

लोक-सभा वाद-विवाद

(पहला सत्र)

3rd Lok Sabha



(खण्ड १ में अंक १ से अंक १० तक है)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

एक रुपया (देश में)

चार शिर्लांग (विदेश में)

विषय-सूची

	पृष्ठ
सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	३८६
प्रश्नों के मौखिक उत्तर--	
तारांकित प्रश्न* संख्या १६३ से १७१, १७३, १७६ और १७७	३८६—४१०
प्रश्नों के लिखित उत्तर--	
तारांकित प्रश्न संख्या १६२, १७२, १७४, १७५ और १७८ से १६५	४१०—४२१
अतारांकित प्रश्न संख्या १४१ से १६४, १६६ से १६८ और १७० से १८२	४२१—३६
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	४३६
समितियों के लिये निर्वाचन—	
१. भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद्	४३७
२. भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति	४३७
३. राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड	४३७—३८
४. अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था	४३८
सभा की कार्यवाही के तत्काल अनुवाद के बारे में—	
रेलवे आयव्ययक—साभान्य चर्चा	४३८—४०
श्री कि० पटनायक	४४०—४३
श्रीमती सत्यभामा देवी	४४३—४४
श्री मु० इस्माइल	४४४
श्री रामेश्वरानन्द	४४५—४७
श्री कुं कृ० वर्मा	४४७—४६
श्री प० गो० मेनन	४५०
श्री शिवाजी राव शं० देशमुख	४५०—५१
श्री प० ला० बारूपाल	४५१—५३
श्री बड़े	४५३—५७
श्री गहमरी	४५३—५७
श्री कमलनयन बजाज	४५७—६२
श्री बालकृष्णन्	४६२—६३
श्री मे० क० कुमारन्	४६३—६४
श्री शिव नारायण	४६४—६७

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

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

बुधवार २५ अप्रैल, १९६२

५ वैशाख, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई ।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण

श्री बोधिपल्लि राजगोपाल राव (श्रीकाकुलम)

श्री मोसालिकान्ति तिरुमलराव (काकिनाडा)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

प्रयोगात्मक नलकूप संगठन

†*१६३. श्री हरिश्चन्द्र मायुर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रयोगात्मक नलकूप संगठन का १९६२-६३ का कार्यक्रम क्या है ;

(ख) जैसलमेर जिला जैसे स्थानों में भूमिगत जल के सम्बन्ध में क्या नवीनतम जानकारी प्राप्त हुई है और उसके पूर्ण उपयोग के सम्बन्ध में क्या कार्यक्रम बनाया गया है ;

(ग) जैसलमेर जिले के अलावा राजस्थान में कौन कौन से अन्य क्षेत्रों में यह काम किया जा रहा है तथा उसका क्या परिणाम निकला है ; और

(घ) राजस्थान राज्य के संगठन के साथ इस संगठन का क्या सम्बन्ध है तथा राज्य संगठन को क्या सहायता दी जा रही है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री(श्री स० का० पाटिल) : (क) कार्यक्रम में कुल ७३ प्रयोगात्मक छेद खोदना शामिल है जिन में से ६ उत्तर प्रदेश में, २१ राजस्थान में, १ गुजरात में, ८ पंजाब में, ५ पश्चिम बंगाल में, ६ उड़ीसा में, १५ मध्य प्रदेश में, ५ हिमाचल प्रदेश में, ५ त्रिपुरा में और १ आसाम में होंगे ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) कुछ स्थानों पर भूमिगत जल 'बेसिन' का पता चला है और इनसे संबंधित समूचे क्षेत्र की सीमायें निर्धारित करने के लिए कार्यवाही की जा रही है। इस कार्य के हो जाने पर, खोज का कार्यक्रम बनाना राज्य सरकारों का काम होगा। इस बीच में, सफल परीक्षात्मक छेद उत्पादन कूप बना दिये गये हैं और राज्य सरकारों को दे दिये गये हैं।

(ग) जिन क्षेत्रों में कार्य किया गया है उन्हें तथा प्राप्त परिणामों को दर्शाने वाला एक विवरण पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या २३]

(घ) खुले कुएं को गहरा करने और बनाने के लिए और नलकूप बनाने के लिए राजस्थान भूमिगत जल बोर्ड जिम्मेदार है। इस का मुख्य इंजीनियर राज्य सरकार की ओर से प्रयोगात्मक नलकूप संगठन से बातचीत करता है और उसे वह टेक्निकल जानकारी दे दी जाती है जो खोज करने में प्राप्त हो।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : यह बात ध्यान में रख कर कि इस प्रदेश में बहुत बड़े खिन्ने की समृद्धि भूमिगत जल की खोज पर निर्भर करती है, जिसके बारे में कहा जाता है कि वहां काफी है, सरकार राजस्थान में प्रोग्राम के अन्तर्गत क्या कार्यवाही करेगी? द्वितीय योजना में क्या उपबन्ध किया गया था और १९६२-६३ के लिए क्या व्यवस्था है?

†श्री स० का० पाटिल : इन दोनों प्रोग्रामों में राजस्थान का नम्बर पहिला है। जैसाकि विवरण से विदित होगा, तीसरी योजना में भूमिगत जल की खोज के अनिश्चित प्रोग्राम में हम ३०० छेदों की योजना बना रहे हैं और उनमें ८८ छेद राजस्थान में हैं। यहां भूमिगत जल बहुत है और हम इस से लाभ उठायेंगे।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : भूमिगत जल की आप की खोज के परिणामस्वरूप राजस्थान के किस किस क्षेत्र को गहन कार्य के लिए चुना गया है और हमें परिणाम कब प्राप्त हो सकते हैं?

†श्री स० का० पाटिल : यहां पर अनेक क्षेत्रों के नाम दिए हुए हैं। जैसलमेर को छोड़ कर, जहां भूमिगत जल बहुत है, अन्य क्षेत्र भी हैं जैसे सूरतगढ़, बारमेर जिला, पिलानी, सिहाना, जोधपुर, सिकार, चुरू, जोधपुर तथा बीकानेर।

†श्री पु० र० पटेल : मैं समझता हूं कि यदि कोई नलकूप १५,००० गैलन पानी दे दे, तो उसे सफल समझा जाता है। यदि कूप असफल रहता है तो उस का क्या होता है?

†श्री स० का० पाटिल : यदि कूप सफल रहता है अर्थात् यदि वह मितव्ययी होता है तो, स्वभावतः वह राज्य को दे दिया जाता है। वह उससे लाभ उठाता है। वह उसे बनाते हैं, आदि। यदि वह असफल होता है, तो वह समाप्त हो जाता है। हम जो कुएं खोदते हैं उनमें कदाचित्त आधे कुएं असफल रहते हैं और यह होना भी चाहिये।

†श्रीमती सावित्री निगम : इन कुओं के निर्माण केन्द्र और राज्य कितना कितना व्यय उठायेंगे और क्या इस प्रोग्राम को सब राज्यों ने स्वीकार कर लिया है या नलकूपों का नियतन केन्द्र द्वारा निश्चित किया जायेगा?

†श्री स० का० पाटिल : छेद तो प्रयोगात्मक नलकूप संगठन द्वारा किये जाते हैं अर्थात् केन्द्र द्वारा किये जाते हैं। उनके सफल होने पर जब हम सोचते हैं कि उन में से एक कच्चा बनाया जा सकता है, तो यह काम पूर्णतया राज्य का है। हां, हम ऋण देते हैं जो वापस मिलना चाहिये क्योंकि जब कुआं बचत वाला हो जाता है तो राज्यों को ऋण का भुगतान अवश्य करना चाहिये।

†श्री बासप्पा : क्या इनमें कोई चन्दन नामक कुआं है जो लगभग ५०,००० गैलन पानी प्रति घंटा देता है और क्या राज्य सरकार इसका उचित प्रयोग कर रही है ?

†अध्यक्ष महोदय : क्या माननीय मंत्री प्रत्येक मामले का अलग अलग उत्तर दे सकेंगे ?

†श्री स० का० पाटिल : यह जानकारी मेरे लिए और सभा के लिए महत्वपूर्ण है ।

†श्री बासप्पा : क्या इसका पूर्ण प्रयोग किया जाता है ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं तो नहीं जानता, परन्तु यदि माननीय सदस्य मुझे सूचना दें तो मैं जानकारी प्राप्त करूंगा :

†श्री बी० चं० शर्मा : भूमिगत जल का पता लगाने के लिए क्या वैज्ञानिक तरीके प्रयोग किये जाते हैं ? क्या वे तरीके पंजाब में प्रयोग किये गये थे और किस क्षेत्र में भूमिगत जल अधिक मात्रा में पाया गया ?

†श्री स० का० पाटिल : एक नहीं अनेक तरीके हैं, उदाहरणार्थ, वर्षा, पहाड़ों का साक्षिप्य, आदि । जिस तरह यह कार्य किया जाता है, वह बहुत ही वैज्ञानिक है । मेरा ख्याल है कि सारे भारत में सर्वेक्षण हो रहा है, अर्थात् सर्वेक्षण केवल एक ही भाग में नहीं हो रहा है । कुछ भाग इस में बहुत समृद्ध हैं जैसे राजस्थान । अन्य भाग इतने समृद्ध नहीं हैं । जैसे किसी क्षेत्र में जितने सूराख हमने खोदे हैं उनमें से शायद ६५ प्रतिशत बेकार थे क्योंकि उन में पानी नहीं मिला ।

†श्री जयपाल सिंह : दिये गये उत्तर में बिहार राज्य का कोई उल्लेख नहीं है । क्या सरकार ने “डायमण्ड ड्रिलिंग” का विचार पूर्णतया त्याग दिया है जिससे वे आन्तर्भौम चट्टानों में भी सूराख कर सकते हैं जो कि दक्षिण बिहार में पाई जाती हैं ? सारे बिहार को इसका कोटा मिला है परन्तु दक्षिण बिहार को नहीं मिला और उसे पहाड़ी इलाका कह कर छोड़ दिया गया है । परन्तु “डायमण्ड ड्रिलिंग” भी एक वैज्ञानिक तरीका है । इसे क्यों प्रयोग नहीं किया जा रहा है ?

†श्री स० का० पाटिल : विवरण से पता लगता है कि बिहार को अस्थायी प्रोग्राम में दस कुएं मिले हैं । मैं नहीं जानता कि वे किस भाग में और कहां कहां होंगे ।

श्री बड़े : अभी मिनिस्टर साहब ने बतलाया कि मध्य प्रदेश में केवल १५ ही ट्यूबवैल्स की बोरिंग हुई है । मध्य प्रदेश में नर्मदा ट्रैक्ट में ट्यूबवैल्स की आर्गेनाइजेशन और उसकी जो पद्धति है वह सक्सैसफुल नहीं हो रही है, क्या मध्य प्रदेश की सरकार से उनके पास ऐसी रिपोर्ट आई है ?

श्री स० का० पाटिल : वह तो कुछ एक प्रदेश के एरिया और पापुलेशन को देख कर ऐसी चीज नहीं बनती है । वहां पानी चाहिए और ऐसा चाहिए जिसका कि एकोनामिक यूजहम कर सकें तो शायद मध्य प्रदेश में बहुत ज्यादा पानी नहीं लगा होगा इसलिए १५ ट्यूबवैल्स ही लगाये गये ।

श्री बड़े : मेरा क्वेश्चन यह था कि मध्य प्रदेश सरकार से ऐसी रिपोर्ट आई है कि नहीं ?

श्री स० का० पाटिल : मुझे खबर नहीं है, आयी होगी ।

†श्री मलकंदा रेड्डी : क्या आन्ध्र प्रदेश में रायल सीमा के लिये कोई योजना है और क्या इस बारे में रायल सीमा को कोई सहायता दी जाती है जिसके लिये माननीय मन्त्री ने वहां बड़े दुर्भिक्ष के समय वचन दिया था ?

†श्री स० का० पाटिल : अस्थायी प्रोग्राम में ३०० कुओं की योजना है जिसमें से २४ आन्ध्र प्रदेश में हैं। आन्ध्र प्रदेश के अन्य भाग जल से भरपूर हैं, इसलिये मेरा ख्याल है कि रायल सीमा में इन कुओं में से अधिकतर कुएं होंगे।

टिड्डी नियंत्रक विशेषज्ञों का सम्मेलन

+

†*१६४. { श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मार्च, १९६२ में दिल्ली में भारत, पाकिस्तान, अफगानिस्तान और ईरान के टिड्डी नियंत्रक विशेषज्ञों का एक सम्मेलन हुआ था ;

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन में किन मुख्य प्रश्नों पर चर्चा हुई ;

(ग) टिड्डीयों के बारे में पूर्व सूचना देने और उनपर नियन्त्रण करने के सम्बन्ध में निकट सहयोग के लिये किस किस प्रकार के उपायों की सिफारिश की गई; और

(घ) विशेषज्ञों का आगामी सम्मेलन कब होगा ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) भारत और पाकिस्तान के बीच १२ से १५ मार्च, १९६२ तक टिड्डी सम्बन्धी एक सम्मेलन हुआ था। अफगानिस्तान और ईरान के विशेषज्ञ भाग न ले सके।

(ख) और (ग). एक विवरण पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या २५]

(घ) अभी तक कोई तारीख निर्धारित नहीं की गई है।

†श्री हरि विष्णु कामत : स्पष्टीकरण के एक प्रश्न पर यह टिड्डी सम्मेलन था या टिड्डी नियन्त्रण सम्मेलन था ?

†श्री स० का० पाटिल : ये सम्मेलन टिड्डी पदा नहीं करते उन्हें रोकते हैं।

श्री स० चं० सामन्त : विवरण में उल्लेख है कि सम्मेलन की एक सिफारिश निम्न थी :—

“खाद्य तथा कृषि संगठन से निवेदन किया जाये कि वह अफगानिस्तान के बसन्त प्रजनन क्षेत्रों में टिड्डी की स्थिति का अपने किसी विशेषज्ञ द्वारा सर्वेक्षण कराये।”

हम जानते हैं कि ये टिड्डीयां अरब प्रायद्वीप और अफगानिस्तान से आती है। यदि हां, तो अकेला भारत या पाकिस्तान, अफगानिस्तान और ईरान के साथ ऐसे सर्वेक्षण के लिए खाद्य तथा कृषि संगठन से क्यों प्रार्थना करता है ?

†श्री स० का० पाटिल : श्रीमान्, टिड्डीयां तो अन्तर्राष्ट्रीय संकट हैं, वे केवल राष्ट्रीय नहीं हैं। वे अनेक देशों में विभिन्न मौसमों में पाई जाती हैं। भारत का दुर्भाग्य यह है कि वे अन्त में हमारे यहां आती हैं, क्योंकि उनकी संख्या इन सब देशों में—ईरान, अफगानिस्तान, पाकिस्तान आदि में—बढ़ जाती है। हमारी रुचि इसमें अधिक है कि वे आरम्भ में ही रोक दी जायें और इसी कारण खाद्य तथा कृषि संगठन को यह कार्य करने के लिये जोर दिया गया था।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या यह सच नहीं है कि १९६१-६२ में भारत में टिड्डीयों के ७४ दल आये ? क्या खाद्य तथा कृषि संगठन ने हमें इन आक्रमणों का सामना करने के लिये सलाह दी थी ?

†श्री स० का० पाटिल : खाद्य तथा कृषि संगठन हमें सलाह देने के लिए बाध्य नहीं है। यदि हम सलाह मांगते हैं, तो वे सलाह देते हैं। इन विशिष्ट सर्वेक्षणों के बारे में हमने खाद्य तथा कृषि संगठन से कहा था ताकि वे उसे अफगानिस्तान के प्रजनन-क्षेत्र में कर सकें। टिड्डी आने पर हमें उचित सूचना मिल जाती है। हर जगह हमारी रोक-थाम चौकियां हैं और वहां वेतार के सेट लगे हैं। तत्काल ही समाचार फैला दिया जाता है ताकि जनता टिड्डी आने पर उसका मुकाबला करने के लिये तैयार हो जाये।

†श्री सुबोध हंसदा : क्या टिड्डीयों के अण्डे देने के बारे में सम्मेलन में जलवायु के बारे में कोई चर्चा हुई थी और यदि हां, तो क्या भारत में ऐसी जलवायु है ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं समझता हूं कि भारत हर चीज पैदा करने में, विशेष टिड्डी पैदा करने में काफी समृद्ध है।

†श्री तिरुमल राव : क्या यह सच है कि अखबारों में हाल में एक भविष्यवाणी प्रकाशित हुई थी कि दूसरा टिड्डी आक्रमण अवश्य होगा और यदि हां, तो क्या प्रभावित होने वाले सारे राज्यों को इसकी चेतावनी दे दी गई है ?

†श्री स० का० पाटिल : यह प्रायः हर वर्ष होता है अतः भविष्यवाणियों की वस्तुतः कोई आवश्यकता नहीं है। इसके लिए हर समय तैयार रहना चाहिये। हम अपनी व्यवस्था को उकसा रहे हैं ताकि वह पूरी तरह तैयार रहे।

दूसरा टेलीफोन का कारखाना

+

*१६५. { श्री भक्त दर्शन :
श्री मधुसूदन राव :

क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत में टेलीफोननों का एक और कारखाना स्थापित करने की योजना पर कुछ समय से विचार किया जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). जी हां, महोदय। किन्तु अभी तक अन्तिम निर्णय नहीं किया गया है। सरकार भविष्य में उपयुक्त किए जाने वाले उपस्करों के बारे में तकनीकी समिति की रिपोर्ट की प्रतीक्षा कर रही है और इस रिपोर्ट के सरकार को प्रस्तुत किए जाने के बाद इस विषय पर आगे विचार किये जायेगा।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान्, पिछली बार इसी प्रश्न के उत्तर में माननीय मन्त्री महोदय ने कहा था कि तकनीकी कमेटी अप्रैल तक अपनी रिपोर्ट दे देगी। मैं जानना चाहता हूं कि इस में देरी क्यों हुई है और देर से देर कब तक वह अपनी रिपोर्ट दे सकेगी।

श्री राज बहादुर : इस में कई गम्भीर प्रश्न हैं। हम को यह पसन्द करना होगा कि जिस प्रकार का सामान—जिस प्रकार का यन्त्र—आजकल हमारी टेलीफोन फैक्ट्री उत्पादन कर रही है, क्या उसी

प्रकार की फ़ैक्ट्री बनाई जाये, या उसमें कुछ चेंज बदलाव, किया जाये। इन सब बातों के बारे में कमेटी विचार कर रही है। उसके कुछ लोग विदेशों में गए थे। वे अध्ययन करके आए हैं और वे शीघ्र ही अपनी रिपोर्ट देंगे।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान् इस फ़ैक्ट्री की स्थापना के बारे में किन किन स्थानों पर विचार किया जा रहा है और क्या कोई स्थान विचाराधीन हैं भी या नहीं ?

श्री राज बहादुर : वह प्रश्न बाद का है। बहुत से प्रदेशों से यह प्रस्ताव जरूर आया है कि वे अपने अपने यहां इस फ़ैक्ट्री को चाहते हैं।

श्री भागवत झा आजाद : क्या यह अनुमान लगाया गया है कि यदि यह कारखाना स्थापित हो जाये तो मांग कितनी कम हो जायेगी ?

श्री राज बहादुर : आशा है कि तीसरे पंचवर्षीय योजना-काल के अन्त तक विद्यमान कारखानों में अनुकूलतम उत्पादन होने लगेगा। परन्तु मांग उससे भी अधिक होगी। आशा है कि चतुर्थ योजना काल के अन्त तक हो सकता है मांग ३,००,००० लाइनों और ५,००,००० टेलीफोनों की हो। अतः हमें किसी तरह अपना उत्पादन बढ़ाना है ?

श्री भागवत झा आजाद : मैं पूछ रहा था कि इस कारखाना के बनने से मांग कितनी पूरी हो जायेगी ?

श्री राज बहादुर : कारखाना मांग पूरा करने के लिये ही स्थापित किया जायेगा।

श्री भागवत झा आजाद : कहां तक मांग पूरी होगी ?

अध्यक्ष महोदय : इसकी अभी गणना करनी होगी कि क्षमता कितनी होगी, आदि।

श्री भागवत झा आजाद : इसे स्थापित करने से पहिले उन्हें यह जान लेना चाहिये कि उससे कितनी मांग पूरी होगी।

श्री राज बहादुर : वास्तव में, यह स्पष्ट है और दूसरा कारखाना मांग पूरी करने के लिए स्थापित किया जायेगा।

श्री भागवत झा आजाद : मैं जानना चाहता हूं कि इससे कितनी मांग पूरी होगी।

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। माननीय सदस्य जानना चाहते हैं कि क्या इसकी कोई गणना की गई है कि इसकी कितनी क्षमता होगी और इससे कितनी विद्यमान मांग पूरी होगी ?

श्री राज बहादुर : यह दो बातों पर निर्भर होगा। प्रथम, हम दूसरे कारखाने में क्या सामान बनायेंगे, और द्वितीय, क्या विद्यमान कारखाने का ही विस्तार किया जा सकता है या इसकी क्षमता बढ़ाई जा सकती है और, यदि हां, तो कितनी बढ़ाई जा सकती हैं।

अध्यक्ष महोदय : अतः अभी कोई उत्तर नहीं दिया जा सकता।

श्रीमती विमला देवी : आन्ध्र प्रदेश के पिछड़ेपन का ध्यान रख कर, क्या सरकार आन्ध्र प्रदेश में टेलीफोन का दूसरा कारखाना खोलने पर विचार करेगी ?

श्री राज बहादुर : अभी इस बारे में मैं कुछ नहीं कह सकता।

†श्री रामनाथन चेट्टियार : इस बात को ध्यान में रख कर कि मद्रास सरकार ने टेलीप्रिन्टर कारखाना और टेलीफोन कारखाना के लिए ३५ एकड़ जमीन भारत सरकार के विवेक पर छोड़ दी है, दूसरा टेलीफोन कारखाना मद्रास में खोलने का क्या हुआ ?

†अध्यक्ष महोदय : ये अलग अलग मांगें विभिन्न राज्यों के लिए की जा रही हैं। यहां यह प्रश्न नहीं है। यदि इस प्रकार का कोई प्रश्न पूछा जाता है, तो मैं यह दबाव देने की अनुमति नहीं दूंगा कि कोई कारखाना यहां बने या वहां बने। यह इसका अवसर नहीं है।

†श्री वारियर : नया कारखाना खोलने के बजाये बंगलौर के विद्यमान कारखाने का विस्तार तथा विकास क्यों नहीं किया जाता ?

†श्री राज बहादुर : विचार की जाने वाली बातों में एक यह भी है कि क्या विद्यमान कारखाना बढ़ाया जा सकता है या नहीं।

†श्री रामनाथन चेट्टियार : श्रीमान्, मैंने यह प्रश्न संचार मंत्रालय और मद्रास सरकार के बीच दूसरे टेलीफोन कारखाने के बारे में हुई सहमति को ध्यान में रख कर पूछा था। मद्रास सरकार ने उन्हें बिना किसी मूल्य के ३५ एकड़ भूमि दे दी। इसी कारण मैंने पूछा था कि उस प्रस्ताव का क्या हुआ ?

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। सदस्य महोदय ने यह प्रश्न पूछा है, माननीय मंत्री समझ गये हैं और मैंने भी अपनी प्रतिक्रिया बता दी है। अतः अभी तो यह मामला समाप्त हो गया है।

श्री राज बहादुर: और श्रीमान् मैं यह भी बता दू कि इस तरह की सहमति की मुझे कोई जानकारी नहीं है।

सूरी डीजल इंजन

+

†*१६६. { श्री सुबोध इंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या देश में "सूरी डीजल इंजनों" के निर्माण और विकास की कोई प्रस्थापना है ;
- (ख) क्या इसके लिये कोई परियोजना तैयार की गई है ;
- (ग) यदि हां, तो परियोजना का अनुमानित व्यय कितना है ;
- (घ) क्या परियोजना के लिये स्थान का चुनाव कर लिया गया है, यदि हां, तो कहां ;

और

(ङ) निर्माण कब से आरम्भ होगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) "सूरी ट्रान्समीशन" के साथ डीजल रेल इंजनों का निर्माण वाराणसी में बन रहे डीजल रेल इंजन कारखाने में यथासमय आरम्भ होगा।

(ख) इन रेल-इंजनों के लिए पृथक् परियोजना की आवश्यकता नहीं है ।

(ग) से (ङ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

†श्री सुबोध हंसदा : माननीय मंत्री ने अभी बताया कि यह "सूरी डीजल इंजन" वाराणसी के प्रस्तावित कारखाने में बनेगा । क्या सरकार ने "सूरी डीजल इंजन" की उत्पादन लागत का प्राक्कलन तैयार किया है और यह वर्तमान डीजल इंजन की लागत से कम है या अधिक है ?

†श्री शाहनवाज खां : अभी यह नहीं बताया जा सकता ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या इस कारखाने में कोई विदेशी सहयोग प्राप्त होगा ?

†श्री शाहनवाज खां : हां, हमने अलकोस नामक एक अमरीकन फर्म से सहयोग किया है ।

†डा० ल० म० सिंहवी : माननीय मंत्री का "यथासमय" से क्या अभिप्राय है ?

†श्री शाहनवाज खां : यथासमय का अर्थ है बस यथासमय ।

†श्री स० मो० बनर्जी : सामान्य डीजल-इंजन और सूरी-सूत्र के डीजल-इंजन में वस्तुतः क्या अन्तर है ?

†श्री शाहनवाज खां : यह जल-मशीन-पारेषण है जिससे कहीं अधिक "कुशलता" मिलती है ।

†श्री स० चं० सामन्त : माननीय मंत्री ने कहा था कि अमरीकन फर्म के साथ सहयोग होगा । क्या उनके साथ भारतीय कर्मचारियों को प्रशिक्षण देने का कोई प्रबन्ध किया गया है ?

†श्री शाहनवाज खां : यह बात करार का एक अंग होगी ।

†श्री प्र० चं० बरुआ : क्या उस भारतीय इंजीनियर को, जिसने इस तरीके का आविष्कार किया, प्रोत्साहन के रूप में कुछ दिया गया है ?

†अध्यक्ष महोदय : वह इसका उत्तर दे चुके हैं ।

†श्री शाहनवाज खां : हां । भारत के एक नवयुवक इंजीनियर श्री सूरी ने यह आविष्कार किया है । उनके आविष्कार को उचित मान्यता दी गई है और उन्हें पद्मश्री का पारितोषिक दिया गया है । उनको प्रतिकर के बारे में, यह प्रश्न बाद में उत्पन्न होगा जब कि उनके आविष्कार से वाणिज्यिक आधार पर लाभ उठाया जायेगा ।

†श्री स० मो० बनर्जी : माननीय उपमंत्री के उत्तर से यह प्रतीत होता है कि सूरी टेक्निकल विकास (इंजन) सामान्य इंजन की अपेक्षा कहीं अधिक अच्छा होगा । क्या अमरीकी फर्म को जिसके सहयोग से हम यह कारखाना बना रहे हैं, अपना तरीका छोड़ कर यह तरीका अपनाने में कोई विशय आपत्ति होगी ?

†श्री शाहनवाज खां : सूरी इंजन के प्रयोग हो रहे हैं । इन प्रयोगों के परिणामों का अभी अध्ययन होगा । अभी कोई निश्चित बात नहीं कही जा सकती ।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स० मो० बनर्जी : कृपया यदि आप अनुमति दें, मेरा प्रश्न महत्वपूर्ण है और उसका उत्तर नहीं दिया गया है। इस युवक इंजीनियर विशेष का आविष्कार, सूरी पारेषण, सिद्ध हो गया है कि उत्तम और कहीं अधिक कुशल है। क्या अन्तिम करार करने से पहले, वे इसे स्वीकार करेंगे? मेरा शक यह है कि हो सकता है कि वे इसे न मानें।

†अध्यक्ष महोदय : यह बात होने वाले प्रयोगों पर निर्भर है। यह देखना है कि क्या यह आविष्कार पूर्ण है या इससे कुछ उत्तम हो सकता है। अभी कुछ नहीं कहा जा सकता। माननीय मंत्री ने यह उत्तर दिया है।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या वह यह आश्वासन दे सकते हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : यहां कोई आश्वासन नहीं मांगा जाता। अगला प्रश्न।

जहाजरानी में झंडा सम्बन्धी भेदभाव^१

†*१६७. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि इस समय विश्व के कितने देश पूर्णतः या अंशतः जहाजरानी में झंडा सम्बन्धी भेदभाव की नीति अपना रहे हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : जहाजरानी में झंडा सम्बन्धी भेदभाव के लिए अन्तर्राष्ट्रीय रूप में स्वोक्त कोई परिभाषा नहीं है। अतः किसी भी देश के बारे में यह कहना कि वह झंडा सम्बन्धी भेदभाव की नीति का पालन कर रहा है, सही नहीं है।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह जानना चाहता हूं कि दुनिया के ऐसे कौन से मुल्क हैं जो फ्रोट के सम्बन्ध में दूसरे देशों के जहाजों के मुकाबले अपने देश के जहाजों के साथ ज्यादा पक्षपातपूर्ण व्यवहार करते हैं।

श्री राज बहादुर : जहां तक मेरी जानकारी है जो देश अपने जहाजों को दूसरे देशों की निस्वत ज्यादा फ्रोट देता है वह है यू० एस० ए०, जहां पर उन के कानून के मुताबिक ५० प्रतिशत माल उनके जहाजों में ले जाया जाता है और उन्हें अधिक भाड़ा दिया जाता है।

श्री रघुनाथ सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि जब अमरीका अपने जहाजों को ५० प्रतिशत प्रिफरेंस देता है तो हिन्दुस्तान भी क्यों नहीं उसी नीति का अनुसरण कर सकता है ?

श्री राज बहादुर : यह एक ऐसा प्रश्न है जिस में बहुत से सवालात आ जाते हैं। उन में एक सवाल यह भी आता है कि क्या हमारा ट्रेड उस को बेअर कर सकता है या नहीं। इस सवाल का जवाब इतनी आसानी से नहीं दिया जा सकता।

प्रश्न संख्या १६८ के बारे में

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न। मेरा ख्याल है कि कुछ गलतफहमी हुई है। श्री रघुनाथ सिंह के दो प्रश्न एक के बाद दूसरा आ गये हैं। दोनों एक साथ नहीं आने चाहियें। हमारा एक नियम है कि जब तक कि सारी प्रश्न सूची न ले ली जाये और प्रत्येक अन्य सदस्य को एक मौका न मिल जाये, वही सदस्य इसका प्रश्न नहीं पूछ सकता।

†मूल अंग्रेजी में

^१Flag discrimination.

†श्री स० मो० बनर्जी : इसके लिए सदस्य क्यों खमियाजा उठायें । यह गलती उसकी नहीं है ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं खमियाजा उठाऊंगा । माननीय सदस्य अपना प्रश्न पूछें ।

†श्री रघुनाथ सिंह : यह मेरी गलती नहीं है ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्य से कह रहा हूँ कि वह अपना प्रश्न पूछें ।

†श्री रघुनाथ सिंह : प्रश्न संख्या १६८ ।

तटीय नौवहन द्वारा कोयले का परिवहन

†*१६८. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६०-६१ और १९६१-६२ में तटीय नौवहन द्वारा कुल कितने कोयले का परिवहन किया गया ; और

(ख) सरकार द्वारा उपयुक्त दर पर कोयला परिवहन के लिये तटीय नौवहन को प्रोत्साहन देने के लिये क्या कार्यवाही की गई ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) मई १९६० से अप्रैल १९६१ तक १२ महीनों में ११५७३१० टन और मई १९६१ से मार्च १९६२ तक ११ महीनों में १४०८१०६ टन ।

(ख) भारतीय नौवहन समवायों ने इस आधार पर कि चालू दरें हानिकारक हैं, तट पर भाड़ा दरों को बढ़ाने की मांग की है । भारतीय नौवहन समवायों के निदेशक मंडल में सरकारी निदेशक से कहा गया कि वह इस की जांच करके प्रतिवेदन दें, जो मार्च १९६२ में पेव्य की गई थी और अब वह सरकार के विचाराधीन है ।

सरकार ने कोयला खानों के माल को जल्दी उठाने के लिये पत्तन में माल भरने और उतारने की सुविधाओं में उन्नति करने के लिये बहुत से कदम उठाये हैं । इन में कलकत्ता, मद्रास और बम्बई के पत्तनों में कोयला समन्वय समितियां स्थापित करना और दक्षिण भारतीय पत्तनों में कोयले की ढुलाई से संबंध रखने वाले रेलवे, पत्तन अधिकारियों, जहाज मालिकों और अन्य हित रखने वालों के बीच प्रभावशाली समन्वय स्थापित करने के लिये मद्रास में एक सम्पर्क अधिकारी नियुक्त करने की कार्यवाहियां शामिल हैं । कलकत्ता से तटीय जहाज पूरा माल भर कर ले जा सकें, इसके लिये हुगली में 'डुबाव' को सुधारने के काम को भी सरकार ने विशेष प्राथमिकता दी है ।

श्री रघुनाथ सिंह : आपने जो डाइरेक्टर नियुक्त किया था उसने एक रिपोर्ट दी है । मैं जानना चाहता हूँ कि उसने सौराष्ट्र और महाराष्ट्र में सस्ते कोयलों को पहुंचाने के लिए क्या क्या सुझाव दिए हैं ताकि उन राज्यों को सस्ता कोयला प्राप्त हो सके ?

श्री राज बहादुर : शायद मेरे लिये यह उचित न होगा कि जो रिपोर्ट अभी हमने सदन के सामने नहीं रखी है और जिस पर अभी विचार हो रहा है उसके सम्बन्ध में कुछ भी कहूं ।

†श्री अ० चं० गुह : मैं समझता हूँ कि एक ऐसा प्रस्ताव था कि सरकार गैर सरकारी समवायों को सहायता देने के स्थान पर कोयला ढोने के लिये अपना निजी तटीय नौवहन रखेगी। यदि हां, तो उस प्रस्थापना का क्या हुआ ?

†श्री राज बहादुर : मामला हमारे सामने शीघ्रता पूर्वक हाल में ही आया है क्योंकि कोयला ढोने की मांग बहुत है और उसके लिये टन भार कम है। परन्तु वस्तु स्थिति यह है कि हमारा विचार था कि तटीय नौवहन गैर सरकारी क्षेत्र के लिये ही छोड़ दिया जाए। यदि हमारे व्यापार को हानि पहुंचती है तो कोयले की ढुलाई को भी हानि होती है। हमें इन लाइनों पर गंभीरतापूर्वक विचार करना पड़ेगा, किन्तु मैं कोई भविष्य वाणी नहीं कर सकता इस संबंध में।

†श्री भागवत झा आजाद : यह सही है कि सरकार को यह सुझाव दिया गया है कि जहाजों द्वारा कोयला की ढुलाई को प्रोत्साहन देने के लिये, वर्तमान भाड़ा दरों में शोधन किया जाए ?

†श्री राज बहादुर : नहीं, उन्होंने कहा है कि वर्तमान प्रचलित दरें लाभदायक नहीं हैं इसलिये इस मामले की जांच के लिये एक अफसर नियुक्त किया है जो समूची स्थिति का अध्ययन करके अपना प्रतिवेदन पेश करेगा। उसने हाल ही में प्रतिवेदन दिया है अर्थात् मार्च में और उस प्रतिवेदन की जांच की जा रही है।

†श्री श्याम लाल सराफ : हम कितना तटीय व्यापार अपने निजी जहाजों में करते हैं ?

†श्री राज बहादुर : तटीय व्यापार शतप्रतिशत हमारे अपने जहाजों में होता है, किन्तु निस्संदेह हमें कभी कभी तटीय व्यापार के लिये विदेशी जहाज भी किराये पर लेने पड़ते हैं।

श्री का० रा० गुप्त : समुद्र से किन किन स्थानों को कोयला पहुंचाने की योजना है और वह कितने वैन लोड के बराबर होगा ?

श्री राज बहादुर : कलकत्ते से पूर्व में और पश्चिम में जितने बन्दरगाह हैं, जिनके नाम लिए गए, वहां कोयला पहुंचाया जाता है, सौराष्ट्र तक पहुंचाया जाता है।

श्री का० रा० गुप्त : वह कोयला कितने वैन लोड के बराबर होगा ?

श्री राज बहादुर : वैन लोड से हिसाब नहीं रखा जाता। टन्स का हिसाब है। दो मिलियन टन का टारजेट है।

श्री का० रा० गुप्त : मेरा सवाल यह था

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को अब इस पर बहस नहीं करनी चाहिये। यदि वह अपने प्रश्न के उत्तर दिये जाने के बाद दूसरा प्रश्न पूछना चाहते हैं तो उन्हें उसके लिये मुझ से अनुमति लेनी चाहिये।

†श्री यलमंदा रेड्डी : सरकार निदेशक के प्रतिवेदन में क्या महत्वपूर्ण पहलू हैं और उस पर सरकार कब तक अपना फैसला करने का विचार करती है ?

†श्री राज बहादुर : प्रतिवेदन पेश किया जा चुका है और विभिन्न संबद्ध मंत्रालयों के परामर्श के साथ इस का इस समय परीक्षण किया जा रहा है। किन्तु मैं समझता हूँ कि सिफारिशों के पूर्ण परिणामों को समझने और अध्ययन करने तथा उन पर निर्णय करने में कुछ समय अवश्य लगेगा।

†श्री यलमंडा रेड्डी : माननीय सदस्य ने मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया कि प्रतिवेदन तो जो सरकार को पेश हो चुका है उस के महत्वपूर्ण पहलू क्या हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : सरकार उस का परीक्षण कर रही है अतः यह अभी नहीं बताये जा सकते ।

†श्री मुरारका : क्या यह सही है कि पत्तनों में उतारने की सुविधाएं न होने के कारण, उतारने में विलम्ब होता है और परिणामस्वरूप कुछ जहाज माल के लिये तैरते हुए गोदाम बना दिये गये हैं ?

†श्री राज बहादुर : यह शिकायत प्रारंभ में थी और यही समस्या थी किन्तु हमने स्थिति में सुधार किया है जैसा कि आंकड़ों से पता चलेगा जो मैं दूंगा । ये १५ मई १९६० और १५ जनवरी १९६२ के तुलनात्मक आंकड़े हैं । ये आंकड़े प्रतिदिन टनों में हैं और एक पखवाड़े की औसत हैं । मद्रास में प्रारंभ में यह ४२६ टन था किन्तु अब १२५३ टन है । तूतीकोरिन में ७१९ टन पहले था और अब ९१८ टन है । कोचीन में ४२८ टन था अब ७२६ टन है । बंबई में ९८९ टन था और अब १३८२ टन है । और मेरे पास अन्य पत्तनों के भी आंकड़े हैं किन्तु मैंने महत्वपूर्ण पत्तनों के आंकड़े बता दिये हैं ।

नदी बोर्ड

†*१६९. श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विभिन्न (अन्तर्राज्यीय) नदियों के पानी के संभरण का विनियमन करने के लिये बोर्डों की स्थापना की जायेगी ;

(ख) क्या राज्य सरकारों को इसकी सूचना दे दी गई है ; और

(ग) यदि हां, तो उनकी क्या प्रतिक्रिया है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) शाही, महानदी, नर्मदा और तापती नदियों के सिंचित क्षेत्रों से संबंधित राज्य सरकारों ने अपना अनुमोदन बता दिया है, किन्तु बकाया नदियों के सिंचित क्षेत्रों से संबंधित राज्यों से उत्तर नहीं आये हैं ।

श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूँ कि शुरू शुरू में कितने ऐसे रिवर बोर्ड्स स्थापित होंगे ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : शुरू तो किया गया है । इन दरियाओं के जिन के कि नाम लिये गये हैं जैसे महानदी, तापती वगैरह दरियाओं के लिए बोर्ड्स पहले बना जायेंगे और उस के बाद और स्टेट्स के लिए बनाये जायेंगे ।

श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूँ कि स्टेट्स गवर्नमेंट्स का रिप्रेजेंटेशन किस हिसाब से होगा ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : इस में स्टेट्स के रिप्रेजेंटेशन का हिसाब नहीं है . . .

(अन्तर्बाधायें)

†मूल अंग्रेजी में

अध्यक्ष महोदय : मिनिस्टर साहब अगर मुझे जवाब दें तो दूसरे सदस्य भी उन को सुन सकेंगे ।

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : मैं यह अर्ज कर रहा था कि जो रिबर बोर्ड्स ऐक्ट है उस में उस का एक खास कांस्टीट्यूशन दिया गया है । उस के मुताबिक बनते हैं । उस में सेंट्रल गवर्नमेंट और दूसरों का सवाल पैदा नहीं होता

(अन्तर्बाधाएं)

डा० गोविंद दास : अभी मंत्री जी ने कहा कि महानदी, नर्मदा और ताप्ती के सम्बन्ध में विचार किया जा रहा है तो क्या मंत्री जी को यह बात मालूम है कि जहां तक नर्मदा का सम्बन्ध है उस के विषय में बहुत वर्षों से

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य और मिनिस्टर साहब इस तरह से सवाल कर रहे और जवाब दे रहे हैं मानों एक दूसरे से बात कर रहे हों । अगर माननीय सदस्य मुझ से सवाल करें और मंत्री महोदय मुझे जवाब दें तो तमाम हाउस उन को सुन सकेगा ।

डा० गोविन्द दास : मैं यह कह रहा था कि मंत्री जी का जो उत्तर हुआ उस में यह कहा गया कि महानदी, ताप्ती और नर्मदा के सम्बन्ध में विचार किया जा रहा है । मैं यह जानना चाहता था कि जहां तक नर्मदा का सम्बन्ध है यह मामला बहुत दिनों से चल रहा है तो क्या इस विषय में आगे कुछ और प्रगति हुई है ? उस सम्बन्ध में अभी क्या स्थिति है और उस के बारे में कब तक निर्णय हो जाने की संभावना है ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : पोजीशन यह है कि इन दरियाओं का जिनका कि मैं ने नाम लिया, यह और इन के अलावा और दरियाओं के बाबत उन स्टेट्स को जिन में कि वह बहते हैं हमारी तरफ से यानी सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से लिखा गया कि स्टेट्स बोर्ड्स कायम किये जायें । उन के जवाबात हमारे पास आये भी हैं जिन में बाज में इतिफाक है तो बाज में नाइतिफाकी भी है । लेकिन जहां तक इन दरियाओं का ताल्लुक है जिन का कि सवाल में जिक्र है उन के मुताल्लिक मैं ने अर्ज किया कि उन के लिए यह काम किया जायगा ।

अध्यक्ष महोदय : उनका सवाल नर्मदा के निस्वत यह था कि क्या उस के मुताल्लिक पहले से कोई तरक्की और हुई है ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : अभी तरक्की का सवाल उस में उठता नहीं है । यह पहला कदम है जो रिबर बोर्ड बनाने के लिए उठाया गया है यानी स्टेट्स से कम्युनिकेशन करने का है ।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : मैं औचित्य प्रश्न पूछता हूं । इस सदन की भाषा या तो अंग्रेजी है या हिन्दी है लेकिन जवाबात जो दिये जा रहे हैं वह उर्दू में दिये जा रहे हैं । “इतिफाक” वगैरह उर्दू शब्दों का इस्तेमाल किया जा रहा है । मंत्री महोदय की भाषा हमारी समझ में नहीं आ रही है . . .

डा० राम सुभग सिंह : वह हिन्दी है ।

श्री स० मो० बनर्जी : इस में कोई औचित्य प्रश्न नहीं है । (अन्तर्बाधाएं)

अध्यक्ष महोदय : इस के बारे में कोई विवाद प्रतिवाद उठाना नहीं चाहिये, जब तक हम बताई गई बात अच्छी तरह समझ सकते हैं । पहले भी यह मामला उठाया गया था । जब श्री पुरुषोत्तम दास टंडन यहां थे और तब स्वर्गीय मौलाना आज़ाद एक मा० सदस्य के प्रश्न का उत्तर दे रहे थे,

उन्होंने ने यह प्रश्न उठाया था और मुझे मौलाना का ऐतिहासिक उत्तर याद है। श्री टंडन का प्रश्न था "उत्तर किस भाषा में दिया जा रहा है?" उत्तर में कहा गया कि हिन्दी में। यह सब हिन्दी है जो हम समझ सकते हैं अतः इस सम्बन्ध में कोई विवाद नहीं होना चाहिये।

श्री हरि विष्णु कामत : क्या इन प्रस्तावित बोर्डों का काम केवल सलाहकारी होगा अथवा इन को पर्याप्त शक्तियां दी जायेंगी ताकि भारतीय संघ के राज्यों के बीच नदियों सम्बन्धी झगड़े इतने अधिक बड़े न हो जायें जो राष्ट्रीय एकता और शान्ति के लिए घातक हों और प्रायः इतने पेचीदा विवाद न बन जायें जितने भारत और पाकिस्तान जैसे प्रभुता सम्पन्न राज्यों के बीच हैं।

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : ये बोर्ड वे सब काम करेंगे जो नदी बोर्ड अधिनियम की धारा ३० के अधीन उन को सौंपे गये हैं। वे वहां दिये गये हैं।

श्री हरि विष्णु कामत : यह कोई उत्तर नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : अगर माननीय सदस्य मुझे इजाजत दें, तो मैं इस का जवाब दे सकता हूँ कि उन को तसल्ली रखनी चाहिये कि इस झगड़े को ऐसी प्रोपोर्शन में कभी नहीं होने दिया जायेगा।

श्री हरि विष्णु कामत : तसल्ली तो हो गई।

पश्चिमी कोसी नहर

+

*१७०. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री योगेन्द्र झा :
श्री प्रिय गुप्त :

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

- (क) क्या पश्चिमी कोसी नहर में काम आरम्भ हो गया है ;
- (ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ;
- (ग) इस परियोजना में अनुमानित व्यय कितना होगा ; और
- (घ) अभी तक कुल कितनी राशि मंजूर हुई है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) और (ख). मुख्य तथा शाखा नहरों का विस्तृत अनुसंधान प्रायः पूरा हो चुका है और अन्य काम, जैसे स्थायी और अस्थायी इमारतों का निर्माण, सामग्री का इकट्ठा करना आदि, आरम्भ किये गये हैं।

(ग) योजना पर १२ करोड़ रुपये खर्च होने का अनुमान है।

(घ) बिहार सरकार से इस योजना को चलाने के लिये धन के बारे में कोई विशिष्ट प्रार्थना प्राप्त नहीं हुई है। योजना के लिये वित्त व्यवस्था राज्य सरकार द्वारा की जा रही है। २४.५४ लाख रुपये १९६१-६२ में खर्च हुए थे और चालू वर्ष १९६२-६३ में परियोजना पर लगभग ५० लाख रुपये खर्च होने की अपेक्षा की जाती है।

श्री श्रीनारायण दास : क्या इस नहर के निर्माण के लिये कोई कार्यक्रम तैयार किया गया है और यदि हां तो उस कार्यक्रम के क्या महत्वपूर्ण पहलू हैं ?

†हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम : नहीं, जब वे बनाई जाती हैं, हर जगह एक ही कार्यक्रम के अन्तर्गत बनाई जाती हैं। किसी विशिष्ट कार्यक्रम की जरूरत नहीं होती और प्रचलित प्रथा के अनुसार इस के सम्बन्ध में भी काम चल रहा है।

†श्री श्रीनारायण दास : क्या मा० मंत्री हमें बता सकते हैं कि नहर का काम कब तक पूरा हो जायगा ?

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : मैं नहीं समझता कि काम आरम्भ हो गया है।

†हाफ़िज मुहम्मद इब्राहीम : इस समय तिथि मेरे पास नहीं है।

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : वह प्रश्न पूछना चाहते हैं उन का नाम इस प्रश्न में है।

†अध्यक्ष महोदय : मैंने चारों ओर देखा किन्तु मैं उन को देख नहीं पाया। मुझे इस का खेद है। अगला प्रश्न।

श्री योगेन्द्र झा : अध्यक्ष महोदय, इस प्रश्न को देने वालों में मेरा नाम भी है। इसलिए मुझे भी सप्लीमेंटरी पूछने का अवसर दिया जाये।

अध्यक्ष महोदय : मैंने कहा है कि इस तरह से नहीं होगा।

दिल्ली में तपेदिक के मामले

*१७१. श्री बाल्मीकी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में तपेदिक का रोग बढ़ रहा है ;

(ख) क्या सरकार को ज्ञात है कि टी० बी० अस्पतालों में दाखिला कठिनाई से मिलता है ;
और

(ग) यदि हां, तो तपेदिक के रोगियों के इलाज के लिये अस्पताल तथा पलंगों की संख्या बढ़ाने के लिये क्या प्रयत्न किये जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) इस सम्बन्ध में कोई विश्वस्त आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं, जिन से यह पता लग सके कि दिल्ली में तपेदिक का रोग बढ़ रहा है अथवा नहीं।

(ख) जी हां।

(ग) वर्तमान तपेदिक अस्पतालों में पलंगों की संख्या बढ़ाई जा रही है। इस के अतिरिक्त वर्तमान एवं नये खोले जाने वाले तपेदिक क्लिनिकों की गृह-सेवाओं का भी विस्तार किया जा रहा है। प्रत्येक रोगी को अस्पताल में भरती करना संभव भी नहीं है और आवश्यक भी नहीं है।

श्री बाल्मीकी : इस वक्त अस्पतालों में जो मरीज दाखिल हैं, उन की कितनी संख्या है और कितने नाम दाखिले के लिए अब तक रजिस्टर किये गये हैं ?

डा० सुशीला नायर : इस समय सिलवर जुबिली टी० बी० अस्पताल में ८६३ बँड हैं जो भरे हुए हैं। महरौली में ३२५ हैं। नई दिल्ली टी० बी० सैंटर में १५ हैं। राम कृष्ण मिशन अस्पताल में २८ हैं। जो उन की वॉटिंग लिस्ट है वह काफी लम्बी है जो महीनों तक के लिये काफी है।

श्री बाल्मीकी : अत्यन्त निर्धन और साधनहीन मरीजों के लिए कितनी खाटें पहले से तय हैं ?

डा० सुशीला नायर : जो भी टी० बी० से ग्रस्त होता है वह समाज का एक बीकर सैक्शन है और यही समझ कर उस को भरती किया जाता है ।

श्री बागड़ी : मैं जानना चाहता हूँ कि कितने बैड्स और बढ़ाये जा रहे हैं ।

डा० सुशीला नायर : इस वक्त ६० बैड्स का एक वार्ड टी० बी० अस्पताल महरौली में बढ़ाया जा रहा है । इसके अलावा सिलवर जुबली ट्यूबरक्लोसिस अस्पताल में २५० बैड बढ़ाने की योजना है । १२५ आइसोलेशन कैम्प जो ट्यूबरक्लोसिस क्लिनिक्स चल रहे हैं, उनके साथ जोड़ कर खोलने की योजना है ।

श्री स० मो० बनर्जी : अभी बताया गया है कि कोई रिलायबल सोर्स नहीं है यह जानने का कि आखिर तपेदिक के मरीजों की तादाद बढ़ी है या नहीं । मैं जानना चाहता हूँ कि १९६० और १९६१ के जो आंकड़े हमें मिले हैं क्या वे सही नहीं हैं और क्या यह सही नहीं है कि १९६१ में बहुत ज्यादा तपेदिक के मरीज हुए हैं १९६० के मुकाबले में ?

डा० सुशीला नायर : यह सही नहीं है क्योंकि कोई टोटल सर्वे किसी वक्त किया हो कि पहले कितने थे और आज कितने हैं, ऐसा नहीं हुआ है । लेकिन ज्यों ज्यों सुविधायें मिलती हैं ट्रीटमेंट की, ज्यादा लोग ट्रीटमेंट के लिये आते हैं ।

†श्री दाजी : इस तारीख को प्रतीक्षा सूची में कितनी संख्या थी ?

†डा० सुशीला नायर : मुझे ठीक से पता नहीं । किन्तु यदि मा० सदस्य चाहते हैं तो मैं सूचना एकत्र करके उनको दे दूंगी ।

†श्री हरि विष्णु कामत : पुराने समय की तुलना में जब मा० मन्त्री दिल्ली राज्य सरकार में इसी विभाग की प्रभारी थीं, क्या वह यह नहीं बता सकती कि क्या इस घटना की समूची स्थिति में कुछ गिरावट हुई है या सुधार हुआ है ?

†डा० सुशीला नायर : मैं केवल इतना कह सकती हूँ कि मैंने जब से कार्यभार सम्भाला है तब और आज के बीच पलंगों की संख्या में काफी वृद्धि हुई है । और जहां तक मैं जानती हूँ, घटनाओं में निस्सन्देह कोई वृद्धि नहीं हुई है । इसके विपरीत, बी० सी० जी० टीकों के द्वारा और टी० बी० अस्पतालों के सर्वेक्षण आदि के द्वारा काम को रोकने के प्रयत्नों का इस रोग को कम करने में कुछ प्रभाव अवश्य पड़ा है । किन्तु मैं यह निश्चित रूप से नहीं कह सकती कि यह कम हो गया है ।

†श्री शिव चरण गुप्त : निवास स्थान पर इलाज योजना के अन्तर्गत कौनसा क्षेत्र आ चुका है और किस और क्षेत्र को इस योजना के अन्दर लाने का विचार है ?

†डा० सुशीला नायर : इस समय निवास स्थान पर इलाज वर्तमान टी० बी० अस्पतालों, टी० बी० क्लिनिक मुखर्जी मार्ग व शाहदरा, किंग्सवे सिल्वर जुबली अस्पताल, नई दिल्ली टी० बी० केन्द्र, रामकृष्ण मिशन क्लिनिक, महरौली टी० बी० क्लिनिक के द्वारा किया जा रहा है । इन में से ४ निवास स्थान पर इलाज करते हैं और इस वर्ग के अन्यो से भी इस इलाज की अपेक्षा की जाती है । इसके अतिरिक्त, दिल्ली निगम द्वारा कुछ और क्लिनिक खोले जाने का विचार है । विचार यह है कि हम निवास स्थान पर इलाज और किसी न किसी प्रकार के इलाज की व्यवस्था समूची दिल्ली में करना चाहते हैं ।

तीसरी परियोजना के लक्ष्यों की पूर्ति

+

†*१७३. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन् नायर :

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

(क) क्या तीन सरकारी उच्च अधिकारियों के एक दल ने तृतीय योजना के सिंचाई और विद्युत् लक्ष्यों की पूर्ति के मार्ग में आने वाली अड़चनों के सम्बन्ध में विस्तृत जानकारी एकत्र की है तथा सरकार को एक प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है जिसमें उनका सामना करने के सम्बन्ध में सुझाव दिये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या वह प्रतिवेदन सभा पटल पर रखा जायेगा ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम): (क) अफसरों के एक दल ने अभी तक केवल बिजली की परियोजनाओं का परीक्षण किया है। सिंचाई सम्बन्धी, परियोजनाओं के परीक्षण का काम शीघ्र ही आरम्भ किये जाने की अपेक्षा है।

(ख) अफसरों के दल ने विभागीय उपयोग के लिये टिप्पण लिखे हैं और उन्होंने कोई औपचारिक प्रतिवेदन पेश नहीं किया। निस्सन्देह, उनके दौरे की टिप्पणियों की प्रतियां सभा पटल पर रखना वांछनीय नहीं होगा।

†श्री वारियर : अफसरों के इस दल ने क्या मुख्य कठिनाइयाँ अनुभव की हैं और उनको हटाने के लिये सरकार क्या कार्रवाई करने का विचार करती है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : यह लम्बी सूची है। यदि आप चाहें तो मैं पढ़ सकता हूँ। मुख्य निष्कर्ष ये हैं। परियोजना प्राधिकारियों को प्रतिवर्ष किये जाने वाले काम की यथार्थ अनुसूची तैयार करनी चाहिये। परियोजनाओं के विभिन्न पुर्जों को पूरा करने के लिये परियोजना प्राधिकारियों द्वारा समन्वित कार्य किया जाना चाहिये। देशी साधनों से उपकरण प्राप्त करने की सम्भावना मालूम करने के पश्चात् अपेक्षित विदेशी मुद्रा प्राप्त करने के लिये अग्रिम कार्रवाई की जानी चाहिये।

†अध्यक्ष महोदय : समूची सूची पढ़ने की जरूरत नहीं। यह सभा पटल पर रख दी जाए।

†श्री त्यागी : सुझाव में क्या बात नई है प्रशासन हमेशा इन मामलों की सामान्यतः देख रेख करता है। यदि इसमें यह कहा जाये कि शीघ्र कार्रवाई अवश्य की जानी चाहिये, तो यह नवीन सिफारिश नहीं होती।

†श्री दी० च० शर्मा : यह बड़ा महत्वपूर्ण वक्तव्य है जो मा० मन्त्री पढ़ रहे थे। यह पूरा पढ़ा जाना चाहिये।

†अध्यक्ष महोदय : मेरा उन से मतभेद है। यह सभा पटल पर रखा जाएगा।

†श्री वारियर : यदि यह सभा पटल पर रखा जाता है, तो हम इसको देखने के बाद ही आगे के प्रश्न पूछ सकते हैं।

†अध्यक्ष महोदय : हम दूसरा अवसर ले सकते हैं। अगला प्रश्न।

†मूल अंग्रेजी में

रेड परियोजना से प्राप्त बिजली का उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के बीच विभाजन

+

†*१७६. { श्री दाजी :
श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंहजी:
श्री विद्याचरण शुक्ल :

क्या सिंचाई और विद्युत् मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश के मुख्य मन्त्रियों में, केन्द्रीय क्षेत्रीय परिषद् की सिफारिशों के अनुसार मध्य प्रदेश को रेड परियोजना से प्राप्त बिजली दी जाने के प्रश्न पर कोई समझौता हो सका है ;

(ख) यदि हाँ, तो समझौते का ब्यौरा क्या है; और

(ग) मध्य प्रदेश को कब तक बिजली दी जाने की सम्भावना है ?

†सिंचाई और विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी नहीं ।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता ।

(ग) इस समय कोई निश्चित तिथि बताना सम्भव नहीं है ।

†श्री दाजी : क्या सरकार को पता है कि मध्य प्रदेश विधान सभा ने एकमत से यह संकल्प पारित किया है कि केन्द्रीय सरकार से कहा जाये कि वह इस विवाद में हस्तक्षेप करे और मध्य प्रदेश के दावों का फैसला करवाये और यदि हाँ तो केन्द्रीय सरकार ने उस संकल्प पर क्या कार्रवाई की है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : केन्द्रीय सरकार स्वयं कोई कार्रवाई नहीं करती । किन्तु यह मामला दो राज्यों के बीच चल रहा है और विभिन्न बैठकों में इसकी चर्चा की गई है । पिछली बैठक में, जो दो मुख्य मन्त्रियों की हुई थी, यह कहा गया था कि दोनों राज्य परामर्श कर लें और निर्णय कर लें । अभी तक उन्होंने कुछ नहीं किया ।

†श्री दाजी : क्या केन्द्रीय सरकार मण्डलीय परिषद् के द्वारा या अन्यथा इस मामले पर शीघ्र निर्णय किये जाने के लिये अपने प्रभाव का प्रयोग करेगी ताकि मध्य प्रदेश सरकार को बांध आरम्भ किये जाने से पहले ही उसके दावों का निपटारा हो जाए ?

†अध्यक्ष महोदय : यह विचारार्थ सुझाव है ।

†श्री त्यागी : दोनों राज्य सरकारों के बीच विवाद का क्या स्वरूप है ? उनके अपने अपने दावे क्या हैं ? झगड़ के कारण क्या हैं ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : झगड़े का कारण केवल यह है कि रिहन्द बांध से जो बिजली तैयार होगी, क्या उसका कुछ भाग मध्य प्रदेश को दिया जाना चाहिये ।

†श्री त्यागी : वे कितना मांग रहे हैं ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : कितना दिया जाना चाहिये यही विवाद का कारण है ?

†मूल अंग्रेजी में

डा० गोविन्द दास : क्या मंत्री जी को यह बात मालूम है कि इस बांध के बनने के पहले ही मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश सरकारों के बीच में कितना पानी फिथर जाएगा इस सम्बन्ध में कुछ तस्फिया हुआ था और वह तस्फिया अब तक भी कार्यरूप में परिणत नहीं हो रहा है और इनका झगड़ा नहीं निपट रहा है ? इस हालत में क्या केन्द्रीय सरकार बीच में पड़ कर मामले को निपटाने की कुछ कोशिश करेगी ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : हुजूर मैंने अर्ज किया कि जहां तक सेंट्रल गवर्नमेंट का ताल्लुक है उसकी तरफ से जो कुछ हो सकता है वह तो मैं करूंगा ही । लेकिन मामला इस वक्त दोनों चीफ मिनिस्ट्रों के दरम्यान है ।

श्री बाजी : मैं माननीय सदस्य का प्रश्न दुहराऊंगा क्योंकि हम इस विषय पर स्पष्ट उत्तर चाहते हैं । मध्य प्रदेश राज्य जो मांग कर रहा है क्या वह उसे लिखित करार का केवल पालन चाहता है, जो एक और विन्ध्य प्रदेश के भूत पूर्व राज्य जो अब मध्य प्रदेश का अंग है, और दूसरी ओर उत्तर प्रदेश राज्य के बीच हुआ था, बांध के आरंभ होने और जल द्वारा मध्य प्रदेश की भूमि जलमग्न होने से पूर्व । हम उस करार की क्रियान्विति चाहते हैं । इसलिये क्या सरकार पुराने करार की क्रियान्विति में हमारी सहायता करेगी ?

हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : इस समय मेरे पास कोई ऐसे लेख नहीं हैं जिनके आधार पर मैं मा० सदस्य द्वारा कही गई बात की पुष्टी कर सकूँ ।

डा० गोविन्द दास : अध्यक्ष जी, बात यह है कि मध्य प्रदेश सरकार और उत्तर प्रदेश सरकार का यह मामला इस बांध के बनने से पहले ही तय हो चुका था, और इस हालत में जब कि दोनों सरकारें उसको कार्य रूप नहीं दे रही हैं, क्या केन्द्रीय सरकार बीच में पड़ कर इस मामले को निपटा सकेगी ?

श्री रघुनाथ सिंह : याइंट आफ ऑर्डर—मध्य प्रदेश सरकार उस वक्त थी ही नहीं ।

अध्यक्ष महोदय : अगर मेम्बर साहिबान इस मामले पर और ज्यादा बहस करना चाहत हैं तो वह अपना तरीका ढूँढ लें । जो जवाब है वह आपके सामने आ गया । उन्होंने कहा कि दोनों चीफ मिनिस्ट्रों के दरम्यान यह मामला चल रहा है ।

डा० गोविन्द दास : मामला यह है कि चीफ मिनिस्टर इसको आपस में नहीं निपटा पा रहे हैं ।

अध्यक्ष महोदय : वह बहस कर रहे हैं ।

श्री त्यागी : मैं दूसरा औचित्य प्रश्न उठाना चाहता हूँ । क्या आप, सभा को तथ्य मालूम हुए बिना, राज्य सरकार पर करार की पूर्ति होने या करार की पूर्ति न होने का दोष लगने की अनुमति देंगे ? मा० सदस्य उत्तर प्रदेश सरकार के विरुद्ध आरोप लगा रहे हैं और वह उत्तर प्रदेश के मेरे पड़ोसी है । यही कठिनाई है ।

अध्यक्ष महोदय : मैं ने इस ओर के मा० सदस्य को मनाने का प्रयत्न किया है । वह अपने पड़ोसी को मना लें । अगला प्रश्न ।

गुलाटी आयोग

+

†*१७०. { श्री भागवत झा आजाद :
 श्री अ० क० गोपालन :
 श्रीमती मैमूना सुल्तान :
 श्री विद्याचरण शुक्ल :
 श्री उमानाथ :
 श्री बासप्पा :
 श्री वैकटासुब्बैया :
 श्री मं० रं० कृष्ण :
 श्री इ० मधुसूदन राव :
 श्री मं० ना० स्वामी :

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

(क) क्या गुलाटी आयोग ने, जिसे कृष्णा और गोदावरी नदियों के जल के वितरण के प्रश्न का हल करने के लिये नियुक्त किया गया था; अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है ;

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

(ग) प्रतिवेदन के कब तक प्राप्त होने की सम्भावना है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) कृष्णा गोदावरी आयोग से कहा गया है कि वह नवम्बर १९६१ तक अपना प्रतिवेदन पेश कर दें । यह अपना कार्य पूरा नहीं कर सका, क्योंकि बहुत भारी आंकड़े इकट्ठे करने थे और बहुत-सी बातों का अध्ययन करना था । जुलाई १९६२ में आयोग अपना प्रतिवेदन पेश कर देगा ऐसी आशा है ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या यह सही है कि इस बीच में दोनों राज्य सरकार अपने बीच मामले का निपटारा करने का प्रयत्न कर रही हैं, और इसी कारण प्रतिवेदन में विलम्ब हो रहा है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : नहीं ऐसी बात नहीं है ।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या यह सारी सांख्यिकी नदी बोर्ड को देना उचित नहीं होगा, ताकि बांध के जल में से हिस्सा लेने के बारे में फिर कोई झगड़ा न होने पाये ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : इस समय नदी बोर्ड नहीं है । यह कुछ समय पश्चात् स्थापित किया जायगा ।

†श्री उमानाथ : क्या आयोग ने मद्रास सरकार से कहा है कि वह आयोग को ज्ञापन पेश करे और यदि हां, तो क्या विदेश निबंधन उस ज्ञापन की सिफारिशों की अनुमति देंगे ?

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि क्या आयोग ने मद्रास सरकार को एक ज्ञापन पेश करने को कहा है । क्या आयोग द्वारा विभिन्न राज्यों से ज्ञापन मांगे गये हैं ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : यह संभव है कि आयोग ने कुछ सांख्यिकी मांगी हो, किन्तु सरकार ने कुछ नहीं मांगा ।

†श्री तिरुमल राव : आयोग से कहा गया है कि वह नदियों से जल के अंश भोग के प्रश्न की जांच करे, किन्तु आयोग के सभापति श्री गुलाटी ने निश्चित रूप से कहा है कि उन्हें इन नदियों में उपलब्ध जल की कुल मात्रा के बारे में आंकड़े इकट्ठे करने के लिये कहा गया है। क्या उन्हें विभिन्न राज्यों को जल नियत करने का काम भी सौंपा गया है अथवा वे उपलब्ध जल की कुल मात्रा का अनुमान लगाने का केवल एक प्रविधिक आयोग है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : आयोग का वितरण से कोई सम्बन्ध नहीं। उस का काम केवल आंकड़े एकत्र करना और जल बता देना तथा विभिन्न राज्यों द्वारा उस के उपयोग की संभाव्यता बताना है। वह राज्यों द्वारा केन्द्र के माध्यम से या अपने बीच स्वयं किया जायगा।

†श्री बासप्पा : क्योंकि गुलाटी आयोग को जल के भाग बांटने की कोई शक्ति नहीं है, क्या मैसूर राज्य की सरकार ने केन्द्रीय सरकार से कहा है कि वह इन मामलों का फैसला करने के लिये अधिनियम के अधीन एक न्यायाधिकरण नियुक्त करे ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : किसी राज्य सरकार ने अभी तक ऐसी प्रार्थना नहीं की।

†श्री शिवनंजप्पा : क्या यह सही है कि आंध्र प्रदेश सरकार केन्द्रीय सरकार से परामर्श किये बिना श्रीसैलम परियोजना के मामले में आगे बढ़ रही है, जबकि समूचा प्रश्न गुलाटी आयोग के सामने निलम्बित है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह सर्वथा भिन्न बात होगी।

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : जहां पर परियोजनाओं का सम्बन्ध है, उन सभी परियोजनाओं को, जिन को योजना में शामिल कर लिया गया था अथवा योजना में शामिल किया जा रहा है, इन नदियों से पानी मिलेगा और भविष्य में उनको इन्कार किया जायगा।

†श्री यलमंदा रेड्डी : क्या इस सरकार ने आंध्र प्रदेश को राज्य सरकार से इन प्रतिवेदन को अन्तिम रूप दिये जाने तक श्रीसैलम और पोचमपाद को दो परियोजनाओं पर काम रोकने को कहा है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : जहां तक मुझे पता है किसी भी राज्य सरकार को कोई कार्य करने को कहने की कोई आवश्यकता नहीं है। वे वही कार्य कर रहे हैं जो उन्हें करना चाहिये और वे आयोग के प्रतिवेदन की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

†श्री तिरुमल राव : क्या केन्द्रीय सरकार को पता है कि इस आयोग के सभापति, जिन्हें सम्बन्धित राज्यों से गुजरने वाले पानी का मूल्यांकन करने का कार्य सौंपा गया था, उन राज्यों से, जहां से ये नदियां—कृष्णा और गोदावरी—बिल्कुल नहीं गुजरतीं, पानी के लिए बातचीत और आवेदन-पत्र आमंत्रित कर रहे हैं ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : कम से कम मुझे इस का पता नहीं है कि उन राज्यों से कुछ मांगा गया है जो इस से सम्बन्धित नहीं हैं।

†श्री नाथ पाई : श्रीमान्, क्या मैं एक छोटा सा सुझाव दे सकता हूं। मंत्री महोदय से पूछे गये सभी प्रश्नों का जो उत्तर हमें मिलता है, उन को ध्यान में रखते हुए या तो आप सरकार से तत्काल एक उपमंत्रो नियुक्त करने को कहें या मंत्री महोदय से पूछे जाने वाले सभी प्रश्न उठा रखे जायें। यह मैं विनयपूर्वक तथा उन के प्रति पूर्ण सम्मान रखते हुए कह रहा हूं।

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई): श्रीमान्, यह कहना ठीक नहीं है। प्रश्नों के जो उत्तर दिये गये हैं वे बिल्कुल स्पष्ट और पूर्ण हैं।

†श्री हरि विष्णु कामत : स्पष्टता से बहुत दूर।

†श्री नाथ पाई : एक भी प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है . . . (अन्तर्बाधा)।

†अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति। ऐसी बात कहते हुए हमें कुछ संयम रखना चाहिये। यदि माननीय सदस्य संतुष्ट नहीं हैं, तो वे मुझे लिख कर भेज सकते हैं परन्तु सरकार को मंत्री नियुक्त करने के लिए कहने या कोई कार्य करने को कहने का मुझे कोई अधिकार नहीं है। ये बातें जब यहां कही जाती हैं तो अच्छी नहीं लगतीं।

†श्री रघुनाथ सिंह : यह 'रिमार्क' कार्यवाही में से निकाल दिया जाना चाहिये।

†अध्यक्ष महोदय : इस बारे में सावधान रहना चाहिये। सभा को यह पता है कि प्रश्नों का उत्तर किस प्रकार दिया जाता है। मंत्री महोदय स्पष्ट रूप से प्रश्नों का उत्तर देने का प्रयत्न कर रहे हैं। यदि, जो जानकारी दी गयी है, वह पर्याप्त नहीं है, और भी तरीके हैं जिन से इस पर दबाव डाला जा सकता है। यदि कोई माननीय सदस्य यह समझे कि दी गयी जानकारी पर्याप्त नहीं है तो वह इस बारे में मुझे सूचना दें। यदि मैं भी यह समझूंगा कि दी गयी जानकारी वास्तव में पर्याप्त नहीं है, तो मैं निश्चित रूप से उस पर कोई और अवसर देने के बारे में विचार करूंगा। खैर जैसा भी हो, ऐसे मामलों में ऐसा नहीं होना चाहिये। यह ठीक नहीं है।

†श्री नाथ पाई : स्पष्टीकरण के हेतु। यदि मेरी बातों पर बुरा माना गया तो मुझे बहुत खेद होगा। मैं मंत्री महोदय का बहुत आदर करता हूँ। मैंने जो सुझाव दिया था, वह उनके भले में था। जब हम यह समझते हैं कि किसी एक सदस्य अथवा मंत्री पर अधिक कार्य-भार है, तो क्या हम यह सुझाव नहीं दे सकते कि उनके कार्य-भार को कम करने के लिये एक उपमंत्री नियुक्त किया जाये? उस सुझाव का तात्पर्य मंत्री महोदय पर कोई कटाक्ष करना नहीं था।

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशोला नायर): मेरा सुझाव है कि यह सारी चर्चा कार्यवाही में से निकाल दी जावे।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न-काल समाप्त हो गया है। अब हम अगला कार्य लेते हैं।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

दिल्ली के अस्पतालों में रोगी

- †१९२. श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
- (क) क्या यह सच है कि दिल्ली के अस्पतालों में रोगियों की संख्या बराबर बढ़ रही है ;
- (ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि रोगियों की संख्या का अनुपात इतना अधिक हो गया है कि डाक्टर रोगियों पर पूरा ध्यान नहीं दे पाते हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार अस्पतालों की संख्या अथवा डाक्टरों की संख्या बढ़ाने पर कुछ विचार कर रही है; और

(घ) यदि हां, तो यदि कोई योजना बनाई गई है तो उसकी रूपरेखा क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) से (घ). एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) जी हां ।

(ख) तीन सरकारी अस्पतालों में मेडिकल अफसरों की वर्तमान संख्या पर्याप्त है तथापि कर्मचारियों की संख्या का अन्वेषण होता रहता है और आवश्यकता समझने पर इस में वृद्धि होती रहती है ।

(ग) और (घ). सफदरजंग अस्पताल की वर्तमान ७५२ शय्याओं में निकट भविष्य में ३५८ और शय्याओं की वृद्धि करने का विचार है । विलिंगडन अस्पताल में भी वर्तमान २६० शय्याओं में २४० और शय्याओं की वृद्धि की जा रही है । इस अस्पताल के विस्तार के निर्माण कार्यक्रम के पूर्ण होने पर ही यहां २५० और शय्याओं की व्यवस्था करना सम्भव हो सकेगा ।

जहां तक इविन अस्पताल का प्रश्न है, इस अस्पताल की सीमा में ३५०/५०० शय्याओं के एक अस्पताल के निर्माण की योजना तृतीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित कर दी गई है । निर्माण-कार्य प्रारम्भ हो गया है और आशा है कि यह दो वर्ष में पूर्ण हो जायेगा ।

दिल्ली प्रशासन के अधीन नये अस्पतालों को खोलने/विस्तार करने की निम्नलिखित योजनाओं की अस्थाई रूप से तृतीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किया गया है ।

दिल्ली प्रशासन के अधीन

- (१) कर्मचारी राज्य बीमा योजना के अधीन ३०० शय्याओं के एक जनरल एवं प्रसूति अस्पताल का निर्माण ।
- (२) कर्मचारी राज्य बीमा योजना के अधीन १५० शय्याओं के क्षय अस्पताल का निर्माण ।
- (३) इविन अस्पताल नई दिल्ली में ३५० शय्याओं के एक खंड का निर्माण ।
- (४) शाहदरा में १०० शय्याओं के एक मानसिक रोग चिकित्सालय का निर्माण ।

दिल्ली में पंचायतें

*१७२. श्री नवल प्रभाकर : क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली की खंड विकास समितियों तथा ग्राम विकास मंडलों द्वारा दिल्ली की पंचायतों को अधिक अधिकार देने की मांग की गई है; और

(ख) यदि हां, तो दिल्ली प्रशासन की ओर से क्या कदम उठाये गये ?

सामुदायिक विकास, पंचायतीराज और सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) :

(क) और (ख) दिल्ली में कोई ग्राम विकास बोर्ड नहीं है । खण्ड विकास समितियां द्वारा बनाई गई है और अब उनका नाम पंचायत समितियां रखा गया है ।

अलीपुर की खंड पंचायत समिति ने एक प्रस्ताव पास किया था जिसमें आग्रह किया गया था कि दिल्ली प्रशासन गांव पंचायतों को कुछ वित्तीय और प्रशासनिक अधिकार दें। इस प्रस्ताव में यह भी आग्रह किया गया था कि दिल्ली नगर निगम को भी अपने कुछ अधिकार पंचायत समितियों व पंचायतों को देने चाहिये।

यह मामला क्रमशः दिल्ली प्रशासन और दिल्ली नगर निगम के विचाराधीन है।

पूर्वी नदी परियोजना के सम्बन्ध में जानकारी का आदान-प्रदान

†*१७४. श्रीमती मैमना सुल्तान : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत और पाकिस्तान के बीच पूर्वी नदी परियोजनाओं के सम्बन्ध में जानकारी के आदान-प्रदान में अब तक क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) नवीनतम घटनाओं के प्रकाश में दोनों देशों के बीच नदियों के जल वितरण के सम्बन्ध में कौन से निर्णय किये गये हैं ?

*सिंचाई और विद्युत मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) दिसम्बर, १९६१ जनवरी, १९६२ में ढाका में हुई भारत और पाकिस्तान के जल संसाधन विशेषज्ञों की चतुर्थ बैठक में यह आशा की गयी कि भारत और पाकिस्तान में आपसी हितों की परियोजनाओं के लिये आवश्यक आंकड़े एक दूसरे को दिये जायेंगे। तथापि, भारतीय विशेषज्ञों को एक नयी परियोजना पेश की गयी जिसमें गंगा को बाडक योजना के लिये भिन्न विचार और जल की आवश्यकता थी और जिसमें गंगा नदी पर मूल परियोजना जो अधिकतम पम्प किये गये संभरण पर निर्भर थी, के स्थान पर एक बांध बनाने का प्रस्ताव किया गया था। भारत और पाकिस्तान में गंगा नदी के लिये आपस में सहमत नदी आंकड़े भी, आशा के अनुरूप, आदान-प्रदान नहीं किये गये क्योंकि पाकिस्तानी इंजीनियर उन दिनों के लिये जिनको निकासी मांगी नहीं गई थी, आंकड़ों का पता लगाने के सामान्य तरीके पर राजी नहीं हो सके थे। इस प्रकार, यद्यपि दोनों ओर काफी प्रयत्न किये गये और काफी प्रगति की गयी जिसके फलस्वरूप बैठक में काफी आंकड़ों का आदान प्रदान किया गया, बैठक के बाद किये गये पूर्ण पर्यवेक्षण से पता चलता है कि अभी बहुत आंकड़ों का आदान प्रदान बाकी है। अतिरिक्त आंकड़े और स्पष्टीकरण पत्र-व्यवहार द्वारा और यदि आवश्यक हुआ तो अगली बैठक में दिये जायेंगे।

(ख). प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

कृष्णा और गोदावरी नदियों के जल का वितरण

†*१७५. { श्री इ० मधुसूदन राव :
श्री विद्याचरण शुक्ल :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री २९ नवम्बर, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या ४२२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृष्णा और गोदावरी नदियों के जल का वितरण करने के सम्बन्ध में आंध्र, मैसूर

और महाराष्ट्र राज्यों की सरकारों ने कोई अग्रेतर कार्यवाही की है ;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक है, तो कब तक इस सम्बन्ध में सन्तोषजनक समझौता होने की आशा है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) कृष्णा गोदावरी आयोग का प्रतिवेदन प्राप्त होने पर, जिसके जुलाई, १९६२ में प्राप्त होने की आशा है, समझौता करने के बारे में आगे कार्यवाही की जावेगी ।

राष्ट्रीय सहकारिता विकास और भांडागार बोर्ड

*१७८. श्री बासप्पा : क्या सामुदायिक विकास, पंचायतीराज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय सहकारिता विकास और भांडागार बोर्ड के कार्यों में वृद्धि हो गई है ; और

(ख) क्या धन के दुरुपयोग के उदाहरण सामने आये हैं ?

सामुदायिक विकास, पंचायतीराज और सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) :

(क) जी, हां ।

(ख) जी, नहीं । जो फण्ड्स खर्च करने से रह जाते हैं उन्हें या तो राज्य सरकारें लौटा देती हैं या बाद में दी जाने वाली किस्तों के हिसाब में ले लेती हैं । कुछ ऐसे मामले भी हैं जबकि एक 'स्कीम' के 'फंड्स' दूसरी 'स्कीम' पर खर्च किये गए हैं परन्तु उसके लिये बोर्ड की अनुमति बाद में ले ली जाती है ।

पैराम्बूर में मिले जुले सवारी-डिब्बे का निर्माण

†*१७९. श्री प्र० च० ब्रह्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान इन्टीग्रल कोच फैक्टरी पैराम्बूर में पहले और तीसरे दर्जे के मिले-जुले सवारी-डिब्बों का निर्माण करने की योजना है ;

(ख) यदि हां, तो कितने डिब्बों का निर्माण किया जायेगा ;

(ग) उनकी अनुमानित लागत क्या होगी ; और

(घ) इस योजना की क्रियान्विति में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी, हां ।

(ख) बड़ी लाइन के ५६२ सवारी डिब्बे ।

(ग) १,६४,००० रुपये प्रति डिब्बा ।

(घ) पहला नमूने का डिब्बा अभी बन कर पूरा हुआ है और उस पर रोगन वगैरह किया जा रहा है ।

भारतीय भेड़ों की नस्ल सुधार

†*१८०. { श्री अंजनप्पा :
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय भेड़ों की नस्ल सुधारने के लिये सरकार ने अब तक क्या कार्यवाही की है ;
और

(ख) क्या इस सम्बन्ध में सरकार ने कुछ भेड़ें रूस से मंगाई हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

भारत में भेड़ों की नस्ल सुधारने के लिये अब निम्नलिखित कदम उठाये गये हैं :

- (१) भारत में विभिन्न क्षेत्रों के लिये उपयुक्त अच्छी नस्ल का पता लगाने के लिये भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद के जरिये से अनुसन्धान योजनायें लागू की गई हैं ।
- (२) भारत सरकार तीसरी योजना में राजस्थान में एक केन्द्रीय भेड़ अनुसन्धान संस्था स्थापित कर रही है जिसके दो उपकेन्द्र होंगे—एक नीलगिरि क्षेत्र में और दूसरा कुलू घाटी में ।
- (३) दूसरी योजना में ३०५ भेड़ विस्तार केन्द्र स्थापित किये गये हैं । तीसरी योजना में इन केन्द्रों को और सुदृढ़ किया जायेगा और ३०० अन्य केन्द्र स्थापित किये जायेंगे ।
- (४) प्रथम पंचवर्षीय योजना के बाद से ४६ भेड़ों की नस्ल सुधार फार्म स्थापित किये गये हैं ।
- (५) पूना भेड़-नस्ल सुधार फार्म में पर्यवेक्षण व्यक्तियों के लिये एक प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित किया जा रहा है । केन्द्रीय भेड़ अनुसन्धान संस्था में एक अन्य केन्द्र स्थापित किया जायेगा ।

(ख) जम्मू तथा काश्मीर सरकार ने उस राज्य में भेड़ विकास कार्यक्रम के लिये रूसी मेरिनो नस्ल के २२ भेड़ा और १२५ भेड़ी खरीदी हैं ।

रेंड परियोजना से प्राप्त बिजली

†*१८१. { श्री मुहम्मद इलियास :
श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंहजी :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री महेश्वर नायक :

क्या सिन्धु और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश की फालतू बिजली का कोई खरीदार नहीं है ;
- (ख) क्या यह भी सच है कि रेंड संयंत्र की ५ में से ४ इकाइयां बेकार पड़ी हैं ; और

(ग) यदि हां, तो उत्तर प्रदेश की फालतू बिजली का पूर्ण उपयोग करने के लिये क्या कार्य-वाही की जा रही है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी, नहीं ।

(ख) ५० मिलो वाट के ५ यूनिटों में से ३ वाणिज्यिक स्तर पर चालू हो गये हैं ।

(ग) रेंड परियोजना में बनाई जा रही बिजली हिन्दुस्तान अल्युमीनियम निगम, रेलवे वितीकरण और प्रदेश के कुछ अन्य उद्योगों के लिये रखी गई है ।

गोदी कर्मचारियों के लिये खंड दर प्रणाली

†*१८२. श्री नाथ पाई : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई में गोदी कर्मचारी संघ ने यह धमकी दी है कि यदि सरकार पत्तनों और गोदियों के अन्य कर्मचारियों के लिये खंड दर प्रणाली का विस्तार नहीं करती, तो प्रत्यक्ष कार्रवाई की जायेगी ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने उन अन्य कर्मचारियों के लिये जो इस खंड दर प्रणाली के अन्दर नहीं आते, खंड दर प्रणाली का विस्तार करने के लिये क्या कार्रवाई की है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) और (ख). बम्बई और मद्रास में सामान चढ़ाने और उतारने वाले श्रमिकों को खंड-दर प्रणाली से भुगतान किया जाता है । परिवहन तथा संचार मंत्रालय के संकल्प संख्या २३-पी. एल०ए० (१०३)/५६ दिनांक १२ मई, १९६० के द्वारा सरकार ने बम्बई और मद्रास पत्तनों में कुछ अन्य श्रेणियों के कर्मचारियों को भुगतान का तरीका निकालने की संभावना की जांच करने के लिये श्री ई० जोजोभाई की अध्यक्षता में एक विषक्षीय समिति नियुक्त की है । समिति की प्रथम बैठक ३१ मई, १९६० को हुई थी । इस बैठक में यह सर्वसम्मति से तै किया गया कि श्रमिकों और वाणिज्यिक और नौवहन हितों को अपने विचार और योजनायें समिति के विचार के लिये छः सप्ताह के भीतर देने को कहा जाये । तथापि, दिसम्बर, १९६१ के अन्त तक श्रमिकों ने समिति के अध्यक्ष को, केवल उन्हीं कुछ श्रेणियों के लिये, जो संकल्प में शामिल हैं, अपने प्रस्ताव भेजे । समिति के अध्यक्ष ने निर्णय दिया कि समिति द्वारा प्रस्तावों पर खंड-दर प्रणाली पर विचार करना वांछनीय नहीं है और श्रमिक संकल्प में दी गयी सभी श्रेणियों के लिये अपने प्रस्ताव भेजे ताकि समिति आगे कार्य कर सके । तथापि, बम्बई परिवहन तथा गोदी कर्मचारी संघ का यह मत था कि समिति का मुख्य कार्य इस मामले के सभी पहलुओं की जांच करना है, चाहे लिखित ज्ञापन उन्हें दिया जाये या नहीं और उन्होंने यह धमकी दी कि यदि समिति को शीघ्र बैठक नहीं हुई तो वे कार्यवाही करेंगे । श्रमिकों की इस बात को ध्यान में रखते हुए अध्यक्ष ने इस महीने की ६ तारीख को समिति की एक बैठक बुलायी । बैठक १० तारीख तक चली । समिति की बैठक अब मद्रास में १० मई से होगी । यह आशा की जाती है कि समिति यथासंभव शीघ्र जांच पूरी करने के लिये भरसक प्रयत्न करेगी ।

पटसन का निर्यात

†*१८३. श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय पटसन समिति ने निर्यात सम्बन्धी सहायता के लिये पटसन उद्योग की मांग का समर्थन किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने पटसन उद्योग की मांग की ओर ध्यान दिया है ; और

(ग) इस मांग के सम्बन्ध में क्या कार्रवाई की गई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) जी, नहीं ।

(ख) और (ग) .सरकार ने एक समिति नियुक्त की है, जिसमें योजना आयोग, खाद्य तथा कृषि, वित्त और वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालयों के प्रतिनिधि हैं, जो ऐसे आवश्यक कदम उठाये जाने के बारे में विचार करेगी ताकि पटसन उद्योग निर्यात के तृतीय-योजना के लक्ष्यों को पूरा कर ले । यह समिति निस्संदेह निर्यात बोनस योजना लागू करने के लिये पटसन उद्योग के विचार पर भी विचार करेगी ।

कैंसर

†*१८४. श्री हरि विष्णु कामत : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कैंसर के इलाज और रोग निदान के अतिरिक्त कैंसर के कारणों की खोज के सम्बन्ध में सरकार के तत्वावधान में या गैर-सरकारी तौर पर कोई अनुसन्धान किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो उस दिशा में अब तक क्या प्रगति हुई है ; और

(ग) यदि नहीं, तो उस के क्या कारण हैं ?

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

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या

२५]

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

घग्गर की बाढ़

†१८५. श्री कर्णो सिंहजी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री घग्गर के बाढ़ के सम्बन्ध में १० मार्च, १९६१ के ध्यान आकर्षित करने के प्रस्ताव के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि घग्गर की बाढ़ का पानी राजस्थान राज्य में नाली के तलभाग में बराबर बहता रहा है ;

(ख) क्या भारत सरकार को राजस्थान सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में किये जाने वाले अल्प एवं दीर्घकालीन उपायों की सूचना दी गई है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या सभा-पटल पर एक विवरण रखा जायेगा जिसमें यह बताया गया हो कि ये उपाय क्या हैं और वे किन तिथियों तक पूरे हो जायेंगे ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) ऐसी कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है।

(ख) और (ग). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संस्था २६]

बिजली परियोजनाओं के लिये इस्पात

†*१८६. श्री मुरारका : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस्पात का समुचित संभरण न होने के कारण कुछ बिजली परियोजनाएं रुकी पड़ी हैं या उनमें विलम्ब हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो उन परियोजनाओं के नाम क्या हैं तथा उनमें कितना विलम्ब हुआ है ; और

(ग) इस स्थिति को सुधारने के हेतु क्या कार्रवाई की गई है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

बिजली परियोजनाओं को, विशेषतः निर्बन्धित श्रेणी के, इस्पात के संभरण की स्थिति कुछ समय से खराब हैं परन्तु कुछ परियोजनाओं के क्रियान्वयन में विलम्ब का एक पहलू इस्पात का कम संभरण है। जहां तक इस्पात की नियंत्रित मदों, जैसे, काली चादरों, जस्ता चढ़ी चादरों, प्लेटों और तारों का सम्बन्ध है, परियोजनाओं की आवश्यकतायें केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग द्वारा पूरी की जाती हैं। इनके बारे में कुछ परियोजनाओं के मामले में कम संभरण और कम विलम्ब से किये जाने के मामले हैं।

इन कठिनाइयों को दूर करने के लिये केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग ने जिन मामलों के बारे में उपयुक्त अधिकारियों से बातचीत की है, उन में से अधिक महत्वपूर्ण योजनायें निम्न प्रकार हैं :

- (१) चन्द्रपुरा तापीय विद्युत् केन्द्र (दामोदर घाटी निगम)
- (२) शारावती जल-विद्युत् योजना (मैसूर राज्य)
- (३) आन्ध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, राजस्थान और पंजाब की ट्रांसमिशन और वितरण योजनायें।

इस मंत्रालय के कहने पर लोहा तथा इस्पात नियंत्रक इनमें से कुछ मामलों के बारे में भारतीय उत्पादों की अपेक्षा प्राथमिकता देने को और अन्यो के स्थान पर विभिन्न प्रकारके इस्पात के आयात की व्यवस्था करने को राजी हो गये हैं। विशेषतः, जल-विद्युत् परियोजनाओं के पेन-स्टॉक पाइपों के लिये बड़ी मात्रा में अपेक्षित इस्पात की प्लेटों का देशीय उत्पादन मांग से बहुत कम है। चालू वित्तीय वर्ष में हार्डटेन्साईल इस्पात की प्लेटों को आयात करने की प्रस्थापना है। कठिनाइयों को दूर करने में सहायता के लिये उपयुक्त स्तर पर तत्काल कार्यवाही करने के लिये स्थिति पर निरन्तर ध्यान दिया जा रहा है।

दामोदर घाटी निगम की नौपरिवहन नहर

†*१८७. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या सिचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दुर्गापुर से हुगली नदी तक दामोदर घाटी निगम की नौपरिवहन नहर का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है ;

(ख) यदि हां, तो क्या नौपरिवहन आरम्भ हो चुका है ; और

(ग) क्या नौपरिवहन का संचालन सरकार द्वारा किया जाता है या गैर-सरकारी लोगों द्वारा ?

†सिचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी, नहीं ।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

दिल्ली में मानसिक रोग

*१८८. श्री बाल्मीकी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में दिमागी खराबी के मामले बढ़ रहे हैं ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या यह भी सच है कि अस्पतालों में दिमागी इलाज की व्यवस्था नहीं है ;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार विर्लिगडन अस्पताल में नया वार्ड खोलने का है ; और

(ङ) यदि हां, तो कब तक ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) मानसिक रोगों से पीड़ित रोगियों की संख्या का निर्धारण नहीं किया गया है अतः यह बतलाना कि दिमागी खराबी के मामले बढ़ रहे हैं, सम्भव नहीं है ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) यह सच नहीं है ।

(घ) और (ङ) ये प्रश्न नहीं उठते ।

कोचीन में मत्स्यपालन कार्यकर्ता प्रशिक्षण संस्था

†*१८९. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन नायर :

क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने कोचीन में मत्स्यपालन कार्यकर्ता प्रशिक्षण संस्था आरम्भ करने के लिये क्या कदम उठाये हैं ; और

(ख) यह योजना इस समय किस स्थिति में है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (डा० सु० का० पाटिल) : (क) और (ख). विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने के लिये नार्वे के एक विशेषज्ञ की सेवायें प्राप्त की गयी हैं। उसने अपना अध्ययन पूरा कर लिया है और आशा की जाती है कि वह शीघ्र ही अपना प्रतिवेदन दे देगा।

इस संस्था के लिये एर्णाकुलम् में एक इमारत रखी गयी है और केरल सरकार से यह अनुरोध किया गया है कि वह यह इमारत केन्द्रीय सरकार को सौंप दे।

वर्तमान संकेतों के अनुसार, संस्था को वर्ष १९६३ में कार्य आरम्भ कर देना चाहिये।

राजहरा खानों और जगदलपुर के बीच पटरी बिछाना

*१६०. श्री बोरेन्द्र बहादुर सिंहजी : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बस्तर जिला में जगदलपुर और मध्य प्रदेश के दुर्ग जिला में राजहरा खानों के बीच पटरी बिछ रही है;

(ख) यदि हां, तो उस काम के सम्बन्ध में अब तक कितनी प्रगति हुई है ; और

(ग) इन लाइनों के कब तक यातायात के लिये खोले जाने की सम्भावना है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

दिल्ली में ग्रीष्मकालीन रोग

*१६१. श्री श्रीनारायण दास : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली और नई दिल्ली में ग्रीष्म ऋतु में होने वाले रोगों के फैलाव को रोकने के लिये अब तक क्या कोई उपाय किये गये हैं और यदि हां, तो क्या ;

(ख) क्या इस प्रयोजन के लिये कोई कार्यक्रम बनाया गया है; और

(ग) यदि हां, तो यह कार्यक्रम क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) से (ग). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या २७]

स्पेशल टूरिस्ट कार

*१६२. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत स्पेशल टूरिस्ट कारें तैयार करने की योजना है ;

(ख) यदि हां, तो ऐसी कितनी कारें बनाने की योजना है ;

मूल अंग्रेजी में

(ग) उसकी अनुमानित लागत क्या होगी; और

(घ) योजना की कार्यान्विति की दिशा में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सॅ० बॅ० रामस्वामी) : (क) और (ख). तृतीय पंचवर्षीय योजनाकाल में ६१ बड़ी लाइन की और ३६ मीटर गेज की टूरिस्ट कार के निर्माण का कार्यक्रम है ?

(ग) उपरोक्त सवारी डिब्बों की कुल अनुमानित लागत १५४ लाख रुपये है ।

(घ) अभी तक बड़ी लाइन की १० टूरिस्ट कार बन कर तैयार हुई हैं ।

मृतक की आंख से पुतली निकालना

*१९३. { श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री नवल प्रभाकर :
श्री विभूति मिश्र :
श्री अ० सि० सहगल :
श्री बिशन चन्द्र सेठ :

क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इविन अस्पताल में मृतक की आंख निकाल कर उसको दूसरे व्यक्ति के लगाने की व्यवस्था पूर्ण हो गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या अब तक वहां कोई ऐसा आपरेशन हुआ है और उस में कहां तक सफलता मिली है ; और

(ग) भारत में और किन-किन स्थानों पर ऐसी व्यवस्था है और अब तक कितने अन्धे व्यक्ति उससे लाभ उठा चुके हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० मुशीला नायर) : (क) जी नहीं ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और यथा-समय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

आसाम के पर्वतीय क्षेत्र में बिजली पहुंचाना

†*१९४. श्री मुहम्मद इलियास : क्या सिंचाई और विद्युत् मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार कुछ अमरीकी फर्मों की सहायता से आसाम के पर्वतीय क्षेत्रों में बिजली पहुंचाने का प्रयत्न कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†सिचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

चितरंजन इंजन कारखाना

†*१६५. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री मुरारका :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रूरकेला इस्पात संयंत्र में हाल ही में हुई ताला बन्दी के फलस्वरूप इस्पात की चादरों की अत्यधिक कमी होने के कारण चितरंजन इंजन कारखाने को भारी हानि हुई है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी हानि हुई है; और

(ग) स्थिति को सुधारने के लिये क्या कार्रवाई की गई है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

मध्य रेलवे पर रेलवे की आय

†१४१. श्री सोनावने : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे पर लटूर और मिराज के बीच छोटी लाइन पर सामान और यात्रियों से राष्ट्रीयकरण के बाद से मार्च, १९६२ तक वर्ष-वार वार्षिक क्या आय हुई ;

(ख) उपरोक्त अवधि में कथित रेलवे पर वर्ष-वार कुल कितने यात्रियों ने यात्रा की; और

(ग) उपरोक्त अवधि में वर्ष-वार कथित रेलवे पर कितना व्यय किया गया ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) से (ग). 'क', 'ख' तथा 'ग' विवरण सभा पटल पर रखे जाते हैं। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या २८]

दिल्ली-नागपुर ट्रंक टेलीफोन लाइन

†१४२. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६१ में दिल्ली और नागपुर के बीच कितनी बार ट्रंक टेलीफोन लाइन खराब हुई ;

(ख) इस खराबी के क्या कारण हैं; और

†मूल अंग्रेजी में

(ग) इन खराबियों को दूर करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) वर्ष १९६१ में दो सर्किटों में से प्रत्येक में ७५ बार बाधा हुई ।

(ख) यह बाधा मार्ग में तेज हवा, भारी वर्षा, आंधी आदि के कारण और तांबे के तारों की चोरी के कारण होती है ।

(ग) संसाधन उपलब्ध होने पर वैकल्पिक मार्ग से सर्किट की व्यवस्था करने का प्रस्ताव है ?

आंध्र प्रदेश को उर्वरक का आवंटन

१५३. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६०-६१ और १९६१-६२ में केन्द्रीय सरकार ने आन्ध्र प्रदेश सरकार को उर्वरक के कितने अभ्यंश का आवंटन किया; और

(ख) उसी अवधि में आन्ध्र प्रदेश सरकार की कुल कितनी मांग रही ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी निम्न प्रकार है : (सभी आंकड़े मीट्रिक टनों में)

अवधि	उर्वरक की किस्म	मांग	आवण्टित मात्रा
१९६०-६१	सल्फेट आफ अमोनिया	१,५७,८००	८२,८५६
	उरिया	२६,०००	४,३००
	अमोनिया सल्फेट नाइट्रेट	३५,०००	१३,०००
	कैल्शियम अमोनियम नाइट्रेट	१३,०००	१५,२३०
	कुल (सल्फेट अमोनिया के रूप में)	२,७४,८००	१,२४,६६१
१९६१-६२	सल्फेट आफ अमोनिया	१,५८,५००	६२,३५०
	उरिया	३३,०००	४०,६३६
	अमोनियम सल्फेट नाइट्रेट	४८,०००	१४,०००
	कैल्शियम अमोनियम नाइट्रेट	३०,०००	५५,०००
	कुल (सल्फेट आफ अमोनिया के रूप में)	३,२५,१५०	२,५७,००८

वन संसाधनों का विदोहन

†१४४. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तृतीय पंचवर्षीय योजना-काल में आन्ध्र प्रदेश में वन-विदोहन की योजना तैयार की गयी है ;

(ख) यदि हां, तो उसकी प्रमुख विशेषताएं क्या हैं; और

(ग) उस पर कुल कितना अनुमानित व्यय होगा और योजना से अनुमानित आय कितनी होगी ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) से (ग). राज्य सरकार से जानकारी एकत्र की जा रही है और प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

राजस्थान में फार्मों से उत्पादन

†१४५. श्री कर्णी सिंहजी : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष १९६०-६१ में फार्मों से उत्पादन में वृद्धि करने के लिये राजस्थान सरकार को कोई अल्प-कालीन ऋण दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो ऋण का स्वरूप और राशि क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : जी हां ।

(ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा राजस्थान सरकार को वर्ष १९६०-६१ में खाद्य फसलों, रूई और तिलहन के उत्पादन में वृद्धि करने के लिये उर्वरकों और बीजों के क्रय और वितरण के लिये १५३.६० लाख रुपये का अल्प-कालीन ऋण मंजूर किया गया । यह ऋण लेने की तिथि से १८ महीनों के भीतर चुकाना है और इस पर पूरे १८ महीनों के लिये या उस अवधि के लिये जब तक राज्य सरकार ऋण रखे ३^१/_२ प्रतिशत वार्षिक के हिसाब से ब्याज लिया जायेगा ।

यमुना पर नाव का पुल

†१४६. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में यम ना पुल पर यातायात की कठिनाई को कम करने के लिये यमुना नदी पर एक नाव का पुल बनाने के प्रस्ताव के बारे में नवीनतम स्थिति क्या है ; और

(ख) व्यय का क्या व्यौरा है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) दिल्ली नगर निगम ने दिल्ली में यमुना नदी पर एक नाव का पुल बनाने की सम्भावना का पता लगाने के लिये विस्तृत रूप से जांच पड़ताल की है और यह पाया गया है कि नवम्बर और जून के बीच के शुष्क मौसम में वर्तमान रेल-एवं सड़क पुल के थोड़ा नीचे की ओर हल्की गाड़ियों के यातायात के इस्तैमाल के लिये एक नाव का पुल बनाना सम्भव है ।

(ख) नाव के पुल और उपागमन सड़कों के निर्माण के लिये प्राथमिक प्राक्कलन, जो निगम के विचाराधीन है, ३,८७,००० रुपये है।

राष्ट्रीय निर्माण निगम

†१४७. श्री रघुनाथ सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय निर्माण निगम ने कोई लाभांश दिखाया है और क्या कुल पूंजी पर लाभ वर्ष १९५७-५८ में ३.७३ से १९६०-६१ में घट कर १.२३ प्रतिशत रह गया ; और

(ख) इस कमी के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी, हां।

(ख) लाभ में कमी के कारण निम्नलिखित हैं :

- (१) आरम्भ में जिन दरों पर कुछ कार्य किया गया था, वे कम थे।
- (२) जब कोसी में प्रमुख कार्य के लिये दर दिये गये थे, तो स्थान की स्थिति, वर्ष में कार्यकारी काम करने की अवधि और श्रम की स्थिति का पूरा पता नहीं था और परिणामस्वरूप कुछ कार्यों से कोई लाभ नहीं हुआ।
- (३) कुछ मदों के दाम परियोजना अधिकारियों के साथ विवादग्रस्त थे। इनमें से कुछ के बारे में, तब से ऊंचे दर तै हो गये हैं परन्तु इस कारण जो अतिरिक्त भुगतान मिला उसे सम्बन्धित वर्ष के लाभ तथा हानि लेखे में नहीं रखा जा सका क्योंकि उंचे दरों के बारे में लेखे बन्द किये जाने के बाद समझौता हुआ।
- (४) चम्बल शिवपुर और शामपुर यूनिट जो आरम्भ में लाभ पर चल रहे थे, विभिन्न कारणों से अपनी प्रगति बनाये न रख सके जिससे इन यूनिटों में खर्चा बढ़ गया।
- (५) वर्ष १९६०-६१ में आरम्भ किये गये तीन छोटे कार्यों (तांबा, राना प्रताप सागर बांध और सूरतगढ) से कोई लाभ न हो सका क्योंकि ये बहुत छोटे कार्य थे।

उत्तर प्रदेश की रामगंगा परियोजना

१४८. श्री भक्त दर्शन : क्या सिंचाई तथा विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश के गढ़वाल और बिजनौर जिलों में रामगंगा नदी पर सिंचाई और बिजली की एक बड़ी परियोजना का निर्माण करने का कुछ वर्षों से प्रयत्न किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो उस परियोजना के निर्माण में अब तक क्या प्रगति हुई है ; और

(ग) उसका निर्माणकार्य शीघ्र से शीघ्र पूरा करने के उद्देश्य से कौन से विशेष कदम उठाये जा रहे हैं ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). जानकारी का विवरण सभा के मेज के ऊपर रखा है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या २६]

रेलों में डकैती

†१४९. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१-६२ में प्रत्येक रेलवे में कितने डाके पड़े और प्रत्येक मामले में कितनी हानि हुई ; और

(ख) ऐसी घटनाओं को रोकने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). आवश्यक जानकारी देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है : [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३०]

अपर सिलेरु विद्युत् परियोजना

†१५०. { श्री इ० मधुसूदन राव :
श्री यलमन्दा रेड्डी :

क्या सिचाई और विद्युत् मंत्री २८ मार्च, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या ४१५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अपर सिलचर विद्युत् परियोजना के बारे में आन्ध्र प्रदेश और उड़ीसा की राज्य सरकारों के बीच उत्पन्न विवाद के सम्बन्ध में इस बीच और क्या प्रगति हुई है ; और।

(ख) इस मामले में किये गये निर्णय का ब्यौरा क्या है और भविष्य में क्या कदम उठाये जाने वाले हैं ?

†सिचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) और (ख). अपर सिलेरु (सिलचर नहीं) विद्युत् परियोजना को लेकर आन्ध्र प्रदेश और उड़ीसा की राज्य सरकारों के बीच उत्पन्न विवाद के हल की दिशा में इस बीच कोई खास प्रगति नहीं हुई है ।

स्वास्थ्य सर्वेक्षण तथा योजना समिति का प्रतिवेदन

†१५१. श्री बी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि राष्ट्रीय स्वास्थ्य सर्वेक्षण तथा योजना समिति की मुख्य सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिये क्या कदम उठाये गये अथवा उठाये जाने वाले हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : स्वास्थ्य सर्वेक्षण और योजना समिति के प्रतिवेदन की प्रतियां सभी राज्य सरकारों को भेज दी गई हैं ताकि वे सिफारिशों को, जिनसे प्रधानतः वे सम्बन्धित हैं, लागू कर सकें । केन्द्रीय सरकार सम्बन्धी सिफारिशों की विस्तृत परीक्षा की जा रही है ।

अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना

†१५२. { श्री बी० चं० शर्मा :
श्री भक्त वंशन :

क्या स्वास्थ्य मंत्री अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना मूल्यांकन समिति की सिफारिशों पर की गई कार्यवाही बताने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।
[देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३१]

भारत में चेचक

†१५३. { श्री रघुनाथ सिंह :
श्री लीलाधर कटकी :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में १९६१-६२ में चेचक के फलस्वरूप (राज्यवार) कितने लोगों की मृत्यु हुई ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : भारत के विभिन्न राज्यों/संघ राज्य-क्षेत्रों से १९६१ और १९६२ में (१७ मार्च, १९६२ तक) चेचक के कारण मरे लोगों के निम्नलिखित आंकड़े प्राप्त हुए हैं:—

राज्य/संघ राज्य/क्षेत्र का नाम	१९६१	१९६२ (१७-३-१९६२) तक
आन्ध्र प्रदेश	७४०	२५४
असम	६१	१०
बिहार	४७	—
गुजरात	१५६६	२७८
जम्मू और काश्मीर	जानकारी उपलब्ध नहीं	जानकारी उपलब्ध नहीं
केरल	१७२	६५
मध्य प्रदेश	६१२	२२८
मद्रास	२१०१	६०५
महाराष्ट्र	२१६८	२१०
मंसूर	८३५	११६
उड़ीसा	१७	१
पंजाब	३४४	१२०
राजस्थान	६२५	२२१
उत्तर प्रदेश	१६७६	३४६
पश्चिम बंगाल	१६५	१८१
दिल्ली	२१७	६
हिमाचल प्रदेश	२४	—
मनीपुर	६	—
त्रिपुरा	५	—
अन्डमान और निकोबार द्वीप	—	—
पान्डुचेरी	२६३	जानकारी उपलब्ध नहीं
लक्काद्वीव मिनिकाय और अमीनदीवी द्वीप	—	—
योग	१२,३१३	२,६७१

नागपुर और पालम हवाई अड्डे पर दिया जाने वाला जलपान

†१५४. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नागपुर तथा पालम हवाई अड्डे पर दिया जाने वाला जलपान और भोजन अच्छी किस्म का नहीं होता और विदेशी यात्री उसे पसन्द नहीं करते; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख). पालम पर जलपान देने वाले ठेकेदार के विरुद्ध हाल में कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई किन्तु नागपुर हवाई अड्डे पर दिये जाने वाले भोजन के अच्छे किस्म के न होने के बारे में १९६१ के प्रारम्भ में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई थीं। असैनिक उड्डयन के महानिदेशक ने इस सम्बन्ध में उचित जांच करने के बाद ठेकेदार को चेतावनी दी थी। उसके बाद से इस सम्बन्ध में कोई शिकायतें प्राप्त नहीं हुई हैं।

कुम्भ मेले के अवसर पर यातायात

†१५५. श्री श्रीनारायण दास : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कुम्भ मेले के अवसर पर यात्रियों के आवागमन को सूचारू रूप से जारी रखने के लिये प्रत्येक रेलवे ने क्या विशिष्ट कदम उठाये ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३२]

बिहार में गन्ने का मूल्य

१५६. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जिला चम्पारन (बिहार) में इस वर्ष कुछ ज़मीनी मिलों ने निश्चित कीमत से कम दामों पर किसानों से गन्ना खरीदा है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने जिन मिलों ने अथवा जिन सज्जनों ने निश्चित कीमत से कम कीमत पर किसानों से गन्ना खरीदा है उनके विरुद्ध कौनसी कार्यवाही की है ?

खाद्य मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). चम्पारन जिले में एक चीनी कारखाने द्वारा कपट से न्यूनतम निर्धारित मूल्य से कम मूल्य पर गन्ना खरीदने की सूचना मिली है और राज्य सरकार इस मामले में कार्रवाई कर रही है।

दिल्ली में जल कर

१५७. श्री विभूति मिश्र : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली में घरेलू इस्तेमाल के पानी की दर ५० प्रतिशत बढ़ा दी गई है ;

(ख) यदि हां, तो इस बढ़ोतरी के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या सरकार कम वेतन पाने वालों को कुछ छूट देगी ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) जी नहीं। यह विषय विचाराधीन है।
(ख) और (ग). ये प्रश्न नहीं उठते।

ट्रक दुर्घटनायें

१५८. श्री विभूति मिश्र : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जितनी दुर्घटनाएं होती हैं उनमें अधिकतर ट्रकों से होती हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि यातायात के नियमों के उल्लंघन करने वालों में ट्रक चालक काफी संख्या में रहते हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार कौन से कदम उठा रही है जिससे ट्रकों की दुर्घटनायें कम हो जायें ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). मांगी गयी सूचना प्रदेश सरकारों आदि से इकट्ठी की जा रही है और इन से सूचना प्राप्त होते ही यथाशीघ्र एक विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत कर दिया जायगा।

दिल्ली में कैंसर

१५९. श्री बाल्मोकी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५९—६२ के बीच दिल्ली के प्रत्येक अस्पताल में कैंसर के कितने-कितने और किस-किस प्रकार के केस आये ;

(ख) क्या यह सच है कि दिल्ली में इसके इलाज के पूर्ण साधन उपलब्ध नहीं हैं; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का कैंसर के इलाज के लिये पूर्ण सुसज्जित अस्पताल खोलने का विचार है ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) सूचना एकत्र की जा रही है और यथा-समय सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) कैंसर के इलाज की सुविधाएं इर्विन अस्पताल, सफदरजंग अस्पताल और लेडी हार्डिंग मेडिकल कालेज अस्पताल, नई दिल्ली में उपलब्ध हैं। कैंसर का विशेष उपचार सफदरजंग अस्पताल में किया जाता है जहां एक कोबाल्ट बीम थेरापी यूनिट स्थापित किया गया है।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता।

केरल में मछली पकड़ने के बन्दरगाह

१६०. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन् नायर :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में तीसरी योजना वधि में मछली पकड़ने के कितने नये बन्दरगाह बनाने के लिये मंजूरी दी गई है; और

(ख) उन में से प्रत्येक के लिये कितनी राशि रुखी गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) और (ख) केरल में तीसरी योजना-वधि में निम्नलिखित स्थानों में मछली पकड़ने के बन्दरगाह बनाने के लिये १०० लाख रुपये मंजूर किये गये हैं :—

१. विर्जिजम्
२. भोपला खाड़ी
३. बेयपुर
४. बलीपत्तम्
५. आजीकोड़
६. पोन्नानी

आशा है कि भोपला खाड़ी और विर्जिजम् में तीसरी योजनावधि में बन्दरगाह बन जायेंगे । शेष बन्दरगाहों के सम्बन्ध में इस अवधि में प्रारम्भिक कार्यवाही की जायेगी ।

केले की खेती

†१६१ { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन् नायर :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मलाबारी केले की खेती को बढ़ावा देने हेतु हाल में कोई उपाय किये हैं; और

(ख) यदि हां, तो उनका ब्यौरा क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) और (ख). केरल राज्य की सरकार ने मलाबारी केले की खेती को बढ़ावा देने के उद्देश्य से निम्नलिखित उपाय किये हैं :—

- (१) कृषि विषयक, उर्वरक और पौधों के संरक्षण के उपायों से उत्पादन बढ़ाने के लिये अनुसन्धान किया जा रहा है ।
- (२) केले की पैदावार को नष्ट करने वाले एक रोग “बंची टाप” के निवारण और किसानों को रोग-मुक्त पौधे देने की एक योजना कार्यान्वित की जा रही है ।
- (३) इस केले का उत्पादन बढ़ाने के लिये उर्वरकों के उचित मात्रा में प्रयोग को लोकप्रिय बनाने के लिये उर्वरकों के प्रदर्शन की व्यवस्था की जा रही है ।
- (४) इस केले की खेती के रकबे और उत्पादन की जानकारी प्राप्त करने के लिये सर्वेक्षण-कार्य भी आरम्भ कर दिया गया है ।

टेलीग्राफ आपरेटरों द्वारा ओवरटाइम

†१६२. { श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंहजी :
श्री भागवत झा आजाद :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में टेलीग्राफ आपरेटर (तार बाबू) रोज दो घंटा ‘ओवर-टाइम’ करते हैं ;

- (ख) क्या पिछले मास से उनकी समाचार भेजने की दर २५ से बढ़ कर ३७ हो गई है ;
 (ग) यह स्थिति पैदा होने के क्या कारण हैं; और
 (घ) क्या सरकार ने तार जांच समिति की रिपोर्ट पर विचार कर लिया है और उस पर क्या कार्यवाही की है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) आवश्यकता होने पर कुछ तार बाबू ओवर टाइम पर काम करते हैं ।

- (ख) नहीं ।
 (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।
 (घ) हां ।

कृषि-योग्य परती भूमि

१६३. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश भर की कृषि-योग्य परती भूमि का पता लगाने के लिये जो विशेषज्ञ समिति नियुक्त की गई थी उसने अपने कार्य में अब तक क्या प्रगति की है ; और
 (ख) उसकी सिफारिशों पर कहां तक अमल किया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) समिति ने अभी तक पश्चिम बंगाल, पंजाब, बिहार, आन्ध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, मैसूर, मद्रास, केरल, उत्तर प्रदेश तथा जम्मू और काश्मीर की रिपोर्ट दी हैं और महाराष्ट्र की रिपोर्ट को भी अन्तिम रूप दे दिया है । उड़ीसा की रिपोर्ट जल्दी ही पूरी हो जाने की सम्भावना है । गुजरात की रिपोर्ट का मसौदा भी तैयार है । राजस्थान की रिपोर्ट का मसौदा अभी तक इसलिये तैयार नहीं हो सका है, क्योंकि समिति ने उस राज्य का अभी तक दौरा नहीं किया है । असम से अभी तक पूरा दिता प्राप्त नहीं हुआ है ।

(ख) राज्य सरकारों को तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान में समिति की सिफारिशें कार्यान्वित करने को कहा गया है ।

ओवर-टाइम भत्ता

†१६४. श्री अ० क० गोपालन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या ओवर-टाइम भत्ता (अतिरिक्त समय भत्ता) की गणना करने के लिये 'मकान किराया' को वेतन का ही अंग मानने का निश्चय कर लिया गया है ; और
 (ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). द्वितीय वतन आयोग की सिफारिश यह थी कि कारखाना अधिनियम, १९४८ के अन्तर्गत आने वाले मामलों सहित सब मामलों में ओवर-टाइम भत्ता की गणना करने के लिए मकान किराये को छोड़ कर वेतन और सारे भत्तों का ध्यान रखना चाहिये । सरकार ने यह सिफारिश स्वीकार कर ली है ।

गुलाटी आयोग की सिफारिशें

†१६६. श्री बासप्पा : क्या सिचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृष्णा-गोदावरी नदी के पानी के वितरण के मामले में गुलाटी आयोग के सभापति ने खुली जांच करने पर जोर दिया है ; और

(ख) आयोग के सदस्य मैसूर में कृष्णा नदी के खादर में किन किन स्थानों पर गये और उनसे क्या क्या अभ्यावेदन किये गये ?

सिचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) भारत सरकार को कृष्णा-गोदावरी आयोग के सभापति से कोई ऐसा सुझाव नहीं मिला है ।

(ख) आयोग ने सारे राज्यों, कुछ परियोजनाओं और जल निष्कासन स्थानों का दौरा किया है । राज्यों के दौरे में आयोग को अनेक अभ्यावेदन मिले । भारत सरकार को आयोग की रिपोर्ट अभी नहीं मिली है और इस कारण इन अभ्यावेदनों की ठीक संख्या बताना या यह बताना कठिन है कि वे किस बारे में हैं ।

पीने के पानी की ग्रामीण संभरण योजना

†१६७. श्री बासप्पा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य सरकारों ने पीने के पानी की स्वीकृति ग्रामीण संभरण योजनाओं के लिए केन्द्र द्वारा दी गयी सहायता अनुदान से लाभ उठाया है ; और

(ख) इसके लिए कितना सहायता अनुदान मांगा था और १९६१-६२ तथा १९६२-६३ के लिए कितना अनुदान दिया गया है ?

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

(ख) राज्यों को केन्द्रीय सहायता देने की विद्यमान प्रक्रिया के अनुसार राशियां योजनावार नहीं दी जातीं, अपितु प्रति वर्ष के अन्त में योजनाओं के बड़े बड़े वर्गों या श्रेणियों के लिए राशि दे दी जाती है । किसी वित्त-वर्ष के लिये दी गई केन्द्रीय सहायता का तीन चौथाई भाग वर्ष में एक साथ राज्य सरकारों को नौ बराबर किस्तों में दे दिया जाता है । इस बात को ध्यान में रख कर, एक एक योजना के लिए सहायता देने का प्रश्न पैदा नहीं होता ।

हुबली को कारवार से मिलाना

†१६८. श्री मोहसिन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि करनाटक चैम्बर आफ कामर्स और अन्य प्रतिनिधि निकाय हुबली और कारवार के बीच रेलवे लाइन बनाने पर जोर देते रहे हैं ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस मामले में क्या कार्यवाही की है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) हां ।

(ख) तीसरी पंच वर्षीय योजना काल में नई लाइनों के निर्माण के रेलवे प्रोग्राम में यह लाइन शामिल नहीं है ।

सिंचाई की बड़ी परियोजनायें

†१७०. श्री हनुमन्तैया: क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १९६१ के वित्त आयोग की रिपोर्ट के पृष्ठ ४२ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सिंचाई की ऐसी कितनी और कौन कौन बड़ी योजनायें हैं जिनकी आय संचालन व्यय की पूर्ति के लिये भी अपर्याप्त है ;

(ख) प्रत्येक मामले में कितनी अपर्याप्तता है ; और

(ग) प्रत्येक मामले में अपर्याप्तता के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और यथा शीघ्र सभा पटल पर रख दी जायगी ।

सिंचाई की बड़ी परियोजनायें

†१७१. श्री हनुमन्तैया : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १९६१ के वित्त आयोग की रिपोर्ट के पृष्ठ ४२ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सिंचाई की ऐसी कितनी और कौन कौन बड़ी योजनायें हैं जिनकी आय ब्याज के अतिरिक्त भार की पूर्ति के लिये भी अपर्याप्त है ;

(ख) प्रत्येक मामले में कितनी अपर्याप्तता है ; और

(ग) प्रत्येक मामले में अपर्याप्तता के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और यथा समय शीघ्र पटल पर रख दी जायगी ।

सुधार कर

†१७२. श्री हनुमन्तैया : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १९६१ के वित्त आयोग की रिपोर्ट के पृष्ठ ४२ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सिंचाई की कितनी और कौन कौन बड़ी परियोजनायें हैं और उन राज्यों के नाम क्या हैं जो सुधार कर नहीं लगाते और वसूल नहीं करते ;

(ख) प्रत्येक मामले में ऐसा कितना कर लगाया जा सकता है ; और

(ग) प्रत्येक मामले में ऐसा न करने के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और यथा शीघ्र पटल पर रख दी जायगी ।

आबयाना^१

†१७३. श्री हनुमन्तैया : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १९६१ के वित्त आयोग की रिपोर्ट के पृष्ठ ४२ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों के क्या क्या नाम हैं और कितनी संख्या है जो सिंचाई की बड़ी परियोजनाओं से लाभान्वित होतमी जमीन के लिए उपयुक्त आबयान लगाने के लिए अनिच्छुक हैं ;

†मूल अंग्रेजी में

^१Water rates

(ख) प्रत्येक मामले में ऐसा कितना कर लगाया जा सकता है ; और

(ग) प्रत्येक मामले में ऐसा न करने के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी एकत्रित की जा रही है और यथा शीघ्र पटल पर रख दी जायगी ।

आन्ध्र प्रदेश के जिला रायलसीमा में दुर्भिक्ष

†१७४. श्री रामकृष्ण रेड्डी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आन्ध्र प्रदेश के जिला रायलसीमा का आर्थिक विकास करने और निरन्तर होने वाले दुर्भिक्ष को दूर करने के लिए एक योजना बनाई है ;

(ख) क्या सरकार विकास कार्यवाही में सहायता देने के लिये सात करोड़ पये देने के लिए सहमत हो गई है ; और

(ग) यदि हां, तो सहायता देने की क्या शर्तें हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) इस विषय पर एक योजना विचाराधीन है ।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

महंगाई भत्ते की मांग

†१७५. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री अजनप्पा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नेशनल फेडरेशन आफ इण्डियन रेलवेमेन ने अप्रैल, १९६२ के आरम्भ में हुए अपने दो दिन के अधिवेशन में सरकार से आग्रह किया था कि सरकार उपभोक्ता मूल्य देशनांक बढ़ जाने से ४०० रु० मासिक पाने वाले अपने कर्मचारियों का महंगाई भत्ता बढ़ाने के बारे में वेतन आयोग की सिफारिश लागू करे ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में सरकार का क्या निश्चय है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) हां, श्रीमान ।

(ख) सरकार ने स्वयं ही निश्चय कर लिया है और ऐसा करने में नेशनल फेडरेशन आफ इण्डियन रेलवेमेन की कार्यकारिणी द्वारा स्वीकृत संकल्प का कोई हक नहीं है । इसबारे में जारी किये गये सरकारी आदेशों की एक प्रति संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३३]

सेवानिवृत्त पोस्टमास्टर्स की पेंशन

†१७६. श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी: क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सेवानिवृत्त अनेक पोस्टमास्टर्स तथा उप-पोस्टमास्टर्स को पेंशन का भुगतान नहीं किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कितन पोस्टमास्टर्स और उप-पोस्टमास्टर्स को पेंशन का भुगतान नहीं किया गया है ; और

(ग) डाक तथा तार विभाग के सेवानिवृत्त इन कर्मचारियों को पेंशनों का तत्काल भुगतान कराने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी एकत्रित की जा रही है और यथाशीघ्र पटल पर रख दी जायगी ।

रेलवे कारखानों में मजदूरों की भर्ती

†१७७. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे कारखानों में जैसे गोल्डन राक, पेराम्बूर, मैसूर, हुबली, आदि में, मजदूरों की भर्ती पर प्रतिबन्ध है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि उपरोक्त कारखानों में प्रोत्साहन योजना लागू होने के नाम में कुशल कारीगरों की संख्या कम कर दी गई है ; और

(घ) क्या उपरोक्त योजना लागू होने के बाद कारखानों का उत्पादन बढ़ गया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उमंंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) प्रोत्साहन योजना लागू होने के कारण उत्पादिता बढ़ने के फलस्वरूप आशा है कि काफी अधिक क्षमता प्राप्त होगी और आगे के कुछ समय में काम वर्तमान से ही पूरा हो जायगा । अतः भर्ती पर अस्थायी प्रतिबन्ध लगा दिया गया है ।

(ग) नहीं ।

(घ) हां । अब तक जिन विभागों में प्रोत्साहन योजना लागू की गई है उनमें उत्पादन बढ़ गया है ।

रेलवे सुरक्षा बल के सैनिकों द्वारा 'शंटर' को पीटना

†१७८. श्री नाथ पाई : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ३० मार्च, १९६२ को गाजियाबाद लाइन पर आयनगर के रेलवे सुरक्षा बल के तीन सैनिकों ने एक रेल शंटर को पीटा था ;

(ख) यदि हां, तो शंटर को कितनी चोट आई ;

(ग) क्या सरकार ने घटना की जांच की है ;

(घ) यदि हां, तो जांच का क्या व्यौरा है ; और

(ङ) इस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†रेलवे मंत्रालय में उमंंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). नहीं, श्रीमान्, कहा जाता है कि ३०-३-६२ को लगभग १५-३० बजे गाजियाबाद लोको शेड का एक शंटर, जो कि चिकित्सा सूची पर था गाजियाबाद रेलवे यार्ड में सादा कपड़ों में आ गया । वह स्वयं को सरकारी रेलवे पुलिस का थानेदार बताकर सिन्डर ठेकेदार द्वारा रखी गई सिन्डर पिकर स्त्रियों से

कुछ रु० लेना चाहता था। रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों ने उसे ऐसा करने से रोका जिसके कारण सैंटर और रेलवे सुरक्षा पुलिस के कर्मचारियों में कुछ झगड़ा हो गया। चोट लगने का कोई विवरण उपलब्ध नहीं है।

(ग) अभी तक नहीं।

(घ) और (ङ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

ठेकेदारों का जमानत जप्त करना

१७६. श्री प० ला० बारूपाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड के दिनांक २७ मई, १९६० के पत्र संख्या ५९/डब्ल्यू० २/सीटी १४२ में यह बताया गया है कि रेलवे विभाग ने कुछ ठेकेदारों के कार्यों की जांच की गई है और जिनका कार्य अच्छा नहीं पाया गया उनकी जमानत जप्त कर ली गई है और ठेकेदारों की सूची में से उनका नाम निकाल दिया गया है ; और

(ख) ऐसे ठेकेदारों की संख्या क्या है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) रेलवे बोर्ड के जिस पत्र का हवाला दिया गया है वह केवल एक विशेष मामले से सम्बन्धित है।

(ख) पिछले ३ वर्षों में १६५ ठेकेदारों का काम सन्तोषजनक नहीं पाया गया। दण्ड स्वरूप उनकी जमानत की रकम जप्त कर ली गयी या उनके नाम ठेकेदारों की अनुमोदित सूची से निकाल कर काली-सूची में रख दिये गये हैं।

गंगा नहर

†१८०. श्री कर्णो सिंह जी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि जनवरी, १९६१ में दिये गये उसके आश्वासन के बावजूद भी गंगा नहर वर्ष में लम्बे समय तक बन्द रही है जिससे नहर द्वारा सींचे जाने वाले क्षेत्र के किसानों को बड़ी कठिनाई होती है और फलस्वरूप स्वावलम्बी बनने के प्रयत्नों पर बुरा प्रभाव पड़ता है ; और

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

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) (क) भारत सरकार को गंगा नहर के वर्ष में लम्बे समय तक बन्द होने की कोई जानकारी नहीं है। सतलुज, रावी और व्यास नदियों में पानी की उपलब्धि जो भारत में प्रयोग हो सके भारत सरकार नहीं अपितु संबंधित राज्य सरकारें प्राप्त करती हैं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

जम्मू तथा काश्मीर में झेलम परियोजना

†१८१. श्री मुरारका : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जम्मू तथा काश्मीर में झेलम परियोजना में क्या प्रगति हुई है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या प्रगति निश्चित दर के अनुसार है ; और

(ग) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). झेलम जलविद्युत परियोजना को रिपोर्ट राज्य सरकार ने तैयार की है। इस परियोजना की अधिष्ठापित क्षमता १०० मेगावाट है। केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग इस पर विचार कर रहा है।

चन्द्रपुर बिजली घर

†१८२. श्री मुरारका : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चन्द्रपुर बिजली घर की स्वीकृति कब दी गई थी ;

(ख) कार्य कब आरम्भ हुआ ;

(ग) इस बिजली घर की लक्ष्य क्षमता कितनी थी ;

(घ) क्या वह पूरा हो गया है और चालू हो गया है ; और

(ङ) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) दोनों यूनिटों में से प्रत्येक १२५/१४० मेगावाट का यूनिट था और पहला यूनिट १९५८ में और दूसरा यूनिट १९५९ में स्वीकार किया गया था ।

(ख) १९५९ में ।

(ग) दो यूनिट जिनमें से प्रत्येक १२५/१४० मेगावाट का है ।

(घ) नहीं। दोनों यूनिटों के पूरे और चालू होने की लक्ष्य तारीख १९६४/१९६५ है ।

(ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

भारतीय टेलीग्राफ (तीसरा संशोधन) नियम

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राजबहादुर) : मैं भारतीय टेलीग्राफ अधिनियम, १८८५ की धारा ७ की उप-धारा (५) के अन्तर्गत दिनांक १७ मार्च, १९६२ की अधिसूचना जी० ए० ए० ३२३ में प्रकाशित भारतीय टेलीग्राफ (तीसरा संशोधन) नियम, १९६२ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ। [पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या ए० टी २७/६२]।

†मूल अंग्रेजी में

समितियों के लिये निर्वाचन

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद्

†**लाय तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) :** मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के नियमों के नियम ६ (२) के साथ पठित नियम २ (६) के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से चार सदस्य चुनें ।”

†**अध्यक्ष महोदय :** प्रश्न यह है :

“कि भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के नियमों के नियम ६ (२) के साथ पठित नियम २ (६) के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से चार सदस्य चुनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति

†**श्री स० का० पाटिल :** मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति के नियमों तथा विनियमों के नियम १ के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे अध्यक्ष निदेश दें, भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति के सदस्यों के रूप में काम करने के लिए अपने में से दो सदस्य चुनें ।”

†**अध्यक्ष महोदय :** प्रश्न यह है :

“कि भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति के नियमों तथा विनियमों के नियम १ के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे अध्यक्ष निदेश दें, भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति के सदस्यों के रूप में काम करने के लिए अपने में से दो सदस्य चुनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वणिक् नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४ की उप-धारा (२) (क) और उक्त एक्ट के अन्तर्गत बनाये गये राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड नियम, १९६० के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से चार सदस्य चुनें ।”

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वणिक् नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४ की उप-धारा (२) (क) और उक्त एक्ट के अन्तर्गत बनाये गये राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड नियम, १९६० के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से चार सदस्य चुनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान परिषद्

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : मैं प्रस्ताव करती हूँ :

“कि अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था अधिनियम, १९५६ की धारा ४ (जी) के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था के सदस्यों के रूप में उक्त एक्ट के अन्य उपबन्धों के अधीन रहते हुए पांच वर्ष तक काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें ।”

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था अधिनियम, १९५६ की धारा ४ (जी) के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था के सदस्यों के रूप में उक्त एक्ट के अन्य उपबन्धों के अधीन रहते हुए पांच वर्ष तक काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

सभा की कार्यवाही के तत्काल अनुवाद के बारे में

†अध्यक्ष महोदय : सभा अब रेलवे बजट पर अग्रेतर सामान्य चर्चा आरम्भ करेगी ।

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) : अध्यक्ष महोदय, आप ने अभी जो घोषणा की है कि कमेटियों में कौन कौन चुने गये हैं, उस को हिन्दी में भी बता दीजिये, आप से यह प्रार्थना है ।

अध्यक्ष महोदय : अभी तो माननीय मंत्रियों ने ये प्रस्ताव रखा है कि उन कमेटियों के लिए मेम्बर चुने जायें ।

श्री रामेश्वरानन्द : उसी को हिन्दी में भी बता दिया जाये ।

अध्यक्ष महोदय : मैं बता देता हूँ ।

श्री पाटिल ने यह प्रस्ताव रखा है कि लोक सभा के मेम्बर इंडियन कौंसिल आफ एग्रीकल्चरल रिसर्च—मुझे हिन्दी में इस का तर्जुमा करना नहीं आता है—के लिए चार मेम्बर चुनें ।

श्री दाजी (इन्दौर) : भारतीय कृषि अनुसन्धान केन्द्र ।

अध्यक्ष महोदय : मेम्बर साहब के बताने के बावजूद मैं नहीं कह सकता । उस के बाद श्री पाटिल ने इंडियन सेंट्रल शूगरकेन कमेटी के लिए दो मेम्बर चुने जाने का प्रस्ताव रखा है ।

श्री राज बहादुर ने नैशनल शिपिंग बोर्ड के लिए चार मेम्बर चुने जाने का प्रस्ताव रखा है ।

डा० मुशोला नायर ने आल इंडिया इंस्टीट्यूट आफ मेडिकल साइंसिज के लिए दो मेम्बर चुने जाने का प्रस्ताव रखा है ।

†श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्लि) : औचित्य प्रश्न पर मैं यह पूछना चाहता हूँ कि क्या इस प्रकार अनुवाद करना सम्भव हो सकेगा ?

†श्री ही० ना० मुकर्जी (कलकत्ता-मध्य) : यदि इस प्रकार की परम्परा कायम की गई कि जो कुछ अंग्रेजी में कहा जाय उसका हिन्दी में अनुवाद किया जाय तो जो माननीय सदस्य हिन्दी नहीं समझते हैं वे हिन्दी के भाषणों या वक्तव्यों का अंग्रेजी में अनुवाद करने को भी कह सकते हैं । इस प्रकार सभा का बहुत समय नष्ट होगा ।

†अध्यक्ष महोदय : सभा के नियमों के अनुसार कोई भी सदस्य हिन्दी अथवा अंग्रेजी में भाषण दे सकता है । तथापि विशेष परिस्थिति में कोई सदस्य केवल अपनी मातृभाषा में भाषण दे सकता है । तथापि उसकी प्रतिलिपि अध्यक्ष के पास पहिले पहुँच जानी चाहिये । मैं श्री ही० ना० मुकर्जी से इस बात से सहमत हूँ कि यदि सभी सदस्य इस बात के लिये आग्रह करेंगे तो सभा का बहुत अधिक समय अनावश्यक बातों में व्यय होगा ।

श्री विभूति मिश्र (मोतिहारी) : अध्यक्ष महोदय, जब कोई प्रश्न हिन्दी में पूछा जाता है, तो उसका जवाब हिन्दी के साथ साथ अंग्रेजी में भी दिया जाता है । इस स्थिति में यदि कोई सदस्य अंग्रेजी में कही जाने वाली किसी बात का हिन्दी में अनुवाद चाहे, तो उस का क्या कुसूर है ?

†अध्यक्ष महोदय : हमें दो कम्पार्टमेंट्स बना कर इस तरह से आपस में झगड़ा शुरू करने की कोशिश नहीं करनी चाहिए कि उन्होंने इतना लिया है, हम भी उतना ही लेंगे । इस से तकलीफ होगी । हम सब चाहते हैं कि ज्यादा से ज्यादा आदमी हिन्दी बोलें और सीखें और उन को इस बात का शौक पैदा हो । हिन्दी वाले साहब दूसरों को समझा कर, तरशीब दे कर अपने साथ लायें । अगर इस वारे में झगड़ा होगा, तो हमारे लिए काम करना मुश्किल हो जायेगा । हमारा मुद्दा यह है कि सब लोग हिन्दी समझने और बोलने लग जायें । तो इस बारे में झगड़े की जरूरत नहीं है ।

श्री बागड़ी (हिसार) : मेम्बर साहिबान चाहे जिस भाषा में बोलें लेकिन स्पीकर साहब जब भी कोई रूलिंग दें या दूसरी बात कहें, उसे तो उन्हें दोनों भाषाओं में कहना चाहिये । मैं चाहता हूँ कि आप दोनों भाषाओं में बोला करें ।

अध्यक्ष महोदय : जब मेम्बर साहिबान को आशा है, इजाजत है, फ्रीडम है कि वे दोनों में से किसी भाषा में बोलें तो स्पीकर को भी यह फ्रीडम होनी चाहिये कि वह किसी भी भाषा में बोले ।

श्री रामेश्वरानन्द : जो आदेश आप इंग्लिश में सुना देते हैं, उसको अगर आप हिन्दी में भी सुना दिया करें तो बहुत अच्छा होगा। मैं यह नहीं कहता कि आप इंग्लिश में अपने आदेश न सुनायें लेकिन उसके साथ ही साथ मैं प्रार्थना करता हूँ कि आप हिन्दी में भी सुना दिया करें। यह कोई अनुचित मांग नहीं है जो मैं कर रहा हूँ क्योंकि संविधान में हिन्दी और अंग्रेजी दोनों का उल्लेख है। जब आप दोनों में बोलते हैं तो मैं कुछ नहीं कहता हूँ। मैं तभी बोलता हूँ जब आप अंग्रेजी में ही बोलते हैं।

श्री नम्बियार : यदि वे हिन्दी में बोलने का आग्रह करेंगे तो हम भी तमिल में बोलने का आग्रह करेंगे। यह परम्परा चली आ रही है कि सदस्य हिन्दी या अंग्रेजी में बोल सकते हैं। यदि कोई सदस्य किसी अन्य भाषा में बोलना चाहे तो उसे अपनी भाषा में बोलने का अधिकार होना चाहिये।

श्री रामेश्वरानन्द : जब इंग्लिश में कोई सज्जन बोलते हैं, तो हम कुछ नहीं कहते हैं लेकिन जब

.....

अध्यक्ष महोदय : अब काम को आगे चलने दीजिये।

श्री रामेश्वरानन्द : बहुत अच्छा।

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा—जारी

श्री अध्यक्ष महोदय : सभा अब रेलवे आयव्ययक पर चर्चा जारी रखेगी। श्री कि० पटनायक अपना भाषण जारी रखेंगे।

श्री कि० पटनायक(सम्बलपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूँ कि नये रेल मंत्री जी का आविर्भाव बहुत नापाक ढंग से हुआ है। उनके एक हाथ में किराये की वृद्धि है और दूसरी तरफ दुर्घटनाओं में वृद्धि हुई है। जहां तक मेरा खयाल है श्री लाल बहादुर शास्त्री जी जब रेल मंत्री थे तो एक बड़ी रेल दुर्घटना हो जाने के कारण उन्होंने अपने पद से इस्तीफा दे दिया था। अभी हाल में ही जो धनबाद के समीप एक रेल दुर्घटना हुई है, उसको देखते हुए हम वर्तमान रेल मंत्री जी से मांग करते हैं कि वह भी इस्तीफा दे दें और उनको इस्तीफा दे भी देना चाहिए। अगर उन्होंने ऐसा किया तो एक स्वस्थ परम्परा बन सकेगी और अगर यह परम्परा स्थापित हो जाय कि किसी भी बड़ी रेल दुर्घटना के बाद जो रेल मंत्री महोदय हैं वे अपने पद से

श्री कमल नयन बजाज (वर्धा) : पहले की भांति के मंत्री अब नहीं हैं। अब नये आये हैं।

श्री कि० पटनायक : अगर वह चीज दिखावे के लिये नहीं थी और एक स्वस्थ परम्परा डालने के लिये की गई थी तो हमारा विश्वास है कि अभी जो मंत्री हैं उनको भी उस परम्परा का अनुसरण करना चाहिए। अगर ऐसी परम्परा डाली जाएगी तो हमारा विश्वास है कि देश में एक्सीडेंट्स की जो संख्या है वह कम होने लग जायेगी।

अध्यक्ष महोदय : तब एक्सीडेंट बाहर नहीं हाउस के अन्दर होते रहेंगे और साल में पचासों होंगे।

†श्री कि० पटनायक : दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि चुनाव के बाद का जो साल होता है वह प्रजातन्त्रीय जालिम एक सुनहरी अवसर प्रदान करता है कि वे जो भी जुल्म और अत्याचार कर सकते हैं कर लें। इसका प्रमाण केवल रेलवे बजट से नहीं मिलता है बल्कि जो जनरल बजट भी पेश किया गया है, उससे भी मिलता है। रेलवे बजट में जहाँ किराये भाड़े में वृद्धि की गई है वहाँ जनरल बजट में भी करों में वृद्धि कर दी गई है। इसी तरह से राज्यों में भी जो बजट पेश किए जा रहे हैं, उनमें भी करों में बहुत वृद्धियाँ की गई हैं। इस प्रकार की वृद्धियाँ चारों तरफ देखने को मिल रही हैं। इसलिए मैं कहता हूँ कि यह साल आम जनता के लिए बहुत खराब साल है। चुनावों के बाद भारतीय जनता को चारों तरफ से जूते मिल रहे हैं।

जहाँ तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का सम्बन्ध है, उनको सहूलियतें पहुँचाने के लिये रेलवे बजट में कोई भी प्रस्ताव नहीं रखा गया है। हिन्दुस्तान में तीसरे दर्जे का मुसाफिर बहुत ही दयनीय स्थिति में है। वह दो ही अवस्थाओं में सफर करता है इस तीसरे दर्जे में। वह गरीबी से मजबूर होकर तीसरे दर्जे में सफर करता है या फिर तपस्या करने के लिये करता है जैसे कि गांधी जी किया करते थे। उसकी इस अवस्था में जब तक कोई परिवर्तन नहीं होता है तब तक किराये में वृद्धि करना बिल्कुल अनजपस्टिफाइड है। रेलवे उपमन्त्री जी ने कल जो जवाब दिया, उसको मैंने सुना था और किराये में वृद्धि करने के लिये जो तर्क उन्होंने दिया, वह बहुत गलत था। अगर वह उसी तर्क को मानें तब भी उनको इस वृद्धि को वापिस ले लेना चाहिए। कल उन्होंने कहा कि भारत में जो रेल का किराया है, वह ब्रिटेन, जापान या अमरीका की तुलना में बहुत कम है। उन्होंने कहा कि इन सब देशों के किरायों की तुलना में यहाँ का किराया कम है। यह बिल्कुल गलत चीज थी क्योंकि अगर इस चीज की तुलना होगी तो उसके साथ हम को यह भी देखना होगा कि ब्रिटेन, जापान या यू० एस० में राष्ट्रीय आय कितनी है और उसके साथ ही साथ प्रति व्यक्ति आय कितनी है और उनकी तुलना में रेल का किराया कितना है। अगर इस बात को ही तर्क मान कर किराये में वृद्धि की गई है तो भी इस वृद्धि को आपको वापिस ले लेना चाहिए क्योंकि वह हिसाब तो बिल्कुल गलत है। ऐसा करते समय प्रति व्यक्ति आय और राष्ट्रीय आय का कोई ध्यान नहीं रखा गया है। एक और कारण जो किराये में वृद्धि का दिया गया है वह भी बहुत विचित्र है। कहा गया है कि जो छोटे कर्मचारी हैं, जो छोटे लोग हैं उनके वेतनों में वृद्धि हो रही है, इसलिये मुसाफिरों के किराये में भी वृद्धि होनी चाहिए। यह बहुत अजीब तर्क है। अगर इसी को समाजवादी ढांचा कहा जाता है तो मैं समझता हूँ कि यह समाजवादी ढांचे का एक विचित्र नमूना है कि गरीबों से लूटो और गरीबों को दो। छोटे कर्मचारियों को ज्यादा वेतन देना है इसलिए छोटे लोगों से ही लो, यह समाजवादी नमूने का बहुत विचित्र ढांचा है। अगर छोटे कर्मचारियों के वेतनों में वृद्धि करनी है तो समाजवादी ढंग में इसके बहुत से तरीके हैं। जब कभी छोटे कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि करनी हो तो उस का प्रथम जो तरीका होना चाहिये वह यह है कि जो बड़े कर्मचारी हैं, जिनका वेतन और भत्ता मिला कर एक महीने में १,००० रु० से ज्यादा होता है, खास कर उनके वेतन में कमी करके छोटे कर्मचारियों के वेतनों में वृद्धि करनी चाहिये। जब ऐसे तरीके भी हों तो उनको न अपना कर सिर्फ गरीब को लूटने का तरीका अपनाया जाय, यह बिल्कुल गलत ढंग है।

अभी जो तीसरे दर्जे की अवस्था है उसमें परिवर्तन की बहुत जरूरत है, और हम समझते हैं कि जब रेलवे मन्त्री आखीर में जवाब देंगे तो इसके बारे में भी कुछ बतलायेंगे कि वे अगले दो या तीन सालों में तीसरे दर्जे के लिये क्या एडवान्टेजेज दे सकेंगे। तीसरे दर्जे में जो लोग सफर करते हैं, उनकी

[श्री वि० पटनायक]

मांग बहुत बड़ी नहीं है। उनकी तो बस एक ही मांग है कि उनको बैठने के लिये जगह मिले। उसके बाद उस को ठंडा पानी मिलता है या गर्म पानी मिलता है, यह बिल्कुल अलग चीज है। इसलिये मन्त्री महोदय को अन्त में जवाब देना चाहिये कि अगले दो या तीन सालों में वह तीसरे दर्जे में जो मुसाफिर सफर करते हैं उन के लिये बैठने की जगह देंगे इसकी गारण्टी दे सकेंगे या नहीं। अगर इस का जवाब मन्त्री महोदय ठीक दे सकेंगे तो किराये में जो वृद्धि हुई है हम उस पर ऐतराज करना छोड़ देंगे, कम से कम इस साल। इसलिये वे इसका जवाब जरूर दें। इस अवसर पर तीसरे दर्जे की सहूलियतों के सम्बन्ध में मैं कोई और डिटेल्ड मांग नहीं करना चाहता हूं सिवा इसके कि जब तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिये बैठने की जगह नहीं मिलती है तब तक के अन्तरिम पीरियड के लिये वे जिस तरह से आज तीसरा दर्जा है उसी तरह से एक भीड़ का दर्जा भी कर दें। एक भीड़ का कम्पार्टमेंट लगा दें ताकि अगर कोई आदमी टिकट खरीद ले और उस को बैठने के लिये तीसरे दर्जे में जगह न मिले तो वह भीड़ के दर्जे में चला जाय और उस को टिकट का कुछ पैसा, १० या १५ प्रतिशत वापस कर दिया जाय। अगर रेलवे अन्तरिम पीरियड के लिये ऐसी व्यवस्था कर दे तो तीसरे दर्जे में सफर करने वाले जो लोग हैं उन को बहुत तसल्ली होगी, ऐसा मेरा विश्वास है।

रेलवे में आजकल अरक्षा में बहुत वृद्धि हुई है, सिक्क्योरिटी बहुत कम है रेलवे के सफर में और इसके बहुत से उदाहरण हैं। एक खास उदाहरण की तरफ मैं खास तौर से रेलवे मन्त्री जी की नजर खींचना चाहता हूं। वह उदाहरण उड़ीसा का है। उस घटना को करीब-करीब ११ महीने हो गये जबकि वहां पर मध्यवर्ती चुनाव चल रहा था। उस समय वहां के एक बड़े कांग्रेसी लीडर की हत्या रेल के डब्बे में हो गई थी। उस दुर्घटना के बाद उसकी जांच की जिम्मेदारी रेलवे के ऊपर आकर पड़ी। लेकिन रेलवे पुलिस या रेलवे डिपार्टमेंट ने वह जांच खुद न करके उसे उड़ीसा सरकार के हाथों में सौंप दिया, जिसका नतीजा यह हुआ कि वह जांच हुई ही नहीं और पुलिस ने अभी आखिरी रिपोर्ट दे दी है कि उसकी कुछ जांच नहीं हो सकी। यह एक बहुत सोरियस चीज है कि कांग्रेस के एक लीडर होते हुए भी, इतनी बड़ी हत्या होने के बाद भी, उसकी जांच ठोक तरह से नहीं की गई। इसका एक खास कारण यह था कि पंडित मिश्र कांग्रेस के उस गुट के एक नेता थे जो कि सत्ताधारी कांग्रेस गुट से अलग है। यह एक आम अन्दाज है कि शायद इस हत्या के पीछे वह कांग्रेस का गुट है जो कि अभी सत्ताधारी है। इससे यह विचार होता है कि अगर रेलवे डिपार्टमेंट ने इस जांच को किया होता, अगर इस जांच की जिम्मेदारी रेलवे पुलिस ने ली होती, तो शायद इस हत्या की जांच कुछ हो सकती थी। लेकिन खुद उसको करने के बजाय उसे उड़ीसा की पुलिस को सौंप दिया गया। इसका यह नतीजा निकला कि इसकी बिल्कुल जांच नहीं हुई। यह बहुत सोरियस चीज है और हमारा निवेदन है रेलवे मन्त्री जी से कि चूंकि उड़ीसा गवर्नमेंट और उड़ीसा पुलिस के द्वारा जांच नहीं हो सकी इसलिये इसको वे फिर वापस ले लें और रेलवे पुलिस से उसकी जांच करायें। मैं चाहता हूं कि मन्त्री जी इसका भी कुछ जवाब दें।

हमको यह सुनने को मिला है कि रेलवे मन्त्रालय में जितने हरिजन या शेड्यूल्ड ट्राइव्स के एम्प्लॉईज हैं उनका प्रमोशन जिस ढंग से किया जाना चाहिये उस ढंग से नहीं किया जा रहा है। इसके बारे में सुप्रीम कोर्ट ने भी कुछ राय दी है कि जिस तरह से एम्प्लायमेंट या अप्वाइंटमेंट्स में हरिजनों और शेड्यूल्ड ट्राइव्स के लिये रिजर्वेशन होता है वैसे ही उन के लिये प्रमोशन में भी ठीक ढंग से रिजर्वेशन होना चाहिये। जहां तक हम को सुनने को मिला है, इस राय को कार्यान्वित नहीं किया जा रहा है रेलवे मन्त्रालय के द्वारा। हम को आशा है कि इस के बारे में भी कुछ स्पष्टीकरण रेलवे मन्त्री जी से मिलेगा।

एक चीज और है मगर उस को कहने में मुझे कुछ हिचकिचाहट होती है। पर हो सकता है कि इस अपवाह में भी कुछ सत्यता हो, नहीं तो मेरे जैसे एक नये मेम्बर तक वह इतनी जल्दी नहीं पहुंच सकती थी। वह अपवाह यह है कि वर्तमान मन्त्री जी के पहले जो मन्त्री थे वे हरिजन थे। उनके जाने के बाद जिस कुर्सी पर वे बैठा करते थे उस को बदल दिया गया है। अगर यह बात सत्य है तो यह बहुत खतरनाक है।

अध्यक्ष महोदय : शायद उन्होंने खुद कहा हो कि उन्हें वह कुर्सी चाहिये।

†अध्यक्ष महोदय : श्री शिव चरण गुप्त।

†श्री शिवचरण गुप्त : मैंने अपना नाम नहीं दिया।

†अध्यक्ष महोदय : मैं नहीं जानता कि श्री शिवचरण गुप्त क्यों नहीं बोल रहे हैं। उनका नाम मेरी सूची में है। मैं चाहता था कि संघ क्षेत्र दिल्ली के प्रतिनिधि भी अपने भाव व्यक्त करें। यदि कोई सदस्य अपना नाम भेज कर भी नाम पुकारे जाने पर नहीं बोलेगा तो भविष्य में उसे बोलने का अवसर नहीं दिया जायेगा।

†श्री शिव चरण गुप्त : मैंने अपना नाम नहीं दिया था।

†अध्यक्ष महोदय : सम्भव है गलती हो गई हो, मैं इसका पता लगाऊंगा।

श्रीमती सत्य भामा देवी (जहानाबाद) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे का जो नए साल का बजट माननीय मंत्री जी ने पेश किया है उसके बारे में बहुत से माननीय सदस्य अपने अपने विचार प्रकट कर चुके हैं। सन् १९६२-६३ साल के इस रेलवे बजट पर मैं कुछ अधिक तो नहीं कहना चाहती हूं, पर तीन चार बातों की ओर रेलवे मंत्री जी का ध्यान जरूर खींचना चाहती हूं।

नया बजट यद्यपि कई दृष्टियों से अच्छा और प्रगतिशील भी है क्योंकि इस में रेलवे के अनेक विकास कार्यक्रम शामिल किए गये हैं लेकिन साथ ही एक मामले में यह हमारे सामने एक गम्भीर पहलू पेश करता है।

हमारा देश गरीबों का देश है और रेल गाड़ी ही गरीबों की सब से आम सवारी है। इसलिए मैं यह समझती हूं कि बजट में तीसरे दर्जे के रेल भाड़े में दस प्रतिशत वृद्धि का जो प्रस्ताव किया गया है वह उचित नहीं है। तीसरे दर्जे में गरीब लोग ही सफर करते हैं और उन की आर्थिक हालत इतनी अच्छी नहीं कि वे अधिक रेल भाड़ा दे सकें। सरकार को भाड़े में वृद्धि करते समय इस बात का ध्यान रखना चाहिये था। माल के भाड़े में वृद्धि की गयी है वह मेरे विचार से अनुचित नहीं है क्योंकि इस से गरीब लोगों के आम जीवन पर उतना अधिक असर नहीं पड़ेगा।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहती हूं वह यह है कि सरकार को रेलवे की विकास योजनाएं बनाते समय भी गरीब और गांव के लोगों की सहूलियत का ध्यान अवश्य रखना चाहिये। हमारी तरफ पूर्वी रेलवे की दो शाखा लाइनें हैं। उन में एक गया को कुइल जंक्शन से मिलाती है और एक पटना से जोड़ती है। इन दोनों लाइनों में बहुत से हाल्ट स्टेशन हैं जहां कि गाड़ियां ठहरती हैं। इन हाल्ट स्टेशनों पर अधिकांश गांव के लोग ही रेलगाड़ी पर सवार होने के लिए आते हैं। लेकिन कितने दुःख की बात है कि इन हाल्ट स्टेशनों में पीने का पानी भी इन यात्रियों को नहीं नसीब होता। गांवों के लोग मीलों चल कर गाड़ी पकड़ने आते हैं और खास तौर से गरमियों में उन की क्या हालत रहती होगी इस का आसानी से अन्दाजा लगाया जा सकता है। मेरा रेल मंत्री जी से यह आग्रह

[श्रीमती सगभामा देवी]

होगा कि वे इन हाल्ट स्टेशनों में कम से कम एक एक ट्यूब वैल लगा कर भी इस असुविधा को दूर करें। इस से गांवों से आने वाले रेल यात्रियों को बड़ी राहत मिल सकती है।

एक बात और मैं इस सिलसिले में माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहूंगी। अगर इन हाल्ट स्टेशनों में एक एक शौचालय का भी प्रबन्ध किया जाय तो ग्रामीण यात्री बहुत उपकार मानेंगे। अध्यक्ष महोदय, यह प्रबन्ध मेरे खयाल से बहुत से स्टेशनों में नहीं है। यह तो बहुत लज्जाजनक बात है कि यात्रियों के लिए हमारी रेलवे हर स्टेशन पर और हाल्ट स्टेशनों पर एक शौचालय तक नहीं बनवा सकती है। खास तौर से इस की वजह से महिलाओं को जो कठिनाई होती है वह हर कोई समझ सकता है। मैं चाहूंगी कि मंत्री महोदय इस पर भी ध्यान दें और बजट में इस के लिए कुछ व्यवस्था करें।

मुझे इस बात की खुशी है कि हमारे देश में विकास के लिए जो आन्दोलन चलाया जा रहा है उस में रेलवे भी पीछे नहीं है। देश भर में रेलों का ज्यादा से ज्यादा विस्तार करने, यातायात के रास्तों को सुधारने, रेल के बैगन और डब्बे देश में ही तैयार करने आदि के लिए जो प्रयत्न बजट में शामिल किए गए हैं उन की मैं सराहना करती हूं। देश को तरक्की पर ले जाने में रेलों की जिम्मेदारी बहुत बड़ी है और मुझे आशा है इस जिम्मेदारी को रेल मंत्री जी अच्छी तरह निभायेंगे।

†श्री मु० इस्माइल (मंजेरी) : रेलवे के किरायों अथवा भाड़ों में वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है। यदि हम देश की आर्थिक स्थिति का विचार करें तो वर्तमान दरों पर भी वे अधिक मालूम होंगे। यद्यपि यह सिद्ध करने का प्रयास किया गया है भारत में रेलवे का किराया और भाड़ा सब से कम है तथापि इन आंकड़ों से केवल यही जाहिर होता है कि हमारे देश की आर्थिक दशा बहुत पिछड़ी है।

रेलवे के संसाधनों को सब से अधिक हानि बिना टिकट यात्रियों से होती है। इस सम्बन्ध में प्रशासन ने जो कदम उठाये हैं वे पर्याप्त नहीं हैं। ऐसे अपराधों का पता लगाने के लिये पुरस्कार देने की प्रणाली होनी चाहिये।

रेलवे के फाटकों पर सामान्यतः बहुत भीड़भाड़ रहती है। यह एक बहुत बड़ी समस्या है जिस का निदान किया जाना चाहिये, यह समस्या देश के सभी भागों में मौजूद है और इस से समस्त देश के आर्थिक जीवन को धक्का पहुंचता है। परन्तु उस की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। ग्रामीण क्षेत्रों में यह समस्या और भी जटिल है जहां फाटक चौकीदारों द्वारा गाड़ी के आने के बहुत पहिले ही बन्द कर दिये जाते हैं। इस के हल के लिये ऊपरी पुल अथवा नीचे के पुलों का अधिक संख्या में निर्माण किया जाये।

लगभग दस वर्ष पूर्व शोरानूर नीलम्बूर लाइन के निर्माण का आश्वासन दिया गया था परन्तु अभी तक उस संबंध में कुछ भी नहीं हुआ है। कम से कम तिमूर और मंगलौर के बीच एक लाइन अवश्य बनाई जानी चाहिये। १० वर्ष पहिले मनमदुरे से विरुधनगर की लाइन का कार्य आरम्भ हो गया था किन्तु वह अभी भी समाप्त नहीं हुआ है। वहां कार्य बहुत धीरे चल रहा है। यह प्रस्ताव रखा गया था कि त्रिवेन्द्रम से त्रिवेञ्जेल्लो को कन्या कुमारी से मिलाने वाली रेलवे लाइन का निर्माण किया जाये लेकिन अभी तक इस सम्बन्ध में कोई भी कार्य नहीं हुआ जबकि इस को बहुत आवश्यकता है।

मेरा सुझाव है कि वन्लजा रोड रानोपेट लाइन को मेलवीश्रम तक विस्तृत किया जाये। मेरा दूसरा सुझाव यह है कि मेलपट्टे से कोलार तक एक अन्य रेलवे लाइन बनाई जाये।

श्री रामेश्वरानन्द : श्रीमात् अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जो एवं माननीय सदस्यगण

अध्यक्ष महोदय : मैं स्वामी जी को आरम्भ में ही कह दूँ कि उन्होंने ने सिर्फ मुझ से ही बात करनी है ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं किसी से विवाद नहीं करना चाहता ।

अध्यक्ष महोदय : जो कुछ माननीय सदस्य कहेंगे, वह मेरी तरफ़ मुखातिब हो कर कहेंगे ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं यत्न करूँगा कि किसी का नाम न लूँ ।

मैं रेलवे बजट के सम्बन्ध में कुछ बातें कहना चाहता हूँ । रेलवे मंत्री महोदय के भाषण से यह प्रतीत होता है कि महंगाई-भत्ता देने और कुछ विकास-योजनाओं को सफल बनाने के लिए किराया बढ़ाये जाने का विचार है । मैं इस का विरोध करता हूँ । विकास का मैं विरोधी नहीं हूँ । विकास होना चाहिए, परन्तु विकास ऐसा होना चाहिए कि जो शक्ति इस समय है, उस को शनैः शनैः बढ़ाया जाये । हमारे देश को जनता पहले ही निर्धन है । यदि उसे और पीसने का यत्न किया गया तो हमारा विकास विकास न हो कर ह्रास हो जायेगा ।

विकास की वृद्धि और प्रगति के लिए मैं यह उचित समझता हूँ कि एक हजार रुपये से अधिक वेतन पाने वाले राज्य-कर्मचारियों को जो महंगाई-भत्ता और वार्षिक उन्नति दी जाती है, वह न दी जाये । इस के अतिरिक्त चाहे मंत्रोगण हों और चाहे राज्य-कर्मचारी, एक हजार रुपये से अधिक वेतन किसी का न हो । इस प्रकार जो धन बचेगा, उस से विकास का कार्य आगे बढ़ सकेगा ।

आज रेलवे विभाग में कई अपव्यय हो रहे हैं । विकास के नाम पर पुराने समय के सिग्नलों को उखाड़ा जा रहा है, यद्यपि वे ठीक-ठाक हैं । पहले तारों को उखाड़ कर नवीन तार लगाये जा रहे हैं । पहले सिग्नल नीचे को होता है था, परन्तु अब ऊपर उठाया जाता है । पहले सिग्नल को नीचे गिराने के लिये एक सामान्य सा यंत्र होता था, जिस को संस्कृत में शृगल निपातन कहते थे, किन्तु अब इसके लिये दो मंजिल के मकान बनाए जा रहे हैं । कहा जाता है कि इस से विकास होगा । मैं इस को विकास नहीं मानता । जिस प्रकार पहले सिग्नल होता था, उसी प्रकार अब भी हो सकता है । इस व्यवस्था में परिवर्तन करना अनावश्यक है और अपव्यय है ।

अध्यक्ष महोदय : अब तो संसार में यत्न ऊपर जाने की ओर है ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं आप की इस बात का स्वागत करता हूँ कि ऊपर जाना चाहिये लेकिन स्वाभाविक रूप से सृष्टि का यह नियम है कि जो वस्तु ऊपर ले जाई जाती है, वह नीचे जाती है—वह पतन की ओर जाती है, उत्थान की ओर नहीं जाती है ।

इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि पहले की जो व्यवस्था है, पहले का जो प्रकार है, उस में अकारण ही परिवर्तन किया जा रहा है और उस को विकास का नाम दिया जा रहा है ।

पहले रेलवे विभाग के जो गाहे होते थे, उन में उत्पन्न होने वाली घास किसानों को नीलाम कर दी जाती थी और उस से रेलवे विभाग को हजारों रुपये की आमदनी हो जाती थी । इसी प्रकार सूखी लकड़ी के नीलाम करने से भी उसको काफी आमदनी होती थी । अब उनको जंगलात को दे दिया गया है, जिस के कारण रेलवे विभाग को घास और सूखी लकड़ी से कोई आमदनी नहीं होती है । रेलवे के कर्मचारी और दूसरे लोग उस को चोरी से ले जाते हैं । अगर इस और ध्यान दिया जाय, तो इस से रेलवे विभाग की आय कुछ बढ़ सकती है ।

[श्री रामेश्वरानन्द]

रेलों का किराया उसी स्थिति में बढ़ाया जाना चाहिये, जब कि जनता की आय भी बढ़ाई जाय। जनता की आय बढ़ती नहीं है, किन्तु राज्य की ओर से उस पर बोझ बढ़ाया जा रहा है, जिस से जनता और पिस जायेगी। यदि देश की जनता निर्धन और पिसी होगी, तो फिर देश की उन्नति होना सम्भव नहीं है।

आज जनता के साथ क्या बर्ताव हो रहा है? मंत्री महोदय गर्मी के मौसम में थर्ड क्लास के डिब्बे में जा कर देखें कि वहां पर क्या होता है। एक तांगों वाला भी अपनी सवारी को बिठा कर ले जाता है, लेकिन गाड़ियों में स्थिति यह है कि लोग लटकते हुए जाते हैं। इस प्रकार कईयों की मृत्यु हो जाती है। रेलवे टिकट के पैसे तो ले लिये जाते हैं, लेकिन लोगों को चढ़ने और बैठने की जगह नहीं मिलती है।

गर्मी के दिनों में पानी की समस्या भी बड़ी विकट होती है। मैंने सर्वत्र देखा है कि गर्मी के दिनों में जब गाड़ी स्टेशन पर आ कर खड़ी होती है, तो सकड़ों स्त्री-पुरुष पानी लेने के लिये नीचे उतरते हैं। प्रथम तो पानी वाला होता नहीं है और अगर होता भी है, तो केवल एक व्यक्ति होता है, जिस से सब लोगों को पानी नहीं मिल सकता है।

घरौंडा स्टेशन पर पानी वाला नहीं है और मैंने इस सम्बन्ध में रेलवे विभाग के उच्चाधिकारियों को लिखा है, लेकिन वे इतने सज्जन हैं कि वे किसी के पत्र का उत्तर देना उचित नहीं समझते। इसलिये मुझे इस बारे में कोई सूचना नहीं मिल रही है कि वहां पर पानी वाले की व्यवस्था होगी या नहीं।

कई स्टेशनों पर टिकट बांटने वाले ऐसे सज्जन लगे होते हैं, जो गाड़ी के आने के समय पर ही टिकट बांटना शुरू करते हैं। इस कारण वहां पर भीड़ अधिक होती है और उस भीड़ में कई लोगों के पैसे छट जाते हैं। कोई बेचारा रोता हुआ रह जाता है, किसी को ठीक पैसे नहीं मिलते हैं, और अगर टिकट एक रुपया और कुछ पैसे का होता है और वह दस का नोट देता है तो उसको ठीक पैसे भी वापिस नहीं दिये जाते हैं। इस तरह जो भ्रष्टाचार है वह बढ़ता ही जा रहा है। हमारे रेलवे मंत्रालय ने भ्रष्टाचार निरोधक समिति बनाई है। लेकिन मैं घोषणापूर्वक इस सदन में कह सकता हूं कि भ्रष्टाचार निरोधक समिति भी भ्रष्टाचार में फंस जाती है। मैं जो बातें कह रहा हूं वह कटाक्ष करने की दृष्टि से नहीं कह रहा हूं बल्कि सत्य बातें कह रहा हूं। आप नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर ही चले जायें, वहां आपको भ्रष्टाचार होता हुआ मिलेगा। बड़े बड़े लोग भ्रष्टाचार में फंसे हुए आप पायेंगे। पिछले दिनों एक आदमी जोकि भ्रष्टाचार में सम्मिलित था और वह किसी कारण से भ्रष्टाचार से हट गया था, उस बेचारे को अब अकारण ही हटाया जा रहा है। उसको किसी प्रकार से भी नहीं बताया गया है कि उसका अपराध क्या है। नाम उसका मनीश्वर बाबू

अध्यक्ष महादय : किसी का नाम ले कर उसका केस यहां पेश नहीं किया जाना चाहिये। अगर कोई शिकायत है तो मिनिस्टर साहब के पास आप लिख कर भेज दें।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं सामान्य बात करता हूं। मैंने आपके सामने यह बात रख दी है और मैं आशा करता हूं कि इसको आप देखेंगे।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि आजकल गाड़ियों में प्रायः शौचालयों में पानी नहीं आता है। जब हम शौचालयों में शौच के लिए जाते हैं, तो पानी वहां पर न पा कर बहुत तकलीफ का सामना करना पड़ता है।

कई गाड़ियों में पंखे लगे हैं लेकिन एक आध पंखा ही ऐसा होता है जो चलता है, शेष वैसे ही लगे रहते हैं। पंखे लगे जरूर हैं परन्तु हवा नहीं देते हैं। हां गाड़ियों पर बोझ अवश्य वे डालते हैं। इस ओर भी आपको तुरन्त ध्यान देना चाहिये।

रेजों पर लोग बिना टिकट के यात्रा भी करते हैं। जो चालाक लोग होते हैं वे बहुधा तो पकड़े नहीं जाते हैं और जब कुछ लोग पकड़ लिये जाते हैं तो उनसे थोड़ा बहुत किराया ले कर पकड़ने वाले उनको छोड़ देते हैं। इससे रेलवे को आय नहीं होती है और घाटा उठाना पड़ता है और दूसरों की जेबों में वह रुपया चला जाता है।

बहुत सी जगहों पर भीड़ भड़क्का चलता है। गाड़ियों में पुलिस वालों का डिब्बा भी होता है। वे कई बार यात्रियों को बिना टिकट बिठा देते हैं और उन से एक आध रुपया कम ले कर अपना काम चला लेते हैं और उनको स्टेशन से जहां उन्हें जाना होता है, बाहर निकाल देते हैं। ये प्रतिदिन की घटनायें हैं जो होती रहती हैं और इस ओर आपका ध्यान जाना चाहिए।

जहां पर टिकट लिया जाता है वहां पर लोग लम्बी लम्बी लाइनें लगा लेते हैं। सीधे सादे लोग जो बाहर से आये होते हैं अपनी गांठ कटवा कर चले जाते हैं। कोई ऐसा प्रबन्ध भी आपकी तरफ से किया जाना चाहिये ताकि मुसाफिरों की दूसरे लोग गांठ न काट सकें। जब उनकी गांठ कट जाती है तो वे बेचारे रोते हुए चले जाते हैं। ये प्रतिदिन की घटनायें हैं और इनको रोका जाना चाहिये।

मैं इसका विरोधी नहीं हूं कि रेल की आय न बढ़े या उसको आय न हो। उसको आय होनी चाहिये। परन्तु जहां रेलों की आय पर आप विचार करें वहां रेलों पर यात्रा करने वाली जनता की सुविधाओं पर भी आप विचार करें। उनको भी कुछ सुविधायें मिलनी चाहियें। सुविधायें उनको मिलती नहीं हैं और आप किराये बढ़ाते चले जा रहे हैं। इसके परिणामस्वरूप जनता में असन्तोष और एक प्रकार से अविश्वास की भावना फैलती है। यह कहा जाता है कि दूसरे लोग आम जनता को भड़काते हैं। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि दूसरे लोग भड़काते नहीं हैं। स्थितियाँ ही ऐसी बनाई जा रही हैं कि आम जनता भड़क उठे। मैं चाहता हूं कि रेल मंत्रालय और स्वयं रेल मंत्री जी इन सारी बातों की ओर ध्यान दें और जहां जहां पर जिन जिन चीजों की आवश्यकता है उनकी पूर्ति करें। इनकी पूर्ति किये बगैर किराया बढ़ाना जनता को सर्वथा अपने विपरीत करना है।

†अध्यक्ष महोदय : मैं कांग्रेसी सदस्यों से यह अनुरोध करूंगा कि वे १० मिनट के भीतर अपना भाषण समाप्त कर दें जिससे अधिकाधिक सदस्यों को अवसर मिल सके।

श्री कुं० कृ० वर्मा (सुल्तानपुर) : अध्यक्ष महोदय, मुझे दस मिनट का समय दिया गया है, उस में जो स्थानीय त्रुटियां हैं, उनकी ओर मैं जरूर आपका ध्यान आकर्षित करूंगा।

रेलों को जिस मुख्य समस्या का समाधान खोजना है, उसकी तरफ मैं सब से पहले माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि हमारे देश में प्रजातन्त्रीय राज्य कायम है और रेलों का राष्ट्रीयकरण हुए कई वर्ष हो गये हैं। इतने वर्ष गुजर जाने

[श्री कुं० कृ० वर्मा]

के बाद भी जब हम तीसरे दर्जे के यात्रियों की दशा को देखते हैं तो उसे देख कर यह नहीं कहा जा सकता है कि वह किसी भी सम्य राष्ट्र के लिए शोभा की बात है ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

आम जनता के कितने ही कष्ट हैं । उसको भेड़ बकरियों की तरह डब्बों में भर दिया जाता है जहां सांस लेने में भी तकलीफ होती है, चोटें लग जाती हैं और कभी कभी तो यात्रियों की मृत्यु तक हो जाती है । कितने ही वर्षों से हम इस दृश्य को देखते आ रहे हैं । रेलों हमारे देश में चलती फिरती काली कोठरियां हैं । सारे देश में वे चलती हैं और उनको हम रनिंग ब्लैक होल्ज की शकल में देखते आ रहे हैं । इसको हम कब तक बर्दाश्त करते रह सकते हैं । प्रजातंत्र के और समाजवादी समाज के जो कि आप देश में लाना चाहते हैं यह अनुरूप नहीं है । समाजवादी समाज के जो मौलिक सिद्धान्त हैं, उनको हम भूल बैठें तो यह कोई अच्छी बात नहीं होगी । इसको हम लोग गवारा नहीं कर सकते हैं । समाजवादी समाज का सब से बड़ा और मौलिक सिद्धान्त मेरे विचार में यह है कि हर नागरिक को उठने, बैठने तथा साधारण जीवन व्यतीत करने के लिए स्थान मिलना चाहिए । अगर उसको स्थान नहीं दिया जाता है जोकि मेरी समझ में परम-आवश्यक है, तो हम कैसे कह सकते हैं कि समाजवादी समाज के जो बहुत ही छोटे छोटे उसूल हैं, उन पर हम अमल कर रहे हैं । क्यों नहीं हम इनको अमल में लाते हैं, यह मैं जानना चाहता हूं । इस ओर सर्वप्रथम ध्यान देने की आवश्यकता है । अगर हम ने निम्न श्रेणी के लोगों को कुछ सुविधायें दे दीं तो हमें उन पर ही संतोष नहीं मान लेना चाहिये और यह नहीं समझ लेना चाहिए कि हम ने उनके साथ रियायत कर दी है, उन पर इनायत कर दी है और यह बड़ी भारी रियायत और इनायत है । यह कोई रियायत या इनायत की चीज नहीं है । हर नागरिक का यह जन्मसिद्ध अधिकार है और वह इसकी मांग कर सकता है और उसकी यह मांग पूरी होनी चाहिये । हम दुनिया भर के खर्चे करते हैं, आलीशान इमारतें बनवाते हैं, शौचालयों और स्नान-गृहों में मोजैक लगवाते हैं और बहुत अच्छी अच्छी चीजों को फना करते हैं । इन सब चीजों को छोड़ कर अगर हम इस पर आ जायें कि जब तक हर यात्री को स्थान बैठने को नहीं मिल जाता तब तक हम और कुछ नहीं करेंगे तो यह कहीं ज्यादा अच्छा होगा । इसी परम-आवश्यक चीज पर हमें चाहिए कि हम अपनी सारी शक्ति लगा दें । बसिस को जब हम देखते हैं तो पाते हैं कि उतने ही टिकट काटे जाते हैं जितनों के लिए बैठने के लिए स्थान होता है । लेकिन क्या बात है कि रेलों का जब राष्ट्रीयकरण किया जा चुका है और जिस के प्रबन्ध के लिए विशाल तंत्र लगा हुआ है, जिसके पास इतना बड़ा इंतजाम है, उसमें जितने स्थान हैं, उससे ज्यादा बिठाये जाते हैं । क्यों ज्यादा टिकट काटे जाते हैं ? इतने वर्षों में हम यह इंतजाम नहीं कर सके हैं कि उतने ही टिकट काटे जायें जितना स्थान हो । अगर हमारे पास स्थान नहीं है तो बुकिंग रिफ्यूज हो सकती है । अगर हम टिकट काटते चले जायें तो जैसा मैं निवेदन कर चुका हूं इतने आदमी डिब्बों में भर जाते हैं कि सांस तक लेना मुश्किल हो जाता है । यह मेरी समझ में उचित बात नहीं है । यह हो सकता है कि जिन गाड़ियों में बहुत ज्यादा भीड़ होती है उन के सम्बन्ध में हम प्रतिबन्ध लगा दें कि उन में २०० कीलोमीटर, ३०० कीलोमीटर के मुसाफिर ही जा सकेंगे, इस से अधिक के नहीं जा सकेंगे । जैसा मैं ने अर्ज किया, यह नहीं होना चाहिये कि हम इतने टिकट काटते चले जायें कि यह नौबत हमारे सामने आ जाय । मैं समझता हूं कि हमारे देश के अन्दर मौलिक सिद्धान्तों में यह भी है कि अधिक से अधिक मदद हमें अधिक से अधिक लोगों को पहुंचानी है । हालांकि तृतीय श्रेणी के यात्री सब से अधिक हैं तब भी जिस में उन का हित हो, जिस में उन को आराम हो, हम उस की ओर ध्यान न दें और दूसरी बातें करते रहें, यह बात मेरी समझ में ठीक नहीं है । मैं

आप के द्वारा रेलवे मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि वे इस चीज को देखें। यह ठीक है कि उन को यह नया नया पोर्टफोलियो मिला है, लेकिन मैं समझता हूँ कि अपने कार्यकाल में वे इस बात को देखेंगे कि यह जो मौलिक सिद्धान्त है उस के अनुसार उन की रेलवे का प्रशासन चले।

दूसरी चीज जिसकी ओर मैं ध्यान दिलाना चाहता हूँ वह किराये में की गई वृद्धि है। ठीक है, जब तक हमारी आमदनी ज्यादा नहीं होती तब तक जो हमारी मांगें हैं उनको हम किस तरह से पूरा करेंगे। अगर हम यह चाहते हैं कि जो हमारे कर्मचारी हैं उनकी तनखाह और महंगाई बढ़ाई जाय, और इस बात का फैसला किया गया है कि उनको यह चीज दी जायेगी, तो उसकी पूर्ति करने के लिये हमको आमदनी भी चाहिये। लेकिन इतना सब होते हुए भी हम को यह देखकर आश्चर्य हुआ कि जो प्रथम श्रेणी का किराया बढ़ाया गया है वह १५ प्रतिशत है लेकिन तृतीय श्रेणी का जो किराया बढ़ाया गया है वह १० प्रतिशत है। मैं समझता हूँ कि प्रथम श्रेणी में जो लोग यात्रा करते हैं उनकी आमदनी लगभग १,००० रु० माहवार या इससे अधिक होगी। तभी वे इस बात को गवारा कर सकते हैं कि वे प्रथम श्रेणी में सफर करें। लेकिन क्या लगभग यही आय जो हमारी आम जनता है, जो तृतीय श्रेणी में सफर करने वाले यात्री हैं उनकी भी है? मैं नहीं समझता कि उन की औसत आय ५० या ६० रु० माहवार से ज्यादा हो सकती है। जिन की आय इतनी ज्यादा है उनका किराया १५ प्रतिशत बढ़ाया गया और जिनकी आय महज ५० या ६० रु० माहवार उनका किराया आपने १० प्रतिशत बढ़ा दिया। यानी एक और डेढ़ की निस्वत की गई है। मेरी समझ में यह किसी भी तरह से उचित नहीं है। अगर इन लोगों का किराया बढ़ाना ही था तो १, २, ३ या हद् से हद् ५ प्रतिशत बढ़ाया गया होता तब तो यह बात समझ में आ सकती थी। जो निस्वत रक्खी गई है वह उचित नहीं है और उस को घटाना ही चाहिये। अगर एक दम से उनका किराया कुछ भी न बढ़ाया जाय तो यह सब से उत्तम बात होगी।

तीसरी चीज रेल भाड़े के बारे में है। गल्ले का भाड़ा भी बढ़ाया गया है। मैं समझता हूँ कि गल्ले के भाड़े को जहां तक मुमकिन हो सकता था नहीं बढ़ाना चाहिये था। गल्ले के भाड़े के बढ़ाने की वजह से मैं समझता हूँ कि एक संकेत मिलता है इन्फ्लेशन की तरफ और इन्फ्लेशन बहुत खराब चीज मैं समझता हूँ अपने देश के लिये। इस के भाड़े को या तो एक दम से खत्म कर दिया जाय या बहुत कम कर दिया जाय।

इसी तरह से मैं कोयले की बाबत भी कहूंगा क्योंकि कोयले से ही हमारी कल की जिन्दगी है। उस कल की जिन्दगी के ऊपर हम एक ऐसी चीज ले आये जिससे कि वह उभर न सके, जिससे लोग अपनी जिन्दगी को ठोस न बना सकें, तो यह चीज अच्छी नहीं होगी। इसलिये कोयला और जो दूसरी चीजें इस तरह की हैं अगर हम उन पर भाड़ा कम कर दें या बिल्कुल खत्म कर दें तो ज्यादा अच्छा है।

आखीर में मैं यह कहना चाहता हूँ कि मैं उत्तर प्रदेश के सुल्तानपुर क्षेत्र से आता हूँ। लखनऊ से बनारस या मुगलसराय जाने के लिये सबसे छोटा रास्ता है वह सुल्तानपुर की ही तरफ से है। जो दूसरे रास्ते प्रतापगढ़ या फैजाबाद की तरफ से हैं वह लम्बे रास्ते हैं। इसलिये अक्लमन्दी की चीज यही होगी कि जो सबसे छोटा रास्ता है उस पर मेल और एक्सप्रेस ट्रेनें रन किया करें ताकि समय भी बचे और खर्च भी कम हो। लेकिन इतने वर्ष हो गये अभी तक कोई मेल या एक्सप्रेस ट्रेन उस तरफ से चली नहीं है। मैं माननीय मन्त्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा।

अन्तिम चीज जो मैं आपके द्वारा निवेदन करना चाहता हूँ वह यह है हमारा जिला बाराबंकी, रायबरेली और आजमगढ़ से मिला हुआ है। मैं यह कहना चाहूंगा कि इस जिले को अमेठी से लेकर शाहगंज तक एक लाइन से मिला दिया जाय तो राय बरेली और आजमगढ़ हम लोग कम वक्त में पहुंच सकते हैं। यह जरूर है कि अभी इसके लिये आप के पास रुपया नहीं है। लेकिन फिर भी मैं चाहूंगा कि यह चीजें ध्यान में रहें। जिस वक्त भी मौका मिले उस वक्त इस चीज को आप कर दें तो इससे मेरे जिले को जरूर लाभ पहुंचेगा।

†श्री प० गो० मेनन (मुकुन्दपुरम्) : मन्त्री महोदय ने अपने भाषण में यह उल्लेख किया है कि रेलवे किराये पर करों को समाप्त कर दिया गया है। मेरे विचार से ऐसा करना उचित नहीं कहा जा सकता है क्योंकि ऐसा रेलवे अभिसमय समिति की सिफारिशों पर किया गया था।

इस कर को हटाने से यात्रियों को कोई लाभ नहीं हुआ तथापि इससे राज्यों को होने वाले लाभ पर आघात हुआ है। उन्हें इस लाभ से वंचित कर दिया गया है अतः उक्त प्रस्ताव से राज्यों को हानि हुई है जबकि पहले से ही उनके राजस्व के स्रोत कम हैं।

नई रेलवे लाइनों, बिजली से रेल चलाने, दोहरी पटरी बिछाने आदि के लिये प्रादेशिक मांगों की उपेक्षा की जा रही है जिसके परिणामस्वरूप प्रादेशिक विषमतायें प्रतिवर्ष बढ़ती जा रही हैं। नये उद्योग केवल कुछ चुने हुए क्षेत्रों में खुल रहे हैं। वस्तुतः रेलवे को अपने विकास की योजना इस प्रकार बनानी चाहिये कि देश के समस्त भागों का सन्तुलित विकास हो।

पश्चिमी तट पर स्थित मंगलौर को एक नई ट्रंक लाइन द्वारा बम्बई से सीधे मिला देना चाहिये। गोआ की मुक्ति के बाद यह बहुत आवश्यक हो गया है। कोचीन पत्तन और कोयम्बटूर के बीच की बड़ी लाइन दोहरी की जानी चाहिये। केरल में क्विलोन को अलैप्पी होकर एर्नाकुलम से मिला देना चाहिये।

बम्बई में रहने वाले दक्षिण भारतीयों ने चार मांगें प्रस्तुत की हैं। वह इस प्रकार हैं। पहिली मांग यह है कि बम्बई से कोचीन तक एक जनता गाड़ी चले, जिसमें मंगलौर के लिये विशेष डिब्बे लगाये जायें। दूसरे, जनता तथा अन्य गाड़ियों में तृतीय श्रेणी में सोने की सुविधा दी जाये। तीसरे उन सभी स्टेशनों से जहां एक्सप्रेस गाड़ियां ठहरती हैं स्थान सुरक्षित करने की व्यवस्था होनी चाहिये। चौथे छूट्टी के अवसरों पर चलने वाली विशेष गाड़ियों में यात्री सुविधाओं का ध्यान रखा जाये।

†श्री शिवाजीराव शं० देशमुख (परभणी) : हमारी रेलों ने बहुत अच्छा कार्य किया है अतः वे प्रशंसा की पात्र हैं। वास्तव में देखा जाये तो ये रेलें हमारी प्रगति के चक्र हैं। रेलों के ११६ लाख व्यक्तियों ने मिल कर निश्चय ही प्रशंसनीय कार्य किया है। अगर प्रतिदिन २५० गाड़ियों का संचालन हमारे रेलवे कर्मचारी न करते तो गोआ की मुक्ति होना असम्भव हो जाता। इसलिये उनकी प्रशंसा करना जरूरी है। लेकिन साथ ही इस बात की भी आवश्यकता है कि रेल के इंजिनों, सवारी डिब्बों, माल डिब्बों आदि की मांग तथा सप्लाई की स्थिति में सुधार किया जाये।

रेलों का महत्व दोनों ही दृष्टि से अर्थात् उपयोगिता तथा वाणिज्य, बड़ा विशाल है। किन्तु माल परिवहन का कार्य ठीक नहीं कहा जा सकता क्योंकि चालू वर्ष में मालगाड़ियों की औसत रफ्तार १०.१ मील प्रति घण्टा रही है। इस दिशा में बहुत सुधार किये जाने की गुंजाइश है।

रेलों में कुल ३२ करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय हुई है जो कि प्रशंसनीय है। प्रतिकर के रूप में भी इस वर्ष कम रुपये दिये गये हैं। दावों के निपटारे के मामले में भी कम समय लिया गया है। यह भी अच्छी बात है कि रेलों में जितना व्यय होता है उसके ४० प्रतिशत की पूर्ति ये रेलवे स्वयं करती हैं। लेकिन ६० प्रतिशत वित्त पोषण वाहन संसाधनों से करना पड़ता है जो वाणिज्यिक दृष्टि से ठीक नहीं है।

रेलवे बोर्ड ने कोई अच्छा विकास नहीं किया है। इसलिये आवश्यकता इस बात की है उस पर संसद् का अधिनियन्त्रण हो। उसमें एक संसद् सदस्य हो जिसे पूर्ण सदस्यता प्राप्त हो। और वह रेलवे मंत्री की भांति संसद् के समक्ष उत्तरदायी हो। अब वह समय आ गया है जबकि रेलवे

और अन्तर्देशीय परिवहन साधनों के सम्बन्ध में नीति निर्धारक निर्णय एक परिणियत निकाय को सौंप दिये जाने चाहियें। मेरा एक सुझाव है कि रेलवे तथा उनका वित्त सामान्य नियन्त्रण से बाहर की बात है। इसलिये वित्त के मामले में जनसहयोग होना चाहिये।

रेलवे द्वारा की जाने वाली सेवा में कोई विशेष वृद्धि नहीं हुई है। अन्त में रेलवे को अपना प्रबन्ध इस ढंग से करना चाहिये ताकि वे शीघ्र ही आत्मनिर्भर हो जायें। और ऐसा प्रबन्ध हो जाये ताकि भविष्य में रेलों का किराया बढ़ाने की आवश्यकता ही न पड़े।

हमारे यहां रेलों का एक प्रकार से एक क्षेत्रीय राज्य है। यही कारण है कि उन्हें कुछ विशेषाधिकार मिले हैं किन्तु फिर भी उन्हें अपने कार्य संचालन में और विकास करना चाहिये।

रेलों का राष्ट्रीयकरण हो जाने के बाद से वे सामान्य राजस्व में कुछ कम राशि देने लगी हैं जबकि पहले अधिक राशि दिया करती थीं। इसको जो लाभ हुए हैं उनको देखते हुए रेलों को अपने द्वारा सामान्य राजस्व की भुगतान किये जाने वाला लाभांश बढ़ा देना चाहिये।

वर्तमान कठिनाइयों को देखते हुए यह जरूरी हो जाता है कि रेलों के किराये तथा भाड़े में कोई वृद्धि न हो। आशा है कि रेलवे मन्त्री मेरी इस प्रार्थना पर ध्यान देंगे।

श्री प० ला० बरूपाल (गंगानगर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सब से पहले नवे माननीय रेलवे मंत्री और साथ ही आपका भी अभिनन्दन करता हूं।

मैं माननीय मंत्री के द्वारा इस सदन में प्रस्तुत रेलवे के बजट के सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। मैं उनका ध्यान रेलवे के उन विषयों की ओर विशेषकर आकर्षित करना चाहता हूं जिन से आम साधारण जनता का सम्बन्ध रहता है।

माननीय मंत्री ने तृतीय श्रेणी का किराया बढ़ाने का जो सुझाव दिया है, मैं उसका विरोध करता हूं। मुझे नारदर्न रेलवे का काफ़ी अनुभव है और मैं कह सकता हूं कि आज तीसरे दर्जे के डिब्बों की हालत अच्छी नहीं है और उसका किराया बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है। तृतीय श्रेणी में सफर करने वाले यात्रियों की क्या स्थिति रहती है, उसके बारे में मेरे पूर्व-वक्ताओं ने बहुत कुछ कह दिया है। इसलिये मैं उसके बारे में कुछ कहना पसन्द नहीं करता हूं।

मेरे पूर्व-वक्ता, माननीय सदस्य, ने रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध में जो सुझाव रखा है, मैं उसका हार्दिक समर्थन करता हूं। मैं समझता हूं कि अगर रेलवे मंत्रालय उस पर ध्यान दे, तो रेलवे के कार्य में काफ़ी सुधार हो सकता है। मेरी राय में वह एक अच्छा सुझाव है।

सन् १९५२ से लेकर आज तक जब जब मुझे रेलवे के सम्बन्ध में बोलने का मौका मिला है, मैंने अपने क्षेत्र की कठिनाइयों की तरफ ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न किया है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि हिन्दूमलकोट से श्री गंगानगर के बीच जो बड़ी लाइन बिछाने की योजना है, जिसका उन्होंने अपने भाषण में भी संकेत दिया है, उसको अगर शीघ्र पूरा किया जाय, तो हमारे इलाके में काफ़ी सुधार हो सकता है। इस से वहां का विकास-कार्य आगे बढ़ सकता है, यात्रियों की काफ़ी समस्याएँ हल हो सकती हैं और किसानों, व्यापारियों तथा रेलवे मंत्रालय को भी फ़ायदा होगा।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ भी दिलाना चाहता हूं कि बीकानेर और दिल्ली के बीच में ब्राड गेज लाइन बिछाने की बहुत आवश्यकता है।

[श्री प० ला० बारूपाल]

इसके प्रतिरिक्त श्री कोलायतजी से फ़लौदी और पोकरन से जैसलमेर के बीच नई रेलवे लाइन डालनी चाहिये। श्री गंगानगर और बीकानेर के बीच में जो बड़ी राजस्थान नहर निकलने वाली है, जिससे आगे चल कर बहुत उत्पादन होगा, उस के लिए जैसलमेर तक सामान पहुंचाना पड़ेगा। मैंने देखा है कि अगर इस प्रकार के कार्य से पहले ही रेलवे नहीं निकाली जाती है, तो सब सामान ट्रैक्टरों और ट्रकों इत्यादि से भेजा जाता है, जिससे बहुत असुविधा और खर्च होता है। अगर रेलवे लाइन पहले ही तैयार कर दी जाय, तो गवर्नमेंट को बहुत फ़ायदा हो सकता है।

जहां तक प्रथम श्रेणी के यात्रियों पर किराया बढ़ाने का सुझाव है, उसके बारे में दो रायें नहीं हो सकती हैं। मुझे प्रथम श्रेणी में घूमने का काफ़ी मौका मिला है। इस बारे में मेरा सुझाव है कि प्रथम श्रेणी और एयर-कन्डिशन्ड डिब्बों का गार्ड और डाइनिंग कार के साथ टेलीफ़ोन के द्वारा कनेक्शन स्थापित कर दिया जाय। रात को यात्रियों को खाने और दूसरी वस्तुओं की जरूरत होती है और उनको उतर कर खाना खाने के लिए जाना पड़ता है, या गार्ड से कहना पड़ता है। इसमें ज्यादा खर्च की बात नहीं है। कई बार पंखे खराब हो जाते हैं। टेलीफ़ोन से सम्पर्क स्थापित होने पर इस प्रकार के काम आसानी से हो सकते हैं। पब्लिक की यह भी मांग है कि जो अच्छी गाड़ियां चलती हैं, उनमें एक एक रेडियो भी लगाया जाय। यह तो पब्लिक की मांग है, जो कि मैं यहां पर कह रहा हूं। जो किराया देगा, वह बुरा महसूस नहीं करेगा।

हमारा रेगिस्तान का इलाका है और वहां पर पहले ही पानी की कमी है। इसलिये गाड़ियों में ठंडे पानी की व्यवस्था की जाय। पानी के बिना यात्रियों को बहुत तकलीफ़ होती है। पानी पिलाने के लिए इंडेने पर भी आदमी नहीं मिलते हैं। कभी कभी हम उनसे पूछते हैं कि ड्यूटी पर कम आदमी क्यों होते हैं, तो हमको बताया जाता है कि जो लोग इस काम के लिये नियुक्त हैं, वे बड़े बड़े अफ़सरों के घरों में काम करते हैं। यह शिकायत की बात नहीं है लेकिन बिल्कुल सही बात है।

गत वर्षों में जो नये स्टेशन और नए मुसाफिरखाने बने हैं वे बहुत अच्छे बने हैं। गत वर्षों में रेलों ने जो तरक्की के काम किये हैं वे सराहनीय हैं। लेकिन अभी भी बहुत से ऐसे काम हैं जो कि करने को बाकी पड़े हुए हैं। मुसाफिरों के लिए छाया का कोई प्रबन्ध नहीं है। इसको और भी आपका ध्यान जाना चाहिए। भाखड़ा नहर हमारे यहां आई है, राजस्थान नहर भी हमारे यहां निकल रही है, गंग कैनल पहले से है और इस सबसे वहां पैदावार बहुत बढ़ रही है। लेकिन स्टेशनों पर साइडिंग नहीं है। माल चढ़ाने उतारने के लिए गांव वालों को दूर दूर जाना पड़ता है। जब मैं गांवों में जाता हूं तो लोग शिकायत करते हैं कि उनको स्टेशन की सुविधायें नहीं हैं, साइडिंग की सुविधायें नहीं और नाना प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। जो गल्ला पैदा होता है, उसको पन्द्रह पन्द्रह और बीस बीस मील दूर स्टेशन पर जाकर अपने माल को चढ़ाना पड़ता है। मैं चाहता हूं कि जिन जिन स्टेशनों पर रेलवे साइडिंग नहीं है, वहां पर साइडिंग का प्रबन्ध करने की ओर तत्काल और शोघ्रातिशीघ्र ध्यान दिया जाना चाहिए ताकि किसानों तथा व्यापारियों को माल चढ़ाने-उतारने में असुविधा का सामना न करना पड़े।

हमारे इलाके में नार्दर्न रेलवे में सात सात स्टेशन आठ-आठ और नौ-नौ मील के फासले पर हैं। वहां पर थोड़े थोड़े फासले पर स्टेशन बना दिये जाने चाहियें। अगर ऐसा नहीं होता है तो लोगों को दूर दूर चल कर जाना पड़ता है जिससे उनको बड़ी असुविधा होती है। जब आपने नियम बना दिया है कि इतने इतने फासले पर स्टेशन होंगे तो उस नियम का आपको चाहिये, आप पालन करें।

अब मैं बीकानेर के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूं। बीकानेर में जो वर्तमान स्टेशन है उसके बारे में नगर के नागरिकों, वहां की कांग्रेस कमेटी और अन्य प्रमुख व्यक्तियों ने मांग की है

कि वर्तमान स्टेशन को शहर से हटा कर दूर कर दिया जाए। उन्होंने कहा है कि बोकानेर के बीच में जो वर्तमान लाइन है उसको हटाया जाये और हटा कर शहर के बाहर लाइन निकाली जाए। इस पर अभी कोई ध्यान नहीं दिया गया है और न ही कोई निर्णय लिया गया है। मुझे मालूम हुआ है कि लाइन को न हटा कर जनता की सुविधा के लिए वहाँ एक पुल बनाया जाने वाला है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस बात पर आपको बहुत गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिये। वहाँ पर राजस्थान नहर जा रही है और चूँकि वह इलाका हरा भरा हो जाएगा इस वास्ते आपको वहाँ पर दूसरी लाइनें भी बिछानो पड़ेंगी और स्टेशन का भी विकास करना पड़ेगा और साथ ही साथ नया यार्ड भी बनाना पड़ेगा। इन बोजों को वहाँ कोई गुंजाइश नहीं है। अगर वर्तमान जो रेलवे स्टेशन है, उसका जो प्लाट है, जो जगह है, उसको तोलाम कर दिया जाए, उसको बेच दिया जाए तो जो उससे आपको इनकम होगी, उससे आप दूसरा स्टेशन आसानी से बना सकते हैं। आज चूँकि वह शहर के बीच से लाइन जाती है, चौबीस घंटे के अन्दर कई बार रेलवे फाटक बन्द करना पड़ता है और काफी देर उसके बन्द रहने के कारण जनता को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं आपको सही बतनाता हूँ कि वहाँ लोग खड़े खड़े गालियाँ देते हैं और कहते हैं कि इनको कोई अक्ल नहीं है जो आज के जमाने में शहर के बीच में रेलवे लाइन रखे हुए हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि आप जो रुपया पुल को बनाने पर लगायेंगे वह बिल्कुल बेकार जायेगा और आपको चाहिए कि आप वहाँ से स्टेशन को हटा दें।

कहते को तो मुझे कई बातें कहनी थीं लेकिन चूँकि समय आपने मुझे केवल दस मिनट का ही दिया है, इस वास्ते और कुछ न कह कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ। मैं और कुछ कहने की धृष्टता नहीं कर सकता और अन्त में इतना ही निवेदन करना चाहता हूँ कि जो सुझाव मैंने दिये हैं, उन पर माननीय मंत्री जी ध्यान दें।

श्री बड़े (खरगोन) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसमें फेयर्ज और फ्रेट्स बढ़ाने का सुझाव दिया गया है जिसको वह मंजूरों चाहते हैं। जब अतिरिक्त कर भार डाला जाता है तो उसका देश की आम जनता पर तथा देश की आर्थिक अवस्था पर क्या असर पड़ सकता है, इसको देखने की जरूरत होती है। यदि फेयर्ज और फ्रेट्स बढ़ते हैं तो उससे प्राइसिस बढ़ती हैं और जब प्राइसिस बढ़ती हैं तो वेजिज बढ़ाने की मांग सामने आती है और जब इसको पूरा किया जाता है तो फिर से फेयर्स और फ्रेट्स बढ़ाने की बात सामने आती है और इस तरह से प्राइसिस और वेजिज में एक प्रकार की रेस शुरू हो जाती है। माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि डी० ए० चूँकि बढ़ाया जा रहा है इस वास्ते फेयर्ज और फ्रेट्स बढ़ाये बगैर काम नहीं चल सकता है। इससे कीमतें और बढ़ जायेंगी और जब कीमतें बढ़ जायेंगी तो जो डी० ए० दिया जा रहा है वह पर्याप्त नहीं होगा। और कर्मचारी और अधिक डी० ए० की मांग करेंगे और आपको उसे बढ़ाना पड़ेगा। यह एक विशाल सर्किल है जिसमें से आपको निकलना चाहिये।

माननीय मंत्री जी ने इस प्रोर ध्यान नहीं दिया है कि डी० ए० रिजर्व फंड में से दिया जा सकता था। आपका जो रिजर्व फंड है वह हर साल बढ़ता जा रहा है। व्हाइट पेपर में जो आंकड़े दिये गये हैं, उनके अनुसार १९६१-६२ में आपका रिजर्व फंड ५५ करोड़ रुपये है और १९६२-६३ में ५७ करोड़ रुपये है। जब इतनी बड़ी धनराशि आपको रिजर्व फंड में है और यह फंड बढ़ता जा रहा था तो आप इसमें से डी० ए० क्यों नहीं दे देते हैं। इस ओर आपको ध्यान देना चाहिये था। मर्ज की जो दवा उन्होंने निकाली है वह ठीक नहीं है। फ्रेट्स और फेयर्ज बढ़ाने की जो दवा ढूँडी गई है उससे मर्ज बढ़ता जायेगा, कम नहीं होगा। इसलिए मेरा सुझाव है कि रिजर्व फंड जो है उसमें से ही माननीय मंत्री जी को डी० ए० दे देना चाहिये था और फेयर्ज और फ्रेट्स बढ़ाने की आवश्यकता नहीं थी।

[श्री बड़े]

माननीय मंत्री जी ने कहा है कि १९५१ से हमने कभी भी फेयर बढ़ाया नहीं है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि व्हाइट पेपर के पेज ४ पर माननीय मंत्री जी ने स्वयं उल्लेख किया है कि १९५५ में वायु अनुकूलित श्रेणी के किराये बढ़ाये गये हैं। पुरानी प्रथम श्रेणी समाप्त कर दी गई है और पुरानी द्वितीय श्रेणी तथा इंटर श्रेणी का नाम बदल कर क्रमशः प्रथम श्रेणी एवं द्वितीय श्रेणी किया गया है। इसमें पेज ४ पर लिखा हुआ है :—

लेकिन इससे प्रति यात्री से प्रति मील लिये जाने वाले किराये में कोई बढ़ोत्तरी नहीं हुई है। माननीय मंत्री जी को यह एप्रोशियेबल मालूम नहीं पड़ती है लेकिन मैं कहता हूँ कि एप्रोशियेबल इन्क्रोज हुई है और रेलवे मंत्रालय को फायदा उस में हुआ है। इस वास्ते यह कहना कि १९५१ से फेयर्ज बढ़ाये नहीं गए हैं, ठीक नहीं है।

इसमें मैंने यह भी देखा है कि रेट्स का जो टैलीस्कोपिक स्ट्रक्चर दिया हुआ है उसको माननीय रेल मंत्री जी ने त्याग दिया है और इंजीनियर्सली और क्लेवरली एक्सप्लेनेटरी मैमोरेण्डम के लास्ट पेज पर प्रोपोज्ड पैसेंजर फेयर्ज के नीचे लिख दिया है :—

किलोमीटर दूरी में	प्रति किलोमीटर नये पैसे
१-२५०	७.७
२५१-५००	७.०
५०१-८००	६.३
८०० से अधिक	५.६

इन फेयर्ज में एक किलोमीटर से २४० किलोमीटर तक ५.७ था, तो २४१ से ४८० तक दूसरा चार्ज था और इस प्रकार से ओनली देयर वर थी स्टेजिज। नाऊ फोर स्टेजिज। अब चौथी स्टेज ऐड की है। अब ५०१ से ८०० और ८०० एंड ओवर, इस प्रकार का डिस्टिक्शन किया है। वास्तव में अगर यह डिस्टिक्शन न किया जाता और ५०१ एंड ओवर कर देते तो मैं समझता हूँ पैसेंजर्स को बहुत फायदा होता। इसे आपने नहीं किया है। चौथी स्टेज आपने की है और इसका कारण यह प्रतीत होता है कि आप फेयर्ज से और ज्यादा फायदा उठाना चाहते हैं।

इसी प्रकार से फ्रेट्स के बारे में मैंने देखा है कि आपने फ्लैट चार्जिज लगा दिये हैं। वास्तव में जो रेलवे फ्रेट स्ट्रक्चर कमेटी थी उसका जो सुझाव था, उसकी ओर मैं आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ। उस सुझाव के विरुद्ध माननीय मंत्री जी ने अपना प्रस्ताव रखा है। उस कमेटी ने पेज ३७, पैरा १२६ में कहा है :—

“कि हमारी राय है कि अतिरिक्त राजस्व बढ़ाने के लिये भाड़ों में समान रूप से वृद्धि करना कोई संतोषजनक बात सिद्ध नहीं हुई है और इसे तभी अपनाना चाहिये जब कि बहुत ही आवश्यकता हो। और शीघ्र ही अधिक राजस्व की आवश्यकता हो।”

हरिडली फ्रेट जोड़ने की जरूरत नहीं है। इसलिये हरिडली जो फ्लैट रेट कर दिया गया है यह रेलवे फ्रेट स्ट्रक्चर कमेटी की रिक्मेन्डेशनस के विरुद्ध बर्ताव मंत्री जी ने किया है और इस का कोई सबल कारण उन्होंने नहीं बतलाया है। इसके बाद मंत्री जी ने कहा है कि हमने जो फ्रेट बढ़ाया है वह फूड पर केवल लांग डिस्टेंस पर ही बढ़ाया है। लेकिन फूड तो लोग डिस्टेंस पर ही जाता है। वह शार्ट डिस्टेंस पर नहीं जाता है। इसलिये फ्लैट इन्क्रोज नहीं करना चाहिये, फ्लैट रेट नहीं करना चाहिये। कमेटी की जो रिपोर्ट थी उसके अनुसार इस में कुछ डिस्टिक्शन करना

चाहिये था। जैसे भूसा है, लोहा है, भूसे और लोहे के लिये अलग अलग डिस्टिक्शन होना चाहिये, लेकिन बात ऐसी है कि भूसा, लोहा और कपास सब का एक ही रेट पड़ेगा। यह बात फेट स्ट्रक्चर कमेटी की सिफारिश के बिल्कुल विरुद्ध मंत्री जी ने किया है।

इसके बाद इस को देख लीजिये कि टेम्पोरैरी हैन्ड्स कितने हैं। रेलवे में १,६२,४७६ का टेम्पोरैरी स्टाफ है। उनमें से ८७,०४० लोग जो हैं वे तीन या चार सालों से सर्विस में हैं, लेकिन उनको परमानेन्ट नहीं किया गया है। इससे जो टेम्पोरैरी स्टाफ चल रहा है उसके अन्दर अत्यन्त असन्तोष है। केवल इसी लिये असन्तोष नहीं है कि उनको एक साल, दो साल, तीन साल या दस साल से टेम्पोरैरी रक्खा जा रहा है, बल्कि इस वास्ते है कि जो पहले का टेम्पोरैरी स्टाफ है उसको परमानेन्ट नहीं किया जाता है और जो बाद में आदमी आते हैं उनको कोई न कोई कारण बतला कर परमानेन्ट कर दिया जाता है।

इसी तरह से थर्ड क्लास वैसेन्जर्स के बारे में मैं बतलाऊं। जब थर्ड क्लास वैसेन्जर्स खंडवा से भोपाल तक और इन्दौर से रतलाम तक आते हैं तो उनको बड़ा कष्ट होता है। मैं भी पहले थर्ड में चलता था। अब इत्तफाक से स्टार्स कुछ ऊंचे हो गये और मैं एम० पी० बन गया इस लिये फर्स्ट क्लास में चलने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है। लेकिन जब भी मैं थर्ड क्लास में चलता हूँ तो खिड़की से अन्दर जाना पड़ता है। कुल दो या तीन डिब्बे थर्ड क्लास के होते हैं, उन के लिये सामान लेकर भागना और खिड़की से अन्दर जाना बड़ा कठिन होता है। मंत्री जी का यह अनुभव होगा कि जो मोटे आदमी हैं उन के लिये तो खिड़की में से जाना और भी मुश्किल होता है। अन्दर वाला आदमी बाहर को ढकेलता है और तब उस को रुपया, आठ आना दे कर अन्दर जाना होता है। फिर अन्दर जाने के बाद बाहर निकलना और भी मुश्किल होता है।

श्री कमल नयन बजाज : रेलों को खिड़कियों पर तो बासं लगी रहती है, इस लिये वहां से कोई अन्दर नहीं जा सकता।

श्री बड़े : माननीय मंत्री जी फर्स्ट क्लास को देखते हैं, सेकेंड क्लास को देखते हैं। मेरे साथ चलें तो मैं उनको दिखलाऊं। आप भी थर्ड क्लास में नहीं चलते हैं इसलिये आप की इन्फार्मेशन मलत है। बासं फर्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास में ही रहती हैं, थर्ड में नहीं। आप कभी किसी थर्ड क्लास में चलिये तो आप को पता चलेगा कि थर्ड क्लास में क्या हाल होता है। थर्ड क्लास में घुसने के लिये पहले पांव डालना पड़ता है, फिर सिर डालना पड़ता है। इसी तरह से बाहर निकलने के लिये भी पहले पांव निकालना पड़ता है। अगर सिर निकालिये तो गिर पड़ेंगे। मैं रेलवे मंत्री जी से कहता हूँ कि जब कभी इतना रश होता है तो उसके लिये आप को अलग बोगी रखनी चाहिये जो कि जरूरत के समय जोड़ दी जाये। मैंने ब्रिटिश गवर्नमेंट के जमाने में इन्दौर में देखा है। होल्कर स्टेट में ऐसा होता था कि बोगीज अलग रखी जाती थीं और स्टेशन मास्टर की रिपोर्ट होने पर कि रश बहुत है उन को जोड़ दिया जाता था। लेकिन आज कल इस का कोई इन्तजाम नहीं है।

इसी प्रकार एक बात की ओर और मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। और वह है हमारे मध्य प्रदेश के आदिवासी क्षेत्र के सम्बन्ध में। हमारे यहां पर ३ लाख आदिवासी हैं और ४ लाख साधारण जनता है। लेकिन उन के लिये एक भी रेलवे नहीं है। कम से कम खंडवा से दोहाद तक एक रेलवे जरूर होनी चाहिये। पहले हमारे जगजीवन राम जी थे, उनको मैं आप का ग्रैंड प्रिडेसेसर कहता हूँ, उनके पहले श्री लाल बहादुर शास्त्री थे जिन को मैं आप का ग्रेट ग्रैंड प्रिडेसेसर कहता हूँ। जब श्री लाल बहादुर शास्त्री वहां आये तो हम ने उनको हार

[श्री बड़े]

पहनाया। मैंने उन की तारीफ में कहा कि आप तो रेल बहादुर शास्त्री हैं। उन्होंने कहा कि वहां पर रेल जरूर होगी। वहां पर काटन का बहुत बड़ा मार्केट है पश्चिमी निमाड़ में खरगोन के पास। इस लिये खंडवा से दोहाद तक खरगोन होते हुए एक रेलवे होनी चाहिये। उन्होंने ऐसी सिफारिश की। हमने उन को मालायें पहनाई, मानपत्र दिये और लालबहादुर शास्त्री जी यह कह कर चले गये कि वहां रेल होगी। इस के बाद श्री जगजीवन राम जी आये। उनको भी मान पत्र दिये गये। उन्होंने भी कहा कि वे इस को देखेंगे। अब तीसरे मंत्री श्री स्वर्ण सिंह जो आये हैं। हम देखते हैं कि उन्होंने इस बारे में कोई सिफारिश नहीं की है। मैं ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा उन का कि वह बहुत बड़ा फारेस्ट है और वहां से बहुत सी लकड़ी रेलवे के लिये आती है। वह बहुत बड़ा काटन का मार्केट है इस लिये खंडवा से दोहाद तक और भुसावल से इन्दौर तक रेलवे होनी चाहिये।

इस के बाद मैं उकों के बारे में कहना चाहता हूं। हमारे यहां से जो ठेके दिये जाते हैं वह बड़े क्षेत्र अर्थात् जोन्स के हिसाब से दिये जाते हैं। जोन्स तैयार किये गये हैं। बड़े बड़े ठेकेदार छोटे ठेकेदारों को ठेके देते हैं और वह २० परसेन्ट बिलो दिये जाते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि यह उके छोटे लोगों को दिये जायें। बड़े बड़े लोग जो ठेके ले लेते हैं वह एक तरह से मोनोपोली ले लेते हैं और फिर उस में भ्रष्टाचार चलता है। जो कुछ वहां चलता है उस को मैं यहां हाउस में तो नहीं कहना चाहता लेकिन यह जरूर कहना चाहता हूं कि कम से कम जोन का सिस्टम बन्द कर दिया जाय।

इसी तरह से कपड़ों का सवाल है। बम्बई से कपड़े तैयार हो कर आते हैं। लेकिन वे लोगों को फिट नहीं आते हैं। कभी कभी एक एक बालिशत आस्तीन हाथ से बाहर रहती है और कभी कभी एक एक बालिशत हाथ निकला रहता है। इस तरह के कपड़ों का वितरण होता है। मैं कहना चाहता हूं कि जहां पर लोग रहते हैं, वहीं पर कपड़े तैयार होने चाहिये और लोगों को यूनिफार्म मिलनी चाहिये।

मैं मध्य प्रदेश के लिये फिर से विनती करता हूं कि चूंकि वह आदिवासी क्षेत्र है उस की ओर विशेष ध्यान दिया जाय। जहां पर मैं रहता हूं वहां से इन्दौर रेल पकड़ने के लिये १०० मील जाना होता है और खंडवा वहां से १५० मील होता है। इस तरह से कहीं से भी रेल पर बैठना हो, उसके लिये काफी दूर जाना पड़ता है। मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। आज केवल नगरों का विकास हो रहा है। उस में कहीं पर लाइनों को डबलिंग हो रही है, कहीं कुछ और हो रहा है। हमारे यहां के आदिवासी लोग कहते हैं पहले जो ब्रिटिश गवर्नमेंट थी वह तो चली गई लेकिन हमारे शहर जो हैं वह ब्लाइट एलिफेंट हो रहे हैं। उन के लिये सब कुछ किया जाता है लेकिन उन के गावों के लिये कुछ नहीं किया जाता। हमारे आदिवासी जो हैं वह अपनी उपज शहरों के लिये देते हैं, लेकिन उन के लिये कुछ नहीं किया जाता। मेरा यह कहना है कि जिस प्रकार हमारे आदिवासी क्षेत्रों के लिये श्री लाल बहादुर शास्त्री ने आश्वासन दिया था उसी प्रकार से हमारे श्री स्वर्ण सिंह जी वहां रेलवे का प्रबन्ध कर दें। रेलवे बजट में और कागज पत्रों में जो कुछ दिया हुआ है उस से पता चलता है कि सरकारी कर्मचारी हैं वही वीपिंग चाइल्ड की तरह से हैं। वह वीपिंग चिल्ड्रेन कहते हैं : " डिग्रनेस अलाउन्स, डिग्रनेस अलाउन्स, गिव मी मोर डिग्रनेस अलाउन्स, गिव मी मोर डिग्रनेस अलाउन्स।" दैट चाइल्ड इज वीपिंग। इस बजट में जो कुछ हो सकता है वह उनके लिये किया जा रहा है। लेकिन वह इसी प्रकार से है जैसे कि वह मुर्गी जो सोने का प्रंडा देती थी। लेकिन सोने के अंडे के लिये मुर्गी को नहीं मारना चाहिये। थर्ड क्लास के जो यात्री हैं उन के लिये जो मुर्गी सोने का अंडा देती है उस को खत्म न किया जाये।

उन को सुविधा पहुंचाई जाय मगर फिर भी आदिवासी क्षेत्रों में, खंडवा से दोहाद तक रेलवे जरूर होनी चाहिये ।

श्री गहमरी (गाजीपुर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सदन में फेअर्स ऐंड फ्रेट्स अर्थात् किराये और भाड़े की वृद्धि की बाबत घोर असन्तोष पैदा हो गया है । कुछ लोगों ने अकाट्य प्रमाण दिये हैं इस बात के कि किराये में और फ्रेट में वृद्धि नहीं होनी चाहिये । साथ साथ सदन का एक भी मेम्बर ऐसा नहीं रहा जो अपने क्षेत्र में रेलवे लाइनों का जाल बिछाना नहीं चाहता हो । एक भी ऐसा आदमी नहीं है जो डिअरनेस अलाउंस देने के पक्ष में न हो । एक भी ऐसा आदमी नहीं है जो यह नहीं चाहता कि जो कैजुअल सूबर्स हैं उन्हें परमनेन्ट पोस्ट न दी जाये और उन की तन्खाह में तरक्की न की जाये । हम सब को मालूम है और हम इस बात से चकित हैं कि अभी हाल ही में जब श्री जगजीवन राम ने टेम्पोरैरी बजट पेश किया था कुछ महीनों के लिये तो उस में करीब १३ करोड़ से ज्यादा की सप्लर्स बचत दिखलाई गई थी । असन्तोष हम को इसी कारण हुआ कि हम लोग इस बात के लिये तैयार नहीं थे कि जब सन् १९६१-६२ का बजटसप्लर्स दिखलाया गया है तब हम और ज्यादा टैक्सेशन क्यों करें । लेकिन जब हमारे सदन के माननीय सदस्य गौर से देखेंगे तो इस बात को मानेंगे कि हम लोगों ने जो डिअरनेस अलाउंस दिया है वह रिट्रास्पेक्टिव एफ़ेक्ट से दिया है, और जब हम सब की यह इच्छा है कि रेलवे लाइनों का विस्तार बढ़ाना चाहिये तो ऐसी हालत में हम को गम्भीरता से सोचना पड़ेगा कि हम को कहीं न कहीं से खर्चा लाना ही होगा । कर्जा के रूप में लिया जाए या टैक्स में वृद्धि की जाए इसके अलावा और कोई दूसरी गुंजाइश नहीं है ।

श्री प्रिय गुप्त (कटिहार) : अफसरों की तनखाह कम की जाए ।

श्री गहमरी : तो सवाल यह है कि खर्चा हम लोग कम कर नहीं सकते, जो छोटे तबके के कर्मचारी हैं वह अभी खुद परेशान हैं । उनको और भी ज्यादा तनखाह देने की जरूरत है और उनका महंगाई भत्ता और भी बढ़ाने की जरूरत है । उनकी मांगें जायज हैं । चाहे आप रेलवे फेयर बढ़ावें या न बढ़ावें, चाहे आप माल भाड़ा बढ़ावें, या न बढ़ावें, मगर महंगाई भत्ता आपको बढ़ाना पड़ेगा ।

सदन के मेम्बरान इस बात को जानते हैं कि महंगाई दिन प्रति दिन बढ़ती चली जा रही है । किसी नगरी में जिन चीजों को कोई पूछने वाला नहीं था आज उनका मूल्य बहुत बढ़ गया है । उदाहरण के लिए टमाटर दो आने सेर बिकता था । आज एक रुपये सेर टमाटर नहीं मिलता । डेढ़ रुपए सेर भी अच्छा टमाटर नहीं मिलता । इधर दो साल से कोई टैक्स नहीं बढ़ा है लेकिन महंगाई कम नहीं हुई । तो जैसा कि हमारे कुछ लायक दोस्तों ने बतलाया कि हम एक विशस सरकिल में चल रहे हैं । और जैसे ही रेल के किरायों और भाड़ों में वृद्धि होगी महंगाई भत्ते के लिये फिर मांग होगी । मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि चाहे आप रेल के किरायों और भाड़ों में वृद्धि करें या न करें महंगाई की मांग दूसरे साल होगी क्योंकि महंगाई को हम रोक नहीं पा रहे हैं ।

तो सभी मेम्बरों से मैं यह बात कहूंगा कि हमको इस के लिए कोई गुंजाइश करनी चाहिए । हमको इस पर भी सोचना है कि क्या हमें रेलवे को चलाना है । और मुल्कों में भी रेलों को कम चलाने पर विचार हो रहा है । यह कोई हमारे मुल्क की ही बात नहीं है । अमरीका और इंगलैंड में भी गम्भीरता से सोचा जा रहा है कि रेलवे को बढ़ाया जाए या कम किया जाए, और लाइनों को बिछाया जाए या लाइनों को कम किया जाए । आज इस बात को दुनिया

[श्री गहमरी]

के बड़े-बड़े लोग भी सोचने के लिए मजबूर हो रहे हैं। रेलवे के खर्च का काइसिस कोई हमारे मुल्क के लिए ही नवीन नहीं है। यह काइसिस आज सारे संसार में है। ऐसी परिस्थिति में आपको और हमको सोचना है, ईमानदारी और गम्भीरता से सोचना है। हमको अपने को रेलवे मिनिस्टर की पोजीशन में रखना है और हम ईमानदारी से इस बात को सोचें कि क्या हम इस बजट से कोई बेहतर बजट बना सकते हैं। क्या हम ऐसा बजट बना सकते हैं कि सदन के हर मेम्बर को कांस्टोड्यून्सों में रेल की पटरी का जाल बिछ जाए, कर्मचारियों का महंगाई भत्ता बढ़ जाए और किरायों और भाड़ों में भी कोई वृद्धि न हो। अगर कोई ऐसी बात हो तो इस बजट को फौरन वापस में लेना चाहिए और उस बात को मान लेनी चाहिए। तो मैं उन माननीय सदस्यों से अपील करूंगा कि जो इस बजट को व्हेमेंटली क्रिटिसाइज करते हैं, कि वे कोई ऐसा सुझाव दें।

यह रेल मंत्री नए आए हैं। इनको यह पोर्टफोलियो नया दिया गया है। इसलिए पिछले कामों के लिए उन पर नुक्ताचीनी नहीं की जा सकती। मगर आयन्दा के लिए तो हम लोग आशा कर सकते हैं और हो सकता है कि अगले वर्ष कुछ गुंजाइश हो सके। यह किराया जब हर साल बढ़ सकता है तो उसे कम भो किया जा सकता है।

हम लोग चाहेंगे कि रेलवे में कुछ बुराइयां हैं उनको दूर कर दिया जाये। नेता लोग जनता में प्रचार करें और उनका मारेल ऊंचा उठाएं ताकि कोई बगैर टिकट गाड़ी में न चले। जो रेलवे के एसोसिएशन हैं वह यह भी कोशिश करें कि रेलवे के कर्मचारी घूस न लें। अगर ऐसा हो तो रेलवे में घूस लेना और करप्शन बन्द हो जाए।

जो माल लोग भेजते हैं वह सही सलामत नहीं पहुंचता। जूते जो भेजे जाते हैं उन में से जूते निकाल लिए जाते हैं और उनकी जगह बोरियों में ईटें पत्थर भर दिए जाते हैं। चाहे इस काम को देश की पबलिक करती हो या रेलवे के कर्मचारी करते हों, इस में करोड़ों रूपये का लास रेलवे विभाग को देना पड़ता है। तो अगर ये बातें बन्द हो जाएं तो अगले साल हम रेलवे मंत्री महोदय से प्रार्थना कर सकते हैं कि जो रेल के किराए और भाड़े में वृद्धि हुई है उसे घटाया जाए क्योंकि जो किराया बढ़ा सकता है वह घटा भी सकता है। लेकिन मौजूदा हालत में हमारे लिए कोई और रास्ता नहीं है। या तो हम कर्जालें या हम किराए और भाड़े में वृद्धि करें यह आवश्यक हो जाता है। कोई भी आदमी रेलवे मिनिस्टर होना पसन्द नहीं करेगा अगर उसको बार बार रेलों के किरायों और भाड़ों में वृद्धि करनी पड़े। हम समझते हैं कि उन के लिए यह कोई आनंद की बात नहीं होगी। जब लोग मजबूर होते हैं तो इन चीजों में वृद्धि करते हैं और इस बात को भी हम लोग समझते हैं कि जब मजबूरी होती तो इस बात को हमें मानना पड़ेगा।

यह भी हम कह देना चाहते हैं कि इस वृद्धि की आवश्यकता नहीं थी। वृद्धि की आवश्यकता कतई न हो अगर करप्शन बन्द हो जाए।

इन बातों को कर के मैं इस तरफ और आगे नहीं बढ़ना चाहता। इस सदन का रिवाज हो गया है कि हर आदमी अपने क्षेत्र की बात कहता है, इसलिए मैं भी अपने क्षेत्र की कुछ बातें आपके सामने रखना चाहता हूं।

मेरे क्षेत्र में एक शटिल गाड़ी बक्सर से बनारस जाती है। ३६५ दिन में एक भी ऐसा दिन नहीं होता कि यह गाड़ी निर्धारित समय से सात सात और आठ आठ घंटे लेट न जाती

हो । यह गाड़ी जो चलती है तो कभी कभी पांच मील पर जाकर इसका इंजन खराब हो जाता है और जब तक मुगलसराय या दानापुर से इंजन नहीं आता है तब तक गाड़ी वहीं खड़ी रहती है । यह गाड़ी खास कर कचहरी के लोगों के लिए चलायी जाती है । लेकिन इसके लेट हो जाने के कारण दो दो सौ आदमी पड़े रहते हैं । और उन के केसेज डिस्मिस हो जाते हैं डिफाल्ट में और इन लिटिगेंट्स को दस, पन्द्रह, बीस रुपया का नुकसान हो जाता है ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि गाजीपुर जिला पूरब का जिला है और बहुत गरीब जिला है । यहां के लिए जो गाड़ी जाती है उसके बारे में सदन में बार बार लोगों ने कहा है कि उस के लिए गंगा जी पर रेल पुल बना दिया जाए और उसको मऊ से कनेक्ट कर दिया जाए तो पब्लिक को बड़ी आसानी होगी । यह पुल न होने का यह परिणाम होता है कि जो लोग कलकत्ता या हाबड़ा से आते हैं उनको मऊ या आजमगढ़ जाने के लिये बनारस से वूम कर जाना पड़ता है ।

दूसरा प्वाइंट यह है कि मिलिटरी प्वाइंट आफ व्यू से भी इस पुल का बनना जरूरी है इस लिए कि मुगलसराय बहुत बड़ा यार्ड बन रहा है । उसको लड़ाई के जमाने में किसी क्षण बम्बार्ड किया जा सकता है । उस दशा में और कोई रास्ता नहीं रहेगा जब तक कि मऊ से हो कर तारीघाट से गाजीपुर का मेल नहीं हो जाता । पहले शास्त्री जी ने इस के बारे में आश्वासन दिया था, और बाद में बाबू जगजीवन रामजी भी वहां गए थे । और इस बारे में कई हजार रुपया भी खर्च हो चुका है मगर आज तक वह स्कीम मैटीरियलाइज नहीं हुई । उसकी तरफ आपका ध्यान नहीं गया । मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह इस पर ध्यान दें और अगर कोई गुंजाइश हो सके तो वह गाजीपुर को तारीघाट से कनेक्ट करने के लिए गंगा पर रेल पुल बनाने की व्यवस्था करें ।

श्री कमल नयन बजाज : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवेज ने पिछले १० वर्षों के अन्दर काफी प्रगति की है । रेलवे के इंजन, डिब्बे और दूसरा बहुत सा जरूरी सामान जो हमको चाहिए वह सारा का सारा करीब करीब अब हमारे देश में बनने लग गया है । माल ढोने के लिए सहूलियतें दी गई हैं । यात्रियों के लिए सुविधायें भी की गई हैं । नये मोदाम बनाये गये हैं और स्टेशनों को भी बड़ा किया गया है । बरसात और धूप से लोगों को बचाने के लिए शैड्स आदि का भी काफी इंतजाम किया गया है । आरामगृह रिटायरिंग रूम्स आदि का भी प्रबन्ध बहुत जगह धीरे धीरे बढ़ाया जा रहा है । पंखों आदि की व्यवस्था रेलगाड़ियों में हो रही है । यह सब बड़ी खुशी की बात है और इस के लिये हम को गर्व भी है । लेकिन सोचने की बात यह है कि यह सारी सुविधाएं जो आज हम रेलवेज के लिए प्राप्त कर रहे हैं और जनता को दे रहे हैं उस के लिए हमें क्या कीमत चुकानी पड़ रही है ? यदि वह कीमत जरूरत से ज्यादा हो तो उस पर हमको गौर से सोचना होगा । जिन बातों की वजह से खर्च में विशेष हम को हानि होती है उन को दूर करने का प्रयत्न हमको करना होगा ।

हमारी दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्दर रेलवेज के ऊपर जितनी जिम्मेदारी थी या जो एक लक्ष्य बनाया गया था कि कितना माल उसको ढोना चाहिए उस से करीब ७०—८० लाख टन माल हमारी रेलवेज कम ढो पायी है । कम से कम दूसरी पंचवर्षीय योजना के आखिरी वर्ष में उसने इतना माल कम ढो पाया जिसको कि हम तीसरी पंचवर्षीय

[श्री कमल नयन बजाज]

योजना के पहले वर्ष के अंदर करीब करीब पूरा कर पाये हैं। इसके माने यह होते हैं कि ५ वर्ष की योजना के अंदर हम एक वर्ष पिछड़े हुए हैं अर्थात् २० फीसदी लक्ष्य से कम हमारी रेलवेज माल ढो पायी हैं। यदि इसी प्रकार से हमारी तीसरी पंचवर्षीय योजना के अंदर कमी पड़ती रहे तो एक इंगित चक्र विसीयस (Vicious) सर्किल हमारे आर्थिक और औद्योगिक जीवन में जो इस प्रकार का शुरू हो गया है उसका और भी भयंकर रूप हमको भविष्य में दिखाई देगा। जिसके कि परिणामस्वरूप हमारी सारी आर्थिक और औद्योगिक व्यवस्था बिखर जायगी। उसमें हमको बहुत कुछ मुसीबतें उठानी पड़ेंगी। “रेलवेज आर दी लाइफ लाइन ऑफ ए नेशन”। यदि हम अपनी पंचवर्षीय योजनाओं को अच्छी तरह से परिपूर्ण करना चाहते हैं तो रेलवेज के लिए जो कुछ भी लक्ष्य निर्धारित किया गया हो और दूसरे क्षेत्रों के लिए भी मैं यही चीज कहूंगा कि जो लक्ष्य हमने उनके लिए निर्धारित किये हों उनसे कम से कम २० या २५ परसेंट अधिक रक्खें। जितना ढोने का लक्ष्य हो यदि उससे २०—२५ प्रतिशत अधिक अपना लक्ष्य रक्खेंगे बढ़ा कर अपना लक्ष्य रक्खेंगे तो किसी हालत में भी, १०—१५ फीसदी अगर हम लक्ष्य से गिर भी गये तो भी उस हालत में कुछ विशेष नुकसान नहीं होगा। मान लीजिये कि देश ने तीसरी पंचवर्षीय योजना में एक लक्ष्य बनाया और देश यदि उस योजना के निर्धारित लक्ष्य से ५—७ फीसदी आगे बढ़ जाता है तो ऐसी हालत में यदि हम २०—२५ फीसदी ज्यादा रक्खेंगे तो उसको भी समावेश करने की हमारे में शक्ति होगी अन्यथा उसका भी हम समावेश नहीं कर सकेंगे।

रेलवेज के निम्न श्रेणी के कर्मचारियों के वास्ते महंगाई भत्ता जो बढ़ा दिया गया है, यह अत्यन्त आवश्यक था जीवन मान जिस तरीके से बढ़ता चला जा रहा है, खर्चा जिस तरह से बढ़ रहा है उसको देखते हुए रेलवेज ने उनको महंगाई भत्ते में वृद्धि देकर राहत पहुंचाने का यत्न किया है वह बड़ी खुशी की बात है और हमें इसका आनन्द भी है। यह चीज शायद और भी जल्दी होनी चाहिए थी। उसको करने में हमसे देरी हुई। खैर देर से ही सही हमने उसे कर दिया यह बड़ा अच्छा हुआ। लेकिन इसके लिए किराये में जो हम वृद्धि कर रहे हैं मुझे उसके बारे में अवश्य कुछ निवेदन करना है। अब यह तो निर्दिवाद है कि इस कमी को हमें किसी न किसी तरीके से पूरा करना होगा। लेकिन किराये में वृद्धि करने से पहले हमें जो दूसरे इलाज सुलभ हों उनके द्वारा इस कमी को दूर करने की हमें कोशिश होनी चाहिए।

आज रेलवेज के अंदर जो माल खरीदा जाता है उसकी खरीद पर क्या खर्च होता है और वाकई उस पर खर्च कितना होना चाहिए, जितनी निगरानी इस पर होनी चाहिए वह आज रेलवे के जिम्मेदार अफसरान द्वारा नहीं रक्खी जा रही है। आज रेलवेज के लिए माल खरीदने पर जो खर्चा होता है और उसके अंदर जितनी बर्बादी होती है उस बर्बादी को यदि बचाया जा सके तो बहुत कुछ वेस्टेज हम होने से रोक सकते हैं और उससे लाखों, करोड़ों रुपये की बचत हम रेलवेज के लिए कर सकते हैं।

हमारी रेलगाड़ियां जिस तेजी से जाती हैं उसमें यदि हम १० फीसदी तेजी और बढ़ा दें और जोकि ऐक्सपर्ट्स और इंजीनियर्स की सलाह से ही किया जाना चाहिए तो हम काफी खर्च में बचत ला सकेंगे। इस बारे में मैंने भी कई इंजीनियर्स से बातचीत की है और उनका खयाल है कि ट्रेनों की स्पीड और अधिक बढ़ाने की गुंजाइश है। ट्रेनों की स्पीड यदि हम बढ़ा सकें तो इतना ही नहीं होगा कि इससे यात्रियों के लिए सुविधा हो जायगी और वह

अपने-अपने स्थानों पर जल्दी पहुंच सकेंगे बल्कि रेलों के चलाने में आने वाले खर्च में कमी होगी, कोयला कम जलेगा और हमारा जो रेलवे का स्टाफ है उसको उतने घंटों की पगार कम देनी पड़ेगी। इसके साथ ही साथ हम अपने रेलवे ट्रैक पर दस फीसदी अधिक रेलगाड़ियां ले जा सकेंगे। उसकी माइलेज भी अपेक्षाकृत अधिक बढ़ जायगी। इस तरह के और अन्य सभी संभव उपाय करने के बाद जिनसे कि रेलवेज को अधिक एफिशिएंट बना सकें उस सबके बाद भी यदि किरायों में वृद्धि आवश्यक महसूस हो फिर लाचार होकर और बहुत दुःख के साथ हमें वह वृद्धि करनी चाहिए यदि उसको किये वगैर छूटकारा नहीं है। ऐसा हमें महसूस करना चाहिए लेकिन किस तरह का वातावरण अभी दिखाई दे रहा है उसके अंदर यह आत्मविश्वास हमको नहीं हो पाता है। अब या तो हमारे जो बड़े-बड़े अफसरान या मंत्री लोग हैं वह इस बात को समझ नहीं पा रहे हैं या इसको कार्यरूप में परिणित नहीं कर पा रहे हैं जिसकी कि वजह से इन खर्चों के अंदर कुछ बचत की जा सके।

आज बगैर टिकट रेल में सफर करने वालों की तादाद भी काफी बढ़ रही है। मैंने कुछ जगहों पर ऐसा देखा है और मेरे ध्यान में यह बात आई है और मैं समझता हूँ कि आप लोग भी इसको जानते होंगे कि जहां पर जिले का हेडक्वार्टर है या कोई व्यापारिक बड़ा स्थान है वहां पर आने जाने के लिए आस पास के स्टेशनों से जो लोग अक्सर जाने के आदी होते हैं उनको टिकट न लें इस प्रकार का आदेश या संकेत रेल कर्मचारियों की तरफ से दे दिया जाता है। जहां उनको टिकट न लेने का आदेश दिया जाता है वहां उनको यह भी बतला दिया जाता है कि कहां से उनको अंदर आना है और कहां से बाहर जाना है। इस तरह की सारी व्यवस्था उनके लिए रेल कर्मचारियों द्वारा कर दी जाती है। उनको समय समय पर दंड भी दिया जाता है। कभी-कभी उनसे दंड भी वसूल किया जाता है लेकिन रिश्वत और दंड दोनों मिला कर भी उसको इतना फायदा हो जाता है जिससे कि वह इस चीज के वास्ते ऐतराज नहीं करता। आज रेलवेज में जितनी भी कुरीतियां आ गई हैं...

डा० मा० श्री० अणे (नागपुर): करप्शन की एक ही लाइन की बात है या सब लाइंस के लिए आप कह रहे हैं ?

श्री कमल नयन बजाज : अब मैं सब जगह के लिए तो नहीं कह सकता लेकिन तीन, चार जगहों का अनुभव मुझे है। अब मैं इस अवसर पर उनका नाम नहीं लेना चाहता लेकिन यदि उसके लिए आप किसी तरह की जांच पड़ताल कराना चाहें तो मैं उस जांच में आपकी मदद कर सकता हूँ क्योंकि मुझे पता है कि सैकड़ों लोग रोजाना हमारी ट्रेनों में बिना टिकट के सफर करते हैं और इसमें स्टेशन का स्टाफ मिला रहता है।

इतना ही नहीं, रेलवे के कर्मचारियों और स्थानीय लोगों से यह जान कर बड़ा दुख होता है कि जब तक निर्धारित रकम न दी जाये, कई स्टेशनों पर तबादला नहीं हो सकता है। इसका कारण यह है कि रेलवे कर्मचारियों में इस बात का अन्दाजा है कि अमुक स्टेशन पर इतनी ऊपर की आमदनी होगी और उस स्टेशन पर तबादला करते वक्त आफिसर लोग उस रकम का हिस्सा लेते हैं। इस तरह की बातें कहते हुए दुख होता है, लेकिन हम देखते हैं कि इस भ्रष्टाचार के कारण रेलवे के कर्मचारियों में नैतिकता का स्तर गिरता जा रहा है और उनमें नैतिकता का जो असर होना चाहिए, वह कम होता जा रहा है।

हमको स्वयं घूमने और रेलवे कर्मचारियों से बात-चीत करने का मौका मिलता है। वे लोग बड़े दुख की अवस्था में कहते हैं कि इस तरह का करप्शन विभाग में फैला हुआ है।

[श्री कमल नयन बगाज]

इसके अलावा रेलवे विभाग में नेपाटिज्म और फेवरिटिज्म भी काफी तादाद में बताया जाता है। मेरी खुद की जानकारी इस बारे में नहीं है, लेकिन आम चर्चा यह है कि अगर इस विषय में एक सरसरी तौर पर जांच कराई जाये कि हजार, पंद्रह सौ एए से ऊपर पगारदार अफसरों के कितने रिश्तेदार रेलवे में नौकर हैं, तो मालूम होगा कि रेलवे विभाग में नेपाटिज्म है या नहीं और अगर है, तो कितनी मात्रा में। अगर नहीं है, तो यह बड़ी खुशी की बात है, लेकिन इस बारे में आम जनता में जो चर्चा हो रही है, वह बड़ी डीमारे-लाइजिंग है। अगर जनता को स्पष्ट रूप से यह बता दिया जाये कि इस प्रकार के प्रसंग बहुत कम हैं और उनकी तादाद इतनी नहीं है कि उनको डरने की दरकार हो, तो मैं समझता हूँ कि रेलवे में हमारा मोरल इम्प्रूव हो सकेगा और विश्वास बढ़ जायगा।

आज देश में कोयला लाने-ले जाने के लिए रेलवे की जो शक्ति होनी चाहिए, वह नहीं है। वह कम पड़ रही है और इसके परिणामस्वरूप हमारे औद्योगिक विकास में काफी तकलीफ पहुंच रही है। कई कारखाने ऐसे हैं, जो अपनी पूरी शक्ति, कैपैसिटी, के अनुसार काम नहीं कर रहे हैं और कई बन्द भी हो रहे हैं काफी समय के लिए। ऐसी हालत में रेलवे मंत्रालय को मिनिस्ट्री आफ इंडस्ट्रीज के साथ मिल कर ऐसी व्यवस्था करनी चाहिए कि जो प्रदेश कोयले से काफी दूर पड़ते हैं, उनमें उद्योगों को बिजली से चलाने का प्रयत्न किया जाये और इस उद्देश्य से उनको सहूलियत से और कम ब्याज पर कर्ज दिये जायें। इस प्रकार कोयले की आवश्यकता को कम किया जा सकता है।

जहां तक सवर्जन रेलवेज का सम्बन्ध है, अगर बम्बई और कलकत्ता जैसे शहरों में, जहां ट्रैफिक की मुश्किलतात रूढ़ हो गई हैं, अंडरग्राउंड रेलवे बनाने के लिए व्यवस्था न की गई, तो भविष्य में यह सवाल और भी मुश्किल हो जायगा। अगर आगे चल कर अंडरग्राउंड रेलवे बनानी पड़ी, तो उस समय खर्च भी ज्यादा होगा और मुश्किलता भी ज्यादा पेश आयेंगी। अगर अभी से इस काम को हाथ में लें, तो ज्यादा आसानी से और कम खर्च पर इसका प्रबन्ध किया जा सकेगा और ज्यादा लाभ होगा।

रेलवेज में भी बिजली से काम लिया जा सकता है। जिस तरह बम्बई से कुछ स्टेशनों तक बिजली से ट्रेन्ज चलती हैं, उसी तरह अगर अहमदाबाद से बम्बई और बम्बई से मुसावर्क तक के ट्रैक पर बिजली कर दी जाये, तो कोयले की बचत के अलावा रेलवेज में तेजी भी लाई जा सकती है और दूसरे कई फायदे हो सकते हैं।

राजस्थान इतना बड़ा प्रदेश है, लेकिन उस सारे प्रदेश में बड़ी लाइन का उपयोग सिर्फ बीच में से जाने के लिए ही होता है और जयपुर, जोधपुर, बीकानेर, अजमेर और उदयपुर जैसे बड़े शहरों में कहीं बड़ी लाइन नहीं है। इसलिए अगर कम से कम सवाई माधोपुर से जयपुर तक, जो कि करीब अस्सी मील का ही टुकड़ा है, बड़ी लाइन डाल दी जाये, तो इस पिछड़े हुए प्रदेश को आगे ले जाने में काफी मदद मिल सकती है।

मुझे कई और बातें भी कहनी थीं, लेकिन जितना समय दिया गया है, उसमें और कुछ नहीं कहा जा सकता है। इसलिए आपको धन्यवाद दे कर मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

श्री बालकृष्णन् (कोहलपट्टी) : आय-व्ययक की चर्चा करने से पूर्व मैं माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान चलती हुई रेलगाड़ियों में आर्ये दिन होने वाली चोरी, डकैतियों तथा इसी प्रकार की अन्य घटनाओं की ओर आकर्षित करता हूँ। जनता इनमें बहुत ही चिंतित एवं परेशान है। अतः इन चलती

हुई रेलगाड़ियों में यात्रियों की सुरक्षा के लिये कदम उठाये जाने चाहियें। वरना इससे रेलों की आय पर प्रभाव पड़ेगा।

रेलों में किराये तथा भाड़े की वृद्धि करने से उन्हें आय होती है अतः इस वर्ष किराये तथा भाड़े में वृद्धि करने का निश्चय किया गया है। वैसे देखा जाये तो अन्य देशों की अपेक्षा हमारे यहां रेलों के किराये कुछ कम ही हैं अर्थात् इंग्लैंड में २५ नये पैसे प्रति मील किराया है जबकि हमारे यहां प्रथम श्रेणी का किराया केवल १० नये पैसे प्रति मील ही है। हमारे यहां रेलों की कई श्रेणियां हैं। मेरा सुझाव है कि द्वितीय श्रेणी को बिल्कुल ही समाप्त कर देना चाहिये।

आजकल सड़क परिवहन तथा रेलों में प्रतियोगिता चल रही है। माल भेजने के मामले में लारी और ट्रक बड़ी आसानी और जल्दी से मिल जाते हैं। यही कारण है कि सड़क परिवहन जनता में अधिक लोकप्रिय होता जा रहा है। इसलिये भाड़ा बढ़ाने से पहले सड़क परिवहन से स्पर्धा का विचार कर लेना चाहिये। तीसरे दर्जे के यात्री प्रथम श्रेणी के यात्रियों की अपेक्षा रेलों को अधिक आय कराते हैं। इसलिये तीसरे दर्जे के यात्रियों को किराये में कुछ छूट दी जानी चाहिये।

आजकल खाद्यान्नों का मूल्य बहुत अधिक है और यदि भाड़ा बढ़ा दिया गया तो उनका मूल्य और भी बढ़ जायेगा। अतः खाद्यान्न को बढ़ी हुई दरों से छूट मिलनी चाहिये। हालांकि रेलें स्टेशनों की स्थिति सुधारने के लिये भरसक प्रयत्न कर रही हैं लेकिन मद्रास राज्य में ही बहुत से स्टेशन ऐसे हैं जिनकी स्थिति काफी शोचनीय है। इसलिये मेरा निवेदन है कि मद्रास राज्य के कुछ स्टेशनों पर शौचालयों और स्नानग्रहों जैसे आधारभूत सुविधाओं की व्यवस्था की जानी चाहिये।

राजापलयम रेलवे स्टेशन पर एक ऊपरी पुल बनाना चाहिये। वरना वहां दुर्घटना होने की संभावना है। यह एक औद्योगिक नगर है। तम्बरम-बिल्लपुरम् लाइन पर बिजली से रेल चलाने के कार्य की गति बढ़ाई जानी चाहिये क्योंकि पिछले १० वर्षों से यह मामला खटाई में पड़ा हुआ है। साथ ही तीसरी योजना की अवधि में उस क्षेत्र में अधिक रेलवे लाइनें बनानी चाहियें। और नहीं तो कम से कम मनमदुरै-विधुनगर रेलवे लाइन को तो पूरा कर देना चाहिये।

श्री मे० क० कुमारन (चिरयिन्कील) : मेरा निवेदन है कि किराया और भाड़ा बढ़ाने के प्रस्ताव पर पुनर्विचार किया जाना चाहिये। कम से कम खाद्यान्नों को बढ़ी दरों से छूट दी जानी चाहिये।

द्वितीय लोक सभा की लोकसेवा समिति ने अपने ४०वें प्रतिवेदन में आय-व्ययक बनाने और व्यय पर यंत्रण संबंधी बातों के बारे में अपने विचार व्यक्त किये हैं और कुछ सिफारिशों की हैं लेकिन वे अभी तक क्रियान्वित नहीं की गई हैं। उस समिति के एक प्रतिवेदन में यह रहस्योद्घाटन किया गया है कि ऊंचे अधिकारी भी अनियमितता, भ्रष्टाचार एवं कर्तव्य की उपेक्षा से नहीं बचे हैं।

रेलवे मंत्रालय ने इस समिति के ३३वें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों को भी क्रियान्वित नहीं किया है। ऐसे अनेक उदाहरण हैं जिनमें ऊंचे अधिकारी कदाचारी के अपराधी पाये गये हैं परन्तु उनके विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की गई है। रेलवे सुरक्षा बल भी भ्रष्टाचार से मुक्त नहीं है। प्रशासन को इस संबंध में गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिये।

दक्षिण में अधिक रेलवे लाइनें बनानी चाहियें। तिरुनेवेली-केप-त्रिवेन्द्रम, एरणाकुलम अलेप्पी-क्विलोन और तेल्लीचेरी-मैसूर लाइनों का निर्माण बहुत आवश्यक है। इस प्रकार केरल राज्य की जनता की बहुत सी शिकायतें दूर हो जायेंगी।

श्री मे० क० कुमारन]

रेलवे आय-व्ययक में केरल राज्य में कुछ ऊपरी पुल आदि बनाने के लिये व्यवस्था की गई है। निश्चय ही यह अच्छी बात है और इसके लिये मंत्रालय को हम बधाई देते हैं।

अन्त में मेरा एक सुझाव और भी है कि क्विलौन-त्रिवेन्द्रम सेक्शन में पेरुनकुजी हाल्ट को एक प्लैग स्टेशन बना देना चाहिये। आशा है कि रेलवे मंत्री मेरी इस प्रार्थना पर ध्यान देंगे।

श्री शिवनारायण (वांसी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बड़ा अनुग्रहीत हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। रेलवे विभाग हमारे देश की एकता का एक सूत्र है। भारत सरकार के जितने भी विभाग हैं रेलवे विभाग उनमें सबसे प्रमुख विभाग है। रेलवे विभाग हम को खाना, कपड़ा और रहने को मकान इन तीनों चीजों की व्यवस्था करने में सहायक है। मैं छोटी छोटी बातों की शिकायत नहीं करना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि इन नये मंत्री ने जिन्होंने कि चार्ज लिया है उनको हम अवसर दें और उनकी कार्य-प्रणाली का निरीक्षण करें। पांच साल का समय हम लोगों को मिला है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री को ऐसे सुझाव दें जिससे कि हमारे देश का कल्याण हो। मैं अपने जम्मू व काश्मीर के मित्रों से सहमत हूँ कि जैसा आज हमारे देश का वायुमंडल है उसमें केप कौमरिन से लेकर जम्मू काश्मीर तक को रेल के एक सूत्र में बांध देना चाहिये।

मैं बोर्डर जिले का रहने वाला हूँ। मैं गोरखपुर और नेपाल के इलाके के आसपास से आने वाला हूँ। नेपाल हमारे पड़ोस में है। मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि उस इलाके में रेल की सिंगिल लाइन है। अब लखनऊ से सिलीगुड़ी जो हमारी मेल ट्रेन जाती है उस सिंगिल लाइन को अगर डबल लाइन कर दिया जाय तो बड़ी सुविधा रहेगी और उससे ऐक्सीडेंट्स कम होने की संभावना है। ऐक्सीडेंट्स सिंगिल लाइन होने के नाते होते हैं। कई वर्ष की बात है कि मुंडेरवा जो कि हमारा एक स्टेशन है उस पर एक गाड़ी खड़ी थी और एक दूसरी ट्रेन आकर उससे लड़ गई। अब इस तरह के ऐक्सीडेंट्स रेल कर्मचारियों के असावधानीवश हो जाते हैं। रेलवे विभाग को इस बारे में सतर्कता बर्तनी चाहिये कि ऐसा न होने पाये।

जहां तक रेलवे विभाग में भ्रष्टाचार का सवाल है तो इससे कोई इंकार नहीं कर सकता है कि उसमें करप्शन नहीं है। अब मैं यह नहीं कहता कि हर आदमी उसका बेईमान है। हर एक जगह अच्छे और बुरे आदमी आपको मिलेंगे। लेकिन करप्शन की जो शिकायत है वह बिलकुल बजा है। बिना टिकट यात्रा करने में रेलवे के कर्मचारियों का हाथ रहता है। उनके सहयोग से लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं और वे कर्मचारी नाजायज तौर पर पैसा कमाते हैं। अक्सर ऐसा भी देखा जाता है कि यदि कोई ईमानदार रेल कर्मचारी बिना टिकट सफर करने वालों को चैक करता है तो उसको मारा पीटा भी जाता है। अब यह मानी हुई बात है कि हमारी समाज व सोसाइटी में एक कमी और कमजोरी है जिस कारण से यह चीज होती है।

मैं अपने रेल मंत्री से चाहूंगा कि जो मेल ट्रेन लखनऊ से सिलीगुड़ी को जाती है उस सिंगिल लाइन को डबल लाइन कर दिया जाय। मैं अभी ४ अप्रैल से १४ अप्रैल के बीच कानपुर में था तो वहां के नागरिकों ने मुझ से अपील की थी कि मैं उनके इस सन्देश और प्रार्थना को आप तक पहुंचा दूं कि वह मेल ट्रेन कानपुर से स्टार्ट की जाये, जैसा कि पहले वह चला करती थी। ऐसा न होने के कारण व्यापारियों को बड़ा घाटा होता है। जैसा कि एक मित्र ने कहा, टमाटर एक, डेढ़ रुपया सेर मिल रहे हैं। कानपुर के लोगों का अनुरोध है कि अगर यह मेल ट्रेन कानपुर से लखनऊ जाये, तो उनको सुविधा होगी और सरकार को भी इनकम होगी।

थर्ड क्लास का किराया जो बढ़ाया गया है, वह असहनीय है, क्योंकि गवर्नमेंट को ज्यादा इनकम थर्ड क्लास के पैसेंजर्स से होती है। अगर रेलवेज को दस करोड़ रुपये की इनकम हो, तो करीब सात आठ करोड़ रुपये की इनकम थर्ड क्लास के पैसेंजर्स से होती है। गवर्नमेंट किराया भले ही बढ़ाये, लेकिन जरूरत इस बात की है कि जैसे फारेन कंट्रीज में होता है, हर एक पैसेंजर को सीट मिलनी चाहिये। हिन्दुस्तान में थर्ड क्लास के पैसेंजर्स को बोरों की तरह भर दिया जाता है। उनको ब्लेक-होल या काल कोठरी की तरह से ही डिब्बों में भर दिया जाता है। परिणाम यह होता है कि उन को बहुत परेशानी होती है, उनकी जेब काट ली जाती है और रास्ते में उनकी बड़ी दुर्गति होती है। गाड़ियों में पानी नहीं होता है। अगर वे लैवेटरी में जायें, तो वहां दिक्कत होती है। डिब्बों में उनका दम घुटने लगता है।

मेले के दिनों में तो और भी अधिक परेशानी होती है। उत्तर प्रदेश में बहराइच और अयोध्या में मेला लगता है। उस जमाने में इतनी कशमकश होती है और लोगों को इतनी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है कि जिसका वर्णन नहीं किया जा सकता। मैं रेल मंत्री से दरखास्त करता हूँ कि वह मेले के दिनों में एक आध स्पेशल ट्रेन चलाने की व्यवस्था कर दें। बच्चों के लिये कनसेशन दिया जाना चाहिये। और रिटर्न टिकट को पहले की तरह फिर से इन्ट्रोड्यूस कर दिया जाये।

ट्रेनों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता है। हम देखते हैं कि आम तौर पर थर्ड क्लास के पैसेंजर्स के लिये कम स्पेस होती है। आजकल फर्स्ट क्लास और एयर कन्डीशन्ड डिब्बे लगे होते हैं और उनके अलावा मिलिटरी को रिजर्वेशन होती है। इसलिये गवर्नमेंट को हर एक ट्रेन में थर्ड क्लास के डिब्बे बढ़ाने चाहिये। थर्ड क्लास के पैसेंजर्स से ज्यादा इनकम होती है। इसलिये उनकी यह शिकायत बजा है कि उनके साथ एक किस्म का अन्याय होता है। कमाऊ पूत तो सबको प्यारा होता है। थर्ड क्लास का पैसेंजर तो इस रेलवे विभाग का कमाऊ पूत है और उससे ज्ययदा इनकम होती है। फर्स्ट क्लास और एयर-कन्डीशन्ड डिब्बों में तो कम लोग जाते हैं। उनमें गवर्नर या दूसरे बड़े बड़े लोग जाते हैं। कमाऊ पूत तो थर्ड क्लास पैसेंजर है। इसलिये यह मुनासिब है कि थर्ड क्लास के पैसेंजर्स की तरफ ज्यादा अटेंशन पे की जाये और उनको रिलीफ दिया जाये।

आज तो हर एक आदमी ट्रेन पर चलने लगा है। विरोधी दल के माननीय सदस्य कहते हैं कि इस देश में किसी को कोई सुभोता नहीं है। हम कहना चाहते हैं कि हम काम कर रहे हैं, हमें आगे बढ़ने दिया जाय और हमारी टांग न खींची जाय, बल्कि हमारा पीठ ठोंकी जाय। नए रेल-मंत्री आयें हैं। उनको प्रोत्साहित किया जाना चाहिये। माननीय मंत्री यह आश्वासन दें कि जिन स्थानों पर रेल नहीं है, वहां रेल पहुंचाई जायेगी—आज नहीं तो कल, लेकिन रेलों की सुविधा देश के कोने कोने में उपलब्ध की जायेगी।

सन् १९६० में रेलवे विभाग में स्ट्राइक हुई थी। लखनऊ के वर्कर्स के बारे में मैं ने कई चिट्ठियां लिखीं, जिन के जवाब भी मुझ को मिले। वहां पर दो आदमी निकाल दिये गये। वे बर दि लीडर्ज। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब बाकी लोगों को माफ कर दिया गया, तो फिर लीडर्ज ने क्या गुनाह किया है? या तो जो यूनियन्स कायम हैं, उन को खत्म कर दिया जाय और सब कुछ आर्थि हारियों के हाथ में रहे, नहीं तो यूनियन्स को काम करने का मौका दिया जाय। आज अधिकारियों का राज है। वे सब को दबाते हैं। यह एक खुला नक्शा है। यह कोई भेद की बात नहीं है। इस को खुली एन्क्वायरी होनी चाहिये। जैसा कि काश्मीर के माननीय मित्र ने कहा है, इस विषय में एक कमीशन नियुक्त किया जाये और पूरी ओपन इन्क्वायरी की जानी चाहिये, क्योंकि हमारा एक डेमोक्रेटिक सेटअप है। हम कोई डिक्टेटरियल गवर्नमेंट नहीं चला रहे हैं। नेहरू जी के नेतृत्व में यह गवर्नमेंट सारे संसार को शांति का सन्देश दे रही

[श्री शिव नारायण]

है। इस देशको जनता भी उससे आशा रखती है। हमारी पब्लिक ढीली नहीं है, वह सचेत है।

आपोजीशन के मित्र लोग बड़ी बातें करते हैं मैं किसी से एक कदम भी पीछे नहीं हूँ। मैं कर्टसी में एक इंच भी किसी से पीछे नहीं हूँ। मैं कंधे से कंधा मिला कर साथ चलने केलिये अग्रसर हूँ। मैं चाहता हूँ कि सब इस काम में सहयोग करें। वही गवर्नमेंट सब से स्ट्रांग है, जिसकी आपोजीशन स्ट्रांग होती है। टुडे दि गवर्नमेंट इज ब्रोक हियर। इसको वजह यह है कि आपोजीशन बोक है। पिछले जो आपोजीशन के लोडर थे, वे सब आज आउट आफ दि पिक्ट्यर हैं। बम्बई का इलेक्शन हमारे सामने है।

मैं रेल मंत्री से कहना चाहता हूँ कि हम उनके साथ हैं। हम उनके दाहिने खड़े हैं और हम उनकी मदद करेंगे। इस वक्त करप्शन वगैरहकी जो शिकायतें हैं, उनको दूर करेंगे और इस मुल्कको आगे ले जाने केलिये एकत्रित होंगे। रेलवे विभाग सारे देशकी एकता में सबसे बड़ा सहायक है। उसीके कारण काश्मीर और उत्तराखंडके लोग दोतीनदिनमें मद्रास पहुंच जाते हैं। इसके बावजूद कहा जाता है कि कुछ नहीं हो रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि “एकश्चन्द्रः तमोहन्ति न च तारागणोऽपि च” अर्थात् एक चन्द्रमाही तमको नाश करता है। ऐसा सपूत, ऐसा त्यागी और तपस्वी आज हमारा प्रधान मंत्री है, जिसके ऊपर सारी दुनियाको नज़र लगी हुई है, जो दुनियाको शान्ति का सन्देश दे रहा है। मैं आपोजीशन वालोंसे पूछता हूँ कि उनमें ऐसे लोग कितने हैं। हमारे मिनिस्टर साहब नए नए आये हैं। अभी कल उन्होंने चार्ज लिया है। शायद कोई फ़ायल उन्होंने अभी देखी भी न हो कि कौन सी फ़ाइल कहां है। यू शुड गिव दि मॅनटाइम। लंट हिम प्रोसीड विद दि वर्क। महीनेके बाद देखिएगा कि स्वर्ण सिंह साहब क्या करते हैं।

म यह भी निवेदन करूंगा कि बहुतसे छोटे छोटे पुल हैं, जहां बाढ़के ज़मानेमें पानी एकत्रित हो जाता है, जिससे बड़ी तकलीफ होती, बाढ़ आ जाती है, रेलें उलट जाती हैं और नुकसान हो जाता है। रेल मंत्री महोदयको उस तरफ़ ध्यान देना चाहिये।

हम तो ज़रूर बात ही करेंगे। यह तो गैलरीज़ में बैठे हुए हमारे आफिसर्स, रेलवे विभागके बड़े बड़े कर्मचारियों, एक्सपर्ट्सकी ड्यूटी है कि वे देखें कि मेम्बरान ने जो प्वायंट आउट किया है, उसकी हम छान-बीन करें। मुझ याद है कि डा० भगवानदास ने एक लेख लिखा था कि १९५७ में स्वराज्य मिलनेके बाद हमको क्या काम करना चाहिये और कैसे अपनेको ऊंचा उठाना चाहिये। अगर हमारा मोरल ऊंचा रहेगा तो हमारे कर्मचारियोंका भी रहेगा।

हमने पिछले वर्षोंमें देशमें एकता पैदा करनेकी कोशिशकी है। रेल विभाग देशके सब भागोंको एक सूत्रमें बांधता है। लेकिन मैं माननीय मंत्रीका ध्यान इस बातकी तरफ़ दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे विभागमें जो ४५ या ७० रुपये पानेवाले छोटे छोटे कर्मचारी हैं, उनको दबाया जा रहा है। मैं चाहता हूँ कि सबको समभावसे, एक नज़रसे देखा जाये। कहा गया है कि जमा बड़नेको चाहिये, छोटनको उत्पात। गलती छंटे करते हैं, क्षमा बड़े करते हैं। मिनिस्टर और अधिकारी लोग बड़ हैं। उनको छोटोंको माफ़ कर देना चाहिये।

श्री झाड़ी (बिहार) : उत्पादन छोट नहीं, बड़े करते हैं।

श्री शिव नारायण : जब वे मोके पर जायें, तो वे उनको बतायें कि उनकी क्या कमी है।

अन्त में मैं उन हरिजन बच्चों के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ, जो हाई स्कूल या इन्टर पास हैं, जिन्होंने तीन-तीन बरस से दरखास्त दीं, जो रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन का इम्तहान देने बम्बई भी हो आए हैं, लेकिन वे अभी तक खाली घूम रहे हैं और उनको कोई जगह अभी तक नहीं दी गई है। जिन लड़कों को इन्टरव्यू के लिये उत्तर प्रदेश से बम्बई बुलाया गया, उनको न लिया जाय, जो यह डिपार्टमेंट को कमजोरी है। यह सरकार स्वर्ण सिंह की गलती नहीं है। यह जो डिपार्टमेंट को मशोनरो को गलती है और उसको ठीक करना चाहिये। हम तो मिनिस्टर साहब से कहेंगे कि इन गड़बड़ियों को ठीक करना चाहिये।

मैं श्रीमान का बड़ा अनुग्रहोत्त हूँ कि आप ने मुझे इस डिस्कशन में बोलने का समय दिया। मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

†डा० एरिा (नामनिर्देशित—उत्तर पूर्व सीमान्त प्रदेश) : हमारे आसाम क्षेत्र में रेलवे मंत्रो ने जो कार्य किया है मैं उसके लिये उन्हें बधाई देता हूँ। रेलवे मंत्रालय ने ब्रह्मपुत्र नदी पर पुल बनाकर ऐजा कार्य किया है जिस पर हम गर्व कर सकते हैं। मेरा निवेदन है कि उत्तरी लखीमपुर से जोनाई तक को रेलवे लाइन नेफा क्षेत्र में पासोघाट तक बढ़ाई जानी चाहिये। उसके महत्व को देखते हुए संचार के साधनों के मामले में उसको और विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये। डिब्रूगढ़ से पाण्डु तक आज कल एक ही एक्सप्रेस गाड़ी चलती है जिसके कारण वहां की जनता को काफी कठिनाई उठानी पड़ती है अतः मेरा निवेदन है कि वहां एक और जनता एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाये। बाराउनी प्लेटफार्म पर कुछ और सुविधाओं की व्यवस्था की जाय। तीसरे दर्जे के डिब्बों में बहुत भोड़ चलती है। साथ ही एक डिब्ब में एक ही टट्टी होती है। लेकिन मेरा निवेदन है कि भोड़ को समस्या को क्षमतापूर्वक हल किया जाय। प्रथम श्रेणी के 'सोने वाले डिब्बे' में आने जाने का रास्ता एक ही है और रास्ते में सामान इकट्ठा हो जाने के कारण निकलना मुश्किल हो जाता है अतः इस प्रबन्ध को ठीक करने के लिये कुछ न कुछ अवश्य किया जाना चाहिये। नागा क्षेत्र में सुरक्षा की अधिक व्यवस्था की जानी चाहिये।

†श्री ज० रा० मेहता (पाली) : यह देख कर निराशा होती है कि हमारी रेलों का विकास देश के औद्योगिक तथा आर्थिक विकास के समानुपात से नहीं हुआ। जिसके फलस्वरूप वे हमारी बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकी हैं। यह एक गम्भीर बात है। कोयले के लाने और ले जाने में जो गम्भीर संकट आ पड़ा था वह इस बात का एक उदाहरण है। कमी की यह समस्या एक गम्भीर बात है जिसकी जांच होनी चाहिये। उनकी क्षमता को बढ़ाने के प्रयत्न किये जाने चाहिये जिससे संकट के समय किसी प्रकार की अड़चन उत्पन्न न हो। मुझे आशा है कि रेलों को जितने धन की आवश्यकता है वह उन्हें दिया जायेगा तथा देश की आवश्यकताओं को ध्यान में रख कर योजना आयोग रेलों के लिये योजना तैयार करेंगे। मेरा निवेदन है कि रेलवे प्रशासन द्वारा तथ्यों को जिस ढंग से पेश किया गया है वह नौकरशाही ढंग का एक नमूना है। हमारे प्रश्नकारियों ने तथ्यों को इस प्रकार से पेश करने का तरीका अपना लिया है जितने बराबर तथ्यों को प्रश्नों के रूप में दिखाया जाता है। तथ्यों को अधिक यथार्थवाद के दृष्टिकोण से पेश किया जाना चाहिये।

सभी प्रोर से यह मांग की गई है कि रेलवे प्रशासन की जांच करने के लिये एक आयोग की नियुक्ति की जानी चाहिये। लेकिन मेरा सुझाव है कि यह अच्छी बात होगी यदि उस आयोग में कुछ व्यक्ति बाहर से लिय जायें जिनका रेलों से कोई सम्बन्ध न हो।

[श्री ज० रा० मेहता]

आजकल रेलवे के मुख्य निरीक्षक किसी दूसरे मंत्रालय के अधीन हैं मेरा सुझाव है कि उन्हें रेलवे मंत्रालय के अधीन रखा जाना चाहिये । इससे लाभ ही होगा ।

श्री बागड़ी : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिये खड़ा हुआ हूँ, और मैं यह अर्ज करने के लिये खड़ा हुआ हूँ कि रेलवे मंत्री को यह बजट वापस ले लेना चाहिये । यह बजट हिन्दुस्तान को अत्राम के हित का बजट नहीं है । अगर कल्याण की दृष्टिकोण से देखा जाय तो इस बजट में कोई ऐसी बात नहीं जिससे इस देश का कल्याण हो । रेलों का काम सिर्फ किराया कमाना ही नहीं बल्कि रेलों का काम देश की उन्नति दिलाना होता है । लेकिन हमारी रेलों में हमारे देश में उन्नति के बजाय दूसरी तीन चीजें बढ़ाई हैं । पहली तो है एक्सिडेंट्स की बढ़ोतरी, दूसरी है भ्रष्टाचार की बढ़ोतरी और तीसरी है किराये की बढ़ोतरी । मैं समझ नहीं पाता कि इन तीनों चीजों के बढ़ने के बाद कैसे कहा जा सकता है कि यह देश का कल्याणकारी विभाग है और इसने देश का कल्याण हो रहा है । एक्सिडेंट्स करके जनता को मौत के मुंह में पहुंचाना, भ्रष्टाचार को बढ़ा कर देश को तबाही की तरफ ले जाना और किराया बढ़ा कर अनार्की की तरफ ले जाना अगर देश को तरक्की की तरफ ले जाना है तो रेलवे का मोहकमा सब से ज्यादा तरक्की देने वाला मोहकमा है वर्ना नहीं ।

सब से पहले आप शोचिय कि कितना भ्रष्टाचार है । सरकार की तरफ से और सरकार के कर्मचारियों की तरफ से । दोनों तरफ से मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि किसान खेती करता है । जब उस का अनाज अनाज से बाहर जाता है तो रेलवे स्टेशन का स्टेशन मास्टर ब्यापारी लोगों से ५०० ६० की रैगन रिश्वत ले कर रैगन देता है और मैनेजर और बड़े बड़े अधिकारी हैं उन में कोई कोई तो हजारों और कोई कोई लाखों रुपयों को रिश्वत लेते हैं वर्ना भारत के अन्नदाता का, किसानों का अनाज उन्हें और चना वगैरह मद्रास और अहमदाबाद तक नहीं पहुंच सकता । पता नहीं यह कौन सा कानून है और रैगनों को देने का क्या सिस्टम है । इस तरह से हमारे यहां भ्रष्टाचार अन्नदातों की ओर से और सरकारी कर्मचारियों की ओर से चलता है और सरकार के अयोग से चलता है । यह कोई छिपी हुई बात नहीं है । हर स्टेशन पर होने वाली यह आम बात है ।

दूसरी बात आप किरायों के अन्दर देखिये । सरकार के छोटे कर्मचारियों के द्वारा इस में भ्रष्टाचार होता है । आज पुलिस वाले रहते हैं । पुलिस वाले आम तौर पर लोगों को विधाउट टिकट ले जाने वाले हैं । वे लोगों को अपने साथ डिब्बों में बिठाते हैं । उन को विधाउट टिकट ले जाते हैं और आधा किराया लेते हैं । हिसार से दिल्ली तक यह चंज होता है । सारे पंजाब में और सारे पंजाब में ही नहीं, सारे हिन्दुस्तान में इस तरह से चलता है । इस के लिये कोई कदम अब तक नहीं उठाया गया है ।

दूसरी बात जो भ्रष्टाचार की है वह यह है कि जो आम जनता का माल बुक किया जाता है, उस में सरकारी कर्मचारी, रेलवे कर्मचारी बीच में निकाल कर खा जाते हैं और कह देते हैं कि माल चोरी हो गया । चोरी जब हो गई तो मामला अदम सबूत में दाखिल दफतर हो जाता है । इस तरीके से कितना पवित्र महकमा लोगों में बदनाम किया जाता है । इस और सारे देश में लोगों का विश्वास इस से उठता जा रहा है ।

इसके बाद मैं एक्सिडेंट्स के बारे में अर्ज करना चाहता हूँ । अगर कोई आदमी रात को गाड़ी से सफर करे तो सोने की जगह तो दरकिनार, और कुछ कर सके या न कर सके, लेकिन जिस आदमी ने किराया दिया है उसके लिये पैर रखने की जगह तो होनी चाहिये ।

अगर कोई आदमी इस लिये गिर जाय कि उसको पैर रखने की जगह नहीं, अगर इस लिये गिर जाय कि उसको हाथ पकड़ कर चलना पड़ा क्योंकि गाड़ों में बैठी की जगह नहीं, तो इसका जिम्मेदार कौन हो सकता है ? इसकी जिम्मेदार सरकार है । यह ऐक्स्टेंडेंस नहीं है । इसको कत्ल समझिये । महकमा रेलवे ने कत्ल किया । पहले लोगों को बुलावा दिया फिर कत्ल किया । आज इस तरह से देश के अन्दर आम तौर से हो रहा है । इसलिये थर्ड क्लास का किराया बढ़ाना मैं समझता हूँ कि किराया बढ़ाना नहीं, लोगों के ऊपर जबर है, यह एक किस्म का जबरिया है । अखिर किस आधार पर उन का किराया बढ़ाया जाय ? कौनसी फैसिलिटीज उनको दी गई हैं जिनके आधार पर यह किराया बढ़ाया जाय ?

मुझे इस बात से दुःख होता है कि तीसरे दर्जे का किराया बढ़ाया गया है और यह किराया गांधी का नाम लेने वाली सरकार ने बढ़ाया है । गांधी जी हमेशा तीसरे दर्जे से सफर करते थे और कहते थे कि तीसरे दर्जे के मुसाफिर के साथ बड़ा अन्याय होता है । आज उस से भी बड़ा अन्याय उन गांधी के भक्तों पर गांधी की कही जाने वाली सरकार कर रही है । इस से गांधी जी की आत्मा को कष्ट होता होगा । इस नाते मैं कहूँगा कि इस बढ़ोतरी को वापस ले लेना चाहिए ।

कायदे कानून की बात जो कुछ हो, पर मैं रेलवे मंत्री से कहूँगा कि जो भी सदस्य बोले हैं चाहे वे ट्रेजरी बैचेज की तरफ वाले हों या अपोजीशन की तरफ के, सब ने इस बजट की आलोचना की है । एक तरफ का यह भी अपनाया गया कि पहले तारंग को गयी और उसके बाद उसकी आलोचना की गयी । मैं कहता हूँ कि उन लोगों ने जिन्होंने इस बजट की आलोचना की है, उनमें इतने इखलाक की जरूरत है कि वे इस बजट को नामंजूर कर दें ।

तीसरी बात मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि यह बार बार कहा जाता है कि किस प्रकार रेलों ने तरक्की की है । लेकिन मैं कहता हूँ कि आप लोग सोचिए कि रेलों ने किस तरह की तरक्की की है । जो तीन बातें मैंने बताई उनमें जरूर तरक्की की है । चौथी बात और मैं आप से कहना चाहता हूँ । हिसार से बस दिल्ली को साढ़े चार घंटे में पहुंचाती है । लेकिन इस साइंस के जमाने में जब कि रेलों ने इतनी तरक्की कर ली है, रेल हिसार से दिल्ली तक साढ़े दस घंटे में पहुंचाती है । और कोई जरिया पहुंचने का नहीं है । यह हरियाणा का इलाका है जिसमें होकर भाखरा नहर गयी है । इस से वहां की जमीन सैराव होगी और वहां ज्यादा अन्न पैदा होगा और सिनअतें खुलेंगी । लेकिन वहां के लिए छोटी लाइन है जिस पर बड़ी गाड़ी नहीं चल सकती और वहां के लिए कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं चलती । यही बातें हैं जिनसे जनता के दिमाग में असन्तोष पैदा होता है । हरियाणा के लिए कोई चौड़ी पटरी नहीं डाली गयी और न वहां के लिए कोई एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाती है । इसका मतलब यह है कि हरियाणा की जनता के साथ द्वेष की नीति बरती जाती है ।

श्री इकबाल सिंह (फ़ीरोजपुर) : पंजाब में एक जो नई लाइन बनी है वह हरियाणा में झझर-गोहाना लाइन बनी है ।

श्री बागड़ी : वह सिर्फ एक लाइन बनी है जो कि न बनने के बराबर है । कोई एक्सप्रेस गाड़ी दिल्ली से हिसार या सिरसा को नहीं जाती है ।

अगर मिलिटरी प्वाइंट आफ व्यू से देखा जाए तो आपको पता चलेगा कि सरहदों की बरफ सारी फौजें हिसार, सिरसा, भटिंडा होकर जाती हैं । इसलिए भी यहां बड़ी लाइन का होना जरूरी है ।

इसके बाद मैं यह अर्ज करूंगा कि हमारे रेलवे मंत्री साहब नए हैं और इसलिए पुरानी बातों के लिए जिम्मेदार नहीं हैं । इनको पुराने भ्रष्टाचार बगैरह के लिए जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता । मगर मैं चाहता हूं कि अगर यह उसको कम न कर सकें तो कम से कम बढ़ने तो न दें ।

इसके अलावा मैं आपके मारफत यह अर्ज करूंगा कि थर्ड क्लास का जो किराया बढ़ाया गया है इसको बिल्कुल हटाया जाए क्योंकि अगर ऐसा नहीं किया गया तो यह नेशनल इतिहास में एक काला धब्बा रहेगा कि गांधी जी की जनता पर गांधी के भक्तों ने वगैर सहूलियतें बढ़ाए किराया बढ़ा दिया ।

श्री पु० र० पटेल (पाटन) : यद्यपि रेलवे अपनी सफलताओं के लिये श्रेय की पात्र है । तो भी कुछ छोटी छोटी बातें हैं जिनकी ओर उन्हें अधिक ध्यान देना चाहिये ।

महसाना जिले में हरिज स्टेशन पर कोई प्लेटफार्म नहीं है । प्लेटफार्म के अलावा वहां पर एक माल के शेड के बनाने का काम भी शुरू किया जाना चाहिये ।

वारेटा और टिम्बा के बीच एकरेल मोटर गाड़ी चलानी चाहिये ।

गाड़ियों की रफ्तार बहुत ही कम हो गई है । पाटन—महसाना विभाग पर गाड़ियों की रफ्तार अवश्य बढ़ानी चाहिये ।

तीसरे दर्जे में ५० मील तक की यात्रा पर किराये में कोई वृद्धि नहीं होनी चाहिये । मैं चाहता हूं कि गाड़ियों की रफ्तार बढ़ायी जाये ।

जहां तक किराये बढ़ाने का प्रश्न है मैं इसका समर्थन करता हूं, तथापि मेरे विचार से ५० मील से कम यात्रा करने वाले तृतीय श्रेणी के यात्रियों को इस वृद्धि से मुक्ति दी जानी चाहिये ।

रेलवे प्रशासन ने १.३६ करोड़ रुपये हजाने के रूप में दिये हैं इससे यह ज्ञात होता है कि एक वर्ष के अन्दर ६२,२५५ पार्सल खोये गये हैं रेलवे प्रशासन को चाहिये कि वे इस मामले में सतर्कता बरतें इसी प्रकार २१ लाख रुपये उन पार्सलों के हजाने के रूप में दिये गये हैं जो कि रेलवे प्रशासन को सौंपे जाने के उपरांत खोये गये हैं ।

यदि हम लोक लेखा समिति द्वारा की गयी सिफारिशों पर गौर करें और उनको क्रियान्वित करने में सक्रियता प्रदर्शन करें तो हम बहुत बड़ी राशि बचा सकेंगे और तब तीसरे दर्जे का किराया बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं रहेगी । वस्तुतः जब तक रेलवे तीसरे दर्जे के मुनफिरों की सुविधाओं की चिन्ता नहीं करती है तब तक उसे किराया बढ़ाने का कोई अधिकार नहीं है ।

श्री दे० शि० पाटिल (यवतमाल): उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि हिन्दी में भाषण देने का मेरा यह पहला मौका है इसलिए मैं आपके द्वारा सदन से यह प्रार्थना करना चाहूंगा कि अगर कहीं मेरे भाषण में कुछ त्रुटि रह जाय तो वह मुझे माफ करेंगे।

सन् ६०-६१ में रेलवेज में जो काम हुआ और सन् ६१-६२ में जो प्रगति हुई या हो रही है उसके लिए मैं इस मंत्रालय को बधाई देता हूँ। सन् ६१-६२ में रेलवेज के निर्माण और विस्तार के बारे में जो काम हुआ उसको अगर देखा जाय तो पता चलेगा कि उसके पीछे कोई निर्धारित नीति नहीं है। उसके पीछे कोई निर्धारित नीति रही ऐसा मुझे नहीं दिखाई देता है। इस दौरान अर्थात् सन् ६०-६१ में बहुत सी नई लाइनें खोली गईं। कुल ३३०.६१ किलोमीटर लम्बी लाइनें डाली गईं। सन् १९४० में जो लाइनें उखाड़ दी गई थीं वे अब फिर से यातायात के लिए चालू कर दी गई हैं। मेरा सुझाव है कि रेल, निर्माण और विस्तार के लिए एक निर्धारित नीति हो और कम से कम जो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स हैं उनको बड़ी लाइन से जोड़ा जाय।

रिपोर्ट को अगर देखा जाय तो मालूम होगा कि हर जगह बहुत सी नई लाइनें खोली गईं और जो लाइन उखाड़ी गई थी वह अब फिर से शुरू कर दी गई है। लेकिन हम बहुत अभागे लोग हैं कि जो लाइन हमको दी गई थी वह वापिस ले ली गई और वह बंद कर दी गई। तीस साल पहले दारुल से पुसद तक एक छोटी लाइन डाली गई थी जोकि सन् १९४० में उखाड़ दी गई। दूसरी लाइंस जोकि उखाड़ दी गई थीं फिर चालू कर दी गईं लेकिन यह लाइन चालू नहीं हुई। यह जो भाग है दारुल से पुसद तक का वह काफी कपास पैदा करने वाला भाग है। अगर ऐंकेज उत्पादन को देखा जाय तो वहां का उत्पादन हिन्दुस्तान के अन्य स्थानों के उत्पादन की अपेक्षा अधिक होता है। कपास की पैदावार के लिए वह भाग बहुत मशहूर है।

माहुर करके एक तीर्थ क्षेत्र है वहां भारत से तीर्थ यात्री आते रहते हैं। मैं नहीं जानता कि यह लाइन फिर से क्यों नहीं चालू की गई। कहा जाता है कि वहां की जो इनक्वायरी कमेटी थी उसने वह लाइन फिर से शुरू न करने के लिए कुछ कहा था। लेकिन उस वक्त की पोजीशन अलग थी और आज की वहां की परिस्थिति बिल्कुल अलग है। मैं आपके जरिए मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि यह जो लाइन उखाड़ दी गई है और जहां पर कि पुल हैं, सब सामान है और रेलवे स्टेज हैं खाली पटरी डालने की जरूरत है उसको फिर से चालू कर दिया जाय अर्थात् दारुल से पुसद तक लाइन चालू करने की वहां के लोगों की मांग है।

मैं आपके जरिए मंत्री महोदय से यह निवेदन करता हूँ कि इसको पुनः चालू किया जाय।

दूसरी बात यह है कि यवतमाल एक बहुत बड़ा शहर है और वहां बहुत से बड़े-बड़े उद्योग भी हैं लेकिन यवतमाल से मुक्तिजापुर तक जाने वाली छोटी रेलगाड़ी कब अपने इंस्टी-नेशन पर पहुंचेगी इसका कुछ पता नहीं रहता है। उसको रफ्तार बहुत ही धीमी रहती है। उसकी रफ्तार का अंदाज आप इसी से लगा सकते हैं कि कुछ किसानों ने इस यवतमाल से मुक्तिजापुर को जाने वाली रेलगाड़ी के साथ अपनी शर्त लगाई थी कि देखें गाड़ी पहले पहुंचती है कि उनकी बैलगाड़ी। एक तरफ तो रेल चली और उसी के साथ २ बैलगाड़ी भी चली तो बैलगाड़ी आगे जाती थी। ऐसी हालत इस गाड़ी की है। इसके कारण यवतमाल जिले के विकास में बहुत दिक्कत आती है।

[श्री दे० शि० प.टिल]

इसलिए मैं सुझाव रखता हूँ कि यवतमाल-मुर्तीजापुर की छोटो लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाये ।

तीसरी क्लास के यात्रियों के लिए बहुत मुगीबत आती है और उनके लिए इस सदन में भी ज्यादा रेलों और डिब्बों की मांग की गई है। कलकत्ता से वाया नागपुर जो गाड़ी बम्बई को जाती है, उसके तीसरे दर्जे में बहुत भीड़ होती है। इसलिए अगर कलकत्ता से वाया नागपुर बम्बई जाने वाली एक थंड क्लास की जनता एक्सप्रेस गाड़ी शुरू की जाये, तो यात्रियों को सुविधा होगी ।

यदि देखा जाये, तो आज गाड़ी में चार क्लासिज पाई जाती हैं, जैसे, एयर-कन्डीशन्ड, फर्स्ट क्लास, सेकंड क्लास और थंड क्लास। लेकिन इनके अतिरिक्त एक फोर्थ क्लास भी है, जिसमें वे लोग आते हैं, जो थंड क्लास का टिकट लेते हैं, लेकिन उनको कभी भी बठने या खड़ा रहने के लिए भी जगह नहीं मिलती। इसलिए मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि हर एक गाड़ी के साथ ज्यादा से ज्यादा थंड क्लास के डिब्बे जोड़े जायें और तीसरी क्लास की एक्सप्रेस जनता गाड़ियां शुरू की जायें ।

मैं आपके द्वारा मंत्री महोदय का ध्यान इस तरफ भी दिलाना चाहता हूँ कि रेल निर्माण बहोने के कारण विदर्भ के विकास में गति नहीं आई है। मुझे आशा है कि वह इस ओर ध्यान देंगे ।

भ्रष्टाचार और रेलवे अधिकारियों के द्वारा यात्रियों के प्रति असभ्य वर्तन वर्गैरह की बहुत शिकायतें सुनी जाती हैं। यात्रियों की यह इच्छा है और मेरी रिक्वेस्ट है, कि अधिकारियों के द्वारा जो असभ्य वर्तन किया जाता है, जिसके बड़ा से उदाहरण दिये जा सकते हैं, कम से कम वह बन्द होना चाहिए ।

इस वर्ष के रेलवे के बजट में किरायों और माल के भड़े में वृद्धि का जो प्रस्ताव रखा गया है, उसका एक कारण रेलवे विभाग की आय बढ़ाना बताया गया है। यह ठीक है कि विकासोन्मुख राष्ट्रों में कर-वृद्धि करनी पड़ती है, लेकिन इस सम्बन्ध में स्थिति यह है कि निर्धन जनता और मध्यम श्रेणी के यात्रियों पर उसका भार अधिक पड़ता है और अधिक धनिक वर्गों के लिए किराये में वृद्धि का कोई मूल्य नहीं रहता है, क्योंकि वे लोग अधिक द्रुतगामी वाहनों का प्रयोग करते हैं। इस अवस्था में यह आवश्यक है कि किराये में वृद्धि के अनुरूप तीसरे दर्जे के यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधाओं भी प्रदान की जायें ।

जहां तक टक्सेशन का सम्बन्ध है, एक सवाल यह भी है कि ज्यादा किराया बढ़ाने की जरूरत है या नहीं। मैंने इस बारे में काफी अध्ययन किया है और मैं समझता हूँ कि इसकी जरूरत पड़ेगी, लेकिन साथ ही साथ लोगों को दी जाने वाली सुविधाओं को भी बढ़ाने की कोशिश करनी पड़ेगी। यह भी तय करना पड़ेगा कि तीसरी क्लास के तीसरे दर्जे का किराया आगे कभी भी नहीं बढ़ाया जायगा। यह भी देखना पड़ेगा कि कहीं रेलवे का किराया बढ़ने से मोटर का किराया भी न बढ़ जाये। इस बात को आशंका है कि रेलवे का तीसरी क्लास का किराया बढ़ाया गया, तो इस वजह से मोटर का भी किराया बढ़ जायगा ।

यह विनती करके मैं भारी समाप्त करता हूँ। वर्तमान रेलवे पंजी, सरदार स्वर्ण सिंह, वे एक कुशल और योग्य प्रशासक की कति अर्जित को है। मैं आशा करता हूँ कि वह सामान्य जनता के लिए इस परिवहन को महंगा नहीं होने देंगे ।

†श्री श० ना० चतुर्वेदी : (फिरोजाबाद) : अध्यक्ष महोदय—

श्री राम सेवक यादव (बाराबंकी) : माननीय सदस्य तो उत्तर प्रदेश से आते हैं। वह हिन्दी में बोलें।

†श्री श० ना० चतुर्वेदी : मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ, इसी लिये मैं अंग्रेजी में बोल रहा हूँ। वास्तव में हिन्दी को डिमांड दूसरे प्रान्तों से आना चाहिये। मैं चाहता हूँ कि उनमें हिन्दी के प्रति आस्था बढ़े। हमारे लिये यह ज्यादा शोभनीय है कि बजाये इसके कि हम उनपर हिन्दी लायें। इसलिये मैं अंग्रेजी में ही बोलने का साहस कर रहा हूँ।

रेलवे मंत्रालय ने जो श्वेत पत्र प्रस्तुत किया है बहुत प्रभावशाली है उससे ज्ञात होता है कि रेलवे ने दूतरो योजना के दौरान देश को बढ़ाती हुई मांग को पूरा किया है।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मद्रास में पूरे डिब्बे बनाने का कारखाना हमारे देश के लिये गर्व की वस्तु है। मुझे इस बात में प्रसन्नता है कि रेलवे छोटे पैमाने के उद्योगों को खरीद के मामले में प्राथमिकता प्रदान कर रही है। कार्य प्रवर्तन एवं कुशलता के देशनांक से यह ज्ञात हुआ है कि यद्यपि रेलवे उपकरणों में तीन प्रतिशत की वृद्धि हुई है तथापि रेलवे द्वारा भार वहन में १७ प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

तथापि इतना सब होने पर भी रेलवे सामान्य जनता में लोकप्रियता प्राप्त नहीं कर सकी है। जहां तक उनकी सुख सुविधाओं तथा उनके प्रति होने वाले सरकारी कर्मचारियों के व्यवहार का प्रश्न है रेलवे जनता को शुभेच्छाये प्राप्त नहीं कर सकी है।

तीसरे दर्जे के डिब्बों में अब भी बहुत भीड़ भाड़ रहती है और वहां खड़े होने पर भी स्थान कठिनता से ही प्राप्त होता है। रेलवे कर्मचारी जनता को सहायता करने के स्थान में घुसखाने को तैयार रहते हैं।

यद्यपि कुछ रेलों में नये डिब्बे या नयी चीजें लगायी गयी हैं तथापि उनका संवारण उचित तरीके से नहीं होता है इससे रेलवे में पाखाने गंदे रहते हैं तथा डिब्बों से बदबू आती है।

रेलों में जो कूलर दिये गये हैं उन में से आधे खराब रहते हैं।

कई रेलवे फाटकों पर बसों तथा बैलगाड़ियों को घंटों खड़ा रहना पड़ता है कभी कभी तो गाड़ी वालों को केवल फाटक खुलवाने के लिये घुस देनी होती है इन बातों की ओर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिये। जब ऊपरी पुल बनाने की बात उठती है तो यह कहा जाता है कि नगरपालिका को इसका व्यय देना होगा जब रेलवे इतना लाभ कमा रही है तो क्या कारण है कि उसका कुछ अंश ऊपरी पुलों के बनाने में व्यय नहीं करती है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र की आगरा-बाह लाइन केवल इस आघार पर उखाड़ डाली गयी कि उस से मुनाफा नहीं हो रहा है, वास्तविकता यह थी कि उस लाइन में स्टेशन इत्यादि न होने के कारण यात्रियों का पैसा कर्मचारियों की जेब में जाता था।

†मूल अंग्रेजी में

अतः मैं रेलवे मंत्रालय से यह अनुरोध करता हूँ कि वे इस पर पुनः विचार करें और जैसे कई अन्य लाइनें जिन्हें पहिले उखाड़ दिया गया था बाद में लगा दी गयीं। ठीक इसी प्रकार इस रेलवे लाइन को भी पुनः बिछाया जाये।

श्री ह० च० सौय (सिंहभूम) : पिछले सत्र में भी और इस बार भी कई माननीय सदस्यों ने रेलवे मंत्री का ध्यान कैज्युअल लेबर की ओर खींचा है। मैं भी इसी सवाल पर जोर देना चाहता हूँ। असल में कैज्युअल लेबर का सवाल बहुत बड़ा सवाल है और करीब डेढ़ लाख लोग बतौर कैज्युअल लेबरर्स के काम कर रहे हैं। इस लेबर के बारे में पिछली पे कमिशन ने सुझाया था कि यह लेबर किस तरह का काम कर रही है, क्या परमानेंट नेचर का काम कर रही है या वाकई में कैज्युअल नेचर का काम कर रही है, इस बात का ध्यान रख कर इसकी जांच की जानी चाहिये। इस तरह का सुझाव उस पे कमिशन ने दिया था। मगर मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि रेल मंत्री जी ने इस सुझाव पर कोई कार्रवाई नहीं की है।

आप जरा सोचें कि रेलवे में कितने बड़े पमाने पर विकास कार्य चल रहे हैं और उन में कैज्युअल लेबर लगी हुई है। परमानेंट कर्मचारी जो रेलवे के हैं, उन के मकाबले में बहुत ही बुरी हालत में वह काम कर रही है। जब नई रेलवे लाइनें बिछाई जाती हैं, जंगलात में, पहाड़ों में, उनको गर्मी में झुलसना पड़ता है और सर्दियों में ठिठुरना पड़ता है। बरसात के दिनों में भी इनको काम करना पड़ता है। मैं साउथ ईस्टर्न रेलवे की बात जानता हूँ। वहां पर कैज्युअल लेबर जो है वह पिछले दस बरस से काम कर रही है और उसको आज भी कैज्युअल लेबर ही कहा जाता है। उसकी हालत यह है कि न उसको रहने की सुविधा है और न कोई दूसरी सुविधायें। औरतों से मर्दाने लेबर का काम लिया जाता है यह भयानक अंधेर है। वे टेन्ट्स में रहते हैं। उसके बाद उन से ओवरटाइम काम भी लिया जाता है। उनमें यदि किसी तरह की कोई दुर्घटना हो जाय तो उसके लिये उनको जो कम्पेन्सेशन मिलता है वह महज नाम के लिये मिलता है। इस चीज पर काफी सदस्यों ने कई दफे सरकार का ध्यान खींचा है लेकिन पता नहीं क्या वजह है कि उनके बारे में उचित ढंग से नहीं सोचा जा रहा है और कार्रवाई नहीं की जा रही है। मैं चाहता हूँ कि इस मामले में अबिलम्ब रेलवे मिनिस्ट्री की तरफ से ध्यान बिन हो जाय।

एक बड़ी बात साउथ ईस्ट रेलवे में यह हुई है कि वहां चक्रधरपुर रेलवे डिस्ट्रिक्ट है जिस में कैज्युअल लेबरर्स की बहाली होती है। उसमें यह होता है कि हर महीने की पहली या दूसरी तारीख को बहाली होती है फिर उसी महीने की आखिरी तारीख को खत्म कर दी जाती है। फिर अगले महीने उनकी बहाली की जाती है, और वह भी घूस लेकर। इस मामले में हमने बार बार जेनरल मैनेजर, साउथ ईस्ट रेलवे को लिखा कि जांच होनी चाहिये और इस चीज को जल्दी से जल्दी बन्द किया जाना चाहिये, मगर हमें अफसोस है कि इसकी ध्यान बिन तो दूर, हम लोगों ने जो दख्खास्त दी, रेलवे के अधिकारियों ने उसका जबाब भी नहीं दिया।

मैं मानता हूँ कि रेलवे डिपार्टमेंट ने कुछ विकास के काम किये हैं और इसके लिये मैं उनकी तारीफ करता हूँ, और होनी भी चाहिये, मगर सवाल यह है कि विकास की जितनी योजनायें हम रेलवे में पूरी कर रहे हैं, उनकी ओर ध्यान

वेने में हमारे लेबरर्स का जो एक्सप्लायटेशन हो रहा है यह हमारी रेलवे के लिये बहुत शर्म की बात है ।

एक माननीय सदस्य : उनकी संख्या २ लाख से ऊपर है ।

श्री ह० च० सौय : जी हां, दो लाख से ऊपर है। मैं समझता हूँ कि यहां पर हमारा उद्देश्य तो है सोशललिस्ट पैटर्न आफ सोसायटी कायम करने का, मगर साथ ही हम यह देखते हैं कि हम एक ऐसी पिरामिड का निर्माण कर रहे हैं जिसके पीछे करोड़ों लोग तबाह हो रहे हैं। तो इस मामले में क्या किसी भी मामले में कभी देर नहीं होनी चाहिये और वाकई जांच होनी चाहिये कि यह लोग कैजुअल नेचर का काम करते हैं या नहीं। यदि कैजुअल नेचर का काम करते हैं, तो ऐसा होना चाहिये कि उन की मुश्किलों और कठिनाइयों को समझते हुए उन को जो न्यायोचित वेजेज मिलनी चाहियें वह मिलें । मैं आपको बतलाऊं कि हमारे इलाके में उनकी मासिक वेजेज ३८ ६० है । दो ६० की मिनिमम वेज भी नहीं है । आप उनकी कठिन हालत को देखिये। बिगैस्ट एम्प्लायर रेलवे है, जब उस की यह हालत है तो दूसरे महकमों के बारे में क्या कहा जा सकता है । मैं समझता हूँ कि जितनी जल्दी हो सके उन को मिनिमम वेजेज मिलनी चाहियें । परमानेंट लेबरर्स जो होते हैं उन को ७५ ६० मासिक मिलता है, इन लोगों की कठिनाइयों को देखते हुए ७५ ६० न सही लेकिन कुछ न कुछ आगे तो बढ़ना ही चाहिये ।

हमारे यहां क्लास ४ एम्प्लायीज की बहाली होती है। हमारे यहां चक्रधरपुर रेलवे डिस्ट्रिक्ट में जो इंटरब्यू बोर्ड होता है उस में एक नान आफिशियल रक्खा जाता है, लेकिन वह स्थानीय आदमी नहीं होता । वह भी स्थानीय रेलवे का अधिकारी वर्ग का होता है और कुछ रेलवे के लोग बोर्ड में होते हैं । अगर किसी असल स्थानीय आदमी की बहाली कर दें तो यह काम की बात साबित होगी । मैं रेलवे मिनिस्ट्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि लोकल इंटरब्यू बोर्ड में जब क्लास ४ के आदमियों का इंटरब्यू लिया जाता है तो उस में वास्तव में लोकल नान-आफिशियल को शामिल किया जाना चाहिये ।

मैं एक बात और बतलाऊं, और कई लोगों ने इस का जिक्र किया है, कि यहां पर वैगन्स के शार्टेज की बात होती है । हमारे इलाके में जहां इंडस्ट्रियलाइजेशन काफी तेजी से हो रहा है, आइरन ओर्स के मूवमेंट और इस तरह के दूसरे रा मैटीरियलस के मूवमेंट में काफी कठिनाई होती है । मैं जानता हूँ कि पिछले सत्र में मुझ से अधिक काबिल माननीय सदस्यों ने, विशेषकर श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने इस बात को बतलाया कि बाड़ा जामदा, चिड़िया, नौमुंडी इत्यादि आइरन ओर के इलाकों में बहुत माल पड़ा हुआ है मगर वह भेजा नहीं जा सकता है । ठेकेदार लोगों की हालत यह हो गई है कि चूंकि वे लोग माल नहीं भेज सकते हैं इसलिये उन को मजदूरों को ले आफ करना पड़ेगा और उन को छोड़ना पड़ेगा । कुछ को वे छोड़ भी रहे हैं । मैंने पिछले रेलवे बजट के जनरल डिस्कशन को देखा है । उस समय डिप्टी मिनिस्टर श्री एस० बी० रामास्वामी ने जबाब देते हुए कहा था कि वैगन्स का मैन्युफैक्चर नहीं हो सकता क्योंकि स्टील की और कोल की कमी है । चक्रधरपुर में एक वैगन्स फ़ैक्ट्री खोलने की स्कीम चल रही थी । चक्रधरपुर एक ऐसी जगह है जो कि जमशेदपुर से काफी नजदीक है और जिसमें स्टील भी मिल सकता था और कोल भी नजदीक से आ सकता

[श्री ह० च० सोय]

था। चूँकि वहाँ पर एक फैक्ट्री खुल रही है इसलिये उसके आसपास की रैयतों से कहा गया है कि वे अपनी जमीन दें। वहाँ के आसपास के जो दूसरे लोग हैं वे उस जमीन का डेवलपमेंट नहीं कर रहे हैं क्योंकि वे जानते हैं कि वहाँ वैगन्स फैक्ट्री होगी। मगर यह पता नहीं है कि अब इस प्रपोजल पर क्या हो रहा है।

एक चीज मैं और बतलाऊँ कि इस इंडस्ट्रियल इलाके में दिल्ली से, नार्थ इंडिया से रांची, जमशेदपुर और रुरकेला की ओर जाने के लिये कोई थ्रू ट्रेन नहीं है। हम लोग यह जानते हैं कि नार्थ इंडिया के दूसरे तरफ के लोग जब उबर जायेंगे, और उन को जाना चाहिये, तो उन लोगों को जाने की सुविधा नहीं है। यह बात ठीक है कि रेलवे के बड़े अधिकारी लोग एग्रोप्लेन्स और दूसरी चीजों में वहाँ चले जायेंगे मगर साधारण जनता के लोग अगर वहाँ जाना चाहें तो उन के लिये कोई सुविधा नहीं है। इसलिये मेरा अपना सुझाव रेलवे मिनिस्ट्री को यह होगा कि नार्थ इंडिया से डाइरेक्ट वाया मोगलसराय, गया राइट अपटू रांची, जमशेदपुर और रुरकेला के लिये एक थ्रू ट्रेन चलाई जाय।

आखिर में एक चीज और कह कर मैं ब्रैठ जाऊँगा। चक्रधरपुर रेलवे डिस्ट्रिक्ट की रेलों से भ्रष्ट की इतनी चोरी होती है जिसका ठिकाना नहीं है। वहाँ पर एक गैंग है ऐसे लोगों का जो चोरी के माल को बेचा करते हैं। पता नहीं जो आर की विजिलेंस आर्गेनाइजेशन रेलवे है वह क्या करती है इस मामले में। मैं चाहूँगा कि इस चीज पर विशेष तरीके से एक हाई लेवेल इन्क्वायरी, भले ही वह डिपार्टमेंटल हो, जिसमें स्थानीय एम० पी० शामिल हों, हो जानी चाहिये और यह चोरी त्रिकुल बन्द होनी चाहिये।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : अध्यक्ष महोदय, मेरी बदकिस्मती समझिये कि बजाय इसके कि मैं नये रेलवे मंत्री महोदय का स्वागत करूँ, चूँकि उन्होंने रेलों का किराया बढ़ा दिया, इसलिये उन की मूखालिफत करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। मगर मैं उन को विश्वास दिलाता हूँ कि जहाँ तक इस का सम्बन्ध है कि हमारा रेलवे डिपार्टमेंट सुचारु ढंग से चले, मैं उन को अपना सहयोग प्रदान करता हूँ।

मैंने उन की बजट तकरीर को पढ़ा और उस को काफी समझने की कोशिश की। जो किराया बढ़ाया गया उस को उन्होंने हमारे हिन्दुस्तान की तीसरी पंचवर्षीय योजना की पृष्ठभूमि में देखने की कोशिश की। मैं नहीं समझता कि आखिर किराया बढ़ाना जायज है या नहीं। लेकिन एक सवाल उठेगा कि आखिर पैसा कहां से आयेगा। मगर जब हम आडिट रिपोर्ट्स और दूसरी रिपोर्ट्स को देखते हैं तो हम सोचते हैं कि और चीजों को कोई छोड़ दिया जाय, मगर जो भ्रष्टाचार चल रहा है, अगर उस को हम रोक सकें तो इतना तो नहीं कि करोड़ों रुपये बच जायें, लेकिन कुछ करोड़ रुपये जरूर मेरे खयाल में मिल सकते हैं। तीसरे दर्जे का किराया बढ़ा दिया गया। मुझे आप माफ करेंगे अगर मैं कहूँ कि हमारे सदन के जो सदस्य हैं वे आज इस बात को महसूस नहीं करते क्योंकि उनके पास फर्स्ट क्लास के पास हैं। कल जब उप मंत्री जी भाषण दे रहे थे और जवाब देने की कोशिश कर रहे थे तो मैंने बार बार कहा था कि अगर आप अपना फर्स्ट क्लास का पास सरेंडर कर दें और थर्ड क्लास में चले तो समझ सकते हैं कि थर्ड क्लास के पैसिजर्स को क्या दिक्कत है और उनकी क्या भावना है। अगर थर्ड क्लास के पैसिजर्स को यह महसूस होने लगे कि उनको छोटी निगाह से देखा जाता है तो यह सरकार के लिये और देश के लिये हानिकारक होगा। इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस बारे में मैं कोई दो रायें नहीं हो सकतीं,

चाहे वह कांग्रेस के मेम्बर हों या अपोजीशन के मेम्बर हों, कि थर्ड क्लास का किराया नहीं बढ़ाना चाहिये ।

जहां तक फ्रेट का सवाल है उसका खमियाजा भी उपभोक्ता को ही भुगतना पड़ेगा । अगर बड़े बड़े व्यापारियों या सरमारशरों को चोट लाने को गरज से यह भाड़ा बढ़ाया गया है तो यह आशा पूरी नहीं होगी क्योंकि वह इसको उपभोक्ता पर ही डालने को कोशिश करेंगे जिसका नतीजा यह होगा कि चोजों के दाम और बढ़ जायेंगे । हमारे प्लानिंग मिनिस्टर साहब यह कहते हैं कि चोजों के दाम बढ़ने को रोका जाए और अगर उनको कम नहीं किया जा सकता तो कम से कम उनको बांधा जाए । ऐसी हालत में फ्रेट बढ़ाने से चोजों के दाम और बढ़ जाएंगे । इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आज जो यह किराए और भाड़े बढ़ाने की योजना है इसको पूरा न किया जाए तो अच्छा है । मुझे आशा है कि थर्ड क्लास का किराया तो नहीं बढ़ाया जाएगा ।

जो लोग डेली पैसिजर हैं और दफतरों आदि में रोज जाते आते हैं जो सीजन टिकट ले कर चलते हैं, उन के बारे में कहा गया है कि इनके किराये में तो केवल कुछ जैसे ही बढ़ाए गए हैं जो कि ये लोग दे ही सकते हैं । अध्यक्ष महोदय, इसी तरह से हमारे वित्त मंत्री महोदय ने हमसे पिछले बजट के समय कहा था कि चाय पर कर बढ़ाने से १२ प्याले चाय पर एक नया पैसा बढ़ेगा । हमने चाय वाले से जा कर पूछा कि वह हिसाब करके बताए कि एक प्याले का कितना दाम बढ़ेगा तो उसने कहा कि बेहतर हो कि अगर मेरे यहां से चाय न भिएं क्योंकि मुझे को इस हिसाब को करने के लिये एक मुंशी रखना पड़ेगा । तो मैं कहना चाहता हूँ कि वह डेली पैसिजरों को दिक्कत को समझने की कोशिश करें । हम तीन-तीन चार-चार पांच-पांच, नए पैसों को टैक्स लगाते जाते हैं । उसका नतीजा यह होता है कि उस के पास महीने के आखिर में न नया पैसा रहता है न पुराना पैसा रहता है । इसलिये मैं समझता हूँ कि वह इस किराये को बढ़ाने की कोशिश न करेंगे ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि जो हमारे भाई रोज गाजियाबाद से दिल्ली आते हैं उन्होंने मुझे यह शिकायत की है कि बम्बई, कलकता और मद्रास में जो डेली पैसिजर चलते हैं वे आठ से लेकर १५ सिगिल फेयर दे कर महीना भर चल सकते हैं । जब कि जो लोग गाजियाबाद से आते हैं उनको २४ सिगिल फेयर देने पड़ते हैं तब वे महीना भर चल सकते हैं । इसके जवाब में दलील की शकल में यह कहा जाता है कि यह किराया इसलिये ज्यादा है कि यहां शटल ट्रेनें नहीं हैं और ये लोग पैसिजर और एक्सप्रेस गाड़ियों से आते हैं । अगर शटल ट्रेन्स नहीं हैं तो इसमें उन लोगों का क्या कुसूर है । अगर इनके लिये शटल ट्रेन्स चलायी जाएं तो उनको रफ्तार तेज होनी चाहिये ताकि ये लोग वक्त पर अपने काम पर पहुंच सकें ।

पंकवुएलिटी के बारे में बहुत कहा जाता है । लेकिन गाड़ी लेट होने की वजह से मैं इस सदन में उपाध्यक्ष महोदय के चुनाव के सिलसिले में अपना वोट न दे सका । मेरी गाड़ी २ घंटे ४५ मिनट लेट थी । न मालूम इस वजह से उपाध्यक्ष महोदय को एक वोट का नुकसान हुआ या श्री जयपाल सिंह को, लेकिन सम्भवतः मैं उनको ही वोट देता । तो आप देखें कि जब गाड़ियां ढाई और तीन तीन घंटा लेट होती हैं तो भी कहा जाता है कि गाड़ियां पंकवुअली जा रही हैं : अगर यह पंकवुएलिटी है तो उसकी मंत्री महोदय की अपनी खास परिभाषा होगी ।

इसके बाद सवाल यह होता है कि पैसा कहां से मिलेगा । इस सिलसिले में मैं कहना चाहता हूँ कि इसी सदन में एक पिटीशन रखी गयी थी कि हवड़ा अमका लाइट रेलवे का राष्ट्रीयकरण किया जाए । यह मामला पिटीशन कमेटी के सामने गया और उसने यह निर्णय दिया है कि

[श्री स० मो० बनर्जी]

उसका राष्ट्रीयकरण होना चाहिये। मैं तो कहूंगा कि जितनी लाइट रेलवेज हैं सब का राष्ट्रीयकरण किया जाए। हवड़ा अमकालाइट रेलवे के बारे में जब जांच की गयी तो पता चला कि उसने बहुत किराया बढ़ा दिया है और कोई सुविधा नहीं दी है। इसलिये इस लाइट रेलवे के राष्ट्रीयकरण की बहुत जरूरत है। और आज जब इस सदन के सामने कमेटी की रिपोर्ट पेश हो चुकी है तो मैं समझता हूँ कि इस बारे में कोई दो राएँ नहीं हो सकतीं।

एक बात और है कि रेलवे यात्रा में सुरक्षा कम होती जा रही है और इस कारण जनता में आतंक बढ़ता जाता है। आपने अखबारों में पढ़ा होगा चलती गाड़ी में से एक छोटी बच्ची को और उसकी मां को गिरा दिया गया। ऐसी हालत हो गई है कि जब हम लोग फर्स्ट क्लास में भी चलते हैं तो हमको भय रहता है और हम खास तौर से देखते हैं कि चिटखनी आदि ठीक लगी है। फर्स्ट क्लास वालों को बड़ी सुविधाएँ हैं इसके बावजूद रेलवे यात्रा खतरे से खाली नहीं है।

जब हम ऐसे मामलों को यहां सदन के सामने रखते हैं तो कहा जाता है कि यह जुर्म उत्तर प्रदेश की भूमि में हुआ है लिहाजा वहां की पुलिस इसकी जांच करेगी, या मद्रास की भूमि में यह जुर्म हुआ है वहां की पुलिस इसकी जांच करेगी। लेकिन जो पैसिजर गाड़ी में चढ़ता है वह तो हिन्दुस्तान की गाड़ी में चढ़ता है। उसको हिन्दुस्तानी से प्रान्तीय क्यों बनाया जाता है और उसकी जांच प्रान्तीय पुलिस से कराई जाती है। और न जाने यह जांच कब तक चलती है। तो इस तरफ ध्यान देना चाहिये।

दूसरी बात मैं एक्सीडेंट्स के बारे में कहना चाहता हूँ। अभी धनबाद के पास एक्सीडेंट हो गया जिस में फाटक खुला रहने की वजह से बस और गाड़ी की टक्कर हो गयी। बस में ४२ आदमी बैठे थे जिन में से १८-१९ तो मर गये और बाकी घायल हो गये। और जो वैगन था उस को रोकने की किस की हिम्मत थी। न जाने फाटक पर टैलीफोन भी था या नहीं लेकिन गेट बन्द न हो सका। इस को जूडीशियल जांच होनी चाहिए। इस में इतने आदमी मौत के घाट उतर गये। तो मेरा निवेदन है कि इस एक्सीडेंट के बारे में जांच पड़ताल की जाय।

पहली अक्टूबर से ले कर ३० अक्टूबर सन् १९६१ तक छोटे बड़े १७१ एक्सीडेंट हुए हैं। आप सोचिए कि जब भी हम एक्सीडेंट्स की बात करते हैं तो कहा जाता है कि हमारे देश में और देशों से कम एक्सीडेंट होते हैं, यह भी कहा जाता है कि हमारे देश में और देशों से किराया कम है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि यह कम्पेरिजन करना गलत है। हमारे देश की अपनी अलग समस्याएँ हैं। हमारे देश के अलग तरह के लोग हैं और उन पर मंत्री महोदय को शासन करना है। हमारी रेलगाड़ियाँ किस तरह से ज्यादा अच्छा काम करें यह हमें सोचना चाहिए जिस से जनता को सहूलियत हो और खतरा कम हो।

ओवर क्राउडिंग बढ़ता जाता है और यह हालत है कि टिकट चँकर गाड़ी में घुस नहीं सकता। पहले किसी तरह टिकट चँकर खिड़कियों में हो कर घुस जाते थे लेकिन अब खिड़कियों में बार लग जाने से वैसा नहीं हो सकता और इसलिए चँकिंग नहीं हो पाता जिस का नतीजा होता है कि लोग बिना टिकट ट्रेविल करते हुए पकड़े नहीं जा सकते। और अगर किराया इसी तरह बढ़ता चला गया तो और भी ज्यादा लोग बिला टिकट चलेंगे क्योंकि किराया वे दे नहीं सकेंगे और जाना जरूरी है। यह बहुत ही बुरी हालत होगी और इस से रेलवे का बड़ा नुकसान होगा।

आप के उपमंत्री जी ने अपने भाषण में कहा था कि जिन लोगों ने हड़ताल में भाग लिया उन में से ज्यादा तर बेस बे: फसले हो गये कोई सौ या ११३ बेस बाकी हैं। इतनी बड़ी हड़ताल हुई थी जिस में हजारों लोगों को सजा दी गयी थी उन में से सिर्फ ये थोड़े से बेस बाकी हैं यह कहा गया था। मेरा निवेदन है कि इन में सारे हिन्दुस्तान भर के लोगों के बेस हैं। इन का आप संजीदगी के साथ देखें और उन को तसल्ली बरस तरीके से तै कर के उन लोगों को वापस नौकरी पर ले लें। रेलवे बोर्ड का जो फरवरी सन् १९६१ का लैटर है उस में जो ग्रास मिसकंडक्ट की परिभाषा दी गयी है उस के अन्दर ये लोग नहीं आते और इसलिए इन को वापस लिया जाना चाहिये।

कहा गया कि लखनऊ में हड़ताल करने वालों ने श्री जगजीवन राम जी की अर्थी जलायी। लेकिन यह सही नहीं है। मैं भी वहां मौजूद था। कहा गया कि हड़तालियों ने नारे लगाये कि—मामा जगू हाय हाय हाय—। लेकिन यह तो ग्रास मिसकंडक्ट में नहीं आता और न यह आब-जेक्शनेबिल स्लोगन है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इन के बेसेज को इस दृष्टि से देखा जाय और इन को नौकरी पर वापस ले लिया जाय। मैं यह नहीं कहता कि उन का ऐसा करना ठीक था लेकिन मैं कहता हूं कि इस वजह से अगर उन की नौकरी जाय तो वह बुरी बात होगी। इन शब्दों के साथ मैं मंत्री महोदय को अपना पूर्ण सहयोग प्रदान करने का पुनः विश्वास दिलाना चाहता हूं। लेकिन मंत्री महोदय को रेलवे में ऐक्सीडेंट्स कम करने की ओर गम्भीरतापूर्वक सोचना चाहिए और सक्रिय कदम उठाने चाहिए। आज रेल के सफर को लेकर जो एक इनसीक्योरिटी की भावना लोगों के दिलों में घर कर गई है उस को हमें हटाना है। ऐसा न हो कि आप केवल किरायों में बढ़ोत्तरी करने के बारे में सोचते रहें और ऐक्सीडेंट्स में कमी न हो और कहीं यह हथ्र न हो कि बार बार इस सदन में यह कहना पड़े कि नहीं साहब इन को भी हटाया जाय।

श्री मुहम्मद ताहिर (किशनगंज) : जनाब स्पीकर साहब, हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने जो बजट पेश किया है उस को मैं खुशआमदेद कहता हूं और वह इसलिए कि रेलवे एक ऐसी चीज है जिस पर कि लोग घूमते फिरते हैं और उस पर घूमने फिरने के बाद लोग देखते हैं कि वाकई रेलवेज ने क्या क्या तरक्कियात की हैं। लिहाजा इस का खयाल करते हुए मैं इसे खुशआमदेद कहता हूं। लेकिन बाज बातें जो उन्होंने पेश की हैं, मसलन् किराये में इजाफा, तो इस के बारे में मुझे जरा ऐतराज है। रेलों के किराये इस वास्ते बढ़ाये गये क्योंकि हमारे जो डेवलपमेंट के काम हो रहे हैं उन में मजीद रुपया चाहिए। बढ़ते हुए अखराजात को पूरा करने के लिए किराये में इजाफा करना जरूरी समझा गया। लेकिन मुझे इस बारे में यह जरूर कहना है कि किराया बढ़ाते वक्त इंसाफ को हाथ से नहीं जाने देना चाहिये। किराया जो आप ने बढ़ाया है वह अपर क्लासेज के लिए यानी फर्स्ट क्लास के लिए १५ परसेंट बढ़ाया है और थर्ड क्लास के लिए १० परसेंट बढ़ाया है। मगर यह फर्स्ट क्लास और थर्ड क्लास के किराये का प्रपोर्शन क्या हो यह आप को देखना चाहिए था। मेरा खयाल है कि इस का प्रपोर्शन थ्री टाइम्स है। थर्ड क्लास से फर्स्ट क्लास का प्रपोर्शन थ्री टाइम्स है। अगर आप को इजाफा करना ही था तो इस तरह से करना था कि अगर आप ने फर्स्ट क्लास के लिए किराये में १५ परसेंट का इजाफा किया था तो थर्ड क्लास का किराया ५ परसेंट बढ़ाना चाहिए था। लेकिन मैं आप से कहता हूं कि अगर आप किराये में इजाफा करने के बजाय दूसरे ऐवेन्यूज के बारे में सोचते तो मुझे भरोसा है कि आप उन में बचत कर के अपने बढ़े हुए अखराजात को पूरा कर सकते थे। किरायों में इजाफा करने के वास्ते यह कहा जा रहा है कि चूंकि कुछ लोगों की तनखाहों में इजाफा किया जा रहा है इसलिये १३ करोड़ रुपये की जरूरत पड़ रही है। लेकिन मैं कहता हूं कि रेलवे के कामों को आप देखिये तो आप को पता लगेगा कि खुद रेलवेज अपने फाइनेंसेज में कितना नुकसान पहुंचा रही है। इस की एक मिसाल मैं पेश करना चाहता हूं। आजकल बहुत सी जगहों में रेलवेज ऐसी हैं जहां उस के साथ साथ रोड ट्रान्सपोर्ट भी है। बसेज वगैरह

[श्री मूहम्मद ताहिर]

चलती हैं। लेकिन जनरली आप यही देखेंगे कि रेलों का टाइमटेबुल जो बनता है वह इस तरीके से बनता है ताकि कोई इम्पोर्टेंट ट्रेन से कोई रेल का कनेक्शन न हो। वह कौन करता है? बसेज वालों को यह मौका दिया जाता है कि वह पैसेंजर्स को इम्पोर्टेंट ट्रेन्स पकड़ने के लिए अपनी बसेज पर ले जायें। मैं अपनी बात बतलाऊं। मैं जिस मुकाम से चलता हूँ और कटिहार आता हूँ। इम्पोर्टेंट ट्रेन्स बदकिस्मती से या इतिहासिक समझिये इस इलाके में दो ही हैं। एक तो वन अप ट्रेन है जो नार्थ ईस्टर्न रेलवे की है और दूसरी आप की कामरूप एक्सप्रेस है। लेकिन उस ट्रेन को पकड़ने के लिए सिवाय बस का सहारा लेने के और कोई चारा नहीं है। जितनी इम्पोर्टेंट ट्रेन्स हैं उन को पकड़ने के लिए बस का सहारा लेने के अलावा दूसरा और कोई चारा नहीं रहता है।

जब मैं पहले इस लाइन पर सफर करता था तो हर एक ट्रेन में और हर एक स्टेशन पर पैसजर्स का ढेर लगा रहता था और खचाखच लोग भरे रहते थे लेकिन आज उस लाइन पर सफर करते वक्त वह बात नहीं दिखाई देती है। आखिर वह तमाम पैसेंजर्स कहां चले गये? आज उस लाइन पर सफर करते वक्त आप को पैसेंजर्स की भीड़ नजर नहीं आयेगी। साफ जाहिर है कि आज वे लोग आप की रेल पर सफर नहीं करते हैं। आप के टाइमिंग का इन्तजाम इतना गलत होता है कि वह मजबूर होकर बसेज पर जाते हैं हालांकि रेल का सफर बस की बनिस्बत ज्यादा आरामदेह होता है लेकिन वह उस आराम को छोड़ कर बस से जाना पसन्द करते हैं क्योंकि उन्हें अपना वक्त बचाना है। उन की ठीक वक्त पर पहुंच कर इम्पोर्टेंट ट्रेन्स को पकड़ना है। रेल के सहारे वह उन को कैब नहीं कर सकते हैं। मेहरबानी फरमा कर आप अपने कर्मचारियों को कहें कि जब ट्रेन्स के मुताबिक टाइमिंग के फिक्स करने का मामला आय तो इस बात को देखें कि इम्पोर्टेंट ट्रेन्स को कनेक्ट करने के लिए ट्रेन होनी चाहिये। आज कहीं आप जाइये, कहीं २ घंटे पड़े रहिये तो कहीं ३ घंटे पड़े रहिये और बाज वज्रत दस मिनट में गाड़ी छूट गयी, यह इन्तजाम आप के टाइमिंग का है। अब आप ही बतलाइये कि यह नुकसान कहां गया? जाहिर है कि इस से रेलवे को नुकसान पहुंच रहा है।

अब मैं फ्रेंट के सवाल पर आता हूँ। लोगों को सामान ले जाने के लिये जरूरत के मुताबिक बैगन्स नहीं मिलते हैं। बैगन्स देने के बारे में भी काफी करप्शन चलता है और चूंकि लोगों को बैगन्स नहीं मिलते हैं इसलिए लाचार हो कर बसेज और ट्रक से अपना सामान भेजते हैं। ट्रक के जरिये लोग तमाम गुड्स को एक जगह से दूसरी जगह ले जाते हैं और ऐसा होने से रेलवे के फाइनेंस को नुकसान पहुंचता है। बैगन्स लोगों को अपना गुड्स भेजने के लिए न दे कर बस और ट्रक वालों को मौका दिया जाता है कि हम सामान नहीं ले जायेंगे तुम ले जाओ और तुम पैसा कमाओ और वह घाटा रेलवे को पहुंचता है। मैं मिनिस्टर साहब का ध्यान इधर दिलाते हुए कहना चाहूंगा कि बैगन्स देने के बारे में रेलवे के कर्मचारियों में काफी करप्शन चलता है। अगर मिनिस्टर साहब और रेलवे बोर्ड इस बारे में खास तौर से अपना ध्यान दें और बैगन्स सप्लाय का काम ठीक तौर से करवायें तो मुझे पूरा भरोसा है कि हमारी रेलवे को काफी आमदनी फ्रेंट के तौर पर हो सकती है और थर्ड क्लास में बजाये १० परसेंट किराया बढ़ाने के ५ परसेंट बढ़ाने से भी तमाम अखराजात निकल सकते थे।

आप बिजली की रेलें चला रहे हैं। लेकिन अगर आप थोड़े दिन और बिजली की ट्रेन न चला कर जैसी ट्रेनें चला रहे थे वही चलाते तो क्या हर्ज था? क्या यह जरूरी था कि बिजली की ट्रेनें ही चलाई जायें? आज आप करोड़ों रुपये बिजली की रेलों के ऊपर खर्च करने जा रहे हैं उस को अगर बंद करते तो आप के अखराजात इतने न बढ़ते। अगर आप दूसरी एनैल्युज के बारे में सोचते तो की

आप के अखराजात किसी कदर कम हो सकते थे लेकिन अफसोस इस बात का है कि इस तरफ तवज्जह नहीं दी जाती है। चूंकि अखराजात बढ़ गये हैं इसलिए चलो टैक्स लगाओ और किराये बढ़ा दो। मेरा कहना है कि यह कोई अच्छी बात नहीं है। आज जरूरत इस बात की है कि हम अपने फाइनेंस की प्रोपर प्लानिंग करें और देखें कि उस में तमाम अखराजात को पूरा कर सकते हैं या नहीं। अगर उस के बाद में भी टैक्स लगाने की जरूरत महसूस हो तो बेशक लगायें। उस हालत में यदि आप किराया बढ़ायेंगे तो लोगों को नहीं अखरेगा और उन को तकलीफ महसूस नहीं होगी। लेकिन रिसोर्सेज जिन से कि रेलवे को आमदनी हो सकती है उन पर ध्यान न दे कर यह जो हमारी तवज्जह फीरन लोगों से किराये में इजाफा कर के पैसा हासिल करने की तरफ चली जाती है यह गलत चीज है।

इसके अलावा मैं आप से कहता हूँ कि यह जो इजाफा आपने कर्मचारियों की तनखाहों में किया है और जितना कि मोट करने के लिए आपने किराया बढ़ाया है, क्या इससे आपके कर्मचारी सैटिसफाइड हो जायेंगे और आपकी रेलवे का काम बहुत अच्छा हो जायेगा? मैं आप को यकीन के साथ कह सकता हूँ कि आपके रेलवे के कर्मचारी कभी सैटिसफाइड नहीं हो सकते हैं। उनके डिस्सैटिसफैक्शन की सिर्फ एक यही वजह नहीं है कि उनकी तनखाहें कम हैं और अभी तक उसमें इजाफा न होने की वजह से डिस्सैटिसफाइड थे। आपने उनकी तनखाहों में जो इजाफा किया है उस से तो उनका लिपिस्टक और पाउडर का खर्च भी नहीं चलेगा। उनके डिस्सैटिसफैक्शन की खाली यही वजह नहीं है कि उनकी तनखाहों में कमी है वह इसलिए भी डिस्सैटिसफाइड है कि रेलवे के मुख्तलिफ रोजंस में कहीं का तो अफसर पंजाबी है, कहीं का अफसर बंगाली है तो कहीं का बिहारी है। चूंकि हम लोगों को अफसर सफर करने का मौका मिलता है और हम उन रोजंस के नीचे के मुलाजिमों से मिलते हैं और हम देखते हैं कि वह अपने सुपरियर्स के ट्रीटमेंट से किस कदर डिस्सैटिसफाइड हैं। अगर कोई पंजाबी अफसर है तो उस का ट्रीटमेंट अपने नीचे के बंगाली और बिहारी मुलाजिमों के साथ बहुत ही खराब रहता है। इसी तरह से बंगाली अफसर का पंजाबी और बिहारी जो उसके मातहत नीचे के मुलाजिम होते हैं उनके साथ खराब ट्रीटमेंट रहता है और अगर बिहारी अफसर हुआ तो अपने नीचे के पंजाबी और बंगाली मुलाजिमों के साथ खराब ट्रीटमेंट करता है। मेहरबानी फरमा कर आप उन में यह अहसास पैदा करें और उनको समझायें कि सभी छोटे और बड़े एक से मुलाजिम हैं, सभी इंडियन सिटीजंस हैं। आप अफसर हैं वह मुलाजिम हैं। आप न बिहारी हैं न बंगाली हैं और न पंजाबी हैं बल्कि सब हिन्दुस्तान के बाशिन्दे हैं। जब आप इस तरह की बंगाली, बिहारी और पंजाबी की भावना उन के दिलों से दूर कर देंगे तभी नीचे के मुलाजिमों का डिस्सैटिसफैक्शन दूर होगा वरना नहीं होगा। आज हालत यह हो रही है कि अगर कोई बंगाली मुलाजिम है तो वह अलग रोता है, पंजाबी है तो वह अलग रोता है और बिहारी है तो वह अलग रोता है। जब आप इन चीजों को रोकियेगा तभी उनके अंदर से डिस्सैटिसफैक्शन जायेगा।

जहां तक ऐक्सीडेंट्स का सवाल है मैं बतौर एक लेमन की हैसियत से यह कहना चाहता हूँ कि आप इसको इंजीनियर्स से ऐग्जामिन कराय कि आपकी जो रेलवे लाईंस की लोहे की पटरियां हैं उनमें लांगविटी भी है या नहीं, उनमें जान भी है या नहीं क्योंकि ज्यादातर ऐक्सीडेंट्स जो होते हैं वह डिरेलमेंट की वजह से होते हैं। मेरा अपना ख्याल यह है कि रेलवे लाईंस हमारी पुरानी हो चुकी हैं और उन में इतनी लांगविटी नहीं है कि वह रेलगाड़ियों के वजन को बर्दाश्त कर सकें और इसी वजह से इतने ज्यादा डिरेलमेंट्स होते हैं। आप अपनी तौर पर इसे ऐग्जामिन करा सकते हैं।

इस के बाद मैं दो, एक सुझाव आप के सामने रखना चाहता हूँ। एक तो यह कि आपकी नार्थ ईस्टर्न रेलवे में एक ही इम्पोर्टेंट ट्रेन है जो कि तिरहुत मेल कहलाती है, उस में स्लीपिंग कार नहीं है। अब आप ही समझिये कि लखनऊ से अमीनगांव तक वह ट्रेन जाती है और उसमें स्लीपिंग

[श्री मुहम्मद ताहिर]

स्पेस यानों सोने के वास्ते बर्थ्स का इन्तजाम न हो तो थर्ड क्लास के मुसाफिरों को कितनी दिक्कत पेश आती होगी। थर्ड क्लास में सफर करने वाले मुसाफिर इतना तो चाहते ही हैं कि कम से कम रात में उन्हें सोने के वास्ते स्लोपिंग कोच मिल जाये ताकि आराम से उनका सफर कट जाये। इतना इम्पॉर्टेंट ट्रेक है लेकिन मालूम ऐसा होता है कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे के साथ बिष्कुल सौतेली मां की तरह से ट्रोटेमैंट होता है वह इतनी इम्पॉर्टेंट ट्रेन है, लेकिन फिर भी उस में स्लीपर नहीं है। न हो उस में एक-आध ऐसी बोगी होती है, जिस में आदमी आराम से सफर कर सके।

इस के अलावा पहले कानपुर से एक एक्सप्रेस चला करती थी, जो कि कटिहार तक जाती थी। हम लोगों के सजेशन पर उस एक्सप्रेस को जोगवनी तक बढ़ा दिया गया। जोगवनी नेपाल के बार्डर पर बाफे है और एक इम्पॉर्टेंट सैंटर हो गया है। वहां पर बीरपुर भी कोसी डैम की वजह से एक इम्पॉर्टेंट जगह बन गया है, लेकिन वहां कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं जाती है। तमाम अफसर लोग वहां जाते हैं और पब्लिक भी वहां जाती है। जो एक्सप्रेस पहले कानपुर से जोगवनी तक जाती थी, अब उस को बरौनी तक रोक दिया गया है। कानपुर से इतने लम्बे रन पर जाने वालों के लिए क्या जोगवनी तक वह एक्सप्रेस नहीं चलाई जा सकती है। इस की क्या वजह है? पहले वह ट्रेन वहां जाती थी। उस को क्यों रोक दिया गया?

अगर आप बरौनी में जाइये, तो आप देखेंगे कि दूसरी ट्रेन को कैच करने के लिए लोगों को दो दो, ढाई ढाई घंटे तक बैठना पड़ता है, जिस से पैसेंजर की तक्लीफ होती है। लिहाजा मिनिस्टर साहब मेहरबानी करमा कर इस ट्रेन को, जो कि कानपुर से बरौनी तक जाती है, एक्सटेंड कर के कटिहार तक, बल्कि जोगवनी तक, ले जाने का इन्तजाम करें। इस तरह वह ट्रेन नेपाल के बार्डर तक जा सकेगी और इस से आफ्रिशल्ज, नान-आफ्रिशल्ज, पब्लिक सब को फायदा होगा। मैं उम्मीद करता हूँ कि कानपुर से जोगवनी तक एक डायरेक्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जायगी।

हालांकि हमारे मुल्क में कोयले और सीमेंट की कमी नहीं है और खुदा के फ़जल से उन दोनों का काफी प्राडक्शन होता है लेकिन रेलवे की सुस्ती कहिए, या कमी कहिए—समझ में नहीं आता कि क्या वजह है कि हम लोगों के यहां कोयला तो थोड़ा बहुत आ जाता है, लेकिन साल में सीमेंट का एक-आध कनसाइनमेंट भी नहीं पहुंचता है, जिस की वजह से लोगों को तक्लीफ है। इस लिए कम से कम बिहार के उत्तरी हिस्से में कोयला और सीमेंट ले जाने का इन्तजाम किया जाये। दखनी हिस्से में तो कोयले की पैदावार की जगह है, लेकिन उत्तरी हिस्से में कोयला पैदा नहीं होता है। दखनी हिस्से में कोई जरूरत नहीं है, क्योंकि वहां पर ट्रेन, ट्रक और वसिज वगैरह मौजूद हैं। उन को तो कोई दिक्कत नहीं है। लेकिन कम से कम उत्तरी बिहार के लिए बैगन दिजे जायें, ताकि वहां पर कोयला और सीमेंट जल्दी से जल्दी भेजा जा सके। आज-कल उत्तरी हिस्से में लोगों को इस बारे में बहुत तक्लीफ है। जब तक ट्रेन का इन्तजाम न किया जाये, तब तक वहां पर गुजर ही नहीं सकता है। मैं मिनिस्टर साहब से अपील करूंगा कि वह नार्थ बिहार में सीमेंट और कोयला पहुंचाने के लिए ज्यादा से ज्यादा वेगन्ज का इन्तजाम करें।

†श्री हिम्मत्सिंहका (गोड्डा) : मंत्री महोदय ने किराया वृद्धि के लिये यह तर्क दिया है कि समितियों ने अपने प्रतिवेदनों में इसकी राय दी थी। तथापि जब तक रेलवे अपनी कार्य प्रवर्तन क्षमता में वृद्धि नहीं करे उसे किराया या भाड़ा में वृद्धि करना न्यायोचित नहीं कहा जा सकता है।

रेलवे को कार्य समोक्षा से ज्ञात होता है कि माल गाड़ियों की गति तथा बैगन-टर्न-राउन्ड में कमी हुई है। अतः यह आवश्यक है कि रेलवे की क्षमता की वृद्धि के लिये पुरजोर प्रयत्न किये जायें।

८० लाख टन माल जो कि रेलवे को भेजने के लिये दिया गया था वह नहीं ले जाया जा सका इसका परिणाम यह हुआ कि समय पर कोयला नहीं पहुंचने से कई कारखानों को बंद होना पड़ा और इस प्रकार उत्पादन में कमी हुई। यदि रासायनिक तथा कास्टक सोडा के कारखानों को कोयले के संभरण में कमी की जायेगी तो इससे उनका उत्पादन गिरेगा।

मैं नहीं कह सकता कि माल डिब्बों की कमी के लिये रेलवे मंत्रालय या योजना आयोग जिम्मेदार है। कोई भी हो, जब तक माल की ढुलाई का पूरा प्रबन्ध नहीं होगा, देश आगे नहीं बढ़ सकेगा। जब तक रेलवे कोयला-खानों से कोयला न ले जाये, उस का संग्रह नहीं किया जा सकता। इस का प्रभाव अन्य उद्योगों पर भी पड़ेगा। बिजली आदि भी हमें प्राप्त नहीं हो सकेगी। कोयले के अतिरिक्त, कुछ स्थानों से इमारती लकड़ी और अन्य सामान्य वस्तुएं चूई गई हैं, जिसके कारण उपभोक्ता केन्द्रों पर मूल्य बढ़ गये हैं। इमारती लकड़ी, सीमेंट आदि के मूल्य बढ़ गये हैं। इसलिए माल डिब्बों का संभरण बढ़ाया जाना आवश्यक है।

तीसरी योजना में २४५० लाख टन माल ढोने का अनुमान है। किन्तु मैं समझता हूं कि यह अनुमान कम है और यह लगभग २,७५० लाख टन होगा। इस लिए इसके लिए जब तक उचित प्रबन्ध न हो, हमें बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा।

यह कहना सही नहीं है कि माल ढोने वाले ट्रक, जो कि काफी लोकप्रिय हैं, रेलवे से मुकाबला कर रहे हैं, क्योंकि रेलवे स्वयं सारा माल ले जाने में असमर्थ है। अतः ट्रकों को ओर से कोई खतरा नहीं समझना चाहिये।

श्री बिशनचंद्र सेठ (एटा) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर जो चर्चा हुई है, उसको मैंने बराबर सुना है। जितने भी माननीय सदस्यों ने इसमें भाग लिया है दोनों ओर के, उन्होंने जहां दूसरी बातों की ओर आपका ध्यान खींचा है, वहां उनमें से किसी ने भी यहां तक कि कांग्रेस मित्रों में से किसी ने भी किराये बढ़ाये जाने का समर्थन नहीं किया है। ऐसी स्थिति में माननीय मंत्रा जी को इस पर गम्भीरता से विचार करना होगा कि क्या वाकई के उनको किराया बढ़ाना चाहिये। अगर उन्होंने सदस्यों की किराये न बढ़ाने की मांग को इग्नोर किया तो मानना होगा कि माननीय मंत्री जी अपना निर्णय बना कर लाये हैं और उसे सदन पर अनिवार्य रूप से लादना चाहते हैं।

मैं यहां पर यह कहना चाहता हूं कि जहां तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का सम्बन्ध है, आज देश को जितना भी रेवेन्यू होता है रेल के ट्रेफिक से, उसका ८० प्रतिशत या इससे भी अधिक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से होता है। फर्स्ट क्लास में हम हर रोज देखते हैं कि मुफती वाले हां बैसते हैं। हमें तो टिकट दे रखा है और हम भी उसके सहारे उसमें सफर करते हैं। सारी का सारा आमदनी आपको तीसरे दर्जे से होती है। माननीय सदस्यों ने रेलों में भंडाड़ा का जिक्र किया है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि मैंने रेलों की छतों पर बैठे हुए हजारों आदमों देखे हैं। मैं अभी हरिद्वार से आ रहा हूं। मैं हैरान रह गया यह तमाशा देख कर। रेलवे के पास क्या इतने डिब्बे नहीं हैं कि लोग उनमें सफर कर सकें। लोग छतों पर अपनी जान को खतरे में डाल कर सफर करते हैं लेकिन उनकी तरफ कोई तवज्जह नहीं दी जाती है।

अध्यक्ष महोदय : एक बात मैं कहना चाहता हूं। मੈम्बर स. हिबान को कभी यह नहीं कहना चाहिए कि हमें जो मुफत का पास मिला हुआ है, उसके अरिये हम रेलों में मुफत में चलते हैं। यह हमारी सैलेरीज के पार्ट में है। रेलों को पार्लिमेंट का महकना किराया अदा करता है। अब किराया अदा किया

[अध्यक्ष महोदय]

जाता है तो आप यह न समझा करें कि आप मुफ्तखोर हैं या मुफ्त में चलते हैं। आप अपने को मुफ्त वालों में शामिल न करें।

श्री बिशानचंद्र सेठ : मेरा गुत्र रिस करने का मकसद यह था कि फर्स्ट क्लास में जो सफर करते हैं वे पासहोल्डर्स हैं; मालूम पड़ते हैं।

अध्यक्ष महोदय: हमारे पासहोल्डर्स दूसरों से अलहदा हैं क्योंकि हम उनको पैसा देते हैं उसके लिये जो आप धर्नी का सर्टिफिकेट देते हैं।

श्री बिशानचंद्र सेठ : मैंने, अध्यक्ष महोदय जगजीवन राम जी को आज से कुछ समय पहले एक पत्र लिखा था और उत्तर में उन्होंने चोरां दुर्ग माल का एक निश्चित उदाहरण बताया था। उनका मुफ्त पत्राभंग आ गया था। मैंने उन्हें लिखा था कि चित्तूरंजन से नए इंजन जो मुरादाबाद आए उनमें पतला पतल का सामान था, वह सब चोरां चला गया था। आप जानते ही हैं कि मुरादाबाद पतल का बड़ा भारी मंडा है। मैं उस समय नाम इसलिए नहीं लिख सकता था कि मेरे पास कोई डोकुमेंट सबूत नहीं था। मगर मुझे बड़ा अच्छी तरह से बताया गया था कि सब के सब इतिहास मुरादाबाद लोको में लाकर ठंका हालत में खड़े किये गये लेकिन दूसरे रोज उन सभी में से पतल का सारा सामान मुरादाबाद की मार्केट में चला गया और बिक गया। जो पुर्जे हजारों रुपये के थे वे दो दो और चार चार रुपये के वहां बिके। ऐसी हालत में मैं जानना चाहता हूँ कि एक ओर तो चोरां का हालत यह है और दूसरी तरफ अगर आप किराया बढ़ाते चले जायें, तो यह कहां तक उचित है। अगर आप रेल के इतिहास में सावधानी बरतें तो मैं सच कहता हूँ, ईमानदारों से कहता हूँ कि आज आपको एक पैसा की भी और जरूरत न पड़ेगी बल्कि आपका जो बंधन है वह सरपलस हो सकता है।

मैं आपके सामने एक और मिसाल रखना चाहता हूँ। इस बार मैं एटा से चुन कर आया हूँ। एक रेलवे लाइन वहां बनाई गई है। मुझे अच्छी तरह से पता चला है और अफसरों ने मुझे बताया है कि बरहन का एटा का जो लाइन है यह घाटे में चल रहा है। मैं सैकड़ों की बात नहीं कर रहा हूँ, हजारों की बात मैं करता हूँ कि हजारों आदमों मुझे मिलने आए और उन्होंने मुझे कहा कि अगर यह लाइन बजाय एटा के कारागार तक मिला दी जाए तो यह लाइन मुनाफा दे सकती है एक दम। बीस मील का टुकड़ा पड़ा हुआ है जिसकी तरफ कोई ध्यान नहीं जाता है। इसके बजाय एक ऐसी लाइन बना दी गई है जो कारागारों का मुनाफा नहीं दे सकती है। इस तरह की जो चीजें हैं इनकी तरफ आपका ध्यान जाना आवश्यक है।

मैं सीजनल टिकट्स के बारे में अब कुछ कहना चाहता हूँ। जो बड़े बड़े शहर हैं, बम्बई, कलकत्ता वगैरह उनमें आप देखें कि तिसरे दर्जे के तिसरे टिकट बिकते हैं। जितनी भी लेबर क्लास है, जितने भी बाबू लोग हैं, सब के सब तिसरे दर्जे के सीजनल टिकट लेते हैं। वे बहुत उपयोगी और महत्वपूर्ण कार्य करते हैं। दफ्तरों में जाकर वहां का काम वे करते हैं। अगर आपको सीजनल टिकट्स का किराया न बढ़ाया जाता तो बहुत संभव है कि तिसरे दर्जे की शिकायत आपको आज सुनने को मिल रही है, न मिलती। आप इसको देखेंगे कि जितने भी मेम्बर यहां पर हैं दोनो ओर के वे किसी न किसी कांस्टिट्यूटों से चुन कर आए हैं और सभी यह जानते हैं कि देश का दारोमदार इन्हीं लोगों पर है जो सीजनल टिकट खरीद कर सफर करते हैं। त्रिलाशक मैं कांग्रेसी नहीं हूँ। मगर जो कांग्रेसी हैं अब वे अपनी कांस्टिट्यूटों में जाते हैं और उनसे यह प्रश्न पूछा जाता है कि आपके वहां जाने के बाद भी किराया बढ़ गया, धनता की ये शिकायतें बढ़ गई हैं, वे शिकायतें बढ़ गई हैं, और आप

किस तरह से उनकी मदद कर रहे हैं तो जो आपके आदमी भी होते हैं उनको भी आपको इसका कोई जवाब दिये नहीं बनता है। लेकिन आपको उनका जवाब देना पड़ेगा

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अगर आज ही खत्म करना चाहते हैं तो पांच मिनट और ले लें और अगर कल जारी रखना चाहते हैं तो कल जारी रखें।

श्री बिशनचंद्र सेठ : मैं कल यहां नहीं हूंगा, इसलिये जो कुछ भी मुझे कहना है पांच मिनट में ही कह दूंगा।

रेलें हमारी राजकीय व्यवसाय हैं और इनमें और लारी वालों में, ट्रक वालों में, बस वालों में कम्पीटीशन हो यह मैं कभी सोच भी नहीं सकता। परन्तु आज ईमानदारी की बात यह है कि इस तरह की बाइन्डिंग और इस तरह की अनेकों चीजें कर दी गई हैं कि एक तरफ तो रेलवे की तरफ से न बाबू को कोई फिक्क है और न टाइम ये चीज पहुंचती है, मजबूरन सारे के सारे व्यापारियों को अपने सामान ट्रक्स के जरिये से भेजना पड़ता है, दूसरी ओर हालत यह है कि कोई भी नगर ऐसा नहीं है जहां पर कि ट्रक वालों के लिये वैरियस न लगे हों। चाहे जितनी भी इम्पार्टेन्स रेलवे की हो, मैं किसी भी तरह से ट्रक्स और बसेज की इम्पार्टेन्स को कम नहीं समझता। ऐसी सूरत में मैं महसूस करता हूं कि रेलवे और उनको एक दूसरे का प्रतिद्वन्दी या विरोधी न मान कर ऐसी स्थिति रखी जाय कि हमारी ट्रक्स और बसेज का एक शहर से दूसरे शहर में जाना ईजी हो ताकि बस वाले और ट्रक वाले ईमानदारी से सामान ढो सकें। आज हमारे सामने यह पोजीशन है कि एक एक नगर में जाने के बाद चुंगी पर बस वालों और ट्रक वालों को तीन तीन और चार चार घंटे खड़े रहना पड़ता है। अगर वास्तव में देखा जाये तो यह नैशनल टाइम का बड़ा भारी लास है। हमारे यहां लाखों ट्रक्स चलते हैं, अगर एक लाख ट्रकों का भी चार-चार घंटा रोज खराब होता है तो हमारे यहां चार लाख घंटे रोज खराब हो रहे हैं। परन्तु इस तरफ कोई तवज्जह नहीं दिया जा रहा है।

चोरी के सम्बन्ध में मैंने एक बड़ी ग्लेअरिंग मिसाल एंजिन की बतलाई। मैं रोज देखता हूं कि किस तरह से रोज रेलवे का सामान डिस्ट्राय हुआ करता है। मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, ५ बजे के बाद यहां पर बैठना मुझे गुनाह मालूम होता है, सिर्फ इतना कहना चाहता हूं कि आज परिस्थिति यह है कि अगर रेलवे मंत्री महोदय इस बात की चेष्टा करें कि किसी भी तरह से अपने बजट को, अपने प्रबन्ध और इन्तजाम के अन्तर्गत आगे बढ़ा ले जायें तो यह उनकी योग्यता का बड़ा भारी परिचय होगा। आज एक सीधी सीधी बात कह दी गई कि १० परसेंट किराया बढ़ा दिया गया। कह दिया गया कि सिर्फ २७ रु० के ३० रुपये बन गये, लेकिन मैं बतलाना चाहता हूं कि मेरे देखते देखते किराया डबल से ज्यादा हो गया है। शाहजहांपुर से लखनऊ का किराया १ रु० ११ आ० था, लेकिन अब वही साढ़े तीन रुपया हो गया है। मैं पूछना चाहता कि इस डबल किराये को क्यों भूल जाते हो हैं ?

श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : यह कितने वर्षों के अन्दर हुआ है ?

श्री बिशन चन्द्र सेठ : आप ठीक कह रहे हैं। जैसा कि मंत्री महोदय ने और दूसरे सज्जनों ने कहा, मैं सिर्फ इशारा करना चाहता हूं कि बिला शक आप दूसरी कंट्रीज से मुकाबला करते वक्त आपको यह सोचना पड़ेगा कि हमारे यहां एक व्यक्ति की आमदनी में और दूसरी कंट्रीज में एक व्यक्ति की आमदनी में कितना अन्तर है। मैं ज्यादा वक्त न लेकर इतना ही निवेदन करूंगा कि हमारे मंत्री महोदय को यह सोचना चाहिये

[श्री विशनचन्द्र सेठ]

कि केवल विरोधी पक्ष ही नहीं बल्कि आपकी तरफ जितने माननीय सदस्य बैठे हैं, जिनकी स्ट्रेंथ पर आपकी सरकार चल रही है, उनमें से एक भी सज्जन के मुंह से मैंने किराया बढ़ने के सम्बन्ध में आपके बजट के लिये सहयोग पूर्ण भावना नहीं सुनी। ऐसी स्थिति में अगर आप चाहते हैं कि आपके अपने लोगों का, और हम भी आपके अपने हैं, हमारा पूरा सहयोग आपके साथ हो, तो मैं निवेदन करूंगा कि अगर आपको किराया बढ़ाना ही है तो भले ही आप अपर क्लास के लोगों का किराया बढ़ा दीजिए लेकिन थर्ड क्लास का किराया न बढ़ायें। एक और दरखास्त मैं करना चाहता हूँ कि जो भी कैपेसिटी आपके डब्बों की है उसमें ज्यादा आदमी उस डब्बे के अन्दर न बैठें। हर आदमी के लिये पानी का और दूसरी सुविधाओं का इन्तजाम होना चाहिये। मैं रिपीटीशन नहीं करना चाहता, लेकिन इतना होने पर ही हम को कहने का मौका होगा कि किराया जरूर बचाया गया है लेकिन इतनी फैमिलिटीज और दूसरी चीजें लोगों के लिये बढ़ा दी गई हैं। आज यात्रियों के लिये कोई प्रबन्ध न हो, आदमी जानवरों के तरीके से डब्बों के अन्दर बैठें, उन को आइडिया ही न हो कि दरवाजे से कैसे आया जाता है, सीधे खिड़की से घुसते हैं, यह हालत है इन डब्बों के अन्दर। इन बातों के होते हुए किस आधार पर आप यह किराया बढ़ा रहे हैं ?

मैं ज्यादा वक्त न लेकर आपको धन्यवाद दूंगा, अध्यक्ष महोदय, कि आपने बिल्कुल आखिरी वक्त पर मुझे मौका दिया है और अपना मश्कूर किया है साथ ही जब हमारे मंत्री महोदय यहां मौजूद हैं उस वक्त बोलने का मौका दिया है। हालांकि मुझे बोलना काफी था लेकिन मैं इतने में ही सब्र करता हूँ और जो पांच मिनट आपने मुझे दिये उसमें ही खतम करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : मैंने दस मिनट दिये और दस मिनट आपने लिये भी।

(इसके पश्चात् लोक सभा की बंठक बृहस्पतिवार, २६ अप्रैल, १९६२ / वंशाख ६, १८८४ के ग्यारह म० पु० तक के लिए स्थगित हुई।)

{ बुधवार २५ अप्रैल १९६२ }
{ ५ वैशाख १८८४ (शक) }

विषय	पृष्ठ
सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण	३८६
२ सदस्यों ने अंग्रेजी भाषा में शपथ ग्रहण की प्रश्नों के मौखिक उत्तर	३८६ ३८६—४१०
सारांकित प्रश्न संख्या	
१६३ प्रयोगात्मक नलकूप संगठन	३८६—६२
१६४ टिड्डी नियंत्रक विशेषज्ञों का सम्मेलन	३६२—६३
१६५ दूसरा टेलीफोन का कारखाना	३६३—६५
१६६ सूरी डीजल इंजन]	३६५—६७
१६७ जहाजरानी में झंडा सम्बन्धा भदभाव	३६७
१६८ तटीय नौवहन द्वारा कोयले का परिवहन	३६८—४००
१६९ नदी बोर्ड	४००—०२
१७० पश्चिमी कोसी नहर]	४०२—०३
१७१ दिल्ली में तपेदिक के मामले	४०३—०४
१७३ तीसरी परियोजना के लक्ष्यों की पूर्ति	४०५
१७६ रेंड परियोजना से प्राप्त बिजली का उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के बीच विभाजन	४०६—०७
१७७ गुलाटी आयोग	४०८—१०
प्रश्नों के लिखित उत्तर]	४१०—३६
सारांकित प्रश्न संख्या	
१६२ दिल्ली के अस्पतालों में रोगी	४१०—४११
१७२ दिल्ली में पंचायतें	४११—१२
१७४ पूर्वी नदी परियोजना के सम्बन्ध में जानकारी का आदान- प्रदान	४१२
१७५ कृष्णा और गोदावरी नदियों के जल का वितरण	४१२—१३

		विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर			
तारांकित			
प्रश्न संख्या			
१७८	राष्ट्रीय सहकारिता विकास और भंडागार बोर्ड		४१३
१७९	पैराम्बूर में मिले जुले सवारी-डिब्बों का निर्माण		४१३
१८०	भारतीय भेड़ों की नस्ल सुधार		४१४
१८१	रेड परियोजना से प्राप्त बिजली		४१४-४१५
१८२	गोदी कर्मचारियों के लिये खंड दर प्रणाली		४१५
१८३	पटसन का निर्यात		४१६
१८४	कैंसर		४१६
१८५	घग्गर की बाढ़		४१६-१७
१८६	बिजली परियोजनाओं के लिये इस्पात		४१७
१८७	दामोदर घाटी निगम की नौपरिवहन नहर		४१८
१८८	दिल्ली में मानसिक रोग		४१८
१८९	कोचीन में मत्स्यपालन कार्यकर्ता प्रशिक्षण संस्था		४१८-१९
१९०	राजहरा खानों और जगदलपुर के बीच पटरी बिछाना		४१९
१९१	दिल्ली में ग्रीष्मकालीन रोग		४१९
१९२	स्पेशल टूरिस्ट कार		४१९-२०
१९३	मृतक की आंख से पुतली निकालना		४२०
१९४	आसाम के पर्वतीय क्षेत्र में बिजली पहुंचाना		४२०-२१
१९५	चित्तरंजन इंजन कारखाना		४२१
अतारांकित			
प्रश्न संख्या			
१४१	मध्य रेलवे पर रेलवे की आय		४२१
१४२	दिल्ली-नागपुर ट्रंक टेलीफोन लाइन		४२१-२२
१४३	आन्ध्र प्रदेश को उर्वरक का आवंटन		४२२
१४४	वन संसाधनों का विदोहन		४२३
१४५	राजस्थान में फार्मों से उत्पादन		४२३
१४६	यमुना पर नाव का पुल		४२३-२४
१४७	राष्ट्रीय निर्माण निगम		४२४
१४८	उत्तर प्रदेश की रामगंगा परियोजना		४२४
१४९	रेलों में डकैती		४२५
१५०	अपर सिलेरू विद्युत परियोजना		४२५

प्रश्नों के लिखित उत्तर

अतारांकित

प्रश्न संख्या

१५१	स्वास्थ्य सर्वेक्षण तथा योजना समिति	४२५
१५२	अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना	४२५
१५३	भारत में चेचक	४२६
१५४	नागपुर और पालम हवाई अड्डे पर दिया जाने वाला जलपान	४२७
१५५	कुम्भ मेले के अवसर पर यातायात	४२७
१५६	बिहार में गन्ने का मूल्य	४२७
१५७	दिल्ली में जल कर	४२७-२८
१५८	ट्रक दुर्घटनायें	४२८
१५९	दिल्ली में कैसर	४२८
१६०	केरल में मछली पकड़ने के बन्दरगाह	४२८-२९
१६१	केले की खेती	४२९
१६२	टेलीग्राफ आपरेटरों द्वारा ओवरटाइम	४२९-३०
१६३	कृषि-योग्य परती भूमि	४३०
१६४	ओवर-टाइम भत्ता	४३०
१६६	गुलाटी आयोग की सिफारिशें	४३१
१६७	रीने के पानी की ग्रामीण संभरण योजना	४३१
१६८	हुबली को कारवार से मिलाना	४३१
१७०	सिंचाई की बड़ी परियोजनायें	४३२
१७१	सिंचाई की बड़ी परियोजनायें	४३२
१७२	सुधार कर	४३२
१७३	आबयाना	४३२-३३
१७४	आन्ध्र प्रदेश के जिला रायलसीमा में दुर्भिक्ष	४३३
१७५	महंगाई भत्ते की मांग	४३३
१७६	सेवानिवृत्त पोस्टमास्टर्स की पेंशन	४३३-३४
१७७	रेलवे कारखानों में मजदूरों की भर्ती	४३४
१७८	रेलवे सुरक्षा बल के सैनिकों द्वारा "शंटर" को पीटना	४३४-३५
१७९	ठेकेदारों की जमानत जब्त करना	४३५
१८०	गंगा नहर	४३५
१८१	जम्मू तथा काश्मीर में झेलम परियोजना	४३५-३६
१८२	चन्द्रपुर बिजली घर	४३६

विषय

पृष्ठ

सभा पटल पर रखा गया पत्र

४३६

भारतीय टेलीग्राफ अधिनियम, १८८५ की धारा ७ की उप-धारा (५) के अन्तर्गत दिनांक १७ मार्च, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३२३ में प्रकाशित भारतीय टेलीग्राफ (तीसरा संशोधन) नियम, १९६२ की एक प्रति पटल पर रखी गई ।

समितियों के लिये निर्वाचन

४३७ ३८

- (१) खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) ने प्रस्ताव किया कि लोक सभा के सदस्य, भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से चार सदस्य चुनें । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।
- (२) श्री स० का० पाटिल ने यह भी प्रस्ताव किया कि लोक सभा के सदस्य, भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति के रूप में काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।
- (३) परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) ने प्रस्ताव किया कि लोक सभा के सदस्य, राष्ट्रीय नौ वहन बोर्ड के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से चार सदस्य चुनें । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।
- (४) स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) ने यह प्रस्ताव किया कि लोक सभा के सदस्य, अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा

४४०

रेलवे आयव्ययक पर सामान्य चर्चा जारी रही । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।
द्वार, २६ अप्रैल, १९६२/६ वैशाख, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि—

रेलवे आयव्ययक पर सामान्य चर्चा; तथा राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव ।