

# लोक-सभा वाद-विवाद

तृतीय माला

खण्ड २, १९६२/१८८४ (शक)

[३० अप्रैल से ११ मई, १९६२/१० से २१ वैशाख, १८८४ (शक)]

3rd Lok Sabha

Chamber Fumig.

18.10.73.



पहला सत्र, १९६२/१८८४ (शक)

(खण्ड २ में अंक ११ से २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

तृतीय माला

विषय-सूची

[तृतीय माला खंड २, अंक ११ से २०—३० अप्रैल से ११ मई, १९६२/१० से २१ वैशाख, १८८४ (शक)]

अंक ११—सोमवार, ३० अप्रैल, १९६२/१० वैशाख, १८८४ (शक)	पृष्ठ
सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	६६६
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या २६६, २७०, २७२, २८३, २७३ से २८१, २८४ से २८६ और २८८ से २९०	६६६—६४
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या २७१, २८२, २८७ और २९१ से २९८	६६४—६८
अतारांकित प्रश्न संख्या २५० से ३२६ और ३२८ से ३६२	६६८—७४८
स्थगन प्रस्ताव के बारे में	७४८
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना	७४८—५१
१. आन्ध्र प्रदेश में बिजली की कमी	७४९—५१
२. पाकिस्तान उच्च आयोग द्वारा एक ऐसे मानचित्र का परिचालन जिसमें भारत के कुछ राज्य क्षेत्रों को पाकिस्तान का भाग दिखाया गया है	७५१
३. पूर्वी पाकिस्तान की सीमा पर मुसलमानों का कथित जमा होना	७५१
समितियों के लिये निर्वाचन	७५१—५२
१. भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति	७५१
२. भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति	७५२
राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम विधेयक—पुरस्थापित	७५२
राष्ट्रपति के अभिभाषण पर प्रस्ताव	७५३
दैनिक संक्षेपिका	७६०—६६

अंक १२—मंगलवार, १ मई, १९६२/११ वैशाख, १८८४ (शक)

सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण	७६७
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या २९९, ३०१, ३०२, ३०४ से ३०६, ३०८, ३११ से ३१५ और ३१७ से ३१९	७६७—८२२

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३००, ३०३, ३०७, ३०९, ३१०, ३१६, ३२० से

३३६

८२२—३३

अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३ से ४१२, ४१४ से ४२२, ४२४ से ४३५, ४३७ से ४४८, ४५० और ४५१

८३३—७३

प्रक्रिया के बारे में

८७३—७४

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना

८७४—७८

१. बिहार को कोयले का अपर्याप्त संभरण

८७४—७५

२. लाल किले के समीप शरणार्थियों की झोपड़ियों को आग लगना

८७५—७८

३. सशस्त्र नागा विद्रोहियों के एक दल का पूर्व पाकिस्तान की ओर जाने का समाचार

८७८

सभा पटल पर रखे गये पत्र

८७९—८०

तारांकित प्रश्न संख्या २०५ के उत्तर में शुद्धि

८८०

बोकारो इस्पात संयंत्र के बारे में वक्तव्य

८८०—८१

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर प्रस्ताव

८८१—९१६

## कार्य मंत्रणा समिति—

पहला प्रतिवेदन

९१६

दैनिक संक्षेपिका

९१७—२३

अंक १३—बुधवार, २ मई, १९६२/वशाख १२, १८८४ (शक)

## प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३३७ से ३४४, ३४६, से ३४९, ३७०, ३५१ और ३५३

९२५—५०

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३४५, ३५०, ३५२, ३५४ से ३६९ और ३७१ से ३७९

९५०—६३

अतारांकित प्रश्न संख्या ४५२ से ५२३

९६३—९६

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

९९६—९८

१. कलकत्ता गोदी श्रमिक बोर्ड की पुनर्रचना की आवश्यकता

९९६—९७

२. गुजरात में कपास का अधिग्रहण

९९७—९८

३. पूर्वी पाकिस्तान में ढाका तथा राजशाही में दंगे

९९८

सभा पटल पर रखे गये पत्र

९९८—१०००

## कार्य मंत्रणा समिति—

पहला प्रतिवेदन

१०००

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर प्रस्ताव

१००१—११

अनुदानों की मांगें (रेलवे)

१०११—५७

दैनिक संक्षेपिका

१०५८—६७

अंक १४—गुरुवार, ३ मई, १९६२/१३ बैशाख, १८८४ (शक)

सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण—

प्रश्नों के मौखिक उत्तर	१०६७
तारांकित प्रश्न संख्या ३८०, ३८२ से ३८६, ३९३ से ३९६ और ३९८	१०६७—६९
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३	१०६२—६४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३८१, ३९० से ३९२, ३९७ और ३९९ से ४१५	१०६४—११०५
अतारांकित प्रश्न संख्या ५२४ से ६०२, ६०५ से ६२१ और ६२३ से ६३७	
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना —	

१. स्माल स्केल वुलन मैनुफेक्चरर्स एसोसियेशन और स्क्रीन प्रिन्टर्स द्वारा अपने समवाय बन्द कर देने की धमकी ११५१—५२
२. हुगली के पायलेटों द्वारा त्याग पत्र देने की धमकी ११५२—५४

स्थगन प्रस्ताव तथा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाने के बारे में—

सभा पटल पर रखे गये पत्र	११५५—५६
समितियों के लिये निर्वाचन—	
१. पशु कल्याण बोर्ड	११५६
२. भारतीय लाख उप-कर समिति	११५६—५७
३. भारतीय चिकित्सा अनुसन्धान परिषद का प्रशासी निकाय	११५७

अनुदानों की मांगें (रेलवे)—

स्थगन प्रस्ताव तथा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

- (१) भारत को चीन को कथित अलटीमेटम ; तथा ११६३—६४
- (२) १५० नागा त्रिद्रोहियों का पूर्वी पाकिस्तान में चले जाना ११६४—६६

बड़ी और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं के बारे में आधे घंटे की चर्चा—

दैनिक संक्षेपिका	१२०६—१२१४
------------------	-----------

अंक १५—शुक्रवार, ४ मई, १९६२/१४ बैशाख, १८८४ (शक)

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण १२१५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४१६ से ४१९, ४२१ से ४२५ और ४२८ से ४३३ ।	१२१५—३७
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४	१२३७—३८

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४२०, ४२६, ४२७ और ४३४ से ४५०	१२३८—४७
अतारांकित प्रश्न संख्या ६३८, ६३९, ६४२ से ७१३ और ७१५ से ७२१ .	१२४७—८१
निधन सम्बन्धी उल्लेख	१२८१
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१२८२
राष्ट्रपति का संदेश	१२८२
सभा का कार्य . . . . .	१२८३
अनुदानों की मांगों (रेलवे) . . . . .	१२८३—१३१७
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक—	
पुरःस्थापित और पारित . . . . .	१३१८—१९
जनता एक्सप्रेस गाड़ियों के बारे में संकल्प	१३१९—३८
सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के बारे में संकल्प	१३३८
दैनिक संक्षेपिका	१३४४—५०

## अंक १६—सोमवार, ७ मई, १९६२/१७ वैशाख १८८४ (शक):

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	१३५१
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४५१, ४५३ से ४६१, ४६३, ४६४, ४६६ और ४६७ . . . . .	१३५१—७६
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४६२, ४६५ और ४६८ से ४९६ .	१३७६—८९
अतारांकित प्रश्न संख्या ७२२ से ७५२, और ७५४ से ७७२	१३८९—१४१०
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
काश्मीर और चीन के सिक्किम क्षेत्र के बीच सीमा निर्धारण के बारे में बातचीत करने का पाकिस्तान और चीन का कथित निर्णय	१४१०—११
सभा पटल पर रखे गये पत्र—	
समितियों में निर्वाचन—	
१. राजघाट समाधि समिति और . . . . .	१४१२
२. कर्मचारी राज्य बीमा निगम	१४१३
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	१४१३—३८
दैनिक संक्षेपिका . . . . .	१४३९—१३

अंक १७, मंगलवार, ८ मई १९६२ / १८ वैशाख, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४९७ से ५०४ और ५०६ से ५१४ . . . . .	१४४५—६६
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ५ . . . . .	१४६६—७१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५०५ और ५१५ से ५४६ . . . . .	१४७१—८५
अतारांकित प्रश्न संख्या ७७३ से ८६०, ८६२ से ८७८, ८८०, ८८१, ८८३, ८८४, ८८६ से ९१० और ९१२ से ९२३ . . . . .	१४८६—२५५२

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

नागा लैंड में भारतीय वायु सेना के एक डकोटा विमान का गिरना . . . . .	१५५३—५४
सभा पटल पर रखे गये पत्र— . . . . .	१५५५—८७
सामान्य आयव्ययक—सामान्य चर्चा . . . . .	१५७६—७७
राष्ट्रपति की विदाई के बारे में . . . . .	१५८८—९६
दैनिक संक्षेपिका—	

अंक १८, बुधवार, ९ मई १९६२ / १९ वैशाख, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५४७ से ५५६ और ५५८ . . . . .	१५९७—१६१६
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ६ . . . . .	१६१६—२०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५५७ और ५५९ से ६०६ . . . . .	१६२०—४३
अतारांकित प्रश्न संख्या ९२४ से १०२६ . . . . .	१६४३—८७

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

नागा विद्रोहियों द्वारा भारतीय वायु सेना के अधिकारियों की कथित रिहाई . . . . .	१६८७
विशेषाधिकार प्रस्ताव के बारे में . . . . .	१६८८
सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . . .	१६८८—९०
सामान्य आयव्ययक—सामान्य चर्चा . . . . .	१६९०—१७१४
दैनिक संक्षेपिका . . . . .	१७१५—२३

अंक १९, गुरुवार, १० मई, १९६२ / २९ बैशाख, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६१० से ६१५, ६१७ से ६२०, ६२३, ६२६ से  
६२८, ६३८ और ६२९ से ६३२ . . . . . १७२५—५०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६१६, ६२१, ६२२, ६२४, ६२५, ६३३ से ६३७  
और ६३९ से ६४५ . . . . . १७५०—५७

अतारांकित प्रश्न संख्या १०२८ से १०६६ और १०७१ से १०७७ . . . . . १५५७—८०

हुगली पोत चालकों की हड़ताल के बारे में . . . . . १७८०—८२

सूचना प्राप्त करने के बारे में

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाने के बारे में—

चीनी वाणिज्य दूतावास कलिम्पोंग से एक सिपाही पर गोली चलाया जाना . . . . . १७८२—८३

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

मद्रास में छपाई के कागज की कमी . . . . . १७८३—८४

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . . . १७८४

सामान्य आयव्ययक—सामान्य चर्चा . . . . . १७२४—१८२८

दैनिक संक्षेपिका . . . . . १७२९—३२

अंक २०, शक्रवार ११ मई, १९६२ / २१ बैशाख, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६४६ से ६४९, ६५१ से ६५५ और ६५७ से ६६३ . . . . . १८३३—५४

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ७ . . . . . १८५४—५६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६५०, ६५६ और ६६४ से ६६१ . . . . . १८५६—७०

अतारांकित प्रश्न संख्या १०७८ से १०८२ और १०८४ से ११८६ . . . . . १८७०—१९२३

स्थगन प्रस्ताव तथा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

माल गाड़ी और ट्रक की टक्कर . . . . . १९२३—२७

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

१. फिजो के सम्बन्ध में जानकारी और विद्रोही नागाओं के एक और दल  
का पाकिस्तान को काथित प्रस्थान . . . . . १९२८

# लोक-सभा वाद-विवाद

## लोक-सभा

शुक्रवार, ४ मई १९६२

१४ वंशाब्द, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण

श्री ब्रह्म प्रकाश (बाह्य दिल्ली)

सैयद बदरुद्दुजा (मुर्शिदाबाद)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

भारी ढांचे, प्लेट आदि बनाने का कारखाना

+

†\*४१६. { श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० च० सामन्त :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारी ढांचे, प्लेट आदि बनाने का कारखाना (हैवी स्ट्रक्चरल, प्लेट एंड बेसल प्लांट) की स्थापना के प्रस्ताव को अन्तिम रूप दे दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या परियोजना की अन्तिम योजना और प्राक्कलन तैयार कर लिये गये हैं; और

(ग) योजना का कुल अनुमित व्यय कितना है ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम्) : (क) नहीं, श्रीमद्, अभी नहीं। ब्रिटिश परामर्शदाताओं के साथ अन्तिम वार्ता हो रही है।

(ख) और (ग). टेक्निकल परामर्शदाता बनने पर उनका एक काम विस्तृत रिपोर्ट तैयार करना होगा जिसमें अन्य बातों के अलावा संयंत्र का विन्यास, निर्माण-कार्य का प्रोग्राम और निर्माण की लागत दी होगी।

†मूल अंग्रेजी में

१२१५

अपेक्षित विनियोजन का मोटा प्रारम्भिक प्राक्कलन मुख्य संयंत्र के लिये लगभग १२ करोड़ रुपये का है। इसके अतिरिक्त, रहने की बस्ती और अन्य सहायता सेवाओं के लिए लगभग ५.६ करोड़ रु० की आवश्यकता होगी।

†श्री सुबोध हंसदा : क्या इस परियोजना पर काम करने के लिए हमारे पास टेक्निकल कर्मचारी पर्याप्त संख्या में हैं और, यदि नहीं, तो इस प्रस्तावित परियोजना में कर्मचारियों को रखने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : हमारा प्रशिक्षण प्रोग्राम भी है। अतः इस बात का ध्यान रखा जायेगा।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या संयंत्र का स्थान चुन लिया गया है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : इसे महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र में बनाने का विचार है।

†श्री दाजी : वर्तमान लक्ष्यानुसार योजना कब पूरी होगी ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : ठेके पर हस्ताक्षर होने के बाद इसमें साढ़े तीन साल लगेंगे। आशा है कि ठेका कुछ महीनों में हो जायेगा।

†श्री रामेश्वर टांटिया : इसमें विदेशी मुद्रा कितनी होगी और क्या इस संयंत्र को बनाने के लिए संसार भर में टेण्डर मांगे जायेंगे ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : लगभग ५, ६ करोड़ रु० की विदेशी मुद्रा होगी। टेण्डर का व्यौरा समय आने पर निश्चित होगा।

†श्री भागवत झा आजाद : इस संयंत्र में उत्पादन आरम्भ होने पर इसकी उत्पादन क्षमता कितनी होगी ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : आशा है कि यह उच्च दबाव के १२,५०० टन और अन्य वेसल्स तथा भारी ढांचे के २५,००० टन बनायेगा।

#### बद्रीनाथ जाने वाले यात्री

+

†श्री म० ला० द्विवेदी :

†\*४१७. †श्री रघुनाथ सिंह :

†श्री स० चं० सामन्त :

क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को ज्ञात है कि उत्तर प्रदेश की सरकार ने देश भर के यात्रियों को बद्रीनाथ की यात्रा न करने के लिये कहा है क्योंकि रास्ता खराब है; और

(ख) यदि हां, तो भारत सरकार भारत के तीर्थ यात्रियों की सहायता के लिये इस रास्ते को ठीक करने के लिये क्या कदम उठा रही है ?

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य-मंत्री(श्री रघु रामैया) : (क) हां, श्रीमान्।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) सड़क सुधारने का कार्य आयोजित आधार पर आरम्भ कर दिया गया है ताकि तीर्थयात्री समुचित सुरक्षा से बद्दीनाथ जा सकें।

†श्री म० ला० द्विवेदी : निर्माण-कार्य कब तक पूरा हो जायेगा ताकि तीर्थयात्री बद्दीनाथ जा सकें ?

†श्री रघुरामैया : वास्तव में प्रतिबन्ध कोई नहीं है। उत्तर प्रदेश सरकार ने तीर्थयात्रियों को आवश्यक न होने तक यात्रा न करने की सलाह दी है। हमें आवश्यक सुधार करने की आशा है और इस प्रकार हम सड़क को समुचित ढंग से सुरक्षित बना देंगे। मेरा ख्याल है कि इस में लगभग एक वर्ष लगेगा।

†श्री म० ला० द्विवेदी : क्या मंत्री महोदय को विदित है कि बद्दीनाथ के रास्ते में दो यात्री मर गये हैं ? यदि हां, तो अन्य तीर्थयात्रियों को बद्दीनाथ जाने से रोकने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री रघुरामैया : मैं नहीं जानता कि क्या मेरे मित्र कुछ कार-दुर्घटनाओं का जो हुई हैं, जिक्र कर रहे हैं। पूछताछ से पता लगता है कि ये दुर्घटनायें वहां हुई थीं जहां सड़क सीधी है और कोई खतरा नहीं है। वहां पर भी, वे गैर-सरकारी चालक थे। समूचे रूप में सुधार करना आवश्यक समझा गया है और वे यथाशीघ्र सुधार कर रहे हैं।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या यह सच है कि हजारों तीर्थयात्री आजकल हरिद्वार में इन्तजार कर रहे हैं और क्या सड़क की मरम्मत के लिए कोई अन्तरिम प्रबन्ध किया गया है ताकि वे पैदल जा सकें ?

†श्री रघुरामैया : अब हम सड़क में सुधार करने की बात कर रहे हैं। यदि वहां तीर्थयात्री इन्तजार कर रहे हैं, तो उत्तर प्रदेश सरकार की सलाह यह है कि वे जहां तक हो यात्रा न करें।

†श्री अन्सार हरवानी : क्या सरकार ने उन इंजीनियरों और ठेकेदारों के खिलाफ जांच की है जिन्होंने सड़क बनाई थी और जिस पर इतनी दुर्घटनायें हुई हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : उन दुर्घटनाओं का इससे सम्बन्ध नहीं है।

†डा० गोविन्ददास : क्या मंत्री महोदय को याद है कि पिछली बार तीन बड़ी दुर्घटनायें हुई थीं और ये पहाड़ों तथा लारी-सेवा के कारण हुई थीं ? क्या इस वर्ष भी ऐसी दुर्घटना होनेका भय है ?

†श्री रघुरामैया : मैं बता चुका हूं कि दुर्घटनायें सड़क पर उस स्थान पर हुई थीं जहां सड़क सीधी है और कोई खतरा नहीं है।

†श्री त्रिविध कुमार चौधरी : प्रतिरक्षा मंत्रालय ने बद्दीनाथ की तीर्थयात्री सड़क कब से अपने हाथ में ली है, उस पर उनका कितना नियंत्रण है, इस सड़क के संधारण की उन पर कितनी जिम्मेदारी है और किस तरह का नियंत्रण रखते हैं ?

†श्री रघुरामैया : इस सड़क का समूचा नियंत्रण अन्य सीमान्त सड़कों को हाथ में लेने के साथ लिया गया है। सड़क पर वास्तविक कार्य राज्य का लोक निर्माण विभाग करता है परन्तु उसका व्यय हम देते हैं और समूचा नियंत्रण भारत सरकार का है।

†श्री श्याम लाल सराफ : मंत्री महोदय के उत्तर से यह स्पष्ट है कि तीर्थयात्रियों को वहां जाने से नहीं रोका जाता। परन्तु साथ ही यदि तीर्थयात्री उस ओर जाते हैं, तो क्या सरकार यह आश्वासन देने को तैयार है कि वे सुरक्षित रहेंगे ?

†अध्यक्ष महोदय : उत्तर प्रदेश सरकार ने उन से कहा है कि वे अभी वहां न जायें।

श्री ज० ब० सिंह० : मैं जानना चाहता हूँ कि आजकल ऋषिकेश में कितने लोग रुके हुए हैं जोकि इस इंतजार में हैं कि कब सड़क बने और कब वे बद्रीनाथ की यात्रा करें।

अध्यक्ष महोदय : यह बताना तो मुश्किल होगा। मालूम नहीं वजीर साहब इसका जवाब दे सकते हैं या नहीं।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच नहीं है कि राष्ट्रपति डा० राजेन्द्र प्रसाद की यात्रा के समय इस सड़क के संधारण पर भारी व्यय किया गया था ? क्या सड़क के निर्माण पर गलत रूप में किये गये व्यय की कोई जांच की गई है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह बात यहां असंगत है।

### शारीरिक शिक्षा तथा युवक कल्याण सम्बन्धी समन्वय समिति

+

{ श्री विभूति मिश्र :  
†\*४१८. { श्री भक्त दर्शन :  
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पहले शारीरिक शिक्षा, मनोरंजन व युवक-कल्याण की विभिन्न योजनाओं में समन्वय स्थापित करने के उद्देश्य से एक समिति की नियुक्ति की गई थी; और

(ख) यदि हां, उस समिति ने अपने कार्य में अब तक क्या प्रगति की है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी हां।

(ख) समिति की ड्राफ्ट-रिपोर्ट तैयार की जा रही है।

श्री विभूति मिश्र : कुछ खेल जैसे फुटबाल, क्रिकेट आदि ज्यादा खर्चीले हैं और दूसरे खेल जैसे कबड्डी वगैरह कम खर्चीले हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इन खेलों का कोई वर्गीकरण किया है कि देहात में ऐसे खेल खिलाए जायेंगे जो कम खर्चीले होंगे और शहरों में ऐसे खेल रखे जायेंगे जो ज्यादा खर्चीले होंगे ?

डा० का० ला० श्रीमाली : यह प्रश्न तो कमेटी की रिपोर्ट के सम्बन्ध है और कमेटी की क्या सिफारिश होगी यह मेरे लिए कहना जरा मुश्किल है। इसलिए मैं माननीय सदस्य से निवेदन करूंगा कि जब तक रिपोर्ट न आ जाये तब तक वह इन्तिजार करें।

श्री विभूति मिश्र : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्री महोदय इसका खयाल रखेंगे कि जो देहात के लोग हैं उनके लिए सस्ते खेलों का इन्तिजाम करें और उस तरह की ट्रेनिंग दें, और जो शहर के लोग हैं उनके लिए कीमती खेलों का इन्तिजाम करें और वैसी ट्रेनिंग दें ?

अध्यक्ष महोदय : यह तो सजेशन है कि मंत्री साहब ऐसा करें ।

†श्री मानसिंह पटेल : क्या माध्यमिक शिक्षा में मनोरंजन तथा खेलों के लिए सप्ताह में कुछ कितने घंटे इस समन्वय समिति को रिपोर्ट के फलस्वरूप घटाये या बढ़ाये जायेंगे ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : मैं समिति की सिफारिशों का पहिले से अनुमान नहीं कर सकता ।

†श्री फतहसिंह राव गायकवाड़ : युवक कल्याण की योजनाओं के प्रसंग में क्या योजनायें शारीरिक रूप से नवयुवकों के लिए हैं या उनके लिए हैं जो हृदय से युवक हैं ?

†श्री वासुदेवन नायर : क्या अधिकतर गैर-सरकारी युवक संगठनों के प्रतिनिधि इस समिति में हैं ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : अनेक व्यक्तियों का सम्बन्ध विभिन्न युवक संगठनों से है, परन्तु मैं नहीं कह सकता कि वे लोग उन संगठनों के प्रतिनिधियों के रूप में हैं या नहीं । परन्तु मुझे विश्वास है कि अनेक व्यक्तियों का सम्बन्ध विभिन्न संगठनों से है ।

†श्री जसवन्त राय मेहता : क्या इस समिति की रिपोर्ट पेश करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की गई है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : श्रीमान्, मुझे खेद है कि इस रिपोर्ट में अनुचित विलम्ब हो गया है । रिपोर्ट अब तक दे देनी चाहिये थी । परन्तु, दुर्भाग्यवश, सभापति बीमार पड़ गये । उनके अस्पताल से वापस आते ही, रिपोर्ट उनके सामने रखी जायेगी । समिति की आखिरी बैठक जल्दी बुलाई जायेगी और रिपोर्ट को अन्तिम रूप दिया जायेगा ।

†श्री तिममय्या : क्या सरकार की इच्छा समूचे देश में एक ही योजना लागू करने की है और क्या सरकार की इच्छा इस योजना की कार्यान्विति के लिए अर्थ-व्यवस्था भी करेगी ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : ये सारे प्रश्न रिपोर्ट पेश होने पर उत्पन्न होंगे ।

### विमानों का निर्माण

+

†\*४१६. { श्री स० च० सामन्त :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड द्वारा बनाये जाने वाले विमानों के लिये आवश्यक सभी पुर्जे इस समय देश में बनाये जा रहे हैं;

(ख) यदि नहीं, तो इस समय कितने प्रतिशत पुर्जे आयात किये जाते हैं;

(ग) स्वयं हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड द्वारा कितने पुर्जे बनाये जाते हैं; और

(घ) पुर्जों आदि का संभरण करने के लिये सहायक उद्योगों को किस प्रकार बढ़ावा दिया जाने वाला है ?

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री रघुरामैया) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) और (ग). आयात होने वाले पुर्जों का प्रतिशत ५ से ५० तक है। जो विमान की किस्म पर निर्भर है। बाकी पुर्जों का निर्माण देश में होता है और इनमें से ५० से ६५ प्रतिशत पुर्जे हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड में बनते हैं।

(घ) विमान-पुर्जों को बनाने के लिए सहायक उद्योग स्थापित करने की कार्यवाही की जा रही है। हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड में हल्का अलाय, फार्जिंग कार्स्टिंग और पुर्जे बनाने के प्रस्ताव विचाराधीन है। विमान बनाने में इन पुर्जों की आवश्यकता होती है।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या यह सच नहीं है कि संसद की प्राक्कलन समिति ने सिफारिश की थी कि मंत्रालय को हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड से सम्बन्धित सहायक उद्योग स्थापित करने चाहियें; इस बारे में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री रघुरामैया : मैं बता चुका हूँ कि पुर्जे बनाने के प्रस्ताव विचाराधीन हैं।

†श्री स० चं० सामन्त : सारे आयातीत पुर्जों से बने विमान और कुछ आयातीत और कुछ देश में बने पुर्जों से बने विमान के मूल्यों में कितना अन्तर है ?

†श्री रघुरामैया : मेरे पास आंकड़े नहीं हैं। इसके अलावा, देश में अनेक विमान बनते हैं। मैं नहीं समझता कि सभा मेरा मूल्य बताना पसन्द करेगी। फिर भी, मेरे पास आंकड़े नहीं हैं।

†श्री सुबोधहंसदा : क्या इन पुर्जों के निर्माण में स्वदेशीय कच्चा माल प्रयोग होता है या हम कच्चे माल का बाहर से आयात करते हैं ?

†श्री रघुरामैया : अभी हम कुछ कच्चा माल आयात करते हैं। उन वस्तुओं को यहां बनाने के प्रस्ताव हैं।

†श्री म० ला० द्विवेदी : कितना प्रतिशत कच्चा माल देश में बनता है ? यदि वे देश में नहीं बनते तो कहां से प्राप्त किये जाते हैं ?

†श्री रघुरामैया : संख्या बताना कठिन है। मैं प्रतिशत बता चुका हूँ। आयातीत पुर्जों का प्रतिशत ५ से ५० तक है, जो विमान की किस्म पर निर्भर है।

†श्री म० ला० द्विवेदी : यदि वे कच्चे माल देश में नहीं बनते, तो कहां से उनकी प्राप्ति होती है ?

†श्री रघुरामैया : वे बाजार से खरीदे जाते हैं।

†श्री मं० रं० कृष्ण : क्या यह सच है कि जो फर्म 'सुपरसोनिक एच एफ २४' के लिए इंजन देने वाली थी, उसने देने से मना कर दिया है ? यदि हां, तो इंजन का देश में निर्माण करने या उसे प्राप्त करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री रघुरामैया : मैं निवेदन करता हूँ कि माननीय सदस्य अलग प्रश्न पूछें।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड में 'सुपरसोनिक' विमानों का निर्माण बढ़ा दिया गया है, यदि हां, तो कितना बढ़ाया गया है ?

†श्री रघुरामैया : हम कुछ जेट विमान बना रहे हैं। मैं नहीं जानता कि उत्पादन में वृद्धि से मेरे माननीय मित्र का क्या अभिप्राय है ? उनका अभिप्राय संख्या से है या विमान की किस्मों से ?

†श्री स० मो० बनर्जी : मैंने संख्या के बारे में पूछा था । मैं केवल यह जानना चाहता हूँ कि क्या संख्या में वृद्धि हो रही है ?

श्री रघुरामैया : हां, संख्या बढ़ रही है ।

### मनीपुर के लिये 'होम गार्ड'

+

†\*४२१. { श्री विभूति मिश्र :  
श्री रिशांग किशिंग :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि मनीपुर के संघ राज्य-क्षेत्र में होम-गार्डों का एक दल बनाया जायेगा ;
- (ख) यदि हां, तो इसकी क्या आवश्यकता है ;
- (ग) इस योजना पर कुल कितना धन व्यय किया जायेगा ; और
- (घ) क्या यह योजना अन्य संघ राज्य-क्षेत्रों में भी कार्यान्वित की जायेगी ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) हां ।

(ख) राष्ट्रीय आकस्मिकता के समय स्वेच्छापूर्ण सहायता देने के लिए नागरिकों को प्रशिक्षण देना ।

(ग) चालू वित्तीय वर्ष में लगभग ७०,००० रु० व्यय होंगे ।

(घ) दिल्ली में एक होम गार्ड संगठन बन गया है । हिमाचल प्रदेश और त्रिपुरा में ऐसे ही संगठन बनाने का विचार है ।

श्री विभूति मिश्र : क्या इस होम गार्ड फोर्स को बारह महीने का एम्पलायमेंट मिलेगा या साल में कुछ कम दिनों का ?

†श्री दातार : जब भी राष्ट्रीय आकस्मिकता होती है, सरकार के लिए आवश्यक है कि वह स्थिति ठीक करे ।

श्री विभूति मिश्र : जब सरकार उन को एम्पलायमेंट में रखेगी, तो उन को कितने रुपये रोजाना दिया करेगी ?

†श्री दातार : यह एक गैर-सरकारी संगठन है और इसका इतना अधिक नहीं है जितना कि माननीय सदस्य समझते हैं ।

श्री विभूति मिश्र : जब और सूबों में होम गार्ड के सदस्यों को ड्यूटी पर रहने की अवधि में तीन रुपये रोज दिये जाते हैं, तो इस क्षेत्र की गवर्नमेंट जब उन को ड्यूटी पर लगायेगी, तो कितने रुपये रोज देगी ?

†श्री दातार : सरकारी प्राधिकारियों के अलावा, यह सर्वथा आवश्यक है कि गैर-सरकारी संगठन आगे बढ़कर इन आकस्मिकताओं में सरकार की सहायता करें । यह नागरिकों को आवश्यकता के समय स्वयं भी रक्षा करना भी सिखाता है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री मार्नसिंह पटेल : क्या मनीपुर का 'होम गार्ड' महाराष्ट्र और गुजरात के होम गार्ड के आधार पर ही बनेगा ?

†श्री दातार : समस्त भारत में एक या दो राज्यों को छोड़कर, जहां प्रश्न विचाराधीन है, इसका आधार एक ही है ।

### औद्योगिक तथा गैर-औद्योगिक कर्मचारियों की सेवा की दशायें

†\*४२२. श्री स० मो० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) औद्योगिक तथा गैर-औद्योगिक कर्मचारियों की सेवा की दशाओं के बीच विद्यमान विभेद को दूर करने के लिये नियुक्त शंकर समिति की सभी सिफारिशें स्वीकार कर ली गई हैं ; और

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

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुरामैया) : (क) और (ख). शंकर समिति की सिफारिशों पर द्वितीय वेतन आयोग की सिफारिशों को ध्यान में रखकर विचार किया गया है । शंकर समिति की चार सिफारिशें स्वीकार हो गई हैं और सरकारी आदेश जाी हो गये हैं । दो बातों के बारे में शंकर समिति की सिफारिशों को कुछ बदल कर, स्वीकार किया गया है । परिवर्तन द्वितीय वेतन आयोग की सिफारिशों के आधार पर किये गये हैं इन मामलों में भी सरकारी आदेश दे दिये गये हैं । चार सिफारिशों पर संबंधित मंत्रालयों के परामर्श से विचार हो रहा है और दो स्वीकार नहीं की गई हैं ।

†श्री स० मो० बनर्जी : यदि स्वीकृत सिफारिशों का विवरण दे दिया जाता तो अच्छा होता ताकि मैं प्रत्येक सिफारिश के बारे में प्रश्न पूछ सकता ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं उन्हें दो मौके दूंगा । वह जो चाहें पूछ लें ।

†श्री स० मो० बनर्जी : सरकार ने क्या क्या सिफारिश स्वीकार की है ?

†श्री रघुरामैया : यदि आप अनुमति दें तो मैं एक, दो दिन में सरकार द्वारा स्वीकार की गई सिफारिशों का एक विवरण पटल पर रख दूंगा ।

†अध्यक्ष महोदय : वह ठीक रहेगा । अगला प्रश्न ।

### हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, भोपाल

†\*४२३. श्री श्रीनारायण दास : क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, भोपाल ने उत्पादन के अपने निर्धारित लक्ष्य को मार्च, १९६२ तक पूरा कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो कितना उत्पादन हुआ और उसका मूल्य कितना है ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री वि० सुब्रह्मण्यम्) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) वर्ष के आरम्भ में ३५० लाख रु० का लक्ष्य निर्धारित किया गया था और अनुमान है कि मार्च, १९६२ के अन्त तक कारखाने में बने सामान का मूल्य लगभग २०० लाख रु० से अधिक था ।

†श्री श्रीनारायण दास : लक्ष्य प्राप्त न करने के क्या कारण है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : दो कारण हैं । पहला कारण आयातीत और स्वदेशीय प्रकार का कच्चा माल आदि का न मिलना और दूसरा हड़ताल होना है ।

†श्री श्रीनारायण दास : उत्पादन के लिए कितने स्वदेशीय माल की आवश्यकता होती है ? स्वदेशीय और विदेशी माल का अलग अलग प्रतिशत क्या है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : मेरे पास आयातीत और स्वदेशीय माल के अलग अलग आंकड़े नहीं हैं । मार्च, १९६२ तक माल देने के लिए विदेशों में और स्वदेश में ४०६ लाख रु० के मूल्य के दिये गये क्रयादेश में से केवल १४३ लाख रु० का माल प्राप्त हुआ ।

†श्री त्यागी : क्या सरकार का विचार हैवी इलेक्ट्रॉनिक्स से संबंधित कुछ सहायता उद्योग स्थापित करने का है ? यदि हां, तो उनकी संख्या कितनी है और वे कहां कहां स्थापित होंगे ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : यह प्रश्न हैवी इलेक्ट्रॉनिक्स के बारे में नहीं है । यह हैवी इलेक्ट्रॉनिक्स के बारे में है ।

†श्रीमती मंमूना सुल्तान : पिछले अगस्त की हड़ताल से उत्पादन में कितनी हानि हुई है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : मैं नहीं समझता कि पिछले अगस्त में हड़ताल हुई थी । एक हड़ताल मई में और दूसरी फरवरी-मार्च में हुई थी । मैं हड़तालों का कारण उत्पादन में हुई हानि का अनुमान लगाने में असमर्थ हूं । यदि भिन्न प्रश्न पूछा जाता है, तो मैं जानकारी दे सकूंगा ।

†श्री पी० रा० रामकृष्णन् : क्या भोपाल कारखाने में उत्पादन के लिए, विशेष कर स्विच विभाग में गीयर विशेष प्रकार का सामान रक्षित किया गया है और क्या उसे बनाने की गैर-सरकारी उद्योगों को अनुमति नहीं है ।

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : मैं इसकी पूर्व सूचना चाहता हूं ।

†श्री दाजी : कच्चे माल का क्रयादेश किसे दिया गया था और वह पूरा क्यों नहीं किया गया ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : क्रयादेश ब्रिटिश के निर्माताओं को दिये गये थे । माल आने में काफी देर हो गई थी । निरन्तर स्मरण-पत्र भेजने पर भी, माल समय पर नहीं आ सका ।

†डा० गोविन्द दास : माननीय मंत्री ने अभी कहा था कि लक्ष्य प्राप्त न करने का एक कारण हड़ताल होना था । क्या उन्हें विदित है कि कारखाने में ऐसे व्यक्ति हैं जो सदैव ही ऐसी हड़तालों के लिए प्रोत्साहन देते हैं ? इन व्यक्तियों को हड़ताल का बढ़ावा देने से रोकने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : मैं माननीय सदस्य से सहमत नहीं हूँ कि ऐसे व्यक्ति हैं जो सदैव हड़ताल का बढ़ावा देते हैं। मैं इससे सहमत हूँ कि इस महत्वपूर्ण कारखाने में हड़ताल हुई है। आशा है कि हम ऐसी श्रम नीति बना सकेंगे जिससे हड़ताल न हों।

†श्री दासप्पा : उत्पादन की मूल सूची में उत्पादन के लिए क्या क्या वस्तुयें थीं और अब क्या क्या वस्तुयें बन रही हैं ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : खेद है कि मेरे पास इसका ब्योरा नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : श्री स० मो० बनर्जी। यदि मैं उन्हें दुबारा या तिबारा नहीं पुकारता तो वह बैठे हुए बातें करने लगते हैं। मैं यह पसन्द नहीं करता। मैं चाहता हूँ कि वह ऐसा न करें।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या हड़ताल से हुई हानि कर्मचारियों ने 'उत्पादन-पक्ष' बना कर पूरी तरह पूरी कर दी थी और यदि हां, तो क्या यह सच है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : हां, श्रीमान्। एक 'उत्पादन-पक्ष' मनाया गया था। परन्तु मैं नहीं जानता कि हानि पूरी तरह पूरी हो गई थी। वास्तव में मैं इसकी भावना को पसन्द करता हूँ, चाहे हानि पूरी तरह पूरी नहीं हुई थी। आशा है कि वे इस पखवाड़े के बाद भी वह भावना बनाये रखेंगे।

†श्री क० ल० राव : क्या भोपाल हैवी इलेक्ट्रिकस का उद्देश्य वस्तुतः बिजली का भारी मशीन बनाने का था जिन्हें गैर-सरकारी निर्माता नहीं बना सकते और क्या अप्रैल, १९६२ तक कन्ट्रोल मोटर और अप्रैल, १९६३ तक जेनरेटर्स बनाने का प्रोग्राम न था ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : मेरा ख्याल है कि इसके लिए भिन्न प्रश्न होना चाहिये। मेरे पास सारा ब्योरा नहीं है।

†श्री श्रीनारायण दास : क्या पर्याप्त सामान के समय पर पहुंचने के लिए पर्याप्त कार्यवाही की गई है ताकि निकट भविष्य में लक्ष्य प्राप्त हो जाये ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : आयात होने वाले सामान को यथाशीघ्र प्राप्त करने के लिए हम कार्यवाही करते हैं। परन्तु आयात कभी कभी हमारे हाथ में नहीं होता। ऐसी स्थिति में हमें आयात के सामान के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ती है।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी : क्या हड़ताल का पथ प्रदर्शन कारखाने से बाहर किसी राजनीतिक दल ने किया था और यह 'उत्पादन पक्ष' भी किसी राजनीतिक दल के पथ प्रदर्शन में मनाया गया था ?

†अध्यक्ष महोदय : इसका वह उत्तर दे चुके हैं।

†श्री दाजी : मेरे प्रश्न के एक भाग का उत्तर नहीं दिया गया है। कच्चे सामान के आयात में देर क्यों हुई, क्या उसके लिए हमारी सरकार उत्तरदायी है या ब्रिटिश फर्म जिम्मेदार है और यदि मंत्री महोदय कारण जानते हैं, तो यह बात फिर न हो, इसके लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : हमने क्रयदेश दिया था। उनका अपना निर्माण-कार्यक्रम था। शायद, उनके अन्य वायदे भी थे। इस स्थिति में हमें कुछ माल मिल गया। आशा है कि इस साल स्थिति सुधर जायेगी।

†श्री मं० र० कृष्ण : क्या मंत्रालय ने माल न मिलने से बेकार रहे मजदूरों और मशीनों के कारण हुई हानि की गगना की है ?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : मैं ने निर्धारित लक्ष्य और प्राप्त लक्ष्य बता दिया है। मैं नहीं समझता कि कोई मजदूर बेकार रहा था।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

### अमरीकी अधिकारियों के दल की भारत यात्रा

†\*४२४. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीका के वार कालिज के अधिकारियों का एक दल हाल में भारत आया था ;

(ख) यदि हां, तो उनकी यात्रा का क्या प्रयोजन था; और

(ग) दल ने किस प्रकार के भारतीय सैनिक प्रतिष्ठानों को देखा ?

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री रघुरामैया) : (क) जी हां।

(ख) अमरीकी सरकार कालेज पाठ्यक्रम के एक अंग के रूप में प्रतिवर्ष अपने देश से बाहर ऐसी यात्राओं का आयोजन करती है। उनकी भारत यात्रा इस सामान्य प्रथा के अनुसार थी।

(ग) उस दल ने राष्ट्रीय प्रतिरक्षा कालेज देखा।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या इस दल में कई असैनिक व्यक्ति भी थे और यदि हां, तो वे किस हैसियत से उसमें शामिल थे ?

†श्री रघुरामैया : उस दल में ६ फौकल्टी सदस्य और २७ अफसर छात्र थे।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : अमेरिका और पाकिस्तान के बीच विशेष प्रकार के सैनिक समझौतों को देखते हुए क्या सरकार यह उचित समझती है कि वह अमरीकी सैनिक कर्मचारियों को अपने प्रतिष्ठान दिखाये ?

†अध्यक्ष महोदय : यह तो अब राय पूछी जा रही है।

†श्री अंसारहरवानी : क्या इस दल ने हमारे सैन्यसामग्री कारखाने भी देखे या केवल प्रतिरक्षा प्रतिष्ठान ही देखे ?

†श्री रघुरामैया : वह दल यहां ३१ ता० को आया। १ ता० को उसने आगरा देखा और २ ता० को कालेज में पंचवर्षीय योजनाओं पर वार्ता हुई और उसी दिन वे चले गये।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

### जीवन बीमा निगम द्वारा गृह-निर्माण के लिये ऋण

†\*४२५. श्री बासप्पा : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जीवन बीमा निगम ने इस देश में गृह-निर्माण के विकास हेतु ऋण दिये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो अब तक कुल कितना ऋण दिया गया है और उसकी अदायगी की क्या शर्तें हैं ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) जी हाँ ।

†(ख) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७६]

†श्री बासप्पा : इस बात को देखते हुए कि पहले जीवन बीमा निगम की निधियों के निदेश का दुरुपयोग किया गया था जिसकी वजह से कुछ अधिकारियों को दण्ड दिया गया और एक मंत्री को पद त्याग भी करना पड़ा, क्या सरकार ने प्राक्कलन समिति के इस सुझाव पर विचार किया है कि जीवन बीमा निगम से रुपया लगाने का अधिकार छीन लिया जाय और उसकी निधियों को सरकार अपने हाथ में ले ?

†श्री ब० रा० भगत : सरकार ने इस पर बहुत अच्छी तरह से विचार किया है और वह इस नतीजे पर पहुँची है कि ऐसी कोई कार्रवाई जरूरी नहीं है ।

†श्री बासप्पा : क्या जीवन बीमा निगम के पास पहल ही निधियां इकट्ठी करने का बहुत अधिक काम है और क्या इस बात को देखते हुए यह काम उससे वापस ले लिया गया है ?

†अध्यक्ष महोदय : अब वह तर्क कर रहे हैं । काफी सोच विचार के बाद उत्तर दिया गया है ।

†श्री श्रीनारायण दास : इन में से कितने ऋण सहकारी संस्थाओं को और कितने गैर-सरकारी व्यक्तियों को दिये गये ?

†श्री ब० रा० भगत : विवरण में जानकारी दी हुई है ।

†अध्यक्ष महोदय : यदि वह विवरण में दिया गया है, तो उसे दोहराने की जरूरत नहीं है ।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या जीवन बीमा निगम सहकारी आवासन समितियों की ओर खास तौर से ध्यान देती है ?

†श्री ब० रा० भगत : ३० करोड़ रुपये के मंजूर ऋणों में से ७.४७ करोड़ रुपये शीर्ष सहकारी आवासन वित्त संस्था को दिये गये हैं । बाकी रकम के सम्बन्ध में भी जो हम राज्य सरकार को उनके कर्मचारियों अथवा दूसरी योजनाओं के लिये देते हैं, कुछ भाग राज्य सरकारों द्वारा समर्थित सहकारी संस्थाओं को दिया जाता है ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या किसी व्यक्ति को दिया गया ऋण मंजली या निम्न आय समुदाय आवासन योजना जैसा कि राज्य सरकार या केन्द्रीय सरकार ने वर्गीकरण किया है, के अन्तर्गत आता है ?

†श्री ब० रा० भगत : राज्य योजना मुख्यतः मंजली आय समुदाय के लिये होती है और इस योजना के अन्तर्गत १४.४४ करोड़ रुपये की रकम मंजूर की गयी है । लेकिन और दूसरी योजनाएं भी हैं जैसे बीमा कराने वालों को ऋण या रेहन की योजना के अन्तर्गत मंजली आय या ऊंची आय वाले समुदाय भी अग्रिम के अधिकारी होते हैं ।

†श्री वासुदेवन् नायर : विवरण से दिखायी पड़ता है कि मंजली आय समुदाय आवासन योजना के लिये दिये गये ऋण २५ वार्षिक किस्तों में लौटाने पड़ते हैं जबकि राज्य सरकारों के कर्मचारियों को दिये गये ऋण २० वार्षिक किस्तों में लौटाने होते हैं । राज्य सरकार के कर्मचारियों के साथ यह भेद-भाव क्यों है ?

†श्री ब० रा० भगत : लेकिन विवरण में यह भी कहा गया है कि वह अवधि ३० साल तक बढ़ायी जा सकती है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री वासुदेवन् नायर : लेकिन ब्याज की दर भी ऊंची है । यदि ब्याज की दर बढ़ती जाये तो वह अवधि पांच साल और बढ़ाने का क्या लाभ ?

†श्री ब० रा० भगत : ब्याज की दर वही है । विवरण में वह दर दी हुई है । लेकिन यदि अवधि ३० वर्ष तक बढ़ा दी जाती है तो वह राज्य सरकार की इच्छा पर छोड़ दिया जाता है, न कि जीवन बीमा निगम पर । यदि राज्य सरकार यह सोचती है कि अवधि दस साल और बढ़ायी जानी चाहिये तब निश्चय ही ब्याज की दर कुछ अधिक ऊंची होगी ।

†श्री स० मो० बनर्जी : चूंकि बीमा कर्मचारी निम्न आय या मझली आय समुदाय के अन्दर आते हैं, क्या ऐसी कोई योजना है जिससे, यदि निगम के वे कर्मचारी मकान बनाना चाहते हों, तो उन्हें पेशगी या कर्ज दिया जा सके ?

†श्री ब० रा० भगत : जी हां । जो आंकड़े दिये हुए हैं उनमें वे ऋण शामिल नहीं हैं जो निगम के कर्मचारियों को दिये जाते हैं । वास्तव में निगम अपने कर्मचारियों को मकान बनाने के लिये ऋण देने के सम्बन्ध में बहुत बड़ी योजना बना रहा है ।

### कोयला खनन के लिये टेक्निकल कर्मचारी

†\*४२८. श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोयला परिषद् द्वारा नियुक्त की गई उस विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट पर सरकार ने विचार कर लिया है जो कोयला के उत्पादन के लक्ष्य की प्राप्ति की दृष्टि से प्रशिक्षित टेक्निकल कर्मचारियों की बढ़ी हुई आवश्यकता का निर्धारण करने के लिये नियुक्त की गयी थी ;

(ख) यदि हां, तो तीसरी पंचवर्षीय योजना काल में प्रशिक्षण की ऐसी सुविधाओं का विस्तार करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ;

(ग) क्या गैर-सरकारी क्षेत्र को शिशिक्षुओं को व्यावहारिक प्रशिक्षण की अधिक सुविधाओं जुटाने के लिये राजी करने का भी कोई प्रयास किया जा रहा है ; और

(घ) क्या राज्य सरकारों की ओर से आश्वासन दिये गये हैं कि वे प्रशिक्षार्थियों के लिये होस्टल बनाने में गैर-सरकारी क्षेत्र को सहायता देंगी ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) जी हां ।

(ख) ग्रेजुएट खनन इंजीनियर जितनी संख्या में निकल रहे हैं वह तीसरी योजना की आवश्यकताएं पूरी करने के लिये पर्याप्त हैं । फिर भी निचली श्रेणी के अर्थात् डिप्लोमा वाले इंजीनियरों की कमी है । यह जरूरत पूरी करने के लिये सरकार खनन सम्बन्धी डिप्लोमा पाठ्यक्रम की तथा कनिष्ठ तकनीकी कर्मचारियों के प्रशिक्षण की सुविधाएं बढ़ाने के प्रश्न पर विचार कर रही हैं ।

(२) खान छात्रों के व्यावहारिक प्रशिक्षण का संगठन करने, पर्यवेक्षण करने और समन्वय करने के लिये एक व्यावहारिक प्रशिक्षण निदेशालय कायम किया गया है ।

(३) खनन कर्मचारियों को संयंत्र प्रशिक्षण देने की सम्भावना का पता लगाया जा रहा है ।

(४) विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने के मामले में प्रगति की ओर ध्यान देने के लिये एक स्थायी समिति कायम करने का विचार है ।

(ग) जी हां ।

(घ) सरकार को ऐसे आश्वासनों के बारे में कोई जानकारी नहीं है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या यह सच नहीं है कि जब तक सरकार कोई आश्वासन नहीं देती तब तक गैर-सरकारी क्षेत्र के लोग होस्टल आदि बनाना नहीं चाहते ?

†श्री के० दे० मालवीय : सरकार ने कोई आश्वासन नहीं दिया है लेकिन मालूम हुआ है कि ये अतिरिक्त सुविधायें जुटाने में गैर-सरकारी खान मालिकों को कुछ कठिनाई हो रही है। मैं समझता हूँ कि शीघ्र ही ये कठिनाइयाँ हटा दी जायेंगी और इस सम्बन्ध में भविष्य में कोई कठिनाई नहीं होगी।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या कर्मचारियों के प्रशिक्षण के लिये राज सहायता के रूप में कुछ खर्च करना लाभदायक नहीं है ?

†श्री के० दे० मालवीय : आज तीसरी योजना और चौथी योजना में भी जो कमी हमें मालूम हो रही है वह पूरी करने में हमें कोई बड़ी कठिनाई नहीं दिखायी देती। यदि कुछ कठिनाई हुई तो विशेष प्रशिक्षण की सुविधाएं जुटाने और होस्टल आदि बनाने में हम आगे पीछे नहीं देखेंगे।

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : क्या यह सच है कि खनन विभाग के तकनीकी कर्मचारियों को श्रम मंत्रालय के खनन अनुभाग द्वारा निर्धारित कुछ परीक्षायें भी पास करनी पड़ती हैं ? यदि हां तो क्या माननीय मंत्री के विभाग तथा अन्य विभागों के बीच कोई उचित सम्पर्क बना रहता है ताकि प्रशिक्षित कर्मचारी अपना काम सुचारु रूप से शुरू कर सकें ?

†श्री के० दे० मालवीय : अधिकतर हमारे तकनीकी कर्मचारियों को श्रम मंत्रालय संगठन में भी प्रशिक्षण प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं होती लेकिन जहां कहीं आवश्यक होता है, वहां पर्याप्त समन्वय होता है और हम इस ओर ध्यान देंगे कि कोई कठिनाई न हो।

†श्री हरि विष्णु कामत : क्या यह सच है कि दूसरी योजना की अवधि में सरकारी क्षेत्र की कुछ खानों ने, गैर-सरकारी क्षेत्र की कुछ खानों की तुलना में, उत्पादन के मामले में बहुत कम काम दिखाया है ? यदि हां तो उसके क्या कारण हैं और स्थिति सुधारने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री के० दे० मालवीय : यह मूल प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता।

†श्री हरि विष्णु कामत : उसमें उत्पादन लक्ष्यों का निर्देश है।

†श्री के० दे० मालवीय : उसमें खास तौर से तकनीकी कर्मचारियों के बारे में विवेचन है।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या गैर-सरकारी क्षेत्र कोयला खानों में शिशिक्षुओं को लेने की कोई योजना है जैसे कि अधिनियम केन्द्रीय शिशिक्षु अधिनियम के कारखानों के संबंध में है ?

†श्री के० दे० मालवीय : यह तो कार्यवाही के लिये एक सुझाव है। मैं उस पर विचार करूंगा :

†श्री भागवत झा आजाद : माननीय मंत्री ने जिन उपायों का सुझाव अभी दिया है उनसे डिप्लोमा वाले इंजीनियरों की कमी कब तक पूरी हो जायेगी ?

†श्री के० दे० मालवीय : मैं समझता हूँ कि तीसरी योजना की अवधि के अन्त तक कमी काफी हद तक दूर ही जायेगी। फिलहाल इन स्कूलों में प्रतिवर्ष ५०० या पांच साल में २,५०० छात्र लिये

जायेंगे और इस तरह १,५०० का अन्तर रह जाता है। उसपसमिति ने वर्तमान प्रशिक्षण सुविधाएं बढ़ा कर अतिरिक्त सीटों की व्यवस्था करने की सिफारिश की है। इसीलिये मैं समझता हूँ कि तीसरी योजना के आखिर तक यह कमी काफी हद तक दूर हो जायगी।

### ई० एन० आई० के साथ करार

+

†\*४२६. { श्री प्र० चं० बरभा :  
श्री रघुनाथ सिंह :  
श्री सरजू पाण्डेय :  
श्री ज० ब० सिंह :  
श्री विद्या चरण शुक्ल :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत और इटली पिछले दिनों एक सौदे के बारे में वार्ता करते रहे हैं जिसके अन्तर्गत इटली की सरकारी तेल तथा गैस एकाधिकार प्राप्त फर्म ई० एन० आई० भारत का सब फालतू पेट्रोल खरीदेगी; और

(ख) यदि हां, तो इसका क्या परिणाम निकला है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) कोई औपचारिक बातचीत नहीं हुई है।

(ख) अभी इस सम्बन्ध में विचार किया जा रहा है।

†श्री प्र० चं० बरभा : क्या सरकारी क्षेत्र में तेल शोधक कारखानों की स्थापना के लिये ई० एन० आई० जो ऋण दे रही है उसकी अदायगी की योजना का एक अंग यह होगा कि उसे हमारा पेट्रोल खरीदना होगा ?

†श्री के० दे० मालवीय : अभी यह नहीं बताया जा सकता कि अदायगी की स्थिति कैसी होगी और वह बातचीत भुगतान से किस प्रकार सम्बद्ध होगी। इटली वालों ने हमारे कुछ पेट्रोल-उत्पाद खरीदने के बारे में कुछ दिलचस्पी दिखायी है। निकट भविष्य में ही इस प्रश्न की छानबीन की जायगी।

†श्री प्र० चं० बरभा : क्या हमारा अतिरिक्त पेट्रोल खरीदने के लिये दूसरे विदेशी अभिकरणों से भी कोई प्रस्ताव आमन्त्रित किये गये थे ? यदि नहीं, तो क्या सरकार अन्य देशों से ऐसे प्रस्ताव मांगने जा रही है ?

†श्री के० दे० मालवीय : हमारे गैर-सरकारी शोधक कारखानों में थोड़ा सा अतिरिक्त पेट्रोल उपलब्ध है। यह उनकी चिन्ता का विषय है और वे ही उसके लिये बाजार ढूँढने की कोशिश करते हैं। भारत सरकार का इसमें कोई हाथ नहीं है।

श्री सरजू पाण्डेय : क्या माननीय मंत्री जी यह बतायेंगे कि इटली के अतिरिक्त क्या कुछ अन्य देशों से भी हमारा पेट्रोल खरीदने के बारे में बातचीत चल रही है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री के० दे० मालवीय : मैंने अभी कहा है कि जो रिफ़ाइनरीज़ यहां प्राइवेट सेक्टर में हैं, उनके पास कुछ जायद पेट्रोल पैदा होता है और यह उन का काम है कि वे इस के लिये अपनी मार्केट मालूम कर लें और बेचें ।

†श्री हेम बरुआ : इस बात को देखते हुए कि सौदा तय हो जाने पर मुख्यतः पूर्व अफ्रीकी बाजारों में हमारा अतिरिक्त तेल बेचने का ई० एन० आई० का विचार है क्या हमारी सरकार का पूर्व अफ्रीकी बाजारों के साथ सीधे बातचीत करने का विचार है ?

†श्री के० दे० मालवीय : इटली के लोग भारत से क्या खरीद सकेंगे इस सम्बन्ध में उनकी राय मुझे मालूम नहीं है । यह भी मालूम नहीं कि उनका बाजार इटली होगा या पूर्व अफ्रीकी देश ।

†श्री जगन्नाथ राव : क्या सरकारी क्षेत्र के तेल शोधक कारखानों से भी कोई अतिरिक्त पेट्रोल मिलने की आशा है ?

†श्री के० दे० मालवीय : सम्पूर्ण पेट्रोल उत्पाद और खास कर पेट्रोल एक ही समूह में रखा जाता है और हम उसके सम्पूर्ण उपयोग की छानबीन करते हैं । यदि कोई अतिरिक्त बचत हुई तो हम उसके निर्यात के सम्बन्ध में विचार करेंगे ।

श्री तुलसी दास जाधव : हमारे देश में कितना पेट्रोल निकलता है और हमारे यहां उसका यूज़ कितना होता है ?

श्री के० दे० मालवीय : मेरे पास इस वक्त तो इस बारे में कोई आंकड़े नहीं हैं, लेकिन मैं बता सकता हूं कि जो पेट्रोल मोटरों में इस्तेमाल होता है, वह यहां पर ज्यादा पैदा होता है । और चीजों की तो यहां पर कम जरूरत होती है । यहां पर पेट्रोल का उत्पादन ज्यादा होता है—गालिबन एक लाख टन, या उस से कुछ ज्यादा या कम पेट्रोल यहां पर पैदा होता है ।

†श्री हेम बरुआ : जहां तक सरकारी क्षेत्र के अन्तर्गत तेल शोधक कारखानों का सम्बन्ध है, पूर्वी क्षेत्र का अतिरिक्त तेल सरकार के हाथ में है और पश्चिमी क्षेत्र का अतिरिक्त तेल गैर-सरकारी तेल कम्पनियों के हाथ में है । इस बात को देखते हुए अतिरिक्त तेल के सम्बन्ध में किस प्रकार एक सा सौदा करने का सरकार का विचार है ?

†श्री के० दे० मालवीय : मैं नहीं जानता । ये सभी काल्पनिक प्रश्न हैं । इसकी अभी छानबीन नहीं की गयी है । ये सब ब्यौरे की बातें हैं जिन पर हमने अभी ध्यान नहीं दिया है ।

†श्री हेम बरुआ : यह एक ऐसी समस्या है जिसका हम से घनिष्ठ सम्बन्ध है । मैं यह जानना चाहता हूं कि यह समस्या किस प्रकार सुलझाने का सरकार का विचार है ?

†अध्यक्ष महोदय : वह समस्या अभी मंत्री महोदय के सामने नहीं आयी है ।

जंगपुरा, नई दिल्ली में अप्राधिकृत मकानों आदि का गिराया जाना

+

†\*४३०. { श्री मुहम्मद इलियास :  
श्री विशनचन्द्र सेठ :  
श्री अ० सि० सहगल :  
श्री प० ला० बारूप पाल :  
श्री इ० मधुसूदन राव :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जंगपुरा में अप्राधिकृत रूप से बनाये गये ५२० मकान आदि गिरा दिये गये थे ;

(ख) यदि हां, तो कितने व्यक्ति बेघर हो गये ; और

(ग) क्या सरकार ने उनके आवास के लिये कोई बैकल्पिक प्रबन्ध किया है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : (क) ६ अप्रैल, १९६२ को जंगपुरा में रेलवे क्रासिंग के पास लिन्करोड में एक जमीन पर ५२० आदमियों की लगभग ११०० झोपड़ियां दिल्ली नगर निगम ने गिरा दी ।

(ग) जी हां ।

†श्री मुहम्मद इलियास : क्या इन झुग्गियों में रहने वालों के प्रतिनिधि माननीय मंत्री से मिले थे और उन्हें यह आश्वासन दिया गया था कि बहुत जल्द ही उनके लिये दूसरी जगह की व्यवस्था की जायगी ?

†श्री दातार : जहां तक इन व्यक्तियों का संबंध है, अभी तक कोई आश्वासन नहीं दिये गये थे । ये सभी झुग्गियां जून १९६० में या उसके बाद बनाई गई हैं । पहले की झुग्गियों के बारे में गिनती की गई है और केवल उन्हीं मामलों में न कि इन मामलों में, दूसरी जगह दिलाने की कोशिश की जा रही है ।

†श्री मुहम्मद इलियास : चूंकि इन झुग्गियों में रहने वाले लोग दिल्ली में मकान बनाने जैसे महत्वपूर्ण काम करने हैं, उन्हें रहने के लिये भी जगह दी जानी चाहिये । इस बात को देखते हुए क्या सरकार उनकी मौजूदा झोपड़ियां उखाड़ फेंकने से पहले उन्हें कोई दूसरी जगह दिलायेगी ?

†श्री दातार : वह एक बिलकुल अलग सवाल है ।

†श्री बूटा सिंह : दिल्ली प्रशासन ने जो अनधिकृत मकान गिराये हैं उनमें से कितने अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के थे ?

†श्री दातार : मुझे मालूम नहीं ।

†सरदार अ० सि० सहगल : क्या कोई पदाधिकारी यह देखने के लिए तैनात किये गये हैं कि भविष्य में ये अनधिकृत मकान न बनाये जायें ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री दातार : नोटिसें पहले ही दी जा चुकी हैं लेकिन उसके बावजूद, अनधिकृत मकान खड़े किये गये। उसके बाद भी, उन्हें अपनी झुग्गियां हटा देने के लिये कहा गया लेकिन उन्होंने नहीं हटाया। आखिर में नगर निगम को यह कार्यवाही करनी पड़ी।

†श्री अंसार हरवानी : क्या यह सच नहीं है कि झुग्गियों और झोंपड़ियों में रहने वाले लोगों की सम्पत्ति सदा ही नष्ट कर दी जाती है और बड़े बड़े लोगों, बड़ी बड़ी इमारतों के मालिकों की सम्पत्ति नष्ट नहीं की जाती ?

†श्री दातार : सरकार ऐसा कोई भेदभाव नहीं करती।

†श्री शिवचरण गुप्त : जून, १९६० के बाद कितने अनधिकृत ढांचे बनाये गये ?

†श्री दातार : लगभग ११०० ढांचे गिराये जा चुके हैं और जून, १९६० के बाद शायद और कई ढांचे बनाये गये हैं।

### पूर्वी सीमान्त राज्य का निर्माण

†\*४३१. श्री स्वैल : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम के सर्वदलीय पहाड़ी नेता सम्मेलन से आसाम के स्वायत्त पहाड़ी जिलों में आम चुनावों के परिणामों के फलस्वरूप पूर्वी सीमान्त राज्य बनाने के बारे में हाल में कोई पत्र मिला है; और

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

†गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) जी हां।

(ख) आसाम में एक अलग पहाड़ी राज्य बनाने की मांग के सम्बन्ध में भारत सरकार की नीति समय समय पर स्पष्ट की जाती रही और प्रधान मंत्री ने स्वतः इस सम्बन्ध में कई घोषणायें की हैं।

†श्री स्वैल : इस बात को देखते हुए कि पहाड़ी क्षेत्रों के लोगों ने प्रधान मंत्री के प्रस्तावों का विरोध किया है, क्या उनके नेताओं के साथ और बातचीत करने का सरकार का विचार है ?

†प्रधान मंत्री तथा ब्रैदेशिक कार्य मंत्री तथा अणुशक्ति मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : मैं और मेरे सहयोगी गृह मंत्री उनके प्रतिनिधियों से मिलने और बातचीत करने के लिए हमेशा तैयार हैं। मैंने पहले तीन बार उनके साथ विस्तारपूर्वक चर्चा की थी और वह अगर चाहें तो मैं फिर बातचीत करने के लिए तैयार हूँ। उनकी शिकायतें हम ने मंजूर की क्योंकि वह यथोचित थीं और इसलिए हम ने अपने प्रस्तावों में कुछ ऐसे सुझाव रखे थे जिससे उनकी शिकायतें दूर हों। हम ने उस क्षेत्र में पूरी पूरी स्वायत्तशासिता दी। मुख्य प्रश्न अर्थात् भाषा के सम्बन्ध में, वे अंग्रेजी, हिन्दी या कोई भी भाषा निश्चित कर सकते हैं। वास्तव में वे जो कुछ चाहते थे उसका ९९ प्रतिशत हम ने उन्हें दिया। उन पर लागू होने वाले विधान के सम्बन्ध में हम ने स्कॉटिश ढांचे का सुझाव दिया था कि यदि पहाड़ी राज्यों के सदस्य विधान सभा में उसे मान लें तो वह पास हो जायगा। वास्तव में हम ने काफी कुछ किया है।

†मूल अंग्रेजी में

अब उनका प्रस्ताव एक अलग पहाड़ी राज्य के लिए है जिसमें अनेक कठिनाइयां हैं, उनके लिए, आसाम के लिए और आर्थिक दृष्टि से संपूर्ण भारत के लिए। हमारा उनके साथ सीधा सम्बन्ध नहीं है। उनकी बातचीत आसाम के साथ है। इसलिए हम ने सुझाव दिया था कि उन्हें पूरी पूरी स्वायत्तशासिता दी जाये और उन्हें सीधे दी गयी रकमों में आसाम सरकार द्वारा कटौती किये जाने को कोई आशंका नहीं होगी। मुझे अब भी आशा है कि यदि वे इस विषय पर सावधानी से विचार करें तो उन्हें यह दिखायी पड़ेगा कि जो वह चाहते हैं उसको हर चीज उन्हें मिल रही है और साथ ही अन्य दिशाओं में भी कुछ और मिल रहा है।

†श्री स्वैज : क्या मैं प्रधान मंत्री से यह मालूम कर सकता हूँ कि वह पहाड़ी लोगों के नेताओं से मिलने के लिए संभवतः कब तैयार हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : वह एक अलग पत्र द्वारा तय किया जा सकता है। माननीय सदस्य प्रधान मंत्री को पत्र लिख कर जवाब प्राप्त कर सकते हैं।

†श्री हेम बरुआ : क्या मैं माननीय गृह मंत्री का ध्यान पंजाबी सूबा के प्रश्न पर प्रधान मंत्री के इस वक्तव्य को ओर दिला सकता हूँ कि अब भारतीय राज्यों का कोई विभाजन नहीं होगा, और क्या मैं पूछ सकता हूँ कि उस वक्तव्य को ध्यान में रखते हुए एक दृढ़ नीति अपनाने का सरकार का विचार है ?

†अध्यक्ष महोदय : वह जो कुछ करना चाहते हैं प्रधानमंत्री ने बता दिया है।

†श्री हेम बरुआ : मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार नीति विषयक कोई दृढ़ निर्णय देना चाहती है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : दृढ़ निर्णय से माननीय मंत्री का क्या आशय है मैं नहीं समझ पाता। हम ने एक निर्णय किया है, हम ने उसको घोषणा की है और हम उसका पालन करते हैं और आगे भी करते रहेंगे। लेकिन उसमें अन्तर्गत कई बातें ऐसी हैं जिन पर विचार करना होगा। उदाहरण के लिए, जब हम ने यह निर्णय किया, तब मैं ने यह सुझाव दिया था कि इस मामले में छानबीन करने और बरीरा तैयार करने के लिए योग्य और प्रसिद्ध व्यक्तियों का एक छोटा सा आयोग हम नियुक्त करेंगे। यह सब नहीं किया गया है लेकिन हो सकता है। हम ने अपना मुख्य निर्णय घोषित कर दिया है और वह लागू है।

†श्री त्यागी : संविधान में उल्लिखित भारतीय राज्यों के अलावा और राज्य निर्माण करने का निर्णय करना किस को शक्ति दे: अधीन है, प्रधान मंत्री के: अथवा गृह मंत्री के? क्या देश में कोई नया राज्य निर्माण करने के सम्बन्ध में कोई वचन देने से पहले इस सभा से परामर्श करने का सरकार का विचार है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : इस सम्बन्ध में हम अपना निर्णय पहले ही बता चुके हैं।

†श्री त्यागी : सभा को मंजूरी आवश्यक है। सभा को मंजूरी के बिना कोई भी और अधिक राज्य नहीं बना सकता।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं पहले बता चुका हूँ कि वहाँ कोई राज्य बनाये जाने का समर्थन हम नहीं कर रहे हैं।

†श्री बसुमतारी : जब प्रधान मंत्री आसाम गये थे तब कई पहाड़ी नेताओं ने उनके साथ बहस की और उन्हें विश्वास दिलाया गया था कि एक अलग राज्य नहीं बन सकता (अन्तर्बाधा)

†मूल अंग्रेजी में

†श्री त्यागी : औचित्य प्रश्न के हेतु । मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या किसी समय सरकार को यह शक्ति है कि वह देश में और अधिक राज्यों के निर्माण को और सभा की मंजूरी लिये बगैर देश के विभाजन को प्रोत्साहन दे ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : सरकार इस सभा की अनुमति लिये बगैर ऐसा कोई निर्णय नहीं कर सकती । लेकिन संविधान में स्थिति बिल्कुल स्पष्ट है । कोई काल्पनिक प्रश्न मुझ से नहीं पूछे जा सकते । यदि किसी खास मौके पर ऐसा कोई सवाल पैदा होता है, तब मुझे उस समय अपना निर्णय देने की जरूरत होगी ।

†श्री बसुमतारी : जिस समय प्रधान मंत्री आसाम गये थे और उनके साथ अनेक पहाड़ी नेताओं ने बातचीत की थी, क्या उस समय अधिकतर नेताओं ने यह वचन दिया था कि वे एक अलग राज्य की मांग नहीं करेंगे ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : जब पिछली बार मेरी उन से मुलाकात हुई थी तब मेरी यह धारणा हुई थी कि उन्हें जो कुछ मैं ने बताया है वह उनकी समझ में आ गया है और उन्होंने मेरी बात मान ली है । लेकिन हो सकता है कि बाद में उन्होंने अपना विचार बदल दिया हो ।

†श्री ह० प० चटर्जी : क्या प्रधान मंत्री को मालूम है कि भारतीय एकता के हित में ही आन्ध्र प्रदेश और केरल जैसे राज्य बनाये गये थे ? पहाड़ी लोगों का भी अपना एक राज्य होना चाहिये । (अन्तर्बधा) प्रधान मंत्री ने अभी अभी कहा है कि कोई पहाड़ी राज्य नहीं होगा ।

†अध्यक्ष महोदय : तो वह उन से कुछ और कहलवाना चाहते हैं । जब उन्होंने कह दिया है कि पहाड़ी राज्य नहीं होगा, तब वे और क्या चाहते हैं ? प्रधान मंत्री ने जानकारी या अपना निर्णय बता दिया है ।

†श्री ह० प० चटर्जी : राज्य न देने वाले वह कौन होते हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति ।

†श्री ह० प० चटर्जी : वह देश में हर किसी को हर बात से इन्कार नहीं कर सकते ।

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति, श्री स्वैल ।

†श्री स्वैल : क्या सरकार को मालूम है कि पहाड़ों में ५३ प्रतिशत लोगों ने अलग राज्य के पक्ष में और केवल २७ प्रतिशत लोगों ने आसाम राज्य में रहने के पक्ष में मत दिये थे ।

†अध्यक्ष महोदय : यह बात निर्वाचन आयोग के कागजात से मालूम की जा सकती है । श्री स्वैल तर्क करने और वह राज्य बनाये जाने के कारण बताने की कोशिश कर रहे हैं । यदि वह कोई जानकारी चाहते हों, तो प्रश्न पूछ सकते हैं । मैं उसके लिए अनुमति दूंगा ।

†श्री स्वैल : क्या सरकार को मालूम है कि . . . . .

†अध्यक्ष महोदय : यह वही प्रश्न है । मैंने उसके लिए अनुमति नहीं दी है । अगला प्रश्न ।

†मूल प्रश्नों में

### पुस्तकालयाध्यक्षों की सेवा

\*४३२. श्री सरजू पाण्डेय : क्या शिक्षा मंत्री २३ नवम्बर, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या १४२ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि पुस्तकालयाध्यक्षों की सेवा बनाने का प्रश्न इस समय किस स्थिति में है ?

शिक्षा मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती सौन्दरम् रामचन्द्रन) विषय अभी तक विचाराधीन है।

श्री सरजू पाण्डेय : पहले भी माननीय मंत्री ने इस सवाल का यही जवाब दिया था। क्या मैं जान सकता हूँ कि यह प्रश्न कब तक विचाराधीन रहेगा ?

श्रीमती सौन्दरम् रामचन्द्रन : इस प्रश्न को कुछ वर्ष पहले उठाया गया था। इसकी भी एक लम्बी गाथा है। परन्तु अब इसे अन्तिम रूप दिया जाने वाला है।

डा० गोविन्द दास : इस बारे में किन पुस्तकालयों पर विचार किया जायेगा ? यह केवल सरकारी पुस्तकालय और कालिज के पुस्तकालय हैं या देश में अन्य पुस्तकालय भी ?

श्रीमती सौन्दरम् रामचन्द्रन : अभी तक यह योजना केवल केन्द्रीय पुस्तकालयों के लिये है।

श्री ज० ब० सिंह : मंत्री महोदय ने बताया कि "अब यह अन्तिम रूप दिये जाने के निकट है।" इसमें एक वर्ष लग सकता है। अतः मैं जानना चाहता हूँ कि इसमें कितने वर्ष लगेंगे।

अध्यक्ष महोदय : क्या मंत्री महोदय कोई अधिक निश्चित जानकारो दे सकती हैं ?

श्रीमती सौन्दरम् रामचन्द्रन : इस प्रश्न पर मंत्रालयों, विशेषतः शिक्षा मंत्रालय और गृह-कार्य मंत्रालय में विचार किया गया था। बाद में इसमें गृह-कार्य मंत्रालय ने भाग नहीं लिया परन्तु अन्य दो मंत्रालय एक निर्णय पर पहुंच गये हैं और बहुत शीघ्र ही अन्तिम निर्णय किया जायेगा।

### प्रतिरक्षा कर्मचारियों द्वारा डाक से भेजे गये वोट

+

\*४३३. { श्री अ० क० गोपालन :  
श्री इम्बीचिबावा :

क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) प्रत्येक राज्य में प्रतिरक्षा कर्मचारियों ने कितने प्रतिशत वोट डाक से भेजे ;
- (ख) प्रतिरक्षा कर्मचारियों द्वारा कम संख्या में मतदान किये जाने के क्या कारण हैं ; और
- (ग) क्या सरकार ने इस बात की जांच की है कि प्रतिरक्षा कर्मचारियों को वोट देने में क्या कठिनाइयां हुई ?

विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री हरजरनबीस) . (क) सामान्य निर्वाचन अभी समाप्त हुए हैं और अपेक्षित जानकारी एकत्र करने में कुछ और समय लगेगा।

(ख) और (ग). जब तक भाग (क) में अपेक्षित जानकारी एकत्र नहीं हो जाती, ये प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या यह सच नहीं है कि कई स्थानों पर मतदान के आंकड़ों से यह पता चलता है कि प्रतिरक्षा कर्मचारियों ने कम संख्या में मतदान किया ?

श्री हजरनवीस : तथ्य एकत्र हुए बिना कोई निष्कर्ष निकालना संभव नहीं है ।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या उम्मीदवारों को प्रतिरक्षा कर्मचारियों से उनके बैरकों या अन्य स्थानों पर मिलने दिया जाता है ताकि वे मतार्थन<sup>१</sup> कर सकें और यदि नहीं, तो क्यों नहीं ?

†विधि मंत्री (श्री अ० कु० सेन) : इस मामले में कानून बिल्कुल स्पष्ट है । उम्मीदवार प्रत्येक मतदाता को स्वयं या पत्र द्वारा मिल सकते हैं ।

†श्री अ० क० गोपालन : प्रश्न यह है । प्रतिरक्षा कर्मचारी बैरकों में होते हैं । क्या उम्मीदवारों को वहां जाने और मतार्थन करने दिया जाता है ?

†अध्यक्ष महोदय : जो कुछ मैं समझता हूं वह यह है कि प्रतिरक्षा कर्मचारियों को, अब वे मतदाता होते हैं, मतदाता के बारे में उस व्याख्या में शामिल किया जायेगा और उनके नाम सूची में होंगे । अतः उम्मीदवार वहां जा सकते हैं ।

†श्री अ० कु० सेन : उसमें कुछ कठिनाइयां हो सकती हैं और इसीलिये मैं समझता हूं कि वे सामान्यतः उनसे पत्र-व्यवहार करते हैं ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या मैं जान सकती हूं कि क्या यह सच है कि डाक द्वारा मतदान करने के मामले में यह अक्सर होता है—पहले तो मतदान पत्र कमान्डिंग अफसर अथवा पुलिस चौकी के आफिसर इन्चार्ज की उपस्थिति में दिया जाता है और सेवा कर्मचारियों से उन पर हस्ताक्षर करने को कहा जाता है और उस डर से वे अक्सर मतदान पत्र ही नहीं लेते ।

†श्री अ० कु० सेन : यह सत्य नहीं है :

†श्री हरि विष्णु कामत : क्या सरकार को इस बारे में प्रतिवेदन अथवा अभ्यावेदन मिले हैं कि जहां तक मतार्थन का सम्बन्ध है, सशस्त्र बलों के कर्मचारियों को कांग्रेस दल के कार्यकर्त्ताओं के अतिरिक्त सभी राजनीति दलों के लिये 'सीमा के बाहर' (आउट आफ बाउन्डस) रखा गया है ? मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में ऐसा हुआ ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न-काल समाप्त हो गया है ।

†श्री हरि विष्णु कामत : वह 'हां' कहें या 'नहीं' ।

†अध्यक्ष महोदय : संभवतः मंत्री महोदय यह समझते हैं कि इस प्रश्न में उत्तर का सुझाव है ।

†श्री हरि विष्णु कामत : हम नहीं जानते । वे शायद जानते हों ।

†श्री अ० कु० सेन : जिस ढंग से माननीय सदस्य ने प्रश्न पूछा, उससे ऐसा लगता था कि वे स्वयं भी इस बारे में निश्चित नहीं हैं ।

†श्री हरि विष्णु कामत : हमारे निर्वाचन-क्षेत्र में ऐसा हुआ ।

†श्री अ० क० गोपालन : श्री कामत ने कहा कि वह यह जानना चाहते हैं कि क्या प्रतिरक्षा कर्मचारियों को 'आउट आफ बाउन्डस' रखा जाता है और अन्य दलों के कार्यकर्त्ताओं से नहीं मिलने दिया जाता । मंत्री महोदय इस प्रकार का 'हां' या 'नहीं' में उत्तर दे दें ।

†मूल अंग्रेजी में

†Convass votes.

†**अध्यक्ष महोदय** : मंत्री महोदय का कहना है कि प्रश्नकर्ता ने कुछ इस ढंग से प्रश्न पूछा जैसे कि वह स्वयं ही इस बारे में निश्चित न हों ।

†**श्री हरि विष्णु कामत** : औचित्य प्रश्न के सम्बन्ध में, श्रीमान् । मैं मंत्री महोदय के रविवे पर विरोध व्यक्त करता हूँ । यह कहना कि मैं स्वयं निश्चित नहीं हूँ, एक आक्षेप से कम नहीं है । उनमें इतना साहस होना चाहिये कि वे उठकर कहें कि स्थिति क्या है । सरकारी सदस्य हंस रहे हैं । यह हंसने की बात नहीं है । उन्हें निर्वाचन में विजय मिली । वह 'हां' कहें या 'नहीं' ।

†**अध्यक्ष महोदय** : मंत्री महोदय प्रश्न का उत्तर दे दें क्योंकि माननीय सदस्य 'हां' या 'नहीं' में उत्तर चाहते हैं ।

†**श्री अ० कु० सेत** : उत्तर 'नहीं' है ।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं यही कहना चाहता था परन्तु इस पर श्री कामत को आपत्ति थी ।

### अल्प सूचना प्रश्न और उत्तर

#### भिलाई में अग्निकांड

†**अल्प-सूचना प्रश्नसंख्या ४. श्री स० मो० बनर्जी** : क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २४ अप्रैल, १९६२ को भिलाई में एक भयंकर अग्निकांड के फलस्वरूप ६०० श्रमिक बेबरबार हो गये ;

(ख) यदि हां, तो क्या उनको कोई अन्य स्थान दिया गया है ;

(ग) क्या उनको कोई वित्तीय सहायता दी गयी है ; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)** : (क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है :

#### विवरण

२४ अप्रैल, १९६२ को प्रातः ६-३० बजे भिलाई इस्पात कारखाने के शिविर संख्या १ में अचानक आग लग गई और श्रमिकों को २५० झोंपड़ियाँ जल गयीं । आग पर तेजी से काबू पा लिया गया । इससे कुल ६०० श्रमिक प्रभावित हुए । श्रमिकों को और उनके आश्रितों को वहां से हट कर साथ के प्राइमरी स्कूल की इमारत, सामुदायिक केन्द्र और भारत सेवक समाज की इमारतों में शरण दी गयी । प्रभावित व्यक्तियों और उनके परिवारों में खाद्य-पदार्थ वितरित करने के लिये प्रबन्धकों ने फौरन ५०० रुपये मंजूर किये । प्रबन्धकों ने प्रत्येक प्रभावित श्रमिक को २० रुपये प्रति व्यक्ति के हिसाब से अनुग्रहीत भूगतान करना भी मंजूर किया । बच्चों को रात में दूध का निःशुल्क वितरण की व्यवस्था की गयी । श्रमिकों को सवेतन दो दिन के विशेष आकस्मिक अवकाश के साथ झोंपड़ी बनाने का सामान दिया जा चुका है ताकि वे अपनी झोंपड़ियाँ बना सकें ।

कोई जन-हानि नहीं हुई और केवल दो बच्चों का हल्की जलन अथवा भय का उपचार किया गया और उनको अस्पताल से छुट्टी दी जा चुकी है ।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : विवरण से पता चलता है कि कुल ६०० व्यक्ति प्रभावित हुए और प्रबन्धकों ने फौरन ५०० रुपये मंजूर किये और उनको साथ के प्राइमरी स्कूल की इमारत और भारत

सेवा समाज की इमारत में शरण दी गयी। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या उनको स्थायी रूप से कोई वैकल्पिक निवास-स्थान दिया गया है।

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : यह बिल्कुल भिन्न प्रश्न है। यह अग्निकांड से सम्बन्धित है और मैंने आग से प्रभावित व्यक्तियों को दी गयी सहायता का ब्योरा बता दिया है।

†श्री स० मो० बनर्जी : यह भिन्न प्रश्न नहीं है। आग के फलस्वरूप ६०० श्रमिक बेघरबार हो गये और विवरण में बताया गया है कि श्रमिकों को और उनके आश्रितों को साथ के प्राइमरी स्कूल की इमारत, सामुदायिक केन्द्र और भारत सेवक समाज की इमारतों में ठहराया गया है। यह अस्थायी व्यवस्था है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या उनको वैकल्पिक निवास-स्थान देने के लिये कोई स्थायी व्यवस्था की गयी है।

†अध्यक्ष महोदय : विवरण में यह बताया गया है कि रुपये के रूप में जो सहायता दी गयी, वह उनको पुनः झोंपड़ी बनाने के लिये दी गयी थी।

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : उन्होंने झोंपड़ियों बना ली हैं।

†अध्यक्ष महोदय : विवरण में यह बताया गया है कि झोंपड़ियां पुनः बनाने में उनकी सहायता की गयी।

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : उन्होंने फिर अपनी झोंपड़ियां बना ली हैं और स्थिति सामान्य है।

†श्री स० मो० बनर्जी : ऐसी झोंपड़ियों में कुल कितने श्रमिक रहते हैं और क्या उनको यह वैकल्पिक निवास-स्थान देने के लिये भिलाई में नये क्वार्टर बन रहे हैं?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : इसके लिये एक पृथक प्रश्न भेजा जाय।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या यह सच है कि इस समय भिलाई में पानी की बहुत कमी है और आग बुझाने के लिये नलों से पानी लेने में बड़ी कठिनाई हुई?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : जी, नहीं। दूसरी ओर मेरी जानकारी यह है कि वहाँ पर फायर ब्रिगेड था और आग को जल्दी ही बुझा दिया गया और इसको फैलने नहीं दिया गया।

†श्री दाजी : यह आग अकस्मात ही लगी या यह किसी शरारत का परिणाम है?

†श्री चि० सुब्रह्मण्यम् : यह अकस्मात ही लगी क्योंकि जहाँ आग जलाई जा रही थी वह खुला खाना पकाने का स्थान था जिससे साथ की झोंपड़ियों में आग लग गई और फैल गई।

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

### नूनमती तेल-शोधक कारखाने को अशोधित तेल का संभरण

†\*४२०. श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नूनमती तेल शोधक कारखाने को नहर-कटिया तेल-क्षेत्र से जिस अशोधित तेल का संभरण किया जाता है वह घटिया किस्म का है ;

†मूल अंग्रेजी में

- (ख) क्या इस कारखाने के अधिकारियों से कोई शिकायत प्राप्त हुई है ; और  
 (ग) क्या अशोधित तेल की किस्म को सुधारने लिये कोई कदम उठाया गया है ?  
 †खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). जी, हां ।  
 (ग) जी, हां ।

#### पश्चिम बंगाल में पूर्ण मद्यनिषेध

†\*४२६. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान पश्चिम बंगाल के आबकारी मंत्री के इस वक्तव्य की ओर गया है कि अन्य राज्यों के अनुभव को देखते हुये पश्चिम बंगाल में तीसरी योजनावधि में पूर्ण मद्यनिषेध संभव नहीं है ; और

(ख) उक्त वक्तव्य गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री द्वारा इस सभा में पहले दिये गये इस वक्तव्य से, कि तीसरी योजनावधि की समाप्ति तक देश भर में पूर्ण मद्यनिषेध लागू कर दिया जायेगा, कहां तक मेल खाता है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). इस बारे में मैंने समाचार पत्रों में पढ़ा है । तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक पूर्ण मद्य निषेध लागू करने के लिये निर्धारित कार्यक्रम बनाने का प्रश्न इस मंत्रालय के योजना आयोग के विचाराधीन है ।

#### जीवन बीमा निगम की आय

†\*४२७. श्री मुरारका : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में जीवन बीमा निगम ने जो धन लगा रखा है उस पर कितना औसत ब्याज प्राप्त होता है ;

(ख) संसार के अन्य देशों में बीमा कम्पनियों को ऐसी कितनी आय होती है ;

(ग) इनमें अन्तर होने के क्या कारण हैं ; और

(घ) जीवन बीमा निगम की स्थिति में सुधार करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) से (घ). एक विवरण सभा पट पर रखा जाता है ।

#### विवरण

(क) वर्ष १९५८, १९५९ और १९६० में भारत के जीवन बीमा निगम की मध्यक जीवन निधि (मीन लाइफ फंड) पर वसूल किये गये ब्याज की कुल दर निम्न प्रकार है :

वर्ष	ब्याज की कुल दर
१९५८	४.५२ प्रतिशत
१९५९	४.५४ "
१९६०	४.५८ "

†मूल अंग्रेजी में

(ख) निम्नलिखित विवरण में अमरीकी जीवन बीमा कम्पनियों द्वारा फ़ैडरल आय कर से पूर्व, विनियोजित निधि पर अर्जित ब्याज की शुद्ध दरें और ४३ ब्रिटिश कम्पनियों द्वारा जीवन निधि पर अर्जित कुल ब्याज के बारे में बताया गया है :

वर्ष	अमरीका	ब्रिटेन
१९५८	३.८५	५.८३
१९५९	३.९६	६.०५
१९६०	४.११	६.३३

(ग) अन्तर के कारण ये हैं :

- (१) विभिन्न देशों में ब्याज की भिन्न दरें ।
- (२) बीमा कम्पनियों के विनियोजन पर सरकार द्वारा भिन्न भिन्न रूप से नियंत्रण या वह बिल्कुल नहीं ।

(घ) निगमसदा से इसनीति का अनुसरण करता रहा है कि धनको इस प्रकार विनियोजित किया जाये कि बीमा अधिनियम, १९३८ के उपबन्धों के अनुसार जमानत के साथ साथ अधिकाधिक लाभ प्राप्त हो ।

#### पूर्वी क्षेत्रीय परिषद् की बैठक

†\*४३४. श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :  
 (क) क्या पूर्वी क्षेत्रीय परिषद् की बैठक के लिये कोई तारीखें निश्चित हो गई हैं ; और  
 (ख) क्या परिषद् को अपनी आगामी बैठक में सरायकेला और खरसवान के प्रश्न पर विचार करने के लिये उड़ीसा सरकार से कोई प्रार्थना प्राप्त हुई है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) जी, अभी नहीं ।  
 (ख) जी, नहीं ।

#### भिलाई इस्पात कारखाना

†\*४३५. { श्री मे० क० कुमारनः  
 श्री भागवत सा आजाद :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि निर्मित उत्पादों को बाहर ले जाने के लिये बैगनों के पर्याप्त संख्या में न मिलने के कारण भिलाई इस्पात कारखान में उत्पादन रोका जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो स्कावट को दूर करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम्) : (क) और (ख). जी, नहीं । परन्तु अप्रैल, १९६२ के पहले पखवाड़े में कारखाने को स्टाकयार्ड में माल जमा हो जाने के कारण कुछ कठिनाइयों का सामना करना पड़ा । बैगनों की संख्या बढ़ा कर और उनके फेरों में वृद्धि करके रेलवे और इस्पात कारखानों दोनों ने ही स्थिति सुधारने के लिये कदम उठाये हैं ।

## पूर्वी पाकिस्तान से अवैध प्रवेश

†\*४३६. { श्री महेश्वर नायक :  
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :  
श्री रा० स० तिवारी :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संघ सरकार पूर्वी पाकिस्तान से अवैध प्रवेश के विरुद्ध भारतीय सीमांत क्षेत्रों की सुरक्षा के लिये एक योजना पर विचार कर रही है ;

(ख) नयी योजना के अर्धान क्या उपाय किये जायेंगे ;

(ग) इस पर कितनी अतिरिक्त लागत आयेगी ; और

(घ) यह प्रस्ताव कब तक क्रियान्वित किया जायेगा ?

† गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) से (घ). पूर्वी पाकिस्तान से पाकिस्तानी राष्ट्रजनों के अवैध प्रवेश को रोकने के लिये भारत-पाकिस्तान सीमा पर गश्त और देखभाल बढ़ाने के लिये और उन व्यक्तियों के विरुद्ध क्रियात्मक कार्यवाही करने के लिये, जो वैध यात्रा कागजात पर आसाम में आकर अपने निवास की अधिकृत अवधि समाप्त होने पर देश से नहीं आते हैं, अतिरिक्त पुलिस कर्मचारियों की मंजूरी देने के लिये आसाम सरकार से यह एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। यह प्रस्ताव, जिसमें ६.८५ लाख रुपये (वार्षिक) और २.६२ लाख रुपये (अनावर्ती) का व्यय होगा, स्वीकार किया जा चुका है।

## मेटल एण्ड स्टील फैक्टरी, इच्छापुर

†\*४३७. { श्री ह० प० चटर्जी :  
श्री वाजी :  
श्री स० मो० बनर्जी :

क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मेटल एण्ड स्टील फैक्ट्री, इच्छापुर में वर्ष १९६१ में उत्पादन में काफी वृद्धि हुई है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी, और

(ग) वर्ष १९६० के आंकड़ों से इसकी क्या तुलना है ?

† प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री रघुरामैया) : (क) जी, हां।

(ख) वर्ष १९५७-५८ की अपेक्षा वर्ष १९६०-६१ में उत्पादन के मूल्य में ४८ प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

(ग) वर्ष १९५६-६० की अपेक्षा यह वृद्धि लगभग २३ प्रतिशत है।

## रुद्रसागर, आसाम में कुएं संख्या १

†\*४३८. श्री हेम बरुआ : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रुद्रसागर, आसाम में कुएं संख्या १ के लिये 'रिंग' (तल छिद्रण उपकरण) समय पर दे दिया गया था ; और

(ख) यदि हां, तो इस समय इस तेल कूप की क्या स्थिति है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) कुआं संख्या १ में रिग को चालू करने में कुछ विलम्ब हुआ है ।

(ख) उत्पादन-परीक्षण के दौरान ३०८६ मीटर से ३१०१ मीटर तक की दूरी में आरम्भ में तेल का पता लगा परन्तु बाद में इसमें केवल पानी आने लगा । इस समय इससे ऊपर ३०४८ मीटर और ३०५३ मीटर के बीच के स्थान के उत्पाद का परीक्षण किया जा रहा है ।

#### इस्पात परिष्करण में इंजीनियरों का प्रशिक्षण

†\*४३६. श्री मुहम्मद इलियास : क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने भारतीय इंजीनियरों को इस्पात परिष्करण में प्रशिक्षण देने के लिये फ्रांस की सरकार से सुविधायें मांगी हैं ;

(ख) यदि हां, तो प्रशिक्षार्थियों का चयन करने का क्या तरीका होगा ; और

(ग) एक बार में कितने इंजीनियर प्रशिक्षण के लिये जायेंगे ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम्) : (क) जी, हां ।

(ख) हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड द्वारा विभिन्न क्षेत्रों में प्रशिक्षण के लिये उनकी अर्हता और अनुभव और इस्पात कारखानों की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए उपयुक्त अभ्यर्थी चुने जाते हैं ।

(ग) प्रशिक्षण के लिये लगभग १५ पदाधिकारी भेजे जाने की आशा है ।

#### जम्मू तथा काश्मीर में तेल

†\*४४०. श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जम्मू तथा काश्मीर राज्य में कुछ क्षेत्रों में तेल प्राप्त होने की संभावनाओं का पता लगाने के लिये कोई सर्वेक्षण किया है ; और

(ख) यदि हां, तो उस का क्या परिणाम निकला ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) जी, हां ।

(ख) सतह का मैपिंग सब ( सर्वेक्षण ) करने पर पहाड़ियों की तलहटी में अपनति ( एन्टीक्लाइन ) का पता चला है । गहन छिद्रण द्वारा इस क्षेत्र की तेल और गैस की संभाव्यता का परीक्षण करने से पूर्व और भूभौतिकय जांच पड़ताल करनी पड़ेगी ।

#### खेतरी में तांबे के अयस्क का खनन

†\*४४१. { श्री सुबोध हंसवा :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खेतरी में तांबे के अयस्क के खनन तथा अभिशोधन के काम का आरम्भ कर दिया गया है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो कुल कितना अयस्क खान से निकाला गया है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) जी, नहीं। खेतरी में तांबे के अयस्क के खनन और अधिशोधन के काम वर्ष १९६५ में आरम्भ होने की आशा है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

#### निःशुल्क तथा अनिवार्य शिक्षा

†\*४४२. { श्री स० मो० बनर्जी :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ग्यारह वर्ष की आयु तक के बच्चों को निःशुल्क तथा अनिवार्य शिक्षा देने के बारे में क्या अग्रेतर प्रगति हुई है ; और

(ख) कितने तथा किन राज्यों में इसको लागू किया गया है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). एक विवरण सभापटल पर रखा जाता है।

#### विवरण

देश के सभी भागों में १ से पांचवीं श्रेणी तक प्राथमिक शिक्षा लगभग निःशुल्क है केवल कुछ प्राइवेट प्राइमरी स्कूलों में, जिनमें अभिभावक अपने बच्चों को स्वयं भेजते हैं, फीस ली जाती है।

सभी राज्यों में अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा के नियम लागू हैं परन्तु उन में से अधिकांश बहुत समय पहले पास किये गये थे और उनके पूनरीक्षण की आवश्यकता है।

आन्ध्र प्रदेश, गुजरात, मध्य प्रदेश, मैसूर और पंजाब में हाल ही में दिल्ली प्राथमिक शिक्षा अधिनियम, १९६० के आधार पर नये नियम पास किये गये हैं।

आसाम, बिहार, जम्मू तथा काश्मीर, महाराष्ट्र, उड़ीसा, राजस्थान और उत्तर प्रदेश के राज्यों में नये नियम बनाने का प्रश्न राज्य सरकारों के विचाराधीन है।

केरल, मद्रास और पश्चिम बंगाल के राज्यों में राज्य सरकारें यह समझती हैं कि इस बारे में किसी कार्यवाही की आवश्यकता नहीं है।

#### बाल संग्रहालय , नई दिल्ली

†\*४४३. श्री रघुनाथ सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या नई दिल्ली में बाल संग्रहालय बनाने की योजना को अन्तिम रूप दिया जा चुका है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : जी, हां।

### औद्योगिक प्रबन्ध 'पूल'

†\*४४४. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन मुख्य कारणों से संघ लोक सेवा आयोग द्वारा चुने गये २१२ उम्मीदवारों में से ६६ उम्मीदवारों ने भारत सरकार के औद्योगिक प्रबन्ध (पूल) में आने से इन्कार कर दिया है ; और

(ख) क्या यह सच है कि संघ लोक सेवा आयोग द्वारा चुने गये उम्मीदवारों में से ५ उम्मीदवारों को अभी नौकरी देना बाकी है ; और

(ग) इनको नियुक्ति देने के विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : (क) संघ लोक सेवा आयोग द्वारा चुने गये २१२ उम्मीदवारों में से ६६ उम्मीदवारों ने भारत सरकार के औद्योगिक प्रबन्ध 'पूल' में आने से इन्कार किया उनमें से अधिकांश द्वारा इन्कार किये जाने का मुख्य कारण यह है कि वे उस 'ग्रेड' में आने को तैयार नहीं थे जिसके लिये उन्हें संघ लोक सेवा आयोग ने चुना था अथवा उनको प्रस्तावित प्राथमिक वेतन स्वाकार्य नहीं था। कुछ उम्मीदवारों ने व्यक्तिगत कारणों से यह प्रस्ताव नामंजूर कर दिया।

(ख) और (ग). औद्योगिक प्रबन्ध 'पूल' में अभी दो उम्मीदवारों की और नियुक्ति की जाती है। उनको नियुक्ति-पत्र भेजने में देरी इस लिये लग रही है कि उनको भेजना उपक्रमों की मांग पर निर्भर करता है। ये उपक्रम स्वायत्तशासी निकाय हैं और औद्योगिक प्रबन्ध 'पूल' योजना की पैरा १० के अनुसार प्रत्येक रिक्त पद के लिये 'पूल' के सदस्य को मंजूर करना उनके लिये आवश्यक नहीं है। तथा इन दो उम्मीदवारों के लिये उपयुक्त स्थान ढूँढने के प्रयत्न किये जा रहे हैं।

### जीवन बीमा पालिसियों पर ब्याज

†४४५. श्री मूरारका : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एडाउमेंट एश्योरेंस पालिसियों के लिये भी बीमाधारियों ( पालिसी होल्डर्स ) को भारत में लगभग १ प्रतिशत ब्याज दिया जाता है जबकि हालैंड तथा अन्य देशों में यह ४ प्रतिशत है।

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) इसमें सुधार करने के लिये जीवन बीमा निगम द्वारा क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) इसके पास उपलब्ध आंकड़ों से, जीवन बीमा निगम यह नहीं समझती कि ऐसा निष्कर्ष निकाला जा सकता है।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

### विदेशों में जाने वाले विद्यार्थियों के लिये रीओरियन्टेशन कोर्स

†\*४४६. श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशों में अध्ययन के लिये जाने वाले विद्यार्थियों को किन शर्तों पर छात्रवृत्तियां दी जाती हैं ;

(ख) क्या उनको देश से बाहर जाने से पहले अल्पावधि का रिओरिय टेशन कोर्स (अनु-स्थिती ज्ञान पाठ्यक्रम) देने को कोई व्यवस्था है ; और

(ग) निर्धारित शर्तों का पालन न करने वाले विद्यार्थियों को क्या दण्ड दिया जाता है ?

† शिक्षा मंत्री (डा० का० भीमाली) : (क) से (ग), एक विवरण सभा पटल पर जरखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७७]

#### रानीपुर (उत्तर प्रदेश) में भारी विद्युत् उपकरण कारखाना

† ४४७. श्री सरजू पाण्डेय : क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री २० नवम्बर, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या २ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि सोवियत विशेषज्ञों की सहायता से जो भारी विद्युत् उपकरण कारखाना रानीपुर (उत्तर प्रदेश) में स्थापित किया जाने वाला था उसमें इस बीच क्या प्रगति हुई है ?

इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम्) : प्रायोजना के लिये अपेक्षित भूमि में से अधिकतम भूमि राज्य सरकार द्वारा सौंपी जा चुकी है। स्थल पर अस्थायी कार्यालयों तथा संग्रह-स्थान के निर्माण कार्य प्रगति में हैं और इनके शीघ्र ही पूरे हो जाने की आशा की जाती है। संग्रह-स्थल को समतल करने और संवारने, प्रशिक्षण स्कूल का निर्माण करने, सड़कें बनाने, संथान-पथिका तथा जलनिकास के काम हाथ में ले लिये गये हैं।

#### डाक द्वारा शिक्षा

† ४४८. श्री महेश्वर नायक : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कालिजों और विश्वविद्यालयों में 'डाक द्वारा शिक्षा' आरम्भ करने का प्रस्ताव क्रियान्वित कर दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कितने कालिजों तथा विश्वविद्यालयों में पढ़ाई के इस तरीके को अपनाया गया है ;

(ग) क्या सरकार जानती है कि इस समय बहुत सी झूठी संस्थायें 'डाक द्वारा शिक्षा' दे रही हैं और झूठी डिग्रियां तथा डिप्लोमा दे रही हैं ; और

(घ) यदि हां, तो देश में ऐसी झूठी संस्थाओं को बढ़ने न देने के लिये क्या कार्य-वाहियां की जा रही हैं ?

† शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

#### विवरण

चुने हुए विश्वविद्यालयों में 'डाक द्वारा शिक्षा' आरम्भ करने की योजना का ब्यौरा डा० डो० एस० कोठारी की अध्यक्षता में एक विशेषज्ञ समिति द्वारा तैयार किया जा रहा है। इस समिति की सिफारिश के अनुसरण में दिल्ली विश्वविद्यालय का जुलाई, १९६२ से 'डाक द्वारा शिक्षा' आरम्भ करने का प्रस्ताव है।

† मूल अंग्रेजी में

† Correspondence Course.

दिल्ली विश्वविद्यालय के अतिरिक्त अलीगढ़, बंगलौर बिहार, गोहाटी, गुजरात, रांची, विक्रम, सागर, एस० एन० डी० टी० (महिलायें) और जबलपुर विश्वविद्यालयों ने 'डाक द्वारा शिक्षा' आरम्भ करने के लिये अपनी इच्छा व्यक्त की है। २६ जनवरी, १९६२ को हुई एक बैठक में 'डाक द्वारा शिक्षा' तथा सायंकालीन कालिजों सम्बन्धी विशेषज्ञ समिति ने सिफारिश की कि दिल्ली विश्वविद्यालय में 'डाक द्वारा शिक्षा' आरम्भ की जाये और परिणाम देखे जायें। इतने समय में अन्य विश्वविद्यालय, जो यह 'शिक्षा' आरम्भ करना चाहते हैं, ऐसी शिक्षा में छः महीने तक दिल्ली विश्वविद्यालय के अनुभव देख कर अपनी योजनाओं का व्यौरा तैयार करें।

(ग) जी, हां।

(घ) ऐसी संस्थाओं के विरुद्ध सरकार ने समाचारपत्रों द्वारा जनता को चेतावनी दी है।

### कोयला खानों में खुदाई की "के विंग" प्रणाली;

†\*४४६. श्री मुहम्मद इलियास : क्या खान और इंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय कोयला विकास निगम ने फ्रांसीसी सरकार से अनुरोध किया है कि कोयला खानों में फ्रांसीसी 'सब-लेवल केविंग' प्रणाली को लागू करने में सहायता करें; और

(ख) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

†खान और इंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) जी, हां।

(ख) संचालन की योजना का व्यौरा यह है कि दो उच्च पदाधिकारी, एक राष्ट्रीय कोयला विकास निगम से और एक खान निरीक्षणालय से, 'सब-लेवल' केविंग की सुरक्षा समस्याओं का अध्ययन करने के लिये लगभग ३ या ४ सप्ताह तक फ्रांस का दौरा करेंगे और उनके आने के बाद 'सब-लेवल केविंग' प्रणाली में प्रशिक्षण लेने और उसका विस्तृत अध्ययन करने के लिये राष्ट्रीय कोयला विकास निगम के चार इंजिनियरों का एक शिष्ट-मण्डल फ्रांस जायेगा। इसके बाद फ्रांसीसी खनन विशेषज्ञों का एक दल भारत आयेगा जो राष्ट्रीय कोयला विकास निगम की खानों में ६ से ८ महीने तक "सब-लेवल केविंग" प्रणाली में प्रदर्शन के लिये अपने साथ आवश्यक सामान लायेगा।

### अखिल भारतीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड

†४५०. श्री विसन चन्द्र सेठ : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत सरकार ऐसा निश्चय करने जा रही है कि एक अखिल भारतीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड नियुक्त किया जाये जो सब राज्यों में सेकेण्डरी शिक्षा सम्बन्धी निरीक्षण का कार्य संभाले ;

(ख) इस बोर्ड से क्या लाभ होने की सम्भावना है ;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में सभी राज्यों सरकारों से परामर्श किया गया है और उनकी स्वीकृति प्राप्त हो गई है ;

†मूल अंग्रेजी में

†Sub-Level Caving in Coal Mines.

(घ) इस बोर्ड के कृत्य क्या होंगे ; और

(ङ) क्या इस बोर्ड के अन्तर्गत राज्य बोर्ड भी स्थापित किये जायेंगे ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी, नहीं ।

(ख) से (ङ). प्रश्न नहीं उठता ।

### स्कूलों में योग्यता छात्रवृत्तियां

†६३८. श्री सेमियान : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले तीन वर्षों में वर्ष वार तथा राज्यवार, निवासीय स्कूलों में योग्यता छात्रवृत्तियों की योजना के अधीन कितनी अर्जियां प्राप्त हुईं, कितने व्यक्ति चुने गये तथा कितनी राशि की छात्रवृत्तियां दी गईं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : सूचना संलग्न विवरण में दी गई है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७८]

### अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों की कल्याण योजनाओं के लिये धन का नियमन

†६३९. श्री सिद्दिया : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूसरी योजना में अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों की कल्याण योजनाओं के लिये किये गये धन के नियतन का पूर्व उपायोग किया गया था ;

(ख) यदि नहीं, तो अनुसूचित जातियों और आदिम जातियों के लिये पृथक २, विभिन्न योजनाओं पर कितनी राशि खर्च की गई ;

(ग) सम्पूर्ण राशि खर्च न किये जाने के क्या कारण हैं ; और

(घ) क्या लक्ष्य प्राप्त हुए हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) और (घ). सूचना संलग्न अनुबन्ध में दी गई है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७९]

(ग) खर्च न की गई राशि का बड़ा भाग योजना के राज्य क्षेत्र से सम्बन्ध रखता है और उसका कारण यह है कि राज्य सरकारों के पास पर्याप्त साधन न होने के कारण योजना परिव्यय की पूरी सीमा तक धन उपलब्ध नहीं था । कभी दूसरी योजना के पहल वर्षों में राज्य सरकारों की कुछ प्रशासनिक कठिनाइयों के कारण भी हुई ।

### ‘भारतीय कविता’

६४२. श्रीमती मिनीमाता : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) साहित्य अकादमी के वार्षिक ग्रंथ ‘भारतीय कविता’ का प्रकाशन कितने वर्षों से रुका पड़ा है ; और

(ख) क्या अकादमी इसे जल्दी प्रकाशित करने का कोई प्रयत्न कर रही है ?

†मूल अंग्रेजी में

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायूँ कबिर) : (क) 'भारतीय कविता' वार्षिक प्रकाशन नहीं है। पहला भाग १९५७ में निकाला गया था और उसमें वे कविताएँ थीं जो मूलतः १९५३ में प्रकाशित की गई थीं। १९५४-५५ के वर्षों की कविताओं वाला दूसरा भाग १९६१ में प्रकाशित किया गया। १९५६-५७ के वर्षों की कविताओं वाला तीसरा भाग प्रेस में है। १९५८-५९ और १९६०-६१ वाले भाग तैयार किये जा रहे हैं।

(ख) जी हां।

#### दिल्ली में बम विस्फोट सम्बन्धी जांच

†६४३. { श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री भक्त दर्शन :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १२ फरवरी, १९६२ को जामा मस्जिद, दिल्ली के सामने हरे भरे मजार के पीछे जो बम विस्फोट हुआ था, उस की जांच की अब तक की क्या स्थिति है; और

(ख) उसका क्या परिणाम निकला है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख)। मामले की जांच अभी जारी है।

#### खासी पहाड़ियों में तांबा

†६४४. { श्री इ० मधुसूदन राव :  
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि आसाम की खासी पहाड़ियों में तांबा पाया गया है;

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

(ग) कब तक इसे निकालने का काम आरम्भ किया जायेगा ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) अभी हाल में तांबा मिलने के सम्बन्ध में सरकार को कोई सूचना नहीं है।

(ख) और (ग)। सवाल पैदा नहीं होता।

#### राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में अनुसूचित जातियों की जनसंख्या

†६४५. श्री सिद्दय्या : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९६१ की जनगणना में प्रत्येक राज्य और संघ राज्य क्षेत्र में अनुसूचित जातियों की जनसंख्या कितनी थी ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : ये आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं और १९६२ के अन्त तक इन के प्रकाशित होने की आशा है।

### अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों के लिये पदों का आरक्षण

६४६. { श्री सिद्दिया :  
श्री राम सेवक यादव :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों और संघ राज्य-क्षेत्रों के नाम क्या हैं, जिन्होंने पदोन्नति के मामले में अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों के लिये पदों को आरक्षित रखने से सम्बन्धित आदेशों को कार्यान्वित किया है; और

(ख) क्या इस सम्बन्ध में राज्य सरकारों और संघ राज्य-क्षेत्रों द्वारा जारी आदेश की एक प्रति सभा पटल पर रखी जायेगी ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). पदोन्नतियों में आरक्षणों सम्बन्धी केन्द्रीय सरकार के आदेश संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों की सेवाओं पर लागू होते हैं न कि राज्यों की सेवाओं पर, जो संविधान के अनुसार अपने आदेश जारी करने के लिये सक्षम हैं। जहां तक केन्द्रीय सरकार को पता है, केवल आन्ध्र प्रदेश और उत्तर प्रदेश की सरकारों ने पदोन्नतियों में आरक्षणों का उपबंध किया है। संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों के अधीन सेवाओं पर लागू होने वाले भारत सरकार के आदेश की एक प्रति सभा पटल पर रखी गई है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ८०]

### मैसूर राज्य में मिली जुली बस्तियां

†६४७. श्री सिद्दिया : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६०-६१ और १९६१-६२ वर्षों में मैसूर राज्य में कितनी मिली जुली बस्तियां आरम्भ की गई हैं; और

(ख) वे किन स्थानों पर आरम्भ की गई हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). सूचना मैसूर सरकार से मांगी गई है। इसके प्राप्त होने पर एक विवरण सभा पटल पर रख दिया जायेगा।

### पब्लिक स्कूलों में पिछड़े वर्गों के विद्यार्थी

†६४८. श्री सिद्दिया : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के प्रत्येक पब्लिक स्कूल में अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों के विद्यार्थियों को प्रवेश दिलाया जाता है;

(ख) यदि हां, तो १९६०-६१ और १९६१-६२ में प्रत्येक संस्था में कितने विद्यार्थी प्रविष्ट किये गये; और

(ग) उन वर्षों में केन्द्रीय और राज्य सरकारों द्वारा उन को क्या शैक्षिक सुविधाएं दी गई थीं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) से (ग). पब्लिक स्कूल गैर-सरकारी संस्थान होते हैं और उन पर भारत सरकार का प्रशासनिक नियंत्रण नहीं है। तथापि, योग्यता छात्र-वृत्तियां देने की भारत सरकार की योजना के अधीन, जो पब्लिक स्कूलों में भी लागू है, अनुसूचित

जातियों एवं आदिम जातियों को विद्यार्थियों के १९६०-६१ में ८ और १९६१-६२ में ४ छात्र-वृत्तियां दी गई थीं।

### फारसी में 'महाभारत'

†६४६. श्री श्रीनारायण दास : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि बादशाह अकबर के शासनकाल में एक विद्वान अबुल फैजी द्वारा महाभारत का फारसी अनुवाद दिल्ली के एक जौहरी के पास है;

(ख) क्या इसे प्राप्त करने के लिये सरकार ने कोई कार्रवाई की है; और

(ग) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम हुआ है ?

†वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) हमें अबुल फैजी नाम के किसी व्यक्ति द्वारा महाभारत के किसी अनुवाद की कोई सूचना नहीं। अकबर के प्रधान मंत्री अबुल फैजी ने अकबर की प्रार्थना पर किये गये महाभारत के अनुवाद की भूमिका लिखी थी।

(ख) और (ग). सवाल पैदा नहीं होते।

### विकास बैंकों का प्रादेशिक सम्मेलन

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

(क) बम्बई में हाल में विकास बैंकों का जो प्रादेशिक सम्मेलन हुआ था, उसमें किन महत्वपूर्ण विषयों पर चर्चा तथा विचार किया गया और क्या निष्कर्ष निकाले गये;

(ख) क्या सरकार का सम्मेलन से किसी प्रकार सम्बन्ध था;

(ग) यदि हां, तो किस प्रकार सम्बन्ध था;

(घ) क्या केन्द्रीय सरकार से सम्बन्धित सिफारिशों पर विचार किया गया है; और

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

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) सम्मेलन भारतीय औद्योगिक ऋण तथा पूंजी विनियोजन निगम, बम्बई के द्वारा आयोजित किया गया था। जिन विषयों पर चर्चा की गई उन में विकास में उपक्रमता का कार्य, विकास के लिये उद्योगों को चुनना, वित्तीय सहायता के लिये परियोजनाओं को सम्मेलन के प्रविधिक पहलू, वित्तीय संसाधन, विकास बैंकों का ऋण अनुपात, और करारोपण समस्याएँ आदि शामिल हैं। सम्मेलन उपस्थित विभिन्न निगमों के प्रतिनिधियों के बीच विचार तथा अनुभव का विनिमय करने के लिये बुलाया गया था और कोई विशिष्ट निष्कर्ष नहीं निकाले गये।

(ख) और (ग). एक सरकारी कर्मचारी, मुख्यतः पर्यवेक्षक के रूप में सम्मेलन में उपस्थित होने के लिये भेजा गया था।

(घ) और (ङ). कोई औपचारिक सिफारिश सम्मेलन में नहीं की गई।

†मूल अंग्रेजी में

## निषिद्ध सोने का पकड़ा जाना

†६५१. श्री रघुनाथ सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एक यात्री के ट्रंक से, जो समुद्र के रास्ते आया था, २८ मार्च, १९६२ को बम्बई की बन्दरगाह पर समुद्र शुल्क प्राधिकारियों द्वारा ३ लाख रुपये का निषिद्ध सोना पकड़ा गया था; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या था ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) और (ख). २८-३-६२ को लगभग ३,५४,००० रुपये का निषिद्ध सोना समुद्र सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा दो यात्रियों से पकड़ा गया जो ममबासा से एस० एस० 'स्टेट आफ बंबे' में आये थे। सोना उनके ट्रंकों के नकली बटनों में छिपाया हुआ था तथा एक व्यक्ति के शरीर में छिपाया हुआ था। यात्रियों के पास नैरोबी में जारी किये गये ब्रिटिश पारपत्र थे। उन्हें प्रेज़ीडेंसी मैजिस्ट्रेट के सामने पेश किया जिसने उनको जमानत पर छोड़ने की, जब तक कि अभियोग की शिकायत दर्ज न की जाये, आज्ञा दे दी।

## हरिदासपुर में पाकिस्तानी सिपाही की गिरफ्तारी

†६५२. श्री रघुनाथ सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि पूर्व पाकिस्तान राइफल्स से सम्बन्ध रखने वाला एक पाकिस्तानी सशस्त्र सिपाही १ अप्रैल, १९६२ को २४ परगना जिले में हरिदासपुर में गिरफ्तार किया गया था ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). पूर्वी पाकिस्तान के जैस्सोर जिला का एक पुलिस का सिपाही, पेट्रापोल, थाना बोनगांव, जिला २४ परगना में, भारत में अवैध रूप से ठहरने के कारण गिरफ्तार किया गया था। मामले की अभी जांच की जा रही है।

## पंजाब में कोयले की कमी

६५३. { श्री म० ला० द्विवेदी :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सोनीपत के २०० कारखाने कोयले की कमी के कारण बन्द होने वाले थे;

(ख) कोयले की कमी को दूर करने के लिये क्या किया गया है ताकि नगर के उद्योगों को हानि न हो; और

(ग) क्या यह सच है कि इस नगर के कारखानेदारों को उन्हें उपलब्ध थोड़ी सुविधा से लाभ उठाने के लिये ३० मील से कोयला लाना पड़ता है ?

खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). मौजूदा महीनों के दौरान में सोनीपत में किसी भी फैक्टरी के लगभग बन्द होने की विशेष रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई थी। तो भी यह तथ्य है कि कभी कभी कोयले की सप्लाई उन क्षेत्रों की, जोकि उपरि-मुगलसराय दिशा में शामिल हैं, आवश्यकताओं से कम हो जाती है। सोनीपत भी इस श्रेणी के अन्तर्गत है। किन्तु जब कभी कोयले की कमी के कारण बड़े उद्योगों (कारखानों) के लगभग बन्द होने की रिपोर्टें

प्राप्त होती हैं तभी विशेष नियतन द्वारा और दूसरे उपभोक्ताओं से कोयले को लेकर सप्लाई करने के लिए तदर्थ कदम उठाये जाते हैं। वर्तमान में सरकार द्वारा यह नया विचार किया जा रहा है कि सामान्यतया कोयले के प्रेषण को बढ़ाने की पद्धति को विचार में रखा जाये।

(ग) बड़े उपभोक्ताओं को, जब तक उनकी अपनी रेलवे साइडिंग नहीं होती है, ग्राम तौर पर रेलवे स्टेशन पर ही माल छुड़वाना पड़ता है और उस बिन्दु (रेलवे स्टेशन) से फैक्टरी तक प्रेषण सड़क द्वारा किया जाता है। यह बात केवल सोनीपत के बारे में लागू नहीं होती है किन्तु सारे स्थानों के लिए, जहां पर रेल द्वारा प्रेषण किया जाता है, लागू होती है।

#### राज्यों को केन्द्रीय ऋण

†६५४. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या वित्त मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन राज्य सरकारों ने राज्य सरकारों को केन्द्रीय ऋण की शर्तों और निबंधनों में शोधन करने के बारे में प्रार्थना की है ; और

(ख) राज्य सरकारों की प्रार्थना का स्वरूप क्या है और इस मामले में केन्द्रीय सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) ऐसा कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

#### चुनाओं में प्रयुक्त की जाने वाली स्याही

†६५५. { श्री विभुत्ति मिश्र :  
श्री द्वा० ना० सिवारी :

क्या विधि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि निशान लगाने वाली स्याही जो चुनाव के सिलसिले में व्यवहार में लायी जाती है उसमें कुछ खामियां हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि चुनाव आयोग ने इस मामले में वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसन्धान परिषद् से सहायता मांगी थी; और

(ग) यदि हां, तो परिषद् ने क्या सहायता दी ?

विधि मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री हजरतबीस) : (क) से (ग). ग्राम चुनावों के दौरान मतदाताओं के सामने निशान लगाने के लिये इस्तमाल होने वाली अनामिट स्याही की किस्म के बारे में निर्वाचन आयोग के पास शिकायतें पहुंची हैं, किन्तु तो भी आयोग के ध्यान में ऐसी एक भी घटना नहीं लाई गई। जहां किसी मतदाता ने इस स्याही के निशान को मिटा कर दोबार मतदान किया हो। आयोग ने वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसन्धान परिषद् को यह जानने के लिये एक पत्र लिखा था कि क्या पारिषद् किसी ऐसी तरकीब का सुझाव दे सकती है जिससे खाल को क्षति पहुंचे बिना स्याही का धब्बा मिटाना यदि असम्भव नहीं तो भी कठिन अवश्य हो जाए। परिषद् से इसके उत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है।

#### ग्राम चुनावों के परिणाम

†६५६. श्री स० मो० बनर्जी : क्या विधि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६२ के ग्राम चुनावों में कुछ अभ्यर्थी दुबारा गिनती के कारण जीत गये;

(ख) यदि हां, तो उन अभ्यर्थियों की संख्या कितनी है ; और

(ग) दुबारा गिनती के परिणामस्वरूप कितने मत अधिक प्राप्त किये गये ?

†विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री हजरनवीस) : (क) जी हां ।

(ख) तीन ।

(ग) एक मामले में, विजयी अभ्यर्थी को दुबारा गिनती में ३५ मान्य मतों का लाभ हुआ, दूसरे मामले में विजयी व्यक्ति के मान्य मत १३५ कम हो गये तथा तीसरे मामले में, विजयी अभ्यर्थी को दुबारा गिनती में ३४ मतों का लाभ हुआ ।

यह भी बता दिया जाए कि ये सभी निर्वाचन, निर्वाचन याचिक के द्वारा कराये गये हैं ।

### उत्तर प्रदेश में पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियां

†६५७. श्री स० मो० बनर्जी : क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उत्तर प्रदेश में अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों के विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियां देने के लिये १९६०-६१ की अपेक्षा १९६१-६२ में कम राशि मंजूर की है ;

(ख) यदि हां तो १९६१-६२ में कितनी राशि दी गई थी ; और

(ग) करने के क्या कारण हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) (१) १९६१-६२ में अनुसूचित जातियों को उतनी ही राशि दी गई थी जितनी १९६०-६१ में दी गई थी ।

(२) उत्तर प्रदेश में कोई अनुसूचित आदिम जाति का विद्यार्थी नहीं ।

(ख) और (ग). सवाल पैदा नहीं होते ।

### विदेशी मुद्रा संबन्धी विनियमों का उल्लंघन

†६५८. श्री स० मो० बनर्जी : क्या वित्त मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जगाधरी के एक उद्योगपति के विरुद्ध विदेशी मुद्रा विनियमों का उल्लंघन करने के बारे में अभियोग कार्रवाई पूरी कर ली गई है ;

(ख) क्या इस उद्योगपति का भारतीय चीनी मिल संथा से सम्बन्ध है ; और

(ग) यदि हां, तो उस व्यक्ति का नाम क्या है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) से (ग), जगाधरी के एक उद्योगपति श्री डी० डी० पुरी के विरुद्ध विदेशी मुद्रा विनियमन अधिनियम, १९४७ की धारा ४ (१) के उपबन्धों का उल्लंघन करने के लिये, न्याय निर्णयन कार्रवाई की गई थी । प्रवर्तन निदेशक ने उसे अपराधी ठहराया और उस पर १५०० रुपये जुर्माना किया ।

श्री पुरी भारतीय चीनी मिल संथा का सभापति है ?

†मूल अंग्रेजी में

## भारत को अमरीकी ऋण

†६५६. { श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :

क्या वित्त मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष मार्च में भारत के आर्थिक विकास के हेतु भारत को २५६.८ करोड़ रुपये का अमरीकी ऋण सम्बन्धी एक करार किया गया था; और

(ख) यह राशि किन मुख्य परियोजनाओं पर खर्च की जाएगी ?

†वित्त मन्त्री (श्री मीरारजी देसाई): (क) जी हां। ऋण ४ मई, १९६० को किये गये करार पी० एल० ४८० के अधीन दी गई कृषि सम्बन्धी वस्तुओं की रूपों में हुई बिक्री से दिया जा रहा है।

(ख) परियोजना के सम्बन्ध में जो ऋण के अधीन उपलब्ध राशि में से चलाई जाएगी, अभी भारत और अमरीकी सरकारों के बीच औपचारिक करार होना है।

विश्व के पुराने सैनिकों के संगठन<sup>१</sup> से प्राप्त सहायता

†६६०. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या प्रतिरक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे

(क) विश्व के पुराने सैनिकों के संगठन के आरम्भ से प्रत्येक वर्ष में इस संगठन से कितनी सहायता प्राप्त हुई है ;

(ख) इसका किस प्रकार उपयोग किया गया है ; और

(ग) आगामी वर्ष में कितनी अधिक सहायता मिलने की आशा है ?

†प्रतिरक्षा मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री रघुरामैया : (क) से (ग), प्रतिरक्षा मन्त्रालय को विश्व के पुराने सैनिकोंकी संधान (संगठन नहीं) से कोई सहायता प्राप्त नहीं हुई। तथापि यह मालूम कर लिया गया है कि संधान ने २५ सितम्बर १९५५ से १८ नवम्बर १९५६ तक एक फिजिओ थरेपिसट की तथा १९ जनवरी १९५७ से ३१ अक्टूबर १९५९ तक दूसरे की सेवायें, अखिल भारतीय शारीरिक औषधि तथा पुनर्वास संस्था, बम्बई को प्रदान की। तब यह संस्था संयुक्त राष्ट्र तथा सम्बद्ध अभिकरणों और भारत सरकार के स्वास्थ्य मन्त्रालय तथा बम्बई की उस समय की सरकार, बम्बई नगरपालिका निगम और विकृतांग बच्चों के पुनर्वास की संस्था की सांझी संस्था थी, किन्तु अब भारत सरकार के स्वास्थ्य मन्त्रालय ने इसे अपने अधीनस्थ कार्यालय के रूप में अपना लिया है।

अखिल भारतीय गोरखा भूतपूर्व सैनिक कल्याण संथा, जो संधान का सदस्य है, मुकुट पालन योजना के लिये कुछ वित्तीय सहायता प्राप्त करने का प्रयत्न कर रही है, जिसे वे भूतपूर्व गोरखा सैनिकों के लाभार्थ देहरादून में आरम्भ करने का विचार करते हैं।

## कानपुर में विश्वविद्यालय

†६६१. श्री स० मो० बनर्जी : क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कानपुर में निवासीय विश्वविद्यालय स्थापित करने के सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश सरकार को वित्तीय सहायता देना स्वीकार कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी राशि मंजूर की गई है या वचन दिया गया है ; और

(ग) क्या उत्तर प्रदेश में अधिक विश्वविद्यालयों स्थापित किये जायेंगे ?

†नूल अग्रजी में

<sup>१</sup>World Veterano's Organisation.

- †शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी नहीं ।  
 (ख) सवाल पैदा नहीं होता ।  
 (ग) इस आशय की कोई प्रस्थापना नहीं है ।

#### अखिल भारतीय बीमा कर्मचारी संस्था की मांगे

†६६२. { श्री स० मो० बनर्जी :  
 श्री काशीनाथ पाण्डे

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जीवन बीमा निगम ने अखिल भारतीय बीमा कर्मचारी संस्था द्वारा रखा गई मांगों पर चर्चा की है ; और

(ख) यदि हां, तो जीवन बीमा निगम की प्रतिक्रिया क्या है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) और (ख). अखिल भारतीय बीमा कर्मचारी संस्था एवं अखिल भारतीय जीवन बीमा निगम कर्मचारी संस्था द्वारा की गई मांगों पर निगम तथा इन दोनों संस्थाओं के बीच संयुक्त रूप से चर्चा हो रही है ।

#### विदेशी बैंकों में खाते

†६६३. { श्री स० मो० बनर्जी :  
 श्री राम सेवक यादव :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार की अधिसूचना के अनुसार कुछ लोगों ने विदेशी मुद्रा के अपने खातों की घोषणा कर दी है ;

(ख) यदि हां, तो उन लोगों की संख्या कितनी है ; और

(ग) डालर और स्टर्लिंग क्षेत्रों में कुल कितनी रकम का पता चला है ?

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

(ख) निर्धारित तारीख अर्थात्, १२ नवम्बर, १९६१ तक भारत के रिजर्व बैंक को ६५० खातों की सूचना दी गयी है ।

(ग) इन खातों में कुल रकम ३३० लाख रुपये के करीब है जिसमें से १६१ लाख पया स्टर्लिंग में, ६७ लाख पया डालर में और शेष १०२ लाख पया दूसरी मुद्राओं में है ।

#### केरल राज्य में गैर सरकारी जंगलों का राष्ट्रीयकरण

†६६४. { श्री वारियार :  
 श्री वासुदेवन नायर :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केरल राज्य में गैर-सरकारी जंगलों का राष्ट्रीयकरण करने के उद्देश्य से विधेयक का प्रारूप प्राप्त हुआ है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या राय है ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बातार) :** (क) सरकार को केरल गैर-सरकारी वन (अर्जन) विधेयक प्राप्त हुआ है ।

(ख) अभी इस विषय पर राज्य सरकार के साथ पत्रव्यवहार चल रहा है ।

#### फसलों को नुकसान

१६६५. { श्री वारियार :  
श्री वासुदेवन नायर :

क्या वित्त मंत्री २४ अगस्त, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या २३२० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बाढ़ के कारण किसानों की फसलों को जो नुकसान पहुंचा है उस की भराई करने के लिये क्या राज्य सरकारों ने कोई वित्तीय, सहायता मांगी थी ; और

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

**वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** (क) जो नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता

#### हिमाचल प्रदेश प्रशासन

६६६. { श्री म० ला० द्विवेदी :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हिमाचल प्रदेश प्रशासन में हिन्दी का कार्य करने वाले कितने अधिकारी सहायक, आशुलिपि-टीपक अथवा लिपिक हैं और अंग्रेजी के कितने ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बातार) :** हिन्दी और अंग्रेजी में काम करने के लिये अलग अलग अधिकारी सहायक इत्यादि नहीं रखे गये हैं एक ही आदमी अंग्रेजी के अलावा हिन्दी में भी आवश्यकता अनुसार काम करता है ।

#### मणिपुर प्रशासन के प्रकाशन

६६७. { श्री म० ला० द्विवेदी :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मणिपुर प्रशासन द्वारा इस समय अंग्रेजी में कितने प्रकाशन निकाले जाते हैं और उनमें से कितने हिन्दी में निकाले जाते हैं ; और

(ख) जो प्रकाशन अभी हिन्दी में नहीं निकाले जा रहे हैं सरकार उन्हें हिन्दी में छापने के लिये क्या कदम उठा रही है ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बातार) :** (क) और (ख). सूचना इकट्ठी की जा रही है और यथा समय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

## मजगांव डाक्स लिमिटेड

†६६८. श्री रघुनाथ सिंह : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अन्तर्गत सेवा के लिये बम्बई में मजगांव डाक्स लिमिटेड में जो जहाज बनाने का आर्डर दिया गया था, क्या उस के तकशे की छानबीन विशेषज्ञों ने कर ली है ताकि वह पेचीदगियों दूर की जा सकें जो हिन्दुस्तान शिपयार्ड में बनाये गये जहाजों में पैदा हुई थीं ; और

(ख) यदि हां, तो उस का क्या नतीजा निकला ?

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघूरामैया) : (क) जो हां। जहाज का डिजाइन और दूसरे (हाइड्रोस्टैटिक) आदि व्यारे परामर्शदाताओं की विदेशी प्रसिद्ध फर्म की सहायता से तैयार किये गये हैं और जहाज के माडल डिजाइन का परीक्षण योरप में माडल बेसिन में किया जा चुका है। बाइ तथा उपविभाजन सम्बन्धी गणनाएं भी भारत सरकार के व्यापारिक जहाज विभाग द्वारा स्वीकृत हो चुकी हैं।

(ख) यह जहाज विशेषज्ञों की सलाह से उपर्युक्त डिजाइन के अनुसार बनाया गया है।

## मध्य प्रदेश में उर्वरक का कारखाना

†६६९. { श्री वीरेंद्र बहादुर सिंह :  
श्रीमती मैमुना लतान :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में विदेशी सहायता से खाद का एक गैर-सरकारी कारखाना खोलने के बारे में अन्तिम निर्णय किया जा चुका है

(ख) गैर-सरकारी फर्म को विदेशी सहायता देने वालों की शर्तों का क्या ब्यौरा है; और

(ग) क्या वह कारखाना स्थापित किये जाने के लिये सरकार ने कोई अन्तिम तारीख निर्दिष्ट की है ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) : (क) और (ख). मध्य प्रदेश में खाद का कारखाना खोलने के लिये जिस पार्टी को लाइसेंस दिया गया था उस ने अभी हाल में सरकार को सूचित किया है कि वह उस योजना को आगे चलाने में असमर्थ है क्योंकि उसे उपयुक्त विदेशी साझेदार ढूँढने में सफलता नहीं मिली है।

(ग) आशा थी कि यह कारखाना तीसरी योजना की अवधि के अन्त तक स्थापित हो जायेगा।

## पवन शक्ति विभाग

६७०. श्री भक्त वंश : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि पवन शक्ति का अध्ययन करने और उसका उपयोग करने के उद्देश्य से कुछ पहिले एक विशेष डिवीजन खोला गया था ;

(ख) यदि हां, तो उस डिवीजन ने अपने कार्य में अब तक क्या प्रगति की है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ग) उस डिवीजन द्वारा उत्तर प्रदेश के पर्वतीय क्षेत्रों विशेषकर गढ़वाल जिले में पवन शक्ति का उपयोग करने के लिये कौन-कौन से विशेष कदम उठाये जा रहे हैं ?

**बैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री (श्री हुमायूँ कबिर) :** (क) और (ख). माननीय सदस्य का ध्यान २६ मार्च, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या २६८ के उत्तर की ओर दिलाया जाता है ।

(ग) गढ़वाल जिले में सर्वे का काम जल्दी ही शुरू किया जायगा जिससे उस क्षेत्र में पवनशक्ति की संभावनाओं का अंदाजा लगाया जा सके ।

### भारतीय ज्ञानपीठ गोष्ठी

†६७१. { श्री भागवत झा आजाद :  
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नयी दिल्ली में भारतीय ज्ञानपीठ द्वारा आयोजित गोष्ठी की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है ;

(ख) गोष्ठी में जो निर्णय किये गये हैं क्या वो सरकार तक पहुंच चुके हैं ; और

(ग) क्या इन निर्णयों को कार्यान्वित करने के लिये सरकार से कोई सहायता मांगी गयी है ?

**† शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :** (क) और (ख). सरकार ने इस गोष्ठी के सम्बन्ध में समाचार पत्रों की खबरे देखी हैं ।

(ग) जी नहीं ।

### वेस्ट इंडीज में भारतीय क्रिकेट टीम की असफलता

†६७२. श्री दीवान चन्द्र शर्मा : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जो भारतीय क्रिकेट टीम अभी हाल वेस्ट इंडीज गयी थी, वह सभी टेस्ट मैचों में हार गयी ; और

(ख) यदि हां, तो देश में खेल का स्तर ऊंचा करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

**† शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :** (क) जी हां ।

(ख) भारत में क्रिकेट नियंत्रण बोर्ड देश में क्रिकेट की उन्नति और विकास के लिये मुख्यतः उत्तरदायी है सरकार क्रिकेट का स्तर ऊंचा करने के लिये बोर्ड को हर तरह से मदद करने के लिये तैयार है । भारत सरकार पटियाला में राष्ट्रीय खेल कद संस्था ( नेशनल इंस्टिट्यूट ऑफ़ स्पोर्ट्स ) पहले ही स्थापित कर चुकी है जहां क्रिकेट सहित विभिन्न खेलकूद सिखाने की शैली का प्रशिक्षण दिया जा रहा है । यह संस्था खिलाड़ियों को प्रशिक्षित करने के लिये अनुभवी शिक्षकों की सेवायें भी उपलब्ध करता है ।

### मैसूर के खनिज संसाधनों का सर्वेक्षण

†६७३. श्री बासप्पा : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में मैसूर में खनिज संसाधनों का कोई भूतत्वीय सर्वेक्षण किया गया था ; और

(ख) यदि हां, तो किस क्षेत्र में यह सर्वेक्षण किया गया था ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय): (क) जो हां, भारत के भूतत्वीय सर्वेक्षण द्वारा ।

(ख) चितलदुर्ग, धारवाड़, हसन मंडय., मैसूर, उत्तर कनारा, शिमोगा और रायचूर जिलों के हिस्सों में ७४३६ वर्ग किलोमीटर क्षेत्र का खनिज संबंधी प्रारम्भिक मूल्यांकन तथा १:६३,३६० पैमाने से व्यवस्थित नक्शे बनाने का काम किया गया था ।

कोलार, मैसूर, हसन, चितलदुर्ग और धारवाड़ जिलों के खनिज क्षेत्रों में २७६ वर्ग किलोमीटर क्षेत्र के, बड़े पैमाने पर नक्शे बनाने और खनिज सम्बन्धी जांच पड़ताल का काम किया गया था ।

दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि के दौरान भारत के भूतत्वीय सर्वेक्षण विभाग द्वारा की गई जांच पड़ताल का ब्योरा सभा-पटल पर रखा जाता है [देखिय परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ८१]

### हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड, बंगलौर

†६७४. { श्री बासप्पा :  
श्री सुबोध हंसवा :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड भारत के विभिन्न भागों में कुछ और नयी परियोजनाएँ चालू कर रहा है और

(ख) यदि हां, तो कितनी और कहां कहां ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम): (क) और (ख). हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड, बंगलौर, का तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान सरकारी क्षेत्र में दो नये मशीनी औजार कारखाने चालू करने का विचार है इन में से एक कारखाना पंजाब में पिजौर नामक स्थान पर होगा। संयंत्र और साजसामान के लिये आर्डर दिये जा चुके हैं। दूसरे कारखाने के सम्बन्ध में अभी योजनाएँ तैयार हो रही हैं

### बुनियादी शिक्षा

६७५. श्री बाल्मीकी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सब है कि बुनियादी शिक्षा की प्रगति मन्दगति से चल रही है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) स्थिति में सुधार के लिये क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी, हां ।

(ख) कारण निम्नलिखित हैं :--

(१) निधि की कमी ; और

(२) प्रशिक्षित व्यक्तियों की कमी ।

(ग) सरकार ने निश्चय किया है कि तीसरी पंचवर्षीय आयोजना के अन्त तक देश के सभी प्राथमिक स्कूलों को बुनियादी पद्धति में और अनुस्थापित कर दिया जायेगा ।

स विषय में की गई प्रगति का समय-समय पर पुनर्विलोकन करने और नीतियां अपनाने के सम्बन्ध में सरकार को सलाह देने के लिये बुनियादी शिक्षा के एक राष्ट्रीय बोर्ड की भी स्थापना की गई है ।

#### ग्रामीण क्षेत्रों में हायर सैकेंडरी शिक्षा

६७६. श्री बाल्मीकी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले १० वर्ष में (अप्रैल, १९६२ तक) ग्रामीण क्षेत्रों में राज्यवार हायर सैकेंडरी शिक्षा की प्रगति ; और

(ख) सबसे अधिक उन्नति किस राज्य में हुई ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). राज्यों और संघीय क्षेत्रों से सूचना मांगी गई है और यथा समय एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया जायेगा ।

#### दिल्ली में हत्यायें

६७७. श्री बाल्मीकी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली प्रशासन के क्षेत्र में अप्रैल, १९५९ से १९६२ तक कितनी हत्यायें हुई ;

(ख) सबसे अधिक हत्यायें किस भाग में हुई ; और

(ग) ये हत्यायें किन कारणों से हुई ।

†मूल अंग्रेजी में

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) १८५ (१-४-५६ से १५-४-६२ तक) ।

(ख) सब्जीमंडी ।

(ग) (१) पिछली दुश्मनी	४२
(२) मुजरिमों द्वारा चोरी करते समय की गई हत्यायें	१०
(३) रुपये पैसे पर झगड़े	१६
(४) औरतों के मामले	३२
(५) बच्चों के झगड़े	१
(६) मालिक मकान और किरायेदारों के झगड़े	४
(७) अकस्मात झगड़ा	१४
(८) घरेलू झगड़े	१७
(९) विविध कारण अज्ञात	४६

१८५

आई० ए० एस० और आई० पी० एस० परीक्षाओं में हिन्दी में उत्तर देने की छूट

६७८. श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आई० ए० एस० और आई० पी० एस० की परीक्षाओं के माध्यम के सम्बन्ध में जो हिन्दी हो मान्यता दी गई थी क्या वह लागू हो गई है ; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और कब से वह लागू होगी ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) (क) तथा (ख) राष्ट्रपति के तारीख २७ अप्रैल, १९६० के आदेश में यह कहा गया है कि कुछ समय के बाद हिन्दी को वैकल्पिक माध्यम बनाया जाय । सरकार इस मामले पर विचार कर रही है और यथा समय यह घोषित कर दिया जायगा कि किस तारीख से हिन्दी को वैकल्पिक माध्यम बनाया जाय ।

चीनी उद्योग के लिये कोयले का कोटा

†६७९. { श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री भागवत झा आजाद :  
श्री विश्वनाथ राय :  
श्री अ० क० गोपालन :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार को भारतीय चीनी मिल एसोसियेशन से ऐसा कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है जिसमें १९६२-६३ के लिये चीनी उद्योग के लिये कोयला और कोक का कोटा कम कर दिये जाने पर चिन्ता व्यक्त की गयी है;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो उस में मुख्यतः कौन कौन सी बातें कही गयी हैं ; और

(ग) उन पर सरकार ने क्या निश्चय किया है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख) : जी हां । भारतीय चीनी मिल एसोसियेशन ने चीनी उद्योग के लिये कोयले का कोटा कम किये जाने तथा उसे हार्ड कोक न दिये जाने के विरुद्ध सरकार के पास शिकायत की है ।

(ग) चीनी उद्योग के लिये कोटा पश्चिम बंगाल/बिहार और बाहरी कोयला क्षेत्रों से कम कर दिया गया है। लेकिन इस उद्योग के लिये अतिरिक्त कोयला आसाम कोयला क्षेत्रों से उन चीनी मिलों को दिया जायगा जो उत्तर प्रदेश और बिहार में हैं और जो मीटर गेज से संबद्ध हैं । संशोधित कोटे के आंकड़ों में वह सप्लाई शामिल नहीं है जो उन्हें मीटर गेज के जरिये आसाम कोयला क्षेत्रों से दी जायगी । बिहार की चीनी मिलें सड़क से भी कोयला ले जा सकती हैं । इस प्रकार रेल से ले जाया जाने वाला कोयला जिस में आसाम से ले जाया जाने वाला कोयला भी शामिल है, और यदि सड़क से कोयला लाना ले जाना शुरू किया जाय, तो उसे भी गिनती में लेने पर कुल सप्लाई पिछले साल की सप्लाई से संभवतः कम नहीं होगी ।

उपोत्पाद हार्ड कोक की सप्लाई केवल उन्हीं उपभोक्ताओं के लिये सीमित कर दी गयी है जो उस के बगैर काम नहीं चला सकते । चीनी मिलों को उस की जगह बी-हाइव हार्ड कोक दिया गया है ।

### दिल्ली पुलिस

†६८०. श्री बीरेन्द्र बहादुर सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार का विचार दिल्ली पुलिस का स्तर ऊंचा करने का है ;

(ख) यदि हां, तो क्या परिवर्तन करने का विचार है ; और

(ग) इन परिवर्तनों से दिल्ली की पुलिस बम्बई, कलकत्ता, आदि की पुलिस की भान्ति कितनी कुशल बन सकेगी ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) से (ग) : आशा है कि इस मामले पर यथा समय विचार किया जायगा ।

### दिल्ली में नये हायर सैकेंडरी स्कूल खोलना

६८१. श्री नवल प्रभाकर : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में कितने नये उच्चतर माध्यमिक स्कूल नये सेशन में खोले जायेंगे ; और

(ख) ये कहां-कहां खोले जायेंगे ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) १६।

(ख)

	लड़कों के	लड़कियों के
१. जामा मसजिद	..	१
२. मुनीरका	१	१
३. सरोजिनी नगर	१	१
४. श्रीनिवासपुरी	..	१
५. कीर्ति नगर		१
६. माडल बस्ती	..	१
७. पुल बंगश		१
८. सब्जीमंडी (किदार बिल्डिंग)	..	१
९. निकलसन रोड	..	१
१०. मोती नगर	१	..
११. तिलक नगर	१	
१२. करमपुरा	१	..
१३. रूप नगर	१	..
१४. झील कुरंजा	सह-शिक्षा	

### पलाई बैंक का परिसमापन

६८२. श्री प० ला० बारूपाल : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पलाई बैंक के फेल हो जाने पर सरकार ने भारत में बैंकिंग प्रणाली को मजबूत बनाने के लिये क्या कदम उठाये हैं ;

(ख) क्या भारत में सब व्यापारी बैंकों की व्याज दर एक है ; और

(ग) देश में बैंकों के राष्ट्रीयकरण की क्या कोई योजना है ?

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) केन्द्रीय सरकार और रिजर्व बैंक ने, बैंकिंग समवाय अधिनियम (बैंकिंग कम्पनीज एक्ट) के अनुसार, आवश्यक होने पर, बैंकों की कर्ज चुकाने की मीयाद बढ़ाने और अनिवार्य रूप से उन्हें नये सिरे से संगठित करने और दूसरे बैंकों में मिला देने के आदेश जारी करने के अधिकार प्राप्त कर लिये हैं। अब तक ३० बैंक दूसरे बैंकों में मिला दिये गये हैं। जमाकर्ताओं के हितों की रक्षा करने के लिये जमा बीमा निगम (डिपॉजिट इंश्योरेंस कारपोरेशन) की स्थापना की गयी है।

(ख) जमा रकमों और पेशगियों के व्याज की दरें समान नहीं होतीं; उन्हें अलग अलग बैंक अपने अपने हिसाब से निर्धारित करते हैं। फिर भी, रिजर्व बैंक ने अनुसूचित बैंकों की, कर्ज देने की कम से कम दर ५ प्रतिशत निश्चित कर दी है।

(ग) नहीं।

### तेल रायल्टी

†६८३. श्री अ० सि० सहगल : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राज्य सरकारों को तेल-रायल्टी देने का प्रश्न अभी तक अन्तिम रूप से निश्चित नहीं हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो इस के निश्चित होने में क्या देर है ;

(ग) क्या कुएं पर कच्चे तेल के मूल्य में कमी होने का रायल्टी-देने पर बुरा प्रभाव पड़ेगा ;  
और

(घ) असम राज्य सरकार को लगभग कितनी रायल्टी दी जायगी ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) नहीं, श्रीमन् । राज्य सरकार को रायल्टी पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक-गैस नियम, १९५९ या पेट्रोलियम रियायत नियम, १९४९ के अनुसार दी जाती है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) कुएं पर तेल के मूल्य की निर्धारित प्रतिशत की दर पर रायल्टी दी जाती है। मूल्य में कोई भी कमी होने का प्रभाव रायल्टी पर पड़ेगा ।

(घ) असम सरकार को असम आयल कम्पनी के कुएं पर तेल मूल्य की ५ प्रतिशत की दर पर और आयल इण्डिया लि० के कुएं पर तेल मूल्य की १० प्रतिशत की दर पर रायल्टी दी जाती है। रायल्टी की निश्चित राशि इस बात पर निर्भर है कि दोनों कम्पनियां कितना तेल निकालती हैं ।

### नौकरी करने वाले उम्मीदवार को पी० एच० डी० की डिग्रियां

†६८४. श्री अ० सि० सहगल : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोई भी विश्वविद्यालय नौकरी करने वाले उम्मीदवारों को प्राइवेट उम्मीदवारों के रूप में पी० एच० डी० की डिग्री प्राप्त करने की अनुमति नहीं देती ;

(ख) यदि हां, तो क्या उन उम्मीदवारों को भी, जिन्होंने अनुसंधान के उस विशेष विषय पर कार्य का जो उन्हें अपनी नौकरी में अपनाया था, यह उच्च शिक्षा या जानकारी प्राप्त करने में बाधा है; और

(ख) नौकरी करने वाले ऐसे उम्मीदवारों को यह सुविधा देने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है जो उस विषय में पी० एच० डी० करने के इच्छुक हैं जिस कार्य क्षेत्र में कार्य करते हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख) जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायगी ।

(ग) कोई नहीं, श्रीमान ।

## कोयला उत्पादन

†६८५. श्री मुरारका : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६१ में प्रति मास राष्ट्रीय कोयला विकास निगम के अन्तर्गत कोयला खानों में कोयले का कितना उत्पादन हुआ ;

(ख) उपलिखित महीनों में कितना कोयला भेजा गया ; और

(ग) प्रत्येक मास के अन्त में खान पर कितना कोयला पड़ा था ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ८२] ।

## एशिया तथा सुदूरपूर्व के लिए आर्थिक आयोग की १९६१ की रिपोर्ट

†६८६. श्री मुरारका : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान १९६१ की एशिया तथा सुदूरपूर्व के लिये आर्थिक आयोग की हाल की रिपोर्ट में व्यक्त इस बात की ओर दिलाया गया है कि बचत की सुविधायें, और इससे भी अधिक, विस्तार होने की स्थिति, अपर्याप्त है और पुरस्कार आकर्षण विहीन है ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की जायगी ।

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) हां, ।

(ख) सरकार एशिया तथा सुदूरपूर्व के लिये आर्थिक आयोग की रिपोर्ट में व्यक्त मत से सहमत नहीं है। फिर भी, बजट को बढ़ावा देने का प्रश्न निरन्तर परीक्षणाधीन रहता है और समय समय पर बचत की विद्यमान सुविधाओं में सुधार करने के लिये कार्यवाही की जाती है। इस संबंध में २३ अप्रैल, १९६२ के बजट भाषण के पैरा १४ और २८ की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

## प्रादेशिक सेना

†६८७. श्री दाजी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में प्रादेशिक सेना के कितने यूनिट बनाये गये हैं ; और

(ख) इनमें से कितने मध्य प्रदेश में बनाये गये हैं ?

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुरामैया) : (क) सभा में यह जानकारी देना लोक हित में नहीं है ।

(ख) प्रादेशिक सेना में दो प्रकार के यूनिट हैं, अर्थात् प्रादेशिक यूनिट और नागरिक यूनिट ।

प्रादेशिक यूनिटों के भर्ती के लिये देश को विभिन्न खण्डों में बांटा गया है और प्रत्येक खण्ड के निवासी अपने खण्ड में ही नाम लिखा सकते हैं।

जिस खण्ड में मध्य प्रदेश है, उसमें प्रादेशिक यूनिटों की संख्या देश में ऐसे कुल यूनिटों की संख्या की २३.५ प्रतिशत है।

नगर यूनिटों में भर्ती उन कस्बों तक सीमित है जहां वे स्थित हैं।

मध्य प्रदेश में नगर यूनिटों की संख्या देश में ऐसे कुल यूनिटों की संख्या की १.२ प्रतिशत है। इस का मुख्य कारण यह है कि नगर यूनिट अधिकतर बड़े नगरों या उन स्थानों पर है जहां अपेक्षित किस्म के व्यक्ति तत्काल मिल जाते हैं। नगर यूनिटों की ६० से अधिक प्रतिशत केवल छः नगरों में है।

#### संविधान के अनुच्छेद ७२ के अन्तर्गत प्राप्त प्रार्थनापत्र

†६८८. श्री श्रीनारायण दास : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९६१ और १९६२ में अब तक भारत के संविधान के अनुच्छेद ७२ के खण्ड (ख) और (घ) के अन्तर्गत अलग अलग कितने प्रार्थनापत्र प्राप्त हुए, कितनों पर विचार किया गया और कितनों को अन्तिम रूप से निपटाया गया ;

(ख) कितने मामलों में दण्डों की क्षमा, प्रविलम्बन, विराम या परिहार किया गया ; और

(ग) अभी कितने मामले विचाराधीन हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) से (ग) अपेक्षित जानकारी दर्शाने वाला एक विवरण पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ८३]

#### पंजाब में कोयला की कमी

†६८९. श्री बागड़ी : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों में पंजाब राज्य को कितना कोयला दिया गया ;

(ख) क्या यह सच है कि पंजाब में कोयला की बहुत कमी है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार कोयला की कमी कब दूर करेगी ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) पिछले तीन सालों में पंजाब को वस्तुतः भेजे गये कोयले के आंकड़े निम्न हैं :—

वर्ष	खेप (वैगनों में)
१९५९ . . . . .	६५,५०३
१९६० . . . . .	५३,१०१
१९६१ . . . . .	६०,७८४

(ख) पंजाब में कुछ स्थानों पर एक स्थान से दूसरे स्थान को ले जाने की कठिनाइयों के कारण क्षणिक कमी की सूचनायें मिली थीं।

(ग) सरकार ने कुछ कार्यवाही की है, जैसे परिवहन क्षमता बढ़ाना, ब्लाक रेशे तथा चारों ओर से बन्द वैगनों में कोयला ले जाना, उपयुक्त उपभोक्ता केन्द्रों में कोयला का आवश्यकता से अधिक स्टॉक बनाना, आदि ताकि पंजाब सहित सारे राज्यों में कोयला और कच्चा कोयला की उपलब्धि में सुधार हो जाये।

फिर, सरकार कोयला का उत्पादन बढ़ाने और विभिन्न साधनों से लदान बढ़ाकर उपभोक्ताओं को अधिक सन्तोष देना सुनिश्चित करने के प्रश्न से संबंधित सभी प्रश्नों पर फिर से विचार कर रही है। पंजाब तथा अन्य राज्यों को कोयला भेजने का इन प्रश्नों पर विचार करते समय ध्यान रखा जाता है।

### कारखानों द्वारा स्थानीय खरीद

†६६०. श्री स० मो० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६१-६२ में निम्नलिखित कारखानों में सामान की स्थानीय खरीद पर कितना धन व्यय किया :—

- (१) ५०५ आर्मी बेस वर्कशाप, दिल्ली केन्ट
- (२) ५१० आर्मी बेस वर्कशाप, मेरठ ;
- (३) ५०६ आर्मी बेस वर्कशाप, आगरा ;
- (४) ५०७ आर्मी बेस वर्कशाप, रणकिनारा ;
- (५) ५१५ आर्मी बेस वर्कशाप, बंगलौर ;
- (६) ५१२ आर्मी बेस वर्कशाप, किर्की ;
- (७) ५०७ आर्मी बेस वर्कशाप, इलाहाबाद ;

(ख) प्रतिरक्षा की आवश्यकताओं के लिये सामान की खरीद कम करने के लिये प्रतिरक्षा मंत्रालय ने क्या कार्यवाही की है ?

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री रघुरामैया) : (क) १९६१-६२ में दिल्ली केन्ट, मेरठ, आगरा, रणकिनारा, बंगलौर, किर्की और इलाहाबाद में आर्मी बेस वर्कशापों के सामान की कुल स्थानीय खरीद लगभग ५६ लाख रुपये की थी।

(ख) इन स्थानीय खरीदों में से अधिकतर गाड़ियों के पुर्जे तथा अन्य वस्तुओं की हैं। स्थानीय खरीद उस समय की जाती है जब कि मरम्मत प्रोग्राम बन्द होना रोकने के लिये वस्तुयें स्टॉक में तत्काल उपलब्ध नहीं। ऐसी खरीद केवल वास्तविक आवश्यकता की वस्तु की ही होती है। इसे नहीं रोका जा सकता।

### विद्यार्थियों को मध्याह्न भोजन

†६६१. श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ राज्यों में प्राथमिक पाठशालाओं के विद्यार्थियों को मध्याह्न भोजन देने का प्रबन्ध कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो प्रति व्यक्ति प्रति मास औसतन कितना आकस्मिक खर्च होता है और साधन बढ़ाने के लिये क्या उपाय अपनाय गये हैं ;

(ग) इन लाभों का उपयोग करने वाले विद्यार्थियों के मन और शरीर दोनों में किस सीमा तक उन्नति हुई है; और

†मूल अंग्रेजी में

(घ) क्या सरकार ने इस स्वस्थ उदाहरण को अपनाने के संबंध में अन्य राज्यों को सुझाव दिया है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) से (घ) . विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

### विवरण

(क) जी हां, ।

(ख) प्रति बच्चा प्रतिदिन मध्याह्न भोजन योजना का खर्च १०-१ नये पैसे के लगभग होता है । इस समय यह खर्च स्थानीय समाज से अंशदान इकट्ठा करके तथा राज्य सरकार द्वारा दिये गये धन से तथा बाहर के अभिकारणों से प्राप्त होने वाली सहायता के द्वारा पूरा किया जाता है ।

(ग) विस्तृत अध्ययन अभी नहीं किया गया, किन्तु यह स्पष्ट है कि मध्याह्न भोजन कार्यक्रम का विद्यार्थियों के मन और शरीर पर स्वास्थ्यकर प्रभाव होगा ।

(घ) इस कार्यक्रम को समूचे देश में फैलाने का प्रयत्न किया जा रहा है ।

### श्रम तथा समाज कल्याण शिविर

†६६२. श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विश्वविद्यालयों के अवर स्नातक विद्यार्थियों के लिये श्रम एवं समाजसेवा शिविरों का आयोजन करने के लिये क्या व्यवस्था की गई है ;

(ख) अध्यापकों और विद्यार्थियों की ओर से अब तक इस का किस प्रकार स्वागत किया गया है ; और

(ग) क्या किसी प्रकार की अनिवार्यता लागू करने की अपेक्षा स्वेच्छापूर्वक भाग लेने का तरीका प्रभावकारी रहेगा ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) अवर स्नातक विद्यार्थियों के लिये श्रम तथा समाज सेवा कल्याण आयोजित करने के लिये कोई विशेष प्रबन्ध नहीं किया गया, यद्यपि जब कभी ऐसे शिविर शिक्षा मंत्रालय के अधीन आयोजित किये जाते हैं, अवर-स्नातक विद्यार्थियों को उनमें सम्मिलित होने की छूट होती है ।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता, क्योंकि अवर-स्नातक विद्यार्थियों और अध्यापकों के लिये कोई विशेष शिविर आयोजित नहीं किये जाते ।

(ग) सवाल पैदा नहीं होता ।

### दिल्ली में राष्ट्रीय अनुशासन योजना

†६६३. श्री विश्वनाथ राय : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय अनुशासन योजना दिल्ली अथवा नई दिल्ली के हायर सैकेंडरी स्कूलों में आरम्भ की गई है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या स्कूल के विद्यार्थियों के लिये किसी प्रकार का शारीरिक श्रम अनिवार्य तौर पर रखा गया है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी हां ।

(ख) जी नहीं ।

**मनीपुर के पहाड़ी इलाकों में विधि तथा व्यवस्था सम्बन्धी स्थिति**

१६६४. श्री रिशांग किशिंग : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मनीपुर के पहाड़ी इलाकों में विशेष कर उखराल और तामेंगलोंग सब डिवीजनों में, पिछले आम चुनावों के बाद विधि और व्यवस्था सम्बन्धी हालत बिगड़ गई है ;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने सुरक्षा सम्बन्धी क्या उपाय किये हैं ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) नहीं । आम चुनावों में ठीक पहले नागा अधिकारी विद्रोहात्मक कार्रवाइयों में कुछ वृद्धि थी तब से इन क्षेत्रों में शांति और व्यवस्था सम्बन्धी हालात में सुधार हुआ है

(ख) सशस्त्र सेनाएं (आसाम और मनीपुर) विशेष शक्तियां अधिनियम, १९५८ की धारा ३ के अधीन आदेश का, जिनमें उखराल, तामेंगलोंग और माम्रोमारय सब डिवीजनों को 'दंगई इलाके' घोषित किये गये हैं । एहतियाती कार्रवाई के रूप में, मई, १९६२ के अन्त तक, विस्तार किया गया है । पश्चिम बंगाल सुरक्षा अधिनियम, १९५० का भी मनीपुर में विस्तार किया गया है ताकि प्रशासन नागा विद्रोहियों की कार्रवाइयों के विरुद्ध प्रभावी कार्रवाई कर सके । सुरक्षा सेवाएं विस्तृत गइत कर रहे हैं ।

**पहाड़ी गांव प्राधिकार अधिनियम का निरसन**

१६६५. श्री रिशांग किशिंग : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मनीपुर के आदिम जातीय लोगों ने पहाड़ी गांव प्राधिकार अधिनियम के निरसन के बारे में स्थानीय सरकारी तथा भारत सरकार से अभ्यावेदन किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में कोई कदम उठाया गया है ; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या कोई दूसरा कदम उठाया गया है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग). मामला विचाराधीन है

**मनीपुर के स्कूलों को सरदी तथा पहाड़ भत्ते**

१६६६. श्री रिशांग किशिंग : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि मनीपुर प्रशासन ने मनीपुर के आदिम जाति क्षेत्रों के उन सब स्कूलों में सरदी और पहाड़ भत्ता देना स्वीकार कर लिया है, जिनको ६८ प्रतिशत राशि अनुदान प्रणाली में अनुदान दिये जाते हैं ;

मूल अंग्रेजी में

Winter and hill allowances.

(ख) क्या यह भी सच है कि मनीपुर प्रादेशिक परिषद्, मनीपुर प्रशासन के निदेश के अनुसार, वर्ष १९६१-६२ के लिये भतों की अनुमानित राशि पेश की है ;

(ग) यदि हां, तो स्कूलों को अब तक भत्ते क्यों नहीं दिये गये ; और

(घ) क्या स्कूलों की चिंताजनक वित्तीय स्थिति की दृष्टि से भतों का भुगतान शीघ्र किया जाएगा ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) (क) से (घ). सूचना मनीपुर प्रशासन से एकत्रित की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

#### प्रारम्भिक स्कूलों के अध्यापक

†६९७. श्री यलमंदा रेड्डी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अखिल भारतीय प्रारम्भिक अध्यापक संघान ने सरकार से अभ्यावेदन में यह प्रार्थना की है कि आध्यापकों के निर्वाचन क्षेत्र से विधान परिषदों के निर्वाचनों में प्रारम्भिक स्कूलों के अध्यापकों को मत देने का अधिकार प्रदान किया जाए ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्रवाई की गई है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी हां

(ख) भारत सरकार इस सुझाव को संभव नहीं समझती ।

#### माध्यमिक शिक्षा के लिये अनुदान आयोग

†६९८. श्री यलमंदा रेड्डी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शैक्षिक संस्थाओं के अखिल भारतीय संघान ने हाल में ही माध्यमिक शिक्षा के लिये अनुदान आयोग स्थापित करने के लिये सरकार से प्रार्थना की है ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्रवाई की गई है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी नहीं, किन्तु यह बात अखिल भारतीय माध्यमिक अध्यापकों के संघान के ज्ञापन में उठाई गई थी ।

(ख) सुझाव संभव नहीं समझा गया ।

#### पंजाब में निर्वाचन व्यय

†६९९. श्री बी० चं० शर्मा : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फरवरी १९६२ में पंजाब में लोक-सभा के निर्वाचन करवाने के लिये कितनी राशि खर्च की गई है ;

(ख) क्या समूचा व्यय राज्य सरकार ने किया था ; और

(ग) यदि नहीं, तो केन्द्रीय सरकार ने कितनी राशि दी थी ?

†विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री हजरनवीस) : (क) क्योंकि आम चुनाव अभी पूरे हुए हैं, पंजाब सरकार को, फरवरी १९६२ में पंजाब में हुए लोक-सभा के निर्वाचन करवाने

पर हुए खर्च के आंकड़े विभिन्न संबद्ध जिला प्राधिकारियों से एकत्र करने और संकलन करने में कुछ समय लगेगा ।

(ख) और (ग). समूची राशि राज्य सरकार द्वारा दी जाएगी । यथा सम्भव केन्द्र का ५० प्रतिशत अंश उनको दे दिया जाएगा ।

### पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को मैट्रिक के बाद अध्ययन के लिये छात्रवृत्तियां

†७००. श्री जेना : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्यों में एक ही स्तर से सम्बन्ध रखने वाले पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को दी गई मैट्रिक के बाद अध्ययन के लिये छात्रवृत्तियों की राशि वही है जो पहले थी जब कि छात्रवृत्तियां केन्द्रीय सरकार द्वारा दी जाती थीं ; और

(ख) यदि नहीं, तो एक ही श्रेणी में पढ़ने वाले विद्यार्थियों को राज्य कितनी अधिकतम और न्यूनतम वृत्ति देते हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी, हां

(ख) सवाल पदा नहीं होता ।

### चौथा इस्पात संयंत्र

†७०१. { श्री वारियर :  
श्री वासुदेवन नायर :  
श्री मो० के० कुमारन :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राज्य अमरीका में इस्पात के मूल्य में हाल में हुई वृद्धि का अमरीका से इस्पात के हमारे आयात पर बुरा प्रभाव पड़ेगा ?

(ख) क्या इसके कारण बोकारों के चौथे इस्पात संयंत्र की लागत बढ़ जायेगी ; और

(ग) तीसरी योजना में हमारे आयात के सम्बन्ध में मूल्य में कितना अन्तर पड़ेगा ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम् ) : (क) से (ग) : अमरीकी इस्पात मिलों द्वारा घोषित मूल्य में वृद्धि ठीक कर दी गई है अतः यह सवाल पैदा नहीं होता ।

### कैंटीन स्टोर डिपार्टमेंट (भारत) की आय

†७०२. श्री उ० मू० त्रिवेदी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५० से १९६० के बीच कैंटीन स्टोर डिपार्टमेंट (भारत) की शुद्ध आय कितनी थी ;

(ख) इस अवधि में इस विभाग ने कितना आय-कर दिया है ;

(ग) क्या सरकार ने इस अत्यावश्यक सेवा को कुशलतापूर्वक और मितव्ययता के साथ चलाने के लिये कोई योजना बनाई है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(व) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री रघुरामैया) : (क) वर्ष १९५०-६० में कैंटीन स्टोर डिपार्टमेंट (भारत) की शुद्ध आय इस प्रकार थी :

	रुपये	आ०	पाई
१९५०-५१	१९,४२,१५०	४	९
१९५१-५२ .	२३,१४,७७६	१	०
१९५२-५३	२१,३९,६६६	०	०
१९५३-५४	१९,५२,५३७	०	०
१९५४-५५ .	१९,६३,०७३	०	०
१९५५-५६	१४,५५,४४२	०	०
१९५६-५७ .	१६,७२,४३३	०	०
१९५७-५८ .	१५,०१,५४०	०	०
१९५८-५९ .	२२,४७,५२२	०	०
१९५९-६० .	२६,३९,३१५	०	०
१९६०-६१ .	३७,०९,७५३	०	०

(ख) कैंटीन स्टोर डिपार्टमेंट (भारत) को आयकर नहीं देना पड़ता ।

(ग) और (घ). कैंटीन स्टोर डिपार्टमेंट (भारत), प्रतिरक्षा और वित्त प्रतिरक्षा मंत्रालयों के उच्च पदाधिकायी प्रतिनिधियों तथा प्रतिरक्षा सेवा के मुख्यालयों के सदस्यों के एक नियंत्रण बोर्ड के समूचे पर्यवेक्षण के अधीन यथासंभव कुशलता पूर्वक तथा मितव्ययता के साथ चलाया जा रहा है ।

### भारतीय परियोजनाओं का सर्वेक्षण

†७०३. श्री स० मो० बनर्जी : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीसरी चवर्षीय योजना में कितनी कितनी और किन किन परियोजनाओं में सर्वेक्षण विभाग को सर्वेक्षण का काम सौंपा गया है ;

(ख) उन सर्वेक्षण कामों के लिये कितनी राशि मंजूर की गई है ; और

(ग) अब तक कितनी राशि खर्च की गई है ?

†वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० म० मो० दास) :

(क) १९६१-६२ में जिन परियोजनाओं का सर्वेक्षण किया गया है उनकी सूची संलग्न है। तीसरी योजना की शेष अवधि में किये जाने वाले परियोजनाओं का सर्वेक्षण का व्यौरा उन अभिकरणों द्वारा अन्तिम रूप में अभी तय किया जाना है ?। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ८४]

(ख) परियोजना सर्वेक्षण का व्यय विभाग के सामान्य बजट से दिया जाता है। पृथक आवंटन मंजूर नहीं किया जाता।

(ग) १९६१-६२ में २७.५८ लाख रुपये।

### डियोसोल में अधिग्रहीत भूमि के लिये प्रतिफल

†७०४. श्री महेश्वर नायक : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूसरे विश्वयुद्ध में प्रतिरक्षा विभाग द्वारा हवाई अड्डे के निर्माण के लिये भूतपूर्व मयूर भंज राज्य में डियोसोल में जो भूमि अधिग्रहण की गई थी क्या उसके मालिकों को पूरा मुआविजा दे दिया गया है ;

(ख) अब जबकि भूमि छोड़ दी गई है, उस भूमि और उस पर किये गये निर्माण का क्या उपयोग किया गया है या करने का विचार है।

(ग) क्या अभी तक भूमि के मालिकों को मुआविजा देना बकाया है ; और

(घ) यदि हां, तो उसके भुगतान के लिये क्या कार्यवाई की जा रही है ?

†प्रतिरक्षा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री रघुरामैया) (क) डियोसोल गांव में अमरडा रोड हवाई अड्डे के लिये कुछ भूमि गत युद्ध में अधिग्रहण की गई थी अभी तक कोई भूमि अधिग्रहण नहीं की गई। इसलिये अधिग्रहण के लिये मुआविजा देने का अब प्रश्न नहीं आता।

(ख) हवाई अड्डे के स्थान का उपयोग करने की संभावना सरकार के विचाराधीन है ?

(ग) और (घ). स्थानीय असैनिक प्राधिकार अधिग्रहण की गई भूमि के लिये आवर्तक प्रतिफल देने के लिये सक्षम हैं। यदि आवर्तक मुआविजे की कोई राशि बकाया है तो उस को लेने के लिये उपयुक्त हिदायतें दे दी गई हैं।

### आय-कर की वसूली

७०५ { श्री रामसेवक यादव :  
श्री धर्म लिंगम् :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार को मिलने वाले आय-कर की भाँती रकम बकाया है ;

(ख) यदि हां, तो आय-कर आयुक्तों के परिमण्डलों के अनुसार कितने वर्षों का कुल कितना आय-कर बाकी है इसका अलग-अलग विवरण देने की कृपा करें ?

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई): (क) १ जनवरी १९६२ को आय कर की वसूल होने योग्य बकाया रकम ११८ करोड़ रुपये थी।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) सभा की मेज पर एक विवरण रख दिया गया है जिसमें आवश्यक सूचना दी गयी है । [देखिये पारशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ८५]

### अफीम की खेती

७०६. श्री राम सेवक यादव : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश के किन-किन राज्यों में अफीम की खेती होती है ;  
 (ख) क्या हर राज्य के लिये किसानों को दिया जाने वाला रेट अलग-अलग है ; और  
 (ग) यदि हां, तो अलग-अलग रेट क्या हैं और ऐसा क्यों ?

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश और राजस्थान ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) यह सवाल पैदा ही नहीं होता ।

### अफीम का निर्यात

७०७. श्री राम सेवक यादव : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) १९६१-६२ में भारत से किन-किन देशों को अफीम भेजी गयी ; और  
 (ख) यह कितनी मात्रा में और किस भाव से भेजी गयी ?

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) और (ख). सूचना इस प्रकार है :—

देश का नाम	निर्यात की गयी मात्रा (टनों में)
अमेरीका . . . . .	१८४
ब्रिटेन . . . . .	१८३
सोवियत समाजवादी जनतंत्र संघ . . . . .	६०
फ्रांस . . . . .	६०
पश्चिम जर्मनी . . . . .	१८
जापान . . . . .	१०
इटली . . . . .	६
बेल्जियम . . . . .	५
अर्जेंटीना . . . . .	४
पाकिस्तान . . . . .	२
जोड़ . . . . .	५६५

लगभग ६० डिगरी घनत्व वाली अफीम की बट्टियों का मौजूदा बुनियादी निर्यात मूल्य, जिस में कलकत्ते में जहाज पर पहुंचाने का खर्च शामिल है, प्रति किलो प्रति एकक मारफीन १.५५ डालर या ७.३६ रुपया है।

### आदिम जातीय बालकों के लिये प्राथमिक शिक्षा

†७०८. श्री ह० च० सौय : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पहली और दूसरी योजनाओं में तथा तीसरी योजना के पहले दो वर्षों में समूचे देश के लिये राज्य वार, आदिमजातीय विद्यार्थियों की संख्या कितनी थी, ;

(ख) केन्द्रीय और राज्य सरकारों ने उक्त अवधि में, आदिम जातीय बालकों को अपनी आदिम जातीय भाषाओं में प्राथमिक शिक्षा दिलाये जाने की सुविधा का लाभ उठाने के लिये यदि कुछ व्यय किया है तो कितना ; और

(ग) क्या सरकार आदिम जातीय बालकों की आवश्यकताओं के अनुसार उनके पाठ्यक्रम का वैज्ञानिकन करने का विचार करती है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का०ला०श्रीमाली) : (क) से (ग). सूचना राज्य सरकारों और संघ राज्य-क्षेत्रों से एकत्रित की जा रही है और यथा समय सभा पटल पर रख दी जायेगी।

### कावेरी बेसिन में तेल शोधन कारखाना

†७०९. श्री उमानाथ : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना में मद्रास राज्य में कावेरी बेसिन में एक तेल शोधन कारखाना आरम्भ करने की कोई प्रस्थापना है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) जी नहीं।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

### रामनाथपुरम् में भूतत्वीय सर्वेक्षण

†७१०. श्री उमानाथ : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास राज्य के रामनाथपुरम् जिले में कोई भूतत्वीय सर्वेक्षण किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या व्योरा है और अब तक क्या परिणाम निकले हैं ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). जी, हां। रामनाथपुरम् जिले का क्रमवार भूतत्वीय मानचित्रण वर्ष १९४८ से १९५६ के दौरान भारत के भूतत्वीय सर्वेक्षण विभाग द्वारा किया गया था। इस में निम्नलिखित खनिजों का पता लगा।

†मू३ अंग्रेजी में

**इमारती पत्थर :****निम्नलिखित खनिज होने का पता लगा :**

कुमुदी के पास क्वार्ट्ज जाइट, कवियाडी पट्टी से ग्नाइस; तरेकु नरिप्पैयूर में कैककेरियस चूना पत्थर; मनमादुरै में ग्नाइस; बेराप्पूर में ग्नाइस; पूनमररावाट्टी में ग्रेनाइट और ग्नाइस; पुलन गुरिची में ग्रेनाइट और ग्नाइस; थेन्निमलै में ग्नाइस; कुन्नाक्कुरली और पिल्लयारपट्टी के चारों ओर ग्नाइस; काम्बानस में चारनोकाइट्स।

**कंकर :**

निम्नलिखित स्थानों में कंकर का पता लगा :

कोविलानकुलम् ; पुल्लनदै; पेरूनाली ।

**जिप्सम :**

अवट्टनदै, कोक्काडी, पेरैयूर और अण्णानूर के साथ काली मिट्टी में थोड़ी मात्रा में जिप्सम है। कोक्काडी-अवट्टनदै क्षेत्र के भंडार का अनुमान २३,००० टन लगाया गया और पेरैयूर के भंडार का अनुमान ३५० टन लगाया गया। अरियानावरम्, अघानूर, औप्पिलन, मुत्तु चेलयपुरम् और कृष्णपुरम् में भंडार आर्थिक महत्व के नहीं हैं।

**टाइल मिट्टी :**

मन्नामादुरै के दक्षिण-पूर्व की ओर थोड़ी मात्रा में टाइल मिट्टी है। वह मिट्टी के बर्तन बनाने के लिये स्थानीय रूप से इस्तेमाल हो जाती है।

**प्रवाल चूनापत्थर के निक्षेप :**

रामेश्वरम् द्वीप के उत्तरी भाग में प्रवाल शलमाला चूना पत्थर निक्षेपों का पता लगा है। यहां पर सीमेन्ट बनाने के लिये उपयुक्त कम से कम ५० लाख टन चूना पत्थर होने का अनुमान लगाया गया है।

**गेरू :**

अनवरी गांव के उत्तर में बहुत से छोटे छोटे गडों से पीली और लाल मिट्टी निकाली जा रही है। यह मिट्टी कंकरिली है और इसलिये रंग बनाने के अनुपयुक्त है।

रंग बनाने के लिये गेरू की तरह शिवगंगा के निकट पीले पत्थर को उपयुक्त पाया गया है। इस के २७.८ लाख टन भंडार होने का अनुमान है। रामचन्द्रपुरम्, उसली, नट्टारासनकोट्टै, कसवान उदैपुर और विट्टवेरी पुदुक्कौट्टै में भी पीले और लाल पत्थर हैं।

**टौरमालाइन :**

पुदूर और बेराप्पूर में पेगमेटाइट्स समेत टौरमालाइन का पता लगा है। परन्तु वह लाभदायक नहीं है।

**मिट्टी :**

मुत्तुपदी और मदालयपट्टी के समीप पाये जाने वाली सफेद और धूमिल पीले रंग की मिट्टी को मिट्टी के बर्तन बनाने के लिये उपयुक्त समझा जा सकता है ।

**लौह-अयस्क :**

इलाइरामपनै के दक्षिण-पश्चिम में २.५ किलोमीटर पर कनाइस में थोड़े से लौह अयस्क होने का पता चला है । परन्तु यह अलाभप्रद है ।

**चूना पत्थर :**

निम्नलिखित पारदर्श चूने पत्थर के निक्षेपों का पता लगा है :—

स्थान	भंडार	किस्म
पण्डलकुडी	३४०,००० टन	सीमेन्ट ग्रेड
अलनगुलम	२००,००० टन	ग्रेड उपलब्ध नहीं है ।
कल्लमणिवक्कनपट्टी	१००,००० टन	

#### महाराष्ट्र में भूतत्वीय सर्वेक्षण

†७११. श्री दा० रा० चावन : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र राज्य के रत्नगिरी, कोलाबा और कोल्हापुर जिलों में भूतत्वीय सर्वेक्षण किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ८६]

#### आसाम के चाय बागानों में श्रमिक

†७१२. श्री बसुमतारी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम सरकार ने आसाम के चाय बागानों में श्रमिकों को (जो अपने मूल राज्यों में आदिम जाति के हैं) अधिक पिछड़े हुए मानने और उन की शिक्षा और अन्य विकास कार्यों के लिये कुछ धनराशि मंजूर करने की कोई सिफारिश की है ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) भारत सरकार को एसी कोई सिफारिश नहीं प्राप्त हुई है । यह व्याख्या करने के लिये राज्य सरकारों को संवैधानिक अधिकार है कि कौन सामाजिक और शैक्षणिक रूप से पिछड़े वर्ग हैं (इन्हें 'अन्य पिछड़े वर्ग' कहा जाता है) और उन्होंने ऐसा किया भी है । प्रश्न में निर्दिष्ट व्यक्ति आसाम में 'अन्य पिछड़े वर्ग' श्रेणी में आते हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

आसाम की तीसरी पंचवर्षीय योजना में 'अन्य पिछड़े वर्गों' के लाभ के लिये शिक्षा योजनाओं के लिये ३५ लाख रुपये की व्यवस्था की गयी है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### त्रिपुरा के कर्मचारियों का वेतन-क्रम

†७१३. श्री बीरेन दत्त : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा प्रशासन ने त्रिपुरा के कर्मचारियों के एक भाग के लिये पश्चिम बंगाल के वेतन स्तर लागू किये हैं ;

(ख) क्या त्रिपुरा प्रशासन को त्रिपुरा के वेतन स्तर पुनरीक्षित कर के पश्चिम बंगाल के वेतन स्तर के समान करने के लिये गृह-कार्य मंत्रालय से कोई निदेश प्राप्त हुए हैं ; और

(ग) यदि हां, तो त्रिपुरा के सभी श्रेणी के कर्मचारियों के बारे में गृह-कार्य मंत्रालय के निर्णय को क्रियान्वित करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) से (ग). त्रिपुरा प्रशासन के कर्मचारियों के वेतन स्तर समान पदों के लिये पश्चिम बंगाल के वेतन स्तर पर आधारित हैं। उस आधार पर प्रशासन के कर्मचारियों के वेतन स्तर पुनरीक्षित करने के आदेश वर्ष १९६१ में जारी किये गये थे। तब से पश्चिम बंगाल सरकार ने अपने कर्मचारियों के वेतन-स्तर पुनरीक्षित किये हैं। पश्चिम बंगाल सरकार के कर्मचारियों के नवीनतम वेतन-स्तर के आधार पर विभिन्न पदों के वेतन स्तर पुनरीक्षित करने के लिये त्रिपुरा प्रशासन से प्रस्ताव तैयार करने को कहा गया है।

### मद्रास में अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा

†७१४. श्री इलयापेरुमाल : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास सरकार ने मद्रास में निःशुल्क और अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा के विस्तार के लिये सहायता के लिये केन्द्र से कहा है ; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या सहायता दी गयी है अथवा दी जावेगी ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) राज्य सरकारों की तृतीय पंचवर्षीय योजनाओं में सम्मिलित योजनाओं के लिये केन्द्रीय सहायता मंजूर किये जाने के लिये वर्तमान प्रक्रिया के अनुरूप ऐसी सहायता मांगना किसी राज्य सरकार के लिये आवश्यक नहीं है। ग्राह्य सहायता का एक भाग 'मार्गोपाय अग्रिम राशि' के रूप में स्वयं दे दिया जाता है और राज्य सरकार से व्यय के आंकड़े प्राप्त होने पर अन्तिम रूप से भुगतान की मंजूरी दे दी जाती है।

(ख) आरम्भिक शिक्षा के बारे में योजनाओं के लिये केन्द्रीय सहायता देने का तीका वर्ष १९६२-६३ से निम्न प्रकार है :—

(१) लड़कियों की शिक्षा के लिये विशेष योजना	अनुदान	१०० प्रतिशत
(२) अध्यापकों का प्रशिक्षण	अनुदान	१०० प्रतिशत

(३) प्राथमिक स्कूलों में अतिरिक्त अध्यापकों की नियुक्ति	अनुदान	५० प्रतिशत
(४) प्राथमिक स्कूलों के विद्यार्थियों को छात्रवृत्ति	अनुदान	७५ प्रतिशत

अन्य सभी शैक्षणिक योजनाएँ खंड केन्द्रीय सहायता में शामिल होती हैं जो कि समूची योजना के लिये दी जाती हैं।

**अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति के कल्याण के लिये मद्रास सरकार द्वारा व्यय की गयी धनराशि**

†७१६. श्री इलयापेरुमाल : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास सरकार ने वर्ष १९५६-६० और १९६०-६१ में अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के कल्याण के लिये राज्य और केन्द्र द्वारा पुरस्कृत कार्य क्रमों के अधीन बिना खर्च की गई धनराशि वापस की है ; और

(ख) यदि हां, तो वर्ष-वार कुल कितनी धनराशि वापस की गयी है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). जानकारी एकत्र की जा रही है और उपलब्ध होने पर सभा पटल पर रख दी जावेगी।

**अखिल भारतीय सेवा के पदाधिकारी**

†७१७. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अखिल भारतीय पदाली के उन पदाधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी है, जिनकी न्यायालय द्वारा भारतीय पुलिस सेवा (पंजाब) के श्री ग्रेवाल के मामले में निन्दा की गयी थी ;

(ख) क्या श्री ग्रेवाल को पुनः नियुक्त कर लिया गया है, और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) किन आरोपों पर विभागीय जांच करनी पड़ी ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) पंजाब सरकार ने भारतीय पुलिस सेवा के एक पदाधिकारी के विरुद्ध लगाये गये आरोपों की जांच के लिये, जिसकी भारतीय पुलिस सेवा (पंजाब) के श्री ग्रेवाल के मुकदमें में न्यायालय द्वारा निन्दा की गयी थी, अवध उच्च न्यायालय के सेवा-निवृत्त मुख्य न्यायाधिपति को नियुक्त किया है।

(ख) जी, नहीं। पूछ ताछ जा रही है।

(ग) ये आरोप श्री ग्रेवाल द्वारा किये गये कथित कदाचार के बारे में हैं जिन में, सरकारी स्थिति का दुरुपयोग, सरकारी कागजातों को मिथ्या सिद्ध करना, गलत रूप से यात्रा भत्ता का दावा करना और सरकारी पेट्रोल बेकार खर्च करना आदि शामिल हैं।

†मूल अंग्रेजी में

### उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवा-निवृत्ति की आयु

†७१८. श्री प्र० व० राघवन : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवा-निवृत्ति की आयु-सीमा ६० वर्ष से ६२ वर्ष करने के लिये संविधान में संशोधन करना चाहती है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या बार एसोसिएशन की राय पर विचार किया गया था ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, नहीं ।

### मद्रास राज्य के उप वाणिज्यिक कर अधिकारी

†७१९. श्री नी० श्रीकान्तन नायर : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेवाओं के एकीकरण में मद्रास राज्य के उप वाणिज्यिक कर अधिकारियों को त्रावनकोर-कोचीन के प्रथम श्रेणी के विक्रय-कर अधिकारियों के समान रखा गया है ;

(ख) क्या, एकीकरण से पूर्व, त्रावनकोर-कोचीन के प्रथम श्रेणी के विक्रय-कर अधिकारी राजपत्रित अधिकारी थे जब कि मद्रास राज्य के उप वाणिज्यिक कर अधिकारी अराजपत्रित अधिकारी नहीं थे ;

(ग) त्रावनकोर-कोचीन के द्वितीय श्रेणी के विक्रय-कर अधिकारियों और मद्रास में मालाबार क्षेत्र के उप वाणिज्यिक कर पदाधिकारियों के बारे में चटर्जी समिति की क्या सिफारिशें हैं ;

(घ) क्या त्रावनकोर-कोचीन क्षेत्र के सहायक विक्रय-कर अधिकारियों को मद्रास राज्य के मालाबार क्षेत्र के अपर डिवीजन क्लर्कों के समान रखा गया है ; और

(ङ) यदि हां, तो किस आधार पर ऐसा किया गया है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां ।

(ग) अन्य बातों के साथ साथ चटर्जी समिति ने निम्न समानता की सिफारिश की :

विक्रय-कर अधिकारी प्रथम श्रेणी (२००-३०० रुपये)	} उप वाणिज्यिक कर अधिकारी (२००-३०० रुपये) ।
विक्रय कर अधिकारी द्वितीय श्रेणी (१५०-२५० रुपये)	

(घ) जी, नहीं ।

(ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

### अन्दमान की 'ग्रंगी' आदिम जाति

†७२०. श्री वसुमत्तारी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अन्दमान की 'ग्रंगी' आदिम जाति अभी पूर्ण रूपेण पिछड़ी हुई है

(ख) यदि हां, तो क्या उन को अच्छी तरह बसाने के लिये सरकार ने कोई योजना बनाई है ; और

(ग) क्या मुख्य आयुक्त ने उन के बीच काम करने के लिये सामाजिक कार्यकर्ताओं का एक दल भेजने को कहा है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार): (क) जी, हां 'ओग' (अंगी नहीं) आदिम जाति पिछड़ी हुई है ।

(ख) जी, हां। तृतीय पंचवर्षीय योजना में नारियल उगाना और फल वाले वृक्ष लगाने आदि की योजनाएँ हैं और कपड़ा, खाद्य पदार्थों, कुल्हाड़ी, मछली पकड़ने के काटे, बाल्टियां आदि के उपहार देने की योजना है। कुछ कुएं और आदर्श झोंपड़ियां बना दी गयी हैं। अच्छे मौसम में प्रत्येक वर्ष मौसमी दवाखाना भी चलता है ।

(ग) जी, नहीं। कल्याण के कार्य की देखभाल मानव विज्ञान सर्वेक्षण के प्रभारी पदाधिकारी करते हैं ।

### न्यायाधीशों की सेवा निवृत्ति की आयु

७२१. श्री बड़े : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवा-निवृत्ति की आयु-सीमा ६५ वर्ष है ;

(ख) क्या राज्यों में उच्च न्यायालयों के न्यायाधीशों की सेवा-निवृत्ति की आयु सीमा ६० वर्ष है ;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार मजिस्ट्रेटों और निम्न न्यायालयों के सिविल न्यायाधीशों की आयु-सीमा बढ़ा कर ६५ वर्ष करने का विचार कर रही है ;

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

(ङ) क्या राज्य न्यायालयों में अनेक पद खाली पड़े हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां ।

(ग) से (ङ). प्राथमिक रूप से यह मामला राज्य सरकारों से सम्बन्धित है ।

### निधन सम्बन्धी उल्लेख

†अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को यह बताना है कि सदन की वर्तमान सदस्या श्रीमती केसर कुमारी देवी का ३ मई, १९६२ को रायपुर में देहावासन हो गया है। उनकी आयु ५७ वर्ष थी। वह द्वितीय लोक सभा की भी सदस्या थी। उनके निधन से हमें महान दुःख है यह एक बुखद घटना है ।

मैं सभा से निवदन करूंगा शोक प्रकट करने के लिये सदस्य कुछ क्षण खड़े होकर मृत आत्मा के प्रति अपनी श्रवांजली अर्पित करे ।

इस के पश्चात् सदस्य कुछ क्षण के लिये मौन खड़े रहे ।

†मूल अंग्रेजी में

## सभा पटल पर रखे गये पत्र

फर्टीलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड का वार्षिक प्रतिवेदन और निगम के कार्यों की सरकार द्वारा समीक्षा

†इस्युत और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम्): मैं निम्नलिखित पत्रों की एक एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ :

(एक) कम्पनीज अधिनियम, १९५६ की धारा ६१६ क की उप-धारा (१) के अन्तर्गत भारत के उर्वरक निगम लिमिटेड, नई दिल्ली की वर्ष १९६०-६१ के वार्षिक प्रतिवेदन लेखा परोक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों सहित।

(दो) उपरोक्त निगम के कार्यों की सरकार द्वारा समीक्षा।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी०—७६/६२।]

दिल्ली (शहरी क्षेत्र) किरायेदारों की सहायता नियम और दिल्ली जोत (अधिकतम सीमा) नियम १९६१ के अधीन अधिसूचना

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार): मैं निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ :—

(एक) दिल्ली (शहरी क्षेत्र) किरायेदारों की सहायता अधिनियम, १९६१ की धारा ८ की उप-धारा (२) के अन्तर्गत दिनांक ४ दिसम्बर, १९६१ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एक ३-ए/एल आर ओ/६१ जिसमें दिल्ली (शहरी क्षेत्र) किरायेदारों की सहायता नियम, १९६१ दिये हुए हैं।

(दो) दिल्ली जोत (अधिकतम सीमा) अधिनियम, १९६१ की धारा २७ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक ५ अप्रैल, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एक ६३/एल आर ओ/६१-६२/१७८ जिसमें दिल्ली जोत (अधिकतम सीमा) नियम १९६१ दिये हुए हैं।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये क्रमशः संख्या एल० टी० ७७/६२ और ७८/६२।]

## राष्ट्रपति का संदेश

†अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को यह बताना है कि मुझे राष्ट्रपति का दिनांक ३ मई, १९६२ का निम्न संदेश प्राप्त हुआ है :—

“मैंने १८ अप्रैल, १९६२ को एक साथ समवेत संसद् की दोनों सभाओं के समक्ष जो अभिभाषण दिया था उसके प्रति लोक-सभा के सदस्यों द्वारा व्यक्त किये गये धन्यवाद को मैं सहर्ष स्वीकार करता हूँ।

## सभा का कार्य

†संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : श्रीमान् आपकी अनुमति से मैं ७ मई, १९६२ से आरम्भ होने वाले सप्ताह के लिये सरकारी कार्य की घोषणा करता हूँ—जो निम्न होगा :—

- (१) सामान्य आयव्ययक १९६२-६३ पर सामान्य चर्चा ।
- (२) सामुदायिक विकास और सहकार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा एवं मतदान ।

मुझे सभा को यह भी बताना है कि विभिन्न मंत्रालयों की अनुदानों की मांगों पर चर्चा एवं मतदान निम्न क्रम से होगा :—

सामुदायिक विकास और सहकार  
वैदेशिक-कार्य  
खान और ईंधन  
इस्पात और भारी उद्योग  
सिंचाई तथा विद्युत्  
परिवहन तथा संचार  
खाद्य तथा कृषि  
वैज्ञानिक अनुसंधान तथा सांस्कृतिक-कार्य मंत्रालय  
स्वास्थ्य  
शिक्षा  
सूचना तथा प्रसारण  
विधि  
प्रतिरक्षा  
निर्माण, आवास और संभरण  
गृह-कार्य  
श्रम और रोजगार  
वाणिज्य तथा उद्योग  
वित्त

†श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) : हम चाहते हैं कि इस नियम का पूरा पूरा पालन किया जाये ।

†श्री सत्य नारायण सिंह : सामान्यतः तो इस का पूरा पूरा पालन किया जायेगा बशर्ते कि कोई अप्रत्याशित घटना न हो ।

## अनुदानों की मांगें (रेलवे)—जा १

†अध्यक्ष महोदय : अब सभा में रेलवे आय व्ययक १९६२-६३ से सम्बन्धित शेष अनुदानों की मांगों पर चर्चा एवं मतदान किया जायेगा ।

†मूल अंग्रेजी में

## [अध्यक्ष महोदय]

वर्ष १९६२-६३ के लिये रेलवे मंत्रालय की अनुदानों की निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गईं :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		पये
२	विविध व्यय . . . . .	२,१०,११,०००
३	चालू लाइनों तथा अन्य को भुगतान	२१,०६,०००
४	कार्य-संचालन व्यय—प्रशासन	३१,८८,३४,०००
५	कार्य-संचालन व्यय—मरम्मत तथा साधारण . . . . .	१,०१,०३,४६,०००
६	कार्य-संचालन व्यय—वालक कर्मचारी	६२,०७,७७,०००
७	कार्य-संचालन व्यय—संचालन (ईंधन) . . . . .	६२,०२,६७,०००
८	कार्य-संचालन व्यय—कर्मचारी तथा ईंधन के अतिरिक्त अन्य संचालन व्यय . . . . .	२०,६७,१३,०००
९	कार्य-संचालन व्यय—विविध व्यय . . . . .	२२,६०,१६,०००
१०	कार्य-संचालन व्यय—श्रम कल्याण . . . . .	६,३४,४१,०००
११	कार्य-संचालन व्यय—अवक्षयण रक्षित निधि में विनियोग . . . . .	५०,२५,००,०००
१२	सामान्य राजस्व में भुगतान . . . . .	८१,८५,३४,०००
१३	चालू लाइनों में निर्माण-कार्य (राजस्व) श्रम कल्याण . . . . .	१,११,५३,०००
१४	चालू लाइनों का निर्माण-कार्य (राजस्व)—श्रम कल्याण के अतिरिक्त . . . . .	८,२५,५६,०००
१५	नई लाइनों का निर्माण . . . . .	३८,६६,४१,०००
१६	चालू लाइनों का निर्माण-कार्य—परिवर्धन . . . . .	२,६८,२८,००,०००
१७	चालू लाइनों का निर्माण-कार्य—बदलना . . . . .	८३,६६,३१,०००
१८	चालू लाइनों का निर्माण-कार्य—विकास निधि . . . . .	१७,२३,५०,०००
२०	विकास निधि में—विनियोग . . . . .	२३,२१,६७,०००

श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्ली) : तीन वर्षों के अन्तर्गत मैंने १३ कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं। रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में बताया है कि रेलवे संस्थान संहिता का नियम १४६ किसी मजदूर संघ अथवा किसी राजनैतिक कार्य के लिये प्रयोग नहीं किया जाता। यदि यह बात है तो मेरा सुझाव है कि वह उन सभी मामलों को एक न्यायाधिकरण को सौंप दे जो उनके ध्यान में लाये गये हैं इससे दोनों को, अर्थात् कर्मचारियों एवं सरकार को, सन्तोष मिलेगा और मजदूरों की शंका दूर हो जायेगी।

विभिन्न विभागों जैसे, लेखा, परिवहन, इंजीनियरिंग आदि में कर्मचारियों ने ५ से ८ साल तक सेवा की है किन्तु उन्हें अभी तक स्थायी नहीं बनाया गया है। हालांकि बहुत से स्थायी स्थान रिक्त पड़े हैं काम चलाने के लिये करते क्या हैं कि वे सामयिक श्रमिक भर्ती कर लेते हैं और बचत का बहाना करते हैं। और बचत के नाम पर बराबर इस प्रथा को बढ़ावा दिया जा रहा है। इन नौसिखिया सामयिक श्रमिकों को टैक्नीकल काम पर भी भेज दिया जाता है जिससे प्रायः दुर्घटनाएं हो जाती हैं। अतः इन महत्वपूर्ण कामों पर सामयिक श्रमिकों की भर्ती न की जाये ऐसा प्रयत्न करना चाहिये।

इंजन डिब्बों आदि के लिये पर्याप्त मात्रा में पुर्जें आदि नहीं दिये जाते जिसके कारण बहुत सी दुर्घटनाएं हो जाती हैं। मेरा निवेदन है कि इस मामले की जांच की जानी चाहिये।

जहां तक धनबाद की दुर्घटना का सम्बन्ध है मेरा निवेदन है कि इस सम्बन्ध में विभागीय नहीं अपितु न्यायिक जांच की जानी चाहिये क्योंकि इसका सम्बन्ध इंजन डिब्बो आदि के खराब संधारण और अधिकारियों की उपेक्षा से है। यह घटना कोई पहली घटना नहीं है बल्कि तीसरी है।

प्रायः इस प्रकार की घटनाएं अच्छी तरह देखभाल न होने के कारण तथा कर्मचारियों की कमी के कारण हुआ करती हैं। मैं चाहता हूं कि इस प्रकार की घटनाओं को रोकने के लिये अवश्य ही कुछ न कुछ किया जाना चाहिए ताकि यात्री विश्वस्त होकर यात्रा कर सकें।

रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टरों की बहुत कमी है। आजकल रेलवे में ११ लाख कर्मचारी काम करते हैं किन्तु १५ प्रतिशत व्यक्तियों के पास ही क्वार्टर हैं। मेरा सुझाव है कि सहकारी आवास योजनाओं को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिये और कर्मचारियों को मकान बनाने के लिये ऋण आदि दिये जाने चाहियें। इस प्रकार रेलवे के पास जो बहुत सी बेकार भूमि है उसे काम में लाया जा सकता है।

रेलवे कर्मचारियों से क्वार्टरों के लिये जो आजकल किराया लिया जाता है वह बढ़ा कर बहुत अधिक कर दिया गया है। कहीं कहीं तो यह चार गुने से भी अधिक बढ़ गया है। इस कारण कर्मचारियों में बहुत असन्तोष हो गया है। नये बनाये जाने वाले क्वार्टरों का किराया बढ़ाया जाये वह तो ठीक है लेकिन २५-३० वर्ष पहले बनाये गये क्वार्टरों पर बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है। आशा है कि सरकार इस बारे में ध्यान देगी।

समस्त संसार में रेलवे कर्मचारियों को पास और पी० टी० ओ० मिलते हैं। एक प्रकार से यह उनका विशेषाधिकार है। उन अधिकारों में केवल इस आधार पर कमी करना कि द्वितीय वेतन आयोग ने सिफारिश की है, कठिनाई मोल लेना है। मेरा विचार है कि यदि ये पास आदि बन्द कर दिये गये तो बहुत कठिनाई उत्पन्न हो जायेगी।

यात्रा भत्तों तथा वार्षिक वेतन वृद्धि का भुगतान नहीं किया गया है। मेरा निवेदन है कि इनका भुगतान शीघ्र ही कर दिया जाना चाहिये।

**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बैरकपुर) :** खड़गपुर और हल्दिया के बीच नई रेलवे लाइन डालने का प्रस्ताव था जो अब बदल दिया गया है। मेरा निवेदन है कि इस प्रस्ताव में कोई परिवर्तन नहीं करना चाहिये। इस लाइन के बन जाने से खड़गपुर से बम्बई, मद्रास और गोमोह होकर बिहार खदानों तक सीधा रास्ता खुल जायेगा। इस लाइन में परिवर्तन करने से वहां के लोगों में बड़ा असन्तोष फैल गया है। पता नहीं कि मूल प्रस्ताव में अचानक ही यह परिवर्तन कैसे किया जा रहा है जबकि उसका अखिल भारतीय महत्व है। आशा है कि माननीय मंत्री महोदय इसकी जांच करेंगे।

## [श्रीमती रेणु चक्रवर्ती]

क्वार्टरों के किराये का भूमि और इमारतों के वर्तमान बाजार भाव के आधार पर आकलन किया जाना आपत्तिजनक है। जिन लोगों के पास 'ऐस्बेटस' की छत वाले क्वार्टर हैं उन को भी उतना ही किराया देना पड़ता है जितना कि नये क्वार्टर वाले देते हैं। इसके अलावा क्वार्टरों की समुचित देखभाल भी नहीं की जाती है। जिन क्वार्टरों को बिजली दी जाती है उनका किराया पूंजी लागत के रूप में १ से २ पये तक बढ़ा दिया गया है। अलकत्ता के आसपास के क्वार्टरों का बिजली का शुल्क २० नये पैसे से बढ़ा कर ३१ नये पैसे प्रति यूनिट कर दिया गया है इस कारण रेलवे कर्मचारियों पर भार अधिक बढ़ गया है।

एक समय था जबकि लोग यह सोच कर नौकरी किया करते थे कि किस रेलवे में सबसे अधिक पास एवं १० टी० ओ० मिलते हैं तथा क्वार्टरों का किराया सस्ता है किन्तु अब यह सभी सुविधा छीनी जा रही है।

जिन बड़े नगरों के आसपास कारखाने हैं उनके लिये मकान किराया भत्ता और नगर प्रतिकर भत्ता देने के प्रश्न पर विचार किया जाना चाहिये।

## [श्री जगन्नाथ राव पीठासीन हुए]

**श्री वा० वर्मा (खेरी):** सभापति महोदय, मैं आप का बहुत अनुग्रहीत हूँ कि आप ने मुझे यहां पर अपने विचारों को रखने का समय दिया है। मंत्री महोदय ने जो डिमांड्स रखी हैं उनका मैं पूर्णतया समर्थन करता हूँ, लेकिन कुछ ऐसी बातें हैं जिन पर मुझे अपना विचार रखना आवश्यक मालूम होता है।

सभी रेलवेज के लिये डिमाण्ड्स में काफी ऐलोकेशन रखे गये हैं मगर दुःख के साथ कहना पड़ता है कि एन० ई० रेलवे के लिये वहां पर कुछ नहीं है। नहीं मालूम उसके साथ यह स्टेपमदरली ट्रीटमेंट क्यों रखा गया है। जहां तक मुझे मालूम है जब से रेलवेज बनी हैं एन० ई० रेलवे में कोई विशेष परिवर्तन नहीं किया गया है। कम से कम जिस क्षेत्र से मैं आ रहा हूँ, अर्थात् लखीमपुर खेरी डिस्ट्रिक्ट, वहां पर अब भी वैसी ही स्थिति है जैसी कि उस समय थी जबकि रेलवे शुरू की गई थी। निथासन तहसील, जो कि एक बहुत बड़ा तहसील है, वहां अब भी बहुत से ऐसे क्षेत्र हैं जहां के निवासियों ने रेलवे लाइन नहीं देखी है। जहां तक मुझे मालूम है, एलेक्शन के दौरान मैं मुझे वहां फिर जाने का मौका मिला, पलिया कलां से लेकर हसनपुर खटौली तक ६० मील लम्बा और कम से कम ४० मील चौड़ा क्षेत्र ऐसा है जहां पर रेलवे के साधन नहीं हैं। वहां बहुत से ऐसे लोग हैं जिन्होंने अब तक रेलवे लाइन नहीं देखी है। चुनाव के समय जब मेरे जीप वहां जाती थी तो बुड्डों से लेकर औरतों बच्चों तक, सब वहां जमा हो जाते थे, यह देखने के लिये कि कौनसी चीज आई है। ऐसी जगह पर रेलवे का होना बहुत ही जरूरी है। वह ऐसा क्षेत्र है जहां पर ईश्वर ने विशेष तौर से उर्वरा शक्ति दे रखी है और प्राकृतिक साधनों से परिपूर्ण बना रखा है। लेकिन रेलवे लाइन के न होने से वहां बहुत कठिनाई होती है। वहां पर जहां तक मुझे मालूम है पांच या छः कैंस क्राप्स होती हैं, खास तौर से जूट गन्ना, मूंगफली आदि, लेकिन उन को मण्डियों तक ले जाने में जो कठिनाई होती है उसका अनुभव तो, वहां जाने पर ही हो सकता है। वहां के लोग अपने सामान को लखीमपुर खेरी मण्डी तक लाने के लिये गाड़ियों से ले आते हैं और उसका किराया उनसे ३०० मन तक लिया जाता है। रास्ते में नदी नाले काफी पड़ते हैं, जिसकी वजह से वहां पर हफ्तों लग जाते हैं और काफी तैयारी करने के बाद ही वह लखीमपुर आ जा पाते हैं। पलिया कलां से हसनपुर खटौली तक जो ६० मील लम्बा इलाका है यदि वहां रेल लाइन कर दी जाय तो शायद वहां के लोगों की कठिनाइयां दूर हो सकती हैं। जिस तरफ का जिक्र मैं कर रहा हूँ उस तरफ न तो नदी पड़ती है और न नाला पड़ता है। इसमें रेलवे

मिनिस्ट्री का कोई विशेष खर्च होने वाला नहीं है, सिवा लाइन बिछाने के; लेकिन इससे वहां की जनता को काफी सुख मिलेगा ।

इसके अलावा मैं अपने चुनाव क्षेत्र की एक और परेशानी को आपके सामने रखना चाहता हूं । वहां पर रात में दो ट्रेन्स चलती हैं । एक एक्सप्रेस गाड़ी है जो कि काठ गोदाम को जाती है और दूसरी कासगंज को जाती है । मेरे जिले में सिर्फ ६ स्टेशन पड़ते हैं, लेकिन उन ६ स्टेशनों में से कुल ४ स्टेशनों पर गाड़ी रुकती है और बाकी २ स्टेशनों पर नहीं रुकती है । आप अन्दाजा लगाइये कि १५ मील के अन्दर रहने वाले आदमी को यदि कचेहरी के काम से लखीमपुर आना हो तो उसको एक दिन जाने में, एक दिन काम करने में और फिर एक दिन, यानी तीन दिन घर वापस आने में लगते हैं । यदि वे गाड़ियां वहां पर भी रुका करें तो उन की कठिनाई दूर हो सकती है । मेरी समझ में नहीं आता कि इसमें कोनसी परेशानी है अगर पैसन्जर गाड़ी को वहां रोक दिया जाय । लखनऊ से जाने में हर जगह गाड़ी रुकती है तो क्यों लखीमपुर खीरी के जिले में वह नहीं रुकती है ? अगर वह गाड़ियां वहां पर रुकें तो जनता की काफी परेशानियां दूर हो जायेंगी ।

इसके अलावा लखीमपुर खीरी भी अन्य शहरों की तरह काफी तरक्की कर रहा है, लेकिन जो रेलवे लाइनिंग है वहां पर लोगों को काफी कठिनाई उठानी पड़ती है । शंटिंग वगैरह के वक्त में वहां घण्टों खड़ा रहना पड़ता है और मुझे यह मालूम हुआ है कि एक बहुत ही अच्छे उद्योग के मैनेजर को रेलवे लाइनिंग पर घंटे डेढ़ घंटे रुका रहना पड़ा और शायद वह इसके लिये रेलवे मंत्रालय पर मुकदमा चलाने जा रहा है । ऐसी नौबत क्यों आती है ? यदि वहां अण्डरब्रिज बना दिया जाए तो आसानी से यह समस्या हल हो सकती है और इस प्रकार की परेशानियां दूर हो सकती हैं ।

मलानी जंक्शन एक बहुत ही महत्वपूर्ण जंक्शन है । वहां से कुड़ियाला घाट और दुधवा तक गाड़ियां जाती हैं । लखनऊ से बरेली जाने वाली गाड़ी पास होती है । वहां से काफी पैसन्जर आते हैं लेकिन दुख की बात है कि जो अपर क्लास का वेटिंग रूम बना हुआ है उसमें शायद तीन चार से ज्यादा आदमी नहीं बैठ सकते । यदि उस वेटिंग रूम को पश्चिम की तरफ एक्सटेंड कर दिया जाए तो यह परेशानी हल हो सकती है । मुझे भी वहां रुकने का मौका मिला है । तो वहां बैठने की जगह नसीब नहीं हुई । इससे वहां बड़ी परेशानी हो जाती है ।

इसके अलावा वहां के शर्ड क्लास के वेटिंग रूम की तरफ भी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । मुझे तो ताज्जुब होता है उस इंजीनियर की योग्यता पर कि जिसने उसका नक्शा बनाया और उसको बनवाया । उसको वेटिंग रूम कहा जाय या हाथीखाना कहा जाय यह मेरी समझ में नहीं आता । वह किसी भी मौसम में तो सुविधाजनक नहीं है । गर्मी में उसमें लू सीधी आती है, जाड़ों में सीधी हवा उसमें लगती है और बरसात में यदि हवा तेज हो तो आदमी को भीगने से बचना मुश्किल है । न मालूम किस दृष्टिकोण से उसको बनाया गया है । इसके अलावा इस मुसाफिरखाने से स्टेशन तक कोई ढका रास्ता नहीं है जिससे बरसात के दिनों में मुसाफिर स्टेशन तक जा सकें । यदि गाड़ी आ गयी हो और पानी बरस रहा हो तो आप मुसाफिरों की परेशानी का अन्दाजा लगा सकते हैं । वह वगैर भीगे नहीं रह सकते । स्टेशन से डेढ़ सौ गज के फासले पर यह मुसाफिरखाना बना हुआ है और स्टेशन तक आने के लिए कोई ढका स्थान नहीं है ताकि मुसाफिर बिना भीगे आ सकें । तो उस ओर ध्यान देने की आवश्यकता है ।

जहां कहीं भी जंक्शन हैं वहां ओवर ब्रिज की सुविधा प्रदान की गई है । लेकिन मलानी जंक्शन में जो कुड़ियालाघाट और दुधवा को दूसरी तरफ से गाड़ी जाती है उस तक जाने के लिए ओवर ब्रिज नहीं है । गाड़ियों को पार करके आदमियों को जाना पड़ता है । बच्चे और बूढ़े लोगों को खास तौर से मंने टकरा कर गिरते हुए देखा है । स्टेशन के दूसरे तरफ जाने में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है । यदि वहां ओवर ब्रिज बना दिया जाए तो यह परेशानी दूर हो सकती है ।

[श्री वा० वर्मा]

इसके अलावा कुछ और बातें भी मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ ।

शाहजहापुर और खेरी में करीब ४० मील की दूरी है । लेकिन उनके बीच में कोई रेलवे कनेक्शन नहीं है । मलानी से शाहजहापुर तक सन् १९१४ के पहले एक छोटी सी लाइन थी लेकिन लड़ाई के दौरान में वह लाइन वहाँ से उखाड़ दी गयी । वहाँ ट्रैफिक ज्यादा है । गवर्नमेंट बसेज चलती हैं लेकिन वे उस ट्रैफिक के लिये काफी नहीं हैं । उस रेलवे लाइन को फिर बनाना चाहिए । गोला गोकर्न नाथ में हिन्दुस्तान शुगर मिल है और वहाँ पेपर फैक्टरी खोलने की भी योजना है । यदि गोला गोकर्न नाथ को ब्राडगेज लाइन से मिला दिया जाए तो काफी उन्नति हो सकती है । पेपर मिल के मैनेजर से मेरी बातचीत हुई । उन्होंने बताया कि यदि ब्राडगेज लाइन खुल जाती है तब तो वह पेपर मिल खोलने का विचार करेंगे नहीं तो ऐसा करना मुमकिन नहीं होगा । यह गन्ने का भी क्षेत्र है । ट्रकें इसको ले जाती हैं लेकिन ट्रकें उसके लिये काफी नहीं होतीं और हर साल काफी गन्ना छूट जाता है । अगर रेलवे हो जाए तो सामान लाने ले जाने में काफी सुविधा हो सकती है ।

बरसात के दिनों में जब गौमती का पौनटन ब्रिज तोड़ दिया जाता है तो सीतापुर होकर आना पड़ता है और यह चालीस मील का जो फासला है उसके बजाए सवा सौ मील का चक्कर काट कर आना होता है । इसलिये यहाँ ब्राडगेज की लाइन का होना आवश्यक है । मेरी अर्ज है कि रेलवे मंत्री महोदय इस ओर विशेष ध्यान देने की कृपा करें ।

अन्य जगहों की जो रेलवे लाइनें पहले उखाड़ ली गयी थीं उनको फिर से बनाया जा रहा है । मेरी प्रार्थना है कि शाहजहापुर और लखीमपुर खेरी की जो लाइन उखाड़ी गयी थी उसको भी पुनर्जीवित किया जाए । इस तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ ।

अब मैं रेलवे की एफीशेंसी के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ । रेलवे की एफीशेंसी एम्पलाईज़ की एफीशेंसी पर निर्भर करती है । मैंने सुना था कि रेलवे विभाग में डिस्क्रिमिनेशन चला करता है और उसको स्वयं देखने का मौका मिला है । अभी दो तीस साल हुए लखीमपुर खेरी में एक टी० टी० ई० ने कम से कम ढाई लाख रुपया डाकुओं के हाथ से छीना अपनी जान को खतरे में डाल कर । उसको यहाँ से प्रेसिडेंट मैडिल और ५०० रुपए का इनाम दिया गया । लेकिन यही काफी नहीं है । यदि हमारा कोई कर्मचारी योग्यता और साहस का काम करता है और ईमानदारी का परिचय देता है तो उसको बढ़ावा देने की आवश्यकता है । वह व्यक्ति अभी मुझे मिला । मैंने उसको वही पुराने कपड़ों में देखा और उससे पूछा कि क्या हाल है तो उसने कहा कि यहाँ तो वही हाल चल रहा है कोई विशेष सुनवाई नहीं है । मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्रालय कम से कम ईमानदार और साहसी लोगों को बढ़ावा देगा ।

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : मुझे श्री नम्बियार ने खांमखा उत्तेजित कर दिया इसलिये निवेदन कर रहा हूँ कि जो कुछ वह कह रहे हैं वह बहुत खतरनाक है । उनका यह कहना कि यदि पी०टी०ओ० अथवा पास न दिये गये तो गाड़ियां नहीं चलेंगी । गत हड़ताल में भी वह ऐसा ही कहते रहे हैं । परन्तु उनकी सब रूकावटों के बावजूद रेलें चलती रहीं । पासों और पी० टी० ओ० के बारे में मेरा निवेदन है कि हमें यह याद है कि पहिले के रेलवे मंत्री, श्री जगजीवनराम ने इस बारे में आश्वासन दिया था कि इस मामले में यदि परिवर्तन किया गया तो कर्मचारियों से परामर्श कर लिया जायेगा । हमने इस बारे में वेतन आयोग की सिफारिश के सम्बन्ध में रेलवे कर्म-

चारियों के प्रतिनिधियों से परामर्श किया था तथा इस दिशा में जब भी कोई अन्तिम निर्णय किया जायेगा तो उनके मतों पर विचार किया जायेगा।

मेरे माननीय मित्र श्री नम्बियार हर मामले में नियम १४६(१) का प्रयोग करना चाहते हैं और उनका कहना है कि कार्मिक संघ कार्यकर्ताओं को तंग किया जा रहा है। मेरा निवेदन है कि नियम १४६(१) का अधाधुंध प्रयोग का आरोप बिलकुल झूठा और निराधार है। उसका प्रयोग उन मामलों में किया गया है जिनमें बहुत अधिक लापरवाही से काम लिया गया हो अथवा जिनके कृत्य के परिणामस्वरूप दुर्घटनायें हुई हों। इसके अतिरिक्त उन पर भी लागू किया गया है जहां पर घोर अनुशासनहीनता अथवा भ्रष्टाचार के मामले सिद्ध हुये हों। इस स्थिति में समुचित दण्ड देकर प्रभावी परिणाम निकालना एक कर्तव्य हो जाता है। मेरे विरोधी पक्ष के मित्र यह जानते हैं कि किस प्रकार यह कार्यवाही आवश्यक हो जाती है। एक बार कुछ रेलवे कर्मचारियों ने वर्क्स मैनेजर के दफ्तर में जाकर उस पर हमला कर दिया था। अतः मेरा निवेदन है कि यदि इस प्रकार के मामलों को रोकने के लिये हमने यह नियम प्रयोग किया है तो सारे सदन का समर्थन हमें प्राप्त होगा।

कर्मचारियों को स्थायी बनाने के प्रश्न पर मेरा निवेदन है कि इस प्रश्न का निरन्तर पुनर्विलोकन किया जाता रहता है। हम शीघ्र ही जनरल मैनेजरों की बैठक बुला कर इस मामले पर पुनः विचार करने की सोच रहे हैं।

श्री नम्बियार ने कहा है कि रेलवे के स्टॉक की ठोक ढंग से देखभाल नहीं की जाती। इस बारे में माननीय सदस्यों ने जो कुछ कहा है आंकड़े उससे सर्वथा भिन्न हैं। उनसे स्थिति का ठीक पता चलता है। बढ़ते हुए यातायात के बावजूद बहुत पुराने हो चुके माल डिब्बों की संख्या में काफी कमी हुई है। अभी मरम्मत के लिए पड़े हुए इंजनों और "हाट बाक्सेज" की प्रति दस लाख मील संख्या कम हो गयी है। यह सब बातें इस बात का प्रतीक हैं कि देखभाल किस तरह की गयी है।

धनबाद की दुर्घटना के बारे में अभी हाल ही में मैंने सदन में वक्तव्य पढ़ा था। इस बारे में निवेदन है कि इस घटना के सम्बन्ध में रेलवे सुरक्षा निरीक्षक, जो समर्थ एवं स्वतंत्र अधिकारी है, जांच कर रहा है। इस दिशा में यदि माननीय सदस्य के पास कोई विशेष बात हो तो वह बताये, उस ओर पूरा ध्यान दिया जायेगा।

माननीया महिला सदस्य ने खडगपुर-हल्दिया लाइन के बारे में बहुत कुछ कहा है। उस बारे में मेरा कहना है कि इस लाइन में परिवर्तन करने का कोई निर्णय नहीं किया गया है। क्वार्टरों के बारे में भी अर्ज कर दूँ कि हम कर्मचारियों के लिये प्रति वर्ष १०,००० की दर से क्वार्टर निर्माण कर रहे हैं। हम इस निर्माण की गति को बढ़ाने का भी प्रयत्न कर रहे हैं। प्रत्येक योजना के अन्तर्गत ५०,००० क्वार्टर बने हैं। हमारे इस समय ११ लाख क्वार्टर हैं।

†श्री नम्बियार : तो मैं ठीक ही था सब लोगों के क्वार्टर मिलने में ११० वर्ष लगेंगे।

†श्री शाहनवाज खां : हमारे स्थायी कर्मचारियों में से लगभग ३० से ४० प्रतिशत तक के पास क्वार्टर हैं। माननीया महिला सदस्य ने बिजली के ऊंची दरों का भी उल्लेख किया है, मेरा कहना है कि हम बिजली के दरों से सम्बन्धित दरों के प्रश्न की जांच कर रहे हैं और इस बात को पूरा करेंगे कि वास्तविक स्थिति क्या है।

श्री प्रिय गुप्त (कटिहार) : सभापति महोदय, मिनिस्टर साहब ने यह नहीं बताया कि एक भी आफिसर विदाउट क्वार्टर नहीं है, जबकि क्लास थ्री और फोर के आफिसरों के लिए सिर्फ

[श्री प्रिय गुप्त]

तोस पर सैन्ट क्वार्टर हैं। क्या वह रेलवे-वाइज़ एक भी आफिसर का नाम बता सकते हैं, जिस के पास क्वार्टर नहीं है ?

**सभापति महोदय :** शान्ति, शान्ति। माननीय मंत्री अपना उत्तर २ बज कर २० मिनट पर देंगे।

**श्री यु० सि० चौधरी (महेन्द्रगढ़) :** माननीय सभापति जी, रेलवेज के बारे में काफ़ी कुछ बातें कही गई हैं। मैं भी अपने क्षेत्र के बारे में, जिस में अच्छा खासा हल्का नार्दर्न रेलवे के बीकानेर डिविज़न का आता है, अपनी कुछ राय जाहिर करूंगा।

मुझे देश के बाकी हिस्सों के बारे में पता नहीं है, लेकिन जहां तक बीकानेर डिविज़न का सवाल है, उस में जो बड़े स्टेशन हैं, आज्ञादी के बाद दरअसल उन की अच्छी-खासी तरक्की हुई है और सैन्टर के और महकमों के मुकाबले में अधिक अच्छा काम हुआ है। हिसार और रेवाड़ी आदि जो बड़े स्टेशन हैं, या भटिण्डा आदि जो जंक्शन स्टेशन हैं, वहां पर प्लैटफ़ॉर्म, लैट्रिन्ज़ और स्टेशनों पर मुसाफ़िरों को दी जाने वाली सब सुविधायें काफ़ी अच्छे तरीके से मुहैया की गई हैं और इस के लिये रेलवे मंत्रालय धन्यवाद का पात्र है।

मगर इस बारे में एक बात मैं आप से कहना चाहता हूं कि जहां तक इन छोटी लाइनों का सवाल है—छोटी लाइनों से मेरा मतलब ब्रांच-लाइनों से है, मीटर-गेज लाइनों से नहीं—वहां पर चलने वाली गाड़ियों में जो डिब्बे लगाये जाते हैं, वे मेन लाइन्ज़ के मुकाबले में कुछ बुरी हालत में हैं। अगर उन गाड़ियों में हमारे कारखानों में बनाये जाने वाले नये डिब्बे लगाये जायें, जिन में मुसाफ़िरों के लिये सब तरह की सुविधायें होती हैं, तो इस से लोगों को बहुत संतोष होगा। जो डिब्बे आज-कल वहां हैं, वे पुरानी बी० बी० एंड सी० आई० रेलवे के हैं, जिन के दरवाजे बाहर की तरफ खुलते हैं, जिस से एक्सिडेंट्स का भी काफ़ी खतरा रहता है, और जिन में पंखों के सिवाय आज-कल की कोई भी नई सुविधा उपलब्ध नहीं है। अगर नये डिब्बे उन गाड़ियों में लगाये जायें, तो वहां की जनता को पता लगेगा कि आज्ञादी के बाद हमारी लाइनों पर सुधार हुआ है। इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि अगर छोटी ब्रांच-लाइनों पर कम से कम आधे डिब्बे ऐसे लगा दिये जायें, जोकि माड्रन एमिनिटीज़ से फ़िटिड हों, तो बहुत अच्छा होगा।

थर्ड क्लास के कम्पार्टमेन्ट्स में जो बेतहाशा भीड़ बढ़ रही है, उस की ओर भी मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जहां एक तरफ़ किराया बढ़ाया गया है, वहां दूसरी तरफ़ अगर गाड़ियां और थर्ड क्लास के डिब्बे बढ़ा दिये जायें, ताकि थर्ड क्लास के मुसाफ़िरों को कम से कम भीड़ से तो इतनी तकलीफ़ न हो, तो शायद वह इस किराये को महसूस न करे। सब से बड़ी मुसीबत यह है कि जब थर्ड क्लास का मुसाफ़िर गाड़ी पर बैठ चढ़ने के लिए जाता है, तो एक तरफ़ तो उस को टिकट के पैसे ज्यादा देने पड़ते हैं और दूसरी तरफ़ उस को बैठने के लिये भी जगह नहीं मिलती और उस को कई स्टेशनों तक खड़ा हो कर जाना पड़ता है। इस वजह से वह किराया उस को बहुत अखरता है और जो कुछ रेलवे मंत्रालय या सरकार ने उस के लिये किया है, उन दोनों का जब वह मुकाबला करता है, तो उस में फ्रस्ट्रेशन की भावना पैदा होती है। रेलवे मंत्रालय को इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि जिन क्षेत्रों में रेलवेज का बसिज़ के साथ काम्पीटीशन है, वहां उस काम्पीटीशन को मीट करने के लिये कामर्शल वे अपनाना चाहिये और गाड़ियों में नये माड्रन डिब्बे लगाने चाहियें, जिस से रेलवे को भी आमदनी होगी और साथ ही थर्ड क्लास के मुसाफ़िर भी बग़ैर तकलीफ़ के सफ़र कर सकेंगे। यहां पर रात को सोने का सवाल नहीं है। वह तो एक बड़ी समस्या है और

उस को किसी और स्टेज पर हल किया जा सकता है। लेकिन आज कल तो मुसाफिर सिर्फ़ यह चाहते हैं कि वे सफ़र के दौरान में आराम से बैठ तो सकें। जहां तक किराया बढ़ाने का सवाल है, वह तो तकरीबन हर साल बढ़ाया जाता है। लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से दरखास्त करूंगा कि वे गाड़ियां जरूर बढ़ायें। गाड़ियां बढ़ाने में रेलवे मंत्रालय पर कोई बर्दन नहीं पड़ता है, बल्कि ऐसा करने से उस को आमदनी होती है और मुसाफिरों को ज्यादा सुविधा होती है।

पहले सराय रुहेला स्टेशन से एक डीज़ल-कार हिसार रेलवे स्टेशन तक जाया करती थी। वह पिछले एक साल, या आठ नौ महीनों से बन्द है। जब हमने कुछ रेलवे अधिकारियों से हिसार वगैरह स्टेशनों पर इस का कारण पूछा, तो उन्होंने बताया कि हमें उस गाड़ी को चलाने से कोई खास आमदनी नहीं होती है। मैं अर्ज़ करना चाहता हूँ कि दरअस्त बात यह थी कि सराय रुहेला से जब यह गाड़ी चलती थी, तो उसके बिल्कुल आगे बीस, पच्चीस मिनट, आध घंटा पहले रेवाड़ी स्टेशन से एक पैसेंजर ट्रेन हिसार की तरफ़ जाती थी, जोकि भटिण्डा जाती थी। इसी तरह जब वह डीज़ल कार सबेरे हिसार से वापस आती थी, तो उस से करीब आध घंटा पहले पैसेंजर ट्रेन हिसार से रेवाड़ी आती थी, जोकि तकरीबन सारी की सारी सवारियों को ले जात थी। अगर रेलवे मंत्रालय ऐसे समय में उस गाड़ी को चलाये, जिस से उन दोनों ट्रेन्स के बीच में गैप हो और वह दिन के समय हो, जबकि मुसाफिर उस का उपयोग कर सकें, तो शायद यह समस्या सामने न आये।

अगर माननीय मंत्री इस गाड़ी को न चला सकें, तो वह उस प्लान पर गौर करें, जोकि मैं उन के सामने रखना चाहता हूँ। सराय रुहेला स्टेशन से एक डीज़ल सादुलपुर जाती है, जिसको हमारी तरफ़ राजगढ़ कहते हैं। अगर वह ट्रेन वहां से झूपा हो कर हिसार आ जाये और हिसार से रेवाड़ी चली जाये, तो इस तरह जो ट्राइएंगल, तिकोण, बनता है, उस से रेलवे मंत्रालय को फ़ायदा होगा और उस को कोई नुकसान नहीं होगा, क्योंकि हिसार से राजगढ़ के इलाके में सिर्फ़ दो गाड़ियां चलती हैं और दिन में कोई ट्रेन नहीं चलती है। वहां पर बसों के अलावा मुसाफिरों के लिए आने-जाने का कोई साधन नहीं होता है। अगर इस प्लान पर अमल किया गया, तो मैं समझता हूँ कि बहुत सी समस्याएँ हल हो जायेंगी और शायद दूसरी डीज़ल कार को इन्ट्रोड्यूस करने की जरूरत नहीं रहेगी।

जैसाकि हरियाना के एक दो वक्ताओं ने कहा है, भाखरा कैनल के आने के बाद पंजाब में हरियाना का पिछड़ा हुआ क्षेत्र काफ़ी तरक्की कर रहा है। जैसाकि उन्होंने कहा, लायलपुर और मिन्टगुमरी के ज़िलों के मुकाबले में हिसार और रोहतक का इलाका आने वाले सालों में बहुत अनाज, कपास और गेहूँ पैदा करेगा। चना तो अब भी वहां बहुत पैदा होता है। उस को ढोने के लिये रेलवे मंत्रालय की तरफ़ से नये कार्यक्रम शुरू किये जाने चाहियें, एक दो नई लाइनें बिछाई जानी चाहियें और कुछ नई गाड़ियां चलाई जानी चाहियें। जब कुछ समय के बाद भाखरा डैम कम्प्लीट हो जायेगा, तो उस समय यह समस्या रेलवे विभाग के सामने आने वाली है। अगर यह अर्शन थर्ड फ़ाइव थीअर प्लान में नहीं आता है, तो कम से कम रेलवे मंत्रालय अभी से कोई टेम्पोरेरी प्लान आने वाली समस्या को हल करने के लिये बनाये और उस पर अमल करना शुरू कर दे।

जैसाकि एक कांग्रेसी सदस्य ने भी कहा है, अगर गढ़ी हरसरू-फ़र्रखनगर लाइन को झज्जर से हो कर भवानी या दादरी तक मिला दिया जाये, तो इस से झज्जर के इलाके में, जोकि एक अच्छा खासा टाउन है और जो भाखरा कैनल से कवर होता है, रेलवे लाइन आ जायेगी, आवागमन का साधन हो जायेगा और माल और मुसाफिरों को ढोने की समस्या का समाधान हो जायेगा। झज्जर भिवानी या दादरी तक गढ़ी हरसरू-फ़र्रखनगर लाइन को एक्सटेंड कर दिया जाय तो इस से बहुत सी तकलीफें दूर हो सकती हैं। रेलवे प्रशासन की दृष्टि से भी यह बहुत आवश्यक है कि इस को डाइवर्ट कर दिया जाय ताकि रश कम हो सके। बीकानेर डिविज़न में से बीकानेर और जोधपुर

[श्री यु० सि० चौधरी]

जैसी मेल ट्रेन्ज रिवाड़ी शहर को आती हैं और उन को आध आध घंटा आउटर सिग्नल पर रोक देना पड़ता है क्योंकि चारों तरफ से गाड़ियां रिवाड़ी आ रही होती हैं। अधिकारी जानते हैं कि कितनी मुसीबत का उन को सामना करना पड़ता है। उन को बड़ी बड़ी गाड़ियों तक को लेट करना पड़ता है। अगर मेरे इस सुझाव को मान लिया जाय और इस को इस तरह से डाइवर्ट कर दिया जाय तो जो हिसार की तरफ, भटिंडा की तरफ और फाजिलका की तरफ जाने वाली गाड़ियां हैं, उन की समस्या हल हो सकती है। रिवाड़ी के लिये मैं माननीय मंत्री जी से विशेष तौर से दरख्वास्त करता हूं कि वह उस ओर ध्यान दें। मेरी अपनी कंस्टिट्यूएन्सी से इस का कोई ताल्लुक नहीं है, लेकिन जो आम तकलीफ है उस की तरफ मैं उन का ध्यान दिला रहा हूं और मैं आशा करता हूं कि वह इस के बारे में कुछ न कुछ करने की अवश्य कोशिश करेंगे।

अब मैं माल के डिब्बों के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। और किसी मामले में रिश्वतखोरी का बोलबाला हो या न हो लेकिन जहां तक माल के डिब्बों का सम्बन्ध है, व्यापारी लोग जब भी रेल बाबुओं के पास माल के डिब्बे रिजर्व कराने के लिये जाते हैं, तो अक्सर उन का काम बिना कुछ दिये हुए नहीं बनता है। यह चीज मैंने डिबिजनल हैडक्वार्टर्ज के ऊपर भी देखी है, वहां जो स्टेशन हैं, उन में भी देखा है। पैसा लेकर ही माल गाड़ी के डिब्बे दिये जाते हैं। मैं प्रार्थना करता हूं कि कम से कम छोटी लाइनों पर तो इस की व्यणस्था कर दी जाय कि बिना कुछ दिये हुए माल के डिब्बे व्यापारियों को मिल सकें ताकि अनाज इधर से उधर जा सके तथा अनाज लाने ले जाने की समस्या हल हो सके।

**श्री कश्मीरमण (गोबीचेट्टिट-पलयम) :** बैसे मैं मांगों का समर्थन करता हूं परन्तु मैं मंत्री महोदय का ध्यान उस रेलवे लाइन को बनाने की ओर आकृष्ट करवाना चाहता हूं जिसका प्राविधिक सर्वेक्षण लगभग २० से ३० वर्ष पहिले हो चुका था। वह लाइन चमाराजानगर-सत्यमंगलम् लाइन है। यह लाइन कई एक दृष्टिकोण से बड़ी महत्वपूर्ण है। यह मैसूर राज्य को मद्रास से मिलायेगी और सामान्यतः किसानों के लिए भी बहुत ही लाभदायक सिद्ध होगी। मंत्री महोदय ने कहा कि नई लाइनें केवल औद्योगिक क्षेत्रों में ही निर्माण की जायेंगी। यह अच्छी बात है, परन्तु मैं निवेदन करना चाहता हूं कि कृषि क्षेत्र की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए।

भीड़भाड़ के मामले में दूसरे दर्जे की हालत तो तीसरे दर्जे से भी खराब है। मेरे विचार में अधिक अच्छा यह है कि दूसरे दर्जे को बन्द किया जाय तथा इनके स्थान पर तीसरे दर्जे के डिब्बे लगाये जायें।

**श्री विश्वाम प्रसाद (लालगंज) :** रेल के भाड़े में बढ़ोतरी के सम्बन्ध में जो आपने तजवीज रखी है, उस पर कई कट मोशंज दी गई हैं। जहां तक भाड़े का सम्बन्ध है वह अवश्य बढ़ना चाहिये। जबकि देश तरक्की की तरफ जा रहा है तो भाड़े की दर बढ़नी ही चाहिये और यह जरूरी भी है। प्लानिंग वगैरह जो आप कर रहे हैं, उसके लिए भाड़ा बढ़ाना बहुत जरूरी है। लेकिन इसके साथ ही साथ आपको यह भी सोचना चाहिये कि अगर भाड़ा बढ़ाया जाता है तो उसका जनता के ऊपर क्या असर पड़ेगा। आप को चाहिये था कि आप देश की हालत को देखते, देश में लोगों की आर्थिक स्थिति को देखते और तब जा कर आप भाड़ा बढ़ाने की बात करते। आप देखें देश की गरीबी कितनी बढ़ती जा रही है। इसके बावजूद भी आप भाड़ा बढ़ाते जा रहे हैं। आज देश का आदमी बोझ से लदा हुआ है और आप उस पर और भी बोझ लादते चले जा रहे हैं। इस सब बोझ को वह कहां तक सहन कर सकता है। अगर देश को हालत भी सुधरती जाती और आप भाड़ा बढ़ाते जाते, तो कोई एतराज वाली बात

†मूल अंग्रेजी में

नहीं थी और उससे जनता को कोई तकलीफ न होती। आज इस देश की जनता कितनी गरीब होती जा रही है। इतना ही नहीं आप ने टिकट पर किराया बढ़ाने के साथ १६० कीलो मीटर पर १ रु० फ़ेद भी बढ़ा दिया है। वह बढ़े हुए भाड़े का बोझ भी उन्हीं लोगों पर पड़ने वाला है जो सामान को इस्तेमाल करने वाले हैं। इसी तरह से भाड़े की बढ़ोतरी का प्रभाव रोजगार पर भी पड़ेगा, एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट पर भी पड़ेगा। सन् १९४७ में गरीब और अमीर की आमदनी का फ़र्क १ और ११० के अनुपात से था, आज वह बढ़ कर १ और ३०० का हो गया है। क्या आप ने जो किराया थर्ड और फ़र्स्ट क्लास का बढ़ाया है १० परसेन्ट और १५ परसेन्ट, वह इसी हिसाब से बढ़ाया है। गरीब और अमीर का जो फ़र्क है क्या वही अनुपात आप ने बढ़े हुए किराये में रखा है? पिछले दिनों उपमंत्री जी विदेशी रेलों के बारे में बतला रहे थे, लेकिन क्या विदेशों की रेलवे में भी सिर्फ इसी तरह की अमेनिटीज दी जाती हैं जिस तरह से यहां दी जाती हैं थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स को? आप जिन से भाड़ा वसूल करते हैं उन के लिये आप ट्रेनें नहीं बढ़ाते हैं लेकिन भाड़ा बढ़ाते जाते हैं। आज तीसरे दर्जे के यात्रियों का हाल यह है कि वे पटरियों पर बैठ कर चलते हैं और छतों पर बैठ कर चलते हैं। मैं आप को एक किस्सा बतलाना चाहता हूं। बनारस में नार्दर्न रेलवे और नार्थ ईस्टर्न रेलवे की क्रॉसिंग है। ऊपर से छोटी लाइन जाती है और नीचे से बड़ी लाइन जाती है। कभी कभी छतों पर बैठे हुए यात्रियों के सर धड़ से अलग हो जाते हैं। आप किराया अवश्य बढ़ायें, लेकिन साथ साथ यात्रियों की तकलीफों का भी ख्याल रखें। बसेज में उतने ही टिकट इश्यू होते हैं जितने पैसेन्जर्स की सीट्स होती हैं। अगर कंडक्टर ज्यादा पैसेन्जर्स को बिठला ले तो उस का चालान हो सकता है। लेकिन रेलवे में थर्ड क्लास में चाहे जितने पैसेन्जर्स भर दिये जायें, उन के लिये कोई चेक नहीं है। आप देखते हैं कि हमारे देश में कभी कभी मेले भी होते हैं, ग्रहण होते हैं, शादियां होती हैं, गंगा स्नान होते हैं। लेकिन बाहर के देशों की तरह कभी यात्रियों को सुविधा पहुंचाने की बात नहीं सोची गई। इस अवसर पर क्या यह जरूरी नहीं है कि हम अपनी ट्रेनों की संख्या बढ़ा दें या ज्यादा स्पेशल ट्रेन्स चला दें। आज कल गर्मी के दिन हैं, आज कल हमारे ज्यादातर किसान बेकार होते हैं। शादी और विवाह भी होते हैं। लोग भूसे की तरह भर कर गाड़ियों में आते जाते हैं। इस लिये मेरी प्रार्थना है कि जैसा समय हो, स्नान या मेले का, उस समय ट्रेनों की संख्या बढ़ा दी जाय या स्पेशल ट्रेन्स चला दी जायें।

जिन सज्जनों ने कभी भी बनारस से गोरखपुर तक सफर किया है, उन्होंने देखा होगा कि थर्ड क्लास में इतनी भीड़ चलती है कि आदमी लोग पटरियों और छतों पर बैठ कर चलते हैं। अगर वह लाइन दोहरी, अर्थात् डबल, नहीं की जा सकती तो वहां पर एक या दो ट्रेनें इस तरह से बढ़ा दी जायें जिस से वहां के पैसेन्जर्स को काफी सहूलियत हो सके।

यहां पर बहुत सी बातें प्रतीक्षालयों के बारे में, ट्वायलेट्स के गन्दे होने के बारे में, सामान की सुरक्षा के बारे में, गाड़ियों में चोरियों के बारे में, कल और लूट के बारे में, पुलिस के ढीलेपन के बारे में, कही जा चुकी हैं। मैं उन को दोहराना नहीं चाहता, लेकिन एक बात जरूर कहूंगा। एक गाड़ी लखनऊ से दिल्ली के बीच चलती है। उस में थर्ड क्लास की स्लीपिंग कार होती है जिस में ऊपर नीचे तीन बर्थे होते हैं। अगर वे तीनों बर्थे गिरा दी जायें तो आदमी उन पर बैठ नहीं सकते हैं। आप ३ रु० ७० नये पैसे रिजर्वेशन फीस लेते हैं तो क्यों नहीं उन में तीन बर्थों के बजाय दो बर्थे कर देते हैं। यदि ऐसा हो जाये तो पैसेन्जर्स को काफी आराम मिल सकेगा।

यहां पर रिटर्न टिकेट्स की बातें कही गईं, करप्शन की बातें भी कही जा चुकी हैं। एक चीज मुझे कहनी है जो कि टिकेट्स के बारे में है। आप ने ४३ पैसे, ४७ पैसे आदि के टिकट रखे हैं। इस तरह के दाम रखने से जो किसान लोग टिकट खरीदने आते हैं उन को बहुत तकलीफ होती है।

[श्री विश्राम प्रसाद]

अगर वह ४५ या ५० पैसे देते हैं तो बुकिंग क्लर्क कहता है कि उस के पास २ नये पैसे खुले हुए नहीं हैं। अगर टिकट खरीदने वाला उस को ३ नये पैसे दे तो वह पांच नये पैसे वापस दे सकता है। चूँकि गाड़ी पकड़ने की उसे जल्दी होती है इसलिये वे पैसे छोड़ कर चला जाता है। इस तरह से एक एक टिकट पर २ या ३ पैसे कर के बहुत से पैसे बुकिंग क्लर्क को मिल जाते हैं। मेरी प्रार्थना है कि टिकट का दाम जो हो वह ५, १०, १५, २० या २५ का ही कोई मल्टिपल रखा जाय ताकि इस तरह की बातें जो आज होती हैं वे न हो सकें।

टाइम टेबल के बारे में मुझे यह कहना है कि जौनपुर और औड़िहार नार्थ ईस्टर्न रेलवे के स्टेशन हैं। ७० डाउन २०.०० बजे चलती है और औड़िहार २१.४५ पर पहुंचती है। अगर किसी पैसेन्जर को वाराणसी जाना होता है तो उस को ६७ अप २.३४ पर मिलती है यानी उस को कम से कम पांच घंटे उस छोटे से स्टेशन पर गुजारने पड़ते हैं यह हिस्ट्री की चीज है कि जब से जौनपुर-औड़िहार लाइन बनी है वह लूप लाइन थी और एक गाड़ी जौनपुर से औड़िहार आया जाया करती थी। लेकिन पिछले दिनों वह रिडाइरेक्ट कर दी गई छपरा को, और अभी वह गाड़ी रिडाइरेक्ट कर दी गई भटनी को। भटनी से जो गाड़ी आती है, औड़िहार में उस के ६० या ६५ फी सदी आदमी दूसरी गाड़ी पकड़ते हैं। इस तरह से जल्दी में गाड़ी पकड़ना होता है और उन का काफी सामान छूट जाता है। जो गाड़ी हमेशा भटनी से बनारस आया जाया करती थी, उस में पता नहीं किस सज्जन का हाथ था जिन्होंने उस गाड़ी को जौनपुर रिडाइरेक्ट कर दिया, जब कि उस गाड़ी में जौनपुर से जाने वाले पैसेन्जर कतई नहीं होते हैं। मेरी यह प्रार्थना है कि जौनपुर-औड़िहार के बीच जो गाड़ी चला करती थी उस को फिर उधर से रिडाइरेक्ट करते हुए उसी स्थान से चलाया जाय यानी बनारस से भटनी को।

सिलीगुड़ी जंक्शन जो नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर है और अलीपुर दुआर स्टेशनों पर १८-६-६१ से पहले बैड वेदर अलाउंस मिला करता था। लेकिन १८-६-६१ के बाद जो आदमी ट्रान्स्फर हो कर वहां जाता है उस को वह अलाउंस नहीं दिया जाता है। अगर कोई अफसर किसी से नाराज हो तो वह उस को एक महीने के लिये और जगह ट्रांस्फर कर के फिर वहीं पर बुला लेता है और उस का बैड वेदर अलाउंस बन्द कर देता है। यह दो तरह की पालिसी ठीक नहीं है। आप या तो सब को यह अलाउंस दीजिये या किसी को भी न दीजिये। अगर बैड वेदर अलाउंस वहां पर दिया जाता है तो चाहे जो आदमी वहां जाये, सब को वह मिलना चाहिये।

इसी प्रकार बनारस और मडुआडीह में सिटी अलाउंस दिया जाता है। जब बनारस सी से बी क्लास डिक्लेअर हो गया है तो बी क्लास का अलाउंस वहां सब आदमियों को मिलना चाहिये।

जोनल यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटी जो है उस में मेरी प्रार्थना है कि हर पार्टी के लोग लिये जाने चाहिये। यह नहीं होना चाहिये कि एक ही पोलिटिकल पार्टी के मेम्बर ले लिये जायें।

एक ट्रेन जय नगर से कुनौली एन एफ रेलवे पर है। भारत और नेपाल की सीमा पर वह है। उस में २०, २० मील पर स्टेशन हैं। निर्मली से कुनौली तक भी रेलवे लाइन बनाई जाय। इस से भारत और नेपाल के व्यापार में वृद्धि होगी।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री अ० त्रि० शर्मा (छतरपुर): मैं अपने क्षेत्र की रेलवे सम्बन्धी शिकायत ही प्रस्तुत करूंगा। प्रथम बात यह है कि बर्हामपुर तथा कटक के बीच बहुत सी गाड़ियां रात्रि के पिछले भाग में चलाई

जाती हैं जिससे यात्रियों को बहुत अधिक असुविधा होती है। और कठिनाई यह है कि बे देर से चलती हैं और प्रायः उनमें प्रकाश नहीं होता। यह अनुभव लगभग उन सभी लोगों का है जिन्होंने इस गाड़ी से यात्रा की है। पुरी एक महत्वपूर्ण धार्मिक स्थान है, परन्तु इस स्थान पर केवल एक गाड़ी को छोड़ कर बाकी सब गाड़ियां देर से चलती हैं यात्रियों को बहुत ही कठिनाई होती है। रात को एक बजे पहुंचने पर उन्हें रोटी पानी कुछ भी नहीं मिल पाता। मेरा निवेदन है कि इन सब सम्बद्ध मामलों की पूरी पूरी जांच की जाय।

इसके अतिरिक्त मैं इस ओर भी ध्यान आकृष्ट करवाना चाहता हूं कि उड़ीसा में परलाकी मेदी तथा मयूरभंज के बीच "लाइट रेलवे" पर चलने वाली गाड़ियों के साथ जी इंजन लगाये गये हैं वे बहुत पुराने हैं तथा विश्वास योग्य नहीं कहे जा सकते। इसी के कारण दुर्घटनायें होती रहती हैं। मैं अनुरोध करूंगा कि उन्हें बदल दिया जाय। इससे यह भी लाभ होगा कि यह लाइन जो घाटे की है वह लाभ की लाइन में बदल जायेगी। व्यापारियों की भी बहुत सी कठिनाइयां दूर हो जायेंगी और इस क्षेत्र में व्यापार बढ़ जायेगा। व्यापारियों को लकड़ी के "फर्शी" डिब्बे दिये जाने चाहियें। यह पान के निर्यात केन्द्र हैं। यह इसलिये कि स्टील के फर्श वाले डिब्बे इस वस्तु के निर्यात के उपयुक्त नहीं हैं।

इसके अतिरिक्त बहुत से लैवल क्रॉसिंग हैं जहां भूमिगत तथा ऊपरी पुलों के बनाने की आवश्यकता है। गाड़ियों में चोरी इत्यादि भी बहुत होती है। अब इस क्षेत्र के लोग गाड़ियों में यात्रा करने से घबराते हैं। व्यापारी लोग गाड़ियों में बहुत बुरी तरह से सामान इत्यादि भर लेते हैं जिससे आम यात्रियों को यात्रा की बहुत बड़ी कठिनाई होती है। अधिकारीवर्ग प्रायः व्यापारियों का ही साथ देते हैं। ये कुछ कठिनाइयां और असुविधायें हैं जिनकी ओर रेलवे प्रशासन का ध्यान जाना चाहिये।

**श्री गौरी शंकर (फतेहपुर) :** सभापति जी, रेलवे के विषय में कई दिनों से बराबर बर्चा हो रहा है और थर्ड क्लास के किरायों की बढ़ती के बारे में और तकलीफों के बारे में भी कहा गया है।

जहां तक कि किराया बढ़ाने का सवाल है, इसमें कोई शुबहा नहीं कि किराया तो बढ़ाया जा सकता है मगर सवाल यह पैदा होता है कि किराया बढ़ाने के लिए आपको अपना खुद केस बनाना चाहिए। क्या कारण है कि आप थर्ड क्लास के मुसाफिरों को कोई भी सुविधा नहीं देते। जैसी दशा उनकी पहले थी उसी प्रकार की दशा आज भी है। ती आपके पास कोई कारण किराया बढ़ाने का नहीं है। अगर बहाल मौजूदा देखा जाए तो थर्ड क्लास में चलने वालों को जो तकलीफें पहले थीं उनसे और ज्यादा तकलीफें बढ़ गयी हैं।

जहां तक बैठने का सवाल है बैठने के लिए जगह उनको नहीं मिलती, उनको प्यास लगने पर पीने के लिए पानी नहीं मिलता। इसका क्या कारण है? मैं तो आपके द्वारा इस ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

आजकल रोडवेज की बसें चलने लगी हैं और वे काफी यात्रियों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती हैं। यदि रोडवेज न होती और वह पैसिंजर्स को इस प्रकार की सुविधा न देती तो मेरी संमझ में नहीं आता कि उनकी रेलवे में क्या दशा होती। शायद उनकी हालत बहुत खराब ही जाती। इसलिये मेरा कहना है कि अगर आप किराया बढ़ाते हैं तो किराया बढ़ाने के लिए आपको अपना केस मेंक आउट करना चाहिए, आप उनको उसी अनुपात से सुविधाएं दें तो फिर आपका किराया बढ़ाना जायज ही सकता है।

[श्री गौरी शंकर]

इसके अतिरिक्त एक चीज मुझे और निवेदन करनी है। आप को कुछ सीमा निर्धारित अवश्य करनी है ताकि उस निर्धारित सीमा के आगे कभी किराया बढ़ोत्तरी का प्रश्न न उठे। अक्सर यह होता है कि बीच बीच में आप मेले के नाम पर पिलग्रिमेज के नाम पर ज्यादा जो किराया लेते रहते हैं वह एन्क्रीज में शुमार नहीं होता है।

इसके बाद मुझे एक और विशेष चीज के ऊपर आप के द्वारा मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना है और वह रलों में सुरक्षा की समस्या है। इधर पिछले कई वर्षों से यह देखा गया है कि रेलवेज में एक्सीडेंट्स बहुत ज्यादा तादाद में हो लगे हैं। इसके अतिरिक्त यात्री चाहे वह थर्ड, सेकंड या फर्स्ट क्लास का हो अपने मकान से जब बच्चों आदि को लेकर रेल की यात्रा करता है तो उसको सदैव रास्ते में अपनी जान और माल का खतरा बना रहता है और सुरक्षा की दृष्टि से चिंतित रहता है कि पता नहीं कब क्या हो जाय। इस तरह की कई घटनायें घटी हैं जिसमें फर्स्ट क्लास के पैसेंजर को जान से मार दिया गया और उसका सामान लूट लिया। कभी कभी तो ऐसे इंसीडेंट्स भी हुये हैं जिनमें सेकंड क्लास या फर्स्ट क्लास के पैसेंजर को ट्रेन से बाहर घसीट कर फेंक दिया और उन का सामान लूट लिया गया। इस तरह की चीजें रोज-बरोज बढ़ रही हैं। मैं उत्तर प्रदेश की ही घटना आपको बतलाऊं कि आगरा जिला परिषद् के अध्यक्ष पालीवाल जी के साथ रेल के सफर में दुर्घटना हुई और उसमें उनकी मृत्यु हो गई। रेल के सफर में असुरक्षा होने का क्या कारण है। मेरी समझ में इसका एक ही मूल कारण है और वह यह कि रेलवेज ने सुरक्षा के लिये जो फोर्स रखी हैं, इस डिफेंस फोर्स के कर्मचारियों को यह अधिकार नहीं है कि वे स्वयं मुकद्दमा चला सकें, स्वयं प्रॉसीक्यूशन जांच कर सकें और स्वयं ही इन-वैस्टिगेशन कर सकें। मैंने यह देखा है और यह मेरा अनुभव है कि जब कभी इस प्रकार की पावर्स कर्मचारियों को दी जाती हैं जो कि नामुकम्मिल पावर्स हैं तो फिर रैगुलर पुलिस फोर्स में और उनके दरमियान में एक स्टैप मदरली ट्रीटमेंट हो जाता है। पुलिस का मुझे यह अनुभव है कि जब उनको सीधे सीधे अख्तियार किसी मुकदमें में नहीं मिलते हैं और दूसरे महकमे के कर्मचारियों द्वारा जो मामलात उन तक पहुंचाये जाते हैं उनमें वह बिल्कुल दिलचस्पी नहीं लेते हैं। मेरा विश्वास है कि वाच एंड वार्ड डिपार्टमेंट जो पहिले होता था तब सुरक्षा कुछ बेहतर थी। अगर मौजूदा सैट अप जो सुरक्षा का है उनको यह पावर दे दी जाय कि वह स्वयं केसेज को इनवैस्टिगेट करें, स्वयं केसेज को जांच करें तो मैं समझता हूं कि यह सुरक्षा की समस्या सुधर सकती है। यह व्यवस्था मौजूद न रहने से होता यह है कि किन्ही दुर्घटनाओं में कभी तो पुलिस चार्जशीट नहीं लगा पाती है तो कभी किसी केस में कन्-क्वैशन नहीं हो पाता है। इसलिये मैं सुझाव दूंगा कि सुरक्षा के जो कर्मचारी हैं उनको रेलवे विभाग के द्वारा स्वयं इनवैस्टिगेट करने, और मुकद्दमा चलाने की पावर मिलनी चाहिये ताकि पुलिस की मुहताजगी न रहे।

जहां तक कैटरिंग का सम्बन्ध है सदन में इस बारे में बहुत कुछ कहा गया है। यह बड़े हर्ष की बात है कि कैटरिंग का काम जो कि पहले प्राइवेट ठेकेदारों के हाथ में था उसको रेलवेज ने अपने हाथ में ले लिया है। मगर कई एक सवाल इसमें सामने आ रहे हैं। यह अनुभव हुआ है कि जहां पर रेलवे ने कैटरिंग को अपने हाथ में ले लिया है उन स्टेशनों पर भोजन भी ठीक नहीं मिलता है और उसके दाम भी ज्यादा बढ़े हुये होते हैं। कारण यह है कि रेलवे के सुपरिन्टेण्डेंट या कैशियर जो इस चीज को देखते हैं उनको इसका अनुभव नहीं रहता है और इस में रेलवे विभाग की आमदनी में भी काफी कमी हो जाती है। लेकिन मैं हरगिज यह नहीं चाहूंगा कि जो पहले बल्लभदास वगैरह कंट्रैक्टर्स थे उनको रिवाइव कर दिया जाये। इसके लिये मैं आपके द्वारा मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि कैटरिंग की व्यवस्था अलग से पैसा खर्च करके रेलवे कर्मचारियों से करने के बजाये यदि इसके

लिये कोई कर्मचारियों की एक सीसाइटी बना दी जाये, कंजूमर्स स्टोर्स बनाये जायें जो कि इन चीजों को देखें तो ज्यादा सुविधा होगी ।

अन्त में मुझे अपने जिले फतेहपुर के बारे में विशेष तौर पर दो, तीन बातें कहनी हैं । फतेहपुर जिला जिसके कि एक तरफ कानपुर और दूसरी तरफ इलाहाबाद है उत्तर प्रदेश का एक बहुत ही पिछड़ा हुआ जिला है । वहां पर एक विशेष चीज यह है कि उस के एक तरफ तो गंगा जी की सरहद है और दूसरी तरफ जमुना जी की सरहद है और बीच में यह जिला स्थित है । बहुत जबदस्त समस्या इस बात की है, कि पांच जिले उत्तर प्रदेश के जो कि फतेहपुर से मिले हुये हैं अर्थात्, बांदा, हमीरपुर, रायबरेली, उन्नाव और फतेहपुर, उन में आपस में यातायात नहीं हो पाता है । इसका कारण गंगा

13.45 hrs.

[श्री शामनाथ पीठासीन हुए]

और जमुना के ऊपर पुल की व्यवस्था न होना है । मैं आपके द्वारा मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि गंगा और जमुना के ऊपर यदि एक पुल बन जाय तो उत्तर प्रदेश के इन पांच पिछड़े हुये जिलों में काफी तरक्की हो सकती है ।

इसका एक कारण यह भी है कि इन जिलों में बुंदेलखंड का जो जिला है उसमें उत्पादन बहुत होता है । बांदा जिले में विशेष तौर से गल्ले की उपज ज्यादा होती है मगर यातायात की ठीक व्यवस्था न होने के कारण किसानों को उनके उत्पादित माल का ठीक मूल्य नहीं मिल पाता है । अब जबकि हमारी सरकार दृष्टिकोण को लेकर काम कर रही है कि जनता को फायदा हो और पैसा उसको अधिक मिले तो मैं आपके द्वारा मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करूंगा कि यह केवल एक जिले फतेहपुर की ही बात नहीं है बल्कि पुल के बनने से पांचों पिछड़े हुये जिलों की उन्नति हो सकती है । रेलवे का एक पुल बांदा से फतेहपुर आने के लिये और उधर रायबरेली जाने के लिये गंगा जमुना पर बनाने में काफी पैसा खर्च आयेगा लेकिन इससे पांचों जिलों को फायदा होगा ।

एक छोटी सी चीज जिसको कि लेकर फतेहपुर निवासियों की दिक्कत होती है उसकी ओर भी मैं हाउस का ध्यान दिलाना चाहूंगा । फतेहपुर रेलवे स्टेशन पर दो रेलवे क्रासिंग हैं । एक पश्चिम की तरफ है और दूसरी पूर्व की तरफ है । रेलवे क्रासिंग के एक तरफ कचहरी है, पुलिस आफिस है और दूसरी तरफ डिस्ट्रिक्ट कोऑपरेटिव बैंक है और दीवानी है और नतीजा यह होता है कि आने जाने में लोगों को काफी बड़ी असुविधा का सामना करना पड़ता है । मैं आपके द्वारा मंत्री जी को बतलाना चाहता हूं कि लोगों को इस पार से उस पार जाने में एक, एक घंटा समय नष्ट करना पड़ता है । वहां पर बाजार है और मंडी है । वहां पर अगर आने जाने के लिये ग्रंडरग्राउंड ब्रिज की व्यवस्था हो जाये तो यह दिक्कत दूर हो सकती है ।

थर्ड क्लास की एमैनिटीज का जहां तक सवाल है मुझे आपसे यह निवेदन करना है कि बहुत सी ऐसी छोटी छोटी चीजें हैं जिनकी कि ओर यदि थोड़ा सा ध्यान दिया जाये तो बगैर ज्यादा पैसा खर्च करे तीसरे दर्जे के मुसाफिरो की मौजूदा दिक्कतों को दूर किया जा सकता है ।

जहां तक पानी की व्यवस्था का सवाल है मैं यह चाहता हूं कि यह थर्ड क्लास, सेकेंड क्लास और फर्स्ट क्लास की बोगियां एक तरतीब से रखी जायें । एक सज्जन ने यह भी निवेदन किया था कि अक्सर यह होता है कि जब कोई बड़े मंत्री वगैरह आते हैं तो अभी यह पता नहीं चलता है कि उनकी बोगी किस जगह पर होगी । इसलिये अगर थर्ड क्लास, सेकेंड क्लास और फर्स्ट क्लास की बोगीज तरतीब से लगाई जायें तो फिर पानी की उचित व्यवस्था करना ज्यादा मुश्किल न होगा । थर्ड क्लास की बोगीज जो एक जगह पर हैं उनके बीच में एक पानी की टंकी वगैरह बना कर अर्थात् एक रेफ्री-जेटर टाइप चीज बना कर वहां रख दी जाये तो लोगों को पानी की सुविधा हो जायेगी ।

## [श्री गौरी शंकर]

जहां तक सुरक्षा का सवाल है, यह सम्भव हो सकता है कि ट्रेन्ज पर जो सुरक्षा-कर्मचारी हैं, उनके आने-जाने के लिये थर्ड क्लास बोगीज में एक कारीडर कायम कर दिया जाये। अगर दो व्यक्ति भी वहां पर गार्ड के लिए रहें और रेगुलर पेट्रोलिंग करते रहें, तो इस तरह की दुर्घटनायें दूर हो सकती हैं, जो कि आये दिन यात्रियों की जानो-माल को खतरा पहुंचाती हैं। मैं समझता हूं कि इस प्रकार एक कामन पैसेज बना कर सुरक्षा की व्यवस्था की जा सकती है।

रेलवेज की ज्यादातर आमदनी थर्ड क्लास के पैसेजर्स से होती है। और उनसे होने वाली आमदनी ही रेलवेज की आमदनी की बैकबोन है। इसलिए यह आवश्यक है कि उनकी सुविधाओं की तरफ विशेष रूप से ध्यान दिया जाये। मैं विश्वास करता हूं कि मैंने अपने जिले की जो कठिनाइयां इस सदन में रखी हैं, माननीय मंत्री जी उन पर ध्यान देंगे।

अन्त में एक छोटी सी बात की तरफ मैं इशारा करना चाहता हूं। जो डीलक्स ट्रेन दिल्ली से कलकत्ता जाती है, वह फतेहपुर के स्टेशन पर नहीं रुकती है, जब कि फतेहपुर डिस्ट्रिक्ट का हैड-क्वार्टर है। मुझे यह भी मालूम है कि पानी लेने के लिए वह गाड़ी वहां पर रुकती है, लेकिन सवारियों के लिए टिकटों को बुकिंग नहीं होता है। मैं समझता हूं कि अगर वह पानी के लिए फतेहपुर स्टेशन पर रुकती है, तो फिर सवारियों के लिए भी रुक सकती है। यह एक बड़ी साधारण सी बात है, जो कि बड़ी आसानी से की जा सकती है।

**श्री नवल प्रभाकर (दिल्ली-करोलबाग) :** सभापति महोदय, हर बार की तरह इस बार भी मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि दिल्ली में रिंग रेलवे का मामला बहुत दिनों से चल रहा है और वह पूरा नहीं हो पा रहा है। आप जानते हैं कि जैसे जैसे दिल्ली की आबादी बढ़ती जा रही है, वैसे वैसे यातायात का दबाव भी बढ़ता जा रहा है और उसका एक मात्र हल यही है कि रिंग रेलवे को जल्दी से जल्दी बनाया जाये और चलाया जाये। मेरा यह निवेदन है कि माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान दें और इस सम्बन्ध में प्रगति करने का आदेश दें।

जहां तक ओवर-ब्रिज की आवश्यकता का प्रश्न है, मैं बताना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में कई रेलवे-क्रॉसिंग आते हैं, लेकिन मैं उनमें से दो के बारे में खास तौर पर कहना चाहता हूं।

एक रेलवे क्रॉसिंग पटेल रोड का है। जहां पटेल रोड नजफगढ़ रोड से भिड़ती है, उस पर पटेल नगर रेलवे स्टेशन के पास जो रेलवे-क्रॉसिंग है, उस पर यातायात इतना ज्यादा रहता है कि मेरे खयाल में एक दिन में पन्द्रह दफा तो वह जरूर बन्द होता है, जिसके कारण बहुत बड़ी संख्या में आने-जाने वाली बसियां, कारों, ट्रकों और तांगों आदि का यातायात रुक जाता है। कई बार तो यह देखा गया है कि अभी थोड़ा सा यातायात निकलता है कि बीच में ही फाटक फिर बन्द कर दिया जाता है। मेरा निवेदन है कि यह ओवर-ब्रिज तुरन्त बनना चाहिए। तृतीय पंच वर्षीय योजना में इसको ले लिया गया है और मैं चाहता हूं कि उसको प्राथमिकता, प्रायर्टी, दी जाना चाहिये।

दूसरा रेलवे क्रॉसिंग न्यू रोहतक रोड वाला है। वहां पर दो रेलवे क्रॉसिंग एक साथ बने हुए हैं और उसको डबल फाटक का नाम दिया गया है। वहां पर यह हालत है कि कई बार जब मैं उधर से गुजरता हूं, तो आध-आध, पौन पौन घंटा ठहरना पड़ता है। एक विचित्र बात यह है कि वहीं पर शॉटिंग होता रहता है, जिसकी वजह से बड़ी कठिनाई होती है। माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि इस विषय में मेरे निर्वाचन-क्षेत्र के लोगों, दिल्ली के लोगों और खास तौर से पंजाब के लोगों की ओर से आवेदन-पत्र दिये गए हैं। माननीय मंत्री जी पंजाब से आते हैं। पंजाब का

यातायात भी उधर से गुजरता है । बहुत सी बसें, जो पंजाब से दिल्ली आती हैं, और दिल्ली से पंजाब जाती हैं, वहीं पर खड़ी हो जाती हैं और उनको बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है ।

मैं पुनः माननीय मंत्री जी से नम्र निवेदन करना चाहता हूँ कि इन दोनों स्थानों पर ओवर-ब्रिज शीघ्र बनाने की कृपा की जाये ।

मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में नांगलोई और घेवरा स्टेशन के बीच में रानीखेड़ा नाम का एक गांव है । वहां के लोगों ने—प्रौर मैंने भी— कई रिप्रेजेंटेशन दिये हैं कि वहां पर एक प्लैग-स्टेशन बनाया जाना चाहिए । पिछले माननीय मंत्री जी, श्री जगजीवन राम, ने उनके उत्तर में एक पत्र में लिखा था कि वहां पर एक प्लैग-स्टेशन बनेगा । उस चिट्ठी को बहुत दिन हो गए हैं । जब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में गया था, तो मैंने देखा कि उस काम में कोई प्रगति नहीं हुई है । मेरा निवेदन है कि वहां पर शीघ्र ही प्लैग-स्टेशन बनाया जाना चाहिए ।

सराय इहेना दिल्ली के बाद मीटर-गेज पर पड़ने वाला दूसरा स्टेशन है । मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी कभी वहां जायें और उसको देखें । जितनी गाड़ियां वहां आती जाती हैं और जितने लोग वहां पर उतरते हैं चढ़ते हैं, उन सब को वह देखें और रेलवे स्टेशन की व्यवस्था को भी देखें, तो वह दंग रह जायेंगे । मैं समझता हूँ कि वहां का फ्रस्ट क्लास का वेटिंग रूम थर्ड क्लास से भी बुरा है । मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वहां की व्यवस्था में सुधार किया जाये और जो सवारियां वहां पर उतरती चढ़ती हैं, उनको सब तरह की सुविधायें देने का प्रयत्न किया जाये ।

मैं अभी परसों जयपुर गया था । १३-अप पैसेंजर ट्रेन दिल्ली से जयपुर के लिए आठ बजे चलती है और ७-४५ पर जयपुर पहुंचती है, लेकिन आपको यह जान कर आश्चर्य होगा कि वह गाड़ी डेढ़ बजे जयपुर पहुंची । इस थोड़े से फासले में—१५० मील के फासले में—साढ़े पांच, छः घंटे लेट हो जाना बड़ी विचित्र बात है ।

मैंने देखा है कि रेल-गाड़ियों में जो भोजन होता है, वह बहुत ही खराब होता है । उसको देख कर कई बार तो यह विचार आता है कि अगर आर्डर न दिया होता, तो अच्छा होता । माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि वह कभी आकर उस भोजन को देखें—लेकिन उनके नाम पर उस भोजन में सुधार हो जायगा । जब हम लोग जाते हैं, तो वहां पर ऐसी चपातियां मिलती हैं कि देखने से ही इच्छा भर जाती है और पेट भर जाता है ।

**श्री हेम राज (कांगड़ा) :** क्या बहुत अच्छी होती हैं ?

**श्री नवल प्रभाकर :** वे खाई नहीं जाती हैं । उनको देखने से ही पेट भर जाता है । चपातियां वैसी होनी चाहिए, जैसी कि आम तौर से बाजार में मिलती हैं, लेकिन वे बहुत ही घटिया किस्म की होती हैं । वे कच्चा होती हैं और सूखा आटा उनमें लगा होता है । मैं समझता हूँ कि भोजन के विषय में कुछ सुधार होना आवश्यक है ।

मैं उम्मीद करता हूँ कि जो बातें मैंने आपकी सेवा में निवेदन की हैं, माननीय मंत्री उनकी ओर ध्यान देंगे और उनके विषय में आवश्यक कार्यवाही करने का प्रयत्न करेंगे । मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और जो मांगें रखी गई हैं, उनका समर्थन करता हूँ ।

रेलवे मंत्रालय की मांगों के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
२	२६२	श्री राम सेवक यादव	गैर सरकारी समवायों को खुली भूमि देने की आवश्यकता	१ रुपया
२	२६३	श्री बड़े	अनुसूचित आदिम क्षेत्र तथा नेमाड आदिम जाति क्षेत्र के सर्वेक्षण की आवश्यकता	१०० रुपये
२	२६४	श्री उ० मू० त्रिवेदी	कलोल-मेहसाना लाइन को दोहरी करने की आवश्यकता	१०० रुपये
२	२६५	श्री उ० मू० त्रिवेदी	दीवा-अराण-पनवेल इंजीनियरिंग तथा यातायात पर व्यय	१०० रुपये
२	२६६	श्री उ० मू० त्रिवेदी	गुना-शाहजापुर-मकसी और शिवपुरी-ग्वालियर लाइन्ज के सर्वेक्षण में देरी	१०० रुपये
२	२६७	श्री उ० मू० त्रिवेदी	टुंडला-गाजियाबाद भाग के लिए अन्तिम स्थान का सर्वेक्षण	१०० रुपये
२	२६८	श्री उ० मू० त्रिवेदी	गोदड़ा रतलाम भाग को दोहरा करने पर अपव्यय	१०० रुपये
१	२६९	श्री उ० मू० त्रिवेदी	गोदड़ा-ब्रनोसा, प्रतापगढ़-नीमुच बड़ी लाइन के सर्वेक्षण की आवश्यकता	१०० रुपये
२	२७०	श्री उ० मू० त्रिवेदी	बड़ी सदरी को नीमुच वामा छोटी सदरी छोटी पश्चिमी रेलवे से मिलाने के लिये सर्वेक्षण की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२७४	श्री बड़े	केन्द्रीय उत्तरी, दक्षिण पूर्वी और पश्चिमी रेलवे के कर्मचारियों को शिकार बनाना	१०० रुपये
४	२७५	श्री अ० क० गोपालन	पंटालिगी, परपांगडी पेरवानूर नोलेम्बर जैसे महत्वपूर्ण टेशनों पर मेल गाड़ियों को रोकने की आवश्यकता	१०० रुपये

१	२	३	४	५
४	२७६	श्री अ० के गोपालन	पछली परिवहन को चालू करने के लिए सुविधायें देने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२७७	श्री अ० क० गोपालन	कासरगोड से तेलीचेरी तक प्रातः एक रेलगाड़ी चलने की आवश्यकता जो ६-३० बजे तेलीचेरी पहुंच कर विद्यार्थियों की आवश्यकता को पूरा करे	१०० रुपये
४	२७८	श्री अ० क० गोपालन	केरल से टिम्बर, टाइयले इत्यादि लाने के लिये गाड़ियों की कमी	१०० रुपये
४	२७९	श्री अ० क० गोपालन	आज की जरूरतों के अनुसार तेलीचेरी, कैनौर और क्विलिन पर यात्री सुविधाओं में सुधार की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२८०	श्री अ० क० गोपालन	अरनैकूलम नगर से काफी मात्रा से अंडे लादने के लिए समुचित समय देने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२८१	श्री अ० क० गोपालन	अरनैकूलम नगर स्टेशन पर समुचित जल सम्भरण की व्यवस्था करने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२८२	श्री अ० क० गोपालन	अरनैकूलम रेलवे स्टेशन पर बड़ी लाइन के प्लेटफार्म पर छत तथा छोटी लाइनों पर सीमेंट के छज्जों की व्यवस्था करने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२८३	श्री अ० क० गोपालन	एरणाकुलम जंक्शन पर जल-पानगृह के लिये पर्याप्त स्थान की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२८४	श्री अ० क० गोपालन	एरणाकुलम से त्रिवेन्द्रम होती हुई बंगलौर तक एक एक्सप्रेस ट्रेन की आवश्यकता	१०० रुपये

१	२	३	४	५
४	२८५	श्री अ० क० गोपालन	शोरानूर और कोचीन हारबर टर्मिनस के बीच डीज़ल गाड़ी चलाने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२८६	श्री अ० क० गोपालन	शोरानूर के बाद के स्टेशनों के यात्री प्लेटफार्मों से शीघ्र ही माल हटाने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२८७	श्री उमानाथ	नियम १४६ के अंतर्गत रेलवे कर्मचारियों को शिकार बनाया जाना रोकने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	२८८	श्री उमानाथ	सीजन टिकटों के किरायों की एकरूपता के मामले में उत्तर रेलवे द्वारा उपेक्षा	१०० रुपये
४	२८९	श्री उमानाथ	दिल्ली की उपनगरीय रेलों में स्थानाभाव	१०० रुपये
४	२९४	श्री नम्बियार	दक्षिण रेलवे में चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के अंधाधुंध तबादिले	१०० रुपये
४	२९८	श्री नम्बियार	तृतीय और द्वितीय श्रेणी के पदों पर तदर्थ पदोन्नतियां रोकने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	३०५	श्री नम्बियार	उचिप्पुली और भण्डफम् कैम्प (दक्षिण रेलवे) में काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों को वहां काम करने वाले अन्य केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के समान भत्ता देने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	४५०	श्री नम्बियार	मद्रास को 'ए' श्रेणी का क्षेत्र घोषित करने की आवश्यकता	१०० रुपये
५	३०७	श्री अ० क० गोपालन	केरल के पयस्वती पुल पर फुटपाथ की आवश्यकता	१०० रुपये

१	२	३	४	५
५	३०८	श्री अ० क० गोपालन	चलाकुडी रेलवे स्टेशन के नवनिर्मित प्लेटफार्म पर छत डालने की अविलम्बनीय आवश्यकता	१०० रुपये
५	३०९	श्री अ० क० गोपालन	यात्रियों की सुविधा के लिये एरणाकुलम नगर स्टेशन के विस्तार की आवश्यकता	१०० रुपये
५	३१०	श्री अ० क० गोपालन	एरणाकुलम नगर स्टेशन पर ऊंची श्रेणी और तृतीय श्रेणी की महिला यात्रियों के लिये अलग से महिला प्रतीक्षालय की आवश्यकता	१०० रुपये
५	३११	श्री अ० क० गोपालन	करुकुट्टी रेलवे स्टेशन पर पैदल यात्रियों के लिये एक पुल और एक महिला प्रतीक्षालय बनाने की आवश्यकता	१०० रुपये
५	३१२	श्री उमानाथ	दक्षिण रेलवे की गोल्डन राक रेलवे कालोनी में इमारतों की मरम्मत की अविलम्बनीय आवश्यकता	१०० रुपये
५	३१३	श्री उमानाथ	दक्षिण रेलवे की गोल्डन राक कालोनी में सड़कों की मरम्मत की अविलम्बनीय आवश्यकता	१०० रुपये
५	३२०	श्री उ० मू० त्रिवेदी	मरम्मत के खर्च और संधारण में असाधारण वृद्धि	१०० रुपये
५	३२१	श्री उ० मू० त्रिवेदी	सिगनलों के परिवर्तन पर अनावश्यक व्यय	१०० रुपये
५	३२२	श्री उ० मू० त्रिवेदी	अजमेर और खण्डवा के बीच रेल मार्ग की उपेक्षा	१०० रुपये
५	३२६	श्री ह० प० चटर्जी	पूर्व रेलवे के कृष्ण नगर स्टेशन पर घड़ी ठीक रखने में असफलता	१०० रुपये
५	३२७	श्री बेरवा	ठेके पर देने की असन्तोषजनक व्यवस्था	१०० रुपये

१	२	३	४	५
५	३२६	श्री नम्बियार	दक्षिण रेलवे के मण्डपम् स्टेशन के मेरीन वर्कशाप के पूर्ण उपयोग की आवश्यकता	१०० रुपये
६	३३२	श्री उमानाथ	रेलवे कर्मचारियों के लिये मकान बनाने की आवश्यकता	१०० रुपये
६	३३३	श्री उमानाथ	दक्षिण रेलवे के सभी डिब्बानों में चालू लाइनों पर काम करने वाले कर्मचारियों को वेतन की बकाया राशि की गैर-अदायगी	१०० रुपये
६	३३४	श्री नम्बियार	सभी रेलवे कर्मचारियों के लिये आठ घंटे के काम का दिन लागू करने की आवश्यकता	१०० रुपये
६	३३७	श्री विश्राम प्रसाद	वाराणसी को 'बी' श्रेणी का नगर बनाने के फलस्वरूप रेलवे कर्मचारियों को अधिक नगर-भत्ता	१०० रुपये
६	३३८	श्री विश्राम प्रसाद	तबादिले पर आये कर्मचारियों का विशेष वेतन और भत्ता बन्द करने का प्रस्ताव	१०० रुपये
१०	३४८	श्री उमानाथ	रेलवे क्वार्टर्स न लेने वाले कर्मचारियों को मकान भत्ता देने की आवश्यकता	१०० रुपये
१०	३४९	श्री उमानाथ	रेलवे कर्मचारियों को रेलवे भूमि पर सहकारी आधार पर क्वार्टर बनाने के लिये सुविधायें देना	१०० रुपये
१०	३५०	श्री उमानाथ	मरम्मत के बिना रेलवे क्वार्टर्स के किराये बढ़ाना	१०० रुपये
१०	३५१	श्री उमानाथ	रेलवे कर्मचारियों के लिये पथीप्त संख्या में क्वार्टर्स	१०० रुपये
१०	३५२	श्री नम्बियार	गोल्डन राक वर्कशाप में सहकारी आधार पर कैटीन बनाने की अनुमति	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१०	३५४	श्री नम्बियार	तपेदिक के शिकार बनने वाले कर्मचारियों को मासिक सहायता देने की आवश्यकता	१०० रुपये
१०	३५८	श्री नम्बियार	रेलवे की सहकारी उधार समितियों में काम करने वालों को पी० टी० ओ० और पास की सुविधायें	१०० रुपये
१३	३६६	श्री उमानाथ	गोल्डन राक रेलवे कालोनी के स्वार्टरों में बिजली पहुंचाने की आवश्यकता	१०० रुपये
१३	३६७	श्री शि० स्वामी	ढाई सौ से कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों के सभी बच्चों के लिये निःशुल्क स्कूली और कालेजी शिक्षा	१०० रुपये
१३	३६८	श्री शि० स्वामी	चौथी श्रेणी के सभी कर्मचारियों के लिये क्वार्टर्स की व्यवस्था	१०० रुपये
१५	३७२	श्री बीरेन दत्त	पिछड़े हुए क्षेत्रों के विकास के लिये रेलसे लाइनों चालू करने में विलम्ब	१०० रुपये
१५	३७४	श्री बड़े	इन्दौर से खण्डवा तक नयी लाइन की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	३७५	श्री बीरेन दत्त	पाथरकण्डी, धर्मनगर रेलवे लाइन के कार्य में विलम्ब	१०० रुपये
१५	३७६	श्री उमानाथ	नयी बंगलौर-सलेम छोटी लाइन के निर्माण में विलम्ब	१०० रुपये
१५	३७७	श्री उमानाथ	मनमदुरै और विरुद्धनगर के बीच नयी छोटी लाइन के निर्माण में विलम्ब	१०० रुपये
१५	३७८	श्री उमानाथ	मद्रास-तम्बारम-चिंगलपेट-विल्लुपुरम सैकशन के विद्युतीकरण को शीघ्रता से पूरा करने की आवश्यकता	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१५	३७६	श्री शि० स्वामी	तुंगभद्रा परियोजना क्षेत्र में नयी रेलवे लाइन की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	३८०	श्री शि० स्वामी	बंगलौर-पूना और गडक-शोलापुर छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलना	१०० रुपये
१५	३८१	श्री शि० स्वामी	दक्षिण रेलवे में नयी महत्वपूर्ण लाइनों को सम्मिलित न करना	१०० रुपये
१५	३८२	श्री शि० स्वामी	कारवार और मंगलौर पत्तनों के बीच नयी लाइनों की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	३८८	श्री कर्णी सिंहजी	चुर के नोहर के साथ मिलाने के लिये एक नयी लाइन की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	३८६	श्री लहरी सिंह .	गोहाना-पानीपत की उखाड़ी हुई लाइन को बहाल करने की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	३९०	श्री ह० प० चटर्जी	रानाघाट से लालगोला तक	१०० रुपये
१५	३९१	श्री उ० मू० त्रिवेदी	दोहरी लाइन की आवश्यकता नीमच-बाड़ी-सदरी लाइन के निर्माण के लिये प्राक्कलन न देना	१०० रुपये
१५	३९२	श्री उ० मू० त्रिवेदी	चित्तूर-कोटा लाइन के निर्माण के लिये कोई प्राक्कलन न देना	१०० रुपये
१५	३९३	श्री उ० मू० त्रिवेदी	रोहतक-गोहाना की उखाड़ी हुई लाइन की बहाली में विलम्ब	१०० रुपये
१५	३९४	श्री उ० मू० त्रिवेदी	गोधरा-लुनावडा सैक्शन को सन्तरामपुर तक विस्तारित करने के लिये प्राक्कलन देना	१०० रुपये
१५	३९५	श्री रा० बरुआ .	सिलीगुड़ी से अलीपुर द्वार तक बड़ी लाइन के निर्माण की आवश्यकता	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१५	३६६	श्री रा० बरुआ .	. गारो हिल्स को संयोजित करने के लिये रेलवे लाइन के निर्माण की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	३६७	श्री बरुआ .	. पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के जोरहाट स्टेशन और जोरहाट नगर स्टेशन को नये नमूने पर बनाने की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	४०८	श्री भू० मा० मण्डल	. पूर्वोत्तर रेलवे में सुपन्त से भापतिया और प्रताप गंज तक उखड़ी हुई लाइनों की बहाल करने की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	४०९	श्री भू० ना० मण्डल	. बिहपुर से माधीपुर रेलवे स्टेशन और माधीपुर से बीरपुर तक नयी लाइन की आवश्यकता	१०० रुपये
१५	४१०	श्री भू० ना० मण्डल	. बरियापुर से बिहारीगंज तक नयी रेलवे लाइन की आवश्यकता	१०० रुपये
१६	४१२	श्री उ० मू० त्रिवेदी]	. गोधरा स्टेशन में छत के निर्माण की आवश्यकता	१०० रुपये
१६	४१३	श्री उ० मू० त्रिवेदी	. आनन्द और गोधरा के बीच के स्टेशन पर प्लेटफार्म की आवश्यकता	१०० रुपये
१६	४१५	श्री मे० क० कुमारन	. केरल में ऊपर के पुलों के निर्माण कार्यक्रम की अपर्याप्तता	१०० रुपये
१६	४१६	श्री मे० क० कुमारन	. दक्षिण रेलवे में चिरंथिकिल में स्टेशन की नयी इमारत के निर्माण की आवश्यकता	१०० रुपये
१६	४१७	श्री मे० क० कुमारन	. दक्षिण रेलवे के पेरंगुम्पी हास्ट को फ्लैग स्टेशन में बदलने की आवश्यकता	१०० रुपये
१६	४१८	श्री भू० ना० मण्डल	. सहरसा में ऊपर का रेलवे पुल बनाने की आवश्यकता	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१६	४१६	श्री मे० क० कुमारन	. शेनकोटा स्टेशन पर दूसरा प्लेटफार्म बनाने की आवश्यकता	१०० रुपये
१७	४२०	श्री उ० मू० त्रिवेदी	. पश्चिम रेलवे के सुवसरा में लदान के लिये एक प्लेटफार्म की आवश्यकता	१०० रुपये
१७	४२१	श्री उ० मू० त्रिवेदी	. पश्चिम रेलवे के रूपहली स्टेशन पर पशुओं को चढ़ाने की व्यवस्था का अभाव	१०० रुपये
१७	४२२	श्री उ० मू० त्रिवेदी	. पश्चिम रेलवे के भिण्ड तथा वल्लभनगर स्टेशनों पर लाइन क्लीयर के प्रबन्ध का अभाव	१०० रुपये
१७	४२३	श्री उ० मू० त्रिवेदी	. चित्तौड़गढ़ खेडोडा और भिण्डार में शीघ्रता से शनिटिंग के प्रबन्ध की आवश्यकता	१०० रुपये
१८	४२६	श्री ह० प० चटर्जी	. प्लासी, बंधुआडहारी, बदकुल्ला और धुबुलिया में उपयुक्त प्लेटफार्मों की आवश्यकता	१०० रुपये
१८	४२७	श्री ह० प० चटर्जी	. कृष्णनगर स्टेशन के तीन मील दक्षिण में एक प्लैग स्टेशन के निर्माण की आवश्यकता	१०० रुपये
१८	४२८	श्री ह० प० चटर्जी	. पूर्व रेलवे के नवद्वीप और कृष्णनगर रेलवे स्टेशनों पर बड़ाडोल मेले के समय नये काउन्टर खोलने की आवश्यकता	१०० रुपये
१८	४२९	श्री ह० प० चटर्जी	. पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेलवेज के तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़	१०० रुपये

सभापति महोदय : ये कटौती प्रस्ताव सदन के समक्ष प्रस्तुत हैं ।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती (झज्जर) : सभापति महोदय, आप के द्वारा मैं माननीय रेलवे मंत्री जी की सेवा में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ । वैसे तो यह सौभाग्य की बात है कि उनका नाम स्वर्ण सिंह है और मैं आशा करता हूँ कि वह नाम के अनुरूप ही तृतीय श्रेणी के यात्रियों को स्वर्ण अवसर देंगे ।

सब से बड़ी जो कठिनाई है तृतीय श्रेणी के यात्रियों की है वह पानी की है और विशेषतः टट्टी में पानी की है। पानी के अभाव में टट्टी गन्दी रहती है और यह उचित बात नहीं है। बच्चे साथ में रहते हैं और टट्टी ही गन्दी नहीं होती है बल्कि गाड़ी भी गन्दी होती चली जाती है। इस और विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

पानी पिलाने का भी प्रबन्ध स्टेशनों पर होना चाहिये। धार्मिक वृत्ति के लोग स्टेशनों पर बालटियां लेकर यात्रियों को पानी कई जगह पिलाते हैं। परन्तु रेलवे प्रशासन की ओर से इस का कोई समुचित प्रबन्ध नहीं है। उन को चाहिये कि गर्मियों के दिनों में विशेष तौर से पानी का प्रबन्ध करें। जो हमारा क्षेत्र है, वहां तक आप चलिये, बीकानेर तक चले जायें, भटिंडा तक चले जायें, दूर दूर तक पानी नहीं मिलता है। गर्मियों के दिनों में पानी न मिलने की वजह से लोगों पर क्या बीतती है इस का आप अनुमान लगा सकते हैं। इसलिये मैं आशा करता हूं कि इस और विशेष ध्यान दिया जाये।

महिलाओं के लिए गाड़ियों में सुरक्षा का विशेष प्रबन्ध होना चाहिये। महिला पुलिस अधिकारिणी भी महिलाओं के डिब्बों के साथ रहनी चाहिये। आजकल ऐसा होता है कि महिलायें, महिलाओं के डिब्बों में सफर करने में झिझक अनुभव करती हैं और सोचती हैं कि कभी ऐसा न हो कि उन पर गाड़ी में कुछ दुर्घटना घट जाये। प्रायः आप ने देखा होगा कि महिलाओं की गाड़ियों में ही इस तरह की घटनायें घटती हैं। पंजाब का इस विषय में विशेष दुर्भाग्य है। उन की सुरक्षा का उचित प्रबन्ध आप की तरफ से किया जाना चाहिये।

पानीपत से ले कर रिवाड़ी तक गाड़ियों का कोई प्रबन्ध नहीं है। यह बड़ा अच्छा क्षेत्र है। पानीपत से रोहतक तक पहले प्रबन्ध था। परन्तु युद्ध के समय में वह हटाया गया। अब रोहतक से गोहाना तक तो कुछ है परन्तु पानीपत से गोहाना तक प्रबन्ध नहीं है। अच्छा यह होगा कि पानीपत से ले कर एक लाइन सीधी रिवाड़ी तक ले जाई जाये जिस में रोहतक बीच में आता हो, झंझर आता हो। यह ऐसा इलाका है जहां पर कि उद्योग धंधे भी चल सकते हैं और खेती की पैदावार भी खूब होती है। यदि ऐसा कर दिया जाये तो किसानों को बहुत लाभ हो सकता है। मैं ने सुना है कि यह योजना है कि पानीपत से यमुना पर पुल बना कर के जिला मुजफ्फरनगर में कैराना तक रेल आप ले जायेंगे। यह अच्छी योजना है और मैं आशा करता हूं कि यह सफल होगी। इस से लाभ भी पहुंचेगा। उत्तर प्रदेश और हरियाना के जो इलाके हैं ये दोनों परस्पर मिलते हैं और इन में बहुत कुछ समानता भी है। इन दोनों इलाकों के लोगों का रहन सहन, खान-पान इत्यादि भी एक जैसा ही है। इन में परस्पर रिश्ते नाते भी हैं। इन दोनों को अगर रेल द्वारा मिला दिया जाय तो व्यापार में भी वृद्धि हो सकती है। इस से लोगों को पर्याप्त सुविधा होगी।

मेरा निवेदन है कि झंझर एक ऐसी तहसील है जोकि काफी बड़ी तहसील कही जा सकती है जिस में रेत के टीले भी हैं और थोड़े से इलाके में नहर का पानी भी लगता है। इस तहसील के किनारे किनारे पर तो रेल है, बीच में कोई रेल नहीं है। मैं झंझर तहसील की विशेष तौर से बात कर रहा हूं। यह वह तहसील है जहां १८५७ में यहां का नवाब झांसी पर चढ़ा था क्योंकि उस ने देश-भक्ति दिखलाई थी। यहां के लोग कोल्हू में पेरे गये थे। इसी झंझर नगर से १८ मील तक के इलाके में कहीं पर कोई स्टेशन नहीं है। एक बहादुरगढ़ है। एसी दुर्व्यवस्था इस क्षेत्र में है। उचित यह होगा कि वहां से एक रेलवे लाइन रिवाड़ी तक निकाल दी जाय ताकि लोगों को लाभ पहुंच सके।

अब मैं कंसेशन टिकट्स के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। समाज सेवी संस्थायें जो हैं, उन के बारे में मैं एक सुझाव देना चाहता हूं। एक संस्था है जिस का नाम पिछड़ी जाति सेवा संघ है। इस के आदरणीय श्री घनश्याम सिंह जी गुप्त अध्यक्ष हैं जो बहुत समय तक मध्य प्रदेश के स्पीकर

## [श्री जगदेव सिद्धान्तो]

रह चुके हैं। इस संस्था में तथा इसी तरह की दूसरी संस्थाओं में जो लोग कार्य करते हैं, पिछड़ी जमायतों के लिये सेवा कार्य करते हैं, उन को भी कंसेशन टिकट पाने वाली संस्थाओं की लिस्ट में अंकित कर दिया जाये।

पानीपत, जींद, रिवाड़ी, पलवल, मेरठ आदि जो दिल्ली के नजदीक के शहर हैं, वहां से विद्यार्थी तथा कर्मचारी बहुत अधिक संख्या में दिल्ली आते जाते हैं। उन के लिये विशेष गाड़ियां हौनी चाहिये ताकि वे प्रातःकाल आ सकें और सायंकाल अपने घरों को वापिस जा सके।

यह अच्छा है कि रेलों के ऊपर नाम लिखे गये हैं जैसे उत्तर रेलवे, वैस्टर्न रेलवे इत्यादि। मैं कहना चाहता हूं कि जहां डिब्बों पर अंग्रजी में यह लिखा रहता है, उत्तर रेलवे वहां पर इस के साथ ही साथ हिन्दी में भी इस को लिखा जाना चाहिये ताकि हिन्दी जानने वाले झट से पहचान ले कि उन्हें उस में जाना है। जहां थर्ड क्लास लिखा रहता है वहां पर यदि यह भी लिख दिया जाय कि यह तृतीय श्रेणी है, तो झट से वे लोग इन डिब्बों में प्रवेश कर सकते हैं। इस ओर भी आप का ध्यान जाना चाहिये।

अनेक स्टेशनों की हालत ऐसी है कि वहां पर टिन के शौड भी नहीं हैं, छाया का कोई इंतजाम नहीं है। लम्बे लम्बे प्लेटफार्म हैं। गर्मी का मौसम है लेकिन पानी आदि का कोई प्रबन्ध नहीं है। जितनी भी दुर्दशा स्टेशनों की है अगर उस सब का चित्र आप ने देखना हो तो आप लोहारू स्टेशन पर आ कर देख सकते हैं। वहां कोई छाया का प्रबन्ध नहीं है, पानी का नहीं है और न ही किसी अन्य प्रकार की कोई सुविधा है। जंगल का वह इलाका है। दो दो और तीन तीन गाड़ियां वहां आ कर रुकती हैं। बहुत पहले ही आप को इस स्टेशन को सुधार देना चाहिये था। मैं आशा करता हूं कि इस स्टेशन की ओर तथा अन्य स्टेशनों की ओर भी आप का ध्यान जायेगा।

जहां तक प्रतीक्षालयों का सम्बन्ध है, छोटे स्टेशनों पर तो वे हैं ही नहीं। रात के समय जब मुसाफिर उतरते हैं तो उन को बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। चारों तरफ जंगल ही जंगल होता है और वे वहां से जा नहीं सकते हैं। महिला यात्री भी वहां उतरती हैं, उन के लिये भी कोई प्रबन्ध नहीं है। मुसाफिरखाने में एक दो जो बैंच रखे जाते हैं उन पर बैठे रह कर वे रात गुजारते हैं। सुरक्षा का भी वहां कोई प्रबन्ध नहीं किया जाता है। ये सब चीजें हैं जिन की ओर आप का ध्यान जाना चाहिये।

जो मंडियां हैं वहां जो माल के डिब्बे दिये जाते हैं, वे भी जल्दी और पर्याप्त मात्रा में दिये जाने चाहिये। यदि समय पर नहीं दिये जाते हैं तो लोगों को नुक्सान उठाना पड़ता है। कई दफा ऐसा होता है कि एकाएक लदान बन्द कर दिया जाता है और डिब्बे देने बन्द कर दिये जाते हैं। यह सुविधा उन को बराबर रहनी चाहिये ताकि व्यापार चलता रहे और सामान आता जाते रहे और लोगों को कठिनाई का सामना न करना पड़े।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूं और आशा करता हूं कि जो सुझाव मैंने दिये हैं, उन पर विचार किया जायगा और उन को अमल में लाने की कोशिश की जायेगी।

श्री हेम राज (कांगड़ा): सभापति महोदय, मैं आप का आभारी हूं कि आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं अनेक सालों से नैरोगज सैकशन के सम्बन्ध में जो कठिनाइयां हैं उन को इस सदन के सामने रखता आ रहा हूं। उस की जो दुर्दशा है उस से आप भली प्रकार परिचित हैं। लेकिन मुझे मालूम ऐसा होता है कि इस के साथ यतीमों जैसा सलूक हो रहा है और वह जारी रहेंगा।

न तो आप उस को मरने देंगे और न जीने देंगे । अभी अभी माननीय शाहनवाज़ खां जी डिफेंड कर रहे थे कि मीटरगेज और ब्राड गेज का जो रोलिंग स्टॉक है वह बेहतर हो रहा है । लेकिन आप की जो रिपोर्ट है, रेलवे बोर्ड की जो रिपोर्ट है वह यह जाहिर करती है कि जहां तक नैरोगेज सैक्शन का ताल्लुक है, वहां पर चाहे लोकोमोटिव्स हों, चाहे कोचिंग स्टॉक हो, चाहे वैगन्ज हों, सभी बहुत बुरी हालत में हैं । उन की दुर्दशा मीटरगेज और ब्राडगेज के मुकाबले में डबल हो जाती है । नैरोगेज का परसेंटेज ३३.३४ के करीब है और जो कोचिंग स्टॉक है वह ६१ है । जो नैरोगेज है वह ५० के करीब है । मैं ने बहुत मर्तबा कहा है कि बेहतर होगा कि नैरोगेज सैक्शन का सर्वे करा लिया जाये और अगर उस सर्वे के फलस्वरूप आप मुनासिब समझे तो उस को मीटरगेज या ब्राडगेज में तबदील कर दें । इस का एक कारण भी है । आप ने मीटरगेज और ब्राडगेज के लिये कोचिंग स्टॉक के कारखाने यहां पर बना दिये हैं लेकिन जहां तक नैरोगेज का ताल्लुक है, आप को हर एक चीज़ बाहर से इम्पोर्ट करनी पड़ती है । मेरा खयाल है आप का जो नैरोगेज है वह जितनी आप की रेलवे लाइन है उस का वन-सिवस्थ है । लेकिन उस के मुताल्लिक न गाड़ियों की हालत अच्छी है न वैगन्स की हालत अच्छी है और न ही लोकोमोटिव्स की हालत अच्छी है । लोकोमोटिव्स की एक मिसाल मैं देना चाहता हूं । चाहे आप आज दार्जीलिंग की तरफ चले जाइये चाहे मेरे पहाड़ी क्षेत्र की तरफ चल जाइये । जो कांगड़ा वैली सैक्शन है वहां पर जो हमारे एंजिन हैं उन पर काफी लोड चलता है और वह इतने पुराने हैं कि थोड़े थोड़े मील के फ़ासले पर उन को पानी दिया जाये तभी वे चलने वाले होते हैं । जो हमारे चेअरमैन साहब हैं उन्होंने ही यह लाइन बनवाई थी । उन के समय में ही इस की दुर्दशा हो गई है । मुझे पता नहीं क्यों उन को इस की हालत पर तरस नहीं आता है । मैं समझता हूं कि अपने जाने से पहले वे इस लाइन को अच्छी हालत में छोड़ जायेंगे ।

इस का एक और नतीजा होता है कि जो ट्रेन्स हैं वे समय पर नहीं चलती हैं । इस के साथ एक बात और होती है कि जितना समय वे लेती हैं वह भी बहुत ज्यादा है क्योंकि उन की स्पीड कम है । मैं उन से अर्ज करना चाहता हूं जितना यह नैरोगेज सैक्शन है उस के सम्बन्ध में यह विभाग कोई बेहतरीन कदम उठाये । रोलिंग स्टॉक जो है उस के बारे में वे वहां पर कोई कारखाने वगैरह कायम कर दें ताकि कोचेज के लाने में जो दो दो, तीन तीन साल लग जाते हैं, वह देर खत्म हो जाये । इस का नतीजा यह भी होता है कि हमारे इलाके में भीड़ भी बहुत ज्यादा हो जाती है क्योंकि उन में डिब्बे बहुत कम लगाये जाते हैं । एंजिन ज्यादा डिब्बों को खींच नहीं सकता है । लिहाजा मैं अर्ज करना चाहता हूं कि इस तरफ हमारे माननीय मंत्री महोदय अवश्य ध्यान दें । मैं समझता हूं कि उस के साथ हरिजनों का सा व्यवहार किया गया है, अब हमारे मंत्री जी उस के साथ सवर्णों जैसा व्यवहार करेंगे ।

मैं ने एक और बात देखी है । आप ने तीन किस्मों की पुलिस रखी है । एक है सिविल पुलिस, एक है रेलवे पुलिस और एक है रेलवे प्रोटेक्शन पुलिस । रेलवे पुलिस जो है उसका जूरिस्टिक्शन जो थोड़ी थोड़ी हदें रहती हैं उन के दरम्यान रहता है । सिविल पुलिस जो है उस के पास आप केस भेजते हैं । इस तरह से इन्वेस्टिगेशन एजेन्सी जो है वह दूसरी तरफ चली जाती है । वह ठीक से इन्वेस्टिगेट नहीं कर सकती है । इस से जुर्म छिप जाता है और काफी वक्त लग जाता है । जहां तक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स का ताल्लुक है, उस के पास कोई पावर्स नहीं हैं । मैं चाहता हूं कि उन के दरम्यान कोऑर्डिनेशन हो और जो तीन किस्म की पुलिस हैं उन को एक जैसे अर्ख्यार दे दिये जायें ताकि उन में कोऑर्डिनेशन हो और जुर्म चाहे जिस एरिया में हो, उस को वे आखीर दम तक ट्रेस कर सकें और मुजरिम को सजा दिलवा सकें ।

## [श्री हेमराज]

इस सम्बन्ध में मैं एक चीज और अर्ज करना चाहता हूँ जिसका सम्बन्ध मेरी कांस्टिट्यूएन्सी से है। पंजाब गवर्नमेंट ने दो फैक्ट्रीज लगाने का निश्चय किया और वह दोनों मेरे कांगड़ा डिस्ट्रिक्ट में लगनी थीं। लेकिन उस में एक बाधा पड़ रही है। चूंकि वह नैरो गेज सेक्शन है और उस में खर्च ज्यादा आयेगा इसलिये वह प्राइवेट कम्पनी को दे दी गई हैं। इसलिये लग नहीं सकीं। मैंने एक रिप्रेजेंटेशन भी दिया था कि जो नैरो गेज सेक्शन है उसे मीटर गेज में तब्दील कर दिया जाये, खास तौर पर गुलेर स्टेशन जो है। यह दोनों फैक्ट्रीज हैं जो कि पहाड़ी क्षेत्र में पड़ रही हैं इस से पहाड़ी क्षेत्र को लाभ होगा और पहाड़ों में इंडस्ट्रियलाइजेशन भी हो सकेगा। लेकिन उस के मुताल्लिक अभी तक मुझे जवाब नहीं मिला। मैं समझता हूँ कि वेलफेअर गवर्नमेंट की यह पालिसी होती है कि जो पिछड़े हुए इलाके हैं उन को इंडस्ट्रियलाइज किया जाय और उन को बेहतर बनाया जाये। लेकिन हमारे साथ यहां पर इस तरह का सुलूक होता है कि वह फैक्ट्रीज सहूलियत न होने की वजह से बाहर ले जाई जा रही हैं। इस तरह से हमारा जो पहाड़ी क्षेत्र है वह पीछे रह जायेगा।

एक और बात जो हमारी पहाड़ी लाइनें हैं उन के मुताल्लिक है, खास तौर से जो कांगड़ा वैली रेलवे है वहां पर जो बुकिंग होता है, चाहे वह बाम्बे से हो, चाहे जामनगर से हो चाहे कलकत्ते से हो, जो भी माल आता है वह वहां डाइरेक्ट नहीं आता है, बल्कि पठानकोट तक ही किया जाता है पहले। हमारे यहां के लिये डाइरेक्ट बुकिंग बन्द है इस से जो माल हमारे यहां आता है वह मंहगा पड़ता है। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय इस तरफ ध्यान देंगे।

अभी बतलाया गया कि पाम डैम स्कीम चल रही है, उस का नतीजा यह होगा कि जो कांगड़ा वैली रेलवे सेक्शन है वह वहां से उठा लिया जायगा। उस का सर्वे भी गालिबन हो, रहा है। मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि जो भी नई रेलवे लाइन आप बनायेंगे उस के साथ ही जो हमारा रोड ट्रान्सपोर्ट है उस की सड़क भी जाने वाली है। वहां पर जो पुल बनाये जायें वे रेल-क्रम-रोड पुल बनाय जायें तो इस से दोनों मसले हल हो जायेंगे और जो भी यातायात होगा वह सारे का सारा पहाड़ी क्षेत्रों के लिये बेहतर साबित होगा।

अब मैं धर्मशाला आउट एजेन्सी के बारे में कहना चाहता हूँ। वह एक डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है। मैंने कई दफे कहा लेकिन अभी तक वह खोली नहीं गई। हालांकि २५ या ३० सालों तक वह चलती रही। मुझे शिकायत मिली है, मैं ओपेनली तो नहीं कह सकता, लेकिन जो वकील साहब मुकदमे की पैरवी कर रहे हैं उन से पूछा था, पता यह चलता है कि वहां पर जिस कम्पनी को ठेका दिया गया था उस से हमारे रेलवे के आफिशल्स पैसे मांगते थे, लेकिन वह पैसे नहीं देना चाहता था और वह ठेका उस ने छोड़ दिया। लेकिन उन के पैसे आज तक दिये नहीं गये हैं। मैं समझता हूँ कि पंजाब रोडवेज वहां चलने लगी है और वह भी गवर्नमेंट कंसर्न है और रेलवे भी गवर्नमेंट कंसर्न है। धर्मशाला आउट एजेन्सी मैं चाहता हूँ कि पंजाब रोडवेज को दे दी जाये, जिस में कि जो एजेन्सी अब तक २५ या ३० सालों से चलती रही है, वह आगे भी चल सके।

आप ने सैकेन्ड क्लास उड़ा दिया है। लेकिन आज जो मिडल क्लास के आदमी हैं वह फर्स्ट क्लास के पैसे खर्च नहीं कर सकते। इसलिये उन को पूरी सहूलियत नहीं मिल रही है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि सैकेन्ड क्लास को चालू रखा जाय।

एक और अर्ज यह है कि एक सर्वे हुई थी जोगेन्द्रनगर से कुल्लू तक की। यह जो पहाड़ी प्रदेश है या जो स्पीती का इलाका है वह हमारा बार्डर बन गया है चाइना के साथ। उस इलाके में बहुत काफी मादनियात हैं, कुल्लू के इलाके में काफी मादनियात हैं, मंडी डिस्ट्रिक्ट में काफी

मादनियात हैं। मैं चाहता हूँ कि उस का जो सर्वे हुआ है उस को जल्दी टेक अप किया जाये और जोगन्द्रनगर की जो लाइन है उसे कुल्लू तक ले जाया जाय।

†रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : जहां तक रेलवे के अनुदानों की मांगों का सम्बन्ध है, हमारा काम लगभग समाप्त होने को है। चर्चा में बहुत से सदस्यों ने भाग लिया है। इस अवस्था पर मैं रेलवे के कार्यकरण के बारे में एक दो मोटी बातें कहूंगा।

यदि हम 'साधारण कार्यकरण व्यय' की मद के नीचे, आंकड़े देखें, तो आयव्ययक अनुमानों के अनुसार प्रति वर्ष कुल व्यय लगभग ३५६ करोड़ रुपये है। इस में से सब से बड़ी व्यय की मद, कर्मचारी वृन्द पर व्यय है, जो कि लगभग २०० करोड़ रुपये है। मैं सदन को आश्वासन देना चाहूंगा कि व्यय को नियंत्रणाधीन और न्यूनतम स्तर पर रखा जाये।

कार्य-संचालन की आवश्यकताओं और परियोजना कार्य को छोड़ कर, जहां नये कर्मचारी रखने पड़ते हैं, जो कि अधिकतर प्रविधिक और प्रवीण प्रकार का होता है, उन कर्मचारियों की संख्या, जो कि कार्य-संचालन या उत्पादन या निर्माण कार्य में नहीं लगे हुए कम से कम रखी जाये। लिपिक वर्ग के कर्मचारियों की भरती पर पिछले कुछ वर्षों से प्रतिबन्ध है। एक सदस्य ने कहा था कि महाप्रबन्धक को एक क्लर्क रखने का भी अधिकार नहीं है। मेरे विचार में यह एक अच्छा निर्णय है, क्योंकि इस से कर्मचारियों की संख्या बढ़ने से रोकी गई है। मुख्यालय पर यह प्रतिबन्ध अब भी चल रहा है। हो सकता है कुछ महत्वपूर्ण मामलों में अपवाद किया गया हो, किन्तु ऐसे मामले बहुत कम हैं और व्यय को कम से कम रखने का हर प्रयत्न किया गया है।

दूसरी बड़ी मद ईंधन की है, जिस के लिए आयव्ययक में ७३ करोड़ रुपये की व्यवस्था है। यदि कोयले की खपत के आंकड़ों की तुलना प्रति हजार टन मील की जाये, तो वे कुछ इस प्रकार हैं : १९५०-५१ में यह यात्रियों के सम्बन्ध में १९२.२ थी और माल के लिए १६४.१, १९६०-६१ में ये आंकड़े क्रमशः १८८.९ और १४४.२ थे। ये आंकड़े बड़ी लाइन के हैं। मीटर गेज के आंकड़े यात्रियों के लिए २३३.९ थे, जो कम हो कर २०९.१ पर आ गये हैं और माल के लिए २०३.० के स्थान पर १९१.४ हो गये हैं। इस का अर्थ यह है कि कर्मचारी वृन्द और कोयले के उपभोग में बचत के लिए पूरी कोशिश की जा रही है।

#### [उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मैं अपने पहले भाषण में एक ग्राफ़ का उल्लेख कर चुका हूँ। यह बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि इस से कार्यकरण और विनियोग की तुलना होती है। कार्यकरण विनियोग की तुलना में बहुत अधिक है। ये तथ्य महत्वपूर्ण हैं क्योंकि इन से प्रकट होता है कि उपभोग की दिशा में प्रभावोत्पादक पग उठाये गये हैं, ताकि नई आस्तियों पर व्यय कम से कम हो और विनियोग से आय अधिक से अधिक हो।

एक और बात जो माननीय सदस्यों ने उठाई थी, दावों को कम करने के बारे में थी। मैं दावों को यथासंभव कम रखने की वांछनीयता के प्रति सजग हूँ। यह अब और भी महत्वपूर्ण है क्योंकि रेलवे का उत्तरदायित्व सामान्य वाहक के रूप में बढ़ गया है। आंकड़ों की तुलना के प्रयोजन के लिए दावों की राशि से ठीक ठीक अंदाजा नहीं होगा, क्योंकि यातायात और माल का मूल्य दोनों प्रति वर्ष बढ़ रहे हैं। राशि भी कम

[श्री स्वर्ण सिंह]

होती जा रही है। यदि हम १९५६-६० की तुलना १९६०-६१ से करें, तो वास्तविक दावों में १४ लाख रुपये की कमी हुई है और १९६१-६२ में यह अनुमान है कि यह १९६०-६१ से अधिक नहीं होगी। यदि टनों में माल के यातायात और उसकी अधिक लागत को ध्यान में रखा जाये, तो पता चलता है कि स्थिति में निरन्तर सुधार हुआ है।

यदि हम १९५०-५१ को आधार मान लें और इसका देशनांक १००, तो १९५६-५७ में यह १०० से कम हो कर ७७ हो गया था और १९६०-६१ में यह ६३.६ हो गया था। यह भी प्रशंसनीय है और हमें इस की उपेक्षा नहीं करनी चाहिये। कोई भी संस्था दावों के रूप में उत्तरदायित्व नहीं लेना चाहेगी। यह बड़ी दुःख की बात है कि हमें दावे पूरा करने के लिए इतनी राशि अलग रखनी पड़ती है, किन्तु दुनिया भर के रेलवे प्रशासनों का अनुभव है कि इन दावों से बचा नहीं जा सकता, देशनांक विभिन्न देशों में भिन्न हो सकते हैं किन्तु इतने माल के परिवहन में दावों का होना स्वाभाविक है। मैं यह बताना चाहता हूँ कि दावों के शीघ्र निपटारे में विलम्ब को रोकने के लिए जोरदार कदम उठाये जा रहे हैं। विशेष निदेश जारी किये गये हैं कि दावों का निपटारा शीघ्र कर दिया जाये, ताकि लोगों को परेशानी न हो। किरायों और भाड़ों के बारे में कुछ आंकड़े सदन को बतलाना चाहूँगा।

१९५७-५८ से किरायों की सेवा का खर्च पूरा नहीं हो रहा है। इस तथ्य की प्रायः उपेक्षा की जाती है यदि समीक्षा का पृष्ठ ६४ देखा जाये, तो ये आंकड़े मिलेंगे। १९६०-६१ में लगभग ६ करोड़ का घाटा रहा। १९५७-५८ में लगभग ४ करोड़ का, १९५८-५९ में ६ करोड़ का और १९५९-६० में यह घाटा २ $\frac{1}{2}$  करोड़ था किन्तु यह आंकड़ा ठीक नहीं क्योंकि वेतन में वृद्धि अगले वर्ष दी गई थी। १९६०-६१ में घाटा ६ करोड़ रुपये था, अवक्षयण, लाभांश की मात्रा के ४ से ४.२५ प्रति हो जाने और महंगाई भत्ते में वृद्धि के कारण, यात्री सेवाओं में अब १७ करोड़ का घाटा हो रहा है। किराये आदि बढ़ा देने से भी यह घाटा पूरा नहीं हो सकेगा। इस बात को हमेशा ध्यान में रखना चाहिये। इसलिए यद्यपि किरायों को कम रखना उचित है, हमें अपने उत्तरदायित्वों को ध्यान में रखना चाहिये और आय और खर्च में संतुलन कायम रखना चाहिये। उपलब्ध संसाधनों की सीमा के अन्दर रहते हुए, सुविधाओं को बढ़ाया जाता रहेगा।

जहां तक कर्मचारियों के कल्याण सम्बन्धी प्रश्नों का सम्बन्ध है, मेरे सहयोगी श्री शाहनवाज़ ने उत्तर दे दिया है और मुझे अधिक कुछ नहीं कहना है। मकान किरायों के बारे में कहा गया है कि हम किसी प्रविधिक कारण से यह बढ़ा रहे हैं। किन्तु यह प्रविधिक मामला नहीं है, बल्कि ठोस मामला है। वेतन आयोग की इच्छा है कि वेजन, भत्ते आदि के मामले में रेलवे कर्मचारियों को अन्य सरकारी कर्मचारियों के स्तर पर लाया जाये। उसकी कुछ सिफारिशें रेलवे कर्मचारियों पर लागू की गई हैं? उन्हें पहले ४ प्रतिशत देना पड़ता था। अब इसे अन्य सरकारी कर्मचारियों से लिए जाने वाले किराये के बराबर करने के लिए बढ़ा दिया गया है। वेतन आयोग की सिफारिश को विभेदकारी नहीं कहा जा सकता, क्योंकि गणना के आधार के बारे में एक ठोस सिफारिश की गई है।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी (मंदसौर): यदि छोटे स्टेशनों के स्टेशन मास्टर गांव में जाकर रहें, तो उन्हें कुछ नहीं देना पड़ता किन्तु आप उन्हें एक विशेष स्थान पर रहने और किराया देने के लिए बाध्य कर रहे हैं।

†श्री स्वर्ण सिंह: यह कोई उचित सफाई नहीं है। एक ओर तो आप मांग करते हैं कि उन्हें मकान दिये जायें और आवश्यक कर्मचारियों के लिए मकानों की योजना भी है। मेरे विचार में यह

उचित नहीं होगा कि हम उन्हें स्टेशनों की बजाए, जहां वे काम करते हैं, गांवों में रहने के लिए कहें। हो सकता है कि गांवों में बहुत से लोग उन्हें निःशुल्क मकान देने के लिए तैयार हों, किन्तु यह वांछनीय नहीं होगा क्योंकि ऐसे व्यक्ति का दृष्टिकोण ठीक नहीं होगा और हम इस प्रकार की निर्भरता को प्रोत्साहित नहीं कर सकते। रेलवे कर्मचारियों को स्टेशनों पर ही रहना चाहिए। मकान की सुविधाएं देना और उन से किराया वसूल करना सिद्धांत की बातें हैं और हमें ग्रामों आदि का खयाल नहीं करना चाहिये। इसलिए किराया ४ से ६ प्रतिशत कर दिया गया है। इस गणना में भूमि की लागत शामिल नहीं है। इसलिए यह कहना कि अत्यधिक किराया वसूल करने के लिए नया सूत्र बनाया गया है, ठीक नहीं है।

†श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्लि) : पहले मकान की लागत २००० रुपये समझी जाती थी और अब किराया का हिसाब १५,००० रुपये की लागत पर लगाया गया है। यह गलत है।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं विस्तार के बारे में तुरन्त कुछ नहीं कह सकता। किन्तु मुझे दिल्ली की स्थिति के बारे में ज्ञान है। संसद् सदस्यों के मकानों के सम्बन्ध में भी हमें एक नया सूत्र बनाना पड़ा था, जिस के अनुसार लागत पुस्तिका मूल्य से भिन्न लगाई जाती थी। मैं इन का एक उदाहरण देता हूँ। फीरोज़शाह रोड या कैनिंग लेन के पुराने मकानों में जगह अधिक है, किन्तु वास्तविक लागत कम थी। साऊथ या नार्थ एवेन्यू के फ्लेटों में जगह कम है किन्तु इन की लागत अधिक है। इसलिये फ्लेटों के किराये अधिक लगाये गये हैं। मैं नहीं कह सकता कि क्या किराया संग्रहीत करने की प्रथा भी अपनाई गई है, किन्तु यदि की गई है, तो सिद्धांत रूप में यह ठीक है।

इस बात पर विचार किया जाना चाहिये कि कर्मचारियों के लिए क्या अच्छा रहेगा। यदि सब किरायों को संग्रहीत कर दिया जाय और बराबर बराबर विभाजन किया जाय या संग्रह में प्रति वर्ष नये मकान शामिल किये जायें जिन पर किराया अधिक लगेगा। किन्तु इन सब मामलों में यह सीमा निर्धारित कर दी गई है कि १५० रुपये तक वेतन पाने वाले कर्मचारियों से ७½ प्रतिशत से अधिक किराया वसूल न किया जाय। यह इस बात का भी उच्चर है कि नये मकानों के लिए भी किराये की वसूली यहां तक सीमित रहेगा, यद्यपि मकान नये होंगे।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बैरकपुर) : वेतन कटने के कारण, उनके दिमाग तो पहले ही बिगड़े हुए हैं, हमें उनको बिगाड़ने की जरूरत क्या ?

†श्री स्वर्ण सिंह : यदि विरोधी दल के माननीय सदस्य उसे और बिगाड़ने में योग न दें, तो मुझे विश्वास है कि फिर उनको इतना उखड़ा-उखड़ा नहीं लगेगा। स्थिति को स्पष्ट रूप में समझ लेना चाहिये। हां, यदि कुछ छोटे मोटे रूपभेद करने के सुझाव हों, तो मैं उन पर विचार कर सकता हूँ। हमने जो कुछ भी किया है वह वेतन आयोग और अभिसमय समिति जैसे निकायों की सिफारिश पर ही किया है। वेतन आयोग ने एक सिद्धान्त के रूप में इसका भी उल्लेख किया था।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या माननीय मंत्री इसका ध्यान रखेंगे कि वर्तमान बाजार भाव पर भूमि का मूल्य आंकने से गणना पर काफी प्रभाव पड़ जायगा।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं बता चुका हूँ कि भूमि का मूल्य तो लेखा ही नहीं जाता किराया तय करने में। दिल्ली में भी किराये तय करने के लिये भूमि के मूल्य को नहीं लेखा जाता।

†श्री नम्बियार : क्या माननीय मंत्री आश्वासन देंगे कि बाद में उसे नहीं लेखा जायेगा ?

†मूल अंग्रेजी में

श्री स्वर्ण सिंह : मैं कह चुका हूँ कि उसे नहीं लेखा जाता। उसके निबटारे के लिये तब भूख हड़ताल की जरूरत ही नहीं। किराये की गणना में भूमि का मूल्य नहीं लेखा जाता। उसमें मकान बनाने और उस भूमि को विकसित करने का खर्च ही लेखा जाता है। इसलिये विरोधी दल के माननीय सदस्यों को ऐसा कोई डर नहीं रहना चाहिये। मैं यह भी बता चुका हूँ डेढ़ सौ रुपये तक वेतन पाने वाले कर्मचारियों के वेतन में से उसके साढ़े सात प्रतिशत से अधिक कटौती नहीं की जा सकती। यह परिमाण पर्याप्त है।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : और बिजली तथा सफाई, इत्यादि के खर्च का क्या होता है ?

श्री स्वर्ण सिंह : यह सब ब्यौरे की चीजें हैं। मैं माननीय सदस्य को आश्वास्त कर दूँ कि इस से कोई मुनाफा कमाने का हमारा मंशा नहीं है। उदाहरण के लिये, यदि कलकत्ता विद्युत् उपक्रम या कानपुर विद्युत् उपक्रम, या विद्युत् के अन्य सम्भरणकर्ता बिजली का रेट बढ़ा दें, तो उसके कारण कुछ वृद्धि हो सकती है। लेकिन उस वृद्धि का भार तो सारे समाज पर पड़ता है। इसलिये कर्मचारियों को भी, अन्य लोगों की तरह उसे वहन करना चाहिये।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : रेट दिन-दिन बढ़ते चले जा रहे हैं। लेकिन इसका जो सिद्धान्त तय किया गया है उसके अनुसार रेलवे कर्मचारियों को आम जनता से कम देना चाहिये। लेकिन हो यह रहा है कि हम ११ नये पैसे प्रति यूनिट देते हैं, और रेलवे कमचारी ३१ नये पैसे।

श्री स्वर्ण सिंह : ये सब ब्यौरे की बातें हैं। मैं कह नहीं सकता कि वह ३१ नये पैसे हैं या दस नये पैसे। हां, इतना आश्वासन मैं दे सकता हूँ कि कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों से हम इसके बारे में कोई मुनाफा नहीं लेना चाहते। लेकिन इन सुविधाओं के खर्च को आखिर किसी एक सूत्र के मुताबिक बांटना तो पड़ेगा।

श्री नवल प्रभाकर ने दिल्ली में रिंग रेलवे का प्रश्न उठाया है। इस योजना को स्वीकार किया जा चुका है। उसके लिये भूमि लेने के लिये सक्रियता से कार्यवाही की जा रही है। उसके लिये जिस भूमि की आवश्यकता पड़ेगी, उसमें सरकारी भूमि भी है और छावनी की भूमि भी। उसके लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं और भूमि मिलते ही कार्य आरम्भ कर दिया जायेगा। उससे राजधानी की एक बड़ी आवश्यकता की पूर्ति हो जायेगी।

पठानकोट से जोगेन्द्रनगर तक छोटी लाइन है। माननीय सदस्यों को शायद मालूम होगा कि इस रेलवे के एक भाग के बारे में हमें बड़ी चिन्ता है। पंजाब सरकार जो जल-विद्युत् योजना वहां कार्यान्वित करने जा रही है, उसके फलस्वरूप उस लाइन का एक भाग जलमग्न हो जायेगा। वहां जो बांध बनने वाले हैं उनके फलस्वरूप जलमग्न होने वाली लाइन पर हमें काफी व्यय करना पड़ेगा। जो भी हो, उन दिनों यह छोटी लाइन बड़ी उपयोगी समझी गई थी और इसीलिये उसे जल-विद्युतीय योजनाओं तक ले जाया गया था। उसने काफी उपयोगी पार्ट अदा भी किया है उन पर्वतीय क्षेत्रों में।

कई माननीय सदस्यों ने पीने के पानी की व्यवस्था के बारे में कहा है। वह तो की ही जानी चाहिये, और आशा है कि रेलवे प्रशासन उसमें कसर नहीं रखेगा। उसे सुनिश्चित बनाने का यही तरीका है कि उसकी ओर बार-बार ध्यान आकर्षित किया जाये। यहां वही किया गया है और आशा है कि उससे रेलवे प्रशासन चेत जायेगा। हम इन वाद-विवादों की प्रतियां रेलवे प्रशासन के पास भेजते हैं। रेलवे प्रशासन इन पर विचार करता है और निरन्तर सुधार के लिये प्रयत्नशील रहता है।

†उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये एक साथ रखता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुए ।

†श्री बड़े (खरगोन) : एक औचित्य प्रश्न है । मांग संख्या १६ में संशोधन करने के लिये राष्ट्रपति की सिफारिश आवश्यक है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : राष्ट्रपति की अनुमति ली जा चुकी है ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा रेलवे मंत्रालय की निम्नलिखित मांगों मतदान के लिये रखी गई तथा स्वीकृत हुई ।

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
२	विविध व्यय . . . . .	२,१०,११,०००
३	चालू लाइनों तथा अन्य को भुगतान . . . . .	२१,०६,०००
४	कार्य-संचालन व्यय—प्रशासन . . . . .	३१,८८,३४,०००
५	कार्य-संचालन व्यय—मरम्मत तथा साधारण . . . . .	१,०१,०३,४६,०००
६	कार्य-संचालन व्यय—चालक कर्मचारी . . . . .	६२,०७,७७,०००
७	कार्य-संचालन व्यय—संचालन (ईंधन) . . . . .	६२,०२,६७,०००
८	कार्य-संचालन व्यय—कर्मचारी तथा ईंधन के अतिरिक्त अन्य संचालन व्यय . . . . .	२०,६७,१३,०००
९	कार्य-संचालन व्यय—विविध व्यय . . . . .	२२,६०,१६,०००
१०	कार्य-संचालन व्यय—श्रम कल्याण . . . . .	६,३४,४१,०००
११	कार्य-संचालन व्यय—अवक्षयण रक्षित निधि में विनियोग . . . . .	५०,२५,००,०००
१२	सामान्य राजस्व में भुगतान . . . . .	८१,८५,३४,०००
१३	चालू लाइनों में निर्माण कार्य (राजस्व) श्रम कल्याण . . . . .	१,११,५३,०००
१४	चालू लाइनों का निर्माण-कार्य (राजस्व)—श्रम कल्याण के अतिरिक्त . . . . .	८,२५,५६,०००
१५	नई लाइनों का निर्माण . . . . .	३८,६६,४१,०००
१६	चालू लाइनों का निर्माण-कार्य—परिवर्धन . . . . .	२,६८,२८,००,०००
१७	चालू लाइनों का निर्माण-कार्य—बदलना . . . . .	८३,६६,३१,०००
१८	चालू लाइनों का निर्माण-कार्य—विकास निधि . . . . .	१७,२३,५०,०००
२०	विकास निधि में—विनियोग . . . . .	२३,२२,६७,०००

†मूल अंग्रेजी में

## विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक

†रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्तीय वर्ष १९६२-६३ में रेलवे सम्बन्धी व्यय के लिये भारत की संचित निधि से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वित्तीय वर्ष १९६२-६३ में रेलवे सम्बन्धी व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्तीय वर्ष १९६२-६३ में रेलवे सम्बन्धी व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वित्तीय वर्ष १९६२-६३ में रेलवे सम्बन्धी व्यय के लिये भारत की संचित निधि से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खण्ड १, २, ३, अनुसूची, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक के अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड १, २, ३, अनुसूची, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्लि) : मैं एक बार फिर इस अवस्था पर अनुरोध करता हूँ कि किरायों और भाड़ों की वृद्धि को प्रभावी न बनाया जाये। आम जनता इसका भार सहन नहीं कर पायेगी।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं इसे स्वीकार नहीं कर सकता।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी (मंदसौर) : आवश्यकता केवल इस बात की है कि किरायों और भाड़ों की स्थिति की यथापूर्व रहने दिया जाये।

†श्री स्वर्ण सिंह : उसका विनियोग विधेयक से कोई सम्बन्ध नहीं। सभा व्यय का तो अनुमोदन कर चुकी है।

†उपाध्यक्ष महोदय : मांगें स्वीकृत हो चुकी हैं। इस अवस्था पर भाषण की कोई गुंजाइश नहीं।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी : लेकिन मैं विनियोग विधेयक पर तो बोल सकता हूँ? मांगों को स्वीकृति देते समय हमने यही महसूस किया था कि व्यय बढ़ता जा रहा है, लेकिन व्यय में कटौती भी तो की जा सकती है? अभी भी माननीय मंत्री स्थिति यथापूर्व बनाये रखने का निर्णय कर सकते हैं।

†श्री स्वर्ण सिंह : अभी इस अवस्था पर हम विनियोग के प्रश्न पर विचार कर रहे हैं इसलिये राजस्व का प्रश्न तो सभा के सामने है ही नहीं। उस पर तो चर्चा और मतदान तक हो चुका है। सभा ने सभी कटौती प्रस्ताव ठुकरा दिये हैं। इसलिये यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

## जनता एक्सप्रेस गाड़ियों के बारे में संकल्प—जारी

†उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा जनता एक्सप्रेस गाड़ियों के सम्बन्ध में २१ अप्रैल, १९६२ को श्री म० ला० द्विवेदी द्वारा रखे गये संकल्प पर आगे चर्चा करेगी।

श्री म० ला० द्विवेदी भाषण करें।

श्री म० ला० द्विवेदी (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री तो पहले ही चल दिये। यह प्रस्ताव रेलवे मंत्री से सम्बन्धित था।

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : दो व्यक्ति बैठे हुये हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : पिछले दिन मैंने एक संकल्प सदन के सामने रखा था जिस में मैंने बतलाया था कि किस तरह से तीसरे दरजे के लोगों को यात्रा करने में कठिनाई होती है और यह कठिनाई छोटी मोटी कठिनाई नहीं है। मैं समझता हूँ कि इस सदन के बहुत से सदस्यों को इस बात का पता

†मूल अंग्रेजी में

[श्री म० ला० द्विवेदी]

होगा कि तीसरे दरजे के डब्बों में किस तरह की भीड़ मची रहती है। और किस तरह मुसाफिर भूसे की तरह भरे जाते हैं। आज मेरे सामने इंडियन एक्सप्रेस अखबार है। इसमें ऐसी खबर निकली है जिसे स्वयं रेलवे मंत्री को सुनना चाहिये। इसमें बतलाया गया है कि तीसरे दरजे के मुसाफिरों को रिजरवेशन में कितनी दिक्कतें होती हैं। इसमें लिखा है कि सीटें रिजर्व कराने के लिये लोगों को रात-रात भर प्लेटफार्म पर सोना पड़ता है और बारह घंटे लाइनों में खड़ा होना पड़ता है।

इससे आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि जो लोग दक्षिण भारत और मद्रास जाते हैं उनको कितनी दिक्कत होती है। ऐसे यात्री बहुत होते हैं। अनेक सेवाओं में ये लोग हैं। कुछ विद्यार्थी भी हैं और संसद् के सदस्य लोग भी हैं। दस आदमियों को भी बुकिंग मिलना मुश्किल होता है और सैकड़ों का क्यू लगता है। अगर सबेरे ६ बजे से खिड़की खुलनी होती है तो शाम को ६ बजे से लोग वहां पहुंचते हैं, और रातभर जागते हैं और जागने में जो असुविधा होती है आप उसका अन्दाजा लगा सकते हैं। अगर उनको पेशाब, पैखाना या चाय के लिये जाना हो तो एक आदमी उनकी मदद के लिये चाहिये जो कि उनकी जगह क्यू में खड़ा हो। इस तरह से बुकिंग के लिये दो तीन आदमियों को या पूरे परिवार को रातभर जागना पड़ता है और फिर भी दस आदमियों से ज्यादा को बुकिंग नहीं मिल पाता और बाकी रह जाते हैं।

यह कठिनाई सिर्फ इस लिये है कि हमने तीसरे दरजे के मुसाफिरों के लिये सुविधाएं देने पर अच्छी तरह से ख्याल ही नहीं किया है। मेरे पास कुछ आंकड़े हैं जिनसे मालूम होता है कि सन् १९५६-१९५७ से लेकर के सन् १९६०-६१ तक तीसरे दरजे के मुसाफिरों से और अपर क्लास के मुसाफिरों से कितनी आमदनी रेलवे को हुई है। ये आंकड़े रेलवे मंत्रालय के हैं। इनसे मालूम होता है कि सन् १९५६-५७ से लेकर १९६०-६१ तक रेलवे को पहले और दूसरे दरजे के मुसाफिरों से ४० करोड़, ३७ करोड़, ३७ करोड़, ४२ करोड़ और ४६ करोड़ की आमदनी हुई जब कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से १३,२०० करोड़, १३,७३० करोड़, १३,८५० करोड़, १५,६७० करोड़, और १५,५०० करोड़ की आमदनी हुई। यानी पहले और दूसरे दर्जे के मुसाफिरों से जो आमदनी आपको होती है उससे ३३ या ३४ गुनी आमदनी आपको तीसरे दरजे के मुसाफिरों से होती है।

इसी तरह से अगर आप मीलों के आंकड़े देखें तो आपको मालूम होगा कि तीसरे दरजे के मुसाफिर पहले और दूसरे दरजे के मुसाफिरों के मुकाबिले में आठ गुना मील ज्यादा चले। आप किसी भी हिसाब से देखें, आपको आंकड़े बतलाते हैं कि तीसरे दरजे के मुसाफिर ही आपको सबसे अधिक मुनाफा देते हैं लेकिन उनकी ही परवाह सबसे कम की जाती है।

हमें बतलाया गया कि साहब हमने तीसरे दरजे के डब्बों में पंखे लगा दिये हैं। लेकिन आप यह तो बतायें कि जिस डब्बे में १६ आदमियों के बैठने का स्थान है उसमें अगर आप सौ आदमियों को ठूसेंगे तो दो पंखे उनकी क्या मदद करेंगे और उनसे कितनी गर्मी बच सकती है। हां ख्याल यह अच्छा है। आप गौर फरमायें तो आपको पता चल जायेगा कि आपने जो सुविधायें तीसरे दरजे के मुसाफिरों को दी हैं वे ना के बराबर हैं।

मैंने पिछले दिन सदन को बतलाया था कि तीसरे दरजे के डब्बे एक तरह की काल कोठरियां हैं जिनमें मुसाफिर ठुसे रहते हैं और गर्मी में या सर्दी में उनको गाड़ी में चलने फिरने तक की सुविधा नहीं होती। अगर हमारे पास १५० सीटें हैं तो उनके जिये सात सौ, आठ सौ और एक हजार तक टिकट बांटे दिये जाते हैं। मुसाफिर किस प्रकार जाते होंगे इसका अनुमान आप लगा लीजिये। हमको यह बताया गया है कि यात्रियों की भीड़ कम करने के लिये अभी तक अधिक ध्यान नहीं दिया गया है। इंडियन रेलवेज की जो सन् १९६०-६१ में एक बुकलेट छपी गई है उसके ६८वें पन्ने पर लिखा है कि १९५७,

में १६२ लाख यात्री, किलोमीटर की व्यवस्था थी, १९६१ में यह बढ़ कर २०४ हो गई यानी कुल समस्या का  $\frac{1}{14}$  भाग ही बढ़ सका। इसका मतलब यह हुआ कि हमने तीसरे दर्जे के यात्रियों की जो सुविधा बढ़ाई वह आप के आंकड़ों से  $\frac{1}{14}$  हिस्सा साबित होता है।

इसी तरीके से आपने इंडियन रेलवेज के परफॉर्मेंसेज का जो रैव्यू निकाला है उस के २५वें पेज पर आपने लिखा है कि संसाधनों की कमी के कारण भीड़ कम करने के लिये अधिक कुछ नहीं किया जा सका है।

कहने का मतलब यह है कि आप स्वयं तसलीम करते हैं कि हमारे पास साधनों की कमी थी इसलिये हमने भीड़ को कम करने के लिये कोई अधिक कोशिश नहीं की। मैं यह जानना चाहता हूँ कि जब आप के पास पक्के बने हुये स्टेशंस हैं तो उनको तोड़ तोड़ कर नये स्टेशंस क्यों बनाते हैं जिनमें कि करोड़ों रुपया खर्च होता है? आप के पास प्लेटफार्मस् बने हुये हैं लेकिन उनको तोड़ तोड़ कर सीमेंट का फर्श बनाया जाता है जो कि ६ महीने के बाद फिर खराब हो जाता है क्योंकि ठेकेदार रुपया खा जाता है। आप के पास ऐसे ऐसे काम करने के लिये रुपया आ जाता है जो कि जनता की सुविधा के लिये न होकर कुछ बड़े और ऊंचे दर्जे के लोगों के वास्ते होते हैं। आप की रेलवे के बड़े बड़े अफसर सैलून पर चल सकते हैं जिसमें कि एक आदमी या उनकी फैमिली चल सकती है लेकिन आप उसके बदले में थर्ड क्लास के डिब्बे नहीं चला सकते हैं। आपका जो यह इतिजाम है उसको सोचिये और जवाब दीजिये कि कहां तक यह मुनासिब है कि जो इस देश के मालिक हैं जिन के किमतों के ऊपर हम यहां चुन कर आते हैं और जिनकी कि खातिर हम यह सरकार चलाते हैं क्या उन लोगों की सुख सुविधा के वास्ते हम अच्छा इतिजाम कर रहे हैं? क्या हम उन लोगों के बैठने के वास्ते अपनी रेल गाड़ियों में स्थान सुलभ नहीं कर सकते? मेरा कहना यह है कि यदि आप वास्तव में थर्ड क्लास के लोगों को सुविधा देना चाहते हैं तो यह निश्चय कर लें कि रेल में बैठने के लिये जितने स्थान हों उतने ही टिकट जारी किये जायें।

इसके अलावा हर एक रेलवे स्टेशन पर जहां से कि गाड़ी चलती है आप का टिकट चैकिंग स्टाफ खड़ा हो जाना चाहिये और जब मुसाफिर डिब्बे के अन्दर जायें तो यह देख लिया जाये कि वह टिकटलिये हुये है या बिना टिकट यात्रा कर रहा है। होता यह है कि बिना टिकट वाला गाड़ी में घुस जाता है और टिकट वालों को स्थान नहीं मिलता है। यह अपना कर्तव्य है कि हर एक रेलवे स्टेशन पर जहां से गाड़ियां चलती हैं वहां पर यात्रियों के टिकट चैक कर लिये जायें कि डिब्बे में जो व्यक्ति बैठे हुये हैं उनके पास टिकट है कि नहीं। इस के अलावा सफर के बीच बीच में भी टिकट चैक करने की व्यवस्था होनी चाहिये और इस चैकिंग की व्यवस्था को और अधिक बढ़ाया जाना चाहिये।

मेरा कहना यह है कि आप हर शाखा मार्गों पर जो गाड़ियां दिन में एक ही बार चलती हैं उन्हें कम से कम दो बार चलाइये। अभी होता यह है कि सुबह गाड़ी गई और ६ घंटे के बाद डैस्टीनेशन पर पहुंच गई और उसके बाद वह बाकी के १८ घंटे खड़ी रहती है। मेरा कहना यह है कि जब रेलवेज में कंजेशन है तो उन डिब्बों और उस इंजन का और अधिक इस्तेमाल किया जाये और उनको दिन में दो, तीन बार चलाया जाये।

तीसरा निवेदन मेरा यह है कि जब तक ५० प्रतिशत यात्री अपना स्थान सुरक्षित न करा लें यह वातानुकूलित गाड़ियां न चलाई जायें। जहां ५० प्रतिशत से कम यात्री चलते हों वहां यह ऐयर-कंडीशंड डिब्बे न चलाये जायें और उसके बदले में तीसरे दर्जे के डिब्बे चलाये जाने चाहियें।

चौथी बात यह है कि जलपान और भोजन के लिये जो डिब्बे लगाये जाते हैं उनको बंद किया जाये। जहां कहीं भी भोजन या चाय पानी का समय हो उन स्टेशनों पर इसका प्रबन्ध कर दिया जाये ताकि यात्रियों के लिये उन स्टेशनों पर भोजन और जलपान का उचित प्रबन्ध किया जा सके।

[श्री म० ला० द्विवेदी]

इस तरह से यह रैस्टुरेंट कार्स बंद करके तीसरे दर्जे के डिब्बे जोड़े जा सकते हैं और इससे तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को कुछ अधिक राहत मिल सकती है ।

जैसे मैंने पहले कहा कि रेलवे अफसरान और मंत्रियों के लिये जो सैलून चलते हैं उनको बंद कर देना चाहिये और उसके बदले तीसरे दर्जे के डिब्बे चलाने चाहिये . . . .

मैं पांच मिनट के अंदर ही खत्म किये देता हूं । रेलवे मंत्रालय से मेरी यह प्रार्थना है कि जल्दी से जल्दी आप अधिक से अधिक जनता गाड़ियों के चलाने की व्यवस्था करें ताकि जितने यात्री हों उन को टिकट मिल सके और वह यात्रा कर सकें । उनको महीनों इतार न करना पड़े और रात रात भर जागना न पड़े ।

इसके अलावा जो सुझाव दूसरे माननीय सदस्यों ने संशोधनों के रूप में दिये हैं वे भी अच्छे सुझाव हैं । उन्होंने बतलाया है कि किस प्रकार से यह भीड़भाड़ कम की जा सकती है । मंत्री महोदय इस प्रस्ताव को कोई मामूली प्रस्ताव न समझें । मैंने जनता की भावनाओं को व्यक्त करने के लिये यह प्रस्ताव रखा है । जनता सचमुच चाहती है कि उसे कुछ सुख सुविधा मिले और उसकी उपेक्षा न कर मेरे इस छोटे से संकल्प को आप स्वीकृत करें जिस से कि वह समझ जाये कि हमारी सरकार जनता की सरकार है और वह सब का भला चाहती है । इन शब्दों के साथ मैं अपना संकल्प सदन के समक्ष प्रस्तुत करता हूं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ ।

इस पर दो स्थानापन्न प्रस्ताव और एक संशोधन आया है ।

†श्री ब० कु० दास (कण्टाई) : मैं मूल संकल्प के स्थान पर, अपना स्थानापन्न प्रस्ताव संख्या १ रखने का प्रस्ताव करता हूं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : स्थानापन्न प्रस्ताव संख्या ३ नियम बाह्य है, क्योंकि वह मूल संकल्प के क्षेत्र से बाहर है ।

†श्री प्र० र० चक्रवर्ती (धनबाद) : मैं अपना संशोधन संख्या २ प्रस्तुत करता हूं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : संकल्प और ये संशोधन सभा के सामने हैं ।

†श्री सरजू पाण्डेय (रसड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं । मैं प्रस्तावक महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि वह अपने इस प्रस्ताव को वापिस न लें । प्रस्तावक महोदय ने अभी अभी सदन में अपने प्रस्ताव को पेश करते हुए तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की अनेकों कठिनाइयों की चर्चा की है । मैं तो रेलवे मंत्री महोदय से यही अपील करूंगा कि वे इस प्रस्ताव को स्वीकार करें ताकि थर्ड क्लास के डिब्बों में आज जो अत्यधिक भीड़भाड़ होती है वह कम हो सके । तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की दिक्कतों और कठिनाइयों की अनेकों माननीय सदस्यों ने रेलवे बजट सम्बन्धी बहस में चर्चा की है । तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की असुविधाओं के बारे में लगातार शिकायतें आती रहती हैं । मैं समझता हूं कि जिस किसी को भी तीसरे दर्जे में दिल्ली से मद्रास तक जाने का इतिफाक हुआ होगा सफर के खात्मे पर ६ दिन तक बदन की मालिश करवाने पर ही कमर सीधी हुई होगी । तीसरे दर्जे में इस तरह के लम्बे सफर में यात्री अधमरा सा हो जाता है । हमारे देश में गरीब जोकि सब से ज्यादा तादाद में हैं वे तीसरे दर्जे में सफर करते हैं और सब से

†मूल अंग्रेजी में

ज्यादा उन को परेशानी उठानी पड़ती है। आज जबकि हम सोशलिस्टिक स्टेट बनाने की बात करते हैं और जनता की सरकार होने का द्रावा करते हैं तो यह और भी जरूरी हो जाता है कि हम उन को रापत पहुंचाने की हर सम्भव कोशिस करें चूंकि रेलवेज को थर्ड क्लास से बहुत ज्यादा पैसा मिलता है इसलिये भी उस का कर्तव्य हो जाता है कि उन लोगों को अधिक से अधिक सुविधायें प्रदान करे ।

हम देखते हैं कि फर्स्ट क्लास के डिब्बे और ऐयर कंडीशन्ड डिब्बे यहां से दूर दूर तक घसीटे जाते हैं लेकिन उन में कोई सफर नहीं करता है, खाली डिब्बे चलते हैं । अब जिस आदमी को यहां से मद्रास जाना होगा वह ऐयर कंडीशन्ड डिब्बे में क्यों घिसटेगा वह करीब करीब उसी किराये में हवाई जहाज से ६ घंटे के अन्दर मद्रास क्यों न जायेगा ? अब फर्स्ट क्लास और ऐयर कंडीशन्ड डिब्बों को लगान से क्या फायदा है क्योंकि उसी किराये में लोग हवाई जहाज से जाना पसन्द करते हैं और जिस में कि रेल के मुकाबले बहुत कम समय में वह अपने डैस्टीनेशन पर पहुंच जाते हैं । अब इस तरह के डिब्बों को लगाने से क्या फायदा है ? माननीय प्रस्तावक महोदय ने ठीक ही तो कहा है कि उन डिब्बों को हटा कर उनकी जगह पर थर्ड क्लास के डिब्बे लगाये जा सकते हैं ।

थर्ड क्लास के यात्रियों की कठिनाइयों की हर साल और हर मौके पर इस सदन में चर्चा होती है लेकिन मंत्री महोदय पर उस का कुछ असर नहीं होता मालूम पड़ता है और वह अपनी जगह से थोड़ा भी हिलने को तैयार नहीं होते हैं । इस पर मुझे एक शेर याद आ रहा है :--

“तू अपनी राह चला जा, कोई बुरा कहे तो कहने दो ।”

उन्होंने ने मानो यह इरादा कर लिया है कि हम तो ऐसे ही चलेंगे चाहे कोई कुछ भी कहता रहे । यह एक अजीब बात है कि सब लोग एक आवाज से तीसरे दर्जे की हालत के बारे में शिकायत करते हैं फिर भी सरकार तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की सुविधा बढ़ाने के लिये तैयार नहीं है . . . . .

श्री अन्सार हरवानी : (बिसौली) : सुविधायें बढ़ी हैं ।

श्री सरजू पाण्डेय : आप को यदि तीसरे दर्जे में चलने का मौका पड़े तो आप को पता चले कि क्या हालत है । लेकिन एम० पी० हो जाने के बाद दूसरी बातें हो गयी हैं । दिमाग बदल गया है ।

मेरी समझ में नहीं आता कि बातें तो हम बड़ी बड़ी करते हैं, इस सदन में गरीबों की बातें करते हैं, समाजवाद की बात करते हैं और गरीबों से नफरत भी करते हैं तो यह हमारी करनी और कथनी में यह अन्तर कब तक चलेगा ? आखिर क्या यह सदैव चलता रहेगा, या कभी ऐसा भी अवसर आयेगा कि हम गरीब जनता के सामन खड़े हो कर कह सकें कि हम ने तुम को ये सुविधायें प्रदान की हैं ।

इसलिये मैं समझता हूं कि रेलवे विभाग को इस पर जरूर गौर करना चाहिय और माननीय मंत्री जी को इस प्रस्ताव को मान लेना चाहिये ।

अभी माननीय सदस्य, श्री द्विवेदी, ने कहा कि उन डिब्बों को हटा दिया जाये, जिन में खाने-पीने का इन्तजाम होता है, डाइनिंग-कार्ज को निकाल दिया जाये । मैं समझता हूं कि इस मामले में उन का यह विचार सही है । उन को हटाया जाय, या नहटाया जाये, यह एक अलग बात है, लेकिन तथ्य यह है कि यह हमारी जिम्मेदारी है कि हम तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को आराम पहुंचायें । यह तभी सम्भव है कि ज्यादा से ज्यादा एक्सप्रेस ट्रेन्ज और ज्यादा से ज्यादा थर्ड क्लास के डिब्बों की व्यवस्था की जाये ।

[श्री सरजू पाण्डेय]

इन शब्दों के साथ मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ इस उम्मीद के साथ कि रेलवे मंत्री महोदय इस प्रस्ताव को मान इस सदन में एक अच्छी परम्परा स्थापित करेंगे—एक प्राइवेट मेम्बर के प्रस्ताव को स्वीकार कर के देश की भावनाओं का आदर करेंगे ।

†श्री सुबोध हंसदा (झाड़ग्राम) : मैं श्री म० ला० द्विवेदी के इस संकल्प का स्वागत करता हूँ ।

देश में सभी प्रकार के उद्योगों का विकास होने के कारण, यात्री-यातायात में हर जगह वृद्धि होती जा रही है । इसीलिये भीड़ की समस्या भी बढ़ गई है । रेलवे ने इस के लिये जो जनता एक्सप्रेस गाड़ियां चालू की हैं, वे जनता में काफी लोकप्रिय हो गई हैं ।

रेलवे के सभी सैक्शनों में ऐसी जनता गाड़ियां चालू की जानी चाहियें ।

दक्षिण-पूर्व जोन में तीन इस्पत कारखाने हैं । इसलिये यात्री यातायात बहुत काफी बढ़ गया है । लेकिन वहां नई ट्रनों को चालू नहीं किया गया है । हावड़ा-खड़गपुर-नागपुर सैक्शन में एक जनता गाड़ी शीघ्र ही चालू की जानी चाहिये ।

†श्री ज० ब० सिंह (घोसी) : उपाध्यक्ष महोदय, हमारे माननीय मित्र ने कहा है कि रेलवेज में बहुत से सुधार हुए हैं । मैं उन को बताना चाहता हूँ कि मैं उस जगह से आ रहा हूँ, जहां एन० ई० रेलवे चलती है—और बहुत खरामां-खरामां चला करती है, जिस के लिये वह मशहूर है । मैं जानता हूँ कि इस सम्बन्ध में वास्तविक स्थिति क्या है । मैं तो अभी तक इस सदन का मेम्बर नहीं था और जिस हाउस का मैं पहले मेम्बर था, वहां यह पास नहीं मिलता था । इसलिये मुझे भी जंगले से ही कूद कर गाड़ी में चढ़ना पड़ता था । फ्रस्ट क्लास में बैठ कर तो मैं अभी सफर कर रहा हूँ ।

सरकार की ओर से समाजवाद का रोज़ डंका पीटा जाता है । लेकिन समाजवाद के कुछ नियम और उसूल होते हैं और सब से बड़ा उसूल यह है कि हम बड़े और छोटे के बीच के गैप को कम करते हुए आगे बढ़ें । तभी हम समाजवाद के लक्ष्य तक जा सकते हैं । लेकिन यहां क्या हो रहा है ? अगर आप थर्ड क्लास को देखें, तो आप पायेंगे कि उस में असुविधाएँ बढ़ती जा रही हैं और दूसरी तरफ सैलून्ज, ठंडी गाड़ियां और गर्म गाड़ियां बढ़ती जा रही हैं । इस के बावजूद कहा यह जाता है कि यह समाजवादी पैटर्न है, समाजवादी ढांचा है, जोकि हम अपने देश में लाना चाहते हैं । यह बात मेरी समझ में नहीं आती ।

हम लोग जब जेल में थे तो एक बात के लिये लड़ा करते थे कि तीसरे दर्जे में ज्यादा से ज्यादा सुविधाएँ मिलें । हम एक उसूल के लिए लड़ा करते थे । जो माननीय सदस्य आज सरकार का समर्थन कर रहे हैं, कल शायद उन के पास फ्रस्ट क्लास का पास न हो । तब उन्हें बड़ी असुविधा होगी, क्योंकि तब उन्हें भी आम जनता की तरह ही सफर करना पड़ेगा । इसलिये यह आवश्यक है कि आम जनता की सुविधाओं की तरफ हम ध्यान दें, क्योंकि उस की कसमें खा कर हम यहां आये हैं । उसके लिये यह जरूरी है कि जो सैलून्ज, ठंडी और गर्म गाड़ियां बढ़ती जा रही हैं, उन के स्थान पर ज्यादा से ज्यादा थर्ड क्लास की गाड़ियां, जिन को जनता एक्सप्रेस कहा जाता है, चलाने की व्यवस्था की जाये ।

मैं उस क्षेत्र से आ रहा हूँ, जहां ग्रहण के समय और अन्य मेलों के अवसर पर हजारों आदमी ट्रेन्ज की छतों पर बैठ कर चलते हैं । एक तरफ तो कुछ व्यक्ति फ्रस्ट क्लास, सैलून्ज और एयर-कन्डीशन्ड डिब्बों में बैठ कर यात्रा करते हैं और दूसरी तरफ हजारों आदमी, औरतें और बच्चे

†मूल अंग्रेजी में

छतों पर बैठ कर चलते हैं। हम देखते हैं कि स्टेशनों पर जो नाम पुराने पड़ जाते हैं, उन को फिर से लिखने के लिये पूरे हिन्दुस्तान में करोड़ों रुपये खर्च किये जाते हैं। ऐसा क्यों किया जाता है? आखिर इस की क्या ज़रूरत है? अगर नाम कुछ धीमा भी रहेगा, तो भी लोग उस को देख लेंगे, पढ़ लेंगे। सरकार रुपया लगाये गाड़ियों और डिब्बों की संख्या बढ़ाने में, ताकि लोगों को बैठने की जगह तो मिल सके। इस तरफ़ सरकार का मोड़ होना चाहिये, लेकिन उस का मोड़ तो दूसरी तरफ़ है और इसलिये जब इस तरह के प्रस्ताव और सुझाव आते हैं, तो मंत्री महोदय समझते हैं कि चलो, कार्यवाही हो रही है, उस कार्यवाही को हम कर देते हैं और उस से ही हमारा फ़र्ज पूरा हो जाता है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि यह फ़र्ज पूरा करने का सवाल नहीं है। सवाल यह है कि देश में जो आम जनता है, उस को किस तरह से ज्यादा से ज्यादा सुविधा दी जाये।

जहां तक सुविधायें देने का सवाल है, हमारे दोस्त ने कहा कि नये स्टेशन बनेंगे, जिन के बड़े बड़े ढांचे होंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि सरकार टिन-शेड के ही स्टेशन बनवाये। उस से कुछ नहीं बिगड़ेगा। लेकिन वह ऐसी व्यवस्था करे कि जनता को गाड़ी की छत पर बैठ कर सफ़र न करना पड़े, जनता को और गाड़ियां और डिब्बे मिलें, जिन में बैठ कर वह सफ़र कर सके।

इसलिये मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ और मैं चाहता हूँ कि ज्यादा से ज्यादा इस तरह की गाड़ियां चलाई जायें, जिन में थर्ड क्लास के डिब्बे हों और जिन में जनता को बैठने की जगह मिल सके।

श्री ड० सुब्रह्मण्यम् (बेल्लारी) : तीसरे दर्जे में भीड़ बढ़ने की बात रेलवे मंत्रालय ने भी स्वीकार की है। हम ने इंजनों और यात्री डिब्बों के क्षेत्र में आत्म-निर्भरता भी हासिल कर ली है। श्री म० ला० द्विवेदी ने ठीक ही कहा है कि रेलवे को ट्रेनें चलाने को इमारतों और अन्य व्ययों के मुकाबले प्राथमिकता देनी चाहिये।

मैसूर में यात्री-यातायात बहुत काफ़ी बढ़ गया है। इसलिये सभी जगह जनता ट्रेनों की बड़ी आवश्यकता है।

अभी जितनी जनता गाड़ियां हैं उन की संख्या पर्याप्त नहीं है। इसलिये सभी महत्वपूर्ण लाइनों पर और अधिक जनता ट्रेनें चालू की जानी चाहियें। तभी जनता के कष्ट दूर होंगे।

श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : मेरे मित्र श्री म० ला० द्विवेदी जी ने जो प्रस्ताव रखा है वह उनके अनुसार तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़भाड़ कम करने के उद्देश्य से रखा है लेकिन मैं समझता हूँ कि उनके इस प्रस्ताव से जो समस्या है वह हल नहीं होगी। सभी जानते हैं कि पहले जनता एक्सप्रेस नाम की कोई ट्रेन हमारे देश में नहीं थी। लेकिन जो मुख्य मुख्य रूट हैं जैसे दिल्ली से मद्रास, दिल्ली से बम्बई, दिल्ली से हावड़ा, तथा दिल्ली से कलकत्ता, उन रूट्स पर बहुत सी जनता ट्रेनें चलने लग गई हैं। इतना होने पर भी आप जानते ही हैं कि तीसरे दर्जे में कितनी अधिक भीड़भाड़ रहती है। इसलिए जो प्रस्ताव उन्होंने रखा है मालूम होता है कि उस को मान लेने से समस्या का कुछ हद तक समाधान हो जायेगा।

लेकिन मेरा खयाल है कि जो ब्रांच लाइनें हैं, जो शाखा लाइनें हैं जहां जनता ट्रेनें नहीं चल सकती हैं और जहां पर अभी साधारण पैसेंजर गाड़ियां ही चलती हैं, वहां वनिस्वत दूर की यात्रा करने वालों की ज्यादा भीड़भाड़ रहती है। अभी हमारे माननीय मित्र ने पूर्वोत्तर रेलवे का जिक्र किया। हिन्दुस्तान में तीन तरह की रेलें चलती हैं, बड़ी लाइन की, छोटी लाइन की और संकीर्ण

[श्री श्रीनारायण दास]

लाइन की। जहां तक बड़ी लाइन का ताल्लुक है, उसको अगर देखा जाये तो सुख सुविधा बमुकाबले छोटी और संकीर्ण लाइन के वहां ज्यादा रहती है। आप बड़ी बड़ी लाइनों पर यहां से हावड़ा या मद्रास जायें, आपको कम तकलीफ का अनुभव होगा बनिस्वत छोटी लाइनों के, शाखा लाइनों के, ब्रांच लाइनों के। अगर इस प्रस्ताव को पास कर दिया गया और सिर्फ जनता एक्सप्रेस ट्रेज ही चलाई गई तो मैं समझता हूं समस्या का समाधान नहीं हो सकेगा। मैं वर्णन नहीं करना चाहता क्योंकि माननीय सदस्यों ने वर्णन कर दिया है और यह सर्व विदित भी है कि तीसरे दर्ज के जो मुसाफिर हैं उनको कितनी ही तकलीफों का सामना करना पड़ता है। लेकिन यह बात भी सही है कि अभी हाल ही में सरकार ने बहुत सी ऐसी सुविधायें उनको प्रदान की हैं, जिन की वे स्वप्न में भी आशा नहीं कर सकते थे।

असली देखने की बात यह है कि तीसरे दर्जे से जितनी आमदनी होती है उसके मुकाबले में फर्स्ट और सैकिंड क्लास के डिब्बों से कितनी होती है। मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि इस बात की जांच होनी चाहिये कि फर्स्ट क्लास के डिब्बे लगाने से जितनी आमदनी होती है और जितना उसमें खर्च होता है, उसमें क्या रेलों को मुनाफा होता है या नहीं होता है। अभी एयर-कंडिशन के डिब्बे लगाये गये हैं। यह भी देखा जाना चाहिये कि एयर कंडिशन डिब्बों में जो लोग सफर करते हैं, उन से कितनी आमदनी होती है और उन पर खर्चा कितना पड़ता है, क्या उन से काफी आमदनी होती है या नहीं होती है और नुकसान उठाना पड़ता है। अगर उस जांच के फलस्वरूप यह पता चले कि खर्च के मुकाबले में आमदनी कम होती है एयर कंडिशन के डिब्बे चलाने से या फर्स्ट क्लास के डिब्बे चलाने से, तो इनको बन्द कर दिया जाना चाहिये। रेलवे तो एक बिजिनेस कनसर्न है और इसको बिजिनेस लाइज पर चलाया जाना चाहिये। अगर रेलें जनता के फायदे के लिये हैं, पब्लिक यूटिलिटी सर्विस हैं, तो जो जनता तीसरे दर्जे में चलती है, उसको अगर बैठने तक के लिए जगह नहीं मिलती है और फर्स्ट क्लास में रिजर्वेशन करा कर सोने की व्यवस्था कर दी जाती है, हर तरह का उनको आराम पहुंचाया जाता है, हर प्रकार की सुविधायें प्रदान की जाती हैं, एयर-कंडिशन में सफर करने की उनको सुविधा प्रदान की जाती है, तो मैं समझता हूं कि सचमुच जैसा एक माननीय सदस्य ने कहा यह समाजवाद का एक मखौल उड़ाना है। इस पर गम्भीरता से विचार होना चाहिये कि फर्स्ट क्लास, सैकिंड क्लास और एयर-कंडिशन पर सरकार का जितना खर्चा पड़ता है क्या उससे अधिक आमदनी होती है या नहीं होती है।

हमारे सामने सवाल यह है कि तीसरे दर्जे के डिब्बों में जो भीड़ होती है वह कैसे कम की जाये। इस समस्या का समाधान सिर्फ जनता एक्सप्रेस ट्रेनें अधिक चला कर नहीं हो सकता है। इस समस्या का समाधान तभी हो सकता है जबकि तीसरे दर्जे के जो डिब्बे अब लगाये जाते हैं उनकी तादाद को काफी बढ़ाया जाये। जहां पर्याप्त मात्रा में ट्रेज नहीं चलती हैं, वहां ट्रेज की तादाद को बढ़ाया जाये। इस प्रस्ताव को ऊपर से पढ़ने से मालूम होता है कि तीसरी क्लास के मुसाफिरों की असुविधा को दूर करने के लिए इस प्रस्ताव को लाया गया है। मगर मैं समझता हूं कि अगर इसको बिना संशोधन किये मंजूर कर लिया गया तो इस प्रस्ताव का कुछ अर्थ नहीं होगा। इसका कारण यह है कि जैसा मैंने कहा कि लम्बी लम्बी यात्रा करने वालों के लिए तो सरकार ने जनता ट्रेज चला दी हैं। लेकिन अब जो बहुत भारी तकलीफ है वह शाखा लाइनों पर है। जो छोटी छोटी दूरी की मुसाफिर करते हैं, उन की असुविधा को दूर करने के लिए यह प्रस्ताव नहीं है। उनकी समस्या का समाधान यह है कि ज्यादा से ज्यादा डिब्बे लगाये जायें और जहां जहां इस वक्त ट्रेन सर्विसिस नहीं हैं वहां वहां ट्रेन सर्विसिस सुलभ की जायें। यदि ऐसा किया जाता है

तभी जनता को आराम पहुंच सकता है, सुविधा हो सकती है। मैं सरकार से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस चीज़ को माने।

**श्री राम सेवक यादव (बाराबंकी):** मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ। मैं समझता हूँ कि तीसरे दर्जे की गाड़ियों की भीड़ और शीत ताप नियंत्रित गाड़ियां ये दोनों ही समाजवादी समाज के आदर्श के अनुकूल नहीं हैं। मैं ज्यादा बहस नहीं करना चाहता। उनको हटा कर तीसरे दर्जे की गाड़ियां या जनता गाड़ियां बढ़ाई जा सकती हैं और ऐसा करके तीसरे दर्जे में भीड़भाड़ को कम किया जा सकता है।

लेकिन मेरा निवेदन केवल एक है और एक अंतिम जुमला कह कर मैं समाप्त कर दूंगा। माननीय उपमंत्री महोदय बैठे हैं और उन से मैं निवेदन करूंगा कि कभी कभी तो ऐसा मालूम होता है कि विरोधी दल वाले अगर कोई चीज़ लाते हैं तो उसका विरोध किया जाता है और अपने जवाब में हमारा यह विरोध करते हैं। लेकिन यह प्रस्ताव तो आपका है, आपकी पार्टी का है, इसका विरोध आप न करें, यह मेरा निवेदन है। प्रस्तावक महोदय से मैं इतना कहना चाहता हूँ कि वह इस प्रस्ताव को वापिस न लें।

इन शब्दों के साथ मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ और अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

**श्री शिवनारायण (वांसी):** यह प्रस्ताव जो हाउस के सामने है, बड़ा ही इम्पॉर्टेंट प्रस्ताव है। मेरे मित्र श्रीनारायण दास जी ने कहा कि ब्रांच लाइनों की तरफ आपको देखना चाहिये। कलकत्ता बम्बई इत्यादि बड़े बड़े नगरों को जाने वालों को मेल ट्रेज भी मिल जाती हैं, एक्सप्रेस ट्रेज भी मिल जाती है, लेकिन गोंडा से लेकर बस्ती आने वालों को या बड़नी से बस्ती जाने वालों की हालत को आप देखें तो आपको पता चलेगा कि चौबीस घंटे में उनको एक गाड़ी मिलती है और अगर वह किसी वजह से मिस हो जाती है तो उनका मुकदमा ही साफ हो जाता है आप इसको समझिये कि कितना कष्ट है। लूप लाइन्स में बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है मैंने जनरल डिबेट में कहा था कि तीसरा दर्जा आपका कमाऊ पुत्र है लेकिन जब भी टैक्सेशन की बारी आती है तो इसी पर लगते हैं। आज रेल पर लोग सफर करना चाहते हैं लेकिन उन्हें जगह नहीं मिलती है बजाय सके कि आप दो आने टैक्स बढ़ायें, अगर आप ट्रेनों की तादाद को बढ़ा दें तो आपको चार रुपये मिल सकते हैं। आप दो आने के बजाय चार रुपये क्यों नहीं लेते हैं। आपको पैसेंजर्स से काफी इनकम हो सकती है और सारा टैक्सेशन का झगड़ा समाप्त हो सकता है। आपको जो इनकम होती है वह थर्ड क्लास पैसेंजर्स से ही होती है। मैं समझता हूँ कि बीस परसेंट लोग इस मुल्क में फर्स्ट और सेकेंड क्लास में चलते हैं लेकिन ८० परसेंट जनता थर्ड क्लास में चलती है। सफेदपोश ही उस बीस परसेंट में हैं जो ऊंचे दर्जे में सफर करते हैं। आजकल तो बहुत से सफेदपोश भी तीसरे दर्जे में सफर करने लग गए हैं।

जनता एक्सप्रेस की बात मेरे मित्र कर रहे हैं। जिस इलाके से मैं आता हूँ वहां एक ट्रेन जाती है और लोगों को बड़ी असुविधा होती है। असेम्बली के जो मेम्बरान हैं वह लोग बतलाते हैं, बोड़ा मैं भी गया हूँ प्रस्तावक महोदय जिले में एक ट्रेन जाती है मैं बहुत विनय के साथ निवेदन करना चाहता हूँ कि उन स्टेशनों का हाल बहुत खराब है और उन ब्रांच लाइनों का ट्रेनों के साथ सोतेली मा जैसा व्यवहार होता है। थर्ड क्लास के डब्बे टूटे फूटे होते हैं, कोई उनको देखने वाला नहीं, कोई सुनने वाला नहीं मैं रेलवे विभाग के कर्मचारियों से कहना चाहता हूँ रेलवे बोर्ड के जो लोग हैं उनसे कहना चाहता हूँ कि वे लो इस पर ध्यान दें। रेलवे की इनकम उसी से ज्यादा है और उसी आदमी की इज्जत होती है जिससे मुनाफा होता है जिस आदमी से ज्यादा लाभ होता है उसकी ही आनर और रिस्पेक्ट ज्यादा होनी है देश में, और घर में।

**श्री भागवत झा आजाद (भागलपुर) :** रेलवे को छोड़ कर ।

**श्री शिवनारायण :** हां, रेलवे में सौतेली मां का व्यवहार होता है, जैसा मैंने पहले कहा । संयोग से हमारे एक उपमंत्रा हैं वह बहुत दयागी रहे हैं, आई० एन० ए० के अफसर रहे हैं, वे जानते हैं कि मिलिटरी को कितनी दिक्कत आती है सिपाहियों के पहुंचाने में । उनको समझाने की जरूरत नहीं है, वे हम से बहुत बड़े हैं, जानी हैं और समझते हैं कि आवश्यकता क्या है । वे यह भी जानते हैं कि आज वायुमंडल बड़ा क्रिटिकल है हमारे देश में । अगर पैसेन्जर और एक्सप्रेस गाड़ियां और और चलें तो ज्यादा लाभ होगा देश के लिये प्रोर टैक्सेशन की जरूरत नहीं पड़ेगी । मुझे ज्ञान है कि छोटी सी चीज नमक और दूसरी चीजें जो २ आने सेर का होती थीं वह ब्लैक मार्केट में १० सेर बिकती थीं और लोग उसको देते थे लेकिन अगर गवर्नमेंट एक पैसा ज्यादा टैक्स लगाती है तो हमारे कम्प्युनिस्ट भाई प्रोर सोशलिस्ट भाई शोर मचाते हैं, पब्लिक शोर करती है गवर्नमेंट को वह एक पैसा भी देने के लिये तैयार नहीं हैं ।

**श्री रामसेवक यादव :** आप पर कोई असर उसका नहीं पड़ता है ऐसे चिकने घेंड़े हैं ।

**श्री शिवनारायण :** आप भी वैसे ही हैं । मैं सुझाव देना चाहता हूं कि अगर कुछ ट्रेनों को बढा दिया जाये तो एक ट्रेन को चलाने में जितना खर्चा लगता है वह एक साल में पूरा हो जायेगा और आपके डब्बे वर्षों चल सकेंगे । मैं इन शब्दों के साथ इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूं लेकिन लूप लाइनों को नजरअन्दाज न किया जायें

**श्री कु० कृ० वर्मा (सुलतानपुर) :** उपाध्यक्ष महोदय, अभी जो प्रस्ताव इस माननीय सदन के सम्मुख उपस्थित है, जिस हद्द तक वह जाता है मैं उसका समर्थन अवश्य करता हूँ, लेकिन मेरे कुछ साथियों ने जो बातें कहीं हैं, वह बहुत हद्द तक सही हैं कि हमारी जो मेन दिक्कत है, जो मूल प्रश्न है वह यह है कि तृतीय श्रेणी के जो यात्री हैं उनको जितना स्थान मिलना चाहिये उतना हमारा रेलवे प्रशासन नहीं दे पाया है । मुझे याद है कि पहले चार श्रेणियां हमारी इस रेलवे में थीं : फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास, इंटर क्लास और थर्ड क्लास । लेकिन जब हमने समाजवादी समाज का निर्णय किया और यह निश्चित किया कि हम को उसकी स्थापना करनी है तो उस समय इन चार श्रेणियों के बजाय मिनिस्ट्री ने तीन कर दिया ताकि किसी हद्द तक हमारी जनता में बराबरी आ सके लेकिन हम जिधर जा रहे थे वह शान-शौकत वाले प्रशासकों के वैनिटी के विरुद्ध था । उन्होंने यह किया कि जो पहले चार के बजाय तीन श्रेणियां कर दी गई थीं, उसको फिर लौटा लिया और बहुत सी ट्रेनों में एग्जर कंडिशनड कोचेज की व्यवस्था कर दी यानी फिर चार श्रेणियां कर दीं । मैं समझता हूँ कि यह खजाना वह जो हमने एक अच्छा काम किया था समाजवादी की स्थापना के लिये उसके बरअक्स जाता है, उल्टा पड़ता है । क्योंकि हमारी समझ में समाजवादी समाज का यह उसूल है, यह नियम है, यह उद्देश्य है कि हर नागरिक को बराबर की सुविधायें देनी हैं । अगर हम जो आराम आसइश हैं, जो लज्जरीज हैं उनका बटवारा नहीं कर सकते तो क्या हम प्रमुख आवश्यकताओं का बटवारा भी नहीं कर सकते ? क्या जो हमारे नागरिकों की प्रमुख आवश्यकतायें हैं वह भी नहीं दी जा सकती ? क्या हर एक नागरिक का यह जन्मसिद्ध अधिकार नहीं है कि उसे लिविंग स्पेस मिले, उसे कम से कम उठने बैठने का स्थान मिले ? अगर हम उस चीज को भी नहीं कर सकते हैं तो फिर हम किस तरह कह सकते हैं कि हम समाजवादी समाज को मानते हैं, जब हमने खास तौर पर घोषणा की है कि हम इसके उसूलों पर चलें तो किस तरह से कह सकते हैं कि इस मामले में हम उस उसूल पर नहीं चलेंगे ? मैं समझता हूँ कि जहां पर कि हमारे कम्पार्टमेंट्स में, हमारे डब्बों में, बैठने का स्थान नहीं, खड़े होने का स्थान नहीं, बल्कि मैं तो कहूंगा कि सांस लेने का भी स्थान नहीं और पहले उसको

व्यवस्था नहीं कर सकते, तो यह कहना कि हम एग्जरक्यूटिव क्लास के लिये उत्सुक हैं, सैलन बेच लिये उत्सुक हैं, यह कहाँ तक उचित होगा ? मैं समझता हूँ कि बराबरी का बटवारा करने के लिये यह जरूरी है, और हमारे संवेधान में भी यह दिया हुआ है, अगर आर्टिकल १४ को पढ़ा जाय तो उसमें साफ साफ लिखा है कि हमको बराबर न्याय करना है, एक समान हर नागरिक के साथ न्याय करना है, इसका ध्यान दिया जाय । मगर आज इसकी तरफ ध्यान नहीं है जब तक हम प्रारम्भिक आवश्यकता को पूरी नहीं कर लेते हैं तब तक हम समझते हैं कि हमें दूसरी तरफ कदम नहीं उठाना है । यह जरूर है कि अगर कोई जनता एक्सप्रेस और चालू की जाय तो उससे जो लम्बे सफर हैं उनमें कुछ सुविधाएँ हो जायेंगी, लेकिन जैसा अभी कहा गया है जो ब्रांच लाइनें हैं, उन पर भी काफी भीड़ रहती है और यह ज्यादा अच्छा होगा और मैं इस सुझाव का स्वागत करता हूँ कि जो ट्रेनें १०, १० और १२, १२ घंटे एक जगह पड़ी रहती हैं, उनका योग किया जाय और उस भीड़ को कम किया जाय ।

इस शब्दों के साथ मैं जो प्रस्ताव पेश किया गया है उस हद्द तक उसका समर्थन करता हूँ ।

**श्री नवल प्रभाकर (दिल्ली—करोलबाग):** उपाध्यक्ष महोदय, श्री मन्नु लाल द्विवेदी जी ने जो प्रस्ताव रक्खा है, मैं उस के उस हिस्से का समर्थक हूँ जिसके अन्तर्गत कहा गया है कि भीड़ कम की जाय । किन्तु यहां तक उन्होंने ने यह कहा कि जनता एक्सप्रेस चलाई जाये, उस के सम्बन्ध में मुझे मतभेद है मैं समझता हूँ कि इस सदन में कोई भी ऐसा सदस्य नहीं होगा जो यह न चाहे कि तीसरे दर्जे के जो डब्बे हैं उन के अन्दर भीड़ कम हो । इस चीज से सभी सहमत हैं । लेकिन एक प्रश्न यह उठता है कि यह भीड़ कम कैसे हो । अभी हम रेलवे बजट पर विचार कर रहे हैं । रेलों के टिकटों की दरें और जी भाड़े की दरें हैं वह बहुत बढ़ गई हैं । उनको बढ़ाने का जो उद्देश्य था वह यह था कि देश में ट्रेनें बढ़ जायें तथा यात्रियों को सुविधाएँ अधिक प्राप्त हों और यही समझ कर हम ने उस को माना है । मैं माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि जनता की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए क्योंकि वह भी जनता में से ही एक है, इस और कुछ ठोस कदम उठाने की आवश्यकता है ।

आज हम देखते हैं कि कितने ही लोग पांवदान पर लटके होते हैं कितने ही लोग छत पर चढ़े होते हैं । अगर अन्दर बैठे भी होते हैं तो कहीं पर अटक कर बैठे होते हैं, कोई खड़े होते हैं और कोई कैसे होते हैं । मैं चाहता हूँ कि जो ज्यादा भीड़ वाली ट्रेनें चलती हैं उन की फिल्में ली जायें और फिल्में लेकर वे लोगों दिखाई जायें । ऐसा किया जाय तो मैं समझता हूँ कि कैसा भी हृदयहीन आदमी हो, उस के मन में भी यह बात उठेगी कि कितनी कठिनाई इस तरह से लोगों को उठानी पड़ती है ।

इस सम्बन्ध में जो कार्रवाई की जानी हो उस के सम्बन्ध में मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ । एक यह है कि जनता एक्सप्रेस चलानी तो बड़ी बात है, किन्तु हमें यह जरूर सोचना पड़ेगा कि एक बड़े स्टेशन से दूसरे बड़े स्टेशन के बीच में हम अन्दाजा लगयें कि कितने टिकट बिके । और उसी से इतना अन्दाजा हम लगा सकते हैं कि कितने टिकट बांटे गये उस के लायक वह गाड़ी है या नहीं । जिस तरह से पहले दरजे के यात्रियों का हम लेखा जोखा रखते हैं, या वातानुकूलित दरजे के यात्रियों के लेखे जोखे को हम समझते हैं और जिस तरह से हम थर्ड क्लास के स्लीपिंग बर्थस का लेखा जोखा रखते हैं । उसी तरह से हम थर्ड क्लास के यात्रियों का भी लेखा जोखा रखने लगे और यह अन्दाजा हम रखने लगे ताकि अगर पचास आदमियों के बैठने का स्थान है तो कवल पचास को ही टिकट दिया जाए और अगर पचास से ज्यादा को टिकट दिया जाए तो अगले स्टेशन को सूचना दी जाए कि हमारे यहां से इतने टिकट बेचे गए हैं, आगे जाकर इन आदमियों को बैठने का इंतजाम किया जाए । मैं चाहता हूँ कि जो जंक्शन स्टेशन हैं वहां पर कुछ अतिरिक्त डब्बों का इन्तिजाम होना चाहिये जो कि आदमियों की सुविधा के अनुसार जोड़ दिए जाएं या वह डब्बे पहले से वहां खड़े रहें और लोग

[श्री नवल प्रभाकर]

उनमें उनमें बैठ जाएं और क्योंकि बड़े स्टेशनों पर गाड़ी आधा घंटा और पौन घंटा तक खड़ी रहती है इस लिए उनको उसमें जोड़ने में कोई कठिनाई नहीं होगी। अभी भी ऐसा किया जाता है लेकिन जिन स्टेशनों पर ऐसा इन्तिजाम होता है उनकी दूरी बहुत ज्यादा होती है, दो दो सौ और तीन तीन सौ मील के फासले पर नए डब्बे जोड़े जाते हैं और यह बहुत कम होते हैं।

इसके अतिरिक्त मेरा यह सुझाव है कि कुछ गाड़ियां केवल दिन में चलायी जानी चाहिएं और दूसरे उनमें .....

**उपाध्यक्ष महोदय :** यह प्रस्ताव जनता एक्सप्रेस गाड़ी के बारे में है।

**श्री नवल प्रभाकर :** मैं उसी के सम्बन्ध में कह रहा हूं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** उससे कोई सम्बन्ध नहीं है।

**श्री नवल प्रभाकर :** इसमें यह भी लिखा है कि तीसरे दर्जे में भीड़ कम की जानी चाहिये। आप चाहें तो मैं पढ़ कर सुना दूं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** इसका जनता एक्सप्रेस गाड़ियों से कोई सम्बन्ध नहीं।

**श्री नवल प्रभाकर :** उसी के सम्बन्ध में मैं कह रहा था कि इस तरह से अतिरिक्त गाड़ियों का इन्तिजाम किया जाए ताकि यह भीड़ कम हो सके। जहां तक भीड़ कम करने का सम्बन्ध है मैं इसका समर्थन करता हूं। बड़ी बड़ी जनता गाड़ियां दिल्ली से मद्रास के लिए या दिल्ली से कलकत्ता और बम्बई के लिए चलायी जाएं। लेकिन उन लोगों का भी ध्यान रखा जाए जो प्रति दिन एक बड़े शहर से दूसरे बड़े शहर को अपने कारोबार के सिलसिले में जाते हैं, और भीड़ कम की जाए।

**श्री मा० ल० जाधव (मालेगांव) :** मैं इस संकल्प का स्वागत करता हूं। मनमाड-बम्बई लाइन पर अत्यधिक भीड़ होती है। इस लिये वहां और अधिक जनता ट्रेनें चालू की जानी चाहियें।

मैं यह सुझाव नहीं मानता कि प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित डिब्बों को बंद कर दिया जाये। विदेशी मुद्रा की दृष्टि से वे आवश्यक हैं।

अब सप्ताह में दो बार जनता ट्रेन चलाने से काम नहीं चल पाता। भीड़ और ज्यादा बढ़ गई है। जनवरी से मई तक विशेष भीड़ होती है। इसलिये और अधिक संख्या में जनता ट्रेनें चलाना आवश्यक है।

**श्रीमती सरोजनी महिषी (धारवाड़ उत्तर) :** मेरे विचार में प्रस्ताव का कोई विरोध नहीं होगा क्योंकि हर व्यक्ति की यह इच्छा है कि यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधाएं दी जायें। परन्तु मेरा इस दिशा में निवेदन यह है कि तीसरे दर्जे की गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों को अधिक सुविधाएं दी जानी चाहिये। हमारा लक्ष्य समाजवादी समाज का निर्माण है अतः हमें उन लोगों के जीवन स्तर को ऊंचा करना है जो पिछड़े हुए हैं।

मैं इस पक्ष में भी हूं कि तीसरे दर्जे की गाड़ियां बढ़ाई जायें। एक गाड़ी दिन के समय धारवर तथा हुगली के बीच चलाई जाये। यह तो ठीक है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों को अधिक से अधिक

सुविधायें दी जायें परन्तु तीसरे दर्जे के यात्रियों को भी अपना उत्तरदायित्व महसूस करना चाहिये । प्रायः देखा जाता है कि तीसरे दर्जे के यात्री सुविधाओं का दुरोपयोग करते हैं ऐसा नहीं किया जाना चाहिये । इन शब्दों से मेरा निवेदन है कि संकल्प स्वीकार किया जाये ।

**श्री शाहनवाज खां :** क्या मैं हिन्दी में बोलूँ ?

**श्री रामसेवक यादव :** चूंकि यह जनता का मामला है और प्रस्तावक महोदय ने हिन्दी में अपने विचार प्रकट किये हैं इसलिए मेरा अनुरोध है कि मंत्री महोदय भी अपना उत्तर हिन्दी में दें ।

**श्री शाहनवाज खां :** ठीक है मैं हिन्दी में बोलूंगा । जनाब डिप्टी स्पीकर, मैं अपने मोहतरम दोस्त श्री म० ला० द्विवेदी का बहुत मशकूर हूँ कि उन्होंने रेलवे मिनिस्ट्री का, ईवान के मेम्बरों का और इस ईवान के मेम्बरों के जरिए से पूरे मुल्क की जनता की तवज्जह एक बड़े जरूरी मसले की तरफ दिलाई है । मैं उन तमाम मेम्बरान का भी शुक्रगुजार हूँ जिन्होंने इस बहस में हिस्सा लिया और रेलवे मिनिस्ट्री को अपनी कामती राय से फायदा उठाने का मौका दिया । उनकी तजवीज की हाउस के हर कोने से ताईद हुई है और मैं और मेरे साथ रेलवे मिनिस्ट्री भी इस की पूरी पूरी ताईद करती है । उसूलन् तौर पर अगर देखा जाय तो इस तजवीज से किसी को इख्तलाफ नहीं हो सकता है ।

डिप्टी स्पीकर साहब मैं आपको यकीन दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे मिनिस्ट्री की यह इन्तिहाई कोशिश है कि रेलों में जो भीड़ होती है उस को हम जल्द से जल्द कम करें ।

दूसरी पंचवर्षीय योजना में जो जराये, जो साधन रेलवे मिनिस्ट्री को दिये गये थे उन साधनों के मुताबिक १५ फी सदी ज्यादा मुसाफिरों को उठाने की हम से तवक्को की गई थी लेकिन अगर आप देखेंगे तो पायेंगे कि १५ फी सदी ज्यादा मुसाफिरों के बजाय हमने २५.२ फी सदी मुसाफिर ज्यादा उठाये । इती के साथ साथ पैसेंजर्स कोचेज जो थीं उन में भी हम ने उतनी ही तादाद बढ़ाई है । ३१ अक्टूबर, सन् १९६१ तक हम ने ६२ नई ट्रेनें चलाई जो कि सदन के सदस्यों की इस राय के मुताबिक थांकि जितनी हो सकें नई गाड़ियां चलाई जाय . . . .

**श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) :** इस में एक बात यह है कि यह जो आपने बतलाया कि ६२ नई ट्रेनें चलाई हैं तो यह कहीं इस तरह से तो नहीं है कि आपने अपनी ऐसी ट्रेनों को जिनका कि दूर तक सफर था उन को दो हिस्सों में बांट दिया है और इस तरह से आपने यह ६२ संख्या बना ली है ? जैसे कि आगरा—लखनऊ—कटिहार गाड़ी को एक के बजाय दो कर दिया अर्थात् एक तो आगरा से लखनऊ तक और दूसरी गाड़ी लखनऊ से कटिहार तक कर दी है । एक गाड़ी को दो गाड़ी बना दिया है कहां इस तरह से तो आपने यह ६२ की संख्या नहीं बढ़ा ली है ?

**श्री शाहनवाज खां :** ६२ नई गाड़ियां चलाई हैं जिन में से ८४ गाड़ियों के अलावा हैं जो कि चलती थीं । इसके अलावा लगभग ७० ऐसी गाड़ियां जहां तक वह जाती थीं उस से उनका फासला और आगे तक बढ़ा दिया गया । इस तरीके से यह हमारी हर वक्त्र कोशिश रहती है कि हम रेलगाड़ियों की तादाद ज्यादा से ज्यादा बढ़ायें ।

## [श्री शाहनवाज खां]

कुछ मुअज्जिज दोस्त यह जानना चाहेंगे कि हम ने भीड़ को कम करने के लिए क्या क्या अमली कदम उठाये हैं। मैं अपने उन मुअज्जिज दोस्तों को यह बतलाना चाहता हूँ कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में १३०० मील के रेलवे ट्रैक को डबल किया गया है। मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि ज्यादा गाड़ियां चलाने के लिए सिर्फ ज्यादा इंजनों और रेल कंडिब्लों की ही जरूरत नहीं होती है बल्कि उन मुकामात पर जहां कि ओर ज्यादा गाड़ियां चलाने की गुंजाइश नहीं है, जितनी चल रही हैं उस से ज्यादा चलाने की गुंजाइश नहीं है, ऐसे इलाके में ओर ज्यादा गाड़ियां चलाने के लिए हम को नई लाइने बनानी पड़ती हैं और डबलिंग करनी पड़ती हैं। १३०० मील का रेलवे ट्रैक डबल किया गया। १०७ मील ट्रैक मीटर गेज से ब्रॉडगेज में किया गया और १४५० मील लम्बी लाइनों को इलेक्ट्रिफाई किया गया। आप जानते हैं कि एक वक्त था जब कि हावड़ा डिवीजन में ओर खास कर सियालदह डिवीजन में सुबरबन ट्रेन्स में बहुत भीड़ होती थी। उस भीड़ को दूर करने के लिये हम ने उन ऐरियाज को इलेक्ट्रिफाई किया और जहां पर इलेक्ट्रिक ट्रेन्स चल रही हैं। हावड़ा डिवीजन के ऊपर जो भीड़ भाड़ होती थी उस पर हमने पूरा काबू पा लिया है। सियालदह डिवीजन में इस वक्त इलेक्ट्रिफिकेशन जारी है और मैं समझता हूँ कि सन् १९६३ तक जो वहां के यात्रियों को तकलीफ है उस को भी हम दूर कर देंगे। इलेक्ट्रिफिकेशन के कुछ काम हम मुगलसराय तक पहुंचा चुके हैं सिविल इंजीनियरिंग वर्क्स वगैरह को हम मुगलसराय तक ले जा रहे हैं। और तीसरी पंचवर्षीय योजना में इलेक्ट्रिफिकेशन को कानपुर तक ले जाएंगे।

**श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) :** थैंक यू वैरी मच। (बहुत बहुत धन्यवाद)।

**श्री शाहनवाज खां :** स के अलावा मुगलसराय से सहारनपुर तक हम डीजल इंजन चला रहे हैं। इसी तरीके से एन० एफ० रेलवेज के ऊपर सिलीगुडी—अमीनगांव का जो ऐरिया है उस में भी डीजल इंजनों का हम इस्तेमाल कर रहे हैं ताकि जहां पैसेंजर्स और गुड्स ट्रैफिक ज्यादा है वहां हम ज्यादा से ज्यादा गाड़ियां चला सकें। रेलों में भीड़-भाड़ कम करने के लिए हम यह सब काम कर रहे हैं।

इसके साथ साथ यार्ड रीमोडेलिंग और नये स्टेशन्स हम खोल रहे हैं। इस के अलावा जैसा कि मेरे बहुत से दोस्तों ने कहा कि डाईनिंग कार, रैस्टुरेंट कार्स और जो ऐयर कंडीशंड डिब्बे हैं, उनकी तादाद को कम किया जाय, उन को हटाया जाय और उनकी जगह पर थर्डक्लास के डिब्बे लगाये जाय, यह कदम हम पहले उठा चुके हैं। बहुत सी गाड़ियों के ऊपर से हम ने डाईनिंग कार्स और रैस्टुरेंट कार्स को हटा दिया है ...

**श्री तुला राम (घाटमपुर) :** कानपुर और लखनऊ के बीच यह इलेक्ट्रिफिकेशन कब तक हो जायगा ? ...

**श्री शाहनवाज खां :** मैं यह अर्ज कर रहा था कि बहुत सी गाड़ियों पर जहां कि हम ने सोचा कि डाईनिंग कार और रैस्टुरेंट कार को हटा कर थर्डक्लास का डिब्बा लगा सकते हैं, वहां हम ने किया है। बहुत सी गाड़ियों के लिये मेरे मुअज्जिज दोस्तों ने यह कहा है कि ऐयर कंडीशंड डिब्बों को भी हटा कर उन को जगह

पर भी थर्ड क्लास के डिब्बे लगाये जाय । अब इस के लिए हम ने यह रक्खा है कि जिन ऐयर कंडीशंड गाड़ियों में ४० फीसदी से फोगर आफ आकुेशन कम हो, ऐसी ऐयर कंडीशंड गाड़ियों को हटा कर उनकी जगह पर हम ने थर्ड क्लास के डिब्बे लगा दिये हैं ।

मैं अपने मुअज्जिज दोस्त श्री मा० ल० जाधव का शुक्रिया अदा करता हूं कि उन्होंने एक बहुत सही बात कही कि ऐयर कंडीशंड डिब्बे चला कर हम ने सोशलिज्म के खिलाफ कोई गुनाह नहीं किया है ।

**श्री ज० ब० सिंह :** कि बशर्तें सब हो जाय ।

**श्री शाहनवाज खां :** यह एक तरक्कीपसन्द कदम है और हमारे आगे बढ़ने की दलील है । इस के अलावा यही नहीं कि सिर्फ फ्रस्ट क्लास के मुसाफिरों के लिये ही ऐयर-कन्डीशंड डिब्बे चलते हैं, थर्ड क्लास के मुसाफिरों के लिये भी चेयर-कार्ज, जिन को डीलक्स भी कहा करते थे, चलाई जाती हैं । यह कहते हुए मुझे खुशी है कि वे गाड़ियां लोगों को बहुत पसन्द आई हैं और उन की बहुत बड़ी मांग है ।

**श्री ज० ब० सिंह :** क्या डीलक्स के अलावा और भी कोई ऐसी गाड़ियां थर्ड क्लास में हैं ?

**श्री शाहनवाज खां :** वह शुरू का कदम है । एक ही दिन में मंजिले-मकसूद पर नहीं पहुंच जाते हैं—आहिस्ता आहिस्ता ही पहुंचेंगे ।

**श्री दाजी (इन्दौर) :** यह इब्तदाए-इश्क है ।

**श्री शाहनवाज खां :** जैसा कि मैं अर्ज कर चुका हूं, हमारी यह दिली ख्वाहिश है कि हम तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को सफर करने के लिये जादा से ज्यादा साधन और सहूलियतें दें ।

उसके साथ साथ हम ने यह भी देखना है कि जो जिम्मेदारी देश ने रेलवेज को सौंपी है, उस को भी पूरा करना है । पहली पंचवर्षीय योजना में ९.१ करोड़ टन, दूसरी पंच-वर्षीय योजना में १६१ मिलियन टन—तकरीबन १६ करोड़ टन—और तीसरी पंच-वर्षीय योजना में २४।। करोड़ टन सामान ले जाने की जिम्मेदारी रेलवेज के ऊपर डाली गई है । इस माल को काम-याबी के साथ एक जगह से दूसरी जगह ले जाने पर मुल्क की तरक्की का इन्हसार है । जहां हम मुसाफिरों के लिये सहूलियतें मुहैया करना चाहते हैं, वहां हमारी यह भी जिम्मेदारी है कि माल को हम उठायें ।

इन दोनों बातों को मद्दे-नजर रखते हुए और जो हमारे पास साधन हैं, जो हम को फ्रैसिलिटीज दी गई हैं, उन सब को सामने रख कर, हमारे मुअज्जिज दोस्त ने जो रेजोल्यूशन रखा है, उस को हम उसूलन कुबूल करते हैं—रेलवे मिनिस्ट्री इस को इन प्रिंसिपल एक्सेप्ट करती है । लेकिन जैसा कि मैंने अर्ज किया है, हमारे जो जराये हैं, उन के ऊपर इन सबका दारो-मदार है ।

यह रेजोल्यूशन इस मकसद से रखा गया कि जनता ट्रेन्ज की तादाद बढ़ाई जाये । मैं आप की इजाजत से बतलाना चाहता हूं कि इस वक्त २४ जनता एक्सप्रेस ट्रेन्ज चल रही हैं—२० ब्राड-गेज पर और ४ मीटर-गेज पर । मैं यह भी अर्ज कर देना चाहता हूं कि इन गाड़ियों के

[श्री शाहनवाज खां]

अलावा हम इन रूट्स पर भी और ज्यादा जनता ट्रेन्ज चलाने के सवाल पर संजीदगी के साथ गौर कर रहे हैं :

- (१) अमृतसर-हावड़ा (वाया सहारनपुर) और लखनऊ;
- (२) हावड़ा-मद्रास ;
- (३) दिल्ली-बम्बई वी० टी०;
- (४) दिल्ली-हावड़ा (वाया ग्रांड कार्ड ) ;
- (५) बम्बई वी० टी०—हावड़ा (वाया नागपुर) ;
- (६) बम्बई वी० टी०-विजयवाड़ा (वाया हैदराबाद) ; और मीटर-गेज पर
- (७) कटिहार-अमीनगांव;
- (८) पूना-बंगलौर ।

ये ऐसी लाइनें हैं जहां पर हम और जनता ट्रेन्ज चलाना चाहते हैं ।

श्री नम्बियार : दिल्ली से मद्रास क्यों नहीं । गलती से उन्होंने इसे पढ़ा और उसे वापिस ले लिया ।

श्री शाहनवाज खां : जी नहीं, मैंने इसे वापिस नहीं लिया । जहां जहां है, वह मैंने पढ़ा है । गाड़ियां हमारे जेरे-गौर हैं, वे मैंने बता दी हैं ।

मुझे पूरी उम्मीद है कि हमारे मुअज्जिज दोस्त को इससे तसल्ली होगी । मैं उनको यह भी बताना चाहता हूं कि इंडियन रेलवेज पर ३६,८५२ मुसाफिर गाड़ियों के डिब्बे हैं और उन में से एयर-कण्डीशन्ड सिर्फ २०२ डिब्बों हैं । इस लिये अगर एयर कन्डीशन्ड डिब्बों को टोटली भी हटा लिया जाये, तो बहुत ज्यादा फर्क नहीं पड़ने वाला है ।

एक माननीय सदस्य : फर्क पड़ेगा ।

श्री ज० ब० सिंह : मैं एक सुझाव देना चाहता हूं ।

श्री शाहनवाज खां : पहले मैं खत्म कर लूं । माननीय सदस्य सुझाव बाद में दें ।

मैं फिर अर्ज कर देना चाहता हूं कि जो रेजोल्यूशन हमारे मोहतरिम दोस्त ने पेश किया है, उस को मैं उसूलन कुबूल करता हूं । उस को अमली जामा पहनाने के लिये हमको अपनी लाइन कैपेसिटी बढ़ानी है और नये डिब्बे और रोलिंग स्टॉक वगैरह भी बढ़ाना है । हम इस बात पर भी नज़र रखते हैं कि कितनी लाइनें हैं, वहां हर एक गाड़ी पर मुसाफिरों की कितनी भीड़ है । जहां गुंजायश होती है, वहां हम शार्ट-डिस्टेंस डीज़ल शटल ट्रेन्ज भी चला रहे हैं । यह मसला हर वक्त रेलवेज के सामने है ।

जैसा कि मैं अर्ज कर चुका हूं, मैं इन प्रिंसिपल, उसूलन, इस रेजोल्यूशन को एक्सेप्ट करता हूं और चूंकि हम पूरी कोशिश कर रहे हैं, इसलिये मैं अपने मुअज्जिज दोस्त से दरख्वास्त करूंगा कि वह इस को वापस ले लें ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री एम० एल० द्विवेदी ।

श्री ज० ब० सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि.....

**उपाध्यक्ष महोदय :** आर्डर, आर्डर ।

**श्री ज० ब० सिंह :** . . . . चूँकि वह गाड़ियों की संख्या नहीं बढ़ा सकते, तो क्या वह ट्रेन्ज की छतों पर रेलिगज लगवाने की व्यवस्था करेंगे, ताकि उन पर बैठे हुये लोग नीचे न गिरें ?

**उपाध्यक्ष महोदय :** आर्डर, आर्डर —श्री एम० एल० द्विवेदी ।

**श्री म० ला० द्विवेदी :** उपाध्यक्ष महोदय, उपमंत्री महोदय ने सदन को जो आश्वासन दिया है और जो बातें बतलाई हैं, उन के लिये मैं आभार प्रकट करता हूँ, लेकिन जो कुछ उन्होंने कहा है, अगर उस के सम्बन्ध में मैं कोई बात न कहूँ, तो इस सदन के माननीय सदस्यों को ठीक ठीक मालूमत नहीं रहेंगी ।

उन्होंने बताया कि हमने ६२ ट्रेन्ज बढ़ाई हैं । मैंने हिसाब लगाया है कि जो कुछ उन्होंने बढ़ाया है, वह केवल १.१६ हिस्सा, यानी सवा छः परसेंट है ।

**श्री शाहनवाज खां :** एक साल में ।

**श्री म० ला० द्विवेदी :** लेकिन हमारे देश की आबादी ३८ करोड़ से ४४ करोड़ हो गई है यानी उस में १५ फ्रीसदी की वृद्धि हुई है । इस तरह से हम देखें तो पता चलेगा कि मुसाफिर में कम से कम १५ परसेंट की वृद्धि हुई है । वैसे तो वृद्धि ज्यादा की हुई है लेकिन अगर १५ परसेंट ही मान लिया जाए तो भी आप उसके लिये कोई व्यवस्था नहीं कर पाए हैं । आपने तो केवल सवा छः परसेंट के लिये की हैं । इसका मतलब यह हुआ कि नौ परसेंट के लिये आप कोई इंतजाम नहीं कर पाये -----

**श्री शाहनवाज खां :** माननीय सदस्य गलत समझे हैं । मुसाफिरों की तादाद २५.२ परसेंट बढ़ी है पांच सालों में, मगर मैंने एक साल का ही जिक्र किया है ।

**श्री म० ला० द्विवेदी :** पांच साल का पूरा हिसाब कर मैं कह रहा हूँ कि । एक एक साल का हिसाब मैंने जोड़ा है । यह सब कुछ आपकी ही किताबों में लिखा हुआ है और अगर आप चाहें तो मैं आपको समझा सकता हूँ ।

मेरा कहना यह है कि जब कि हमारे देश के लोगों की आमदनी बढ़ी है रोजगार के साधन बढ़े हैं, उसके साथ साथ मुसाफिरत भी बढ़ी है । १९४७ के मुकाबले में मुसाफिरत कहीं ज्यादा हो गई है, २०० परसेंट के करीब वह बढ़ गई है । जो मैंने कहा कि मुसाफिरत कम से कम १५ परसेंट बढ़ी है, वह मैंने केवल आबादी को ध्यान में रख कर कहा है, बाकी चीजों का मैंने ध्यान नहीं रखा है । लेकिन आप तो उस १५ परसेंट के लिये भी इंतजाम नहीं कर पाये हैं । जिस प्रकार से और जिस हिसाब से हमारे यहां अन्न की पैदावार बढ़ रही है और लोगों की आमदनी बढ़ रही है, लोगों में मुसाफिरत करने का शौक भी बढ़ता जा रहा है । लेकिन उधर आपका ध्यान नहीं गया है ।

आपने कहा कि दूसरी योजना में जितने साधन आपको दिए गए थे, उसके मुताबिक ही आप गाड़ियों की संख्या बढ़ा सकते थे । मेरा कहना यह है कि दूसरी योजना हो या तीसरी योजना हो, योजना बनाते वक्त रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड और साथ ही साथ रेलवे मंत्री

[श्री म० ला० द्विवेदी]

लोग भी, देश की रेलों का पूरा नक्शा सामने रखते हैं और उनके दिमागों में, उनके सामने तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की बात कम रहती है। इसका नतीजा यह होता है कि जो साधन प्लानिंग कमिशन से या भारत सरकार से या फाइनेंस मिनिस्ट्री से मांगे जाते हैं वे तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिये कम मांगे जाते हैं। अगर हम योजना बनाते वक्त तीसरे दर्जे के मुसाफिरों का खयाल रखें, उनको ज्यादा एमेनेटीज देने की बात सोचें, उनके लिये ट्रेनें बढ़ाने की बात को सामने रखें, तो उसी हिसाब से आप योजना के लिये रुपया मांग सकते हैं। लेकिन इस हिसाब से रुपया मांगा नहीं जाता है। जब सवाल पूछा जाता है तो कह दिया जाता है कि हमारे पास जितने साधन थे, उनके हिसाब से हमने बढ़ाया है, ट्रेनें बढ़ाई हैं, एमेनेटीज दी हैं। मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि जब कभी आप योजना बनायें, तो इस बात का ध्यान रखें कि तीसरे दर्जे के जो मुसाफिर हैं, उनकी जो जरूरियात हैं, वे बाकी सभी क्लासिस के मुसाफिरों से ज्यादा हैं, इस सदन के माननीय सदस्यों से भी ज्यादा हैं। इसलिये उनको सुविधायें देने के लिये, उनको आराम पहुंचाने के लिये हमें ज्यादा रुपया योजनाओं में मुकर्रर करना चाहिये।

हमारे प्रधान मंत्री महोदय ने बार बार कहा है कि हमारी योजना फ्लेक्सिबल है, लचर है, वह जमी हुई नहीं है, उसमें फेरबदल की गुंजाइश है...

**श्री रामसेवक यादव :** लचर या लचीली ? वैसे तो आप ठीक ही कह रहे हैं कि वे लचर हैं।

**श्री म० ला० द्विवेदी :** गलती से मेरे मुंह से लचर निकल गया है। मेरा कहने का मतलब यह है कि उनमें सुधार की गुंजाइश है। मेरे माननीय सदस्य ने उनको चिकना घड़ा कहा था और अपने को फूटा घड़ा नहीं कहा। लेकिन वह दूसरी बात है। लचर मेरे मुंह से गलती से निकल गया।

अगर रेल मंत्रालय प्लानिंग कमिशन से इस काम के लिये रुपये की मांग करता है और प्लानिंग कमिशन इन्कार कर देता है, वह मंजूरी नहीं देता है, तो हम जो सदस्य यहां बैठे हुए हैं, आप हमारे सामने आर्यें और हम देने को सहर्ष तैयार हो जायेंगे। अगर आप तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिये गाड़ियां ज्यादा बढ़ाने के लिये प्लानिंग कमिशन से रुपये की मांग करेंगे और प्लानिंग कमिशन आपको न दे तो यहां आर्यें, हम मंजूरी देंगे। सुप्रीम ताकत देश की यहां निहित है। हम मंजूरी देने के लिये तैयार हैं। ऐसी हालत में आप यह क्यों कहते हैं कि हमारे पास साधनों की कमी है। साधन आपको मुहैया करने के लिये हम तैयार हैं बशर्त कि आप ठीक तरीके पर मांग पेश करें।

श्री श्रीनारायण दास जी तथा कुछ दूसरे माननीय सदस्यों ने कहा कि वे जनता एक्सप्रेस ट्रेज की बात को नहीं मानते हैं, ब्रांच लाइनों पर गाड़ियां ज्यादा बढ़ाने से वे समझते हैं कि समस्या हल हो जाएगी। जहां तक ब्रांच लाईन्ज की जरूरियात का सम्बन्ध है, मैं उनके सुझाव को मानता हूँ। लेकिन जनता गाड़ियां भी उतनी जरूरी हैं। मैं दौहराना चाहता हूँ कि हमारे देश की जनता आज एकीकृत जनता है, उत्तर भारत से दक्षिण भारत को जनता जाती है, पूर्व से पश्चिम को जनता जाती है। अगर जनता ट्रेज ज्यादा नहीं होंगी तो हमारे देश के एकीकरण में बाधा पैदा होगी और जो बड़ी बड़ी योजनायें हमने चालू की हैं जो बड़े तीर्थ स्थान जिनको हम कहते हैं, हमने बनाये हैं उनको देखने के लिए आने जाने की सुविधायें प्रदान करने में कमी रह जाएगी इसलिए मैं जोर जनता ट्रेज पर ही अधिक देता हूँ और ब्रांच लाइनें जो हैं। उनके बारे में मेरा कहना यह है कि जहां कहीं मेले ठेले होते हैं, हरिद्वार में होते हैं, चित्रकूट में होते हैं, उन मेलों ठेलों के मौकों पर ज्यादा से ज्यादा गाड़ियां चलाई

जानी चाहिये। मेरा अनुभव यह है कि मानकपुर और झांसी रेलवे लाइन और कानपुर बांदा रेलवे लाइन में चित्रकूट के मुकाम पर हर पन्द्रहवें दिन पूर्णमासी और अमावस्या के दिन बड़ी भीड़ रहती है और जो यात्री जाते हैं उनके लिए गाड़ियों की कोई विशेष व्यवस्था नहीं की जाती है। मैं चाहता हूँ कि इन दिनों ज्यादा से ज्यादा गाड़ियां चलाने का प्रबन्ध आपकी तरफ से किया जाए। आप ऐसा नहीं करते हैं और इसका नतीजा यह होता है कि सैकड़ों यात्रियों को बड़ी मुश्किल का सामना करना पड़ता है। मैं जिस गाड़ी से वहां गया था उसमें मैंने देखा कि छः आदमी मारे गए थे, दस महिलाओं की इज्जत गई थी और सैकड़ों का माल चोरी चला गया था। लटक लटक कर लोग सफर कर रहे थे और एक एक के ऊपर सात सात सवार थे। ऐसे अवसरों पर ज्यादा तर लोग बिना टिकट ही सफर करते हैं। कोई टी० टी० आई० भी नहीं होता है और पुलिस वाले भी भाग जाते हैं। ऐसे अवसरों पर आपको चैकिंग स्टाफ की और पुलिस की विशेष व्यवस्था करना चाहिये और गाड़ियां पर्याप्त मात्रा में चलानी चाहिये।

मैं आपका अधिक समय नहीं लेना चाहता हूँ। अन्त में एक बात ही मैं कहूंगा। आप देखें कि दिल्ली से लखनऊ जाने वाली गाड़ियों में तीसरे दर्जे में तो क्या फर्स्ट क्लास तक में जगह नहीं मिलती है। दस दस दिन पहले से कोशिश करते हैं लेकिन फिर भी रिजर्वेशन नहीं मिलता है। लखनऊ राजधानी है, भोपाल राजधानी है, बम्बई राजधानी है, सदस्यों को अगर यहां पर आवश्यक काम से जाना भी होता है तो भी जगह नहीं मिलती है और दस दस दिन पहले ही से रिजर्वेशन बन्द हो जाती है। जिन लोगों को जरूरी काम से अथवा सरकारी काम से जाना होता है उनको जगह नहीं मिलती है तो साधारण जनता को कैसे मिल सकती है। उसको तो बहुत ही परेशानी का सामना करना पड़ता है। संसद् सदस्यों तक को कठिनाई होती है। कानपुर में बुकिंग नहीं मिलता, लखनऊ में नहीं मिलता, बम्बई में नहीं मिलता, दिल्ली में नहीं मिलता इस कठिनाई को दूर करने के लिए फर्स्ट क्लास के नहीं बल्कि थर्ड क्लास के मुसाफिरों के लिए आप जनता ट्रेज दीजिये, उसी से लोग चले जायेंगे।

मैं एक सुझाव भी इस सम्बन्ध में देना चाहता हूँ कि दिन में आप फर्स्ट क्लास न चलायें, रात में फर्स्ट क्लास चलायें और उसमें सोने की व्यवस्था करें। दिन में आप थर्ड क्लास के डिब्बे बढ़ायें। अगर दिल्ली से चल कर शाम को गाड़ी कानपुर पहुंचती है तो वहां पर आप सोने के फर्स्ट क्लास के डिब्बे दे दें और जिन मुसाफिरों को उनमें जाना हो वे वहां उनमें सवार हो सकते हैं। थर्ड के ज्यादा डिब्बे आप बढ़ायें और रात के वक्त सोने का इंतजाम कर दें। यदि ऐसा किया गया तो लोगों को काफी सुविधा हो सकेगी। फर्स्ट क्लास के डिब्बों में जहां आज चार आदमी बैठते हैं, उनकी जगह अगर तीसरे दर्जे के डिब्बे लगाये गये तो १६-१७ आदमी उनमें जा सकेंगे।

**श्री श्रीनारायण दास :** माननीय सदस्य नयी बातें कह रहे हैं, मैं औचित्यप्रश्न प्रस्तुत करना चाहता हूँ।

**श्री म० ला० द्विवेदी :** उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य को पता नहीं है कि माननीय मंत्री ने डिबेट में जो बातें कही हैं उनका ही मैं उत्तर दे रहा हूँ मैं कोई नई बात नहीं कह रहा हूँ।

माननीय मंत्री ने जनता ट्रेज बढ़ाने को जो बात कही है मैं उसका स्वागत करता हूँ और उसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ। जिन माननीय सदस्यों ने इस डिबेट में भाग लिया है, उन सब का मैं आभारी हूँ और जिन्होंने इसका समर्थन किया है और जिन की वजह से माननीय मंत्री महोदय ने कम से कम सिद्धान्ततः यह बात मान ली है उनके प्रति मैं आभार प्रदर्शित करता हूँ।

इन शब्दों के साथ मैं अपने प्रस्ताव को वापिस लेता हूँ।

संशोधन संख्या १ और २ सभा की अनुमति से वापिस लिये गये ।

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या श्री द्विवेदी को संकल्प वापिस लेने की अनुमति है ?

†माननीय सदस्य : नहीं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं संकल्प को मतदान के लिए प्रस्तुत करता हूँ । प्रश्न यह है :

“कि इस सभा की यह राय है कि रेलगाड़ियों में विशेषतः तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़ कम करने के लिए सरकार को समस्त तीसरे दर्जे के डिब्बे वाली अधिक एक्सप्रेस गाड़ियां (जनता एक्सप्रेस) चलाने के लिए शीघ्र कार्यवाही करनी चाहिए।”

†श्री मुजफ्फर हुसेन (मुरादाबाद) : अगर वोटिंग करनी थी तो जो लोग हाउस में मौजूद थे उन्हीं का वोट लिया जाना चाहिए था । अगर आप उस तरफ के मेम्बर्स को बुलाते हैं, यहां तक कि पंडित जी भी आ गये हैं, तो अपोजीशन को भी यह इजाजत दी जाय कि वह भी अपने मेम्बर्स को बुला लें, और उसके बाद वोटिंग कराई जाय ।

लोक-सभा में मत विभाजन हुआ । पक्ष में २५, विपक्ष में १०३ ।

संकल्प अस्वीकृत हुआ ।

### सरकारी क्षेत्रों के उपक्रमों के बारे में संकल्प

†श्री बालकृष्ण वासनिक (गोंडिया) : श्रीमान् जी मैं प्रस्तुत करता हूँ कि :

“यह सभा सरकार से सिफारिश करती है कि सरकारी क्षेत्र के कुछ उद्योगों में गैर-सरकारी क्षेत्र की अपेक्षा कम कार्यकुशलता और अधिक लागत के कारणों का पता लगाने के लिये एक आयोग नियुक्त किया जाये।”

मेरा निवेदन है कि पिछले कुछ दिनों में सरकारी उपक्रम बड़ी तेजी से बढ़े हैं । उनकी व्यापकता तथा उनके स्वरूप का काफी विस्तार हुआ है । मुझे सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का विरोध नहीं करना परन्तु यह निवेदन अवश्य करना है कि हमें यह प्रयत्न अवश्य करना चाहिये कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में जो जनता का धन लगा हुआ है उसका उचित ढंग से और बुद्धिमत्ता से खर्च किया जाय । उनमें जो धन लगा हुआ है उसका हमें पूरा लाभ मिलना चाहिये । यह बड़े खेद की बात है कि कई एक सरकारी परियोजनाओं में यह देखा गया है कि उनमें लाभ बहुत कम होता है परन्तु खर्च की मात्रा बहुत अधिक चली जाती है । तुलनात्मक तौर पर गैर-सरकारी क्षेत्र से उनमें कार्यक्षमता भी कम होती है । उदाहरण के लिए भारतीय विमान सेवा निगम की संचालन लागत ८२० रुपये प्रति घंटा है जब कि कुछ गैर-सरकारी विमान सेवाओं में यह लागत ५३० रुपये प्रति घंटा फैलती है । बहुत भारी अन्तर है, ३०० रुपये प्रति घंटे का फर्क है, अतः मेरा निवेदन है कि इस दिशा में जांच की जानी चाहिये । यह ठीक है कि सोवियत रूस की तरह हमारे यहां आर्थिक अपराधों को कोई मान्यता प्राप्त नहीं है । यदि सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के प्रशासकीय अधिकारी भी लापरवाही अथवा अकार्यकुशलता दिखायें तब भी उनको दंडित नहीं किया जा सकता है । समर्थ लेखापरीक्षकों द्वारा कम कार्यकुशलता और अधिक लागत के कारणों को जांच करने के लिये किसी प्रकार का कार्यकुशलता लेखापरीक्षण किया जाना चाहिये ।

†मूल अंग्रेजी में

अभी चर्चा चल रही थी कि बी० बी० सी० पर जो रेडियो प्रोग्राम आते हैं वह कोटि प्रौर मात्रा में दोनों में हमारे आकाशवाणी के कार्यक्रमों से कहीं अच्छे होते हैं। कई बार तो कुछ कार्यक्रमों का स्तर बहुत ही नीचा होता है। इस बात की जांच पड़ताल होनी चाहिये। मेरा विचार है कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में तीन दोष हैं : नौकरशाही की प्रवृत्ति, स्पर्धा न होने के कारण अक्षमता और जिम्मेदारी का अभाव। इसलिए सरकारी क्षेत्र की कार्यकुशलता और लागत की जांच करने के लिये एक आयोग नियुक्त किया जाना चाहिये। इसी उद्देश्य से मैं यह संकल्प सभा के समक्ष प्रस्तुत करता हूँ और मेरा निवेदन है कि इसे स्वीकार किया जाय।

†उभाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : मैं अपने संशोधन संख्या १ और २ प्रस्तुत करता हूँ।

†श्री प्र० र० चक्रवर्ती (धनबाद) : मैं अपना संशोधन संख्या ३ प्रस्तुत करता हूँ।

†श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : मैं अपना संशोधन संख्या ४ प्रस्तुत करता हूँ।

†उभाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव तथा संशोधन सभा के समक्ष हैं।

†श्री प्र० कु० घोष (रांची पूर्व) : सरकार का काम सभी प्रकार की बुराइयों, अपराधों तथा समाज विरोधी प्रवृत्तियों को रोकना है। मेरा निवेदन है कि सरकार को स्वयं उत्पादन कार्य में लगने के बजाय—विरोधी बातों जैसे मुनाफाखोरी, कालाबाजार और श्रमिकों का शोषण—को रोकने पर ध्यान केन्द्रित करना चाहिये। उसे किसी उद्योग का एकाधिकार नहीं लेना चाहिये। यह खेद का विषय है कि सरकारी उपक्रमों से केवल ०.३ प्रतिशत का ही लाभ हुआ है। इससे हमारी आंखें खुल जानी चाहियें। इन सरकारी उपक्रमों में सात करोड़ से अधिक जनता का धन लगाया गया है। यदि इतना धन गैर-सरकारी उपक्रमों में लगता तो निश्चित ही इससे बहुत लाभ होता। क्योंकि जिस प्रकार सफेद हाथी सरकारी क्षेत्र में पाल लिये जाते हैं उस प्रकार के सफेद हाथियों की गैर-सरकारी क्षेत्र में गुंजाइश नहीं होती। यह जो सफेद हाथी रखे जाते हैं उनको शक्ति तो प्राप्त होती है परन्तु जिम्मेदारी का अहसास बिलकुल नहीं होता। यद्यपि सरकारी क्षेत्र को सरकार से नाममात्र के व्याज पर ऋण मिलते हैं। करों में अधिक रियायत मिलती है और माल डिब्बों के आवण्टन, विदेशी मुद्रा और आयात लाइसेंस आदि दिये जाने में प्राथमिकता प्राप्त है। सरकारी क्षेत्र से न तो करदाता को लाभ है होता और है श्रमिकों को ही।

[श्री मूल चन्द दुबे पीठासीन हुए]

श्री राम सेवक यादव (बाराबंकी) : सभापति महोदय, मैं एक व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहता हूँ और वह यह है कि प्रस्ताव तो यह है कि निजी और सरकारी उद्योगों के मुकाबले में सरकारी उद्योगों में एफिशिएंसी नहीं है तो उसके कारणों को खोजें और दूर करे और इसलिए कमिशन नियुक्त किया जाये लेकिन माननीय सदस्य जो बोल रहे हैं वह तो पब्लिक सेक्टर का विरोध कर रहे हैं। पूरे तौर पर कि पब्लिक सेक्टर होना ही नहीं चाहिए जोकि मैं नहीं समझता कि रैलेवेंट है।

†मूल अंग्रेजी में

**सभापति महोदय :** इसमें कोई प्वाएंट आफ आर्डर नहीं मालूम होता है। माननीय सदस्य अपनी स्पीच जारी रखें।

**श्री प्र० कु० घोष :** सरकारी क्षेत्र में लाभ न होने के बड़े स्पष्ट कारण हैं। सरकारी उपक्रमों के प्रबन्ध के लिए जो कर्मचारी नियुक्त किये जाते हैं उसमें बड़ी भारी भूल की जाती है। कई बार उच्च पदों पर सरकारी नौकरी से रिटायर हुये अधिकारियों को नियुक्त कर दिया जाता है। उन अधिकारियों को प्रशासनिक कार्यों में अधिक हानि लाभ को सामने रखने की आदत ही नहीं होती जिससे प्रबन्ध में अदक्षता जा जाती है। कामों और कर्मचारियों पर अनावश्यक व्यय होता रहता है। इस प्रकार व्यय अधिक तथा उत्पादन कम होता है। वैसे विशेषज्ञों की राय तो यह है कि सरकारी उपक्रमों में १० से लेकर २० प्रतिशत का लाभ होना चाहिये। परन्तु जो स्थिति है उसके अनुसार तो यह लाभ ३० गुणा से से भी कम है। अतः मेरा निवेदन है कि अब समय आ गया है कि हम कम लाभ के कारणों की जांच करें और जो कमियां अथवा अनियमिततायें हों दूर करनी चाहियें और इस जांच का कार्य गैर-सरकारी प्रतिनिधियों द्वारा ही किया जाना चाहिये। इन गैर-सरकारी प्रतिनिधियों को यह भी कहा जाना चाहिये कि वह इस बारे में अपना प्रतिवेदन शीघ्र से शीघ्र प्रस्तुत कर दें।

**श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) :** मैं इस संकल्प में एक संशोधन प्रस्तुत करना चाहता हूँ। संकल्प में इस प्रकार संशोधन किया जाना चाहिये कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कार्य संचालन की जांच करने के लिये प्रस्तावित आयोग में लोक-सभा के दो प्रतिनिधि हों।

इस संकल्प को लेकर कई माननीय सदस्य अपने दल का दृष्टिकोण प्रस्तुत कर रहे हैं। हमें एक बात समझ लेनी चाहिये कि सरकारी क्षेत्र इस देश में जम चुका है और उसको दिलाना कठिन है। मैं यह मानता हूँ कि कई एक स्थानों पर काफी धन नष्ट किया गया है परन्तु गैर-सरकारी क्षेत्रों में भी इस प्रकार के भयंकर अपव्यय के उदाहरण कुछ कम नहीं हैं। मेरा निवेदन है कि इस देश में सरकारी क्षेत्र का विकास बड़ा आवश्यक है। इसके द्वारा ही हम देश को समाजवाद के लक्ष्य की ओर अग्रसर कर सकते हैं।

इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि यह कहना ठीक नहीं है कि गैर-सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का संचालन सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों से अधिक कुशलता से होता है अथवा यह कि प्रथम के मूल्य अपेक्षाकृत कम हैं। 'टेलको' के मूल्यों की जांच करने से ज्ञात होगा कि वे चित्तरंजन के मूल्यों से कम नहीं। "टेलको" का अब तक राष्ट्रीयकरण हो जाना चाहिये था। यदि भारतीय विमान सेवा निगम को नुकसान हो रहा है तो उसका कारण यह है कि उसने कुछ गैर-सरकारी संचालकों को कुछ अनुसूचित सेवायें संचालित करने की अनुमति देकर औद्योगिक नीति संकल्प का खण्डन किया है।

यह प्रसन्नता की बात है कि हमारे यहां तीन इस्पात संयंत्र हैं। आशा है कि शेष दो संयंत्र अर्थात् टिसको और इसको भी शीघ्र ही काम करने लगेंगे। कठिनाई तो यह है कि हुरकेला तथा दुर्गापुर में बारबार गड़बड़ी बनी हुई है। मेरा विचार है कि सरकारी क्षेत्रों में चलने वाले दोनों संयंत्रों के लिये कुछ अधिक कुशल व्यक्ति रखने चाहियें और लेखा प्रक्रियायें बदलनी चाहियें जैसी कि आयुध कारखानों की बदली गई है।

मेरा ऐसा विचार है कि इन सरकारी क्षेत्रों में कर्मचारियों की वृद्धि एवं उनकी नियुक्ति के मामले में पक्षपात से काम लिया जाता है। अतः मेरा निवेदन है कि उन परियोजनाओं में की गई नियुक्तियों आदि के बारे में विस्तृत जांच की जानी चाहिये।

भोपाल के "हैवी इलेक्ट्रीकल्स" में श्रम सम्बन्धों का निपटान वैसा नहीं रहा है जैसा कि अपेक्षित था तथा इसके परिणामस्वरूप वहां कठिनाइयां उत्पन्न हुई हैं। इस मामले में जांच की जानी चाहिये।

यदि उपरि व्यय तथा प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष श्रमिकों के सम्बन्ध में उचित समन्वय हो जाय तो मूल्य निश्चय ही कम हो जायेंगे। लेखा प्रक्रिया में परिवर्तन की घोर आवश्यकता है।

राष्ट्रीयकृत उपक्रमों में उन्हीं व्यक्तियों को लिया जाना चाहिये जो कि राष्ट्रीय भावना से काम कर सकें।

अंत में मेरा निवेदन यही है कि एक समिति की नियुक्ति की जानी चाहिये जिस में सभी सदस्य संसद् सदस्य हों। और यह समिति अर्थव्यवस्था में कमी तथा विकास के रास्ते सुझा सकती है। यह समिति सभी सरकारी उपक्रमों की जांच करे।

मैं इस पक्ष में हूँ कि सरकारी क्षेत्र भली भांति उन्नति करें और उनका पूरा पूरा विकास हो। मेरा विचार तो यह है कि वह दिन दूर नहीं है जब कि टाटा तथा बिड़ला के उद्योगों का भी राष्ट्रीयकरण होगा।

**श्री प्रिय गूत (कटिहार) :** सभापति महोदय, मैं तो सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी का विश्वासी हूँ और इसीलिये चाहता हूँ कि प्राइवेट एन्टरप्राइज खत्म हो जाय और पब्लिक एन्टरप्राइज चले। कोशिश भी सरकार की तरफ से की गई, मगर देखा जाता है कि "खोदा पहाड़ निकला चूहा"। क्यों? अनालिसिस की जरूरत है। मैं मिसाल देना चाहता हूँ। किसी कारपोरेशन ने वाटर सप्लाय प्लान्ट बनाया। रसोई से पानी उठाया पम्प कर के। अच्छी तरह फिल्टर भी किया गया। उस की सफाई भी की गई, पीने के लायक हुआ। लेकिन सप्लाय जिस पाइप के जरिये करना है, उस के अपोजिट एन्ड से जो पानी निकल रहा है, उसमें दो चीजें आ रही हैं। एक मैलापन और दूसरा कन्टेमिनेशन। इंजीनियर लोग सोचते हैं कि क्या बात है। पानी अच्छा निकला, हम ने उसको अच्छी तरह से स्टैरेलाइज भी कर लिया है, तब आखिर डिलिवरी में क्यों खराबी आ रही है? यानी जितनी गड़बड़ी है वह ट्यूब के अन्दर है। नैशनलाइजेशन आफ दी प्लैन्ट्स बहुत अच्छी चीज थी, मगर नैशनलाइजेशन करने के जरिये में, उस का प्रोसेस जो है, उस में दिक्कत है। तो जब इंजीनियर लोग किसी चीज को हटा कर उसका परीक्षण करने लगे तो जाते जाते देखते हैं कि पानी जिस ट्यूब के जरिये जा रहा है, उस कैरी करने वाले ट्यूब के अन्दर ऊज कर के मैलापानी घुस गया है। उसी तरह से हमारी जो मैशीनरी सेट अप की गई है नैशनलाइज्ड इन्डस्ट्री को चलाने के लिये, उस में दो किस्म के दोष घुस गये हैं। एक मशीनरी को अच्छी प्रकार से न रखना और श्रमिकों के प्रति अच्छा रवैया न रखना। और दूसरा अव्यवस्थित आर्थिक अवस्था। कैसे? प्लैनिंग में गलती है। एक छोटी मिसाल देखिये। असम में नूनमाती आयल रिफाइनरी है। काम चालू हो गया। बीच से चालीस दिन काम ठप्प हो गया, ऊपर से नहरकटिया से तेल वक्त पर नहीं आया। प्लैनिंग की गड़बड़ी की वजह से चालीस दिन

[श्री प्रिय गुप्त]

बैठना पड़ा और मैन अवर्स का लास हुआ, क्षति हुई। इसी तरह से हर प्लैन्ट में, क्या रेलवे प्रशासन, क्या स्टील प्लैन्ट में, क्या कैमिकल इंडस्ट्रीज में, क्या आई० ए० सी० में या दूसरे दूसरे कारपोरेशन्स में, क्या हैवी एलेक्ट्रिकल्स में, सब जगह दो चीजों की गलती नजर आती है। एक काम को सुयोजित रूप से न करवाना तथा दूसरे लेबर लोगों को सही तौर से टैकल नहीं किया जाता। आप देखिये कि कम्पनी के टाइम में, चाहे बी० ए० रेलवे में या दूसरी जगह पर, ज्यादा नफा होता था। वही सब प्लैन्ट्स नैशनलाइज हो जाते हैं तो घाटे में चलते हैं। क्यों? वही चीज है, सभी कुछ वही है, लेकिन क्यों इस तरह से चल रहे हैं? इस का कारण यह है कि उन अधिकारियों को किसी तरह का तजुर्बा नहीं है कि किस किस से उसे चलाना चाहिये। मेरा यह कहना है कि जब भी कोई घाटा होता है तो एक ही स्लोगन उठाया जाता है, चीप स्लोगन, कि "श्रमिक काम नहीं करते, वर्कर्स काम नहीं करते हैं और इस लिये एफिशिएन्सी गिर गई है"। यही चीप स्लोगन है। वह मैनेजमेंट में अपनी कमियों को छुपाते हैं—उनका श्रमिकों के प्रति रवैया और उनको काम का अच्छा ज्ञान नहीं, यह सारी चीजें एक ही आवरण से बन्द कर देते हैं कि वर्कर्स काम नहीं करते। कौन वर्कर्स लोग? नीचे के तबके के, ३०, ३५ रु० वाले, ४० रु० वाले, ५०, ६० रु० वाले, १५० १००, १५० रु० वाले, वर्कर्स काम नहीं करते हैं। और नये नये कानूनों से डिसिप्लिन को काबू में करना चाहते हैं। नैशनलाइज्ड प्रोजेक्ट्स में किस किस की डिसिप्लिन होनी चाहिये इस के लिये मैं तो कुछ कहना नहीं चाहता, लेकिन जो रेलवे प्रशासन के चीफ कमिश्नर मि० वकले हैं, उन की जो एविडेंस है, विफोर दि एस्टिमेट्स कमेटी, उस की तरफ आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ कि उन्होंने डिसिप्लिन के बारे में क्या बतलाया है। हमारी जो मैशीनरीज हैं, हैवी इलेक्ट्रिकल्स के बारे में मि० बनर्जी ने बतलाया श्रमिकों के प्रति व्यवहार स्टील प्लैन्ट्स में, रेलवेज में और दूसरी दूसरी संस्थाओं में, लाइफ इन्श्योरेंस कारपोरेशन में, सब जगहों पर जो अधिकारियों का श्रमिकों के प्रति व्यवहार है, उस से देश बनने वाला नहीं है। इस लिये जैसे वाटर सप्लाई इंजीनियर ने अपने दोष, अपनी शिकायतों को महसूस करते हुए, हटा देने का काम उस को रेक्टिफाई किया और अच्छा पानी पाइप से डिलिवरी प्वाइन्ट पर दिया, उसी तरह से जो हमारी नैशनलाइज्ड प्लैन्ट्स हैं या दूसरे काम हैं उन को सही तौर से सफल बनाने के लिये इन चीजों को अख्तियार में लेना होगा। अन्यथा जो राष्ट्रीयकरण के कार्यक्रम हैं वे बेकार हो जायेंगे। पूंजीवादी लोग तो चाहते हैं कि वह बेकार हो जायें। अपनी तरफ से सहूलियत दे कर के, प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से नकल कर अपने रवैये के वे लोग इस का संशोधन नहीं करना चाहते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि सरकार एक आदर्श नियोजक है मगर टाटा कम्पनी ने उन्हें चैलेन्ज किया है कि वे लोग जो चीज मजदूरों को देते हैं सरकार की जो सब से बड़ी संस्था रेलवे है या और जो भी बड़ी संस्था हो, वह उस का आधा भी अपने मजदूरों को नहीं देती है। कम से कम इस को मद्देनजर रखते हुए कि लेबरर्स को किस तरह से ठिकाने से टैकल करना चाहिये, अगर एफिशिएन्टली अपने आर्गनाइजेशन को सरकार चलाये तो बहुत अच्छी तरह से चल सकता है और उस से फायदा होगा। साथ ही इस से मोरारजी भाई देसाई का डाइरेक्ट और इनडाइरेक्ट टैक्सेशन्स का बोझा भी कम हो जायेगा। अगर नैशनलाइज्ड

प्रोजेक्ट्स में १ परसेंट अर्निंग नहीं होती और इनकम घटती ही जाती है तो जो तमाम रुपये तिजोरी में से खर्च होंगे उस को पूरा करेगी हमारी गरीब जनता। इसलिये डाइरेक्ट और इनडाइरेक्ट टैक्सों का असर मजदूरों, किसानों और जनता के दूसरे भागों पर पड़गा। इसलिये उस से उन लोगों को बचाने के लिये और हिन्दुस्तान को आगे बढ़ाने के लिये नेशनलाइजेशन तो जरूर होना चाहिये। मगर यह भी मद्देनजर रखा जाना चाहिये कि नेशनलाइजेशन की पालिसी को अख्तियार करते वक्त दो चीजों का ध्यान रखना चाहिये अर्थात् संस्था को एफिशिएन्टली रन करने के लिये काबिल आफिसर हों और उनका श्रमिकों के प्रति निष्पक्ष रवैया हो। आर्थिक योजना हो और वह ठीक ढंग से चले। नेशनलाइजेशन बहुत अच्छी चीज है, फायदेमन्द चीज है और कैपिटलिज्म का पोलिसी जो खाली ब्लाकिंग है एक जगह में, उस ब्लाकेड को हटाने के लिये यही एक नक्शा है। मगर मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि कंसर्नड मिनिस्ट्री का इस चीज को तरफ ध्यान खींचा जाना चाहिये जो कि मिसाल मैंने पानी की दी है। पानी तो जरूर अच्छा पैदा हुआ, लेकिन लेते वक्त ट्यूब में दो मैलेपनों ने धुस कर उसे खराब कर दिया। उन दोनों चीजों को एलिमिनेट कर देना चाहिये, हटा देने के तरीके आदि से। हमारी आजादी को १५ साल हो चुके हैं। हमारी पालिसी १५ साल पहले भी कुछ थी। १५ साल में, काफी रिसर्च हुई है और सत्तारूढ़ राजनैतिक पार्टियां सब से अच्छा परीक्षण कर रही हैं। मैं समझता हूँ कि उन की रिसर्च इस प्वाइंट पर पहुंच गई होगी कि वे दोनों चीजों को दूर करने की आन्तरिक कोशिश करें, और तभी जाकर नेशनलाइजेशन कायम हो सकता है।

† श्री वाजी (इन्दौर): संकल्प में जो बातें उठायी गई हैं। सम्मान्यतः वे बहुत ही मूल्यपूर्ण हैं। हो सकता है कि सरकारी क्षेत्र को कुछ बातों से हम सहमत न हों लेकिन उन के सुधारने का प्रयत्न किया जाना चाहिये। मेरा निवेदन यही है कि दोष होने के कारण हमें सरकारी क्षेत्र को समाप्त नहीं कर देना चाहिये। यह कहना गलत है कि गैर-सरकारी क्षेत्र का संचालन सरकारी क्षेत्र की अपेक्षा कहीं अधिक अच्छा है। यदि गैर-सरकारी क्षेत्र का पिछले १५० वर्षों का रिकार्ड आप देखें तो आपको पता चल जायेगा कि यह जालसाजी, धोखेबाजी आदि से भरपूर है।

† सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल जारी रखें।

इस के पश्चात् लोक-सभा सोमवार, ७ मई, १९६२/१७ वैशाख, १८८४ (शक) के प्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

## दैनिक संक्षेपिका

( शुक्रवार, ४ मई, १९६२ )  
-----  
( १४ वैशाख. १८८४ (शक) )

### सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण

दो सदस्यों ने निम्नलिखित भाषाओं में शपथ ली अथवा प्रतिज्ञापन किया :--

१ ने अंग्रेजी में और २ ने हिन्दी में

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	.	१२१५--३८
<b>तारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
४१६	भारी ढांचे , प्लेट आदि बनाने का कारखाना .	१२१५-१६
४१७	बद्रीनाथ जाने वाले यात्री	१२१६--१८
४१८	शारीरिक शिक्षा तथा युवक कल्याण सम्बन्धी समन्वय समिति	१२१८-१९
४१९	विमानों का निर्माण .	१२१९--२१
४२१	मनीपुर के लिये 'होमगार्ड' .	१२२१-२२
४२२	औद्योगिक तथा गैर-औद्योगिक कर्मचारियों की सेवा की दशाएं .	१२२२
४२३	हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, भोपाल .	१२२२--२५
४२४	अमरीकी अधिकारियों के दल की भारत यात्रा .	१२२५
४२५	जीवन बीमा निगम द्वारा गृह-निर्माण के लिए ऋण .	१२२५--२७
४२८	कोयला खनन के लिए टेक्निकल कर्मचारी .	१२२७--२९
४२९	ई० एन० आई० के साथ करार . . .	१२२९-३०
४३०	जंगपुरा, नई दिल्ली में अप्राधिकृत मकानों आदि का गिराया जाना .	१२३१-३२
४३१	पूर्वी सीमान्त राज्य का निर्माण .	१२३२--३४
४३२	पुस्तकालयाध्यक्षों की सेवा . . .	१२३५
४३३	प्रतिरक्षा कर्मचारियों द्वारा डाक से भेजे गये बोट .	१२३५--३७

## अल्प-सूचना

## प्रश्न संख्या

४ भिलाई में अग्निकाण्ड

१२३७-३८

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

१२३८-८१

## तारांकित

## प्रश्न संख्या

४२०	नूनमती तेल-शोधक कारखाने को अशोधित तेल का संभरण	१२३८-३९
४२६	पश्चिम बंगाल में पूर्ण मद्य निषेध	१२३९
४२७	जीवन बीमा निगम की आय	१२३९-४०
४३४	पूर्वी क्षेत्रीय परिषद् की बैठक	१२४०
४३५	भिलाई इस्पात कारखाना	१२४०
४३६	पूर्वी पाकिस्तान में अवैध प्रवेश	१२४१
४३७	मेटल एण्ड स्टील फैक्टरी, इच्छापुर	१२४१
४३८	रुद्रसागर, आसाम में कुंआ संख्या १	१२४१-४२
४३९	इस्पात परिष्करण में इंजीनियरों का प्रशिक्षण	१२४२
४४०	जम्मू तथा काश्मीर में तेल	१२४२
४४१	खेतरी में तांबे के अयस्क का खनन	१२४२-४३
४४२	निःशुल्क तथा अनिवार्य शिक्षा	१२४३
४४३	बाल संग्रहालय, नई दिल्ली	१२४३
४४४	औद्योगिक प्रबन्ध "पूल"	१२४४
४४५	जीवन बीमा पालिसियों पर व्याज	१२४४
४४६	विदेशों में जाने वाले शरणार्थियों के लिए रीओरियन्टेशन कोर्स	१२४४-४५
४४७	रानी पुर ( उत्तर प्रदेश ) में भारी विद्युत् उपकरण कारखाना	१२४५
४४८	डाक द्वारा शिक्षा	१२४५-४६
४४९	कोयला खानों में खुदाई की "केविंग" प्रणाली	१२४६
४५०	अखिल भारतीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड	१२४६-४७
६३८	स्कूलों में योग्यता छात्रवृत्तियां	१२४७
६३९	अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों की कल्याण योजनाओं के लिये धन का नियतन	१२४७

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)		
<b>अतारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
६४२	“भारतीय कविता” . . . . .	१२४७-४८
६४३	दिल्ली में बम विस्फोट सम्बन्धी जांच . . . . .	१२४८
६४४.	खासी पहाड़ियों में तांबा . . . . .	१२४८
६४५	राज्यों और संघ राज्य-क्षेत्रों में अनुसूचित जातियों की जनसंख्या . . . . .	१२४८
६४६.	अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों के लिये पदों का आरक्षण . . . . .	१२४९
६४७	मैसूर में मिली जुली बस्तियां . . . . .	१२४९
६४८	पब्लिक स्कूलों में पिछड़े वर्गों में विद्यार्थी . . . . .	१२४९-५०
६४९	फारसी में “महाभारत ” . . . . .	१२५०
६५०	विकास बैंकों का प्रादेशिक सम्मेलन . . . . .	१२५०
६५१	निषिद्ध सोने का पकड़ा जाना . . . . .	१२५१
६५२	हरिदासपुर में पाकिस्तानी सिपाही की गिरफ्तारी . . . . .	१२५१
६५३	पंजाब में कोयले का कमी . . . . .	१२५१-५२
६५४	राज्यों को केन्द्रीय ऋण . . . . .	१२५२
६५५	चुनावों में प्रयुक्त की जाने वाली स्याही . . . . .	१२५२
६५६	ग्राम चुनावों के परिणाम . . . . .	१२५२-५३
६५७	उत्तर प्रदेश में पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियां . . . . .	१२५३
६५८	विदेशी मुद्रा सम्बन्धी विनियमों का उल्लंघन . . . . .	१२५३
६५९	भारत को अमरीकी ऋण . . . . .	१२५४
६६०	विश्व के पुराने सैनिकों के संगठन से प्राप्त सहायता . . . . .	१२५४
६६१	कानपुर में विश्वविद्यालय . . . . .	१२५४-५५
६६२	अखिल भारतीय बीमा कर्मचारी संस्था की मांगें . . . . .	१२५५
६६३	विदेशी बैंकों में खानें . . . . .	१२५५
६६४	केरल राज्य में गैर-सरकारी जंगलों का राष्ट्रीयकरण . . . . .	१२५५-५६
६६५	फसलों का नुकसान . . . . .	१२५६
६६६	हिमाचल प्रदेश प्रशासन . . . . .	१२५६
६६७	मणिपुर प्रशासन के प्रकाशन . . . . .	१२५६
६६८	मजगांव डाकूम लिमिटेड . . . . .	१२५७
६६९	मध्य प्रदेश में उर्वरक का कारणखाना . . . . .	१२५७
६७०	पवन शक्ति विभाग . . . . .	१२५७-५८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

अतारंकित

प्रश्न संख्या

६७१	भारतीय ज्ञानपीठ गोष्ठी . . . . .	१२५८
६७२	वेस्ट इंडीज में भारतीय क्रिकेट टीम की असफलता	१२५८
६७३	मैसूर के खनिज संसाधनों का सर्वेक्षण . . . . .	१२५९
६७४	हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड , बंगलौर . . . . .	१२५९
६७५	बुनियादी शिक्षा . . . . .	१२५९-६०
६७६	ग्रामीण क्षेत्रों में हायर सेकेंडरी शिक्षा	१२६०
६७७	दिल्ली में हत्यायें . . . . .	१२६०-६१
६७८	आई० ए० एस० और आई० पी० एस० परीक्षाओं में हिन्दी में उत्तर देने की छूट . . . . .	१२६१
६७९	चीनी उद्योग के लिये कोयले का कोटा . . . . .	१२६१-६२
६८०	दिल्ली पुलिस . . . . .	१२६२
६८१	दिल्ली में नये हायर सेकेंडरी स्कूल खोलना	१२६२-६३
६८२	पलाई बैंक का परिसमापन	१२६३-६४
६८३	तेल रायल्टी . . . . .	१२६४
६८४	नौकरी करने वाले उम्मीदवार को पी० एच० डी० की डिग्री	१२६४
६८५	कोयला उत्पादन . . . . .	१२६५
६८६	एशिया तथा सुदूरपूर्व के लिये आर्थिक आयोग की १९६१ की रिपोर्ट	१२६५
६८७	प्रादेशिक सेना . . . . .	१२६५-६६
६८८	संविधान के अनुच्छेद ७२ के अन्तर्गत प्राप्त प्रार्थना पत्र . . . . .	१२६६
६८९	पंजाब में कोयले की कमी	१२६६-६७
६९०	कारखानों द्वारा स्थानीय खरीद	१२६७
६९१	विद्यार्थियों को मध्याह्न भोजन	१२६७-६८
६९२	श्रम तथा सेवा समाज कल्याण शिविर	१२६८
६९३	दिल्ली में राष्ट्रीय अनुशासन योजना . . . . .	१२६८-६९
६९४	मनीपुर के पहाड़ी इलाकों में विधि व्यवस्था तथा संबंधी स्थिति . . . . .	१२६९
६९५	पहाड़ी गांव प्राधिकार अधिनियम का निरसन	१२६९
६९६	मनीपुर के स्कूलों को सरदी तथा पहाड़ भत्ते . . . . .	१२६९-७०

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)		
<b>अतारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
६६७	पारंभिक स्कूलों के अध्यापक . . . . .	१२७०
६६८	माध्यमिक शिक्षा के लिये अनुदान आयोग . . . . .	१२७०
६६९	पंजाब में निर्वाचन व्यय . . . . .	१२७०-७१
७००	पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को मैट्रिक के बाद अध्ययन के लिये छात्रवृत्तियां . . . . .	१२७१
७०१	चौथा इस्पात संयंत्र . . . . .	१२७१
७०२	कैंटीन स्टोर डिपार्टमेंट (भारत) की आय . . . . .	१२७१-७२
७०३	भारतीय परियोजनाओं का सर्वेक्षण . . . . .	१२७२-७३
७०४	डियोकोल में अधिगृहीत भूमि के लिये प्रतिकर . . . . .	१२७३
७०५	आय-कर की वसूली . . . . .	१२७३-७४
७०६	अफीम की खेती . . . . .	१२७४
७०७	अफीम का निर्यात . . . . .	१२७४-७५
७०८	आदिम जातीय बालकों के लिये प्राथमिक शिक्षा . . . . .	१२७५
७०९	कावेरी बेसिन में तेल शोधन कारखाना . . . . .	१२७५
७१०	रामनाथपुरम में भूतत्वीय सर्वेक्षण . . . . .	१२७५-७७
७११	महाराष्ट्र में भूतत्वीय सर्वेक्षण . . . . .	१२७७
७१२	आसाम के चाय बागानों में श्रमिक . . . . .	१२७७-७८
७१३	त्रिपुरा के कर्मचारियों का वेतन-क्रम . . . . .	१२७८
७१४	मद्रास में अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा . . . . .	१२७८-७९
७१५	अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति के कल्याण के लिये मद्रास सरकार द्वारा व्यय की गयी धन राशि . . . . .	१२७९
७१६	अखिल भारतीय सेवा के पदाधिकारी . . . . .	१२७९
७१७	उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की सेवा निवृत्ति की आयु . . . . .	१२८०
७१८	मद्रास राज्य के उप वाणिज्यिक कर अधिकारी . . . . .	१२८०
७२०	अन्दमान की "अंगी" आदिम जाति . . . . .	१२८०-८१
७२१	न्यायाधीशों की सेवा निवृत्ति की आयु . . . . .	१२८१
<b>निधन सम्बन्धी उल्लेख . . . . .</b>		<b>१२८१</b>

अध्यक्ष महोदय ने श्रीमती केसर कुमारी देवी के, जो वर्तमान लोकसभा की सदस्या थी निधन का उल्लेख किया।

इसके पश्चात् सदस्यगण दिवंगत आत्मा के सम्मान में थोड़ी देर तक मौन खड़े रहे।

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . . . १२८२

(१) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति:—

(ए) कम्पनीज अधिनियम १९५६ की धारा ६१६-क की उप-धारा (१) के अन्तर्गत भारत के उर्वरक निगम लिमिटेड नई, दिल्ली की वर्ष १९६०-६१ की वार्षिक प्रतिवदन लेखा परीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों सहित ।

(दो) उपरोक्त निगम के कार्यों की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(२) निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) दिल्ली (शहरी क्षेत्र) किरायेदारों की सहायता अधिनियम १९६१ की धारा ८ की उप-धारा (२) के अन्तर्गत दिनांक ४ दिसम्बर, १९६१ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ ३ ए-एल आर ओ। ६१ जिसमें दिल्ली (शहरी क्षेत्र) किरायेदारों की सहायता नियम, १९६१ दिये हुए हैं ।

(दो) दिल्ली जोत (अधिकतम सीमा अधिनियम १९६१ की धारा २७ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक ५ अप्रैल, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ ६३। एल आर ओ। ६१--६२। १७८ जिसमें दिल्ली जोत (अधिकतम सीमा) नियम, १९६१ दिये हुए हैं ।

राष्ट्रपति का सन्देश . . . . . १२८२

अध्यक्ष महोदय ने लोक सभा को बताया कि राष्ट्रपति ने एक संदेश द्वारा अपने १८ अप्रैल, १९६२ के अभिभाषण पर लोक सभा के सदस्यों द्वारा अभिव्यक्त किये गये धन्यवाद पर संतोष प्रकट करते हुए उसे सहर्ष स्वीकार कर लिया है ।

अनुदानों की मांगों (रेलवे) १९६२-६३ . . . . . १२८३—१३१७

वर्ष १९६२-६३ के आयव्यययक (रेलवे) के संबंध में अनुदानों की मांगों संख्या २ से १८ और २० पर चर्चा आरम्भ हुई । पचानवें कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये तथा अस्वीकृत हुए । मांगें पूरी पूरी स्वीकृत हुईं

विधेयक पुरस्थापित और पारित . . . . . १३१८-१९

रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) ने विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक, १९६२ पुरस्थापित किया । उन्होंने यह प्रस्ताव भी किया कि इस विधेयक पर विचार किया जाये । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ । खंड वार विचार के पश्चात् विधेयक पारित किया गया

	विषय	पृष्ठ
<b>गैर सरकारी सदस्यों का संकल्प—अस्वीकृत हुआ</b>		१३१६—३८
<p>श्री म०ला० द्विवेदी ने २१ अप्रैल १९६२ को स्वयं प्रस्तुत किये गये समस्त तीसरे दर्जे के डिब्बे वाली अधिक एक्सप्रेस गाड़ियां चलाने के बारे में संकल्प पर अपना भाषण समाप्त किया तत्संबंधी दो संशोधन सभा की अनुमति से वापस ले लिये गये। संकल्प पर लोक सभा में मत-विभाजन हुआ, पक्ष में २५, विपक्ष में १०३ तथा संकल्प अस्वीकृत हुआ।</p>		
<b>गैर सरकारी सदस्यों का संकल्प—विचाराधीन</b>		१३३८—४३
<p>श्री बाल कृष्णन वार्षिक सरकारी क्षेत्र के कुछ उपक्रमों के कार्य की पड़ताल करने के लिये एक आयोग नियुक्त किये जावे के बारे में संकल्प प्रस्तुत किया। चार संशोधन प्रस्तुत किये गये। चर्चा समाप्त नहीं हुई।</p>		
<b>सोमवार, ७ मार्च, १९६२/१७ वैशाख, १८८४ (शक) के लिये कार्यवाही—</b>		
वर्ष १९६२-६३ के सामान्य आर-व्ययक पर सामान्य चर्चा।		