दिलाना नहीं चाहता किन्तु मैं अनुभव करता हूँ कि विगत काल में इस प्रकार के रूप से विषम परिस्थिति उत्पन्न हो गई थी जिसके विस्तार में मैं जाना नहीं चाहता । हम सब को इस बात का प्रयास करना चाहिये कि वातावरण में सुधार हो जाये जो भी विवाद हों उनका हल निकाला जाये; ऐसा संतोषजनक हल जो कर्मचारियों को भी स्वीकार्य हो ।

मैं कर्मचारियों से मिला हूँ और साधारण कर्मचारियों की मनोदशा से परिचित हूँ । मैं जानता हूँ कि वह देश के हित में सब कुछ करने के लिये तैयार हैं । इसलिये वह अपनाई गई सामान्य नीति के महत्व को अधिकधिक समझते जा रहे हैं । मेरा ऐसा कहने का यह अर्थ नहीं है कि जो कुछ भी निर्णय लिया जाये उसे कर्मचारियों के प्रतिनिधि स्वीकार कर लें । यदि कोई आपत्तियाँ हैं तो उन्हें सामने रखने का उन्हें पूर्ण अधिकार है और उन पर निष्पक्षता और सहानुभूति के साथ विचार किया जायेगा । क्योंकि अन्तिम ध्येय तो यही है कि उनका सहयोग प्राप्त किया जाये न कि विवाद पैदा किया जाये । मैं श्रमिकों के प्रतिनिधियों से अपील करता हूँ कि इस समस्या को वह इस दृष्टिकोण से देखे ।

मैं प्रयत्न करता रहा हूँ कि यह गड़बड़ लाने वाले श्रमिकों के प्रतिनिधियों और अन्य लोगों के बीच न रहने पायें । मैं यात्रा भत्ता, पदोन्नति के मार्ग आदि, जैसे उठाये गये विशेष मामलों की चर्चा नहीं करूँगा, क्योंकि यह मामले कार्मिक संघों से सम्बन्धित हैं, जिन की चर्चा अथवा समाधान एकपक्षीय रीति से मेरे द्वारा इस प्रकार के वाद-विवाद करने से नहीं किया जा सकता । इन मामलों को सामान्य रीति से लेना पड़ेगा । इस का अर्थ यह नहीं है कि इन मामलों के बारे में मैं स्वयं अपने विचार नहीं रखता, बल्कि मेरे विचार में शायद इन पर अपना मत व्यक्त करना उचित नहीं रहेगा, क्योंकि इस से उन मामलों के अन्तिम निर्णयों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की सम्भावना है जिन के बारे में श्रमिकों के प्रतिनिधि चिन्तित हों ।

पूर्व इस के कि मैं अपना भाषण समाप्त करूँ, मैं एक दो मामलों की ओर संक्षिप्त रूप में निर्देश करूँगा । रेलव व्यवसाय का चूँकि अधिक लोगों द्वारा प्रयोग किया जाता है, इस लिये यह स्वाभाविक है कि विभिन्न सेवाओं के प्रति प्रतिक्रिया हो । बाद-विवाद से मेरी सामान्य धारणा यह बनी है कि अधिकतर माननीय सदस्य विभाग की ओर से खानपान के प्रबन्ध की प्रथा को त्याग देने के हक में नहीं हैं । यह मेरी सामान्य धारणा है । परन्तु विभागीय खानपान प्रबन्ध में सुधार लाने और अच्छी सेवा उपलब्ध करने की तीव्र इच्छा प्रकट की गई । जब माननीय सदस्यों ने अपने निजी अनुभव के आधार पर कहा कि उपलब्ध किया गया खाना अच्छा नहीं था तो मेरे पास इस बात को ठीक समझने के अति-

[श्री स्वर्ण सिंह]

रिक्त और कोई चारा नहीं है। इस लिये खान पान प्रबन्ध में सुधार लाना ही है, और इस प्रयोजन-नार्थ हम उचित पग उठा रहे हैं।

खानपान प्रबन्धकों द्वारा एक बात मेरे ध्यान में लाई गई है। यह बात मैं एक तर्क के रूप में नहीं कह रहा हूँ बल्कि इस उद्देश्य से कि इस बारे में कुछ प्रतिक्रियाओं का मुझे ज्ञान हो सके। उनका कहना है वर्तमान कीमतों को दृष्टि में रखते हुये सुधार की कोई गुंजाइश नहीं है, विशेषकर पश्चिम प्रकार के खाद्य पदार्थों में जिन का प्रयोग बहुत उच्च वर्ग के यात्रियों द्वारा किया जाता है। खाने की वस्तुओं के गुण में सुधार करना हमारा लक्ष्य होना चाहिये। परन्तु रेलवे जैसी व्यवसाय में बहुत अच्छे खानपान का प्रबन्ध होना कठिन है, क्योंकि अधिकतर यात्री भ्रमीर नहीं होते और उस खाने की कीमत अदा करने योग्य नहीं होते।

†श्री इन्द्रजित गुप्त (कलकत्ता दक्षिण पश्चिम) : खाने की वस्तुयें तैयार करने और सफाई का कीमतों से क्या सम्बन्ध है ?

†श्री स्वर्ण सिंह : इस का तो केवल एक ही उत्तर है कि इसे साफ और बेहतर होना चाहिये। रसोई और बर्तन साफ होने चाहिये और यात्रियों तक भोजन साफ तरीके से पहुंचना चाहिये। इस बात के मेरे द्वारा विरोध करने का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता। हम विभागीय खानपान की व्यवस्था में हर तरह से सुधार लाने का प्रयत्न करेंगे। अब मुझे यह सामान्य आधिदेश मिल गया है कि विभागीय खानपान व्यवस्था जारी रहेगी, क्योंकि एक समय तो मेरी यह धारणा हो गई थी कि शायद विभागीय खानपान की व्यवस्था को समाप्त करने के बारे में तीव्र इच्छा प्रकट की जा रही है।

†श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) : मैं मंत्री महोदय को विश्वास दिलाऊंगा कि हमें बहुत बढ़िया भोजन पदार्थों की नहीं बल्कि सादे सारपान और साफ पदार्थों की आवश्यकता है।

†श्री स्वर्ण सिंह : किसी भी खानपान संघटन को ऐसा ही उपबन्ध करना चाहिये, और हम प्रयत्न करेंगे कि इस दिशा में प्रयास जारी रहें।

†श्री सिहासन सिंह (गोरखपुर) : खाद्यान्नों की कीमत गिर रही है और खानपान व्यवस्था में खाद्यान्नों का ही अधिकतर प्रयोग होता है, तो फिर वह कीमतें बढ़ाने की बात क्यों सोचते हैं ?

†श्री स्वर्ण सिंह : अगली बार मैं कुछ आंकड़े दूंगा जिन से यह मालूम हो सकेगा कि कुल बिल में खाद्यान्नों का कितना मूल्य होता है। हमारा मुनाफाखोरी का विचार नहीं है और मेरे विचार में उचित प्रबन्ध द्वारा सुधार लाये जा सकते हैं।

श्री कामत, आदि, कुछ माननीय सदस्यों द्वारा समय-सारणीयां तैयार करने के बारे में कुछेक विरोध प्रकट किये गये हैं। इस प्रकार के वाद विवाद में मेरे लिये एक कठिनाई है कि मैं विशेष गाड़ियों के समयों के बारे में उपयोगी टिप्पणियां नहीं दे सकता, परन्तु एक पुष्ट प्रक्रिया हम अपना सकते हैं। मैं समझता हूँ कि वर्तमान प्रक्रिया इस लिये अपनाई गई है कि माननीय सदस्यों और समय-सारणी समिति के विचार जाने जा सकें। माननीय सदस्यों शायद अधिक काम काज करते रहते हैं इस लिये उन के विचार समय-सारणियों के तैयार करने से पहले ही ले लिये जाते हैं। समय-सारणियां सभी माननीय सदस्यों को भेज दी जाती हैं और यह आशा की जाती है कि वह सुझाव भेजेंगे।

†श्री हरि विष्णु कामत : मुझ तो पिछले ११ मासों में समयसारणी नहीं मिली।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स्वर्ण सिंह : मुझे तो यह बताया गया है कि इस प्रकार की प्रथा रही है, परन्तु यदि यह प्रथा नहीं है

†डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी (जोधपुर) : सदस्यों की राये तो मांगी जाती हैं परन्तु जो भी सुझाव दिये जाते हैं वह किसी न किसी आधार पर अस्वीकार कर दिये जाते हैं ।

†श्री स्वर्ण सिंह : उसकी मैं अभी चर्चा करूंगा, पहले हम यह देख लें कि प्रक्रिया में क्या किसी सुधार की आवश्यकता है । जैसा कि मैंने कहा, सदस्यों की राये मांगी जाती हैं । उस के साथ साथ, विभिन्न स्तरों पर समय सारणी समितियां हैं जिन में सदस्यों को भी प्रतिनिधित्व मिलता है । समय-सारणी परामर्श समितियों और प्रादेशिक रेलवे उपयोगकर्ता परामर्श समितियों में भी कुछ माननीय सदस्य होते हैं । इन समितियों की बैठकें अपातकाल के कारण नहीं हो रही थीं, परन्तु अब इन की बैठकें हुआ करेंगी । राष्ट्रीय रेलवे उपयोगकर्ता परामर्श समितियों की बैठकें हो रही हैं, और प्रादेशिक रेलवे उपयोगकर्ता परामर्श समितियों की बैठकें भी बुलाई जायेंगी ।

मैं यह कह रहा था कि क्या उपयोगकर्ताओं अथवा उन के प्रतिनिधियों का समय-सारणियां तैयार करने से पूर्व परामर्श लेने का वर्तमान प्रबन्ध सन्तोषजनक है ? सुझाओं को स्वीकार करने में कुछ आपत्ति हो सकती है परन्तु उन सुझाओं का सम्मान होना चाहिये और उन्हें कार्यान्वित करने के लिये कोई सम्भव उपाय निकालना चाहिये । दूसरी ओर यह भी विचारणीय बात है कि ऐसे मामले में मत विभेद हो सकते हैं और जिस किसी का अंतिम उत्तरदायित्व होता है उसे विभिन्न पहलुओं को दृष्टि में रखकर निर्णय लेने होते हैं । उदाहरणतः, तेज चलने वाली गाड़ियां हैं । एक ओर तो यह इच्छा व्यक्त की जाती है कि वह कम समय में लक्ष्यस्थान पर पहुंचे, और साथ ही इस अनुरोध हैं जिन के द्वारा गाड़ी के कुछ महत्वपूर्ण स्टेशन पर ठहरने के लिये कहा गया है । मेरे लिये यह बहुत कठिन है कि मैं ऐसे सुझाव की अवहेलना करूं । उन अनुरोध कर्ताओं द्वारा कहा जायगा कि मैं उन के सुझाव से सहमत क्यों नहीं हूं ; और कि वह गाड़ी के केवल दो मिनट के लिये वहां ठहरने का अनुरोध कर रहे हैं । परन्तु दो मिनट के लिये रुकने का अर्थ यह है कि गाड़ी के चलने की गति को कम करना पड़ेगा, फिर रुकना होगा और फिर गति पकड़ने में भी समय लगगा । इस लिये ऐसे मामलों में हमें दोनों सुझाओं में समायोजन करना होता है । मैं केवल एक उदाहरण दे रहा हूं । इस प्रकार के कई उदाहरण हो सकते हैं । रेलवे प्रशासन, जिस का उद्देश्य उपयोगकर्ताओं में सन्तोष उत्पन्न करना होता, है, का नुक्तानिगाह केवल सुझाओं को ठुकरा देने का ही नहीं होता । इन सुझाओं का सावधान पूर्वक अध्ययन किया जाता है, और जिस समय समय-सारणी तैयार हो रही होती है यह सुझाव फिर से भेजे जा सकते हैं ।

कुछ स्थानीय विषयों की चर्चा करने से पूर्व मैं दो, तीन राज्यों सम्बन्धी विशेष कर उल्लिखित मामलों पर संक्षेप में कहूंगा क्योंकि वह सामान्य महत्व के मामले हैं । उदाहरणार्थ, असम और पश्चिम बंगाल के कुछ माननीय सदस्यों ने असम के परिवहन प्रबन्धों में सुधार की महत्ता का उल्लेख किया है । सरकार इस बात को बहुत महत्व देती है कि असम राज्य अथवा देश के उस भाग में यात्रियों तथा माल का परिवहन निर्वाह रूप से हो । हम ने इस दिशा में पहले ही कुछ कदम उठाने हैं । मैं उन्हें दोहराऊंगा नहीं क्योंकि अपने बजट भाषण में मैं पहले ही इनकी चर्चा कर चुका हूं । इस मामले पर अग्रे-तर विचार हो रहा है । जसा कि मैं सभा में कह चुका हूं, उस के विभिन्न पहलुओं पर विचार हो रहा है कि क्या दोहरी लाइन या अन्य लाइन बिछानी संभव हो सकती है और दूसरी लाइन बड़ी लाइन हो अथवा छोटी लाइन हो, इन मामलों के वित्तीय परिणाम क्या हैं, आदि, आदि । हम ऐसे उचित कदम

† नू : अग्रे की में

[श्री स्वर्ण सिंह]

उठाने के इच्छुक हैं जिन के फलस्वरूप इस क्षेत्र की परिवहन संबंधी अधिक आवश्यकताएं पूरी हो सकें और वह लगातार पूरी होती रहें।

कुछ माननीय सदस्यों ने विशेष कर मैसूर से आने वाले सदस्यों ने मैसूर के बारे में कुछ कहा है। यदि मैं उन्हें उचित प्रकार समझ सका हूं तो उन के कहने का तात्पर्य यह था कि जिस गति से पूर्वी तट के पत्तनों का विकास हो रहा है उस गति से पश्चिम तट के पत्तनों का नहीं हो रहा। पूर्वी तट पर मद्रास और आंध्र प्रदेश राज्य हैं, जिन में मद्रास, विशाखापत्तनम और तूतीकोरन की नई बन्दरगाह हैं। इन बन्दरगाहों का या तो विकास हो रहा है या इन का विस्तार हो रहा है। पश्चिमी तट पर कोचीन, मंगलोर, कारवार और गोआ की बन्दरगाह हैं। जहां व्यक्त किये गये विचारों से मुझे पूर्ण सहानुभूति है, क्योंकि विकास सब ओर एक सा होना चाहिये और तटीय विकासका मामला निरन्तर सरकार के ध्यान में है, परन्तु इस बात को ध्यान में रखना होगा कि जहां तक रेलवेज का सम्बन्ध है इस के कार्यों को किसी विशेष पत्तन के विकास की गति के साथ साथ चलना होता है। ऐसा कहते हुये मैं अपने उत्तरदायित्व की अवहेलना नहीं कर रहा हूं। यह मैं गम्भीरतापूर्वक कह रहा हूं। उदाहरणार्थ, ज्योंही मंगलौर पत्तन के विकास संबंधी निर्णय किया गया, विशेषकर उस क्षेत्र से बच्चे लोहे के निर्यात में वृद्धि करने के उद्देश्य से, त्योंही रेलवे बोर्ड ने योजना आयोग के परामर्श से यह निश्चय किया कि हसन-मंगलौर लाइन के कार्य को आरम्भ करना चाहिये। इसी तरह, गोआ पत्तन भी एक बड़ा पत्तन है। पहले यह एकलित रूप में उस छोट से क्षेत्र द्वारा ही प्रयोग में लाया जाता रहा था। अब चूंकि गोआ भारत का एक अंग बन गया है अतः हम इसे अधिक विशाल दृष्टि से देखेंगे। कोचीन मंगलौर, कारवार और गोआ आदि के बारे में हम योजना बना रहा हैं जिस से कि इन पत्तनों में होने वाले विकास के साथ साथ हम कार्य कर सकें।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

इस लिये यह एक मिली जुली बात है जिस के बारे में योजना आयोग, रेलवे बोर्ड, परिवहन तथा संचार मंत्रालय और आयात तथा निर्यात की मात्रा के विषय में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्रालय, इन सब को मिल कर विचार करना होता है, और जो परिणाम होते हैं वह भी मिली जुली विचार धारा के आधार पर ही निकलते हैं। इस मामले पर हमें इस प्रसंग में देखना है। रेलवेज अथवा सरकार के किसी अन्य भाग के लिये पूर्वी तट अथवा पश्चिमी तट को तरजीह देने का सवाल नहीं होता। जब यह निश्चय ले लिया गया है कि बेलारी कच्चे लोहे का भार मद्रास पत्तन द्वारा अधिक सुविधा से सहन किया जा सकता है तो गुंटाकल-होसपेट तक अतिरिक्त लाइन का उपबन्ध करना आवश्यक हो गया था। ऐसा इस लिये किया गया था कि मैसूर राज्य से कच्चा लोहा ढोवा जा सके इस लिये नहीं कि पश्चिमी तट पर पत्तनों के विकास के सम्बन्ध में किन्हीं लोगों की भावनाओं को घात पहुंचाया जाय। इस प्रकार की हर भावना को मैं निकाल देना चाहता हूं, क्योंकि यह निश्चय किसी प्रादेशिक विचारधारा से प्रभावित हो कर नहीं लिये गये। यह निश्चय स्थिति के हर पहलू को जांच कर ही लिये गये हैं।

असम राज्य में फराका बांध का उल्लेख किया गया। जैसा कि सभा को ज्ञात है, सिंचाई तथा विद्युत मंत्री ने पहले ही बताया है कि उन का विचार फराका बांध के कार्य में विकास करने का है। हम यह सोंच रहे हैं कि यदि रेलवे पुल को भी बांध के साथ मिला दिया जाय तो बहतर होगा। इस मामले पर पुनः सावधानी से विचार किया जा रहा है, और इस बारे में अंतिम निर्णय, कि रेलवे पुल को फराका बांध से मिला दिया जाय अथवा पुल के कार्य को अलग से किया जाय, फराका बांध सम्बन्धी समय अनुसूची और अन्य मामलों पर निर्भर करेगा परन्तु यह बात सरकार के ध्यान में है।

जम्मू और काश्मीर के माननीय सदस्यों तथा अन्य सदस्यों ने भी कहा कि रेलवे लाइन जम्मू तक बढ़ा दी जाय। इस सम्बन्ध में मुख्य रुकावट रावी का पुल है। आशा है कि अगली योजना में जब यह पुल पूरा पूरा बन जायगा तो रेलवे लाइन जम्मू तक बढ़ा दी जायगी। आखिरी लक्ष्य यही है। अगली योजना के दौरान में हम कितना काम पूरा कर सकते हैं इस के बारे में इस समय कुछ नहीं कहा जा सकता। इस पर चर्चा करने के लिये सभा को काफी समय मिलेगा।

†श्री बड़े (खारगोन) : सभी यही कहते हैं कि चूंकि मध्यप्रदेश से केन्द्र में कोई मंत्री नहीं है, अतः उस राज्य से उचित व्यवहार भी नहीं किया जाता। अतः हम आप से कुछ आश्वासन चाहते हैं।

†श्री स्वर्ण सिंह : नई लाइनों के सम्बन्ध में जो कुछ संभव है, वही किया जा सकता है। वह बात कहना, जो सम्भव न हो व्यर्थ है। हमारी योजना है। जो संसाधन हैं वह पहले ही निर्धारित किए जा चुके हैं। संसाधनों को ध्यान में रखते हुए जो लाइनें बिछाना आवश्यक समझा गया था उन के बारे में निर्णय किया जा चुका है। किन नई लाइनों पर विचार किया जा सकता है और किया जाना चाहिए। यह मामलों तो अगली योजना के लिए है। अतः ये सुझाव अगली योजना बनाते समय ध्यान में रखे जा सकते हैं। चौथी योजना बनाते समय यह एक बहुत महत्वपूर्ण पहलू होगा जिसे ध्यान में रखा जायगा। यह तो एक कड़वा तथ्य है। मुझे कोई ऐसी बात नहीं कहनी चाहिए जो पूरी न की जा सके। हम योजनाओं के अनुसार विकास कर रहे हैं। नयी योजना बनाते समय ही नई लाइनों पर विचार किया जा सकता है।

†श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह (राजनन्दगांव) : पहली योजना के दौरान में हम ने कुछ नई लाइनें बनाने का निर्णय किया था। जब दूसरी योजना बनाई गई तो ये नई लाइनें ली गईं। जब एक बार प्राथमिकता निर्धारित कर दी जाय, तो हमें उस के अनुसार ही चलना चाहिए।

†श्री स्वर्ण सिंह : यह कठिनाई तो जारी रहेगी, क्योंकि हम प्रगति कर रहे हैं। उदाहरणतः मध्यप्रदेश में जब हम ने भिलाई इस्पात पंचाट बनाने का निर्णय किया तो हमें भिलाई को कच्चे लोहे की खानों से मिलाने के लिए एक नई शाइन बनानी पड़ी। चूने की पत्थर की खान को भी रेलवे से मिलाना पड़ा और कई और नई नई रेलवे लाइनें बनानी पड़ीं। अतः देश की परिस्थितियों को देख कर हमें कार्यवाही करनी पड़ी है। हमें व्यावहारिक व्यक्तियों की तरह से समस्याओं का सामना करना चाहिए। स्थानीय विचारों के प्रभाव को नीचे नहीं आना चाहिए।

कुंजरू समिति ने बहुत अच्छा काम किया है। उन्होंने ने जो प्रारम्भिक प्रतिवेदन दिया है उस पर विचार किया जा चुका है। हम ने लगभग सभी सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं। हम ने एक विवरण सभा पटल पर रखा है जिस में की गई कार्यवाही का ब्यौरा दिया गया है। न केवल उन सिफारिशों को स्वीकार कर लिया गया है उन को कार्यान्वित भी किया जा रहा है। हम इस परीक्षण का अधिकतम लाभ उठाएं और दिए गए सुझावों का कार्यान्वयन करेंगे।

श्रीमती रेणुका राय : अन्तिम प्रतिवेदन सभा पटल पर नहीं रखा गया है।

†श्री स्वर्ण सिंह : अन्तिम प्रतिवेदन अभी नहीं मिला है। समिति के सदस्य अधिक जानकारी प्राप्त करने के लिये कुछ क्षेत्रों का पर्यटन कर रहे हैं। वे अन्तिम प्रतिवेदन प्रस्तुत करेंगे। परन्तु प्रारम्भिक प्रतिवेदन की सिफारिशें महत्वपूर्ण हैं। वे अन्तिम प्रतिवेदन पर निर्भर नहीं हैं। अतः हम ने उन के कार्यान्वयन के लिए कदम उठाए। लक्ष्य स्पष्ट है। फिर भी दुर्घटनाएं होती हैं। हमें

†मूल अंग्रेजी में

[श्री स्वर्ण सिंह]

लगातार सावधानी से काम लेना है पटड़ियों और इंजनों को ठीक रखना है। रेलवे कर्मचारियों को भी सावधान रखना है। रेलों में रक्षा के लिए रेलवे कर्मचारियों को सावधान रहना चाहिये।

†श्री स० मो० बनर्जी : मैं जानना चाहता हूँ कि लोहे के स्लीपरों की जगह पर आर० एस० स्लीपर प्रयोग करने की योजना का क्या बना ?

†श्री स्वर्ण सिंह : उस में प्रगति हुई है। इस मामले के लिए एक विशेषाधिकारी नियुक्त किया है। इस सम्बन्ध में विदेशी जानकारी का लाभ भी हम उठाना चाहते हैं। जिस प्रकार की दुर्घटनाएं यहां होती हैं उन से इस का इतना अधिक सम्बन्ध नहीं होता। यह तो सचाई है। लाल सिगनल होते हुए भी कोई भागता है और दुःखद दुर्घटना हो जाती है। कई बुरी दुर्घटनाओं का पटरियों और इंजन, डब्बों इत्यादि से सम्बन्ध नहीं होता। ये महत्वपूर्ण हैं। इन का सुधार होना चाहिये। इन को कभी-कभी जरूरत से अधिक महत्व दिया जाता है। कई दुःखद दुर्घटनाएं अन्य परिस्थितियों में, जिन का जिक्र मैं ने किया है, होती हैं। किसी भी गलती से ये दुर्घटनाएं होती हैं। अतः दुर्घटनाओं से बचने के लिए रेल कर्मचारियों की सावधानी बहुत जरूरी है। कर्मचारियों पर काम के दबाव को रोकने के लिए प्रयत्न किये जा रहे हैं। परन्तु दुर्भाग्यवश जो समाचारपत्रों में आता है उसे बहुत महत्व दिया जाता है। मेझे यह सुन कर बहुत दुःख हुआ कि कुछ स्टेशन मास्टर और असिस्टेंट स्टेशन मास्टर लगभग १०० घण्टों के लिए काम करते थे। परन्तु जब हम ने जांच की तो पता चला कि वे इतने अधिक खराब मामले नहीं थे ! कुछ रेलवे लाइनों हैं जिन पर यातायात अधिक नहीं है। ऐसी लाइनों पर १२ घण्टे बाद दूसरा आदमी आ जाता है। यदि दूसरा आदमी न हो तो उसी आदमी को काम करना पड़ता है।

†श्री प्रिय गुप्त : उत्तर सीमान्त रेलवे में तो ३५ घंटे काम करना पड़ता है। जी० टी० एक्सप्रेस के ड्राइवरों को १२ घण्टे काम करना पड़ता है। इन के सम्बन्ध में बतलाइये।

†श्री स्वर्ण सिंह : माननीय सदस्य उत्तर सीमान्त रेलवे के सम्बन्ध में क्यों पूछते हैं जबकि हम जो दूसरी रेलवे के बारे में समाचारपत्रों में ही आया उस का जिक्र कर रहे हैं।

†श्री प्रिय गुप्त : आप इस मामले को आम बना रहे हैं। इसी पर मझे आपत्ति है।

†श्री च० का० भट्टाचार्य (रायगंज) : कई बार रेलवे प्राधिकारी समाचारपत्रों के फोटोग्राफरों को अपना मामला साबित करने के लिए फोटो देने के लिए कहते हैं।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं इस पर आलोचना नहीं कर सकता। यदि सही बात को साबित करने के लिये फोटो प्रस्तुत किए जाएं तो कोई बुरी बात नहीं। गलत बात को साबित करने के लिए गलत फोटो प्रस्तुत नहीं की जानी चाहिए। अतः मैं आलोचना नहीं कर सकता कि कैसी परिस्थितियां थीं।

†श्री प्रिय गुप्त : दिल्ली केबिन का प्वाइंट खराब हो गया था और लीवर भी ठीक कार्य नहीं कर रहा था। इस के कारण छः दुर्घटनायें हुईं।

†अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री प्रिय गुप्त : वह कहते हैं कि इस में केवल आदमियों की ही गलती थी ।

†अध्यक्ष महोदय : क्या माननीय सदस्य किसी की बात को सुनेंगे अथवा नहीं ।

†श्री प्रिय गुप्त : हां ।

†अध्यक्ष महोदय : नहीं, वह नहीं सुन रहे ।

†श्री प्रिय गुप्त : मैं आप की सहायता चाहता हूं ।

†अध्यक्ष महोदय : वह मैं नहीं दे सकता । जब एक सदस्य बोल रहे हों तो दूसरे को अपना स्थान ग्रहण करना पड़ता है ।

†श्री प्रिय गुप्त : किन्तु मैं कुछ जानकारी तो मांग सकता हूं ।

†अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति । अब वह बैठ जायें ।

†श्री स्वर्ण सिंह : सझे खेद है कि ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई । साधारणतया यदि कोई सदस्य बोलने के लिए खड़े होते हैं तब मैं उन की बात मान लेता हूं किन्तु जब अन्तर्बाधायें उस प्रश्न पर नहीं होतीं जिस पर मैं बोल रहा हूं तब ऐसा करना कठिन होता है और यदि मैं इस प्रकार उन के सामने झुक जाऊं तो यह सभा के प्रति उचित नहीं होगा ।

मैं किसी बात को सामान्य नियम बनाने नहीं जा रहा था । बहुत ही शांत रूप में मैं परिस्थितियों का चित्रण कर रहा था केवल यह बताने के लिए कि अन्त में मनुष्य सावधान हो तो बहुत कुछ हो सकता है । और मैं समझता हूं कि इस पर किसी को भी आपत्ति नहीं होगी ।

इसलिए वास्तव में ऐसे ही सावधान व्यक्ति उत्पन्न करने हैं और उन्हें बनाये रखना है । और ऐसे करने के लिए जो भी प्रक्रियाएं आवश्यक हैं उन्हें अपनाना है । यदि उसे अधिक कार्य करना पड़ता है तो इसे रोका जाये । यदि कार्य करने की अवस्थाएं इस में सहायक न हों तो उन में परिवर्तन किया जाये । इस विषय में रेलवे संघों और अनेक प्रतिनिधियों द्वारा दिये गये ठोस सुझावों का स्वागत किया जायेगा ।

मैं किसी बात को सामान्य नियम नहीं बना रहा । यदि कुछ मनोवैज्ञानिक परीक्षाओं की अथवा अन्य किसी ऐसी ही वस्तु की आवश्यकता हुई अथवा किसी प्रकार का प्रशिक्षण आवश्यक हुआ तो उस की भी व्यवस्था करनी चाहिए जैसाकि हम आशा कर रहे हैं और जैसाकि कुंजरू समिति प्रतिवेदन में भी दिया हुआ है ।

कठिनाई तो यह है कि जब कभी यह कहा जाता है कि गलती आदमियों की है और यदि कोई बड़ी विपत्ति आ जाती है तो श्रमिकों के प्रतिनिधि कुछ अधिक चंचल हो उठते हैं और यह समझने लगते हैं कि देश का सारा रोष उन्हीं के उपर जा गिरेगा । और वह ऐसा रुख अपनाते हैं जिससे वह हर किसी की रक्षा करने के पीछे सारी निन्दा अनावश्यक रूप से स्वयं अपने ऊपर ले लेते हैं ।

इस से किसी को लाभ नहीं पहुंचता । (अन्तर्बाधायें) । यदि किसी एक की गलती है तो यह नहीं कहा जाता कि सारा कर्मचारी वर्ग उस के लिए उत्तरदायी है । आखिर दुघटनाओं की संख्या

लिए कमचारी ही प्रशंसा के पात्र हैं। इसलिए जब इन बातों को प्रकाश में लाया जाता है तब हमें अनावश्यक रूप से भयभीत नहीं होना चाहिए और हमें हर कमी को दूर करने के उपाय खोजने के अपने अन्तिम ध्येय को ध्यान में रखते हुए स्थिति का सामना करना चाहिये।

मैं आप का आभारी हूँ

†श्री काशीराम गुप्त : भीड़ के विषय में ?

श्री स्वर्ण सिंह : सामान्य वादविवाद के उत्तर में मैंने जो कुछ कह दिया उससे अधिक कहने के लिये मेरे पास कुछ नहीं है।

†श्री हरि विष्णु कामत : मैं बुक स्टालों के एकाधिकार का प्रश्न उठाना चाहता हूँ।

†श्री स्वर्ण सिंह : मुझे खेद है मैं इस विषय पर कुछ शब्द ही कहूंगा।

जहां तक उल्लिखित विशेष मामलों का सम्बन्ध है मुझे संविदा की शर्तों आदि की जांच करने का अवकाश नहीं था। किन्तु एक बात यह है कि एक ही संस्था के पास कई बुकस्टाल हैं। दूसरा प्रश्न कार्य की श्रेणी का था। मुझे इस विषय में निश्चयपूर्वक कुछ भी प्रतीत नहीं क्योंकि मुझे इन बुकस्टालों के कार्य को देखने का अवसर नहीं मिलता। जब मैं विद्यार्थी था तब उधर जाता था और कभी कभी इन स्टालों से अच्छी पुस्तक खरीद लेता था। किन्तु मैं यह नहीं जानता कि उनका कार्य अच्छा है अथवा बुरा। यदि कार्य अच्छा है तो हमें इस विषय में की आवश्यकता नहीं कि एक ही संस्था के हाथ में बहुत से बुकस्टाल हैं। मैं एकाधिकार नहीं हूँ किन्तु मैं समझता हूँ कि इस विषय में कार्य की श्रेणी ही मुख्य वस्तु परामर्शदात्री समितियां भी हैं जो उनके कार्य, साहित्य की श्रेणी आदि के विषय में परामर्श देती रहती हैं। यह ठेके भी लगातार नहीं दिये जाते। समय समय पर इनका नवीकरण किया जाता है। मैं रेलवे को अनुदेश दे दूंगा कि नवीकरण के समय वह माननीय सदस्यों की भावनाओं का ध्यान रखें और इस बात को सुनिश्चित करें कि कार्य अच्छा ही हो। यदि कार्य के बारे में किसी प्रकार की शिकायत हों तो माननीय सदस्य उन्हें मुझे दे सकते हैं क्योंकि ध्येय तो यही है कि रेलवे का कार्य हर प्रकार से अच्छा हो। यह सब यात्रियों की सुविधा के लिये ही है। मंत्रों के रूप में मेरे और रेलवे प्रशासन के मुख्य कार्यपालक के रूप में रेलवे बोर्ड के इस सम्बन्ध में कोई विशेष विचार नहीं हैं। उद्देश्य यही है कि युक्तिसंगत मूल्य पर अच्छी पुस्तकें मिलें। धन्यवाद।

†श्री नरेन्द्र सिंह सहीड़ा : क्या रेलवे मंत्रालय आई० ए० एस० और आई० पी० एस० के समान ही रेलवे की सेवाओं को करने का विचार कर रहा है ?

†श्री स्वर्ण सिंह : यह पहले से ही केन्द्रीय (अखिल रेलवे) सेवा है। ऊंचे स्तर पर प्रथम श्रेणी के अधिकारियों की नियुक्तियां केन्द्रीय लोक सेवा आयोग के माध्यम से आम प्रतियोगी

†मूल संश्लेष में

परीक्षाओं द्वारा की जाती है। उच्च सेवाएँ जैसे सिविल इंजीनियर, परिवहन कर्मचारी, यांत्रिक कर्मचारी, लेखा कर्मचारी, आदि सब केन्द्रीय लोक सेवा आयोग के द्वारा नियुक्त किये जाते हैं। इस लिये यह वास्तव में ही एक अखिल भारतीय सेवा है। साधारणतः उच्च स्तर पर कुछ ऐसे व्यक्ति हैं जो अच्छे प्रशिक्षण के कारण बहुत अच्छा कार्य करते हैं।

एक बात और है। कई स्थानीय प्रश्न पूछे गये हैं। इस बाद विवाद में मैंने उन का उत्तर नहीं दिया है। किसी ने कहा था कि एक स्थान पर एक ऊारी पुत्र बनाया जाना चाहिये।

जल आदि के प्रबन्ध के विषय में भी उल्लेख किया गया था। मेरा उन सुझावों की सम्बन्धित रोज़े को भेज देने का विचार है और जब इन प्रदेशों क्षेत्र के सम्बन्ध में प्रायोगिक परामर्शसभों-समिति में मिलेंगे.....

†श्री हरि विष्णु कामत : मुझे आशा है बहुत जल्दी ही।

†श्री स्वर्ण सिंह : हम उन तिथियों का निश्चय कर रहे हैं। जब हम वहाँ मिलेंगे तब तो हम जनरल मैनेजर से इन स्थानीय बातों की जांच करने और विभिन्न सुझावों पर अपनी टिप्पणी देने के लिए कहेंगे। मेरा विचार है कि यहाँ उत्तर देने के बजाय इन स्थानीय सुझावों पर कार्यवाही करने का यह अधिक व्यवहारिक और लाभदायक तरीका है।

श्री पे० शि० पाटिल : जो सब्जेक्ट उन्हीं पावर में नहीं है उस पर कमेटी डिस्टिगुन और इन्क्वायरी कैसे कर सकेगी ?

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या माननीय मंत्री आपात काल समाप्त होने के बाद उन लोगों के पर जिन्हें हड़ताल के समय निकाल दिया था विचार करेंगे।

†श्री च० का० मट्टाचार्य : क्या माननीय मंत्री इस विषय में कुछ करेंगे कि कम से कम एक गाड़ी सिजालदह से फरक्का तक जाने की व्यवस्था हो जाये ?

†प्रध्यक्ष महोदय : हर मांग को पूरा नहीं किया जा सकता।

†श्री स्वर्ण सिंह : उनका प्रश्न है कि क्या मैं उन मामलों पर विचार करूँगा। मेरा ऐसा स्वभाव नहीं है कि मैं किसी विषय पर विचार करने से मना कर दूँ। इसलिये जो भी कुछ मेरे पास आता है मैं उस पर विचार करने के लिये प्रस्तुत हूँ। किन्तु उस विचार का निष्कर्ष क्या होगा यह मैं अभी नहीं कह सकता।

†प्रध्यक्ष महोदय : क्या मैं सारे कटौती प्रस्तावों को एक साथ ही रखूँ या पृथक पृथक ?

†एक माननीय सदस्य : एक साथ।

†प्रध्यक्ष महोदय : मैं कटौती प्रस्ताव संख्या २ से ५, ७, ८ और ३६ सभा के समक्ष मतदान के लिये रखता हूँ।

†मूल अंग्रेजी में

अध्यक्ष महोदयों द्वारा सभी फटोती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गये तथा अस्वीकृत हुए ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा रेलवे मंत्रालय को निम्नलिखित मांगें मतदान के लिए रखी गई तथा स्वीकृत हुई :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
१	रेलवे बोर्ड	१,०७,७०,००० रुपये

वर्ष १९६३-६४ के लिए रेलवे मंत्रालय को अनुदानों की निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गयीं :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
२	विविध व्यय	२,६०,१२,०००
३	घालू तथा अन्य लाइनों के लिये भुगतान	३१,०१,०००
४	कार्यवहन व्यय—प्रशासन	४२,७६,४३,०००
५	कार्यवहन व्यय—मरम्मत और संधारण	१३७,८१,८१,०००
६	कार्यवहन व्यय—संचालक कर्मचारी	८५,३७,१४,०००
७	कार्यवहन व्यय—संचालन (ईवन)	६२,१०,३८,०००
८	कार्यवहन व्यय—कर्मचारी और ईवन के अतिरिक्त संचालन	२८२,८७,६५,०००
९	कार्यवहन व्यय—विविध व्यय	३२,०२,५६,०००
१०	कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	१३,६५,६८,०००
११	कार्यवहन व्यय—अवश्ययण रक्षित निधि में विनियोग	८०,००,००,०००
१२	सामान्य राजस्व को भुगतान	६३,१०,८६,०००
१३	घालू लाइन के काम (राजस्व)	१२,४६,५०,०००
१४	नई लाइनों का निर्माण	६५,६३,४४,०००
१५	घालू लाइन निर्माण—विस्तार तथा प्रतिस्थापन	४३३,१२,६४,०००
१६	घालू लाइन निर्माण कार्य—विकास निधि	२५,६८,००,०००
१८	विकास निधि में विनियोग	३१,००,४२,०००

श्री श्री ना० विद्यालंकार (हाशिपारपुर) : अध्यक्ष महोदय, जो कुछ अभी यहां पर रेल मंत्री जी ने कहा है, उतने वह साफ जाहिर होता है कि बड़े ही हमदर्दानी तरीके पर वह हर एक चीज के बारे में विचार करेंगे। वे तनाम बातें, जोकि पहले रेलवे बोर्ड या दूसरे मामलों के बारे में कहा गया है, उन पर कुछ नहीं कहूंगा। उनके अलावा कुछ बातें हैं, जिन की तरफ मैं उनका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

†मूल संप्रेषण में

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

सब से पहली बात मैं रिपेयर के बारे में कहना चाहता हूँ। हमारा जितना भी रेलवे स्टाक है, जितने भी रेलवे के डिब्बे हैं, उनकी मरम्मत वगैरह में काफी कमी रहती है। अक्सर देखा गया है कि रेल के डिब्बों में और यहां तक कि फर्स्ट क्लास के डिब्बों तक में बहुत सी फिटिंग्स गायब रहती हैं। मैं नहीं जानता हूँ कि इसका क्या कारण है, क्या वे चोरो हो जाते हैं या किसी दूसरी तरह से निकल जाती हैं। मैं नहीं कहता हूँ कि उस में रेलवे की कितनी जिम्मेदारी है। लेकिन अक्सर शिकायत यह होती है कि वे चीजें निकल जाती हैं। निकलने के बाद फिर किसी न किसी रास्ते से हो कर वे ही रेलवे को बिक जाती हैं और इस तरह से इसकी एक ट्रेड सी बन गई है। इस ओर रेलवे डिपार्टमेंट को काफी ध्यान देने की जरूरत है।

अक्सर देखा गया है कि न सिर्फ तीसरे क्लास के डिब्बों में बल्कि फर्स्ट क्लास के डिब्बों में भी कभी पानी के नल की टूटी गायब होती है, कभी उस में से और कोई चीज निकल जाती है। यह जो पिलफ्रेज होता है, ये जो चोरियां होती हैं, इससे मुसाफिरों को काफी तकलीफ होती है। कभी बल्ब गायब रहते हैं कभी पंखे गायब रहते हैं और कहीं कहीं रेलवे के सीलिंग और दूसरी जगह एल्यूमीनियम की पतरियां लगी रहती हैं, वे भी गायब हो जाती हैं। आप किसी भी रेलवे में चले जाइये, किसी भी क्लास में चले जाइये। फर्स्ट क्लास में भी अक्सर आप को चीजें गायब मिलेंगी। मैं कभी कभी तीसरे दर्जे में भी जाता हूँ। थर्ड क्लास के मुसाफिर तो कुछ बोल भी नहीं सकते, लेकिन उन को अक्सर यह शिकायत रहती है कि थर्ड क्लास के डिब्बों में चीजें ठीक नहीं रहती हैं। कभी कभी उस का रिजर्वियर चूता है तो पानी गायब रहता है। फर्स्ट क्लास में भी यह देखा गया है कि कई दफा टंकी का पानी गायब रहता है।

अगली चीज जो मैं कहना चाहता हूँ वह लेबर वेलफेयर के बारे में है। काफी सरकारी क्वार्टर बने हैं, लेकिन अभी भी जो लोग रेलवे में काम करते हैं उन में से काफी लोगों को मकानों की बड़ी दिक्कत है। उन की यह भी शिकायत रहती है कि अक्सर उनके मकानों की मरम्मत करने में काफी समय लगता है। खास तौर पर छोटे स्टेशनों पर इसकी बड़ी शिकायत रहती है क्योंकि बड़े बड़े स्टेशनों पर तो फिर भी कुछ न कुछ इन्तजाम हो जाता है।

इस तरह से उनकी दवा दारू की बात है, और चीजों की बात है। जो उन के वुलफेयर और अमेनिटीज की चीज हैं उनके ऊपर काफी ध्यान देने की जरूरत है। खास तौर पर जो छोटे मुलाजिम हैं उनको यह दिक्कत बहुत होती है। मैं समझता हूँ कि डिपार्टमेंट को इस तरफ भी काफी ध्यान देना चाहिये।

कंस्ट्रक्शन आफ न्यू रेलवे लाइन्स के बारे में अभी यहां पर रेलवे मंत्री महोदय ने कहा कि वे न्यू लाइन्स के संघ में अभी कुछ नहीं कह सकते। मैं उन की इस बात से सहमत हूँ कि जब हमारी योजना बन गई तो उस के बाद यह कहना कि योजना में परिवर्तन किया जाय तो वह मुमकिन नहीं है। लेकिन मैं यह जरूर चाहता हूँ कि इस बारे में अभी से कुछ प्लैन्स बानाई जायें क्योंकि अक्सर यह होता है कि जब अगली योजना बनने लगती है तो बहुत सी डिमान्ड्स इकट्ठी हो जाती हैं और जल्दी जल्दी में गड़बड़ी में फैसले किये जाते हैं, खास तौर पर ऐसे मामलों में जिनमें कि मुख्तलिफ इलाकों के मेम्बर साहवान हर एक तरह की चीजें चाहते हैं। मैं जानता हूँ कि हर एक चीज हर जगह हासिल नहीं होती। जितनी लाइनी की जरूरत है उतनी हर जगह पर बन नहीं सकती, इसलिये डेटा देख कर प्रायोरिटी फिक्स करनी चाहिये। जहां जहां पर भी नई लाइनें बनानी हैं वहां पर प्रायोरिटी फिक्स करने का अभी से इन्तजाम करना चाहिये।

चौथी बात मैं कहना चाहता हूँ कि जिन जगहों में रेलवे लाइनें बनी हैं वहां पर आज आठ, दस सालों से हालत यह है कि रेलवे लाइन तो चली गई और रास्ते में आस पास के लोगों के जो खेत थे उनके बीच में एक लकीर सी पड़ गई। खेत का आधा हिस्सा लाइन के एक तरफ और आधा दूसरी तरफ हो गया है। ऐसे भी काफी स्थान हैं जिन का एक गांव का एक हिस्सा तो एक तरफ पड़ गया है और दूसरा गांव दूसरी तरफ पड़ गया है। लोग दोनों हिस्सों में आना जाना चाहते हैं और इस बात की काफी मांग करते हैं कि अगर वहां पर कुछ न हो सके तो कम से कम रेलवे क्रासिंग तो बना दी जायें। अगर वह दूसरी तरफ जाना चाहते हैं तो उनको क्रासिंग नहीं मिलती है। किसी तरह से छः सात मील घूम कर अपने खेतों में पहुंचते हैं। यह चीज उनके लिये काफी दिक्कततलब है। खास तौर ऐसे समय में जबकि हम चाहते हैं कि खेती की तरक्की हो, अगर खेत वालों को इस तरह की दिक्कत है तो यह ठीक नहीं है। इसके बारे में काफी ध्यान से उन लोगों की सुनवाई होनी चाहिये। मेरी कांस्टिट्यूएन्सी में रोपड़ और नंगल के दर्मान रेलवे पर यह हालत है रोपड़ से कुछ दूर २०-२५ गांवों की जमीन को इस तरह दो हिस्सों में बांट दिया गया है। लोगों को आठ, दस मील का रास्ता तय करना पड़ता है। वहां पर कोई २० या २५ गांव ऐसे हैं जिन के आधे खेत इधर को रह गये और आधे खेत उधर रह गये। अब छः सात सालों की जद्दोजहद के बाद कंपेन्सेशन देने के लिये कुछ कदम उठाया गया है। उनकी मांग यह थी कि वे लोग कम से कम आपस में अपने खेतों की मिला सकें और पास के गांवों में आसानी से जा सकें। आज तो हालत यह है कि छः सात मील के बीच में कोई रेलवे क्रासिंग नहीं है। अक्सर जब वे जाते हैं तो बरसाती नाला होता है उसके नीचे से जाते हैं। जब नाला नहीं चलता है तब उसके नीचे से जा पाते हैं। लेकिन जब बरसात होती है तब उनको काफी दिक्कत हो जाती है। ऐसी चीजों के बारे में रेलवे को काफी हद तक जिम्मेदारी लेनी चाहिये। अक्सर रेलवे से दख्वास्त की जाती है तो वह कहती है कि स्टेट गवर्नमेंट भी कुछ खर्च करे, जो डिस्ट्रिक्ट बोर्ड है वह कुछ खर्च करे। रेलवे तभी खर्च करेगी जब डिस्ट्रिक्ट बोर्ड या स्टेट उस पर खर्च करेगी। मेरी अर्ज यह है कि जब रेलवे बनती है और उसकी वजह से जब खेत या गांव टूट जाते हैं, बंट जाते हैं, उस सरत में सारी जिम्मेदारी रेलवे की है। मैं मानता हूँ कि जो इस तरह की शिकायतें हों, जो इस तरह की मांगें हों उन के ऊपर रेलवे मंत्री महोदय को ज्यादा तबज्जह देनी चाहिये। मैंने दो एक मिसाल दी है, और भी मिसालें इस तरह की होंगी। मैं जानता हूँ कि जहां पर आप रेलवे क्रासिंग बनायेंगे वहां भी कई तरह की समस्याएँ पैदा हो जायेंगी। हो सकता है कि अनमैन्ड क्रासिंग हों और और उन से ऐक्सिडेंट्स हो सकते हैं। इस तरह काम में दिक्कतें जरूर हैं लेकिन चाहे कुछ लोगों को इस से दिक्कतें हो जायें पर जो २० या २५ गांव है उन की दिक्कतों को तो आप को सोचना ही चाहिये। अगर रेलवे विभाग कह दे कि चूंकि इस में दिक्कतें हैं इस लिए रेलवे क्रासिंग नहीं बन सकते और उन लोगों को उन के हाल पर छोड़ दे तो उससे कोई तसल्ली नहीं हो सकती है। इस लिये मैं अर्ज करूंगा कि ऐसे मामलों पर जल्दी विचार होना चाहिये और जहां पर इस तरह के हालात पैदा होते हैं रेलवे के बनने से, वहां लोगों को काफी सहूलियत मिलनी चाहिये।

यह कुछ चीजें थी जिन की तरफ मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता था। चूंकि मैं जनरल डिस्कशन के मौके पर बोल नहीं सका इस लिये इस मौके पर मैं रेलवे मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ और मुबारकबाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेलवेज के काम में काफी बाकायदगी पैदा की है, उनमें एफिशिएन्सी पैदा की है। आज रेलवेज काफी ठीक टाइम पर चलती हैं और एडमिनिस्ट्रेशन में भी काफी इम्प्रूवमेंट हुआ है। पिछले साल से, जब से कि उन्होंने यह काम लिया है, मैं समझता हूँ कि जिस सहूलियत से वे इस रेलवे के काम को अच्छा बनाने की कोशिश कर रहे हैं और मेम्बर्स को उन्होंने जिस मोटे तरीके से ऐश्योरेन्सेज दिये हैं, विश्वास दिलाया है कि उन की शिकायतों को दूर करेंगे उस के लिये सारा हाउस उन्हें मुबारकबाद देगा।

†डा० उ० मिश्र (जमशेदपुर) : रेलों में जो भीड़भाड़ चल रही है उसके बारे में बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने विचार व्यक्त किये हैं। मेरा निवेदन यह है कि भीड़भाड़ की समस्या को हल करने के लिये और जनता गाड़ियां चलायी जानी चाहिये। आपातकालीन अवस्था में वाता नुकूलित डिब्बों का चलना बन्द किया जाना चाहिये। बिहार के औद्योगिक क्षेत्रों में भी परिवहन की बहुत समस्याएँ हैं; वहाँ भी मुसाफिर गाड़ियों के चलाये जाये की आवश्यकता है। "टाटा नगर पटना एक्सप्रेस" में हमेशा ही भीड़भाड़ रहती है। इस लाइन पर दूसरी गाड़ी की व्यवस्था की जाय। अदश चक्रधरपुर गाड़ी को टाटा नगर तक बढ़ाया जाय।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि राउरकेला से विशाखापटनम तक एक सीधी रेलगाड़ी चलायी जाय। यदि यह संभव न हो तो वहाँ के लोगों की आवश्यकता को पूरा करने के लिये "मद्रास एक्सप्रेस" अथवा "जनता एक्सप्रेस" के साथ कम से कम इन स्टेशनों की बीच एक सीधा पहुंचने वाला डिब्बा लगाया जाय।

रेलवे कर्मचारियों और विशेषतः "लोको" श्रमिकों के लिये व्यापक रूप से "एक्स-रे" की व्यवस्था की जाय। उन रेलवे कर्मचारियों के लिए भी कुछ किया जाना चाहिये जिन्हें एक स्थान से दूसरे स्थान पर प्रायः बदल दिया जाता है। उनके बच्चों की शिक्षा संबंधी कठिनाई दूर करने के लिये, रेलवे प्रशासन को प्रयत्न करना चाहिये। विभिन्न स्थानों पर बच्चों के लिए सस्ते "आवास होस्टल" बनाये जाने चाहिये। इसके अतिरिक्त मेरा यह भी निवेदन है कि टाटानगर में कर्मचारियों के बच्चों के लिए एक "हाई स्कूल" की आवश्यकता है। वर्तमान स्कूल को "हाई स्कूल" तक किया जा सकता है। और इस स्कूल को रेलवे कोलनी में ले जाया जाना चाहिए ताकि छोटे छोटे बच्चे यातायात के भारी रकम से बच सकें।

श्री यमुना प्रसाद मंडल (जयनगर) : उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेलें भारत में ही नहीं एशिया में सबसे बड़ी संस्था हैं और इसके कार्य की जितनी भी प्रशंसा की जाय थोड़ी है। पिछले अक्टूबर और नवम्बर के महीने में जो कार्य इस संस्था ने राष्ट्र को दिखाया सचमुच वह प्रशंसनीय है। पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे, यद्यपि ये उत्तर रेलवे से संबंधित हैं, पर इन दोनों रेलवेज का काम विशेष रूप से सराहनीय रहा। और इसी लिए इस सदन में एक स्वर से हमारे योग्य रेल मंत्री साहब की प्रशंसा की गई है।

इस समय में दो चार बातें बिहार के संबंध में कहना चाहता हूँ। अभी डा० यू० मिश्र ने बड़े सुन्दर ढंग से इंडस्ट्रियल एरिया के बारे में बातें आपके सामने रखी हैं। मैं अभी कुछ अन्य बातों की ओर रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

बिहार जनसंख्या के विचार से भारत वर्ष में दूसरे नम्बर पर आता है। और यह सीमान्त राज्य है। वहाँ पर जो रेलवे की सुविधा है वह काफी नहीं है। यह इंडस्ट्रियल एरिया है, नई नई खानें इस क्षेत्र में निकल रही हैं, नई नई इंडस्ट्रीज खुल रही हैं और इस प्रकार वहाँ काफी प्रगति हुई है। किसी भी विकास शील संस्था का उत्तरोत्तर आगे बढ़ते जाना स्वाभाविक है। यही अवस्था हमारी रेलों की है। जिन क्षेत्रों में नये नये बैराज खोले गए हैं, नई नई नहरें बनायी गयी हैं, नए कार्य किए जा रहे हैं वहाँ रेलों की नई लाइन बिछाना भी जरूरी है। बिहार के एक हिस्से में एक छोटी सी लाइन सुपोल और भपुटियाही स्टेशनों के बीच थी जो कि कुछ समय पहले उखाड़ दी गयी थी। वहाँ के लोगों का कहना है कि अब वहाँ काफी विकास हो रहा है और वहाँ की हालत अच्छी है, यह जूट प्रोयंग एरिया है, काफी विकसित हो रहा है। नई नई नहरें सहा निकाली जा रही हैं, इसलिए इस लाइन का रेस्टोरेशन (पुनरस्थापन) हो जाना जरूरी है। कहा जाता है कि अब

[श्री यमुना प्रसाद मंडल]

इसको नई लाइन के रूप में लिया जायेगा, रेस्टोरेशन के रूप में नहीं लिया जाएगा। मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि वे इस सार्वजनिक महत्वपूर्ण प्रश्न को देखें और यह देखने के बाद अगर उनकी राय हो कि इसको रेस्टोर नहीं किया जा सकता तो हमको संतोष हो जाएगा और हम वहाँ के लोगों को बता देंगे कि इसमें दिक्कत है इसलिये अभी इस कठिनाई को सहन करें यद्यपि वह एक छोटी सी बात मालूम होती है, लेकिन एक छोटी सी बात भी कभी कभी बहुत खतरनाक रूप ले सकती है। मानसी स्टेशन गंगा के किनारे ६००-७०० गज पर है। यह देखने में आता है कि गंगा का इरोजन (कटाव) बराबर चलता आया है। सुनने में आया है कि इरीगेशन एंड पावर के लोग कहते हैं कि साहब पुल का वह बड़ा राजेन्द्र पैल बन जाने की वजह से बहुत ज्यादा गड़बड़ी है जिससे गंगा का ऐसा रूप हो रहा है। चाहे कुछ भी हो मगर ऐसे प्रोजेक्ट्स में जहाँ इरोजन का इतना बड़ा सवाल है और हो सकता है कि मानसी स्टेशन के पास अगर वह इरोजन, कटाव आगे की ओर गया तो उस लाइन को बड़ा नुकसान पहुंच सकता है। मैं रेल मंत्रालय के सुयोग्य नायक सरदार स्वर्ण सिंह से कहूँगा कि वह इरीगेशन एंड पावर के लोगों से मिल कर इस तरह का कोआरडिनेशन दोनों विभागों में लाये जिससे कि यह सब काम और तू तू मैं मैं बाद में न उ सके।

इसके बाद मैं थोड़ा सा निवेदन करना चाहता हूँ। यह बोर्डर स्टेट का वह इलाका एक ऐसा शहर है, जयनगर, जोकि एकदम नेपाल के किनारे है। नेपाल से सीधा संबंध वहाँ से है। वहाँ एक छोटी सी नेपाल देश की लाइन है एम० जी० रेलवे। नेपाल गवर्नमेंट की छोटी सी रेल है उस जयनगर स्टेशन को ठीक करने के लिये और वहाँ से जनकपुर की ओर जाने के लिए, जनकपुर एक बहुत प्रसिद्ध, धार्मिक और तीर्थ स्थान नेपाल में है। जयनगर स्टेशन का विस्तार आवश्यक है। इसके अलावा वहाँ गन्ने की खेती भी बहुत ज्यादा होती है। काफी उपजाऊ इलाका है। जैसा मैंने शुरू में निवेदन किया वहाँ की (बिहार) जनसंख्या प्रति वर्ग मील बहुत ज्यादा है। भारत में शायद दरभंगा का यह जिला दूसरा या तीसरा जिला है जहाँ आबादी अत्यधिक घनी है। वहाँ हम लोग चाहते हैं कि जयनगर के पहले एक छोटा सा हॉल्ट स्टेशन होना चाहिये। जयनगर और खजौली के बीच अगर एक छोटा सा हॉल्टिंग स्टेशन हो तो जयनगर में जो बहुत ज्यादा भीड़ पड़ती है वह थोड़ी हल्की हो सकती है।

दूसरी चीज यह है कि कातौल और मुहम्मदपुर के बीच में भी एक हॉल्ट स्टेशन बनाया जाय। हमारे भूतपूर्व डिप्टी प्लानिंग मिनिस्टर ने भी इन दो हॉल्ट स्टेशंस के संबंध में रेल मंत्रालय का ध्यान बहुत जोरों से आकर्षित किया था। लेकिन देश के बदलते हुए हालात में उन छोटी छोटी बातों को छोड़ दिया गया। अब अगर उन की ओर से कह दिया जाय कि यह छोटी छोटी चीजें भी नहीं की जा सकतीं तो आज जैसी स्थिति है उसमें मैं चुप हो जाऊँगा और संतोष कर लूँगा। लेकिन मेरी यह समझ में नहीं आता कि जहाँ रेलवे के पास अपनी जमीमें हैं, जहाँ हर तरह की सुविधाएं वगैरह की भी जरूरत नहीं है, ऐसे स्थानों में अगर आप दस, पांच मील लाइन को और बढ़ा देते हैं मौजूद हैं, जहाँ रीलिंग स्टाक तो मैं नहीं समझता कि ऐसा करना आप के लिये क्यों संभव नहीं है? लाइन जहाँ पहले ही मौजूद है, खाली थोड़ा उसको बढ़ाना है, जहाँ नये इंजन की जरूरत नहीं है और न ही जहाँ जमीन ऐक्वायर करने का प्रश्न आता है, वहाँ रेलवे मंत्रालय के लिये यह छोटी छोटी बातें करना संभव होना चाहिए।

अन्त में मैं एक, दो बात और सेवा में निवेदन करना चाहता हूँ। यह बड़ी खुशी की बात है कि सरदार स्वर्ण सिंह ने इस बार यात्रा भाड़े में वृद्धि नहीं की है। बजट पेश होने से पहले हम लोग जब आपस में बैठ कर इस बारे में बातें करते थे तो हम लोगों को यह आशंका थी कि इस बार फिर मंत्री महोदय यात्रा भाड़ा बढ़ायेंगे। लेकिन आपने उसमें जो वृद्धि नहीं की उससे लोगों में बहुत संतोष है। अब पार्सल भाड़े

में जो आपने थोड़ी वृद्धि की है वह आज की आवश्यकताओं को देखते हुए कदाचित उचित ही है। आज की संकटकालीन अवस्था में जिस ढंग से आपने काम किया है वह बहुत सराहनीय है। एशिया की इस महान् संस्था के योग्य नायक जो आपने अपने को सिद्ध किया है उसके लिए मैं हर तरह से आप को मुबारकबाद देता हूँ।

श्री माते (टीकमगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, सन् १९५३ में मध्यप्रदेश के गरीब और पिछड़े इलाके टीकमगढ़ में राष्ट्रपति महोदय पधारे थे और उनका वहां पर भाषण हुआ था। उन्होंने स्वयं कहा था कि यहां की जनता बहुत गरीब और पिछड़ी हुई है और सरकार का कर्तव्य हो जाता है कि उसको उबारे और आवश्यक सुख सुविधाएं सुलभ करे। उन की सेवा में उस समय यह प्रार्थना रक्खी गई थी और आज मैं पुनः उसी प्रार्थना को संसद के सामने दुहराना चाहता हूँ कि ललितपुर, टीकमगढ़, बिजाऊ, छतरपुर और पन्ना होते हुए सतना को रेलवे लाइन से मिलाया जाय।

उन इलाकों की जनता बहुत गरीब और पिछड़ी हुई है। उनको अनाज तक खाने को नहीं मिलता है। वे अधिकतर भूखों मरते हैं। फिकरा और कोदों खाकर जिंदगी के दिन काटते हैं। अगर यह रेलवे लाइन बना दी जाय और इन प्रदेशों को रेल से संबन्धि कर दिया जाय तो जनता पल जायेगी। उसको जहां सुविधा हो जायेगी वहां अनाज के भी एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने में सहूलियत मिलेगी। आज उनको बहुत कठिनाई पेश आती है। इवलिये मैं पुनः प्रार्थना करूंगा कि यह रेलवे लाइन निकाल दी जाय।

श्री सुब्बरामन (मदुरई) : मेलों और समारोहों पर विशेष गाड़ियां चलाये जाने की व्यवस्था बहुत ही सराहनीय है इस संबंध में मेरा निवेदन यह है कि त्यौहारों के अवसर पर मदुरै और रामेश्वरम् के लिए अधिक रेल गाड़ियों की व्यवस्था की जाय।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल कर सकेंगे।

रेलवे मंत्रालय की मांगों के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए।

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
१	२	३	४	५
२	१०	श्री मु० इस्माइल .	. नयी तिन्नेवली नगर कोल, त्रावि-ड्रम और नगरकोल केप कोम-रिन लाइनों के सर्वेक्षण को पूर्ण करने में देरी।	१०० रुपये
४	१४	श्री बड़े .	. (१) जांच क्लर्कों की पदोन्नति के अवसरों तथा उनकी सेवा शर्तों में सुधार। (२) पश्चिमी रेलवे के बहुत अधिक व्यय को रोकना।	१०० रुपये

मूल अंग्रेजी में

१	२	३	४	५
			(३) रेलवे सेवा आयोग में भ्रष्टाचार को रोकना ।	
			(४) रेलवे नियमों के अनुसार अवकाश संरक्षण क्लकों को रखना ।	
५	१६	श्री मु० इस्माइल .	. कालीकट स्टेशन को पुनर्निमाण करने के कार्य को शीघ्र पूर्ण करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
५	१८	श्री प्रिय मुप्त	. महिला प्रतीक्षा गृहों तथा उपरि पुलों की व्यवस्था करने में सफलता ।	१०० रुपये
६	२०	श्री बड़े	. उत्तर रेलवे में लिए गये टिकट कलेक्टर को वरिष्ठता प्रदान करने की आवश्यकता ।	
१४	२८	श्री मु० इस्माइल .	. तामरम से विल्लूपुरम् के बीच विद्युतीकरण तथा मनदुराई से विरुद्धनगर तक नई लाइनों के निर्माण में असाधारण देरी ।	१०० रुपये
१४	३०	श्री बड़े .	. (१) माधोपुर कठुआ रेल के निर्माण ।	१०० रुपये
			(२) मध्य प्रदेश में नयी लाइन का निर्माण ।	
			(३) मास्की से दावा कनीद रवेटेगांव हार्ड वाया देवास में नयी लाइन का निर्माण ।	
			(४) मद्रास तामरम विभाग के विद्युतीकरण करने की आवश्यकता ।	
१५	३२	श्री मु० इस्माइल .	. स्टेशनों पर कार्यालयों में आवास की व्यवस्था करने में असफलता ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१६	३७	श्री कछवाय	. कोटा से माधवपुर तक गाड़ी चलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
२	४०	डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी	. मितव्ययता की बातों पर चर्चा करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
४	४१	डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी	. गाड़ियों की कमी, चालन सम्बन्धी प्रशासनिक क्षमता का अभाव । भर्ती में समान अवसरों का अभाव ।	राशि घटाकर १ रुपया कर दी जाये
४	४२	श्री नरेन्द्रसिंह महीड़ा	. दुर्घटनाओं से बचाव के लिए आवश्यक पग उठाने तथा चलती गाड़ियों के ऊपर बैठे यात्रियों को मौत तथा भीषण दुर्घटनाओं से बचाने के लिए पग उठाने की आवश्यकता ।	राशि घटाकर १ रु० कर दी जाय
७	४३	डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी	. घटिया कोयले का प्रयोग जिससे रेलों के समय पर चलने की क्षमता तथा चालन क्षमता पर कुप्रभाव ।	१०० रुपये
१०	४४	श्री नरेन्द्रसिंह महीड़ा	. (१) काम के घंटे कम करने (२) कैंटीन व्यवस्था तथा अन्य सुविधाओं के दिये जाने, (३) विश्राम सदनो की व्यवस्था करने की आवश्यकता ।	राशि घटाकर १ रु० कर दी जाय
१०	४५	डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी	. गत वर्ष तथा आगामी वर्ष के लिए श्रम कल्याण कार्यों के लिए नाकाफी व्यवस्था ।	१०० रुपये
१४	४६	डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी	. सुस्त नीति के कारण कई क्षेत्रों में नयी लाइनों के प्रति उपेक्षा	१०० रुपये
१४	४७	श्री नरेन्द्रसिंह महीड़ा	. नयी रेलवे लाइनों के निर्माण और विकास में असफलता ।	राशि घटाकर १ रु० कर दी जाय
१६	४६	श्री नरेन्द्रसिंह महीड़ा	. बंगाल और आसाम के बीच छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने की आवश्यकता ।	राशि घटाकर १ रु० कर दी जाय

इसके पश्चात् लोक-सभा शुक्रवार, ८ मार्च, १९६३/१७ फाल्गुन, १८८४ (शक) के ११ बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

दैनिक संक्षेपिका

(बुधवार, ७ मार्च, १९६३)

 (१६ फाल्गुन, १८८४ (शक))

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	१२४६—७६
तारांकित	
प्रश्न संख्या	
२९९ विदेशी बैंकों में आस्तियां	१२४६—५१
३०० गुलाटी आयोग का प्रतिवेदन	१२५२—५४
३०१ दिल्ली जल सम्भरण	१२५४—५८
३०२ दिल्ली में अस्पताल	१२५८—६१
३०३ सशस्त्र सेना कर्मचारियों के लिए जीवन बीमा	१२६१—६३
३०४ सरकार द्वारा नई दिल्ली नगरपालिका को देय राशि	१२६३—६४
३०५ सोने की खरीद के लिये अनुज्ञापत्र	१२६५—६७
३०६ आपातकालीन बीमा योजना	१२६७—६८
३०७ सोने का मूल्य तथा सोने का तस्कर व्यापार	१२६८—७१
३०८ पानी तथा बिजली के लिए उच्चाधिकार प्राप्त आयोग	१२७१—७३
३०९ भारत में विदेशी विनियोजन	१२७३—७५
३१० उड़ीसा में कुष्ठ अग्रिम परियोजनायें	१२७५—७७
३११ दिल्ली में नया बिजली घर	१२७७—७८
३१२ चिकित्सा की आयुर्वेदिक प्रणाली	१२७९
प्रश्नों के लिखित उत्तर	१२८०—१३०३

तारांकित

प्रश्न संख्या

३१३ देश में बिजली की कमी	१२८०
३१४ दिल्ली की वृहद योजना	१२८०—८१
३१५ भाबड़ा नंगल बांध	१२८१

विषय

पृष्ठ

३१६	भारत में छाती के रोग	१२८१-८२
३१७	दामोदर घाटी निगम मुख्यालय का स्थानांतरण	१२८२
३१८	आसाम में बाढ़ें तथा विद्युत् संभरण	१२८२-८३
३१९	संयुक्त राष्ट्र प्रविधिक सहायता	१२८३
३२०	भेषज नियन्त्रण	१२८३-८४
३२१	राष्ट्रीय स्कूल स्वास्थ्य परिषद	१२८४

अतारंकित

प्रश्न संख्या

५५६	मनीपुर में पंजीकृत ठेकेदार	१२८४
५५७	राजस्थान में ग्राम्य विद्युतीकरण	१२८५
५५८	योजना की परियोजनाओं में रूसी सहयोग	१२८५
५५९	बुद्ध जयन्ती पार्क, नई दिल्ली	१२८५
५६०	नई दिल्ली की 'रिज' बीसदरी (माचला महल)	१२८६
५६१	किशी बांध परियोजना (उत्तर प्रदेश)	१२८६
५६२	रूसी घड़ियों का तस्कर व्यापार	१२८७
५६३	आयकर विभाग के कर्मचारियों का राष्ट्रीय प्रतिरक्षा कोष में अंशदान	१२८७
५६४	स्वर्ण नियन्त्रण योजना के अन्तर्गत जारी किये गये लाइसेन्स	१२८८-८९
५६५	दिल्ली की सरकारी बस्तियां	१२८९
५६६	हिमालय पर विद्युत् परियोजनाओं का सर्वेक्षण	१२८९-९०
५६७	दिल्ली में औषधियों की कीमत	१२९०-९१
५६८	नामसूद्र जाति	१२९१
५६९	विस्थापित व्यक्तियों को ऋण	१२९१
५७०	गैर सरकारी विद्युत् उपक्रमों को लाइसेन्स	१२९१-९२
५७१	मुसलमानों के मकानों में विस्थापित व्यक्ति	१२९२
५७२	विस्थापित व्यक्तियों के लिए शिविर	१२९२
५७३	मेरठ में मेडीकल कालेज	१२९२-९३
५७४	केरल में सिंचाई विषयक परियोजनाएं	१२९३
५७५	जीवन बीमा निगम का आवास कार्यक्रम	१२९३

विषय

पृष्ठ

५७६	आवास योजनाएं	१२६३-६४
५७७	बम्बई सीमा शुल्क ारा हाथ की घड़ियों का पकड़ा जाना .	१२६५
५७८	पाकिस्तानी मुद्रा का पकड़ा जाना .	१२६५
५७९	भाग, चरस और गांजा .	१२६५-६६
५८०	संसद् सदस्यों के लिये होस्टल	१२६६
५८१	राजस्थान में परिवार नियोजन	१२६६-६७
५८२	पोचमपाद परियोजना	१२६७
५८३	चन्द्रपुर तापीय विद्युत् केन्द्र	१२६७
५८४	दिल्ली में ग्राम्य विद्युतीकरण	१२६७-६८
५८५	केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिये क्वार्टर .	१२६८
५८६	रूस में मसूरिका के बीके	१२६८
५८७	क्षय रोग के सम्मेलन	१२६९
५८८	विस्थापित व्यक्तियों द्वारा पाकिस्तान में छोड़ी गई सम्पत्ति	१२६९
५८९	नगरों में जल सम्भरण	१२६९-१३००
५९०	चिनाब बेसिन का सर्वेक्षण	१३००
५९१	जम्मू तथा काश्मीर में सलाल-जल विद्युत् परियोजना	१३००
५९२	पश्चिम बंगाल में मलेरिया का उन्मूलन	१३००-०१
५९३	ब्रॉकाइटिस	१३०१
५९४	मद्रास नगर को जल सम्भरण	१३०१
५९५	मद्रास तथा आंध्र प्रदेश द्वारा कृष्णा नदी के जल में हिस्सा बाटना	१३०१-०२
५९६	ग्रामीण आवास कार्यक्रम	१३०२
५९७	सिंचाई क्षमता का उपयोग	१३०२
५९८	मद्रास राज्य में क्षय रोग क्लिनिक	१३०३
५९९	सेण्ट्रल इन्स्टीट्यूट आफ फार्मैसी	१३०३
	सभा पटल पर रखे गये पत्र	१३०३-०४

(१) निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक एक प्रति :—

- (एक) दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र में लागू बंगाल वित्त (बिक्री कर) अधिनियम, १९४१ की धारा २६ की उप-धारा (४) के अन्तर्गत, दिनांक १४ फरवरी, १९६३ के

विषय

पृष्ठ

दिल्ली गजट में प्रकाशित, दिल्ली बिक्री-कर नियम, १९५१ में कुछ संशोधन करने वाली अधिसूचना संख्या एफ०-४(३३)/६२-वित्त (इ) ।

(दो) केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क तथा नमक अधिनियम, १९४४ की धारा ३८ के अन्तर्गत, दिनांक २३ फरवरी, १९६३ को अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३११ में प्रकाशित केन्द्रीय उत्पादन शुल्क (चौथा संशोधन) नियम, १९६३ ।

(२) १९६१ में हुए उड़ीसा विधान सभा के तीसरे आम चुनाव का प्रतिवेदन, जो २४ जनवरी, १९६३ को सभा की टेबल पर रखा गया थी, के शुद्धि-पत्र की एक प्रति ।

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयको तथा संकल्पों संबंधी समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित १३०४

चौदहवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।

प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित १३०४

चौबीसवां और पच्चीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।

अविलम्बीनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना १३०८

श्री स० मो० बनर्जी ने नेपाल नरेश के साथ गृह-कार्य मन्त्री की बातचीत की ओर उनका ध्यान दिलाया ।

गृह-कार्य मन्त्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) ने इस सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया ।

अनुदानों की मांगें (रेलवे) : १३०४—०७

(१) रेलवे आय व्ययक १९६३-६४ के सम्बन्ध में अनुदान की मांग संख्या १ पर चर्चा समाप्त हुई और मांग पूरी पूरी स्वीकृत हुई । १३०९—५९

(२) रेलवे आय व्ययक १९६३-६४ के सम्बन्ध में अनुदानों की मांग संख्या २ पर चर्चा आरम्भ हुई । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

शुक्रवार, ७ मार्च, १९६३/१७ फाल्गुन १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि

वर्ष १९६३-६४ के लिये रेलवे के सम्बन्ध में अनुदानों की मांगों पर अग्रे-तर चर्चा तथा गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों पर विचार ।

विषय-सूची--जारी

	पृष्ठ
श्री उटिया	१३२४-२५
श्री चांडक	१३२५—२७
श्री हिम्मत सिंहजी	१३२७-२८
श्री दि० सि० चौधरी	१३२८—३०
श्री च० का० भट्टाचार्य	१३३०
श्री कश्चिरमण	१३३०-३१
श्री रा० गि० दुबे	१३३१-३२
श्री ब्रज बिहारी महरोत्रा	१३३२—३४
श्री दे० शि० पाटिल	१३३४—३६
श्री प्रकाश वीर शास्त्री	१३३६—३८
श्री स्वर्ण सिंह	१३३८—४२
श्री अ० ना० विद्यालंकार	१३४२—४४
डा० उ० मिश्र	१३४५
श्री यमुना प्रसाद मंडल	१३४५—४७
श्री माते	१३४७
श्री सुब्रह्मण्यम्	१३४७-४९
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	१३०८
गृह-कार्य मंत्री की नेपाल नरेश से बातचीत	
दैनिक संक्षेपिका	१३६०—६३

© १९६३ प्रतिलिप्यधिकार लोक-सभा सचिवालय को प्राप्त

लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियम (पांचवां संस्करण) के नियम ३७६ और ३८२ के अन्तर्गत प्रकाशित और भारत सरकार मुद्रणालय, नई दिल्ली की संसदीय शाखा में मुद्रित ।
