



बृहस्पतिवार,
२६ फरवरी, १९५३

संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

७८५

७८६

लोक सभा

बृहस्पतिवार, २६ फरवरी १९५३

सदन की बैठक दो बजे समवेत हुई ।
[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर
आसीन थे ।]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

परेल कर्मशाला, बंबई

*३५९. श्री विट्टल राव : क्या
रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार पश्चिमी रेलवे की
परेल कर्मशालाओं को बंबई से रतलाम ले
जाने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही
है; और

(ख) यदि हां तो क्यों और कब ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-
गेशन) : (क) नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

डाक तार विभाग के कार्यकारी एकक

*३६०. श्री एस० सी० सामन्त :
क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या १९५२ में डाक तार विभाग
के सभी कार्यकारी एककों में 'वर्क्स' [कार्य]
का निरीक्षण करने के लिए कोई अखिल
भारतीय प्रयास किया गया था;

(ख) यदि हां, तो कितनी बार; और

(ग) अनियमितता के कितने मामले
पकड़े गए और उनका कैसे निबटारा किया
गया (प्रदेश वार) ?

163 PSD

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) नहीं।

(ख) तथा (ग) प्रश्न नहीं उठता।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं
माननीय मंत्री का ध्यान उनके १९५१-५२
के प्रतिवेदन के पृष्ठ ९ को ओर आकृष्ट कर
सकता हूँ जिसमें लिखा है कि १९५१ में दो
प्रयास किये गये और १९४९ में एक ?

श्री राज बहादुर : श्रीमान् वह मुझे
विशेषतः ज्ञात नहीं है; माननीय सदस्य को
पहले ही उसका ज्ञान है। वास्तव में प्रश्न
तो डाक तार के 'वर्क्स' के सम्बन्ध में है, और
'वर्क्स' शब्द का अर्थ साधारणतः निर्माण
कार्यों तथा अन्य कार्यों से होता है। अतः
यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता, क्योंकि भुगतान
की मंजूरी से पूर्व सभी ऐसे कार्यों का निरीक्षण
किया जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय : १९४९ के विषय
में पूछने का क्या उद्देश्य है जबकि प्रश्न १९५२
के सम्बन्ध में है ?

श्री एस० सी० सामन्त : क्योंकि
उसमें १९४९ तथा १९५१ के प्रयासों का
निर्देश है। अतः मैं जानना चाहता था कि . . .

उपाध्यक्ष महोदय : १९५२ में भी
कोई प्रयास हुआ या नहीं ?

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जानना
चाहता था कि १९५२ में भी कोई प्रयास किया
गया या नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा है
"नहीं"।

श्री राज बहादुर : हम समय समय पर ऐसे शिष्टता सप्ताहों और अन्य कार्य-कुशलता सप्ताहों का आयोजन करते हैं। परन्तु यह प्रश्न तो सब कार्यकारी एककों में 'वर्क्स' के निरीक्षण के सम्बन्ध में है। अतः वह अधिक स्पष्ट नहीं था।

श्री एस० सी० सामन्त : इन प्रयासों के कार्य में और डाक तार शिकायत संगठन के कार्य में क्या अन्तर है ?

श्री राज बहादुर : शिकायत संगठन जनता की उन शिकायतों को निबटाता है जो मंत्रियों या सरकार या निदेशकालय के पदाधिकारियों के पास आती हैं। जहाँ तक इन प्रयासों का सम्बन्ध है वे कार्यकुशलता तथा शिष्टता बढ़ाने के लिए होते हैं।

कृषि-सम्बन्धी जानकारी के प्रसार पर सम्मेलन

*३६१. **श्री एस० सी० सामन्त :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) कृषि गवेषणा की भारतीय परिषद् द्वारा कृषि सम्बन्धी जानकारी के प्रसार के विषय में लखनऊ में नवम्बर १९५२ में जो सम्मेलन किया गया था क्या सरकार ने उसकी सिपारिशों पर विचार किया है;

(ख) यदि ऐसा है तो कौन सी सिपारिशों पर अमल किया जायगा;

(ग) क्या सम्मेलन की प्रदर्शनी में 'फ्लेनेलग्राफ़' का प्रबन्ध किया गया था; और

(घ) सम्मेलन में भाग लेने वाले विविध हित कौन कौन से थे ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख)

(क) हां।

(ख) राज्य सरकारों को लिखा गया है और उनकी सहमति तथा धन की प्राप्यता के अधीन रहते हुए, यह आशा की जाती है

कि लगभग सभी सिपारिशों कार्यान्वित की जायेंगी।

(ग) हां।

(घ) भारत सरकार, राज्य सरकारों, गवेषणा सस्थाओं, कृषकों, संसत्सदस्यों और कृषि से संसक्त विविध व्यापार हितों के प्रतिनिधि।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार का विचार ऐसे सम्मेलन यदा कदा करने का या किन्हीं अन्य राज्यों में करने का है ?

डा० पी० एस० देशमुख : अभी तो ऐसा कोई विचार नहीं है, क्योंकि हम अभी उसी सम्मेलन की सिपारिशों को कार्यान्वित करने में लगे हुए हैं।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं उस फ्लेनेलग्राफ़ की प्रणाली जान सकता हूँ जो कि वहाँ दिखाया गया था ?

डा० पी० एस० देशमुख : यहाँ उसका वर्णन करना तो कठिन होगा। यदि आवश्यक हो और यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं उसका प्रदर्शन करवाने के लिए तैयार हूँ।

श्री के० जी० देशमुख : क्या यह सम्मेलन उत्तर प्रदेश में वहाँ की सरकार के आमंत्रण पर हुआ था या कृषि-गवेषणा की भारतीय परिषद् की इच्छा से वहाँ हुआ था ?

डा० पी० एस० देशमुख : सम्मेलन तो उक्त परिषद के तत्वावधान में हुआ था। कोई विशेष आमंत्रण नहीं था; उत्तर प्रदेश सरकार ने कृपा करके वहाँ सम्मेलन करने के हमारे सुझाव को स्वीकार कर लिया और प्रबन्ध आदि से लाभ पहुंचाया।

पंडित के० सी० शर्मा : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार ने राज्य सरकारों को यह राय दी है कि ग्रामीणों के जानकारी देने के लिए वे ग्राम पटवारियों तथा ग्राम पाठशालाओं का माध्यम के रूप में प्रयोग करें ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह इरादा है कि कृषक को अधिकतम जानकारी देने के लिए प्रत्येक सम्भव अभिकरण का प्रयोग किया जाय। इस समय तो हम तहसील स्तर तथा ज़िला स्तर समितियां स्थापित करने में लगे हैं। वह कुछ बाद में होगा।

श्री वैलायुधन : क्या मैं जान सकता हूं कि लखनऊ में इस सम्मेलन के करने में क्या कोई व्यय हुआ ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां, बहुत कम व्यय हुआ और फ़ोर्ड प्रतिष्ठान ने व्यय किया।

श्री गोपाल राव : इस सम्मेलन में कृषकों का प्रतिनिधि क्यों नहीं था ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे विश्वास है कि वे वहां थे। मैंने इस बात पर विशेष ध्यान दिया कि कृषकों का प्रतिनिधित्व अवश्य हो। हां, माननीय सदस्य यह तो समझ ही लेंगे कि बहुत से कृषकों को बुलाना तो कुछ कठिन ही है। परन्तु हमने कृषकों के प्रामाणिक प्रतिनिधियों को बुलाया था।

श्री पुन्नूस : क्या सरकार को ज्ञात है कि कृषकों की संस्थाएं और संघ हैं, और क्या मैं जान सकता हूं कि उनमें से किसी को क्यों नहीं बुलाया गया ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे ज्ञात है। कुछ संस्थाएं हैं और संगठन हैं परन्तु उनमें से कोई भी अधिक समय या महत्व का, नहीं है। परन्तु हम उनके महत्व की अवहेलना नहीं कर सकते, और जब भी संभव होगा हम अवश्य ही उन से सहयोग करेंगे।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या मैं जान सकता हूं कि 'महान महत्व' के विषय में मंत्री जी की क्या धारणा है, क्या वह संख्या पर निर्भर है या संस्था के संगठन की तारीख पर या कृषकों में ज्ञान के प्रसार करने पर निर्भर है ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह तो अधिकतम : उन पर निर्भर है जो उसके संगठन करने में भाग लेते हैं, श्रीमान्।

गंगा पर नदी परिवहन

***३६२. डा० राम सुभग सिंह :** क्या यातायात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि अंतर्देशीय जल परिवहन के विषय में संयुक्त राष्ट्र के विशेषज्ञ श्री जोहनेस जे० सूरी हाल ही में आये थे जिसका उद्देश्य इलाहाबाद तथा बक्सर के मध्य गंगा पर नदी परिवहन आरम्भ करने की संभावना का अध्ययन करना था;

(ख) यदि ऐसा है तो गंगा के अध्ययन के दौरान में श्री सूरी ने कितने स्थानों का निरीक्षण किया; और

(ग) क्या उसने इस सम्बन्ध में भारत सरकार को कोई प्रतिवेदन दिया है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हां, श्री सूरी को संयुक्त राष्ट्र शिल्पिक सहायता प्रशासन ने भारत भेजा है जिससे कि वे गंगा के कम गहरे स्थानों पर कुछ निर्माण की प्रदर्शन योजना के बनाने में सहायता कर सकें।

(ख) गंगा पर उन्होंने इलाहाबाद, सिरसा, मंडा रोड, रामपुर, मिर्जापुर, बनारस, कैथी, बक्सर, पटना, मुकामेहघाट और सक्रीगली घाट का दौरा किया। इसके अतिरिक्त उन्होंने पटना तथा बरहजघाट और आसाम में डिब्रूगढ़ तथा गोहाटी के बीच धोहरा को भी देखा।

(ग) उन्होंने संयुक्त राष्ट्रीय शिल्पिक सहायता प्रशासन को जो प्रारम्भिक प्रतिवेदन दिया है उसकी प्रतियां भारत सरकार को प्राप्त हो गई हैं।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि भारत सरकार को जो प्रतिवेदन मिला है उसमें गंगा पर नदी परिवहन की

संभावना के विषय में क्या कोई जानकारी है ?

श्री अलगेशन : हां, श्रीमान् । प्रतिवेदन उसी विषय में है, और केवल प्रारम्भिक प्रतिवेदन मिला है । वह विचाराधीन है और अंतिम प्रतिवेदन भी प्रतीक्षित है ।

श्री रघुनाथ सिंह : क्या स्टीमरों के आने जाने से बनारस के घाटों पर असर पड़ता है ?

उपाध्यक्ष महोदय : स्टीमर चलने से घाटों पर असर पड़ेगा ?

श्री रघुनाथ सिंह : हां, श्रीमान्, जल की गहराई कम होने से ।

श्री अलगेशन : मुझे पता नहीं है कि उनका घाटों पर असर पड़ेगा । मेरे विचार में तो बनारस के घाटों पर असर नहीं पड़ेगा ।

श्री वैलायधुन : क्या इस परिवहन के लिए कोई विशेष प्रकार के जलयान प्रयुक्त होंगे जैसे आज हमें भारत में दिखाई नहीं देते ?

श्री अलगेशन : उनसे यही पूछा गया है कि इन स्थानों पर कैसे जलयान तथा टग प्रयुक्त किये जाने चाहियें ।

रेलवे के माल डिब्बों की व्यवस्था

*३६४. **श्री एम० एल० द्विवेदी :** क्या रेल मंत्री भारत से खनिज अयस्कों के अमरीकी निर्यातक श्री ई० टी० लीफ़ द्वारा अभिव्यक्त विचार की ओर ध्यान देंगे जो २५ नवम्बर १९५२ के 'दिल्ली एक्सप्रेस' में छपा है और जिसका यह आशय है कि मद्रास बन्दर से लोहे तथा मँगनीज अयस्कों का निर्यात व्यापार शनैः शनैः कम होता जा रहा है क्योंकि माल डिब्बे प्राप्य नहीं हैं, और यह बतायेंगे कि क्या सरकार पर्याप्त संख्या में डिब्बे देकर सामान्य स्थिति को पुनः स्थापित करने के लिए कोई कार्यवाही कर रही है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : १९५१-५२ में, मद्रास बन्दर को अयस्क का निर्यात यातायात ९९,८०१ टन था जो १९४९-५० तथा १९५०-५१ से लगभग पांच गुना था । मद्रास बन्दर-को संचरण करने के लिए प्राप्य स्थान-सामर्थ्य में से जो कुछ मांग पूरी की जा सकती है, उसके अनुरूप अयस्क यातायात की अधिकतम मात्रा ले जाई जा रही है ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस विषय में स्वावलम्बी बनने में कितना समय लगेगा ?

श्री अलगेशन : मेरे विचार में, श्रीमान्, हम इस प्रश्न पर इन सभी दिनों चर्चा करते रहे हैं; और जैसा कि मैंने कहा है इस समय हम इतना वहन कर रहे हैं जो गत दो वर्षों में ले जाये गये माल से पांच गुना है ।

उपाध्यक्ष महोदय : स्वावलम्बन का कोई प्रश्न नहीं है । उत्पादन की मात्रा बढ़ती जा रही है, माल-डिब्बे पर्याप्त नहीं हैं; दोनों में दौड़ हो रही है ।

श्री बासप्पा : क्या सरकार को ज्ञात है कि मैसूर के दुर्भिक्ष-पीड़ित क्षेत्रों में मँगनीज खानों में १०,००० श्रमिक इसी लिए बेकार हो गये हैं कि माल-डिब्बों की कमी है ; यदि ऐसा है तो सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

श्री अलगेशन : माननीय सदस्य ने ही यह स्थिति सरकार को बताई है और इस मामले पर विचार हो रहा है ।

श्री बासप्पा : मैसूर के बनसन्द्र रेलवे स्टेशन से मद्रास को मँगनीज अयस्क का परिवहन करने के लिए एक मास में कितने माल-डिब्बे अपेक्षित हैं, और कितने दिये जाते हैं ?

श्री अलगेशन : मैं आंकड़े तो देखे बिना नहीं बता सकता ।

श्री बासप्पा : क्या कभी सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि माल डिब्बों की कमी के कारण सरकार को बहुत सी निर्यात शुल्क की हानि हो रही है और डालर-अर्जन की भी हानि हो रही है ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह तो तर्क है । उस पर विचार किया जायेगा । अगला प्रश्न ।

मलेरिया नियंत्रण

*३६५. **श्री एस० एन० दास :** (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत-अमरीका करार के फलस्वरूप जो विविध मलेरिया नियंत्रण उपाय अपनाये जा रहे हैं उनसे लाभ उठाने के लिए क्या प्रबन्ध किये गये हैं, क्या संगठन बनाये गये हैं और विविध राज्य सरकारों ने क्या वित्तीय उपबन्ध मंजूर किये हैं ?

(ख) भारत को कार्यकारी दलों के जो कुल दस्ते प्राप्त होंगे उनका विविध राज्यों में कैसे वितरण किया जायेगा ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर):

(क) सदन-पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गई है ।
[देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध सं० २५]

(ख) बाहर से कोई कार्यकारी दल नहीं लाये जा रहे हैं ।

श्री एस० एन० दास : जो विवरण दिया गया है उससे यह प्रतीत होता है कि कुछ राज्यों को नकद सहायता दी जायेगी जिन्हें वित्तीय सहायता की आवश्यकता हो । क्या मैं उन राज्यों के नाम जान सकता हूँ जिन्होंने केन्द्रीय सहायता के बिना इस योजना को कार्यान्वित करने में अपनी असमर्थता प्रकट की है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : भाग 'ग' राज्यों को सहायता दी जाती है ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूँ इस योजना को कार्यान्वित करने के लिए क्या कोई केन्द्रीय संस्था स्थापित की गई है या की जाने वाली है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : अखिल भारतीय मलेरिया संस्था का विकास होने वाला है और अधीक्षण का कार्य भारत सरकार के, अर्थात् अखिल भारतीय मलेरिया संस्था, के अधीन होगा ।

श्री वी० पी० नायर : क्या मलेरिया-नाशक उपाय केवल मच्छर के मिटाने तक ही सीमित हैं या उनमें रोगियों के मलेरिया-नाशक उपचार को सुविधाएं भी सम्मिलित हैं, और यदि उत्तर 'हां' में है तो क्या मैं जान सकता हूँ कि कितने रोगियों की मुफ्त चिकित्सा की जायेगी ?

राजकुमारी अमृत कौर : मुझे पता नहीं है कि यह प्रश्न कैसे उत्पन्न होता है परन्तु वास्तव में इस योजना के अधीन भी मलेरिया-नाशक औषधियां दी जायेंगी, परन्तु कितने रोगियों को दी जायेंगी यह कहना असंभव है और वितरण तो मुफ्त होगा ही ।

श्री बेली राम दास : क्या आसाम राज्य को, जो मलेरिया-ग्रस्त राज्य है, मलेरिया-नाशक उपायों के लिए वित्तीय सहायता नहीं दी जायेगी ?

राजकुमारी अमृत कौर : आसाम को ठीक वही सहायता दी जायेगी जो अन्य राज्यों को मिलेगी ।

श्री वी० पी० नायर : क्या नियंत्रण के उपाय मच्छरों तक ही सीमित रहेंगे या वे इलाज तथा

उपाध्यक्ष महोदय : नियंत्रण तो इलाज से भिन्न होता है ।

श्री वी० पी० नायर : नियंत्रण तो इलाज और निवारण से भी अधिक है ।

उपाध्यक्ष महोदय : उसका भिन्न रूप में अर्थ समझा जाता है।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या यह तथ्य है कि विजागापटम जिले में अराकू घाटी में मलेरिया-नाशक कार्य अस्थायी रूप से निलम्बित कर दिया गया है; यदि ऐसा है तो उसके कारण ?

उपाध्यक्ष महोदय : भारत-अमरीकी करार के फलस्वरूप। यह उसी तक सीमित है।

श्री बी० एस० मूर्ति : मुझे तो पता नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को ऐसा विस्तृत विवरण समस्त भारत के लिए नहीं मिल सकत। इस विषय की विस्तृत जानकारी पटल पर रखी जा सकती है।

श्री एन० श्रीकान्तन नायर : क्या मलाबार, तिरुवांकुर-कोचीन और आसाम जैसे स्थानों के प्रति जहां पर्वतीय उत्पाद उगाये जाते हैं, कोई विशिष्ट ध्यान दिया जायेगा ?

राजकुमारी अमृत कौर : सरकार को विदित है कि कौन से क्षेत्र मलेरिया से पीड़ित हैं और यह काम सम्बद्ध सरकार का है कि जहां मलेरिया बहुत फैला हो वहां मलेरिया-नाशक उपायों की व्यवस्था करे।

**हानि, विलम्ब आदि के लिये
रेलवे पर दावे**

*३६६. **श्री बंसल :** क्या रेल मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५१-५२ में रेलवे प्रशासन के विरुद्ध लोगों द्वारा, रेल से ले जाने के लिए दिये गये माल के विषय में विलम्ब, खोने, विध्वंस, खराब होने, तथा हानि के लिए प्रतिकर के लिए, किये गये दावों की संख्या तथा धन-राशि ;

(ख) जो दावे विधि-न्यायालयों में व्यवहार-वाद होने से पहले रेलवे प्रशासन द्वारा सीधे निबटाये गये ऐसे दावों की संख्या तथा धनराशि;

(ग) जिन दावों के विषय में दावेदारों ने विधि-न्यायालयों में व्यवहारवाद आरम्भ किये उनकी संख्या तथा धनराशि;

(घ) जिनके विषय में व्यवहार-वाद आरम्भ किये गये, जो बाद में रेलवे प्रशासन ने न्यायालय से बाहर ही निबटा दिये ;

(ङ) ऐसे व्यवहारवादों की संख्या जिनमें न्यायालयों के विनिश्चय रेलवे प्रशासन के पक्ष में थे ;

(च) ऐसी मुकदमे बाजी के विषय में रेलवे प्रशासन ने कितना व्यय किया; और

(छ) रेलवे द्वारा सालीसिटरी को लागत देने की पद्धति ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १९५१-५२ में रेलवे प्रशासन के विरुद्ध, रेल से ले जाने के लिए दिये गये माल के विषय में विलम्ब, खोने, विध्वंस, खराब होने तथा हानि के लिये प्रति कर के लिये किये गये दावों की संख्या ३,७७,२२० थी और राशि ११,२७,१०,३८२ रुपये थी।

(ख) विधि-न्यायालय में व्यवहार-वाद चलाने से पूर्व जो दावे रेलवे ने तै कर दिये उनकी संख्या २,३४,६५९ थी और २,९२,२२,५३६ रुपये दिये गये।

(ग) जिन दावों के विषय में वाद चालू किये गये उनकी संख्या १४,८७९ थी और १,००,२५,९५१ रुपए का दावा था।

(घ) जिन दावों के विषय में वाद चलाये गये परन्तु जिन्हे बाद में रेलवे प्रशासन ने न्यायालय से बाहर ही निबटा दिया उनकी संख्या ९,६३० थी और ४३,०३,७६१ रुपए दिये गये।

(ड) जिन वादों में न्यायालयों का विनिश्चय रेलवे प्रशासन के पक्ष में था उनकी संख्या २७४७ थी ।

(च) ऐसे मुकदमेबाजी पर रेलवे प्रशासन ने जो व्यय किया वह १०,०६,४१९ रुपए था ।

(छ) सालीसिटरों तथा वकीलों को उन नियमों के अनुसार फीस दी जाती है जो उन उच्च न्यायालयों द्वारा निश्चित हैं जिनके क्षेत्राधिकार में मुकदमा सुनने वाला न्यायालय है । भुगतान प्रायः बैंक द्वारा किया जाता है ।

श्री बंसल : क्या इन विवादों के निबटाने के लिए रेलवे बोर्ड के पास कोई पंच-निर्णय व्यवस्था है ?

श्री अलगेशन : कोई पंच-निर्णय व्यवस्था नहीं है । सम्बद्ध पक्षकों से सीधा निबटारा किया जाता है ।

श्री बंसल : मुकदमेबाजी में भारी लागत होने से, क्या रेलवे बोर्ड तथा भारत सरकार यह अनुभव नहीं करते कि कोई पंच-निर्णय व्यवस्था होगी तो सरकार को लाभ रहेगा ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह तो कार्यवाही का सुझाव है ।

श्री के० के० बसु : क्या मैं उस व्यय का पृथक् पृथक् मदों में हिसाब जान सकता हूँ जो रेलवे ने ऐसे मामलों में किया जो विधि न्यायालयों को भेजे गये थे और बाद में रेलवे प्रशासन ने समझौते से निबटा लिये थे ?

श्री अलगेशन : मेरे पास पृथक् पृथक् मदों का हिसाब नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय : ये सब तो उन कटौती प्रस्तावों में आ जाते हैं जिन पर सभा चर्चा करने वाली है ।

श्री विलायुधन : क्या पाकिस्तान से कोई दावे अब भी लम्बित हैं ?

श्री अलगेशन : मुझे पता नहीं है, श्रीमान् । हो सकता है कुछ दावे अब भी लम्बित हों ।

श्री बंसल : इन दावों के निबटारे में औसत समय कितना लगता है ?

श्री अलगेशन : यह तो प्रतिवेदन में दिया हुआ है । समय कम हो गया है । १९४९-५० में ९४ दिन था, १९५०-५१ में ७५ दिन हो गया । १९५१-५२ में तो ७२ दिन हो गया ।

उत्तर रेलवे (नियंत्रण शाखा)

*३६७. **श्री फ्रैंक एन्थनी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उत्तर रेलवे के पूर्वी पंजाब क्षेत्र की नियंत्रण शाखा में अस्थायी पदों की संख्या;

(ख) इनमें से प्रत्येक पद कितने समय से अस्थायी है; और

(ग) क्या अन्य रेलवेज पर, पुनर्वर्गीकरण से पूर्व, नियंत्रण केडर नियत थे ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) नौ पद ।

(ख) एक १९४४ से, एक १९४५ से । ठीक ठीक तारीखें तो ज्ञात नहीं हैं जब से वे पद मंजूर किये गये थे, क्योंकि सम्बद्ध अभिलेख इस समय उत्तर पश्चिम रेलवे (पाकिस्तान) के पास हैं ।

तीन १५-८-४७ से ।

एक ७-९-४८ से ।

दो १-५-५० से ।

एक ८-५-५२ से ।

(ग) हां । ये केडर सभी रेलवेज पर नियत कर दिये गये हैं ।

श्री फ्रैंक एन्थनी : क्या प्रशासन का इरादा इन अस्थायी पदधारियों को पक्का कर देने का है ?

श्री अलगेशन : ये पद शीघ्र ही पक्के कर दिये जायेंगे ।

श्री फ़्रैंक एन्थनी : कितने शीघ्र, श्रीमान् ।

श्री अलगेशन : इसमें अधिक समय नहीं लगेगा ।

उत्तर रेलवे (संघ)

*३६८. **श्री फ़्रैंक एन्थनी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उत्तर रेलवे पर अभिज्ञात संघों के नाम;

(ख) इनमें से प्रत्येक अभिज्ञात संघ में सदस्य-संख्या;

(ग) वे तारीखें जबकि इनमें से प्रत्येक संघ को अभिज्ञात किया गया ; और

(घ) क्या इन संघों में से प्रत्येक की सदस्यता तथा लेखे पंजीकृत लेखा-परीक्षकों द्वारा प्रमाणित किये गये हैं ?

रेल तथा यातायात उप-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) उत्तर रेलवे कर्मचारी संघ ही एकमात्र संघ है जिसे इस समय उत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक ने अंतर्कालीन रूप में अभिज्ञात किया हुआ है, परन्तु कुछ अन्य संघ भी हैं जो एकीकरण से पूर्व उस रेलवे के एककों पर अभिज्ञात किये गये थे और वे उन भागों पर अंतर्कालीन रूप में कार्य कर रहे हैं जब तक की उनका एकीकरण न हो जाये ।

(ख) उत्तर रेलवे कर्मचारी संघ के सदस्यों की संख्या १७,८५९ है, परन्तु इस प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में निर्दिष्ट अन्य संघों की सदस्य संख्या का सरकार को पता नहीं है ।

(ग) उत्तर रेलवे कर्मचारी संघ को उत्तर रेलवे के महा-प्रबन्धक ने १० नवम्बर १९५२ को अस्थायी रूप में अभिज्ञात किया था, परन्तु सरकार को पता नहीं है कि इस

प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में जिन संघों का निर्देश है उनके अभिज्ञात होने की तारीखें क्या हैं ।

(घ) लेखा-परीक्षक द्वारा परीक्षित आंकड़े ३१ मार्च १९५३ के पश्चात् प्राप्त होंगे ।

श्री फ़्रैंक एन्थनी : अभिज्ञात करने से पूर्व क्या सरकार इन संघों के वित्त का परीक्षण करती है ?

श्री अलगेशन : वे विहित नियमों के अनुसार अभिज्ञात किये जाते हैं जो अनेक बार सदन में रखे जा चुके हैं । हम कोई वित्तीय परीक्षण नहीं करते ।

श्री फ़्रैंक एन्थनी : क्या कोई ऐसा उपबन्ध है, यदि है तो क्या है जिससे कि झूठे सदस्यता-आंकड़ों के पेश होने को रोका जा सके ?

श्री अलगेशन : इन सदस्यता सम्बन्धी आंकड़ों का प्रतिवर्ष परीक्षण किया जाता है और वे ठीक हों तो उन्हें स्वीकार कर लिया जाता है ।

श्री फ़्रैंक एन्थनी : क्या दैनिक आंकड़ों की संघों के रोकड़ शेष से तुलना की जाती है ?

श्री अलगेशन : मेरे विचार में लेखा परीक्षक के प्रतिवेदन में ये सब बातें हैं ।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या मैं जान सकता हूँ कि अभिज्ञात करने के लिए महा-प्रबन्धकों या सम्बद्ध लोगों ने क्या शर्तें रखी हुई हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य चाहते हैं कि वे सभी नियम-विनियम पढ़ कर सुनायें ?

श्री बी० एस० मूर्ति : हां, श्रीमान् ।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, श्रीमान् ।

श्री बी० एस० मूर्ति : यह बहुत महत्वपूर्ण है ।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे समझ में नहीं आता; क्या हम सदन के प्रांगण में सभी नियमों विनियमों को लेंगे ? माननीय सदस्य नियमों की प्रति मांग सकते हैं और उन्हें पढ़ सकते हैं ।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार ने उन मामलों में क्या कार्यवाही की है जहाँ अभिज्ञात होने के लिए कोई प्रतिद्वन्द्वी दावेदार हो ?

श्री अलगेशन : प्रतिद्वन्द्वी दावों का प्रश्न नहीं है ।

श्री के० के० बसु : क्या हम जान सकते हैं कि ये संघ अखिल भारतीय रेलवे श्रम संधानों में से किस से संयुक्त हैं ?

श्री अलगेशन : मेरे पास इसकी कोई जानकारी नहीं है । यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं यह जानकारी प्राप्त करके उन्हें भेज दूंगा ।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।
पुस्तकों पर भाड़ा

*३६९. **श्री दाभी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि रेलों द्वारा किये गये माल के नये श्रेणी-विभाजन में पुस्तकों को १४वीं श्रेणी में रखा गया है;

(ख) क्या यह तथ्य है कि पुस्तकों पर नया भाड़ा विलास-वस्तुओं के भाड़े से भी अधिक है; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) तथा (ख) के उत्तर 'हां' में हों तो, उनके कारण क्या हैं ?

रल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हां ।

(ख) तथा (ग) । विलास वस्तुओं की कोई परिभाषा नहीं है । परन्तु माल

का श्रेणी-विभाजन परिवहन-भार देने में यातायात के सामर्थ्य के अनुसार किया जाता है, जिसमें माल के मूल्य, मार्ग की जोखम, परिवहन की विशेषताओं आदि पर उचित ध्यान दिया जाता है । इत्र, गोटा, कस्तूरी, रेशम, महीन शाल आदि को पुस्तकों से भी ऊपर रखा गया है ।

श्री दाभी : क्या यह तथ्य है कि कुछ वस्तुओं को जो पुस्तकों से भी अधिक मूल्यवान हैं निम्नतर श्रेणी में रखा गया है ?

श्री अलगेशन : मुझे पता नहीं कि माननीय सदस्य किन वस्तुओं के प्रति निर्देश कर रहे हैं जिन्हें वे अधिक मूल्यवान बताते हैं । यदि वे वस्तु का नाम बता दें तो मैं जानकारी संकलित करके माननीय सदस्य को भेज दूंगा ।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य प्रश्न पूछ सकते हैं ।

श्री दाभी : क्या पुस्तकों से अधिक मूल्यवान श्रेणियां हैं ?

श्री अलगेशन : एक उच्चतर श्रेणी है ।

श्री टी० एस० ए० चेट्टियर : क्या सरकार ऐसी व्यवस्था करेगी कि पुस्तकों के साथ यथासंभव अधिकतम कृपापूर्ण व्यवहार हो ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह तो कार्यवाही के लिए सुझाव है ।

श्री एन० श्रीकान्तन नायर : क्या सरकार पुस्तकों को विलास-वस्तु और वह भी भयानक विलास-वस्तु समझती है ?

उपाध्यक्ष महोदय : सरकार ने ऐसा नहीं कहा है । अगला प्रश्न ।

श्री दाभी : क्या सरकार का विचार ज्ञान के प्रसार को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से पुस्तकों के वर्तमान भाड़ा-दरों को कम करने का है ?

श्री अलगेशन : नहीं, श्रीमान् ।

उपाध्यक्ष महोदय : यह भी कार्य-वाही का सुझाव है। अगला प्रश्न।

अमोनियम सल्फेट

*३७१. श्री गिडवानी : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि सिंदरी में अमोनियम सल्फेट का स्टॉक इकट्ठा हो रहा है ?

(ख) क्या यह तथ्य है कि इस माल का भाव जापानी माल से अधिक है ?

(ग) क्या यह तथ्य है कि कृषि मंत्रालय ने राज्यों को जो माल दिया है उसका भाव ३६५ रुपये प्रति टन है, जब कि जापानी उर्वरक का मूल्य यहां पर २४० रुपये प्रति टन है ?

(घ) माल जमा होने के क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) हां। सिंदरी कारखाने में इस समय ७०,००० टन अमोनियम सल्फेट है। अभी हाल ही में हमने जो प्रबन्ध किया है उसके अनुसार इस माल में से ४१,००० टन माल चाय उद्योग के लिये तत्काल कलकत्ता को भेज दिया जायेगा।

(ख) हां।

(ग) खाद्य तथा कृषि मंत्रालय आयातित तथा देशी अमोनियम सल्फेट के भावों की औसत फैलाता है। यह भाव अब ३३५ रुपये प्रति बड़ा टन है जो सिंदरी या बन्दरगाह तक का भाव है। अभी हाल ही में २६,००० टन जापानी उर्वरकों का क्रय टी० सी० ए० ने २४० रुपये प्रति टन पर किया था जो भारतीय बन्दरगाह पर पहुंचाने का भाव था।

(घ) मुख्य कारण निम्न लिखित हैं:—

(१) चाय मंडी में मंदी के कारण, उत्तर पूव भारतीय चाय उद्योग

ने, जिन्हें ५०,५०० टन अमोनियम सल्फेट दिया गया था, केवल २८,००० टन माल उठाया है।

(२) उत्तर प्रदेश तथा पश्चिमी बंगाल की सरकारों ने सिंदरी से उनके हिस्से में आये हुए समस्त माल को नहीं उठाया, और लगभग १३,००० टन माल पड़ा है।

(३) मद्रास के कई भागों में बाढ़ के मानसून के न आने से, राज्य द्वारा लिया गया माल बहुत कुछ प्रयुक्त नहीं हुआ।

(४) आयातित तथा सिंदरी के अमोनियम सल्फेट के भाव १९५२ में ऊंचे ही रहे जिसके फलस्वरूप १९५२ में औसत मूल्य ३५५ तथा ३८० रुपये के बीच रहा।

श्री बैंकटारमन : क्या उर्वरकों के कोई देशी उत्पादक हैं जिन्हें इस पूल में शामिल नहीं किया गया ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां, श्रीमान्। एक ऐसा उत्पादक है जो अब तक पूल में सम्मिलित नहीं हुआ। परन्तु, इस समय उसके मामले पर विचार किया जा रहा है।

श्री बैंकटारमन : क्या यह तथ्य है कि प्रश्न सं० ४६ के उत्तर में माननीय मंत्री ने यह कहा था कि मैसूर उर्वरक समवाय तथा तिरुवांकुर उर्वरक समवाय ये दो समवाय हैं जो पूल में सम्मिलित नहीं हुए हैं ? क्या मैं उनके पूल में शामिल न होने का कारण जान सकता हूं ?

डा० पी० एस० देशमुख : क्योंकि उन्हें पूल में जितना भाव मिलता उतना भाव वैसे ही मिल रहा था।

श्री बैंकटारमन : क्या यह ठीक है कि उन्होंने पूल में सम्मिलित होने के लिए सरकार को आवेदन-पत्र दिया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां, श्रीमान् ।

श्री बैंकटारमन : सरकार उन के आवेदन पत्र पर क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जैसा कि मैं पहले ही कह चुका हूँ, यह मामला विचाराधीन है ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या यह तथ्य है कि उर्वरकों का प्रयोग शहरों और नगरों से आगे नहीं पहुंचा है ?

उपाध्यक्ष महोदय : क्या वे नगरों में हल चला रहे हैं ? अच्छा, श्री टी० एन० सिंह ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या मैं एक और प्रश्न पूछ सकता हूँ, श्रीमान् ?

उपाध्यक्ष महोदय : मैं ऐसे प्रश्न पूछने नहीं दे सकता ।

श्री टी० एन० सिंह : माननीय मंत्री ने कहा है कि मूल्य घटाकर ३३५ रुपये कर दिया गया है । क्या सरकार ने मूल्य घटाते समय उत्पादन-लागत पर विचार किया है ?

जाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : उत्पादन-लागत तो ३१० रुपये ही है । गत वर्ष पूल का भाव ३६५ रुपये था । इस वर्ष पूल का भाव ३३५ रुपये है ।

श्री टी० एन० सिंह : जब इस कारखाने का उद्देश्य लाभ प्राप्त करना नहीं है, तो भाव इतना ऊंचा अर्थात् ३४५ रुपये पर क्यों निश्चित किया गया ?

श्री किदवई : मैंने ३४५ रुपये कभी नहीं कहा । जैसा कि मैंने कहा है, कारखाने के पास पिछला माल बचा हुआ था जिसकी उत्पादन लागत आज की लागत से अधिक

थी, क्योंकि अब हम पूरा माल पैदा कर रहे हैं । अतएव, हमें ३३५ रुपये का पूल का मूल्य निश्चित करते समय उस लागत पर भी विचार करना पड़ा ।

श्री पुन्नूस : क्या माननीय मंत्री यह बता सकते हैं कि उर्वरकों की निकासी में इस कमी के कारण पंचवर्षीय योजना में हमारे लक्ष्यों पर कितना प्रभाव पड़ता है ?

उपाध्यक्ष महोदय : हम एक बात को छोड़ कर दूसरी बात पर जा रहे हैं ।

श्री मात्तन : क्या सीमेंट विक्रय बोर्ड के समान सिंदरी कारखाने की भी कोई विक्रय संस्था, वाणिज्यिक आधार पर, है ?

डा० पी० एस० देशमुख : नहीं ।

चाय के सम्बन्ध में अखिल भारतीय त्रिदलीय सम्मेलन

*३७२. **श्री विट्ठल राव :** (क) क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हाल ही में कलकत्ता में चाय पर जो चतुर्थ अखिल भारतीय त्रिदलीय सम्मेलन हुआ था उसकी सम्मत सिपारिशें क्या हैं ?

(ख) सरकार श्रमिकों और नियोजकों के प्रतिनिधियों की सिपारिशों को कार्यान्वित करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

श्रम उप-मंत्री (श्री आबिद अली) : २० दिसम्बर १९५२ को कलकत्ता में बागान उद्योग समिति के होने के समय, नियोजकों तथा श्रमिकों के प्रतिनिधियों ने एक संकल्प स्वीकार किया । उसकी प्रति सदन-पटल पर रखी जाती है । [देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २६.]

(ख) भारत सरकार ६ फ़रवरी १९५३ को एक प्रेस विज्ञप्ति में इस संकल्प में निहित प्रस्थापनाओं पर अपने विनिश्चयों की घोषणा कर चकी है।

उपाध्यक्ष महोदय : यह बात बार बार उठ रही है। अगला प्रश्न।

जेट विमान

*३७५. श्री टी० एस० ए० चेंडियार : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) जेट विमानों का प्रयोग करने वाले कितने अन्तर्राष्ट्रीय विमान-मार्ग भारत से छू कर जाते हैं;

(ख) क्या यह तथ्य है कि जेट विमानों के लिए अधिक लम्बी हवाई पट्टियों की अपेक्षा होती है;

(ग) क्या आंतरिक सर्विस में जेट विमान चलाने की कोई प्रस्थापना है; और

(घ) यदि ऐसा है तो क्या पट्टियों का अधिक लम्बा करने का तथा अन्य आवश्यक परिवर्तन करने की कोई प्रस्थापना है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) भारत पर से गुजरने वाले अन्तर्राष्ट्रीय विमान-समवायों में ब्रिटिश ओवरसीज विमान मार्ग निगम ही ऐसा विमान-समवाय है जो जेट विमान का प्रयोग करता है।

(ख) हां, श्रीमान्।

(ग) नहीं, श्रीमान्।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

श्री टी० एस० ए० चेंडियार : ऐसे कोई विमान-क्षेत्र नहीं हैं, इस बात को ध्यान में रखते हुए, क्या पट्टियों को बड़ा करने का कोई विचार है ?

श्री राज बहादुर : ये पट्टियां, जिनका प्रयोग कोमेट करते हैं, दम दम, शान्ता क्रूज और पालम में हैं। हमने दमदम में एक नई पट्टी बनाई है जो ७,००० फुट लम्बी है और शीघ्र ही काम आने लगेगी। दूसरी पट्टियां लगभग सामान्य लम्बाई की हैं।

श्री टी० एस० ए० चेंडियार : क्या यह सच है कि जब ये जेट विमान एप्रन के

निकट आते हैं तब ऐसी गैस छोड़ते हैं जिनका लोगों के स्वास्थ्य पर प्रभाव पड़ता है ?

श्री राज बहादुर : मुझे ऐसी किसी चीज का ज्ञान नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं भी उसमें गया था। मैं तो हट्टा कट्टा हूँ। अगला प्रश्न।

ग्राम डाकघर

*३७७ : श्री पी० टी० चाको (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि तिरुवांकुर-कोचीन में ग्राम डाकघर खोलने के कितने आवेदन-पत्र जनवरी १९५३ में पोस्ट मास्टर जनरल, मद्रास के पास पड़े थे ?

(ख) तिरुवांकुर-कोचीन में ग्राम डाकघर मंजूर करने में किन बातों पर विचार किया जाता है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ३१ जनवरी १९५३ को ४१।

(ख) तिरुवांकुर कोचीन में ग्राम डाकघर मंजूर करने में उसी नीति पर अमल होता है जिस पर अन्यत्र होता है, अर्थात् उस ग्राम में डाकघर स्थापित किया जाता है जहां २००० या अधिक जनसंख्या हो, यदि वार्षिक हानि ७५० रुपये से अनधिक हो, अथवा जहां कुछ अंशदान प्राप्त हो जाये जिसे वापिस न करना पड़े।

श्री पी० टी० चाको : २,००० की जनसंख्या वाले प्रत्येक ग्राम में डाकघर की मंजूरी देने का विचार है तो तिरुवांकुर-कोचीन में ग्राम डाकघर कैसे मंजूर होते हैं जहां कि भारत के अन्य भागों के समान ग्राम नहीं हैं ?

श्री राज बहादुर : माननीय प्रादेशिक डाकतार मंत्रणाकार समिति के सदस्य हैं, और वे यह प्रश्न २६ अक्टूबर १९५२ को ही उठा चके हैं ! उस पर

सम्बद्ध पोस्ट मास्टर जनरल गम्भीरता से ध्यान दे रहे हैं और हमें आशा है कि नयी योजना में माननीय सदस्य द्वारा उठाई गई बात पूरी हो जायेगी क्योंकि उसमें हम डाकघरों को खोलने का सम्बन्ध केवल जनसंख्या से ही नहीं रखेंगे अपितु अन्तर से भी रखेंगे ।

श्री पी० टी० चाफे : क्या गत वर्ष "पाकुतियों" को डाकघर मंजूर करने के लिए आधार बनाया गया था और क्या कुछ "पाकुतियां", जिन्हें भारत के अन्य भागों के गांव के समान समझा गया था, लगभग साठ सत्तर वर्ग मील की हैं और उनकी जनसंख्या ५०/६०,००० है ?

श्री राज बहादुर : बात ही ऐसी है कि "पाकुतियां" उस प्रकार की होती ही नहीं जैसे कि शेष भारत के ग्राम होते हैं, और समस्त भारत में एक सी नीति रखने के उद्देश्य से, हम उनके मामले में कोई अपवाद नहीं कर सके, परन्तु जैसा कि मैंने पहले निवेदन किया है, हम अपनी नई नीति का परीक्षण कर रहे हैं जिससे कि जनसंख्या के आंकड़ों का अन्तर से भी सम्बन्ध जोड़ दिया जाये, जिससे कि ये बस्तियां भी शामिल हो सकेंगी ।

श्री पी० टी० चाफे : क्या डाक प्राधिकारी राजस्व प्राधिकारियों से ग्रामों की सूची मांग रहे थे और राजस्व प्राधिकारियों ने ग्रामों की सूची देने की बजाय "पाकुतियों" की एक सूची दे दी जहां पहले ही डाकघर थे ?

उपाध्यक्ष महोदय : हम विस्तार की बातों में बहुत ज्यादा जा रहे हैं ।

मछली पकड़ना

*३७८. श्री एल० जे० सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९४८ से १९५२ तक के वर्षों में भारत में प्रति वर्ष कितनी मछली पकड़ी जाती है; और

(ख) क्या यह तथ्य है कि ताजा जल के मीन-क्षेत्रों में गिरावट आ गई है, और यदि ऐसा है तो उसके कारण क्या हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) समुद्रीय मछली तथा देश के अन्दर पकड़ी गई मछली का बिक्री के लिए बचा हुआ स्टॉक मिला कर निम्न आंकड़े अनुमानतः बनते हैं :

१९४८	५,२२,४२६	टन
१९४९	५,४९,३०७	टन
१९५०	५,९८,९३८	टन
१९५१	७,३४,२७८	टन
और १९५२	अप्राप्य० ।	

(ख) ताजा जल के मीन क्षेत्रों के उत्पादन के पृथक् आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं, अतः यह कहना असंभव है कि उनमें कोई गिरावट आई है ।

श्री एल० जे० सिंह : क्या मैं जान सकता हूं श्रीमान्, कि सरकार ने समुद्रीय मछली के पर्याप्त सम्भरण के लिए उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या कार्यवाही की है ?

डा० पी० एस० देशमुख : सरकार जो भी कुछ कर सकती है कर रही है । एक सुव्यवस्थित कार्यक्रम है जो पंचवर्षीय योजना में भी है ।

श्री टी० एन० सिंह : सरकार ने समुद्री मछली पकड़ने के लिए जो दो ट्रालर और कुछ जलपोत लिये थे उनसे आर्थिक रूप में लाभ हो रहा है या नहीं ?

डा० पी० एस० देशमुख : अभी हम मछली पकड़ने में कुछ नये ही हैं और अभी हमें यथाआशा सफलता नहीं मिली है ।

श्री टी० एन० सिंह : क्या यह तथ्य है कि गत दो वर्ष पूर्व भारत सरकार ने समुद्रीय मछली पकड़ने के प्रयोजन से ऐसे दो जहाज लिये थे ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां, श्रीमान् । मैंने इससे कभी इन्कार नहीं किया ।

श्री वैलायुधन : मंत्री महोदय ने जो आंकड़े दिये हैं कि कितनी मछली पकड़ी गई, वे किस आधार पर एकत्र किये गये हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : जैसा कि मैंने उत्तर में ही कह दिया है ये आंकड़े अनुमानतः बनते हैं । हमारा इतना लम्बा तट है कि ठीक ठीक आंकड़े प्राप्त करना असंभव है ।

श्री वी० पी० नायर : माननीय मंत्री ने हमें ठीक ठीक आंकड़े दिये थे कि कितनी मछली पकड़ी गई । क्या मैं जान सकता हूँ कि आंकड़े इकट्ठे करने वाला प्राधिकारी कौन है और ऐसे आंकड़े कैसे संकलित किये जाते हैं ? क्या वे देश के एक छोर से दूसरे छोर तक संकलित किये जाते हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : हमारे पास जो भी जानकारी होती है उसकी सहायता से हम यथासंभव ठीक ठीक अनुमान लगाते हैं । जैसा कि मैं कह चका हूँ बहुत ठीक आंकड़े देना कुछ कठिन सा है । हमने यथासंभव ठीक अनुमान लगाने का प्रयास किया है ।

श्री वी० पी० नायर : मैं इस सफ़ाई को नहीं समझ सकता । उन्होंने कहा ५,२२,४२६ टन या ऐसे कुछ । यदि अनुमान होता तो वे दो लाख या चार लाख इस प्रकार बताते । इसी कारण मैं यह जानना चाहता हूँ.....(बाधा) ।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : ऐसा होता है कि राज्यों के आंकड़ों का जोड़ इतना हो जाता है ।

श्री धूसिया : क्या मैं जान सकता हूँ कि उक्त कालावधि में कोई निर्यात हुआ या नहीं ?

उपाध्यक्ष महोदय : यहां तो केवल मछली पकड़ने का ही प्रश्न है ।

आलू की कृषि का विकास

***३७९. श्री बी० एन० राय :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री उन केन्द्रों के विषय में बतायेंगे जो आलू के विकास के लिए उत्तर प्रदेश तथा बिहार में आरम्भ किये गये हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : दोनों राज्यों में से प्रत्येक में तीन केन्द्र आरम्भ किये गये हैं, जो निम्न प्रकार हैं :

उत्तर प्रदेश :

स्टेट मेकेनाइज्ड फ़ार्म, वाबू गढ़ (मेरठ ज़िला) और लहरतारा (बनारस) तथा सरायमीरन (फ़तेहगढ़) के सरकारी कृषि फ़ार्म ।

बिहार :

कंके (रांची) तथा मुशेरी (मुजफ़्फ़रपुर) के सरकारी कृषि फ़ार्म और बिहार कृषि कालेज फ़ार्म, सबूर ।

श्री बी० एन० राय : क्या सरकार का विचार इस विकास कार्य को तराई क्षेत्रों में, विशेषतः उत्तर प्रदेश में नेनीताल में, आरम्भ करने का है ?

डा० पी० एस० देशमुख : दो और केन्द्र खोलने का सुझाव है, उत्तर प्रदेश की अलमोड़ा पहाड़ियों में और छोटा नगर विभाग में नेस्टर होंग में ।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या सरकार मध्य प्रदेश में भी अधिक केन्द्र खोलेगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे पता नहीं है कि वह भूमि आलू उगाने के लिए विशेषतः उपजाऊ है या नहीं ।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या सरकार जांच करेगी ?

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय ४ सदस्य तथा माननीय मंत्री दोनों उसी स्थान के हैं ।

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, मैंने सोचा था कि मध्य प्रदेश में अधिक आलू उगाने की अधिक आवश्यकता नहीं है ।

श्री के० जी० देशमुख : क्या उत्तर प्रदेश तथा बिहार के इन भागों में उगाये गये आलू हिमाचल प्रदेश के आलू के बराबर होते हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास तुलनात्मक आंकड़े नहीं हैं । शायद हिमाचल प्रदेश में अच्छे आलू होते हैं ।

श्री एन० एम० लिंगम : क्या मैं जान सकता हूँ कि देश में कितने गवेषणा केन्द्रों पर आलू सम्बन्धी गवेषणा होती है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जानकारी पहले ही दी जा चुकी है ।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने उत्तर प्रदेश तथा बिहार के विषय में बताया है । वे समस्त भारत के विषय में जानकारी चाहते हैं ।

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास जानकारी नहीं है ।

श्री एन० एम० लिंगम : क्या मैं जान सकता हूँ कि मद्रास में भारत सरकार के अधीन क्या कोई केन्द्र है जिसमें आलू सम्बन्धी गवेषणा होती है ?

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री को पता है कि एक भी नहीं है । फिर प्रश्न पूछने से क्या लाभ है ? माननीय मंत्री को इसका ध्यान दिलाने से क्या लाभ है जबकि माननीय सदस्य को स्वयं पता है ।

श्री एन० एम० लिंगम : मैं इसे अन्य रूप में पूछता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता ।

कृषकों को ऋण

*३८०. श्री एस० एन० बास : नया खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने को कृपा करेंगे :

(क) १९५२-५३ के वर्ष में कृषकों को अल्प-अवधि ऋण देने के लिए राज्य सरकारों को देने के लिए जो दो करोड़ रुपये मंजूर किये गये थे, उनका विविध राज्यों में किस प्रकार बटवारा किया गया ;

(ख) राज्यों को यह अग्रिम धन किन शर्तों पर दिया गया ; और

(ग) क्या इनमें से किसी राज्य सरकार ने उन राशियों को लौटा दिया है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) दो करोड़ रुपये की मंजूर की गई राशि में से १८५.०७ लाख रुपये निम्न राज्यों को इस प्रकार बांटे गये हैं :

	रुपए
मध्य प्रदेश	६६.८१ लाख
मद्रास	१०० लाख
उड़ीसा	६३ हजार
अजमेर	१३.७३ लाख
बिलासपुर	७ हजार
दिल्ली	२.७३ लाख
हिमाचल प्रदेश	८० हजार
मनीपुर	१६ हजार

(ख) भाग (क) तथा (ख) के राज्यों में, अल्प-अवधि ऋण इस शर्त पर दिये गये हैं कि वे ३१ मार्च १९५३ तक ३ प्रतिशत ब्याज सहित वापिस दे दिये जायेंगे । भाग (ग) के राज्यों के विषय में भी, अग्रिम धन ३१ मार्च १९५३ तक लौटाना पड़ेगा, परन्तु कोई ब्याज नहीं लिया जायेगा क्योंकि संविधान के अधीन, भाग (ग) के राज्यों को ऋण लेने का अधिकार नहीं है, इसलिए उन्हें ये राशियां बिना ब्याज के अग्रिम धन के रूप में दी गई हैं जिन्हें केन्द्रीय सरकार को वित्तीय वर्ष की समाप्ति से पूर्व ही लौटाया जाना है

(ग) जैसा कि उपरोक्त भाग (ख) में बताया गया है, ये ऋण ३१ मार्च १९५३ तक ही वापिस दिये जाने हैं। भारत सरकार ने पता नहीं है कि अभी तक कोई राशि लौटाई गई है या नहीं।

श्री एस० एन० दास : क्या ऋण मंजूर करते समय, केन्द्रीय सरकार ने विविध राज्यों से पूछा था कि वे कृषकों से कितना व्याज लेंगे ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास यहां कोई जानकारी नहीं है।

श्री पी० टी० चाको : क्या मैं जान सकता हूं, श्रीमान्, कि क्या इस धन का कोई भाग 'ख' के राज्यों को भी दिया गया था, और यदि दिया गया था तो उन भाग 'ख' राज्यों के नाम क्या हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैंने तो पूरी सूची दे दी है।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों ने उन्हें नोट कर लिया होगा।

श्री पी० टी० चाको : प्रश्न के भाग (ख) के उत्तर में माननीय मंत्री ने वे शर्तें बताई हैं जिनके अधीन भाग 'ख' राज्यों को धन दिया गया था, परन्तु मैंने किसी भाग 'ख' का नाम नहीं सुना है जिसे धन दिया गया हो।

डा० पी० एस० देशमुख : यह तो सामान्य नीति का वक्तव्य है जिस पर हम चले हैं। भाग 'ख' राज्य हो या न हो।

श्री पी० टी० चाको : क्या मैं जान सकता हूं कि इस धन में से कोई भी भाग किसी भाग 'ख' राज्य को क्यों नहीं दिया गया ?

उपाध्यक्ष महोदय : संभवतः उन्होंने मांगा नहीं। यहां तो प्रश्न इसकी नीति का है। हम विस्तार की बातों में नहीं जा सकते। यदि माननीय सदस्य को तिरुवां-

कुर-कोचीन में अभिरुचि है तो वे एक पृथक् प्रश्न पूछ सकते हैं।

श्री एस० एन० दास : क्या यह पता लगाने के प्रयत्न किये गये हैं कि जिन विविध राज्यों की सरकारों को ऋण दिये गये थे उन्होंने धन का पूरा प्रयोग किया है या नहीं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : उन्हें ब्याज देना होगा।

डा० पी० एस० देशमुख : रुपया देने से पहले बहुत सी कार्यवाही पूरी करनी होती है और जब तक हमें यह विश्वास न हो जाए कि उसका ठीक उपयोग होगा तब तक रुपया नहीं दिया जाता। परन्तु माननीय सदस्यों को यह समझ लेना चाहिए कि केवल यही एक चीज नहीं है जिसके लिए ऋण दिये जाते हैं। ऐसा सोचने का कोई कारण नहीं है कि जिन राज्यों के नाम मैंने नहीं लिए हैं उन्हें कुछ नहीं मिलता।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य ने पूछा था कि धन का उपयोग हुआ है या नहीं। यदि माननीय मंत्री को पता है कि उपयोग हुआ है तो वे कह सकते हैं कि 'हुआ है'। उन्हें पता नहीं है तो वे कह सकते हैं 'पता नहीं'। दूसरे प्रश्नों का अनुमान नहीं करना चाहिए।

श्री वैलायुधन : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या यह दो करोड़ रुपये का ऋण जो कृषि के प्रयोजनों के लिए दिया गया है रक्षित बैंक वाले ऋण के अतिरिक्त है जिस पर कृषकों से २५ प्रतिशत व्याज लिया गया था ?

उपाध्यक्ष महोदय : वह तो सहकारी संस्था है।

डा० पी० एस० देशमुख : वह तो स्वतन्त्र है और अलग ही है। उसका इससे कोई सम्बन्ध नहीं है।

पंडित ठाकुरदास भार्गव : क्या सरकार का विचार इस बात को सुनिश्चित करने का है कि किसानों से जो व्याज लिया

जाय उसकी दर उस ब्याज से एक प्रतिशत से अधिक ज्यादा न हो जो सरकार राज्यों से ले रही है ?

श्री किदवई : मेरे विचार में माननीय सदस्यों को पता है कि यह प्रश्न तो राज्य सरकारों के निश्चय करने का है। ऋण लेने वाले लोगों का प्रतिनिधिमंडल उनके साथ मिलकर यह बात तय कर सकता है।

पंडित ठाकुरदास भार्गव : कल हमें बताया गया था कि जो रुपया स्थानीय सरकार के मारफत सहकारी बैंकों को दिया गया था उस पर उन्होंने किसानों से नौ से बारह प्रतिशत तक और शायद इससे भी अधिक ब्याज लिया। मैं सरकार से यह पूछना चाहता हूँ कि क्या वह इस बात को सुनिश्चित करना चाहती है कि किसानों से एक प्रतिशत अधिक से अधिक ब्याज न लिया जाय, अन्यथा राज्यों को धन देने से कोई लाभ नहीं है।

श्री किदवई : यह तो अल्प अवधि का ऋण है दो विशेष प्रयोजनों के लिए दिया जाता है। उदाहरण के लिए मद्रास को यह ऋण उर्वरकों के वितरण के लिए दिया गया था और उन्होंने बहुत नाममात्र का ब्याज लिया जिससे कि खर्चा पूरा हो जाए और ऋण वापिस लौटाया जा सके।

कई माननीय सदस्य उठे।

उपाध्यक्ष महोदय : ऐसा समझ लिया जाता है कि भारत के अन्य किसी भाग में कोई सभा है ही नहीं और यही एक सभा है और प्रत्येक प्रश्न यहीं पूछा जाना है। माननीय सदस्यों को पता होना चाहिए कि दूसरी सरकारों का भी उत्तरदायित्व है। उनसे प्रश्न क्यों नहीं करते, उनकी आलोचना क्यों नहीं करते ?

श्री किदवई : उनकी आलोचना होनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आवश्यक हो।

कर्मचारी भविष्य निधि योजना

(प्रादेशिक समितियां)

***३८१. श्री एस० एन दास :** क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) अभी तक कर्मचारी भविष्य निधि योजना की कण्डिका ४ के अधीन क्या कोई प्रादेशिक समितियां बनाई गई हैं और यदि बनाई गई हैं तो कितनी ;

(ख) क्या योजना के अधीन अभी तक कोई राज्य मंडलियां गठित की गई हैं और यदि की गई हैं तो कितनी ; और

(ग) अभी तक विविध श्रेणियों के कितने कर्मचारियों ने योजना में भाग लिया है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) अभी तक कोई प्रादेशिक समितियां नहीं बनाई गईं। परन्तु, बिहार, बम्बई, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, पश्चिमी बंगाल, मद्रास और मध्य भारत के लिए शीघ्र ही प्रादेशिक समितियां बनाने का विचार है।

(ख) कोई राज्य मंडली नहीं बनाई गई। इस प्रश्न पर तब विचार किया जाएगा जब केन्द्रीय सरकार इस योजना को, लगभग एक वर्ष के बाद पक्के आधार पर स्थापित कर लेगी।

(ग) इस अधिनियम के अन्तर्गत लगभग १३,७७,००० कर्मचारी आते हैं। पूरी जानकारी इकट्ठी की जा रही है।

श्री एस० एन० दास : इस योजना के अन्तर्गत कितने औद्योगिक प्रतिष्ठान आते हैं ?

श्री आबिद अली : मुझे सूचना चाहिए, श्रीमान्।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि योजना की कंडिका २७ के अधीन आवेदन पत्र प्राप्त होने की अवधि को क्या

बढ़ा दिया गया है और यदि बढ़ाया गया है तो कब तक के लिए ?

श्री आबिद अली : तीन मास के लिए बढ़ा दिया गया है ।

श्री बैंकटारमन : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस योजना के प्रभाव से विमुक्त होने के लिए सरकार के पास कितने आवेदन पत्र आये हैं ?

श्री आबिद अली : बहुत बड़ी संख्या में आवेदन पत्र आए हैं ।

श्री बैंकटारमन : क्या उन में से अभी तक किसी पर कोई निर्णय किया गया है ?

श्री आबिद अली : अभी नहीं ।

श्री बैंकटारमन : क्या यह सच है कि इन आवेदन पत्रों पर निर्णय न होने के कारण कई कर्मचारियों को, जो नौकरी छोड़ रहे हैं बहुत कठिनाई होती है क्योंकि वे भविष्य निधि से रुपया नहीं निकाल सकते ?

श्री आबिद अली : हमें इस बात का पता नहीं । यदि ऐसा है तो हम कर्मचारियों की कठिनाइयों को दूर करने के लिए जो कुछ हो सकेगा करेंगे ।

श्री एस० सी० देव : क्या माननीय मंत्री हमें कृपया बतायेंगे कि आसाम राज्य में भी क्या कोई प्रादेशिक समिति बनाई जाएगी ?

श्री आबिद अली : नहीं, श्रीमान् ।

श्री के० के० बसु : क्या माननीय मंत्री यह पता लगाने की कृपा करेंगे कि क्या कलकत्ता जूट मिल्स में, ऐसे मामलों पर निश्चय न होने के कारण, बहुत से कर्मचारी भविष्य निधि में से ऋण नहीं ले सके ?

श्री आबिद अली : विचार यह है कि इस निधि में से कोई ऋण न दिया जाय ।

श्री एस० एन० दास : क्या इस योजना के लागू होने के पश्चात् कोई नया उद्योग इसके अन्तर्गत लाया गया है ?

श्री के० के० बसु : मेरा मतलब यह था कि व्यक्तिगत नियोजकों के कर्मचारियों को इस भविष्य निधि में से ऋण लेने का हक है, परन्तु क्योंकि यह अधिनियम लागू होने वाला है, अतः उनमें से कई ने विमुक्ति के लिए प्रार्थना की है और उस पर कोई विनिश्चय नहीं किया गया है । सब कुछ मामला रुका पड़ा है । वे कर्मचारियों को ऋण नहीं लेने देते जिनका कि पुराने प्रबन्ध के अधीन उन्हें हक था ।

श्री आबिद अली : हां श्रीमान्, पुरानी व्यवस्था के अनुसार भविष्य निधि योजना के अधीन एकत्र किये गये धन का कई बार अनुचित उपयोग होता था । अतएव वर्तमान योजना में ऐसा प्रबन्ध किया गया है कि सारी निधि केन्द्रीय न्यासी मंडली के नियंत्रण में आ जाये और इस प्रणाली में ऋण नहीं दिए जायेंगे ।

थावे से चुपरा को गाड़ियों का जाना

*३८२. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार को जनता से कोई अभिवेदन प्राप्त हुए हैं कि उत्तर पूर्वी रेलवे पर १०३ अप और ११० डाउन गाड़ियों की सर्विस को थावे से चुपरा और चुपरा से थावे तक बढ़ा दिया जाए; और

(ख) यदि ऐसा है, तो क्या इस प्रश्न पर विचार किया गया है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगदान) : (क) उत्तर पूर्वी रेलवे के पास एक प्रतिवेदन आया था जिसमें यह सुझाव दिया गया था कि १५ अप और १६ डाउन जनता एक्सप्रेस गाड़ियों को चुपरा और सावन के बीच प्रत्येक स्टेशन पर ठहराया जाये या १०३ अप और ११० डाउन गाड़ियों को चुपरा और सावन के बीच मुख्य लाइन पर बढ़ा दिया जाए ।

(ख) हां । यह निश्चय किया गया है कि पहली अप्रैल १९५३ से १५ अप और १६ डाउन जनता एक्सप्रेस गाड़ियां चुपरा और सावन के बीच सभी स्टेशनों पर ठहरेंगी ।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या सरकार को पता है कि जनता एक्सप्रेस थावे नहीं जाती ?

श्री अलगेशन : मुझे इस स्टेशन का तो पता नहीं है, परन्तु जिस शाखा का उल्लेख किया गया है उस पर गाड़ियां ठहराने के विषय में अभिवेदन था और पहली अप्रैल १९५३ से उस शाखा के सारे स्टेशनों पर जनता एक्सप्रेस ठहरा करेगी ।

श्री के० के० बसु : क्या वह यही जगह है जिसे चुपरा कहते हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : टाइम टेबल बने हुए हैं । माननीय सदस्य उन्हें जाकर देख सकते हैं ।

श्री अलगेशन : यह तो चुपरा है ।

असैनिक उड्डयन विभाग कर्मचारी संघ

*३८७. **श्री गोपाल राव :** (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत सरकार ने अभी तक 'असैनिक उड्डयन विभाग कर्मचारी संघ' को अभिज्ञात क्यों नहीं किया जिसमें कि वैमानिक संचार कर्मचारी संघ और विमान क्षेत्र कर्मचारी संघ शामिल हैं ?

(ख) क्या भारत सरकार को इस पर कोई आपत्ति है कि असैनिक उड्डयन विभाग कर्मचारी संघ को भी डाक तार कर्मचारी संघ के समान अभिज्ञात किया जाय ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख). असैनिक उड्डयन विभाग कर्मचारी संघ को सेवा-संघ के रूप में अभिज्ञात करने का प्रश्न विचाराधीन है ।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न । सं० ३८७ ।

श्री गोपाल राव उठे—

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों को अनुपूरक प्रश्न पूछने में जल्दी करनी चाहिये ।

श्री गोपाल राव : प्रश्न के दूसरे भाग का उत्तर नहीं दिया गया है । भाग (ख) का उत्तर क्या है ?

श्री राज बहादुर : मैं ने (क) तथा (ख) दोनों भागों का उत्तर दे दिया है । मैं उसे पढ़ कर सुना देता हूं :

“असैनिक उड्डयन विभाग कर्मचारी संघ को सेवा-संघ के रूप में अभिज्ञात करने का प्रश्न विचाराधीन है ।”

श्री गोपाल राव : विनिश्चय करने में कितना समय लगेगा ?

श्री राज बहादुर : कोई विशेष निश्चित तारीख बताना कठिन है ।

श्री वी० पी० नायर : यह प्रश्न अब तक कितने समय से विचाराधीन है ?

श्री गोपाल राव : क्या सरकार को ज्ञात है

श्री राज बहादुर : मैं कौन से प्रश्न का उत्तर दूँ ?

उपाध्यक्ष महोदय : शान्ति शान्ति । मामले की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट कर दिया गया है । वह विचाराधीन है । हमें अगला प्रश्न लेना चाहिये ।

मानसून का पूर्वानुमान

*३८७. **श्री हेडा :** क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार अपने मानसून पूर्वानुमानों को किसानों तक पहुंचाने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : किसानों के लाभार्थ ऋतु पूर्वानुमान प्रतिदिन आकाशवाणी के २२ केन्द्रों से स्थानीय भाषाओं में प्रसारित किये जाते हैं और पत्रों में प्रकाशित

किये जाते हैं। मासिक चंदा देने पर किसी व्यक्ति को कृषकों के ऋतु सम्बन्धी बुलेटिन तार द्वारा भी भेजे जाते हैं।

श्री हेडा : क्या सरकार हमें यह बता सकती है कि इन बुलेटिनों को कितने किसान मंगवा रहे हैं ?

श्री राज बहादुर : उन किसानों की संख्या बताना कठिन है जो इन बुलेटिनों से लाभ उठा रहे हैं।

श्री के० के० बसु : ये पूर्वानुमान बाद की घटनाओं से कितनी बार गलत सिद्ध हुए हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : वह पूर्वानुमान ही तो है ?

डा० राम सुभग सिंह : इन बुलेटिनों का मासिक चंदा कितना है ?

श्री राज बहादुर : बारह रुपये प्रति मास प्रति व्यक्ति। यह दैनिक ऋतु पूर्वानुमान है—कृषकों का ऋतु बुलेटिन, और तार द्वारा भेजा जाता है।

श्री बादशाह गुप्त : ये बुलेटिन कितनी भाषाओं में छपते हैं ?

श्री राज बहादुर : मुझे खेद है कि मेरे लिये इन सभी भाषाओं के निश्चय से नाम बताना अभी संभव नहीं है। लगभग १७ विभिन्न भाषाओं में ये बुलेटिन निकाले जाते हैं।

श्री हेडा : इन बुलेटिनों का चंदा देने वालों की कुल संख्या कितनी है ?

श्री राज बहादुर : इस का उत्तर देना संभव नहीं है।

पशु-खाद्य स्वास्थ्य-विज्ञान (विशेषज्ञ)

*३८८. डा० रामा राव : (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि क्या पशु-खाद्य स्वास्थ्य-विज्ञान का कोई विशेषज्ञ शीघ्र ही भारत में आने वाला है ?

(ख) यदि ऐसा है तो वह कौन है और उस के आने का क्या प्रयोजन है ?

(ग) वह किस अभिकरण के तत्वावधान में भारत आ रहा है ?

(घ) क्या भारत सरकार उस पर कोई व्यय करेगी, यदि करेगी तो कितना ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) हां, डा० होरेस थार्नटन, जो पशु-खाद्य स्वास्थ्य-विज्ञान का विशेषज्ञ है, १७ जनवरी, १९५३ को भारत पहुंच गया है।

(ख) डा० थार्नटन इंग्लैंड में न्यूकेसल-आन-टाइन के नगर तथा काउंटी का प्रधान पशु-चिकित्सा अधिकारी है, और भोजन के निरीक्षण के विषय में दो पुस्तकों का लेखक है। पहले १९५१ और १९५२ में विश्व स्वास्थ्य संघ और खाद्य तथा कृषि संस्था की ओर से उसने यूरोप, मध्य पूर्व और अमरीका का दौरा किया था। उन के यहां आने के उद्देश्य ये हैं :

(१) पशु-जन्य खाद्यों के निरीक्षण और खाद्य-मंडी के तरीकों विषयक विधानों को कार्यान्वित करने के सम्बन्ध में सरकार को मंत्रणा तथा सहायता देना;

(२) आधुनिक तथा वैज्ञानिक ढंग से बूचड़ खाने चलाने, वध से पूर्व की प्रक्रिया, वध के पश्चात् का निरीक्षण, और खाद्य एवं अखाद्य तेलों का, जो उन से प्राप्त होते हैं, प्रयोग करने की प्रक्रिया के विषय में सरकार को सहायता देना; और

(३) पशुओं के प्रधान रोगों और गौणतः मनुष्य द्वारा गंदा करने से उत्पन्न रोगों के खाद्य-पदार्थों में विद्यमान होने के महत्व को समझाना, जिनसे मनुष्यों में खाद्य-जनित रोग हो जाते हैं, और बूचड़-खानों के निर्माण तथा चलाने के विषय में स्वास्थ्य-सम्बन्धी नियमों का लागू करना।

(ग) वह विश्व स्वास्थ्य संघ के अभिकरण के मारफत भारत आया है।

(घ) भारत सरकार पटना से कलकत्ता और कलकत्ता से नागपुर तक उन की विमान-यात्रा पर थोड़ा सा खर्च करेगी जो २०० रुपये से अधिक नहीं होगा ।

श्री बी० पी० नायर : क्या मैं जान सकता हूँ, श्रीमान्, क्या खाद्य-जनित रोगों तथा उन से होने वाली मृत्युओं की संख्या बढ़ती जा रही है जिससे कि इस विशेषज्ञ को यहां आकर काम करने के लिए कहना पड़ा है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : मैं नहीं समझती कि यह प्रश्न इस से उत्पन्न होता है, श्रीमान् ।

उपाध्यक्ष महोदय : यह तो खाद्य के ही विषय में है ।

श्री बी० पी० नायर : मेरा प्रश्न यह था “क्या खाद्य-जनित रोगों तथा उन से होने वाली मृत्युओं की संख्या बढ़ती जा रही है जिससे कि इस विशेषज्ञ को यहां आकर काम करने के लिये कहना पड़ा ।”

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : प्रत्येक विशेषज्ञ मंत्रणाकार. . . .

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्री (मौलाना आजाद) : एक्सपर्ट के मुतल्लिक सवाल किया गया था । इस सवाल का इस से कोई ताल्लुक नहीं ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या माननीय सदस्य का यह आशय है कि जब तक पशु मर न जाये

श्री बी० पी० नायर : मेरा यह प्रश्न नहीं है, श्रीमान् । मेरा प्रश्न यह है—इस विशेषज्ञ को इस समय बुलाने का ठीक ठीक उद्देश्य क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : उद्देश्य तो उत्तर में स्पष्ट बता दिये गये हैं । प्रत्येक मामले में विशेषज्ञ मंत्रणा लेना अच्छा होता है, जब कि यह प्राप्य हो ।

श्री बी० पी० नायर : क्या सरकार यह समझती है कि रोगों का विस्तार इतना हो

रहा है कि भारतीय विशेषज्ञ इस स्थिति को संभाल नहीं सकते ?

राजकुमारी अमृत कौर : कोई आंकड़े नहीं हैं कि विस्तार बढ़ रहा है या नहीं । परन्तु हमें इस विषय पर ज्ञान प्राप्त करने में प्रसन्नता है ।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या मैं जान सकता हूँ, श्रीमान्, कि क्या इस विशेषज्ञ के कार्य में किसी भारतीय विशेषज्ञों का भी सम्बन्ध रहेगा, और यदि रहेगा तो उन के नाम क्या हैं ?

राजकुमारी अमृत कौर : नहीं, श्रीमान् । उस के साथ किसी भारतीय विशेषज्ञ का सम्बन्ध नहीं है । वह तो हमारे लाभ के लिये राय देने आया है ।

उपाध्यक्ष महोदय : जो विशेषज्ञ विविध मामलों के विषयों में विदेशों से आते हैं, उन के सम्बन्ध में स्थिति यह है कि सरकार उस समय जैसे काम चल रहा है उस में सुधार करना चाहती है । उन से झगड़ने का कोई लाभ नहीं है, जब तक कि हमारा बहुत भारी व्यय न होता हो; उस अवस्था में कुछ सुझाव दिये जा सकते हैं और कुछ प्रश्न पूछे जा सकते हैं । परन्तु मैं ऐसे प्रश्नों की अनुमति नहीं दूंगा “कि उस विशेषज्ञ को यहां क्यों बुलाया गया है” आदि । वे हमें राय देने के लिये यहां आये हैं । माननीय सदस्यों को उन व्यक्तियों के विषय में सावधानी से प्रश्न करने चाहियें जो विदेशों से यहां आते हैं । पहले भी एक दिन ऐसी ही बात हो चुकी है । ये विशेषज्ञ यहां अभिवेदन करने नहीं आये हैं और हमें उन की आलोचना नहीं करनी चाहिये । कई ऐसे प्रश्न पूछे जाते हैं जिन की अनुमति नहीं मिलनी चाहिये । इस पर विनिश्चय करने का काम सरकार पर ही छोड़ देना चाहिये । ऐसे और प्रश्नों की अनुमति नहीं मिलेगी

श्री के० क० बस : क्या हम उस विशेषज्ञ की योग्यता के विषय में जान सकते हैं ?

श्री बी० पी० नायर उठे—

उपाध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । यह तो केवल कीचड़ उछालना ही है । कई लोग विदेशों से आते हैं और सरकार को यह विनिश्चय करने का अधिकार होना चाहिये कि किसी मामले में यह करना चाहिये या नहीं । हम यहां व्यय तथा प्रशासन-कुशलता पर नियंत्रण रखने के लिये हैं । मैं उस पर प्रश्नों की अनुमति दे दूंगा । परन्तु यदि यहां आने वाले प्रत्येक विशेषज्ञ की आलोचना करने का प्रश्न है तो यह ठीक नहीं है । विशेषज्ञ अपना स्पष्टीकरण देने के लिये यहां नहीं हैं ।

श्री के० के० बसु : हम तो केवल यह चाहते हैं कि

उपाध्यक्ष महोदय : मैं समझ गया हूँ कि आप क्या चाहते हैं । वे सर्वथा अविचार की बातें हैं । अधिक प्रश्न नहीं ।

श्री बी० पी० नायर : मैं एक बात जानना चाहता हूँ, श्रीमान् ।

अनेक माननीय सदस्य : नहीं नहीं ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इन माननीय सदस्य की बात काफी सुन चुका हूँ । इस ओर जिस प्रकार के प्रश्न पूछे जाते हैं वह भी मैं समझ गया हूँ । मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ कि इन सज्जनों के विषय में, जो कि बाहर से आते हैं, इस प्रकार के प्रश्नों का बहुत विषैला प्रभाव पड़ता है । यह ठीक नहीं है ।

श्री बी० पी० नायर उठे—

उपाध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । मैं इस विषय पर सदन के प्रांगण में और कोई प्रश्न नहीं पूछने दूंगा ।

श्री गोपाल राव : श्रीमान्, क्या यह सरकार की नीति है

उपाध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । यह सरकार की नीति नहीं है ।

श्री एस० सी० सामन्त : एक विशेषाधिकार का प्रश्न है, श्रीमान् । यह एक महान् सदन है और कई बार हम खड़े हो कर आप से बिना पूछे ही बोलना आरम्भ कर देते हैं । इस मामले में मैं आपका संरक्षण चाहता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : निस्सन्देह, मैं सदन के विशेषाधिकारों का ध्यान रखूंगा । अगला प्रश्न ।

चीनी का भाव

*३८९. पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय:

(क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जब चीनी का फालतू स्टॉक कारखानों में पड़ा है तब चीनी के भावों में वृद्धि का क्या कारण है ?

(ख) क्या यह तथ्य है कि कुछ व्यापारी माल जमा करने का प्रयत्न कर रहे हैं ?

(ग) गत वर्ष कितना फालतू माल था और इस समय कितना माल है ?

(घ) चालू वर्ष में चीनी का कितना उत्पादन होने का अनुमान है और देश में मांग कितनी है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० बेशमुख) :

(क) चीनी के भावों में वृद्धि के कारण ये हैं :

(१) १९५२ के अक्टूबर तथा नवम्बर मास में व्यापारियों ने कम माल खरीदा क्योंकि नियंत्रित चीनी के भाव में कमी की आशा थी, इसलिये व्यापारियों के पास माल की कमी पड़ गई;

(२) चालू ऋतु में गुड़ और चीनी के कम उत्पादन की प्रत्याशा;

(३) खांडसारी के उत्पादन में कमी के कारण और गुड़ के ऊंचे भावों के कारण चीनी की मांग बढ़ने की संभावना;

(४) दक्षिण को माल जाने में माल-डिब्बों की कठिनाइयां;

(५) विदेशों से चीनी के निर्यात के लिये पूछताछ; और

(६) आंतरिक परिस्थिति ।

(ख) कुछ सुविख्यात व्यापारियों ने चीनी को भारी मात्रा में खरीदा है परन्तु यह कहना कठिन है कि ये खरीद किस हद तक माल जमा करने के उद्देश्य से की गई ।

(ग) पहली नवम्बर १९५२ को फालतू चीनी का स्टॉक लगभग ५.०४ लाख टन था । ७ फरवरी १९५३ को स्टॉक ७.५६ लाख टन था ।

(घ) चालू ऋतु में चीनी का उत्पादन लगभग १२ लाख टन होने की आशा है, और देश में मांग १३ और १४ लाख टन के बीच होने की आशा है ।

पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय : क्या मैं जान सकता हूँ, श्रीमान्, कि इस वर्ष गन्ने की कृषि कितने क्षेत्र में हुई और गत वर्ष कितने क्षेत्र में हुई थी ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास यहां आंकड़े नहीं हैं, श्रीमान् । विशेषतया इस वर्ष के लिए अभी आंकड़े आये नहीं हैं ।

पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय : क्या मैं जान सकता हूँ, श्रीमान्, कि गत वर्ष चीनी का भाव हद से हद कितना ऊंचा चढ़ सकता था ?

डा० पी० एस० देशमुख : गत वर्ष उसे ३४ रुपये १२ आने से ऊपर नहीं जाना चाहिये था ।

चिकित्सा के विषय में विदेशी विशेषज्ञों का आना

*३९०. **डा० रामाराव :** (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या चिकित्सा के विषय में विदेशी विशेषज्ञों का एक दल भारत आ रहा है ?

(ख) वे कौन हैं और किस अभिकरण के द्वारा आ रहे हैं ?

(ग) उन की योग्यताएं क्या हैं ?

(घ) भारत सरकार ने उन पर क्या व्यय किया है ?

(ङ) उन के आने का क्या प्रयोजन है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर)

(क) हां ।

(ख) तथा (ग). सदन पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिस में आवश्यक जानकारी दी गई है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध स० २७]

(घ) भारत में उनके ठहरने के स्थानों के स्थानीय परिवहन के अतिरिक्त शेष सब व्यय विश्व स्वास्थ्य संस्था करेगी । सरकार स्थानीय परिवहन पर जो व्यय करेगी वह ६०० रुपये होगा ।

(ङ) उन के आने का उद्देश्य यह है कि विदेशों के अग्रगण्य चिकित्सा वैज्ञानिकों का हमारे चिकित्सा शास्त्रियों से व्यक्तिगत सम्बन्ध स्थापित कराया जाये जिस से कि वे चिकित्सा विज्ञान की चालू समस्याओं पर विचार विनिमय कर सकें, और इस देश में तथा आगन्तुकों के देशों में वैज्ञानिक प्रयास को प्रोत्साहन मिले । दल के सब से महत्वपूर्ण कार्य ये होंगे—अनौपचारिक बात-चीत, वार्डों की सैर, गोष्ठियां, वैज्ञानिक चलचित्रों का प्रदर्शन तथा दिखाना ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्नों का घंटा समाप्त हो गया ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

प्रशिक्षण केन्द्र

*३६३. **सरदार हुषम सिंह :** (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि एफ० ए० ओ० द्वारा भारत सरकार के सहयोग से संगठित किये गये चावल

उत्पादन, भू उपजाऊपन, वन-विज्ञान, पोषण तथा केटरिंग के प्रशिक्षण केन्द्रों की संख्या कितनी है ?

(ख) इन केन्द्रों में कितने विदेशी विशेषज्ञ लगे हुए हैं ?

(ग) क्या इन विषयों में प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये कोई भारतीय विद्यार्थी विदेशों को भेजे गए हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) दो; भूमि के उपाजाऊपन के विषय में एक अन्तर्राष्ट्रीय प्रशिक्षण केन्द्र १५ जुलाई से १५ अक्टूबर १९५२ तक कोयम्बटूर के कृषि महाविद्यालय तथा गवेषणा संस्था में हुआ था और चावल उपजाने के विषय में दूसरा केन्द्र १५ सितम्बर से १५ दिसम्बर १९५२ तक कटक की केन्द्रीय चावल गवेषणा संस्था में हुआ था ।

(ख) छः ।

(ग) वनविज्ञान और केटरिंग में प्रशिक्षण के लिए अफसर विदेशों में भेजे गये हैं । सदन-पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें सब बातें दी गई हैं । [दखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २८]

कोड़

*३७०. श्री आर० के० चौधरी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त राज्य अमरीका के कुष्ठ विशेषज्ञों ने कोड़ को ऐसा रोग घोषित कर दिया है जो छत से या सम्पर्क से नहीं फैलता;

(ख) क्या भारत के विशेषज्ञ उक्त विचार से सहमत हैं;

(ग) क्या यह रोग द्रुत गति से फैलता जा रहा है और कोड़ियों की संख्या बढ़ कर लगभग ३० लख हो गई है और यदि ऐसा है तो इस वृद्धि के क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार का ध्यान उस भाषण की ओर आकर्षित हुआ है जो हाल ही में भारत के गृह मंत्री डा० काटजू ने कलकत्ता में दिया था और जिस में उन्होंने ने कहा था कि भारत के प्रत्येक गांव में ऐसी कुटियाएं बनानी चाहियें जिन में कोड़ियों को रखा जा सके और उनका इलाज किया जा सके; और

(ङ) क्या उपरोक्त सुझाव पर कोई कार्यवाही की गई है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) जैसा कि मैं सदन को पहले बता चुकी हूं, ठीक सर्वेक्षण पर आधारित कुष्ठ रोगियों के आंकड़े प्राप्य नहीं हैं । एक विशेषज्ञ समिति ने जिसे हाल ही में भारत सरकार ने यह राय देने के लिए नियुक्त किया था कि केन्द्रीय कुष्ठ शिक्षण तथा गवेषणा संस्था खोलने के लिए क्या कार्यवाही की जाय, यह अनुमान लगाया गया है कि कोड़ियों की संख्या लगभग बारह लाख है । प्रायः लोगों का यह विचार है कि यह रोग कई सामाजिक तथा आर्थिक कारणों से फैलता जा रहा है जिन में यह भी कारण शामिल है कि इस रोग वालों के घूमने फिरने पर कोई रुकावट नहीं है और हम उन के लिए अलग बस्तियों की व्यवस्था नहीं कर सकते ।

(घ) तथा (ङ). गृह मंत्री ने कोई ऐसा भाषण नहीं दिया । परन्तु यह अनुभव किया जाता है कि भारत के सारे कोड़ियों के

लिए स्थान बनवाना हमारे साधनों के बाहर है।

रेलवे में भरती

*३७३. श्री नम्बियार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) विविध ज़ोनों की स्थापना के पश्चात् विविध रेलवे ज़ोनों में विविध श्रेणियों में भरती किये गए व्यक्तियों की कुल संख्या; और

(ख) छंटनी किये गए रेलवे-ज़ोनों की संख्या जिन्हें भरती करने में प्राथमिकता दी गई ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) २६,४६६ व्यक्ति पुनर्वर्गित रेलवे पर तृतीय श्रेणी तथा चतुर्थ श्रेणी में साधारण रिक्तियों में भरती किये गए। इस में वे लोग शामिल नहीं हैं जो पूर्वी तथा पश्चिमी रेलवेज़ पर चतुर्थ श्रेणी में भरती किये गए।

(ख) रेलवेज़ के पुनर्वर्गीकरण के फलस्वरूप कोई छंटनी नहीं की गई और इसलिए छंटनी में निकाले गये लोगों को प्राथमिकता देने का कोई प्रश्न नहीं उठता।

चीनी

*३७४. श्री ए० एन० विद्यालंकार : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार का ध्यान उस बात की ओर दिलाया गया है कि इस के बावजूद कि भारत सरकार में जनवरी १९५३ में चीनी का दुगना कोटा देने का निश्चय किया, फिर भी दिल्ली और बम्बई की मंडियां से बढ़िया चीनी गायब हो गई;

(ख) यदि ऐसा है तो इस के क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार का इस मामले में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) बढ़िया चीनी दिल्ली तथा बम्बई की मंडियों से गायब नहीं हुई है परन्तु ज़रा महंगे भावों पर मिलती है।

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

“एक्स” शाखा

*३७६. श्री नम्बियार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि दक्षिण रेलवे में वाच वार्ड विभाग में कोई ऐसी शाखा है जिसे “एक्स” ब्रांच कहते हैं;

(ख) यदि है तो इस शाखा के कार्य क्या हैं; और

(ग) क्या अन्य रेलवेज़ पर भी ऐसी “एक्स” ब्रांच है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). शायद रेलवेज़ की सुरक्षा व्यवस्था के प्रति निर्देश है। इस के बारे में कुछ बताना लोक हित में नहीं है।

बगदोगरा में असैनिक उड्डयन विभाग कर्मचारी

*३८३. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बगदोगरा विमान क्षेत्र में ऋतुविज्ञान विभाग के कर्मचारियों को चिकित्सा सम्बन्धी क्या सुविधाएं प्राप्त हैं ?

(ख) वहां पर एक चिकित्सा केन्द्र खोलने के लिए कर्मचारियों के कितने अभिवेदन प्राप्त हुए हैं ?

(ग) क्या इस समाचार की कोई जांच की गई है कि बगदोगरा में अधिकांश कर्मचारियों को मलेरिया और कालाअज़र है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर):

(क) बगदोगरा में भारत ऋतुविज्ञान विभाग कर्मचारियों के क्वार्टरों से एक मील पर एक सरकारी स्वास्थ्य केन्द्र है जिस में दस शय्याएं हैं।

(ख) कोई नहीं।

(ग) ऐसा कोई समाचार प्राप्त नहीं हुआ।

अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संस्था से
मंत्रणाकार

*३८४. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती: (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संस्था से दो विशेषज्ञ, जिन के नाम श्री लेकोमते और श्री सोआकाट थे, मंत्रणाकारों के रूप में भारत बुलाए गए थे और वे कितने दिन ठहरे ?

(ख) उन्होंने कौन कौन से अड्डों का निरीक्षण किया ?

(ग) उन्होंने कौन से सीमावर्त विमान क्षेत्रों का निरीक्षण किया ?

(घ) विमान संचार और विमान क्षेत्रों के सुधार के लिये उन्होंने क्या सिपारिशें की ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर): (क) से (घ). मैं सदन पटल पर एक विवरण रखता हूँ जिस में अपेक्षित जानकारी दी गई है। [दखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २९]

यात्रियों का विमान यातायात

*३८५. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती: (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में यात्रियों के विमान यातायात को प्रोत्साहन देने के लिए नागरिक उड्डयन के महा-निदेशक ने क्या सिपारिशें की थीं ?

(ख) विमान समवायों ने उन पर कैसे अमल किया है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर): (क) भारत की विमान परिवहन संस्था को और एअर इण्डिया इन्टरनेशनल को सुझाव दिया गया था कि वे विमानों का किराया कम कर दें जिस से कि भारत में यात्रियों के यातायात को और दक्षिण पूर्व एशिया क्षेत्र की सैर करने वाले यात्रियों को प्रोत्साहन मिले।

(ख) भारत की विमान परिवहन संस्था अपने किराये कम करने के लिये इस आधार पर सहमत नहीं हुई कि उत्तर अतलांतिक मार्गों पर यात्रियों के किराये उन किरायों से कहीं अधिक हैं जो भारत में घरेलू मार्गों पर लिये जाते हैं। एअर इंडिया इन्टरनेशनल को जो सुझाव दिया गया था उस पर अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संस्था ने विचार किया था जो इस बात के लिये तैयार हो गई कि अक्टूबर १९५३ से क्रमानुसार आरम्भ कर के यूरोप तथा दूर पूर्व के बीच यात्री सर्विसों के किराये कम कर दिये जायेंगे।

कृष्णा नदी पर सड़क का पुल

*३९२. श्री के० सुब्रह्मण्यम्: (क) क्या यातायात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत सत्र में सदन के प्रांगण में मंत्री जी ने जो वक्तव्य दिया था उस के बाद विजयवाड़ा में कृष्णा नदी पर सड़क का पुल बनाने में क्या कोई और प्रगति हुई है ?

(ख) पुल का निर्माण कब पूरा होने की आशा है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) परिमाण तो योजना के अनुसार पूरा हो गया है और वैकल्पिक नक्शों पर विचार हो रहा है।

(ख) अभी तो यह नहीं कहा जा सकता कि योजना कब पूरी हो जायेगी। परन्तु उस के निर्माण को शीघ्र पूरा करने के लिये यथासंभव सब कुछ किया जायेगा।

रेलवे के मासिक रियायती पास

*३९४. ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) दिल्ली उपनगरीय शटलों पर यात्रियों के लिये मासिक रियायती पासों का प्रति मील किराया; और

(ख) क्रमशः कलकत्ता तथा बम्बई के उपनगरों में चलने वाली गाड़ियों पर यात्रियों के लिये प्रति मील किराया; और

(ग) यदि उपरोक्त किरायों में कोई अन्तर है तो उन के कारण ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) दिल्ली क्षेत्र में मासिक टिकटों का किराया २४ एकतरफा यात्रा के किराये के हिसाब से लगाया जाता है—और प्रति मील एकतरफा किराया प्रथम श्रेणी के लिये २४ पाई है, दूसरी श्रेणी के लिये १४ पाई और ड्योढ़े दरजे के लिये ६ पाई तथा तीसरी श्रेणी के लिये ५ पाई है।

(ख) कलकत्ता, बम्बई तथा मद्रास के नगरों में मासिक टिकटों का किराया निम्नतर आधार पर लगाया जाता है जो तीनों क्षेत्रों की स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार भिन्न भिन्न है।

(ग) बम्बई, कलकत्ता तथा मद्रास के सिवाय सभी नगरों में एक ही दर है। ये तीन नगर तो सबसे बड़े और वाणिज्यिक रूप में हमारे नगरों में सब से महत्वपूर्ण हैं।

अंतर्राज्यिक सड़क विकास योजना

२९२. श्री भीखाभाई : क्या यातायात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार का विचार अंतर्राज्यिक सड़क विकास योजना के अंतर्गत राजस्थान और मध्य भारत के अनुसूचित क्षेत्रों को सड़कों द्वारा जोड़ने का है; और

(ख) क्या राजस्थान तथा मध्य भारत की सरकारों ने अंतर्राज्यिक सड़क विकास योजना के अंतर्गत कोई प्रस्थापनाएं पेश की हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) अंतर्राज्यिक सड़क विकास योजना नाम की कोई योजना नहीं है। राजस्थान तथा मध्य भारत के अनुसूचित क्षेत्रों में सड़कों के विकास का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों का है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

बीजापुर में विमान-क्षेत्र

२९३. श्री आर० जी० दुबे : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार को ज्ञात है कि बीजापुर एक सुविख्यात ऐतिहासिक स्थान है;

(ख) क्या सरकार को ज्ञात है कि दूर दूर के और विदेशों के भी अनेक यात्री इस स्थान को देखने आते हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार यात्रियों की सुविधा के लिये बीजापुर के पास कोई विमान क्षेत्र बनाने का है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) तथा (ख). हां, श्रीमान्।

(ग) शोलापुर में एक विमान-क्षेत्र है जो बीजापुर से लगभग ६५ मील है और रेल तथा सड़क द्वारा बीजापुर से संसक्त है।

विमान-क्षेत्र बनाने के लिये सीमित धन प्राप्य होने के कारण विमान-क्षेत्र विकास के लिये पंच वर्षीय योजना में बीजापुर को सम्मिलित करना संभव नहीं हो सका है।

गंगानगर चीनी कारखाना

२९४. श्री कर्णा सिंहजी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार को ज्ञात है कि गंगा नगर (राजस्थान) चीनी कारखाना बन्द हो गया है; और

(ख) यदि ऐसा है तो क्या सरकार बता सकती है कि इस से कृषकों को, जिन्होंने सहस्रों एकड़ भूमि पर गन्ना बोया था, कितनी क्षति पहुंची है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) हां।

(ख) गुड़ के भाव बहुत ऊंचे हैं, अतः श्री गंगानगर चीनी कारखाने के क्षेत्र के गन्ना उत्पादकों को कोई हानि होने की संभावना नहीं है। उन्होंने गुड़ बनाने के लिये उपयुक्त व्यवस्था कर ली है।

बीकानेर विभाग में नई रेलवे लाईन

२९५. श्री कर्णा सिंहजी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बीकानेर विभाग में सादुल नहर (भाखरा बांध योजना) के आने पर जिन नई रेलवे लाइनों के बनाने की प्रस्थापना है उनकी लम्बाई क्या होगी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : सादुल नहर के सम्बन्ध में नई रेलवे लाइनों की कोई प्रस्थापना रेल मंत्रालय के पास न आई ही है और न उस पर विचार ही किया गया है।

विधिरूप तथा अन्य राशन क्षेत्र

*२९६. श्री दाभी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५०, १९५१ तथा १९५२ में प्रत्येक राज्य के विधिरूप तथा अन्य राशन क्षेत्रों में राशन की दुकानों से प्रत्येक प्रकार के अनाज की निकासी;

(ख) उपरोक्त भाग (क) के उत्तर में निर्दिष्ट प्रत्येक प्रकार के अनाजों में से कितना अनाज उस राज्य में उत्पन्न हुआ, कितना अन्य राज्यों से आयात किया गया और कितना विदेशों से आयात हुआ ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई)

(क) तथा (ग). सदन पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३०]

(ख) तथा (घ). जिस प्रकार का श्रेणी विभाजन मांगा गया है उस के अनुसार सरकारी गोदामों से माल की निकासी का विवरण उपलब्ध नहीं है।

मधुबनी तथा राजनगर स्टेशनों के बीच रेल गाड़ी की सर्विस

२९७. श्री अनिरुद्ध सिन्हा : (क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि जब भी कमला नदी में भारी बाढ़ आ जाये तभी उत्तर-पूर्व रेलवे की सक्की-जयनगर शाखा में मधुबनी तथा राजनगर स्टेशनों के बीच रेल सर्विस वर्षा ऋतु में निलम्बित कर दी जाती है ?

(ख) यदि ऐसा है तो सन् १९५२ में यह सर्विस कितनी बार और कितने दिन के लिये निलम्बित रही ?

(ग) क्या सरकार का विचार कोई ऐसी कार्यवाही करने का है जिस से कि उत्तर-पूर्व रेलवे की उक्त शाखा पर वर्षा ऋतु में विनियमित रूप से रेल सर्विस चलती रहे ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हां, सक्की जयनगर शाखा

पर मधुबनी तथा राजनगर के बीच एक कौञ्ज-वे होने के कारण ऐसा होता है।

(ख) इस शाखा पर गाड़ियों का सीधा चलना १९५२ में तीन बार निम्न कालावधियों में निलम्बित किया गया :

		दिनों की संख्या
१२-७-५२ से	२१-७-५२	१० (गाड़ियां २०-७-५२ को कुछ समय के लिए चलीं)
८-९-५२ से	१३-९-५२	६
१६-९-५२ से	४-१०-५२	१९
		—
		३५
		—

(ग) इस शाखा पर वर्षा ऋतु में विनियमित रेल सर्विस चलाना तभी संभव हो सकता है जब कि रेलवे एम्बेकमेंट को ऊंचा कर दिया जाये। इस सम्बन्ध में बिहार सरकार से कहा गया था परन्तु वह इस बात के लिये राजी नहीं है, क्योंकि वर्तमान व्यवस्था नीचे क्षेत्रों में, जहां कि बाढ़ का पानी घुस जाता है, मिट्टी जमने के लिये अच्छी है।

बारसी लाइट रेलवे

२९८. श्री विट्टल राव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि बारसी लाइट रेलवे को भारत सरकार ने खरीद लिया है;

(ख) यदि ऐसा है तो समवाय को कितना प्रतिकर दिया गया और प्रतिकर फँलाने का क्या आधार था;

(ग) इस लाइन पर कितने रेल कर्मचारी नियोजित हैं और इन की विविध श्रेणियों की मजूरी दरें क्या हैं; और

(घ) बारसी लाइट रेलवे पर काम करने वाले रेल कर्मचारियों की मजूरी कितनी शीघ्र केन्द्रीय वेतन आयोग के वेतन-क्रमों के आधार पर समायोजित की जायेगी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) अभी नहीं, परन्तु बारसी लाइट रेलवे समवाय को सूचना दे दी गई है कि सरकार का इरादा पहली जनवरी १९५४ को उस लाइन को खरीदने का है।

(ख) पहली जनवरी १९५४ को उसे प्रतिकर दिया जायेगा जो कि उस का क्रय-मूल्य होगा और उस पूंजीगत व्यय के बराबर होगा जो समवाय ने उस तारीख से पहले किया हो, जैसा कि संविदा में व्यवस्था है।

(ग) कुल कर्मचारी २,००७ हैं। एक विवरण साथ में नत्थी है जिस में उनके वर्तमान वेतन-क्रम दिये गये हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३१]

(घ) अभी यह प्रश्न नहीं उठता, परन्तु इरादा यह है कि जिस दिन कर्मचारियों की सेवा सरकार संभाल लेगी उस दिन से उन्हें केन्द्रीय वेतन आयोग के समुचित वेतनक्रम में रखा जाएगा, जो उनकी योग्यताओं, अनुभव और कर्त्तव्यों तथा उत्तरदायित्वों पर निर्भर होगा।

श्रम कल्याण निधियां

२९९. श्री एस० सी० सामन्त : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने सभी राज्य सरकारों से कहा है कि वे अपने अपने क्षेत्राधिकार में सभी कर्मचारी संघों को और/अथवा औद्योगिक प्रतिष्ठानों को हिदायतें दें कि वे स्वेच्छा से श्रम कल्याण निधियां स्थापित करें ;

(ख) यदि ऐसा किया गया है तो कब ; और

(ग) कल्याण निधियों का प्रबन्ध कैसे चलाया जाएगा ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) हां, जम्मू तथा काश्मीर और अन्दमान तथा निकोबार द्वीप समूह की सरकारों को छोड़ कर

(ख) ३० अक्टूबर १९५२ ।

(ग) एक आदर्श योजना की सिफारिश राज्य सरकारों से की गई है कि वे स्थानीय रूपभेदों के साथ, जो आवश्यक समझे जायें, उसे स्वीकार कर लें। उस योजना में लिखा है कि एक कल्याण निधि समिति होनी चाहिए। उस में निधि के प्रबन्ध के लिए नियोजकों और कर्मचारियों के प्रतिनिधि होने चाहिये।

कोयला खान तथा अभ्रक खान

श्रम कल्याण निधियां

३००. श्री ए० सी० गुहा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) गत दो वित्तीय वर्षों के अंत में कोयला खान श्रम कल्याण निधि और अभ्रक खान श्रम कल्याण निधि का अंतिम शेष ;

(ख) वित्तीय वर्ष १९५२-५३ में इन दोनों विधियों की आय; और

(ग) वित्तीय वर्ष १९५२-५३ के अंत में संभावित अंतिम शेष ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) अंतिम शेष इस प्रकार थे :

वर्ष	कोयला खान श्रम कल्याण निधि	अभ्रक खान श्रम कल्याण निधि
	रुपए	रुपए
१९५०-५१	२,४३,६१,०००	७५,५७,०००
१९५१-५२	२,७६,२७,०००	१,०७,४६,०००

(ख) —

	कोयला खान श्रम कल्याण निधि	अभ्रक खान श्रम कल्याण निधि
	रुपये	रुपये
१९५२-५३ में आय (अनुमा- नित)	१,१०,६४,०००	३०,००,०००

(ग) —

कोयला खान श्रम कल्याण निधि	अभ्रक खान श्रम कल्याण निधि	
रुपये	रुपये	
१९५२-५३ के अंत में अंतिम शेष (अनुमा- नित)	२,६६,६१,०००	१,२४,३२,०००

रेलवेज पर पीने के जल की व्यवस्था

३०१. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उन छोटे रेलवे स्टेशनों की संख्या जहां (१) वर्ष भर (२) वर्ष के एक भाग में यात्रियों के पीने के जल की व्यवस्था प्लेटफार्मों पर (अ) विश्राम स्थानों पर, और (ब) चलती गाड़ी पर, है;

(ख) क्या सरकार के पास सुविधाओं की कमी की और स्टेशनों पर रेलवे प्रधिकारियों द्वारा पानी वालों के दुरुपयोग की शिकायतें आई हैं;

(ग) यदि आई हैं तो यात्रियों की कठिनाइयों को कम करने के लिये की गई या संभवतः की जाने वाली कार्यवाही;

(घ) १९५३ में क्या कोई अतिरिक्त प्रबन्ध तथा सुविधाओं की व्यवस्था की जायेगी, यदि की जायेगी तो क्या; और

(ङ) क्या इस विषय में सभी ज़ोनों में एकविधता स्थापित हो गई है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) यात्रियों के पीने का जल देने की व्यवस्था छोटे बड़े सभी स्टेशनों पर है—केवल यात्रियों के उतरने के उन स्थानों पर नहीं है जहां नियमित रूप से स्टेशन नहीं हैं, वहां ऐसा प्रबन्ध संभव भी नहीं है। विश्राम

स्थानों के तथा गाड़ियों के दोनों के यात्री वर्ष भर इस प्रबन्ध से लाभ उठा सकते हैं। ग्रीष्म काल में यह प्रबंध आवश्यकतानुसार और बढ़ा दिया जाता है।

(ख) तथा (ग). कभी कभी शिकायतें आती हैं। सम्बद्ध रेलवे प्रशासन उन पर तत्परता से ध्यान देता है और शिकायतों को दूर करने के लिये यथा-आवश्यक उपाय करता है।

(घ) चालू वर्ष में यात्रियों को पीने का पानी देने के लिये जो अतिरिक्त प्रबन्ध किये जायेंगे उन में ये चीजें सम्मिलित हैं, (क) अधिक स्टेशनों पर विद्युत द्वारा ठंडे किये हुए पीने के जल की व्यवस्था करने के लिये जल-कूलरों का लगवाना, (ख) प्लेटफार्मों पर अधिक प्याउओं, नल-कूपों, जल-निर्झरों का लगवाना, (ग) ग्रीष्म ऋतु में अधिक पानी वालों को नियुक्त करना, और (घ) कुछ शाखाओं पर चलती गाड़ियों में पीने का पानी ले जाने और पहुंचाने के प्रबन्ध के विषय में प्रयोग करना।

(ङ) हां, प्रायः।

खाद्य स्थिति

३०२. श्री बी० के० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५३ के आरम्भ में अनाज का स्टॉक कितना था विशेषतः निम्नलिखित अनाजों की स्थिति क्या थी:—

- (१) केन्द्रीय सरकार के पास चावल तथा गेहूं का स्टॉक;
- (२) राज्य सरकारों के पास चावल तथा गेहूं का कुल स्टॉक; और
- (३) आयातित चावल तथा देश में वसूल किये गये चावल का स्टॉक?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवाई) :

(१) चावल ३८,००० टन और गेहूं ३.६६ लाख टन।

(२) चावल ५.७३ लाख टन और गेहूं ५.८६ लाख टन।

(३) अभी तक केन्द्र के पास जो ३८,००० टन चावल था वह आयातित था। राज्यों के पास जो चावल है उस के विषय में ठीक ठीक बताना कठिन है कि कितना कैसा है, परन्तु उसमें से अधिकांश चावल आंतरिक रूप से वसूल किया हुआ ही है।

रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

३०३. श्री फ्रैंक एन्थनी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५२-५३ में प्रत्येक जोन में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिये बनाय गये क्वार्टरों की संख्या;

(ख) १९५२-५३ में प्रत्येक जोन में तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों के लिये बनाये गये क्वार्टरों की संख्या;

(ग) तृतीय श्रेणी और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के क्वार्टरों पर क्रमशः कुल लागत;

(घ) प्रत्येक जोन में चतुर्थ श्रेणी के परमावश्यक कर्मचारियों की संख्या जिन्हें अभी तक क्वार्टर नहीं मिले ?

(ङ) प्रत्येक जोन में तृतीय श्रेणी के परमावश्यक कर्मचारियों की संख्या जिन्हें अभी तक क्वार्टर नहीं मिले ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ङ). सदन पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गई है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३२]

संकलपुर के पास गाड़ी का पटड़ी से उतरना

३०४. सरदार ए० एस० सहगल : (क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि संकलपुर स्टेशन पर २८ दिसम्बर १९५२ को या उसके आसपास गांधीधाम से आती हुई एक सवारी गाड़ी पटड़ी से उतर गई ?

(ख) कितने व्यक्ति मरे और कितने आहत हुए और कितनी हानि हुई ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) २८ दिसम्बर १९५२ को ५-४५ बजे, ६५ अप गाड़ी संतलपुर और पिपराला स्टेशनों के बीच पटरी से थोड़ी सी उतर गई ।

(ख) कोई भी मरा नहीं परन्तु छः व्यक्तियों को चोटें लगीं—दो को सख्त और चार को हलकी ।

रेलवे कर्मचारी (छटनी)

३०५. श्री नाम्बियार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) जोन व्यवस्था के आरम्भ होने के समय से जोन-वार तथा श्रेणी-वार कितने रेलवे-जोनों की छंटनी की गई; और

(ख) जोन व्यवस्था के आरम्भ होने के समय से विभिन्न श्रेणियों में, जोनवार कितने स्थान खाली हुए जो अभी तक भरे नहीं गये ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) एक भी नहीं ।

(ख) जानकारी एकत्र की जा रही है ।

विदेशी समवायों से खरीदा गया सामान

३०६. श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९४६-५०, १९५०-५१, १९५१-५२ तथा १९५२-५३ में विदेशी समवायों को दिये आर्डरों की राशि;

(ख) ये आर्डर किस किस प्रकार के सामान के लिये दिये गये थे; और

(ग) क्या इन आवश्यकताओं को भारत में पूरा करने के लिये कोई प्रयास किया गया ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क)

१९४६-५० १९४१ करोड़

१९५०-५१ १८.३७ करोड़

१९५१-५२ २६.३२ "

१९५२-५३ के आंकड़े प्राप्य नहीं हैं क्योंकि अभी वर्ष समाप्त नहीं हुआ ।

(ख) एक सूची साथ में नत्थी है जिसमें दिखाया गया है किस प्रकार का सामान आयातित किया गया । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३३].

(ग) हां ।

ईंधन बचत समिति

३०७. श्री एस० एन० दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या ईंधन बचत समिति ने अपना प्रतिवेदन पेश कर दिया है;

(ख) यदि ऐसा है तो उसने क्या क्या महत्वपूर्ण सिपारिशों की हैं; और

(ग) क्या सरकार ने उस प्रतिवेदन पर विचार कर के कोई विनिश्चय किया है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). जैसा कि आय-व्ययक सम्बन्धी भाषण में संकेत किया जा चुका है रेलवे ईंधन बचत जांच समिति का अंतिम प्रतिवेदन सरकार को अभी अभी प्राप्त हुआ है और उस समिति की सिपारिशों पर विचार किया जा रहा है । यथासमय उन में से महत्वपूर्ण सिपारिशों तथा सरकार द्वारा उन पर की गई कार्यवाही का विवरण संसत्सदस्यों को उपलब्ध करवा दिया जायेगा ।

प्रशिक्षण केंद्र

३०८. श्री के० जी० देशमुख : (क) क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि श्रम मंत्रालय के अधीन प्रशिक्षण केंद्रों में किस प्रकार का पाठ्य-क्रम होता है ?

(ख) क्या इस पाठ्यक्रम में लिये गये छात्रों को प्रशिक्षण काल में कोई छात्रवृत्ति दी जाती है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) इंजीनियरिंग तथा भवन-निर्माण कार्यों में और कुटीर तथा छोटे पैमाने के उद्योगों में प्रशिक्षण दिया जाता है।

(ख) हां। लगभग ५० प्रतिशत प्रशिक्षणार्थियों को छात्रवृत्तियां दी जाती हैं।

सेवा विनिमय केन्द्र

३०९. श्री के० जी० देशमुख : (क) क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५२-५३ में क्रमशः नागपुर तथा अमरावती के सेवा विनिमय केन्द्रों में कितने आवेदकों का पंजीयन हुआ ?

(ख) उसी कालावधि में कितने आवेदकों को नौकरियां दिलवाई गईं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) अप्रैल १९५२ से जनवरी १९५३ तक की कालावधि में जो आवेदक पंजीबद्ध हुए उनकी संख्या यह थी :

नागपुर	१८,२६६
अमरावती	८,१५५

(ख) उसी कालावधि में जिन्हें नौकरियां दिलवाई गईं उनकी संख्याएं ये थीं :—

नागपुर	३,७०२
अमरावती	१,५३४

बन्य उत्पाद

३१०. श्री झूलन सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १० दिसम्बर १९५२ को अतारांकित प्रश्न संख्या ५२५ के उत्तर के हवाले से यह बतायेंगे कि मुख्य बन्य उत्पादों के उत्पादन और उनके आयात में वृद्धि करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवाई) : राज्य सरकारों का ध्यान इस मामले की ओर आकृष्ट कर दिया गया है।

तैयार की गई इमारती लकड़ी

३११. श्री झूलन सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

भवन-निर्माण के प्रयोजनों के लिये और तारों के खम्भों आदि के लिये इस्पात की कमी को पूरा करने के उद्देश्य से तैयार की गई इमारती लकड़ी के संभरण को बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है या की जा रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवाई) : जहां तक भारत सरकार का सम्बन्ध है, देहरादून की वन गवेषणा संस्था में विस्तृत गवेषणा की गई है जिस से यह पता लग सके कि रेलवे स्लीपरों, तार के खम्भों आदि के निर्माण के लिये उपयुक्त विविध प्रकार की लकड़ियों की मजबूती का पता लग सके और परिपक्व बना कर के या तैयार कर के उनके जीवन को बढ़ाया जा सके। इस गवेषणा के परिणाम को प्रकाशित कर दिया गया है।

भारत सरकार ने सभी राज्य सरकारों से प्रार्थना की है कि वे निम्न उपायों से इमारती लकड़ी का उत्पाद बढ़ायें : (क) योजनाबद्ध तरीके से चुनी हुई किस्मों को अधिकाधिक पैमाने पर बोयें, (ख) मिश्रित बनों का पूरा उपयोग करें, (ग) पेड़ गिराने तथा लकड़ी काटने में लकड़ी खराब न होने दें, (घ) अगम्य क्षेत्रों में संचार की व्यवस्था करें, (ङ) लकड़ी निकालने के आधुनिक उपायों को काम में लें, (च) इमारती लकड़ी के परिवहन में तथा स्टोर में घुन और फुंगी से जो हानि हो जाती है उसे प्रोफ़ीलेक्टिक उपचार द्वारा कम करें।

तिरुवांकुर-कोचीन में डाकघर

३१२. कुमारी एन० मस्करीन : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) तिरुवांकुर-कोचीन राज्य में विभागीय डाकघरों की संख्या; और

(ख) तिरुवांकुर-कोचीन राज्य में अविभागीय डाकघरों की संख्या ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादूर) :

(क) १ फरवरी १९५३ को २३२।

(ख) उपरोक्त तारीख को ७०२ ।

टेलीफोन विनिमय केन्द्र

३१३. कुमारी एनी मस्करीन : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) तिरुवांकुर-कोचीन राज्य में टेलीफोन विनिमय केन्द्रों की संख्या; और

(ख) राज्य संचार के एकीकरण के समय केन्द्रीय सरकार ने कितनी पूंजी हस्तगत की ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर): (क) २९ ।

(ख) तिरुवांकुर-कोचीन राज्य संचार व्यवस्था के एकीकरण के समय केन्द्रीय सरकार ने जो आस्तियां हस्तगत कीं उनका वही मूल्य ४८,३१,९५२ रुपये था ।

'शुक सागर जल' (त्रिपुरा)

३१४. श्री दशरथ देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या उदयपुर त्रिपुरा में कोई 'शुक सागर जल' है ;

(ख) क्या यह तथ्य है कि यदि इस 'जल' को फिर ठीक कर लिया जाये तो २००० एकड़ भूमि पर कृषि की जा सकती है और दो लाख मन धान होसकता है ;

(ग) क्या यह तथ्य है कि स्थानीय कृषकों ने अनेक अभिवेदन दिये हैं; और

(घ) क्या सरकार का विचार उन स्थानीय कृषकों की सहायता करने का है जो बांध बनाने का कार्य आरम्भ करना चाहते हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : (क) हां ।

(ख) हां. उससे एक लाख मन धान होने की आशा है ।

(ग) हां ।

(घ) हमने त्रिपुरा प्रशासन से कहा है

मद्रास में सेवा विनिमय केन्द्र

३१५. श्री वीरस्वामी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उन अभ्यर्थियों की कुल संख्या जिन्होंने १९५२ में नौकरी के लिये अपने नाम मद्रास राज्य में विभिन्न सेवा विनिमय केन्द्रों में दर्ज करवाये ;

(ख) एम० एस० एल० सी०, इंटर-मिडियेट तथा बी० ए० पास अभ्यर्थियों की पृथक् पृथक् संख्या ; और

(ग) उसी कालावधि में कुल कितने आवेदकों को नौकरी दी गई ।

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली): (क) १९५२ में मद्रास राज्य में १,८९,२६१ व्यक्ति पंजीबद्ध किये गये ।

(ख) ये संख्याएं सुलभ नहीं हैं ?

(ग) ३६,१३१ (केवल मद्रास राज्य).

मद्रास राज्य के विशेष अभिकरण में डाकघर

३१६. श्री गाम मल्लू डोरा : (क) क्या संचरण मंत्री उन डाकघरों की संख्या बताने की कृपा करेंगे जो १९५१-५२ में मद्रास राज्य के विशेष अभिकरण में थे ?

(ख) १९४८-४९, १९४९-५०, १९५०-५१ और १९५१-५२ में मद्रास राज्य में के विशेष अभिकरण में कितने नये डाकघर खोले गये ?

(ग) इन डाकघरों में से कितनों में अविभागीय कर्मचारी हैं और कितनों में विभागीय कर्मचारी हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ३१ मार्च १९५२ को ४२ ।

(ख) जो नये डाकघर खोले गये उनकी संख्या निम्नलिखित थी :

१९५०-५१ . . . ६

१९५१-५२ . . . १

(ग) १९४८ से १९५२ तक जो १० हाकधर खोले गये उनमें आठ में अविभागीय कर्मचारी हैं और दो में विभागीय कर्मचारी हैं ।

मलेरिया आदि से मृत्युएं

३१७. श्री एन० बी० चौधरी : क्या स्वास्थ्य मंत्री सदन पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो कि गत पांच वर्षों में भारत संघ में (१) मलेरिया (२) राजयक्ष्मा (३) हैजा तथा (४) शीतला से कितनी मृत्युएं हुईं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राज कुमारी अमृत कौर) : सदन पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।
[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३४]

यात्रियों का यातायात

३१९. श्री एन० एम० लिंगम : क्या यातायात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उन यात्रियों की संख्या जो गत तीन वर्षों में भारत-भ्रमण के लिये आये; और

(ख) प्रत्येक वर्ष यात्रियों के यातायात से प्राप्त आय ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जहाँ तक १९५० के विषय में जानकारी का सम्बन्ध है, १९ नवम्बर १९५२ को अतारांकित प्रश्न संख्या १६० पर दिये गये उत्तर की ओर ध्यान आकृष्ट किया जाता है । सन् १९५१ और १९५२ में वे संख्याएँ क्रमशः २०,००० तथा २५,४४८ थीं ।

(ख) १९५० के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं । मर १९५१ के विषय में, २० फरवरी १९५२

उत्तर की ओर ध्यान आकृष्ट किया जाता है । १९५२ सम्बन्धी उत्तर में रक्षित बंकर द्वारा किये जा रहे जिन नमूने वाले परिमाणों का निर्देश था उनके परिणाम अभी प्राप्य नहीं हो पाये हैं ।

इलाहाबाद तथा बनारस के बीच रेल दुर्घटनाएं

३२०. रघुनाथ सिंह : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) १९५१ तथा १९५२ के वर्षों में इलाहाबाद तथा बनारस के बीच ओ० टी० रेलवे पर कुल कितनी दुर्घटनाएं हुईं, इनके लिये कौन जिम्मेदार था तथा इनके कारण क्या थे ?

(ख) उक्त दुर्घटनाओं के परिणाम-स्वरूप रेल विभाग को तथा जनता को कुल कितनी क्षति उठानी पड़ी ; तथा

(ग) इन दुर्घटनाओं के लिये जिम्मेदार व्यक्तियों को कोई दण्ड दिया गया अथवा नहीं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १९५१ और १९५२ में चार चार । १९५१ की चारों दुर्घटनाओं का कारण कलों का खराब हो जाना था और उनके लिये किसी व्यक्ति को उत्तरदायी नहीं ठहराया गया । १९५२ में जो चार दुर्घटनाएं हुईं उनमें से एक तो कलों के खराब होने के कारण थी और दूसरी का कारण डिब्बे के पहियों और पटरों के बीच कोई रुकावट आ जाना था । इन दो दुर्घटनाओं के लिये कोई भी व्यक्ति उत्तरदायी नहीं ठहराया गया । शेष दो दुर्घटनाएं पोटेंट के गलत लगाने के कारण हुई थी । एक में सहायक स्टेशन मास्टर तथा लाइन जमादार और दूसरे में सहायक स्टेशन मास्टर तथा पोटेंट्समेन उत्तरदायी

(ख)

	१९५१	१९५२
	रुपये	रुपये
रेलवे सम्पत्ति	३८,५००	३४३
जनता की सम्पत्ति	१००	कुछ नहीं।

(ग) हां, उन दोनों दुर्घटनाओं में जो प्रश्न के भाग (क) में निर्दिष्ट हैं।

गन्ने की कृषि का एकड़-क्षेत्र

३२१. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उत्तर प्रदेश, बिहार, बंबई, मद्रास पंजाब पश्चिमी बंगाल तथा उड़ीसा में १९४८-४९ में और १९५२-५३ में गन्ने की कृषि का क्षेत्र ; और

(ख) १९४८-४९ तथा १९५२-५३ में इन राज्यों में से प्रत्येक में प्रति एकड़ गन्ने की औसत पैदावार ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई):

(क) तथा (ख). एक विवरण इसके साथ नत्थी किया जाता है।

विवरण

गन्ने की कृषि का क्षेत्र और प्रति एकड़ गन्ने की औसत पैदावार।

(क) —

राज्य	गन्ने की कृषि का क्षेत्र ('००० एकड़ में)	
	१९४८-४९	१९५२-५३ (द्वितीय अनुमान)
(१) उत्तर प्रदेश	२,११६	२,६५३
(२) बिहार	३८८	३५४
(३) बंबई	१४७	१७६
(४) मद्रास	१७६	१८२
(५) पंजाब (भारत)	३०६	३५६
(६) पश्चिमी बंगाल	६६	४६
(७) उड़ीसा	६२	६०

(ख) —

राज्य	गुड़ के रूप में गन्ने की प्रति एकड़ पैदावार	
	१९४८-४९	१९५२-५३
(१) उत्तर प्रदेश	१.१६	१.०४
(२) बिहार	०.६६	०.५८
(३) बंबई	३.१०	२.६६
(४) मद्रास	३.०३	२.५२
(५) पंजाब (भारत)	१.१३	१.१८
(६) पश्चिमी बंगाल	१.६१	१.८६
(७) उड़ीसा	१.६४	१.८३

अनाज का आयात

३२२. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या कृषि तथा खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) १९५२ में भारत में आयात किये गये विविध प्रकार के अनाजों की मात्रा ;

(ख) रक्षित स्टॉक में रखी गई मात्रा ; और

(ग) अभी तक निबटाई गई मात्रा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) सन १९५२ में अनाज की निम्न लिखित मात्रा का आयात किया गया :—

	('००० टनों में आंकड़े)
गेहूं	२४५६.२
आटा	५२.१
मिलो	६३०.५
चावल	७२२.३
योग	३८६१.१

(ख) १.१.१९५३ को केन्द्रोय रक्षित ष्टाक में निम्न लिखित अनाज थे :—

(१००० टनों में आंकड़े)

बेहूँ	.	.	. ३६८.९
चावल	.	.	. ३८.२
मिलो	.	.	. १.१
योग			४०८.२

(ग) अनुमानतः ३४५६.६ सहस्र टन आयातित अनाज १९५२ में बांटा गया, जिसमें ३.७ सहस्र टन वह था जो हमारे डिपो में १९५१ में आ पहुँचा था।

रेलवे वर्कशाप (कर्मशालाएं)

३२३. श्री सिंहासन सिंह : (क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या रेलवे वर्कशापों पर कारखाना अधिनियम, १९३४ लागू है ?

(ख) यदि ऐसा है तो उत्तर-पूर्व रेलवे के उन वर्कशापों और रेलवे शैडों के नाम क्या हैं जिन्होंने उक्त अधिनियम के उपबन्धों का पालन किया है विशेषतः केन्टीनों को बनाये रखने और कल्याण पदाधिकारी नियुक्त करने के विषय में ?

(ग) कल्याण पदाधिकारी के लिये क्या अर्हताएं रखी गई हैं और उत्तर-पूर्व रेलवे में कितने पदाधिकारी हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल्लगेशन)

(क) बड़ी रेलवे वर्कशापों पर, जिनकी काम की दशाएं कारखाना अधिनियम, १९४८ में दी गई " कारखाने " की परिभाषा के अनुरूप हैं, वह अधिनियम लागू है, जिसने कि कारखाना अधिनियम १९३४ का स्थान ले लिया है।

(ख) तथा (ग). गोरखपुर की कलीय तथा विद्युतीय कर्मशालाओं में एक केन्टीन है और एक कल्याण निरीक्षक के अतिरिक्त एक सहायक परसोनल पदाधिकारी भी है। आइजटनगर की कलीय तथा विद्युतीय कर्मशालाओं में केन्टीन तैयार हो गई है परन्तु अभी चालू नहीं हुई है।

उत्तर पूर्व रेलवे की कर्मशालाओं में कल्याण पदाधिकारी तो नहीं हैं। रेलवे की कर्मशालाओं में कर्मचारियों संबंधी तथा कल्याण सम्बन्धी कार्य शिल्पिक पदाधिकारी करते हैं जिनकी सहायता के लिये एक या अधिक परसोनल पदाधिकारी और श्रम कल्याण मंत्रणाकार तथा कल्याण निरीक्षक होते हैं।

कारखाना अधिनियम १९४८ रेलवे रनिंग शैडों पर लागू नहीं होता।



बृहस्पतिवार,
२६ फरवरी, १९५३

संसदीय वाद विवाद



1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही

संसदीय वाद विवाद

(भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही)

शासकीय वृत्तान्त

७३३

७३४

लोक सभा

बृहस्पतिवार, २६ फरवरी, १९५३

सदन की बैठक दो बजे समवेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्न तथा उत्तर

(देखिये भाग १)

३ म० प०

अनुपस्थिति के लिए अनुमति

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे श्री मुरली मनोहर से अनुपस्थिति के लिये अनुमति के सम्बन्ध में एक पत्र मिला है कि पारिवारिक चिन्ताओं और चुनाव-याचिका के मामले के कारण वह इस सत्र में ११ फरवरी से अनुपस्थित हैं और २८ फरवरी तक न आ सकेंगे। वैसे वह ३ अगस्त से निरन्तर अनुपस्थित हैं। क्या सदन उक्त काल के लिये उनको यह अनुमति प्रदान करता है ?

अनुमति प्रदान की गई।

रेलवे आयव्ययक—साधारण
चर्चा—समाप्त

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय मन्त्री साधारण चर्चा का उत्तर दे दें। फिर अनुदानों के लिये मांगों को लिया जाएगा।

206 PSD

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री): मुझे माननीय सदस्यों को गत तीन दिनों की चर्चा में प्रकट किये गये उपयोगी सुझावों के लिये धन्यवाद देना चाहिए। ये आलोचनाएं कभी कभी विषय से बाहर चली गईं, पर वे सब मिला कर साधारणतः संपत और रचनात्मक थीं। एक दो माननीय सदस्यों को छोड़ कर सभी ने रेलवे के सम्बन्ध में कुछ अच्छी बातें कही हैं, जिनसे हमें और भी अधिक कड़ा काम करने के लिये प्रोत्साहन मिलता है। मैं उन टिप्पणियों के लिये बड़ा ही अनुग्रहीत हूँ और हम वैसा बनने के लिये प्रयत्न करेंगे। समय की कमी के कारण मेरे लिये तीन दिन की चर्चा में माननीय सदस्यों द्वारा उठाई गई सारी बातों को लेना सम्भव नहीं है। पर मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन दूंगा कि मेरे द्वारा और रेलवे बोर्ड द्वारा उन सब पर विचार किया जाएगा और उन बातों को उठाने वाले माननीय सदस्यों के पास हम तद्विषयक अपने विचार भी लिख भेजेंगे। उपमंत्री जी ने कुछ आलोचनाओं का उत्तर दे दिया है, और उसे दुहराना मैं जरूरी नहीं समझता। फिर भी मैं माननीय सदस्यों द्वारा उठाई गई कुछ दूसरी महत्वपूर्ण बातों को लंगा।

मुझे यह देखकर हर्ष है कि एक दो सदस्यों को ही १९५३-५४ के आयव्ययक में दिये गये यात्रियों सम्बन्धी आंकड़ों के विषय में कुछ सन्देह है। मुझे पूरी आशा है कि हम उस स्तर को बनाये रखेंगे। माल-यातायात के विषय में कुछ माननीय विरोधी सदस्यों का विचार

[श्री एल० बी० शास्त्री]

है कि इसे मेरी प्रत्याशा से भी अधिक बढ़ना चाहिये। यदि हो सका, तो मुझे हर्ष ही होगा। पर यह स्पष्ट बताता है कि मेरे द्वारा बताए गए प्राक्कलन बढ़े हुए नहीं बताए जा सकते। मैं स्वयं सोचता हूँ कि वे काफी उपयुक्त हैं और उतने तक तो पहुंचना ही चाहिये। दोनों ओर से बहुधा यह कहा गया है कि इस कमी का कारण बढ़े हुए किराए और भाड़े हैं। ऐसे विषयों में मेरी समझ से कोई भी पूर्ण निश्चयात्मक बात नहीं कह सकता। मैं अपेक्षतया महत्वपूर्ण एक बात बता देना चाहूंगा। मैं निश्चित दूरी की यात्राओं के विषय में यात्रियों और उनसे होने वाली आय के आंकड़ों के विवरण बता दूंगा। ले जाए गए यात्रियों के और उनसे होने वाली आय के आंकड़े इस प्रकार हैं: १९५१-५२ वर्ष में प्रथम श्रेणी की रेलों पर १ से ५० मील तक की यात्रा के लिये तीसरे दर्जे के यात्रियों की संख्या ७५,५८,६१,४४६ थी। उन से ३५ करोड़ रुपयों की आय हुई। यदि मैं दूसरे आंकड़े न बताऊँ, तो माननीय सदस्य १-५० मील और ५१-१५० मील की यात्राओं से होने वाली आयों का अन्तर न समझ सकेंगे। अतः मैं दूसरे आंकड़े भी बता दूंगा। मैंने बताया कि १-५० मील के यात्रियों की संख्या ७५ करोड़ से ऊपर थी; ५१-१५० मील की यह संख्या ९ करोड़ से ऊपर है। १५१ से ३०० मील तक के यात्रियों की संख्या २,३६,००,००० है और ३०० मील से ऊपर के यात्रियों की संख्या १,१२,००,००० है। यात्रियों से हुई आयें इस प्रकार हैं: १-५० मील तक ३५ करोड़ रुपये; ५१-१५० मील तक २१ करोड़ रुपयों से ऊपर; १५१-३०० मील तक १३ करोड़ रुपये और ३०० मील से ऊपर १४ करोड़ रुपये। अतः सदन के सामने यह स्पष्ट है सबसे अधिक यात्री और उनसे होने वाली आय १-५० मील वाले खंड में ही

हैं। अतः १९५१ में हुई १ पाई की किराया वृद्धि इस खंड के तीसरे दर्जे के यात्रियों के विषय में अधिक से अधिक ४ आना २ पाई प्रति यात्री पड़ेगी। अतः इस अभिमत को पूर्णतः स्वीकार नहीं किया जा सकता कि किराया वृद्धि ने यात्रियों पर बहुत भारी दबाव डाला है, क्योंकि भारतीय रेलों पर ले जाए गए अधिकांश यात्रियों के ऊपर यह वृद्धि बहुत थोड़ी ही है। यह सभी मानेंगे कि चार आना दो पाई की वृद्धि को भारी बोझ नहीं कहा जा सकता। अतः बढ़े हुए किराए वाले तर्क में अधिक बल नहीं है। हमारी आय में कमी के कारणों पर, जैसा मैं अन्यत्र कह चुका हूँ, पूरा-पूरा विचार किया जाएगा। फिर हमारे द्वारा विचारी गई रियायतों के मिलने पर यात्रियों की प्रवृत्ति का भी कुछ आभास मिल जाएगा। यदि हम उनको सहायक मानेंगे तो निश्चय ही हम उनको आगे बढ़ा कर और भी अधिक रियायतें प्रदान करेंगे।

विरोधी दल के एक माननीय सदस्य ने थोड़ी दूरी और सीमा व्ययों की बात उठाई थी। थोड़ी दूरी के यातायात को चलाने की भारी लागत की दृष्टि में उस पर थोड़ा सा अधिभार उचित ही ठहरता है, क्योंकि वास्तविक आवश्यकता से अधिक डिब्बों को लगाना पड़ता है। गत वर्ष रेलों के निकट यह भी स्पष्ट कर दिया गया था कि डिब्बे भर नियमित रूप में काफी यातायात मिलने की स्थिति में उनको थोड़ी दूरी वाले अधिभार अंशतः या पूर्णतः न लेने का अधिकार है। इन निदेशों के अनुसार कई मामलों में रेलों ने थोड़ी दूरी वाले अधिभार काट कर विशेष किराए पहले ही घोषित कर दिये हैं। उदाहरणस्वरूप पश्चिमी रेलवे ने चूने के पत्थर, मिट्टी और जिप्सम को मुक्त कर दिया है।

जहां तक सीमा व्ययों का सम्बन्ध है, उनके उपबन्ध की लागत का सम्बन्ध स्टेशन

विशेष से असम्भव होने के कारण उनको अखिल भारतीय आधार पर प्रमापीकृत कर दिया गया है। अतः स्टेशन विशेष पर सीमा व्ययों के औचित्य या अनौचित्य का प्रश्न नहीं है। दरों के वर्तमान ढांचे ने देश के उद्योग व्यापार पर कोई प्रभाव नहीं डाला है, इस बात को औद्योगिक उत्पादन के साधारण आंकड़ों और रेलों के उस भाड़ा यातायात से समझा जा सकता, जो १९४७ से निरन्तर बढ़ता रहा है। सम्बन्धित कारणों पर ध्यान देते हुए यातायात को बढ़ाने के लिए आवश्यक छोटे-मोटे समन्वयों पर सदैव ध्यान दिया जाता है, और यह प्रक्रिया भविष्य में भी चलती रहेगी।

मैं माननीय सदस्यों को यह भी सूचित कर दूँ कि एक दर-अधिकरण भी है, जो अनुचित तथा वरीयता वाली भाड़ा दर आदि सम्बन्धी सभी शिकायतों पर विचार करता है। यह न्यायाधिकरण पहले ही अनेकों मामलों का विचार कर चुका है और अधिकरण के निर्णयों के आधार पर कुछ पदार्थों की भाड़ा-दरों में भारी कमी की गई है।

विरोधी दल के एक माननीय सदस्य ने सुझाया था कि वर्तमान अभिसमय के अन्तर्गत रेलवे साधारण राजस्व को भी बहुत भारी राशि दे रही है और यदि वह प्रायवेट उपक्रम के रूप में केवल आय-कर ही देती, तो उसे कम देना पड़ता। यह तर्क ठीक नहीं है। साथ ही आय-कर के भुगतान के सिवाय, सामान्य करदाता जो रेलवे उपक्रम में एकमात्र अंश-भाजक हैं, उससे कुछ लाभांश की आशा करते हैं। अस्तु, मेरे विचार से यह समस्या अभी एक प्राणवान् समस्या नहीं है और हमें इस पर आगे विचार नहीं करना चाहिये।

लोक-लेखा समिति की टिप्पणियों के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। एक माननीय सदस्य ने कहा कि समिति के प्रतिवेदन के

कथनानुसार रेलवे का वित्तीय प्रशासन बहुत बुरा है। यह ठीक है कि लोक-लेखा-समिति दोषपूर्ण आयव्ययक बनाने के कुछ उदाहरण देती है और समिति ने रेलवे बोर्ड को परामर्श दिया है कि वह रेलवे प्रशासनों का ध्यान वित्तीय जांच और सुरक्षाओं के पालन की ओर आकर्षित करें और सुदृढ़ वित्तीय नियन्त्रण को अपनायें। जैसा समिति ने बताया है वित्तीय तथा आयव्ययक सम्बन्धी नियन्त्रण को सुधारने के लिये पग उठाये जायेंगे।

साथ ही मैं माननीय सदस्यों का ध्यान १९४९-५० की लेखाओं पर लोक-लेखा-समिति के प्रतिवेदन के पृष्ठ पांच के पैरा सात की ओर आकर्षित करूँगा, जिसमें समिति ने बताया है कि १९५०-५१ वर्ष में विभिन्न शीर्षों के अधीन सब मिला कर देखे गये प्राक्कलन सम्बन्धी सुधार को १९५१-५२ वर्ष में बनाए रखा गया है और अधिक प्राक्कलन सम्बन्धी प्रवृत्ति कम दिखाई पड़ी है। मैं सदन के सूचनार्थ निम्न आंकड़े बता सकता हूँ। १९५०-५१ में यातायात-आय सम्बन्धी वास्तविक सकल-योग रु० २६३.४० करोड़ के पुनरीक्षित प्राक्कलन के सामने रु० २६३.०१ करोड़ रुपये था अर्थात् कुल ०.१५ प्रतिशत का ही अन्तर था। सामान्य कार्यवाहक व्ययों के अन्तर्गत रु० १८०.३१ करोड़ के पुनरीक्षित प्राक्कलन के सामने वास्तविक राशि रु० १८०.२३ करोड़ थी, अर्थात् कुल .४ प्रतिशत का ही अन्तर पड़ा। १९५१-५२ में यातायात आय सम्बन्धी वास्तविक सकल-आय रु० २६८.०६ करोड़ की पुनरीक्षित संख्या के सामने कुल रु० २९०.८२ करोड़ रही अर्थात् केवल ०.९६ प्रतिशत का अन्तर पड़ा। सामान्य कार्यवाहक व्ययों के अन्तर्गत रु० १९५.१२ करोड़ के पुनरीक्षित प्राक्कलन के सामने वास्तविक राशि कुल रु० १९४.०४ करोड़ रही, अर्थात् कुल ०.८ प्रतिशत का ही

[श्री एल० बी० शास्त्री]

अन्तर पड़ा। मुझे यकीन है कि सदन इस बात से सहमत होगा कि सब मिला कर आय-व्ययक सम्बन्धी नियन्त्रण को सन्तोषजनक कहा जा सकता है।

कई माननीय सदस्यों ने भारत में सार्व-धातुक हलके डिब्बे निर्मित करने के लिये स्विस फर्म शेलीरेन के साथ हुए समझौते के विषय में लोक-लेखा-समिति के प्रतिवेदन का निर्देश किया है। उनका विचार यह मालूम पड़ता था कि इस समझौते के सम्बन्ध में कुछ छलापहार और कुछ धोखा-धड़ी हुई है। मेरे लिए यह एक दुखद बात है कि एक विदेशी फर्म से सम्बन्धित इस प्रकार के मामले में माननीय सदस्यों ने पूरी बात की जांच किए बिना ही और उन कागज-पत्रों को ध्यानपूर्वक पढ़े बिना ही इस प्रकार के वक्तव्य दिये हैं। लोक-लेखा-समिति के निष्कर्ष प्रतिवेदन के पृष्ठ १९ पर अंकित है। निःसन्देह उन्होंने समझौते के आलेखन में कई प्राविधिक दोष बड़े-बड़े दोष बतलाए हैं, पर यह उल्लेख या ऐसा जरा सा भी सुझाव कहीं पर भी नहीं है कि छलापहार और धोखाधड़ी की तो बात ही अलग इस मामले में कुछ वित्तीय हानि तक हुई है। मैं इसे बिल्कुल स्पष्ट कर दूँ कि छलापहार और धोखाधड़ी की बात गलत और बिल्कुल भ्रामक है। समझौते में प्राविधिक दोष तो नहीं होने चाहिये थे। यह मैं मानता हूँ। मैं सदन को पहले बता चुका हूँ और फिर दुहराता हूँ कि मैं इन दोषों को यथाशीघ्र सुधारने के लिये आवश्यक पग उठा रहा हूँ।

रेलवे भंडार जांच समिति की सिफारिशों के बारे में भी कुछ कहा गया था। सदन को विदित है कि रेलवे बोर्ड ने सभी रेलों के स्टॉक की सारी मढ़ों और उनके लिये अवांछित मढ़ों की एक विशद जांच करने का भार लिया

था। सभी रेलों के अतिरेकों का पूरा उपयोग हुए बिना कोई नई खरीद नहीं होगी। भविष्य में माल मंगाने के लिये अपेक्षतया अधिक कड़ी जांच भी निश्चित की गई है, और मेरे द्वारा दिये जाने वाले आंकड़ों से यह स्पष्ट हो जाता है कि रेलों द्वारा की जाने वाली खरीद के कुल मूल्य में निम्न प्रकार से लगभग रु० १५ करोड़ की कमी होगई है। १९५१-५२ में खरीद का कुल मूल्य रु० ९७.६५ करोड़ था। १९५२-५३ का पुनरीक्षित प्राक्कलन रु० ८२.७४ करोड़ था, जबकि १९५३-५४ का आयव्ययक प्राक्कलन रु० ८५.४८ करोड़ है। यह कमी और भी अधिक हो जाती, यदि रेलवे के विशेष भंडारों का समाहार समिति की अन्य सिफारिशों के अनुसार निर्माण उत्पादन तथा रसद मंत्रालय से रेलों को हस्तांतरित कर दिया गया होता। पर यह अभी कार्यान्वित नहीं हुआ है। वैसा करने के लिए प्रयत्न किये जा रहे हैं।

मैं डिब्बों की स्थिति के विषय में विशेष कुछ न कहूँगा। मैं मानता हूँ कि डिब्बों की स्थिति सहज नहीं है। पर डिब्बों के अपने स्टॉक में वृद्धि करने और विशेषतः दक्षिण में वाल्टेयर और बेजवाड़ा के उधर, साबरमती शाखा पर, और कोयला-खान क्षेत्रों में उनकी परिसामर्थ्य बढ़ाने की दिशा में हम जो कुछ करने जा रहे हैं, उससे निश्चय ही इन स्थानों में भीड़ छंट जाएगी और वर्तमान स्थिति में काफी सुधार हो जाएगा।

विरोधी दल के कुछ सदस्यों ने प्रदर्शनी के विषय में कुछ बात कही थी। माननीय सदस्यों ने मेरे भाषण की इस बात पर ध्यान दिया होगा कि प्रदर्शनी मनोरंजन प्रदान करने के लिये नहीं लगाई गई है, बल्कि निर्माताओं, उद्योग तथा व्यापार और रेलवे कर्म-चारियों का ध्यान बाहर से आयात कम करने

और उनको अधिकाधिक मात्रा में देश में पैदा करने के अत्यधिक महत्वपूर्ण पहलू की ओर आकर्षित करने के लिये लगाई गई है। मुझे आशा है कि इस लक्ष्य की प्रदर्शनी द्वारा बहुत काफी पूर्ति हो जाएगी। डा० श्यामाप्रसाद मुखर्जी ने कल कहा था कि हमें प्रदर्शनी पर थोड़ा सा भी धन बरबाद नहीं करना चाहिये। मैं उनसे पूर्णतः सहमत हूँ और वस्तुतः मैंने रेलवे बोर्ड से प्रदर्शनी को इस रूप में संगठित करने के लिये कहा है कि इसका व्यय इसी से निकल आए और वे ऐसा ही यत्न कर रहे हैं।

आयातित पदार्थों की तत्संवादी लागत की तुलना में स्थानीय उत्पादनों की लागत के विषय में भी आलोचना की गई है। मुझे सदन को यह सूचित करते हुए हर्ष होता है कि भारत में बनने वाले डिब्बे और यात्रियों की कोचें आयातित स्टाक की तुलना में बहुत सस्ते पड़ते हैं। विशेषतः कोचों की लागत यूरोप से मंगाई जाने वाली कोचों से बहुत ही सस्ती पड़ती है। मुझे पूरा विश्वास है कि इंजन भी आगे चल कर अन्त में भारत में आयातित इंजनों की अपेक्षा सस्ते बनने लगेंगे। पर मुझे यह कहना होगा कि हमें उत्पादन पूर्णतः स्थापित हो जाने और कुछेक सौ इंजन तैयार हो जाने तक प्रतीक्षा करनी पड़ेगी।

प्रो० मुखर्जी ने कल कहा था कि चितरंजन लोको वर्क्स में विदेशियों का राज्य है। मैं आंकड़े दिये देता हूँ और सदन स्वयं इस बात का न्याय कर लेगा कि उनकी बात सही है या बिल्कुल गलत। आज चितरंजन में लगभग ५ हजार कर्मचारी, कारीगर, प्रवीण तथा अर्धप्रवीण कामकर हैं और लगभग ४६ प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारी हैं। वे सभी भारतीय हैं। आजकल चितरंजन में केवल बारह विदेशी प्रविधिज्ञ हैं। ये प्रविधिज्ञ भारत में कोलम्बो योजना या प्राविधिक समझौते

के अनुसार आए हैं। इन विदेशी प्रविधिज्ञों में एक जर्मनी से और शेष इंग्लैण्ड से आए हैं। ये प्रविधिज्ञ थोड़े ही समय के लिये आए हैं और कुछ ही वर्षों में उनके स्थान पर भारतीय व्यक्ति पहुंच जायेंगे। (एक माननीय सदस्य : इसमें बीस वर्ष लगेंगे।) बीस वर्ष में पता नहीं आप और हम यहां होंगे या नहीं। आपको न अपने पर भरोसा है और न अपने देश और देशवासियों पर।

मैं विदेशों से आयात के सम्बन्ध में भी कुछ शब्द कहूंगा। प्रो० मुखर्जी ने बताया है कि १९५१-५२ में आयात के मूल्य बढ़ गए हैं। मैं सदन को बता दूँ कि इसका कारण मुख्यतः पिछले वर्षों की कमी की पूर्ति के लिये इंजन डिब्बों के लिये अपेक्षतया अधिक आर्डरों का दिया जाना है। सूचना यहां उपलब्ध न होने के कारण देश वार विवरण देना सम्भव नहीं है। पर मैं सदन को बता सकता हूँ कि खरीद लन्दन स्थित महासंचालक द्वारा की जाती है, जो रेलों की ओर से इनके आर्डर देते हैं। मोटे तौर पर हाल में आयातित इंजन-डिब्बों में से लगभग आधे इंग्लैण्ड से और शेष अन्य देशों से आए हैं। प्रो० मुखर्जी की धारणा शायद यह थी कि सारा माल इंग्लैण्ड से ही आया है, पर ऐसी बात नहीं है। मैं उनको और भी बता दूँ कि १९५२ से इंग्लैण्ड से होने वाले आयात क्रमशः कम होते जा रहे क्योंकि यूरोप के अन्य देश प्रतिस्पर्द्धी दामों में हमें माल देने को तयार हो गए हैं।

नई लाइनों के बनाने के बारे में मैं कुछ शब्द कह दूँ। यह अत्यन्त सुकोमल विषय है, पर अनेकों माननीय सदस्यों ने अपने राज्यों में नई रेलवे लाइनें बिछाने के बारे में कहा है। मुझे यकीन है कि वे यह बात तो मानेंगे ही कि सीमित संसाधनों के कारण प्रत्येक निवेदन को स्वीकार कर लेना सरकार के लिये सम्भव नहीं है। आजकल हमें पंचवर्षीय योजना की

[श्री एल० बी० शास्त्री]

उच्चतरअग्रस्थान वाली परियोजनाओं की मांग की पूर्ति के लिये अतिरिक्त वाहन परिसामर्थ्य का उपबन्ध करना है। इन सारी बातों को ध्यान में रखते हुए जनवरी, १९५३ में हुई केन्द्रीय यातायात बोर्ड की बैठक में नई लाइनों के निर्माण की बात पर हाल में ही विचार किया गया था। राज्य सरकारों के प्रतिनिधि और मंत्री उस बैठक में उपस्थित थे। राष्ट्रीय दृष्टि से महत्वपूर्ण आवश्यकताओं और उपलब्ध धन को ध्यान में रखते हुए उन्होंने मेरे द्वारा अपने भाषण में निर्दिष्ट की गई पांच नई लाइनों के बनाने और सात नई लाइनों के लिये परिमाण करने की अनुमति दी है। मुझे खेद है कि इससे अधिक कुछ करना इस समय मेरे लिये सम्भव नहीं है।

माननीय सदस्यों ने कुछ टूटी-फूटी लाइनों के पुनरुद्धार का निर्देश विशेष रूप से किया था। केन्द्रीय यातायात बोर्ड द्वारा सभी टूटी फूटी लाइनों की बात पर भी पिछली बैठक में तो नहीं पर १९५० में विचार किया था और उसमें यह निश्चय किया गया था कि अब तक पुनरुद्घृत न होने वाली २५ लाइनों में से १२ लाइनों का पुनरुद्धार किया जाए। जैसा माननीय सदस्यों ने मेरे भाषण से देखा होगा, इन बारह लाइनों में से चार तो पूरी हो चुकी हैं और सात पर काम हो रहा है और शेष बारहवीं पर अगले वर्ष काम शुरू हो जाएगा। केन्द्रीय यातायात बोर्ड ने यह भी निश्चय किया है कि पहली बारह लाइनों का काम पूरा हो जाने पर आठ और तोड़ी गई लाइनों के पुनर्निर्माण पर विचार किया जाए। इस द्वितीय कोटि में मोरपुर-होसूर, तिरुपट्टूर-कृष्णागिरि, अकबरपुर टांडा और माधोगंज-औह दपुर लाइनें आती हैं। हाथ वाली लाइनों का काम पूरा हो जाने पर इनके मामले पर भी केन्द्रीय यातायात बोर्ड द्वारा विचार किया जाएगा।

श्री बी० एस० मूर्ति (एलुह) : और काकीनाडा-कोटपल्ली लाइन ?

श्री एल० बी० शास्त्री : आपको कुछ प्रतीक्षा करनी पड़ेगी, शायद अगली पंचवर्षीय योजना में इसे ले लिया जाएगा।

मुझे खेदपूर्वक डा० कृष्णास्वामी की एक बात का निर्देश करना है कि लाइनों को यू० पी० में दुहरा क्यों किया जा रहा है, दक्षिण में क्यों नहीं किया जा रहा है। १९५३-५४ के निर्माण-कार्यक्रम में यू० पी० की किसी लाइन के दुहरे किये जाने का कोई उपबन्ध नहीं है। मैंने यथासम्भव न्याय करने की चेष्टा की है। शायद डा० कृष्णास्वामी कानपुर से इकदिल तक की लाइन के दुहरे किये जाने का निर्देश कर रहे हैं। यह तो मेरे कार्यकाल से पहले ही पूरी हो चुकी है और खोली जा चुकी है। हां, अगले वर्ष के आय-व्ययक में छोटे-मोटे समन्वयों के लिये तीन लाख रुपयों का उपबन्ध किया गया है। उन्होंने यह भी कहा कि दक्षिण की अवहेलना की जा रही है। मेरे विचार से यह शिकायत बिल्कुल अनुचित है। १९५३-५४ के आय-व्ययक में सभी रेलों के लिये रखी गई ३६.८३ करोड़ रुपयों की कुल राशि में से दक्षिण रेलवे पर ५.९७ करोड़ की राशि व्यय होगी, जो कुल राशि का लगभग छठवां भाग है।

श्री फ्रैंक एन्थोनी (नाम निर्देशित आंग्ल-भारतीय) : यह सबसे पिछड़ी रेलवे है।

श्री एल० बी० शास्त्री : पिछड़ी रेलवे ? दक्षिण रेलवे ? जैसा श्री टामस ने कल या परसों बताया था, हाल ही में छः करोड़ रुपये की लागत पर क्विलन एरनाकुलम लाइन के बनाने का काम हाथ में लिया गया है। अरंतगी, कराइकुड़ी लाइन गत वर्ष बनाई और खोली गई थी। एक करोड़ की लागत पर दो तोड़ी हुई लाइनों का अर्थात् मदुरा-बोदीनायकनूर

लाइन और शोरानूर-नीलाम्बूर लाइन का काम हाथ में है, और १९५३-५४ में उसके पूरे होने की आशा है।

केन्द्रीय यातायात बोर्ड शेष छः लाइनों के पुनरुद्धार के लिये सहमत नहीं हुआ, या तो वे संकरी लाइनें थीं और उसी गेज में उनका पुनरुद्धार वर्तमान नीति के अनुकूल न था या वे अज्ञेयता कम लम्बी लाइनें थीं और सड़कों से यातायात का काम अच्छी तरह से चल जाता था। पर मैं सदन को बता दूँ कि इन लाइनों के पुनरुद्धार के विषय में मैं स्वयं इस विषय पर विचार कर रहा हूँ और अभी मैं किसी अन्तिम निश्चय पर नहीं पहुँचा हूँ।

श्री नरसिंहम् चाहेंगे कि मैं मोरप्पुर-होसूर लाइन के बारे में कुछ कहूँ क्योंकि यह बात न केवल उन्होंने ही कही थी, बल्कि उन्होंने कुछ ऐसा प्रबन्ध किया कि डा० श्यामा प्रसाद मुखर्जी ने भी उस लाइन के पुनरुद्धार का उल्लेख किया। पर अगस्त, १९५० में हुई अपनी बैठक में केन्द्रीय यातायात बोर्ड ने यह निश्चय किया कि इस लाइन का संकरी लाइन के रूप में पुनरुद्धार न किया जाए, पर इसकी शृंखला का विचार त्याग न दिया जाए। वे छोटी लाइन के रूप में इसके पुनरुद्धार करने और होसूर से बंगलौर तक इसके बढ़ाने की लागत चाहते थे। इस पुनरुद्धार और विस्तार की लागत लगभग रु० १७ करोड़ होगी। इस मामले को केन्द्रीय यातायात बोर्ड की जुलाई की बैठक में विचारार्थ भेजा गया था, जब यह निश्चय किया गया कि मोरप्पुर-होसूर लाइन की परिसंपत्त को सुरक्षित रखा जाए, और बंगलौर-सलेम की छोटी-लाइन वाली शृंखला के इंजीनियरी और यातायात सम्बन्धी परिमाण को स्थगित कर दिया जाए। अतः इसे स्थगित ही किया गया है। मेरे विचार से उनको यह नहीं सोचना चाहिए कि सब कुछ निराशाजनक है। इंजी-

नियरी परिमाण आगे और अधिक हो चुकने पर शायद यह लाइन भी बन सकेगी।

मैं आसाम के बारे में एक बात और कह दूँ और विशेषतः इसलिये कि मैं अपने भाषण में इसका उल्लेख करना भूल गया था कि तेजपुर बालीपाड़ा की संकरी लाइन को छोटी लाइन में बदलने का काम भी अगले वर्ष हाथ में लिया जाएगा। इससे यात्रियों द्वारा बहुत दिनों से चाही हुई यात्रा सम्बन्धी सुविधा उनको प्राप्त हो जायगी।

मोकामेह पुल के निर्माण का उल्लेख करना मेरे लिये आवश्यक नहीं है। हम चाहते हैं कि इसे यथाशीघ्र पूरा किया जाए। पर योजना और प्राक्कलन तैयार करने, प्राक्कलन-पत्र मंगाने और सामानों का प्रबन्ध करने आदि के कुछ व्यावहारिक बंधन हैं। इन बंधनों के अधीन हम भरसक चेष्टा करेंगे और मुझे भरोसा है कि शीघ्र ही यह काम तेजी से चलने लगेगा।

श्री आजाद ने भागलपुर-मंडार लाइन के पुनरुद्धार का उल्लेख करते हुए कहा था कि इस विषय में कुछ भी नहीं किया गया है। प्रतीत होता है कि वह अपने निर्वाचन-क्षेत्र की दशा से ही पूर्णतः परिचित नहीं है। उसके १९५३-५४ के अन्त तक पूरे होने की आशा है।

अब कर्मचारी वृन्द के बारे में मैं कुछ शब्द कह दूँ। डा० लंका सुन्दरम् द्वारा कुछ बातें उठाई गई थीं। उनको शिकायत थी कि बहुत से कर्मचारी कई वर्षों से अस्थायी हैं, और वे स्वयं रेलवे बोर्ड में काम कर रहे हैं। शायद वह तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों का उल्लेख कर रहे थे। मैं उनको आंकड़े बताए देता हूँ। असिस्टेंटों के ११४ स्थायी स्थानों के सामने १०१ व्यक्ति स्थायी हैं। केवल १३ स्थान रिक्त हैं। कार्यालय के पुनःसंगठन सम्बन्धी प्रस्तावों के बारे में अन्तिम निश्चय

[श्री एल० बी० शास्त्री]

होते ही यथाशीघ्र इन स्थानों पर भी लोगों को स्थायी बना दिया जाएगा। साधारण क्लर्कों के १३६ स्थायी स्थानों के आगे १२९ व्यक्ति स्थायी हैं। स्टैनोग्राफरों के २४ स्थायी स्थानों के आगे २४ व्यक्ति स्थायी हैं। साथ ही १९५१ में बनाए गए प्रभारी असिस्टेंटों के ११ स्थान और हैं, जिनके आगे किसी को स्थायी नहीं बनाया गया, क्योंकि कार्यालय के पुनःसंगठित हो जाने पर ये स्थान समाप्त कर दिये जायेंगे। १९५१ में बनाए गए स्टैनोग्राफरों के ६ स्थायी स्थान भी रिक्त हैं। इनके आगे कर्मचारियों को स्थायी बनाने का काम हाथ में है। कुछ अन्य फुटकर स्थानों को छोड़ कर यह सब है कि रेलवे बोर्ड कार्यालय में २०७ अस्थायी स्थान हैं। ये स्थान उन विभागों के लिये बनाए गए हैं, जो स्वतः अस्थायी हैं, जैसे कि प्रदर्शनी शाखा, विभाजन शाखा, केन्द्रीय वेतन आयोग के वेतन-प्रमापों और न्यायनिर्णयता के पंचाटों का काम करने वाले विभाग, आदि आदि। फिर आय-व्ययक शाखाएँ आदि भी हैं, जिनके लिये वर्ष के कुछ भागों में विशेष कर्मचारी रखने पड़ते हैं। इन स्थानों के आगे कर्मचारियों का स्थायी बनाया जाना सम्भव नहीं है। यह ठीक है कि इनमें के कुछ शाखाएँ कुछ वर्षों—५-६ वर्षों—से चली आ रही हैं, पर मैं बता दूँ कि अस्थायी स्थानों के आगे काम करने वाले कर्मचारियों को अपने क्रम से स्थायी स्थानों में उन्नति का अवसर मिलेगा। स्टैनोग्राफर जैसे कुछ स्थान, जो अधिकारविशेष के स्थान से संलग्न रहते हैं, सम्बन्धित अधिकारी के स्थान के स्थायी बनते ही स्थायी बना दिये जायेंगे।

डा० लंका सुन्दरम् ने एक बात का निर्देश करते हुए कहा कि बड़ई और जिल्द साज भी रु० ५५—१३० की श्रेणी में हैं, और क्लर्कों का भी उसी श्रेणी में रहना अनुचित है। उनसे यह बात सुन कर मुझे

कुछ आश्चर्य ही हुआ है। मैं केन्द्रीय वेतन आयोग के प्रतिवेदन में से दो ही वाक्य उद्धृत करूँगा :

“हमारे द्वारा अनुमोदित वर्गीकरण का अभिप्राय यह है कि श्रेणी ३ में केवल शिक्षा सम्बन्धी योग्यता वाले लोग ही न रहें, बल्कि प्रवीण कारीगर भी हों, और साहित्यिक प्रशिक्षण या शिल्प-प्रशिक्षण के बीच कोई अन्तर न रहे। आज की दुनिया में एक प्रवीण कारीगर को क्लर्क की तुलना में निम्न ठहराने का कोई महत्त्व नहीं है।”

वस्तुतः इसी घोषणा के आधार पर अखिल भारतीय रेल कर्मचारी संघ ने प्रवीण कर्मचारियों के लिये पुनरीक्षित रु० ५५—१३० वाले ग्रेड की मांग की थी और उसे मान लिया गया था।

डा० लंका सुन्दरम् ने शिकायत की थी कि श्रेणी ३ के कर्मचारियों की उन्नति श्रेणी २ में करने और श्रेणी ४ की उन्नति श्रेणी ३ में करने के लिये कोई उपबन्ध नहीं किया गया है और विशेषतः वह मन्त्रीय कर्मचारीवर्ग का निर्देश कर रहे थे। मैं समझता हूँ कि उन्होंने स्थिति को ठीक से नहीं समझा है। रेलवे में श्रेणी २ सेवा में स्थायी और अस्थायी कुल लगभग ७०० स्थान हैं, जो श्रेणी ३ में से पदोन्नति द्वारा ही भरे जाते हैं, अतएव श्रेणी ३ के कर्मचारियों की श्रेणी २ में उन्नति के पर्याप्त अवसर हैं। श्रेणी ४ से श्रेणी ३ में पदोन्नति के लिये सामान्यतः कुछ कोटियों को छोड़ कर ऐसी पदोन्नति की कोई विशिष्ट प्रणाली विद्यमान नहीं है, पर अब यह उपबन्ध रखा गया है कि जब श्रेणी ३ में भरती के लिये अपेक्षित शिक्षा प्राप्त कोई व्यक्ति श्रेणी ४ में भरती होता है तो, उनके पांच वर्ष श्रेणी ४ में काम कर लेने के बाद उनके मामलों पर विशेष विचार किया जाये। श्रेणी ३ में

४ से श्रेणी ३ में पदोन्नति के लिए एक प्रणाली बनाने में मुख्य कठिनाई शिक्षा सम्बन्धी योग्यता वाला अन्तर है। श्रेणी ३ के स्थानों के लिये प्रवीण कारीगरों की बात छोड़ कर न्यूनतम शिक्षा विषयक योग्यता साधारणतः मैट्रिक है, जब कि श्रेणी ४ के स्थानों के लिये अभी हाल ही में साक्षरता पर जोर दिया जा रहा है।

मन्त्रीय कर्मचारी वर्ग संघ को मान्यता न देने के प्रश्न पर मैं अधिक न कह कर यही कहूंगा कि रेलवे मन्त्रालय की नीति एकाधिक बार स्पष्ट की जा चुकी है। अ-गज-टेड कर्मचारियों के विभागीय संघों को मान्यता देने का कोई विचार नहीं है। वस्तुतः दो बड़े विद्यमान संघों के ऊपर मैं सदैव यह जोर डालता रहा हूँ कि वे मिल कर एक हो जाएं। इसके विपरीत किसी प्रवृत्ति को मेरी समझ से प्रोत्साहन नहीं मिलना चाहिये।

स्यालदा क्षेत्र में डिब्बों के भीतर रहने वाले कर्मचारियों की बुरी दशा की ओर एक निर्देश किया गया था। मैं यही कह सकता हूँ कि इस प्रश्न के लिये मैं विशेष रूप से सतर्क हूँ और २३२ क्वार्टरों का निर्माण शीघ्र शुरू होने वाला है। मैंने उनको दूसरों की अपेक्षा अग्रस्थान प्रदान करने का और वर्तमान वर्ष में इतने से भी अधिक क्वार्टर बनवाने का भी निश्चय किया है। मेरी कठिनाई यही है कि नये क्वार्टरों में उनके चले जाते ही किराये के मकानों में रहने वाले दूसरे व्यक्ति डिब्बों पर कब्जा कर लेते हैं। इस प्रकार यह श्रृंखला चलती रहती है, पर मैं भरसक चेष्टा करूंगा कि डिब्बों में रहने वाले व्यक्ति यथा शीघ्र नए क्वार्टरों में भेज दिये जायें और दूसरों को डिब्बों पर कब्जा न करने दिया जाए।

पुनर्वर्गीकरण के विषय में मैं विशेष कुछ न कहूंगा। मैं दूसरे सदन में जो कुछ कह चुका हूँ, उसे भी न दुहराऊंगा, क्योंकि माननीय

सदस्य उसे समाचार-पत्रों में पढ़ चुके होंगे। पर एक बात को लेकर मैं कुछ शब्द कहना चाहूंगा। डा० मेघनाद साहा ने समाचार पत्रों के इस वृत्तांत का उल्लेख किया था कि पुनर्वर्गीकरण के फलस्वरूप रेलवे को २५ करोड़ रुपये का घाटा हुआ है और रेलवे प्रशासन ने इस वृत्तांत का खंडन नहीं किया है। मैं कह सकता हूँ कि यह ठीक नहीं है समाचार पत्रों में प्रकाशित होते ही इस वृत्तांत को सर्वथा निराधार बताते हुए यथा शीघ्र इसका खंडन किया गया था। फिर अब तो उस वृत्तांत का निर्देश करने की कोई आवश्यकता भी नहीं है जब कि सदन में प्रस्तुत किये गये आय-व्ययक से ही यह स्पष्ट है कि ऐसा कोई घाटा नहीं पड़ा है।

डा० श्यामाप्रसाद मुखर्जी ने भी कुछ आंकड़े उद्धृत किये थे। वह इस समय उपस्थित नहीं हैं। माननीय सदस्य चाहते हैं, तो मैं उन आंकड़ों को सदन पटल पर रख देता हूँ।

भोजन व्यवस्था के बारे में भी कुछ बात कही गई थी और जलपानगृहों और डाइनिंगकारों में दिये जाने वाले भोजन के बारे में एक साधारण शिकायत चल रही है। मैं निश्चय ही तथाकथित परेशानियों को दूर करने की चेष्टा करूंगा। मैं माननीय सदस्यों से निवेदन करूंगा कि यह विषय शीघ्र बनने वाली राष्ट्रीय रेल यात्री समिति और खंडीय रेल यात्री समितियों के निकट निर्देश करने के लिए सर्वथा उपयुक्त है। मुझे सन्देह नहीं कि परिषद् का परामर्श हमारे लिये अतीव उपयोगी सिद्ध होगा।

दक्षिण के एक सदस्य ने निर्देश किया था कि दक्षिण रेलवे के आमिषाहारी स्टालों पर कहवा नहीं मिलता। मैं उनको यह सुसंवाद सुनाऊंगा कि ऐसे निदेश निकाल दिये गये हैं कि आमिषाहारी स्टालों पर कहवा मिलने लगे

[श्री एल० बी० शास्त्री]

अब मैं यात्री-सुविधाओं और भ्रष्टाचार के विषय में कुछ कहूंगा।

मेरे पास ज्यादा समय नहीं है, इसलिये खत्म करने से पहले मैं दस मिनट में कुछ बातें एमिनिटीज (सुविधाओं) और करप्शन (भ्रष्टाचार) के बारे में कहूंगा।

पहली बात यह है कि जहां तक एमिनिटीज का सवाल है (अन्तर्बाधाएं) मैं सिर्फ यह कहना चाहता हूं कि जहां तक कि बहुत सी सुविधाओं की चर्चा की गई है, पानी की प्लेटफार्म्स की और वेटिंग हाल्स (प्रतीक्षालय) की, और दूसरी बहुत सी बातें भी कही गई हैं, मैं उनमें हाउस (सदन) का ज्यादा वक्त नहीं लूंगा। मैं सिर्फ यह कहना चाहता हूं कि रोजनल कमेटीज (प्रादेशिक समितियां) ज़ोनल कमेटीज (खंडीय समितियां) और नेशनल युज़र्स कमेटीज (राष्ट्रीय उपयोग समितियां) के सामने यह सारी बातें आयेंगी। अभी तक एक पैसिजर्स एमिनिटीज कमेटी (यात्री सुविधा समिति) भी रही है। अगर यह कमेटियां फिर बना दी गयीं तो उन्हीं के सामने यह बातें रखी जायेंगी और जैसी राय इन कमेटीज की होगी उसी के मुताबिक यह तीन करोड़ रुपया जो कि एमिनिटीज के लिए है खर्च किया जायेगा इसलिये मैं यहां और ज्यादा कहने की जरूरत नहीं समझता। हम सब उसकी जरूरत को महसूस करते हैं। हमें यह आशा है कि यह कमेटियां अगले महीने तक बन जायेंगी। वह इन बातों पर अच्छी तरह से विचार करेंगी और मुझे आशा है कि काफी सुविधाजनक और सहूलियत का इन्तिज़ाम हो सकेगा।

कुछ बातें ट्रेंस (रेलगाड़ियों) के कनेक्शन के बारे में कही गई हैं कि गाड़ियां ठीक समय पर नहीं पहुंचती और दस मिनट पहले दूसरी गाड़ी निकल जाती है। यह सब बातें भी उन्हें

कमेटियों के सामने आयेंगी और वह इन पर गौर करेंगी।

पानी के सिलसिले में कुछ अन्तिज़ाम खास तौर पर करने की कोशिश की गयी है। करीब ५१-५२ स्टेशनों पर कूलर लगाये गये हैं जिन से ठंडा पानी मिल सकता है इसके अलावा कुछ स्टेशनों पर बीस बीस आदमियों को रखा गया है जो इन गरमियों के दिनों में अन्दर पानी देंगे और यह कोशिश की जा रही है कि एक एक ट्रेन पर कम से कम, आठ दस आदमी तक रहें। यह तो इन्तिज़ाम इस वक्त के लिये किया गया है। लेकिन फिर भी पैसिजर्स एमिनिटीज कमेटी और यूजर्स वर्ग, जिस तरह से उस इन्तिज़ाम को नये सिरे से बदलना चाहेंगी बदल सकेंगी हमें उसमें कोई इकार न होगा।

इसके बाद मैं थोड़ा सा करप्शन के बारे में कहना चाहता हूं। जितना मैं इसके बारे में कहना चाहता था वह मैं पहले ही कह चुका हूं और मेरा इरादा है कि उस कमेटी की सिफारिश से जो बनने जा रही हैं हम सब फायदा उठायें और रेलवे भी फायदा उठाये। एक बात मैं जरूर यह महसूस करता हूं कि यह करप्शन का मसला यानी इस रिश्वतखोरी या करप्शन को कम करने या बन्द करने का मसला, बहुत आसान बात नहीं है। जितना इसको आसान समझा जाता है उतना आसान यह नहीं है। यह कहा जाता है कि अगर सख्त ऐक्शन लिया जाय तो उससे यह रुकेगा। मैं मानता हूं कि सख्त ऐक्शन से यह कुछ कम हो सकता है। लेकिन कड़ा ऐक्शन ही इसको बंद कर दे या खत्म कर दे ऐसा मैं नहीं समझता कड़ा ऐक्शन एक साधन है जो कि इसको रोकता है लेकिन यह उसको खत्म कर दे ऐसा मैं नहीं मानता। मुझे पिछले कुछ सालों में एडमिनिस्ट्रेशन (प्रशासन) का तजुर्बा हुआ है। और मैं अपने तजुर्बे से कह सकता हूं कि

एक जगह पर काफी सख्त कार्रवाई की गयी और उसके १५ ही दिन के अन्दर एक दूसरी जगह एक अहलकार ने वैसी ही कार्रवाई की। मिसाल के तौर पर दो पुलिस सब इंस्पेक्टर कुछ कार्रवाई करने के लिए बरखास्त किये गये। लेकिन उसके दस बारह दिन के अन्दर वहां से ६, ७ मील के फासले पर दूसरे थाने में दूसरे थानेदार ने वैसी ही कार्रवाई की यह जानते हुए कि अभी दस दिन पहले दो आदमी बरखास्त हुए हैं। उन लोगों पर तीन दिन के अन्दर कार्रवाई की गयी थी और उनको बरखास्त किया गया था। तो केवल सख्त कार्रवाई करने से ही यह मसला हल हो जायगा यह मेरी समझ में नहीं आता। इसलिये मैं समझता हूं कि इस मसले पर काफी गौर करके तब अमल करने को जरूरत है। मैं हाउस को एक बात बतलाना चाहता हूं कि कल यहां कुछ चर्चा हुई थी कि रेलवे के सभी आफिसर्स या ग्राम तौर पर आफिसरान साफ नहीं हैं हमारे रेलवे के आफिसर्स ने आज मुझे से बड़ी तकलीफ से और बड़े रंज से कहा कि जब ऐसी हालत है तो हमें नौकरी करने की जरूरत ही क्या है, जब कि हम में से हर एक आदमी पर शक किया जाता है और शुबह किया जाता है। मैंने उनको समझाया कि जो भी बोलने वाले थे उनकी यह मंशा नहीं थी कि कोई भी आदमी इनमें से ईमानदार नहीं है। बल्कि ज्यादातर लोगों के कहने की मंशा यह थी कि रिश्वत चलती है, लेकिन उनमें अच्छे लोग भी हैं और खराब लोग भी हैं। फिर भी हमारे रेलवे के अफसरों पर इस बात का काफी असर हुआ मैं ऐसा समझता हूं कि जो खराबियां हैं वह कही जायेंगी और रेलवे के काम करने वालों को उनको सुनने के लिये भी तैयार होना चाहिये और इससे भी रेलवे के काम करने वाले इंकार नहीं कर सकते कि उनमें कम-जोरियां हैं, खराबियां हैं और उन्हें उनको दूर करना चाहिये। मगर यह बात जरूर है

कि हर आदमी पर शक करने से भी काम चलना करीब करीब नामुमकिन बात है। कुछ हालात मुझे खुद मालूम हैं। मैं अभी अपने जनरल मेनेजर्स में से सब को तो नहीं जान पाया हूं लेकिन मैं बहुत इत्मीनान के साथ कह सकता हूं कि जिनको मैं जान सका हूं उन पर शक करना एक ईमानदार आदमी का अपने साथ अन्याय करना होगा। इस लिये मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इसको रोकने की हम जल्दी से जल्दी कोशिश करें लेकिन इस बात को महसूस करके करें कि यह बीमारी काफी हद तक है एक जगह नहीं बल्कि चारों तरफ फैली हुई है और इसको दूर करने के लिये हमें सारे समाज के स्तर को उठाना होगा। मुझे एक बात याद है जो कि श्री जय प्रकाश नारायण जी ने कही थी और वह बात मुझे बहुत पसन्द आयी उन्होंने कहा कि हम रिकंस्ट्रक्शन आफ सोसाइटी (सामाजिक पुर्ननिर्माण) की चर्चा करते हैं लेकिन हम रिकंस्ट्रक्शन आफ इंडीवीजुअल (वैयक्तिक पुर्ननिर्माण) की बात नहीं करते हैं। अगर हम व्यक्ति के सवाल को भी सोचें तो उसके साथ साथ समाज का रिकंस्ट्रक्शन ठीक बनता है। मैं जय प्रकाश नारायण जी की इस बात की बहुत कद्र करता हूं। मैं समझता हूं कि हम में से हर एक को इस रिश्वत के सवाल पर एक बड़े दायरे में गौर करना चाहिये और उसके हल करने का रास्ता निकालना चाहिये। मैं कुछ और ज्यादा कहना नहीं चाहता।

मेरा इरादा नहीं था कि कुछ कहूं मगर मिस्टर एन्थोनी साहब बैठे हुए हैं और वह हिन्दी अच्छी तरह समझते हैं इसलिये दो चार जुमले उनके बारे में भी कहूंगा। एन्थोनी साहब ने बहुत खफगी और बहुत नाराजगी पहले दिन की स्पीच में दिखायी। काफी कड़वेपन के साथ वह बोले। मैं वह कड़वापन अपने में लाने में मजबूर हूं और मेरे पास वैसा स्वभाव भी नहीं है।

[श्री एल० बी० शास्त्री]

४ म० प०

लेकिन मैं उनसे यह कहना चाहता हूँ कि उनकी जो शिकायतें हैं वे शिकायतें उनको खुल कर करनी चाहियें। हम से बात करनी चाहिये या रेलवे के लोगों से बात करनी चाहिए। मेरे पास उनके हर तरह के खत आते हैं। वह बहुत तेज हैं, लायक आदमी हैं, जल्दी जल्दी खत लिखते हैं, और एक दो पेज के नहीं, चार चार पेज के खत लिखते हैं और एक दिन में एक दो खत नहीं कई खत लिखते हैं। कल मैंने अपनी डाक देखी तो मुझे तीन खत उनके मिले। मुझे खुशी है कि उनकी नाराजगी उन खतों में नहीं थी। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि कोई हार्ड केसेज हों, जहां पर अन्याय हुआ हो, ठीक बरताव नहीं हुआ हो, बेइंसाफी हुई हो, वहां आप का हक है कि आप उन को हमारे ध्यान में, नोटिस में, लावें, लेकिन किसी हद तक ही यह होना चाहिये। आखिर आपने भी दुनिया देखी है। एडमिनिस्ट्रेशन को किसी हद तक ठीक से चलने देने के लिये यह जरूरी है कि पार्लियामेंट के मेम्बर एक हद तक ही दखल दें, रोजाना एडमिनिस्ट्रेशन में अगर उस से ज्यादा दखल देंगे तो फिर एडमिनिस्ट्रेशन का काम चलना मुश्किल हो जायगा। फिर भी बावजूद इसके मैंने एन्थोनी साहब को लिखा है कि आप मेहरबानी करके तशरीफ लाइये और हमारे रेलवे बोर्ड के जो मेम्बर हैं उनसे बात करिये। उन्होंने कुछ चीजें मुझे को लिख कर भेजीं, वह नहीं हो सकीं और वह केसेज आज के नहीं, चार चार वर्ष के केसेज हैं जिन के बारे में सन्थानम साहब के आर्डर मौजूद हैं, गोपालास्वामी आयंगर साहब के आर्डर मौजूद हैं, उनके खिलाफ अब चार पांच वर्ष के पुराने केसेज को पलटना कहां तक सम्भव है। फिर मैंने उन को देखा और देखने के बावजूद कुछ नहीं कर सका। कुछ केसेज और आये। मैंने दो तीन चार केसेज

में कुछ कोशिश की और चाहा कि कुछ करूँ क्योंकि एन्थोनी साहब की तरफ से वह केसेज आये थे, महज इस ख्याल से, और कुछ उनकी तबीयत की बात हो सकी। मुझे रेलवे बोर्ड के मेम्बर ने कहा कि आप ही इस पर दस्तखत कर दीजिये, क्योंकि यह खत आपके पास आया है और आपका आर्डर है, इसलिये आपकी तरफ से यह जवाब जाय। लेकिन मैंने कहा कि नहीं, यह नहीं कि बुराई तो सारी रेलवे बोर्ड के मत्थे जाय और भलाई नहीं, इन्कार का खत तो उनकी तरफ से भेजा जाय और हां का खत नहीं, इसलिये इस खत को भी आप ही भेजिये यह मैंने कहा।

मैं बतलाना चाहता हूँ कि ऐसी चीजों को हम काफी गौर से देखते हैं और कोशिश करते हैं कि जहां तक आपकी बात को पूरा कर सकें करें। लेकिन अगर आपको इतमिनान नहीं होता तो मैंने आपको खत लिखा था कि आप तशरीफ लाइये और आप बात करिये। मगर आप यदि अफसरों को बिल्कुल नीची नजर से देखें और सोचें कि हम और आप किसी दूसरी दुनिया में हैं, तो आखिर अफसरों को भी उसका एक धक्का लगता है। लिहाजा मुनासिब बात यह है कि आपको दिक्कतें हैं, कठिनाइयां हैं, तो आपका हम स्वागत करते हैं, आप बातचीत करिये। लेकिन महज आप यह समझें कि हाउस में आप एक कड़ा व्याख्यान देकर सारे एडमिनिस्ट्रेशन को खराब कह दें और कुछ मुझे दबा दें, तो मैं कहना चाहता हूँ, कि मैं मजबूर हूँ, मुलायम जरूर हूँ, लेकिन मैं इस तरह से दबना पसन्द नहीं करता। मैं ज्यादा तो नहीं कहूंगा, लेकिन आपने एक बात हुयूमन टच (मानवीय संस्पर्श) की कही।

उपाध्यक्ष महोदय : अन्य माननीय सदस्य चाहते हैं कि माननीय मन्त्री द्वारा श्री एन्थोनी को दिये जाने वाले उत्तर का वे लाभ उठाएं।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं वह समझता हूँ। मैं दो एक मिनट में समाप्त कर दूंगा। एक बात और है।

एन्थोनी साहब ने यह कहा कि साहब हुयूमन टच की कमी है। खैर, मैं किसी से कोई मुकाबला करने की बात नहीं करता, और मैं गोपालास्वामी आयंगर जी के पास तो किसी भी चीज में कहीं नहीं पहुंच सकता, उनकी लियाकत, काबलियत, उनका काम करने का तरीका किसी भी बात में। मुझ में बहुत कमियां हैं और उन कमियों को मैं अपने से छिपाने की कोशिश नहीं करता। लेकिन एक बात के बारे में मैं जरूर कहना चाहता हूँ, और वह यह है कि मुझ में “हुयूमन टच” की कमी नहीं है। और आप गुस्ताखी न समझें तो मैं यह कहने के लिये तैयार हूँ कि वह “हुयूमन टच” मुझ में कम से कम एन्थोनी साहब से जरूर ज्यादा है। अगर आप इसका कुछ सबूत देखना चाहें तो मेहरबानी करके सुबह आप कभी मेरे घर पर तशरीफ लाइये। मैं खुद कुछ परेशान हो रहा हूँ, काम मेरे हाथ से बाहर होता जाता है क्योंकि हर तरह के लोग, फिटर्स, प्वाइंट्समैन, चपरासी मेरे पास आते हैं। हर किस्म के आदमी आते हैं कि कोई ससपेंड (निलम्बित) हो गया, कोई निकाला गया, किसी को प्राविडेंट फंड नहीं मिलता, किसी को छुट्टी नहीं मिलती। मैं उनकी सब बातें सुनता हूँ और जो कुछ कर सकता हूँ करने की कोशिश करता हूँ। कभी कभी मेरे अफसरान बुरा भी मानते हैं कि यह तो सीधे प्वाइंट्समैन से बातें करते हैं। लेकिन मैं समझता हूँ कि कोई ऐसा केस ले कर आता है तो मुझे देखना चाहिये। किन्तु करीब करीब यह नामुमकिन है कि मैं हर एक का केस देखूँ और कुछ कर सकूँ।

इसलिये आपको यह भी अन्देशा नहीं होना चाहिये कि मुझ में सहानुभूति की कमी है। अगर आप एक कदम भी आगे बढ़ें तो मैं दस कदम बढ़ने के लिये तैयार हूँ। लेकिन

मेरी दरखास्त यह है कि आपका तरीका बदलना चाहिये। एक मिल जुल कर काम करने का रास्ता होना चाहिये वह आप अस्तियार करें।

आखिर में मैं हाउस का और आपका बहुत अनुगृहीत हूँ कि आपने मुझे मौका दिया और हाउस ने बड़ी शान्ति के साथ मुझे सुना।

सेठ अचल सिंह : लाखों रुपयों का माल जो माल गाड़ियों से चोरी हो जाता है, उसका आपने क्या उपाय किया ?

उपाध्यक्ष महोदय : साधारण चर्चा पूरी हो गई।

रेलवे आयव्ययक—अनुदानों के लिए
मांगें

उपाध्यक्ष महोदय : अब सदन अनुदानों के लिये मांगों पर विचार करेगा। कटौती प्रस्तावों के प्रस्तावकों समेत सभी वक्ताओं के लिये १५ मिनट और उत्तरदाता मंत्री के लिये २० मिनट की समयावधि का नियम रहा है। पर मैं माननीय सदस्यों से अपनी बात १० मिनट में कहने का अनुरोध करूंगा, जिससे अधिकाधिक सदस्य अपनी बात कह सकें।

विभिन्न वर्गों के नेताओं से मैंने संसद् कार्य मन्त्री तथा कांग्रेसी सचेतकों के साथ यह निश्चित कर लेने का अनुरोध किया था कि वे कौन-कौन सी मांगों पर विशेष समय लेना चाहेंगे। पर समय पर सूचना न मिलने के कारण मैं समय का कुछ निर्णय न कर सका। मैं सभी मतों वाले वक्ताओं को अपने विचार व्यक्त करने के लिये अवसर देने की चेष्टा करूंगा।

श्री फ्रैंक एन्थनी : कांग्रेस दल के बहुमत की दृष्टि में साधारण आय-व्ययक के सिलसिले में हमें ६०-४० के अनुपात पर कोई आपत्ति नहीं हुई थी। पर अब जब वे लोग कोई कटौती प्रस्ताव नहीं रखना चाहते, अतः

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

इस पर फिर ध्यान दिया जाए। कटौती प्रस्ताव तो कुछ बातों की ओर ध्यान आकर्षित करने के ही लिये होते हैं। (अन्तर्बाधाएं)।

उपाध्यक्ष महोदय : इन बातों पर पीछे विचार होता रहेगा। अच्छा होता मुझे महत्वपूर्ण कटौती प्रस्ताव बता दिये जाते। अस्तु, मैं सभी विचारों के प्रकाशन का अवसर दूंगा। कटौती प्रस्ताव रखने वाले अपनी बात कहेंगे और दूसरे दल वाले उसका उत्तर देंगे। दोनों दलों को उपयुक्त अवसर मिलेगा। कुछ माननीय सदस्य चाहते हुए भी अब तक एक भी बार नहीं बोल सके हैं। यह ठीक है कि वे अच्छे वक्ता हैं और साधिकार बोल सकते हैं। पर प्रत्येक व्यवस्था के आगे कुछ न कुछ अड़चनें आकर खड़ी हो जाती हैं। मैं निश्चय कर चुका हूँ कि इस सत्र की समाप्ति से पहले प्रत्येक सदस्य को कम से कम एक बार बोलने का अवसर अवश्य प्राप्त हो।

अब सदन मांग संख्या १ और ४ पर विचार करेगा।

मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड रु० ३४,६१,०००

मांग संख्या ४—सामान्य कार्यवाहक व्यय प्रशासन रु० २६,७३,३१,०००।

श्री नम्बियार : इन मांगों से सम्बन्धित सभी कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत किया गया मान लिया जाए। समझौता यही था कि उन महत्वपूर्ण कटौती प्रस्तावों पर माननीय मन्त्री के उत्तर के लिये विशेष ध्यान दिया जाए, शेष सब प्रस्तुत मान लिये जायें।

उपाध्यक्ष महोदय : फिर इसका प्रयोजन क्या है? उस दशा में मुझे प्रत्येक कटौती प्रस्ताव को देखना होगा कि वह नियमानुकूल है या नहीं।

श्री झुनझुनवाला (भागलपुर मध्य) : पर विशिष्ट स्थानों की कुछ विशेष शिकायतें

हैं और उनके लिये प्रत्येक सदस्य को एक-दो मिनट अवश्य मिलने चाहियें।

उपाध्यक्ष महोदय : वह बाद में देखा जाएगा।

श्री एच० एन० मुखर्जी (कलकत्ता उत्तर-पूर्व) : कल की चर्चा में हमारा अभिप्राय यह था कि सभी कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत किया गया मान कर उनको प्रलेख्य मान लिया जाए, जिससे, रेल मन्त्रालय का ध्यान उनकी ओर आकर्षित बना रहे। और कुछ महत्वपूर्ण कटौती प्रस्तावों पर माननीय मन्त्री के उत्तर के लिये विशेष ध्यान दिया जाए।

पंडित ठाकुर दास भार्गव (गुड़गांव) : पहले स्थानीय शिकायतों के लिये प्रत्येक सदस्य को पांच मिनट दिये जाते थे। इधर कटौती प्रस्ताव न रख सकने के कारण कांग्रेसी सदस्य अपनी परेशानियां भी व्यक्त न कर पायेंगे। क्या यह ठीक न होगा यदि एक दो दिन स्थानीय शिकायतों के लिये प्रत्येक सदस्य को थोड़ा समय देने के प्रयोजन से निश्चित कर दिये जायें।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण इन दोनों में से किसी भी मांग पर बोल सकेंगे। शेष कटौती प्रस्तावों की मैं जांच करूंगा और उनके नियमानुकूल होने पर उनको प्रस्तुत किया गया मान लूंगा। तब तक मैं साम्यवादी दल और डा० लंका मुन्दरम् के कटौती प्रस्तावों संख्या १, ६६, ६७, १२६, १२९, १३१, १३४, २३४ और २४१, और १९ तथा २५ और प्रजा सोशलिस्ट दल के प्रस्ताव संख्या ३, १०, ११, २२९, २३०, २३१, २३५, २५०, और २५३ को प्रस्तुत किया गया मान लेता हूँ।

डा० जाटव बीर (भरतपुर-सवाई माधोपुर—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : श्रीमान्, मांग संख्या १ के कटौती प्रस्ताव संख्या, ७१, ७२ और ७३ भी ?

श्री वीरस्वामी (मयूरम—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : सूची संख्या ३ का कटौती प्रस्ताव संख्या १२०।

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा।

(निम्न सदस्यों द्वारा निम्न मांगों के सम्बन्ध में निम्नांकित कटौती प्रस्ताव रखे गए)।

रेलवे बोर्ड में कर्मचारियों का स्थायी न बनाया जाना।

डा० लंका सुन्दरम् (विशाखापटनम्) : ('रेलवे बोर्ड' १००)

(१) एक वर्ष से अधिक नौकरी वाले अस्थायी कर्मचारियों का स्थायी बनाया जाना। -

(२) डिब्बों की भंयकर कमी

श्री विट्ठल राव (खम्मम) :

(१) रेलवे बोर्ड १००)

(२) रेलवे बोर्ड १००)

(१) अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति छात्रों के लिए रेलवे-छात्रवृत्ति-निधि

(२) रेलवे-सेवा में उपयुक्त अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण-सुविधाएं

(३) रेलवे-सेवाओं में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का अपर्याप्त प्रतिनिधान।

श्री नानादास (आंगोल—रक्षित—अनुसूचित

जातियां) (१) रेलवे बोर्ड १००)

(२) रेलवे बोर्ड १००)

(३) रेलवे बोर्ड १००)

(१) मजदूर संघों को मान्यता देना

(२) दक्षिण रेलवे मजदूर संघ

(३) (क) उचित वित्तीय नियंत्रण,
(ख) तीसरे दर्जे की यात्रा की दशा; और

(ग) रेलवे कर्मचारियों की जीवन-दशा

श्री नम्बियार (मयूरम)

(१) रेलवे बोर्ड १००)

(२) रेलवे बोर्ड १००)

(३) रेलवे बोर्ड १००)

रेलवे बोर्ड का कार्य

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी (मैसूर)

'रेलवे बोर्ड' १००)

(१) बचत

(२) बाहर वालों को घुसेड़ कर चालक कर्मचारियों की ज्येष्ठता की अवहेलना

श्री के० सुब्रह्मण्यम् (विजियानगरम्)

(१) रेलवे बोर्ड १००)

(२) रेलवे बोर्ड १००)

संभरण से इनकार

श्री वल्लाथरास (पुदुकोट्टै)

रेलवे बोर्ड १)

(१) उच्च पदाधिकारियों के वेतन में कटौती

(२) "श्रेणी २ अधिकारी" वर्ग का समापन

श्री केलप्पन (पोन्नानी)

(१) रेलवे बोर्ड १००)

(२) रेलवे बोर्ड १००)

रेलवे के प्रशासन की नीति

श्री वल्लाथरास रेलवे बोर्ड १००)

वित्तीय नियंत्रण में बरबादियों की ओर ले जाने वाली असफलता

श्री दामोदर मेनन (कोजिकोडे)

रेलवे बोर्ड १००)

पदाधिकारी-संवर्ग में छंटनी की नीति

श्री बी० ए० मूर्ति (एलुरु)

'रेलवे बोर्ड' १००)

(१) रेलवे-सेवाओं में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जन जातियों का अपर्याप्त प्रतिनिधान

(२) रेलवे की कृषि-योग्य बेकार जमीन का वितरण

(३) अनुसूचित जातियों को रेलवे के ठेके

डा० जाटव वीर (१) रेलवे बोर्ड १००)
(२) रेलवे बोर्ड १००)
(३) रेलवे बोर्ड १००)

दक्षिण भारत के प्रति रेल-प्रशासन का रवैया

श्री एन० श्रीकान्तन नायर (क्विलोन व मावेलिककरा) रेलवे बोर्ड १००)

रेलवे कर्मचारियों को क्षतिपूरक मकान किराया-भत्ते का प्रदान

श्री बी० सी० दास (गंजम दक्षिण) रेलवे बोर्ड १००)

अनुसूचित जातियों का रेलवे में प्रतिनिधान श्री वीरस्वामी 'रेलवे बोर्ड' १००)

(१) किरायों की अशुद्ध गणना

(२) छोटी लाइनों पर अधिक किराए

श्री पी० सुब्बा राव (नौरंगपुर)

(१) 'रेलवे बोर्ड' १००)

(२) 'रेलवे बोर्ड' १००)

पदाधिकारियों के वेतन में बचत

श्री शिवमूर्ति स्वामी: (कुस्टगी) 'रेलवे बोर्ड' १००)

(१) अखिल भारतीय मंत्रीय-कर्मचारी संघ को मान्यता न देना

(२) अखिल भारतीय रेलवे निरीक्षक संघ को मान्यता न देना

डा० लंकासुन्दरम् (१) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(२) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(१) निष्कासित तथा निलंबित व्यक्तियों का फिर रखा जाना

(२) कर्मचारियों का निर्विवेक तबादिला

श्री नम्बियार

(१) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' —१००)

(२) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

रेलवे-सेवा-आयोगों में दो अनुसूचित जाति के सदस्य

श्री नानादास 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

श्रम नीति

श्री नम्बियार 'सामान्य कार्यवाहक व्यय' —प्रशासन' १००)

कार्यक्षमता

श्री एम० एस० गुरुपाद स्वामी: 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

स्टेशन मास्टर्स आदि के बुनियादी वेतन में वृद्धि

श्री दामोदर मेनन 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(१) कैरिज फौरमैन, हावड़ा के अधीन कामकरों का तंग किया जाना

(२) रेलवे-लेखा-शोधन [कार्यालय का भावी ढांचा

श्री रामजी वर्मा (जिला देवरिया—पूर्व)

(१) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(२) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(१) संभरण से इनकार

(२) प्रशासन में व्यय की बचत

श्री बल्लाथरास 'सामान्य कार्य-वाहक व्यय—प्रशासन' १)
'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' २०००)

(१) कार्यक्षमता

(२) प्रशासन में भ्रष्टाचार

(३) उत्तर पूर्व रेलवे में नए बने रेलवे क्वार्टरों की बुरी दशा

श्री आर० एन० सिंह (जिला गाजीपुर—पूर्व व जिला बलिया—दक्षिण पश्चिम)

(१) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(२) सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(३) सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(१) भारतीय रेलवे सम्मेलन संघ

(२) रेलवे कर्मचारियों द्वारा वेतन आवि की बकाया की प्राप्ति

(३) रेलवे प्रशासन में भ्रष्टाचार

श्री बल्लाथराय (१) 'सामान्य कार्य-वाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(१) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(३) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(१) स्टेशन मास्टरों और सहायक स्टेशन मास्टरों का वेतन ढांचा

(२) दक्षिण रेलवे में स्टेशन मास्टरों और सहायक स्टेशन मास्टरों के किराया रहित क्वार्टरों के सम्बन्ध में भेदभाव

श्री एन० आर० एम० स्वामी : (वान्दिवाश) (१) 'सामान्य कार्य-वाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(२) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

206 PSD.

रेलवे की आय का पतन

श्री शषगिरि राव (नंदयाल) 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

चलती गाड़ियों में भिस्वारियों को न रोक सकना

श्री पी० सुब्बाराव 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

प्रशासन में भ्रष्टाचार

श्री शिवमूर्ति स्वामी 'सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन' १००)

(उपाध्यक्ष महोदय द्वारा निम्न मांग सदन में प्रस्तुत की गई)

मांग संख्या ६—सामान्य कार्यवाहक व्यय—संचालक कर्मचारी वर्ग—
रु० ४२,३३,८१,०००।

रेलवे कर्मचारियों की अयोग्यताएं

श्री फ्रैंक एन्थोनी 'सामान्य कार्य-वाहक व्यय—संचालक कर्मचारीवर्ग' १००)

उपाध्यक्ष महोदय : अब मांग संख्या १, ४ और ६ पर संयुक्त विवाद चलेगा और इन तीनों मांगों और रखे गये कटौती प्रस्तावों का निर्देश किया जा सकेगा। तब तक मैं शेष कटौती प्रस्तावों पर विचार करूंगा। माननीय सदस्य 'अध्यक्ष के दृष्टिपात' के अनुसार बुलाए जायेंगे और वे कृपया इन्हीं मांगों तक अपने को सीमित रखेंगे।

श्री विट्टल राव : गत वर्ष माननीय मन्त्री ने कहा था कि प्रति मास ५००० के क्रम से अस्थायी कर्मचारियों को स्थायी बनाया जाएगा और अस्थायी कर्मचारियों की संख्या ५०,००० से कदापि अधिक न होगी। पर अभी लगभग ९३,००० व्यक्ति अस्थायी बने हुए हैं। विगत सत्र में मेरे एक प्रश्न के उत्तर में बताया गया था कि अप्रैल में ४,००० से कुछ ऊपर और मई में २,७०० व्यक्तियों को

[श्री विट्टल राव]

स्थायी बनाया गया। उस समय उपमंत्री जी ने उठ कर यह सुझाया था कि इस मध्यमान अनुपात को कायम रखा जाएगा, पर परसों उन्होंने 'ज्येष्ठता समिति' के कारण उस दिशा में अटकाव की बात कही है। रेलवे के प्रति वर्ष संभावी विकास के कारण कर्मचारियों की संभावित वृद्धि की दृष्टि में इनको सहज ही स्थायी बनाया जा सकता है। उधर वेतन आयोग की दरों से बचने के लिये आकस्मिक मजदूरों की भर्ती की जा रही है, आशा है उनको नियमित रूप में रख कर इस प्रथा का अन्त कर दिया जाएगा।

काम के घंटों की कमी के बारे में न्याय-निर्णय के निर्णय के विद्यमान होते हुए भी और ३१ मार्च, १९५३ तक उसके कार्यान्वित करने के आश्वासन के रहते हुए भी भूतपूर्व निजाम राज्य रेलवे में यह कार्यान्वित नहीं होने जा रहा है और रेल मंत्री का कथन है कि अब इसे दयापूर्वक भूतपूर्व राज्य रेलवे के विषय में भी कार्यान्वित किया जा रहा है। पर भारतीय रेलों में होने वाली प्रत्येक बात को निजाम राज्य रेलवे में भी कार्यान्वित करने का आश्वासन महाप्रबन्धक द्वारा दिया गया था और इसमें दया की क्या बात है, इस विषय में छः वर्ष की देर हो गई है।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव अध्यक्ष-पद पर आसीन]

अब मजदूर संघों की मान्यता का प्रश्न लें। अ० भा० रेलवे कर्मचारी संघ के विरोध करने पर भी और उसके एकमात्र प्रतिनिधित्व पूर्ण होने पर भी भारतीय राष्ट्रीय रेलवे कर्मचारी संघ को मान्यता प्रदान की गई थी और आज २०००० सदस्य संख्या वाले दक्षिण भारतीय रेलवे संघ को मान्यता नहीं दी जा रही है, उलटे दोनों संघों के पारस्परिक विलयन का परामर्श दिया जा रहा है और दबाव डाले जा रहे हैं। पुराने संघ के विरोध करने पर भी

आपने उसका प्रतिद्वंद्वी एक अनावश्यक नया संघ खड़ा कर दिया। १० प्रतिशत सदस्यों वाले खंडीय संघों को मान्यता देने वाले अपने वादे को भी आपने ठुकरा दिया। इससे कुछ लाभ न होगा।

निजाम राज्य रेलवे के १९३६ से पूर्व के कर्मचारियों ने, अपनी समस्याओं के सम्बन्ध में कुछ अभ्यावेदन भेजे थे कि उनकी पुरानी सेवा शर्तों को माना जाए, उनकी सेवा-निवृत्ति ६० वर्ष की आयु में हो, उनकी पदोन्नति यथापूर्व हो और एकीकरण के समय किए गए वायदे पूरे किये जायें। आशा है, उन पर शीघ्र ध्यान दिया जाएगा।

हैदराबाद की सड़क यातायात सेवा देश की ही नहीं बल्कि पूर्व की राज्यायत्त सेवाओं में एक सर्वश्रेष्ठ सेवा है। गत वर्ष उसमें विनियोजन के लिये नियत की गई १६ लाख रुपए की राशि तो उपयोग में नहीं लाई गई, पर इस वर्ष की २२ लाख की राशि को अवश्य विनियोजित किया जाए। इस सेवा की पूंजी २.४ करोड़ और अवक्षयण निधि १.१२ करोड़ है। भारत सरकार के संभरण विभाग के द्वारा १९५१ में इंग्लैण्ड से मंगाए गए २० लाख रुपए के पुरजों में से अब तक कुल दो लाख का ही माल आ पाया है। अच्छा हो, यदि इस राशि और अवक्षयण निधि आदि से एक राजकीय मोटर उद्योग या कम से कम पुरजे बनाने वाला एक उद्योग स्थापित किया जाए।

रेलवे समितियों की नियुक्ति होने, प्रतिवेदन आने और उस पर विचार होने में बहुत समय नष्ट होता है। धातुकार्मिक कोयले के सम्बन्ध में १९५१ में बनी ईंधन जांच समिति ने अप्रैल, १९५२ में प्रतिवेदन दिया और उस पर अब तक विशेषज्ञों द्वारा विचार ही हो रहा है। यह देर वाली प्रक्रिया समाप्त होनी चाहिये।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य का समय पूरा हो गया है। कटौती प्रस्तावों पर बहुत से सदस्य बोलेंगे, अतः मेरा सुझाव है मैं सामान्यतः दस मिनट और विशेष स्थिति पन्द्रह मिनट दिये जायें।

डा० लंका मुन्दरम् : पर उपाध्यक्ष महोदय ने सदस्यों को १५ मिनट और उत्तरदाता मन्त्रियों को २० मिनट देने की बात कही थी। वैसे इसका निर्णय आप पर है।

सभापति महोदय : सामान्यतः दस मिनट और विशेष स्थिति में पन्द्रह मिनट मिलेंगे। वैसे सदन चाहे तो मैं प्रत्येक सदस्य को पन्द्रह मिनट बोलने दूँ, पर उस दशा में नए सदस्यों को अधिक अवसर न मिल पाएगा। श्री विट्टल राव १४ मिनट ले चुके हैं, वह एक मिनट और बोल सकते हैं।

श्री विट्टल राव : अभिसमय के संकल्प के अनुसार विकास निधि का उपयोग यात्रियों की सुविधा और श्रम कल्याण में ही हो सकता है और यह लाभप्रद परियोजनाओं में भी लगाया जा सकता है। पर बारसी लाइट रेलवे जैसी लाभ न देने वाली रेलवे को पूंजी से न खरीद कर इस निधि से क्यों खरीदा गया है?

बर्ड और जैसप कम्पनियों से ७००० डिब्बे लिये जा रहे हैं। पता नहीं ये कम्पनियां कितना भाग भारत में तयार करती हैं और कितना बाहर से मंगाती हैं। रेलवे के पास अनेक प्रविधिज्ञ कर्मचारी हैं, जो युद्धकाल में महत्वपूर्ण कार्य कर चुके हैं। मेरा सुझाव है कि रेलवे कारखानों को बढ़ा कर इन लोगों की सहायता से उनमें डिब्बों का निर्माण किया जाए।

भंडार के सम्बन्ध में युद्ध काल में यह प्रथा थी कि एक वर्ष की आवश्यकता के ४० प्रतिशत से अधिक भंडार शेष न बचे। अब श्राफ समिति आदि के बनने पर भी भंडार विषयक कोई सूत्र आज तक नहीं बनाया जा

सका है। आशा है, इस ओर भी शीघ्र ध्यान दिया जाएगा।

रेलों को वाणिज्य-उपक्रम माना जाए, तभी वे कार्यक्षम बना कर हमारे औद्योगिक और सांस्कृतिक विकास में सहायता प्रदान कर सकेंगी।

डा० राम सुभग सिंह (शाहबाद—दक्षिण) : सभापति महोदय, मुझे छोटी लाइनों के बारे में कुछ कहना है, क्योंकि छोटी लाइनों मेरे निर्वाचन क्षेत्र से होकर जाती हैं।

छोटी लाइनों के बारे में यहां पर बहुत कम कहा गया है। ये लाइनें काफी महत्व की हैं और जहां पर बससे इनका कम्पीटीशन नहीं है वहां पर जनता की इनके द्वारा ज्यादा सेवा होती है और बस के मुकाबले में इनका किराया कम पड़ता है और ये आरामदेह भी हैं। लेकिन जो बड़ी लाइनें हैं उनकी अपेक्षा इनका किराया बहुत ज्यादा है और जितनी सुविधायें उनमें मिलती हैं उतनी सुविधायें इन लाइनों में नहीं मिलतीं यह जनता के लिये बड़ी दुःखद चीज है।

हमारे निर्वाचन क्षेत्र में एक छोटी लाइन आरा से सहसराम जाती है। वह एक ऐसे इलाके में जाती है जहां उद्योग धंधे बहुत ज्यादा हैं और खास कर के खेती के बारे में भी वह क्षेत्र बहुत महत्व का है। वहां पर आबादी भी बड़ी घनी है और इस कारण उस रेलवे लाइन पर बराबर ज्यादा से ज्यादा भीड़ रहती है। वहां इतनी ज्यादा भीड़ रहती है कि कभी कभी भीड़ के कारण मुसाफिरों को पायदान पर खड़े होकर चलना पड़ता है और इससे कई दुर्घटनायें होती हैं और बहुत से आदमियों की मृत्यु हो जाती है।

इसके साथ साथ उस लाइन पर आराम का बड़ा अभाव है। पीने का पानी वेटिंगरूम तथा और सुविधायें जो बड़ी बड़ी रेलों में मिलती हैं उनका तो वहां बिल्कुल अभाव है

[डा० राम सुभग सिंह]

यदि उस इलाके को भी थोड़ा आगे बढ़ाने की सरकार की इच्छा हो तो उसको चाहिये कि वहां भी एक बड़ी लाइन खोल दे, क्योंकि वहां डेहरी में काफी उद्योग धंधे सीमेंट वगैरह के हैं और इस छोटी लाइन से सीमेंट वगैरह का बाहर भेजना कठिन हो जाता है, क्योंकि छोटी लाइन होने के कारण दो दो जगह पर उसको अनलोड करना पड़ता है, सहसराम और आरा में। इससे व्योपारी लोगों को भी दिक्कत होती है और किसानों को भी फर्टीलाइजर वगैरह के मंगाने में दिक्कत होती है। चीजों को तीन तीन जगहों पर उतारना पड़ता है, इनसे लोगों को ज्यादा खर्चा भी करना पड़ता है और उनको मंगवाने में समय भी ज्यादा खर्च होता है। इस लिहाज से सरकार से मैं निवेदन करूंगा कि वह इस पर ध्यान दे।

सरकार इस बात की ओर भी ध्यान दे कि पहले उस छोटी लाइन पर २५ मील प्रति घंटे की स्पीड से गाड़ियां चलती थीं, लेकिन अब उसकी स्पीड प्रति दिन इतनी कम होती जा रही है कि आज उसकी स्पीड केवल १५ मील प्रति घंटा है।

और आरा से सहसराम जिसका फासला मुश्किल से साठ मील होगा, जाने में छः घंटे लग जाते हैं, चूंकि उस गाड़ी की स्पीड पन्द्रह मील प्रति घंटा हो गयी है इस कारण स्कूल, कालिज के लड़कों के जाने के लिये बहुत दिक्कत पेश आती है और उनको असुविधा का सामना करना पड़ता है। धीमी स्पीड होने के कारण कोई उस पर चलने की इच्छा नहीं रखता, लेकिन लाचारी है क्योंकि वहां इसके सिवा कोई और दूसरी व्यवस्था नहीं है, इसलिए उनको इस पर चलना ही पड़ता है। इसलिये मैं सरकार से विनम्र निवेदन करूंगा कि वह सहसराम से आरा तक ईस्टर्न रेलवे की बड़ी लाइन खोले।

इसके विरुद्ध सरकार की तरफ से तर्क दिया जा सकता है कि छोटी लाइन के कर्मचारियों में बेकारी आ जाएगी और जो रोलिंग स्टॉक आदि हैं उसका क्या होगा तो मैं उनको बतलाऊं कि डेहरी रोहतास एक ऐसा स्थान है जहां खनिज पदार्थों की बहुलता है और वहां प्रतिदिन कोई न कोई चीज निकाली जाती है इसलिये मेरा सुझाव तो सरकार को यह है कि डेहरी रोहतास लाइन को परछा जदुनाथपुर तक बढ़ा दिया जाय, और डेहरी से नासिरीगंज के बीच जो छोटी लाइन बनायी जा रही है उसको खेती के इलाके तक यानी विक्रमगंज, दिनारा, मोहनिया, भभुआ और चांद तक बढ़ाया जाना चाहिए। इससे केवल उद्योग धंधों की ही ज्यादा तरक्की नहीं होगी, बल्कि उस सारे क्षेत्र की ज्यादा तरक्की हो सकती है।

सरकार का यह तरीका है कि साल में उसका इन्स्पेक्टर एक बार जाता है और छोटी लाइनों की जांच करता है, लेकिन उस जांच के फलस्वरूप कोई खास, विशेष सुधार नहीं होता। इससे गवर्नमेंट का उस लाइन पर नियन्त्रण नहीं हो पाता ताकि उन लाइनों में कोई सुधार हो सके।

छोटी लाइन के रेलवे कर्मचारियों को जो तनखाह मिलती है वह आप जानते हैं कि कितनी कम और अपर्याप्त होती है, मसलन् वहां टिकट कलक्टर को पन्द्रह रुपये मासिक मिलते हैं, उचित यह होगा कि वहां गवर्नमेंट का जो इन्स्पेक्टर जांच करने के लिये जाय, वह साथ साथ वहां के स्टाफ की और कर्मचारियों की तनखाहों में भी सुधार कराने की कोशिश करे छोटी लाइन्स पर जो ट्रेनें चलती हैं, उनके बारे में यह प्रबन्ध किया जाय कि वे ठीक वक्त पर बड़े स्टेशनों पर पहुंचे जिसमें लोगों को दिक्कत और असुविधा न हो, गाड़ियों में भीड़ को कम करने का प्रयत्न न

करें और जब तक बड़ी लाइन का निर्माण नहीं होता तब तक और ज्यादा ट्रेन्स खुलवाने की कोशिश करें।

इसके अलावा पटना से बक्सर और मुगलसराय जाने के लिये बड़ी लाइन पर ट्रेन का टाइमिंग ऐसा रक्खा गया है कि शाम को कोई गाड़ी ही नहीं मिलती, एक शटल ट्रेन बक्सर से पटना के लिये खुलती है, लेकिन वह करीब साढ़े तीन बजे खुलती है और उसको पकड़ने के लिये लोग रात में आकर वहां टिकें, तब उस ट्रेन को पकड़ सकते हैं और उसका लाभ उठा सकते हैं, इस तरफ भी मैं जरूरी समझता हूं कि सरकार को ध्यान देना चाहिये और ट्रेन का टाइमिंग इस प्रकार से रखना चाहिए जिससे शाम को भी गाड़ी मिल सके। इसके अलावा सुबह को जो पेसेन्जर ट्रेन चलती है और छोटे छोटे स्टेशनों पर रुकती है, उनके टाइम में ज्यादा से ज्यादा सुधार हो ताकि उनके द्वारा गरीब जनता की ज्यादा से ज्यादा सेवा हो सके। बस मुझे यही कहना है।

डा० लंका पुन्दरम् : साधारण चर्चा में मैंने बताया था कि भारत में रेलवे में सब से अधिक व्यक्ति काम करते हैं और इसलिये उनकी श्रम नीति सब से दृढ़ और अभिनव होनी चाहिये। इसी से मैंने मजदूर संघों की मान्यता का प्रश्न उठाया है। मैं इस विषय में रेलवे नीति सम्बन्धी तीन उद्धरण दूंगा। ६ अक्टूबर १९५० को श्री सन्थानम् ने अ० भा० रेलवे मंत्रीय कर्मचारी संघ को लिखा था कि 'मंत्रीय कर्मचारी वर्ग को अन्य कामकरों से अलग मानना और वर्गीय संघों को मान्यता देना रेलवे के हित में नहीं है।' और अभी परसों माननीय रेल उपमंत्री ने कहा था कि 'मजदूरों का सच्चा हित न चाहने वाली स्वार्थी सरकार ही संघों की संख्यावृद्धि का स्वागत करेगी।' और अभी अभी माननीय रेल मंत्री ने कहा है कि 'अ-गजटेड कर्मचारियों के वर्गीय संघों

को मान्यता देना सम्भव नहीं है।' मजदूर संघ या तो लंबरूप हो सकते हैं या समरूप, अर्थात् या तो एक मालिक के सभी कर्मचारी एक संघ बनायेंगे या कई मालिकों के कर्मचारी वर्गगत संघ बनायेंगे। सरकार ने इनमें से एक भी बात पूरी नहीं की। रेलवे बोर्ड ने राष्ट्रीय रूप में दो संघों अ० भा० रेल कर्मचारी संघ और भारतीय राष्ट्रीय रेल कर्मचारी संघ को मान्यता दी है और फिर श्री एन्थोनी वाले तीसरे राष्ट्रीय रेल कर्मचारी संघ को वर्गीय रूप में मान्यता दी है। इसी प्रकार संचरण मन्त्रालय ने डाक-तार कर्मचारी संघ और अ० भा० डाक तथा आर० एम० एस० संघ नामक दो संघों को मान्यता प्रदान की है। इस प्रकार बने विभिन्न संघों की दलदल में मजदूरों को अनेकों मुसीबतें झेलनी पड़ती हैं। उसी प्रकार डाक-तार कर्मचारी संघ की आंध्र शाखा को केन्द्र ने मद्रास के महा डाक-पाल से बिना पूछे हुए सीधे-सीधे मान्यता दे रखी है। उत्पादन मंत्रालय ने पोतागार कर्मचारी वर्ग और मजदूर संघों को अलग-अलग मान्यता दी है। उधर भारतीय नौसेना असैनिक कर्मचारी संघ को मान्यता तो प्राप्त है, पर कर्मचारियों को इसमें प्रविष्ट होने की अनुमति नहीं मिलती। इस प्रकार इस विषय में पूरी अंधे रगदी चल रही है।

अब वर्गीय संघों को लें। स्टैनोग्राफर संघ, पोस्टमैन तथा लोअर ग्रेड संघ, तृतीय श्रेणी क्लर्क संघ, रेलवे लेखा शोधन कार्यालय कर्मचारी संघ, दिल्ली, रेलवे द्वितीय श्रेणी पदाधिकारी संघ—इन पांच वर्गीय संघों को भारत सरकार से मान्यता मिली हुई है। मैं पूरे उत्तरदायित्व के साथ कहता हूं कि भारत सरकार की यह नीति भ्रान्तिमूलक, परस्पर विरोधी और अस्त-व्यस्त है। १४ फरवरी को अ० भा० रेलवे मंत्रीय कर्मचारी संघ का उद्घाटन करते समय माननीय मंत्री द्वारा दिए गए वक्तव्य का उद्धरण मैं साधारण

[डा० लंका सुन्दरम्]

चर्चा में दे चुका हूँ। १९५१ में रेल-हड़ताल के राष्ट्रीय संकट के समय प्रधान मन्त्री के निजी सचिव ने संघ को एक पत्र लिखते हुए प्रधान मन्त्री से उनकी भेंट के लिये १७ जुलाई निश्चित की थी। भेंट हुई और मांगों पर प्रधान मन्त्री ने आश्वासन दिए, पर अन्त में संघ को एक पत्र में यह लिख कर इस विषय को समाप्त कर दिया गया कि वह रेल मन्त्री से मांगों के विषय में बात करे।

देश के मजदूर-संघ सम्बन्धी विधियों के अधीन प्रत्येक सुविहित संघ को मान्यता प्राप्त करवाने का अधिकार है। पर भारत सरकार और विशेषतः रेलवे बोर्ड की नीति मजदूर संघों का गला घोटने की रही है, मेरे कई पत्रों की प्राप्ति-सूचना तक उसने नहीं दी है। श्रम मन्त्रालय से तो मेरे १९ मार्च, ५१ के पत्र की प्राप्ति सूचना ३० मार्च, ५१ को मेरे पास भेज दी गई यद्यपि वह बात अभी तक उनके पास भी विचाराधीन ही है, अस्तु प्रधान मन्त्री तक के पास जिनके पास शायद दुनियां में सबसे अधिक काम है, अभ्यावेदन भेजने वालों की बात सुनने के लिये समय और इच्छा रहती है, पर रेलवे बोर्ड के पास वह भी नहीं है।

१९४४ में रेलवे लेखा शोधन कार्यालय कर्मचारी संघ दिल्ली की बात तब तक नहीं सुनी गई, जब तक उन्होंने पूरी हड़ताल नहीं कर दी। तब उन्होंने अपने वेतन दुगुने करा लिए। मेरा अनुभव है कि रेलवे कर्मचारी अनेकों संघों की चक्की में पिसते हैं और रेलवे बोर्ड तक अपने अभ्यावेदन नहीं भेज पाते। पर रेलवे बोर्ड इस ज्वालामुखी का मुख कब तक बन्द रखेगा। अभी दो वर्ष पहले रेलवे प्रशासन के चालीस हजार क्लर्कों की हड़ताल प्रधान मन्त्री के बाधा देने के कारण ही रुक सकी थी। आशा है, पत्र व्यवहार का यह मार्ग खुला रखा जाएगा। अन्त में मैं रेल मन्त्री से

अनुरोध करता हूँ कि सच्चे, पंजीबद्ध और उचित रूप में चलने वाले संघों को मान्यता प्रदान करने का द्वार बन्द न किया जाए।

श्री वेंकटारमन (तंजोर) : मजदूर संघों की मान्यता को लेकर बड़ा मतिभ्रम खड़ा हो गया है। भारतीय मजदूर संघ अधिनियम १९२६ के अनुसार कोई भी सात व्यक्ति मिल कर एक मजदूर-संघ बना सकते हैं, पर यदि इस प्रकार पंजीबद्ध प्रत्येक संघ को मान्यता प्रदान करना आवश्यक हो गया तो रेल-प्रशासन को १,२०,००० संघों को मान्यता प्रदान करनी पड़ेगी। मान्यता प्रदान करने के सम्बन्ध में कोई निश्चित विधि न होने के कारण १९४८ का संशोधन विधेयक सामने लाया गया था। वह प्रभावी न हो सका, पर उसमें तथा श्रम संपर्क विधेयक में मान्यता विषयक कुछ सिद्धान्त और नियम दिए गए हैं। पहली बात तो यह है कि दो संघों को लेकर मान्यता विषयक विवाद खड़ा हो जाने पर अधिक सदस्य संख्या वाले संघ को मान्यता प्रदान की जाए। दूसरे कई संघों को मिला कर बने संघ को मान्यता दी जाए। विगत संसद् की उनको पारित करने के पूर्व ही समाप्ति हो जाने से वे समाप्त हो गए।

वर्गीय संघों को मान्यता देने का मैं आग्रह पूर्वक विरोध करता हूँ। उससे आपस में लड़ने की प्रवृत्ति बढ़ती है और लोग सामूहिक समस्या को भूल जाते हैं। अतः सभी सदस्यों वाले संघों को मान्यता दी जाए। बल्कि मैं तो यहां तक कहूंगा कि रेलवे के द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारी भी दोनों में से एक संघ के द्वारा ही अपनी बात कहें।

श्री नम्बियार : द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारियों से हमें बचाइए।

श्री वेंकटारमन : इसी कारण तो प्रत्येक वर्ग दूसरे वर्ग को छोड़ देना चाहता है और

रेलवे प्रशासन में कुछ प्रभाव रखने वाला प्रत्येक वर्ग दूसरे वर्ग को दबा कर मौज उड़ाता है। अतः इकाइयों को मान्यता न देकर उनसे मिल कर बने संघों को मान्यता प्रदान की जाए। और वर्गीय संघों को मान्यता न देकर सभी वर्गों से मिल कर बने संघों को ही मान्यता प्रदान की जाए, जिससे वे वर्ग विशेष की मांगों का एक संतुलित चित्र रेलवे प्रशासन के सम्मुख रख सकें।

श्री नम्बियार वाले संघ के विषय में की गई शिकायत रेलवे प्रशासन के विरोध में उतनी नहीं, जितनी अ० भा० रेलवे कर्मचारी संघ के विरोध में है, जिसने अनुशासन का पालन न कर हड़ताल करने के कारण इस दक्षिण रेलवे मजदूर-संघ को बाहर निकाल दिया था। यदि यह संघ वापस जाकर अ० भा० संघ में मिल जाए, तो उसे मान्यता मिल ही जाएगी, पर यदि दोनों संघ इसके लिए तैयार नहीं, तो इसमें रेलवे प्रशासन का क्या दोष है? रेलवे बोर्ड ने तो भारतीय राष्ट्रीय रेल कर्मचारी संघ को भी तीन वर्ष तक मान्यता नहीं दी, जब तक कई इकाइयों को मिलाने के बाद उनकी सदस्य संख्या दस प्रतिशत तक नहीं पहुंच गई। यदि श्री नम्बियार वाला संघ भी कई इकाइयों को मिला कर दस प्रतिशत सदस्य बना ले, तो उसे भी विहित नियमों के अधीन मान्यता मिल सकेगी।

श्री नम्बियार : १०-१५ की कहे कौन मैं तो २० प्रतिशत तक के लिए सन्नद्ध हूं।

श्री वेंकटारमन : मैं तो परिस्थितियों का उल्लेख कर रहा हूं। अनुशासन भंग करने के कारण इस संघ को अ० भा० संघ जैसे आज तक मान्यता प्राप्त संघ से बाहर निकाल दिया गया है। भारतीय राष्ट्रीय रेलवे कर्मचारी संघ के विरुद्ध आप को भले ही शिकायतें हों, पर दूसरे पुराने संघ को तो आप दोष नहीं दे सकते।

श्री विटलराव ने पूछा था कि एक प्रतिनिधित्वपूर्ण संघ के विद्यमान रहते हुए दूसरे अ० भा० रेलवे कर्मचारी संघ को क्यों मान्यता दी गई। पर पुराने संघ की नीति से मतभेद होने के कारण पृथक् बने हुए इस संघ को तब तक मान्यता नहीं दी गई, जब तक उस ने दस प्रतिशत सदस्य न बना लिए। मेरा डा० लंका सुन्दरम् या श्री नम्बियार के संघों की मान्यता से कोई विरोध नहीं; मैं तो उनसे भी अनुरोध करता हूं कि वर्गीय संघों को प्रोत्साहन न देकर वे भी विद्यमान अ० भा० संघों को सुदृढ़ करें।

लाला अचिन्त राम (हिसार) : मुहतरिम प्रधान जी रेलवे मिनिस्टर की तकरीर के बाद और डिप्टी मिनिस्टर साहब की तकरीर के बाद चन्द ही ऐसी बातें रह जाती हैं जिनके मुताल्लिक कुछ जिक्र करना जरूरी हो। खास तौर से एक मामले के बारे में कई सदस्यों ने जिक्र किया है और वह करप्शन का मामला है। कुछ ने यह सुझाव भी दिया है कि जो करप्ट आफिसर मालूम हों उनको मुआत्तिल कर दिया जाय और इससे एक धाक बंध जायगी और करप्शन रफा हो जायगा। कल श्रद्धेय टंडन जी ने कुछ सुझाव दिये थे। शायद वह कुछ थोड़े से अनप्लेजेंट (अप्रिय) मालूम हुए हों ऐसा मालूम पड़ता है। मैं भी आज एक आध सुझाव देना चाहता हूं। मैं जानता हूं कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने इसे काम के लिये एक कमेटी बनायी है लेकिन शायद यह चीज उसके टर्म्स आफ रेफरस में न आती हो। मैं कहता हूं कि अच्छा है कि आप इसके लिए एक कमेटी बना लें लेकिन यह चीज सारे मुल्क में फैली हुई है। आपका मुहकमा एक मुल्क जैसा ही है। यह सारे मुल्क में फैला हुआ है। अगर आपके मुहकमे से करप्शन दूर हो जाय तो मैं समझता हूं कि सारे हिन्दुस्थान में करप्शन पर इसका असर पड़ेगा। इसलिये हमको एक ऐटमास-

[लाला अचिन्तराम]

फियर बदलने की ज़रूरत है कि जिससे किसी आदमी को रिश्वत लेने में लज्जा मालूम हो और उसको यह महसूस हो कि वह ग़लती कर रहा है इसके मुताल्लिक मैं दो एक बातें अर्ज करूंगा। एक बात तो यह है कि आज जो रास्ता विनोबा जी दिखा रहे हैं वह रास्ता मेरे ख्याल से इन हालात के अन्दर मुफ़ीद हो सकता है। वह आज यह कह रहे हैं कि लोग भू दान दें और सम्पत्ति दान दें। सम्पत्ति दान का मतलब यह है कि वह अपनी आमदनी का छटा हिस्सा पब्लिक के कामों के लिये दें। तो एक बात तो यह है। दूसरी बात यह है कि जो छोटे अफसर हैं उनकी तनखाहें बढ़ा दी जायं। मसलन एक असिस्टेंट स्टेशन मास्टर को ७० या ८० रुपया मिलता है। वह बहुत दुखी रहता है तो आप उन पर हाथ उठाने से पहले उनके खाने का रास्ता साफ कर दें। तो आप कमेटियां बनायें लेकिन अगर आप इस तरफ तवज्जह करेंगे तो ज़्यादा फ़ायदा होगा। यानी एक तो आप छोटे अफसरों की तनखाह बढ़ावें और जो रेलवे के बड़े अफसर हैं वह सम्पत्ति दान दें। जिस तरह से श्री गोपालस्वामी जी ने इस महकमे को बहुत ऊपर उठाया उसी तरह मैं कहूंगा कि हमारे लाल बहादुर शास्त्री जी इस काम को शुरू करें। मैं समझता हूँ कि वह इस काम को बहुत अच्छी तरह से कर सकते हैं। बड़े मुंशी जी खुद फ़र्स्ट क्लास में जा सकते हैं लेकिन फिर भी सैकिंड क्लास में जाते हैं, सैलून में जा सकते हैं मगर सैलून में नहीं जाते और अपने वेतन का छटा हिस्सा पब्लिक काम के लिये दान देते हैं। काम करने से ज़्यादा असर होता है। इसलिये अगर आपके महकमे में यह काम होने लगे तो इसका तमाम हिन्दुस्तान के बाकी महकमों में बहुत असर होगा। मैं समझता हूँ कि लोगों को निकालने के बनिस्वत यह अच्छा है कि वह त्याग करें।

जो बड़े बड़े अफसर हैं वह अपनी आमदनी का छटा हिस्सा दें। इसका इतना अच्छा असर पड़ेगा कि छोटे अफसर रिश्वत लेने का हौसला नहीं करेंगे। इसलिये मैं यह सुझाव आपकी खिदमत में पेश करता हूँ कि छोटे अफसरों की तनखाहें बढ़ाई जायं और जो बड़े बड़े अफसर हैं जिनकी तनखाह पांच सौ से ज्यादा है वह सम्पत्ति दान दें तो बहुत मौजू होगा।

इसके अलावा मैं एक और छोटी सी बात अर्ज करता चाहता हूँ। वह यह है कि जब गाड़ी किसी स्टेशन पर आती है तो थर्ड क्लास में से उतरने वाले उतर नहीं पाते कि चढ़ने वाले चढ़ने लगते हैं और उस वक्त बड़ी कश-मकश होती है। अगर उस वक्त कोई बाहर का आदमी हमको आकर देखे तो वह यही कहेगा कि यह कैसे बहशी आदमी हैं कि उतरने वाला उतर नहीं पाता और चढ़ने वाला चढ़ने की कोशिश करता है।

तो बड़ी शर्म आती है। मैं समझता हूँ कि इससे यह भी मालूम होता है कि जो कल्चरल स्टैंडर्ड है वह भी गिर जाता है। इसके लिये मेरा सुझाव है कि आपने इन्तज़ामात तो बहुत किये हैं, सोशियल गाइड बनाये हैं। उनको आप यह काम दीजिये कि वह घूमें और लोगों को समझावें। आप चाहे प्लेकार्ड्स से करें चाहे और और तरीकों से करें। अगर आप सारे हिन्दुस्तान में इस का रिफार्म करें तो इस से मैं समझता हूँ कि कल्चरल स्टैंडर्ड बढ़ेगा। जो आपके सोशियल गाइड हैं वह थर्ड क्लास के डिब्बों में एक मूवमेंट चलायें कि पहले उतरो फिर चढ़ो। इस तरह से यह काम हो तो मेरा ख्याल है कि एक दो साल के अन्दर तमाम हिन्दुस्तान में आप रिफार्म ले आवेंगे। इसके लिये मेरा यह सुझाव है।

तीसरी बात गाड़ियों के वक्त पर पहुंचने की है। मुझे बड़ी खुशी है कि आज यह तादाद ७७ परसेंट से ७८ परसेंट बढ़ गयी है। लेकिन मैं जो फिगर्स देख रहा था तो इस के अन्दर ८४ परसेंट तक की भी यह तादाद गयी हुई है। तो इस बात पर तसल्ली न कीजिये कि ७८ परसेंट हो गयी तो बड़ी बात है। हमें कोशिश करनी चाहिये कि ८४ परसेंट थी तो ८५ परसेंट लावें, ९९ परसेंट लावें। तो आप इस पर तसल्ली न कर लें यद्यपि मैं इस के लिये रेलवे मिनिस्टर साहब को बधाई देता हूँ।

इसके बाद थर्ड क्लास के बारे में बहुत कहा गया। अक्सर वह आदमी जो लम्बा सफर करते हैं जानते हैं कि कितनी मुसीबतें थर्ड क्लास के मुसाफिरों को होती हैं। मैं अर्ज करूंगा कि अगर थोड़ा देकर के, आठ आने या रुपया दे कर थर्ड क्लास के मुसाफिरों के लिये सोने का इन्तजाम हो सके तो इससे बड़ी सुविधा होगी। मैं भी थर्ड क्लास में सफर करता हूँ और वहां की दिक्कतें जानता हूँ। एक बड़ी दिक्कत मैं यह महसूस करता हूँ कि ज्यों ही स्टेशन पर आप जायं और दूध चाहें तो कोई आदमी तैयार नहीं होता कि आपको दूध दे। मांगें तो कहेगा कि दूध नहीं मिलता, चाय मिलती है और दूध चाहिये भी तो चाय के लिये ही मिल सकता है। अगर दही मांगें तो भोजन के लिये नहीं मिलेगा, चार आने का अलग से मांगो तो एक आने का मिलेगा। कोई आदमी दही का वजन कर के देने को तैयार नहीं होता। तो हैलथ के बारे में यहां गन्दी खुराक मिलती है। यह बात मैं खास कर के अपनी लाइन के स्टेशनों के बारे में कहता हूँ। मैं अपनी रेलवे, नार्दर्न रेलवे के बारे में जानता हूँ कि भटिंडा स्टेशन पर आपके लिये नामुमकिन है कि अच्छी चीजें आप को मिल सकें और ठीक मिल सकें।

अब मैं चन्द एक बातें और अर्ज करना चाहता हूँ। एक बात है ऐक्सप्रेस के मुताल्लिक अभी कहा गया है कि जनता ऐक्सप्रेस बढ़ा दी जायं। लेकिन जहां तक जनता ऐक्सप्रेस का ताल्लुक है मैं नार्दर्न रेलवे के बारे में यह कहना चाहता हूँ कि दिल्ली से जनता ऐक्सप्रेस अमृतसर तक चलती है। इस वक्त जो फ्लाइंग मेल है वह तो ८ घंटे लेती है और फ्रंटियर मेल १० घंटे लेती है। लेकिन जनता ऐक्सप्रेस १३ घंटे लेती है। जनता ऐक्सप्रेस इस वास्ते चलाई गई थी कि इससे गरीब आदमी फ़ायदा उठा सकें, तेज़ चलने वाली गाड़ियों का अगर रात को बैठ कर दिल्ली से आप दूसरे दिन पौने बारह बजे पहुंचते हैं जबकि मेल सुबह आठ बजे पहुंचता है तो इतना होना तो जनता ऐक्सप्रेस के लिये शान के लायक नहीं है। इस वास्ते मुनासिब होगा कि जनता ऐक्सप्रेस की गिनती बढ़ायें, लेकिन उनकी स्पीड को भी तेज करिये।

इसके अलावा मैं हिसार के इलाके के मुताल्लिक भी अर्ज करना चाहता हूँ भिवानी रभेहतक लाइन की डिमांड के मुताल्लिक मैंने मिनिस्टर साहब से पहले अर्ज किया। लेकिन आज मालूम होता है कि वह न इस साल होने वाली है न अगले साल, न जाने कब भिवानी का नम्बर आवेगा। भिवानी में बहुत तिजारतें होती हैं और लोग वहां तमाम कलकत्ते से दिल्ली होकर जाते हैं। वहां आठ घंटे उस सफर में लगते हैं। जो दिल्ली में आते हैं वह भिवानी में आठ घंटे में पहुंचते हैं। मैं समझता हूँ कि यह डिमाण्ड लड़ाई से पहले भी चली आ रही है। उस डिमाण्ड को मैं फिर आपकी खिदमत में रखता हूँ। वह एक छोटा सा लिंक है और इस छोटे से लिंक को जो ३६ मील का है आप एक कर दें तो वहां की तिजारत की बहुत तरक्की हो सकेगी।

[लाला अचिन्त राम]

इसके अलावा थर्ड क्लास की अमैनिटीज के मुताल्लिक मैं कुछ कहना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि यहां से कुछ भाई हमारी लाइन में भी ट्रैवल करें। और अमैनिटीज को तो छोड़िये, हमारे इधर जो डिब्बे होते हैं उनमें सरदियों में बैठना पड़े तो मालूम हो। उनमें खिड़कियां भी नहीं होतीं। हवा सरदी में बड़ी तेजी से डिब्बे में आती है। फिर डिब्बों में असबाब रखने को जगह भी नहीं है इस हालत को देखें तो आपको मालूम होगा कि थर्ड क्लास की क्या हालत है। इसलिये मैं कहूंगा कि दिल्ली से सिरसे तक जो गाड़ियां जाती हैं उनकी मरम्मत हो और वे अच्छी हालत में हों। फर्स्ट क्लास जैसी हालत न हो, लेकिन कम से कम ऐसी हालत तो हो कि वह वहां अपना असबाब रख सकें, सरदियों में हवा से तो बच सकें।

फिर एक बात और है। शायद रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को पता होगा कि दिल्ली से पहले एक हरियाना मेल जाती थी। वह अब नहीं जाती है। उसकी वजह से अब उस सफर में आठ दस घंटे लगते हैं। मैं सुझाव दूंगा कि हरियाना मेल जो चलती थी उस हरियाना मेल को फिर चला दें।

मैं आखिर में हिन्दी के मुताल्लिक भी अर्ज करना चाहता हूँ। हिन्दी से आपको प्रेम है और अभी आपने जो हिन्दी के अन्दर तकरीर की तो मैं समझता हूँ कि बहुत से साहबों ने उस को पसन्द किया। मैं समझता हूँ कि जहां इतना लिटरेचर हमें सप्लाई किया जाता है, हर साल, तो क्या ही अच्छी बात हो कि अंग्रेजी में जो चीज दी जाती है वह साथ साथ हिन्दी में भी आप दे दें, ताकि जो हिन्दी में पढ़ना चाहें वह भी पढ़ सकें।

अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ और वह यह कि मैं श्री गोपालस्वामी

आयंगर को ट्रिब्यूट पेश किये बगैर नहीं रह सकता। जिस तरह से उन्होंने नई बात चलाई कि हर एक बात का जवाब वह दिया करते थे, जो जो बात मैम्बर्स यहां कहते थे उसका जवाब बाद में भेजा करते थे। उनको अपनी सेवाओं का ख्याल था और वह जानते कि मेरी सेवायें इतनी हैं कि उन्होंने किराया बढ़ा दिया तो भी वह डरते नहीं थे। उनका और सन्थानम् साहब का एक तरीका था कि जितने मैम्बर साहबान यहां पर तकरीरें करते थे उन तमाम तकरीरों के ऊपर गवर्नमेंट क्या एक्शन लेती थी उसकी इत्तिला वह हर मैम्बर को देते थे। मैं कहूंगा कि आज भी मंत्री साहब इस चीज को जारी कर लें।

सभापति महोदय : माननीय मंत्री अपने समाप्ति भाषण में वह पहले ही बता चुके हैं।

लाला अचिन्त राम : तो मैं चाहता हूँ कि हर मैम्बर साहब को जवाब दे दें तो ज्यादा अच्छा हो इतनी ही बात मुझे कहनी थी।

श्री फ्रैंक एन्थनी (नामनिर्देशित—आंग्ल-भारतीय) : मैं मानता हूँ कि माननीय मंत्री की कार्यप्रणाली मानवता की भावना से ओत-प्रोत है, और उनकी मधुर तर्क-शृंखला ने मुझे निरस्त्र कर दिया है, पर मेरे भावावेश का कारण यह था कि अपने हाल के दौरे में मैंने रेल-कर्मचारियों को बड़ी बुरी दशा में पाया और दूसरे मैं नौकरशाही की अनम्यता का सदा से विरोधी रहा हूँ। प्रथम और चतुर्थ श्रेणी के पाटों में द्वितीय तथा तृतीय श्रेणी वाले सदा से पिसते रहे हैं, पर खेद है माननीय मंत्री ने रेल की द्वितीय श्रेणी को तो समाप्त कर दिया, पर इन बीच वाले कर्मचारियों के लिये कुछ न किया। इनको वही काम करने पर भी कम वेतन मिलते हैं और कहीं गिरी हुई दशा में निर्वाह करना पड़ता है। थोड़े सहानुभूतिपूर्ण उपायों द्वारा इन अयोग्यताओं

को दूर किया जा सकता है। मेरा सुझाव है कि विभागीय प्रधान को चुनाव-बोर्डों का प्रधान न बनाया जाए, क्योंकि वह भी मनुष्य है और बोर्ड के अन्य सदस्यों पर प्रभाव डालते हुए वह चुनाव में अपनी रुचि-अरुचि को काम में लाता है। दूसरे सामान्य ज्ञान-विषय के प्राप्तांकों की पूरी जांच की जाए। यदि कोई स्टेशन मास्टर आसमान के नीले होने का कारण नहीं बता सकता या दिन-दिन बदलने वाले प्रधान मन्त्रियों के नाम नहीं गिना सकता, तो इसका अर्थ यह तो नहीं कि वह सफल स्टेशन मास्टर नहीं हो सकता। दूसरे बोर्ड के परिणाम यथाशीघ्र अधिकाधिक एक हफ्ते बाद घोषित किये जायें, जिससे लोग शीघ्र अपील कर सकें। फिर इन चुनाव-बोर्डों के कार्य संचालन सम्बन्धी दो उदाहरण लें। दक्षिण में अनेकों कनिष्ठ व्यक्ति ज्येष्ठ नियंत्रकों का अतिक्रमण कर गए हैं। फिर दक्षिण रेलवे के खंडीय ज्येष्ठ लेखापालों के ४५ से कम आयु वाले लोगों के लिये एक बड़ी कड़ी परीक्षा रख दी गई है, यद्यपि ४५ से अधिक आयु वालों और मैसूर रेलवे वालों को इससे मुक्त रखा गया है।

मुअत्तिली के विषय में अच्छा हो कि यह नियम बना दिया जाए कि कोई भी चार मास से अधिक मुअत्तिल न रहेगा। अभी लखनऊ में एक व्यक्ति को आरोप-पत्र भी आठ मास मुअत्तिल रहने के बाद दिया गया। पुलिस को सौंपे गए मामलों में भी सम्बन्धित व्यक्ति को तुरन्त आधा वेतन देने लगने का अर्थ है, उसे अपनी सुरक्षा के लिये व्यय करने से वंचित रखना, जो नहीं होना चाहिये।

मकानों की कमी की दृष्टि में तबादिले भी कम होने चाहियें, और तबादिले से पहले क्वार्टरों का प्रबन्ध होना चाहिये। बिलासपुर में अभी बहुत से तबादिले हुए और पारिवारिक कारणों से तबादिले से बचने की प्रार्थना करने वालों को पदोन्नयन की सूची से निकाल दिया

गया। साथ ही कभी-कभी तबादिला दंड स्वरूप भी किया जाता है, जो नहीं होना चाहिये।

स्थानापन्नता वाले स्थानों पर कई वर्षों तक रहने वाले व्यक्तियों को भी छुट्टी या वेतनोन्नति के विषय में बहुत हानियां उठानी पड़ती हैं; आशा है ये प्रबन्ध भी दीर्घकाल तक के लिये नहीं किये जाया करेंगे। फिर ज्येष्ठता समितियों के कार्य में भी जल्दी करवाई जानी चाहिये। स्थानापन्नता भत्तों के विषय में प्रति डिवीजन में पृथक् रीति चल रही है। कहीं एक दिन में भत्ता मिलता है, और कहीं २१ दिन काम करने पर आधा भत्ता मिलता है और कहीं-कहीं वह भी प्रधान द्वारा सिफारिश न करने पर नहीं मिलता। आशा है, इस पर भी विचार किया जाएगा।

अतिरिक्त घंटे काम करने से सम्बन्धित भुगतानों के विषय में श्री गोपालस्वामी आयंगर से अभ्यावेदन करने पर उन्होंने इस पर विचार किया था; पर उसे केवल झांसी डिवीजन में ही लागू किया गया। आशा है इन असमानताओं की ओर ध्यान दिया जाएगा। अतिरिक्त काम के घंटे हस्ताक्षर कर काम शुरू करने और हस्ताक्षर कर काम समाप्त करने तक गिने जाने चाहियें।

रविवार और घोषित छुट्टियों के लिये गाड़ी पर चलने वाले कर्मचारियों को दुगुना भत्ता प्रदान किया जाए। और स्थान पर काम करने वाले कर्मचारियों की, जो साल-साल तक काम करते हैं और एक भी छुट्टी नहीं पाते, विशेषाधिकार छुट्टी बढ़ा दी जाए और कभी-कभी किसी ज्येष्ठ ड्राइवर आदि को लगा कर लोको फोरमैन आदि को छुट्टी दिला दी जाए।

अनुशासन एक बात है, अनावश्यक कठोर दंड देना दूसरी। इंजन की गड़बड़ी पर ड्राइवर को बिना बात क्यों दंड दिया जाए। रेलवे

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

संहिता सदाचरण रीति का निर्देश करती है, पर प्रचलित असदाचरण रीति उसके विपरीत ही नहीं है, बल्कि नैतिक पतन की ओर ले जाती है ।

एम० एंड एस० एम० रेलवे में कई वर्ष पहले कुछ लोको-कर्मचारी कुछ शिक्षा सम्बन्धी योग्यता के आधार पर रखे गये थे, पर अब पूर्वानुक्रम से कुछ नई योग्यताएं रख कर उनकी पदोन्नति का मार्ग बन्द कर दिया गया है, जो ठीक नहीं है । ड्राइवरों को चश्मा पहने काम तो करने दिया जाता है, पर उनकी आंख की परीक्षा बिना चश्मे के होती है । यात्रियों की सुरक्षा का पूरा ध्यान रखा जाए, पर या तो उनको चश्मा पहने काम करने दिया जाए, या उनको दूसरी नौकरी दी जाए या उनको कम से कम पूरे लाभों सहित सेवा से निवृत्त होने दिया जाए ।

केन्द्रीय वेतन आयोग ने 'सहायक वर्गीय नियंत्रकों' को ३०) की तो शुरू में हानि पहुंचाई है और फिर उनकी उन्नति का मार्ग भी रुद्ध कर दिया गया है । दूसरे सहायक स्टेशन मास्टरों जैसे अधीक्षक कर्मचारियों को अपने अधीन काम करने वाले कुछ व्यक्तियों से भी कम वेतन मिलता है, जो अनुचित है फिर ईस्ट इंडिया रेलवे के पुराने और स्थायी गार्डों का बहुत से नए और बाद में स्थायी बने गार्ड अतिक्रमण कर गए हैं । डा० लंका सुन्दरम् द्वारा उठाई गई क्लर्कों की समस्याओं के बारे में मैं सुझाऊंगा कि उनको नैतिक कार्य करने वाले और अनैतिक कार्य करने वाले दो वर्गों में बांट दिया जाए और पहले वर्ग के लिए वेतन बढ़ाना आवश्यक नहीं, पर दूसरे वर्ग पर विशेष ध्यान दिया जाए ।

आशा है मंत्री जी इन शिकायतों पर ध्यान देंगे । मेरा लक्ष्य कटु-आलोचना न करके प्रशासन में उनकी सहायता करना ही है ।

श्री तिम्मय्या (कोलार—रक्षित—अनुसूचित जातियां): मलनाद जैसे पिछड़े क्षेत्र के लाभ के लिये हसन-मंगलौर के बीच खुलने वाली लाइन का स्वागत करते हुए मैं कदूर और चिकमागलूर के बीच एक नई लाइन और खोलने का अनुरोध करता हूं, जिसे १९२६ में ही मैसूर सरकार ने मंजूर कर लिया था और जिसकी पूर्वाशा में कर भी एकत्र किया गया था । शायद एकीकरण न होता तो अब तक यह लाइन खुल भी चुकी होती । फिर मैसूर राज्य में एक अद्भुत प्रपात जोग-प्रपात है, जो तेलंगुप्पा से १२ मील ही दूर है, यदि इस दूरी को भी रेल से जोड़ दिया जाए, तो इस क्षेत्र के विस्तृत प्राकृतिक संसाधनों का उपयोग हो सकेगा और यातायात की सुविधा हो जाएगी ।

दूसरी महत्वपूर्ण बात मुझे रेल विभाग में अनुसूचित जाति के व्यक्तियों के प्रतिनिधित्व के विषय में कहनी है । माननीय मंत्री ने चतुर्थ श्रेणी में तो उनको पर्याप्त प्रतिनिधित्व दे दिया है, पर शेष श्रेणियों में उनकी संख्या नगण्य है । ३१ मार्च, १९५२ को प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारियों की संख्या २३७२ थी, जिनमें अनुसूचित जाति वालों की संख्या ३ ही है, जो संरक्षण के अनुसार २९६ होनी चाहिये थी । १ जनवरी, १९५१ को तृतीय श्रेणी के २,४७,५२८ पदाधिकारियों में ११,३९९ ही अनुसूचित जाति के थे, जब कि संरक्षण के अनुसार उनकी संख्या ३०,९४४ होनी चाहिये थी । १९४९, १९५०, १९५१ में नियुक्त किये गये १८७ प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारियों में से अनुसूचित जाति से एक भी न लिया गया और ३२३९९ तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों में कुल १०७५ ही अनुसूचित जाति से लिए गए । हम अधिक नहीं चाहते, पर हमें अपना प्राप्य तो मिलना ही चाहिये ।

फिर कुछ कार्यालयों में अनुसूचित जाति वालों के प्रति भेदभाव दिखाया जाता है। अनुसूचित जाति के मजदूरों को सार्वजनिक कुएं से पानी नहीं लेने दिया जाता। सरकारी क्वार्टर देने में भी उनके प्रति भेदभाव दिखाया जाता है।

प्रथम श्रेणी से द्वितीय श्रेणी में पदावनति होने पर कोई उनकी बात नहीं कहता और न उनके अभ्यावेदनों को ही कोई सुनता है।

बड़े जंक्शनों पर अनेक प्लेटफार्म होने के कारण अपढ़ यात्री यह नहीं जान पाते कि उनकी गाड़ी किस प्लेटफार्म से जा रही है। आशा है, सभी जंक्शनों पर ध्वनि-विस्तारक लगा कर ऐसे लोगों की सहायता के लिये ऐसी सूचनायें बता दी जाया करेंगी।

हमारे रेल किराये बहुत अधिक हैं। यदि वे कम कर दिये जायें, तो भी कोई विशेष हानि न होगी क्योंकि अधिकाधिक लोग यात्रा करने लगेंगे। मेरा यह भी सुझाव है कि अग्रिम टिकट लेने की रीति भी सभी दूर वाली स्टेशनों के लिये लागू कर दी जाए।

अन्त में मैं अपने पहले सुझाव को दुहराता हूं कि हसन और बंगलौर के बीच यथाशीघ्र एक बड़ी लाइन बिछाई जाए। इससे मैसूर के उद्योग बढ़ेंगे और पंचवर्षीय योजना के अधीन बनने वाले विविध कारखाने सुचारू रूप से विकसित हो सकेंगे।

श्री हेमराज (कांगड़ा) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। सबसे पहले मैं रेलवे मंत्री जी को इसलिए धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने पिछड़े हुए इलाकों की तरफ ध्यान दिया है। उन्होंने मेरी कांस्टीट्यूएन्सी कांगड़ा के लिये एक लाइन को फिर से बनाने की पालिसी मंजूर कर ली है। यह लाइन पहले उखाड़ ली गई थी। जिस समय यह लाइन

बनी थी उस समय यह ऐसे क्षेत्र में होकर निकाली गयी थी जो शहरों और कस्बों से दूर थी। यह लाइन ऐसी जगहों में से होकर गयी है जो कि जंगलात हैं। पब्लिक की तरफ से कई मर्तबा यह रिप्रेजेंटेशन किये गये कि जो स्टेशन बनाये गये हैं वह उस रकबे में बनाये गये हैं जो जंगलात में हैं और शहरों से दूर हैं। कस्बों और शहरों को बहुत दूर छोड़ दिया गया है। जो स्टेशन बने हैं वह शहरों और कस्बों से चार चार और पांच पांच मील के फासले पर बने हुये हैं। मेरी कांस्टीट्यूएन्सी पहाड़ी है और यह ख्याल करना कि स्टेशनों के पास शहर बन जायेंगे ठीक नहीं होगा। इसलिये मैंने पिछली मर्तबा और इस मर्तबा भी रेलवे मिनिस्टर साहब से रिप्रेजेंटेशन किया था कि इन स्टेशनों को नजदीक बनाया जाय। खास कर हमारे जिले का हैडक्वार्टर जो धर्मशाला है वह रेलवे स्टेशन से १२ मील के फासले पर रह जाता है जब तक डिस्ट्रिक्ट के हैडक्वार्टर को रेलवे से नहीं मिलाया जायगा तब तक जिले की किसी किस्म की तरक्की नहीं हो सकती। इसी प्रकार से पालमपुर के इलाके में चाय के बागात हैं और चाय का ज्यादातर व्यापार पालमपुर और जोगेन्द्र नगर के इलाके में होता है और इस इलाके से सारी की सारी चाय अमृतसर जाती है। इसी तरह से कुल्लू वैली में फल ज्यादा तादाद में होते हैं और पिछली दफा ऐसा हुआ कि कुल्लू वैली ट्रांसपोर्ट कम्पनी जिसमें ७३ परसेंट शेयर रेलवे के थे फेल हो गयी इस वास्ते कुल्लू के सारे के सारे फल सड़ गये और वह बाहर नहीं लाये जा सके और लोगों को बहुत नुकसान हुआ। इसी तरह से कुल्लू वैली में और कांगड़ा के इलाके में आलू भी बहुत होता है, वह भी पिछली मर्तबा सारा का सारा सड़ गया और बाहर नहीं आ सका। इस इलाके में ट्रांसपोर्ट की बहुत ज्यादा जरूरत थी। लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि मैंने

[श्री हेमराज]

६ महीने हुए इसके मुताल्लिक रिप्रेजेंटेशन किया था मगर उसका अभी तक मुझे जवाब नहीं मिला कि कुल्लू वैली ट्रांसपोर्ट कम्पनी को अब बेहतर तरीके से चलाया जा सकेगा या नहीं।

मैं एक बात और अर्ज कर देना चाहता हूँ। जहाँ मेरा यह सजेशन है कि कांगड़ा वैली रेलवे के जो स्टेशन हैं वह ठीक जगहों पर रखे जायँ, वहाँ मेरा एक दूसरा सजेशन यह है कि पालमपुर का जो शहर है वह मेहरंडा स्टेशन से दो तीन मील के फासले पर है। अगर वह दो मील की लाइन बढ़ा दी जाय तो चाय के व्यापारियों को बहुत सहूलियत हो जायगी और सारा इलाका बहुत खुशहाल हो सकता है।

इसी प्रकार से मैंने जब पार्लियामेंट में यह सवाल पूछा था कि कुल्लू वैली के लिये रेलवे कब बनायी जायगी तो जवाब मिला था कि उसका ऐस्टीमेट ६ करोड़ रुपये का है इसलिये गवर्नमेंट उसको नहीं लेना चाहती है। कुल्लू वैली बेहतरीन जगह है। वहाँ नेचुरल रिसोर्सेज बहुत हैं। उनकी तादाद बहुत ज्यादा है। वहाँ काने बहुत ज्यादा तादाद में हैं। लेकिन वहाँ कोई ट्रांसपोर्ट का इन्तजाम न होने की वजह से न तो वहाँ का लोहा यहाँ आ सकता है, न सिक्का बाहर आ सकता है और न दूसरी चीजें बाहर आ सकती हैं जिस वक्त तक वहाँ रेलवे लाइन नहीं बनायी जायगी उस वक्त तक वैली की बेहतरी नहीं हो सकती और न यह चीजें निकाली जा सकती हैं। इस लिये मैं रेलवे मंत्री जी से यह प्रार्थना करूँगा कि वह इस तरफ ध्यान दें और कुल्लू वैली को ज्यादा से ज्यादा विकसित करने की कोशिश करें।

इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि इसी इलाके के पास इस्पितृ का इलाका

है जो कि तिब्बत से मिला हुआ है। आप यह जानते ही हैं कि तिब्बत में आजकल कौन से इनफ़्ल्यूएंसा काम कर रहे हैं। इन इलाकों को आप डेवलप करने का पूरा ध्यान दें। अगर इनमें आप बेहतरीन जरिये पैदा नहीं करेंगे तो यह आगे नहीं बढ़ सकते। इसलिये मेरी आप से प्रार्थना है कि धर्मशाला को और कुल्लू और पालमपुर को कांगड़ा वैली रेलवे से जरूर मिलाना चाहिये। दूसरी प्रार्थना यह है कि कांगड़ा वैली रेलवे को कुल्लू वैली तक एक्सटेंड किया जाय ताकि कुल्लू वैली की तरक्की हो सके।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो कांगड़ा वैली रेलवे के स्टेशन हैं उनमें शैंड नहीं है। यहाँ ज्वालामुखी का और कांगड़ा का दो बहुत बड़े मेले होते हैं। वहाँ नवरात्रि में लाखों की तादाद में यात्री जाते हैं। लेकिन जब वह ज्वालामुखी या कांगड़ा स्टेशन पर पहुँचते हैं तो वहाँ पर उनके आराम करने के लिये कोई जगह नहीं है। इसलिए मेरी एक और प्रार्थना है कि कांगड़ा स्टेशनों पर खुले शैंड बनाये जायँ ताकि जो लाखों की तादाद में वहाँ पर यात्री जाते हैं उनको रिलीफ हो सके। जिस तरह से आपने कुरुक्षेत्र में शैंड बनाया है उसी तरह ज्वालामुखी और कांगड़ा में भी बनाना चाहिये। इससे यात्रियों को बहुत सहूलियत होगी।

६ म० प०

एक और बात है जिसकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। अंग्रेजी साम्राज्य के जमाने में हमारा इलाका फौज की भरती के लिये मशहूर था। यह डोगरों का इलाका है। यहाँ से फौजों में भरती होती थी। उस वक्त गवर्नमेंट की यह पालिसी थी कि इन डोगरों को कोई और दूसरा काम न मिले जिससे कि यह फौज में भरती हुआ करें।

वरना इनके लिये और कोई काम नहीं होगा। आज तक इसी तरीके से इनको इस्तेमाल किया जाता रहा है। लेकिन हम चाहते हैं कि जब यह नैशनल हुकूमत बन गयी है तो हर एक स्थान पर, हर एक तहसील में, खासकर के वहां जहां भरती होती है, उस इलाके में भी एक लाइन का निकालना जरूरी है। जो भाखरा नांगल से ज्वालामुखी रोड तक आ सकती है, इसको निकाला जाय। सबसे ज्यादा फ़ौजी भरती पंजाब में होती है वह इस इलाके में होती है। तो उन फ़ौजों के लिये भी सहूलियत पहुंचाने का काम होना चाहिये। मैं समझता हूं कि आप इस बात को भी ध्यान में रखेंगे कि यह जो लाइन है वह ज्वालामुखी रोड स्टेशन तक आ सकती है और इससे बहुत बड़ा इलाका जो पिछड़ा हुआ है और जो पहाड़ी है, वह सारा का सारा इलाका सर्व हो जाता है और उसमें बहुत सारी तरक्की हो सकती है। इस लिहाज से मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इस बात की तरफ भी आप ध्यान रखें।

एक और बात जो कि मैं आपके नोटिस में लाना चाहता हूं वह यह है कि हिमाचल प्रदेश, पंजाब, पंप्सू और राजस्थान, यह जितने भी पिछड़े हुए राज्य हैं, उनके मुताल्लिक जो भी आपका भरती के लिये सिलैक्शन बोर्ड है वह गालिबन कलकत्ते में ही बैठ कर सारी की सारी ऐप्लिकेशन्स इनवाइट करता है और वहां पर ही कैंडिडेट्स को बुलाया जाता है। यह जो राज्य हैं, उनके जो ग्रैजुएट्स हैं, जो नौजवान हैं, उनके लिये इतने पैसे खर्च करके कलकत्ते जाना और वहां इन्टरव्यू करना बहुत मुश्किल है; इसलिये उनके लिये लाजिम होना चाहिये कि जिस वक्त सिलैक्शन करें तो स्टेट्स में सिलैक्शन वाले जा कर नौजवानों को बुलावें ताकि इन नौजवानों को इतना खर्चा न करना पड़े और कलकत्ते तक न जाना पड़े।

मैं इतना ही कह कर आपसे प्रार्थना करूंगा कि मेरी इन बातों की तरफ और इन पिछड़े हुए इलाकों की तरफ आप ध्यान रखिये। अंग्रेजी साम्राज्यशाही का तो यह ख्याल हमेशा रहता था कि यह पिछड़े हुए रहें और आगे न बढ़ सकें लेकिन अब यह नहीं होना चाहिये। इतना ही कह कर मैं आप को धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री आर० एन० सिंह (ज़िला गाजीपुर—पूर्व व जिला बलिया—दक्षिण-पश्चिम): सभा-पति जी, माननीय मंत्री जी का ध्यान मैं बनारस से छपरा जाने वाली एन० ई० आर० रेलवे की तरफ दिलाना चाहता हूं। एन० ई० आर० रेलवे एक महत्वपूर्ण रेल है जो बनारस से छपरा तक जाती है। उस पर मुझे खास कर के चार स्टेशनों के सम्बन्ध में कहना है, स्टेशन सहसपुर भीतरी चिटबड़ा गांव, यूसुफपुर और सुरेमनपुर। ये स्टेशन देखने में भी बड़े अच्छे हैं, और इनका स्थान भी बहुत महत्वपूर्ण है। ये स्टेशन ऐसी जगह पर हैं जहां पर ४०० या ५०० यात्री रोज आते हैं और अपने कामों के लिये जिलों में और और जगह जाते हैं। यहां के लिये मुझे इतना मालूम है कि ऐवरेज टिकटों की बिक्री ३०० के करीब प्रतिदिन पड़ती है। अतः इसके सम्बन्ध में मुझे आप से यह निवेदन करना है कि आप यहां पर उन स्टेशनों पर शौड बनाने के लिये प्रबन्ध कर दें, क्योंकि वहां पर वर्षा के दिनों में, धूप के दिनों में, उन यात्रियों को थोड़ी देर के लिये भी आराम करने के लिये कोई स्थान नहीं है चिटबड़ागांव के सम्बन्ध में मैंने एक प्रश्न पूछा था जिसके उत्तर में मुझे यह प्राप्त हुआ है कि १९५४ और १९५५ में वहां पर शौड बनाने के लिये विचार किया जायगा। मैं इस सम्बन्ध में इतना ही आपसे अर्ज करूंगा कि आप वहां की हालत को देख कर के इस को अगर हो सके तो अपने सप्लीमेंटरी बजट में जरूर स्थान दें।

[श्री आर० एन० सिंह]

इसके बाद मुझे आप से रेलवे कर्मचारियों के क्वार्टरों के सम्बन्ध में कहना है जो कि अभी करीब करीब साल भर हुआ बने हैं। मैं अभी ८ तारीख को जयप्रकाशजी के साथ घूम रहा था। वहां पर रेलवे के कर्मचारियों ने अपने क्वार्टरों को दिखलाने के लिये हमें कहा। मैं भी उनके साथ गया और जाकर देखा तो वहां के पुराने क्वार्टरों की हालत तो बदतर है ही, परन्तु उससे भी बदतर उन नये क्वार्टरों की हालत है जो कि अभी साल भर हुआ बने हैं। शायद साल ही भर हुआ वह बने हैं। उन क्वार्टरों में मैंने एक क्वार्टर ऐसा भी देखा कि जैसे भूकम्प में इमारत हिलती हो वैसे उसकी दिवारें हिल रही थी इस सम्बन्ध में मैं मंत्री जी से यह कहूंगा कि जो क्वार्टर आप बनाते हैं, उस पर यह भी ध्यान रखें कि वह वास्तव में, क्वार्टर या जो भी चीज बनाई जाती है, वह कैसी होती है।

अब थोड़ा सा मुझे चिटबड़ागांव के स्टेशन के सम्बन्ध में भी कह देना है। आज आपने कहा कि अधिकारी अप्रसन्न हैं कि हम लोगों के ऊपर यह भ्रष्टाचार का आक्षेप लगाया जाता है। लेकिन मैं तो यह कहूंगा कि चिटबड़ागांव एक स्टेशन है जहां पर कि स्टेशन मास्टर अपने उच्च अधिकारियों को दो दो या तीन तीन हजार रुपये घूस देकर के आते हैं, क्योंकि चिटबड़ागांव स्थान एक बाजार का स्थान है। वहां से खास कर के आसाम और बंगाल के लिये मसूर जाता है। उस मसूर के लिये वहां पर गाड़ियों की जरूरत पड़ती है। गाड़ियां होते हुए भी उच्च कर्मचारी, क्योंकि वे तो पैसे के भूखे हैं, उसमें विलम्ब करते हैं और वह स्टेशन मास्टर बाजारों में आ कर उन बनियों से कह कह कर के कि इतना रुपया तुम दो तो तुम्हारे लिये बैगन का इन्तजाम हो सकेगा, इस तरह की बातें होती हैं। वह पर एक लीक सी बन गयी है कि १०० रुपया

या ५० रुपया फी बैगन वहां के व्यापारियों को देने पड़ते हैं। इस सम्बन्ध में मैं भी यह इसलिये जानता हूं क्योंकि वहां के व्यापारियों से कुछ मेरा सम्बन्ध है।

इसके बाद मैं थोड़ा सा छोटे कर्मचारियों के सम्बन्ध में भी कह देता हूं कि वह छोटे कर्मचारी क्यों ऐसा करते हैं। उन के लिये तो मेरे पास एक पत्र है जिस पत्र में यह बतलाया गया है कि अभी तक उन छोटे कर्मचारियों को १९४५ की भी तनख्वाह नहीं मिली है। वह स्टेशन फेफना है। वहां के स्टेशन मास्टर के अलाउन्स के २५० रुपये हैं जो अभी तक नहीं मिले हैं। इस तरह से कई एक लिस्ट मेरे पास हैं। अतः इसके ऊपर भी आपको ध्यान देना अति आवश्यक है जिससे कि यह भ्रष्टाचार उठ सके।

इसके बाद मैं अभी अभी दो या तीन दिन की घटना कहता हूं कि गाड़ियां जिन को जरूरत होती है उन को तो मिलती नहीं, परन्तु व्यक्तिगत रूप से वह गाड़ियां दी जाती हैं। वह व्यक्ति अपने को एक पोलिटिकल सफरर या किसी और तरह से आ कर बताता है और आपके यहां अप्रोच करता है और उस पर सील मुहर भी लग जाती है कि हां यह पोलिटिकल सफरर है और इस को गाड़ियां मिलनी चाहियें।

मैं जानता हूं कि अभी एक सज्जन को गाड़ी देने का वायदा किया गया है और यह भी मैं जानता हूं कि उन्हें स्वयं गाड़ी लादना नहीं है, वह गाड़ी ले जायेंगे और लें जाकर जिसको गाड़ी की जरूरत होगी उसको पैसा लेकर बेच देंगे और इस तरह से पैसा कमायेंगे, अतः मैं आपके सामने यह सब चीजें रखता हूं और आप इन पर ध्यान देने की कृपा करें।

दूसरी बात यह है कि यहां पर सवेरे चिटबड़ागांव से औडिहार जो गाड़ी चलाई

गयी है वह अौडिहार पहुंच कर बहुत देर तक रुक जाती है और बनारस करीब करीब दो डेढ़ बजे पहुंचती है, उसके बाद फिर दूसरी गाड़ी जो सीधे बनारस से आती है, छपरा उसके थोड़े आगे पीछे पहुंचती है। इसके सम्बन्ध में मैं आपसे यह निवेदन करूंगा कि पहली गाड़ी जो आती है उसकी स्पीड को बढ़ाने की कृपा करें जिससे वह गाड़ी दस बजे या ग्यारह बजे तक बनारस पहुंच जाय ताकि जनता को और वहां के लोगों को सुविधा हो सके बस, अब मुझे और अधिक नहीं कहना है।

श्री शुनशुवाला (भागलपुर मध्य) : सभापति जी मुझे कुछ विशेष कहना नहीं है, परन्तु जिस चुनाव क्षेत्र से मैं आता हूं, वहां की कुछ विशेष बातों की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं।

मंदार-भागलपुर रेलवे के बारे में मंत्री महोदय का बड़ा आभारी हूं कि उन्होंने ने इस बार उसके लिये रुपया रख दिया है और यह आश्वासन दिया है कि यह बन जायगी, मैंने उसके बारे में कटमोशन भी दिया था, परन्तु चूंकि उन्होंने इसका आश्वासन दे दिया है, इसलिये उसकी आवश्यकता नहीं रहती। हमारी बहन श्रीमती सुष्मा सेन जो उस क्षेत्र से आती हैं उनके पास इस आशय का पत्र आया है कि आलमोस्ट इट विल बी कम्पलीटेड। मैं इस प्रश्न को करीब चार साल से यहां पर उठाता आ रहा हूं और बराबर सरकार की तरफ से यह कह दिया जाता है कि यह जल्दी हो जायगा, तो मेरी मिनिस्टर साहब से इस सम्बन्ध में प्रार्थना है कि वे कृपा करके इस चीज को सन् १९५३-५४ में अवश्य कर देंगे। आलमोस्ट कम्पलीटेड न रखा जाय। दूसरी चीज जिसकी ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं वह यह है कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर थाना भीलपुर बड़ा भारी स्टेशन है जिससे हो कर

भागलपुर से उत्तर में सब जगह जाना पड़ता है, उस स्टेशन पर अक्सर ट्रेन ठीक समय पर नहीं आती, यह टाइमिंग्स आदि की छोटी छोटी बातें कहते मुझे संकोच मालूम होता है, लेकिन चीज यह है कि इस सम्बन्ध में वहां के अधिकारियों को कहते कहते हम लोग थक गये और कोई फल नहीं निकला तब लाचार होकर आपके सामने इन बातों के लिये आना पड़ता है। भागलपुर से चल कर उत्तर जाने के लिये हम लोगों को यह तैयारी कर लेनी पड़ती है कि शायद कनेक्टिंग ट्रेन न मिले, तो १२ घंटे वहीं पर उनको पड़े रहना पड़ता है और वह इसके लिये तैयार होकर आते हैं और हमेशा इस अनिश्चितता के साथ वहां पर जाना पड़ता है ट्रेन टाइमिंग ठीक न होने के कारण वहां पर सैकड़ों मुसाफिर प्लेटफार्म पर १२ घंटे तक पड़े रह जाते हैं मैं चाहता हूं कि उस स्टेशन पर ब्रान्च लाइन्स से जो गाड़ियां आती हैं अगर वह किसी दिन चार पांच मिनट निश्चित समय से लेट पहुंचती हैं, तो वह उस मेन गाड़ी को छोड़ दें अगर उसमें विशेष असुविधा न हो उसका मेल ले लें, दस पांच मिनट की तो बात रहती है।

तीसरी बात जो बिहार बख्तियारपुर रेलवे है वह प्राइवेट ओन्ड है, गवर्नमेंट को उसकी एक्वायर कर लेना चाहिये, अभी तक उस रेलवे को गवर्नमेंट ने क्यों नहीं लिया है, यह मेरी समझ में नहीं आता है। इसी तरह सहस रामआरा वाली लाइन को बड़ी लाइन बना देनी चाहिए। चौथी बात यह है कि आलमनगर और किशनगंज के जो दो थाने हैं, उनको रेलवे से मिला दिया जाय, यह बहुत ही आवश्यक है। उस तरफ जट आदि का बहुत भारी व्यापार होता है इस बार जूट के दाम गिर जाने के कारण वह बेचारे बहुत मार खा चुके हैं दूसरे वहां से ट्रान्सपोर्ट की सहूलियत बिल्कुल उपलब्ध नहीं है, मैं इस ओर मिनिस्टर साहब का विशेष ध्यान दिलाना

[श्री झुनझुनवाला]

चाहता हूँ और आलमनगर और किशनगंज के जो थाने हैं और जिनका इतना व्यापारिक महत्व है, उनको रेल से अवश्य मिला दिया जाय, मुझे पूर्ण आशा है और विश्वास है कि वे इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

अन्त में मैं थर्ड क्लास के बारे में जिसके ऊपर और बहुत से लोग कह चुके हैं, मैं भी चन्द दो एक शब्द कहना चाहूंगा, आज भी थर्ड क्लास में काफी भीड़ होती है और यह भी मानी हुई बात है कि थर्ड क्लास की आमदनी से हमारी रेलवे चल रही है। एक बार जब मैंने यह प्रश्न उठाया था, तब सन्थानम साहब जो रेलवे मिनिस्टर थे, उन्होंने कहा था कि थर्ड क्लास में जो यह ओवर क्राउडिंग होती है, उसी की वजह से और उसी के नफे से हम लोग रेलवे रन कर सकते हैं, और अगर जितने आदमी वहां बैठना चाहिए, उतने ही आदमी अगर वहां बैठें तो हम पैसा पर्याप्त न मिलने के कारण अपनी रेलवे को नहीं चला सकते हैं। मिनिस्टर साहब से यह बात सुनकर मुझे बहुत दुख हुआ और मैं चाहता हूँ कि हमारे वर्तमान मिनिस्टर साहब कृपा करके उन बेचारे गरीब मुसाफिरों की दशा को सुधारने का प्रयत्न करें, क्योंकि वह लोग हमारी रेलवे की आमदनी का मुख्य साधन है, इसलिये यह ठीक नहीं है कि उनको ट्रेवलिंग में सुविधा न पहुंचायी जाय और उनकी ट्रेवल कंडीशनस् बेटर न की जाय कम से कम यह तो प्रबन्ध होना ही चाहिये जो दूर जाने वाले मुसाफिर हैं उनकी बैठने की जगह मिल सके। आशा है मिनिस्टर साहब इस प्रश्न को पहला महत्व देंगे।

श्री पी० सी० बोस (मानभूम उत्तर) : माननीय मंत्री के विरुद्ध की गई बहुत सी आलोचनाएं वस्तुतः रेलवे बोर्ड के विरुद्ध की गई आलोचनाएं हैं। पर यदि हम दो वर्ष पहले की

स्थिति से तुलना करें, तो हम देखेंगे कि आज स्थिति बहुत सुधर गई है। गाड़ियों के समय और कर्मचारियों की कार्यक्षमता में सुधार हुआ है, नई लाइनें खुली हैं और अनेकों सुविधाएं बढ़ाई गई हैं।

पहले रेलवे कोयला खानों से सीधे-सीधे कोयला खरीदा करती थीं, पर अब कुछ वर्ग बना कर प्रत्येक वर्ग के लिये एक व्यक्ति को उत्तरदायी बना दिया गया है। सिंदरी फैक्टरी ने भी ऐसा ही प्रबन्ध किया था और कुछ दिन पहले मुझे पता चला था कि वह बीच का व्यक्ति दिवालिया हो गया है और कोयले के दाम दुबारा चुकाने पड़ेंगे। अतः बीच में किसी व्यक्ति को रखने में यह खतरा बना रहेगा। इस विषय का वैध परीक्षण किया जाना चाहिये।

यह ठीक है कि कोयला खानों में नित्य डिब्बे पहुंचने की स्थिति में अब सुधार हो गया है, पर कभी-कभी वे नियमित रूप में नहीं आते हैं। और मजदूरों को उस दिन काम नहीं मिलता। कोयला मालिक तो अपना काम चला लेंगे, पर मजदूरों को नियमित काम मिलता रहे, इसके लिये कुछ डिब्बे कम भले पहुंचे, पर उनको नित्य नियमित रूप से पहुंचना चाहिए।

श्रम-समस्याओं के विषय में माननीय मंत्री ने जो बात कही है, वैसी आदर्श बात मैंने किसी मालिक या नेता के मुख से नहीं सुनी थी। उन्होंने श्रम से अनुरोध किया है कि वह शान्ति से काम करें और इस संदेह को भी पास न फटकने दें कि उनकी समस्याओं के समुचित समाधान के प्रति मैं जागरूक न रहूंगा। आशा है, रेलवे बोर्ड और प्रशासन तथा महाप्रबन्धक इस वक्तव्य से प्रेरणा ग्रहण करेंगे।

श्री पी० सच्चा राव : रेल किराए किसी निश्चित आधार पर ही लिए जाने चाहिये।

पैसेंजर गाड़ियों में किराये इसलिये कम लिए जाते हैं कि वे धीमी चलती हैं और डाक या एक्सप्रेस गाड़ियों में इसलिये अधिक लिये जाते हैं, कि वे तेज चलती हैं। अब इसी आधार पर छोटी लाइनों के किराए कम होने चाहिये और संकरी लाइनों के उन से भी कम। वे धीमी ही नहीं चलतीं बल्कि उनके निर्माण इंजन-डिब्बों की लागत आदि सभी पर कम व्यय होता है। पारलाकेमेडी लाइट रेलवे ५६ मील की दूरी सात घंटे में पूरी करती है और रायपुर धमतरी रेलवे ४५ मील पांच घंटे में। तभी तो यात्री बस से जाना पसन्द करते हैं और रेलवे को यात्रियों की कमी बनी रहती है। इन किरायों पर फिर स्फीत-प्रति मील किराया (इनफ्लेटेड माइलेज) और लिया जाता है। अधिक लम्बी यात्रा करने वाले यात्रियों को पहले अनुपाततः कम किराया देना पड़ता था, अब वह बात भी नहीं रही।

केवल निजाम राज्य रेलवे छोटी लाइनों पर कम और बड़ी लाइनों पर अधिक किराये लेती है। यही सर्वत्र होना चाहिये।

लम्बी यात्रा करने वाले यात्रियों को किराये की गणना में होने वाली गलती से भी परेशानी होती है, विशेषतः जब उनको गाड़ियां बदलनी पड़ती हैं। उस दशा में बीच की शाखाओं पर डाक या एक्सप्रेस गाड़ियां न होने पर भी उनको उनका किराया देना पड़ता है, जो अनुचित है।

तीसरे तथा इंटर दर्जे में भिखारी भी यात्रियों को बहुत तंग करते हैं और साथ ही नाना प्रकार के सामानों के विक्रेता भी गाड़ी में अपना-अपना राग अलापते चलते हैं। आखिर यात्री को शान्ति मिलनी चाहिये। भिखारी प्लेटफार्म पर खड़े होकर भीख मांगें यहां तक तो ठीक है, पर चलती गाड़ियों में शायद भारत में ही भीख मांगी जाती है

रेलगाड़ी में माल लाने और उतारने का काम रेल कर्मचारी ही करते हैं, फिर भी माल खो जाता या विनष्ट हो जाता है और रेलवे को करोड़ों की क्षतिपूर्ति देनी पड़ती है। विशेष पुलिस ने बड़े अधिकारियों से सम्बन्धित घृष्टाचार के कुछ मामले पकड़े भी, पर बिना महाप्रबन्धक की आज्ञा के गजटेट अधिकारियों के विरुद्ध कुछ नहीं किया जा सकता। मैंने श्री डी० एन० पाल० और पी० पी० सिन्हा राय के कार्य की बहुत प्रशंसा सुनी है और सरकार ने उनको प्रशंसात्मक प्रमाण पत्र भी दिए हैं। पीछे से श्री राय को तो सेवा में लिया गया पर श्री पाल को न लिया गया और नए पद बना कर उन पर अक्षम लोग रख दिये गये। शायद सरकार बड़े अधिकारियों की मदद करना चाहती है और उनकी पोल खोलने वाले श्री पाल जैसे अधिकारियों को दबाना चाहती है।

नई लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में, जिसके विषय में प्रत्येक सदस्य अपने-अपने स्थान या प्रदेश की बात करता है, एक निश्चित सिद्धान्त यह होना चाहिये कि क्या इससे देश का विकास होगा गंगा घाटी में एक नई लाइन बनने से भीड़ वाले क्षेत्र में एक नया संचरण साधन हो जाएगा; पर जंगल में रेल बिछाने और इस प्रकार पहले से ही यातायात की व्यवस्था कर देने से लोग वहां जाकर बस जायेंगे और खेती करने लगेंगे। इस प्रकार देश का विकास होगा। वैसे कोई जंगल में जाकर बसने या खेती करने के लिये तैयार न होगा। १९४६-४७ में उड़ीसा में ७०० मीलों का परिमाण हुआ और १९४७-४८ में विजग से नागपुर तक का। पुराने परिमाणों को ठुकरा कर नए परिमाण क्यों अपनाए जा रहे हैं। विभाजन के बाद आसाम को जोड़ने के लिये नई लाइन बनाना, कराची बन्दरगाह चले जाने पर उस आवश्यकता का पूर्ति के लिये बने कांडला बन्दरगाह को जोड़ने

[श्री पी० सुब्बा राव]

के लिये नई लाइन बिछाना या चंडीगढ़ जसी नई राजधानी के लिये नई लाइन बिछाना ठीक है, पर रेलवे लाइन से १८ मील दूर और बसों से जुड़े हुए एटा के लिये यह उचित नहीं है।

उसी प्रकार कलकत्ता मद्रास लाइन पर सामलपुर और पिथापुरम् की कुल आठ मील की दूरी में काकीनाडा को जोड़ने की योजना है, जिसमें एक अनावश्यक त्रिकोण के कारण यात्रियों को २१ मील का किराया अधिक देना पड़ेगा। काकीनाडा पहले से ही मद्रास से सम्बद्ध है और वहां मद्रास से ऐसे कितने यात्री जाते हैं। डाकगाड़ियों आदि को घुमा कर काकीनाडा ले जाने की क्या आवश्यकता है? शायद यह काकीनाडा निवासी भूतपूर्व खाद्य उपमंत्री श्री थिरूमल के अनुरोध पर किया जा रहा है।

उड़ीसा में पांच जिला केन्द्रों में रेलें नहीं हैं, उनमें से एक तो रेल लाइन से ६८ मील दूर है। अतः एटा वाली लाइन इतनी आवश्यक नहीं है। इस दिशा में कुछ निश्चित सिद्धान्त रखा जाए और उपलब्ध निधि विकास योजनाओं में लगाई जाए।

श्री उदयशंकर दुबे (जिला बस्ती उत्तर):—
सभापति जी, इसके पहले कि मैं रेलवे के प्रबन्ध के बारे में कुछ कहूं मैं यह आवश्यक समझता हूं कि मैं अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में कहूं और वहां के लोगों की कुछ आवश्यकताओं को इस भवन के सामने रख दूं।

मैं उत्तर प्रदेश के उस क्षेत्र से आता हूं जिसका उत्तरी भाग नेपाल राज्य की सरहद से मिला हुआ है। इस हिस्से में कुल ६ रेलवे स्टेशन हैं। मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि इन छहों रेलवे स्टेशनों पर किसी जगह भी तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के ठहरने का कोई स्थान नहीं है। एक जगह भी मुसाफिर-

खाना या कोई शैंड नहीं है। इस क्षेत्र का एक बड़ा स्टेशन जो कि कई कारणों से महत्व का स्टेशन है, व्यापारिक दृष्टि से भी और राजनीतिक दृष्टि से भी, उसका नाम बढ़नी है। यह नेपाल राज्य के कृष्ण नगर कसबे से दस गज के फासले से अलग होता है और यहां से नेपाल राज्य और यू० पी० के आदमियों का आना जाना और व्यापार अधिक तादाद में होता है। यहां मैंने ऊंचे दर्जे के लोगों तक के लिए एक बेटिंग रूम नहीं देखा।

दूसरी दिक्कत यहां के लोगों की यह है कि बढ़नी और उसका के बीच सिर्फ एक ट्रेन दिन में और एक ट्रेन रात में चलती है। लोगों को जिन्हें अधिकतर बस्ती आना पड़ता है वहां उन्हें बारह बारह और चौदह चौदह घंटे लग जाते हैं, इस जगह पहुंचने में। मैं रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि वहां के लोगों के इस महान् कष्ट को जितना जल्द हो सके दूर करें।

दूसरी चीज इस सिलसिले में मुझे रेलवे के शासन के सम्बन्ध में कहनी है। रेलवे मंत्री की स्पीच के बाद, जहां तक रेलवे बोर्ड और रेलवे के शासन के चलाने वाले जिम्मेदार लोगों का सम्बन्ध है, कुछ ज्यादा कहने की गुंजाइश नहीं रह जाती। मैं उसे दो दृष्टि कोणों से देखता हूं। एक दृष्टिकोण तो उसका यह है कि उसको जिस प्रकार जनता देखे, जिस भावना से जनता देखे, उस तरह देखें। जहां तक इस दृष्टिकोण का सम्बन्ध है रेलवे विभाग ने पिछले चार पांच वर्षों के भीतर जिन दिक्कतों का सामना किया है, जिस तरह उन्होंने सुधार किये हैं, जिस तरह वह आगे बढ़ रहा है, यह काफी प्रशंसनीय है। उस दृष्टि से हमें यह कहना पड़ेगा कि रेलवे के ये अधिकारी लोग काफी मेहनत से और

काफ़ी होशियारी से अपने काम कर रहे हैं। जनता का सहयोग भी इन्हें काफ़ी प्राप्त हुआ। इस चीज़ को अगर हम देखें तो क्या जनता ने वास्तविकता के साथ, वास्तविक रूप को देख कर, इन की दिक्कतों को, इन की परेशानियों को अपने सामने नहीं रखा। हिन्दुस्तान की जनता इस मामले में तो बहुत ही प्रशंसनीय है। वह आपकी दिक्कतों का आपके कर्मचारियों की परेशानियों का, उनके लिमिटेशन्स का अच्छी तरह से विचार करती है। उस का जहां तक सम्बन्ध है, आप देखेंगे कि क्या रेल की छतों पर चढ़ कर, आपकी दिक्कतों के वक्त में, जनता ने अपना काम नहीं निकाला? क्या लोगों ने फुटबोर्डों पर चढ़ कर अपना काम नहीं निकाला? जनता के सहयोग का जहां तक सम्बन्ध है उसने आपकी दिक्कतों और परेशानियों के बीच आपका हाथ बटाया। तो जहां तक जनता का सहयोग का ताल्लुक है, वह यह है।

दूसरा दृष्टिकोण इस शासन के सम्बन्ध में यह है कि वह आपकी तरफ़ से होना चाहिये रेलवे अधिकारी स्वयं जनता के साथ अपनी जिम्मेदारी को सोचें। यह रेलवे का एक ऐसा नैशनलाइज्ड एंटरप्राइज है कि जो १०० पर सेंट नैशनलाइज्ड है। इससे जो कमाई होती है, उसके ऊपर अपनी तरफ़ से विचार करने के लिये मैं यह सुझाव देता हूं कि आप इसे इस दृष्टिकोण से देखें कि क्या हिन्दुस्तान की इकानामी जितनी इजाजत देती है उससे ज्यादा तनख्वाहें वह जनता आपको नहीं दे रही ह? क्या इस देश के भीतर आप ही के बराबर आप ही की एफ़ीशियेंसी के साथ यदि ज्यादा नहीं तो आप ही की तरह आप ही के बराबर इयूटिलाइज़ेशन और विभाग नहीं कर रहें, हैं च हे आपके मुक़ाबले में उनकी तनख्वाहें कम मिल रही हैं? जहां तक आपकी दिक्कतों का ताल्लुक है, आपकी परे-

शानियों का ताल्लुक है, वहां तक तो चीज़ें बरदाश्त की जाय, यह ठीक है। पर ज़रा आप सोचें कि कुछ ऐसी भी बातें हैं जिन्हें आप वाक़ई दूर कर सकते हैं और शायद किन्हीं कारणों से आप का ध्यान उनकी ओर नहीं गया। क्या जिनके पैसे से आपका इतना बड़ा विभाग चल रहा है, जिनके पैसे से आप को हिन्दुस्तान की और नौकरियों के बनिस्बत ज्यादा तनख्वाहें मिल रही हैं, क्या आप ने वाक़ई उन को अपने ध्यान में रखा? क्या उस दृष्टिकोण से जिन बातों को आप दूर कर सकते हैं उनको किया? क्या वह वाक़ई आपके अधिकार से, आपकी क़ाबलियत से बाहर हैं। क्या स्टेशनों पर जो खाना मिलता है, स्टेशनों पर जो पेय पदार्थ मिलते हैं, उन की बुराइयों को दूर नहीं कर सकते? क्या आप वहां लोगों को अच्छा खाना नहीं दे सकते क्या उन चीज़ों की आप वहां अच्छी तरह से देखभाल नहीं कर सकते? क्या जो भ्रष्टाचार है, जिससे आप इंकार नहीं कर सकते कि वह है, उसे दूर नहीं कर सकते? मुझे यह सुन कर दुःख हुआ जब से हमारे मन्त्री महोदय ने यह कहा कि इस को दूर करना बड़ा मुश्किल है। माननीय मंत्री जी अगर यह चीज़ मुश्किल है तो आसान बातें तो सभी कर सकते हैं, मुश्किल बातें भी किसी को करनी हैं और वे आपको करनी हैं। माननीय मन्त्री जी ने कहा कि रेलवे बोर्ड के लोग मेरे पास आए, रेलवे के बड़े बड़े उच्च कर्मचारी मेरे पास आए और उन्होंने कहा कि साहब ऐसा ही है तो हमें नौकरी करने की क्या ज़रूरत है। मैं उन के विचारों की, उनकी भावनाओं की क्रूर करता हूं। पर मैं उन से यह पूछना चाहता हूं कि क्या आप इन चीज़ों का हल नहीं निकाल सकते। यदि गौर से देखा जाय तो सब कुछ कर सकते हैं मैं तो यह चीज़ समझता हूं कि जो एडमिनिस्ट्रेशन इस फ़ोरसाइट को नहीं रख सकता, जो एडमिनिस्ट्रेशन इस फ़ोरसाइट से नहीं देख सकता वह नहीं चल सकता। यह जानने

[श्री उदय शंकर दुबे]

हुए भी कि यह चीज़ है, जिसके ठीक से चलने की जिम्मेदारी उन्हीं की है, क्या उस के लिये क्रायदे नहीं बना सकते? क्या जनता की दिक्कतों को आप देख नहीं सकते, वे कैसे ठीक की जा सकती है, क्या इस को आप नहीं देख सकते? तो क्या आप इस चीज़ की इजाज़त देंगे कि आपके जो सक्सेसर्स आवें वे भी इन चीज़ों को वैसे ही देखा करें और उन को इसी तरह से चलने दें?

सभापति जी, मैं इस सिलसिले में बहुत कुछ कहना चाहता था, पर मेरा समय खत्म हो गया है और मैं आपके अनुशासन के बाहर नहीं जाना चाहता। परन्तु इतना तो मैं अवश्य ही कहूंगा कि यह इस साल का बजट जिसे आप पेश कर रहे हैं, इस साल के खत्म होते होते मैं चाहूंगा कि आप कोई न कोई ऐसा रास्ता ज़रूर निकालें जिससे यह चीज़ खत्म हो। इन चीज़ों को आप देखें और देखें कि कम से कम जो आप को पैसा देते हैं उनकी सुविधा पहले ध्यान में रखें। यह जो स्पैक्टैक्युलर चीज़ें हैं इन से साधारण जनता और साधारण व्यापारी वर्ग को कोई राहत नहीं मिल सकती। आप कहते हैं कि हमने फ़र्स्ट क्लास दूर कर दिया, आप कह दें कि हम सैकिंड क्लास दूर कर रहे हैं तो जब तक आप जनता की मांगों को दूर नहीं करते तब तक यह फ़र्स्ट क्लास और सैकिंड क्लास को दूर करने से किसी तरह जनता को कोई राहत नहीं हो सकती। याद रखिये कि आप को पैसा देने वाले और आपकी कमाई को पूरा करने वाले थर्ड क्लास के पैसैंजर्स और व्यापारी वर्ग हैं। अगर व्यापारी वर्ग और थर्ड क्लास के पैसैंजर्स जो आपको पैसा देते हैं उन्हीं की दिक्कतों को आप दूर नहीं कर सकते तो आप बरकी चाहे जितनी भी स्पैक्टैक्युलर चीज़ें करें, यह तो पोलिटिशियन्स के मनोरंजन की बातें हैं कि हम यह कर रहे हैं

और वह कर रहे हैं, उससे लाभ नहीं होने वाला है। मैं चाहता हूँ कि इन चीज़ों की ओर ध्यान देकर आप वास्तविकता को पकड़िये और वास्तविकता के रास्ते पर चलिये जिससे देश का कल्याण हो, झूठी प्रतिष्ठा में मत पड़िये।

श्री नानादास : संविधान का अनुच्छेद ४६ अनुसूचित जातियों और जनजातियों के विशेष सामाजिक संरक्षण का उपबन्ध करता है, पर रेलवे सेवाओं में भरती करते समय इन जातियों पर विशेष ध्यान नहीं दिया जाता। १९४९-५०-५१ में लिए गए १८७ गजटेड अफसरों में इनका एक भी सदस्य न लिया गया। और तृतीय श्रेणी के लिये उक्त समय में लिये गये ३२३९९ कर्मचारियों में कुल १०७२ ही अनुसूचित जातियों से लिए गए। कहने को स्वर्द्धा परीक्षाओं में १२।। प्रतिशत तथा अन्य भरतियों में १६.३ प्रतिशत का संरक्षण है। पर वस्तुतः प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के २३७२ अफसरों में कुल ३ अर्थात् ०.१५ प्रतिशत ही अनुसूचित जातियों के हैं और तृतीय श्रेणी में २,४८,००० व्यक्तियों में ११३१९ या ०.४ प्रतिशत ही। आशा है, कांग्रेस सरकार भविष्य में यह खाई दूर करेगी और हमें झूठे भुलावे में न रखेगी। वह कहती है कि वह तो पूरा प्रयत्न करती है, पर अनुसूचित जाति वाले ही काफी संख्या में आगे नहीं आते। यह स्वयं अपना दोष स्वीकार करने के समान है। सरकार उनको पर्याप्त छात्रवृत्तियां क्यों नहीं देती। मेरा सुझाव है कि इस वर्ष दो करोड़ रुपये इसी दिशा में व्यय किए जायें।

रेलवे भी 'शेलीरेन' और 'चितरंजन' धांधलियों में करोड़ों रुपये बरबाद कर रही हैं। (अन्तर्बाधाएं) क्यों न वे भी इस वर्ष अनुसूचित जाति वालों के प्रशिक्षण पर पांच करोड़ रुपये व्यय करें। रेलवे बोर्ड के एक-

एक सदस्य को यात्रा तथा अन्य भत्तों समेत ४८ हजार रुपये मिलते हैं, जो असहनीय अपव्यय है। अनुसूचित जाति और जनजाति वालों के प्रशिक्षण के लिए एक रेलवे छात्र-वृत्ति निधि क्यों न खड़ी की जाए ?

साथ ही उनके लिये शिक्षा सम्बन्धी तथा अन्य योग्यताओं को हलका किया जाए। चुनावों और पदोन्नतियों के विषय में भी इन लोगों को पृथक् लिया जाए। सेवा आयोगों के सदस्यों को कहे कौन, उनके कार्यालयों में एक क्लर्क भी अनुसूचित जातियों का नहीं है। तब उनसे किस प्रकार न्याय की आशा की जा सकती है ? ये सेवा आयोग भी हरिश्चन्द्र नहीं हैं। १९५१ में डिप्टी कलक्टर की परीक्षा में तीसरा स्थान पाने पर भी मुझे न चुना गया और एक बड़े कांग्रेसी की सिफारिश पर १८ वें स्थान वाले उम्मीदवार को ले लिया गया। अनुसूचित जाति वाले उनसे न्याय की आशा कैसे कर सकते हैं। आशा है, इन आयोगों में अनुसूचित जाति वालों को काफी संख्या में लिया जाएगा और उम्मीदवारों की उपलब्धता के विषय में वार्षिक आंकड़े रखे जायेंगे।

अधिक अन्न उपजाओ का नारा तब तक क्या अर्थ रखता है, जब तक रेलवे की लाखों एकड़ बेकार ज़मीन बिना ज़मीन वाले किसानों को नहीं दे दी जाती। पर रेलवे तो उस ज़मीन के बारे में आंकड़े तक नहीं बता सकी है। रेलवे द्वारा व्यक्तियों को दिए गए ठेकों में भी भ्रष्टाचार की पूरी गुंजाइश है। आशा है ये ठेके श्रम-सहकारी संघों को प्रदान करके इस 'मत्स्य-न्याय' का अन्त किया जाएगा।

७ म० प०

रेलवे में दो लाख कर्मचारी अर्थात् २० प्रतिशत से भी अधिक पता नहीं क्यों अस्थायी

चले आ रहे हैं। यह नीति ठीक नहीं है। दो वर्ष के बाद कोई भी व्यक्ति अस्थायी नहीं रहना चाहिये।

केवल चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में अनुसूचित जाति वालों को अपेक्षाकृत अधिक प्रतिनिधित्व मिलता है। वे प्रायः अप्रवीण काम कर, कुली, जमादार, मेहतर आदि होते हैं। पर इनको भी ठीक से क्वार्टर न देकर गन्दी बस्तियों में रहने के लिये विवश किया जाता है। आशा है, इनको क्वार्टर देने में अग्रस्थान दिया जाएगा और रेलवे इस विषय में अस्पृश्यता का निवारण करती हुई उनके बच्चों के लिये निःशुल्क शिक्षा का प्रबन्ध करेगी। माननीय मन्त्री को विश्वास न हो तो वे स्वयं राजामुंड्री, विजयवाडा, और गोल्डन रौक में मेहतरों की दशा देख सकते हैं। नगरपालिकाएं तक उनको पोशाक देती हैं, पर रेलवे केवल दिखावे के लिए थोड़े से ही मेहतरों को पोशाक देती हैं। फिर उनको मिस्त्री आदि बनने के लिये कुछ भी प्रशिक्षण नहीं दिया जाता। आशा है, द्वि-जातियों को मिस्त्री आदि न बना कर मेहतरों की पदोन्नति की ओर ध्यान दिया जाएगा; साथ ही मेहतरानियों के स्थानों पर पुरुष मेहतरों को न रखा जाना चाहिये।

तृतीय, चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों का प्रायः दंड स्वरूप तबादिला कर दिया जाता है, यह नहीं होना चाहिये। भरती, पदोन्नति और तबादिले से सम्बन्धित भ्रष्टाचार को रोकना चाहिये।

इस के पश्चात् सदन की बैठक शुक्रवार, २७ फरवरी, १९५३ के दो बजे तक के लिये स्थगित हो गई