बुधवार,
१८ फरवरी, १९५३

संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)

—:o:—

भाग १—प्रश्न और उत्तर

लोक सभा

बुधवार, १८ फरवरी, १९५३

सदन की बैठक दो बजे समवेत हुई

[**अध्यक्ष महोदय** अध्यक्ष–पद पर आसीन थे]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

पूर्वी रेलवे (प्रशासनीय परिवर्तन)

*१३३. **श्री बी० के० दास :** क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) पूर्वी रेलवे में पुनर्वर्गीकरण योजना के कार्यान्वित होने से क्या प्रशासनीय परिवर्तन किये गये हैं ;

(ख) क्या इस का परिणाम कुछ व्यय की वृद्धि हुआ है; और

(ग) कार्यकुशलता की दृष्टि से इसका क्या प्रभाव पड़ा है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) बी० एन० तथा ई० आई० रेलवे के पूर्व प्रधान कार्यालयों का विलीनीकरण एक प्रधान कार्यालय में कर दिया गया है :

(१) बिलासपुर में एक प्रादेशिक आवागमन सुपरिन्टेन्डेन्ट की नियुक्ति की गई है जो बिलासपुर प्रदेश के अन्तर्गत जिलों के यातायात एवं व्यापारिक कार्यों की तथा प्रशासनीय देख रेख किया करेगा ।

(२) आद्रा जिला प्रशासनीय तथा कार्य सम्बन्धी देख-रेख के लिये विभागीय यातायात सुपरिन्टेन्डेन्ट, धनबाद के अधीन रखा गया है और केवल दामोदर से बर्नपुर की शाखा विभागीय सुपरिन्टेन्डेन्ट, आसनसोल के अधीन रखी गई है ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) कार्यकुशलता में अभिवृद्धि की कुल मात्रा का निर्धारण कर लेना अभी समय से बहुत पूर्व होगा । विलीनीकरण के पूर्ण हो जाने के कुछ समय बाद ही कार्यकुशलता में वृद्धि का निर्धारण महत्वपूर्ण होगा ।

श्री बी० के० दास : क्या मैं जान सकता हूं कि इस पुनर्वर्गीकरण के परिणामस्वरूप कुछ कर्मचारी आवश्यक संख्या से अधिक पाए गए हैं ?

श्री अलगेशन : जी हां श्रीमान् । यह पूर्व अवसरों पर उत्तर दिया जा चुका है । ये कर्मचारीगण जो आवश्यक संख्या से अधिक पाये गये हैं, स्थानों के रिक्त होने के समय तक रखे जायेंगे । जब स्थान रिक्त होंगे, तो उन की पूर्ति नहीं की जायेगी ।

श्री बी० के० दास : राजपत्रित श्रेणी में कितने और उस श्रेणी से निम्न कितने हैं ?

श्री अलगेशन : मैं पूर्व सूचना चाहूंगा ।

श्री बी० के० दास : क्या मैं पूछ सकता हूं कि इस क्षेत्र में माल के आवागमन में कोई साधारण सुधार हुआ है ?

श्री अलगेशन : इस विषय पर मैं इस सदन में अनेक बार उत्तर दे चुका हूं। माल के आवागमन में काफी साधारण सुधार हुआ है और कोयले के लाने ले जाने में विशेष रूप से ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या मैं बता सकता हूं कि कुछ ही दिवस पूर्व रेलवे के अन्य वर्गीकरण के संबंध में ये ही प्रश्न रखे गये थे और ये ही उत्तर दिये गये थे। यह कहना समय से बहुत पूर्व होगा कि धन के रूप में तथा अन्य सुविधाओं के रूप में पुनर्वर्गीकरण से क्या यथार्थ लाभ पहुंचा है। इस तथ्य को दृष्टि में रखते हुए कि रेलवे बजट पर वाद विवाद होने वाला है, मैं समझता हूं ये अनुपूरक बचाये जा सकते हैं। अब हम अन्य प्रश्नों को ले कर आगे बढ़ेंगे ।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार का ध्यान उस अनियमितता की ओर आकर्षित हुआ है अथवा नहीं जो पूर्वी रेलवे के कर्मचारियों के पुनर्वर्गीकरण के परिणामस्वरूप निकला है अर्थात् बी० एन० रेलवे तथा ई० आई० रेलवे के एक ही श्रेणी के कर्मचारियों को अब तक विभिन्न वेतन राशियां मिलती हैं क्यों कि उन को वह वेतन निश्चित कर दिया गया था ?

श्री अलगेशन : मैं नहीं समझता कि यह प्रश्न यहां कैसे उत्पन्न होता है किन्तु मैं इसका पता लगाऊंगा और जो सूचना माननीय सदस्य चाहते हैं दूंगा ।

खाद्यान्नों का आयात

*१३४. **श्री बी० के० दास :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३ का खाद्यान्न आयात कार्यक्रम;

(ख) विदेशों में क्रय किये जाने वाले खाद्यान्नों की मात्रा उन समझौतों के द्वारा जो किये जा चुके ह; और

(ग) आयात खाद्यान्नों के मूल्य की प्रत्याशंसा ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) १९५३ का आयात कार्यक्रम अभी तक निर्णीत नहीं हो सका है। यह किसी प्रकार अनुमान लगाया जाता है कि आयात २९ लाख टन तक होगा ।

(ख) गेहूं तथा उस का आटा सम्मिलित कर १४, ५२,८९० टन, चावल २२,९०० टन, तथा ज्वार-बाजरा १०८,००० टन ।

(ग) चावल तथा ज्वार बाजरे का मूल्य गत वर्ष के मूल्यों की अपेक्षा इस वर्ष कम होने की कोई सम्भावना नहीं है । गेहूं के सम्बन्ध में कहा जा सकता है कि उस का यहां तक आने का मूल्य पिछले वर्ष की अपेक्षा कम होगा ।

श्री बी० के० दास : क्या यह तथ्य है कि बर्मा के आयात किये गये चावल का मूल्य बढ़ गया है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हम ने अभी बर्मा से किये संविदाओं का अन्तिम निर्णय नहीं किया है किन्तु यह निश्चय है हमें पिछले वर्ष की अपेक्षा इस वर्ष १० प्रति शत अधिक देना पड़ेगा ।

श्री बी० के० दास : बर्मा से किये गये संविदाओं के अन्तर्गत, हम ३.५ लाख टन चावल प्रति वर्ष ले सकते हैं किन्तु संविदा के समय क्या मूल्य निश्चित नहीं किया गया था ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : व्यापार संविदा के द्वारा हम ३.५ लाख टन चावल पाने के अधिकारी हैं। यदि मूल्य अनुकूल रहा तो हम संविदा को पूर्ण करने का प्रयत्न करेंगे ।

श्री बी० के० दास : क्या पाकिस्तान से भी इस वर्ष कोई संविदा चावल मंगाने का है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : जी नहीं, हमारा पाकिस्तान से कोई संविदा नहीं हुआ है किन्तु पाकिस्तान को हमें अदला-बदली के समझौते के अन्तर्गत २२,००० टन चावल देना पड़ेगा ।

श्री राघवय्या : अन्तर्राष्ट्रीय गेहूं सम्मेलन के गतिरोध को ध्यान में रखते हुए क्या भारत सरकार विदेशों से गेहूं पाने की स्थिति में है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : अन्तर्राष्ट्रीय गेहूं करार जो पहिले ही से किया जा चुका है, इस वर्ष जुलाई के अन्त तक उस की अवधि समाप्त हो जायगी। जुलाई के अन्त तक हम को लगभग १५ लाख टन गेहूं प्राचीन शर्तों के अनुसार मिल जायगा । अन्तर्राष्ट्रीय गेहूं करार में किसी भी परिवर्तन के कारण मूल्य का प्रभाव इस गेहूं के मूल्य पर नहीं पड़ेगा ।

श्री बी० के० दास : इस वर्ष हम किस देश से चावल की आशा रखते हैं ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : ३·५ लाख टन हम को बर्मा से मिल सकता है और शेष हम साधारणतया थाईलैंड तथा चीन से पाते हैं । इस वर्ष हम बर्मा से अदला-बदली के रूप में बातचीत कर रहे हैं जिस के द्वारा हम को लगभग ५ लाख टन गेहूं मिलेगा । इस वर्ष हम ७ लाख टन आयात करना चाहते हैं जिस में से ५ लाख टन हम बर्मा से पाने की आशा रखते हैं और फिर २ लाख टन के लिये हमें थाईलैंड या चीन से मंगाना पड़ेगा ।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या मैं जान सकता हूं कि यह सरकार के आधार पर है या व्यक्तिगत आधार पर ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : चावल का आयात सरकार से सरकार के आधार पर है। बर्मा से व्यापार करार के अनुसार हम को सरकार से सरकार के आधार पर २,३०,००० टन चावल और शेष व्यापार के आधार पर मिल जायेगा ।

श्री दाभी : क्या मैं जान सकता हूं कि आयात किये गये ज्वार-बाजरे का मूल्य गेहूं के मूल्य से अधिक था ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई): यह मूल्य गेहूं के मूल्य से भी अधिक था । इस वर्ष भी यह गेहूं के मूल्य से कुछ ही अधिक होगा ।

श्री दाभी : जब मूल्य उच्चतर है तो क्या मैं जान सकता हूं कि इन ज्वार-बाजरे का आयात क्यों करें ?

श्री किदवई : कुछ लोग ऐसे भी हैं जो ज्वार-बाजरा खाना चाहते हैं गेहूं नहीं ।

सेठ अचल सिंह : क्या गवर्नमेंट यह मुनासिब नहीं समझती कि जो गल्ला गवर्नमेंट खरीदती है वह व्यापारियों के जरिये खरीदा जाय ?

श्री किदवई : हम बाहर गल्ला देखते नहीं हैं ।

सेठ अचल सिंह : जो गल्ला गवर्नमेंट लैविल पर खरीदा जाता है क्या यह मुनासिब नहीं होगा कि यहां के व्यापारी वह गल्ला खरीदें ?

श्री किदवई : व्यापारी जब सौदा करने जाते हैं तो दाम बढ़ जाता है ।

श्री गणपति राम : क्या यह बात सत्य है कि बर्मा से जो चावल आयात हो रहा है उस का दाम पहले की बनिस्बत बर्मा सरकार ने बढ़ा दिया है ?

श्री किदवई : यह सत्य है ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं उन देशों के नाम जान सकता हूं श्रीमान्, जहां से इस वर्ष खाद्यान्न आयात किये जाने वाले हैं ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : कौन से खाद्यान्न ? यदि यह गेहूं हों.....

श्री एस० एन० दास : गेहूं, चावल ज्वार-बाजरा आदि ।

श्री किदवई : गेहूं आस्ट्रेलिया, कनाडा, तथा संयुक्त राष्ट्र अमरीका से उपलब्ध होता है, कभी कभी हम को अदला बदली में अर्जेन्टाइना से भी मिल जाता है और कभी कभी हम को रूस से भी गेहूं के लिये प्रस्ताव आता है । चावल हम को चीन, श्याम, बर्मा से मिलता है और ज्वार-बाजरा हम को जहां कहीं से मिल जाता है प्राप्त कर लेते हैं ।

श्री पी० टी० चाको : क्या मैं जान सकता हूं श्रीमान्, कि १९५२ म आयात किये गये खाद्यान्न का कुछ अंश भारत में स्थित विदेशी राज्यों की विदेशी सरकारों को दिया गया था ?

श्री किदवई : हम ने पाकिस्तान को चावल के विनिमय में कुछ गेहूं दिया था और सीलोन को कुछ चावल कर्ज़ पर दिया था ।

श्री पी० टी० चाको : मैं देश में स्थित विदेशी राज्य तथा पांडिचेरी और गोआ के विषय में पूछ रहा था ।

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : पांडिचेरी के लिये उन्हों ने लगभग ४० टन गेहूं का आटा कर्ज़ पर मांगा था। हम ने उन को बता दिया था कि वे उतनी मात्रा में क्रय कर सकेंगे । उन्हों ने वह मात्रा हम से क्रय कर ली है और हम ने उन को वह मात्रा दे दी हैं ।

श्री जी० पी० सिन्हा : क्या प्रस्तावित संयुक्त राष्ट्र अमरीका सामुद्रिक परिवेष्ठन चीन मे चावल की पूर्ति प्रभावित करेगा ?

श्री किदवई : इस से उस का कोई भी सम्बन्ध नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय : सामुद्रिक परिवेष्ठन अनिश्चित है और यह भी अनिश्चित है ।

श्री टी० एन० सिंह : माननीय मंत्री द्वारा पिछले अधिवेशन में मध्य प्रदेश तथा अन्य स्थानों में बाजरा की अत्यधिक उपज होने के विवरण को दृष्टि में रखते हुए क्या सरकार ने ज्वार-बाजरे के आयात कार्यक्रम में कुछ कमी कर दी है, और यदि की है, तो कितनी मात्रा में ?

श्री किदवई : इस वर्ष सरकार का विचार ज्वार-बाजरे को आयात करने का बिल्कुल ही न था किन्तु, मद्रास, मैसूर, महाराष्ट्र और सौराष्ट्र में ज्वार-बाजरे की फसलें नष्ट हो जाने के कारण हमें अपने कार्यक्रम की पुनरुक्ति करनी पड़ी ।

डा० जयसूर्य : क्या मैं इन आयातों के इस वर्ष के आयव्ययक अनुमान जान सकता हूं, श्रीमान् ?

श्री किदवई : वह अनुमान केवल तभी दिया जा सकता है जब कि मूल्य के विषय में बात चीत हो जाये ।

श्री मेघनाद साहा : क्या १२ जनवरी को माननीय खाद्य मंत्री ने यह विज्ञप्ति की थी कि सम्पूर्ण देश के विचार से आवश्यक खाद्यान्नों की कमी नहीं है किन्तु सारी समस्या प्रापण तथा कुप्रबन्ध की है ?

श्री किदवई : सरकार सदैव ही अपनी विज्ञप्ति के संबंध में सजग रहती है किन्तु प्रश्न यह है कि क्या ऐसी कोई विज्ञप्ति की गई थी ।

सरदार ए० एस० सहगल : बर्मा सरकार ने जो चावल का भाव बढ़ा दिया उस की वजह से भारतीय सरकार को कितना ज्यादा पैसा और देना पड़ेगा ?

श्री किदवई : बर्मा सरकार और दूसरी सरकारें जो चावल भेजती हैं वे हर छटे महीने कुछ दाम बढ़ा देती हैं । कितना ज्यादा देना पड़ेगा यह इस पर मौकूफ़ है कि कितना चावल हम खरीदेंगे ।

डी० टी० एस० कार्यकर्ता संघ (स्मरण पत्र)

*१३५. **श्री नम्बियार:** (क) क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सरकार देहली आवागमन सेवा के कर्मचारियों में फैली अशान्ति की ओर से सजग है ?

(ख) क्या यह तथ्य है कि देहली आवागमन सेवा के कर्मचारियों ने यह शिकायत की है कि उन की मांगों को स्वीकार नहीं किया जा रहा है और उनके नेताओं को शिकार बनाया जा रहा है ?

(ग) क्या सरकार सदन पटल पर देहली आवागमन सेवा कार्यकर्त्ता संघ द्वारा भेजे गये स्मरण पत्र की एक प्रतिलिपि जिस में उन की व्याथायें और मांगें हैं, रखने की कृपा करेगी ?

(घ) सरकार देहली आवागमन सेवा कर्मचारियों की मांगों को पूरा करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) सरकार को देहली आवागमन सेवा के कर्मचारियों में फैली हुई कोई साधारण अशान्ति का ज्ञान नहीं है ।

(ख) से (घ)। देहली रोड यातायात अधिकारी के पास समय समय पर देहली यातायात सेवा कार्यकर्ता संघ का प्रतिनिधित्व होता रहा है उन की सेवा की शर्तों के सम्बन्ध में उन की कुछ मांगों की पूर्ति की भी जा चुकी है और कुछ विचाराधीन हैं ।

श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूं श्रीमान् कि उस संघ के प्रधान मंत्री शिकार हुए हैं और उन की पुनर्विचार-प्रार्थना देहली आवागमन अधिकारी के पास पड़ी है, उस पर सरकार ने अब तक कोई कार्यवाही की है या नहीं ?

श्री अलगेशन: श्रीमान् यह कहना कि प्रधान मंत्री शिकार हुए हैं, ठीक नहीं है किन्तु उन के विरुद्ध गम्भीर दोषारोप होने के कारण अलग कर दिया गया है । उन को एक के बाद एक चेतावनी दी गई किन्तु फिर भी उन में सुधार होता नहीं दिखाई दिया और अन्त में वह निकाल दिये गये । अब पूरा मामला एक समिति के समक्ष पड़ा है ।

श्री नम्बियार: क्या मैं जान सकता हूं श्रीमान्, कि कर्मचारियों के भविष्य निधि नियम जो १-७-५० से कार्यान्वित हो चुके हैं, और उन अस्थायी कर्मचारियों की पुष्टि जिन को अब दैनिक मजदूरी दी जाती है, जैसी व्यथाओं पर सरकार द्वारा ध्यान दिया जा रहा है और क्या कोई कार्यवाही इस सम्बन्ध में की गई है ?

श्री अलगेशन: देहली आवागमन अधिकारी को मैं समझता हूं अब तक अनेक मांगें उन की मिल चुकी हैं । और वे विचाराधीन हैं । जैसा कि मैं पहले ही कह चुका हूं कि कुछ मांगे उन की पूरी हो चुकी है । मुझे यह नहीं ज्ञात है कि ये मांगें विशेष पूरी हुई हैं और उन पर क्या हुआ है ।

श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूं कि एक अवेक्षित प्रस्ताव रखा गया था जिस के द्वारा उन को दी जाने वाली छुट्टी २२ दिन से घटाकर १० दिन की जाने वाली थी और उस के विरुद्ध असन्तोष फैला था ?

श्री अलगेशन: मैं व्यक्तिगत मांगों का उत्तर नहीं दे सकता श्रीमान् ।

श्री नम्बियार: क्या मैं जान सकता हूं कि यदि इन को एकत्रित कर समक्ष रखा जाय तो क्या सरकार इन पर विचार करेगी और संघ तथा संबंधित कर्मचारी को सन्तोषजनक उत्तर देगी, क्योंकि उस से हम को अपने कार्य में भी परेशानी होगी ?

उपाध्यक्ष महोदय: इस से पूर्व भी हम को परेशानियां रही थीं । सरकार ने उत्तर दिया है कि इन पर किया जा रहा है ।

श्री अलगेशन: उत्तर पहले ही दिया जा चुका है श्रीमान् ।

श्री के० के० बसु: क्या मैं जान सकता हूं कि प्रधान मंत्री द्वारा किये गये बारम्बार प्रतिनिधित्व भी उन के विरुद्ध लगाये गये आरोपों में से एक बन गया है ?

श्री अलगेशन: बिल्कुल नहीं श्रीमान् ।

श्री जांगड़े: क्या सरकार को यह रिपोर्ट मिली है कि डी० टी० एस० के कर्मचारी, विशेषकर कंडक्टर यात्रियों के साथ उचित व्यवहार नहीं करते हैं ?

श्री अलगेशन: मैं समझता हूं कुछ ऐसी रिपोर्टें भी मिली हैं ।

कृषि सम्बन्धी सूचना संस्था

*१३६. **श्री एस० सी० सामन्त :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अवेक्षित अखिल भारतीय संस्था कृषि संबंधी सूचना के प्रचार के लिये बन चुकी है ;

(ख) क्या संस्था को परामर्श देने के लिये कोई विदेशी विशेषज्ञ भी आमन्त्रित किया गया है ?

(ग) यदि ऐसा है, तो उस आमन्त्रित विशेषज्ञ का नाम व योग्यता क्या है ;

(घ) किसान तथा कार्यकर्ता संस्था से कहां तक सहयोग रखते हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख): (क) अखिल भारतीय संस्था को कृषि संबंधी सूचना प्रचार कार्य करने के लिये कार्यान्वित करने का विचार नहीं था । लखनऊ सम्मेलन की कृषि सम्बन्धी सूचना पर सिफारिश यह थी कि कृषि सम्बन्धी सूचना यान्त्र को केन्द्र में कृषि सम्बन्धी सूचना समिति के रूप में भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् के अन्तर्गत समझना चाहिये, और इसी प्रकार की अन्य समितियां राज्य, ज़िला, तहसील, तथा गांव के स्तर पर खुलनी चाहियें। राज्य सरकारों से प्रार्थना की गई है इस सिफारिश को स्वीकार करने की और ऐसी समितियों की स्थापना करने की । केन्द्रीय समिति शीघ्र ही निर्मित की जायेगी ।

(ख) और (ग) । इस सम्बन्ध में परामर्श देने के लिये कोई भी विदेशी विशेषज्ञ आमन्त्रित नहीं किया गया है किन्तु कुछ समय के लिये हमारे पास पहले से ही एक अमरीकन विशेषज्ञ इस कार्य के लिये है । उस का नाम मैल्कम आर्चर्ड (Malcolm Orchard) है और इस कार्य में सहायता देने के लिये भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् से संबंधित है ।

(घ) यह विभिन्न स्तरों पर सूचना समितियों के कार्य प्रारम्भ कर देने के पश्चात् ही ज्ञात हो सकेगा ।

श्री एस० सी० सामन्त: क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार का विचार यह है कि ग्राम इकाइयां जिन का उल्लेख अभी अभी माननीय मंत्री द्वारा किया गया है, वर्तमान समय में केवल योजना विकास केन्द्रों में खोली जायेंगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी नहीं श्रीमान्। इन को सम्पूर्ण देश में फैलाने का विचार किया जा रहा है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं, श्रीमान्, कि इन समितियों द्वारा खेतिहरों में वितरित छपे हुए पर्चों के अतिरिक्त माध्यम क्या होगा क्योंकि वे अधिकतर अपढ़ हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख: श्रीमान्, प्रत्येक सम्भव माध्यम को प्रयोग में लाने का प्रयत्न किया जा रहा है । उदाहरण के लिये

बोले जाने वाले शब्द, फिल्में, चित्र और प्रत्येक प्रकार की वस्तु ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूं श्रीमान्, कि लखनऊ में होने वाले सम्मेलन की कहां तक सिफारिशें अब तक लागू की जा चुकी हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं समझता हूं श्रीमान् कि यह उत्तर में ही दिया जा चुका है। केन्द्रीय समिति शीघ्र ही बनाई जायेगी और राज्य सरकारों से निवेदन किया गया है कि वे राज्य समिति बनायें ।

श्री टी० एन० सिंह : योजना में कहा गया है कि विस्तारित सेवा कार्यों में कृषकों तक कृषि सम्बन्धी सूचना का पहुंचाना भी सम्मिलित होगा । क्या वह संघटन और नया संघटन जो अब प्रस्तावित किया गया है, दोनों में कोई संबंध है और क्या यह पुनरुक्ति न होगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : जैसा मैं प्रश्न में ही कह चुका हूं कि यह कोई नवीन संघटन नहीं होने जा रहा है । जितने भी संघटन इस समय कार्य कर रहे हैं उन से कार्य लिया जाएगा और केवल उन्हीं के द्वारा कार्य होगा। किसी भी अतिरिक्त अथवा नवीन सेवा से मेरा तात्पर्य नहीं है ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : इस के लिये सम्पूर्ण भारत का प्रस्तावित व्यय कितना है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जैसा कि मैं कह चुका हूं कि हम लोग कोई भी नवीन सेवा कार्यान्वित करने नहीं जा रहे हैं। केन्द्रीय व्यय केवल लगभग एक लाख रुपये होगा और शेष व्यय राज्यों द्वारा किया जायगा। अत्यधिक व्यय होने की कोई भी सम्भावना नहीं है ।

कलकत्ते के चहुंदिशि वर्तुल रेलवे

*१३७. **श्री एस० एन० दास :** क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या उस समिति ने जिस की स्थापना प्रस्तावित वर्तुल रेलवे कलकत्ते के चहुंदिशि बिछाने के प्रश्न पर विचार करने की हुई थी, अपनी रिपोर्ट सम्मुख रख दी है ?

(ख) यदि ऐसा है तो रिपोर्ट की प्रमुख विशेषतायें क्या हैं ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूं कि कलकत्ते के चहुंदिशि वर्तुल रेलवे होने की आवश्यकता, ऐच्छिकता, एवं संभाव्यता सरकार द्वारा स्वीकृत हो गई है अथवा समिति भी इन मामलों पर जांच पड़ताल करेगी ?

श्री अलगेशन : जितनी भी चीज़ों की ओर माननीय सदस्य ने इशारा किया है, उन पर पश्चिमी बंगाल सरकार द्वारा जोर डाला गया है और यह समिति उस प्रश्न पर विचार करने के लिये नियुक्त की गई है। उन्हों ने अपना कार्य अभी प्रारम्भ किया है और वे अपनी रिपोर्ट अगले माह के मध्य तक सम्मुख रखेंगे ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूं, श्रीमान्, वह स्पष्ट कार्य जो इस समिति को सौंपा गया है ?

श्री अलगेशन : निर्देश की शर्तें मैं दे सकता हूं ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या निर्देश की शर्तें गज़ट में पहले से ही छप नहीं चुकी हैं ?

श्री एस० एन० दास : जी नहीं श्रीमान् ।

श्री अलगेशन : मैं निदश की शर्तें दे सकता हूं जो निम्नलिखित हैं :—

(१) कलकत्ते में पोर्ट कमिश्नर की रेलवे लाइनों पर चलने वाली ग्रामीण यात्री रेलों की संभाव्यता पर खोज तथा उस की सीमा निर्धारित करना इस रेलवे द्वारा होने वाले वर्तमान और भावी माल यातायात करने की आवश्यकता के सम्बन्ध में ।

(२) यह निश्चय करने के लिये कि कौन से कार्य तथा अन्य सुविधायें जिन में सड़क को पार करने के स्थान पर और सड़क यातायात की भीड़ को बचाने के लिये ऊपरी सड़कें या पुलों के नीचे वाली सड़कों का प्रबन्ध होना ही चाहिये और यह स्पष्ट करने के लिये कि संबंधित अधिकारियों द्वारा कौन से मदों की पूर्ति की जानी चाहिये अर्थात् पोर्ट कमिश्नर, पूर्वी रेलवे, कलकत्ता म्युनिसिपल कारपोरेशन, पश्चिमी बंगाल सरकार आदि ।

(३) पूर्ण योजना के आरम्भिक तथा आवर्तक मूल्यों का साधारण अनुमान तैयार करना और यह दिखलाना कि प्रत्येक सम्बन्धित विभिन्न पार्टी को कितना अंश व्यय करना चाहिये इस योजना को कार्यान्वित करने के आर्थिक परिणामों का भी अनुमान लगाना चाहिये ।

(४) यह दिखलाने के लिये कि क्या और कहां तक वह लाइन या लाइनें जिन पर सवारी गाड़ियां चलेंगी, पूर्वी रेलवे द्वारा नियंत्रित की जा सकेंगी ?

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूं कि इस समिति से इस की रिपोर्ट किस समय तक सम्मुख रखने की आशा की जाये ?

श्री अलगेशन : मैं पहले ही उत्तर दे चुका हूं कि रिपोर्ट की आशा हमें अगले माह के मध्य तक करनी चाहिए ।

श्री बी० के० दास : क्या मैं जान सकता हूं कि यह प्रस्तावित रेलवे भाप से चलने वाली होगी अथवा बिजली से ?

श्री अलगेशन : मैं अभी इसी समय इस का निश्चित उत्तर नहीं दे सकता । मैं समझता हूं कि यह भाप से चलने वाली रेलवे होगी ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या हम लोग यह समझें कि इस नवीन रेलवे लाइन का निर्माण केवल उस भाग की लाइन की पूर्ति करने के लिये हो रहा है जो पोर्ट कमिश्नर्स के अधिकार में है ?

श्री अलगेशन : यह दृष्टिकोण बड़ा ही सीमित है ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या ग्रामीण रेलों को भी वर्तुल लाइनों के साथ व्ययवर्तन करने की कोई योजना नहीं है ?

श्री अलगेशन : ग्रामीण रेलों के व्ययवर्तन या विस्तारण के सम्बन्ध में केवल यही कार्य किया जा रहा है ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या मैं जान सकता हूं कि प्रस्तावित योजना का कोई अंश पूछ-ताछ समिति की विचाराधीन रिपोर्ट पर कोई प्रभाव डालता है ?

श्री अलगेशन : जी नहीं, श्रीमान् ।

श्री मेघनाद साहा : क्या निर्देश की शर्तों में बंगाल सरकार के सियालदाह स्टेशन और हावड़ा स्टेशन के बीच सुरंग बनवाने के प्रस्ताव का परीक्षण भी सम्मिलित है ?

श्री अलगेशन : यह प्रश्न इस के अन्तर्गत नहीं आता ।

खाद्याभाव क्षेत्र

*१३८. **श्री लक्ष्मण सिंह चरक :** (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि प्रत्येक राज्य में कितने ग्राम तथा ज़िले जनवरी १९५३ के अन्त तक अकाल ग्रस्त क्षेत्र घोषित किये गये ह ?

(ख) केन्द्रीय सरकार ने संबंधित राज्य सरकारों से परामर्श कर क्या कार्यवाहियां इस अकाल का सामना करने के लिये की हैं ?

(ग) इन क्षेत्रों में अकाल के प्रमुख कारण क्या हैं ?

(घ) राज्य सरकारों ने कितने क्षेत्रों को अब तक अकाल ग्रस्त क्षेत्र घोषित किया है ?

(ङ) क्या यह सत्य है कि एक अकाल आयोग की स्थापना अकाल ग्रस्त क्षेत्रों की स्थिति की जांच करने के लिये की गई है ।

(च) आयोग के सदस्य कौन कौन हैं ? और उस के निर्देश के मद क्या क्या हैं ?

(छ) क्या आयोग ने केन्द्रीय सरकार के सम्मुख अपनी कोई प्रारम्भिक रिपोर्ट रक्खी है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) 'अकाल' के वास्तविक अर्थ में जैसा कि विभिन्न भारतीय अकाल संहिताओं में उस का अर्थ दिया हुआ है भारत के किसी भी क्षेत्र में घोषित नहीं किया गया है किन्तु खाद्यान्नों की कमी की स्थिति मद्रास राज्य के कुछ भागों, बम्बई, मैसूर, मध्य प्रदेश, मध्य भारत, सौराष्ट्र, राजस्थान, हैदराबाद तथा विन्ध्य प्रदेश आदि में वर्तमान है ।

(ख) न्यूनता वाले क्षेत्रों में सहायता का प्रथमत: उत्तरदायित्व राज्य सरकारों पर है । भारत सरकार किसी प्रकार आर्थिक तथा / अथवा प्रौद्योगिक सहायता किन्हीं विशेष दशाओं में किन्हीं किन्हीं राज्यों को देती रही है ।

(ग) न्यूनता फसलों के नष्ट हो जाने के कारण हुई है जो सूखा या बहुत कम वर्षा तथा / अथवा अन्य किसी अन्य नैसर्गिक आपत्तियों जैसे बाढ़ और बवंडर आदि ।

(घ) कुछ नहीं ।

(ङ) से (छ) भारत सरकार द्वारा कोई भी ऐसा आयोग नियुक्त नहीं किया गया है । केन्द्रीय सरकार के अफसरों के मंडल विशेष रूप से दीर्घकालीन न्यूनताग्रस्त क्षेत्रों में उस के प्रकार तथा फैली हुई कठिनाइयों का विशद अध्ययन करने एवं स्थायी तथा अर्द्धस्थायी आधार पर उन को सहायता पहुंचाने के लिये यथोचित कार्यवाहियों की सिफारिश करने के लिये प्रतिनियुक्त किये गये हैं । मण्डलों ने पहले से ही मैसूर, बम्बई, मद्रास, हैदराबाद तथा पश्चिमी बंगाल का दौरा किया है और अपनी रिपोर्ट समक्ष रख दी है जो विचाराधीन है ।

श्री दाभी : क्या मैं उन व्यक्तियों या संघठनों के नाम जान सकता हूं जिन्हों ने उस समिति के समक्ष प्रतिनिधित्व किया था जिस ने गुजरात का दौरा किया था, और क्या सरकार उन की सिफारिशों की एक प्रतिलिपि सदन पटल पर रखने की कृपा करेगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह बहुत बड़ा दस्तावेज होगा । मैं नहीं समझता कि यह किसी कार्य का या आवश्यक होगा । यह उन सब विस्तृत सूचनाओं को देने के लिये लाभदायक भी न होगा ।

श्रीमती ए० काले : क्या मैं जान सकती हूं कि सरकार को माननीय मंत्री के तथा मेरे राज्य अर्थात् मध्य प्रदेश में जहां वर्षा की कमी ११ इंच है लोगों को बड़ी कठिनाई सहन करनी पड़ रही है और पानी पहुंचाने का कोई प्रबन्ध नहीं किया गया है, इस का ज्ञान है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं वहां की स्थिति से जानकारी रखता हूं । वहां पीने के पानी की अत्यधिक कमी है, किन्तु मैं नहीं समझता कि राज्य सरकार अथवा केन्द्रीय सरकार जो भी सम्भव सहायता दे सकती थी उस को पहुंचाने में कोई कसर उठा रखी है ।

श्रीमती ए० काले : मैं जानती हूं कि सरकारी फाइलों में एक कथित जल योजना अवश्य है किन्तु कोई ठोस कार्य अभी तक नहीं किया गया है ।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : वह आलोचना संबंधित सरकार के पास भेज दी जायेगी ।

श्री एस० एन० दास : इस कमी से प्रभावित जनसंख्या का योग क्या है और उस का योग क्षेत्र क्या है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास आंकड़े नहीं हैं । यह जनसंख्या काफी होगी ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : इन क्षेत्रों का पता किस प्रकार लगा है ? या तो राज्यों ने इन के नाम भेजे होंगे या कोई जांच पड़ताल की गई होगी क्या मैं जान सकता हूं कि पंजाब राज्य ने भी अपना रिपोर्ट भेजी है या नहीं ?

डा० पी० एस० देशमुख : पंजाब से हमें कोई रिपोर्ट नहीं मिली है, किन्तु जहां तक अन्य राज्यों का संबंध है वहां जनता की मांग थी और हम ने उस पर ध्यान दिया बिना राज्य सरकारों के बताये हुए ।

श्री एस० आर० भारतीय : जिस समिति ने महाराष्ट्र का दौरा किया है उस ने महाराष्ट्र के लिये किन किन योजनाओं की सिफारिश की है ?

श्री किदवई : इस की इत्तला तो मेरे पास नहीं है ।

श्री वैलायुधन : क्या मैं जान सकता हूं कि किसी भी राज्य से कुछ कमी वाले क्षेत्रों को अकाल ग्रस्त क्षेत्र घोषित करने के लिये कोई मांग थी, जिस से सहायता अकाल संग्रहता के आधार पर दी जा सकती ?

डा० पी० एस० देशमुख : केन्द्रीय सरकार से कोई भी मांग नहीं की जा सकती थी क्योंकि कमी वाले क्षेत्रों की घोषणा राज्य सरकारों द्वारा की जाती है ।

श्री टी० एन० सिंह : क्या सरकार को ज्ञात है कि पूर्वी उ० प्र० के कुछ ज़िलों में पिछले लगातार तीन या चार वर्षों से वर्षा की कमी है ? उन क्षेत्रों के लिये सरकार ने तीन वर्ष बीते ट्यूब वैल बनवाने की योजना बनाई थी जिस के लिये भारत सरकार ने ठेका दिया था; यदि ऐसा है तो क्या मैं जान सकता हूं कि क्या उन्नति हुई है और यदि कुछ भी उन्नति नहीं हुई है अथवा बहुत थोड़ी उन्नति हुई है तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : ट्यूबवैलों का निर्माण उन सभी क्षेत्रों में जारी है जो इस कार्य के लिये चुने गये थे । चूंकि प्रश्न केवल दीर्घकालीन अकाल ग्रस्त क्षेत्रों से सम्बन्धित है, अतः मैं कह सकता हूं कि बम्बई में उन्नति अधिक आशाजनक नहीं है किन्तु उ० प्र० में उन्नति काफी सन्तोषजनक है ।

श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूं कि मद्रास राज्य के कुछ ज़िले जैसे दक्षिणी आरकाट, रामनाद, टिनेवली और कोयम्बटूर अकालग्रस्त क्षेत्र घोषित किये हैं या नहीं ?

श्री किदवई : यह प्रश्न मद्रास विधान सभा में पूछा जाना चाहिये ।

श्री नम्बियार : क्या भारत सरकार को ज्ञात है कि यह क्षेत्र अकालग्रस्त हैं, और क्या इस स्थिति में हैं कि इन्हें कुछ सहायता दी जाय और क्या कुछ सहायता के लिये प्रार्थना की गई है ?

श्री किदवई : जो सूचना मद्रास विधान सभा में उपलब्ध नहीं है उस को देने में हम समर्थ नहीं हैं ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या मैं जान सकता हूं कि किन्हीं कमी वाले क्षेत्रों में,

विशेषकर मैसूर के कुछ ज़िलों में, समाहार किया गया है और क्या इस सम्बन्ध में कोई मांगपत्र केन्द्रीय सरकार के पास भेजा गया है ?

श्री किदवई : हम को कोई भी मांगपत्र इस सम्बन्ध में प्राप्त नहीं हुआ है ।

श्री नानादास : क्या मैं जान सकता हूं कि केन्द्रीय सरकार एक ३० करोड़ रुपये का कोष जिस का नाम अकाल कोष होगा खोलने का विचार कर रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : योजना आयोग का प्रस्ताव इस ३० करोड़ रुपये की धनराशि को अगले तीन वर्षों में छोटे छोटे सिंचाई के कार्यों में खर्च करने का है ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अगले प्रश्न की ओर बढ़ूंगा । सम्पूर्ण देश अकालग्रस्त है । माननीय सदस्यों को ज्ञात ही है कि यह बहुत साधारण प्रश्न है । यदि वे यह पूछें कि अकालग्रस्त क्षेत्र कौन-कौन से हैं, प्रभावित ज़िले कौन कौन से हैं, प्रभावित गांव कौन-कौन हैं आदि, तो प्रत्येक गांव की दशा बताते बताते पूरा वर्ष व्यतीत हो जायेगा । अतः सदन की कार्यवाही के हित में मैं सुझाव दूंगा कि जहां तक इस सम्बन्ध में सारे देश का हित है, सरकार समय समय पर माननीय सदस्यों में एक विवरण घुमवा दिया करेगी जिस में अकाल स्थिति को सुधारने के लिये की गई कार्यवाहियों की सूचना होगी । एक दिन हम ने आधा घंटा वाद विवाद (पिछले अधिवेशन में) महाराष्ट्र, अकालग्रस्त क्षेत्रों के संबंध में व्यय किया । मद्रास की भांति ही अन्य भाग भी अकाल से प्रभावित हैं ।

श्री किदवई : हम प्रत्येक पखवारे में एक विवरण सदन पटल पर रख सकते हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : उस से स्थिति समझने में सरलता हो जायेगी ।

सरदार ए० एस० सहगल : हम यह चाहते हैं कि यह सदस्यों में घुमाया जाय ।

उपाध्यक्ष महोदय : निश्चय ही यह सदस्यों में घुमाया जायगा ।

डा० पी० एस० देशमुख : हमारे देने से बहुत पहले ही यह पत्रों में प्रकाशित हो जायेगा ।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

चीनी के कारखाने

*१३९. **श्री एस० सी० सिंघल :** (क) क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि चीनी के कारखानों में पंजाब तथा उत्तर प्रदेश में देर से चीनी बनाना प्रारम्भ किया है और यदि ऐसा है तो किस कारणवश तथा चीनी उत्पादन पर इस का क्या प्रभाव पड़ेगा ।

(ख) क्या यह सत्य है कि चीनी मिल मालिकों ने गन्ना पूर्तिकारों को शकर के रूप में गन्ने का मूल्य दिया और उन्हों ने बाद को वही शकर गन्ना उत्पादकों से कम मूल्य पर वापस खरीद ली ?

(ग) चीनी मिल मालिकों को वर्तमान काल में गन्ना उत्पादकों को अभी कितना रुपया और देना है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) हां । उत्तर प्रदेश तथा पंजाब में चीनी कारखाने देर से चलने का मुख्य कारण है अधिकतर कारखानों के क्षेत्र में गन्ने की फसल का खराब होना । अतः कारखानों के लिये यह आवश्यक न था कि उपलब्ध गन्ने को शीघ्र ही काम में लाया जाय । इस के अतिरिक्त ऋतु के पूर्वकाल में तैयार शकर की पुनः प्राप्ति कम थी, अधिकतर कारखानों ने गन्ना पेरना इसीलिये देर से प्रारम्भ किया कि जिस से उन्हें उच्चतर अनुपात में पुनः प्राप्ति हो सके ।

उत्तर प्रदेश और पंजाब के कारखानों में देर से गन्ना पेरने का कार्य प्रारम्भ होने से लग-

भग ७८,००० टन की हानि हुई है। इन राज्यों में गत वर्ष की ३१ जनवरी तक का उत्पादन ३.५८ लाख टन था जब कि इस वर्ष की तुलना में उत्पादन केवल २.८० लाख टन है ।

(ख) जी हां । चीनी के कारखानों ने केवल उन्हीं स्थानों में चीनी के रूप में गन्ने का मूल्य दिया है जहां गन्ना उत्पादकों को चीनी के रूप में स्वीकार था । इस शकर को पुनः कम मूल्य पर वापस खरीदने का कोई भी उदाहरण किसी भी कारखाने का अब तक सरकार को ज्ञात नहीं हो सका है ।

(ग) उत्तर प्रदेश में गन्ने के मूल्य का अवशेष १९५१-५२ की फसल का ३१ जनवरी, १९५३ तक का योग १.५ करोड़ रुपया है । पंजाब में जहां केवल एक ही कारखाना है, अब तक की अवशेष धनराशि की मात्रा, २३,००० रु० है ।

श्री टी० एन० सिंह : इस कार्य के लिये संसद् द्वारा कई करोड़ रुपये की सहायक अनुदान की आज्ञा को ध्यान में रखते हुए अब तक इन मजदूरों का भुगतान क्यों रुका पड़ा है, और देय राशि अभी तक इन को क्यों नहीं मिली है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : सरकार ने अभी तक सम्पूर्ण राशि का वितरण नहीं किया है । विक्रय बिलों के प्राप्त होते ही उनका भुगतान कर दिया जाता है । गन्ना उत्पादकों के अनुरूप भुगतान साप्ताहिक हुआ करेंगे ।

श्री टी० एन० सिंह : क्या सरकार की ओर से कार्यवाही होने के परिणामस्वरूप इन देयों का हिसाब शीघ्र ही हो जाने की कुछ आशा है ?

श्री किदवई : उन का हिसाब इस मास में हो जायगा ।

श्री एन० श्रीकान्तन नायर : क्या सरकार को ज्ञात है कि मिल मालिकों ने दक्षिण भारत में शकर की कमी पैदा कर दी है और इसी कारण पी० टी० आई० द्वारा दक्षिण भारत के पत्रों में एक समाचार प्रकाशित हुआ था कि सरकार चीनी तथा गुड़ के निर्यात पर नियंत्रण लगाने का विचार कर रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : सरकार को कोई सूचना नहीं है ।

श्री एस० एन० दास : प्रश्न के (ख) खण्ड में दिये गये उत्तर के सम्बन्ध में क्या सरकार को गन्ना उत्पादकों को दी जाने वाली चीनी की मात्रा तथा मूल्य ज्ञात है ?

डा० पी० एस० देशमुख : हमारे पास पूरी सूचना नहीं है; किन्तु हम को विश्वास है कि उन को दी जाने वाली मात्रा काफी कम है ।

वाणिज्य कार्यालय का गोरखपुर से कलकत्ते को तबादला

*१४०. **श्री आर० एन० सिंह :** (क) क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सरकार द्वारा प्राचीन ओ० टी० रेलवे का वाणिज्य कार्यालय गोरखपुर से कलकत्ता हस्तान्तरित हो जाने के कारण बनारस, सोनपुर तथा समस्तीपुर नामक तीन जिलों की जनता को कितनी असुविधा एवं कठिनाई का सामना करना पड़ा है इस परिवर्तन के फलस्वरूप और अपने पावने के सम्बन्ध में कलकत्ता जैसी दूर जगह से पत्र व्यवहार में होने वाले विलम्ब आदि की जानकारी सरकार को है ?

(ख) इस संबंध में क्या सरकार को कोई विरोध या मांगपत्र जनता द्वारा प्राप्त हुए हैं और यदि ऐसा है तो क्या कार्यवाही की जा रही है अथवा करने का विचार किया जा रहा है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख) इस के लिये

जनता द्वारा कुछ मांग पत्र प्राप्त हुए हैं। तबादले की प्रारम्भिक अवस्था में कुछ विलम्ब अवश्य हुआ था किन्तु पावने के सम्बन्ध में सारी स्थिति को ध्यान में रखते हुए यह कोई असाधारण बात न थी। एक कड़ी निगाह इस ओर रखी जा रही है यह देखने के लिये कि कलकत्ते और गोरखपुर के बीच कार्य वितरण में क्या किसी प्रकार के समन्वय की आवश्यकता है ?

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार ने यह तबादला करने से पूर्व सभी व्यापारिक मण्डलों की राय ली थी ?

श्री अलगेशन : मैं नहीं समझता कि व्यापार मण्डलों की राय लीं गई थी।

अनेक माननीय सदस्य खड़े हो गये—

उपाध्यक्ष महोदय : मूल प्रश्नकर्त्ता माननीय सदस्य को घेर लिया गया है।

श्री आर० एन० सिंह : क्या सोनीपुर डिस्ट्रिक्ट गोरखपुर स्टेशन तक फैला हुआ है ?

उपाध्यक्ष महोदय : मालगुज़ारी के ज़िले भी हैं और रेलवे के भी। माननीय सदस्य जो स्पष्ट रूप से जानना चाहते हैं वह यह है कि क्या गोरखपुर रेलवे ज़िले के अन्तर्गत गोरखपुर के अतिरिक्त मालगुज़ारी ज़िले आते हैं या नहीं ?

श्री सिंहासन सिंह : माननीय सदस्य जो स्पष्ट रूप से जानना चाहते हैं वह यह है कि बनारस, सोनीपुर तथा समस्तीपुर नामक तीन ज़िले हैं। वह यह जानना चाहते हैं कि क्या सोनपुर ज़िला गोरखपुर शहर की सीमा तक फैला हुआ है अथवा नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य प्रश्न नहीं कर रहे हैं; उत्तर दे रहे हैं। माननीय सदस्य को मंत्री का स्थान लेने की आवश्यकता नहीं है। उन्हें कुछ समय तक प्रतीक्षा करनी चाहिये।

श्री टी० एन० सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि कौन से विशेष विचारों को सरकार द्वारा इस परिवर्तन करने तथा कार्यालय को कलकत्ता बदलने में महत्व दिया गया जिन के परिणामस्वरूप निकट की स्टेशनों को असुविधा उठानी पड़ी ?

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों को ज्ञात होगा कि जब पुनर्वर्गीकरण का प्रश्न सम्मुख आया था तो इस मामले पर पूरे एक दिन तक वाद विवाद हुआ था : उसी समय यह दिखलाने के लिये सभी प्रयत्न किये गये थे कि एक स्थान दूसरे से क्यों अधिक सुविधाजनक है।

श्री टी० एन० सिंह : पुनर्वर्गीकरण के अनुसार प्रधान कार्यालय गोरखपुर में होना चाहिये था यह चीज़ ऐसी है जो बिल्कुल विपरीत की गई है।

उपाध्यक्ष महोदय : पुनर्वर्गीकरण के पश्चात् ?

श्री टी० एन० सिंह : जी हां। एक विशेष कार्यालय, दावा कार्यालय गोरखपुर से कलकत्ता हस्तांतरित कर दिया गया जो हैडक्वार्टर था।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या वह मूल योजना में नहीं था ?

श्री टी० एन० सिंह : मूल योजना के अनुसार गोरखपुर को ही प्रधान कार्यालय जारी रखना चाहिये था।

श्री अलगेशन : सदन में माननीय सदस्य तथा अन्य सदस्यों द्वारा व्यक्त किये गये विचारों के परिणामस्वरूप यह निश्चय किया गया था कि उत्तर-पूर्वी रेलवे का हैडक्वार्टर गोरखपुर में स्थापित किया जाय। जब हम ने ऐसा किया तो हम ने वहां हैड-

क्वार्टर स्थापित करने के लिये अधिवासन सुविधाओं के लिये प्रयत्न किया । अतः यह कार्यालय कलकत्ता हस्तांतरित करना पड़ा । यह एक चीज़ है । दूसरी चीज़ यह है कि हम ने पांडु प्रदेश के कर्मचारियों को विश्वास दिलाया था कि उन को उन की इच्छा के बिना हस्तांतरित न किया जायगा । अतः हमें उन्हें कलकत्ते में स्थान देना पड़ा । उन्हों ने कलकत्ते के लिये अपनी इच्छा प्रगट की और हमें उन को वहीं स्थान देना पड़ा । अतः इस दावा कार्यालय को गोरखपुर से कलकत्ता हस्तांतरित करना पड़ा ।

जापानी तरीक़े द्वारा चावल की कृषि

*१४२. **श्री गिडवानी :** (क) क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को ज्ञात है कि बोरिवली (बम्बई राज्य) में स्थित कोरा ग्राम उद्योग केन्द्र ने सफलतापूर्वक चावल की कृषि के लिये जापानी तरीका अपनाया है जिस के परिणाम-स्वरूप चावल की उत्पत्ति दस गुनी बढ़ गई है एवं गांधी राष्ट्रीय स्मारक न्यास तथा कस्तूरबा राष्ट्रीय स्मारक न्यास ने योजना को लोकप्रिय बनाने का निश्चय किया है और इस के लिये ९ लाख रुपये अलग कर दिये हैं ?

(ख) क्या सरकार ने चावल की कृषि का जापानी तरीका किसी प्रयोगिक कृषि फार्म पर चलाने का प्रयास किया है ?

(ग) यदि ऐसा है तो उस के क्या परिणाम निकले हैं ?

कृषि मंत्री (डॉ० पी० एस० देशमुख) : (क) जी हां । कोरा केन्द्र प्रचारित एक सूचना पुस्तिका के अनुसार उत्पादन में वृद्धि पर्याप्त मात्रा में हुई है । उपयुक्त स्थितियों में यह वृद्धि दस गुनी और आनुपातिक भारतीय उत्पत्ति लगभग ६५० पाउंड प्रति एकड़ से भी अधिक हो सकती है ।

(ख) हां, चावल की कृषि का जापानी तरीका कोसबाद के सरकारी कृषि स्कूल, थाना ज़िले, बम्बई राज्य और कारजात के चावल अभिजनन केन्द्र, बम्बई राज्य में प्रयोग में लाया गया है ।

(ग) विस्तृत परिणाम मंगाये गये हैं और ज्यों ही प्राप्त होंगे प्रस्तुत किये जायेंगे ।

सदन के सदस्यों द्वारा जापानी तरीके से चावल की कृषि में चाव दिखाने की दृष्टि से एक विस्तृत विवरण सदन पलट पर रखा गया है जिस में सदस्यों द्वारा पूछे गये अनेक प्रश्नों में आये हुए विषयों का उत्तर देने का प्रयत्न किया गया है, जिस की पूर्व सूचना प्राप्त हो चुकी है । **[देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३१]**

मुझे इतना और कहने की आज्ञा दी जानी चाहिये, श्रीमान, कि यह सूचना कि भारत सरकारपांच हजार जापानी परिवारों को भारत में लाने का विचार कर रही है पूर्णतया निराधार है और कतई सही नहीं है ।

श्री गिडवानी : जिन स्थानों पर ये प्रयोग किये जा रहे हैं उन में फसल की पैदावार की क्या सूचना है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जैसा कि मैं ने कहा कि यह दस गुनी तक है । बहुत से स्थानों में यह पांच से छः गुनी तक है ।

श्री के० के० बसु : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार की कोई योजना चावल पैदा करने के जापानी तरीके को लोकप्रिय बनाने की है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां, श्रीमान् । एक विशद योजना है जो पहले से ही कार्यान्वित हो चुकी है ।

श्री बैलायुधन : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार ने एक विशेष इकाई की पैदावार पर किये गये व्यय की गणना की है और एक

भारतीय कृषक की पैदावार से इस की तुलना की है ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां श्रीमान्, हमारे पास इस के विवरणहैं। जैसा मैं ने बताया, हम ने कोरा केन्द्र से और विवरण मंगाये हैं।

प्रो० एच० एन० मुकर्जी : मैं जान सकता हूं कि क्या यह सच है कि कृषि मंत्री ने अपने हाल के भाषण में यह स्वीकार किया था कि जापानी खेती सिंचाई वाली खेती है और अधिक वर्षा पर आधारित है। और यदि सच है तो अधिक वर्षा के लिये वे क्या कर रहे हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : उन स्थानों में जहां वर्षा अनिश्चित होती है, इस तरीके को काम में लाने का हमारा कोई विचार नहीं है। हमारे पास साढ़े सात करोड़ एकड़ धान का क्षेत्र है जिस में से एक तिहाई भाग में सिंचाई होती है। और बहुत सी करोड़ों एकड़ भूमि ऐसी है जहां कम वर्षा का कोई प्रश्न ही नहीं। हम उपयुक्त स्थानों में ही काम में लाने जा रहे हैं।

श्री एच० एन० मुकर्जी : मैं जान सकता हूं कि क्या उन का ध्यान कुछ समाचारपत्रों की सूचनाओं की ओर आकर्षित किया गया है जिस में बताया गया है कि बोरिवली में स्थित ग्राम उद्योग केन्द्र के कर्मचारियों में भय फैलाया जा रहा है। गान्धी निधि बम्बई के कार्यकर्ता जिन को आशंका है कि तिक्तातु शुल्बीय (अमोनियम सल्फेट) को बेचने का एक चतुर उपाय है जो उन के अनुसार हानिकारक है ?

डा० पी० एस० देशमुख : वह एक बड़ी बहकाने वाली सूचना है। गान्धी निधि कार्यकर्ता एवं सरकार पूर्ण शान्ति तथा सहयोग से कार्य कर रहे हैं। न तो गांधी निधि के कर्मचारी ही तिक्तातु शुल्बीय (अमोनियम सल्फेट) के उपयोग के विरुद्ध हैं और न हम ही अपने को सिन्दरी उर्वरक निर्माणशाला के बिक्री कर्ता होने के कारण किसी प्रकार के प्रचार में अपने को फंसाते ही हैं। वह सत्य नहीं है।

श्री नम्बियार : मैं जान सकता हूं कि क्या यह चावल पैदा करने के जापानी तरीके के कारण है कि सिन्दरी निर्माणशाला में उर्वरकों का बहुत काफी स्टाक है ?

उपाध्यक्ष महोदय : कल सिन्दरी निर्माण-शाला के सम्बन्ध में प्रश्न पूछे जा चुके हैं। और यह एक व्यंग्यात्मक प्रश्न है।

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान् उर्वरकों का इतना अच्छा स्टाक होना हमारी खुशकिस्मती है।

श्री नानादास : क्या मैं जापानी तरीके के अन्तर्गत चार युवा सदस्यों के एक परिवार द्वारा जोते जाने वाले एकड़ों की संख्या जान सकता हूं ?

डा० पी० एस० देशमुख : हम लोग केवल उतने ही पर विचार कर रहे हैं जितने पर वह आसानी से कर सकते हैं। हम उन से असम्भव को करने के लिये नहीं कह सकते।

सन्तालपुर और पिपरेला स्टेशनों के बीच होने वाली रेलवे दुर्घटना

*१४३. **श्री गिडवानी :** (क) रेलवे मंत्री क्या यह बतलाने की कृपा करेंगे कि २८ दिसम्बर, १९५२ को सन्तालपुर और पिपरेला रेलवे स्टेशनों के बीच कन्दलादीसा रेलवे लाइन पर होने वाली दुर्घटना का समाचार सत्य है ?

(ख) दुर्घटना के कारण जानने के लिय क्या कोई जांच पड़ताल की गई है ?

(ग) क्या कुछ व्यक्ति उस में घायल हुए और मरे भी थे ?

(घ) यदि ऐसा है, तो घायलों और मृतकों की संख्या कितनी थी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां।

२८ दिसम्बर, १९५२ को लगभग ५ बजकर ४५ मिनट पर ६५ अप मिश्रित गाड़ी सन्तालपुर और पिपरेला स्टेशनों के बीच जाते समय उस के कुछ डिब्बे पटरी पर से उतर गये ।

(ख) हां । राजकीय रेलवे निरीक्षक बम्बई द्वारा जांच पड़ताल की गई थी ।

(ग) और (घ) मरा कोई भी नहीं था । छः व्यक्तियों के चोटें लगी थीं ; दो व्यक्तियों के चोटें गहरी लगी थीं ।

श्री राघवय्या : क्या इस रेल दुर्घटना का कारण इस देश में चलने वाले पैसिफिक इंजन थे ?

श्री अलगेशन : इस मामले की जांच करने वाले इन्स्पैक्टर की सामयिक खोज यह है कि दुर्घटना का कारण यान्त्रिक उपकरणों का क्रियाहीन हो जाना था, यथा एक माल के डिब्बे का खराब धातु का बना होने के कारण धुरे का टूट जाना था । यह सामयिक जांच है ।

श्री राघवय्या : क्या यह सत्य नहीं है कि पिछले आयव्ययक अधिवेशन में रेलवे मंत्री ने स्पष्ट रूप से अपने भाषण में कहा था कि यह पैसिफिक इंजनों के परिणामस्वरूप है कि इस देश में अनेक रेलवे दुर्घटनायें हो रही हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : क्या उन्होंने यह भी कहा था कि भविष्य में होने वाली दुर्घटनायें भी पैसिफिक इंजनों के कारण ही होंगी ?

श्री राघवय्या : पिछले आयव्ययक अधिवेशन में उन्हों ने कहा था कि यह इन्हीं इंजनों के परिणामस्वरूप है .....

श्री अलगेशन : जैसा कि मैं ने कहा है, श्रीमान्, यह दुर्घटना एक माल के डिब्बे के धुरे के टूट जाने के कारण हुई, किसी इंजन के कारण नहीं ।

उद्योग सम्बन्धी कार्यक्रम में राष्ट्रीय प्रशिक्षा

*१४४. **श्री बंसल :** क्या **श्रम** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार उद्योग सम्बन्धी कार्यक्रम में भारत के लिये एक राष्ट्रीय प्रशिक्षा संस्था खोलने का विचार कर रही है ; और

(ख) यदि ऐसा है तो उस दिशा में अब तक क्या कार्यवाहियां की गई हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) हां । किन्तु इस मामले में कोई अन्तिम निर्णय नहीं हुआ है ।

(ख) भारत सरकार ने आई० एल० ओ० से प्रार्थना की है कि वह एक वर्ष के लिये उद्योग सम्बन्धी कार्यक्रम के अन्तर्गत दो विदेशी विशेषज्ञों की सेवायें उपलब्ध कराये । विशेषज्ञ उद्योगों के अन्तर्गत ही प्रशिक्षण संस्थाओं में इस देश में ही कार्य करेंगे और एक राष्ट्रीय प्रशिक्षण संस्था की योजना उद्योग संबंधी कार्यक्रम के अन्तर्गत तैयार करेंगे ।

श्री बंसल : आई० एल० ओ० ने क्या उत्तर दिया है ?

श्री आबिद अली : हम ने आई० एल० ओ० को लिखा है किन्तु अभी तक वहां से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है ।

राजस्थान के बीकानेर उपक्षेत्र में खाद्य पदार्थों की कमी

*१४५. **श्री कास्लीवाल :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार का ध्यान राजस्थान के बीकानेर उपक्षेत्र में होने वाले खाद्यान्नों की कमी की ओर आकर्षित हो चुका है ; और

(ख) इन स्थितियों पर विजय प्राप्त करने के लिये क्या कार्यवाहियां की गई हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख): (क) हां ।

(ख) राज्य सरकार, जो मुख्यत: संबंधित हैं, निम्नलिखित तरीकों से लोगों को सहायता दे रही हैं :—

(१) सहायता कार्य जैसे कि पीने के पानी को जमा करने के लिये पक्के कुएं और कच्चे ताजाब बनवाना, सड़कें बनवाना आदि ।

(२) पीने के पानी का प्रबन्ध करना ।

(३) पशुओं की रक्षा करना ।

(४) अकारण सहायता ।

(५) तकावी ऋण ।

श्री कास्लीवाल : कितनी जनसंख्या वाले कितने गांव प्रभावित हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास तहसीलों के नाम हैं । ज़िला बीकानेर में सभी तहसीलें ज़िला गंगानगर में सूरतगढ़, हनुमानगढ़, नौहर और भद्रा, ज़िला चूड़ा में तारा नगर, सरदारशेर, राजगढ़ और डुंगेर गढ़ ।

मेरे पास यदि वह चाहें तो व्यय के आंकड़े भी हैं ।

श्री बलवन्त सिन्हा मेहता : मैं जान सकता हूं कि क्या चारे और पीने के पानी की भी कमी है ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां ।

श्री बलवन्त सिन्हा मेहता : अधिकांशत: कौन सा भाग प्रभावित है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं विविध क्षेत्रों का उल्लेख कर चुका हूं ।

श्री मुरारका : मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार द्वारा कोई सहायता दी गई है और यदि हां तो किस रूप में और किस सीमा तक ?

डा० पी० एस० देशमुख : राज्य सरकार से एक निवेदन मिला है और विचाराधीन है ।

दक्षिण रेलवे मज़दूर संघ

*१४६. **श्री नम्बियार** : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सरकार ने दक्षिण रेलवे मज़दूर संघ को जिस की मान्यता १९४९ में वापिस ले ली गई थी, फिर मान्यता देने के लिये अब तक क्या पग उठाये हैं;

(ख) क्या यह सच है कि उक्त मज़दूर-संघ को मान्यता देने के लिये अनेक रेल कर्मचारियों ने रेल मंत्री के पास बहुत सी याचिकायें भेजी हैं ;

(ग) यदि सच है, तो उक्त याचिकाओं पर क्या कार्यवाही की गई है ;

(घ) क्या रेलवेबोर्ड ने कर्मचारियों का अधिकतम अनुमोदन प्राप्त करने वाले मज़दूर संघो को मान्यता देने के सम्बन्ध में कोई निर्देश जारी किये हैं;

(ङ) यदि हां तो संबंधित संघों के प्रतिनिध्यात्मक प्रकार की जांच के लिए कर्मचारियों की कोई शलाका ली जाती है;

(च) क्या सरकार यह बतलाने को तैयार है कि दक्षिण रेलवे प्रणाली के कौन कौन से मज़दूर संघों को आजकल मान्यता प्राप्त है और इस मान्यता दिये जाने के क्या कारण हैं ;

(छ) क्या सरकार को दक्षिण रेलवे के मजदूर संघों को मान्यता देने में दिखाये गये भेद भाव की शिकायतें मिली हैं; और

(ज) यदि हां तो ऐसी शिकायतों पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) सरकार ने दक्षिण-रेलवेमजदूर संघ की मान्यता के सम्बन्ध में कोई निर्णय नहीं किया है ।

(ख) माननीय सदस्य द्वारा स्वयं बहुत से हस्ताक्षरों वाली अनेक याचिकायें भेजी गई हैं ।

(ग) कोई कार्यवाही नहीं की गई है क्योंकि पुनर्वर्गीकरण के फलस्वरूप पहले से मान्यता प्राप्त एक या अधिक संघों के एकीकरण से बने हुए मज़दूर संघों के अतिरिक्त सरकार अभी किन्हीं दूसरे संघों को मान्यता देने का विचार नहीं कर रही है और अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ तथा भारतीय राष्ट्रीय रेल कर्मचारी संघ के साथ ही मंत्रालय-स्तर पर व्यवहार करने के निर्णय पर अटल है ।

(घ) नहीं ।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता ।

(च) माननीय सदस्य को २३ मई, १९५२ को दिये गये उन के पुष्पांकित प्रश्न संख्या १२८ के (ब) खण्ड के उत्तर की ओर संकेत किया जाता है । प्रत्येक रेलवे यूनियन को मान्यता देन के कारणों के सम्बन्ध में सरकार को कोई सूचना नहीं है ।

(छ) हां, दक्षिण रेलवे श्रम संघ द्वारा ।

(ज) सरकार ने इस विषय पर कोई निर्णय देन के पूर्व शिकायत पर ध्यान दिया था ।

श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूं कि रेलवे कर्मचारियों द्वारा दी गई याचिकाओं पर उन्हीं के हस्ताक्षर थे अथवा माननीय सदस्य के, या यह है कि वे माननीय सदस्य द्वारा यहां उपस्थित की गई थीं ?

श्री अलगेशन : याचिकायें माननीय सदस्य द्वारा प्रस्तुत की गई थीं ।

श्री नम्बियार : हस्ताक्षर-कर्ताओं की संख्या क्या है ? क्या यह लगभग १५,००० या २०,००० तो नहीं है ?

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को प्रश्न द्वारा रखी गई याचिका ज्ञात है। यदि यह सदन के लिये प्रचार या सूचना का प्रश्न है, तो एसा करने के लिये अनेक उपाय हैं । मैं माननीय सदस्यों से यही प्रार्थना करूंगा । प्रति दिन २९ या ३० प्रश्नों में से मैं केवल १२ या १३ प्रश्न कर पाता हूं । अन्य संसदों में वे तीस या चालीस प्रश्न कर डालते हैं । अतः यदि एक माननीय सदस्य जो एक याचिका रखता है तो वह यह भी जानता है कि इस पर हस्ताक्षर कर्ता १५,००० हैं, बाध्य क्षेत्रों से सदन को सूचित करने के अन्य भी उपाय हैं । जहां कहीं माननीय सदस्य को सूचना मिलती है, मैं उस से निवेदन करूंगा कि वह यह न प्रदर्शित करें कि उसे सूचना की आवश्यकता है । वह इसे जानता है ।

श्री नम्बियार : किन्तु उत्तर से यह जान पड़ता था मानो माननीय सदस्य ने याचना की हो ।

उपाध्यक्ष महोदय : हमने इस को इस रूप में नहीं समझा ।

श्री नम्बियार : मैं यह जानता हूं कि क्या ए रेलवे की नीति अखिल भारतीय आधार पर संघों को मान्यता देने की है, यानी केन्द्रीय संघों के आधार पर या प्रत्येक रेलवे के आधार पर ?

श्री अलगेशन : मैं अपने (ग) खण्ड के उत्तर को दुहराना चाहूंगा ।

उपाध्यक्ष महोदय : वह पहले ही से दिया जा चुका है । माननीय सदस्य केवल उन लोगों द्वारा दिये गये प्रार्थना पत्रों पर विचार कर रहे हैं जो पुनरारम्भ करना चाहते हैं या संघों को मिला देना चाहते हैं, पुनर्वर्गीकरण के परिणामस्वरूप, उन संघों को नहीं जिनकी मान्यता अस्वीकृत कर दी गई थी या बहुत समय हुआ वापस ले ली गई थी । वह मामला अब भी विचाराधीन है ।

श्री एच० एन० शास्त्री : क्या सरकार ने इसकी सत्यता जानने का प्रयत्न किया है

कि जिन लोगों ने कथित समूह याचिका पर हस्ताक्षर कर दिये हैं, उनमें से कुछ लोग वास्तव में सम्बन्धित संघ के सदस्य हैं भी या नहीं ?

श्री अलगेशन : यह कार्य करना बड़ा कठिन है । इसमें अत्यधिक संख्या में लोगों के हस्ताक्षर हैं । जिनके विषय में यह पता लगाना कि वे संघ के सदस्य हैं अथवा नहीं, इसके साधन हमारे पास नहीं हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : जब यह कहा जाता है कि माननीय सदस्य ने याचना पत्र रखा, जिस पर अनेक लोगों के हस्ताक्षर थे, तो हमें उस मामले में पड़ने की आवश्यकता नहीं है । हम न तो कोई निश्चय कर रहे हैं और न कोई निर्णय ही दे रहे हैं कि वे हस्ताक्षर सही हैं या गलत ।

श्री एच० एन०शास्त्री : यह प्रमाणिकता का प्रश्न नहीं है । मैं जो जानना चाहता हूं वह यह है कि जिन लोगों ने उपरोक्त याचिका पर हस्ताक्षर किये हैं क्या वास्तव में संघ के सदस्य हैं या नहीं ?

श्री अलगेशन : यह पता लगाने के लिये हमारे पास साधन नहीं हैं ।

श्री नम्बियार : सरकार का यह निर्णय कि केवल केन्द्रीय संस्थाओं को ही मान्यता दी जायगी क्या श्रम संघ द्वारा दी जाने वाली मान्यता के निर्णय को हानि पहुंचाने वाला न होगा ?

उपाध्यक्ष महोदय : ऐसा नहीं होगा । प्रत्येक अपनी योग्यता के आधार पर ही निर्णीत होगा ।

श्री के० के० बसु : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार का कोई विचार इस संघ के अतिरिक्त अन्य किन्हीं संघों को मान्यता देने का है ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह साधारण नीति का मामला है । इससे यह उत्पन्न ही नहीं होता । यह केवल दक्षिण-भारतीय रेलवे मज़दूर संघ के सम्बन्ध में ही उठता है जिसके विषय मे मन्त्री पहले ही अपने उत्तर दे चुके हैं ।

श्री राघवय्या : यह नीति का प्रश्न है ।

उपाध्यक्ष महोदय : नीति का कोई प्रश्न नहीं ।

कर्मचारी वर्ग अधिकरण

*१४७. **श्री नम्बियार** : क्या रेल मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार ने कोई कर्मचारी वर्ग अधिकरण की नियुक्ति रेलवे बोर्ड तथा रेलवे कर्मचारियों के झगड़ों की जांच के लिये की है ?

(ख) यदि ऐसा है तो अधिकरण के अधिकारी कौन कौन हैं और अधिकरण को निर्देशित किये जाने वाले मामले कौन कौन से हैं ?

(ग) क्या सरकार को इन अधिकरणों के स्थापित करने के तरीके के सम्बन्ध में शिकायतें मिली हैं ?

(घ) यदि ऐसा है, तो इन शिकायतों पर क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ङ) क्या सरकार ने संगठित मज़दूर संघों को, जो उन में सम्मिलित नहीं हैं और जिनका सम्बन्ध अखिल भारतीय रेलवे मज़दूर संगठन तथा आई० एन० आर० डब्लू० एफ० से है, अधिकरण में प्रतिनिधित्व दिया है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क), (ख) और (ङ) यद्यपि सरकार ने एक विशेष अधिकरण स्थापित करने व उसकी रचना करने के लिये स्वीकृति दे दी है किन्तु निर्देश के लिये विषयों का अन्तिम निर्णय करना अभी बाकी है ।

(ग) हां, दक्षिण भारतीय रेलवे मज़दूर संघ से एक ।

(घ) कोई भी कार्यवाही नहीं की गई थी क्योंकि मान्यता प्राप्त संघों से औपचारिक व्यवहार करना हमारी नीति है।

श्री नम्बियार: मैं जान सकता हूं कि क्या यह तथ्य है कि बहुत बड़ी संख्या में वे रेलवे कर्मचारी जो इन मान्यता प्राप्त संघों के अन्तर्गत नहीं आते हैं, उनको यह लाभ या अधिकरण में प्रतिनिधित्व करने का अधिकार दिया गया है अथवा नहीं ?

श्री अलगेशन: जैसा मैं ने कहा कि अधिकरण की रचना तथा उसमें निर्देश की शर्तें विचाराधीन हैं। उन लोगों को जो इन दोनों के अन्तर्गत नहीं आते हैं कोई भी प्रतिनिधित्व नहीं दिया जायगा।

श्री नम्बियार: वे रेलवे कर्मचारी जो इन दोनों मान्यता प्राप्त (कथित) संघों के अन्तर्गत नहीं आते, उनका भी प्रतिनिधित्व होता है, इसके क्या अर्थ हैं ?

श्री अलगेशन: वे अपना मामला अधिकरण के समक्ष रख सकते हैं। उनका कोई प्रतिनिधित्व नहीं हो सकता।

श्री नम्बियार: उनका कोई प्रतिनिधित्व क्यों नहीं हो सकता ?

उपाध्यक्ष महोदय: हम बहस नहीं कर रहे हैं। यह नहीं पूछा जा सकता।

श्री राघवय्या: क्या सरकार की यह नीति है कि किसी न किसी रेलवे कर्मचारी को एक या दूसरे संघ का सदस्य बनने के लिये मजबूर किया जाय ?

उपाध्यक्ष महोदय: नीति का प्रश्न नहीं है मज़दूर संघ अधिनियम बना हुआ है। यह कर्मचारियों के ही हित में है कि वे अपने को मज़दूर संघ के आधार पर संगठित करें। यही उन्होंने किया भी है।

श्री नम्बियार: जिन कर्मचारियों ने अपने को मज़दूर संघ में संगठित किया है, उनके मामले का प्रतिनिधित्व करने का क्या तात्पर्य है ?

उपाध्यक्ष महोदय: वे अधिकरण सम्मुख उपस्थित हो सकते हैं ?

वायु यातायात कम्पनियों का विलीनीकरण

*१४८. **श्री ए० एम० टामस:** (क) क्या **यातायात** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि प्रस्तावित राज्य निगम में सभी वर्तमान भारतीय उड्डयन मार्ग कम्पनियों का विलीनीकरण करने के लिये कुल कितना धन लगाने की आवश्यकता होगी ?

(ख) देय मुआवज़े की धन राशि क्या है ?

(ग) प्रत्येक कम्पनी के लिये प्रस्तावित की जाने वाली धन राशि क्या है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर): (क) से (ग). मुझे खेद है कि मैं इन विषयों पर इस समय इस स्थिति में नहीं हूं कि सूचना दे सकूं क्योंकि जिस आधार पर वर्तमान उड्डयन यातायात उपक्रमों को मुआवज़ा दिया जाने वाला है उसका अभी अन्तिम निर्णय होना बाकी है।

श्री जयपाल सिंह: सरकार को अभी मुआवज़ा देने में कितना समय लगेगा ?

संचरण मंत्री (श्री जगजीवन राम): मैं समझता हूं कि हम सदन में अगले माह के प्रथम सप्ताह तक एक विधेयक प्रस्तुत करेंगे।

श्री जयपाल सिंह: यह केवल एक ही राज्य निगम का प्रश्न है या एक से अधिक राज्य निगमों का ?

उपाध्यक्ष महोदय: इस प्रश्न का उत्तर विधेयक में ही आ जायगा।

गन्ने की खेती

*१५१. **श्री बी० एन० राय** : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या नियोजन की कोई योजना गन्ने की खेती के सम्बन्ध में विचाराधीन है;

(ख) क्या सरकार गन्ने के क्षेत्रों में अधिक पैदावार के लिये सिंचाई की कोई विशेष योजना प्रारम्भ करने वाली है;

(ग) क्या सरकार गन्ने की खेती के अन्तर्गत प्रति एकड़ पैदावार में वृद्धि को कमी वाले क्षेत्रों में जैसे उ० प्र० के पूर्वी ज़िलों में प्रोत्साहित करने का विचार नहीं कर रही है खाद्यान्नों की पैदावार में अभिवृद्धि करने के विचार से ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) और (ख). योजना आयोग ने गन्ने के उत्पादन में अभिवृद्धि के लिये विभिन्न राज्यों में लक्ष्यों की सिफारिश की है । गन्ना विकास योजनाओं में अन्य चीज़ों के अतिरिक्त उपयुक्त सिंचाई सुविधायें सभी प्रमुख राज्यों में अधिक पैदावार की दृष्टि से और आवश्यक अतिरिक्त उत्पादन की दृष्टि से कार्यान्वित की जा चुकी हैं । इन योजनाओं को आंशिक रूप में केन्द्रीय सरकार द्वारा आर्थिक सहायता मिलती है और आंशिक रूप में राज्य सरकारों द्वारा ।

(ग) नहीं । सरकार की नीति गहरी खेती द्वारा बढ़ी हुई पैदावार प्राप्त करना है किन्तु खेती के अन्तर्गत अधिक क्षेत्र लाकर नहीं ।

श्री एस० एन० दास : इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि शक्कर के उत्पादन का योजना आयोग द्वारा निश्चित किया हुआ लक्ष्य पहले ही प्राप्त हो चुका है, क्या मैं जान सकता हूं कि योजना आयोग ने शकर की उत्पत्ति में और अधिक वृद्धि की सिफारिश की है ?

डा० पी० एस० देशमुख : भूमि के क्षेत्रफल से इसका बहुत कम सम्बन्ध है और क्षेत्रफल को कम करना हमारी नीति है, उसे बढ़ाना नहीं ।

श्री एच० एन० मुकर्जी : गणतन्त्र दिवस पर राष्ट्रपति ने अपने भाषण में शकर के उत्पादन में अभिवृद्धि का निर्देश किया । ३० जनवरी को सरकारी विज्ञप्ति द्वारा ज्ञात हुआ कि उत्पादन गिरेगा । इस विरोधाभास को दृष्टि में रखते हुए क्या सरकार सदन को इस प्रकार से आवर्तन के सम्बन्ध में और इसको रोकने के लिये उठाय गये पगों के विषय में विश्वास दिलाने का प्रयत्न करेगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : यद्यपि गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष उत्पादन कम हो सकता है किन्तु जहां तक सम्पूर्ण देश का सम्बन्ध है, वह आवश्यकता से अधिक है ।

श्री सिंहासन सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार मिल मालिकों से यह कहने का विचार कर रही है कि वे गन्ना उत्पादकों को गन्ने की अच्छी फसल प्राप्त करने के लिये सिंचाई की सुविधायें प्रदान करें और अधिक भूमि अधिक अन्न उपजाओ आन्दोलन के लिये दें ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं प्रश्न नहीं समझ सका ।

उपाध्यक्ष महोदय : यह कार्य के लिये एक प्रस्ताव जान पड़ता है ।

श्री गोपाल राव : क्या यह सत्य है कि गन्ने के मूल्य में १२ रु० प्रति टन कमी हो जाने से देश के विभिन्न भागों के गन्ना उत्पादक गन्ने के उत्पादन को लगभग छोड़ देने के निष्कर्ष पर पहुच गये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) यह तथ्य नहीं है ।

कृषि श्रमिक

*१५३. **श्री के० जी० देशमुख :** (क) क्या **श्रम** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि कृषि श्रमिकों को न्यूनतम मज़दूरी देने की एक रूप प्रणाली का पर्यालोकन पूर्ण हो गया है या नहीं ?

(ख) यदि ऐसा है तो इस दिशा में विधेयक प्रस्तुत करने में कितना समय लगेगा ?

(ग) यदि उपरोक्त खण्ड (क) का उत्तर नकारात्मक है, तो अवलोकन को समाप्त करने में अनुमानतः कितना समय लगेगा ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) और (ग) . कृषि श्रमिकों को न्यूनतम मज़दूरी दिलाने की प्रणाली का कोई भी पर्यालोकन अभी नहीं किया गया है । यदि किसी प्रकार इसका संकेत श्रम मन्त्रालय द्वारा की गई कृषि श्रम पड़ताल से है तो यह पड़ताल पूर्ण हो चुकी है । अन्तिम रिपोर्ट तैयार की जा रही है ।

(ख) विधेयक का संकेत समझ में नहीं आया । ऐसा कोई विधेयक प्रस्तुत करना अवेक्षित नहीं है । यदि १९४८ का न्यूनतम मज़दूरी अधिनियम अवेक्षित है, अधिनियम के भाग २ में स्पष्ट किये गये नियम के अनुसार कृषि में लगे हुए मज़दूरों की न्यूनतम मज़दूरी ३१ दिसम्बर, १९५३ के पहले तक राज्यों द्वारा निश्चित की जानी चाहियें।

श्री के० जी० देशमुख : क्या सरकार न्यूनतम मज़दूरी की एक रूप प्रणाली लाने का विचार कर रही है ?

श्री आबिद अली : यह सम्भव नहीं है, श्रीमान् ।

श्री नानादास : क्या मैं जान सकता हूं कि इस मामले में नकद मज़दूरी देने की सिफ़ारिश की है या अन्य किसी रूप में ?

श्री आबिद अली : प्रश्न संख्या ७६ के उत्तर में सदन पटल पर एक विशद तालिका रखी गई है, और इससे सभी सूचना उपलब्ध हो जायगी ।

श्री राघवय्या : क्या सरकार इस देश में यह देखने का प्रयत्न करेगी कि कृषि श्रमिकों से बेगार नहीं ली जायगी ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह इस प्रश्न से नहीं उत्पन्न होता ।

मध्य प्रदेश में अकाल सहायता कार्य

*१५४. **श्री के० जी० देशमुख :** (क) **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या मध्य प्रदेश की सरकार ने भारत सरकार से उस राज्य के अकालग्रस्त क्षेत्रों में सहायता के कार्यों के लिये आर्थिक सहायता मांगी है ?

(ख) यदि ऐसा है तो अब तक की स्वीकृत धन राशि कितनी है ?

(ग) यह राशि उस राज्य के लिये कर्ज़ समझी जायगी या अनुदान ?

(घ) उक्त राज्य में अकालग्रस्त क्षेत्रों में अब तक क्या सहायता कार्य प्रारम्भ किये जा चुके हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) नहीं ।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता ।

(घ) राज्य सरकार ने २३ सड़क निर्माण कार्य, २७ तालाब तथा अन्य सिंचाई कार्य और १८ धातु खण्डन केन्द्र प्रारम्भ कर दिये हैं । सिंचाई के कार्यों में नदियों के बीच में झिरियों तथा नालों का खोदना, नालों तथा रास्तों पर बाध बनाना और निर्माण करना, कुआं की मरम्मत तथा उन्हें गहरा करना भी सम्मिलित हैं ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

वियना औषधि अकदमी

*१३१. **श्री ईश्वर रेड्डी :** (क) क्या **स्वास्थ्य** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगी कि वियना औषधि अकदमी ने स्नातकोत्तर कार्य करने के लिये अकदमी में भारतीय डाक्टरों को भर्ती करने का प्रस्ताव रखा है ?

(ख) यदि ऐसा है तो उस प्रस्ताव का पूरा विवरण क्या है और भारतीय डाक्टरों के लिये कितनी जगहें प्रस्तावित की गई हैं ?

(ग) इस प्रस्ताव से लाभ उठाने के लिये इच्छुक भारतीयों को चुनने का कार्य भार किस अधिकारी को सौंपा गया है, और चुनाव का नियम क्या है ?

(घ) अब तक कितने प्रार्थना पत्र प्राप्त हो चुके हैं, प्रार्थी कौन-कौन हैं और प्रत्येक की योग्यता क्या है ?

(ङ) यदि चुनाव समाप्त हो चुका है तो कितने लोग चुने गये हैं और किस आधार पर ?

(च) यदि चुनाव अभी समाप्त नहीं हुआ है, तो चुनाव का तरीका क्या होगा ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) हां

(ख) प्रस्ताव लगभग २० भारतीय डाक्टरों के लिये स्नातकोत्तर शिक्षा के लिये अप्रैल १९५३ से आरम्भ होने वाले अध्ययन काल के अन्तर्गत था। यह स्वीकार किया जा चुका है और एक विज्ञप्ति द्वारा इच्छुक प्रार्थियों से प्रार्थना पत्र मंगाये गये हैं ।

(ग), (ङ) और (च) भारत में कोई चुनाव नहीं होगा। सभी उपयुक्त प्रार्थियों के प्रार्थना पत्र अकदमी के पास चुनाव तथा स्वीकृति के लिये भेज दिये जायेंगे।

(घ) एक तालिका सूचना सहित सदन पटल पर रखी जा रही है। [**देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३२**]

उर्वरक (वितरण)

*१३२. **श्री एम० एल० द्विवेदी :** (क) क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि एक मन चावल के विनिमय स्वरूप एक मन उर्वरक लेने का प्रस्ताव विभिन्न राज्यों के उत्पादकों द्वारा स्वीकार किया गया है ?

(ख) प्रस्ताव का विवरण क्या है ?

(ग) कितने राज्य सरकारों द्वारा यह प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया है ?

(घ) एकत्रित उर्वरक की भोग मात्रा कितनी है जो बंटने के लिये १९५३ में उपलब्ध है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : (क) पश्चिमी बंगाल ने प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है, उत्तर प्रदेश ने आशंका प्रगट की है और अन्य राज्य सरकारों के उत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है।

(ख) विवरण तैयार किये जा रहे हैं। इसे बांटने की प्रमुख विशेषता है उत्पादकों को ऋण पर तिक्तातु शुलबीय की पूर्ति करना और फ़सल कटने की ऋतु पर मूल्य प्राप्त कर लेना चाहे नकद या अन्य वस्तुओं के रूप में यह उत्पादक की सुविधा पर निर्भर करता है।

(ग) जैसा कि ऊपर (क) के अन्तर्गत कहा जा चुका है कि पश्चिमी बंगाल तथा उत्तर प्रदेश के अतिरिक्त अन्य राज्य सरकारों के उत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है।

(घ) उर्वरकों की एकत्रित की गई मात्रा का अनुमान लगभग ४,७०,००० टन लगाया गया है। इस मात्रा से लगभग ८०,००० टन अधिक धन लाने वाली फसलों के लिये और शेष ३,९०,००० टन खाद्यान्नों की उत्पत्ति के लिये ऋण के आधार पर उपलब्ध हो सकेगा ।

उड्डयन यातायात कम्पनियां

*१४९. **श्री टी० एस० ए० चेट्टियार:** (क) क्या **यातायात** मन्त्री उड्डयन मार्गों के राष्ट्रीयकरण किये जाने के प्रस्ताव के सम्बन्ध में यह बतलाने की कृपा करेंगे कि कितनी उड्डयन मार्ग कम्पनियां मुनाफ़े में कार्य कर रही हैं ?

(ख) जो कम्पनियां घाटे पर चल रही हैं उनको दी जाने वाली सहायता की धन राशि क्या है ?

सचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) सन् १९५१ में केवल एक आन्तरिक उड्डयन मार्ग यथा एअरवेज़ (भारत) का कार्य मुनाफ़े में रहा।

(ख) १९५१ में घाटे पर चलने वाली कम्पनियों को दी जाने वाली आर्थिक सहायता की राशि, ३१,१५,५६६ रुपये थी।

अखिल भारतीय व्यापार प्रमाण-बोर्ड

*१५५. **श्री झूलन सिन्हा :** क्या **श्रम** मन्त्री अखिल भारतीय व्यापार प्रमाण-बोर्ड की स्थापना द्वारा होने वाली समिति की सिफ़ारिशों की शर्तों के आधार पर जो गत वर्ष इस कार्य के लिये बनाई गई थी, बतलाने की कृपा करेंगे ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : समिति ने अपनी रिपोर्ट ६ नवम्बर, १९५२ को जमा की थी। समिति की सिफ़ारिशें अनेक सम्बन्धित मन्त्रालयों के विमर्श सहित सरकारी परीक्षण के अन्तर्गत हैं। अन्तिम निर्णय शीघ्र ही निकलने वाला है।

व्यावसायिक शिक्षण केन्द्र

*१५६. **श्री झूलन सिन्हा :** क्या **श्रम** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) किन राज्यों ने, यदि कोई है तो विभिन्न व्यावसायिक शिक्षण केन्द्रों द्वारा दिये जाने वाले अधिकार पत्रों (सनदों) को मान्यता दी है और किन कारणों वश यदि कोई है तो कुछ अन्य केन्द्रों द्वारा दिये जाने वाले उपरोक्त अधिकार-पत्रों को मान्यता नहीं दी है; और

(ख) व्यावसायिक शिक्षण केन्द्रों द्वारा अब तक दिये जाने वाले अधिकार पत्रों (सनदों) की योग संख्या और उन अधिकार प्राप्तकों की संख्या जिनको नौकरियां मिल गई हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) आसाम, मध्य प्रदेश, बिहार और उड़ीसा ने श्रम मन्त्रालय द्वारा दिये जाने वाले अधिकार पत्रों को सभी व्यवसायों में मान्यता दी है जबकि बम्बई और मद्रास की सरकारों ने किन्हीं व्यवसायों में ही मान्यता दी है। अन्य राज्य सरकारों द्वारा इन अधिकार पत्रों (सनदों) को मान्यता न देने के कोई कारण नहीं मिले हैं और यह मामला अभी उनसे पत्र व्यवहार-धीन है।

(ख) दिसम्बर, १९५२ के अन्त तक ४१,७४४ शिक्षण प्राप्त करने वालों को अधिकार-पत्र (सनदें) मिल चुके हैं। इनमें से ३१ दिसम्बर १९५२ तक ७,३४५ लोगों को रोज़गार दफ्तरों के द्वारा नौकरियां मिल चुकी हैं और ३,७२१ व्यक्ति उस तिथि तक जीविका की खोज में दफ्तर रोज़गार के वर्तमान रजिस्टर पर दर्ज थे।

यातायात परामर्शदात्री परिषद्

*१५७. **श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी :** (क) क्या **यातायात** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि यातायात परामर्शदात्री परिषद् की बैठक हाल म ही दिल्ली में हुई थी ?

(ख) यदि एसा ह तो अधिवेशन की विषय सूची क्या थी ?

(ग) अधिवेशन म क्या निर्णय किये गये ?

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

(ख) विषय सूची की एक प्रतिलिपि सदन पटल पर रखी गई है **[देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३३]**

(ग) परिषद् की कार्यवाही सदन पटल पर रखी जायगी ज्यों ही उपलेख का अन्तिम निर्णय हो जायगा।

सम्बलपुर में रेल दुर्घटना

***१५९. श्री संगण्णा** : क्या **रेल** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि १५ जनवरी १९५३ को एक सवारी गाड़ी एक माल गाड़ी से पूर्वी रेलवे क्षेत्र के सम्बलपुर में टकरा गई ;

(ख) क्या सम्पत्ति और जान की कोई हानि हुई और यदि हां तो कहां तक ?

(ग) क्या दुर्घटना के कारण जानने के लिये कोई पड़ताल की गई थी; और

(घ) यदि ऐसा है तो उसके क्या परिणाम हुए ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हां। १५ जनवरी, १९५३ को लगभग १६ बज कर २५ मिनट पर, जबकि ६६ अप पैसेंजर गाड़ी पूर्वी रेलवे की झारसूगूदा-सम्बलपुर ब्रांच लाइन के सम्बलपुर रोड स्टेशन पर खड़ी हुई थी, एक अप सीधी जाने वाली माल गाड़ी जो झारसूगूदा स्टेशन से होकर जा रही थी, उसके पिछले भाग से आकर टकरा गई।

(ख) जान से किसी की भी मृत्यु नहीं हुई किन्तु तीन यात्रियों के चोटें लगी थीं, दो के चोटें साधारण थीं। चलने वाले इंजनों के हानि की अनुमानित आय और स्थायी रूप से ८५,७०० रु० की हानि हुई थी।

(ग) और (घ). सरकारी रेलवे इंसपेक्टर, क्षेत्र संख्या १, कलकत्ता द्वारा जांच की गई थी। उनकी अन्तिम रिपोर्ट की प्रतीक्षा है। प्रत्यक्षतः दुर्घटना रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही के कारण हुई थी।

न्यूयार्क में पर्यटन कार्यालय

***१६०. श्री बुच्चिकोटैय्या** : (क) क्या **यातायात** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भारत सरकार द्वारा न्यूयार्क में एक पर्यटन कार्यालय खोला गया है ?

(ख) इस कार्यालय को खोलने में क्या प्रारम्भिक व्यय हुआ है ?

(ग) इस कार्यालय पर होने वाला निरन्तर अनुमानित वार्षिक व्यय क्या है ?

(घ) इस कार्यालय में लगे हुए विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों की योग संख्या क्या है ?

(ङ) उन में से कितने भारतीय हैं और कितने अभारतीय ?

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

(ख) १९५२–५३ का अनुमानित व्यय ७९,००० रु० है।

(ग) १५१,००० रु०।

(घ) तीन निम्नलिखित प्रकार से :—

संचालक	१
पर्यटन सूचना सहायक	१
संचालक का कार्य सचिव	१

(ङ) दो भारतीय और एक अभारतीय।

विजयवादा हवाई अड्डा

***१६१. श्री गोपाल राव** : (क) क्या **यातायात** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भारत सरकार विजयवादा हवाई अड्डे में आन्ध्र राज्य बनाने की दृष्टि से क्या सुधार करने का विचार कर रही है ?

(ख) क्या सरकार विजयवादा हवाई अड्डे पर निकट भविष्य में नागरिक जन

संख्या के लिये उड्डयन सेवा सम्बन्धी सुविधायें देने का विचार कर रही है ?

सचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) विजयवादा हवाई अड्डे पर वर्तमान में हवाई अड्डा सम्बन्धी उपलब्ध सुविधायें अपनी वर्तमान आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिये पर्याप्त हैं।

(ख) विजयवादा में वायु यातायात की शक्ति की कमी के कारण, कोई भी वायु कम्पनी इस शहर से यातायात करने की इच्छुक नहीं है या वहां निश्चित विराम-स्थल ही बनाने को तैयार है।

औद्योगिक हड़तालें

*१६२. **श्री एल० जे० सिंह** : क्या **श्रम** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) वर्ष १९५२ में अभिलिखित औद्योगिक हड़तालों की संख्या;

(ख) बेकार गये कार्य के घंटे, अन्तर्ग्रस्त मजदूरों की संख्या और उद्योगों को होने वाली हानि की योगराशि ;

(ग) इन हड़तालों से हानि पहुंचने वाले उद्योगों के नाम; और

(घ) ऐसी हड़तालों से सबसे बुरी तरह प्रभावित होने वाले राज्य ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) और (ख) . जनवरी से नवम्बर १९५२ तक के समय के कार्य रोधों की अभिलिखित योग संख्या ८९१ थी जिसमें ७८५, ८८६ मजदूर अन्तर्ग्रसित थे और कार्य के घंटों की हानि ३,१७२,९९१ हुई । उद्योगों को हड़ताल के कारण होने वाले आर्थिक हानि के सम्बन्ध में सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ग) इन रोधों के द्वारा हानि उठाने वाले मुख्य उद्योग वस्त्र, इंजीनियरिंग, खनिज तथा धातु, खाद्य, पेय तथा तम्बाकू, लकड़ी, पत्थर तथा शीशा, खानें, यातायात, निवेश और पत्तन तथा रोपस्थली थे।

(घ) बम्बई, मद्रास, पश्चिमी बंगाल तथा उत्तर प्रदेश।

निजामुद्दीन-गाजियाबाद रेल लाइन

*१६३. **ज्ञानी जी० एस० मुसाफ़िर** : (क) रेल मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार एक नवीन सीधा मार्ग बनवा कर निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन को गाजियाबाद से मिलाने का विचार कर रही है ?

(ख) यदि ऐसा है तो इसका निर्माण कब से प्रारम्भ होने वाला है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) मामला अभी परीक्षाधीन है और कोई निश्चय निर्णय अभी तक नहीं हो सका है।

(ख) उत्पन्न नहीं होता।

खेतिहर युवक (अमरीका को यात्रा)

*१६४. **श्री मोहन राव** : (क) क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि मन्त्रालय ने खेतिहर युवकों के प्रार्थना पत्र अमरीका की यात्रा के लिये मांगे हैं ?

(ख) यह यात्रा किस के द्वारा प्रभारित की गई है और किस कार्य के लिये ?

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

(ख) अन्तर्राष्ट्रीय खेतिहर युवक विनिमय का कार्यक्रम राष्ट्रीय ४–एच क्लब द्वारा प्रभारित किया गया है जो कि ग़ैर सरकारी संस्था है और जिसकी आर्थिक सहायता उसके सदस्यों के ऐच्छिक अंशदान से होती है, लड़कों और लड़कियों दोनों से ही और कुछ परोपकारिणी संस्थाओं के द्वारा जैसे फोर्ड फाउन्डेशन।

इसका उद्देश्य भारतीय खेतिहर युवकों को अमरीकी कृषि जीवन से परिचित कराना है अमरीकी फार्म पर वास्तविक रूप से अमरीकी किसानों के लड़कों के साथ काम करवा कर।

रेल मैजिस्ट्रेट

*१६५. **चौधरी रघुबीर सिंह :** (क) क्या **रेल** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि यह तथ्य है कि रेलवे में नियुक्त मजिस्ट्रेटों की दो श्रेणियां हैं ?

(ख) यदि ऐसा है तो उनके बीच कार्य विभाजन क्या है ?

(ग) इन रेल मजिस्ट्रेटों के वेतनों तथा भत्तों पर वार्षिक व्यय कितना होता है ?

(घ) क्या सरकार के सम्मुख कोई योजना इन वैतनिक रेल पर्यटनकारी मजिस्ट्रेटों को हटा कर कार्य को अवैतनिक रेल मजिस्ट्रेटों को सिपुर्द करने की है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) सम्भवतः माननीय सदस्य उन रेल मजिस्ट्रेटों की ओर संकेत कर रहे हैं जो राज्य सरकारों द्वारा रेलवे मामलों का निर्णय करने विशेषतया बिना टिकट यात्रा करने वालों को दण्ड देने के लिये नियुक्त किये गये हैं। यदि ऐसा है तो मजिस्ट्रेटों की श्रेणियां विभिन्न रेलवे में भिन्न-भिन्न हैं, कुछ रेलवे में वृत्तिभागी मजिस्ट्रेट होते हैं और कुछ दूसरी में वृत्तिभागी तथा अवैतनिक दोनों ही प्रकार के।

(ख) वृत्तिभागी तथा अवैतनिक दोनों ही प्रकार के मजिस्ट्रेटों के कार्य में कोई दृढ़बद्ध विभाजन नहीं है।

(ग) यह सूचना अभी उपलब्ध नहीं है, क्योंकि वृत्तिभागी मजिस्ट्रेटों को वेतन और भत्ता राज्य सरकारों द्वारा ही मिलता है जिन्होंने उनको नियुक्त किया है।

(घ) नहीं।

पश्चिमी बंगाल को खाद्यान्नों की पूर्ति

*१६६. **श्री एन० बी० चौधरी :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री गेहूं, चावल तथा अन्य खाद्यान्नों की मात्रा जो पश्चिमी बंगाल की सरकार को भारत सरकार द्वारा चालू वर्ष में पश्चिमी बंगाल के मन्त्री से प्रबन्ध के अन्तर्गत देना स्वीकार की गई थी, बतलाने की कृपा करेंगे ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : १९५३ के अन्तर्गत भारत सरकार ने पश्चिमी बंगाल को १ लाख टन चावल साधारण राशन की दुकानों पर बेचने के लिये और ५०,००० टन तक विशेष दुकानों पर आर्थिक मूल्य पर बड़े कलकत्ता क्षेत्र के लिये पूर्ति करने का निश्चय किया है। पश्चिमी बंगाल की गेहूं की पूर्ण आवश्यकता की पूर्ति हो जायगी।

खड़गपुर में रेल कर्मचारी

*१६७. **श्री एन० बी० चौधरी :** क्या **रेल** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार के पास खड़गपुर शहर के रेल कर्मचारियों का कोई अभिवेदन उनको मकान का भत्ता देने के सम्बन्ध में मिला है; और

(ख) यदि ऐसा है तो सरकार का उस मामले में क्या निर्णय है ?

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

(ख) मामला सरकार के विचाराधीन है।

राजस्थान में राष्ट्रीय राजपथ

११४. **श्री भीखा भाई :** क्या **यातायात** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) राजस्थान राज्य में राष्ट्रीय राजपथों की संख्या :

(ख) प्रत्येक राजपथ की लम्बाई, उन स्थानों के नाम जिनके द्वारा होकर वे जाते हैं;

(ग) राजस्थान में राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ की लम्बाई;

(घ) राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ की जो पहले ही बन चुका है, मीलों म लम्बाई; और

(ङ) अब तक व्यय की गई धन राशि और वर्ष १९५३–५४ में व्यय किये जाने की अनुमानित राशि ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) दो राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ और ३ ।

(ख) राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ की लम्बाई ९९० मील है और वह देहली को बम्बई से अलवर, अजमेर, ब्यावर, देवार, उदयपुर, हिम्मतनगर, अहमदाबाद, बड़ौदा और बुलसर होती हुई मिलाती है।

राष्ट्रीय राजपथ संख्या ३ लम्बाई में ७३० मील है और बम्बई को आगरे से नासिक, धूलिया, इन्दौर, गुना, शिवपुरी, ग्वालियर तथा ढोलपुर होती हुई मिलाती है।

(ग) ३७० मील

(घ) ३४५ मील

(ङ) १ अप्रैल, १९५० से २८.३९ लाख रुपये और अगले वर्ष १८ लाख रुपये ।

मालनाद सुधार समिति

११५. श्री आर० जी० दुबे : क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) मालनाद सुधार समिति द्वारा की गई सिफारिशें ; और

(ख) वे कार्यवाहियां जो की जा चुकी हैं या सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिये समनुचिन्तित हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : (क) केन्द्रीय मालनाद योजना समिति ने जो सिफारिशें अपने अन्तरिम प्रतिवेदन में की हैं उनका उद्देश्य मालनाद क्षेत्र का सर्वतोमुखी सुधार करना था।

(ख) जैसा कि तारांकित प्रश्न संख्या १८११ के उत्तर के खण्ड (ख) और (ग) में श्री थिम्मप्पा गोवदा ने ६ अक्तूबर, १९५१ को कहा है, भारत सरकार ने यह तय किया कि समिति की सिफारिशें कार्यान्वित करना अत्यधिक व्यय होने की दृष्टि से सम्भव न होगा और यह राज्य सरकारों पर छोड़ दिया गया था कि वे समिति द्वारा अभिस्तावित योजनाओं को अपने साधनों के अनुसार कार्य में लायें।

टेक्निकल शिक्षण केन्द्र

११६. श्री कर्णीसिंह जी : क्या **श्रम** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि राजस्थान में स्थित बीकानेर में एक टेक्निकल शिक्षण केन्द्र खोलने की परामर्शता स्वीकार की गई है?

(ख) यदि ऐसा है तो क्या एक ही खोलना निश्चित हुआ है ?

(ग) इसका प्रारम्भ कब से होने की सम्भावना है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) नहीं ।

(ख) और (ग) उत्पन्न नहीं होते।

वायु यातायात करार

११७. श्री राघवय्या : (क) क्या **यातायात** मन्त्री उन देशों के नाम बतलाने की कृपा करेंगे जिनके साथ भारत का वायु यातायात करार पहले से ही हो चुका है और इन करारों की सर्तें क्या हैं ?

(ख) क्या यह तथ्य है कि भारत तथा संयुक्त राज्य अमरीका के प्रतिनिधियों के बीच इस सम्बन्ध में नवम्बर, १९५१ में अनौपचारिक वार्ता हो चुकी है, और यदि ऐसा है तो वह अवस्था कौन थी जहां पर वार्ता भंग हो गई ?

(ग) क्या यह तथ्य है कि इस सम्बन्ध में भारत सरकार तथा संयुक्त राज्य अमरीका में पत्र व्यवहार अभी चल रहा है, और यदि ऐसा है तो भारत तथा संयुक्त राज्य अमरीका में असहमत होने की मुख्य बातें क्या हैं ?

(घ) क्या यह भी तथ्य है कि असहमत होने की बातें भारत तथा संयुक्त राष्ट्र अमरीका के बीच दी जाने वाली वायु सेवाओं की क्षमता से और भारत तथा अन्य देशों के बीच गाड़ी यातायात तथा ऐसी गाड़ी यातायात का भारतीय व्यापारिक उड्डयन के विकास पर प्रभाव से सम्बन्धित थे ?

(ङ) यदि ऐसा है, दोनों सरकारों के विचार क्या है जिन पर द्वन्द्व चल रहा है ?

(च) वे अन्तरिम शर्तें क्या हैं जिन पर संयुक्त राज्य वायु सेवा भारतीय नभमण्डल में कार्य करती है ?

(छ) कौन सी संयुक्त राज्य कम्पनियां भारत में अपने जहाज उड़ाती हैं और उन में कितनी साप्ताहिक सेवायें चलाती हैं ?

यातायात उपमंत्री (श्री राज बहादुर): (क) मैं पटल पर एक तालिका रखता हूं जिसमें वांछित सूचना दी हुई है।

(ख) हां, नवम्बर, ९१४६ में भारत तथा संयुक्त राज्य के बीच हस्ताक्षर किये जाने वाले वायु करार के सम्बन्ध में अनौपचारिक वाद-विवाद हुये थे। कोई भी निर्णय नहीं हुये थे।

(ग) और (घ). दोनों सरकारें मामले पर विचार-विनिमय कर रही हैं और विचाराधीन विषय वे हैं जो प्रश्न (घ) में बताये जा चुके हैं।

(ङ) दोनों सरकारों के बीच गुप्त रूप से अभी विचार-विनिमय चल रहा है।

(च) और (छ). ट्रान्स वर्ल्ड एअर-लाइन्स तथा पान अमेरिकन एअरवेज में से प्रत्येक ही क्रमशः भारत को तथा भारत से आगे सप्ताह में तीन बार आती जाती है। वे ऐसा भारत सरकार तथा संयुक्त राज्य के बीच १४ नवम्बर, १९४६ को हस्ताक्षर होने वाले वायु-करार के आधार के अन्तर्गत कर रही हैं और जो अब भी लागू है।

विवरण

भारत ने दीर्घकालीन करार वायु यातायात सेवाओं को चलाने के लिये संयुक्त राज्य, अमरीका, फ्रांस, स्वीडन, पाकिस्तान, लंका, स्विटजरलैण्ड, आस्ट्रेलिया, फिलिप्पाइन्स, नीदरलैण्ड्स, यूनाइटेड किंगडम, अफगानिस्तान और मिस्र नामक देशों से किया है। ये सभी करार, जिनकी प्रतिलिपियां लोक-सभा के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं, पारस्परिक आधार पर हैं और क्षमता की उन सुविधाओं से जो उड्डयन मार्गों द्वारा दी जा सकती हैं और यातायात के वर्गों से जो वे ले जा सकते हैं, उड्डयन मार्गों द्वारा अपनाये गये मार्ग, उनके द्वारा लिये जाने वाले किराये, वे सुविधायें एवं व्यवहार रीतियां जिनके वे अधिकारी होंगे, सूचना और आंकड़ों का उड्डयन सेवाओं से सम्बन्धित आदान-प्रदान, करार के अनुसार झगड़ों को निबटाने के तरीके तथा कुछ अन्य प्रौद्योगिक विषयों आदि से सम्बन्धित हैं।

वस्त्र निर्माण शालायें

११८. श्री तुषार चटर्जी: क्या **श्रम** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में चलने वाली वस्त्र निर्माणशालाओं की १९४७ से १९५२ तक की संख्या तथा ३१ जनवरी, १९५३ को;

(ख) इन वर्षों में इन निर्माणशालाओं में काम करने वाले मजदूरों की योग संख्या, राज्यानुसार ; और

(ग) इन वर्षों में बन्द होने वाली निर्माणशालाओं की योग संख्या तथा बेकार हुए मजदूरों की संख्या, राज्यानुसार ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली): (क) से (ग) . सूचना एकत्रित की जा रही है और उचित समय में सदन पटल पर रखी जायगी।

वस्त्र निर्माण शालायें

११९. श्री तुषार चटर्जी: क्या **श्रम** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) १९४७ से १९५२ तक तथा ३१ जनवरी १९५३ को उन वस्त्र निर्माण-शालाओं की संख्या जिनमें ३ शिफ्टों में काम होता था;

(ख) इन वर्षों में उन निर्माणशालाओं की संख्या जिनमें २ शिफ्टों में काम होता था;

(ग) उन निर्माणशालाओं की संख्या जिन्होंने इन वर्षों में रात की शिफ्ट बन्द कर दी हैं और बेकार हुए मजदूरों की प्रत्येक राज्य के अनुसार संख्या; तथा

(घ) उन निर्माणशालाओं की संख्या जिन्होंने दूसरी शिफ्ट बन्द कर दी है और इन वर्षों में हुए बेकार मजदूरों की संख्या; प्रत्येक राज्य के अनुसार ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली): (क) से (घ) . सूचना एकत्रित की जा रही है और उचित समय में सदन पटल पर रखी जायगी।

भारतीय कृषि अन्वेषण संस्था

१२०. श्री ईश्वर रेड्डी: (क) **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या हाल ही में भारतीय कृषि अन्वेषण संस्था में एक कांच घर खोला गया है ?

(ख) इस कांच घर से क्या लाभ होंगे ?

(ग) कांच घर के निर्माण की योग लागत क्या थी ?

(घ) वह फर्म कौन सी थी जिसने इसे बनाया और किन शर्तों पर ?

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

(ख) कांच घर गेहूं तथा जौ के पौदों में कीड़ों की तीनों व्यक्तिगत जातियों तथा उनके मिलावट के विरुद्ध जांच के लिये बना है । इसके अतिरिक्त कीड़ों की दैहिकीय जातियों का अध्ययन कांच घर में करना चाहिये जिससे सम्पूर्ण देश से नमूनों का विश्लेषण इस प्रकार से किया जा सके जिससे प्रजनन कर्ताओं को अखिल भारतीय आधार पर इन जातियों के निरोधक प्रकार पैदा करने में सहायता मिल सके।

(ग) ५५,००० रु०।

(घ) कांच घर का निर्माण दो भागों में किया गया था। वास्तु कार्य तथा पूर्ति एवं कांच लगाने का कार्य मेसर्स करतार सिंह तथा निरंजनसिंह एण्ड सन्स द्वारा किया गया था। इमारत का १२,००० रु० की लागत का भाग श्री करतारसिंह, ठेकेदार द्वारा बनवाया गया था। शीशे का १२,००० रु० की लागत का काम श्री निरंजन सिंह एण्ड सन्स द्वारा

बनवाया गया था। दूसरा भाग जिसमें स्पात तथा लकड़ी का ऊपरी ढांचा सम्मिलित है विभाग द्वारा किया गया था क्योंकि ठेकेदारों से प्राप्त हुए दर अनुमान से ४० प्रतिशत अधिक थे। विभाग द्वारा किये गये काम की कुल लागत लगभग ३१,००० रु० थी।

भारतीय जहाज़रानी

१२१. पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय: क्या **यातायात** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि कितने समुद्र पार तथा कितने तटीय व्यापार के लिये जहाज़ों का निर्माण भारत में व्यक्तिगत उद्योगों द्वारा हुआ था और कितने जहाज़ों का निर्माण १९४७ से सरकार द्वारा हुआ है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): दस बड़े माल ढोने वाले जहाज़ जिसमें प्रत्येक ८००० डी० डब्लू० टी० का तथा एक छोटा सवारी वाला जहाज़ २४५ डी० डब्लू० टी० का भारत में १९४७ से विज़िगापटम जहाज निर्माण केन्द्र में बना था दस बड़े माल वाले जहाज़ों में से छः जहाज़ों का प्रारम्भ में निर्माण सरकारी खर्चे पर हुआ था और बाद को भारत की व्यक्तिगत कम्पनियों के हाथ बेच दिये गये थे और शेष चार का निर्माण सिंडिया स्टीम नैवीगेशन कम्पनी लिमिटेड द्वारा हुआ था। ये सभी जहाज तटीय व्यापार में लगे हुए हैं।

दस अन्य माल वाले जहाज कुल ४३,८३० जी० आर० टी० टन भार के भारतीय जहाजरानी कम्पनियों द्वारा १९४७ से विदेशी केन्द्रों में बने थे। इसमें से चार समुद्र पार व्यापार में लगे हैं और शेष तटीय व्यापार में।

पश्चिमी बंगाल में उड्डयन पट्टियां

१२२. श्री एस० सी० सामन्त: क्या **यातायात** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) दो उड्डयन पट्टियों में विकास की योजना, एक बलूर घाट और दूसरी कूचबिहार, पश्चिमी बंगाल में कहां तक सफलता मिली है;

(ख) क्या हवाई केन्द्रों के लिये भूमि प्राप्त कर ली गई है;

(ग) निर्माण के पूर्ण होने में कितना समय लगेगा; और

(घ) पश्चिमी बंगाल सरकार इस मामले में कहां तक सहायता कर रही है ?

यातायात उपमंत्री (श्री राज बहादुर): (क) से (घ). प्रश्नास्पद उड्डयन पट्टियां वर्तमान में पश्चिमी बंगाल सरकार द्वारा नियन्त्रित तथा रक्षित हैं किन्तु उन्होंने इनको केन्द्रीय सरकार को हस्तांतरित कर देना स्वीकार कर लिया है। हस्तांतर अप्रैल १९५३ तक होगा। आवश्यक विकास कार्यों को अधिकार में रखने और उड्डयन यातायात नियन्त्रण रखने तथा वैमानिक टेलीफोन संवाद वहन सुविधायें देने के लिये, जब उड्डयन धारियां ले ली जायेंगी, प्रयत्न किये जा रहे हैं।

संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय शिशु संकट निधि

१२३. सरदार हुक्म सिंह: (क) **स्वास्थ्य** मन्त्री क्या अब तक भारत द्वारा संयुक्त-राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय शिशु संकट निधि में कितनी धनराशि सहायतार्थ दी गई है बतलाने की कृपा करेंगी ?

(ख) ३१ जनवरी १९५२ तक भारत को कितनी धन राशि विभिन्न सहायता तथा स्वास्थ्य योजनाओं के लिये प्राप्त हुई है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर): (क) भारत द्वारा संयुक्त-राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय शिशु संकट निधि में अब तक २०,००,००० रु० भेजे गये हैं।

(ख) संयुक्त-राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय शिशु संकट निधि द्वारा भारत के लिये दिसम्बर, १९५१ तक विभिन्न स्वास्थ्य कार्यक्रमों पर २,३६,८८,००० रु० निर्धारित किया गया है।

कच्चा जूट (मूल्य)

१२४. श्री ए० सी० गुहा : क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) मिल भाव पर कच्चे जूट का अक्तूबर, नवम्बर और दिसम्बर, १९५२ तथा जनवरी १९५३ में मूल्य;

(ख) इन महीनों में कच्चा जूट उत्पादकों ने कितना मूल्य पाया;

(ग) क्या यह मूल्य आर्थिक मूल्य निश्चित किया गया है ; और

(घ) यदि नहीं, तो सरकार ने उत्पादकों को सहायता देने के लिये क्या उपाय किये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : (क) से (ख) . कच्चे जूट का मिल दर पर मूल्य और उत्पादकों द्वारा अक्तूबर, १९५२ से जनवरी, १९५३ तक प्राप्त की गई राशियों के विवरण सदन पटल पर रखे हुए हैं **[देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३४]**

(ग) उत्पादकों द्वारा कच्चे जूट का प्राप्त मूल्य साधारणतः आर्थिक मूल्य नहीं था।

(घ) कच्चे जूट के मूल्य में और अधिक कमी को रोकने की दृष्टि से पश्चिमी बंगाल सरकार ने पश्चिमी बंगाल जूट वस्तु अधिनियम के अन्तर्गत १८ दिसम्बर, १९५२ से लागू होने के कारण भविष्य के लिये जूट की वस्तुओं का व्यापार निषेध कर दिया है। भारत सरकार के हस्तक्षप करने के अलावा, भारतीय जूट मिल असोसियेशन की समिति ने कच्चे जूट की दो सप्ताह की आवश्यकता की मात्रा क्रय करना स्वीकार कर लिया है, जूट बाजार को सहायता देने की दृष्टि से। सरकार एक जांच आयोग की नियुक्ति करने के प्रश्न पर, कच्चे जूट और जूट पदार्थों की वर्तमान बाजारू चालों की जांच करने के लिये विचार कर रही है।

बम्बई में खाद्यान्न की कमी

१२५. डा० रामसुभग सिंह : क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री बम्बई राज्य में हाल के खाद्यान्न की कमी से प्रभावित मनुष्यों की अनुमानित संख्या बतलाने की कृपा करेंगे ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : लगभग ६० लाख मनुष्यों की संख्या अपर्याप्त जल पूर्ति तथा क्षेत्र में वर्षा की कमी के कारण अपर्याप्त जीविका की स्थितियों का सामना कर रहे हैं।

भारत तथा संयुक्त राष्ट्र के मध्य विमान पार्सल सेवा

१२६. डा० राम सुभग सिंह : क्या **यातायात** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारत तथा संयुक्त राष्ट्र के मध्य विमान पार्सल सेवा प्रारम्भ हो गई है;

(ख) इस सेवा की शर्तें स्थल-मार्ग की तुलनात्मक दृष्टि से क्या हैं ?

(ग) इस विमान पारसल का अधिकतम भार क्या है ?

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

(ख) संयुक्त राष्ट्र अमरीका के विमान पार्सल भी उन्हीं शर्तों पर स्वीकार किये जाते हैं जो संयुक्त राष्ट्र अमरीका को स्थल-मार्ग द्वारा भेजे जाने वाले पार्सलों के सम्बन्ध में लागू हैं, अन्तर केवल इतना है कि एक विमान पार्सल का अधिकतम भार ११ पौंड तक सीमित कर दिया गया है जबकि स्थल-मार्ग पर यह भार २२ पौंड तक ले जाने की अनुमति है। इस विषय पर जारी की गई डाकीय

सूचना की एक प्रतिलिपि सदन पटल पर रखी है।

(ग) ११ पौंड

डाकीय सूचना संख्या २७

विदेशी प्रशासन से विमान पार्सवल सेवा की पुरःस्थापना

२ जनवरी, १९५३ से इस देश तथा संयुक्त राष्ट्र अमरीका, संयुक्त राज्य, फ़्रांस, मिश्र, स्विटजरलैण्ड और आस्ट्रेलिया के बीच उन्हीं शर्तों पर जो इन देशों को स्थल मार्ग द्वारा माल भेजे जाने के सम्बन्ध में लागू होती हैं, एक सीधी विमान पार्सल सेवा चालू की जायगी। ये शर्तें नाप, पैकिंग आदि तथा अन्य प्रतिबन्ध विदेशी डाक निर्देशिनी डाक तथा तार गाइड १९५२ के संस्करण में दिखलाये गये हैं।

(२) डाक की दरें विमान शुल्क सहित विभिन्न देशों के लिये नीचे दिखलाई गई हैं :—

देश का नाम	डाक की दर विमान शुल्क सहित पहले पौण्ड पर	डाक की दर विमान शुल्क सहित अनुवर्ती ४ औंस या उसके कुछ भाग पर
संयुक्त राष्ट्र अमरीका	रु० १५ ८ ०	रु० ३ ८ ०
संयुक्त राज्य	रु० ८ ८ ०	रु० १ ९ ०
फ़्रांस	रु० ९ ८ ०	रु० १ ८ ०
मिस्र	रु० ७ ० ०	रु० १ ० ०
स्विटजरलैण्ड	रु० ८ ० ०	रु० १ ८ ०
आस्ट्रेलिया	रु० ८ ८ ०	रु० १ १२ ०

(३) विमान पार्सलों का अधिकतम भार केवल ११ पौंड तक स्वीकार किया जायगा। बीमा किये हुये विमान पार्सल वर्तमान में स्वीकार नहीं किये जायेंगे।

(४) देश में ये पार्सल स्थल-मार्ग द्वारा ही भेजे जायगे। संयुक्त राष्ट्र अमरीका, फ़्रांस, स्विटजरलैण्ड, संयुक्त राज्य और मिस्र के लिये विमान पार्सल केवल बम्बई से ही विमान द्वारा भेजे जायेंगे और आस्ट्रेलिया वाले पार्सल कलकत्ता से।

नई दिल्ली,
१९, दिसम्बर, १९५२.

भारतीय रेलवे शताब्दी प्रदर्शनी

१२७. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या रेल मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) वह स्थान तथा तिथियां जिनमें भारतीय रेलवे शताब्दी प्रदर्शनी लगेगी;

(ख) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा व्यय की जाने वाली सम्भावित अनुमानित व्यय की धन राशि;

(ग) प्रदर्शनी के अतिरिक्त शताब्दी की अन्य विशषताएं क्या हैं;

(घ) क्या प्रदर्शनी में कोई विदेश भी भाग ले रहा है; और

(ङ) यदि है तो कौन सा देश ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) प्रदर्शनी नई दिल्ली में पुराने किले के निकट देहली मथुरा मार्ग के किनारे लगाई जा रही है। प्रदर्शनी को ७ मार्च से १७ अप्रैल, १९५३ तक चलाने की योजना है।

(ख) सरकार ने इस प्रदर्शनी के सम्बन्ध में १५ लाख रुपया व्यय करने की अनुमति दी है।

(ग) प्रदर्शनी के अतिरिक्त जो नई दिल्ली में आयोजित की जा रही है, प्रदर्शनी रेलें भी चलाने का विचार किया जा रहा है,

एक बड़ी लाइन पर और दूसरी छोटी लाइन पर। शताब्दी दिवस अर्थात् १६ अप्रैल को केन्द्रीय रेलवे के प्रधान कार्यालय पर स्थानीय महोत्सव मनाया जायगा जिस दिन कि भारत में सर्वप्रथम गाड़ी चली थी।

(घ) और (ङ) . विदेश जो सरकारी रूप से भाग ले रहे हैं, वे हैं, संयुक्त राष्ट्र अमरीका, आस्ट्रिया, यूगोस्लेविया किन्नु रेलों के उपकरण निर्माता संयुक्त राज्य, पश्चिमी जर्मनी, फ़्रांस, इटली, स्विटज़रलैण्ड, स्वीडन, बेल्जियम, डेनमार्क, तथा जापान प्रदर्शनी में प्रदर्शन करने का प्रबन्ध कर रहे हैं।

केन्द्रीय ट्रैक्टर संघटन

१२८. **श्री बर्मन**: क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) केन्द्रीय ट्रैक्टर संघटन द्वारा १९५१ तथा १९५२ के अन्त तक उपजाऊ बनाई गई भूमि का कुल क्षेत्रफल;

(ख) उपजाऊ बनाया गया वास्तव में जोता जाने वाला क्षेत्रफल;

(ग) १९५१ और १९५२ में उपजाऊ बनाये जाने वाले क्षेत्रफल की पैदावार;

(घ) खेतिहरों के द्वारा हल से जोता जाने वाला क्षेत्रफल और राज्य सरकारों द्वारा मशीनों से जोता जाने वाला क्षेत्रफल;

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई): (क) कुल एकड़ों में उपजाऊ बनाई जाने वाली भूमि मई १९५१ के अन्त में और १९५२ के अन्त में क्रमशः ४,६५,३३६ और २,५५,५३४ है।

(ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार लगभग सभी उपजाऊ क्षेत्रफल पर वास्तविक रूप से खेती के अन्तर्गत है। सही-सही आंकड़े सम्बन्धित राज्य सरकारों से अभी तक प्राप्त नहीं हो सके हैं।

(ग) राज्य सरकारों से सूचना मांगी गई है और प्राप्त होने पर सदन पटल पर रखी जायगी।

(घ) पुनः प्राप्त क्षेत्रफल का कोई भी अंश मध्य प्रदेश, मध्य भारत और भोपाल में राज्य सरकारों द्वारा अभी तक वैज्ञानिक ढंग से खेती के काम में नहीं लाया गया है। उत्तर प्रदेश तथा पंजाब के संबंध में उनकी राज्य सरकारों द्वारा सूचना की प्रतीक्षा की जा रही है।

दिल्ली यातायात सेवा कर्मचारी

१२९. **श्री नम्बियार**: क्या **यातायात** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) दिल्ली यातायात सेवा के कर्मचारियों की प्रत्येक श्रेणी में योग संख्या और उनमें से कितने स्थायी हैं और कितने अस्थायी ;

(ख) इन कर्मचारियों का वेतन क्रम मंहगाई भत्ता तथा सेवा की अन्य शर्तें ;

(ग) उन कर्मचारियों की संख्या जिनको क्वार्टर दिये गये हैं या मकान का किराया मिलता है ; और

(घ) चिकित्सा तथा शिक्षा संबंधी सुविधायें जो उनको और उनके परिवारों को दी गई हों, यदि कोई हों तो ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) एक विवरण जिसमें दिल्ली यातायात सेवा के अन्तर्गत कर्मचारियों की श्रेणियां, उनके मासिक तथा दैनिक वेतन क्रम के अनुसार जैसा कि ३१ जनवरी, १९५३ को था, सदन पटल पर रखा गया है। **[पुस्तकालय में रखा है। देखिये संख्या एस-५।५३]** स्थायी आवश्यकता के लिये मासिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों के

पुनर्विचार का प्रश्न दिल्ली सड़क यातायात अधिकारी के पास विचाराधीन है ।

(ख) तीन विवरण जिनमें मांगी गई सूचना दी हुई है सदन पटल पर रखे हैं [पुस्तकालय में रख हैं । देखिये संख्या एस–५।५३]

(ग) सात चपरासियों और एक ड्राइवर को क्वार्टर दिये गये हैं । अन्य मासिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों को केन्द्रीय सरकार कर्मचारियों के लिये ग्राह्य दर पर मकान किराया भत्ता मिलता है ।

(घ) कर्मचारियों के परामर्श तथा उनके आश्रितों के उपचार के लिये संकटकालीन अवस्थाओं में उनके घरों पर सेवा के लिये एक योग्य चिकित्सिक की निःशुल्क अंश-कालिक सेवायें उपलब्ध हैं । इसके अतिरिक्त कर्मचारियों तथा उनके आश्रितों के लिये करौल बाग डिपो में एक औषधालय बनाया गया है । अधिकारी द्वारा शिक्षा संबंधी कोई भी सुविधा कर्मचारियों या उनके परिवार के लिये नहीं दी गई है ।

औद्योगिक शिक्षण केन्द्र

१३०. **श्री विट्टल राव:** क्या श्रम मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत सरकार द्वारा रक्षित (राज्यानुसार और व्यापारानुसार) औद्योगिक शिक्षण केन्द्रों की कुल संख्या ;

(ख) पुरुषों तथा स्त्रियों की इन केन्द्रों में प्रशिक्षित कुल संख्या १९५० से अब तक की प्रति वर्ष, विभिन्न व्यवसायों में ;

(ग) उन प्रशिक्षित पुरुषों तथा स्त्रियों की योग संख्या जिनको सरकारी विभागों में नौकरियां मिल गई हैं ; और

(घ) क्या प्रशिक्षित व्यक्तियों जैसे टेलीग्राफ सिग्नेलरों को रेलवे, पुलिस तथा डाक और तार विभागों में सिग्नेलरों की भर्ती में प्राथमिकता दी जा रही है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली): (क) और (ख) । सदन पटल पर विवरण रखे हैं । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३५]

(ग) अनुपलब्ध ।

(घ) टेलीग्राफ सिग्नेलरों को इन प्रशिक्षण केन्द्रों में शिक्षा नहीं दी जाती है ।

रेलवे लाइनों का उखाड़ना

१३१. **श्री ए० एन० विद्यालंकार:** क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) १९५१ और १९५२ में उल्लेखित घटनाओं की संख्या, जिनमें रेल की पटरियां वास्तव में उखाड़ी गईं या वैसा करने के प्रयत्न किये गये ;

(ख) उन स्थानों के नाम जहां ये प्रयत्न किये गए थे ;

(ग) ऐसी घटनाओं की संख्या जिनमें अपराधी सफलतापूर्वक पकड़ लिये गए थे या जिन पर वास्तव में मुकदमा चलाया गया ;

(घ) प्रत्येक घटना में होने वाले जान-माल की कुल क्षति ; और

(ङ) रेल मार्ग में हस्तक्षेप को बचाने के लिये सरकार द्वारा उठाये जाने वाले पग ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) १९५१ में १२२ तथा १९५२ में ११३ घटनायें ।

(ख) ४७० स्टेशनों के नाम अन्त-र्ग्रस्त होने के कारण एक तो यह विस्तृत विषय है और दूसरे स्थानों के नाम प्रकट करना लोक हित में भी नहीं है ।

(ग) १९५१ की ४ घटनाओं में तथा १९५२ की ५ घटनाओं में अपराधी

गिरफ्तार किये गये और उनको सजा दी गई ।

(घ) (१) १९५१ में रेलवे संपत्ति की पांच घटनाओं में कुल क्षति की लागत लगभग ९९,२९७ रु० था जो इस प्रकार था :

(१) ४०,७०० रु०
(२) ८,४१२ रु०
(३) १८० रु०
(४) ५०,००० रु०
(५) ५ रु०

१९५२ में पांच घटनाओं की लागत ८८,५३४ रु० थी जो इस प्रकार थी :

(१) १०८ रु०
(२) ७६ रु०
(३) ५० रु०
(४) ८४,१०० रु०
(५) ४,२०० रु०

(२) **व्यक्तियों की क्षति** : १९५१ में एक घटना में ४ व्यक्ति मरे और १९५२ की एक घटना में ३ व्यक्ति । अन्य घटनाओं में जान व माल की क्षति अन्तर्ग्रस्त न थी ।

(ङ) राज्य सरकारों के विमर्श और सहायता से जहां जहां आवश्यक समझा गया रेलवे राइनों पर कुछ चुनी हुई दूरी पर कड़ा पहरा लगाया गया, कुछ वैज्ञानिक उपायों द्वारा मार्ग का स्थायी रूप से निर्माण कराया गया जिससे पटरियों को उखाड़ना कठिन हो सके आदि तरीके अपनाये गये जिनके द्वारा मार्ग में हस्तक्षेप करने पर रोक लग सके ।

उत्तरी रेलवे के सामान्य रेलवे प्रशासन सम्बन्धी शिकायतें

१३२. श्री ए० एन० विद्याल कार: क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि उत्तर रेलवे के सामान्य प्रशासन संबंधी बहुत सी शिकायतें जैसे रेलों के समय और मुख्य लाइन तथा शाखा लाइन की गाड़ियों के मेल जो जनता के लिये सुविधाजनक नहीं थे, तथा अबोहर और फ़ज़िलका स्टेशनों पर ऊन की गांठें लादने की सुविधायें देने के संबंध में उनके सम्मुख उनकी हाल की अबोहर यात्रा में रखी गई ; और

(ख) क्या जनता की इस संबंध में तकलीफ़ें दूर करने के उपाय किये गये हैं और यदि ऐसा है तो क्या कार्यवाहियां की गई हैं ?

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

(ख) शिकायतों में उठाये गये अनेक विषय विचाराधीन हैं और उचित कार्यवाही की जायगी । रेलवे प्रशासन मामले को शीघ्र निबटाने का प्रयत्न कर रहा है ।

गोरखपुर में वाणिज्य कार्यालय

१३३. श्री आर० एन० सिंह : (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सरकार सजग है कि पुनर्वर्गीकरण के फल-स्वरूप पूर्व ओ० टी० रेलवे का वाणिज्य कार्यालय जो तीन रेलवे ज़िलों बनारस, सोनीपुर और समस्तीपुर के मुआवज़े के दावों के संबंध में कार्य करता है, गोरखपुर से कलकत्ता स्थानान्तरित कर दिया गया है ?

(ख) यदि ऐसा है, इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) उत्तर-पूर्वी रेलवे को दो दावे के कार्यालय मिल गये, एक कलकत्ते में और दूसरा गोरखपुर में । इन दोनों कार्यालयों में कार्य का वितरण अस्थायी रूप से व्यवस्थित कर लिया गया है इन बातों को दृष्टि में रखते

हुए (१) लोक सेवा, (२) इन दोनों स्थानों पर कार्यालय के लिये तत्काल ही स्थान करना, और (३) इन दोनों स्थानों पर कर्मचारियों की उपलब्धता ।

रेलवे पर दावे

१३४. श्री आर० एन० सिंह: (क) क्या रेल मंत्री बनारस, सोनपुर तथा समस्तीपुर नामक तीन ज़िलों के १५ मई, १९५२ से मुआवज़े के लिये होने वाले दावों की कुल संख्या और उन में से कितनों का निबटारा पिछले सात महीनों में हो चुका है, बतलाने की कृपा करेंगे ?

(ख) कितने दावे दर्ज़ हो चुके हैं अथवा इन दावों के संबंध में कितने और दर्ज होने के लिये विज्ञापित किये जा चुके हैं ?

(ग) १५ मई, १९५२ से पूर्व इन तीन ज़िलों से प्राप्त हुये तथा निबटाये गये दावों की आनुपातिक मासिक संख्या क्या थी और किस प्रकार, यदि कोई विभिन्नता थी तो उसकी व्याख्या की गई थी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): सूचना एकत्रित की जा रही है और ज्यों ही उपलब्ध हो जायगी, सदन पटल पर रखी जायगी ।

बड़ौदा राज्य में रेल लाइनों का निर्माण

१३५. श्री दाभी: क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि एक निश्चित धन राशि जो पूर्व बड़ौदा राज्य के प्रदेश में रेलवे के निर्माण के लिये निश्चित की गई थी, उस समय की बड़ौदा सरकार द्वारा विलीनीकरण के अवसर पर भारत सरकार को दे गई थी ;

(ख) यदि उपरोक्त खंड (क) का उत्तर स्वीकारात्मक है, वह राशि जो इस प्रकार हस्तांतरित की गई ; और

(ग) वह तरीका जिसके अनुसार इस राशि का उपयोग करने का विचार किया जा रहा है ?

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

(ख) ११२.७ लाख रुपये ।

(ग) मामला विचाराधीन है ।

"जूते साफ़ करने वालों" पर लाइसेंस लगाना

१३६. श्री गिडवानी: (क) रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि पश्चिमी रेलों द्वारा "जूते साफ़ करने वालों" पर लाइसेंस लगाने की प्रणाली अपनाई गई है ?

(ख) यदि ऐसा है तो क्या पश्चिमी रेलों का लाइसेंस लगाने का कार्य एक ठेकेदार द्वारा किया गया है ?

(ग) ठेकेदार द्वारा रेलवे को कितना धन दिया गया है ?

(घ) ठेकेदार प्रत्येक लड़के से जो जूते साफ़ करता है, लाइसेंस की कितनी फ़ीस वसूल करता है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) और (ख) हां ।

(ग) १५०० रु० प्रति वर्ष ।

(घ) जूते साफ़ करने वालों की दैनिक आय का २५ प्रतिशत ठेकेदार रेलवे को दी गई लाइसेंस फ़ीस को पूरा करने वर्दियों की कीमत, बिल्लों, बक्सों तथा अन्य उपकरणों की पूर्ति, जो वह इनको करता है, के रूप में वसूल करता है ।

अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संघटन के विशेषज्ञों का दल

१३७. श्री बंसल: क्या श्रम मंत्री अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संघटन के विशेषज्ञों के दल द्वारा परिणामानुसार भुगतान-प्रणाली और उपादेयता के अध्ययन में अब तक की गई उन्नति के विषय में बतलाने की कृपा करेंगे ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : मैं सदन पटल पर मांगी गई सूचना प्रदर्शित करने वाला एक विवरण रख रहा हूं । **[देखिये परिशिष्ट १ अनुबन्ध संख्या ३६]**

चाय के बागानों और खेतों में मजदूर

१३८. श्री विट्टल राव: क्या **श्रम** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में चाय के बागों और खेतों की कुल संख्या (राज्यानुसार) ;

(ख) इनसे जीविका कमाने वाले पुरुषों, स्त्रियों एवं बच्चों की कुल संख्या ;

(ग) पुरुषों, स्त्रियों एवं बच्चों की मज़दूरी की और महंगाई भत्ते की सरकार द्वारा निश्चित को गई दर और निश्चय होने के पूर्व की दर ;

(घ) जनवरी, १९५२ से ३१ जनवरी १९५३ तक के राज्यानुसार बन्द किये गये बागों की कुल संख्या तथा पूर्णरूप से या आंशिक रूप से बेकार हुए मज़दूरों की संख्या अलग-अलग ; और

(ङ) सरकार द्वारा किये जाने वाले सहायता-कार्य, यदि कोई हों तो, और इन तरीकों द्वारा प्रभावित मज़दूरों की संख्या राज्यानुसार ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) चाय के खेतों की कुल संख्या की सूचना विभिन्न राज्यों के हिसाब से आसानी से उपलब्ध नहीं है । किसी प्रकार उन चाय के खेतों की संख्या, जो खेत मज़दूर अधिनियम के क्षेत्र में आते हैं, प्रमुख चाय उपजाने वाले राज्यों के अन्तर्गत निम्न प्रकार से हैं :

आसाम	५९१
पश्चिमी बंगाल	२७८
मद्रास	१३८
ट्रावनकोर-कोचीन	७७
त्रिपुरा	४९
पंजाब	३७
उत्तर प्रदेश	१८
मैसूर	१६
बिहार	७

(ख) नियुक्तियों के नवीनतम आंकड़े जो उपलब्ध हैं, वर्ष १९४९ की ओर संकेत करते हैं । भारत में वर्ष १९४९ में चाय के बगीचों में लगे हुए मज़दूरों की संख्या ९,८५,६१६ थी । इन आंकड़ों का पुरुषों, स्त्रियों एवं बच्चों में विभाजन आसाम के अतिरिक्त जहां २१५,४१२ पुरुष, १७४,६९४ स्त्रियां, एवं ५९,९२९ बच्चे १९४९ में चाय के बागों में नौकर थे, अन्य कहीं उपलब्ध नहीं है ।

(ग) एक विवरण जिसमें न्यूनतम मज़दूरी आदि दी हुई है जो खेतों में काम करने वाले मज़दूरों के लिये निश्चित की गई है, सदन पटल पर रखी है **[देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३७]** न्यूनतम मज़दूरी निर्धारित होने के पूर्व मिलने वाले दरों के विषय में सूचना एकत्रित की जा रही है ।

(घ) और (ङ) मैं माननीय सदस्य का ध्यान पुष्पांकित प्रश्न संख्या ४० के उत्तर की ओर आकर्षित करना चाहूंगा जो १४ फरवरी, १९५३ को पूछा गया था । जिसमें किन्हीं राज्यों में पिछले छः माह के अन्दर बन्द होने वाले चाय के बाग़ों की विशद सूचना थी और इसके परिणामस्वरूप प्रभावित व्यक्तियों को सरकार द्वारा सहायता पहुंचाने का विवरण था । आगे की सूचना एकत्रित की जा रही है ।

पटवारी पटेल आदि

१३९. श्री एच० एन० मुकर्जी: क्या **श्रम** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) पटवारियों, पटेलों, अधिकारियों और प्रवर्तियों (ग्राम कर्मचारीगण जो भूमि लेख-संग्रह आदि रखते हैं, जिस नाम से वे

जाने जाते हैं उसका ध्यान किये बिना) केन्द्रीय प्रशासित क्षेत्रों के इन कर्मचारियों के वेतन तथा महंगाई भत्ते की दरें;

(ख) क्या सरकार को इस बात का पता है कि पटवारियों और पटेलों में उनकी अत्यन्त कम आमदनी के कारण बड़ा क्षोभ है तथा वे अपने वेतन और महंगाई-भत्ते की दरों पर पुनर्विचार करने की मांग कर रहे हैं;

(ग) कितनी बार हड़ताल के नोटिस दिये गये थे या इस श्रेणी के ग्रामकर्मचारियों द्वारा हड़तालें की गई थीं और उनकी मांगें क्या थीं; तथा

(घ) क्या सरकार इन ग्राम कर्मचारियों की कार्यदशाओं तथा उनके वेतनों पर जांच करने के तरीकों पर कोई विचार कर रही है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली): (क) से (ग). सूचना एकत्रित की जा रही है और सदन पटल पर रखी जायगी।

(घ) सम्बन्धित पदाधिकारियों के परामर्श से, सूचना एकत्रित हो जाने के पश्चात् यह प्रश्न तय किया जायगा।

ट्रावनकोर-कोचीन के अंचल और टेलीफ़ोन विभागों के कर्मचारी

१४०. श्री पी० टी० चाको: क्या **यातायात** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि ट्रावनकोर-कोचीन सरकार के अंचल तथा टेलीफोन विभागों के पूर्व कर्मचारी जो अब डाक तथा टेलीफोन विभागों में कार्य कर रहे , उनको इन विभागों के एकीकरण होने की तिथि से केन्द्रीय माप के अनुसार ही वेतन मिल रहा है और यदि नहीं तो क्यों ?

सचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर): ट्रावनकोर-कोचीन सरकार के पूर्व-अंचल के कर्मचारीगण १ अप्रैल, १९५१ से सीधे भारतीय डाक और तार विभाग में ले लिये थे, जबकि उस सरकार के पूर्व-टेलीफोन विभाग के कर्मचारीगण १ अप्रैल, १९५० से ले लिये गये थे। दोनों ही अवस्थाओं में १ अप्रैल १९५१ से उनको केन्द्रीय सरकार का वेतन माप एवं महंगाई भत्ता स्वीकार्य कर लिया गया है उन कर्मचारियों के लिए जो इस वेतन मात्रा के इच्छुक थे। सम्बन्धित परिचर-वृन्दों के लिए एकीकरण की तिथि से केन्द्रीय सरकार वाला वेतन माप नहीं स्वीकार किया गया है, क्योंकि उनके कर्तव्य कार्य तथा उत्तरदायित्व भारतीय डाक और तार विभाग के तत्स्थानी परिचर-वृन्दों से बहुत भिन्न थे। और पूर्व-राज्य विभागों का पुनर्संगठन होना था एवं कर्मचारियों को केन्द्रीय वेतन माप देने के पूर्व उनको उचित श्रेणियों में रखना था।

खाद्यान्नों की कमी वाले क्षेत्र

१४१. श्री टी० एस० ए० चेट्टियर: (क) क्या **खाद्य** मंत्री उन क्षेत्रों को बतलाने की कृपा करेंगे जिनमें वर्षा नहीं हुई है तथा १९४९-५०, १९५०-५१ और १९५१-५२ वर्षों में लगातार अकाल पड़ा है ?

(ख) जिन क्षेत्रों में उसी काल में लगातार वर्षा नहीं हुई है ?

(ग) मद्रास राज्य में चालू वर्षा में अकाल के भूखण्ड कौन कौन से हैं और इस कठिनाई को कम करने के लिए क्या पग उठाये गये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई): (क) से (ख). सदन पटल पर एक विवरण रखा जा रहा है जिसमें १९४९-५०, १९५०-५१ और १९५१-५२ वर्षों के वर्षा की कमी वाले क्षेत्र दिखाये गये हैं। [**देखिए परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३८**] अकाल के प्रविधिक अर्थ में जैसा कि विभिन्न भारतीय अकाल संहिताओं में दिया हुआ है, भारत

के किसी भी क्षेत्र में इन वर्षों में नहीं घोषित किया गया था।

(ग) दो तालिकायें जिनमें कमी के क्षेत्र दिखलाये गये हैं और इस कठिनाई को सरल बनाने के लिए राज्य सरकार द्वारा उठाये गये पगों का वर्णन किया गया है, सदन पटल पर रखे गये हैं। [**देखिय परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ३८**] अकाल जैसा कि राज्य अकाल संहिता में वर्णित है, किसी भी क्षेत्र में घोषित नहीं किया गया है।

ज्योतिष के लिये सलाहकार प्रवर मंडली

१४२. श्री एस० एन० दास: क्या **यातायात** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) १९४९ में बनी ज्योतिष के लिए सलाहकार प्रवर मण्डली द्वारा की गई सिफारिशें;

(ख) ये सिफारिशें कहां तक स्वीकार की गई और सरकार द्वारा उन पर क्या कार्य किये गये;

(ग) इस मद में कुल खर्च की गई धन राशि के प्रति वर्ष के अलग अगल आंकड़े; और

(घ) वर्तमान मण्डली किस प्रकार पहले बनी हुई मण्डली से भिन्नता रखती है जो १९५२ में कार्य कर रही थी ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) मुख्य सिफारिशें जो १९४९ में बनी ज्योतिष के लिए सलाहकार प्रवर मंडली ने कीं ये थीं :—

(१) कोडैकानल ग्रह पर्यवेक्षणालय का आधुनिकीकरण।

(२) हिमालय के उच्च अक्षांश पर एक अनुसन्धान केन्द्र की स्थापना विशेषकर ज्योतिष सम्वन्धी अध्ययन के लिए।

(३) उज्जैन में प्राचीन भारतीय ज्योतिष सम्बन्धी पर्यवेक्षणालय को पुनः जीवित करना।

(४) विश्वविद्यालयों में ग्रह पर्यवेक्षणालयों की स्थापना।

(५) कोडैकानल ग्रह पर्यवेक्षणालय में अनुसन्धान कार्य के लिए छात्रवृत्तियों का देना।

(६) देश में सार्वजनिक सेवा की भावना रखने वाले उदार व्यक्तियों के द्वारा अनेक छोटे छोटे नक्षत्र अध्ययन केन्द्रों की स्थापना।

(ख) उपरोक्त सिफारिशें सिद्धान्ततः स्वीकृत की जा चुकी हैं और ज्यों ही आर्थिक स्थिति अनुकूल होगी, उन पर कार्य किया जायगा। विभिन्न सिफारिशों की उन्नति नीचे दी जा रही है:-

(१) कोडैकानल ग्रह पर्यवेक्षणालय में कार्य करने की कुछ आवश्यक नवीन पद्धतियां प्रारम्भ की जा चुकी हैं। वहां एक धरातल-सम्बन्धी पर्यवेक्षणालय की स्थापना की गई है ; एक २० इंच दूरवीक्षक नक्षत्र-सम्बन्धी पर्यवेक्षण के लिये लगाया गया है, सूर्य सम्बन्धी ध्वनियों का अध्ययन किया जा रहा है और चुंबकीय परीक्षण पुनर्जीवित किये जा रहे हैं। कोडैकानल में चुंबकीय परीक्षण बड़े महत्व के हैं क्योंकि वह स्थान चुम्बकीय विषवत रेखा के अधिक निकट है। हाल ही में उस ग्रह पर्यवेक्षणालय के संचालक ने योरप के कुछ आवश्यक ज्योतिष सम्बन्धी ग्रह पर्यवेक्षणालयों की यात्रा नवीनतम यान्त्रिक तकनीकों के निकास से परिचित होने के लिये की है। कोडैकानल ग्रह पर्यवेक्षणालय का आधुनिकीकरण करने के लिये अनेक यन्त्रों एवं उपकरण को प्राप्त करने की कार्यवाही की जा रही है।

(२) वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसन्धान परिषद् की आकाश सम्बन्धी अनुसन्धान

समिति के आदेशानुसार, वैज्ञानिकों के दलों ने हिमालय के अनेक स्थानों की प्रस्तावित उच्च अक्षांश अनुसंधान केन्द्र की स्थापना के लिये उपयुक्त स्थान चुनने की दृष्टि से यात्रा की जिसमें नक्षत्र संबंधी अनुसंधान भी सम्मिलित होगा । अस्थायी रूप से कुछ स्थानों को चुनने की सिफारिश की गई है और यह सुझाया गया है कि इन स्थानों पर अन्तिम चुनाव करने के पूर्व, काफी समय तक आकाश का पर्यवेक्षण तथा प्रत्यक्ष स्थितियों की ओर ध्यान रखा जाय ।

(३) उज्जैन में तथा उस के चारों ओर के अनेक स्थानों का परिमापन किया गया था और उज्जैन में तथा उज्जन, इन्दौर और भोपाल के आस पास के अन्य स्थानों पर एक आकाश संबंधी पर्यवेक्षणालय खोलने के लिये स्थानों की उपयुक्तता के अध्ययन की दृष्टि से प्रारम्भिक पर्यवेक्षण एकत्रित करने का आयोजन किया गया है ।

(४) विश्वविद्यालयों में पर्यवेक्षणालय स्थापित करने के विषय में कोई उन्नति नहीं हो सकी है ।

(५) शिक्षा मंत्रालय द्वारा कोडैकानल पर्यवेक्षणालय के लिये चार छात्रवृत्तियां दी गई हैं और ये छात्रवृत्ति पाने वाले ३ छात्र वहां अनुसंधान कार्य कर रहे हैं ।

(६) व्यापार मंडल, कलकत्ता एक नक्षत्र-अध्ययन केन्द्र कलकत्ते में स्थापित करने का विचार कर रहा है और भारत सरकार मंडल को इस विषय में एक प्रतीकात्मक अनुदान देने के प्रश्न पर विचार कर रही है ।

(ग) मंडली द्वारा सिफारिश किये गये विशिष्ट मदों को कार्यान्वित करने का व्यय, साधारण विकारों के अतिरिक्त, जिनमें से कुछ मदों की ओर मद (ख) में संकेत किया जा चुका है, निम्नलिखित हैं :

१९४९-५०	२,०००रु०
१९५०-५१	८,०००रु०
१९५१-५२	४६,०००रु०

(घ) ज्योतिष के लिये सलाहकार प्रवर-मंडली का निर्माण सर्व प्रथम जनवरी, १९४९ में हुआ था और जनवरी, १९५३ में इसका पुनर्निर्माण हुआ । पुनर्निर्मित मंडली पहली मंडली से यों भिन्न है कि इसमें दो अतिरिक्त सदस्य हैं, प्रथम प्राकृतिक संसाधन तथा वज्ञानिक अनुसंधान मंत्रालय का प्रतिनिधित्व करने के लिये और द्वितीय प्राचीन भारतीय ज्योतिष में प्रवीण ।

१ अप मेल गाड़ी (आग)

१४३. पंडित डी० एन० तिवारी : (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि नवम्बर, १९५२ में १ अप मेल गाड़ी (उत्तर-पूर्वी रेलवे) के कुछ तृतीय श्रेणी के डिब्बों में आग लग गई थी जब कि वह मुज़फ्फरपुर रेलवे स्टेशन प्लेट फार्म पर खड़ी थी ?

(ख) क्या इस की कोई जांच पड़ताल की गई है और यदि ऐसा है तो जांच की उत्पत्तियां क्या हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) मुज़फ्फरपुर रेलवे स्टेशन पर नवम्बर, १९५२ में १ अप मेल या अन्य किसी गाड़ी के किसी भी डिब्बे में आग नहीं लगी थी । १९-१२-१९५२ को ४·४० पर किसी प्रकार २ डाउन मेल के एक तृतीय श्रेणी के डिब्बे में जब वह मुज़फ्फरपुर में थी आग लग गई ।

(ख) इस घटना पर रेल अधिकारियों द्वारा एक सम्मिलित जांच की गई । उनकी तथा पुलिस की जांच की उत्पत्ति यह थी

कि आग का कारण ट्रंक था, जो एक यात्री द्वारा ले जाया जा रहा था, जो फेंके हुये सिगरेट के टुकड़े या जलती हुई दियासलाई की एक सींक से जल उठा था ।

बम्बई के लिये डाकघर

१४४. श्री गिडवानी: क्या **यातायात** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि यातायात मंत्री ने अपनी हाल की बम्बई यात्रा में २२ जनवरी, १९५३ को होने वाले प्रेस सम्मेलन में बताया कि वहां के लिये तीस डाक घरों की अभी और आवश्यकता है ?

(ख) क्या यह तथ्य है कि उन्होंने यह भी बताया कि उन के लिये स्थान मिलने की कठिनाई के कारण वे नहीं खोले जा सके ?

(ग) यदि एसा है, तो क्या सरकार को ज्ञात है कि बम्बई सरकार लोक कार्यों के लिये स्थान की मांग कर रही है ?

(घ) क्या भारत सरकार ने बम्बई सरकार को डाक घर खोलने के लिये स्थान की अधियाचना करने के लिये लिखा है और यदि नहीं तो क्यों ?

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

(ख) हां ।

(ग) हां, पहले बम्बई सरकार केन्द्रीय सरकार के उपयोग के लिये लोक हित कार्यों की दृष्टि से इमारतें ले लिया करती थी । किन्तु अब भारतीय संविधान के अनुसार केवल वही पदाधिकारी जो विशेष रूप से नियुक्त किये गये हैं ऐसी अधियाचनाएं कर सकते हैं ।

(घ) हां पहले । अब भारत सरकार को अधियाचना संबंधी पदाधिकारियों से सीधे मिलना पड़ता है ।

फोरबसगंज—राझोपुर रेलवे लाइन

१४५. श्री एल० एन० मिश्र: क्या **रेल** मंत्री अतारांकित प्रश्न संख्या ८५५ के उत्तर की ओर निर्देश करेंग जो १८ दिसम्बर, १९५२ को पूछा गया था और कोरबसगंज से प्रतापगंज के द्वारा राझोपुर को जाने वाली बिहार की रेलवे लाइन की पुनर्स्थापना की जांच का परिणाम बतलाने की कृपा करेंगे?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): फोरबसगंज से राझोपुर को लाइन मिलाने की परीक्षा हो चुकी है और अनुपयुक्त पाई गई है क्योंकि इस के लिये कोसी नदी पर सूखे तथा बहने वाले नालोंके आर पार अनेक बड़े बड़े पुल बनवाने पड़ेंगे और अच्छे मौसम में ही यह मार्ग काम में लाया जा सकता है नदी की अस्थिरता के कारण ।

जब तक कोसी नदी पर नियंत्रण न कर लिया जाय तब तक इस क्षेत्र विशेष के लिये रेलवे लाइन निर्माण कार्य के विषय में निर्णय नहीं किया जा सकता ।

बिना टिकट यात्रा

१४६. श्री एल० जे० सिंह: क्या **रेल** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) वर्ष १९५२ में बिना टिकट यात्रा करने वालों की पता लगाई गई संख्या ;

(ख) जुर्माना अथवा अन्य रूप में वसूल की गई राशि ; और

(ग) वर्ष १९५१ और १९५२ के बीच उनमें वृद्धि हुई है अथवा कमी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन):

(क) ७०,७२,९१२

(ख) उसी समय में दण्ड स्वरूप वसूल की गई राशि ४,७९,४५९ रु० और किराये एवं जुर्माने की वसूल की गई राशि १,४३,६५,९९८ रु० है ।

(ग) बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या घट गई है ।

हैदराबाद से टेलीफ़ोन मशीनरी का हस्तान्तरण

१४७. श्री हेडा: (क) क्या **यातायात** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि हैदराबाद राज्य का एकीकरण होने के पश्चात् तत्काल ही हैदराबाद से कुछ टेलीफोन मशीनरी हस्तांतरित कर **दी गई थी ?**

(ख) यदि ऐसा है, इस प्रकार मशीनरी के हस्तांतरण की विशेषतायें क्या हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर): (क) एकीकरण के पश्चात् हैदराबाद को उपकरण भेजे गये थे ; केवल उस का कुछ भाग हस्तांतरित किया गया था ।

(ख) १,४०० रु० टेलीफोन उपकरणों की लाइनें ।

भय-सिगनलों का खींचना

१४८. श्री हेडा: (क) **रेल** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या भय-सिगनलों द्वारा रेलों को रोकने की कुछ घटनाओं की सूचना नवम्बर और दिसम्बर, १९५२ तथा जनवरी १९५३ में काचीगूडा और सिकन्दराबाद स्टेशनों के बीच उप नगर गाड़ियों की प्राप्त हुई हैं ?

(ख) क्या बिना रुके जाने वाली गाड़ियों को भी इस लाइन पर रोका गया था ?

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

(ख) हां ।

केन्द्रीय ट्रैक्टर संघटन

१४९. श्री एन० श्रीकान्तन नायर: क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) केन्द्रीय ट्रैक्टर संघटन को चलाने के लिये प्राथमिक तथा वार्षिक व्यय क्या है ;

(ख) केन्द्रीय ट्रैक्टर संघटन द्वारा अधिकृत ट्रैक्टरों की संख्या तथा अब चाल दशा में होने वाले ट्रैक्टरों की संख्या ;

(ग) इन ट्रैक्टरों द्वारा खेती के अन्तर्गत लाई जाने वाली भूमि का एकड़ योग ; और

(घ) इन क्षेत्रों से होने वाली योग उत्पत्ति ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई): (क) ट्रैक्टरों व कार्यालय के लिये इमारत आदि खरीदने के लिये ४,७२,६४,१४० रु० व्यय किया गया था, केन्द्रीय ट्रैक्टर संघटन की भूमि को पुनः कृषि योग्य बनाने की योजना को कार्यान्वित करने के लिये । भूमि को पुनः कृषि योग्य बनाने की योजना को कार्यान्वित करने के लिये वार्षिक व्यय निम्न लिखित है

वर्ष	
१९४९-५०	३०,०७,२०२ रु०
१९५०-५१	१,०५,३२,९४३ रु०
१९५१-५२	१,६५,४२,७१४ रु०

(ख) संघटन द्वारा अधिकृत अब तक के ट्रैक्टरों की योग संख्या ४७० है जैसी कि नीचे दी जा रही :

क्रमसंख्या	विवरण	के० ट्रै० सं० द्वारा अधिकृत संख्या
१.	ऐलिस-चामर्स एच-डी-१९	९१
२.	ओलीवर क्लेट्राक एफ डी ई	९१
३.	इन्टरनेशनल हारवेस्टर टी डी २४	३०
४.	केटरपिलर डी–८	३१
५.	" डी–७	११४
६.	" डी–६	१४
७.	" डी–४	३५
८.	फाउलर एफ डी–२	१
९.	फाउलर लीड एफ एम	१
१०.	एलिस-चामर्स एच डी–७	३
११.	ऽब्लू डी–६ ट्रैक्टर्स	१०
१२.	शेपर्ड ट्रैक्टर्स	२
१३.	फील्ड मार्शल	४०
१४.	केस ट्रैक्टर्स विन्चेज़ सहित	५
१५.	फर्गुसन ट्रैक्टर	२
	योग	४७०

इनमें से केवल १, २ ,३, तथा ४ भारी ट्रैक्टर हैं जो भूमि को पुनः उपजाऊ बनाने की योजना में प्रयुक्त होते हैं, जिन के लिये भारी ट्रैक्टरों की आवश्यकता होती है । पद ५, ६ और डिस्पोजल ट्रैक्टर अमरीकन सेना व्यवस्थापन में उन से ले लिये गये हैं और निबटाने के लिये निश्चित कर दिये गए हैं। अन्य प्रयोगात्मक नमूनों के लिये और विभिन्न कार्यों के लिये भिन्न भिन्न अवसरों पर क्रय किये गये थे तथा संघटन की आवश्यकता के लिये प्रमुख रूप से बचत के रूप में हैं । शीघ्रतापूर्वक उनका भी निबटारा किया जा रहा है ।

कृषि योग्य बनाने के लिये व्यवहात किये जाने वाले २४३ ट्रैक्टरों में से, २२७ चालू दशा में हैं। शेष की ओवरहालिग की जा रही है और शीघ्र ही आयोग में रखे जायेंगे ।

(ग) पिछले पुनः कृषियोग्य बनाने की ऋतु के अन्त तक, केन्द्रीय ट्रैक्टर संघटन ने ७,२०,८७० एकड़ कुल क्षेत्र को पुनः कृषि योग्य बनाया । यह लगभग सारा ही क्षेत्र खेती के अन्तर्गत लाया जा रहा है ।

(घ) अनुमानित वार्षिक अतिरिक्त उत्पत्ति इन पुनः प्राप्त किये गये भू भागों से २,१२,००० टन है ।

रेलों की आय

१५०. पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय : (क) क्या रेल मंत्री पुनर्वर्गीकरण से रेलों की कुल आय में वृद्धि हुई है, अथवा कमी, बतलाने की कृपा करेंगे ;

(ख) रेलवे के उन मज़दूरों की कुल संख्या क्या है जो अब आधिक्य सूची में हैं और वे किस प्रकार पुनर्वासित किये जा रहे हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) यात्रियों के यतायात में मुख्य रूप से कमी के परिणामस्वरूप, लगभग १० माह की आय अप्रैल १९५२ से, जबकि पुनर्वर्गीकरण पूर्ण हो चुका था, जनवरी १९५३ के अन्त तक, पिछले वर्ष के तत्संवादी काल की वास्तविक आय से ६$\frac{1}{2}$ करोड़ रुपय के लगभग कम थी ।

(ख) रेलों के पुनर्वर्गीकरण के फल-स्वरूप काफी पुनर्संगठन हो गया है जिस के द्वारा कर्मचारियों की सूची में पुनर्व्यवस्था हो गई है। आधिक्य कर्मचारियों में से पूर्वी रेलवे क २७७ व्यक्तियों के अतिरिक्त जो अब भी

आधिक्य में हैं और स्थिर संख्या के अतिरिक्त स्थानों पर कार्य कर रहे हैं, अन्य व्यक्ति वैकल्पिक व्यवसायों में खपा लिये गए हैं जब इन व्यक्तियों को नियमित उपयुक्त स्थायी स्थानों में खपाने के लिये स्थान रिक्त होंगे तो इन स्थानों की संख्या कम कर दी जायगी । पुनर्वर्गीकरण के पश्चात रेलों में कोई छंटनी नहीं हुई है ।

अस्थिर स्टाक

१५१. पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय: (क) क्या रेल मंत्री १९५२-५३ के देय का कुल अस्थिर स्टाक क्या है और प्रति-स्थापन के अवशेष क्या हैं, बतलाने की कृपा करेंगे ?

(ख) उसी समय में देश में कितने कोच, माल के डिब्बे और इंजन बनाऐ जायेंगे ?

(ग) कितना अस्थिर स्टाक अन्य देशों से खरीदा जायगा तथा उसकी कीमत क्या होगी ?

(घ) किस देश से अस्थिर स्टाक आयात किया जायगा ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) माननीय सदस्य का ध्यान सदन पटल पर ६-१२-१९५२ को रखे गये उनके अतारांकित प्रश्न संख्या ३७४ के खण्ड (क) और (ख) के उत्तर की ओर आकर्षित किया जाता है ।

(ख) से (घ)–

(आंकड़े हज़ार रुपयों में)

स्टाक का वितरण	देश में बनने की अनुमानित संख्या	अनुमानित लागत	विदेशों से प्राप्त होने की आशा से पिछले वर्ष आज्ञा दी गई संख्या, उत्पत्ति के देश	कुल तटागत मूल्य (अनुमानत:)
		रुपये		रुपये
स्वयंचल	३६–चितरन्जन लोको वर्क्स	१,९२,६०	१०९ संयूक्त राज्य	३,०९,४०
			५० जर्मनी	१,४३,७०
	३९–टेल्को	१,१७,००	५ स्विटज़रलैण्ड	२१,८०
	७५	३,०९,६०	१६४	४,७४,९०
कोंचें	६७६	२,४२,००	१६ संयुक्त राज्य	५२,४०
			२५० जर्मनी	३,३२,५०
			५८ स्विटज़रलैण्ड	२,०३,००
			३२४	५,८८,००
माल के डिब्बे	६८८६ चार पहियों वाली इकाइयां	७,२६,००	३५ आस्ट्रिया	४,५०
			१०,७८ बेल्जियम	१,१४,६०
			१०,०० फ्रांस	१,०७,००
			१०,०० हालैण्ड	१,०७,००
			१०,०० जर्मनी	१,०७,००
			४११३ चार पहियों वाली इकाइयां	४,४० १०

सागर रेलवे स्टेशन (ऊपर वाला पुल)

१५२. श्री के० सी० सोधिया: (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को विदित है कि सागर कन्टूनमेन्ट तथा सागर शहर केन्द्रीय रेलवे को सागर रेलवे स्टेशन के विपरीत दिशा में पड़ता है ?

(ख) क्या सरकार को यह भी विदित है कि सागर कन्टूनमेंट तथा शहर के बीच रेल मार्ग के ऊपर से या उस को पार करके पैदल आने जाने वालों की संख्या काफ़ी है ?

(ग) क्या उनको ज्ञात है कि गाड़ियों तथा माल के डिब्बों का पार्श्वायन उन्हीं मार्गों से प्रति दिन कई घंटे तक हुआ करता है ?

(घ) क्या सरकार स्टेशन की ओर से दूसरी ओर के लिये ऊपर से जाने वाला पुल बनवाने का विचार कर रही है ?

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

(ख) हां, किन्तु पैदल जाने वाले सागर स्टेशन के दोनों किनारों पर बने हुए दो सड़क तथा रेल वाले चौराहों से होकर आते जाते हैं।

(ग) सड़क तथा रेल वाले चौराहों पर बहुत कम पार्श्वायन होता है, जो आने जाने वाली गाड़ियों के समय बन्द कर दिया जाता है । पार्श्वायन संयोगवश होता है ।

(घ) अभी नहीं ।

नागरिक उड्डयन चालक

१५३. श्री एन० एम० लिंगम: क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) क्या नागरिक उड्डयन चालकों को प्रशिक्षा देने वाली समिति ने अपना कार्य पूरा कर लिया है और सरकार के सम्मुख अपना प्रतिवेदन रख दिया है ?

(ख) यदि ऐसा है, समिति की सिफारिशें क्या हैं ?

यातायात उपमंत्री (श्री राज बहादुर): (क) हां ।

(ख) प्रतिवेदन पर सरकार द्वारा परीक्षा की जा रही है । समिति की मुख्य सिफारिशों को शीघ्र ही प्रकाशित करा देने की आशा की जाती है ।

स्वचालित (निर्माण)

१५४. श्री के० सी० सोधिया: (क) क्या रेल मंत्री वर्ष १९५२-५३ के अन्तर्गत, चितरन्जन स्वचालित वर्क्स एवं टाटा वर्कशाप द्वारा निर्मित स्वचालियों की संख्या बतलाने की कृपा करेंगे ?

(ख) क्या वे केवल बड़ी लाइन के ही स्वचालितों का निर्माण करते हैं अथवा छोटी लाइन और संकरी लाइन के स्वचालितों का भी, और उनकी वार्षिक उत्पत्ति मे प्रत्येक प्रकार के स्वचालितों का अनुपात क्या रहता है ?

(ग) प्रत्येक प्रकार के स्वचालितों की भारत में आनुपातिक वार्षिक आवश्यकताएं क्या हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) चितरन्जन स्वचालित वर्कस तथा ताता स्वचालित एवं इन्जीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड द्वारा वर्ष १९५२-५३ में ३१-१-१९५३ तक निर्मित स्वचालितों की संख्या निम्न प्रकार है :–

१. चितरन्जन स्वचालित वर्क्स––२७

२. ताता स्वचालित एवं इन्जीनियरिंग कम्पनी–२५

(ख) दोनों कम्पनियों में सभी लाइनों के स्वचालित निर्माण करने के उपकरण प्रस्तुत हैं। किन्तु वर्तमान के चितरन्जन स्वचालित वर्क्स बड़ी लाइन के स्वचालितों के निर्माण में लगा है, और ताता इन्जीनियरिंग तथा लोकोमोटिव कम्पनी छोटी लाइनों के स्वचालितों के निर्माण में।

(ग) आनुपातिक वार्षिक आवश्यकताए इन स्वचालितों की नवीन गणना के अनुसार लगभग १२५ बड़ी लाइनों के लिये, ५७ छोटी के लिये और ८ संकरी लाइनों के लिये हैं। अतिरिक्त गणना के अनुसार आवश्यकताएं यातायात की शर्तों पर निर्भर करती हैं, अतः अनुपात भिन्नता रखता है।

रेल वर्कशाप

१५५. श्री के०सी० सोधिया: (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या कोई भी रेल वर्कशाप स्वचालितों या भट्टियों का निर्माण करता है ?

(ख) यदि ऐसा है, उनके नाम क्या हैं और उनकी वार्षिक योग उत्पत्ति क्या है ?

(ग) इन वर्कशापों की कुल शक्ति इनके अन्तर्गत कितनी है (१) मज़दूर (२) शिल्पी (३) अधिकारी, और एक स्वचालित व भट्ठी भी अनुमानित लागत ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) और (ख) सदस्यों का ध्यान उनके अतारांकित प्रश्न संख्या ८४६ के खण्ड (क) और (ख) की ओर आकर्षित किया जाता है जो सदम पटल पर १८-१२-१९५२ को रखा गया था।

(ग) अप्रवीण मज़दूर - - - २,२४७
शिल्पकार - - - - - - - - - २,२२९
अधिकारी (प्रथम द्वितीय श्रेणी) ४६.....

चितरन्जन में भट्ठी सहित बने एक स्वचालित की आनुपातिक अनुमानित लागत ५.३५ लाख रुपये है, विकास लागत को छोड़कर जो अनेक वर्षों के उत्पादन के ऊपर लगाई गई है।

यंत्रीकृत कृषि

१५६. ज्ञानी जी० एस० मुसाफ़िर: क्या कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) किन राज्यों ने यंत्रीकृत कृषि प्रारम्भ कर दी है ; और

(ख) भारत में यन्त्रीकृत कृषि को लोकप्रिय बनाने के लिये सरकार क्या पग उठा रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई): (क) जहां तक भारत सरकार को सूचना है, निम्नलिखित राज्यों ने सरकारी फार्मों पर यंत्रीकृत कृषि करना प्रारम्भ कर दिया है :—

आसाम, बम्बई, कुर्ग, मनीपुर, मैसूर, उड़ीसा, पटियाला तथा पूर्वी पंजाब राज्य संघ, पंजाब, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, एवं पश्चिमी बंगाल।

(ख) भारत सरकार राज्य सरकारों को कर्ज़ के रूप में कृषकों को ट्रैक्टर क्रय करने के लिये अनुदान देने में, आर्थिक सहायता करती रही है। इसके अतिरिक्त सरकार ट्रैक्टरों एवं अन्य कृषि संबन्धी उपकरणों को देश में आयात करने के लाइसेंसों में उदारता की नीती का अनुसरण कर रही है। जिस से आयात ट्रैक्टरों के लिये समुचित सेवा सुविधायें तथा अतिरिक्त पुर्जों की पूर्ति की पुष्टि हो सके आयात करने वाली फर्मों के लिये यह अनिवार्य कर दिया गया है कि वे सेवा -सबंधी सुविधायें देते रहें तथा आयात किये गये ट्रैक्टरों के मूल्य के १५ प्रतिशत तक अतिरिक्त पुर्जों का

आयात करते रहें। जहां तक राज्य सरकारों का उपलब्ध सूचना के आधार पर प्रश्न है, निम्नाङ्कित राज्यों ने व्यवस्थायें की हैं जिनके अन्तर्गत् सरकार द्वारा अधिकृत ट्रैक्टर उपयोग के लिये निश्चित दर पर, किसानों के खेतों पर तदर्थ कार्य के लिये मिल सकेंगे :— अन्डमन, आसाम, बिहार, बम्बई, भोपाल, कुर्ग, हैदराबाद, मद्रास, मनीपुर, मध्य प्रदेश, मध्य भा रत, मैसूर, उड़ीसा, पटियाला तथा पूर्वी पंजाब राज्य संङ्घ, राजस्थान, सौराष्ट्र, ट्रावनकोर-कोचीन, उत्तर प्रदेश विन्ध्य प्रदेश तथा पश्चिमी बङ्गाल।

रेलवे स्कूल

१५७. चौधरी रघुवीर सिंह : (क) क्या रेल मंत्री सी० टी० अध्यापकों का वर्तमान वेतन मान रेलवे स्कूलों काबतलाने की कृपा करेंगे ?

(ख) १९४८ में उपरोक्त अध्यापकों का वेतन मान क्या था ?

(ग) सरकारी स्कूलों में इन अध्यापकों का वेतन मान क्या है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) रेलवे स्कूलों में वर्तमान सी० टी० अध्यापकों का वेतन मान ६८-४-१२०-ई० बी०-५-१७०।

(ख) उपरोक्त अध्यापकों का वेतन १९४८ में एक रेलवे से दूसरे रेलवे में भिन्न था। निम्न-लिखित रेलवे में वेतन मान निम्नाङ्कित थे :

	रुपये
पूर्व–बी० बी० ऐण्ड सी० आई.....	६८-४-१२०–ई० बी० ५–१७०
पूर्व–ई० आई० आई०.....	५५-३-८५–ई० बी०–४-१२५-५-१३० ७५-५-१२० ८-२००
पूर्व–ओ० टी०.....	७५-५-१२०–ई० बी०–८-२००
पूर्व बी० एन०.....	५०-४। २-७८-४। २-९०-५। २-१००

(ग) उपरोक्त अध्यापकों के वेतनमान सरकारी स्कूलों में ये हैं :—

	रुपये
उत्तर प्रदेश	७५-५-१२०। ८-००
पश्चिमी बंगाल	५०-४। २-७८-४। २-९०-५। २-१००
बिहार	५५-३-८५–ई० बी०-४-१२५-५-१३०

बनारस बलिया सड़क

१५८. श्री आर० एन० सिंह : यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार बनारस से बलिया जाने वाली सड़क को राष्ट्रीय राजपथ योजना के अन्तर्गत एक राष्ट्रीय राज्य पथ बनाने का विचार कर रही है ;

(ख) क्या यह तथ्य है कि यदि उक्त सड़क को एक राष्ट्रीय राजपथ बनाया गया तो उत्तर प्रदेश और बिहार ये दोनों राज्य उत्तर पूर्व रेलवे के गांट्टी पुल द्वारा मिलाये जायेंगे; और

(ग) यदि नहीं, तो क्यों नहीं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ग) नहीं क्योंकि यह सड़क राष्ट्रीय राजपथ योजना में मिलाने के लिये उपयुक्त नहीं है ।

(ख) यदि इस सड़क को राज्य-पथ बनाने के लिये इसका विकास कर लिया जाय तो दोनों राज्य मिल जायेंगे ।

मद्रास राज्य में बवण्डर

१५९. **श्री नम्बियार** : (क) **खाद्य तथा कृषि** मंत्री क्या यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भारत सरकार द्वारा मद्रास राज्य के तंजोर तथा त्रिचनापली ज़िलों में बवण्डर से प्रभावित लोगों के लिये क्या सहायता कार्य स्वीकार किये गये हैं ?

(ख) क्या सरकार को अराजकीय सूत्रों द्वारा कोई ऐसी सूचना मिली है कि अनुमानित हानि ५० करोड़ रुपये से अधिक हुई है ?

(ग) यदि ऐसा है, क्या सरकार सदन पटल पर हानि का विस्तारपूर्वक अद्यावत विवरण रखेगी ?

(घ) क्या केन्द्र से सहायता मांगने के लिये कोई भी राजकीय एवं अराजकीय सूत्रों से प्रतिनिधित्व प्राप्त हुआ है और यदि ऐसा है, तो इस मामले पर क्या कार्यवाही की गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : (क) कुछ नहीं ।

(ख) नहीं ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) नहीं ।

GIPD—HS—173 PSD—15-9-53—285

बुधवार,
१८ फरवरी, १९५३

सत्यमेव जयते

संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)

भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही

लोक सभा

बुधवार, १८ फरवरी, १९५३

सदन की बैठक दो बजे समवेत हुई।

[**उपाध्यक्ष महोदय** अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्न और उत्तर

(देखिये भाग १)

स्थगन प्रस्ताव

मैसूर में मेंगनीज की खानों का यकायक बन्द हो जाना

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे मैसूर में मेंगनीज़ की खानों के यकायक बन्द हो जाने से उत्पन्न गम्भीर परिस्थिति के सम्बन्ध में तथा रेलवे द्वारा कम डिब्बे दिये जाने के कारण दस हज़ार मजदूरों के बेरोज़गार हो जाने के सम्बन्ध में एक स्थगन प्रस्ताव की पूर्व सूचना मिली है। कुछ समय से वैगन बहुत कम मिल रहे हैं, इसलिये यह कोई नई बात नहीं हुई है। रेल आय-व्ययक पर चर्चा होगी और इस कमी को पूरा करने के सम्बन्ध में किये गये कार्यों की चर्चा होगी। अतः मैं इसकी अनुमति नहीं देता।

अनुपस्थिति की छुट्टी

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे माननीय सदस्यों को यह सूचित करना है कि मुझे श्री ए० के० गोपालन का पत्र प्राप्त हुआ है जिसमें उन्होंने लिखा है कि उन्होंने नवम्बर में आपरेशन करवाया है और वह अस्पताल में हैं। अतः वह इस सत्र में सम्मिलित नहीं हो सकते हैं और जब तक वह स्वस्थ न हो जायें तब तक के लिये छुट्टी चाहते हैं।

क्या सदन श्री ए० के० गोपालन् को इस सत्र में अनुपस्थित रहने की अनुमति देना चाहता है ?

उन्ह छुट्टी की अनुमति दे दी गई।

राष्ट्रपति के अभिभाषण प्रस्ताव—समाप्त

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय प्रधान मंत्री।

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहर लाल नेहरू): इस सदन में ह मने इस प्रस्ताव के दौरान में बड़े और छोटे विषयों पर चर्चा की। हमने पूरे विश्व की चर्चा की और भारत की समस्याओं पर विचार किया। किन्तु जिन विषयों की चर्चा हुई उनके सम्बन्ध में उत्तर के दौरान में कुछ कहना मैं कठिन समझता हूं। अतः यदि मैं उन विषयों पर ही जिन्हें मैं अधिक महत्वपूर्ण समझ ता हूं, बोलूं तो सदन इसे ठीक समझे गा। मैं तो यह चाहता हूं कि राष्ट्रीय या अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के मामलों पर, छोटे विषयों की अपेक्षा जो कि कम महत्व-पूर्ण हैं, अधिक ध्यान दिया जाता।

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

बोलने से पूर्व मैं इतना कहना चाहता हूं कि मैंने इन मामलों पर यथासम्भव अत्यधिक विचार किया है और माननीय सदस्यों की आलोचना से लाभ उठाने का प्रयत्न किया है। मैं एक बात का खण्डन करना चाहता हूं कि मेरे कार्य बन्धु तथा मैं अपने कार्य से सन्तुष्ट हैं और कुछ करना नहीं चाहते। । मैं इस बात का निर्णायक नहीं हूं कि मेरे अन्दर आत्म तुष्टि है या नहीं। मैं इस बात का विचार भी नहीं कर सकता हूं कि जिस व्यक्ति पर कोई उत्तरदायित्व हो उसमें आत्म तुष्टि भी हो सकती है। यदि वह ऐसा समझता भी है तो भी वह ऐसा नहीं हो सकता। जब मैं इस देश की अथवा विश्व की समस्याओं पर विचार करता हूं तो निस्सन्देह मेरे अन्दर आत्म तुष्टि की कोई भी भावना नहीं होती। आजकल विश्व में जो कुछ हो रहा है उसके विचार से मेरे अन्दर उत्तेजना की भावना पैदा होती है, अथवा इस देश में हम जो कुछ करने का प्रयत्न कर रहे हैं उससे बहुत उत्साह की भावना पैदा होती है और हमारी जो समस्यायें हैं उससे कठिनाई की भावना पैदा होती है। कोई भी व्यक्ति आत्म संतुष्ट नहीं रह सकता। इस सदन के बाहर कभी कभी जो कुछ मैं कहता हूं यदि माननीय सदस्य उसे पढ़ें तो वे इस बात को देखेंगे कि मैं अपने साथियों तथा अन्य व्यक्तियों को आत्म तुष्टि की भावना के विरुद्ध चेतावनी देता रहता हूं। अतः हमारे अन्दर आत्म तुष्टि की भावना नहीं है। हम यह कभी भी नहीं सोचते कि हम सबसे अधिक बुद्धिमान् हैं और हम दुनिया की हर चीज़ के विषय में सब कुछ जानते हैं। अपने सिद्धान्त पर दृढ़ रहने वाले व्यक्ति में ही आत्म तुष्टि की भावना होती है। किसी रुढ़ि पर दृढ़ रहने के कारण संकुचित भावना पैदा होने से ही आत्म तुष्टि की भावना आती है। परिवर्त्तन शील विश्व में संकुचित भावना से आत्मतुष्टि आती है। इसलिये मैंने दूसरे सदन के समान इस सदन में आलोचनाओं को इस अभिप्राय से सुना कि जो कुछ हम कर रहे हैं उससे और अच्छा कर सकें और कुछ समझने और जानने के अथवा जो कुछ हम कर रहे हैं उसमें परिवर्तन करने के अभिप्राय से सुना।

मैं सदन को यह आश्वासन दे सकता हूं कि इस मामले में अभिमान या सम्मान का प्रश्न नहीं है। इस सदन में केवल सरकार पर ही नहीं अपितु बहुत बड़ा उत्तरदायित्व है और यदि हम छोटे छोटे मामलों पर सम्मान का विचार रखें अथवा मामलों पर अपने दल की दृष्टि से संकुचित रूप में विचार करें तो निस्सन्देह हम छोटे आदमी होंगे। अतः मैंने इन मामलों पर बिना पक्षपात के विचार किया है। श्रीमान् जी मैं आपके तथा सदन के और विरोधी पक्ष के माननीय सदस्य डा० मुकर्जी के प्रति खेद प्रकट करना चाहता हूं कि कल मैं कुछ समय के लिये इतना शान्तचित्त नहीं था और मैं क्रोधावेश में आ गया। अब मैं विरोधी दल के एक माननीय सदस्य द्वारा कल उठाई गई बात कहना चाहता हूं जिनकी अन्तर्वाधा से मैं उत्तेजित हो गया था। माननीय सदस्य प्रो० मकर्जी ने डमडम हवाई अड्डे पर हजारों अमरीकी सैनिक वायुयानों की बात कही। मुझे आश्चर्य हुआ और मैंने इस बात की छानबीन की। जो कुछ माननीय सदस्य ने कहा उसे मैं पढ़ता हूं। उन्होंने आगरा में भारतीय वायु सेना के हवाई अड्डे पर दिसम्बर के आरम्भ में एक अमरीकी सुपर फोर्ट्रेस के उतरने की बात कही। उन्होंने कहा :

"इसका क्या कारण है कि हम यह सुनते हैं.....यदि मेरी बात गलत है तो मैं चाहता हूं कि बाद में प्रधान मन्त्री मेरी बात में सुधार कर दें--कि अक्टूबर १९५२ में

"(ध्यान रखिये अक्टूबर १९५२ में)" डमडम हवाई अड्डे पर ३२५० सेना के वायुयान उतरे। जिसमें से भारतीय वायु सेना के कुल २५ वायुयान थे जब कि अमरीका की वायु सेना के लगभग १२०० वायुयान उतरे।"

यदि बात ऐसी ही होती जैसी कि ऊपर कही गई है तो कोई भी व्यक्ति यह समझेगा कि भारत पर बहुत बड़े पैमाने पर आक्रमण हो रहा था। इन बातों की जांच पड़ताल करने पर यह मालूम हुआ दिसम्बर अथवा किसी अन्य तारीख को आगरा में कोई भी सुपर-फोर्ट्रेस वायुयान नहीं उतरा। अमरीका के दूतालय ने सेना के एक पुराने प्रकार के हवाई जहाज़ को, जो कि गैर-सैनिक काम में लाया जाता है, पालम में रख रखा है। यह वायुयान ९ दिसम्बर को आगरे के हवाई अड्डे पर गया और उसी दिन दिल्ली लौट आया। कलकत्ता के समीप डमडम हवाई अड्डे के सम्बन्ध में बात यह है कि यह हवाई अड्डा अन्तर्राष्ट्रीय मार्ग में पड़ता है और पूर्व से पश्चिम तथा पश्चिम से पूर्व को उड़ने वाले विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय कम्पनियों के बहुत अधिक वायुयान प्रतिदिन यहां उतरते हैं। ये सब उड़ानें प्रत्येक देश के नियमों तथा अन्तर्राष्ट्रीय नियमों से विनियमित होती हैं कभी कभी, यद्यपि बहुत कम बार, देश में कहीं उतरे बिना ही भारत के ऊपर होकर उड़ने की अनुमति दे दी जाती है। सामान्यतया विदेशी वायुयानों को भिन्न भिन्न प्रकार की जांच पड़ताल के लिये भारत के किसी हवाई अड्डे पर उतरना पड़ता है। विदेशों के सेना के हवाई जहाज़ भारत सरकार की पूर्व स्वीकृति लेकर ही भारत को अथवा भारत होकर उड़ सकते हैं, और ऐसा भारत सरकार के साथ उस राज्य द्वारा किये गये समझौते के अनुसार होता है। विभिन्न प्रकार की सूचना उपलब्ध हो जाने के बाद प्रत्येक मामले में अनुमति दी जाती है। केवल अक्टूबर में ही नहीं पूरे वर्ष १९५२ में विदेशी तथा भारतीय कुल ४५९ हवाई जहाज़ डमडम में उतरे। इनमें ११८ अमेरिका की वायु सेना के थे। इनमें से किसी भी हवाई जहाज़ में अस्त्र शस्त्र या सैनिक नहीं थे। भारतीय वायु सेना का प्रधान कार्यालय पालम में है अतः डमडम में अपेक्षाकृत बहुत कम हवाई जहाज़ उतरते हैं।

हमारे सामने दो बड़ी समस्यायें हैं। अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति तथा देश की स्थिति हमारे सामने है। इन्हीं दो श्रेणियों में प्रायः, सभी बातें आ जाती हैं। यद्यपि हम उन पर पृथक् पृथक् विचार कर सकते हैं, ये दोनों कुछ सीमा तक परस्पर सम्बद्ध हैं और दोनों की एक दूसरे पर प्रतिक्रिया होती है। हमारी तो अपने देश की स्थिति में ही रुचि है क्योंकि हमें इन समस्याओं का सामना करना पड़ता है, क्योंकि हमारी इच्छा देशवासियों की दशा तथा जीवन स्तर सुधार कर अपने देश के स्तर को ऊंचा उठाना है। हम देश की गरीबी को दूर करना चाहते हैं और लोक हितकारी राज्य के आदर्श को अधिकाधिक बढ़ाना चाहते हैं जो कि हमारा लक्ष्य है और जिसका राष्ट्रपति ने निर्देश भी किया है। मैं समझता हूं कि इस सदन में कोई भी हमारे इस लक्ष्य से असहमत नहीं होगा। किन्तु प्रश्न तो यह है कि इसको किस प्रकार प्राप्त किया जाय। इसके सम्बन्ध में मतभेद हो सकता है। ऐसा कोई कारण नहीं है कि किसी एक या दूसरे पहलू पर अधिक ज़ोर न दिया जाय। नये भारत का निर्माण करने के लिये बहुत से उत्साहजनक कार्य हैं। इस देश को एक लोक हितकारी राज्य बनाने के लिये भी बहुत से कार्य हैं जिससे हम लाखों आदमियों के स्तर को ऊंचा उठा सकते हैं। क्या इससे भी अधिक कोई और उत्साहवर्धक कार्य हो सकता है? किन्तु फिर भी हम जानते हैं कि हमें किन बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, इनमें कुछ कठिनाइयाँ तो ऐसी हैं जिनका हमें इतने दिन तक पराधीन

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

रहने के बाद पराधीनता से उत्पन्न स्थिति के परिणामस्वरूप सामना करना पड़ा, जबकि देश उस प्रकार से आगे नहीं बढ़ा जैसा कि इसे बढ़ना चाहिये था : अतः इस प्रश्न पर जब हम विचार करते हैं तो हमें एक साथ बहुत सी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। पूरे भारत का विचार करते समय कई शताब्दियों की बातें बीसवीं शताब्दी की समस्याओं से उलझ जाती हैं। यह इतना सरल मामला नहीं है कि ऐसे वाद विवाद से इस पर निर्णय हो जाय। भारत में बड़े बड़े प्रदेश हैं। और आर्थिक विकास, औद्योगिक दशायें और कृषि सम्बन्धी दशाओं की भिन्न भिन्न स्थितियां रही हैं और हम इन सब में विकास करने का प्रयत्न कर रहे हैं और यदि हम इन लोगों की दशा में जादू की तरह से कोई परिवर्त्तन नहीं कर सकते तो इसके लिये हम दोषी नहीं हो सकते। अतः जब हम कठिनाई पूर्ण इतने बड़े कार्य में लगे हैं तो हम अन्तर्राष्ट्रीय बातों को कम समय देते हैं। किन्तु हम अपनी मर्ज़ी के अनुसार बहुत कम कर सकते हैं क्योंकि हमें हर समय अन्तर्राष्ट्रीय कार्यों में भाग लेना पड़ जाता है, क्योंकि उनका हमारे जीवन पर प्रभाव पड़ सकता है और अन्य देशों के समान भारत को भी उनमें अवश्य ही भाग लेना पड़ता है। अतः हम इसे चाहें या न चाहें हमें उनमें भाग लेना पड़ता है। हम अन्तर्राष्ट्रके अंग हैं और भारत जैसा कोई बड़ा देश उससे अलग नहीं रह सकता। अतः हम अन्तर्राष्ट्रीय कार्यों में भाग लेते हैं जो प्रतिदिन जटिल होते जाते हैं।

संयुक्त राष्ट्र संघ की स्थापना सात आठ वर्ष पूर्व हुई थी और इसमें विश्व शान्ति रखने की मानव ावना का प्रतिनिधित्व है। इसने पुराने राष्ट्र संघ की असफलताओं से लाभ उठाने का प्रयत्न किया। पुराने राष्ट्र संघ का स्वरूप अन्तर्राष्ट्रीय संस्था के रूप में नहीं था। बड़े देश इससे बाहर रहे और उन्हें बाहर रखा गया। संयुक्त राष्ट्र संघ में विश्व के सभी प्रकार के देश सम्मिलित हुए यद्यपि इन देशों की आर्थिक अथवा राजनैतिक नीति भिन्न भिन्न है। संयुक्त राष्ट्र संघ की एक विशेषता यह है कि यह सब देशों की संस्था है। इसका मुख्य उद्देश्य शान्ति बनाये रखना है और राष्ट्रों के आपस के प्रयत्न से झगड़ों को यथासम्भव शान्तिपूर्ण तरीकों से तय करना है। सदन को मालूम होगा कि संयुक्तराष्ट्र संघ ने कुछ बड़ी शक्तियों के लिये निषेधाधिकार रखा है। इस बात की आलोचना करना बड़ा आसान है कि यह नियम अनुचित है तथा प्रजातन्त्र के विपरीत है किन्तु इसमें बास्तविकता की भावना है। इसका अर्थ यह है कि संयुक्त राष्ट्र संघ बड़ी शक्तियों पर प्रतिबन्ध नहीं लगा सकता क्योंकि इस मामले में ये शक्तियां निषेधाधिकार का प्रयोग कर सकती हैं, और क्योंकि इन शक्तियों पर प्रतिबन्ध लगाने का मतलब युद्ध है। यदि सयुक्त राष्ट्र संघ विश्व युद्ध नहीं चाहता तो इसे ऐसा एक खण्ड रखना ही था। अब हम यह देखें कि इसका विकास कैसे हुआ।

हम देखते हैं कि विश्व एकता की भावना, जिसे लेकर संयुक्त राष्ट्र संघ ने कार्य आरम्भ किया समाप्त हो चुकी है। इसमें सब से बड़ी बात यह है कि चीन जैसा बड़ा देश इस में नहीं है। उसे कुछ बड़े देशों ने मान्यता प्रदान नहीं की है। इस में चीन की वर्तमान सरकार अथवा वहां की स्थिति को चाहने या न चाहने का प्रश्न नहीं है किन्तु प्रश्न यह है कि इसमें विश्व के एक बड़े देश का प्रतिनिधित्व नहीं है। अतः यह बात विश्व एकता के मूल सिद्धान्त में आती है और ऐसी ही बात से राष्ट्र संघ असफल रहा। मैं समझता हूं कि यह भी बड़ी समस्याओं में से एक है और इसमें से नई समस्यायें पैदा हुई हैं। इसमें यह

प्रश्न नहीं है कि "हम इस बात के लिये सहमत हों कि उसमें चीन सम्मिलित हो" अथवा "यह उसमें सम्मिलित न हो।" यह सम्मति व्यक्त करने का प्रश्न नहीं है किन्तु इस बात को समझने का प्रश्न है एक बड़े देश का जहां का शासन सुदृढ़ है और जो शक्तिशाली है, उसमें प्रतिनिधित्व नहीं है। एक कठिनाई और पैदा हो गई। यह संस्था विश्व शान्ति की स्थापना के लिये बनी थी किन्तु आज यह युद्ध संचालन कार्य में संलग्न है और इस कारण इसका शान्ति स्थापना का कार्य कम हो गया है। यह एक प्रकार की कठिनाई पैदा हो गई है। हम किसी व्यक्ति को दोष दिये बिना स्थिति का विश्लेषण करना चाहते हैं। और यह समस्या उत्पन्न होती है कि क्या दुनिया इतनी बड़ी हो गई है कि ऐसी अन्तर्राष्ट्रीय संस्था की आवश्यकता पड़े। लोग एक विश्व संघ की बात करते हैं और बहुत से बुद्धिमान व्यक्ति इस बात से सहमत हैं। सदन के बहुत से सदस्य इससे सहमत होंगे। हम देखते हैं कि संयुक्त राष्ट्र संघ को भी बहुत सी कठिनाइयों की सामना करना पड़ रहा है क्योंकि बहुत से राज्य अब भी अपने आपको सम्पूर्ण प्रभुत्व सम्पन्न समझते हैं और इसी प्रकार की अन्य कठिनाइयां हैं। अब प्रश्न यह है कि क्या इस बात की कोई सम्भावना है कि राजनैतिक, आर्थिक तथा अपनी नीतियों में भिन्न दृष्टि-कोण वाले देश इस नई संस्था में एक दूसरे से सहयोग कर सकते हैं अथवा उन्हें अलग अलग रहना चाहिये? सदियों पहिले ये देश अलग अलग थे किन्तु आजकल यह असम्भव हो गया है। इन देशों के अच्छे सम्बन्ध हो सकते हैं और यदि नहीं तो शत्रुतापूर्ण सम्बन्ध होंगे। तो क्या किसी अन्तर्राष्ट्रीय संस्था में भिन्न भिन्न विचारों के देश कह सकते हैं? इन सब देशों के साथ रहते हुए यह संस्था कार्य कर सकती है। यह आदर्श था। जब संयुक्त राष्ट्र संघ ने कार्य आरम्भ किया था तो अमेरिका और रूस ने सहयोग दिया था। अब वे काफी पृथक् हो गये हैं। मैं तो समझता हूं कि ये एक दूसरे के कार्यों में दखल दिये बिना अपनी नीति पर चलते हुए इसमें कार्य कर सकते हैं। एक दूसरे के कामों में दखल देने में कठिनाइयां पैदा होती हैं। दखल करने के मामले में एक दूसरे पर दोष लगाये जाते हैं। मैं यह इसिलिये कह रहा हूं कि सदन अन्तर्राष्ट्रीय बातों को समझ सके।

टैक्नोलोजी के विकास का भी एक महत्वपूर्ण मामला है। जिसे हम पूरी तरह से समझते हैं। टैक्नोलोजी का संचरण विकास तथा युद्ध कला पर बहुत प्रभाव पड़ा। इसका ऐसा प्रभाव पड़ा है कि युद्ध का इतना भयंकर परिणाम होगा कि उससे इतनी अधिक बरबादी होगी कि लक्ष्य को प्राप्त करने के लिये युद्ध किया जायगा वह भी नष्ट हो जायगा। युद्ध का रूप ऐसा हो गया है कि उससे सर्वोत्तम लक्ष्य भी प्राप्त नहीं हो सकता और विजय होने पर भी आपकी इच्छा के विरुद्ध बातें होती हैं।

हम दूसरे देशों पर हथियारों के ज़ोर से अथवा आर्थिक दबाव से अनुचित प्रभाव नहीं डाल सकते और न हम अपनी विचार धारा के अनुसार अन्तर्राष्ट्रीय कार्यों पर नियन्त्रण रख सकते। हम दूसरे देशों को अन्तिम चेतावनी नहीं दे सकते और न कठोर भाषा में दूसरे देशों से कुछ करने के लिये कह सकते हैं जब तक कि हम बाद में कुछ कर सकने योग्य न हों। विरोधी दल के सदस्यों ने बार बार यह कहा कि राष्ट्रपति ने बड़ी दुर्बल भाषा का प्रयोग किया। उन्हें यह याद रखना चाहिये कि अन्तर्राष्ट्रीय समस्याओं के सम्बन्ध में शक्ति कठोर भाषा का प्रयोग करने में नहीं होती और न वह नारे लगाने में होती है अपितु वह तो अन्य कार्यों में होती है। और इस शक्ति के अतिरिक्त किसी राष्ट्र को अधिक शोर गुल नहीं मचाना चाहिये। यह

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

परिपक्वता का चिन्ह नहीं है। आजकल देश एक दूसरे को दोष देते हैं। हम इन समस्याओं के होते हुए भी उठे हैं। विश्व के दो बड़े देश एक दूसरे से घृणा करते हैं और एक दूसरे को नीचा दिखाना चाहते हैं और एक दूसरे से डरते हैं। आजकल हम भय और घृणा के वातावरण में रह रहे हैं जो कि किसी देश के लिये बहुत ही हानिकारक है।

हम भय और घृणा के वातावरण को कम करने में सहायक हो सकते हैं। यद्यपि यह हम बहुत अधिक नहीं कर सकते। हमें कोई ऐसा कार्य नहीं करना चाहिये जिससे ये बातें बढ़ें। हमें न तो शोर शराबा करना चाहिये और न किसी को दोष देना चाहिये। जहां हम किसी की सहायता कर सकते हैं वहां हमें कुछ वास्तविक कार्य करके सहायता करनी चाहिये। हम अपने कार्यों के सम्बन्ध में बहुत सावधान रहे हैं। हमने यह नहीं किया कि एक देश के काम को ठीक बताया तथा दूसरे देश के काम को गलत बताया। अपने कार्य में सफलता के लिये हमने दूसरे देशों की सम्मति को जानने का प्रयत्न किया है।

फिर यह कोरिया संकल्प था। इसके विषय में मैं पहिले कह चुका हूं हमने यह जानने का बहुत प्रयत्न किया कि अन्य देश किस बात को स्वीकार करने को तैय्यार हैं। हमने यह जानने का बहुत प्रयत्न किया और उस संकल्प में हमने ९० अथवा ९५ प्रतिशत वह रखा जो सम्बद्ध देशों ने हम से पृथक् रूप से कहा था। मैं किसी बात को उचित नहीं ठहरा रहा हूं किन्तु मेरा कहना तो यह है कि हमने बिना किसी बात का पक्षपात किये हुए दूसरों के दृष्टिकोण को ठीक प्रकार से रखने का प्रयत्न किया। हम इसमें असफल रहे। किन्तु यह अनुचित है कि हमें इस बात के लिये दोष दिया जाय कि हमने इस मामले में पक्षपात किया है। विरोधी दल के कुछ सदस्य बार बार यह कहते हैं कि हम अमेरिका के हाथ की कठपुतली हैं और आंग्ल-अमरीकी गुट्ट में हैं। मैं चाहता हूं कि वे इस तरह के नारे न सीखें और ऐसी बातें बार बार न कहें। शान्ति प्राप्त करने के लिये शान्तिपूर्ण तरीकों से काम लेना चाहिये। गांधीजी ने सदा साधनों तथा उद्देश्य पर ज़ोर दिया। शान्ति स्थापना के लिये आप युद्ध के तरीकों से काम नहीं ले सकते। बहुत से ऐसे देश हैं जो कि युद्ध के तरीकों से शान्ति स्थापना की बातें करते हैं। यह बात किसी एक दल पर लागू नहीं होती। अब तो शान्ति का अर्थ युद्ध समझा जाता है। आज समस्त अन्य देशों के लोग जिन में हम भी सम्मिलित हैं सैनिक मनोभावना के शिकार हो गये हैं। आज राजनीतिज्ञों का स्थान सैनिकों ने ले लिया और सभी बातों को सैनिक दृष्टि से देखा जाता है। यह एक खतरनाक बात है।

मैं यह मानता हूं कि सैनिक अपनी जगह पर बहुत ठीक हैं किन्तु जैसा कि एक फ्रांसीसी राजनीतिज्ञ ने कहा कि युद्ध का संचालन सैनिक के हाथ में देना खतरनाक है फिर शान्ति की आशा का तो सवाल ही पैदा नहीं होता। इस सैनिक मनोवृत्ति का फैलना हमारे लिये खतरनाक है। परन्तु अब हम इसका सामना किस प्रकार करेंगे। जहां तक भारत का सवाल है मैं इस बात को मानता हूं कि हम दोनों में बहुत अधिक अन्तर नहीं कर सकते हैं। मैं यह नहीं चाहता कि सदन यह अनुमान लगाये कि हम इस का भार अपने कंधों पर ले सकते हैं तथा इसे अपनी इच्छानुसार बदल सकते हैं, हम ऐसा कर ही नहीं सकते। पर हम अन्य लोगों को सहयोग दे सकते हैं। हम शान्ति के वातावरण को स्थापित करने में सहायता दे सकते हैं और सम्भव है कि हम इससे अपने उद्देश्य को प्राप्त करने के रास्ते पर लग जायें। हम प्रयत्न करते

हैं; हम असफलता होती है। किन्तु इससे तो विश्व को भी असफलता प्राप्त होती है और यहां पर मामला समाप्त हो जाता है।

एक दूसरी बात यह है कि हम शान्ति और युद्ध की बातें करते हैं तथा इसमें कोई सन्देह नहीं है कि युद्ध के अनेक कारण होते हैं, कुछ के विषय में तो हम चर्चा करते हैं किन्तु कुछ ऐसे भी रह जाते हैं जिनके सम्बन्ध में हम कुछ नहीं कह पाते। परन्तु एक बात पक्की है कि संसार में अनेक बातों के कारण जिनमें टैक्नोलोजिकल राजनीति के विकास जैसी बातें हैं, संसार के लोग मेरा अभिप्राय जनता से है, चुपचाप बैठना पसन्द नहीं करते। यह एक अच्छी बात है। वह अधिक सहन करने के लिये तय्यार नहीं, उपनिवेशों में रहने वाले लोग अब उस व्यवहार को सहन नहीं करना चाहते जो कि उन के साथ सदियों से होता आया है। अतएव वह जिस चीज़ को देखते हैं उसी को स्वतन्त्रता दिलाने वाली शक्ति समझते हैं। हो सकता है कि स्वतन्त्रता दिलाने वाली शक्ति उन्हें स्वतन्त्रता न दिला सके और उनकी दशा और भी खराब हो जाये—किन्तु इसका कोई महत्व नहीं है। परन्तु बात यह है कि संसार के लोग आज कुछ करना चाहते हैं उनका मन बैचैन है वे चाहते हैं कि उन्हें सहारा मिले और उनका कोई पथ प्रदर्शन करे।

इन परिस्थितियों में यह सोचना पड़ता है कि इन प्रत्यक्ष शिकायतों को तथा उन सरकारों को किस प्रकार दूर किया जाय जो जनता को दबा कर रख ना चाहती है। दूसरे शब्दों में यह समस्या उपनिवेशवाद से सम्बन्ध रखती है जो कि पिछले महायुद्ध के पश्चात् काफी सीमा तक हल की जा चुकी है। किन्तु अभी यह अच्छी तरह से हल नहीं हुई है और इसीलिये जब यह हल हो जायेगी तो संसार के लोगों में असन्तोष का एक कारण दूर हो जायेगा। एक दूसरी बात भी है जिसका सम्बन्ध यद्यपि इस समस्या से नहीं है किन्तु कुछ कुछ इसी प्रकार की है अर्थात् अन्य देशों, एशियायी देशों की ओर इस प्रकार से देखना जैसे कि वे एक इस प्रकार के देश हैं जिन्हें अन्य देशों की पंक्ति में आ जाना चाहिये। इस युग में सब से महत्वपूर्ण बात यह है कि आज एशिया के अन्दर क्या हुआ है और यहां पर किन बातों के होने की सम्भावना है। इसमें तो कोई सन्देह नहीं है कि आज सम्पूर्ण एशिया जाग्रत हो चुका है। वह बेचैन हो रहा है और उसकी आत्मा विद्रोह करना चाहती है। अब सवाल इस बात का है कि आप इन बातों को किस प्रकार सुलझायेंगे? ये जो सारी समस्यायें हैं इनका सम्बन्ध सैनिक शक्ति से नहीं अपितु मनुष्य के मस्तिष्क से है। इसका हल तोपों से नहीं हो सकता; हो सकता है कि उनकी कभी आवश्यकता पड़े। मैं इस समय इस सम्बन्ध में कुछ नहीं कह सकता। वास्तव में ये समस्यायें ऐसी हैं जिन्हें मनोवैज्ञानिक रूप से हल किया जाना चाहिये, चाहेये अफ़्रीका या एशिया निवासियों की समस्यायें हों। अफ़्रीका के अनेक भागों में जिस प्रकार इस समस्या को हल करने की कार्यवाही की जा रही है उसके सम्बन्ध में एक बात बिल्कुल निश्चित है कि यह कार्यवाही अन्त में अवश्य ही असफल रहेगी चाहे आज और चाहे कल। इसमें सन्देह की कोई गुंजाइश नहीं है। इस बात को बतलाने के लिये किसी अवतार की आवश्यकता नहीं है कि जिस प्रकार से इस समस्या को हल करने की कोशिश की जा रही है उससे जातीय झगड़े अवश्य होकर रहेंगे। दक्षिण अफ़्रीका में जो कार्य किये जा रहे हैं उन्हीं को देखिये। इन मूल बातों का सम्बन्ध सुदूर पूर्व, मध्य यूरोप तथा जर्मनी की परिस्थितियों से न हो किन्तु इनका विश्व की आगामी बातों पर प्रभाव पड़ता है। इस मामले में भारत को शान्ति स्थापना की बात करनी चाहिये न कि हमें धमकियों, घृणा तथा युद्ध

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

की बातें करनी चाहियें। अपने विचारों को हमें शक्ति में परिवर्तित करना चाहिये न कि क्रोध भावना में। यह बात हमारे पाकिस्तान से सम्बन्ध के विषय में भी लागू होती है। हमें अपने हितों की रक्षा करनी चाहिये और हम उनकी रक्षा करेंगे। किन्तु ऐसा करने में क्रोध प्रदर्शित करने से तो कोई भी लाभ न होगा। इस प्रश्न को हल करने के दो तरीके हैं। एक तो यह भावना है कि युद्ध अवश्य होगा। चाहे हम इससे बचना भी चाहें युद्ध अवश्यम्भावी है और हमें इसके लिये तय्यार रहना चाहियेऔर किसी एक गुट्ट में सम्मिलित होना चाहिये। दूसरा तरीका यह है कि हमें इससे बचना चाहिये। इन दोनों तरीकों में बहुत अन्तर है। यदि हम समझते कि युद्ध अवश्यम्भावी है तो हमें इसके लिये तय्यारी करनी चाहिये और यदि हम युद्ध से बचना चाहते हैं तो हमें इस बात में विश्वास करना चाहिये कि युद्ध होना आवश्यक नहीं है। कोई भी देश इस सम्भावना को नहीं भूल सकता कि उसे भी युद्ध में भाग लेना पड़ जायगा। तो इन दोनों तरीकों में अन्तर है। बहुत से बड़े देश इस बात को मानते हैं कि युद्ध अवश्यम्भावी है। इसका अर्थ यह नहीं कि वे युद्ध चाहते हैं। कम से कम हम तो इस बात में विश्वास करते हैं कि युद्ध अवश्यम्भावी नहीं है और हमें इसको न होने देने के लिये सब प्रयत्न करने चाहियें। राजनैतिक अथवा राजनयिक तरीकों के अतिरिक्त अन्य तरीकों से भी इससे बचा जा सकता है। मानव भावना तथा मनोवैज्ञानिक भावना से इससे बचा जा सकता है।

सदन को हाल ही की घटनाओं का पता है। सुदूर पूर्व के सम्बन्ध में अमेरिका में सर्वोच्च अधिकारियों ने कुछ वक्तव्य दिये जिन से हमें तथा विश्व के अन्य देशों को भी बड़ी चिन्ता हुई। मैं नहीं जानता कि उन वक्तव्यों का का क्या परिणाम होगा। उनकी जो प्रतिक्रिया हुई उसके विषय में सन्देह नहीं और अन्य बातों के अतिरिक्त इसका बुरा प्रभाव हुआ है। चीन की नाकाबन्दी तथा ऐसी ही बातों से शान्ति स्थापना में सहायता नहीं मिलती। तो क्या हम शान्त रहें? किन्तु यह एक गम्भीर मामला है, इसका दुनिया पर असर पड़ता है। हमारी सरकार तथा देश को इन बातों से बड़ी चिन्ता हुई। इन मामलों में कठोर भाषा की अपेक्षा शान्ति पूर्ण वक्तव्यों से ही दूसरों पर प्रभाव पड़ेगा। हम अपनी सम्मति को स्पष्ट रूप से व्यक्त कर देते हैं। यदि इन बातों से विश्व में खिचाव बढ़ता है तो हम इसके विरुद्ध हैं और यदि इससे उसे शान्त करने में सहायता मिलती है तो यह बहुत ही अच्छी बात है। इस बात को हम सब जगैह लागू करते हैं।

मैं घरेलू नीति के विस्तार में नहीं पड़ना चाहता। विरोधी दल ने भूख, भुखमरी तथा आर्थिक दशा के विषय में बातें कहीं। इस मामले में हम तथ्य तथा आंकड़ों को देखें। भारत जैसे बड़े देश, में दुखी पीड़ित तथा निर्धन व्यक्तियों की सूची बनाना आसान कार्य है। यह हमारा दुर्भाग्य है। इस बात को जानने की कसौटी यह है कि क्या हम इन कठिनाइयों को दूर कर रहे हैं; इस मामले में हम कितने आगे बढ़े तथा इस सम्बन्ध में हम क्या कार्यवाही कर रहे हैं। निस्सन्देह हमारी आर्थिक स्थिति में काफ़ी सुधार हुआ है। मैं समझता हूं कि देश के किसानों की दशा में भी सुधार हुआ है। बिना ज़मीन वाले किसान का भी हमें ध्यान है और उसके लिये हम भरसक प्रयत्न करेंगे। कुछ सीमा तक बिना ज़मीन वाले किसान की दशा में भी सुधार हुआ है। उद्योगों में लगे हुए आदमियों की हालत तो अच्छी है। यद्यपि देश में जनसंख्या बढ़ रही है, फिर

भी मैं समझता हूं कि आम जनता की हालत अच्छी है ।

विरोधी दल के कुछ सदस्य रूस ने जो आर्थिक उन्नति की है उससे बहुत अधिक प्रभावित हैं । मैं मानता हूं रूस ने काफी प्रगति की है । फिर भी रूस और अमेरिका में जीवन स्तर बहुत भिन्न है । अमेरिका का जीवन स्तर विश्व में सब से ऊंचा है । इसको यों भी कहा जा सकता है कि रूस में क्रान्ति १९१७ में हुई तो दस वर्ष बाद १९२७ में वहां कितनी उन्नति हुई । वहां गृह युद्ध हुआ और दूसरी भी बहुत सी कठिनाइयां थीं । किन्तु जो उन्नति उन्होंने की मैं उसकी प्रशंसा करता हूं । इसकी यदि अमेरिका से तुलना करनी है तो उस समय से की जाय जबकि रूस में क्रान्ति हुई थी । तब तो यह उचित तुलना होगी । इसके कहने का कोई अर्थ नहीं कि अमेरिका में जीवन स्तर ऊंचा है, क्योंकि अमेरिका ने १५० वर्षों में उन्नति की है । अतः स्वतन्त्रता मिलने के पांच वर्ष बाद ही भारत की तुलना करने का कोई फ़ायदा नहीं । अतः रूस की भारत से तुलना करना उचित नहीं । यदि आप चीन के साथ तुलना करने के लिये कहते हैं तो मैं भी चाहता हूं कि भारत की चीन के साथ सभी प्रकार की तुलना की जाय । मेरा यह अभिप्राय नहीं कि हम चीन से अधिक बुद्धिमान् हैं अथवा हम चीन से आगे बढ़ रहे हैं। किन्तु मेरा कहना तो यह है कि यह ठीक ही है कि हम देखें कि चीन क्या कर रहा है और उससे लाभ उठायें । दोनों देशों में दशायें भिन्न हैं और एक बहुत बड़ा अन्तर है । चीन वासियों में कठिन कार्य करने की क्षमता है और वे सहयोग कर सकते हैं । और इसमें कोई राष्ट्र उनका मुकाबला नहीं कर सकता । किन्तु एक बहुत बड़ा अन्तर है और वह यह है कि हम प्रजातन्त्रात्मक प्रणाली में कार्य करने का प्रयत्न कर रहे हैं । अतः यह कहना व्यर्थ है कि हम दूसरों से अच्छे हैं । क्योंकि प्रश्न तो यह है कि किस प्रकार के शासन से तथा सरकार से देश को सांस्कृतिक तथा आध्यात्मिक लाभ होता है । अधिक महत्वपूर्ण बात तो यह है कि कोई समुदाय या देश विचार या अन्य प्रकार की स्वतन्त्रता के वातावरण में पनपता है या नहीं । किन्तु हम ने तो प्रजातन्त्रात्मक प्रणाली को चुना है जो कि हमारे देश के लिये अच्छी है । हम दूसरों को कुछ करने के लिये बाध्य नहीं करते । आज कल हम अपने देश के पुनर्निर्माण या विकास कार्य में संलग्न हैं । यद्यपि मैं यथार्थ रूप से तो नहीं जानता फिर मैं यह कह सकता हूं कि जो बड़े बड़े निर्माण कार्य हम कर रहे हैं उनके सम्बन्ध में भारत और चीन के बीच तुलना नहीं हो सकती । चीन भी बड़े कार्य कर रहा है किन्तु इस मामले में कोई तुलना नहीं हो सकती । आजकल भारत कुछ इतने बड़े कार्य कर रहा है कि जिनकी तुलना अन्य देशों में होने वाले कार्यों से की जा सकती है । किन्तु कठिनाई तो आज की आवश्यकताओं तथा कल की आवश्यकताओं के बीच पैदा होती है । एक गरीब देश के पास कल के निर्माण कार्यों में विनियोजन करने के लिये बड़े संसाधन नहीं होते । प्रजातन्त्रात्मक प्रणाली का ध्येय वर्त्तमान आवश्यकताओं को ही पूरा करना नहीं होता । हो सकता है कि संकट काल में ऐसा हो । प्रजातन्त्र और एक सत्ताधारी शासन में एक यह भी अंतर है । एक सत्ताधारी शासन आज की समस्या पर ज्यादा जोर न देकर आने वाली स्थिति को ही अधिक महत्व देता है । प्रजातन्त्रात्मक शासन में ऐसा नहीं हो सकता क्योंकि आप जितने सदस्य यहां हैं, यदि ऐसा करने लगें तो अगले चुनाव में सफल होना मुश्किल है । प्रजातन्त्रात्मक प्रणाली की यही एक कठिनाई है। हम प्रजातन्त्र की बातें तो बहुत करते

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

हैं किन्तु यह अपेक्षाकृत नया रूप है। प्रजातन्त्र अपने पुराने रूप में सीमित था; उसमें सीमित मताधिकार जैसी बातें थीं। भारत में व्यस्क मताधिकार है और यहां दुनिया के सबसे अधिक मतदाता हैं। मैं प्रजातन्त्र की प्रशंसा करता हूं किन्तु मैं यह मानने के लिये तय्यार नहीं हूं कि बहुमत की बात सदा ठीक ही होती है।

हम जानते ह कि लोगों को कैसे उकसाया जा सकता है। क्या यह सदन भीड़ के सामने चाहे वह जनतन्त्रवादी लोगों की भी क्यों न हो, झुक जायगा ? साढ़े पांच साल पहिले दिल्ली में क्या हो रहा था—क्या यह जनतन्त्रवाद था, जबकि लोग एक-दूसरे की हत्या कर रहे थे और मारमार कर भगा रहे थे ? मैं इन बेचारों को कोई दोष नहीं देता जनतन्त्रवाद को उकसा कर उससे गलत बातें कराई जा सकती हैं। सच तो यह है कि शायद कई बार जनतन्त्रवाद व्यक्तियों की अपेक्षा अधिक युद्धप्रिय होता है।

हमें काम करना है। यहां महान् परीक्षण किये जा रहे हैं और हमें जनतन्त्रवादी तरीकों के अनुसार भारत का निर्माण करना है। अन्त में हमने यही निर्णय किया है; क्योंकि अन्ततोगत्व जनतन्त्रवाद के आदर्श सबसे ऊंचे हैं और उन में हमारा विश्वास है। अब हम मानवी गुणों की बातें कर रहे हैं। कई माननीय सदस्यों ने इस सम्बन्ध में विचार किया होगा। लोग कहते हैं कि जनतन्त्रवाद में मानवी गुण हैं। परन्तु युद्ध इन्हीं गुणों को समाप्त कर देता है। युद्ध काल में जनतन्त्रवाद ठीक ढंग से कार्य नहीं करता। इस स्थिति में दुखपूर्ण बात तो यह है कि हम जनतन्त्रवाद की रक्षा के लिये युद्ध करते हैं जिससे कि मानवी गुणों की रक्षा हो सके। परन्तु क्योंकि हम उनकी रक्षा के लिये गलत ढंग अपनाते हैं हमारा उद्देश्य पूरा नहीं होता। पिछले दो महायुद्धों में यही हुआ है और यदि एक और लड़ाई हो गई तो उसके परिणाम इससे भी बुरे होंगे।

मैं माननीय सदस्यों से प्रार्थना करूंगा कि देश की आर्थिक स्थिति के सम्बन्ध में इस बात का भी ध्यान रखें। वे सरकार की आलोचना या निन्दा करें इस पर मुझे कोई आपत्ति नहीं। हम सभी देश के निर्माण कार्य में जुटे हुए हैं। और यदि कोई नकारात्मक रवैय्या अपना कर देश में निराशा का वातावरण बनाने में सहायता दें तो यह बड़ी गम्भीर बात होगी। इसका बड़ा महत्व है। क्योंकि लोगों की मनस्थिति सरकारी आदेशों से अधिक महत्व रखती है। मुझे यह बताते हुए बड़ी प्रसन्नता होती है कि पिछले पांच या छै महीनों में लोगों ने बड़े उत्साह के साथ उन योजनाओं को आगे बढ़ाने में सहयोग दिया है जो हमने देश के सामने रखी हैं। कुछ सौ मील लम्बी सड़कें बनाना या तालाब खोदना—इनका महत्व तो है परन्तु इससे भी अधिक महत्व लोगों के उत्साह की भावना का है जो उन्होंने यह काम करने में दिखाई। हम इसी भावना का सहारा ले सकते हैं और इसी से हमारी पंचवर्षीय या दूसरी योजनायें सफल होंगी। यदि यह भावना न हो तो सरकार की कोई भी आज्ञा या संगठन अधिक लाभकारी नहीं हो सकता।

अतः मैं माननीय सदस्यों से प्रार्थना करूगा कि वे देश में यह भावना उत्पन्न करने या इसमें रोड़ा अटकाने में सहायक हो सकते हैं। देश में निराशा का वातावरण उत्पन्न करने के लगातार प्रयत्नों से वे उद्देश्य पूरे नहीं किये जा सकते जो इस सदन में सभी को प्रिय हैं।

अभी मैंने पंचवर्षीय योजना की चर्चा की है। बहुत से माननीय सदस्य इसे पढ़ चुके

होंगे और कइयों ने इसकी आलोचना भी की है। अब जैसा कि मैं पहिले ही कह चुका हूं यह योजना कोई बड़ी पवित्र नहीं है। मेरे विचार में तो इसका बनाना ही बहुत बड़ा प्रयत्न है। यह अनिवार्य था क्योंकि इसके बिना हम कोई कार्य नहीं कर सकते। हम चाहें स्कूल के छात्रों का वाद-विवाद समझ कर सिद्धान्त रूप से कुछ भी कहते रहे हैं, यह योजना आवश्यक है। इसमें हमने जमीन और अनाज आदि के सम्बन्ध में अपनी नीति निर्धारित की है। मेरे विचार में यह ठीक नीति है। आप हमें विश्वास दिला दीजिये कि यह गलत है तो हम इसे बदल देंगे। यह कोई ऐसा कानून तो नहीं है जो बदला न जा सकता हो। हम तो चाहते हैं कि तेजी से काम हो। लेकिन हमें ऐसी बातें करने के लिये कहने का कोई लाभ नहीं जो हमारे बस से बाहर हैं। हम खतरा तो उठा सकते हैं लेकिन सोच समझ कर आखिर इस योजना को लागू करने की बड़ी भारी जिम्मेदारी है। हम कोई जुआ तो नहीं खेल सकते। इसलिये आप इस भावना से पंचवर्षीय योजना को देखिये। मुझे विश्वास है कि इस सदन में कोई भी ऐसा नहीं जो इसके ८० या ९० प्रतिशत भाग से असहमत हो।

कल डा० श्यामा प्रसाद मुकर्जी ने संक्षिप्त रूप से सामुदायिक परियोजनाओं की चर्चा की थी।

श्री नम्बियार (मयूरम्) : और औद्योगिक नीति ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं कुछ ही वाक्य कहूंगा। हमारा विश्वास है कि देश का औद्योगीकरण होना चाहिये और औद्योगिक नीति का आधार यह हो कि इस्पात जैसे मूल उद्योगों का विकास किया जाय। परन्तु इसके साथ हमारा यह विश्वास भी है कि कृषि के कमजोर रहते हुए औद्योगिक विकास की नींव भी पक्की नहीं होगी इसलिये हम कृषि को मजबूत बनाये बिना उद्योगों का विकास नहीं कर सकते। और खाद्य का भी बहुत महत्व है। यदि हमें अनाज के लिये दूसरे देशों पर निर्भर रहना पड़े तो यह बुरी बात होगी। इसलिये हमें अपने देश को खाद्य के सम्बन्ध में आत्मनिर्भर बनाना पड़ेगा और साथ ही कृषि का विकास करना होगा। नहीं तो हमारा औद्योगिक ढांचा छिन्नभिन्न हो जायेगा। मैं विस्तारपूर्वक तो कुछ नहीं कह सकता परन्तु यहां किसी को यह नहीं सोचना चाहिये कि हम औद्योगिक विकास को पर्याप्त महत्व नहीं देते हैं। यदि कोई माननीय सदस्य कोई ऐसा सुझाव दे सकें जिससे हमारा काम तेजी से हो तो हम बड़ी खुशी से उसे स्वीकार कर लेंगे।

मैं अभी यह कह रहा था कि सामुदायिक योजनाओं को शुरू हुए दो तीन ही महीने हुए हैं। मेरा अपना विचार यह है कि सब बातों को देखते हुए, यह योजनायें ठीक प्रकार से चल रही हैं।

डा० श्यामा प्रसाद मुकर्जी के सारे भाषण में जम्मू में प्रजा परिषद् के आंदोलन की चर्चा थी। इसमें कोई सन्देह नहीं कि इस मामले का भी महत्व है। परन्तु हमें समस्याओं के महत्व को सापेक्षतया देखना चाहिये। नहीं तो हम भूल-भुलैय्यों में पड़ जायेंगे। माननीय सदस्य ने जिस ढंग से जम्मू की समस्या हमारे सामने रखी उस से ऐसा जान पड़ता था कि सबसे महत्वपूर्ण समस्या यही है। मैं इसका महत्व तो मानता हूं परन्तु हमें किसी बात के सम्बन्ध में जोश में आकर अधिक महत्वपूर्ण बातों को भूल नहीं जाना चाहिये।

आज स्थिति ऐसी है कि संसार पर कई तरह के खतरे मंडरा रहे हैं। आप अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति को देखिये और भारत में जो कुछ

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

हो रहा है उसे देखिये और फिर जम्मू की समस्या पर विचार कीजिये।

माननीय सदस्य ने इस बात पर क्रोध प्रकट किया है कि उन्हें कुछ ऐसी बातें कही गई हैं जिन्हें वह गाली समझते हैं। उन्होंने सबसे अधिक आपत्ति इस गाली पर की उन्हें सम्प्रदायवादी कहा गया। मुझे सबसे पहिले इस बात पर खुशी प्रकट करनी है कि वह सम्प्रदायवादी शब्द को गाली समझते हैं। मुझे आशा है कि वह धीरे धीरे अपने बायीं ओर बैठने वाले साथी को अपने विचारों का बना लेंगे (**डा० एन० बी० खरे** : कभी नहीं; कभी नहीं) क्योंकि मुझे याद है कि वे सम्प्रदायवादी होने में बड़ा गर्व मानते हैं।

डा० एन० बी० खरे (ग्वालियर) : ठीक ढंग का सम्प्रदायवादी।

श्री जवाहरलाल नेहरू : माननीय सदस्य ने कहा था: सम्प्रदायवादी कौन है और सम्प्रदायवाद क्या है। आइये हम एक जगह बैठ कर इस बात का निर्णय करें। मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं है परन्तु मुझे उनकी इस बात से बड़ा आश्चर्य हुआ। भारत का पिछले तीस वर्ष का इतिहास हमारे सामने है और हमें मालूम है कि इस कालावधि में सम्प्रदायवादी कहे जाने वाली संस्थाओं ने क्या किया है। और हमें याद है कि ३० जनवरी १९४८ को एक पागल युवक ने एक सबसे महान् व्यक्ति की हत्या कर दी थी। मैं नहीं जानता कि मेरे माननीय मित्र इन घटनाओं की कैसे व्याख्या करते हैं। परन्तु होता यह है कि दक्षिण पंथी दल जब यह देखते हैं कि सामाजिक स्तर पर उनका कोई प्रभाव नहीं तो वे अपनी प्रतिक्रियावादी नीतियों को छिपाने के लिये धर्म का आवरण ओढ़ लेते हैं। उन्होंने धर्म के नाम पर राजनीति में अनुचित लाभ उठाया है और लोगों को भड़काया है। हम जानते हैं कि मुस्लिम लीग ने ऐसा बहुत कुछ काम किया। हिन्दुओं ने और सिखों की अन्य संस्थाओं ने भी यही काम किया। हमारे राष्ट्र में एक मूल कमजोरी है। जाति भेद, प्रान्तीयता और धर्मवाद यह सब हमारी कमज़ोरियां रही हैं और इन्हीं के कारण हमने ठोकरें खाई हैं। लोग इन बातों से अनुचित लाभ उठा जाते हैं। धर्म या जाति के नाम पर लोगों को भड़काया जा सकता है और बाद में फिर इससे पछताना पड़ता है। यही सब सम्प्रदायवाद है। इसमें कोई सन्देह नहीं कि यदि सम्प्रदायवाद न होता तो देश का बटवारा न होता और बहुत सी ऐसी बातें न होतीं जो हुई हैं। हम राष्ट्रीय आन्दोलन के दिनों में सम्प्रदायवाद को किसी हद तक रोक सके थे लेकिन इतना नहीं रोक सके कि देश का बटवारा न हो और न ही हम मुसलिम लीग से सम्बद्ध कुछ दलों पर अपना प्रभाव डाल सके। सवाल यह नहीं है कि मैं ने बटवारा क्यों स्वीकार किया। यह तो मामूली बात है। हमें लोगों से और उनकी इच्छाओं से वास्ता पड़ा। आज की दुनिया में आप शक्ति का प्रयोग करके लोगों को नहीं दबा सकते। आपको उनके दिलों पर काबू पाना होगा, नहीं तो वे आपके लिये बुरे बन जायेंगे। मैं तो यहां तक कहता हूं कि जिन लोगों की संख्या देश की जनसंख्या का १ प्रतिशत ही है उन्हें भी यह अनुभव कराना होगा कि उनकी स्थिति भी अन्यों के समान है। भारत में चार करोड़ मुसलमान रहते हैं। पाकिस्तान और इण्डोनेशिया को छोड़ कर और किसी देश में इतने मुसलमान नहीं रहते। कोई भी ऐसा प्रचार जिससे इन लोगों को यह अनुभव हो कि ये सुरक्षित नहीं हैं या इन्हें अपने विकास के समान अवसर प्राप्त नहीं हैं, राष्ट्रविरोधी तथा सम्प्रदायिक बात है।

डा० एन० बी० खरे : क्या इसका मतलब यह है कि जो भी बात मुसलमानों के पक्ष में है वह राष्ट्रवादी है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : आप दिल्ली में ही देख लीजिये; बाजार में आप को कुछ संस्थायें गांधी जी के हत्यारे गोडसे की प्रशंसा करती मिलेंगी।

डा० एस० पी० मुकर्जी (कलकत्ता दक्षिण-पूर्व) : यह कहां हुआ ? आप बड़ा गम्भीर आरोप लगा रहे हैं। हमने यह बात कहीं नहीं सुनी।

श्री जवाहरलाल नेहरू : म यहां किसी माननीय सदस्य पर आरोप नहीं लगा रहा हूं। मैं ऐसे दो तीन उदाहरण दे सकता हूं जबकि ऐसी बातें कही गई। मैं तो यह कहता हूं कि ऐसा वातावरण उत्पन्न कर दिया जाता है कि लोग जोश में आ जाते हैं।

डा० एस० पी० मुकर्जी : मेरी आप से यही प्रार्थना है कि अपने सभी सूचनादाताओं पर विश्वास न करें।

श्री ए० घोष (बर्दवान) : हिन्दू सभा के सम्मेलन के समय कलकत्ते में एक जुलूस निकला था जिसके पोस्टरों पर लिखा था : "गोडसे जिन्दाबाद"।

पंडित सी० एन० मालवीय (रायसेन): भोपाल में डा० खरे, श्री एन० सी० चटर्जी और श्री देशपांडे के नेतृत्व में निकाले गये एक जुलूस में यह नारा लगाया गया था :

अमृतसर से आई अवाज़
वीर गोडसे ज़िन्दाबाद ।

श्री एन० सी० चटर्जी (हुगली) : यह बिल्कुल निराधार आरोप है और मन-घड़न्त बात है।

श्री जवाहरलाल नेहरू: मैं तो इस मामले में इस संसद् में अपने माननीय साथियों द्वारा दी गई सूचना के आधार पर ऐसा कह रहा था। मैं घृणा के उस वातावरण की बात कर रहा था जिससे यह सारा सम्प्रदायवादी दृष्टिकोण पैदा हुआ। माननीय सदस्य ने भारत के साथ काश्मीर के पूर्ण एकीकरण के विषय में बहुत कुछ कहा, जिस विषय को मैं स्वयं सर्वाधिक प्राथमिकता देता हूं। इसकी तुलना में मैं पंचवर्षीय योजना या अन्य कार्य को द्वितीय प्राथमिकता देता हूं। भारत में मुख्य कार्य भारत का उचित एकीकरण है। इस एकीकरण से संवैधानिक तथा कानूनी एकीकरण से हो केवल अभिप्राय नहीं है अपितु भारत के लोगों के मस्तिष्क और हृदयों के एकीकरण से है। हमने दो परस्पर विरोधी बातों से अर्थात् (१) हम अंग्रेजी शासन के अधीन थे तथा (२) अंग्रेजी शासन के विरुद्ध राष्ट्रीय आन्दोलन, एकता की भावना प्राप्त की।

श्री वी० जी० देशपांडे (गुना) : और तीसरे हिन्दू संस्कृति से।

श्री जवाहरलाल नेहरू: माननीय सदस्य को मिथ्या भ्रान्ति है। यह बात अन्य प्रसंग में महत्वपूर्ण हो सकती है, इसमें नहीं। क्योंकि इससे राजनैतिक एकता नहीं सांस्कृतिक एकता प्राप्त हुई जो कि एक भिन्न बात है। किन्तु इसके साथ हमारे अन्दर फूट की भावना भी है जो कि सम्प्रदायवाद, प्रान्तीयता, जातीयता तथा प्रादेशिक भावना के रूप में दिखाई देती है। हमारा देश एक बड़ा देश है और प्रश्न यह है कि क्या एकता की भावना फूट की भावना से प्रबल है। और इस में खतरा इस बात का है कि जो लोग इस को सोचते नहीं हैं वे यह समझते हैं कि उनमें एकता है। वे फूट की भावनाओं का अनुसरण करते हैं और तब वे उन्हें रोक नहीं सकते। अतः भारत के लोगों के मस्तिष्क तथा हृदय के एकीकरण की ही वास्तविक समस्या है। यह कानून या संविधान का मामला नहीं है। इसी दृष्टि-कोण से काश्मीर के प्रश्न को हल करना पड़ेगा, किसी दूसरे से नहीं।

अब मैं सदन को पिछले इतिहास के बारे में कुछ बताना चाहता हूं। जब काश्मीर भारत में मिला तो वह अन्य राज्यों के समान ही

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

मिला। उस समय गवर्नर जनरल लार्ड माउन्टबैटन ने तथा काश्मीर के महाराजा ने कागजों पर हस्ताक्षर किये थे। उसके ठीक बाद ही काश्मीर में युद्ध शुरू हो गया। और स्वाभाविक रूप से उस कारण से तथा अन्य कारणों से काश्मीर का मामला एक विशेष मामला बन गया। उसके कुछ दिनों बाद यह मामला संयुक्त राष्ट्र संघ को निर्दिष्ट किया गया। इन सब बातों तथा काश्मीर के मिलने से पहिले भी हमारी नीति यह थी, जिसकी घोषणा सरकार ने, सरदार पटेल तथा मैंने औपचारिक रूप से की थी कि जो राज्य भारत में मिलना चाहता है उसके लिये तरीका यह है कि उस राज्य का राजा इस प्रवेशन सम्बन्धी कार्य को करे। किन्तु यदि इसमें कोई सन्देह या चुनौती हो तो उस राज्य के निवासी इस विषय में निर्णय कर सकते हैं। हमारी यह नीति काश्मीर के मामले में पहिले से थी। और जब काश्मीर का मामला आया तो हमें यही नीति लागू करनी पड़ी। अतः जब मैंने काश्मीर के भारत से मिलने की घोषणा की तो मैंने कहा था कि काश्मीर भारत में पूर्ण रूप से मिला है और इसमें किसी प्रकार की कोई कमी नहीं थी। हमारी नीति के अनुसार काश्मीर के निवासी ही, यदि वे चाहें तो इस मामले का अन्य प्रकार से निर्णय कर सकते हैं। जब हमने काश्मीर के प्रवेशन को स्वीकार किया तो उस समय भी हमने वहां की सबसे बड़ी लोकप्रिय संस्था का अनुमोदन प्राप्त किया।

लगभग एक वर्ष के पश्चात् हमने अन्य राज्यों के प्रश्न पर विचार किया कि हमें उनके एकीकरण के सम्बन्ध में और क्या कार्यवाही करनी चाहिये। मैं चाहता हूं कि सदन प्रवेशन (एक्सेशन) तथा एकीकरण के अन्तर को याद रखे। राज्य प्रवेशन तो पूर्ण होता है। और राज्य प्रवेशन में वहां का क्षेत्र भारत क्षेत्र का ही भाग हो जाता है। अतः राज्य प्रवेशन से वहां के नागरिकों को भारतीय नागरिकता आदि मिल जाती है। एकीकरण में तो एक प्रकार का सम्बन्ध स्थापित किया जाता है अथवा उस राज्य को स्वायत्त शासन मिल जाता है। आप कह सकते हैं कि भिन्न भिन्न भागों के राज्यों का एकीकरण भिन्न भिन्न प्रकार से हुआ है। प्रत्येक राज्य में एकीकरण तथा स्वायत्त शासन के मामले में भिन्नता है। कुछ दिनों तक यही प्रश्न था कि भाग 'ख' राज्यों की क्या स्थिति होगी और हमारे संविधान में उनकी क्या स्थिति होनी चाहिये। किन्तु सौभाग्य से ऐसे मामले तब उठे जब हम स्वतन्त्रता मिलने के बाद अपने ऐसे कार्यों को कर सकते थे। और सरदार पटेल ने अपने अदम्य उत्साह तथा योग्यता से कुछ राज्यों का निकटतर एकीकरण किया और कुछ राज्यों में समानता स्थापित की। यदि आज हमें बड़े राज्यों की समस्या का सामना करना पड़े तो यह मामला इतना सरल नहीं होगा। यह ठीक है कि वित्तीय मामलों तथा आर्थिक मामलों का विचार करने के लिये एक उप-समिति नियुक्त की जा सकती है। और पहिले ही वर्ष में सब बातें तय हो सकती हैं। किन्तु अब ऐसा करने में बहुत समय लगेगा। चूंकि आजकल नई नई बातें होती हैं अतः वित्त मंत्री को इन सब बातों के होते हुए भी तर्कों का सामना करना पड़ता है। अतः यदि यह बात उन सभी राज्यों पर लागू हो जिनके मामले में काश्मीर जैसा मूल प्रश्न सन्निहित नहीं है तो उनके मामले में वित्तीय एकीकरण तथा अन्य प्रश्नों को तय करना सरल काम नहीं है।

माननीय सदस्य ने बार बार कहा कि मैंने प्रजा परिषद् के लोगों से मिलने से मना कर दिया था और मैंने उनके साथ राजनैतिक अछूतों का सा व्यवहार किया। किन्तु वास्त-

विक बात यह है कि लगभग एक वर्ष पूर्व मैं प्रजा परिषद् के प्रधान पंडित प्रेमनाथ डोगरा से दिल्ली में मिला और उनके साथ काफ़ी बातें की थीं। हमने जम्मू तथा काश्मीर से सम्बन्धित बुनियादी मामलों पर बातचीत की। उस समय यह वर्त्तमान आन्दोलन नहीं चल रहा था। किन्तु उस समय एक और प्रकार का आन्दोलन चल रहा था। उनसे बातें करने के बाद मैंने यह समझा कि उन्होंने मेरे विचारों को स्वीकार कर लिया। मैंने उन्हें बताया कि विशेष कर जम्मू के सम्बन्ध में वह जिस नीति का अनुसरण कर रहे हैं? वह उसके लिये अहितकारी है। उन्होंने "हां" कहा। मैंने समझा कि उन्होंने मेरी बात मान ली थी। दो दिन बाद ही मैंने समाचार पत्रों में प्रकाशित एक वक्तव्य देखा। मुझे देख कर आश्चर्य हुआ कि वह वक्तव्य उन बातों के विपरीत था। मुझे उससे परेशानी सी हुई। उन के पास चिट्ठियां भेजी गईं कि उन्होंने यह बहुत गलत काम किया है। मैंने यही समझा कि वह ऐसे आदमी नहीं हैं कि उनसे बार बार मिला जाय क्योंकि हमारी हर मुलाकात में ऐसा किया जा सकता है और मुझे हमेशा यह स्पष्ट करना पड़ेगा कि हमारी मुलाकातों में क्या हुआ। उस बात के दो महीने बाद उन्होंने मुझे लिखा कि वह मुझ से मिलना चाहते हैं। मैंने उनको लिख दिया कि हमारी पिछली मुलाकात का कुछ परिणाम नहीं निकला और उससे कुछ कठिनाइयां ही पैदा हो गई थीं। और मैंने उनको यह भी लिखा कि मैं संसद् कार्य में व्यस्त हूं और इस समय उनसे नहीं मिल सकता। इन्हीं दो अवसरों पर ही ये बातें हुइ।

जहां तक आदमियों से मिलने का सम्बन्ध है, माननीय सदस्य को मालूम होना चाहिये कि यह इस बात पर निर्भर करता है कि मेरे पास समय कितना है। मुझे तो लोगों से मिलने में प्रसन्नता ही होती है किन्तु मेरे पास सीमित समय होता है। प्रजा परिषद् की बात को लेते हुए यहां मैं दूसरे सदन में विरोधी दल के एक बड़े प्रतिष्ठित नेता आचार्य नरेन्द्रदेव द्वारा दिये गये भाषण का उद्धरण देना चाहता हूं। उन्होंने कहा था कि काश्मीर का प्रश्न एक नाजुक प्रश्न है और इस मामले पर मैं कोई अधिकृत राय प्रकट नहीं कर सकता हूं। किन्तु इतना मैं उत्तरदायित्व रूप में कह सकता हूं कि यह एक सम्प्रदायिक आन्दोलन है और परिषद् पुराने आर० एस० एस० का ही स्वरूप है। इसने भूमि सुधार आन्दोलन का विरोध किया और महाराजा का समर्थन किया था। जब आर० एस० एस० को दबाया गया था तो इसने अपना नाम प्रजा परिषद् रख लिया। मेरा यह कहना है कि यह आन्दोलन असामयिक है तथा इस पर अच्छी प्रकार से विचार नहीं किया गया है। इससे हमारे बड़े हितों को हानि होने की सम्भावना है। उस क्षेत्र में वहां जनता भी उसमें भाग ले रही है। हमें वे वास्तविक कारण जानने चाहियें जिनसे जनता उन सम्प्रदायिक लोगों के साथ हो गई। मैं चाहता हूं सम्प्रदायिक नेताओं को जनता के सम्पर्क में ना आने दिया जाय। अतः हमें उन कारणों को भली भांति समझना चाहिये जिनसे देश के बहुत से लोग इन सम्प्रदायवादी लोगों के संगठन में सम्मिलित होते हैं।

डा० एस० पी० मुकर्जी: और उन्होंने यह भी तो कहा था कि दमन करने से काम नहीं चलेगा।

श्री जवाहरलाल नेहरू: मैं माननीय सदस्य को यह आश्वासन दे सकता हूं कि मैं इस बात को मानता हूं कि दमन करने से समस्या कभी हल नहीं होती। इसमें कोई

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

सन्देह नहीं। माननीय सदस्य ने यह आपत्ति की थी कि काश्मीर में हिन्दुओं पर स्थानीय सेना (मिलिशिया) द्वारा अत्याचार किया जा रहा है। परन्तु इस सम्बन्ध में मैं उन्हें बता देना चाहता हूं कि स्थानीय सेना की कुल संख्या ५,७२० है जिसमें से १,८५९ मुसलमान, २,७६७ हिन्दू, ४५६ बौद्ध, ६१८ सिख तथा २४ अन्य लोग हैं। इस प्रकार आंकड़ों को देखने से पता लगता है कि वहां की स्थानीय सेना में अधिकतर लोग हिन्दू ही हैं। दूसरी बात इस सम्बन्ध में जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि राज्य में जो पहिली सेना थी उसमें अधिकतर लोग जम्मू प्रान्त से भरती किये जाते थे। काश्मीरियों का तो उसमें लिया जाना ही मुश्किल था। अतएव जो स्थानीय सेना है वह एक हिन्दू सेना है।

मैं प्रजा परिषद् के आन्दोलन पर अधिक नहीं कहना चाहता हूं। मैं इसे मानता हूं कि दमन से काम नहीं चल सकता; और दूसरे जनता की आर्थिक तथा अन्य शिकायतें दूर की जायें। और जैसा कि आचार्य नरेन्द्रदेव ने कहा ग़लत रास्ते पर ले जाने वाले नेताओं से भी उसका सम्पर्क नहीं रहना चाहिये।

डा० एस० पी० मुकर्जी: यह बात जनता के निर्णय पर छोड़ दी जाय।

श्री जवाहरलाल नेहरू: इसका निर्णय मैं तो नहीं कर सकता। इसका तो निर्णय जनता ही करेगी। इस समस्या के दो भाग हैं, एक भाग का सम्बन्ध तो भूमि सुधार से है तथा दूसरा राजनैतिक तथा संवैधानिक भाग है। मुझे यह बात बड़ी अजीब लगती है कि एक दल जम्मू में आन्दोलन करके हमारे संविधान में रुकावट डालना चाहता है और काश्मीर और भारत के सम्बन्ध तथा पाकिस्तान से हमारे सम्बन्ध जैसे मामलों और समस्याओं में अड़चनें डालना चाहता है।

यह भी एक विचित्र बात है कि हमसे यह कहा जाता है कि हम इसमें कुछ करें अथवा इस बात का आश्वासन दें कि हम इस सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही करेंगे जिनका कि महत्वपूर्ण परिणाम हो सकता है। पांच छै महीने पहिले भारत सरकार तथा काश्मीर सरकार के प्रतिनिधियों ने इस मामले पर काफ़ी विचार किया और वहां कुछ बातों पर समझौता हुआ जिसे कि उस परिस्थिति में हमने उपयुक्त समझा। हमने देखा कि पहिले की अपेक्षा काश्मीर का एकीकरण बढ़ ही गया। इसमें कोई सन्देह नहीं है कि वित्तीय एकीकरण या अन्य जो भी एकीकरण आवश्यक है वह तो होगा ही। भारत और काश्मीर के अच्छे सम्बन्धों में कमी नहीं हो रही है। काश्मीर हर प्रकार से हम से सम्बन्धित है।

फिर लोग हम से संयुक्त राष्ट्र संघ के विषय में कहते हैं। इस मामले में मुझे कुछ कठिनाई अनुभव होती है। मैं इस प्रश्न पर नहीं जाना चाहता कि चार पांच वर्ष पूर्व की गई कार्यवाही ठीक थी या गलत। मैंने जो कुछ भी किसी समय कहा मैं उसे वापिस नहीं लेना चाहता। विदेशों में हमारा बहुत सम्मान है। और किसी ऐसे कार्य करने से कोई लाभ नहीं जिससे उस सम्मान को धक्का लगे। यह सच है कि कुछ देशों ने अपनी राय के अनुसार कुछ सुझाव रखे हैं, किन्तु हम उन सुझावों को स्वीकार नहीं कर सकते हैं क्योंकि उनके विचार हम से भिन्न हैं। मेरे माननीय मित्र ने मुझ से कहा था कि मैं काश्मीर के सम्बन्ध में प्रजा परिषद् से बातचीत करूं तथा इस सम्बन्ध में सारी बातों को जनता के सामने रखूं। परन्तु मैं यह कहना चाहता हूं कि मैं इस मामले को किसी व्यक्ति विशेष के साथ सुलझा सकता हूं। मैं एक बार इस सम्बन्ध में उनसे मिल चुका हूं और मैं अब भी उन से मिलने के लिये तैयार हूं।

इस सम्बन्ध में मैं आपका ध्यान एक बहुत महत्वपूर्ण बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं और वह यह है कि भारत के प्रत्येक राज्य को कुछ सीमा तक स्वायत्तता प्राप्त है। यदि आज उत्तर प्रदेश में कोई अशान्ति हो जाती है तो हम वहां के विरोधियों को बुला कर उनसे तो समझौता नहीं करते बल्कि उत्तर प्रदेश की सरकार से ही इस सम्बन्ध में बातचीत करते हैं। अतः विरोधियों के साथ बातचीत करके कोई मामला एक दम से तय नहीं किया जा सकता है। यह प्रतिष्ठा का सवाल नहीं है। सवाल इस बात का है कि हम इस काम को ठीक ढंग पर तथा कुशलता के साथ करते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि कोई माननीय सदस्य अपना संशोधन पृथक् रूप से प्रस्तुत करवाना चाहते हैं तो मैं ऐसा करने के लिये तय्यार हूं। अन्यथा मैं सब संशोधनों को एक साथ रखूंगा।

श्रीमती सुचेता कृपलानी (नई दिल्ली) : मैं चाहती हूं कि मेरा संशोधन पृथक् रूप से रखा जाय।

प्रस्ताव के अन्त में निम्न लिखित जोड़ दिया जाय।

> "but regret that there is no adequate appreciation in the address of the deteriorating economic condition and growing unemployment in the country nor any indication of any effective measures to tackle it."
>
> ["किन्तु इस बात का खेद है कि अभिभाषण में देश की बिगड़ती हुई आर्थिक दशा तथा बढ़ती हुई बेकारी पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है और न ही उनके सुलझाने के सम्बन्ध में किसी प्रभावी कार्यवाही के किये जाने का संकेत किया गया है।"]

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन प्रस्तुत किया गया।

इस पर सदन में मत विभाजन हुआ। पक्ष में ६४ तथा विपक्ष में २८४।

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ।

इसके पश्चात् उपाध्यक्ष महोदय द्वारा श्री पी० एन० राजभोज, डा० लंका सुन्दरम्, श्री एम० एस० गुरूपादस्वामी, श्री बी० एस० मूर्त्ति, श्री रिशांग किशिंग, श्री एन० पी० दामोदरन्, श्री राघवाचारी, डा० जयसूर्य, श्री पी० सुब्बाराव, श्री यू० सी० पटनायक, श्री तुषार चटर्जी, श्री बीरेन दत्त, श्री एन० बी० चौधरी, डा० रामाराव, श्री गिडवानी, श्री नम्बियार, श्री चट्टोपाध्याय, डा० एन० बी० खरे, श्री केलाप्पन, श्री के० सुब्रह्मण्यम्, श्रीमती सुचेता कृपलानी, श्री गुरुपादस्वामी, श्री शिवमूर्त्ति स्वामी, श्री एन० एस० देव, श्री वी० जी० देशपांडे, डा० एन० बी० खरे, श्री फ्रैंक एन्थनी, डा० जाटव वीर, श्री बी० एस० मूर्त्ति, श्री खर्डेकर, श्री एन० आर० एम० स्वामी, श्री वीरस्वामी, श्री एस० वी० एल० नरसिंहम्, श्री पी० एन० राजभोज, श्री नन्दलाल शर्मा, श्री एच० आर० नथानी, श्री नम्बियार तथा श्री गुरुपादस्वामी के प्रस्ताव प्रस्तुत किये गए जो सदन द्वारा अस्वीकृत किए गए।

उपाध्यक्ष महोदय: अब मैं सदन के समक्ष मूल प्रस्ताव रखता हूं।

प्रश्न यह है कि :

निम्नलिखित अभिनन्दन पत्र राष्ट्रपति की सेवा में प्रस्तुत किया जाय :

> "लोक सभा के सदस्य राष्ट्रपति जी के उस भाषण के लिये जो कि उन्होंने ११ फरवरी १९५३ को एक साथ समवेत संसद् के दोनों सदनों के सामने देने की कृपा की थी बहुत कृतज्ञ हैं।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[उपाध्यक्ष महोदय]

अब हमारी बैठक ५-४५ म० प० तक के लिये स्थगित होती है।

इसके पश्चात् सदन की बैठक पौने छै बजे तक के लिए स्थगित हो गई।

सदन की बैठक पौने छै बजे पुनः समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

रेल आय-व्ययक, १९५३-५४

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : मैं सदन में वर्ष १९५३-५४ का भारतीय रेलों का आय-व्ययक प्रस्तुत करता हूं। मैं अपना भाषण अंग्रेजी में दूंगा किन्तु अन्य कागज़ पत्रों के साथ माननीय सदस्यों को इसका हिन्दी भाषान्तर भी दिया गया है। इस समय मेरा ध्यान अपने प्रतिष्ठित पूर्वाधिकारी स्वर्गीय श्री गोपालास्वामी आयंगर की ओर जाता है। वह एक योग्य प्रशासक तथा अच्छ राज्यनीतिज्ञ थे। उन्होंने जो कुछ भी कार्य किया उसे बड़ी कुशलतापूर्वक किया। उनके निधन से देश को हानि हुई। इन चार वर्षों में रेलों में जो उन्नति हुई वह उन्हीं के कारण हुई है।

अब मैं १९५१-५२ के आंकड़ों तथा १९५२-५३ के पुनरीक्षित आंकड़ों का संक्षिप्त वृत्तान्त देता हूं। पिछले वर्ष फरवरी में यह अनुमान लगाया गया था कि वर्ष १९५१-५२ में २२.०६ करोड़ रुपयों की बचत होगी, किन्तु उस वर्ष में ६.२८ करोड़ रुपये की बचत हुई। यात्रियों के आवागमन के अन्तर्गत ११२.१९ करोड़ आय-व्ययक आंकड़े की तुलना में चालू वर्ष के पुनरीक्षित आंकड़े १०२.०५ करोड़ हैं अर्थात् इसमें १०.१४ करोड़ रुपयों की कमी हुई है। यह कमी ऊंचे दर्जों में आवागमन कम हो जाने के परिणामस्वरूप होने वाली २.१९ करोड़ की कमी के कारण तथा तीसरे दर्जे में ७.९५ करोड़ की कमी के कारण है। ऊंचे दर्जों के आवागमन में पिछले वर्ष और गत वर्षों की अपेक्षा अधिक कमी हुई।

माल लाने ले जाने के १४५.६६ करोड़ रुपयों के आयव्ययक आंकड़ों की तुलना में मैंने पुनरीक्षित आंकड़े १४४.५६ रखे हैं, अर्थात् इसमें एक करोड़ रुपयों की कमी है, यद्यपि इस वर्ष उतना ही लाया और ले जाया गया जितना कि उसका अनुमान लगाया गया था। वर्ष के शुरू की अपेक्षा वर्ष के अन्त में उतनी आय नहीं हुई। इसी कारण माल यातायात के पुनरीक्षित आंकड़े कम रखे गये हैं। चालू वर्ष की कुल आय २६९.५५ करोड़ रुपये होने की आशा है जो आयव्ययक के आंकड़ों की तुलना में १२.६१ करोड़ रुपये कम है। कर्मवाहक व्यय के मूल आंकड़ों, अर्थात् १८७.६९ करोड़ रुपयों की १.१६ करोड़ रुपये और बढ़ कर १८८.८५ रुपये हो जाने की सम्भावना है। ऐसा मुख्य रूप से रेलों के परिसम्पतों तथा संस्थापनाओं में की मरम्मत तथा देखभाल की और अधिक की गई व्यवस्था के कारण है। जिनका मैंने अभी उल्लेख किया उन मुख्य परिवर्तनों के कारण आयव्ययक में अनुमानित २३.४७ करोड़ रुपयों की तुलना में बचत ९.४८ करोड़ होगी, जो कि लगभग १४ करोड़ रुपये कम है।

अब मैं १९५३-५४ के आय-व्ययक आंकड़े लेता हूं। ऐसा लगता है कि मुसाफिरों का आवागमन सबसे अधिक १९५०-५१ में हुआ जो देश की मुद्रास्फीति वाली अर्थ व्यवस्था के साथ अपने सामान्य स्तर पर आ रहा है। यह कहना कठिन है कि मुसाफिरों का आवागमन किस स्तर पर स्थिर हो जायगा।

किन्तु योजना काल में विभिन्न क्षेत्रों में आर्थिक दशा में अनुमानित विकास के कारण और इस वर्ष अच्छी फसल होने से और रेलवे लाइनों के विस्तार के कारण १९५३-५४ के मुसाफ़िर आवागमन की आय के आय व्ययक आंकड़ों को चालू वर्ष के पुनरीक्षित आंकड़ों के लगभग समान स्तर पर रखना अनुचित नहीं होगा।

माल लाने ले जाने से होने वाली आय को अगले वर्ष के आंकड़ों में थोड़ा बढ़ा कर १४७.६० करोड़ रुपये रखा गया है, अर्थात् चालू वर्ष के पुनरीक्षित आंकड़ों से दो प्रतिशत अधिक। औद्योगिक उत्पादन में अच्छी प्रगति हो रही है और ऐसी आशा है कि पंचवर्षीय योजना के आरम्भ होने से औद्योगिक उत्पादन कार्य और बढ़ जायगा। इस शीर्ष के अन्तर्गत जिस बढ़ोतरी के होने की आशा है वह इन सब बातों को ध्यान में रख कर ही रखी गई है। आय के मद में विशेष अन्तर होने की आशा नहीं है। इन आंकड़ों पर आधारित यातायात के कुल आय के आयव्ययक आंकड़े २७२.२८ करोड़ रुपये रखे गये हैं।

कर्मवाहक व्यय का अनुमान १९१.२० करोड़ रुपये रखा गया है जो कि चालू वर्ष के पुनरीक्षित अनुमान से २.१० करोड़ रुपये अधिक है। आगामी वर्ष के व्यय में वृद्धि होने का मुख्य कारण अधिनिर्णायक पंचाट की क्रियान्विति के लिये अपेक्षित अतिरिक्त कर्मचारियों पर होने वाला व्यय है। अवक्षयण रक्षित निधि में ३० करोड़ रुपये का विनियोजन और ७ करोड़ रुपये का शुद्ध प्रकीर्ण व्यय मिला कर कुल कर्मवाहक व्यय २२८.२० करोड़ रुपये आयेगा। इस प्रकार रेलों की शुद्ध आय का अनुमान ४४.०८ करोड़ रुपये लगाया जाता है जिसमें से ३४.७७ करोड़ रुपये साधारण राजस्व को दिये जाने होंगे। यह देकर ९.३१ करोड़ रुपये की आय शेष रहेगी।

वर्ष १९५२-५३ के आय-व्ययक में निर्माण, मशीन तथा रेलगाड़ी के डिब्बों पर अनुमानित व्यय ७९.१० करोड़ रुपये था। अब इस मद पर व्यय के पुनरीक्षित आंकड़े ७६.७० करोड़ रुपये हैं, यानी व्यय में २.४० करोड़ रुपये की कमी हुई है। उस आयव्ययक में मांग संख्या १५ के अन्तर्गत नई लाइनों के निर्माण के लिये ४९ लाख रुपये की व्यवस्था की गई थी जो कि पुनरीक्षित अनुमान के अनुसार ७४ लाख रुपये है। अब मैं इस वर्ष पूरे किये गये या प्रारम्भ किये कुछ अधिक महत्वपूर्ण निर्माण कार्यों का उल्लेख करूंगा।

(१) पश्चिम रेलवे का डीसा-गांधीधाम सेक्शन।

छोटी लाइन की १७० मील लम्बी लाइन जिस पर ५.५० करोड़ रुपये व्यय हुए।

(२) उत्तर रेलवे का बिजनौर चांदपुर-स्याऊ सेक्शन।

२२ मील लम्बी उखाड़ी गई रेलवे लाइन को बिछाया तथा यातायात के लिये खोला गया।

(३) पश्चिम रेलवे की वसद-कठाना लाइन।

इस उखाड़ी गई लाइन के इस वर्ष पूरे हो जाने की आशा है।

(४) दक्षिण रेलवे पर क्विलन अर्णाकुलम् छोटी लाइन कड़ी।

इस लाइन के बनाने का काम गत वर्ष दिसम्बर में शुरू किया गया था। इससे कोचीन बन्दरगाह का दक्षिण के छोटी लाइन के मुख्य स्थानों से सम्पर्क हो जायगा।

(५) मध्य रेलवे कल्याण बिजली घर।

३ करोड़ रुपये व्यय करके इसका विस्तार किया गया जिसके परिणामस्वरूप रेल

[श्री एल० बी० शास्त्री]

प्रयोजनों के लिये अधिक बिजली मिल सकेगी।

मकामेह के निकट गंगा के ऊपर एक रेल तथा सड़क पुल के निर्माण का कार्य पुनः आरम्भ कर दिया गया है।

आगामी वर्ष के पुनर्संस्थापना तथा विकास सम्बन्धी आयव्ययक की चर्चा करने से पहिले मैं पंचवर्षीय योजना तथा उसके अन्तर्गत रेलवे के विकास के सम्बन्ध में किये जाने वाले व्यय की ओर संक्षेप में निर्देश करूंगा। इन पांच वर्षों में रेलवे के ऊपर व्यय किये जाने के लिये ४०० करोड़ रुपयों की व्यवस्था की गई है। इन ४०० करोड़ रुपयों में से ३२० करोड़ रुपये रेलवे को स्वयं अपने ही संसाधनों से प्राप्त करने हैं, परन्तु यात्री आय में कमी होने के कारण शायद रेलवे इतने धन की व्यवस्था न कर सके। रेलवे के लिये नियत किये गये ४०० करोड़ रुपये का अधिकांश भाग वर्त्तमान मशीनरी तथा उपकरण के सुधार पर व्यय किया जायगा। अतएव अगले दो या तीन वर्षों में रेल सुविधाओं के विस्तार पर व्यय केवल उतना ही किया जायगा जितना कि परमावश्यक समझा जायगा। जहां तक रेलवे के निर्माण, मशीनरी तथा डिब्बों सम्बन्धी कार्यक्रमों का प्रश्न है, मैंने अगले वर्ष का आय व्ययक इस आधार पर तय्यार किया है। इन मदों पर इस वर्ष ७९.६१ करोड़ रुपये व्यय किये जाने हैं जिनमें से ४२ करोड़ रुपये डिब्बों तथा मशीनरी पर और ३६.६१ करोड़ निर्माण कार्यों पर व्यय होंगे। एक करोड़ रुपये रोड सर्विस पर खर्च होंगे।

डिब्बों तथा मशीनरी पर होने वाले व्यय में १५ करोड़ रुपये की वह राशि भी शामिल है जो निर्धारित सामान के अलावा नये डिब्बों की खरीद पर व्यय की जायगी। निर्माण शीर्ष के अन्तर्गत १.३ करोड़ रुपये की व्यवस्था पैरम्बूर के डिब्बे बनाने वाले कारखाने के लिये की गई है। यह कार्य वर्ष १९५१–५२ के अन्त में शुरू किया गया था और इस पर कुल ४ करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान है किया जाता है। ख्याल है कि कारखाने की इमारत १९५४ के मध्य में तय्यार हो जायेगी। ४० लाख रुपये कल्याण के बिजली घर के विस्तार तथा १५ लाख रुपये नये स्टेशनों के निर्माण तथा पूर्वोत्तर रेलवे के अलीपुर द्वार पर गुड्स तथा मार्शलिंग यार्ड के निर्माण के लिये रखे गये हैं। १३.१० करोड़ रुपये की व्यवस्था लाइनों के फिर से बनाये जाने और १३ लाख रुपये की व्यवस्था पूर्वोत्तर रेलवे के उन पुलों के फिर से बनाये जाने के लिये की गई है जो १९५२ की बाढ़ों से टूट गये थे। कर्मचारियों के क्वार्टरों पर तथा उनको दी जानी अन्य सुविधाओं पर ४.८६ करोड़ रुपये व्यय किये जाने की व्यवस्था है। ३०.५४ लाख रुपये तथा २५.३० लाख रुपये क्रमशः स्टेट रेलवे कोयला खानों तथा विज़िगापट्टम बन्दरगाह पर खर्च किये जायेंगे।

वर्ष १९५० में केन्द्रीय यातायात बोर्ड ने जिन बारह उखाड़ी गई लाइनों के फिर से बिछाये जाने की मंजूरी दी थी उनमें से सात का काम पूरा होने वाला है दो पूरी हो चुकी हैं और दो और इस वर्ष पूरी की जायेंगी। बाकी एक लाइन अर्थात् उत्तर रेलवे पर रोहतक-गुहाना, पानीपत लाइन के फिर से बिछाये जाने का काम वर्ष १९५३–५४ में शुरू किया जायगा जिसके लिये २२ लाख रुपये की व्यवस्था की गई है।

१.८९ करोड़ रुपये की व्यवस्था बारसी लाइट रेलवे की खरीद के लिये की गई है।

आगामी वर्ष में निम्नलिखित नई लाइनों के निर्माण का कार्य प्रारम्भ किये जाने का विचार है :

(१) १८६ मील लम्बी खण्डवार-हिंगोली कड़ी जिस पर ७.५० करोड़ रुपये व्यय किये जाने का अनुमान है।

(२) गुआ बाराबील क्षेत्र से मनहार-पुर-रोड़केला सेक्शन तक रेल सम्पर्क। अनुमानित व्यय--३.५ करोड़ रुपये।

(३) २२ मील लम्बी चम्पा-कोरबा लाइन। अनुमानित व्यय--८८ लाख रुपये।

(४) ७ मील लम्बी गांधीधाम-कांडला लाइन। अनुमानित व्यय--५७ लाख रुपये।

(५) २१ मील लम्बी गोप कठकोला लाइन। अनुमानित व्यय--३४ लाख रुपये।

इनके अतिरिक्त सात अन्य लाइनों के निर्माण का परिमाप वर्ष १९५३-५४ में किया जायगा। वे लाइनें ये हैं:

(१) दीवा-दस गांव लाइन, बम्बई।

(२) पश्चिमी बंगाल में कलकत्ता उपनगरीय सेक्शन पर रेलों का बिजली से चलाया जाना।

(३) मद्रास तथा मैसूर राज्यों में मंगलौर-हसन लाइन।

(४) उत्तर प्रदेश में एटा को रेल द्वारा मिलाना।

(५) पंजाब में चन्डीगढ़ को रेल द्वारा मिलाना।

(६) पश्चिमी बंगाल तिलंदाना-खजूरिया-मालदा लाइन।

(७) राजस्थान में फतेहपुर-चुरू लाइन।

सौराष्ट्र में भावनगर-तारापुर लाइन का परिमाप तथा मध्य भारत में इन्दौर तक लाइन का और उड़ीसा में बाराबील और सम्बलपुर के बीच बड़ी लाइनों के प्रारम्भिक परिमाप चालू वर्ष में शुरू किये जा चुके हैं।

अब मैं रेल के डिब्बों की वर्त्तमान स्थिति को संक्षेप में बताऊंगा। यह बड़ी खुशी की बात है कि हमारे देश में जो उत्पादन होता है। उससे रेलवे की पटरियों, माल के डिब्बों तथा सवारी-गाड़ी के डिब्बों के सम्बन्ध में हमारी आवश्यकता पूरी होती है। हम अपने आयात को कम करना चाहते हैं और हमने यह किया है कि उन सवारी गाड़ी के डिब्बों को छोड़ कर जिनके लिये हम कह चुके हैं अब और डिब्बों का आयात नहीं करेंगे। कमी को पूरा करने लिये कुछ माल गाड़ी के डिब्बे तो मंगाने ही पड़ेंगे। इंजन भी विदेशों से मंगाने पड़ेंगें। किन्तु हम चाहते हैं कि इसमें भी हम एक नियत समय में आत्मनिर्भर हो जायें। चालू वर्ष में जितने इंजन खरीदे गये या जिनके खरीदे जाने की आशा है उनमें ३६ इंजन तो चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स के बने होंगे, जिसने अपना उत्पादन कार्य १९५० में आरम्भ किया था। दिसम्बर १९५२ के अन्त तक इस कारखाने ने ४९ बड़ी लाइन के इंजन बनाये। आरम्भ में इसका जितना लक्ष्य नियत किया गया था इसका उत्पादन उससे कुछ कम रहा है। ऐसा मुख्यरूप से कुछ फालतू पुर्जों के जो कि इस समय भारत में नहीं बनते, न मिलने के कारण है। इस समय चित्तरंजन में इंजन की ७० प्रतिशत मशीनें बनती हैं और बाकी ३० प्रतिशत भाग अब भी आयात करने पड़ते हैं। ऐसी आशा है कि १९५४ के अन्त तक केवल कुछ विशेष मशीन और पुर्जों को छोड़ कर इंजन के सभी यन्त्र और मशीनें चित्तरंजन में बनने लगेंगे। टाटा लोकोमोटिव एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड, ने जो इस समय केवल छोटी लाइन के इंजन बना रही है, जनवरी १९५३ के अन्त तक ३५ इंजन बनाये हैं। जब चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स तथा टाटा लोकोमोटिव इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड पूर्ण उत्पादन करने लगेंगे तो ये भारतीय

[श्री एल० बी० शास्त्री]

रेलों की आवश्यकतानुसार इंजन बनाने लगेंगे। सवारी के और अधिक डिब्बे रखे जाने के प्रश्न पर ध्यान दिया जा रहा है, और १९५१–५२ में ७७१ सवारी के नये डिब्बे चलाये गये जब कि उससे पहिले वर्ष में ४७९ चलाये गये थे। सवारी गाड़ी के डिब्बे बनाने के लिये जनवरी १९५२ में पैरम्बूर में एक कारखाना चलाया गया। जब इसमें पूर्ण उत्पादन होने लगेगा तो यह प्रतिवर्ष एक ही शिफ्ट में हल्के इस्पात के डिब्बों के ३५० ढांचे तय्यार कर सकेगी। भारत में मालगाड़ी के डिब्बे बनाने का काम तो पिछले तीस वर्षों से अच्छी प्रकार से हो रहा है और कलकत्ता में जो वैगन बनते हैं वे विदेशों में बनने वाले वैगनों के समान हैं। इस आय-व्ययक वर्ष में जिन ११,००० वैगनों की व्यवस्था रखी गई है उनमें से ७,००० तो इस देश में बनेंगे और ४,००० विदेशों से मंगाये जायेंगे। सामान्य प्रकारके वैगन बनाने के लिये कुछ अन्य भारतीय फर्मों को प्रयोगात्मक रूप के व्यादेश दिये गये हैं। इन फर्मों ने यह काम अभी आरम्भ किया है किन्तु इन्हें ढांचे बनाने का अनुभव है। यदि ये सफलतापूर्वक इन्हें बना सकेंगे तो इनसे वर्त्तमान देशी उत्पादन क्षमता तथा हमारी वार्षिक आवश्यकताओं के बीच की कमी को पूरा करने का काम लिया जायगा। वर्कशॉप तथा लोको शैडों की कार्यकुशलता में सामान्यरूप से सुधार हुआ है।

रेलों को छै खण्डों में बांटने का काम भी पूरा हो गया है। प्रत्येक खण्ड में रेलों के चलाने के काम को मैं देख रहा हूं। इस थोड़े से समय में भी वर्त्तमान रेलों को बढ़ा कर या नई सर्विसें शुरू करके जनता की काफी आवश्यकताओं को पूरा कर दिया गया है। जो थोड़ी सी समस्यायें हैं उन्हें भी हल करने का प्रयत्न किया जा रहा है।

कार्य संचालन आंकड़ों को देखने से पता लगेगा कि रेलवे अपनी कुशलता न केवल बनाये रख रही है अपितु उसने उसमें वृद्धि भी की है। १९५०–५१ में बड़ी लाइनों में १००.७ का जो सुधार था वह १९५१–५२ में १०२.८ हुआ है और इसी प्रकार छोटी लाइनों में १९५०–५१ में ९२.४ के स्थान पर ९३.६ हुआ है। यही बात गाड़ियों के ठीक समय पर चलने के बारे में है। १९५२ के प्रथम अर्द्ध भाग में जो गाड़ियां ठीक समय पर चलीं उनकी प्रतिशतता ७८.४ थी जबकि इससे पिछले वर्ष इस समय में यह प्रतिशतता ७७.१ थी। छोटी लाइन में भी १९५२ में यह संख्या ८१ थी जबकि १९५१ में वह ७४·३ थी। वैगनों और इंजनों के बारे में १९५२ में बड़ी लाइन पर हालत ठीक रही परन्तु छोटी लाइन में कुछ कठिनाई रही। रेल विभाग इस ओर ध्यान दे रहा है। बेजवाड़ा से मद्रास की ओर यातायात सम्बन्धी जो घिचपिच है उसे भी दूर करने का प्रयत्न किया जा रहा है। कुछ सैक्शनों में जहां, कोयला, लोहा तथा इस्पात आदि इधर उधर भेजा जाता है, लाइनें बढ़ाने का प्रस्ताव है जिससे कि देश के व्यापार और वाणिज्य में कोई बाधा न आये। इस पर चार करोड़ रुपये खर्च करने का विचार है।

जहां तक तीसरे दर्जे के यात्रियों का सम्बन्ध है उनको दी जाने वाली सुविधाओं की ओर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। हर छोटे बड़े स्टेशन पर वेटिंग हाल, बैंचें, पीने का पानी, ऊंचे प्लेटफॉर्म और सुविधाजनक रूप से टिकट बांटने आदि का प्रबन्ध किया जा रहा है। बड़े स्टेशनों पर अधिक रोशनी, प्लेटफॉर्मों का ढका जाना और सुविधापूर्वक सामान बुक कराने से सम्बन्धित सुविधायें दिये जाने का प्रस्ताव है।

एक बहुत बड़ी समस्या जो रेलवे प्रशासन के सामने है वह रेलों में भीड़भाड़ की समस्या

है। इसे हल करने का भरसक प्रयत्न किया जा रहा है। यात्री मील १९४८–४९ में ९ करोड़ ३० लाख थे और १९५१–५२ में १,०५० लाख हो गये हैं। पहिली अप्रैल १९५२ से पहिली जनवरी १९५३ के बीच १०९ नई गाड़ियां चलाई गई हैं और १०८ गाड़ियों को बढ़ाया गया है जिसके परिणामस्वरूप यात्री मीलों में ९,८५० की वृद्धि हुई है। परन्तु अब भी कुछ ऐसे सैक्शन हैं जहां भीड़भाड़ बहुत है। इसे भी दूर करने का प्रयत्न किया जा रहा है। पूर्वोत्तर रेलवे के पुराने आसाम रेलवे सेक्शन की हालत पता लगाने के लिये एक विभागीय समिति बना दी गई है जो इस सम्बन्ध में एक महीने में अपनी रिपोर्ट पेश कर देगी।

रेलवे स्टोर विभाग का सन्तोषजनक ढंग से संगठन करने के लिये कदम उठाये गये हैं और भारतीय रेलवे स्टोर जांच समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित किया जा रहा है। इस समिति की एक सिफारिश यह थी कि विशेष प्रकार के रेलवे स्टोर को खरीदने का काम रेलवे मन्त्रालय को ही सौंप देना चाहिये। इस सामान के खरीदने में जितनी अनावश्यक कार्यपद्धति थी उसे खत्म किया जा रहा है और रेलवे स्टोर को ठीक प्रकार से काम में लाने के लिये कदम उठाये गये हैं जिसके परिणामस्वरूप ५ करोड़ रुपये की बचत होने की आशा है।

रेलवे कार्य संचालन के विभिन्न भागों को प्रभावीकृत करने के लिये विशेषज्ञों की प्रमाप सलाहकार समिति बना दी गई है। रेलवे ईंधन जांच समिति ने अपनी अन्तरिम रिपोर्ट अप्रैल १९५२ में पेश कर दी है और उसकी अन्तिम रिपोर्ट अभी हाल ही में प्राप्त हुई है जिस पर सरकार द्वारा विचार किया जा रहा है।

हमारे निर्माण कार्यक्रम के बढ़ने के साथ यह भी आवश्यक हो गया है कि हम अपनी अनुसंधान संस्थाओं में भी विस्तार करें और इस प्रयोजन के हेतु लखनऊ में रेलवे बोर्ड के अनुसंधान संचालक के अधीन एक विभाग स्थापित किया गया है जिसके दो केन्द्र हैं, एक चितरंजन में है और दूसरा लुनावला में है। माननीय सदस्यों को मालूम है कि दिल्ली में रेलवे शताब्दी प्रदर्शनी का आयोजन किया जा रहा है जिसमें रेलवे की पिछले सौ वर्ष की प्रगति दिखाई जायगी। इस प्रदर्शनी का एक विशेष उद्देश्य यह है कि रेलवे में काम आने वाली मशीनरी का निर्माण करने वाले देशीय उद्योग को प्रोत्हसाहन दिया जाय। प्रदर्शनी समाप्त हो जाने के बाद प्रदर्शनी में एकत्रित सामान को दो रेल गाड़ियों में (एक छोटी लाइन की तथा एक बड़ी लाइन) रखकर देश भर में दिखाया जायगा।

अब मैं उन नये प्रस्तावों का उल्लेख करूंगा जिन्हें हम कार्यान्वित करने जा रहे हैं। जनता द्वारा तथा सदन के सदस्यों द्वारा यह अक्सर कहा गया है कि यात्रा सम्बन्धी पुरानी रियायतों को फिर से दिया जाय। रेलवे प्रशासन इस विषय की जांच कर रहा है कि "कंसेशन रिटर्न टिकिट" फिर से जारी किये जा सकते हैं या नहीं। इनके अलावा हम निम्नलिखित रियायतों को भी देने का विचार रखते हैं।

(१) रेलों को अध्यापकों तथा अभिज्ञात स्कूलों की पार्टियों को शिक्षा सम्बन्धी यात्रा के लिये रियायती टिकट जारी करने का अधिकार दिया जा रहा है। विद्यार्थियों को तो यह रियायत मिलती ही है।

(२) सामुदायिक योजनाओं में काम करने वाले कार्यकर्त्ताओं को रियायती टिकट दिये जायें।

(३) अप्रैल के पहिले आधे भाग में जबकि रेलवे शताब्दी उत्सव मनाया जायगा "जहां आप चाहें वहां जाइये" टिकिट

[श्री एल० बी० शास्त्री]

तीसरे श्रेणी के यात्रियों के लिये प्रत्येक महाखण्ड में चालू करने का विचार है। इन टिकटों की अवधि चौदह दिन की होगी। यदि यह प्रयास सफल हुआ तो रेलवे इस बात पर विचार करेगी कि क्या ऐसे टिकिट अन्य उपयुक्त अवसरों पर भी जारी किये जा सकते हैं।

कुछ समय से सरकार वर्तमान स्थानीय मन्त्रणा समितियों के विधान में परिवर्तन करने के प्रश्न पर विचार कर रही है। इससे रेलवे का विचार रेल यात्रियों से अधिक सम्पर्क बढ़ाना भी है। यह अनुभव किया जाता है कि रेलवे में कार्यकुशलता बढ़ाने के लिये विभिन्न स्तरों पर रेलवे प्रशासनों तथा रेल यात्रियों के बीच और अधिक सम्पर्क बढ़े। इन उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए यह निश्चय किया गया है कि वर्तमान मन्त्रणा समितियों के स्थान पर तीन समितियां, (१) प्रादेशिक या डिवीजनल स्तर पर रेलवे यात्री मन्त्रणा समिति, (२) प्रत्येक रेलवे के प्रधान कार्यालय में जोनल रेलवे यात्री मन्त्रणा समिति, (३) केन्द्र में राष्ट्रीय रेलवे यात्री मन्त्रणा परिषद् स्थापित की जायें। इन प्रस्तावों को कार्यान्वित करने के सम्बन्ध में पहिले ही व्यवस्था की जा चुकी है तथा मेरे विचार में शीघ्र ही ये मन्त्रणा परिषदें कायम कर दी जायेंगी।

इस वर्ष रेलवे द्वारा खोये गये या खराब किये सामान के विषय में दावों को निपटाने के सम्बन्ध में काफी सुधार हुआ है। जबकि १९४९–५० में ऐसे दावों को निपटाने में ९४ दिन लगे थे तो १९५१–५२ में ७२ दिन लगे हैं। पुराने मामलों को निपटाने के सम्बन्ध में रेलवे प्रशासनों को शीघ्रता करने के आदेश जारी किये गये हैं। रेलों में होने वाली चोरियों को कम करने क लिये हर प्रकार की कोशिश की जारही है और इसके फलस्वरूप इस वर्ष ऐसे मामलों की संख्या बहुत कम हो गई है। गृह कार्य मन्त्रालय से एक ज्येष्ठ अधिकारी को भारत के छै रेलवे महाखण्डों में इस सम्बन्ध में बातचीत करने के लिये भेजे जाने का निश्चय किया गया है जिससे वह महाप्रबन्धकों तथा राज्यसरकारों के साथ परामर्श करके ऐसी चोरियों को रोकने के लिये प्रभावी कार्यवाही कर सकें। इस सम्बन्ध में हम रेलवे वाच एण्ड वार्ड (रक्षा तथा प्रहरी) विभाग में भी वृद्धि करने का विचार कर रहे हैं।

गत वर्ष रेलवे आय-व्ययक पर भाषण देते हुए अनेक माननीय सदस्यों ने यह कहा था कि हमें विभिन्न यात्री श्रेणियों को समाप्त कर देना चाहिये। मैंने उस समय कहा था कि एक दम से समस्त दर्जों को समाप्त कर देना सम्भव नहीं है। किन्तु फिर भी मैंने यह आश्वासन दिया था कि पहिले दर्जे के समाप्त करने के सम्बन्ध में मैं विचार करूंगा। पहिली अक्टूबर १९५२ से समस्त ब्रांच लाइनों से पहिले दर्जे के डिब्बे हटा लिये गये हैं। केवल उन महत्वपूर्ण ब्रांच लाइनों में इन्हें रहने दिया गया है जिन का सम्बन्ध महत्वपूर्ण मुख्य (मेन) लाइनों स है। कुछ डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों को छोड़ कर पहिली अप्रैल १९५३ से समस्त गाड़ियों में से पहिला दर्जा हटा देने का निश्चय किया गया है तथा मुझे आशा है कि अगले अक्टूबर तक पहिला दर्जा पूरी तरीके से हटा लिया जायगा। यह भी निश्चय किया गया है कि छोटी मोटी ब्रांच लाइनों पर केवल दो प्रकार के दर्जे रखे जायें। अर्थात् दर्जा और दूसरा दर्जा या ड्योढ़ा दर्जा रखा जाय। मैं इस सम्बन्ध में पूर्ण रूप से विचार कर चुका हूं कि कम से कम दर्जे होने चाहियें अर्थात् एयरकंडीशन्ड के दर्जे के अलावा केवल दो ही दर्जे होने चाहियें– ऊंचा दर्जा और नीचा दर्जा। परन्तु इन सब

बातों पर तभी विचार किया जा सकता है जब हमको पहिले दर्जे को समाप्त करने के सम्बन्ध में लोगों की प्रतिक्रिया तथा वित्तीय स्थिति मालूम हो जाय।

रेलवे की प्रारम्भिक सफलता उन कर्मचारियों पर निर्भर है जो वास्तव में रेलों के चलाये जाने के लिये उत्तरदायी हैं। रेलों के कुशलतापूर्वक चलाये जाने के लिये अधिकारियों तथा अन्य कर्मचारियों के बीच सहयोग अत्यावश्यक है। मुझे यह कहते हुए बड़ी प्रसन्नता है कि इस वर्ष काम करने वाले लोगों तथा रेलवे के बीच बड़े अच्छे सम्बन्ध रहें। परन्तु इसके साथ साथ मुझे इस बात का खेद है कि कुछ वर्गों ने इन सम्बन्धों को बिगाड़ने की कोशिश की है, यहां तक कि कर्मचारियों को हड़तालें करने के लिये उकसाया है। मैंने बार बार दोनों फैडरेशनों से यह अपील की है वे आपस में मिल जायें या कम से कम एक साथ मिल कर काम अवश्य करें।

अब मैं कुछ ऐसे महत्वपूर्ण विषयों की चर्चा करूंगा जिनका सम्बन्ध सामान्य रूप से कर्मचारी वर्ग से है। यह विषय है—(१) ज्येष्ठता के अनुसार पदोन्नति, (२) दिन प्रतिदिन के प्रशासन के सम्बन्ध में कर्मचारियों की व्यथायें (३) द्वितीय श्रेणी की सेवायें तथा (४) तदर्थ न्यायाधिकरण।

(१) ज्येष्ठता के अनुसार पदोन्नति—यह आवश्यक है कि रेलों में सब महत्वपूर्ण तथा मुख्य स्थान सैलेक्शन द्वारा भरे जायें। हां, एक उचित स्तर तक स्थान ज्येष्ठता के आधार पर भरे जायें। इस मामले पर विस्तार पर विचार किया गया है और कुछ ऐसे निश्चय किये गये हैं जिनके अनुसार ज्येष्ठता के आधार पर भरे जाने वाले स्थानों का स्तर निर्धारित किया गया है। इन निश्चयों पर दोनों फैडरेशनों से बातचीत की जायगी और उसके बाद अन्तिम आदेश जारी किये जायेंगे।

(२) दिन प्रति दिन के प्रशासन के सम्बन्ध में कर्मचारियों की व्यथायें—कर्मचारियों से उन्हें वेतन आदि देने से मिलने, छुट्टी मिलने तथा पास आदि मिलने के सम्बन्ध में लगातार शिकायतें मिलती रहती हैं। यह भी कहा जाता है कि उन कार्यालयों में बहुत भ्रष्टाचार है जहां इन मामलों की छानबीन होती है इन शिकायतों की जांच करने तथा इस सम्बन्ध में सुधार करने के लिये सुझाव देने के लिये रेलवे बोर्ड के संचालकों की एक समिति नियुक्त की गई है। इस समिति ने उत्तर रेलवे के सम्बन्ध में आरम्भिक जांच कर ली है और इन शिकायतों को दूर करने की पद्धति बनाई जा रही है। यह जांच अन्य रेलों में भी होगी। ऐसी आशा है कि इन बातों के परिणामस्वरूप ये शिकायतें कम हो जायेंगी।

(३) द्वितीय श्रेणी की सेवायें—गत आय व्ययक सत्र में सदन में रेलवे की द्वितीय श्रेणी की सेवाओं के विषय में कहा गया था। द्वितीय श्रेणी की सेवाओं को समाप्त करना कठिन मामला है। मैं यहां वे दो बातें कहूंगा जो द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों के दिमाग में काम करती रही हैं। उनमें से एक तो प्रथम श्रेणी में पदोन्नति के कोटे, अर्थात् २५ प्रतिशत रिक्त स्थान वाली बात को पूर्ण रूप से कार्यान्वित नहीं किया गया है। मैंने इसकी जांच की और इसे ठीक पाया। अब इसे लागू करने के लिये कार्यवाही की जा रही है। मैंने यह भी निश्चय किया है कि पदोन्नति कोटे को २५ प्रतिशत से ३३$^{1}/_{3}$ प्रतिशत कर दिया जाय। दूसरा मामला द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों के सम्बन्ध में जो ज्येष्ठ पदों पर कार्यकारी रूप से काम करते हैं। मैं मानता हूं कि द्वितीय श्रेणी के उन अधिकारियों को कठिनाई होती है जो कि काफी समय तक ज्येष्ठ पदों पर कार्य करने के बाद फिर उन्हीं पदों पर कर दिये जाते हैं। मैं इस बात का

[श्री एल० बी० शास्त्री]

आदेश दे रहा हूं द्वितीय श्रेणी के जिन अधिकारियों ने ज्येष्ठ पदों पर तीन वर्ष से अधिक समय तक कार्य किया है उन्हें अपने पदों पर भेजे बिना कार्यकारी पद पर रखा जाय। उन अधिकारियों के मामलों पर भी विचार किया जायगा जिन्होंने पहिले कभी ज्येष्ठ पदों पर तीन वर्ष से अधिक समय तक कार्य किया हो और जो बाद में फिर अपने पदों पर नियुक्त कर दिये गये थे।

(४) तदर्थ न्यायाधिकरण--समझौता कराने वाली समिति जो पहिली जनवरी १९५२ को नियुक्त की गई थी, सन्तोषजनक रूप से कार्य कर रही है। अखिल भारतीय रेल कर्मचारी फैडरेशन तथा भारतीय रेल कर्मचारी फैडरेशन रेलवे बोर्ड के साथ उन मामलों पर विचार करते हैं जिन पर कि समझौता नहीं हो पाता है। तदर्थ न्यायाधिकरण स्थापित करने का उपबन्ध है जिसमें वे मामले भेजे जायेंगे जिन पर दोनों फैडरेशन तथा रेलवे बोर्ड के बीच कोई बात तय नहीं हो पाती। ये फैडरेशन इस न्यायाधिकरण को स्थापित करने के लिये आग्रह करते रहे हैं हमने ऐसा तदर्थ न्यायाधिकरण स्थापित करने की बात स्वीकार कर ली है। न्यायाधिकरण तथा इसके अध्यक्ष को नियुक्त करने की बात विचाराधीन है। मुझे आशा है कि इस तदर्थ न्यायाधिकरण बन जाने के परिणामस्वरूप रेलवे के श्रमिकों तथा रेलवे प्रशासन के बीच जो मतभेद वाली बातें होंगी उन पर सन्तोषजनक रूप से समझौता हो सकेगा और इन दोनों के वर्तमान अच्छे सम्बन्धों में कोई अन्तर नहीं आयेगा।

केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को सभी भारतीय रेलों में कार्यान्वित कर दिया गया है। संयुक्त मन्त्रणा समिति तथा अधिकार निर्णायक पंचाट को भी सभी रेलों पर लागू कर दिया गया है। शेष भाग अगले बर्ष में किया जायगा जिसको आय-व्ययक में व्यवस्था है।

रेल के मामलों पर वाद विवाद के समय गत कुछ वर्षों में संसद् सदस्यों ने यह कहा कि रेल कर्मचारियों में बहुत भ्रष्टाचार है। ऐसे काम करने वालों को सजा देने के लिये प्रायः सभी रेलों ने भ्रष्टाचार विरोधी संगठन स्थापित किये हैं जो कि स्पेशल पुलिस एस्टेबलिशमेंट के साथ मिल कर कार्य कर रहा है। इस संगठन ने धोखाधड़ी तथा ठगी के बहुत से मामलों का पता लगाया है और उस सम्बन्ध में कार्यवाही की गई है। मैं मानता हूं कि हमारे प्रयत्न बहुत अधिक सफल नहीं हुए हैं। मैंने संसद् सदस्यों की एक समिति नियुक्त करने का निश्चय किया है, यदि आवश्यक हुआ तो इसमें अन्य भी रखे जा सकते हैं, जो कि इस मामले की जांच पड़ताल करेगी और सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगी। इस समिति के यह कार्य होंगे :-

(१) रेलवे कर्मचारियों के विभिन्न वर्गों में कितना भ्रष्टाचार फैला हुआ है उस का पता लगाना।

(२) सम्बद्ध कर्मचारियों द्वारा कार्य में लाये जाने वाले तरीकों का पता लगाना।

(३) भ्रष्टाचार के कारण पता लगाना।

(४) जनता के उत्तरदायित्व का पता लगाना।

(५) नियमों तथा विनियमों के उन दोषों का पता लगाना जिनसे भ्रष्टाचार करने की गुंजाइश रहती है।

(६) प्रशासनात्मक तथा कानूनी दोनों प्रकार के प्रतिकार जिससे यह बुराई दूर की जा सके।

मैं देश के दौरे के दौरान में बहुत से रेल कर्मचारियों से मिला और उनके रहने की बस्तियां देखीं। मुझे उनके रहने की हालतों को

देख कर दुःख हुआ। सियालदाह स्टेशन पर लोग वैगनों में रहते हैं ; इससे भी मुझे दुःख हुआ। इस समस्या को एक दम हल नहीं किया जा सकता है। कुछ समय में हम अच्छे निवास स्थान बना सकेंगे। चालू वर्ष में ८,००० क्वार्टर बन चुके या बनाय जा रहे हैं जो कि अधिकतर चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिये हैं। आगामी वर्ष में ८,००० और क्वार्टर बनाने का आय-व्ययक में उपबन्ध है।

रेलवे अस्पतालों में रेलवे कर्मचारियों को प्राप्त चिकित्सा सम्बन्धी सुविधाओं को बढ़ाया जा रहा है। कुछ रेलों की चलती फिरती डिसपेंसरियां हैं जिन्होंने छोटे छोटे स्टेशनों पर अच्छा काम किया है। कर्मचारियों के लाभ के लिये संस्थायें, क्लब तथा सहकारी समितियां आदि बन रही हैं। स्कूलों को भी काफी आर्थिक सहायता दी जा रही है।

मैंने जनता तथा रेल कर्मचारियों के बीच अच्छे सम्बन्ध स्थापित करने की बात पर कई अवसरों पर काफी ज़ोर दिया है। रेल-कर्मचारियों को बहुत अधिक लोगों के सम्पर्क में आना पड़ता है। और उन्हें जनता को संतुष्ट करना पड़ता है। रेलों में बहुत अधिक भीड़भाड़, वैगनों तथा सवारी के डिब्बों की कमी आदि को ध्यान में रखते हुए उनकी कठिनाइयों को समझना और उनकी सहायता करना आवश्यक है। रेल कर्मचारियों को जनता के आराम का ध्यान रखना चाहिये तथा जनता के साथ अच्छा व्यवहार करना चाहिये।

अन्त में मैं समस्त रेलवे कर्मचारियों को उनके काम के लिये तथा सहयोग के लिये धन्यवाद देता हूं। मैं आशा करता हूं कि भविष्य में भी वे इसी प्रकार से देश की सेवा करते रहेंगे तथा पंचवर्षीय योजना के शेष तीन वर्षों में अपना सहयोग देंगे।

शिक्षण तथा सेवानियोजन विधेयक

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख): मैं प्रस्ताव करता हूं कि सेवा नियोजन तथा सेवा नियोजन के लिये प्रशिक्षण तथा युवकों के लिये सेवा नियोजन सम्बन्धी व्यापक सेवा स्थापित करने वाले विधेयक को वापिस लेने की अनुमति दी जाय।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा उक्त प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया तथा सदन द्वारा स्वीकृत किया गया।

बाल संरक्षण विधेयक

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख): मैं प्रस्ताव करता हूं कि बच्चों को संरक्षण, भरणपोषण, देखभाल, शिक्षा तथा सेवा नियोजन की व्यवस्था करने वाले विधेयक को वापिस करने की अनुमति दी जाय।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा उक्त प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया तथा सदन द्वारा स्वीकार किया गया।

इसके पश्चात् सदन की बैठक बृहस्पतिवार १९ फरवरी, १९५३ के २ बजे तक के लिये स्थगित हो गई।