

लोक-सभा वाद-विवाद

2nd Lok Sabha
(Fourth Session)



सत्यमेव जयते

(खण्ड १२ में अंक ११ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

६२ नये पैसे (देश में)

387 LSD

३ शिल्लिंग (विदेश में)

विषय-सूची

पृष्ठ

(द्वितीय माता खण्ड १२-ग्रंथ ११ से २०--२४ फरवरी से १० मार्च १९५८)

ग्रंथ ११-सोमवार, २४ फरवरी, १९५८

मौलाना आजाद, श्री बा० दास और श्री बा० एम० अबदुल्ला का विधन	६४३-४६
दैनिक संक्षेपिका	६५०

ग्रंथ १२--मंगलवार, २५ फरवरी, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या ४४६ से ४५२, ४५४, ४५६ से ४५९, ४६१ से ४६५ और ४६७	६५१-७३
---	--------

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४०६ से ४४८, ४५३, ४५५, ४६०, ४६६, ४६८ से ४६९	६७४-१००२
---	----------

अतारांकित प्रश्न संख्या ४८२ से ५६६	१००२-५२
------------------------------------	---------

श्री सं० कु० बनर्जी का निधन	१०५३
-----------------------------	------

स्थगन प्रस्ताव	१०५३-५४
----------------	---------

१. पठानकोट रेलवे साइडिंग में गोला बारूद में विस्फोट	१०५३-५४
---	---------

२. अम्बाला में चांदमारी के समय सैनिकों का हताहत होना	१०५४
--	------

सभा पटल पर रखे गये पत्र	१०५५-५८
-------------------------	---------

राज्य-सभा से संदेश	१०५८
--------------------	------

प्राचीन स्मारक तथा पुरातत्व सम्बन्धी स्थान व अवशेष विधेयक राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया ।	१०५८
---	------

लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम तथा भारतीय डाकखाना नियमों के सम्बन्ध में याचिकायें	१०५८
---	------

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९५७-५८	१०५९
--	------

अपराधी परिवीक्षा विधेयक--

संयुक्त समिति का प्रतिवेदन पुरःस्थापित किया गया	१०५९
---	------

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

अनुसूचित जातियों के लिए स्थानों का रक्षण	१०५४-६०
तारांकित प्रश्न संख्या २०५ के उत्तर की शुद्धि	१०६०
आसनसोल के निकट कोयले की खानों में दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में वक्तव्य	१०६१-६२
विधेयक पुरःस्थापित किये गये	१०६२-६३
१. नौवहन नियंत्रण (जारी रखना) विधेयक	१०६२
२. विनियोग विधेयक, १९५८	१९६३
विनियोग विधेयक—	
विचार के लिए प्रस्ताव	१०६३
केन्द्रीय बिक्रीकर (संशोधन) विधेयक—	
विचार के लिए प्रस्ताव	१०६३-६४
खण्ड १ तथा २	१०६४
पारित करने का प्रस्ताव	१०६४
नियम ७४ के प्रथम परन्तुक के निलम्बन के सम्बन्ध में प्रस्ताव	१०६४-६५
वाणिज्यिक नौवहन विधेयक	१०६५-६२
संयुक्त समिति को मौपने का प्रस्ताव	१०६५
सभा का कार्य	१०७३
पठानकोट में हुए विस्फोट के सम्बन्ध में वक्तव्य	१०६२-६४
श्री कृष्ण मेनन	
कार्य मंत्रणा समिति—	
उन्नीसवां प्रतिवेदन	१०६४
दैनिक संक्षेपिका	१०६५-११०६

ग्रंथ १३—बुधवार, २६ फरवरी, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४६२ से ४६६, ४६८, ५०० से ५०२, ५०४ से ५०८, ५११ से ५१३ और ५१५ से ५२०	११०७-३२
--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४६७, ४६९, ५०३, ५०६, ५१०, ५१४ और ५२१ से ५२६, ५२८ और ५२९	११३२-३७
---	---------

अतारांकित प्रश्न संख्या ५६७ से ६०६, ६०८ से ६२७, ६२९ से ६५५ और ६५७ से ६६७	११३७-६५
स्थगन प्रस्ताव—	
हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड के कर्मचारियों पर पुलिस द्वारा गोली चलाना	११६५-६७
सभा पटल पर रखे गये पत्र	११६७
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
पन्द्रहवां प्रतिवेदन	११६८
दिल्ली पौलीटेक्नीक के विद्यार्थी की हड़ताल के बारे में वक्तव्य	११६८
कार्य मंत्रणा समिति	
उन्नीसवां प्रतिवेदन	११६८
विनियोग विधेयक—पारित	११६९
रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा	११६९—१२०८
सोनापुर स्टेशन पर रेलवे दुर्घटना के बारे में वक्तव्य	१२०८
दैनिक संक्षेपिका	१२०९—१३
अंक १४—गुरुवार, २७ फरवरी, १९५८	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५३० से ५३६, ५३८ से ५४२, ५४४, ५४८, ५५०, ५५२, ५५३ और ५५६	१२१५—४०
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५३७, ५४३, ५४५ से ५४७, ५४९, ५५१, ५५४, ५५५ और ५५७ से ५६९	१२४०—४८
अतारांकित प्रश्न संख्या ६६८ से ७०४ और ७०६ से ७११	१२४८—६८
स्थगन प्रस्ताव—	
गोआ जेल में श्रीमती सुधा जोशी द्वारा अनशन	१२६८-६९
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१२६९-७०
पठानकोट में हुये विस्फोट के बारे में अग्रेतर वक्तव्य	१२७०
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति	
पांचवां प्रतिवेदन	१२७१
समिति के लिये निर्वाचन—	
कर्मचारी राज्य बीमा निगम	१२७१
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	१२७१—१३१९
अम्बाला में चादमारी क्षेत्र की दुर्घटना के बारे में वक्तव्य	१३१९
दैनिक संक्षेपिका	१३२०—२४

अंक १५—शुक्रवार २८ फरवरी, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५७० से ५८१, ५८३ से ५८५ और ५८७ से ५८९ . . . १३२५—४८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५८२, ५८६, ५९० से ६१० और ३५३ . . .	१३४८—५७
अतारांकित प्रश्न संख्या ७१२ से ७६६ . . .	१३५८—८०
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१३८०
अनुपस्थिति की अनुमति	१३८०
सभा का कार्य	१३८१
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	१३८१—९८
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयक तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति— पन्द्रहवां प्रतिवेदन	१३९८
विद्यार्थियों में अनुशासनहीनता की जांच करने वाले आयोग के सम्बन्ध में संकल्प	१३९८—१४१२
सामान्य आय-व्ययक का उपस्थापन	१४१२—२८
वित्त विधेयक—पुरःस्थापित किया गया	१४२८—२९
दान कर विधेयक—पुरःस्थापित किया गया	१४२९
संपदा शुल्क (संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित किया गया	१४२९
दैनिक संक्षेपिका	१४३०—३३

अंक १६—सोमवार, ३ मार्च, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६११, ६१२, ६१४, ६१६ से ६३० और ६३२ से
६३४ १४३५—५९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६१५, ६३१ और ६३५ से ६५५	१४५९—६९
अतारांकित प्रश्न संख्या ७६७ से ८२०	१४६९—८९
श्री दुर्गा चरण बनर्जी का निधन	१४८९
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१४८९
राज्य-सभा से सन्देश	१४९०—९१
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना— डा० ग्राहम के साथ हुई बातचीत	१४९१—९२
तारांकित प्रश्न संख्या २१९ के अनुपूरक प्रश्नों के उत्तर की शुद्धि	१४९२

चावल कूटने का उद्योग (विनियमन) विधेयक—पुरःस्थापित किया गया	१४६२—६३
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	१४६३—१५१७
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे) १६५७—५८ .	१५१७—२५
दैनिक संक्षेपिका	१५२६—३१
अंक १७—मंगलवार, ४ मार्च, १६५८	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ६५६ से ६६० और ६६२ से ६६६	१५३३—५४
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ६६१ और ६७० से ७०३	१५५४—६७
अतारांकित प्रश्न संख्या ८२१ से ८६३ .	१५६७—६६
जानकारी का प्रश्न	१५६६
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१५६६
समिति के लिये निर्वाचन	१५६७
अनुपूरक अनुदानों की मांगें—रेलवे, १६५७—५८ .	१५६७—१६१४
अनुदानों की मांगें—रेलवे, १६५८—५९	१६१४—५४
दैनिक संक्षेपिका	१६५५—५६
अंक १८—शुक्रवार, ७ मार्च, १६५८	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७०५, ७०७ से ७०९, ७१२, ७१४, ७१५, ७१७, ७१८, ७२१, ७२३, ७२५, ७२८ से ७३१ और ७३४ से ७३८	१६६१—८५
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७०४, ७०६, ७१०, ७११, ७१३, ७१६, ७१९, ७२०, ७२२, ७२४, ७२६, ७२७, ७३२, ७३३ और ७३६ से ७५३	१६८५—६६
अतारांकित प्रश्न संख्या ८६४ से ८६८	१६८७—१७३८
विनियोग (रेलवे) विधेयक, १६५८ पुरःस्थापित किया गया .	१७३६
अनुदानों की मांगें—रेलवे	१७३६—५६
विधेयक पुरःस्थापित किये गये	१७५६—६०, १७७८—७६
(१) दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक १६५८ (धारा ३४२ तथा ५६२ का संशोधन)	१७५६
(२) व्यवहार प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक, १६५८ (धारा ८७ख का लोप)	१७५६—६०
(३) लाइट रेलों का प्रबन्ध (राज्य द्वारा लिया जाना) विधेयक १६५८	१७७८

(४) संसद्-सदस्यों के वेतन तथा भत्ते (संशोधन) विधेयक, १९५८ (धारा ६ का संशोधन)	१७७६
भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक—(नई धारा १२४ ख का रखा जाना)	
विचार करने का प्रस्ताव	१७६०—६६
भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक—(धारा ३०४क का संशोधन)— विचार का प्रस्ताव	१७६६—६९
भारतीय शस्त्रास्त्र (संशोधन) विधेयक—(धारा ४ का संशोधन)— विचार का प्रस्ताव—अस्वीकृत हुआ	१७६९—७४
दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक—(धारा ५१६क तथा ५१० का संशोधन)	
विचार का प्रस्ताव—अस्वीकृत हुआ	१७७४—७७
भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक—(धारा ४९७ का लोप) — विचार का प्रस्ताव	१७७७—७८
दैनिक संक्षेपिका	१७८०—८५

अंक १६—शनिवार, ८ मार्च, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७५४ से ७५७, ७५९, ७६१ से ७६४, ७६६, ७६७, ७७२, ७७४ से ७७६, ७७८ से ७८३, ७८६ से ७८८ और ७७१	१७८७—१८१३
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७५८, ७६०, ७६५, ७६८ से ७७०, ७७३, ७७७, ७८४ और ७८५	१८१३—१६
अतारांकित प्रश्न संख्या ९९९ से १०६५	१८१७—४६
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१८४७—४८
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
पाकिस्तानी राष्ट्र-जनों द्वारा आक्रमण	१८४८—४९
सभा का कार्य	१८५०
विनियोग (रेलवे) विधेयक—पारित किया गया	१८५०
लेखानुदान की मांगें	१८५१—५५
अनुदानों की मांगें—रेलवे	१८५६—१९०३
मांग संख्या १	१८५६—७०
मांग संख्या २ से १८ और २०	१८७०—१९०३
दैनिक संक्षेपिका	१९०४—०८

अंक २०--सोमवार, १० मार्च, १९५८

सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण

१९०९

प्रश्नों के मौखिक उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या ७९० से ७९३, ७९५, ७९७, ८०१, ८०३, ८०४,
८०६, ८१० से ८१३ और ८१५

१९०९--३४

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४

१९३४--३५

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या ७८९, ७९४, ७९६, ७९८ से ८००, ८०२, ८०५,
८०७ से ८०९, ८१४ और ८१६ से ८३६

१९३५--४९

अतारांकित प्रश्न संख्या १०६६ से १०८३ और १०८५ से ११२६

१९४९--७५

सभा पटल पर रखे गये पत्र

१९७५

विनियोग (लेखानुदान) विधेयक--पुरःस्थापित किया गया

१९७५-७६

अनुदानों की मांगें--रेलवे

१९७६--९१

नौवहन नियंत्रण (जारी रखना) विधेयक--

विचार का प्रस्ताव

१९९१--२००४

खण्ड २ तथा १ .

२००२--०४

पारित करने का प्रस्ताव

२००४

भारतीय डाकघर (संशोधन) विधेयक--राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में

विचार का प्रस्ताव

२००५--१८

खण्ड १ से ४

२०१८

पारित करने का प्रस्ताव

२०१८

कार्य मंत्रणा समिति--

बीसवां प्रतिवेदन

२०१८

दैनिक संक्षेपिका

२०१९--२३

नोट :-- मौखिक उत्तर वाले प्रश्नों में किसी नाम पर अंकित यह + चिह्न इस बात का द्योतक है कि प्रश्नों को सभा में उसी सदस्य ने वास्तव में पूछा था ।

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

बुधवार, २६ फरवरी, १९५८

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

केन्द्रीय खनन गवेषणा संस्था, धनबाद

+

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

क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि धनबाद में केन्द्रीय खनन गवेषणा संस्था की स्थापना की जा रही है ;

(ख) यदि हां, तो इस संस्था की स्थापना में भवन-निर्माण, उपकरणों की प्राप्ति, कर्मचारियों की नियुक्ति आदि के सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ; और

(ग) उस पर अब तक कितना व्यय हुआ है ?

† शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : (क) जी हां ।

(ख) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी हुई है । [देखिये परिशिष्ट, ३, अनुबन्ध संख्या ३४]

(ग) ३१-१२-५७ तक लगभग ५.६६ लाख रुपये ।

† श्री सुबोध हंसदा : द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में इस पर कुल कितना व्यय किया जाने वाला है ?

† श्री म० मो० दास : इस पर पूंजी और आवर्तक दोनों प्रकार का ८० लाख रुपया व्यय करने की योजना बनायी गयी है । क्वार्टरों आदि के निर्माण के लिये लगभग २० लाख रुपयों का अतिरिक्त व्यय होने का अनुमान है ।

† मल अंग्रेजी में

(११०७)

†श्री सुबोध हंसदा : क्या इस संस्था के लिये पश्चिमी जर्मन सरकार से कुछ मशीनें उपहार-स्वरूप प्राप्त हुई हैं, और यदि हां, तो उन मशीनों की कीमत और व्यौरा क्या है ?

†श्री म० मो० दास : भारत के प्रधान मंत्री की मार्फत पश्चिमी जर्मनी के मेसर्स सीमेन्स एण्ड हाले के सीमेन्स-शक्कर्टवर्क से एक एक्स-रे डिफ्रैक्शन उपकरण प्राप्त हुआ है। इसे नयी इमारत तैयार होते ही उसमें लगा दिया जायेगा। मुझे खेद है कि इस उपकरण की कीमत अभी मेरे पास नहीं है।

†श्री बोस : इस संस्था के कृत्य क्या हैं ?

†श्री म० मो० दास : यह खनन के सम्बन्ध में खोज करेगी।

†श्री स० चं० सामन्त : जब यह पूरी शक्ति से काम करने लगेगी उस समय इस में कितने प्रविधिक कर्मचारी रखे जायेंगे ?

†श्री म० मो० दास : आरम्भ के दिनों में प्रविधिक कर्मचारियों की संख्या लगभग ६० होगी। और आगे विस्तार होने पर प्रविधिक कर्मचारियों की संख्या बढ़ जायगी।

†श्री सुबोध हंसदा : क्या इस संस्था ने कार्य आरम्भ कर दिया है, और यदि हां तो किस प्रकार का गवेषणा कार्य आरम्भ किया गया है ?

†श्री म० मो० दास : जी हां, संस्था ने कार्य आरम्भ कर दिया है फिलहाल उन्होंने इन मर्दों के बारे में गवेषणा आरम्भ की है ; गैस और खान रज का विश्लेषण यह कार्य खान निरीक्षणालय के कहने से आरम्भ किया गया है। फिर स्वतो-दहन की घटना की जांच भी जारी है। बत्तीदार सेफ्टी लैम्पों और इलैक्ट्रिक कैप और हैण्ड लैम्पों की जांच का कार्य भी जल उठने वाले वातावरण में सुरक्षित ढंग से प्रयोग और रोशनी के पहलुओं की जांच के लिये आरम्भ किया जा रहा है। इसके अलावा दो अन्य मर्दें और हैं।

†श्री हेडा : क्या सरकार खनन सम्बन्धी गवेषणा की अन्य शाखाओं का कार्य शुरू करने के लिये ऐसी ही और गवेषणा संस्थाओं की स्थापना करने के लिये प्रश्न पर विचार कर रही है ?

†श्री म० मो० दास : खनन सम्बन्धी यह एक ही गवेषणा संस्था है। देश के किसी भी भाग में इसी प्रकार की किसी गवेषणा संस्था की स्थापना का प्रस्ताव इस समय सरकार अथवा केन्द्रीय वैज्ञानिक एवं औद्योगिक गवेषणा परिषद् के समक्ष नहीं है।

वैमानिक सर्वेक्षण एवं प्रशिक्षण निदेशालय

+

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

क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो कि :

(क) क्या भारत के भूपरिमाण के लिये एक वैमानिक सर्वेक्षण एवं प्रशिक्षण निदेशालय की स्थापना की गयी है ;

†मूल अंग्रेजी में

'Spontaneous Combustion Phenomenon

(ख) यदि हां, तो कितने व्यक्तियों को वैमानिक-सर्वेक्षण का प्रशिक्षण दिया गया है ;

(ग) उन उपकरणों का मूल्य क्या है जिन्हें खरीदा अथवा अन्य तरीकों से अन्य देशों से प्राप्त किया गया है ; और

(घ) इस निदेशालय का और आगे विकास करने के लिये भारत के भूपरिमाप को कुल कितना व्यय करना होगा ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) (क) से (घ). लोक-सभा पटल पर पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दे दी गयी है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३५]

†श्री स० चं० सामन्त : क्या विमान से सर्वेक्षण का कार्य युद्धोत्तर काल में आरम्भ हुआ है ।

†श्री म० मो० दास : जी नहीं, ग्राफ प्रणाली से विमान द्वारा सर्वेक्षण भारत के भूपरिमाप में १९२४ से हो रहा है ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या विमान से सर्वेक्षण के बाद भूमि पर सर्वेक्षण की बिल्कुल आवश्यकता नहीं रहती ?

†श्री म० मो० दास : जी नहीं । विमान पर से सर्वेक्षण के बाद भूमि पर सर्वेक्षण की आवश्यकता पूरी तरह समाप्त नहीं होती । कुछ हद तक भूमि पर भी सर्वेक्षण करना होता है ।

†श्री सुबोध हंसदा : विमान से सर्वेक्षण करने के लिये भारतीय कर्मचारियों को प्रशिक्षित करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

†श्री म० मो० दास : यह प्रशिक्षण कई पदाधिकारियों को दिया गया है । इसके अलावा संयुक्त राष्ट्र प्रविधिक सहायता प्रशासन ने भी एक फर्म के कारखाने में, जो कुछ मशीनें दे रही हैं ; प्रशिक्षण के ३ मास के छोटे से कोर्स के लिये दो पदाधिकारियों को वृत्तियां दी थीं । संयुक्त राष्ट्र प्रविधिक सहायता प्रशासन ने दो अन्य पदाधिकारियों को नीदरलैंड्स में डेफ्ट के वैमानिक सर्वेक्षण सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रीय प्रशिक्षण केन्द्र में स्टोरियो प्लाटिंग मशीनों के प्रयोग से सर्वेक्षण के आधुनिकतम तरीकों के बारे में १२ मास के कोर्स के लिये वृत्तियां प्रदान की हैं ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या भारतीय कर्मचारियों को प्रशिक्षण देने के लिये यहां किसी विदेशी विशेषज्ञ को भी बुलाया गया है ?

†श्री म० मो० दास : हमारे भारतीय कर्मचारियों को प्रशिक्षण देने के लिये संयुक्त राष्ट्र ने १९५४ में एक विदेशी विशेषज्ञ की सेवायें हमें १ १/२ वर्ष के लिये उपलब्ध की थीं ।

कलिम्पोंग का केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क कार्यालय

+

†*४६४. { श्री बर्मन :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसवा

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी बंगाल के कलिम्पोंग डिवीजन के केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क विभाग के असिस्टेंट कलेक्टर किन-किन जिलों में अथवा क्षेत्रों में कार्य करते हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि कलिम्पोंग से सम्पर्क के साधन अत्यधिक कठिन हैं और वर्षा काल में पांच महीनों तक वह प्रायः सब से अलग हो जाता है ; और

(ग) इस कार्यालय को अधिक सुविधाजनक केन्द्रीय स्थान में रखने में क्या कठिनाइयाँ हैं ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) कलिम्पोंग डिवीजन के केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क-विभाग के असिस्टेंट कलेक्टर का क्षेत्राधिकार दार्जिलिंग, पश्चिमी दिनाजपुर, मालदा और जलपाइगुडी (अलीपुर द्वार सब डिवीजन को छोड़ कर) जिलों तक फैला है ।

(ख) जी हां । वर्षा के दिनों में इस पहाड़ी सड़क पर जमीन धंस जाने की घटनायें अक्सर हो जाती हैं और कलिम्पोंग डिवीजन की सड़क अक्सर बन्द रहती है ।

(ग) कुछ दिन पूर्व सिद्धान्त रूप में इसका निश्चय कर लिया गया था कि इस कार्यालय को सिलीगुडी भेज दिया जाये जो अधिक केन्द्रीय स्थान में स्थित है । लेकिन दुर्भाग्यवश सिलीगुडी में कार्यालयों और रहने के स्थानों की भारी कमी होने के कारण अब तक यह कार्य करना सम्भव नहीं हुआ । लेकिन इस कार्यालय को वहाँ भेजने के प्रयास अब भी जारी हैं और इस बीच इसे जलपाइगुडी में रखने के एक अन्य प्रस्ताव पर भी विचार किया जा रहा है ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या वहाँ काम करने वाले लोगों को कुछ विशेष सुविधायें प्रदान की जाती हैं, और यदि हां, तो क्या ?

†श्री ब० रा० भगत : कर्मचारियों के लिये सुविधायें ? मुझे इसके लिये पूर्व सूचना चाहिये ।

†श्री रघुनाथ सिंह : इस बात को देखते हुये कि यह स्थान इंटरनेशनल स्मगलिंग का एक बहुत बड़ा अड्डा है, उसको रोकने का आपके द्वारा क्या उपाय हो रहा है ?

†श्री ब० रा० भगत : कलिम्पोंग से कार्यालय हटाने में जो देर हुई उसकी एक वजह यह भी थी कि क्यों हमने तिब्बत से आने वाली चांदी पर विशेष रूप से कर लगाया है । सामान का बोरी से लाना रोकने के लिये हम वहाँ एक भूमि-सीमा-शुल्क केन्द्र संगठित करने का प्रयास कर रहे हैं ।

भारतीय विज्ञान कांग्रेस

+

†*४९५. { श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री वारियर :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री पुन्नूस :

क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो कि :

(क) मद्रास में जनवरी, १९५८ में जो भारतीय विज्ञान कांग्रेस हुई थी, उसमें किन मुख्य विषयों पर चर्चा हुई थी ;

(ख) उन विदेशी वैज्ञानिकों के नाम क्या हैं जिन्हें कांग्रेस में आमंत्रित किया गया था ; और

(ग) उसमें हुये निर्णयों को क्रियान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : (क) से (ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी हुई है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३६]

†श्री रामेश्वर टांटिया : विज्ञान कांग्रेस ने क्या सिफारिशें की हैं और उन्हें क्रियान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

†श्री म० मो० दास : इस प्रश्न के उत्तर में मैंने लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा है। मैं माननीय सदस्य का ध्यान उसदेखे आखिरी पैरा की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। मैं केवल दो लाइनें पढ़ कर सुना देता हूं :

“इस अधिवेशन का उद्देश्य ऐसे निर्णय करना नहीं है जिन्हें क्रियान्वित करना पड़े।”

†श्री रंगा : क्या यह सच नहीं है कि भारतीय विज्ञान कांग्रेस एक गैर-सरकारी संस्था है। क्या भारत सरकार उन्हें कुछ सहायता देती है ?

†श्री म० मो० दास : जी हां। यह एक गैर-सरकारी संस्था है और भारत सरकार इसे अनुदान देती है।

†श्री वारियर : क्या इस विज्ञान कांग्रेस में कुछ समितियां बनायी गयी थीं, और यदि हां, तो किस उद्देश्य से ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य और वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : पिछले अनेक वर्षों में अपने कार्य का क्षेत्र बढ़ाते जाने के कारण अधिक से अधिक विषयों पर अधिक से अधिक समितियां बनायी गयी हैं। इस प्रश्न का उत्तर और ब्यौरेवार जानकारी देने के लिये तो एक बड़ा पैम्फलेट लिखना पड़ेगा।

†श्री पुन्नूस : यह सही हो सकता है कि निर्णय नहीं किये जाते हैं लेकिन जानकारी तो उपलब्ध करनी ही होती है। उसमें दिये गये सुझावों से लाभान्वित होने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

श्री म० मो० दास : पटल पर रखे गये विवरण का अन्तिम पैरा इस बात को स्पष्ट कर देता है :

“विज्ञान कांग्रेस के अधिवेशन में देश के सभी भागों के वैज्ञानिकों, गवेषणा-कर्ता, छात्र आदि और कई विदेशी वैज्ञानिक और अनेक देशों के प्रतिनिधि एक मंच पर आकर वह गवेषणा कार्य उपस्थित करते हैं जो उस वर्ष में उन्होंने किया हो, और देश में और आगे गवेषणा कार्य को प्रोत्साहन देने के लिये अपने सह-योगियों से समालोचना करने को कहते हैं और अपने से वरिष्ठों का रचनात्मक पथ-प्रदर्शन प्राप्त करते हैं।”

श्रौद्योगिक और गैर-श्रौद्योगिक प्रतिरक्षा कर्मचारी

+

†*४९६. { श्री स० म० बनर्जी :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री जगदीश अवस्थी :

क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या प्रतिरक्षा सेवाओं में लगे गैर-श्रौद्योगिक और श्रौद्योगिक असैनिक कर्मचारियों में अवकाश और छुट्टियों सम्बन्धी विषमता अब समाप्त कर दी गयी है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : जी नहीं।

†श्री स० म० बनर्जी : समिति इस सम्बन्ध में अपना प्रतिवेदन कब तक दे देगी ?

†सरदार मजीठिया : लगभग इस महीने के अन्त तक।

प्रतिरक्षा कर्मचारियों को महंगाई भत्ता

+

†४९८. { श्री मोहन स्वरूप :
डा० राम सुभग सिंह :

क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि प्रतिरक्षा सेवाओं के कर्मचारियों के महंगाई भत्ते में जो वृद्धि की गई है वह केन्द्रीय सरकार के असैनिक कर्मचारियों के महंगाई भत्ते में की गई वृद्धि की आधी है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) और (ख) एक विवरण लोक सभा के पटल पर रख दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३७]

†डा० राम सुभग सिंह : विवरण में यह कहा गया है कि प्रतिरक्षा सेवाओं को पांच रुपये की अन्तरिम सहायता इस आधार पर नहीं दी गई थी कि उन्हें खाने-पीने का सामान मिल जाता है। खाने का यह सामान बतन आयोग की सिफारिश के बाद मिलने लगा है या यह पहले से ही मिलता था और यदि पहले से ही मिलता हो तो यह भेद-भाव क्यों किया गया है ?

†मूल अंग्रेजी में

†सरदार मजीठिया : इन सेवाओं में से कुछ तो बिल्कुल आरम्भ से ही खाने का सामान दिया जाता है। क्योंकि महंगाई भत्ता, जिस में यह खाने का सामान भी शामिल है, विशेष रूप से लोगों को कुछ हद तक उन के अतिरिक्त जीवन-निर्वाह व्यय को पूरा करने के लिये दिया जाता है इसलिये उन के सम्बन्ध में इस राशि को आधा ही रहने दिया गया है।

†श्री स० म० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा सेवाओं के कर्मचारियों के वेतन-क्रमों का भी पुनरीक्षण होने वाला है ?

†सरदार मजीठिया : इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि जो आधा महंगाई भत्ता सैनिक कर्मचारियों को दिया गया है उस के विषय में पे कमिशन से कोई सलाह ली गई है, या कि डिफेन्स मिनिस्ट्री ने अपने आप ही यह निर्णय कर लिया ?

†सरदार मजीठिया : जैसा आप को मालूम है, वेतन आयोग ने सरकार में काम करने वाले सभी कर्मचारियों के लिये पांच रुपया महंगाई भत्ते की सिफारिश की थी। क्योंकि इन कर्मचारियों को बिना अतिरिक्त व्यय के कुछ वस्तुयें सामान की शकल में मिलती थीं—यह चीजें उन्हें मुफ्त मिलती थीं—इसलिये हम ने सोचा कि और लोगों को जितना मुआवजा मिल रहा है उस का आधा ही इन के लिये पर्याप्त होगा।

इंजीनियरों की संस्था^१

+

†*५००. { डा० राम सुभग सिंह :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :

क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंजीनियरों की संस्था ने सरकार से संविहित मान्यता प्रदान करने का अनुरोध किया है ; और

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

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : (क) जो हा।

(ख) यह मामला विचाराधीन है।

†श्री सुबोध हंसदा : इस सम्बन्ध में कुछ निर्णय करने में सरकार को विलम्ब क्यों हुआ है?

†श्री म० मो० दास : इस की लम्बी कहानी है। इंजीनियरों की संस्था चाहती यह थी कि उन को पहले ब्रिटिश नरेश का जो शाही फरमान मिला था उस के स्थान पर संसदीय अधिनियम द्वारा उन्हें संविहित मान्यता प्रदान की जाय। जब यह मसला विधि मंत्रालय के सुपुर्दे किया गया तो उन्होंने ने कहा कि इस संस्था को कोई निश्चित कृत्य सौंपे बिना संसद् ऐसा कोई अधिनियम पारित नहीं कर सकती। तब यह सोचा गया कि इंजीनियरों के अनिवार्य पंजीयन का कार्य इस संस्था को सौंप दिया जाय। आगे विचार कर यह निश्चय हुआ ऐसा अनिवार्य पंजीयन आवश्यक नहीं है। इंजीनियरों की संस्था ने अब सरकार से यह अभ्यावेदन किया है कि संविधान की सातवीं अनुसूची में दी गई संघ सूची की मद ४४, ६३ और ६४ के उपबन्धों के अनुसार उसे राष्ट्रीय महत्व की संस्था

†मूल अंग्रेजी में

^१Institution of Engineers.

घोषित कर दिया जाये। लेकिन देश में ऐसी और भी संस्थायें हैं—जैसे रसायन इंजीनियरों की संस्था,^१ तार संचार इंजीनियरों की संस्था^२ और अन्य संस्थायें। यदि कोई केन्द्रीय संस्था हो तब तो ऐसा किया जा सकता है। इसलिये इंजीनियरगण स्वयं एक केन्द्रीय संस्था बनाने की बात सोच रहे हैं जिसे मान्यता दी जा सके।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या इस संस्था के जीवन काल में और इस का आवेदन प्राप्त होने के बाद किसी अन्य व्यवसायिक संस्था को संविहित मान्यता प्रदान की गयी है ?

†श्री म० मो० दास : इस बात का मुझे पक्का पता तो नहीं है लेकिन मेरा ख्याल है कि संसद के अधिनियम द्वारा चार्टर्ड एकाउंटेंटों को किसी प्रकार की संविहित मान्यता प्रदान की गयी है, —लेकिन मुझे पक्का पता नहीं है।

†श्री सुबोध हंसदा : क्या इंजीनियरों की संस्था अपने ढंग की एकमात्र संस्था है या इसी प्रकार की अन्य संस्थायें भी हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : वह बता चुके हैं ; उन्हीं ने अन्य संस्थाओं का जिक्र किया है।

†श्री सुबोध हंसदा : इंजीनियरों की संस्था ने किस तारीख को भारत सरकार संविहित मान्यता के लिये अनुरोध किया था ?

†श्री म० मो० दास : जून १९५० में, भारतीय गण-राज्य की घोषणा होने के तत्काल बाद।

बाल-अपचार^३

†*५०१. श्री पाणिग्रही : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बाल अपचार के विस्तार और कारणों का पता लगाने के लिये भारत में कोई सर्वेक्षण किया जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, ऐसे नमूना सर्वेक्षण करने के लिये भारत के किन स्थानों को चुना गया है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिय परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३८]

†श्री पाणिग्रही : क्या भारत सरकार को पता है कि संयुक्त राष्ट्र संघ ने पंजाब में ऐसे सर्वेक्षण चलाने के लिये सहायता देने का प्रस्ताव किया है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : इस के बारे में मुझे कुछ पता नहीं, इस का उत्तर देने के लिये मुझे पूर्व-सूचना चाहिये।

†श्रीमती इला पालचौधरी : क्योंकि शरणार्थी बस्तियों में बड़ा बाल-अपचार होता है, इसलिये क्या शरणार्थी बस्तियों का क्या कोई सर्वेक्षण किया गया है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : मुझे पता नहीं है कि यह शरणार्थी बस्तियों में किया जा चुका है या नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

^१Institution of Chemical Engineers.

^२Institution of Tele-Communication Engineers.

^३Juvenile Delinquency.

†श्री पाणिग्रही : यह सर्वेक्षण चलाने के लिये मद्रास स्कूल आफ़ सोशल वर्क को कितनी राशि दी गयी है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : इस विशष परियोजना के लिये मद्रास स्कूल आफ़ सोशल वर्क के ८,००० रुपये का सहायक अनुदान दिया गया था ।

†श्री महन्ती : यह सर्वेक्षण किस प्रयोजन से किया जा रहा है—अपचार का अन्त करने के लिये या केवल शैक्षणिक दृष्टि से इस के महत्व का पता लगाने के लिये ? इस बात को ध्यान में रखते हुए कि दरिद्रता ही अपचार की जड़ में रहती है

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति शान्ति : यह तो प्रश्न नहीं है । माननीय सदस्य यह कह रहे हैं कि आप को गरीबी दूर करनी होगी, अपचार का अर्थ क्या है, जब तक गरीबी दूर नहीं की जाती तब तक अपचार जारी रहेगा आदि ।

†श्री महन्ती : मैं यह जानना चाहता हूँ कि वह बाल अपचार का अन्त करने के लिये क्या कार्यवाही कर रहे हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : वह सर्वेक्षण कर रहे हैं ।

†डा० का० ला० श्रीमाली : ऐसे विभिन्न सामाजिक, आर्थिक और अन्य कारण हैं जिन के कारण बाल-अपचार होते हैं ; और सरकार जो समस्त कार्य कर रही है, जो सम्पूर्ण समाज के सुधार के लिये होते हैं, बाल अपचार को समाप्त कर देंगे । यह एक बड़ा व्यापक प्रश्न है । लेकिन मैं माननीय सदस्य को यह बता दूँ कि केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड ऐसे बच्चों की देखभाल करने वाले स्वयं सेवक संगठनों को अनुदान देता है ।

†श्री ब० स० मूर्ति : क्या इस बात का अनुमान लगाया गया है कि यह अपचार घटे हैं या बढ़े हैं ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : मैं बता चुका हूँ कि कुछ संस्थाओं ने नमूना सर्वेक्षण का कार्य आरम्भ किया है ।

†श्री हेम बरुआ : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अमरीकी अपराध-साहित्य की किस्म की हिन्दी और उर्दू पुस्तकों की बाजार में, विशेष रूप से दिल्ली में, बाढ़ सी आ गयी है, जिन के फलस्वरूप अपचार हो सकते हैं, इस प्रकार के साहित्य पर रोक लगाने के लिये अब तक सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : मैं कह चुका हूँ कि यह बड़ा व्यापक प्रश्न है, और सरकार सभी स्तरों पर सामान्य स्तर को, शिक्षा के तथा अन्य स्तरों को ऊंचा उठाने का प्रयास कर रही है । इस से बाल अपचार रुकेगा ।

†श्री हेम बरुआ : लेकिन इस स्तर पर क्या किया गया है ?

†श्री रंगा : कुछ नहीं ।

†मूल अंग्रेजी में

†डा० सुशीला नायर : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि भारत बड़े व्यापक पैमाने पर औद्योगीकरण कर रहा है और औद्योगीकरण की अपनी योजनाओं को पूरा कर रहा है, और औद्योगीकरण तथा नगरीकरण के फलस्वरूप अपचार बढ़ता है, भारत सरकार ने संयुक्त राष्ट्र संघ के सामाजिक आयोग की, जिस का भारत भी सदस्य है, सिफारिशों के संबंध में क्या कार्यवाही की है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : यह पृथक प्रश्न है और इस का उत्तर देने के लिये मुझे पूर्व-सूचना चाहिये ।

हिन्दी टेलीप्रिन्टर

+

*५०२. { श्री भक्त दर्शन :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री १२ दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १०५६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिन्दी टेलीप्रिन्टरों के की-बोर्ड के प्रमापीकरण के सम्बन्ध में सुझाव देने के लिये नियुक्त समिति की रिपोर्ट क्या इस बीच प्रकाशित हो गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या उस रिपोर्ट की एक प्रति सभा-पटल पर रखी जायेगी ; और

(ग) उस रिपोर्ट पर क्या निर्णय किया गया है ?

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). रिपोर्ट छप रही है ।

(ग) रिपोर्ट विचाराधीन है ।

श्री भक्त दर्शन : क्या माननीय मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि आखिर इस रिपोर्ट के छपने में इतनी देरी क्यों लग रही है, और जब रिपोर्ट के छपने में इतनी देरी हो रही है तो निर्णय करने में कितनी देर लगेगी ?

डा० का० ला० श्रीमाली : मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि रिपोर्ट छपने में देरी नहीं हुई है । यह रिपोर्ट दिसम्बर, १९५७ में सबमिट की गई थी और अब वह छप रही है, और मामला विचाराधीन है । इस का सम्बन्ध विशेषकर मिनिस्ट्री आफ ट्रान्सपोर्ट और कम्यूनिकेशन्स से है और उन की राय के लिये यह रिपोर्ट भेजी गई है । ज्यों ही उन की राय आ जायेगी, उस पर विचार किया जायेगा । मेरे खयाल से अब अन्तिम निर्णय लेने में ज्यादा दिन नहीं लगेंगे ।

श्री भक्त दर्शन : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आयी है कि हिन्दी का टेलीप्रिन्टर बनाने में अक्सर यह प्रयत्न किया जा रहा है कि देवनागरी के अक्षरों का कचूमर निकाल कर उन को टेलीप्रिन्टर के अनुरूप बनाया जाये । क्या गवर्नमेंट इस बात का ध्यान रख रही है कि टेलीप्रिन्टर देवनागरी लिपि के लिये बनाना है न कि देवनागरी को टेलीप्रिन्टर के लिये ।

डा० का० ला० श्रीमाली : जी नहीं । जो सूचना सदस्य महोदय की है वह सही नहीं है । लखनऊ कानफरेंस में जो सिफारिशें की गयी थीं उन को गवर्नमेंट ने मंजूर किया है और जो टाइपराइटर का और टेलीप्रिन्टर का की-बोर्ड बना है उस को बनाते समय उन सिफारिशों का ध्यान रखा गया है ।

श्री स० चं० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूँ कि हिन्दी भाषा के अतिरिक्त किसी और भारतीय भाषा के लिये टैलीप्रिन्टर बनाने की कोशिश चल रही है ?

डा० का० ला० श्रीमाली : जी नहीं, अभी तो यह हिन्दी का ही प्रश्न था ।

सेठ गोविन्द दास : जहां तक इस रिपोर्ट का सम्बन्ध है इस पर कार्रवाई करने के पहले क्या इस की-बोर्ड के सम्बन्ध में और कुछ हिन्दी की संस्थाओं की भी राय ली जायेगी ?

डा० का० ला० श्रीमाली : काफी राय ली गयी है इस की-बोर्ड को बनाने के पहले और टेली-प्रिन्टर को बनाने के पहले । यह मामला तो बहुत पुराना है और काफी लम्बे असें से चल रहा है और अब तो इस पर अन्तिम निर्णय लेने का समय है ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या यह सही है कि जापान के सिको टैलीप्रिन्टर पर देवनागरी के अक्षर बहुत शुद्ध आते हैं और साथ ही उस पर संस्कृत और अंग्रेजी का सम्वाद भी अच्छी तरह से भेजे जा सकते हैं ? क्या उस की जांच यहां की गयी है और क्या इस कमेटी ने अपनी रिपोर्ट देते समय इस बात पर भी ध्यान दिया है ?

डा० का० ला० श्रीमाली : जी हां, इस पर विचार किया गया था । फर्क यह है कि हमारे यहां पांच यूनिट कोड है और जापान में ६ यूनिट कोड है और उस में जरूर लाभ हैं । लेकिन इस सारे मामले पर विचार किया जायेगा और इस रिपोर्ट की एक प्रति में लाइब्रेरी में रख दूंगा ताकि उसे सदस्य महोदय देख सकें ।

लुधियाना के एक कुएं के पानी में तेल की गन्ध

†*५०४. श्री रघुनाथ सिंह : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लुधियाना के निकट एक कुएं के पानी में तेल की गन्ध के कारणों का पता लगाने के लिये जांच की गई थी ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख) . तेल और प्राकृतिक गैस आयोग को लुधियाना के निकट एक कुएं के पानी के दो नमूने मिले जिस में अपरिष्कृत तेल की गन्ध थी । एक पदाधिकारी इस का अनुसन्धान करने और अधिक नमूने जमा करने, जिन का विश्लेषण प्रयोगशालाओं में कर के इस बात की पुष्टि की जा सके, के लिये नियुक्त किया गया है ।

श्री रघुनाथ सिंह : क्या हम जान सकते हैं कि इस का सर्वेक्षण अच्छी तरह से होगा ताकि यहां पर आइल की प्राप्ति हो सके ?

सरदार स्वर्ण सिंह : जी हां, अगर इस में कुछ उम्मीद हुई तो जरूर किया जायेगा ।

विधि प्रारूपकारों का प्रशिक्षण

+

†*५०५. { श्री न० रा० मुनिस्वामी :
 { श्री साधन गुप्त :

क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जा रही है अथवा करने का विचार है कि विधानों के प्रारूपों में एकरूपता हो और वे बिल्कुल ठीक-ठीक हों ; और

(ख) क्या दिल्ली में विधि प्रारूपकारों के प्रशिक्षण के लिये कोई योजना है ?

†विधि उपमंत्री (श्री हजारनवीस) : (क) केन्द्र तथा राज्यों के विधानों के उन्हीं खंडों में एकरूपता लाई जा सकती है जो सभी अधिनियमों में प्रयुक्त होते हैं। इन मामलों में एकरूपता लाने के लिये बातचीत कर के उपाय करने का विचार है। हाल ही में देश भर के विधि प्रारूपकारों का एक सम्मेलन दिल्ली में आयोजित किया गया था। इस सम्मेलन में कुछ प्रस्ताव रखे गये जिन पर केन्द्र और राज्य विचार करेंगे।

जहां तक प्रारूपों को ठीक-ठीक बनाने का सम्बन्ध है इस बारे में यह निश्चय किया गया था कि यह काम इस प्रकार आरम्भ किया जाये कि सामान्य खंड अधिनियम के स्थान पर एक नया निर्वचन अधिनियम, राज्यों से परामर्श तथा उन की सम्मति प्राप्त कर के, बनाया जाये। यह सम्मति भी दी गई कि राज्य अपने विधान बना कर और यदि आवश्यकता हो तो उस में कुछ एक बातें बढ़ा कर अपने राज्यों में लागू करें।

(ख) राज्य सरकारें अपने प्रारूपकारों को प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये दिल्ली भेजा करत थे परन्तु स्थानाभाव के कारण इसे बन्द कर दिया गया था। अब यह पुनः आरम्भ किया जा रहा है। इस व्यवस्था के अन्तर्गत राज्य सरकारें बारी-बारी अपने प्रारूपकारों को लगभग एक वर्ष के लिये प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये यहां भेजेंगी। प्रारूपकारों के लिये स्कूल खोलना कई कारणों से सम्भव नहीं है।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या प्रारूप तैयार करने के लिये सहचारी पद्धति अपनाई जायेगी जिस के अनुसार बारी-बारी राज्य सरकारों से कर्मचारी नियुक्त किये जायेंगे जो केन्द्रीय सरकार का मार्गदर्शन प्राप्त कर के प्रारूप तैयार करने का प्रशिक्षण प्राप्त करेंगे ?

†श्री हजारनवीस : उसे पुनः चालू किया जा रहा है।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या इस में सभी राज्यों ने भाग लिया या कि कुछ एक ने और यदि सब ने भाग नहीं लिया तो अन्य राज्यों के भाग न लेने के क्या कारण थे ?

†श्री हजारनवीस : जहां तक मुझे स्मरण है, सभी राज्यों ने भाग लिया था।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या उन्होंने ने इस बारे में विचार किया था कि प्रशिक्षण सभी प्रादेशिक भाषाओं में दिया जाये जिस से न्यायालयों में खंडों का निर्वचन ठीक प्रकार किया जा सके ?

†श्री हजारनवीस : सम्मेलन ने प्रादेशिक भाषाओं में प्रारूप तैयार करने के बारे में भी विचार किया, परन्तु उन क्षेत्रों के अनुभव को देखते हुए जहां हिन्दी बोली जाती है यह निर्णय किया गया कि कुछ समय तक सब राज्यों में और केन्द्र में भी प्रारूप अंग्रेजी में ही तैयार किये जायें।

†मूल अंग्रेजी में

घाटे की अर्थव्यवस्था

+

†*५०६. { श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी :
 { श्री नाथ पाई :
 { श्री हेम बहग्रा :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में घाटे की कितनी अर्थव्यवस्था करने का अनुमान लगाया गया है ; और

(ख) १९५७-५८ में अब तक कुल कितनी घाटे की अर्थव्यवस्था की गई है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) प्रत्येक वर्ष की जाने वाली घाटे की अर्थव्यवस्था का निर्णय सभी संगत बातों को देखते हुए किया जायेगा। वर्तमान परिस्थितियों को देखते हुए यह महसूस किया जाता है कि इसे १२०० करोड़ रुपये तक ही सीमित रखना ठीक होगा जोकि योजना में उल्लिखित है।

(ख) यह जानकारी आयव्ययक से मिल सकेगी जो २८ फरवरी को प्रस्तुत किया जायेगा।

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : १९५६-५७ और १९५७-५८ का प्राक्कलन कितना है ?

†श्री ब० रा० भगत : माननीय सदस्य कुछ देर प्रतीक्षा करें। आयव्ययक में १९५६-५७ के आंकड़े और १९५७-५८ के पुनरीक्षित प्राक्कलन दिये हुए होंगे।

†श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी: प्रश्न का सम्बन्ध गत वर्ष से है। गत वर्ष माननीय मंत्री ने कहा था

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य १९५७-५८ के आंकड़े चाहते हैं।

†श्री ब० रा० भगत : १९५७-५८ के आंकड़े वित्त मंत्री के आयव्ययक सम्बन्धी भाषण में बताये गये थे। उन्होंने २७५ करोड़ रुपये बताये थे। वास्तविक आंकड़ों का पता आयव्ययक प्रस्तुत हो जाने पर लगेगा।

†श्री विमल घोष : भूतपूर्व वित्त मंत्री ने कहा था कि घाटे की अर्थव्यवस्था को ८०० करोड़ रुपये तक सीमित रखना ही ठीक होगा परन्तु प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में यह आंकड़े १२०० करोड़ रुपये बताये गये हैं। क्या इस बारे में कोई परिवर्तन हुआ है ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य और वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : मैं प्रार्थना करता हूँ कि यह प्रश्न कुछ दिन बाद पूछा जाय।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अभी कुछ दिन ठहरें और बजट पेश होने दें। अगला प्रश्न।

राष्ट्रीयकृत उपक्रम

†*५०७. श्री वाजपेयी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीयकृत उपक्रमों के कर्मचारी राजनैतिक कार्यों में भाग ले सकते हैं या नहीं; और

(ख) क्या सरकार ने ऐसे उपक्रमों को इस बारे में कोई स्पष्टीकरण भेजा है ?

†मूल अंग्रेजी में

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) स्वायत्तशासी निगमों द्वारा चलाये जाने वाले राष्ट्रीयकृत उपक्रमों के कर्मचारियों पर निगमों द्वारा बनाये गये नियम लागू होते हैं। केन्द्रीय सेवा (आचरण) नियम उन उपक्रमों के कर्मचारियों पर लागू होते हैं जो प्रत्यक्ष रूप से सरकार द्वारा चलाये जा रहे हैं।

(ख) इस विषय में सरकार विचार कर रही है।

†श्री वाजपेयी : क्या यह सच है कि जीवन बीमा निगम के कर्मचारियों को स्थानीय संस्थाओं के निर्वाचन लड़ने की स्वीकृति नहीं दी जाती ?

†श्री दातार : इस बारे में मेरे पास जानकारी नहीं है।

†श्री रामनाथन् चट्टियार : इन राष्ट्रीय उपक्रमों में कुल कितने कर्मचारी हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : सब राष्ट्रीय उपक्रमों में ?

†श्री दातार : मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

†श्री रंगा : क्या इसका यह अर्थ है कि इन राष्ट्रीय उपक्रमों के अध्यक्ष तथा उपाध्यक्ष अपने राजनैतिक सम्पर्क तथा राजनैतिक सम्मेलनों में भाग लेना जारी रखेंगे ?

†श्री दातार : मैं ने बताया है कि जिन उपक्रमों को प्रत्यक्ष रूप से सरकार चलाती है उन पर केन्द्रीय सेवा (आचरण) नियम लागू होते हैं। दूसरे उपक्रमों में यह बात निगमों पर छोड़ दी गई है कि वे इस प्रकार के नियम बनाते हैं या नहीं।

†श्री रंगा : भारत के राज्य बैंक का क्या स्तर है ? क्या यह स्वायत्तशासी निकाय है या कि भारत सरकार के अधीन है ?

†श्री दातार : इसका उत्तर वित्त मंत्री देंगे।

भारत में यातायात सर्वेक्षण

†*५०८. श्रीमती इला पालचौधरी : : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सड़क गवेषणा संस्था द्वारा भारत के परिवहन सम्बन्धी सर्वेक्षण कराने की प्रस्थापना पर विचार किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण किन-किन स्थानों पर होंगे ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

माननीय महिला सदस्य की जानकारी के लिये मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि केन्द्रीय सड़क गवेषणा संस्था ने दिल्ली विकास अस्थायी प्राधिकार की नगर आयोजन संस्था के सहयोग से दिल्ली और नई दिल्ली का सर्वेक्षण किया है।

†मूल अंग्रेजी में

†श्रीमती इला पालचौधरी : क्या उनका सर्वेक्षण समाप्त हो जाने के बाद उनका प्रतिवेदन प्रकाशित किया गया था और क्या वह जनवरी में तैयार हो गया था ?

†श्री म० मो० दास : मैंने बताया है कि यह सर्वेक्षण दिल्ली विकास (अस्थायी) प्राधिकार की नगर आयोजन संस्था के साथ मिलकर किया गया था । अब वह प्रतिवेदन उसी प्राधिकार के पास है और वह दिल्ली मास्टर प्लान में सड़कें बनाने के लिये उसका प्रयोग करेगा ।

†श्रीमती इला पालचौधरी : यह देखते हुए कि तीस प्रतिशत दुर्घटनायें साइकिल चलाने वालों के साथ होती हैं क्या इस योजना में अवक्षिप्त साइकिल-मार्ग बनाये जायेंगे ?

†श्री म० मो० दास : मालूम नहीं माननीय महिला सदस्य को जानकारी कैसे मिलती है । प्रतिवेदन नगर आयोजन संस्था के पास पड़ा हुआ है और वह अभी प्रकाशित नहीं किया गया है ।

केरल में नये इंजीनियरिंग कालेज

+

†*५११. { श्री वासुदेवन् नायर :
 { श्री सुबोध हंसदा :
 { श्री स० चं० सामन्त :

क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने केरल राज्य में दो नये इंजीनियरिंग कालेज स्थापित करने में सहायता देना स्वीकार कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार की सहायता देने का विचार है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : (क) और (ख). केरल सरकार ने सूचना भेजी है कि सम्भव है कि योजना काल में गैर-सरकारी अभिकरण दो नये इंजीनियरिंग कालेज स्थापित करने के लिये तैयार हो जाये । प्रस्थापनाओं का व्यौरा अभी राज्य सरकार से प्राप्त होगा ।

कालेजों के लिये केन्द्रीय सरकार कितनी सहायता देगी इसका निर्णय तब होगा जब अखिल भारतीय प्रविधिक शिक्षा परिषद् योजनाओं को देख लेगा ।

†श्री वासुदेवन् नायर : क्या केरल सरकार स्वयं ये कालेज आरम्भ करना चाहती है और क्या केरल सरकार ने इस के लिये कोई सहायता मांगी है ?

†श्री म० मो० दास : केरल सरकार स्वयं भी एक कालेज खोलना चाहती है । प्रश्न तो इस बारे में है कि कुछ गैर-सरकारी लोग कालेज खोलने के लिये रुपया देने के लिये तैयार हैं । इसके अतिरिक्त केरल सरकार स्वयं एक इंजीनियरिंग कालेज खोलना चाहती है ।

†श्री वासुदेवन् नायर : प्रश्न उस से भी सम्बद्ध है ।

†श्री स० चं० सामन्त : अन्य राज्यों को ऐसे मामलों में कितनी राशि दी गई है ?

†श्री म० मो० दास : हम कई करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं । इस समय व्यौरा देना सम्भव नहीं है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री सुबोध हंसदा : केरल राज्य में इस समय कितने इंजीनियरिंग कालेज हैं ?

†श्री म० मो० दास : केवल एक त्रिवेन्द्रम में ।

†श्री पुष्पूस : केन्द्रीय सरकार इस प्रस्थापना के लिये केरल सरकार को कितनी सहायता देगी ?

†श्री म० मो० दास : जितनी अन्य राज्यों को ऐसी परिस्थितियों में दी गई है । विस्तृत प्रस्थापनायें प्राप्त होने पर हम इस प्रश्न पर विचार करते हैं । इस पर अखिल भारतीय प्रविधिक शिक्षा परिषद् और दक्षिणी प्रादेशिक समिति विचार करती है ।

त्रिपुरा में आदिमजातीय कृषकों की बेदखली

†*५१२. श्री दशरथ देब : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सबरूम (त्रिपुरा) के वैश्नवपुर में आदिमजातीय कृषकों से जोतदारों की द्वारा जाने वाली बेदखलियों के बारे में सरकार को कोई अभ्यावेदन मिला था ;

(ख) क्या यह सच है कि वे आदिमजातीय कृषक उन जमीनों में गत ४० वर्ष से उप-काश्तकारों के तौर पर काश्त कर रहे हैं ; और

(ग) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) वैष्णवपुर के तीन आदिम जातीय कृषकों ने बेदखली के छः महीने बाद अभ्यावेदन किया था ।

(ख) जी, हां ।

(ग) विवाद का स्वरूप दीवानी था इसलिये उन्हें न्यायालय से सहायता प्राप्त करने की सलाह दी गई ।

†श्री दशरथ देब : क्या यह सच है कि आदिमजातीय लोगों के अभ्यावेदन के फलस्वरूप जिलाधीश ने जुलाई, १९५७ में सबरूम के एस० डी० ओ० को आदेश दिया कि वह मौके पर जाय और उसे यह भी कहा गया था कि आदिमजातीय लोगों को बेदखल नहीं किया जा सकता और अन्य लोग उस खेत में नहीं जा सकते किन्तु उसके बाद अन्य लोग उस खेत में चले गये और वे बल प्रयोग से फसल ले गये । उसके बाद आदिमजातीय लोगों को गिरफ्तार कर पुलिस के पहरे में रखा गया और उन्हें जमीन दे देने के लिये बाध्य किया गया जबकि अन्य लोगों को गिरफ्तार नहीं किया गया । क्या यह सच है ?

†अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति । माननीय सदस्य ने एक ही प्रश्न में कई प्रश्न पूछे हैं ।

†श्री दातार : इस प्रश्न की जांच बेदखली के छः मास बाद की गई क्योंकि अभ्यावेदन समय रहते प्राप्त नहीं हुआ । तत्पश्चात् यह देखा गया कि विवाद दीवानी था और इसलिये सरकार इस सम्बन्ध में कुछ कर नहीं सकती थी । भू-सुधार विधेयक के सामान्य प्रश्न पर सरकार विचार कर रही है और ऐसे कृषकों के अधिकारों की रक्षा के लिये उपबन्ध करने का प्रयत्न करेगी ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री दशरथ देब : क्या सरकार को इस बात का पता है कि इस भूमि का मालिक एक पाकिस्तानी राष्ट्रजन है और पाकिस्तानियों के लिये जो जेरातिया नियम हैं उनका पालन नहीं किया जा रहा है ।

†श्री दातार : इस विषय पर मेरे पास और कोई जानकारी नहीं है ।

विदेशों में अध्ययन पर प्रतिबन्ध

†*५१३. श्री हेम बरुआ : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशी विनिमय की कठिनाइयों के कारण विदेशों में अध्ययन पर प्रतिबन्ध लगाये गये हैं; और

(ख) यदि हां, किन विषयों पर यह प्रतिबन्ध है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) जी, हां ।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३६]

†श्री हेम बरुआ : इस बात को देखते हुए कि विदेशी शिक्षा पर देश में अब भी जोर दिया जाता है और इस कारण भी कि उसका हमारी विदेशी विनिमय की कठिनाइयों से अत्यन्त सम्बन्ध है, सरकार ने ग्यारह विषयों पर, जैसा कि विवरण से स्पष्ट है, प्रतिबन्ध लगाना कैसे उचित समझा है ?

†श्री ब० रा० भगत : जिन विषयों के बारे में विदेशी शिक्षा की सुविधाएं नहीं दी गई वे काफी गैर-जरूरी विषय हैं । इन विषयों की शिक्षा कहीं भी जाकर प्राप्त करने की सुविधा यदि हर किसी व्यक्ति को दी जाये तो उससे हमारे विदेशी विनिमय का ह्रास ही होगा भले ही वह थोड़ा हो । हाल ही में हमने एक समिति इस बात की जांच के लिये नियुक्त की थी और उसने जो प्रतिवेदन दिया वह विचाराधीन है । समिति के सदस्य प्रख्यात शिक्षाशास्त्री थे । अन्तिम निर्णय किये जाने तक हमने उपबन्ध को शिथिल कर दिया है और अधिक विषय शामिल किये गये हैं और अर्हता सम्बन्धी खण्ड को भी काफी शिथिल कर दिया गया है ।

†श्री हेम बरुआ : माननीय मंत्री ने कहा है कि वे विदेशी विनिमय का अपव्यय नहीं चाहते तो अनावश्यक वस्तुओं के आयात पर विदेशी विनिमय का व्यय क्यों किया जाता है ?

†अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति । हम चर्चा तो कर नहीं रहे हैं । प्रश्न काल में केवल तथ्यों की जानकारी प्राप्त की जा सकती है ।

†श्री सूपकार : इस प्रतिबन्ध के फलस्वरूप कितनी विदेशी विनिमय की बचत हो सकती है ?

†श्री ब० रा० भगत : कितनी बचत हो सकती है इसका निश्चित आंकड़ा देना तो कठिन है । हम समग्र स्थिति का मूल्यांकन कर रहे हैं और यह जानकारी हम बाद में दे सकेंगे । हमारा मूल कोटा ७०० पाउण्ड था जिसे कोई भी व्यक्ति काम में ला सकता था । कई विद्यार्थियों ने इसका उपयोग किया जिसके लेखा-जोखा हमारे पास नहीं हैं । हम इस अवधि में विद्यार्थियों के लिये दी गई राशि का आंकड़ा दे सकते हैं और वह है ३,११,००,००० रुपये ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्रीसूपकार : मैंने अनावश्यक विषयों के बारे में पूछा था । प्रति वर्ष कितनी राशि व्यय की गई ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री के पास इस सम्बन्ध में कोई आंकड़े आदि नहीं हैं और वे यह कह चुके हैं ।

†प्रधान मंत्री तथा वंदेशिक-कार्य और वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : कौन से विषय ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने कहा है कि कतिपय अनावश्यक विषयों के लिये वह विदेशी विनिमय व्यय करना नहीं चाहते । कितनी बचत हुई है इस सम्बन्ध में उनके पास आंकड़े नहीं हैं ।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : जब हम विषयों की सूची देखते हैं तो यह निश्चय करना बहुत कठिन हो जाता है कि कौनसा विषय आवश्यक है और कौनसा अनावश्यक । इस बात पर काफी मतभेद है । मेरा अपना ख्याल यह है कि जिसे अनावश्यक समझा जाता है वह जीवन में अत्यन्त आवश्यक होता है ।

†श्री सूपकार : प्रतिबन्ध लगाये ही क्यों जायें ?

†अध्यक्ष महोदय : उस पर विचार किया जा रहा था ।

†श्री हेम बरुआ : विवरण से यह देखा जा सकता है कि एकाउन्टेन्सी, भाषाओं का अध्ययन, गृहकार्य विज्ञान, चित्रकला आदि विषय अनावश्यक बना दिये गये हैं ।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मैंने अभी यह कहा है मेरी राय में जिन विषयों को अनावश्यक समझा जाता है वे जीवन के लिये अत्यन्त आवश्यक होते हैं ।

बबीना के किसान

*५१५. डा० सुशीला नायर : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) बबीना के विस्थापित किसानों को प्रतिकर देने के बारे में क्या प्रगति हुई है; और
(ख) इन किसानों के राज्य सरकार द्वारा पुनर्वासि के लिये भारत सरकार द्वारा यदि कोई सहायता दी गई है तो वह क्या है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) प्रतिकर देने के लिये ४६,२१,५५८.०० रुपये की राशि मंजूर की गई है । झांसी के कलेक्टर प्रत्येक किसान को दी जाने वाली राशि का ब्यौरा तैयार कर रहे हैं ।

(ख) भारत सरकार ने ३.५ लाख रुपये की राशि उत्तर प्रदेश की सरकार को प्रसादित की है जो इन ग्रामवासियों के बसाये जाने पर ज़मीन को कृषि योग्य बनाने, कुए खोदने आदि बातों पर व्यय की जायगी ।

†मूल अंग्रेजी में

†डा० सुशीला नायर : माननीय उपमंत्री द्वारा कुछ दिन पहले दी गई इस जानकारी को देखते हुए कि प्रतिकर की दर की पुनः जांच की जा रही है और मध्य प्रदेश में दिये गये प्रतिकर की दर से ही इन किसानों को भी प्रतिकर दिया जायगा क्या मैं जान सकती हूँ कि प्रतिकर के बतौर ४६ लाख रुपये किस आधार पर वितरित किये गये ?

†सरदार मजीठिया : खैर, जैसा कि मैंने कहा था, प्रतिकर की यह राशि मध्य प्रदेश को दी गई शर्तों के प्रायः समान शर्तों के आधार पर निश्चित की गई है। यदि कोई अन्तर है तो, जैसा कि मैं पिछले प्रश्न के उत्तर में कह चुका हूँ, हम उसकी ओर अवश्य ध्यान देंगे।

†डा० सुशीला नायर : माननीय उपमंत्री ने बताया कि उत्तर प्रदेश सरकार को ३.५ लाख रुपये की राशि किसानों के बसाये जाने पर वहां भूमि को कृषि योग्य बनाने के लिये दी गई है। क्या माननीय उपमंत्री यह बता सकते हैं कि अब तक कितनी भूमि कृषि योग्य बनाई गई तथा किसानों को दे दी गई ?

†सरदार मजीठिया : इस सम्बन्ध में मेरे पास कोई जानकारी नहीं है किन्तु यदि माननीय महिला सदस्य चाहें तो मैं उत्तर प्रदेश सरकार से जानकारी प्राप्त कर उन्हें दे सकता हूँ।

भूतपूर्व रियासतों की सेनायें

†*५१६. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भूतपूर्व रियासतों के सैन्य बल के विलीनीकरण के परिणामस्वरूप उन भूतपूर्व रियासतों के कुल कितने सैनिकों आदि की छंटनी की गई थी;

(ख) इनमें से कितने व्यक्ति अब तक पुनः नियोजित किये जा चुके हैं और अन्यथा पुनर्वासित किये जा चुके हैं; और

(ग) छंटनी किये गये व्यक्तियों के हितों की देखभाल करने के लिए और पुनर्वास कार्य में उनकी सहायता के लिए कौन सा संगठन तथा अभिकरण है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) से (ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४०]

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : यह कहा गया है कि ४१,००० से अधिक व्यक्ति निवृत्त किये गये थे और उनसे भूतपूर्व सैनिकों के समान व्यवहार किया गया था। जो व्यक्ति सामान्य काल में निवृत्त होते हैं उनके समान इन व्यक्तियों से, जो समय से पहले निवृत्त किये गये थे, व्यवहार करते समय सरकार ने किन बातों को ध्यान में रखा था ?

†सरदार मजीठिया : ये रियासती सेनाओं के कर्मचारी थे। वे भारतीय सैन्य बल के सैनिकों के स्तर तक पूरे नहीं उतरते थे। जिन्हें समुपयुक्त देखा गया उन्हें ले लिया गया था और जिन्हें अयोग्य देखा गया उन्हें निवृत्त किया गया था।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : श्रीमान्, मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है। मेरा प्रश्न यह था कि विलीनीकरण के फलस्वरूप समय से पहले निवृत्त किये जाने वाले इन व्यक्तियों से सामान्य अवधि में निवृत्त होने वाले व्यक्तियों के बराबर व्यवहार करने में सरकार की औचित्यता क्या है ?

†सरदार मजीठिया : जैसा कि मैंने कहा है यह न्यायसंगत इस लिये था कि ये ऐसे व्यक्ति थे जो समुपयुक्त न थे और हम उन्हें नहीं लेना चाहते थे। हमने उनकी योग्यता के सम्बन्ध में निश्चित रूप से प्रत्येक मामले में पड़ताल की थी। हम उन्हें नहीं चाहते थे और हम उन्हें नहीं रख सकते थे।

†राजा महेन्द्र प्रताप : क्या इस छंटनी का राजस्थान के भूस्वामी आन्दोलन से कोई सम्बन्ध है ?

†सरदार मजीठिया : जहां तक मुझे मालूम है कोई नहीं है।

†श्री जयपाल सिंह : पिछले दिनों मेरे एक अनुपूरक प्रश्न के सम्बन्ध में माननीय उपमंत्री ने मुझे एक पृथक् प्रश्न पूछने की सलाह दी थी और वह प्रश्न इस प्रश्न के भाग (ग) के अन्तर्गत आता है। अपने उस अनुपूरक प्रश्न को देखते हुए मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या इन सैन्यवियोजित व्यक्तियों को बसाने के लिये कोई विशिष्ट निधि है और यदि हां, तो उस निधि की वर्तमान राशि कितनी है ?

†सरदार मजीठिया : सैन्यवियोजित व्यक्तियों के लिये, श्रीमान, हमारी भिन्न योजनाएँ हैं।

†श्री जयपाल सिंह : मैं राशि जानना चाहता हूँ।

†सरदार मजीठिया : निःसन्देह उनके लिये पुनर्निर्माण निधि भी है और यदि मैं गलत नहीं कह रहा तो उसमें लगभग दो करोड़ रुपये हैं।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या माननीय उपमंत्री को मालूम है कि सैन्य बल के विलीनीकरण के कारण सैनिकों की उन असैनिकों की तुलना में अधिक अलाभकारी स्थिति हुई है जिन्हें विलीनीकरण में अधिक उदार निबन्धन दिये गये थे और सेवाओं में खपाया गया था ?

†सरदार मजीठिया : मुझे यह बात मालूम नहीं थी ; मैं इस प्रश्न की जांच करूँगा।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस बात को देखते हुए कि अभी बहुत से व्यक्तियों को बसाया जाना शेष है क्या सरकार की इन व्यक्तियों को रोजगार देने के लिये कोई प्रभावी योजना है और, यदि हां, तो १९५७-५८ में इन व्यक्तियों में से कितने व्यक्तियों को रोजगार मिलने की सम्भावना है ?

†सरदार मजीठिया : लगभग ४१ हजार व्यक्तियों में से लगभग २७ हजार व्यक्तियों को पहिले से ही नियोजित किया जा चुका है। इस लिये बेरोजगार व्यक्तियों की संख्या अधिक नहीं है। मुझे विश्वास है कि अन्य व्यक्ति गैर-सरकारी संस्थाओं में नियोजित होंगे जिसकी हमारे पास कोई जानकारी नहीं है। जहां तक मेरे माननीय मित्र के दूसरे प्रश्न का सम्बन्ध है, जैसा कि मैंने कहा है प्रतिरक्षा मंत्रालय में हमारा एक पुनर्वासि विभाग है जो विशेष रूप से इस बात की देखभाल करता है। इसके अतिरिक्त हमारे १४२ काम दिलाऊ विभाग हैं जो विशेष रूप से इन व्यक्तियों के लिये हैं। फिर समस्त देश में फैले जिला सौलजर्स, सेलर्स तथा एयरमैन बोर्ड का विशाल संगठन है जो उनकी देखभाल करता है।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री राधे लाल व्यास : क्या यह सच है कि कुछ स्थानों में, उदारहणार्थ उज्जैन में, छंटनी किय गये सैनिकों की कुछ भी सहायता नहीं की जाती और क्या उन संगठनों के अभिकरणों की देखभाल के लिये सरकार का कोई संगठन है जो इस प्रकार के व्यक्तियों की सहायता करने के लिये उत्तरदायी हैं ?

†सरदार मजीठिया : श्रीमान्, जैसा कि मैंने अभी कहा था जिला सोल्जर्स, सेलर्स तथा एयरमैन बोर्ड प्रत्यक्ष रीति से सरकार के अधीन हैं और वे उनकी देखभाल करते हैं। यदि माननीय सदस्य मेरी जानकारी में कोई ऐसा विशिष्ट मामला लायें जिसमें उनके हितों की देखभाल न की गई हो तो निश्चित रूप से जो कुछ मैं कर सकता हूँ मैं करूँगा।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : श्रीमान्, मैं यह बताना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री ने अब जो आंकड़े बताये हैं वे विवरण में दिये गये आंकड़ों से बहुत भिन्न हैं।

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। हम मंत्री महोदय से जिरह नहीं कर रहे हैं। यदि उन्होंने कोई विवरण प्रस्तुत किया है तो जो कुछ भी विवरण में कहा गया है उसे स्वीकार करना चाहिये। विवरण में दी गई विभिन्न मदों के बारे में उनसे अचानक कुछ पूछा जाता है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मैं यह कहना चाहता हूँ कि अभी उन्होंने कहा था कि

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। वह उन्हें लिख कर और विस्तार जान सकते हैं।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मैं कोई स्पष्टीकरण नहीं चाहता हूँ।

†अध्यक्ष महोदय : कोई स्पष्टीकरण नहीं तो कोई तथ्य नहीं है। वह खड़े हो कर क्यों नहीं पूछते ?

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : विवरण में दिये गये आंकड़े १६,६४० हैं जब कि उन्होंने अभी कहा था कि लगभग २७,००० व्यक्तियों को पुनर्वासित किया गया है।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री उत्तर देने से पूर्व विवरण को देख लें।

†सरदार मजीठिया : श्रीमान्, विवरण में दिये गये आंकड़े उन व्यक्तियों के हैं जिन्हें खपाया जा चुका है और जिनके मामले हमें मालूम हैं। मैंने यह भी संकेत किया था कि गैर सरकारी संस्थाओं ने भी बहुत से भूतपूर्व सैनिकों को नियोजित किया है और उनकी बाबत हमें मालूम नहीं है और मैंने अनुमान से आंकड़े बताये थे और कहा था कि मेरे अनुमान के अनुसार ये उन व्यक्तियों के आंकड़े हैं जिन्हें नियोजित किया जा चुका है।

†राजा महेन्द्र प्रताप : क्या इस मामले को निबटाने के लिये सरकार भूस्वामियों का विश्वास प्राप्त करेगी ?

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। हम अगले प्रश्न को लेंगे।

गोदावरी बेसिन का सर्वेक्षण

†*५१७. श्री ब० स० मूर्ति : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गोदावरी बेसिन का विमान द्वारा सर्वेक्षण करने का विचार है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण कब किया जायेगा और उस अभिकरण का नाम क्या है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : (क) तथा (ख). भारत के भू-परिमाण विभाग द्वारा गोदावरी तथा इस नदी की कुछ सहायक नदियों के बेसिन में विमान द्वारा सर्वेक्षण किया जा रहा है ।

†श्री ब० स० मूर्ति : अब तक किन क्षेत्रों का सर्वेक्षण किया गया है ?

†श्री म० मो० दास : ये क्षेत्र हैं : रामपदसागर परियोजना—२२४६ वर्ग मील—आन्ध्र प्रदेश सरकार के कहने पर यह सर्वेक्षण किया गया है—अपर सिलेह तथा लोया मछकुण्ड परियोजना—३६५ वर्ग मील ; लोयर सिलेह परियोजना—१५२ वर्ग मील ; मछकुण्ड परियोजना—१२६४ वर्ग मील ; मूला परियोजना—१२०८ वर्ग मील ; पूरना परियोजना—८६० वर्ग मील ; वारधा तथा गोदावरी कोयला क्षेत्र सर्वेक्षण—६५५३ वर्ग मील, तथा पूर्वी घाट परियोजनायें—१०७५५ वर्ग मील ।

†श्री ब० स० मूर्ति : क्या विमान द्वारा किये गये सर्वेक्षणों तथा भूमि पर किये गये सर्वेक्षणों के एक से ही परिणाम प्राप्त हुए हैं ?

†श्री म० मो० दास : सदैव ऐसा ही होता है । विमान द्वारा सर्वेक्षण करना भूमि सर्वेक्षण की आधुनिक प्रविधि है । लक्ष्य एक ही होता है । परन्तु जैसा कि मंने अन्य प्रश्न के सम्बन्ध में कहा है विमान द्वारा सर्वेक्षण करने से भूमि पर किये जाने वाले सर्वेक्षण का कार्य पूर्णतः हट नहीं जाता है ।

†श्री ब० स० मूर्ति : मेरा प्रश्न यह है कि क्या विमान द्वारा सर्वेक्षण से बिल्कुल वही परिणाम मालूम हुए हैं जो भूमि पर किये गये सर्वेक्षण से मालूम हुए थे ।

†श्री म० मो० दास : वे सम्पूरक हैं । वे बिल्कुल वही नहीं होते हैं और दुगुनी मेहनत नहीं की जाती है । सर्व प्रथम विमान द्वारा सर्वेक्षण किया जाता है और फिर उसी स्थान का भूमि पर सर्वेक्षण किया जाता है—यह सत्य नहीं है ।

†श्री हेडा : माननीय मंत्री ने जिन सर्वेक्षण कार्यों के नाम बताये हैं क्या वे कुछ परियोजनाओं की कार्यान्विति के दौरान किये गये थे या उन्हें अग्रेतर बढ़ाने के लिये किये गये थे और, यदि हां, तो वे परियोजनायें क्या हैं और वे किन राज्यों से सम्बद्ध हैं ?

†श्री म० मो० दास : जहां तक रामपदसागर परियोजना का सम्बन्ध है यह तो अब ज्ञात ही है कि यह परियोजना त्याग दी गई है । मेरे विचार में अपर सिलेह तथा लोयर मछकुण्ड परियोजना योजना में दी गई है । फोटो खींचने तथा सर्वेक्षण करने का कार्य पूरा हो चुका है । लोयर सिलेह परियोजना के सम्बन्ध में १९५७-५८ में विमान द्वारा सर्वेक्षण करके फोटो खींचने का काम पूरा किया गया था, और अन्य योजनायें मछकुण्ड परियोजना, मूला परियोजना तथा पूरना परियोजना मेरे विचार में योजना में है ।

†श्री ब० स० मूर्ति : अब तक उन पर कितनी रकम खर्च की गई है ?

† मूल अंग्रेजी में

†श्री म० मो० दास : विमान द्वारा सर्वेक्षण करने वाली दो संस्थाओं को भारत के भू-परिमाण विभाग को निम्न रकमों देनी पड़ी थीं : भारतीय विमान बल, ५,१३,००० रुपये तथा मैसर्स एयर सर्वे कम्पनी आफ इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड, डमडम, कलकत्ता, ४ लाख रुपये ।

†श्री ब० स० मूर्ति : खर्च कौन देगा ? आन्ध्र राज्य तथा अन्य राज्य अथवा केन्द्र ?

†श्री म० मो० दास : जहां तक रामपदसागर परियोजना, अपर सिलेरु तथा लोयर मछकुण्ड परियोजना, लोयर सिलेरु परियोजना तथा मछकुण्ड परियोजना का सम्बन्ध है इनका खर्च आन्ध्र प्रदेश सरकार देगी । जहां तक मूला परियोजना तथा पूरना परियोजना का सम्बन्ध है उनका खर्च बम्बई सरकार द्वारा दिया जायेगा । वारधा तथा गोदावरी कोयला क्षेत्र सर्वेक्षण का खर्च स्वयं भारत के भूपरिमाण विभाग द्वारा दिया जायेगा । पूर्वी घाट परियोजनाओं के लिये खर्च पुनर्वास मंत्रालय तथा भारत के भूतत्वीय परिमाण विभाग द्वारा दिया जायेगा ।

चीनी, तम्बाकू तथा कपड़े के भाव

+

†*५१८. { श्री रामेश्वर टांटिया :
 { श्री वाजपेयी :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तम्बाकू, चीनी तथा कपड़े पर अतिरिक्त उत्पादन शुल्क के कारण उनकी कीमतें बढ़ गई हैं ; और

(ख) यदि हां, तो कीमतें कम करने के लिये क्या कार्यवाहियां की जा रही हैं ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) जब कि अनिर्मित तम्बाकू तथा कपड़े के दाम सामान्यतया टिके रहे हैं सिगरेट तथा सिगार की कुछ किस्मों तथा चीनी के भावों में कुछ स्थानों पर वृद्धि के समाचार मिले हैं ।

(ख) इस समय किसी कार्यवाही की आवश्यकता नहीं है ।

†श्री रामेश्वर टांटिया : क्या बिक्री कर के स्थान पर अतिरिक्त उत्पादन शुल्क से विपणि व्यवस्था में सुधार हुआ है और इससे मण्डी में विश्वास जागृत हुआ है तथा क्या इसके साथ ही राज्य सरकारों के कार्य तथा खर्च में कमी हुई है, और क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार अन्य पदार्थों पर भी बिक्री कर के स्थान पर अतिरिक्त उत्पादन शुल्क लगाने का विचार कर रही है ?

†श्री ब० रा० भगत : प्रश्न के प्रथम भाग का उत्तर यह है कि यह बात सामान्यतः सच है । परन्तु जहां तक प्रथम भाग के बाद में दिये गये सुझाव का सम्बन्ध है उस सुझाव पर विचार करना होगा ।

†श्री रामनाथन् चेट्टियार : पिछले वर्ष इन तीन पदार्थों से कुल कितना अतिरिक्त उत्पादन शुल्क प्राप्त हुआ था ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य और वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : मुझे आशा है कि कुछ दिनों में मैं ये आंकड़े सदन को पूरी तरह से बनाये गये चित्रों में दे सकूंगा ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री च० द० पांडे : क्या सरकार को मालूम है कि उत्तर प्रदेश के कुछ जिलों में तम्बाकू पर अधिक उत्पादन शुल्क के कारण तम्बाकू जला दिया गया है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : धूम्रपान करने वाले अत्यधिक व्यक्ति तम्बाकू जलाते हैं ।

†डा० सुशीला नायर : जैसा कि माननीय प्रधान मंत्री ने निर्देश किया है धूम्रपान में तम्बाकू को जलाना तो एक अत्यन्त सामान्य विधा है । श्री च० द० पांडे ने जिस जलाने की बात की ओर निर्देश किया है वह तम्बाकू को नष्ट करने की बात है । क्योंकि वे उत्पादन शुल्क की बड़ी रकम नहीं दे सकते इस लिये वे तम्बाकू नष्ट कर रहे हैं । इसे उगाने के लिये भूमि का उपयोग किया जाता है और तम्बाकू को नष्ट किया जा रहा है । क्या सरकार इस सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

†अध्यक्ष महोदय : सरकार को इसकी जानकारी है ।

†श्री ब० रा० भगत : पिछले आयव्ययक सम्बन्धी वाद विवाद में इस मामले की ओर निर्देश किया गया था । तदुपरान्त यह मामला सभा में उठाया गया था । हमने उत्तर प्रदेश में विशेष रूप से एक दल भेजा था और सम्भाव्य कार्यवाही की गई थी और कुछ मामलों में उत्पादन शुल्क में छूट दी गई थी । परन्तु यह मामले घटिया प्रकार के तम्बाकू के हैं जिसे शुल्क की किसी दर पर भी, चाहे वह कुछ ही क्यों न हो, बेचा नहीं जा सकता है ।

†श्री च० द० पांडे : तम्बाकू की एक किस्म है जो कूट कर तैयार की जाती है और जो हुक्के में काम में आती है । दूसरी किस्म सिगरेट के तम्बाकू में काम में आती है ।

†श्री ब० रा० भगत : हमें जो शुल्क लगाना होता है उसे लागू करने के ढंग में परिवर्तन के कारण इनमें से कुछ अनियमितायें उत्पन्न हुई हैं और उनका कारण उस विशेषज्ञ समिति की सिफारिश है जिसके सभापति मेरे माननीय सहयोगी थे । मेरे विचार में इससे अधिकांशतः सन्तुष्टि ही हुई है । हो सकता है कुछ मामलों में कठिनाई हो ।

†श्री रंगा : क्या हम यह समझें कि जब कि सरकार को भी यह बात मालूम है कि इन अनियमितायों के कारण तम्बाकू की इन विभिन्न किस्मों के उत्पादकों को वास्तव में परेशानी है क्या सरकार हाथ पर हाथ धर कर खाली बैठी रहेगी और सहायता के लिये कुछ भी नहीं करेगी ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : जी नहीं, बिल्कुल नहीं ।

†श्री रंगा : इस का अर्थ क्या है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मैंने कहा है, जी नहीं । आपको इसे उस अर्थ में नहीं समझना चाहिये ।

†श्री रंगा : यह क्या है ? जो उत्तर दिया गया है उससे मेरा प्रश्न उत्पन्न हुआ था । मुझे प्रसन्नता है कि माननीय प्रधान मंत्री ने यह उत्तर दिया है । परन्तु किसी प्रकार की सहायता देने के लिये भारत सरकार का क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : यह एक बड़ा प्रश्न है । मेरे सहयोगी ने यह कहा था कि छोटे पैमाने पर ये अनियमितायें पैदा हुई हैं । निःसन्देह उनकी जाँच की जानी चाहिये । इन बातों को

†मूल अंग्रेजी में

इसी रूप में बने रहने देने का कोई प्रश्न नहीं है। यदि कुछ गम्भीर प्रकार की कठिनाई है तो उसकी जांच की जानी चाहिये और उसे दूर करने के लिये प्रयत्न करना चाहिये।

†अध्यक्ष महोदय : एक विशेष समिति भी तो थी ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : जी, हां।

†श्री त्यागी : मेरे क्षेत्र में हुक्के के तम्बाकू तथा सिगरेट के तम्बाकू पर उत्पादन शुल्क की भिन्न दरें होती थीं। क्या यह अन्तर अभी भी बना हुआ है अथवा दरों को एकरूप कर दिया गया है ?

†श्री ब० रा० भगत : वे अभी हैं।

अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा

†*५१६. डा० राम सुभग सिंह : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सामुदायिक विकास तथा राष्ट्रीय विस्तार सेवा खण्ड क्षेत्रों में निःशुल्क तथा अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा लागू करने के लिये केन्द्रीय सरकार के सामने कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को कब लागू किया जायेगा ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) तथा (ख). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४१]

†डा० राम सुभग सिंह : संघ सरकार द्वारा भेजे गये प्रस्ताव को जिन राज्य सरकारों ने स्वीकार किया है उनके नाम क्या हैं और वे इसे कब कार्यान्वित करेंगी।

†डा० का० ला० श्रीमाली : अब तक हमें आठ राज्यों से जानकारी प्राप्त हुई है। उनके नाम हैं : आसाम; आन्ध्र प्रदेश, मैसूर, मद्रास, मध्य प्रदेश, बम्बई, पंजाब तथा हिमाचल प्रदेश, उन्होंने सिफारिशों को सामान्य रूप से स्वीकार किया है परन्तु अभी तक उन्होंने कोई कार्यवाही नहीं की है।

†श्री बजराल सिंह : क्या देश में एक निर्धारित अवधि के भीतर अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा के सम्बन्ध में संविधान के अनुच्छेद ४५ के उपबन्धों को लागू करने के लिये सरकार का कोई प्रस्ताव है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : जैसा कि माननीय सदस्य को मालूम है जहां तक निःशुल्क तथा अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा का सम्बन्ध है सरकार योजना के अनुसार कार्य कर रही है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कुछ लक्ष्य दिये गये हैं। उस समय भी यह अनुभव किया गया था कि संवैधानिक निदेश की पूर्ति नहीं की जा सकती है।

भारतीय शिक्षा सेवा

+
†*५२०. श्री स० चं० सामन्त :
श्रीमती इला पालचौधरी :

क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) भारतीय शिक्षा सेवा की स्थापना की दिशा में सरकार ने कहां तक प्रगति की है ;
और
(ख) क्या इस मामले में भारत के विभिन्न विश्वविद्यालयों के विचार भी मालूम किये गये हैं ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): (क) अब तक कोई प्रगति नहीं हुई है ।

(ख) जी, नहीं । यह प्रश्न मुख्यतः राज्य सरकारों से बातचीत करने का है ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या यह सच नहीं है कि केन्द्रीय सरकार प्राथमिक शिक्षा का प्रबन्ध करने जा रही है और पिछले प्रश्न में इस बात की ओर निर्देश किया गया था, और यदि हां, तो सरकार इस सम्बन्ध में टालमटोल क्यों कर रही है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : माननीय सदस्य को मालूम है कि संविधान के अधीन शिक्षा राज्य सरकार सम्बन्धी एक विषय है और १९५० से हम एक अखिल भारतीय शिक्षा सेवा की स्थापना के लिये राज्य सरकारों को इस बात के लिये मनाने और इसे स्वीकार करने के लिये प्रयत्न कर रहे हैं । राज्य सरकारों ने अब तक इस बात को स्वीकार नहीं किया है । यह बात राज्य सरकारों पर थोपी नहीं जा सकती । मैं सदन को यह बता दूँ कि गृह-कार्य मंत्रालय ने राज्य पुनर्गठन की सिफारिश के अनुसार राज्य सरकारों को लिखा है कि वे स्वास्थ्य सेवा, वन सेवा, इंजीनियरिंग सेवा तथा शिक्षा सेवा जैसी भी कुछ अखिल भारतीय सेवाओं की व्यवस्था करें । हम इस प्रयास के परिणाम की अभी प्रतीक्षा कर रहे हैं ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

हिन्दी विश्वकोष

†४९७. श्री नवल प्रभाकर : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री ३० अप्रैल, १९५६ के तारांकित प्रश्न संख्या १८२२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि काशी नागरी प्रचारणी सभा, वाराणसी, द्वारा तैयार किये जाने वाले हिन्दी विश्वकोष के कार्य में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है जिस में आवश्यक सूचना दी गयी है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४२]

बिहार को वित्तीय सहायता

†*४९९. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अभावग्रस्त स्थिति का सामना करने के लिये बिहार, पूर्वी उत्तर प्रदेश, उड़ीसा और मध्य प्रदेश में अभावयुक्त अवस्थाओं का अध्ययन करने के लिये अध्ययन दल की रिपोर्ट में सन्निहित सिफारिशों के आधार पर बिहार राज्य को वित्तीय सहायता और ऋण के रूप में कितनी रकम दी गई है और भविष्य में दिये जाने का विचार है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : राज्य की योजना की क्रियान्विति के लिये चालू वर्ष के बजट में नियत सहायता के अतिरिक्त तकवी ऋण आदि के रूप में राज्य सरकार को २.५ करोड़ रुपये और कमी दूर करने के लिये १.५ करोड़ रुपये देने का विचार है प्राकृतिक विपदाओं के कारण सहायता सम्बन्धी निर्धारित प्रारूप और राज्य सरकार द्वारा किये गये वास्तविक व्यय के अन्तर्गत ही यह रकम दी जायेगी ।

जेरिकन का निर्माण

†*५०३. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रतिरक्षा मंत्री १३ नवम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ११३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि युद्धास्त्र फैक्टरियों में जेरिकन का पुनः निर्माण करने के बारे में प्रस्ताव की क्या प्रगति हुई है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : निर्माण सम्बन्धी संयंत्र और मशीनें कानपुर में भेजने की व्यवस्था की जा रही है । निर्माण कार्य वहां १९५९ के मध्य में पुनः आरम्भ करने का विचार है ।

डिब्बों में बन्द भोजन

†*५०६. श्री मं० रं० कृष्ण : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की करेंगे कि :

(क) प्रतिरक्षा सेवाओं के लिये अभी तक डिब्बों में बन्द कितना भोजन बाहर से मंगाया जाता है ; और

(ख) प्रतिरक्षा सेवाओं द्वारा प्रयुक्त टीन में बन्द भोजन कब तक भारत में ही बनने लगेगा ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) प्रतिरक्षा सेवाओं के लिये टीन में बन्द भोजन का जो वार्षिक आयात किया जाता है उस की मात्रा इस प्रकार है :

(१) सुखाया हुआ टीन में बन्द दूध	३,००० टन अनुमानतः
(२) टीन में बन्द पनीर	२० टन अनुमानतः
(३) होप्स	४०० पौंड अनुमानतः
(४) खमीर (सुखाया हुआ)	१,००० पौंड अनुमानतः
(५) मक्खन निकाले हुए दूध का पाउडर	६०० से १,००० टन

(ख) डिब्बों में बन्द मिलने वाली इन वस्तुओं को भारत में उत्पादन करने के लिये प्रोत्साहन देने की योजनाओं पर विचार हो रहा है । यह बताना सरल नहीं है कि कितने समय में हम आत्मनिर्भर हो जायेंगे ।

कोयले की संचिति के बारे में पुनर्प्राक्कलन

†*५१०. श्री त० ब० विट्टल राव : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत की कोयला परिषद् द्वारा नियुक्त संसाधन निर्धारण सम्बन्धी समिति ने देश में कोयले की संचिति के प्राक्कलन की पुनरीक्षित प्रक्रिया को अन्तिम रूप प्रदान कर दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो पुनर्प्राक्कलन का यथार्थ कार्य कब आरम्भ किया जायेगा ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख). जी, हां। समिति ने देश में कोयले की संचिति के प्राक्कलन के सम्बन्ध में अन्तिम प्रक्रिया तैयार कर ली है। जिन जिन क्षेत्रों में भूतत्वीय सर्वेक्षण और मानचित्रण तैयार करने और आवश्यक आंकड़े तैयार करने हैं उनकी प्राथमिकता निर्धारित करने के बारे में प्रारम्भिक कार्यवाही भी कर दी गई है। कोयला बोर्ड, भारत भूतत्वीय सर्वेक्षण और केन्द्रीय ईंधन गवेषणा संस्था परस्पर सहयोजन के साथ यह काम कर रहे हैं

विदेशी मतदाता

†*५१४. सरदार इकबाल सिंह : क्या विधि मंत्री ४ दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ८०४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा उन विदेशियों के विरुद्ध कोई और कार्यवाही की गई है जो गलत बयान के आधार पर भारतीय मतदाताओं के रूप में पंजीकृत हो गये थे ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या स्वरूप है ?

†विधि उपमंत्री (श्री हजारनवीस) : (क) और (ख). चुनाव आयोग ने सम्बन्धित प्राधिकारियों को अनुदेश जारी कर दिये हैं कि मतदाता सूचियों का आगामी वार्षिक पुनरीक्षण होने पर ऐसे व्यक्तियों के नाम निकाल दें। उपरोक्त आधार पर उनके विरुद्ध आगे कार्यवाही करने का विचार नहीं है।

राज्यों में विकास वित्त के लिये लघु बचत

†*५२१. श्री पाणिग्रही : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ में विकास वित्त के लिये लघु बचत पर राज्य सरकारें किस सीमा तक निर्भर थीं ;

(ख) क्या लघु बचत से धन संग्रह में कमी के परिणामस्वरूप उनकी अपेक्षित निधि में कमी रह गई है ; और

(ग) यदि हां, तो विभिन्न राज्यों में कितनी कितनी कमी रह गई है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क)से (ग). पहले राज्य सरकारों को लघु बचत सम्बन्धी धन संग्रह की बकाया राशि पर ऋण मिल जाता था और १९५६-५७ के लिये प्राक्कलित संग्रह के आधार पर उन से कहा गया था कि उन्हें १९५७-५८ में २५ करोड़ रुपये मिलने की आशा

हो सकती है। चालू वर्ष में लघु बचत योजना के अन्तर्गत राज्यों के अंश में वृद्धि करने और उसकी अभी अदायगी करने का निर्णय किया गया था। अतः राज्य सरकारों को चालू वर्ष में दो वर्ष का अंश मिलेगा और अब तक लगभग ३४ करोड़ रुपये उन्हें वास्तविक रूप में दिये जा चुके हैं। अतः इस वर्ष उन्हें जितनी रकम देने का वचन दिया गया है उस में कोई कमी नहीं है।

युद्ध सामग्री कारखाने

†*५२२. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रतिरक्षा मंत्री १३ नवम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या ११० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आजकल आयात की जाने वाली कितनी वस्तुयें युद्ध सामग्री कारखानों में ही बनाई जा सकती हैं इस बात की जांच करने के लिये नियुक्त गवेषणा दल ने क्या अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है ; और

(ख) यदि हां, तो रिपोर्ट का क्या स्वरूप है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) अनुमान है कि गवेषणा दल से अभी-प्राय प्रतिरक्षा उत्पादन नियोजन समिति से है। समिति ने प्राथमिक प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है। सरकार इसका अध्ययन कर रही है। इस सम्बन्ध में १३ फरवरी, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १०४ के उत्तर की ओर निर्देश किया जाता है।

(ख) इस प्रतिवेदन का अध्ययन किया जा रहा है और जो भी जानकारी सुसंगत सिद्ध हुई अन्तिम रिपोर्ट मिलने तक उत्पादन तथा अन्य विभागों द्वारा उसका उपयोग किया जायेगा।

यूनेस्को से सहायता

†*५२३. श्री रघुनाथ सिंह : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि क्या भारत को सांस्कृतिक तथा अन्य कार्यों के लिये यूनेस्को से दस लाख डालर की सहायता मिल रही है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : जी हां।

दुगडा में कोयला धोने का कारखाना

†*५२४. श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री १२ दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १०७९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दुगडा में कोयला धोने के संयंत्र के लिये मशीन संभरित करने के लिये कोई टेंडर स्वीकृत किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो मशीन संभरण करने के लिये चुनी गई फर्म का क्या नाम है ; और

(ग) मशीन की कुल कितनी कीमत होगी ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) जी, नहीं। फर्मों द्वारा प्रस्तुत किये गये टेडरों पर हिन्दुस्तान स्टील प्राइवेट लिमिटेड परीक्षण कर रहा है।

(ख) उत्पन्न नहीं होता।

(ग) आरम्भ में कीमत का प्राक्कलन २.५ करोड़ रुपये था किन्तु जो टेडर प्राप्त हुए हैं उन से प्रतीत होता है कि यह बढ़ जायेगी।

दिल्ली के ग्रामीण क्षेत्रों में अध्यापक

†*५२५. श्री अ० क० गोपालन : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली के ग्रामीण क्षेत्रों में काम करने वाले अध्यापकों को व्यावसायिक कर देना पड़ता है ; और

(ख) यदि हां, तो इसका क्या आधार है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी, हां।

(ख) पंजाब जिला बोर्ड अधिनियम १८८३ के अनुसार, जो दिल्ली में लागू होता है, सरकार, स्थानीय निकाय अथवा गैर-सरकारी प्रतिष्ठान के अधीन प्रत्येक पदधारी, किन्तु निम्नतम वेतन प्राप्त कर्मचारियों को छोड़ कर, को ४ रुपये प्रति वर्ष व्यावसायिक कर देना पड़ता है।

मनीपुर क्षेत्रीय परिषद्

†*५२६. श्री वाजपेयी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मनीपुर क्षेत्रीय परिषद् के चौदह सदस्य ३० दिसम्बर, १९५७ की बैठक से उठ कर बाहर चले गये ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

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

(ख) श्रीमती मुखरा देवी को मनीपुर क्षेत्रीय परिषद् के सदस्य के रूप में पुनः नामजद करने के विरोध स्वरूप।

निर्धन विद्यार्थी सहायता निधि

†*५२८. सरदार इकबाल सिंह : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री २६ नवम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ५१४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि विश्व-विद्यालय अनुदान आयोग द्वारा प्रस्तुत योजना के अनुसार निर्धन विद्यार्थी सहायता निधि स्थापित करने की दिशा में क्या प्रगति हुई है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : लोक-सभा के पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४३]

†मूल अंग्रेजी में

त्रिपुरा में खास भूमि का निबटारा

†*५२६. श्री दशरथ देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आदिम जाति वासियों की ओर से उन के कब्जे की खास भूमि के निबटारे के बारे में त्रिपुरा के मुख्य आयुक्त द्वारा १९५७-५८ में अभी तक कितनी याचिकायें प्राप्त हुई हैं ;

(ख) इन याचिकाओं पर क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ग) क्या इन खास जमीनों के निबटाने के लिये कोई नजराना वसूल किया जाता है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) ४७३ ।

(ख) उनका निरीक्षण कर लिया गया है और उपयुक्त याचिकायें स्वीकृत कर ली गई हैं ।

(ग) जी नहीं ।

युद्ध सामग्री कारखानों में मशीनें

†५६७. श्री स० म० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न युद्ध सामग्री कारखानों में कुल कितनी मशीनें बेकार पड़ी हैं ;

(ख) इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) इन मशीनों की क्या कीमत है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) अनुमानतः ७५ प्रतिशत मशीनें कार्य कर रही हैं । १.८ प्रतिशत मशीनों की मरम्मत की जा रही है, १.२ प्रतिशत प्रतिष्ठापित की जा रही हैं और २२ प्रतिशत अभी बेकार पड़ी हैं ।

(ख) कारण बताने वाला विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है ।

(ग) बेकार पड़ी हुई मशीनों का पुस्तक-मूल्य लगभग १.७७ करोड़ रुपये है ।

उड़ीसा को इस्पात संभरण

†५६८. श्री पाणिग्रही : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा को १९४८ से १९५७ तक प्रत्येक वर्ष में आवंटित इस्पात, जिस में नाली-दार चादरें और विभिन्न प्रकार की सलाखें सम्मिलित हैं, का कितना कोटा है ; और

(ख) हर वर्ष कितना कोटा नहीं उठाया गया अथवा उपयोग में नहीं लिया गया ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख). यदि माननीय सदस्य उड़ीसा राज्य के उपभोक्ताओं को राज्यकीय तथा केन्द्रीय एजेंसियों द्वारा आवंटित इस्पात की कुल मात्रा जानना चाहें तो १९४८ से १९५७ तक आवंटित और संभरित कुल मात्रा बताने वाला विवरण (संख्या १) लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४४]

उड़ीसा राज्य को सामान्यतया खेती सम्बन्धी कार्यों के लिये आवंटित और इस आवंटन के अन्तर्गत सम्भरित मात्रा बताने वाला विवरण (संख्या २) भी लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है । देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४४]

भारतीय खनि विभाग के अन्तर्गत प्रयोगशालायें

५९९. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय खनि विभाग के अन्तर्गत प्रयोगशालायों के पुनर्गठन तथा विस्तार के सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) इस पुनर्गठन के परिणामस्वरूप कितना अधिक तथा किस प्रकार का कार्य हो सकेगा ; और

(ग) इस पुनर्गठन तथा विस्तार कार्य पर कुल कितना व्यय हुआ है और कितना व्यय करने का विचार है ?

खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) भारतीय खनि विभाग की प्रयोगशाला जून, १९५४ में स्थापित की गई थी उस समय इस में ६ तकनीकी कर्मचारी और लगभग ८०,००० रुपये की लागत के उपकरण थे। उस के बाद इसका आवश्यकतानुसार विस्तार किया गया और अब इस में ४१ तकनीकी कर्मचारी और लगभग १२,००,००० रुपये लागत के उपकरण हैं।

(ख) भारतीय खनि विभाग की प्रयोगशाला में अब कच्चे पदार्थों की विस्तृत ड्रेसिंग कच्चे पदार्थों और खनिज पदार्थों के रासायनिक विश्लेषण एवं शैल सम्बन्धी परीक्षण करने के लिये उपकरण भी मौजूद हैं। जैसे ही पायलट प्लान्ट स्थापित करने के लिये स्थान उपलब्ध होगा इसी वर्तमान उपकरणों और कर्मचारियों से कुछ पायलट प्लान्ट परीक्षण किये जा सकेंगे।

(ग) प्रयोगशाला स्थापित करने और अन्य सामग्री इत्यादि पर अब तक लगभग १३ लाख रुपये का कुल खर्च किया जा चुका है। सामग्री के लिये अभी लगभग ३५,००० रुपये और देने हैं।

कोयले के पूर्वेक्षण का कार्यक्रम

६००. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय खनि विभाग के कोयले के पूर्वेक्षण के विस्तृत कार्यक्रम के अन्तर्गत कोयला खानों के विकास के लिये अब तक क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ख) कोयले के पूर्वेक्षण के इन कार्यों का क्या परिणाम निकला है ?

खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) भारतीय खनि विभाग को १९६२ तक प्रशासन क्षेत्र में १२० लाख टन और कोयला उत्पादन करने के लिये आवश्यक संचित मात्रा प्रमाणित करने को विस्तृत पूर्वेक्षण करने का काम सौंप दिया गया है। विभाग ने इस काम के लिये आवश्यक कर्मचारी नियुक्त कर लिये हैं और आवश्यक उपकरण भी खरीद लिये गये हैं। राष्ट्रीय कोयला विकास निगम जो कोयले के वास्तविक उत्पादन के लिये उत्तरदायी है, द्वारा चुने हुये विभिन्न कोयला क्षेत्रों में खुदाई का काम शुरू कर दिया गया है। जनवरी, १९५८ के अन्त तक विभाग ने कुल २,५४,००० फुट पर खुदाई का कार्य पूरा कर लिया था।

(ख) जनवरी, १९५८ के अन्त तक २५८०.८५ लाख टन संचित मात्रा प्रमाणित कर दी गई है।

पन्ना में हीरा

६०१. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) पन्ना में हीरे के पूर्वेक्षण के लिये भारतीय खनि विभाग ने क्या कदम उठाये हैं :
- (ख) अब तक इसके क्या परिणाम निकले हैं ; और
- (ग) इन परिणामों के अनुसार भविष्य के लिये क्या कार्यक्रम बनाया गया है ?

खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) भारतीय खनि विभाग ने १९५५-५६ और १९५६-५७ में मझगांव के पन्ना हीरक क्षेत्र में पाइप एरिया से नमूने निकालने का कार्य किया । २० गढ़े खोदे गये और नमूने लिये गये ।

(ख) कई गढ़े खोदने से मालूम हुआ था कि ४० फुट नीचे हीरक द्रव्य मौजूद था । नमूनों के परीक्षणों से प्रगट हो गया था कि इन हीरों की खानों पर काम करना आर्थिक रूप से भी लाभदायक प्रस्ताव था ।

(ग) विभाग ने इन खानों पर भविष्य में काम करने का निश्चित कार्यक्रम अभी नहीं बनाया है, क्योंकि विभाग का कार्यक्रम खानों को सरकारी अधिकार में ले लेने और उसके लिये दूसरी पंच-वर्षीय योजना में इस काम पर धन राशि लगाने की मात्रा के लिये निर्णय पर निर्भर है ।

सरकारी मुकदमों की व्यवस्था

†६०२. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या विधि मंत्री राज्य विधि मंत्रियों के सम्मेलन में किये गये निर्णयों के बारे में १३ नवम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १२४ के उत्तर के सम्बन्ध में विवरण लोक-सभा के पटल पर रखने की कृपा करेंगे और बतायेंगे कि इनके लिये क्या-क्या कदम उठाये गये हैं :

- (१) सरकार के मुकदमे सम्बन्धी खर्च में कमी करने के लिये ;
- (२) उच्च न्यायालयों और अधीनस्थ न्यायालयों में केन्द्रीय सरकार के मुकदमे और उच्चतम न्यायालय में राज्य सरकारों के मुकदमों की व्यवस्था के लिये ; और
- (३) निर्धनों को कानूनी सहायता प्रदान करने के लिये ?

†विधि उपमंत्री (श्री हजारनवीस) : लोक-सभा के पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४५]

उच्चन्यायालयों में अवशिष्ट कार्य

†६०३. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री १३ नवम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १२४ के उत्तर में सम्बन्ध में राज्य विधि मंत्रियों के सम्मेलन में निम्न सम्बन्ध में किये गये निर्णयों की क्रियान्विति की सीमा बताने वाला विवरण लोक-सभा के पटल पर रखने की कृपा करेंगे :

- (१) उच्चन्यायालयों में अवशिष्ट कार्य निबटाना; और
- (२) विधि न्यायालयों की प्रशासनिक व्यवस्था में अष्टाचार की रोक थाम ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (१) १८ और १९ सितम्बर, १९५७ को आयोजित राज्यों के विधि मंत्रियों के सम्मेलन में जो निर्णय किये गये थे वे केवल ऐसी सिफारिशों के रूप में थे जिन पर उच्चन्यायालयों तथा राज्य सरकारों द्वारा कार्यवाही अपेक्षित थी। प्रत्येक विधि मंत्री से राज्य उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों के समक्ष विचारार्थ अधिक अवशिष्ट वाली मदें और उच्च न्यायालयों में विलम्ब सम्बन्धी निष्कर्ष प्रस्तुत करने की प्रार्थना की गई थी। अक्टूबर, १९५७ के तृतीय सप्ताह में विभिन्न उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायाधियों का सम्मेलन हुआ था। इस सम्मेलन में उच्च न्यायालयों में अवशिष्ट कार्य का निबटारा करने के लिये किये जाने वाले उपायों पर चर्चा की गई थी।

अवशिष्ट कार्य निबटाने के लिये केन्द्रीय सरकार ने अतिरिक्त न्यायाधीशों के निम्न अस्थायी पद स्वीकृत किये हैं :

उच्च न्यायालय का नाम	अतिरिक्त न्याया- धीशों की स्वी- कृत संख्या	पदावधि
इलाहाबाद	२	दो वर्ष
आंध्र प्रदेश	३	दो वर्ष
बम्बई	४	३१-१२-५९ तक
कलकत्ता	४	दो वर्ष
मध्य प्रदेश	२	दो वर्ष
मद्रास	२	दो वर्ष
मैसूर /	१	३१-३-५८ तक
उड़ीसा	१	दो वर्ष
पटना	४	दो वर्ष
पंजाब	४	दो वर्ष
राजस्थान	१	दो वर्ष

निलम्बित मामलों निबटाने के बारे में विभिन्न उच्च न्यायालयों द्वारा किये गये प्रयत्नों का परिणाम यथासमय मालूम हो जायेगा।

(२) राज्य में न्यायालयों की प्रशासनिक व्यवस्था में भ्रष्टाचार की रोकथाम करना मुख्यतः राज्य सरकारों और उच्च न्यायालयों का काम है। राज्य सरकारों से उच्च न्यायालयों के साथ परामर्श करने की सिफारिश की गई थी कि राज्य विधि मंत्रियों के सम्मेलन की सिफारिशों किस प्रकार भली भाँति क्रियान्वित की जा सकती हैं। न्यायालयों की प्रशासनिक व्यवस्था में भ्रष्टाचार निवारण के लिये किये गये कार्यों के बारे में राज्य सरकारों ने केन्द्रीय सरकार का अनुरोध नहीं किया है।

†मूल अंग्रेजी में

विधिजीवी

†६०४. श्री आसर : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में, राज्य-वार, कुल कितने वकील, बैरिस्टर और एडवोकेट हैं ?

†विधि उपमंत्री (श्री हजारनवीस) : उपलब्ध जानकारी के आधार पर तैयार किया गया विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है ।

स्टेनोग्राफर

†६०५. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार में ऐसे कितने स्टेनोग्राफर हैं जो दस वर्षों से अधिक नौकरी करने पर भी संघ लोक सेवा आयोग की परीक्षा पास न करने के कारण अभी तक स्थायी नहीं हुये हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : केन्द्रीय सचिवालय और सम्बद्ध कार्यालयों में केन्द्रीय सचिवालय स्टेनोग्राफर सेवा योजना के अन्तर्गत ऐसे सोलह स्टेनोग्राफर हैं । अन्य कार्यालयों में इन स्टेनोग्राफरों की संख्या मालूम नहीं है ।

राजस्थान का भूतत्वीय सर्वेक्षण

†६०६. श्री ओंकार लाल : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत भूतत्वीय सर्वेक्षण विभाग ने राजस्थान में कोटा जिले की शाहबाद तहसील में पेट्रोलियम, लोहा, सीमेंट, एल्युमीनियम और कांच निक्षेप का पता लगाया है ;

(ख) यदि हां, तो वहां प्राप्त होने वाले खनिज की अनुमानित मात्रा कितनी है ; और

(ग) क्या उस प्रदेश के अन्य भागों में भी सर्वेक्षण किया जा रहा है ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). इस क्षेत्र में पेट्रोलियम का पता नहीं लगा है । भारत के भूतत्वीय सर्वेक्षण विभाग द्वारा इस क्षेत्र में लौह अयस्क, चूने का पत्थर (सीमेंट के लिये), बाक्साइट (एल्युमीनियम अयस्क) और कांच की रेत का पता लगाया है । प्राप्त खनिज की अनुमानित मात्रा इस प्रकार है :—

लौह अयस्क और बाक्साइट (एल्युमिनियम अयस्क) का आर्थिक दृष्टि से कोई महत्व नहीं है । उनकी मात्रा का अनुमान नहीं लगाया गया है । चूने का पत्थर (सीमेंट के लिये) जुल्मी और माइलो तथा निमाना और देवली के बीच पाया जाता है । उनका संचय काफी है किन्तु अभी उसका अनुमान नहीं लगाया गया है ।

कुंडी क्षेत्र में कांच की रेत का संचय ५०,३०,००० टन बताया जाता है और खोमाज और शाहबाद में इसके संचय के बारे में अभी अनुमान नहीं है ।

(ग) जी, नहीं ।

†मूल अंग्रेजी में

स्वैच्छिक अंशदान

†६०८. श्री ओंकार लाल : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिये राजस्थान की जनता की ओर से वस्तुओं तथा नकद रूप में प्राप्त स्वैच्छिक अंशदान की कुल कितनी कीमत है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : सरकारी लेखा नकद के आधार पर रखा जाता है और वस्तुओं के रूप प्राप्त मूल्य का कोई हिसाब नहीं है ।

नकद अंशदान के बारे में जानकारी तत्काल उपलब्ध नहीं है । उसका हिसाब मालूम करने में लेखा प्राधिकारी और विभिन्न मंत्रालयों तथा विभागों का जितना समय और श्रम लगेगा वह उसके लाभ की अपेक्षा अधिक होगा ।

अस्पृश्यता

†६०९. श्री ओंकार लाल : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अस्पृश्यता निवारण के लिये १९५७-५८ में अभी तक राजस्थान सरकार को कुल कितनी निधि आवंटित की गई है ;

(ख) क्या राजस्थान सरकार की ओर से किन्हीं ऐसी मदों के बारे में कोई प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है जिन पर उपरोक्त राशि खर्च हुई है ;

(ग) उपरोक्त अवधि में यदि राज्य में किन्हीं गैर-सरकारी संस्थाओं को अनुदान दिया गया था तो वे कौन-कौन सी संस्थाएं हैं ; और

(घ) यदि अनुदान नहीं दिया गया तो इसके क्या कारण हैं ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : (क) अस्पृश्यता निवारण के लिये १९५७-५८ में राजस्थान सरकार को निम्न राशियां दी गई हैं :

राज्य गत क्षेत्र	.	.	.	.	.	३.८० लाख रुपये
केन्द्रीय क्षेत्र	.	.	.	.	.	४.४१ लाख रुपये

(ख) जी हां ।

(ग) जिन गैर-सरकारी संस्थाओं को १९५७-५८ में सहायता दी गई थी उनके नाम बताने वाला विवरण सन्निहित है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४७]

(घ) उत्पन्न नहीं होता ।

राजस्थान को लोहे की चादरों का आवंटन

†६१०. श्री ओंकार लाल : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५६ और १९५७ में राजस्थान राज्य को कुल कितनी लोहे की चादरें आवंटित की गई थीं ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : आवंटन अलग अलग नहीं किया जाता । इसलिये अपेक्षित जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

†मूल अंग्रेजी में

राजस्थान में पोस्ट की काश्त

†६११. श्री ओंकार लाल : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि इस समय राजस्थान के प्रत्येक डिवीज़न में कुल कितनी एकड़ भूमि में पोस्ट की काश्त होती है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) :

डिवीज़न	१९५७-५८ के पोस्ट के मौसम में जितने क्षेत्र में पोस्ट की काश्त की गई थी
	एकड़
कोटा	६,२३७
झालावाड़	६,२५५
चित्तौड़गढ़	५,५७६
	<hr/>
कुल	१८,०६८
	<hr/>

राजस्थान से आय-कर

†६१२. श्री ओंकार लाल : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२-५३ से १९५७-५८ तक के प्रत्येक वर्ष में राजस्थान से जिला वार कुल कितना आयकर प्राप्त हुआ था ;

(ख) उक्त अवधि में विभिन्न आय वर्गों के अन्तर्गत आने वाले व्यक्तियों से कितनी कितनी राशि प्राप्त हुई थी;

(ग) इस समय वहां से जिला वार कितना आय-कर वसूल करना बकाया रह गया है ; और

(घ) उन बकाया राशियों की वसूली के लिये सरकार द्वारा क्या क्या कार्यवाही की गयी हैं ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) और (ख). जानकारी अभी तो उपलब्ध नहीं है, परन्तु वह एकत्रित की जा रही है। एकत्रित होने पर अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण शीघ्र ही सभा-पटल पर रख दिया जायेगा।

(ग) और (घ). अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।
[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४८]

पंजाब में आय-कर की बकाया राशियां

†६१३. श्री दलजीत सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ३१ दिसम्बर, १९५७ को पंजाब राज्य में आयकर की बकाया कुल कितनी राशि रहती है; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उसे वसूल करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) ४,८९,५३,००० रुपये ।

(ख) एक विवरण सम्बद्ध है जिसमें बताया गया है कि आयकर की बकाया राशियों की वसूली के लिये सरकार द्वारा क्या क्या कार्यवाही की गयी है । [देखिये परिशिष्ट, ३, अनुबन्ध संख्या ४९]

पंजाब में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिये बस्तियां

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

(क) १९५७ में पंजाब राज्य में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिये कितनी रिहायशी बस्तियां बसाई गई थीं; और

(ख) इस सम्बन्ध में कितनी प्रस्थापनायें अभी तक विचाराधीन हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी एकत्रित की जा रही है और प्राप्त होने पर शीघ्र ही सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

संघ लोक सेवा आयोग द्वारा भर्ती

†६१५. श्री दलजीत सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री १८ फरवरी, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३२८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७ में संघ लोक सेवा आयोग द्वारा अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के कुल कितने व्यक्तियों की वर्ग-वार भर्ती की थी ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : अपेक्षित जानकारी एकत्रित की जा रही है और शीघ्र ही सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

पावर एल्कोहल (चालन मद्यसार)

†६१६. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री २१ नवम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या ४९९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या किसी सार्थ ने भारतीय विज्ञान संस्था, बंगलौर द्वारा डीजल इंजिनों में ईंधन के रूप में पावर एल्कोहल (चालन मद्य-सार) को इस्तेमाल करने की आविष्कृत विधि के एकस्व के लिये आवेदन किया है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : इस सम्बन्ध में अभी तक किसी भी सार्थ ने आवेदन नहीं किया ।

सहायी विमान बल के वैमानिकों (एयर मैन) का प्रशिक्षण

†६१७. श्री स० म० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सहायी विमान बल के वैमानिकों (एयर मैन) के असंतत प्रशिक्षण के चार घण्टों का एक दिन माना जाता है ; और

(ख) यदि हां, तो १९५७ से समय को बढ़ा कर ६ घण्टे कर देने के क्या कारण हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजोठिया) : (क) इस सम्बन्ध में नियम यह है कि जहां भी प्रशिक्षण लगातार नहीं दिया जाता, वहां वास्तविक प्रशिक्षण के चार घण्टों का एक दिन समझा जाता है ।

(ख) १९५७ से उस नियम में कोई भी परिवर्तन नहीं हुआ है । तो भी रक्षित तथा सहायी विमान बल अधिनियम, नियम, १९५३ के नियम ५१(२) के अधीन, जिसमें यह विहित है कि सहायी विमान बल का प्रत्येक सदस्य समय समय पर सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित प्रशिक्षण प्राप्त करेगा और वह प्रशिक्षण उस समय पर और उस-उस स्थान पर दिया जायेगा जैसाकि उस सक्षम प्राधिकारी द्वारा अथवा उस की ओर से किसी और प्राधिकारी द्वारा निश्चित किया जाये, सहायी विमान बल के यूनिट अपने कर्मचारियों को छुटी के दिनों में छः घंटे का प्रशिक्षण देते रहे हैं । यह इस लिये किया जाता रहा है ताकि वे सारा प्रशिक्षण एक उचित अवधि में शीघ्र ही पूरा कर लें । वैसे तो इस प्रशिक्षण पर दो वर्ष की अवधि लग जाती है । हां, सभी सम्बन्धित अधिकारियों को ये हिदायतें भेज दी गयी हैं कि भविष्य में, जब तक इस प्रश्न के भाग (क) में दिये गये उत्तर में उल्लिखित नियम का संशोधन नहीं किया जाता, तब तक असंतत प्रशिक्षण के अधिक से अधिक चार घण्टों का ही एक दिन माना जाये ।

सहायी विमान बल के वैमानिक (एयर मैन)

†६१८. श्री स० म० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सहायी विमान बल के वैमानिकों (एयर मैन) से सवारी भत्ते में से, अत्यधिक राशि वापस वसूल की जा रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजोठिया) : (क) जी, नहीं । हां, इस प्रश्न पर विचार किया जा रहा है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

उत्तर प्रदेश में खनिज

६१९. श्री मोहन स्वरूप : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के गोरखपुर, और फैजाबाद डिवीजनों में कौन-कौन से खनिज पदार्थ पाये जाते हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : गोरखपुर, बनारस और फैजाबाद इलाकों में रेह (सज्जी), कंकर, मिट्टी (ईंट और चोनी के बर्तनों के लायक) और कांच की बालू इत्यादि खनिज पदार्थ पाये जाते हैं ।

कोयला परिषद्

६२०. श्री मोहन स्वरूप : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २७ दिसम्बर, १९५७ को नई दिल्ली में कोयला परिषद् की बैठक हुई थी;

(ख) यदि हां, तो उसकी कार्यवाही का मुख्य विवरण क्या है;

(ग) क्या कोयला परिषद् की अनेक उपसमितियों ने जो कोयले के बारे में अध्ययन का संचालन करती हैं, परिषद् को प्रारम्भिक रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है; और

(घ) यदि हां तो क्या वे कार्यान्वित की जा रही हैं और उनका ब्यौरा क्या है ?

इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) जी हां । २७ दिसम्बर १९५७ को नई दिल्ली में कोयला परिषद् की बैठक हुई थी जिसमें इसने (१) संसाधनों का निर्धारण, (२) उत्पादन और तैयारी, (३) आवश्यकता और उपभोग, और (४) परिवहन सम्बन्धी अपनी चार समितियों की प्रारम्भिक रिपोर्टों पर विचार किया ।

(ख), (ग) और (घ). बैठक में जिन परिणामों पर पहुंचे उनमें से मुख्य मुख्य इस प्रकार हैं :—

- (१) तीसरी पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत अधिक उत्पादन का टारगेट दूसरी पंच-वर्षीय योजना की अपेक्षा काफी ऊंचा होगा । फिलहाल टारगेट के दृढ़ निश्चय को छोड़ कर, सर्वेक्षण के लिये आवश्यक उपकरण खरीदने, तकनीकी कर्मचारियों की बढ़ती हुई आवश्यकता और खुदाई इत्यादि की योजनाओं के टारगेट को पूरा करने के लिये जो आवश्यक भौतिकी कार्य हैं, वे अभी शुरू करने चाहियें जिनका आधार तीसरी योजना काल के अन्त तक १०० मिलियन टन कुल उत्पादन करने के अस्थायी आंकड़े होना चाहिए ।
- (२) देश में कोयले के संसाधनों का अनुमान लगाने के लिये संसाधन निर्धारण करने वाली समिति द्वारा खोजे गये स्तरीय ढंग को मात्रा और किस्म सम्बन्धी कामों के लिये अपनाया चाहिये ।
- (३) संसाधनों का निर्धारण करने वाली समिति, और उत्पादन तथा तैयारी के लिये समिति द्वारा की गई सिफारिशों के आधार पर कोयले के क्षेत्रों में खोज और भूगर्भीय सर्वेक्षण करने के लिये एक पूर्वता क्रम बना लेना चाहिये । यह विशेषतया उन क्षेत्रों के लिये करना चाहिये जहां से तीसरी पंच वर्षीय योजना में पहले से अधिक उत्पादन करना है ।

- (४) उत्पादन और तैयारी के लिये समिति को चाहिये कि वह सब श्रेणियों के तकनीकी कर्मचारियों की जितनी आवश्यकता है उसका निश्चय कर ले ।
- (५) कोयला उद्योग को यह मालूम करना चाहिये कि देश में पर्याप्त संख्या में कोयला डम्पस खोलने की कहां तक सम्भावना है, ताकि रेलगाड़ी सुविधाओं का अधिकतम उपयोग किया जा सके और उपभोक्ताओं को भी समय पर कोयले की पर्याप्त मात्रा मिल सके ।
- (६) देश में कोयले के उपयुक्त उपभोग के विभिन्न पहलुओं पर सलाह देने के लिये एक "स्थायी ईंधन क्षमता समिति" स्थापित करनी चाहिये जिसमें रेलवे, लोहा और इस्पात विभाग, बायलर निरीक्षक, कोयला बोर्ड और ईंधन अनुसंधान संस्था के प्रतिनिधि होंगे । इस समिति की ईंधन अनुसंधान संस्था में स्थित अनुसंधान कोष्ठ द्वारा सहायता की जानी चाहिये ।
- (७) कोयला परिषद् की आगे होने वाली बैठकों के लिये कार्यक्रम और टिप्पणियां तैयार करने और परिषद् जिन विषयों पर पहले विचार कर चुकी है उन पर आगे कार्यवाही शुरू करने के लिये एक उत्तरदायी समिति स्थापित करनी चाहिये ।

उपरोक्त निर्णयों को लागू किया जा रहा है । "उत्तरदायी समिति" की दो चार बैठकें हो चुकी हैं जिसमें इसने कोयला-क्षेत्रों में सर्वेक्षण और अन्य खोजें करने के लिये पूर्वता क्रम बनाया और तीसरी योजना के लिये तकनीकी कर्मचारियों की आवश्यकता पर "उत्पादन और तैयारी के लिये समिति" द्वारा तैयार टिप्पणी का अनुमोदन किया । प्रस्तावित "ईंधन क्षमता समिति" की शर्तें अन्तिम रूप से विचाराधीन हैं ।

नये कोयला क्षेत्रों की खोज

६२१. श्री मोहन स्वरूप : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नये कोयला क्षेत्रों को ढूँढने के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो १९५७ में किन क्षेत्रों में ये पाये गये हैं या निकट भविष्य में उनके पाये जाने की संभावना है ?

खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). जी, हां । १९५७ में बन्कुरा में एक कोयले का क्षेत्र और आसाम में गारो की पहाड़ियों के दरंगगिरी कोयला क्षेत्र में काम करने योग्य एक कोयले की सीम खोजी गई थी । निकट भविष्य में सिंगरौली (उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश), और सिंगरैनी (हैदराबाद) में इनके पाये जाने की आशा है ।

प्रतिरक्षा कर्मचारियों का प्रशिक्षण

६२२. { श्री भक्त दर्शन :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीनों सेवाओं में से प्रत्येक के कितने पदाधिकारियों तथा अन्य कर्मचारियों ने १९५७-५८ में अब तक विदेशों में जाकर प्रशिक्षण प्राप्त किया है;

- (ख) उन्होंने किन किन देशों में प्रशिक्षण प्राप्त किया है;
 (ग) उस पर कितना व्यय किया गया है; और
 (घ) उन्होंने किन किन विषयों में प्रशिक्षण प्राप्त किया है ?

प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) से (घ). अद्यावधिक सूचना प्राप्त की जा रही है और सभा के पटल पर रख दी जायेगी ।

उड़ीसा राज्य संग्रहालय

†६२३. श्री पाणिग्रही : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा राज्य संग्रहालय के सुधार के लिये भारत सरकार से वित्तीय सहायता मांगी गयी है;

(ख) १९५५-५६ तथा १९५६-५७ में विभिन्न राज्य संग्रहालयों को कितनी वित्तीय सहायता दी गयी थी; और

(ग) क्या उड़ीसा राज्य संग्रहालय को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की ओर से कोई वित्तीय सहायता देने का विचार है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :
 (क) राज्य सरकार की ओर से एक आवेदन प्राप्त हुआ है जिसमें उड़ीसा राज्य संग्रहालय के लिये वित्तीय सहायता मांगी गयी है ।

(ख) १९५५-५६ तथा १९५६-५७ में किसी भी राज्य संग्रहालय को वित्तीय सहायता नहीं दी गयी ।

(ग) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग राज्य-संग्रहालयों को वित्तीय सहायता नहीं दिया करता ।

रुपया यात्री चैक

†६२४. श्री न० रा० मुनिस्वामी :
 श्री राधा रमण :
 श्री रघुनाथ सिंह :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रुपया यात्री चैकों के जारी करने पर कमीशन के रूप में कितनी राशि ली जाती है ?

†मूल अंग्रेजी में

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : भारत के राज्य बैंक के यात्री चैकों की खरीद पर खरीददारों से निम्न लिखित दरों पर कमीशन लिया जाता है :—

भारत से बाहिर खरीददारों से

(चाहे चैक भारत में भुनाये जा सकने वाले हों या भारत के बाहर भुनाये जा सकने वाले) बेची गयी भारतीय मुद्रा के एक प्रतिशत का $\frac{1}{4}$ भाग—परन्तु यह राशि ३ रुपये से कम न हो ।

भारत के अन्दर खरीददारों से

(क) भारत से बाहिर भुनाये जाने वाले चैकों पर बेची गयी भारतीय मुद्रा के एक प्रतिशत का $\frac{1}{4}$ भाग—परन्तु यह ३ रुपये से कम न हो ।

(ख) केवल भारत में ही भुनाये जाने वाले चैकों पर $\frac{1}{4}$ प्रतिशत—परन्तु यह १ रुपया से कम न हो

हिन्दी

†६२५. श्री दी० चं० शर्मा : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ में अभी तक हिन्दी के प्रचार के लिये विभिन्न राज्यों को कितना केन्द्रीय अनुदान दिया गया है;

(ख) प्रत्येक राज्य द्वारा वास्तव में कितनी कितनी राशि का उपयोग किया गया है; और

(ग) राज्य सरकारों द्वारा अभी तक सारी राशि खर्च न किये जाने के क्या कारण बताये गये हैं ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) लोक-सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गयी है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५०]

(ख) और (ग). चालू वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद ही यह जानकारी दी जा सकेगी ।

अन्दमान में पर्यटन

†६२६. श्री रघुनाथ सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सरकार अन्दमान और निकोबार द्वीपों में पर्यटन-विकास की एक प्रस्थापना पर विचार कर रही है ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : प्रशासन से उन द्वीपों में पर्यटन विकास की प्रस्थापनाएं अभी तक प्राप्त नहीं हुई हैं ।

हिन्दी अंक

†६२७. श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अनुच्छेद ३४३(२) के अधीन भारत सरकार के कुल कितने प्रकाशनों के अंकों के अन्तर्राष्ट्रीय रूप के स्थान पर अंकों के देवनागरी रूप का प्रयोग करने की अनुमति दी गयी है ;

(ख) ये प्रकाशन किस प्रकार के हैं; और

(ग) भारत संघ में अन्तर्राष्ट्रीय अंकों का प्रयोग करने के सम्बन्ध में सामान्य नीति क्या है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). अनुच्छेद ३४३ (२) के परन्तुक के अधीन राष्ट्रपति भारतीय अंकों के अन्तर्राष्ट्रीय रूप के साथ साथ देवनागरी रूप का प्रयोग प्राधिकृत कर सकते हैं, न कि अंकों के अन्तर्राष्ट्रीय रूप के स्थान पर, जैसा कि प्रश्न में कहा गया है। राष्ट्रपति ने (१) राज्यपालों, (२) उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों, और (३) उच्च न्यायालयों के न्यायाधीशों की नियुक्ति-पत्रों में भारतीय अंकों के अन्तर्राष्ट्रीय रूप के साथ साथ देवनागरी रूप का प्रयोग प्राधिकृत कर रखा है।

(ग) भारतीय अंकों के अन्तर्राष्ट्रीय रूप के प्रयोग की सामान्य नीति संविधान के अनुच्छेद ३४३ में निहित है।

भारत-पाकिस्तान के वित्तीय मामले

†६२६. { श्री दी० चं० शर्मा :
श्री बोड्यार :
श्री अनिरुद्ध सिंह :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत और पाकिस्तान के शेष वित्तीय मामलों को सुलझाने के लिये भारत और पाकिस्तान के वित्त मंत्रियों की बैठक के लिये कोई तिथि निश्चित कर ली गयी है; और

(ख) यदि हां, तो वह तिथि क्या है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) और (ख). जी, नहीं। कोई तिथि निश्चित नहीं हुई है।

हिमाचल प्रदेश में स्कूलों के अध्यापक

६३०. श्री पद्म देव : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या हिमाचल प्रदेश में अध्यापकों के वेतन-क्रम पंजाब के अथवा केन्द्रीय सरकार के अध्यापकों के बराबर हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :
हिमाचल प्रदेश के अध्यापकों का वेतन-मान पंजाब के अध्यापकों के वेतन-मान के अनुरूप ही है।

धर्मपुर स्कूल, हिमाचल प्रदेश

६३१. श्री पद्म देव : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिमाचल प्रदेश के जिला मंडी में गवर्नमेंट मिडिल स्कूल, धर्मपुर के पास वहां की स्थानीय जनता ने अपने प्रयत्न से उच्च कक्षाएँ चालू की हैं;

(ख) क्या यह सच है कि उस जगह कोई हाई स्कूल नहीं है; और

(ग) क्या उन उच्च कक्षाओं का प्रबन्ध अपने हाथ में लेने की कोई प्रस्थापना सरकार के सामने है ?

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :
(क) जी, हां ।

(ख) निकटतम हाई स्कूल इस स्कूल से १२ मील की दूरी पर है ।

(ग) जी, नहीं ।

बुनियादी स्कूल

६३२. श्री पद्म देव : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत वर्ष १९५७-५८ में अब तक कितने बुनियादी स्कूल चालू किये गये हैं ?

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :
एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५१]

हिमाचल प्रदेश में स्कूलों के अध्यापक

६३३. श्री पद्म देव : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिमाचल प्रदेश के सरकारी स्कूलों में उन अध्यापकों के स्थान, जो अगस्त, १९५७ से जे० टी०, एस० टी० और बी० टी० के प्रशिक्षण के लिये भेजे गये हैं, खाली हैं;

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

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है या करने का विचार है ?

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :
(क) से (ग). आवश्यक सूचना हिमाचल प्रदेश प्रशासन से मांगी गई है और प्राप्त होते ह सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

हिमाचल प्रदेश में पंचायतें

६३४. श्री पद्म देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश की पंचायतों में अनुसूचित जातियों के कितने पुरुष और स्त्रियां हैं; और

(ख) सरकार द्वारा इस बात का ध्यान रखने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है कि ऐसे व्यक्ति पंचायतों के पदाधिकारी न बनें जो छुआछूत को मानते हों ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार): (क) २४३९ पुरुष और ४८५ स्त्रियां ।

(ख) पंचायत राज ऐक्ट में संशोधन करने के प्रश्न पर हिमाचल प्रदेश प्रशासन विचार कर रहा है जिससे कि अस्पृश्यता (अपराध) ऐक्ट १९५५ के अन्तर्गत सजा पाये हुए लोगों को पंचायत के पदों पर नियुक्ति के लिए अयोग्य माना जाये ।

अनुसूचित जातियों के विद्यार्थी

६३५. श्री पद्म देव : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७-५८ में हिमाचल प्रदेश के प्रत्येक जिले में अनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों में पुस्तकें आदि खरीदने के लिये कितनी धनराशि बांटी गई ?

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : भारत सरकार की अनुसूचित जातियों, अनुसूचित कबीलों तथा अन्य पिछड़े वर्गों को दी जाने वाली उत्तर-मैट्रिक छात्रवृत्ति योजना के अन्तर्गत, पुस्तकें खरीदने के लिए कोई राशि अलग से मंजूर नहीं की जाती है । जो भत्ता रहन-सहन के खर्च के लिए मंजूर किया गया है उसमें पुस्तकें आदि खरीदने का खर्च शामिल है ।

अनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों को पुस्तकें खरीदने के लिए कितनी धनराशि बांटी गयी इसकी सूचना हिमाचल प्रदेश प्रशासन द्वारा एकत्र की जा रही है और यथा समय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

हिमाचल प्रदेश में अनुसूचित जातियां

६३६. श्री पद्म देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश प्रशासन में १९५७ में किस किस श्रेणी में कुल कितने अनुसूचित जाति के व्यक्ति रखे गये;

(ख) सरकारी नौकरियों में कितना प्रतिशत अनुसूचित जातियों के लिये नियत किया गया है; और

(ग) क्या इन का भाग इन्हें मिलता है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है और वह सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

भारत सेवक समाज

६३७. श्री पद्म देव : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत सेवक समाज द्वारा १९५७-५८ में अब तक हिमाचल प्रदेश में सरकार से प्राप्त अनुदानों से कितने शिविर लगाये गये;

(ख) सरकार ने इन शिविरों पर कितना रुपया खर्च किया और कितना रुपया जनता से चन्दे के रूप में प्राप्त हुआ;

(ग) इन शिविरों में कितने विद्यार्थियों तथा अन्य व्यक्तियों ने भाग लिया; और

(घ) इन शिविरों के कार्य का क्या परिणाम हुआ ?

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :

(क) दस । इन शिविरों के लिए भारत सरकार का कुल अनुदान सम्भवतः १४,११५ रु० होगा ।

(ख) से (घ). शिविरों की रिपोर्ट और जांच लेखे उपलब्ध होने पर एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया जायेगा ।

‘अयुद्धकारी अनामांकित कर्मचारी’

†६३८. श्री मं० रं० कृष्ण : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि प्रतिरक्षा सेवाओं की चतुर्थ श्रेणी में एक “अयुद्धकारी अनामांकित कर्मचारी” वर्ग है;

(ख) उन व्यक्तियों की सेवा को शर्तें क्या हैं; और

(ग) इस वर्ग के अन्तर्गत कितने व्यक्ति काम कर रहे हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) जी, हां ।

(ख) उन्हें कुल २० दिन प्रति वर्ष की आकस्मिक छुट्टी और सम्पूर्ण सेवा कालावधि में कुल ६ मास की बीमारी की छुट्टी लेने की अनुमति है । उन्हें बिल्कुल अस्थायी आधार पर ही नियुक्त किया जाता है, वे अर्ध-स्थायी या स्थायी होने के अधिकार नहीं, इसलिये सेवा से निवृत्त होने पर या सेवा से अलग होने पर वे किसी भी प्रकार के सेवानिवृत्ति वेतन या उपदान के अधिकारी नहीं होते । जहां तक अन्य मामलों का सम्बन्ध है, उनकी शर्तें शेष चतुर्थ श्रेणी के नियमित कर्मचारियों के समान ही हैं ।

(ग) १ जनवरी, १९५७ को उनकी कुल संख्या ११,७०४ थी ।

विदेशी मुद्रा

†६३९. श्री झूलन सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५६ और १९५७ में भारतीय नौवहन समवायों द्वारा कुल कितनी विदेशी मुद्रा कमायी गयी थी ?

†मूल अंग्रेजी में

†Non-Combatants un enrolled.

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : सन्तुद्र पार के देशों में तथा भारत के आस पास के देशों में सेवा करने वाली मुख्य मुख्य भारतीय नौवहन समवायों को १९५६ के वर्ष में कुल २०.१९ करोड़ रुपये प्राप्त हुए थे। उन नौवहन कम्पनियों द्वारा किये गये खर्च को निकाल कर विदेशी मुद्रा में कमाये हुए लाभ के आंकड़े अभी तक उपलब्ध नहीं हैं। इसी प्रकार से १९५७ के भी कमाये हुए विदेशी मुद्रा के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।

निषिद्ध अफीम का पकड़ा जाना

†६४०. श्री रघुनाथ सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि ७ जनवरी, १९५८ को आगरा फोर्ट स्टेशन पर एक पार्सल से एक मन से अधिक निषिद्ध अफीम पकड़ी गयी थी ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : वहां पर १ मन और ८ सेर वजन के एक पार्सल से ३७ सेर अफीम निकली है। यह पार्सल ४ जनवरी, १९५८ को आगरा फोर्ट स्टेशन पर रेल द्वारा यह कह कर बुक कराया गया था कि उसमें घी है। वह अफीम पकड़ ली गयी है।

प्रविधिक कर्मचारियों की कमी

†६४१. { श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा :

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

(क) क्या यह सच है कि भारत में, विशेष रूप से इंजीनियरिंग क्षेत्र में, विदेशी अर्हता प्राप्त और अनुभवी प्रविधिक कर्मचारियों की सामान्य रूप से कमी है;

(ख) यदि हां, तो क्या उन भारतीय राष्ट्रजनों को, जो कि विदेशों से विभिन्न इंजीनियरिंग तथा प्रविधिक क्षेत्रों से अर्हता तथा व्यावहारिक अनुभव प्राप्त करने के बाद भारत वापिस आते हैं, उपयुक्त काम दिलाने के बारे में कोई कार्यवाही की गयी है, या करने का विचार है; और

(ग) इस सम्बन्ध में किस प्रकार की कार्यवाही की गयी है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). जी, हां।

(ग) विदेशों में भारतीय वैज्ञानिकों तथा प्रौद्योगिकियों के सम्बन्ध में जानकारी रखने के लिये वैज्ञानिक तथा औद्योगिक गवेषणा परिषद् में रखे गये वैज्ञानिक तथा प्रविधिक कर्मचारियों के राष्ट्रीय रजिस्टर में एक अलग मैकशन बनाया गया है। यह जानकारी विदेशों में स्थित भारतीय राजदूतावासों की सहायता से एकत्रित की जा रही है और इसे बराबर प्राप्त करने के लिये और सदा ताजा जानकारी रखने का पूरा पूरा प्रबन्ध किया गया है। अभी तक तो विदेशों में प्रशिक्षण प्राप्त करने वाले या विदेशों में सेवा करने वाले ८०० भारतीयों के बारे में जानकारी मिली है। वैज्ञानिक तथा औद्योगिक गवेषणा परिषद् का राष्ट्रीय रजिस्टर यूनिट इस जानकारी का वर्गीकरण कर रहा है, और ये वर्ग विभाजित सूचियों नियमित रूप से कुछ कुछ समय के बाद केन्द्रीय मंत्रालयों, संघ लोक सेवा आयोग, राज्य सरकारों, राज्य लोक सेवा आयोगों, राज्य औद्योगिक उपक्रमों, विश्व-

विद्यालयों, गवेषणा संस्थाओं और गैर-सरकारी क्षेत्र के स्वामियों को भेजी जाती रहेंगी ताकि वे कर्मचारियों को भरती करते समय उन सूचियों में दी गयी जानकारी से लाभ उठा सकें। संघ लोक सेवा आयोग के परामर्श से उन व्यक्तियों के मामलों पर विचार करने के लिये, जो कि राष्ट्रीय रजिस्टर के इस संकशन में सम्मिलित हैं, एक विशेष तरीका भी बना लिया गया है।

इस्पात का आवंटन

†६४२. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) १९५७-५८ में अभी तक प्रत्येक राज्य की ओर से इस्पात की कितनी मांग की गयी है ; और

(ख) कितना इस्पात आवंटित किया गया है और उसका कितना भाग छोटे पैमाने के उद्योगों के लिए है ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख). सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५२]

मध्य प्रदेश में प्राथमिक तथा बुनियादी शिक्षा

†६४३. श्री राधे लाल व्यास : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मध्य प्रदेश को १९५७-५८ में अब तक पूर्व-प्राथमिक, प्राथमिक तथा बुनियादी शिक्षा की योजनाओं के लिये कितने रुपये के अनुदान दिये गये ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : १९५७-५८ में (३१.१.५८ तक) मध्य प्रदेश की सरकार को २७.१३१८७ लाख रुपया अनुदान की पहली किस्त के रूप में दिया गया।

गन कैरेज फैक्टरी, जबलपुर

†६४४. श्री स० म० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गन कैरिज फैक्टरी, जबलपुर, में जीप के कोई हिस्से तैयार किये जा रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो वे हिस्से किस के लिये तैयार किये जा रहे हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) और (ख). गन कैरिज फैक्टरी, जबलपुर, में मैसर्ज महिन्द्रा एण्ड महिन्द्रा लिमिटेड, बम्बई, के लिये एक सिविल आर्डर के रूप में भुगतान पर विलीज जीपों के दो हिस्से, अर्थात् सिलैण्डर हैड और सिलैण्डर ब्लाक तैयार किये जा रहे हैं।

†मूल अंग्रेजी में

कोयले का उत्पादन

†६४५. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में सितम्बर से दिसम्बर, १९५७ तक की अवधि में कोयले का उत्पादन १९५६ की उसी अवधि में हुए उत्पादन की अपेक्षा बढ़ गया था ;

(ख) यदि हां, तो उसमें कितनी वृद्धि हुई थी;

(ग) उपरोक्त भाग (क) में उल्लिखित अवधियों में कुल कितना कितना कोयला भेजा गया; और

(घ) खानों के 'पिट हैड्स' पर दिसम्बर, १९५६ के अन्त में पड़े हुए कोयले के स्टॉक की तुलना में दिसम्बर, १९५७ में कोयले का कुल कितना स्टॉक था ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह): (क) जी, हां ।

(ख) उसमें १८.८ लाख टन की वृद्धि हुई है, अर्थात् लग भग १४.१ प्रतिशत वृद्धि हुई है । उन दोनों वर्षों में सितम्बर से दिसम्बर तक की अवधियों में हुए उत्पादन के वास्तविक आंकड़े निम्न-लिखित हैं :—

वर्ष	उत्पादन (टनों में)
१९५६	१३,३०२,२१४
१९५७	१५,१८३,०१३

(ग) भेजे गये कोयले के तुलनात्मक आंकड़े निम्न लिखित हैं :—

वर्ष	भेजा गया कोयला (टनों में)
१९५६	११,८२३,५२१
१९५७	१२,८७८,६४४

(घ) दिसम्बर, १९५६ के अन्त में खानों के 'पिट हैड्स' पर कुल २८.१० लाख टन स्टॉक पड़ा था, जब कि दिसम्बर, १९५७ के अन्त में ३२.७६ लाख टन स्टॉक पड़ा था ।

दिल्ली पौलिटैकनिक

†६४६. { श्री अ० क० गोपालन :
श्री पुरुलेकर :

क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार दिल्ली पौलिटैकनिक इन्स्टीचूट में एक अंश कालिक नैशनल डिप्लोमा कोर्स प्रारम्भ करने का विचार रखती है ; और

(ख) यदि हां, तो कब से ?

†मूल अंग्रेजी में

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास): (क) जी, हां। इलेक्ट्रीकल तथा मिकैनीकल इंजीनियरिंग में।

(ख) १९५८-५९ के सेशन में।

दमन की सीमा पर भारतीय सीमा-शुल्क रेखा

६४७. श्री आसर: क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दमन की सीमा पर दस पन्द्रह भारतीय गांव भारतीय सीमा-शुल्क रेखा के भीतर आ गये हैं ;

(ख) क्या सीमा-शुल्क रेखा को हटा कर पुर्तगाली सीमा के निकट ले जाने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो कब; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत): (क) जी हां। यह ठीक है कि दमन की सीमा पर कुछ भारतीय गांव सीमा-शुल्क-रेखा के भीतर आ गये हैं।

(ख) से (घ). इस समय सरकार सीमा-शुल्क-रेखा को पुर्तगाली सीमा तक ले जाने के किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही। वर्तमान रेखा इस लिए स्वीकार की गयी थी कि चोरी-छिपे माल लाने, ले जाने की ज्यादा अच्छी तरह रोकथाम की जा सके और पुर्तगालियों के लिए हमारे प्रदेश में छापे मारना और भी कठिन हो जाय।

प्रादेशिक सेना तथा राष्ट्रीय सेनाछात्र दल

†६४८. श्री मोहम्मद इलियास : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रादेशिक सेना और राष्ट्रीय सेना छात्र दल का संचालन एक ही प्रकार से क्यों नहीं किया जा रहा है ; और

(ख) प्रादेशिक सेना की कलकत्ता यूनिट के कितने प्रतिशत व्यक्ति नियमित रूप से परेड में उपस्थित होते हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया): (क) प्रादेशिक सेना तथा राष्ट्रीय सेना छात्र दल का संसद् के दो भिन्न भिन्न अधिनियमों के अन्तर्गत संगठन किया गया है। इनके कार्य तथा उद्देश्य भी बिलकुल भिन्न भिन्न हैं :

प्रादेशिक सेना के निम्नलिखित उद्देश्य हैं :

(१) नियमित सेना को स्थानीय कर्तव्यों में सहायता देना व आवश्यकता पड़ने पर असैनिक प्राधिकारियों को सहारा देना।

(२) तट की रक्षा करना व विमान वेधी यूनिट बनाना।

†मूल अंग्रेजी में

(३) आवश्यकता पड़ने पर नियमित सेना के लिये यूनिटें तैयार करना ।

राष्ट्रीय सेना छात्र दल के उद्देश्य ये हैं :

(१) देश के नवयुवकों में चरित्र, साथी भावना, सेना का आदर्श तथा नेतृत्व की सामर्थ्य उत्पन्न करना ;

(२) नवयुवकों को सैनिक प्रशिक्षण द्वारा उनम देश की प्रतिरक्षा के लिये रुचि पैदा करना ; और

(३) नवयुवकों को भावी सैनिक अधिकारियों के रूप में तैयार करना जिससे कि राष्ट्रीय आपात में सशस्त्र बलों का शीघ्रता से विस्तार किया जा सके । सेना छात्रों को सैनिक प्रशिक्षण दिया जाता है, वे सेना के अनुशासन को समझते हैं और साथ ही राष्ट्रीय सेना छात्र दल के अन्य कार्यों में भी सक्रिय भाग लेते हैं । कुछ सेना छात्र बाद में सशस्त्र बलों में सम्मिलित हो जाते हैं । राष्ट्र के युवकों में अनुशासन लाने की दृष्टि से यह बड़ा ही लाभप्रद होगा कि देश में सेनाछात्र दल का विस्तार हो, सशस्त्र सेनाएं इसको अधिक उपकरण तथा अधिकारी दें और इसे ड्रिल आदि का प्रशिक्षण दें । जनता, स्थानीय तथा राष्ट्रीय तौर पर, राष्ट्रीय प्रादेशिक आन्दोलन को बढ़ावा तथा सहारा दे, सरकार मालिकों व ट्रेड यूनियनों से यह अपेक्षा करे कि वह इस आन्दोलन में सहायता करें और अन्य व्यवसायों के नवयुवक इसमें शामिल हों ।

(ख) १९५७-५८ में कलकत्ता की प्रादेशिक सेना के ६७ प्रतिशत व्यक्ति साप्ताहिक परेड में नियमित रूप से उपस्थित रहे हैं । सरकार को इस बात की बड़ी प्रसन्नता है कि हाल ही में इस दिशा में स्थिति में बड़ा सुधार हुआ है ।

त्रिपुरा प्रादेशिक परिषद्

†६४६. श्री दशरथ देब : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को त्रिपुरा प्रादेशिक परिषद् द्वारा अपने तीसरे सत्र में पारित किया गया संकल्प मिल गया है जिसमें उसने अपनी शक्तियों व कर्तव्यों के कम किये जाने की चर्चा की है और यह मांग की है कि उसे प्रादेशिक परिषद् अधिनियम, १९५६, में अनुसूचित सभी शक्तियां दी जानी चाहियें ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) प्रादेशिक परिषद् अधिनियम, १९५६, की धारा २८, जिसके अधीन केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रादेशिक परिषदों के कर्तव्य निर्धारित किये गये हैं और जिसके अनुसार उनमें कुछ अपवाद एवं प्रतिबंध लगाये गये हैं; इस अधिनियम का अभिन्न अंग है । हमने जो भी शर्तें लगाई हैं वे प्रशासकीय व वित्तीय दृष्टि से बड़ी आवश्यक हैं और वे बड़ी सीमित हैं । उनसे प्रादेशिक परिषद् के कार्य में किसी प्रकार से बाधा नहीं पड़ सकती है । इस लिये उनमें किसी प्रकार का परिवर्तन नहीं किया जा सकता ।

दिल्ली नगरपालिका निगम एक्ट, १९५७

६५०. श्री भदौरिया : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली नगरपालिका निगम एक्ट, १९५७, की उन धाराओं को लागू करने के लिये कोई तिथि निश्चित की है, जो अभी तक लागू नहीं की गई हैं ;

(ख) यदि हां, तो वे तिथियां क्या हैं ; और

(ग) निगम के चुनाव कब होंगे ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) दिल्ली नगरपालिका निगम के चुनाव के विभिन्न कार्यक्रम के लिये निम्नलिखित तारीखें नियत की गई हैं :-

(१) सभासद चुनने के लिये इलाकों को नोटिफिकेशन जारी करने की तारीख	११-२-५८
(२) उम्मीदवारों की नामजदगी की आखरी तारीख	२१-२-१९५८
(३) नामजद किए उम्मीदवारों की जांच की तारीख	२४-२-१९५८
(४) नाम वापस लेने की आखरी तारीख	२८-२-१९५८
(५) मतदान की तारीख	२०-३-१९५८
(६) चुनाव समाप्त होने की तारीख	३१-३-१९५८

लघु बचत योजना

†६५१. श्री बें० प० नायर : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्यों के लिये १९५८-५९ के लिये लघु बचत योजना के अन्तर्गत रुपया इकट्ठा करने के लिये कुछ लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या ?

†वित्त उपमंत्री(श्री ब० रा० भगत) : (क) तथा (ख). जी नहीं । किन्तु बजट में, सदा की भांति, यह बता दिया जायेगा कि देश में सम्पूर्ण रूप से १९५८-५९ में लघु बचत योजना के रूप में कुल कितना रुपया इकट्ठा करने का अनुमान लगाया गया है ।

तस्कर व्यापार

†६५२. सरदार इकबाल सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में कुछ सैनिक कर्मचारियों को तस्कर व्यापार करते हुए पकड़ा गया है ;

(ख) यदि हां, तो कितने ऐसे व्यक्ति पकड़े गये हैं ; और

(ग) क्या उनके विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है ?

†मूल अंग्रेजी में

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा०भगत) : (क) जी नहीं कोई सैनिक कर्मचारी तस्कर व्यापार करते हुए नहीं पकड़ा गया है।

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

केरल उच्चन्यायालय बेंच

†६५३. श्री ईश्वर अय्यर : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार से केरल उच्चन्यायालय को त्रिवेंद्रम में एक स्थायी डिवीजनल बेंच स्थापित करने के लिये कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

अनुसूचित जातियों व अनुसूचित आदिम जातियों के लिये सहायक आयुक्त

†६५४. श्री इलयापेरुमाल : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७ में अनुसूचित जातियों व अनुसूचित आदिम जातियों के लिये कितने सहायक आयुक्त चुने गये हैं ;

(ख) क्या इन चुने गये उमीदवारों की नियुक्ति के लिये पत्र भेजे दिये गये हैं ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : (क) १३।

(ख) जी हां, केवल ८ व्यक्ति रह गये हैं। उनके संवरण की सूचना संघ लोक सेवा आयोग द्वारा ३० नवम्बर, १९५७ को भेजी गई थी।

पंजोर गार्डन

†६५५. श्री हेम राज : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री १८ नवम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३५९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को पंजाब सरकार से इस आशय का कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है कि पंजोर गार्डन को एक पर्यटक केन्द्र बनाने के लिये उक्त गार्डन उसे सौंप दिया जाये ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम रहा है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :

(क) जी हां।

(ख) मामला विचाराधीन है।

†मूल अंग्रेजी में

पंजाब में कल्याण संस्था

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

(क) पंजाब में केन्द्रीय सरकार की सहायता से अनुसूचित जातियों व आदिम जातियों के कल्याण के लिये कौन कौन सी सरकारी व गैर सरकारी संस्थाएं काम कर रही हैं ;

(ख) उनको १९५५-५६, १९५६-५७ और १९५७-५८ में अब तक कितनी वित्तीय सहायता दी गई है ;

(ग) इस अवधि में इन संस्थाओं ने केन्द्रीय सरकार को क्या प्रोग्राम तथा रिपोर्टें दी हैं ; और

(घ) उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आलवा) : (क) से (घ). सूचना इकट्ठी की जा रही है और यथासमय लोक-सभा के पटल पर रख दी जायेगी ।

परिवार पेंशनों और नियोग्यता सम्बन्धी दावे

†६५८. सरदार इकबाल सिंह : क्या प्रतिरक्षा मंत्री ४ दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ८११ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान में हताहत सैनिकों की नियोग्यता तथा परिवार पेंशनों के बारे में कितने ऐसे दावे हैं जिन का अभी तक फैसला नहीं हुआ है ; और

(ख) उन का किस कारण से फैसला नहीं हो रहा है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार भजीठिया) : (क) ३१ दिसम्बर, १९५७ को प्रतिरक्षा सेवाओं के द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान में उत्पन्न होने वाले १५२ कर्मचारियों के परिवार पेंशनों व नियोग्यता के दावे शेष थे । इन में ४५ ऐसे मामले भी हैं जिन को कि बन्द समझ लिया गया था क्योंकि उन के दावेदारों का कोई पता नहीं लग पा रहा था ।

(ख) युद्ध काल के नियोग्यता तथा परिवार पेंशनों सम्बन्धी दावों की तीन श्रेणियां हैं :—

(१) ऐसे व्यक्तियों में पाई गई नियोग्यता,—सेवावधि के दौरान में अथवा उस के बाद में पाई गई, के कारण जिन को सेवायें ३ सितम्बर, १९३९ और ३१ मार्च, १९५६ के बीच समाप्त कर दी गई थीं ।

(२) उक्त दो तिथियों के बीच मरने वाले सैनिकों के कारण उत्पन्न होने वाले दावे ।

(३) ऐसे लोगों की, जोकि ऊपर के वर्ग (१) के अन्तर्गत आते हैं, सेवामुक्ति के पश्चात् मृत्यु के कारण उत्पन्न होने वाले दावे ।

ऊपर की संख्या (३) में उल्लिखित दावे भविष्य में भी उत्पन्न हो सकते हैं । पिछले युद्ध के कुछ वीर सेनानी भी उस युद्ध में नियोग्य बनने के बाद इस अवधि में मरे हैं । उपरोक्त (क) में उल्लिखित १५२ दावों में से १२३ दावे उन सैनिकों के सम्बन्ध में हैं ।

३१ दिसम्बर, १९५७ को लम्बित इन १५२ दावों में से अधिकतर दावे इसलिये लम्बित थे क्योंकि उन के दावेदारों के परिवार-पेंशनों के मामलों के बारे में, जिन को कि असैनिक अधिकारियों के पास आवश्यक सूचना देने के लिये भेजा गया था, कोई सूचना नहीं प्राप्त हो सकी थी। १८ मामलों का निपटारा इसलिये रुक गया था क्योंकि इन के दावेदार जम्मू व काश्मीर के पाकिस्तान अधिकृत प्रदेश में रह गये हैं।

भिखारी समस्या

†६५६. सरदार इकबाल सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री ४ दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ७८६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तब से किसी अन्य राज्य सरकार ने अपने राज्य में भिखारी समस्या के हल करने के बारे में कोई योजना भेजी है ;

(ख) यदि हां, तो किन किन राज्यों ने ; और

(ग) राज्यों ने इस के लिये कितनी वित्तीय सहायता मांगी है ?

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

(ख) मैसूर ने।

(ग) रुपये ३३,१००।-।

पंजाब में होस्टल

†६६०. सरदार इकबाल सिंह : क्या शिक्षा तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब विश्वविद्यालय ने पंजाब में विभिन्न स्थानों पर विद्यार्थियों के लिये होस्टल बनाने के लिये इमारतें बनाने के लिये कुछ ऋण अनुदान के लिये प्रार्थना की है ; और

(ख) यदि हां, तो १९५७-५८ के दौरान में इस कार्य के लिये अब तक कितनी राशि स्वीकृत की गई है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) तथा (ख). द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में इमारतें बनाने के प्रोग्राम के अन्तर्गत पंजाब विश्व-विद्यालय ने विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को १२०० विद्यार्थियों के लिये छात्रावास बनाने के लिये १.१२ करोड़ रुपये का अनुदान देने के लिये कहा है। इस से विश्वविद्यालय के प्राध्यापकों व प्रशासकीय कर्मचारियों के लिये क्वार्टर भी बनेंगे। आयोग ने अभी विश्वविद्यालय को योजना काल के दौरान में अस्थायी रूप से २० लाख रुपये का ऋण दिया है। इसमें से पंजाब विश्वविद्यालय ने १० लाख रुपया छात्रावासों के बनाने के लिये पृथक् कर लिया है। किन्तु विश्वविद्यालय ने होस्टल बनाने के लिये १० लाख रुपये की विस्तृत योजना व उन के नमूने व प्राक्कलनों आदि के बारे में कोई औपचारिक प्रस्ताव नहीं भेजा है।

मंगलोर के समीप विमान दुर्घटना

†६६१. सरदार इकबाल सिंह : क्या प्रतिरक्षा मंत्री १२ सितम्बर, १९५७ को मंगलोर के समीप घटित विमान दुर्घटना के कारणों की जांच करने के लिये नियुक्त की गई जांच समिति की उपपत्तियां बताने की कृपा करेंगे ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : मंगलौर के समीप १२ सितम्बर, १९५७ को हुई विमान दुर्घटना के कारणों की जांच करने के लिये जो जांच समिति नियुक्त की गई थी वह इस परिणाम पर पहुंची कि यह दुर्घटना बादलों में से अचानक पहाड़ी क्षेत्र में गिर जाने के कारण हुई है और यह दुर्घटना विमान चालक के ठीक-ठीक अन्दाज़ा न लगा सकने के कारण घटित हुई है।

अन्दमान में विस्थापित व्यक्ति

†६६२. श्रीमती सुचेता कृपालानी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि सरकार ने अन्दमान के उत्तर में हिगलीपुर बस्ती में प्रत्येक विस्थापित परिवार को १० एकड़ जोत की भूमि व एक जोड़ी हलीपशु देने के लिये कहा है ; और
(ख) यदि हां, तो अब तक कितने परिवारों को भूमि व पशु दिये जा चुके हैं ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : (क) जी हां।

(ख) सभी परिवारों को ५ एकड़ जोत की साफ़ भूमि दी जा चुकी है। किन्तु उन को उद्यानों के लिये पहाड़ी क्षेत्र में से जो ५ एकड़ भूमि देने का वचन दिया गया था वह अभी पूरा नहीं किया जा सका है। वन-भूमि के सुरक्षण को समाप्त कर के उन्हें पहाड़ी प्रदेश में से भूमि देने के लिये शीघ्र ही कार्यवाही की जा रही है। धान वाली भूमि के पूर्ण रूप से जोत के अन्तर्गत आ जाने के बाद ही उन को पहाड़ी क्षेत्र में से भूमि देनी शुरू कर दी जायेगी।

परिवहन की कठिनाइयों के कारण उन में से अभी किसी परिवार को जोत के पशु नहीं दिये जा सके हैं। मुख्य भूमि पर से वहां पर शीघ्र ही पशुओं को पहुंचाने के लिये बन्दोबस्त किया जा रहा है।

पुरातन्त्र विभाग कर्मचारी यूनियन

†६६३. श्री ईश्वर अय्यर : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या पुरातन्त्र विभाग कर्मचारी यूनियन ने मान्यता के लिये कोई प्रार्थनापत्र भेजा है ;
और
(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाजी) : (क) जी हां।

(ख) अभी प्रार्थनापत्र पर विचार किया जा रहा है।

भारत में पाकिस्तानी

†६६४. श्री ब० स० मूर्ति : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) १९५७ के दौरान में भारत में कितने पाकिस्तानी पकड़े गये हैं ;
(ख) इन में से कितने लोगों के विरुद्ध फौजदारी मुकदमे चलाये गये हैं ;
(ग) इस अवधि में इन में से कितने लोगों को वापस पाकिस्तान भेजा गया है ; और
(घ) क्या इस बात का कोई प्रमाण मिला है कि ये लोग क्यों भारत आये थे ?

†मूल अंग्रेजी में

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) से (घ). सूचना इकट्ठी की जा रही है और उपलब्ध होने पर शीघ्र ही लोक-सभा के पटल पर रख दी जायेगी।

पश्चिमी जर्मनी में अध्ययन के लिये विद्यार्थी

†६६५. श्री ब० स० मति : क्या शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिमी जर्मनी में अध्ययन के लिये जाने वाले विद्यार्थियों का चुनाव पूरा हो चुका है ; और

(ख) यदि हां, तो वे कब पश्चिमी जर्मनी जा रहे हैं ?

†शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० का० ला० भीमाली) :
(क) जी हां ।

(ख) कुछ पश्चिमी जर्मनी पहुंच चुके हैं और शेष भी शीघ्र ही वहां पर पहुंचने वाले हैं ।

अनुसूचित आदिम जातियों की ऋणिता

†६६६. श्री ब० स० मति : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अनुसूचित आदिम जातियों की ऋणिता को कम करने के लिये क्या क्या कदम उठाये गये हैं ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : अनुसूचित आदिम जातियों में कर्जदारी की अवस्था को कम करने की जिम्मेदारी राज्य सरकार पर है, वही इस के लिये उचित कदम उठाती है। किन्तु १३ अक्टूबर, १९५७ को आदिमजाति कल्याण मंत्रणा बोर्ड ने अपनी एक बैठक में यह सिफारिश की थी कि आदिवासियों के तीन साल से पुराने सभी कर्जों का अपलेखन कर दिया जाये व तीन वर्ष की भीतर की अवधि के ऋणों पर न्यूनतम ब्याज लिया जाये जो किसी भी अवस्था में ६ प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिये। भारत सरकार ने राज्य सरकारों को इस सिफारिश के अनुसार उचित कार्यवाही करने, आदिवासियों को अपना ऋण चुकाने के लिये उन में सहकारी संस्थाओं का संगठन करने व उन्हें सभी प्रकार की आवश्यक सहायता देने के लिये कहा है।

अस्पृश्यता

†६६७. श्री ब० स० मति : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य सरकारों से अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम, १९५५ की कार्यान्विति के बारे में रिपोर्टें मिल चुकी हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या मंत्री महोदय पिछले दो वर्षों में प्राप्त प्रत्येक रिपोर्ट की एक प्रति लोक-सभा के पटल पर रखने की कृपा करेंगे ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम, १९५५ को लागू करने का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों का है। किन्तु उन्हें इस अधिनियम की कार्यान्विति के विषय में केन्द्रीय सरकार को सावधिक रिपोर्टें देने के बारे में कहा गया है।

(ख) १९५६ और १९५७ के दौरान में दिये गये विवरणों का एक समेकित विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [दोख्ये परिशिष्ट ३, अनुबध संख्या ५३]

स्थगन प्रस्ताव

हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड के कर्मचारियों पर पुलिस द्वारा गोली चलाना

†अध्यक्ष महोदय : मुझे हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड के कर्मचारियों पर २५ फरवरी, १९५८ को पुलिस द्वारा गोली चलाने के बारे में श्री प्रभात कार तथा श्री स० म० बनर्जी के एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना मिली है। इस सम्बन्ध में तथ्य क्या है ?

†श्री स० म० बनर्जी (कानपुर) : कल ही मुझे वहां के संघ का एक तार मिला है कि हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट फैक्टरी में तालाबन्दी के कारण हालत खराब हो गई है और कर्मचारियों के प्रतिनिधियों तथा श्रमिकों में सीधी बात चीत नहीं करने दी गई है। स्थिति के हल के लिये कर्मचारी संघ तैयार है। यह झगड़ा सितम्बर १९५७ से चल रहा है किन्तु सरकार ने कभी भी ध्यान न दिया। अब गोली चली है और जानी नुकसान हो गया है। मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि वह इस संबन्ध में हमें सूचना दें।

†गृह-कार्य मंत्री (पंडित गो० ब० पंत) : हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड भारतीय समवाय अधिनियम के अधीन पंजीबद्ध है। अधिक अंश भारत सरकार तथा मैसूर सरकार के हैं। उसका प्रबन्ध निदेशक बोर्ड करता है। वर्तमान झगड़ा कर्मचारियों से सम्बन्ध रखने वाली सीधी बातों से सम्बद्ध नहीं है। कोई श्रमिक विवाद नहीं है।

अभी कुछ दिन हुए फैक्टरी के रेलवे कोच विभाग के श्रमिकों में से एक ने एक विभागीय कार्यवाही में साक्ष्य दिया था। उस पर कतिपय अन्य कर्मचारियों ने आक्रमण किया और उसके बाद पुलिस ने या उस कर्मचारी के शिकायत करने पर या स्वतः हस्तक्षेप करके पांच व्यक्तियों को गिरफ्तार कर लिया। सारा झगड़ा इन्हीं लोगों की गिरफ्तारी से आरम्भ हुआ और रेल कोच विभाग वाले कर्मचारियों ने काम बन्द कर दिया और वहीं बैठे रहे। दूसरी पाली पर आये श्रमिकों ने भी वैसा ही किया और वहां से नहीं हिले। अतः प्रबन्धक ने काम बन्द करवा दिया। वास्तव में उसने काम बन्द नहीं किया बल्कि दूसरों ने किया।

इसका प्रभाव दूसरे विभागों पर भी पड़ा और परिणामस्वरूप हिंसात्मक कार्यवाही हुई। लोगों पर आक्रमण हुए। तब संभवतया धारा १४४ के अधीन आदेश जारी कर दिये गये। इसके बाद उस आदेश का उल्लंघन किया गया और ४,००० व्यक्तियों का प्रदर्शन हुआ। पुलिस को व्यवस्था रखने के लिये यथोचित कार्यवाही करनी पड़ी।

मुझे खेद है कि इससे क्षति हुई है। किन्तु उस समय की स्थिति का ध्यान तो प्रशासन को रखना ही था। यह विधि तथा व्यवस्था की बात थी। मैसूर सरकार

ने विधि तथा व्यवस्था बनाये रखने के लिये यह कार्यवाही की जो उन्होंने आवश्यक समझी ।

वास्तव में फ़ैक्टरी बंद करने का कारण यह नहीं था कि वहां कोई श्रम विवाद था बल्कि वास्तव में बात यह थी कि वहां की मशीनें बड़ी कीमती हैं और भला ऐसी अव्यवस्था की स्थिति में काम चालू कैसे रह सकता था । यह काम बन्दी इस तरह की नहीं है जैसे कि अन्य श्रम विवादों में होती है । किन्तु राज्य सरकार को सारी चीजों तथा लोगों की सुरक्षा करनी थी । उन्होंने वह कार्यवाही की जिसे उन्होंने आवश्यक समझा ।

इन परिस्थितियों में मैं इस स्थगन प्रस्ताव को यहां लाने के औचित्य को नहीं समझ सकता ।

†श्री स० म० बनर्जी : माननीय मंत्री यह कैसे कह सकते हैं कि यह औद्योगिक विवाद नहीं है । पहले भी तो वहां भूख हड़ताल हुई थी जब दो व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया था और यहां सरकार का ध्यान दिलाने की सूचना दी गई थी ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने स्पष्टतया बता दिया है कि लोगों ने वहां उस श्रमिक को पीटा जिसने साक्ष्य दिया था । फिर उन्होंने विधि का उल्लंघन किया और इन्हीं बातों के कारण गोली इत्यादि चलने का यह काण्ड हुआ । अगर यह चीज नहीं है तो फिर वास्तव में इस उत्तेजना का क्या कारण हो सकता है ?

†श्री स० म० बनर्जी : इसका यही कारण है कि लोग जलूस निकाल रहे थे ।

†श्री प्रभात कार (हुगली) : जो हड़ताल हुई उससे तो यही प्रकट होता है कि यह औद्योगिक विवाद है ।

†श्री जयपाल सिंह (रांची-पश्चिम-रक्षित अनुसूचित-आदिम जातियां) : माननीय मंत्री के वक्तव्य से तो यह ही लगता है कि जैसे यह विधि तथा व्यवस्था का मामला हो किन्तु केवल मात्रा यही बात नहीं है । इससे अधिक भी कुछ मामला है । उत्तर-दायित्व भी केन्द्रीय सरकार का है क्योंकि केन्द्र के ही अधिक अंश इसमें हैं । इस के अलावा एक बात और है । यदि यह फ़ैक्टरी बन्द रही तो हमारी प्रति रक्षा सेना पर इसका प्रभाव पड़ेगा, जो देश के लिये अहितकर होगा । स्थगन प्रस्ताव में दूसरा भी उल्लेख है ।

†अध्यक्ष महोदय : गोली चलाने का कारण उस समय क्या था मैं तो इसी को जानना चाहता हूँ ।

†श्री मुहम्मद इलियास (हावड़ा) : श्रीमान्, संघ वालों ने तो कहा है कि वे सदैव सहयोग से काम करने को तैयार हैं किन्तु सरकार सहयोग नहीं करती । हमारी यह इच्छा है कि यह उद्योग ठीक ढंग से चले ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं ने दोनों पक्षों की बात सुन ली है ।

माननीय मंत्री ने बताया है कि यह सारी घटना एक श्रमिक के साक्ष्य देने के फलस्वरूप हुई । इसे कोई सदस्य मना नहीं करता । ऐसा हुआ ही होगा । कहा गया है कि जलूस निकाला

†मूल अंग्रेजी में

जा रहा था। माननीय मंत्री ने कहा कि धारा १४४ लागू थी। इसका भी किसी ने खंडन नहीं किया। यह भी कहा गया कि गोली फ़ैक्टरीज के बाहर चलाई गई। निश्चय ही यह मामला विधि तथा व्यवस्था का ही है। दूसरे प्रस्ताव रखने वाले माननीय सदस्य चाहते हैं कि इसका शीघ्र ही समझौता होना चाहिये। मैं भी यही चाहता हूँ। मैं इस प्रस्ताव की अनुमति नहीं देता। क्योंकि इससे समझौता होने की बजाय तनातनी ही बढ़ेगी। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री शीघ्र ही इस झगड़े को सुलझाने का प्रयत्न करेंगे।

†पंडित गो० ब० पंत : श्रीमान् आपको तो याद ही होगा कि प्रधान मंत्री ने एक लम्बा वक्तव्य दिया था जिसमें उन्होंने बताया था कि कर्मचारियों की समस्या को हल करने के लिये सरकार ने क्या क़दम उठाये हैं। सरकार की तो यही इच्छा है कि कर्मचारियों को कभी किसी प्रकार की शिकायत न हो और उनकी सब वैव मांगें पूरी हो जायें। किन्तु कर्मचारियों को भी तो इसे राष्ट्रीय संस्था समझना चाहिये। यह प्रतिरक्षा विभाग का कारखाना है, इसका महत्व समझना चाहिए। यदि इन्हीं संस्थाओं को खतरे में डाल दिया जाये तो उसका परिणाम क्या होगा, यह बात भी समझनी चाहिये।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

दिल्ली नगर पालिका निगम (पारिषदों का निर्वाचन) नियम

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : श्रीमान् मैं दिल्ली नगरपालिका निगम अधिनियम, १९५७ धारा ४७९ की उपधारा (२) के अन्तर्गत निम्न अधिसूचनाओं की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (१) दिनांक १ फरवरी, १९५८ को अधिसूचना संख्या एफ० १।५८-इलेक्० डी० एम० कोर० जिसमें दिल्ली नगर पालिका निगम (पारिषदों का निर्वाचन) नियम, १९५८ दिये हुए हैं।
- (२) दिल्ली नगरपालिका निगम (पारिषदों का निर्वाचन) नियम, १९५८ में कुछ संशोधन करने वाली दिनांक ८ फरवरी, १९५८ की अधिसूचना संख्या एफ० १।५८-इलेक्० डी० एम० कोर०।

[पुस्तकालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी०-५४९/५८]

भारत के राष्ट्रीय गवेषणा विकास निगम का वार्षिक प्रतिवेदन

†शिक्षा तथा वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : श्रीमान् मैं समवाय अधिनियम १९५६ की धारा ६३९ की उपधारा (१) के अन्तर्गत ३१ मार्च, १९५७ को समाप्त होने वाली अवधि के लिये भारत सरकार के राष्ट्रीय गवेषणा विकास निगम के लेखा—परीक्षित लेखे सहित वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ।

[पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी०-५५०।५८]

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

पंद्रहवां प्रतिवेदन

†सरदार हुक्म सिंह : (भटिंडा) : श्रीमान्, मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का पंद्रहवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ।

दिल्ली पालीटेकनीक के विद्यार्थियों की हड़ताल के बारे में वक्तव्य

†शिक्षा तथा वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : श्रीमान् मुझे यह सूचना देते समय बड़ी प्रसन्नता हो रही है कि दिल्ली पालीटेकनीक के विद्यार्थियों ने हड़ताल समाप्त कर दी है और अपना काम आरम्भ कर दिया है। हमने विद्यार्थियों को आश्वासन दे दिया है कि (१) हड़ताल के कारण किसी को दण्ड न दिया जायगा, (२) हड़ताल के समय अनुपस्थिति को कंडोन कर दिया जायगा। हम परीक्षाओं को भी थोड़ा बाद में कराने का यत्न करेंगे। (३) उनकी वैध शिकायतों पर विचार किया जायगा और यह काम प्रो० एम० एस० ठाकुर जो वैज्ञानिक गवेषणा तथा टेकनिकल शिक्षा के सचिव तथा वैज्ञानिक और औद्योगिक गवेषणा परिषद् के महानिदेशक हैं उन्हें सौंपा गया है।

सरकार इस संस्था के विकास के बारे में पर्याप्त समय से विचार करती रही है तथा यह सोचती रही है कि डा० के० एल० राव समिति की सिफारिशों को कैसे क्रियान्वित किया जाये। योजना के अनुसार टेकनिकल स्नातक श्रेणियों अलग तथा माध्यमिक स्तर का प्रशिक्षण अलग अलग होगा। सरकार ने निश्चय किया है कि प्रो० एम० एस० ठाकुर, टेकनिकल शिक्षा सलाहकार, तथा वैज्ञानिक गवेषणा विभाग तथा टेकनिकल शिक्षा के सलाहकार, डा० वी० के० आर० वी० राव उप कुलपति दिल्ली विश्वविद्यालय, वित्त मंत्रालय (व्यय) के सचिव या उनके मनोनीत प्रतिनिधि तथा डा० के० एल० राव की एक समिति बना दी जाये जो कि सरकार को संगठनात्मक संस्थापन के बारे में तथा अन्य तत्संबन्धी विषयों के सम्बन्ध में सुझाव दे।

कार्य मंत्रणा समिति

उन्नीसवां प्रतिवेदन

†सै.व्. कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : श्रीमान् मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“यह सभा, कार्य मंत्रणा समिति के उन्नीसवें प्रतिवेदन से जो २५ फरवरी, १९५८ को सभा में उपस्थापित किया गया था, सहमत है”।

अध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया तथा स्वीकृत हुआ।

विनियोग विधेयक

*

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : श्रीमान् मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्तीय वर्ष १९५७-५८ के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये” ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि :

“कि वित्तीय वर्ष १९५७-५८ के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये” ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड २ तथा ३, अनुसूची, खण्ड १, अधिनियमन सूत्र तथा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये ।

†श्री ब० रा० भगत : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को पारित किया जाये”

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक को पारित किया जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

रेलवे आयव्यय--सामान्य चर्चा

†अध्यक्ष महोदय : अब सभा रेलवे आयव्ययक पर सामान्य चर्चा आरंभ करेगी । इसके लिये १५ घंटे निर्धारित किये गये हैं । माननीय सदस्यों के लिये १५ मिनट का समय होगा और दलों के नेताओं के लिये २० मिनट से ३० मिनट तक होंगे ।

†श्री फ्रैंक एन्थनी (नामनिर्देशित--आंग्ल भारतीय) : श्रीमान् मुझे खेद है कि रेलवे मंत्री इस समय सभा में नहीं हैं ।

माननीय मंत्री ने माल यातायात के बारे में अधिक आंक्टन की बात नहीं कही । गत वर्ष उन्होंने कहा था कि इस सम्बन्ध में उन्होंने ६०८ लाख टन का लक्ष्य रखा था और मैंने कहा था कि यह लक्ष्य तो बहुत ही कम है । द्वितीय योजना का भार इस प्रकार हल्का तो नहीं हो सकता । इसी कारण मैंने कहा था कि ८०० लाख टन का लक्ष्य रखा जाये ।

अब रेलवे मंत्री ने कहा है कि हम १२० लाख टन माल यातायात की अतिरिक्त व्यवस्था संभवतया कर सकते हैं । वह यह भी मानते हैं कि योजना में १६२० लाख टन माल यातायात की व्यवस्था आवश्यक है । यदि यही बात रही तो हम बहुत पीछे रह जायेंगे । जब रेलवे प्रशासन अधिकाधिक माल के यातायात की व्यवस्था नहीं करता तब तक हमारे प्रगति कार्य में अवरोध पड़ जायेंगे ।

* राष्ट्रपति की अनुमति से प्रस्तुत

† मूल अंग्रेजी में

[श्री फ्रेंक एन्थनी]

दूसरी बात जो चिन्ता का विषय है यह है कि लागत की कीमत बढ़ गई है। यह तो ठीक है कि काम के साथ साथ व्यय बड़े लेकिन इतनी वृद्धि से तो चिन्ता ही होती है।

१९५०-५१ और १९५६-५७ के बीच कार्य व्यय में ३० प्रतिशत की वृद्धि हुई है। १९५६ के पश्चात तो हालत और भी खराब हुई है। अब दो वर्षों में ही २५ प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

[श्री बर्मन पीठासीन हुए]

जिस रीति से यह आयव्ययक यहां प्रस्तुत किया गया है वह बड़ी ही विचित्र है। १९५६-५७ में वास्तविक व्यय पुनरीक्षित अनुमानों से ५ करोड़ अधिक था। इसी प्रकार स्थिति प्रत्येक वर्ष रहती है। इसी कारण पता नहीं चलता कि अनुमान कैसे तैयार किये जाते हैं और फिर अनुपूरक मांगें रख दी जाती हैं।

अब माननीय मंत्री ने हमें इस वर्ष के बजट प्राक्कलन ३६८.३५ करोड़ दिये हैं। अब कौन कह सकता है कि यह भी उसी प्रकार बदल दिये जायेंगे जिस प्रकार १९५६-५७ में हुआ।

अनुमान ठीक तरह से लगाये जाने चाहियें। अब माननीय रेलवे मंत्री ने पेंशन योजना का संकेत कर दिया है किन्तु इसी प्रकार आंकड़ों में बड़ा परिवर्तन हो जाता है।

मैं इस तरीके का विरोध करता हूं कि सभा में आयव्ययकों को इस रीति से प्रस्तुत किया जाये।

पुनरीक्षित अनुमानों के अन्तर के बारे में रेलवे मंत्री ने बताया है कि कुछ तो अन्तरिम सहायता के कारण वृद्धि हुई है और कुछ शेष लोगों की भर्ती के कारण। मैं उन से यह जानना चाहता हूं कि इन सब चीजों का अभिप्राय क्या है। भर्ती का कोई ठीक तरीका नहीं और किसी भी प्रकार से कोई उपबन्ध नहीं है।

रेलवे बोर्ड के प्रतिवेदन में मैंने देखा था कि १९५६-५७ के बीच पदाधिकारियों की संख्या में १६ प्रतिशत की तथा तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की संख्या में २६ प्रतिशत की वृद्धि हुई है। माननीय मंत्री इस सम्बन्ध में क्या कहना चाहते हैं? वास्तव में सब वृद्धि किसी वैज्ञानिक आधार पर नहीं हो रही। कार्य का विश्लेषण नहीं किया जा रहा।

माननीय मंत्री ने जो आयव्ययक बनाया है वह तो ऐसा ही है जैसा कि मेरी पत्नी बना लेती हैं।

मैं पुनः यही कहता हूं कि इस प्रकार की बातें नहीं होनी चाहियें। १९५७-५८ के "प्रशासन" के आंकड़ों को भी पुनरीक्षण के समय १ करोड़ की राशि से बढ़ा दिया गया है। इसी प्रकार से अन्य शीर्षों के अधीन भी यही हालत है।

मैंने कई बार कहा है कि रेलवे में बहुत ही अधिक आयव्यय हो रहा है। माननीय मंत्री यह तो बतायें कि वह इसके सम्बन्ध में क्या करना चाहते हैं।

मंत्री महोदय ने कहा है कि प्रतिदिन टन भार की वृद्धि प्रवर्तन पट्टा की परिमापक है। मैं इसमें कोई चीज कम नहीं करना चाहता। किन्तु यह तो ठीक है पर दूसरी कई बातों में यह प्रकट हो गया है कि रेलवे की प्रवर्तन पट्टा कम हो चुकी है।

मैं केवल टन भार सम्बन्धी पटुता को समस्त प्रवर्तन पटुता का द्योतक नहीं समझता । मैं दूसरे पक्ष पर भी विचार कर रहा हूँ । इंजनों की रफ्तार को देखिये । गत वर्ष माल के वाष्प इंजनों की औसत रफ्तार ११.४ मील प्रति इंजन घण्टा थी और १९५६-५७ में यह १०.५ मील ही रह गई ।

अब मैं आपको दुर्घटनाओं के आंकड़े बताऊंगा । १९५६-५७ में गाड़ियों की टक्कर की सब से अधिक घटनायें हुई हैं । इसी वर्ष गाड़ियों के पटरी से उतरने की भी सब से अधिक घटनायें हैं । इंजनों में भी इसी वर्ष सब से अधिक गड़बड़ी हुई है । कृपा करके सभा को इन सब बातों को भी बताया जाता । केवल प्रतिदिन ढोये गये कुल टन भार को जितने मीलों तक ले जाया गया उनकी संख्या बता देने से ही कार्यक्षमता बढ़ने का पता नहीं चलता है । कार्य संचालन क्षमता अन्य बातों पर भी आधारित रहती है ।

मुझे रेलवे के वरिष्ठ इंजीनियरों ने बताया है कि क्योंकि हमें यह आंकड़े देने पड़ते हैं इसलिए हम अपने इंजनों को सर्वदा चलाते रहते हैं और इसका असर इतना खराब होगा कि तीन चार वर्षों में इंजनों में खराबी जल्दी जल्दी आया करेगी जिसके कारण दुर्घटनायें हुआ करेंगी । उसके परिणामस्वरूप ही इंजन की खराबी की इतनी दुर्घटनायें हो रही हैं । हमें उनकी मरम्मत और सफाई के लिए पर्याप्त समय रखना चाहिए ।

इन आंकड़ों में मुझे उन मामलों के आंकड़े नहीं बताए गए हैं जिनमें रेल दुर्घटनायें होने से रोकी जा सकीं । मैं जानना चाहता हूँ कि किन कारणों से यह आंकड़े नहीं बताए गए । हाल ही में मैंने दुर्घटनाओं के बुलेटिनों को पढ़ा और मुझे पता लगा कि लगभग प्रतिदिन ही दो रेलों की टक्करों को, लोको कर्मचारियों की अथवा अन्य किसी व्यक्ति की सतर्कता के कारण रोका जा सका था ।

बहुत दिनों से रेलवे प्रशासन की यह नीति रही है कि रेलवे कर्मचारियों के राष्ट्रीय फेडरेशन को जानबूझ कर बढ़ावा दिया जाये क्योंकि वह एक सरकार द्वारा बनाया गया संघ है । रेलवे कर्मचारियों को इसी संघ का सदस्य बनने को बाध्य किया जाता है । कुछ दिन हुए एक इस प्रकार का गुप्त परिपत्र निकाला गया कि सरकार को उन रेलवे कर्मचारियों के नाम भेजे जायें जो इस संघ के अतिरिक्त अन्य किसी संघ के सदस्य हैं । मैं जानना चाहता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों को किन कारणवश अन्य संघों में शामिल नहीं होने दिया जाता ।

मैं सबसे पुराने संघ का सभापति हूँ । तथा हमारा संघ राष्ट्रीय फेडरेशन से कहीं अधिक फायदे देता है । दूसरे शब्दों में यह सबसे अधिक लाभदायक संघ है । परन्तु सरकार ऐसे संघों को नष्ट कर देने पर तुली हुई है । परन्तु मैं बता देना चाहता हूँ कि इन संघों को नष्ट करने का प्रयत्न करने पर भी कर्मचारी राष्ट्रीय फेडरेशन के सदस्य नहीं बनेंगे । यदि सरकार ने बहुत जोर डाला तो संभव है कि वे साम्यवादी संघों में चले जायें ।

क्वार्टरों के सम्बन्ध में मैं बताना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय ने कहा था कि इनके लिए ११ करोड़ पये रखे गये हैं । और द्वितीय योजना काल की अवधि पूरी होने तक ६४,५०० क्वार्टर बन जायेंगे । परन्तु मेरे विचार से रेल कर्मचारियों की संख्या इस समय ५ लाख है और इन वर्षों में लगभग २६,००० व्यक्ति भरती हो जायेंगे । इस प्रकार क्वार्टर बन जाने पर भी लगभग ६५०,००० लोगों के पास क्वार्टर नहीं होंगे । जब कि

[श्री फ्रेंक एन्थिनी]

रेलवे पदाधिकारियों के पास बड़े सुन्दर, वायु अनुकूलित निवास स्थान हैं। उनके लिए कोई सुन्दर व्यवस्था किए बगैर आप चाहते हैं कि सेवा में कार्यक्षमता बढ़ जाये। मैं चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन को अपना रवैया बदले और कम से कम मुख्य कार्यालय में रहने वाले स्थाई कर्मचारियों को जिनकी सेवायें १० अथवा १५ वर्ष की हो गई हैं, आसान किशतों पर अग्रिम धन दे देना चाहिए ताकि उससे वे अपने निवास स्थान बना सकें।

अब मैं निवृत्ति वेतन योजना के बारे में यह बताना चाहता हूँ कि कई वर्ष पूर्व मैंने ऐसी योजना सभा में रखी थी। परन्तु रेलवे कर्मचारियों द्वारा इसको स्वीकार न करने के दो कारण हैं। पहला यह है कि वह इस योजना को समझते नहीं हैं। उनका कहना है कि जब रेलवे कर्मचारी को ६ वर्ष के पश्चात् भी भविष्य निधि नहीं मिलती तो निवृत्ति वेतन योजना से ही क्या होगा। निवृत्ति वेतन भी ६ वर्ष तक नहीं मिलेगा। रेलवे की कार्यक्षमता का यह एक उदाहरण है।

सरदार अ० सि० सहगल (जंजगीर) : सभापति जी, रेलवे मंत्रालय ने जो बजट पेश किया है उस पर जनरल बहस हो रही है। उसको देखने से मालूम होता है कि रेलवे ने उन्नति तो जरूर की है इसमें दो रायें नहीं हो सकतीं। लेकिन मैं आपका ध्यान वैगन और कैरिज में काम करने वाले क्लास ४ के साउथ ईस्टर्न रेलवे के कर्मचारियों की ओर दिलाना चाहता हूँ। ये कर्मचारी दो किस्म के हैं। एक तो शैंड खलाशी कहलाते हैं जो कि अनस्किल्ड होते हैं और दूसरे पी० टी० एम० यानी सेमी स्किल्ड होते हैं। हमारे बहुत से नौजवान जो कि आठवीं या नवीं जमात तक पढ़े होते हैं वे भी इन लोगों में भरती हो जाते हैं और काम कर रहे हैं। वे अपना काम अच्छी तरह से कर रहे हैं। जब १९५४ में हमारे उपमंत्री महोदय ईस्टर्न रेलवे का निरीक्षण करने गये थे तो इन लोगों ने उनके सामने अपने खयालात रखे थे और मैं उपमंत्री महोदय की तारीफ करूंगा कि उन्होंने हुक्म दिया कि इनमें जो पढ़े लिखे लोग हैं उनको हमें आगे प्रोमोशन देना चाहिये यदि ये दूसरी परीक्षाएँ पास कर लें। रेलवे बोर्ड ने जो हुक्म दिया उसमें भी इस चीज पर ध्यान रखा है। लेकिन मैं अफ सोस के साथ कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड का आर्डर होते हुये भी इन सेमी स्किल्ड लोगों को परीक्षाएँ पास करने के बाद बराबर जगहें नहीं दी जाती हैं। मैं साउथ ईस्टर्न रेलवे के बारे में मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि वे इस चीज को एग्जामिन करें। मेरा कहना है कि अनस्किल्ड और सैमी स्किल्ड लेबर में जो लोग पढ़े लिखे हैं, जो कम से कम आठवीं क्लास तक पढ़े हैं, अगर वे परीक्षा पास कर लें तो उनको प्रोमोशन देना चाहिये। इस तरह से हम अपने यहां के अनएम्प्लायमेंट के प्रश्न को भी कुछ हद तक हल कर सकेंगे।

इसके साथ ही मैं आपका ध्यान ट्रेन एग्जामिनर्स की पे स्केल्स की तरफ दिलाना चाहता हूँ। जो पहली पे कमीशन बैठी थी अगर उससे कुछ गलती हो गई तो उसको बराबर जारी नहीं रखना चाहिये। मैं आपका ध्यान रेलवे एक्सीडेंट एनक्वायरी कमेटी और रेलवे एक्सीडेंट एनक्वायरी रिवीलिंग कमेटी की सिफारिशों की ओर दिलाना चाहता हूँ। उसमें कहा गया है : "कारखाने तथा लोकोशैड के प्रविधिक अधीक्षकों के समान"

यदि आप एक्सीडेंट एनक्वायरी कमेटी की रिपोर्ट के पैरा १५५ की तरफ देखें तो आपको मालूम होगा कि दर असल जो रिपोर्ट में लिखा है उस पर आपने कितना अमल किया है। मैं तो कहूंगा कि अगर हमने कोई कमेटी बनाई है और उसने जो सिफारिशें की हैं उनको अच्छी तरह से एग्जामिन करना चाहिये। यह नहीं होना चाहिये कि अगर कोई बड़ा अफसर उन सिफारिशों

के राय के अनुसार नहीं चल सकता है तो हम उन सिफारिशों को न मानें। मैं समझता हूँ कि ऐसा करना आपके लिये अच्छा नहीं होगा। अगर आप रेलवे एक्सीडेंट एनक्वायरी रिवीलिंग कमेटी की रिपोर्ट के पैरा ९७ को देखेंगे तब भी आपको पता चलेगा कि उन्होंने इसके बारे में क्या लिखा है। इन सारी चीजों को देखना चाहिये

श्री शाहनवाज खां : मैं आनरेबिल मेम्बर को करेक्ट कर दूँ। यह एक्सीडेंट रिवीलिंग कमेटी नहीं है बल्कि एक्सीडेंट रिव्यूइंग कमेटी है।

सरदार अ० सि० सहगल : इस कमेटी की रिपोर्ट के पैरा ५०६ से आपको मालूम होगा कि दरअसल इन लोगों को दूसरे लोगों से अलग रखा गया है। इन रिपोर्टों को देखने से आपको मालूम हो जायेगा कि इस कमी को दूर करने के लिये आपने क्या कदम उठाया है। कुछ रेलवेज मैं आपने इस तरफ कुछ कदम उठाया है। लेकिन अगर आप साउथ ईस्टर्न रेलवे को देखें, नार्थ ईस्टर्न रेलवे को देखें या वेस्टर्न रेलवे को देखें तो आपको मालूम होगा कि आपने इस दिशा में कितना कम कदम उठाया है।

इसके साथ ही साथ मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि आप ग्रेडेशन के सिलसिले में आपने क्या करने की कोशिश की है। मैं जानना चाहता हूँ कि इस बारे में आपने साउथ ईस्टर्न और नार्थ ईस्टर्न रेलवे में कितना कदम उठाया है। आप इस तरफ ध्यान दें तो आपको मालूम होगा कि आपके इस दिशा में कितना कम कदम उठाया है।

इसके साथ ही साथ मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जो लोग वैगन इंडेंट करते हैं उनसे आप फीस चार्ज करते हैं। हमारा यह कहना है कि आप उनसे हर एक वैगन के इंडेंट पर ५० रुपया लें। इस ५० रुपये में से ३० रुपये आप बतौर सीक्योरिटी रखें और २० रुपया अगर आप उनको वैगन न दे सकें तो उनको लौटा दें। ऐसा करने से बोगस इंडेंट आपके पास जितने आते हैं उतने नहीं आवेंगे।

साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो आपके फारवर्डिंग नोट्स होते हैं उनमें दुकानदार पुड़िया बांधते हैं। इसका कारण यह है कि आप बिना कुछ लिये लोगों को फारवर्डिंग नोट्स देते हैं। जो कागज बचते हैं उनको दुकानदार पुड़िया बांधने के काम में लाते हैं। इस विषय में मेरा यह सुझाव है कि इनकी कीमत आप पांच नया पैसे फी फार्म कर दें तो आपको भी कुछ आमदनी हो जायेगी और इस प्रकार फार्मों का दुरुपयोग भी नहीं होगा।

इसके अलावा मैं यह आपसे अर्ज करना चाहता हूँ कि बिलासपुर-कटनी सेक्शन में जितनी स्पीड से गाड़ियां चलनी चाहियें उतनी स्पीड से नहीं चल रही हैं। आप देखेंगे कि अनूपपुर से कटनी तक ज्यादा तादाद में कोयला जाता है। इसमें कोयले का खर्च ज्यादा होता है। मेरा सुझाव है कि अगर इस सेक्शन को आप इलेक्ट्रिक ट्रेन सेक्शन कर दें तो आपको बहुत कोयला बच सकता है और इस तरह से जो आपका ज्यादा कोयला खर्च होता है उसमें किफायत हो सकती है।

[सरदार अ० सि० सहगल]

इसके साथ ही साथ मैं आपसे ये अर्ज करूंगा कि इस वक्त जो हमारे यहां ट्रेनें चल रही हैं वे ठीक समय पर नहीं चल रही हैं। जो समय निर्धारित वरकिंग टाइम टेबिल पर है उससे अधिक समय लेती हैं। आप टाइम शिड्यूल को देखें तो आपको मालूम होगा कि टाइम टेबिल में एक एक और डेढ़ डेढ़ घंटे का मारजिन आप देते हैं। आप देखें कि यहां से मथुरा के लिये आपने कितना मारजिन दिया है। इस पर भी अगर गाड़ियां बक्त पर न चलें तो कहना पड़ेगा कि हमारे कार्य में एफीसेनसी की कमजोरियां हैं। इस ओर भी आपको ध्यान देना चाहिये।

इसके साथ ही साथ जो आपकी रेलें ६७ या ६८ पाउंड की हैं, मुझे ठीक से पता नहीं, उनको अगर आप ९८ और ११० पाउंड की कर दें तो गाड़ियां ज्यादा स्पीड से चल सकती हैं।

आपने जो जोन्ज बनाये हैं, उन में कुछ में तो आपने डिविजनल मैनेजमेंट रखा है। मैं यह कहना चाहता हूं कि ऐसे जितने भी रेलवे जोन्ज बचे हुये हैं, जहां पर डिविजनल मैनेजमेंट जारी नहीं किया गया है, उन सब में उसको जारी कर दिया जाय।

हमारे यहां खुरकेला और भिलाई में स्टील-प्लांट्स बन रहे हैं। आपको वैगन्ज को असेम्बल करने की शाप की भी जरूरत होगी—वह चाहे अब हो या दो वर्ष के बाद हो। इस तरह की वैगन शाप साउथ ईस्टर्न रेलवे के बिलासपुर जंक्शन स्टेशन पर, जहां से कि मैं खुद आता हूं, बनाई जा सकती है। वहां आपको काफी जगह मिल सकती है। वहां पर वोगी-रिपेयर की भी व्यवस्था हो सकती है, क्योंकि वहां पर लकड़ी किफायत से मिलती है। इस सम्बन्ध में यह कहा जा सकता है कि इस काम के लिये जिस किस्म की लकड़ी की जरूरत है, वह शायद वहां न मिले। मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि आप अपने एक्सपर्ट्स के जरिये इस बात की छान-बीन करायें कि वहां पर वोगीज बनाने के लिये ठीक किस्म की लकड़ी मिल सकती है या नहीं। यह भी सवाल आ सकता है कि हमारे पास जगह कहां है। मैं कहना चाहता हूं कि वहां पर ऋदहाखार का जंगल—जो कि नहीं के बराबर जंगल है—स्टेशन के करीब ही मिल सकता है।

अकलतरा स्टेशन पर माल-ढका रखने के सवाल पर मैं कुछ शब्द कहना चाहता हूं। वहां आउटवर्ड और इनवर्ड जो सामान आता है, उसका नक्शा मैं आपके सामने रखने के लिये तैयार हूं। इस वक्त जो आपने जगह रखी है, वह बस्ती के साइड में नहीं है। बस्ती की साइड में जहां तक हो, वह आप बराबर रखें। उसके बाद कितनी दूर से माल आ सकता है, अगर आप यह देखें, तो मालूम होगा कि २७ मील से इधर माल आ सकता है। माल-धक्का आप तोड़ने वाले हैं और तोड़ कर नया बनाने वाले हैं। और अभी आपने काम शुरू कर दिया है। मालूम नहीं कि क्यों उसको फिर तोड़ दिया गया था और फिर काम शुरू कर रहे हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि एक बार बना कर फिर उसको तोड़ दिया गया, उसकी जिम्मेदारी किस पर है। इस तरह जनता का जो पैसा बरबाद किया गया, वह किसके जिम्मे जायेगा? कौन अफसर इसके लिये जिम्मेदार होगा? जहां तक मेरा ख्याल है और जहां तक मैं इस जिले को जानता हूं, माल धक्का की तरफ सात, आठ मील से माल आ रहा है। आप हमसे यह कह सकते हैं कि भाई, वहां हमारा बहुत द्वितीय पंच वर्षीय योजना में तो ज्यादा कोल जलेगा। मैं यह कहना चाहता हूं कि कोरवा, छिंदवाड़ा और सेंट्रल इंडिया के कोल-फील्ड वहां पर हैं। सन् १९५५ में आप का प्रोडक्शन ४.६१ मिलियन टन है। यह बढ़ कर १९६१ में करीब करीब ११.६१ मिलियन टन तक जायेगी। इसके अलावा आयरन ओर की प्रोडक्शन १९५५ में ४.३१ मिलियन टन थी, जो कि १९६१ में १२.५१ तक जायेगी। यही हालत बाक्सइट और लाइम-स्टोन की है।

इन सब बातों की तरफ अगर आप ध्यान दें, तो आपको मालूम होगा कि अगर माल-धक्का बस्ती की तरफ रखेंगे, तो आपको ज्यादा सुभीता होगा। अगर इस सम्बन्ध में यह कहा जाय कि हमारे सामने अमुक डिफ़िकल्टीज़ हैं और यह काम नहीं हो सकता है, तो मैं कहूंगा कि यह ग़लत चीज़ है। बिलासपुर से ले कर झाड़मुगड़ा तक कितने ऐसे माल-धक्का हैं, जो बस्ती की तरफ हैं। इस पर आपको विचार करना चाहिये। वहां रहने वालों की जो राय है, उसकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिये। जनता की राय को ठुकरायें नहीं।

आपने जो एक्सप्रेस चलाई है, हम उसके लिये आपके शुक्रगुज़ार हैं, लेकिन अनूपपुर से जबलपुर तक हर स्टेशन पर खड़ा करने के बाद भी आप एक्सप्रेस का किराया चार्ज करते हैं, यह कोई अच्छी बात नहीं है। आपको इसे एग्जामिन करना चाहिये। नैशनल कौंसिल की मीटिंग में इस पर बहस हो चुकी है। मालूम हुआ है कि अभी तक इस बारे में कोई आर्डर नहीं हुये हैं।

श्री शाहनवाज़ खां : आर्डर हो चुके हैं।

सरदार अ० सि० सहगल: आपने यह बड़ी कृपा की। हम पैसेंजर्स की तरफ से तथा अपने तरफ से आप के बड़े शुक्रगुज़ार हैं।

अब मैं काशी एक्सप्रेस के बारे में कुछ अर्ज़ करना चाहता हूँ। इलाहाबाद तक जो वोगी बिलासपुर से जाती है, कटनी में उसे काशी एक्सप्रेस में लगा कर बनारस तक ले जाना चाहिये। इससे जो डायरेक्ट जाने वाले लोग हैं, उनको फायदा होगा। इसी तरह से जो काशी एक्सप्रेस बम्बई की तरफ जाती है, उसमें आप बिलासपुर की जो वोगी है, उसे लगाइये और कटनी में उसे बिलासपुर की रात्रि की ट्रेन में जोड़ दीजिये। इस तरह आप लोगों की बहुत मदद कर सकते हैं।

†श्रीमती पार्वती कृष्णन् (कोयम्बटूर) : रेलवे आय-व्ययक पर प्रथम भाषण श्री फ्रेंक एन्थनी का आज हुआ। यह बड़ी ही अजीब सी बात है कि मैं आज उनकी बातों, आलोचनाओं आदि से पूरी तरह सहमत हूँ क्योंकि श्री एन्थनी जब तक कम्युनिस्ट पार्टी के खिलाफ़ दो चार बातें नहीं कह लेते तब तक उनकी कोई बात या उनका कोई भाषण पूरा नहीं होता। खैर, आज जो उन्होंने कहा है मैं उससे पूरी तरह सहमत हूँ। कार्यसंचालन क्षमता के निर्धारण के लिये जो व्यवस्था अपनाई जाती है उसके बारे में, मैं कुछ कहना चाहती हूँ। मैं मानती हूँ कि गाड़ियां अधिक मील चलने लगी हैं भार भी अधिक ढोया जा रहा है। परन्तु हमें कोयले के बारे में कुछ भी नहीं बताया गया कि रेलवे द्वारा ढोया गया कोयला क्या उसकी मांग को पूरा कर सका। और उससे लक्ष्य को पूरा किया जा सका या नहीं। हम यही जानना चाहते हैं कि जितना कोयला ढोया गया, क्या उससे कोयला आयुक्त अथवा कोयला नियंत्रक की आवश्यकताओं को पूरा कर दिया गया। हम यह इसलिये जानना चाहते हैं कि गत वर्ष मैंगनीज़ अयस्क के न ढोये जाने के कारण बड़ी कठिनाई उठानी पड़ी थी। इस कठिनाई को इस वर्ष किस सीमा तक पूरा किया जा सका है।

देश की परिवहन नीति पर विचार करते समय हमें एकीकृत परिवहन का कोई अनुमान नहीं लग पाता है। मेरा सुझाव है कि एक समिति अथवा संगठन बनाया जाये जो देश की एकीकृत परिवहन नीति पर विचार करे। रेलवे की माल के लिये भी आउट एजेन्सियां बनाई

[श्रीमती पार्वती कृष्णन्]

जानी चाहिये। दक्षिण में ऐसा बहुत आवश्यक है क्योंकि योजना की प्रगति के साथ साथ वहाँ की रेलें माल ढोने में पिछड़ती जा रही हैं। और लारी से माल को ढोया जाता है। मैं रेलवे मंत्रालय के इस कथन से सहमत नहीं हूँ कि अधिक धन का आवंटन न किये जाने के कारण ऐसा हो रहा है। मेरा तो यही विचार है कि जब तक सरकार नदी, सड़क, रेल आदि की एकीकृत परिवहन योजना नहीं बनायेगी तब तक अधिक या कम आवंटन का प्रश्न ही नहीं उत्पन्न होता है। मैं माननीय मंत्री से यही चाहता हूँ कि इस सम्बन्ध में हमें बताये कि उन्होंने इस पर विचार किया है या नहीं।

इंजन तथा डिब्बों के बारे में बताया गया कि पुराने डिब्बों तथा इंजनों की प्रतिशतता कम होती जा रही है। मैं जानना चाहती हूँ कि इस प्रतिशतता में कमी इतनी धीमी गति से क्यों हो रही है। इस सम्बन्ध में मैं माननीय मंत्री को एक बात बता देना चाहती हूँ और वह यह है कि विशाखा-पटनम् में एक साथ डिब्बों को बनाती है यानी उसके अलग अलग हिस्सों को, जो बाहर से मंगाये जाते हैं, जोड़ कर बनाती है। टेंडर के लिये सरकार ने २ लाख रुपये की प्रतिभूति की शर्त रखी थी। केवल यही एक सार्थ थी जो २ लाख रुपये जमा कर सकती थी। १९५५ में इस सार्थ को ठेका दिया गया। जिसके अनुसार १२ महीने में वैगन बन जाने थे और प्रति दिन ३० वैगन उन्हें बना कर देने थे। परन्तु उन्होंने अपना कथन ५० प्रतिशत भी पूरा नहीं किया है। इसके अतिरिक्त मुझे यह पता लगा है कि इस ठेके पर अक्टूबर १९५७ तक कोई हस्ताक्षर नहीं किये गये हैं। मैं यही जानना चाहती हूँ कि इस प्रकार की बातें क्यों हो रही हैं। यह बड़ा गम्भीर मामला है तथा इस पर पूर्णतया ध्यान देना चाहिये क्योंकि मेरे विचार से इसमें कहीं कुछ गड़बड़ी जरूर है।

मुझे बताया गया कि ठेकेदारों के कामों का पर्याप्त अधीक्षण नहीं किया जाता है। मैं चाहती हूँ कि इसकी भी जांच की जाये और इस प्रकार की बातें जब हों तब सभा को इसकी जानकारी देनी चाहिये। पुर्जों के अपर्याप्त संभरण के सम्बन्ध में भी लगातार शिकायतें की गई हैं। हमारे रेलवे उपमंत्री ने भी एक प्रश्न का उत्तर देते हुये हमें बताया था कि पुर्जों की बड़ी कमी है और हम इस पर विचार कर रहे हैं। पुर्जों की कमी का कार्यसंचालन क्षमता पर भी बुरा प्रभाव पड़ा है। मैं एक उदाहरण आपको देती हूँ जिससे पता लगता है कि पुर्जों की कमी के कारण कितनी बड़ी बड़ा दुर्घटनायें हो सकती हैं। दो-तीन महीने पहले दक्षिण-पूर्व रेलवे पर एक गैंगमैन इसलिये मर गया क्योंकि पेंच ढीले थे जिससे ब्रेक का ब्लाक उस पर गिरा था। इंजनों की एक निश्चित समय मरम्मत की जानी चाहिये तथा कभी कभी देखभाल होनी चाहिये। इस मांग को दक्षिण रेलवे श्रम संघ के संयुक्त सचिव, श्री नम्बियार जो इस सभा के सदस्य रह चुके हैं, कई बार प्रशासन तथा मंत्री महोदय के सामने रख चुके हैं। परन्तु अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है।

एरोड स्टेशन के गुड्सशेड में कर्मचारियों की संख्या उतनी ही है जितनी कि १९३८ में थी, लेकिन काम की मात्रा बहुत अधिक बढ़ गई है। माननीय मंत्री ने स्वीकार भी कर लिया है और यह बहुत आवश्यक है कि प्रति कर्मचारी कार्य-भार की जांच की जानी चाहिये।

दूसरी महत्वपूर्ण चीज यह है कि जब भी कभी इंजनों की दुर्घटनायें होती हैं, तो किसी न किसी कर्मचारी को तो दण्डित कर दिया जाता है, लेकिन कभी भी रेलवे प्रशासन की इस गलती की ओर सरकार का ध्यान नहीं जाता कि पुर्जों का पर्याप्त संभरण नहीं किया जाता और प्रशासन कभी भी प्रति कर्मचारी कार्य-भार का मूल्यांकन नहीं करता।

रेलवे बोर्ड के सभापति, श्री जी० डी० पाण्डे ने प्राक्कलन समिति के सामने साक्ष्य देते हुये कहा था कि इन अधिकांश दुर्घटनाओं का कारण अधिकतर मानव भूल ही रहता है।

सभापति महोदय : प्राक्कलन समिति की कार्यवाही तब तक गुप्त रखी जाती है जब तक कि उसका प्रकाशन नहीं होता।

श्रीमती पार्वती कृष्ण : जो भी हो, मैं प्राक्कलन समिति की सदस्या नहीं हूँ। मेरा आशय यही है कि संचालन सम्बन्धी कार्य क्षमता के लिये कर्मचारियों की कार्य क्षमता बड़ी महत्वपूर्ण है। आजकल रेलवेज कर्मचारियों की ओर उचित ध्यान नहीं देती। ड्राइवर लोग यदि किसी त्रुटि को बताते भी हैं, तो भी उन्हें दुर्घटनाओं के लिये जिम्मेदार मान लिया जाता है। उनको बलि का बकरा बना दिया जाता है।

माननीय रेलवे मंत्री ने गत वर्ष आय-व्ययक सम्बन्धी चर्चा के समय सभा को एक आश्वासन दिया था। उस समय हमने अनुरोध किया था कि सभी स्तरों पर और सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर संयुक्त समितियां स्थापित की जानी चाहियें। उनसे विभिन्न श्रेणियों के मजदूरों में परस्पर सहकारिता और सहयोजना की भावना उत्पन्न होगी। वे कई त्रुटियां दूर कर सकेंगे। वे रेलवे बोर्ड को सुझाव भी दे सकेंगे। लेकिन अभी तक उस आश्वासन के सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है। फिर कैसे मान लिया जाये कि आप कर्मचारियों के प्रति मानवीय दृष्टिकोण रखते हैं।

रेलों में भीड़ कम करने के लिये १९५६-५७ में छोटी और बड़ी लाइनों पर क्रमशः ४३ और ११९ तथा १९५७ में क्रमशः २७ और ११८ ट्रेनें बढ़ा दी गई हैं, लेकिन फिर भी भीड़ कम नहीं हुई है।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : जनसंख्या भी तो बढ़ती जा रही है।

श्रीमती पार्वती कृष्ण : मुझे अपने सैक्शन में तो—दक्षिण-पश्चिमी सैक्शन में तो—कोई नई ट्रेन दिखाई नहीं पड़ती। हमने मद्रास से कोचीन तक के लिये एक अतिरिक्त ट्रेन की मांग की थी, लेकिन वह भी नहीं हुआ। पता नहीं कि नई ट्रेनें कहां बढ़ी हैं। इस भीड़ के कारण सब से अधिक परेशानी स्त्रियों को ही होती है। रेलवे प्रशासन को इस समस्या पर गम्भीरता से विचार करना चाहिये।

दूसरी चीज यह है कि रेलवे प्रशासन रेलवे कर्मचारियों को अपना शिकार बनाता है। इसके कई उदाहरण हैं और हमने सभा में इस प्रश्न को कई बार उठाया है। गत सत्र में माननीय मंत्री ने इसका वैसा ही, सदा की भांति, टालू उत्तर दे दिया था कि “जांच की जा रही है”।

मंत्री जो भी हों, सदा ही इस सम्बन्ध में हमें यही उत्तर मिलता है कि ऐसे मामले निजी तौर पर माननीय मंत्री को बता दिये जायें और वे अवश्य ही उसकी जांच करावेंगे। लेकिन होता कुछ भी नहीं है। हमारे पास ऐसे कर्मचारियों की सूची मौजूद है जिन्हें १९४६ और १९४८ से निलम्बित किया गया है। उनका कुसूर यही था कि उन्होंने ने संघ की कार्यवाहियों में हाथ बटाया था। इस प्रकार के ३०० कर्मचारी निलम्बित हैं। उनके मामलों पर कोई भी विचार नहीं किया जाता। और, तब भी सरकार कर्मचारियों का सहयोग पाने की अपेक्षा रखती है।

[श्रीमती पार्वती कृष्णन]

सैकड़ों कर्मचारियों को इसलिये निलम्बित किया गया है कि वे भारतीय रेलवे कर्मचारियों के राष्ट्रीय फेडरेशन का नेतृत्व न मान कर किसी अन्य कर्मचारी संघ के कार्यकर्ता हैं। हावड़ा के एक कर्मचारी श्री मजूमदार को तो इसलिये निलम्बित किया गया था कि उसने भ्रष्टाचार के एक मामले का भंडाफोड़ किया था। दक्षिण रेलवे में भी ऐसा ही एक मामला हुआ है।

सरकार मजदूरों को पूरी आज्ञादी और अवसर देने तथा उनका सहयोग प्राप्त करने की बातें करती है और रेलवे कर्मचारियों से आत्मत्याग की भावना दिखाने की अपेक्षा करती है। लेकिन जो मजदूर निलम्बित किये गये हैं, वे क्या करें? उनके मामलों की यथाशीघ्र जांच की जानी चाहिये।

श्रम-कल्याण के लिये भी बहुत कम रुपया दिया जाता है। रेलवे मंत्रालय की एक बड़ी विचित्र सी बीमारी यह है कि जितने भी आंकड़े दिये जाते हैं, वे यथार्थ से मेल नहीं खाते। 'गोल्डन राँक' की रेलवे बस्ती की जनसंख्या २०,००० है और वहां के कारखाने में ७,००० मजदूर काम करते हैं। लेकिन, गोल्डन राँक अस्पताल में मरीजों के पलंगों की संख्या १०५ ही है। अस्पताल के सभी डाक्टर वहां उपस्थित भी नहीं रहते। वहां जो दवाइयां मंगवाई जाती हैं, वे कार्यालय में ही पड़ी रह जाती हैं। रोगियों को, दवाइयों के स्थान पर, कई तरह का रंगीन पानी ही पिला दिया जाता है। माननीय मंत्री का रेलवे मजदूरों के प्रति यही दृष्टिकोण है। उन्हीं मजदूरों के प्रति, जिनके बारे में महात्मा गांधी ने कहा था कि देश के करोड़पतियों के बिना तो चल सकता है लेकिन मजदूरों के बिना नहीं।

अन्त में, मैं एक और बात यह कहना चाहती हूं कि योजना के लक्ष्यों की पूर्ति के लिये यह आवश्यक है कि हम एक एकीकृत परिवहन नीति बनायें। सारे देश के लिये एक ही परिवहन नीति होनी चाहिये। इस सम्बन्ध में एक अत्यन्त महत्वपूर्ण मसला है लाइट रेलवेज का। यह बहुत जरूरी है कि भारी यातायात वाली लाइट रेलवेज को रेलवे प्रशासन अपने अधिकार में ले ले। दिल्ली-शहादरा-सहारनपुर रेलवे और बख्तियारपुर-बिहार शरीफ़ रेलवे इसी प्रकार की रेलवेज हैं। रेलवे प्रशासन ही इनका उचित ढंग से प्रबन्ध कर सकता है। इसलिये, आपको लाइट रेलवेज के बारे में एक एकीकृत नीति बनानी चाहिये और उनका राष्ट्रीयकरण करना चाहिये। इससे उनकी कार्य-क्षमता बढ़ जायेगी।

मैं माननीय मंत्री से जानना चाहती हूं कि डीजल से चलने वाले इंजनों के बंटवारे की क्या नीति है। उनका उपयोग कहां किया जायेगा? आप यदि उन इंजनों को दक्षिण में भेजें, तो उससे कोयले की काफी बचत हो जायेगी, क्योंकि उत्तर भारत से बहुत अधिक परिमाण में कोयला वहां भेजा जाता है। मैं रेलवे मंत्री से यह भी आश्वासन चाहती हूं कि लाइट रेलवेज को यथाशीघ्र राष्ट्रीयकृत किया जायेगा।

साथ ही, मेरा अनुरोध है कि श्रम और श्रम-संगठनों की मान्यता के प्रति भी सरकार को अपना दृष्टिकोण बदलना चाहिये। तभी सरकार को मजदूरों का सहयोग प्राप्त होगा।

†श्री अशोक मेहता (मुजफ्फरपुर) : महोदय मैं मुख्यतया चार महत्वपूर्ण बातों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

पहली बात तो यह है कि रेलवेज के समूहीकरण के सम्बन्ध में अभी तक कोई तर्क-संगत नीति नहीं अपनाई गई है ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अभी हाल में उत्तर पूर्वी सीमान्त जोन नया गठित किया गया था । यह निर्णय आसाम के सामरिक महत्व को देखते हुये किया गया है या किसी राजनीतिक कारणवश ? मेरा विचार है कि इसका निर्माण राजनीतिक कारणों से किया गया है । यदि रेलवेज के जोन भी राजनीतिक दबाव को देख कर बनाये जायेंगे और जनता की राय पर ध्यान नहीं दिया जायेगा, तो आगे चल कर बड़ी कठिनाइयां पैदा होंगी ।

रेलवेज के पुनर्समूहीकरण की व्यवस्था में, बिहार में रेलवेज का एक भी प्रादेशिक कार्यालय नहीं रखा गया है । उड़ीसा में भी प्रादेशिक कार्यालय या डिवीजनल कार्यालय की मांग की जा रही थी । लेकिन वहां भी कोई ऐसा कार्यालय नहीं रखा गया है ।

ऐसे निर्णय राजनीतिक दबाव या राजनीतिक कारणों के आधार पर किये जाते हैं या केवल संचालन सम्बन्धी और अर्थ सम्बन्धी सुविधाओं के विचार से ? यदि संचालन और अर्थ सम्बन्धी सुविधाओं के विचार से इन मामलों में निर्णय किया जाता है, तो प्रश्न यह उठता है कि क्या इनका अध्ययन किया गया है, और यदि किया गया है तो क्या इस सम्बन्ध में कोई तर्क-संगत सिद्धान्त बनाया गया है ? मुदालियर समिति ने इस मामले का अध्ययन करने के बाद निष्कर्ष निकाला था कि १९५२ में निर्मित किये गये बड़े-बड़े जोनों ने जो अनेक कठिनाइयां पैदा कर दी हैं उनका हल संगठनात्मक प्रयासों से नहीं होगा । द्वितीय और तृतीय योजनाओं के काल में इन बड़े बड़े जोनों में यातायात बहुत अधिक बढ़ जायेगा और उसका प्रभाव संचालन क्षमता पर बुरा पड़ेगा ।

पुनर्समूहीकरण के इस प्रश्न पर कुंजरू समिति ने भी विचार किया था । उसके बाद ही प्रशासन ने तदर्थ रूप में यह निर्णय किया था । सभा को यह बताया जाना चाहिये पुनर्समूहीकरण के इस समस्या का हल करने में सरकार किस सिद्धान्त को मान कर चलती है ।

कुंजरू समिति एक बहुत ही महत्वपूर्ण समिति थी और उसने हमारे सामने एक बड़ा ही मूल्यवान प्रतिवेदन रखा था । उस प्रतिवेदन के निष्कर्षों से उसके दो सदस्य, दो रेलवे अधिकारी सहमत नहीं थे । उन्होंने विमति टिप्पणियां प्रस्तुत की थीं । उन विमति टिप्पणियों के बारे में भी, समिति के सदस्यों के बहुमत ने अपने विचार व्यक्त कर दिये थे । मैं यह मानता हूं कि इस क्षेत्र में रेलवे बोर्ड को अनुभव है और विशेष ज्ञान रखता है । लेकिन इस सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय तो रेलवे बोर्ड से भिन्न किसी निकाय को ही करना चाहिये ।

यह इसलिये कि रेलवेज के पुनर्समूहीकरण पर ही यह निर्भर रहेगा कि हम पंच वर्षीय योजना काल की परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं की पूर्ति कहां तक कर सकेंगे ।

एक और महत्वपूर्ण बात यह है कि संगठन की प्रणालियां ठीक नहीं हैं । कोई एक निश्चित सिद्धान्त ही नहीं है । १९४८ में कुंजरू समिति ने कहा था कि रेलवे बोर्ड विभागीय संगठन के पक्ष में है, डिवीजन बनाने की प्रणाली के विरुद्ध है । १९५२-५३ में, रेलवे मंत्री ने कहा था कि रेलवे बोर्ड प्रादेशिक संगठनों के पक्ष में है । पर, फिर, १९५६ में श्री लाल बहादुर शास्त्री ने बताया था कि प्रादेशिक संगठन की प्रणाली अच्छी सिद्ध नहीं हुई थी और शीघ्र ही संगठन की डिवीजनल प्रणाली अपनाई जायेगी ।

[श्री अशोक महता]

उस समय, मैंने रेलवे मंत्री को इसके लिये बधाई भी दी थी। तब मैं समझता था कि अब तो शायद रेलवे मंत्रालय डिवीजन बनाने की प्रणाली को अपना ही लेगा। इस नीति का अनुसरण भी किया गया था। मुद्रालय समिति के अप्रैल १९५७ के प्रतिवेदन से यह स्पष्ट है।

लेकिन, इस सब के बाद भी, एक दिन हम देखते हैं कि पूर्वोत्तर रेलवे में प्रशासन की जिला प्रणाली, विभागीय प्रणाली चालू कर दी गई है। साथ ही, दक्षिण-पूर्व रेलवे में प्रादेशिक प्रणाली चालू की गई है।

सरकार आखिर मानती किस प्रणाली को है? इसको इतने मनमाने ढंग से क्यों किया जाता है? मैं नहीं चाहता कि रेलवे मंत्रालय सभा को बिना कोई कारण बताये ही किसी नीति को मनमाने ढंग से अपना ले। इस प्रकार बार-बार परिवर्तन करने से मजदूरों पर बुरा प्रभाव पड़ता है। उनकी कार्य-क्षमता कम होती है।

कुंजरू समिति डिवीजनल प्रणाली के पक्ष में नहीं थी, तो उसने हमें उसके कारण बताये हैं, हमारे सामने इतने सारे तथ्य तथा आंकड़े पेश किये हैं। लेकिन, रेलवे मंत्रालय ने कभी भी हमारे सामने इन भिन्न-भिन्न प्रणालियों के कार्य-संचालन इत्यादि के सम्बन्ध में कोई आंकड़े नहीं रखे हैं। उसने कभी भी नहीं बताया है कि कार्य-क्षमता की दृष्टि से कौन सी प्रणाली सर्वोत्तम है।

कुंजरू समिति ने आज से दस वर्ष पूर्व ही कह दिया था कि भारतीय रेलवेज के लिये विभिन्न संगठनात्मक प्रणालियों की उपयुक्तता का प्रश्न कुछ ही वर्ष में बहुत महत्वपूर्ण बन जायेगा। मेरा सुझाव है कि अब इस समस्या पर गम्भीरता से विचार कर लिया जाये।

संगठनात्मक प्रणाली का प्रश्न संचालन सम्बन्धी कार्यक्षमता के प्रश्न से जुड़ा हुआ है। विभिन्न समितियों और आयोगों ने भी इस बात पर जोर दिया है। संगठनात्मक प्रणाली का निश्चय मनमाने ढंग से करने पर कार्यक्षमता को भी नहीं बढ़ाया जा सकेगा।

एक और भी महत्वपूर्ण बात यह है कि विभिन्न मंत्रालयों में परस्पर अधिक सह-योजना होनी चाहिये। खाद्यान्न जांच समिति के समय रेलवे बोर्ड ने समिति द्वारा भेजी गई एक प्रश्नावली के उत्तर भेजे थे। अच्छा तो यह हो कि हमारी सरकार समितियों और आयोगों के प्रयोग में आने वाले साक्ष्य को प्रकाशित कर दिया करे।

हां, तो रेलवे बोर्ड द्वारा भेजे गये उत्तरों से यह प्रकट होता था कि विभिन्न मंत्रालयों में परस्पर सहयोजना नहीं है। उन उत्तरों से स्पष्ट झलकता है कि खाद्य मंत्रालय और रेलवे मंत्रालय में परस्पर सहयोजना नहीं रहती।

शायद, खाद्यान्न जांच समिति का प्रतिवेदन प्रकाशित होते-होते अब दोनों मंत्रालयों ने कुछ अधिक सहयोजना स्थापित कर ली है; कुछ अधिक सम्पर्क बना लिया है। यदि ऐसा हुआ है, तो बड़ा ही अच्छा है। दोनों मंत्रालय को एक-दूसरे की समस्याओं के बारे में सहयोजना पूर्ण ढंग से विचार भी करना चाहिये। उदाहरण के तौर पर, हम सभी चाहते हैं कि निर्यात संवर्धन किया जाये। मुद्रालय समिति ने इसके लिये वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय, वित्त मंत्रालय, रेलवे मंत्रालय और कुछ अन्य मंत्रालयों की एक स्थायी समिति स्थापित करने की सिफारिश की थी। रेलवे मंत्रालय देश के सभी प्रकार के विकास के लिये अत्यन्त महत्वपूर्ण है। मैं समझता हूँ कि किसी सुक्ष्म निकाय को इस समस्या की जांच का काम सौंपा जाना चाहिये।

दूसरी बात हमें यह विचार करनी है कि परिवहन के अन्य साधनों का रेल का समन्वय स्थापित किया जाये। यदि वाणिज्यिक नौवहन का विकास किया गया तो रेलवे पर अधिक बोझ

अवश्य पड़ेगा। श्री फ्रैंक एन्थनी ने कहा कि हो सकता है कि देश में माल का परिवहन करने में हमारे परिवहन साधन पर्याप्त न हों। अतः हमें ऐसी आकस्मिक आवश्यकता के लिये तैयार रहना चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं माननीय उपमंत्री से निवेदन करूंगा कि वे इस सम्बन्ध में अध्ययन करने के लिये कोई दल या समिति बनायें। ब्रिटेन में भी ऐसी समस्या आई थी। हमें उनके अनुभव से लाभ उठाना चाहिये। ब्रिटेन में सीमित रेलवे होते हुये भी वे उसका ऐसे ढंग से प्रबन्ध कर रहे हैं कि उनके सामने कोई समस्या नहीं है। यदि हम भी एक सुयोजित ढंग से काम करें तो सीमित रेलवे से काम अच्छी तरह चला सकते हैं।

मैं देखता हूँ कि आगे विकास के लिये हमारे पास कोई सुयोजित योजना नहीं है। द्वितीय योजना में सीमेण्ट का उत्पादन १६ लाख टन रखा गया था। १६ लाख में से १३ लाख टन का उत्पादन होगा। क्या इस मात्रा को ढोने के लिये हमारे पास पर्याप्त परिवहन साधन हैं? यदि पर्याप्त परिवहन साधन नहीं हैं तो हमें उस पर विचार करना चाहिये। ऐसा न हो कि ऐन मौके पर हमें परेशानी उठाना पड़े।

रेलवे बोर्ड को यह भी ध्यान रखना चाहिये कि बोझ तथा गति का बहुत घनिष्ट सम्बन्ध है। यदि हम बढ़ते हुये बोझ को सम्भालने के लिये गति नहीं बढ़ायेंगे तो हमारी बहुत क्षति होगी। मैं फिर रेलवे को चेतावनी देता हूँ कि यदि पहले से इन बातों का ध्यान न रखा गया तो बाद में पछताना होगा।

इसके बाद मैं रेलवे के पूंजी निर्माण की बात लेता हूँ। शुद्ध अतिरिक्त में ७ करोड़ की कमी थी १९५६-५७ में और १९५७-५८ में ९ करोड़ की कमी है। हमें अन्य विकास कार्यों तथा दारों के भुगतान के लिये भी धन की आवश्यकता पड़ेगी। धन कहां से आयेगा। अतः इस मामले से हमें सावधानी बरतनी चाहिये। रेलों के वर्गीकरण, प्रशासन, संचालन तथा समय की पाबन्दी आदि में बड़ी गड़बड़ी चल रही है। मैं यह नहीं कहता कि रेलवे में भ्रष्टाचार है। पर ऊपर जिन अनियमितताओं का मैंने जिक्र किया है उनके कारण रेलवे की कार्यक्षमता तथा कार्यकुशलता पर बड़ा बुरा प्रभाव पड़ रहा है। गंगा के उस पार की रेलवे लाइनों पर बड़ी धांधागर्दी है। गाड़ियां ठीक समय तो चलती ही नहीं हैं। बिना टिकट यात्रा का तो खुल्लमखुल्ला प्रचार है। बहुत ही थोड़े लोग टिकट ले कर यात्रा करते हैं। यह सब बड़ी दयनीय स्थिति है। मैं इन बातों को बरदाश्त नहीं कर सकता। पूर्वोत्तर रेलवे को भी उतना ही और वैसा ही कार्यकुशल तथा योग्य होना चाहिये जितना कि अन्य रेलवे हैं। माननीय रेलवे मंत्री उसी क्षेत्र के रहने वाले हैं। उन्हें इस क्षेत्र के बारे में अधिक पता है; उन्हें उससे अधिक लगाव है। अतः मैं आशा करता हूँ कि वे इन सब बातों को ठीक करने की कृपा करेंगे।

अन्त में मैं एक बार फिर कहूंगा कि ऊपर जिस संकट की सम्भावना की गयी है उसके बारे में सरकार को एक समिति नियुक्त करना चाहिये ताकि ऐसा न हो कि बाद में हम कहें कि विलम्ब हो गया या हम समय पर काम नहीं कर सके।

डा० राम सुभग सिंह (सहसराम) : मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि रेलवे मंत्री महोदय ने रेलवे की उन्नति की चर्चा अपने ब्रजट के भाषण में की है। जितनी ही उन्नति होगी उतना ही रेलवे मंत्रालय और खास कर मंत्री महोदय धन्यवाद के पात्र होंगे। लेकिन मैं यह नहीं चाहता कि कहीं की भी जनता अपनी तकलीफों को बताने के लिये श्री अशोक मेहता जैसे प्रभावशाली व्यक्ति को प्रतिनिधि चुने क्योंकि सरकार का, और खास कर वैलफेअर सरकार का यह कर्तव्य होना चाहिये कि वह जनता की ज रनों को बगैर किसी के बताये हुये ही समझने की चेष्टा करे केवल सहार्सा ही ऐसा स्थान नहीं है और भी बहुत से बीहड़ स्थान हैं जहां पर कठिनाइयां बहुत ज्यादा हैं, और उन कठिनाइयों की ओर पहले ध्यान जाना

[डा० राम सुभग सिंह]

चाहिये । यदि हम एअर कंडिशनड डब्बों की आवश्यकता समझते हैं, या उस की व्यवस्था करते हैं, या फर्स्ट और सेकेण्ड क्लास की व्यवस्था करते हैं तो उसके पहले आप को थर्ड क्लास का इन्तजाम करना चाहिये । अशोक मेहता जी ने कहा कि जो फर्स्ट क्लास का डिब्बा होता है उस में दूसरे भी आ कर क्यों बैठ जाते हैं । लेकिन सब की जरूरत एक तरह की है । मैं चाहता हूँ कि सभी क्लासों को तोड़ दिया जाय और एक ही क्लास रहे जिस में हर आदमी को कम से कम बैठने के लिये जगह मिले । सोशलिस्ट सोसाइटी नहीं हो सकती जब तक कि क्लासेज अबालिश नहीं होंगे । हमें किसी को भी छोटे व्यक्ति पर तरजीह नहीं देना चाहिये ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप वैसे ही क्लासलेस चाहते हैं जैसे कि आपने बतलाये ?

डा० राम सुभग सिंह : मेरा विचार यही है कि एक तरह का क्लास चाहिये । गांधी जी जब रेल में चलते थे तो थर्ड क्लास में ही चलते थे और काम करते जाते थे । यदि आप को या स्पीकर साहब को यहां से कलकत्ते जाना हो तो आप भी वैसे ही चल सकते हैं । कम्युनिस्ट पार्टी के उप नेता ने गांधी जी का जिक्र किया, मैं चाहूंगा कि कम्युनिस्ट पार्टी भी गांधी जी के आदर्शों पर चले । यहां जो फर्स्ट क्लास या एअर कंडिशनड या भोजनालय के डब्बे लगे रहते हैं वे सब इसलिये लगे रहते हैं कि बड़े लोगों को और हम लोगों को भी तरजीह दी जाय । लेकिन यदि देश की जनता को उसी तरह से सफर करना पड़ता है या उससे भी बदतर हालत है, जैसे कि अशोक मेहता जी ने कहा, तो मेरी रेलवे मंत्री से प्रार्थना होगी कि अपर दर्जे को अबालिश कर के जनता के लिये तीसरा दर्जा या उस से भी छोटा क्लास कम खर्च में बने और ऐसे डब्बों की व्यवस्था कर के यहां की समस्या को हल किया जाय ।

यहां कहा गया है कि पैसेन्जरो की यात्रा में १५ प्रतिशत की वृद्धि हुई है, लेकिन ट्रेनों में ओवर-आउटिंग होती है उस के दूर होने की कोई उम्मीद नहीं है । मैं इस उम्मीद को पूरा करने के लिये यह सुझाव देता हूँ कि सैलून जो हैं वह न लगाये जायें, फर्स्ट क्लास को हटा दें, एअर कंडिशनड क्लास को हटा दें डि लक्स ट्रेन हटा दें । साधारण लोगों के लिये या जो स्कूलों के लड़के हैं, उन के लिये डब्बों का प्रबन्ध करना चाहिये । हर शहर में यह स्थिति है, पटना शहर में है, दिल्ली में है, कलकत्ते में है । लड़कों को वहां रहने की जगह नहीं मिलती, उन लोगों के पास इतना रुपया भी नहीं है । जो बड़े बड़े घर के लड़के हैं वे तो इंग्लैंड में या दूसरी बड़ी बड़ी जगहों में जा कर रहते हैं और पढ़ते हैं । छोटे घर के लड़के कलकत्ते जाते हैं, ३० मील, ३५ मील की दूरी से दिल्ली और पटना में भी आते हैं । उन सब की सहूलियत के लिये यह आवश्यक है । लड़कों पर झूठमूठ दोषारोपण किया जाता है कि वे इन्डिसिप्लिन्ड हो जाते हैं । कई स्थानों पर उन के प्रति कड़ाई भी की गई । वैसे कड़ाई मैं नहीं चाहता । अगर उन की जरूरत को महसूस किया जायेगा तो वे खुद बखुद वफादार होने वाले हैं क्योंकि वे योग्य नागरिक बनने के लिये स्कूल कालेजों में जाते हैं । हम लोग अगर अपनी जरूरत को कम करेंगे तो उन पर भी असर पड़ेगा और वे बहुत अच्छी तरह से काम करेंगे ।

रेलवे देश की एक बड़ी धरोहर है और उस में जितने आदमी हैं उन की संख्या बहुत है । केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों में करीब आधी संख्या रेल कर्मचारियों की है । उस की आमदनी भी बहुत काफी है । औसतन करीब ३०० करोड़ रुपया उस की आय होती है और

यहां की सरकार को, नैशनल एक्स्चेकर में, भी ४५, ४६ करोड़ के करीब हर साल वह देती है। ऐसी स्थिति है कि यह हमारे देश का बहुत बड़ा नैशनलाइज्ड कंसर्न है। हमारा यह माना हुआ सिद्धान्त है कि हमारे वर्कर्स का पार्टिसिपेशन मैनेजमेंट में किया जाय। प्रति दिन ऐक्सिडेंट्स होते हैं हालांकि बड़े बड़े वादे किये जाते हैं। यहां दो तीन वर्षों की बात है, सन् १९५३-५४ में वादे किये गये थे। छोटा सा एक गांव बह जाता है सिकरिया, वह मेरी कांस्टिट्यूएन्सी में भी नहीं है। मोहनिया से ले कर कर्मनाशा तक अनेक गांव पानी लगाने से रह जाते हैं वादे करने के बावजूद आज तक नहीं बन पाये। यह सब दिक्कतें हैं। इस पर ध्यान जाने के लिये मैं चाहूंगा कि वर्कर्स के पार्टिसिपेशन का जो सिद्धान्त माना गया है वह इस कंसर्न पर भी लागू किया जाय क्योंकि यह सब से बड़ा कंसर्न है जिस में वर्कर्स की तादाद देश के जितने भी कारखाने हैं, नैशनलाइज्ड कंसर्न्स हैं, उन से बहुत ज्यादा है।

आज अक्सर ऐक्सिडेंट्स होते हैं। आज बैनर्जी साहब ने चर्चा की कि पांच आदमी मरे हैं, कैटल १५ मरे हैं। इसी तरह से इजन चले गये। हजारों घटनायें होती हैं। छागला कमिशन की सिफारिशों को सरकार ने अगर स्वीकार न किया होता तो सरकार पर बहुत कम विश्वास रह जाता देश का। उस को मान कर उन्होंने बहुत अच्छा किया और देश का विश्वास और ज्यादा बढ़ा दिया। सरकार को ऐसा ही करना चाहिये। लेकिन जो यहां ऐक्सिडेंट हुआ था, रेलवे ने उस के बारे में जो जांच कमेटी बनाई थी, उस ने जो सिफारिश की उस को नहीं माना गया। मैं समझता हूं कि वैसा नहीं करना चाहिये। अब्बलन तो आप जांच कमेटी मत बिठाइये यदि आप खुद बखुद संतुष्ट हैं कि हमारा काम अच्छा हुआ है। लेकिन जब आप जांच बिठाते हैं तब किसी भी आदमी को उस से बचने की कोशिश नहीं करनी चाहिये। और जो यहां के अफसरों ने राय दी सरकार को कि मत मानिये जांच कमेटी की सिफारिशों को, मैं उस राय को गलत मानता हूं। और इसी से चाहता हूं कि छोटे छोटे वर्कर्स के जो प्रतिनिधि हैं उन का प्रतिनिधित्व रेलवे मैनेजमेंट में जरूर होना चाहिये, यानी रेलवे बोर्ड में होना चाहिये।

यहां दिक्कत इस लिये होती है कि कितने वर्कर्स हैं उन की ट्रेनिंग अच्छी नहीं होती। हजारों आदमी हैं। स्टेशन मास्टर्स या गार्ड्स, टिकेट कलेक्टर, ट्रेन एग्जामिनर, केबिन मैन, छोटे छोटे कर्मचारी। उन के रिफ्रेशर्स कोर्स की गुंजाइश नहीं है। प्रति दिन तरह तरह की चीजें ईजाद होती हैं, कल पुर्जे निकलते हैं, हमारे यहां ईस्टर्न रेलवे में २६५२ गार्ड्स हैं, ३४४६ असिस्टेंट स्टेशन मास्टर हैं और ७४११ प्वाइंट्समैन हैं, लेकिन वहां दो ही ट्रेनिंग सेन्टर हैं सियालदाह और सिनी। एक साल में केवल १९४ गार्ड्स गये रिफ्रेशर्स कोर्स में, ३४४६ असिस्टेंट स्टेशन मास्टर्स में से २५४ ट्रेनिंग में गये और ७४११ प्वाइंट्समैन में से २११ गये। जब इतनी कम तादाद में शिक्षा की व्यवस्था है रिफ्रेशर्स कोर्स में तो घटनायें होगी ही। प्वाइंट्समैन को यदि मालूम नहीं है कि किधर लाइन जायेगी और जब नहीं देगा लाइन तो मरेंगे आदमी। रोज रोज यह घटनायें होती हैं। जब उस को ट्रेनिंग अच्छी तरह से नहीं है तो और क्या होगा? अच्छी तरह से सुपरविजन होना चाहिये और ईमानदारी से होना चाहिये। यह नहीं कि इन्स्पेक्टर रेलवे चले और हर स्टेशन पर उस का बंधा रहे; उस की खिदमत करने के लिये लोग तैयार रहें। चाहे स्टेशन स्टाफ उस की खुशामद में कुछ करे, बगैर किसी चीज का खयाल किये बिना वह रिपोर्ट देता चला जाय। यह चीज रेलवे में है, उस पर ध्यान दिया जाय और जिस की गलती हो, उसे पूरी सजा मिलनी चाहिये।

इस के अलावा मैं यह भी चाहूंगा कि रेलवे कर्मचारियों का जो दायित्व है, जरूर उसका वे कठोरता से पालन करें, लेकिन उन के लिये ज्यादा से ज्यादा सुविधायें दी जायें। मुझे इस की बड़ी खुशी है कि क्वार्टर्स का इन्तजाम हो रहा है लेकिन लड़कों के पढ़ने का इन्तजाम, छोटे

[डा० राम सुभग सिंह]

स्टेशनों पर जो स्टेशन मास्टर रहते हैं उन के लड़कों के पढ़ने के लिये कहीं स्कूल नहीं है। इन सब चीजों की सुविधायें जा रही हैं, यह स्तुत्य है, सभी इस की प्रशंसा करेंगे। लेकिन बात यह है कि जैसा यहां पर कहा गया है, वैसा होना भी चाहिये।

हमें एक खबर मिली है जो कि प्रशंसा की चीज है। हमारे रेलवे मंत्रालय ने घोषणा की कि चौथे दर्जे के लोगों को बड़ा से बड़ा अफसर होने का मौका देंगे। अभी इस की सिफारिश तपासे साहब करेंगे, लेकिन अभी आठ नाम मिले हैं, उन सबों को नीचे दर्जे से द्वितीय श्रेणी का अफसर बनया गया। लेकिन आज तक ईस्टर्न रेलवे में उनको मौका नहीं मिल रहा है क्योंकि कुछ लोगों के आदमी हैं जो कि सुपरएन्युएटेड हो गये हैं, उनको रिटायर करने के बाद रख लिया गया है। आप कहें तो मैं उनके नाम पढ़ कर बतला सकता हूं। किसी को कर्माशियल सुपरिंटेंडेंट रखा गया है, किसी को असिसटेंट कर्माशियल सुपरिंटेंडेंट रखा गया है, किसी को क्लैम्स प्रिवेंशन आफिसर की जगह रख लिया गया है, किसी को डिब्रीजनल सुपरिंटेंडेंट क्लैम्स करके रख लिया गया है। इस तरह से ये आठ आदमी हैं जो कि सुपरएन्युएटेड थे और जिनको इस तरह से रख लिया गया है। इस वजह से और लोगों को मौका नहीं मिल पा रहा है।

चौथे दरजे के १४१ आदमियों को तरक्की दी गयी लेकिन नार्थ ईस्टरन रेलवे में सन् १९५३से आज तक इतने बरस हो गये उनकी पे स्केल निश्चित नहीं की गयी है। इंस्पेक्टर जो चलते हैं उनका हर स्टेशन से कुछ बंधा हुआ रहता है।

अभी लखनऊ में आलमबाग में कितने ही सौ खलासियों की भरती हुई। मैं चाहूंगा कि इस मामले की जांच हो। शायद इस बारे में कुछ जांच हो भी रही है। मैं चाहता हूं कि ईमानदारी से जांच हो और इस मामले में एक्शन लिया जाये। कहा जाता है कि निशानी किसी की ली जाती है और रुपया लेकर भरती किसी और को कर लिया जाता है। मैं चाहता हूं कि इस मामले में कोई कितना भी बड़ा अफसर हो अगर उसकी गलती पायी जाये तो उसके खिलाफ एक्शन लिया जाये।

ट्रेन एग्जामिनर्स की तनस्वाह भी टैकनिकल सुपरवाइजरज़ के बराबर होनी चाहिये। अभी रनिंग स्टाफ में ड्राइवर और गार्ड को माना जाता है। लेकिन टी० टी० ई० और कंडक्टर को नहीं माना जाता। वे बेचारे बराबर गाड़ी के साथ रहते हैं लेकिन उनको रनिंग स्टाफ नहीं माना जाता। अगर आप अफसरों से पूछेंगे तो वे यही कहेंगे कि उनकी नहीं माननी चाहिये क्योंकि वे तो पुरानी लकीर के फकीर हैं। लेकिन मैं कहूंगा कि जो स्टाफ गाड़ी के साथ चलता है उस सब को रनिंग स्टाफ माना जाना चाहिये और यह गुंजाइश होनी चाहिये कि पर्याप्त कंसाली-डेटेड एलाउंस भी उनको मिले। इसके लिये आर्डर हो गये हैं पर उन पर अमल नहीं हो रहा है।

कैबिन मैन को देखिये। वह कैबिन में पड़ा रहता है। इन चौथे दरजे के कर्मचारियों को तरक्की की ओर तनस्वाह बढ़ने की गुंजाइश होनी चाहिये। पे कमीशन की रिपोर्ट की वजह से उनको कुछ सहूलियत तो हुई है। क्योंकि अभी पे कमीशन बैठी है और वह उनकी सर-विम कंडीशंस आदि के बारे में फैसला करेगी इसलिये मैं इस बारे में और अधिक नहीं कहना चाहता।

एक बात और है। यदि कोई आदमी सभा करने की कोशिश करता है तो उसे सस्पेंड कर दिया जाता है। मुगल सराय में एक सभा करने की कोशिश की गयी थी। जब

बहुत दिनों तक लिखापढ़ी करने के बाद उनके सम्बन्ध में कुछ नहीं किया गया और उनको अपनी बात को सुनवाई में सफलता नहीं मिली तब उन्होंने सभा करनी चाही थी। रेलवे मंत्रालय को इन चीजों पर ध्यान देना चाहिये।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ। हमारे यहां रोहतास का एक पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां पर छोटी लाइन है। सरकार को चाहिये कि इस ओर भी ध्यान दे। आज रेलवे एक ऐसी चीज है जिस पर कि दूसरी पंचवर्षीय योजना की सफलता निर्भर करती है। अगर रेलवे के प्रबन्ध में गड़बड़ी होगी या यातायात के साधन ठीक नहीं होंगे तो उसी अनुपात में दूसरी पंचवर्षीय योजना की सफलता पर असर पड़ेगा। केवल यह कह देना काफी नहीं है कि हम बड़े बड़े कारखानों को कनेक्ट कर रहे हैं। उनको रेलवे से कनेक्ट करना भी अच्छी चीज है क्योंकि वे भी द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अंग हैं। लेकिन उन इलाकों के लिये भी यातायात के साधनों का प्रबन्ध होना चाहिये जहां कि अच्छी फसलें होती हैं या जहां से कैटिल बाहर भेजे जाते हैं या जहां और चीजें होती हैं। आप यातायात के साधनों का इंटीग्रेटेड ढंग से विकास करने के लिये बंधे हुये हैं। चाहे बस चलाने का सवाल हो, चाहे ट्रक चलाने का सवाल हो, चाहे रिवर ट्रैफिक का सवाल हो, चाहे रेलवे का सवाल हो, आपको देखना है कि किस तरह से सब को मिला कर विकास किया जाना चाहिये। इसमें आप अब तक असफल रहे हैं। इसका कारण यह है कि रेलवे जितना माल ढो सकती है उतना नहीं ढोती है। आप कहते हैं कि बड़ी लाइन पर ६ पर सेंट और मीटर गेज पर साढ़े ९ पर सेंट माल की ढुलाई में वृद्धि हुई है लेकिन मैं समझता हूँ कि इससे दुगुनी और तिगुनी वृद्धि हो सकती है अगर इस ओर ठीक से ध्यान दिया जाये। हमारे यहां आरा ससाराम लाइट रेलवे है। उसकी कैपेसिटी ८५ लाख मन है लेकिन वह इतना नहीं ले जाती। सिर्फ १७ लाख मन ढोती है। जिन छोटी लाइनों को गवर्नमेंट सबसिडी देती है आपको देखना चाहिये कि उनका विकास हो। कुछ ऐसी छोटी लाइनें हैं जिनको सेंट्रल गवर्नमेंट मदद नहीं देती बल्कि डिस्ट्रिक्ट बोर्ड मदद देते हैं। उन पर भी ध्यान दिया जाना चाहिये। जिन छोटी लाइनों को सेंट्रल गवर्नमेंट मदद नहीं देती उनमें से कुछ ये हैं : शाहदरा सहारनपुर लाइट रेलवे, आरा ससाराम लाइट रेलवे, बस्तिरपुर बिहार लाइट रेलवे, डेहरी रोहतास लाइट रेलवे, जगाधरी लाइट रेलवे। इन रेलों के मैनेजरों को आपके बड़े अफसरों जितनी ही तनखाह मिलती है। आप कहेंगे कि ये लाइनें अनइकानमिक हैं इसलिये इनको नहीं लेना चाहिये। लेकिन इनके अनइकानमिक होने का कारण यह है कि इन के बड़े बड़े अफसरों को बड़ी बड़ी तनखाहें मिलती हैं। जनरल मैनेजर को ३२०० रुपया मासिक तनखाह मिलती है। ये लोग अपने भाई बन्धों को बड़ी बड़ी जगहों पर नौकर रख लेते हैं और उनको बड़ी बड़ी तनखाहें देते हैं और इस तरह से घाटा दिखा देते हैं ताकि गवर्नमेंट को या डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को कुछ न देना पड़े। हमारे यहां जो आरा ससाराम लाइट रेलवे है वह डिस्ट्रिक्ट बोर्ड को तीन चार हजार रुपया देती है। डेहरी रोहतास लाइट रेलवे भी देती है क्योंकि वहां कालिज आदि बहुत खुल गये हैं और वहां काफी डेवेलपमेंट हुआ है। लेकिन इस डेवेलपमेंट के कारण वहां की यातायात की आवश्यकता की पूर्ति इस छोटी लाइन से नहीं हो पाती है। आज आवश्यकता है कि सरकार जल्दी से जल्दी इन छोटी लाइनों को नेशनलाइज कर दे। इन में से एक को डिस्ट्रिक्ट बोर्ड १२-१०-५८ को ले सकता है। अगर वह ऐसा नहीं करेगा तो सात बरस के लिये फिर मामला जायेगा। लेकिन बिहार में यह दुखद स्थिति है कि वहां पर डिस्ट्रिक्ट बोर्ड के चुनाव ही नहीं हो पा रहे हैं ताकि जनता की आवाज ऊपर पहुंच सके। इसलिये जो ये पांच छः छोटी लाइनें हैं जैसे आरा ससाराम, बस्तिरपुर बिहार, वांकुड़ा दामोदर रिवर रेलवे, दसघरा जमालपुरगंज रेलवे, कालीघाट

[डा० राम सुभग सिंह]

फलता रेलवे, अहमदपुर कटवा रेलवे वर्दवान कटवा रेलवे, फतवा इसलामपुर रेलवे, इनको सरकार जल्दी से जल्दी ले ले और खुद ही चलावे। अभी भी नैरो गेज की २८०० मील की गाड़ियां सरकार चलाती हैं। इसके लिये सरकार का विभाग है। ५५४ मील की गाड़ियां लेनी हैं। इनका प्रबन्ध आसानी से हो सकता है। आप इनको ले लें और ३२०० रुपये महीने पाने वाले जनरल मैनेजरों को हटा दें। आपके डिवीजनल आफिसर इनकी देखरेख कर सकते हैं। इनमें आरा-ससाराम और डिहरी रोहतास रेलवे से तो आय भी होती है।

मैं चाहता हूँ कि राबर्ट्सगंज से गढ़वा तक जो लाइन खुल रही है उसे डिहरी से मिला देना चाहिये चूर्क फैक्टरी तक क्योंकि वह पिछड़ा हुआ इलाका है। ऐसा करने से वहाँ के लोगों को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत हो जायेगी। दूसरे छोटी लाइन को बिकरमगंज से बढ़ाकर मुहानिया और भभुआ चांद तथा मोहनिया से जगदीशपुर होते हुये विहिया ले जाना चाहिये। यही सुझाव मंत्री जी ने शास्त्री जी को दिये थे : इसलिये हम आशा करते हैं कि वे इन सुझावों का पालन करेंगे।

श्री जगन्नाथ राव (कोरापट) : गत वर्ष में रेलवे की जो प्रगति हुई है और भविष्य के लिए जो योजना है उसकी मैं प्रशंसा करता हूँ। गत वर्ष रेलवे की आय ३४७.५७ करोड़ रुपये रही है। लगभग १२४० लाख टन सामान ढोया गया। खुशी की बात है कि अब भारतीय रेलों में देश में ही बने इंजन वगैरह इस्तेमाल होते हैं। १९५७ में भारत में १६,८०० वैगन, २५८ इंजन तथा १५०० डिब्बे बने। इससे हमारी विदेशी मुद्रा में काफी बचत हो गई है। जनता के लिए सुविधाओं की व्यवस्था करने से भी काफी प्रगति हुई है। तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए सुविधायें बढ़ाई जानी चाहिए। उनके लिए बर्थ सुरक्षित करने व पहले से टिकट खरीदने आदि की सुविधाओं का भी प्रबन्ध किया जाना चाहिए। रेलवे कर्मचारियों की सुविधा के सम्बन्ध में रेलवे ने काफी काम किया है। कर्मचारियों के लिए पेंशन की योजना भी चलाई गई है। यह सब बातें ऐसी हैं जिनकी प्रशंसा अवश्य की जानी चाहिये।

पर रेलवे के कुछ अन्य उत्तरदायित्व भी हैं। १९५३-५४ में ३२८२ दुर्घटनायें हुईं जिनमें बहुत सी जानें गईं और बहुत सम्पत्ति की क्षति हुई। १९५६-५७ में ७ बड़ी भीषण दुर्घटनायें हुईं। १ जनवरी को अम्बाला में एक दुर्घटना हुई जिनमें ३६ व्यक्तियों की मृत्यु हुई। अतः रेलवे मंत्रालय को जनता की सुरक्षा के लिए अच्छा प्रबन्ध करना चाहिए।

१९५४ में रेलवे उपमंत्री के सभापतित्व में रेलवे दुर्घटना जांच समिति नियुक्त की गयी थी उमने कुछ मुख्य मुख्य सिफारिशों की थीं। क्या रेलवे बोर्ड ने उन सिफारिशों को कार्यान्वित कर लिया है। अधिकांश दुर्घटनायें कर्मचारियों की गलतियों से होती हैं। अतः कर्मचारियों को प्रशिक्षण दिया जाये उनमें जिम्मेदारी की भावना भरी जाये ताकि रेलवे की यात्रा सुरक्षित समझी जाये।

दावों की संख्या के बारे से पता लगता है कि नवम्बर, १९५७ में ४७,६४८ दावे लम्बित थे पर यह नहीं बताया गया कि १९५७ से कितनी राशि इन दावों के भुगतान में दी गई और कितनी राशि—सम्भवतः राशि—इन बाकी दावों के भुगतान में दी जायेगी। भाड़े की दर में १२^१/_४ प्रतिशत अधिभार की वृद्धि १ जुलाई, १९५७ से कर दी गयी है पर अभी उसकी सुविधायें जनता को नहीं दी गई हैं। सुविधायें जनता को जल्दी दी जानी चाहियें इससे उनकी कठिनाइयां बहुत बड़ी मात्रा में कम हो जायेंगी।

†मूल अंग्रेजी में

एक और बात बड़ी आश्चर्यजनक है कि रेलवे का संचालन व्यय बढ़ कर २६८.३५ करोड़ हो गया है अर्थात् ६.६ करोड़ की वृद्धि हो गई है। इस वृद्धि का कारण यह बताया गया है कि नये कर्मचारी रखे गये हैं और उनके अतिरिक्त वेतन आदि देना पड़ा है पर इतनी बड़ी संख्या नये कर्मचारियों के रखने का औचित्य कहां तक है? हमें कर्मचारियों की संख्या उतनी ही बढ़ानी चाहिए जितने अनुपात से हमें लाभ मिले। रेलवे की कार्यक्षमता तथा उसकी गति में भी धीरे-धीरे कमी हुई है। इस दिशा में सन्तोषजनक प्रगति नहीं रही है।

अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं को लेता हूं। कुरदा रोड स्टेशन को, जो पहले डिवीजन का मुख्यालय था मुख्यालय बनाया जाना चाहिए और यह स्थान मुख्यालय बनाने के लिए बहुत उपयुक्त है।

उड़ीसा में नौपाड़ा से पारलाकी नेदी तक एक लाइन है जिस पर पुराने युग के चार इंजन चलते थे और उसमें से तीन ही चलते हैं। इस यात्रा में १२ घण्टे का समय लगता है जो कि ५६ मील है। इसमें सिर्फ ७ १/२ घण्टे का समय लगना चाहिए नई लाइनों के खोलने की कोई योजना नहीं है और न कोई सर्वेक्षण ही हो रहा है। पर यदि कोरापट से विशाखपटनम तक एक लाइन बनवा दी जाये तो इस क्षेत्र में कुछ उद्योग स्थापित किये जा सकते हैं।

श्री ठाकुर दास मल्होत्रा (जम्मू तथा काश्मीर) : १९५८-५९ का रेलवे आय व्ययक प्रशासनीय अवश्य है पर जम्मू और काश्मीर के दृष्टिकोण से यह बहुत निराशाजनक है। १९४७ के पूर्व पठानकोट से जम्मू तक एक लाइन थी पर १९४७ में वह लाइन उखाड़ दी गई। अब कोई रेलवे नहीं है। काश्मीर की जनता, बख्शी साहब और युवराज कर्णसिंह ने भी इस बात की अपील की है कि इधर एक लाइन बनवाई जानी चाहिए पर सरकार ने कोई ध्यान नहीं दिया है। काश्मीर एक सीमावर्ती प्रदेश है और उसका विकास हर दृष्टिकोण से करना है। सेना आने जाने, सामान पहुंचाने तथा अन्य आवश्यकताओं के लिए एक रेलवे का होना आवश्यक है।

केवल सैनिक व राजनैतिक दृष्टिकोण से यह आवश्यक नहीं है कि हम यहां लाइन बनायें। काश्मीर के साथ इस सम्बन्ध में सौतेले बेटे का सा व्यवहार क्यों किया जा रहा है जबकि काश्मीर भारत संघ के अन्य राज्यों के ही समान है। जब स्यालकोट से काश्मीर तक लाइन थी तो वहां एक चीनी मिल भी चलती थी। अब चीनी मिल हटा दी गई है। इसके अलावा वहां की कृषि पैदावार को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाने के लिए, वहां के अन्य क्षेत्रों का विकास करने के लिए तथा अन्य आवश्यक सामान लाने के लिए भी वहां लाइन का होना आवश्यक है। आशा है सरकार इस सम्बन्ध में आवश्यक कार्यवाही करेगी।

पर्यटन उद्योग की दृष्टि से काश्मीर और जम्मू दोनों बहुत महत्वपूर्ण हैं। यदि हम वहां पर परिवहन की उचित व्यवस्था कर दें तो काश्मीर घाटी के अलावा जम्मू के अन्य अनेक स्थानों को भी पर्यटन की दृष्टि से विकसित किया जा सकता है। लकड़ी का उद्योग राज्य का मुख्य उद्योग है। पर लकड़ी को एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने से हमारी लागत बहुत बढ़ जाती है। इस प्रकार काश्मीर के राज्य को राजस्व की बहुत क्षति उठानी पड़ती है। यदि वहां लाइनों बना दी जायें तो राज्य उसका पूरा पूरा उपयोग कर सकेगा। हमारे सामाजिक सम्बन्ध भी तभी विकसित हो सकेंगे जब हम भारत के अन्य राज्यों तथा काश्मीर के बीच आने जाने के साधनों का विकास करें। काश्मीर के लोग भारत आकर आसानी से तभी देख पायेंगे कि भारत किस प्रकार उन्नति कर रहा है भारत में लोग कैसे विकास कर रहे हैं।

[श्री ठाकुर दास मल्होत्रा]

अतः मैं निवेदन करूंगा कि सामाजिक, आर्थिक तथा राजनैतिक तीनों दृष्टिकोणों से काश्मीर तथा भारत के बीच रेलवे लाइन का बनाया जाना आवश्यक है। कुछ वर्ष पूर्व माधोपुर से कथुआ तक रेल बनाने के लिए सर्वेक्षण भी किया गया था पर सर्वेक्षण पूरा हो जाने के बाद इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही न की गयी। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि काश्मीर तक या जम्मू तक पूरी रेलवे लाइन एक बार में बनाना तो कठिन होगा अतः इन को टुकड़ों में थोड़ा थोड़ा करके बनवाया जाये।

एक बात और है कि पठानकोट से दिल्ली तक एक ही गाड़ी 'काश्मीर मेल' चलती है और यह एक गाड़ी यातायात के लिए बहुत कम है। गर्मी के दिनों में एक और गाड़ी भी चला दी जाती है। पर मेरा निवेदन है कि गर्मियों में चलाई जाने वाली इस गाड़ी के अलावा एक और गाड़ी स्थायी रूप से चलाई जाये जो कि जाड़ों में भी चले।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय रेलवे मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह शीघ्र से शीघ्र अवसर मिलने पर काश्मीर में रेलवे बनवाये।

श्री बजरज सिंह (फिरोज़ाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, पिछले वर्षों की भांति इस वर्ष भी रेलवे मंत्री महोदय ने बजट पेश करते हुए यह कहा है कि रेलों में प्रगति हो रही है और जो देश की जरूरतें हैं, उनको पूरा करने के लिए रेलें आगे आ रही हैं। लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ रेलवे मंत्री महोदय से, कि रेलों की उन्नति किधर हो रही है और जिस तरह और जिस तरफ रेलों की उन्नति हो रही है उससे किन लोगों को फायदा पहुंचने वाला है? क्या वाकई यह फायदा आम जनता को पहुंचने वाला है? हिन्दुस्तान के करोड़ों लोगों के लिए जिनको कि आज रेलवे लाइन्स की आवश्यकता है, रेल यातायात की सुविधा की जरूरत है, क्या उनके लिए आप कुछ करने जा रहे हैं? सौ साल के अंग्रेजों के राज में जहां एक दिन में एक मील रेलवे लाइन बिछती थी वहां आजादी मिलने के बाद पांच सालों में यानी १९५१-५२ से लेकर १९५६-५७ तक आप सिर्फ ६२५ मील लाइनें बिछा सके हैं। क्या इसमें आप यह कह सकते हैं कि रेलों में प्रगति हो रही है तथा रेलवे लाइन का विस्तार हो रहा है। अंग्रेज जब उनका यहां राज्य था इतना काम कर सकते थे तो आप उतना क्यों नहीं कर रहे हैं। आपकी तो आमदनी भी बढ़ रही है, आपके साधन भी बढ़ रहे हैं। ऐसी हालत में क्या कारण है कि हम और अधिक लाइनें बिछाने में समर्थ नहीं हो रहे हैं।

अपने बजट भाषण में मंत्री महोदय ने यह भी कहा है कि रेलपथ का मिलना आसान हो गया है, रेलपथ को बिछाने के लिए जो लाइनें हैं उनका मिलना आसान हो गया है। जब ऐसी बात है तो क्यों नहीं इस भाषण में इस बात का संकेत किया गया है कि हिन्दुस्तान के जो पिछड़े हुए इलाके हैं उनमें रेलवे लाइन बिछाने की कोशिश की जायगी?

आज आप यह कहते हैं कि भीड़ बहुत कम होने की आशा नहीं की जा सकती है। निकट भविष्य में आप इसके विषय में कुछ भी नहीं कर सकेंगे। इसके साथ ही साथ आप यह भी कहते हैं कि जनता के हित में रेलों का काम कर रही हैं। जब ऐसी बात है तो भीड़ को कम करना भी तो जनता के हित में ही है और क्यों नहीं इसके बारे में कोई कदम उठाये जाते हैं। आपने यह घोषणा भी की थी कि रेलों में जो दर्जे हैं उन्हें घटा कर एक दर्जा किया जाएगा या कम से कम उनके दो दर्जे कर दिये जायेंगे। इसके बावजूद हम देखते हैं कि रेलों पर पहला दर्जा भी कायम है, दूसरा भी कायम है, तीसरा भी कायम है और इसके साथ ही साथ एक और दर्जा जिसको आप वातानुकूलित दर्जा कहते हैं, जोड़ दिया गया है। आपने जो आंकड़े दिये हैं उनमें पता चलता है कि ऊंचे दर्जे में १९५७-५८ के बजट में आय १३

करोड़ ७५ लाख रुपया और तीसरे दर्जे से १ अरब ७ करोड़ ३५ लाख रुपया होने की आशा है। बड़े ताज्जुब की बात यह है कि ऊंचे दर्जों के बारे में यह नहीं दिखाया जाता है कि प्रथम श्रेणी से कितनी आय होगी, द्वितीय श्रेणी से कितनी होगी, तथा वातानुकूलित डिब्बों से कितनी होगी। इन सब दर्जों को आप ऊंचा दर्जा मानते हैं। इतना होने पर भी जो तीसरे दर्जे से आय होती है वह ऊंचे दर्जे के डिब्बों की आय से आठ गुना है। हम यह भी जानते हैं कि वातानुकूलित और द्वितीय दर्जे तथा प्रथम श्रेणी का किराया तृतीय दर्जे के किराये से करीब करीब आसतन तिगुना बैठता है। आठ का तीन गुना चौबीस होता है। तो अब क्या तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए ऊंचे दर्जे के यात्रियों के मुकाबले में चौबीस गुना स्थान रेलों में सुरक्षित है? यह नहीं है। चूंकि इतना स्थान उनको नहीं मिल पाता है, इसलिए भीड़ कम नहीं होती है। हम यह भी देखते हैं कि जो वातानुकूलित डिब्बे होते हैं वे खाली जाते हैं, फर्स्ट क्लास के डिब्बे खाली जाते हैं, दूसरी क्लास के डिब्बे खाली जाते हैं और इसके मुकाबले में तृतीय श्रेणी के डिब्बों में बहुत अधिक भीड़ होती है। इस भीड़ को कम करने के लिए आप कहते हैं कि आपके पास डिब्बे नहीं हैं, जिनको आप लगा सकें। मैं पूछना चाहता हूं कि इसके पीछे कौन सा सिद्धान्त है जिसका आप पालन कर रहे हैं?

इस सदन में पिछले साल भी यह आलोचना हुई थी कि हमारे जो अफसर लोग हैं वे सैलून में चलते हैं यह नहीं होना चाहिए। इसने उत्तर में यह कहा गया कि रेलों पर निरीक्षण करना होता है, अधिकारियों के साथ ठहरना होता है, उनसे साथ सम्पर्क स्थापित करना होता है। हम यह जानते हैं कि अधिकारियों के ठहरने की बात एक बहानामात्र है। वैसे भी अगर वे चाहें तो सम्पर्क स्थापित कर सकते हैं। रेलवे के जो अफसर हैं, जो बड़े बड़े अफसर हैं, उनकी संख्या से ही यह परखा जा सकता है कि आप उन पर कितना खर्च कर रहे हैं और क्यों इतना खर्च कर रहे हैं। यह खर्च हर साल बढ़ रहा है। इस साल करीब पौने दो लाख रुपया आप अधिक खर्च करने जा रहे हैं केवल रेलवे बोर्ड के ऊपर। एक ही जगह पर आप दो दो अफसर नियुक्त करने जा रहे हैं। उनके वेतन भी आपकी समाजवादी समाज रचना के सिद्धान्त के अनुसार नहीं हैं। वेतनों की अधिक से अधिक सीमा भी आप को निर्धारित कर देनी चाहिये थी। आपको स्पष्ट शब्दों में कहना चाहिये था कि किस किस की समाजवादी समाज की रचना आप करना चाहते हैं और अधिक से अधिक कितनी आमदनी किसी व्यक्ति की होगी। आप, एक सौ से कम किसी की नहीं और एक हजार से अधिक किसी की आमदनी नहीं होगी, ऐसी व्यवस्था कर सकते थे। लेकिन हम देखते हैं कि मासिक नए नए अफसर नियुक्त होते हैं और उनकी तनखाहें ३२०० और ३५०० महीना नियत कर दी जाती हैं। इन बड़े बड़े अफसरों के लिए ही आप सैलून की व्यवस्था करते हैं। यह सब चीजें हमें पुरानी परम्पराओं की याद दिलाती हैं। हमारे रेलवे मिनिस्टर तो फर्स्ट क्लास में चल सकते थे, हमारे भूतपूर्व रेल मंत्री सैकिण्ड क्लास में चलने के लिए तैयार हैं तब हमारे अफिसर लोग जिनको सफेद हाथी कहा जाना चाहिए, क्यों दूर इन दर्जों में सफर नहीं कर सकते हैं। मुख्य सवाल यह है कि क्या आप अपनी नीति में कोई क्रान्तिकारी परिवर्तन करने जा रहे हैं और ऐसा परिवर्तन करने जा रहे हैं जिससे जनता यह महसूस करे कि रेलें हमारी ह और कुछ अफसरों की ही सुविधाओं के लिए नहीं हैं जो केवल सैलून में चल कर अपनी शान दिखाना चाहते हैं। इससे बारे में हमें बड़ा कटु अनुभव है। पार्लियामेंट का मैम्बर तो थर्ड क्लास में चल लेता है क्योंकि उसको फर्स्ट क्लास में जगह नहीं मिलती है या वह उसमें जाना नहीं चाहता है। इसके विपरीत इलाहाबाद से दिल्ली के लिए अगर कोई मैनेजर साहब आते हैं तो उनके साथ जितने भी फर्स्ट क्लास के डिब्बे होते हैं, उन पर भी कब्जा कर लिया जाता है। आजकल इस तरह की भावना दृष्टिगोचर होती है। इतना होने पर भी आप यह कहते हैं कि हमारे पास डिब्बे नहीं हैं और हम भीड़ को कम नहीं कर सकते हैं। यदि आप भीड़ को कम करना चाहते हैं तो आपको कोई क्रान्तिकारी परिवर्तन करने होंगे। आपको लोगों के सामने एक मिसाल बनना चाहिए। आपको जो बुनियादी चीज है उसे को पकड़ना चाहिए। आप कहते हैं कि हम एक या दो दर्जे ही रखना चाहते हैं, तो आप इसके अमल

[श्री ब्रजराज सिंह]

में क्यों नहीं लाते हैं। आप सैलून को खत्म करके इसकी शुरूआत कर सकते हैं। इससे काफी जगह आप को मिल सकती है। इतना ही नहीं, ये सैलून हमको पुरानी परम्पराओं की याद दिलाती हैं, अंग्रेजों के जमाने की याद दिलाते हैं। सैलून में चलने वालों का जनता से सम्पर्क नहीं होता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि यदि ये लोग तीसरे दर्जे से नहीं जा सकते हैं, तो ये सड़क से कार के द्वारा जा सकते हैं, हवाई जहाज की व्यवस्था है और ये लोग उसमें सफर कर सकते हैं। कौन सी ऐसी आवश्यकता है कि आप नए नए दर्जे कायम करते जाते हैं। इससे कोई खास आमदनी नहीं होती है। मैं पूछना चाहता हूँ कि इस १३ करोड़ ७५ लाख रुपये की आमदनी का कितना हिस्सा सरकार के खजाने से जाता है। हमारे जो बड़े बड़े अफसर होते हैं, पार्लियामेंट के मੈम्बर होते हैं या दूसरे लोग होते हैं जिनको कि प्रथम श्रेणी में चलने का विशेष अधिकार प्राप्त है, उनके लिए रेल का जो किराया खर्च करना पड़ता है, वह सरकार को ही करना पड़ता है। मैं समझता हूँ कि इस राशि का एक बहुत बड़ा हिस्सा सरकार को ही खर्च करना पड़ता है। मैं जानता हूँ कि आगरे से फर्रुखाबाद तक एक पैसेंजर चलती है। उसमें प्रथम श्रेणी का एक डिब्बा लगाया जाता है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या उस प्रथम श्रेणी के डिब्बे से कभी कोई आय होती है मुझे मालूम है कि उससे कोई आय नहीं होती है। उससे लोग बिना टिकट सफर करते हैं या वे लोग सफर करते हैं जिनके पास पास होते हैं। ऐसे स्थानों पर प्रथम श्रेणी के डिब्बे लगाने की क्या आवश्यकता है? इस लिए मैं चाहता हूँ कि आप कोई क्रान्तिकारी परिवर्तन करें जिससे रेलों में भीड़ की समस्या, जिसे आप कहते हैं कि हल नहीं होती है, हल हो सके। यदि आपने कुछ क्रान्तिकारी परिवर्तन किये और फिर भी भीड़ कम न हो तो कम से कम लोगों को यह पता तो लगेगा कि आपका उद्देश्य भीड़ को कम करने का है और उसको कम करने के लिए आप कार्य कर रहे हैं।

यह कहा गया है कि हमारी आमदनी हर साल बढ़ रही है। यह कहा गया है कि पिछले वर्ष की अपेक्षा इस साल हमें २३ करोड़ रुपये के करीब अधिक आमदनी होगी। इसके साथ ही साथ यह भी कहा गया है कि हम २ अरब ६० करोड़ रुपया निर्माण, मशीन इत्यादि पर खर्च करने जा रहे हैं। इसमें से अधिकतर आप वहाँ खर्च करने जा रहे हैं जहाँ पर खर्च करने की कोई आवश्यकता नहीं है। इलाहाबाद रेलवे स्टेशन की बात कही गई है। यह बताया गया है कि वह इमारत ६० साल पुरानी है, इसलिए उसको तोड़ देना चाहिए और उसकी जगह पर दूसरी बनानी चाहिए। इस काम के लिए ३७ लाख और कुछ हजार खर्च करने की व्यवस्था की गई है। इस वर्ष भी कुछ खर्च किया जा रहा है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या उसको इसी लिए तोड़ा जा रहा है कि वह बहुत पुरानी हो चुकी है या वाकई उसके गिरने का खतरा है? मैं वहाँ गया हूँ और मुझे लोगों ने बताया कि वह टूटी नहीं है और उसको तोड़ने में मुश्किल पड़ रही है। जब ऐसी बात है तो आप क्यों नई इमारत बनाते हैं और क्यों ऐसी ही रुपया खर्च करना चाहते हैं। आजकल जो निर्माण कार्य आप कर रहे हैं उनकी यह हालत है कि टूंडला स्टेशन पर आपने नया निर्माण कार्य किया है और इसको किए हुए केवल दो वर्ष ही हुए हैं। इन दो वर्षों में वहाँ की छत से पानी आने लग गया है वह चूने लग गया है। आप की बनाई हुई इमारतें तो दो साल में ही खराब हो जाती हैं और वह पुरानी इमारत अभी तक खराब नहीं हुई है फिर क्यों आप उसको तोड़ रहे हैं? क्या आप उसको इसी वास्ते नया बनाना चाहते हैं कि प्राइम मिनिस्टर साहब चाहते हैं कि वह नई बने और वह कहते हैं कि जब मैं बालक था तो भी इस स्टेशन को इसी तरह से देखता था और आज जब मैं प्राइम मिनिस्टर हूँ तो भी इसी तरह से इसे देखता हूँ। यह हिन्दुस्तान में समाजवादी समाज की स्थापना का तरीका नहीं है। इस तरह से भीड़ कम नहीं हो सकती है। आप इस पैसे का नई रेलें खोलने के लिये उपयोग कर सकते हैं। निर्माण का काम आप करते हैं, उसमें पुरानी बिल्डिंग को क्यों आप तोड़ते हैं और उनकी जगह नई क्यों बनाते हैं जबकि उनकी कोई आवश्यकता नहीं होती है?

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय और रेलवे के बड़े अधिकारी ज़रा इसकी गहराई में जायें और सोचें कि आखिर इस गड़बड़ी को कैसे बन्द किया जा सकता है। जो ठेकेदार वहाँ बगे रहते हैं वह रेलवे अफसरों से मिले रहते हैं। वे अफसरों से कहते हैं कि हमारे पास काम नहीं है हमारे लिए कुछ काम निकालो मानो हिन्दुस्तान में निर्माण का कोई काम ही नहीं रह गया है। अपने ठेकेदारों को काम देने के लिए ऐसे नये नये काम निकाले जाते हैं जैसे एक बने बनाये स्टेशन को तोड़ कर उसकी जगह दूसरा स्टेशन बनाना या जो प्लेटफार्म पहले रोड़ी बिछा कर बनाया गया है उसको रोड़ी के बजाय सीमेंट डाल कर बनवाना। रेलवे मंत्रालय का ज्यादातर रुपया जो खर्च होता है वह इस तरह के फिजूल कामों पर खर्च होता है।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में रेलवे मंत्रालय अपने कर्मचारियों के लिए ६४ हजार क्वार्टर्स बनाना चाहता है। यह अच्छी बात है और स्वागत योग्य है लेकिन आप कर्मचारियों की सुविधा के नाम पर अफसरों के बड़े बड़े आलीशान फ्लैट्स बनायें और उसके लिये लाखों रुपये सालाना की किराये की ज़मीन लें, यह उचित नहीं है न यह कोई कर्मचारियों को सुविधा देने का सावाल ही है। मैं रेलवे मंत्रालय और मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान जैसे गरीब मुल्क में जहाँ कि एक आदमी की सालाना औसत आमदनी २२३ रुपये १२ आने है वहाँ पर रेलवे के बड़े अधिकारियों को ३५०० और ४००० रुपये प्रतिमास तनखाह देना कहां तक उचित और न्यायसंगत है? ऐसे अफसरान के बास्ते जो कि इतनी मोटी तनखाहें पाते हैं इस तरह की सुविधा या सहायता देने की क्या आवश्यकता है?

दूसरा सवाल यह आता है कि आपके कोयले का खर्च बढ़ रहा है। ठीक है ड्यूटी पड़ जाने से उसकी कीमत बढ़ गई है लेकिन मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि कोयले के सम्बन्ध में इस तरह के उदाहरण मौजूद हैं कि खुर्जा और टूंडला रेलवे स्टेशनों के कर्मचारी और अफसरान मिल करके असली कोयले को जला हुआ कोयला बना कर नीचे निकाल देते हैं और इस तरह लाखों रुपये का अच्छा कोयला चोरी चला जाता है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और आवश्यक क़दम उठावें ताकि कोयले की यह चोरी बन्द हो। आज होता यह है कि अच्छे कोयले को राख में डाल कर नीचे निकाल दिया जाता है और अमर पूरे हिन्दुस्तान का हिसाब लगाया जाय तो मैं समझता हूँ कि करोड़ों रुपये का कोयला इस तरह चोरी में चला जाता है। मैं पूछना चाहता हूँ कि इस चोरी और भ्रष्टाचार को रोकने के लिए आप क्या करने जा रहे हैं?

रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन इलाहाबाद और दूसरी जगहों पर बना हुआ है क्या मंत्री महोदय को मासूम है कि वहाँ पर जो उम्मीदवार नौकरी के लिए दरखास्तें देते हैं, रजिस्टर्ड पोस्ट से अर्ज़ियां भेजते हैं, दफ्तर के बाबुओं के द्वारा उन दरखास्तों की जाय बना ली जाती है और सिर्फ उन्हीं दरखास्तों पर विचार किया जाता है जिनके कि भेजने वाले सम्बन्धित क्लर्क को १००, २०० रुपये बे देते हैं और सिर्फ उन्हीं को कौल लेटर्स भेज कर बुलाया जाता है। स्पष्ट है कि जहाँ इस तरह का भ्रष्टाचार चल रहा हो उस देश में समाजवादी समाज की रचना नहीं की जा सकती और साथ ही रेलवे के अन्दर जो हम प्रगति करना चाहते हैं वह भी नहीं कर सकते। इलाहाबाद में रेलवे के एक क्लर्क महोदय जो कि अब नौकरी से हट गये हैं उन्होंने कई लाख रुपये नाजायज़ तौर पर पैदा किये और १ लाख की उनकी बिल्डिंग खड़ी हुई है। क्या मंत्री महोदय का ध्यान कभी उस ओर जाता है कि आखिर यह भ्रष्टाचार कैसे चल रहा है और कैसे रेलवे बाबुओं की आमदनी बढ़ रही है और कैसे वे इस तरह के बड़े बड़े मकान छोटी सी तनखाह के भीतर खड़े कर लेते हैं? मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड से निवेदन करना चाहता हूँ कि वह इस भ्रष्टाचार को रोकने के लिये आवश्यक क़दम तत्काश उठावें। आज होना यह है कि लाखों पढ़े लिखे लोग नौकरी चाहते हैं, दरखास्तें भेजते हैं लेकिन उनकी

[श्री ब्रजराज सिंह]

अजियों को रद्दी की टोकरी में फेंक दिया जाता है और कौल लैटर केवल उन्हीं लोगों को भेजा जाता है जो कि सम्बन्धित बाबू को पैसा देते हैं। एक छोटे से क्लर्क के हाथ में इतनी बड़ी ताकत दे रखी है और जो बड़े अधिकारी हैं वे इस ओर नहीं देखते हैं। मैं रेलवे मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि वे इस ओर क्यों नहीं देखते हैं ?

रेलवे में विकास कार्य पर रुपया खर्च हो रहा है उसमें भी हम देखते हैं कि विकास पर जो रुपया खर्च होने जा रहा है वह ऐसे कामों पर खर्च हो रहा है जैसे प्लेटफार्म को तोड़ कर फिर से नये डिजाइन का बनाना। जैसा मैंने पहले अर्ज किया उन ठेकेदारों को जो कि अफसरों से मिले रहते हैं उनको काम देने के लिए बेकार के कामों पर रुपया खर्च किया जाता है। जहां पर वाकई जरूरत होती है कि प्लेटफार्म बनाया जाय वहां पर नहीं बनाया जाता। मिसाल के तौर पर मैं बतलाना चाहता हूँ कि कानपुर के पास ही जूही का स्टेशन है वहां पर रेलगाड़ियां खड़ी होती हैं, वहां कोई प्लेटफार्म नहीं है हालांकि वहां पर एक प्लेटफार्म का होना जरूरी है जिससे लोग आ सकें। प्लेटफार्म की सुविधा वहां पर होनी चाहिए। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आप पूरे दृष्टिकोण में परिवर्तन कीजिये और यह देखिये कि आपको किस तरीके से देश का विकास करना है और किस तरीके से देश में रेलों का जाल बिछाना है। अगर उसके लिए यह कहा जाय कि रेल पथ नहीं मिलते हैं, रेल लाइनें नहीं मिलती हैं और लोहे और इस्पात की कमी होने के कारण हम रेल लाइनों का विकास नहीं कर सकते तो फिर हमें इस ओर ध्यान देना चाहिए कि किस तरीके से रेल और रोड का कोआर्डिनेशन हो, किस तरीके से उनमें सहयोग हो और किस तरह से हम अपनी सड़कों का विकास कर सकें। आप कहते हैं कि विकास हो रहा है, प्रगति हो रही है लेकिन आपको यह देखना होगा कि वाकई क्या ठीक और तेज रफ्तार से वह काम हो रहा है। पहले अंग्रेजों के जमाने में एक दिन में एक मील लाइन डाली जाती थी और चार दिन के अन्दर एक रेलवे स्टेशन बनाया जाता था लेकिन आज अगर हम देखें तो पायेंगे कि हमारी रफ्तार बहुत धीमी है और इसलिए यह बहुत जरूरी हो जाता है कि हम अपने विकास कार्यों की गति को बढ़ायें। आज हम देख रहे हैं कि हमारी रेलों पर यातायात बढ़ रहा है इसलिए रेलों की कार्यक्षमता बढ़ाई जानी आवश्यक है। मेरा निवेदन है कि इन सब चीजों की तरफ ध्यान दिया जाय और उसके लिए आप अपनी चल रही पुरानी नीति में क्रान्तिकारी परिवर्तन लाने की बात सोचिये।

जहां तक रेलवे कर्मचारियों की सुविधा देने का सवाल है आप रनिंग स्टाफ को तो भत्ता देते हैं लेकिन टी० टी० ई० लोगों को कोई एलाउन्स नहीं दिया जाता है हालांकि वह भी दूसरे रनिंग स्टाफ की भांति ड्यूटी देते हैं और गाड़ी में चलते हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि आखिर टी० टी० ई० के साथ इस तरह का सौतेला सलूक क्यों बर्ता जाता है जबकि दूसरे लोगों को इस प्रकार की सुविधा दी जाती है ? मैं चाहता हूँ कि टिकट चेकर्म को भी यह सुविधा दी जाय।

यहां पर कहा गया है कि लोग रेल में खानपान की व्यवस्था को पसन्द कर रहे हैं तो मैं पूछना चाहता हूँ कि इस खानपान की व्यवस्था को पसन्द करने वालों की तादाद कितनी है ? इस व्यवस्था को वही लोग पसन्द कर रहे हैं। जो कि प्रथम श्रेणी में और वातानुकूलित डिब्बों में चलते हैं और इस देश में इस श्रेणी में आने वाले लोगों की तादाद बहुत कम है थर्ड क्लास में चलने वाले लाखों और करोड़ों लोगों के मुकाबले नगण्य है। रेलवे को सबसे अधिक आमदनी इस थर्ड क्लास के यात्रियों से होती है और उसको सबसे अधिक पैसा उन लोगों से मिलता है जो अपनी धोती को ऊपर किये हुए और कंधे पर पोटली लटकाये डिब्बे के डेंडे से लटका रहता है और उसको पता नहीं रहता है कि वह त्रिवेणी में स्नान करके घर सकुशल वापिस लौट भी सकेगा या नहीं और अक्सर लोगों की रेलवे सिगनल से टक्कर होकर मृत्यु हो जाती है।

इस खानपान के सवाल के साथ एक दूसरा सवाल भी जुड़ा होता है और वह यह है कि जिन ठेकेदारों के ठेके पहले से चल रहे होते हैं वही चलते रहते हैं और इसी की वजह है कि खुर्जा रेलवे स्टेशन पर घासलेट की पूरी खाने को मिलती है। यह ठेकेदार बड़े बड़े अफसरान से मिले रहते हैं जिसके कि कारण इस तरह की गड़बड़ी चलती है और लोगों को घासलेटो पूरी खाने को मिलती है और उससे जनता की तन्दुरुस्ती खराब होती है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर गया है ?

जहां तक रेलगाड़ियों में खाने पीने के डिब्बे चलाने का सवाल है, मेरा कहना यह है कि उनसे कोई खास फायदा नहीं हो रहा है। खाने पीने की कैंटीन, आपका कैटरिंग डिपार्टमेंट स्टेशनों पर है और अच्छा है लेकिन मैं चाहता हूँ कि उसको रेलवे विभाग खुद चलाये। आखिर इस देश में ऐसे लोग उंगलियों पर गिने जा सकते हैं जिनके कि पास रेडियो तार और टेलीफोन हैं। इस देश में ३८ करोड़ लोग ऐसे बसते हैं जिनके कि पास उनमें से कोई सुविधा नहीं है। मैं पूछना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग उन लोगों को सुविधा देने की तरफ क्या ध्यान दे रहा है? आप खानपान के विषय में यह ध्यान रखिये कि वह ठेकेदार जो पुराने चले आ रहे हैं उनके ठेकों का जल्दी से जल्दी खात्मा हो और अगर आप डिपार्टमेंटल कैटरिंग वहां पर नहीं चला सकते हैं तो जो भी आप चलायें उसे आप को आपरेटिव बेसिस पर और सहयोग के आधार पर चलायें।

श्री शाहनवाज खां : खुर्जा में कोआपरेटिव वेंडिंग है।

श्री अजराज सिंह : जैसी है वह सब जानते हैं कि कैसी चल रही है। मैं इस अवसर पर उसके बारे में ज्यादा नहीं कहूंगा। वक्त नहीं है।

जहां तक विकास का सम्बन्ध है आप रेलवे में बिजली लगा कर उसका विकास करना चाहते हैं। ७५ करोड़ रुपये १०६२ मील में बिजली से रेलगाड़ी चलाने पर खर्च करने जा रहे हैं लेकिन मैं इस बारे में इतना कहूंगा कि हिन्दुस्तान के पूरे विकास के लिए एक गलत तरीके से चला जाता है। छोटी मशीनें तो बनाई नहीं और बिजली पैदा कर ली। अब बिजली का कोई खास इस्तमाल तो है नहीं इसलिए रेल में लगादी और कोयला इस्तमाल न करने के लिए आर्गुमेंट यह देते हैं कि भाई कोयले से कपड़े काले होते हैं इसलिए बिजली लगाते हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आज बिजली से रेल चलाने की कोई खास जरूरत नहीं। लेकिन चूंकि आपके सामने समस्या यह थी कि बिजली हम पैदा कर चुके हैं, और उस बिजली का कहीं उपयोग नहीं है, इसलिये रेल बिजली से चलाते हैं। यह भी आप देखेंगे कि जहां आवश्यकता होती है नई लाइन डालने की, नये डिब्बे बनाने की, बैगन बनाने की जिस से देश का यातायात बढ़े, उसमें सुविधा मिले, उन की ओर ध्यान नहीं दिया जाता। पुराने क्षेत्र हैं जहां रेलवे लाइन नहीं है, खास तौर से वह क्षेत्र जहां लड़ाई के जमाने में रेलवे लाइन थी, लेकिन उस वक्त तोड़ दी गई थी। आपको बहुत से ऐसे स्थान मिलेंगे जहां रेलवे लाइन चली नहीं है। जो लाइन डिस्मैन्टल की गई है वह नहीं बन पाई है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जहां तक पूरी योजना का सवाल है, रेलवे के विकास का सवाल है, उस में जो बिजली का सवाल है, या कोई और सवाल आता है तो आप सिद्धान्त रूप से गलत तरीका लेकर चलते हैं। आप पहले ऐसे काम कर लेते हैं जिनके उपयोग करने का सवाल पहले नहीं आता। उसका सवाल बाद में पैदा होता है। तो मैं निवेदन कहूंगा कि आप जिस चीज की आशा करते हैं वह तभी पूरी हो सकेगी जब हम देश की पूरी जनता के सहयोग से और उस की भलाई के लिये कार्य करें। मैं चाहूंगा कि रेलवे मिनिस्टर महोदय, जहां तक रेलवे बोर्ड का सवाल आता है, उसके काम को देखने के लिये और पूरी रेलवे के काम की जांच पड़ताल करने के लिये सदन की एक स्टैंडिंग कमेटी कायम करें और वह कमेटी सब काम की देखभाल करे, रोजमर्रा की चीजों की देखभाल करे और पूरे देश के रेलवे की आमदनी और खर्च पर अपना ध्यान दे। जैसा कि रेलों के लिये आपने

[श्री ब्रजराज सिंह]

कहा कि इस साल ४ अरब, ७ अरब रुपया आमदनी के रूप में पाने को हैं। उनसे वही काम किये जायें जो कि जनता की भलाई के हों। अगर आप समाज के लिये काम करने की अपनी प्रतिष्ठा को बढ़ाना चाहते हैं तो इस सदन की एक कमेटी बनाने के प्रश्न पर विचार किया जाना चाहिये। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री महोदय इस बात पर विचार करेंगे।

स्वामी रामानन्द तीर्थ (औरंगाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री का भाषण पढ़ने के बाद जो कार्य रेलवे मंत्रालय से इस साल में हुआ है, उसके बारे में प्रशंसा करना जरूरी हो जाता है, इसलिये कि हर पहलू से कुछ तरक्की नजर आती है। जिस टनेज का यहां जिक्र किया गया है उसमें वृद्धि हुई, वैगन लौड में वृद्धि हुई, आमदनी भी बढ़ी है, खर्च भी हद से बाहर बढ़ गया है और बहुत सी बातें इसमें बताई गई हैं। मैं इन तमाम बातों के बारे में कुछ अधिक नहीं कहना चाहता। यह काफी है कि मंत्रालय ने अपने काम में तरक्की जरूर की है। हालांकि तरक्की का जो सिलसिला है उसका जिक्र कुछ हद तक करना मुनासिब होता है, लेकिन जब कहीं काम होता है या जो तरक्की की गई है उसमें जो अनुभव आता है, जो दोष रहते हैं उनको दूर करने के सम्बन्ध में ज्यादा ध्यान देना जरूरी हो जाता है।

मैं कोई एक्सपर्ट के नाते बोलने का दावा नहीं करता क्योंकि मैं किसी प्रकार का एक्सपर्ट नहीं हूँ, लेकिन जो भी सुनने में आता है, उसकी बिना पर मैं कुछ निवेदन करना जरूरी समझता हूँ। यहां पर आपरेशनल एफिशिएंसी का जिक्र किया गया है। मुझे यह कहने में कुछ हिचकिचाहट नहीं है कि वाल्यूम बहुत बढ़ गया है। आपरेशनस की भी तरक्की होना जरूरी है और उचित बात है कि जब तरक्की होती है तो आपरेशनस भी बढ़ते हैं। लेकिन मुझे यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि आपरेशनल एफिशिएंसी उस स्टैण्डर्ड तक नहीं पहुंची है जितनी की होनी चाहिये। यह कोई समाधान कारक बात नहीं है क्योंकि इसके बारे में बहुत कुछ कहा जा सकता है। लेकिन जो चीज मंत्री महोदय ने ऐक्सिडेंट्स के बारे में कही वही चीज दूसरी चीजों के बारे में हम समझ सकते हैं। हमारी रेलवे के चलाने वाले रेलवे के एम्प्लायीज और दूसरी छोटी श्रेणी के लोग हैं। मैं समझता हूँ कि कुछ ह्यूमन एलिमेंट भी काम करता है। जहां रिस्पॉन्सिबिलिटी होती है वहां शिकायतें भी होंगी श्रीवान्सेज होखे हैं, मैं यह भी मानने के लिये तैयार हूँ कि एम्प्लायीज जो हैं उनकी तरफ आफीसर्य का इन्टालरेन्स और विक्टिमाईजेशन का भी कुछ ऐटिट्यूड हो सकता है, हालांकि यह नहीं होना चाहिये और इस बारे में जो जिम्मेदार लोग हैं उनको काफी ध्यान देना चाहिये क्योंकि अगर एम्प्लायीज असन्तुष्ट रहते हैं, उनको सन्तोष नहीं होता है, तो काम ठीक नहीं चलेगा। यह एक सेल्फ इंटरेस्ट की बात हो सकती है, लेकिन जो शिकायतें हैं वह दूर नहीं की गई, इसलिये कोई अपने काम में दुर्लक्ष करे, नेग्लिजेंस करे, और ऐक्सिडेंट्स हों, यह बात मेरी समझ में नहीं आती। मैं अपने बचपन में रोडसाइड स्टेशन पर रहा हूँ क्योंकि मेरे जो अन्कल्स वगैरह थे वह स्टेशन मास्टर थे और मैं कुछ दूर से बैठकर, किस तरह से आपरेशन होता है सिगनल वगैरह का इसका मैं दूसरे से अभ्यास करता आया हूँ। मेरी समझ में यह बात नहीं आती है कि जब एक लाइन पर एक गाड़ी खड़ी रहती है और नो लाइन पर दूसरी गाड़ी आकर टक्कर लेती है तो इसमें टेकनिकल बात क्या हो सकती है। अगर कुछ है भी तो ५ परसेन्ट या १० परसेन्ट एलिमेंट होगा, ९० या ९५ परसेन्ट एलिमेंट ह्यूमन नेग्लिजेंस का है। अगर यह बात सही है तो उसकी जिम्मेदारी किस पर है। मैं इस चीज को इस लिये दोहरा रहा हूँ कि यहां बहुत से मेम्बरों ने यह बात कही कि आज लोगों में यह फीलिंग

आ रही है कि रेल से सफर करना एक धोखे की बात है, एक खतरनाक बात है । इस फीलिंग को आप लोगों के दिलों में कायम रख कर चलेंगे तो प्रगति तो जरूर की आपने, वह प्रशंसनीय है, लेकिन जो दोष आपके मैनेजमेंट में हो रहा है, उसके बारे में आपको गहरे से सोचना चाहिये । मैं समझता हूँ कि इसको काम्प्लेमेन्सी कहना शायद गलत होगा । लेकिन इसके बारे में जैसा ध्यान दिया जाना चाहिये उतना नहीं दिया गया ।

मैं एक और बात कहूँगा जो कि मेरी समझ में नहीं आ रही है । कुछ दिन पहले जो हमारे लेबर मिनिस्टर थे और आज कल उत्तर प्रदेश के राज्य पाल हैं गिरि साहब, उन्होंने एक पालिसी एनन्चाएट की थी ।

वह यह कि एक इंडस्ट्री के लिए एक ही यूनियन होनी चाहिये । रेलवे में दो यूनियन्स हैं । इस बारे में माननीय मंत्री जी अपनी तरफ से भी कुछ के कदम उठा रहे हैं । अच्छी बात है लेकिन आप इस मसले को आखिर रिजाल्व कब करेंगे और कैसे करेंगे ? क्या यह चलता ही रहेगा ? हर साल जब बजट पर हम बहस करते हैं तो यही सवाल सामने आता है कि दो यूनियन्स हैं । आखिर कुछ मैथड है या नहीं इसको रिजाल्व करने का, या साल व साल यह इसी तरह से चलता रहेगा ? मैं कहता हूँ कि सरकार को या किसी यूनियन को यश मिले, लेकिन आप डिमाक्रेटिक ढंग से राय लेकर एक यूनियन को क्यों रिकोगनाइज नहीं करते । इसमें आपको क्या आपत्ति है ? अगर एम्प्लोईज कम्युनिस्टों की यूनियन को ज्यादा मौजू समझते हैं तो उसको रिकोगनाइज किया जाये । आखिर आपने केरल में तो कम्युनिस्ट पार्टी के एडमिनिस्ट्रेशन को भी तो मान लिया है । तो पोलिटिकल प्वाइंट आव व्यू से इस मामले को नहीं देखना चाहिए और दो यूनियन्स के बजाये एक यूनियन रिकोगनाइज की जाये ऐसी मेरी राय है ।

मैं पालिसी मैटर्स पर कुछ ज्यादा नहीं कहना चाहता क्योंकि मेरे पास जो वक्त है उसमें मैं अपनी जरूरियात के बारे में भी जिक्र करना चाहता हूँ । जब श्री लाल बहादुर जी सास्त्री रेलवे मंत्री थे तब से यह जिक्र होता आया है और अब सैकिंड फाइव इअर प्लान का एक साल गुजर गया, और दूसरा गुजर रहा है, फिर भी हमारे श्रीवसिंज जैसे थे वैसे ही हैं । इसलिए मैं मंत्री जी और रेलवे बोर्ड के मेम्बरों के ध्यान के लिए एक दो बात कहना चाहता हूँ ।

मनभाड जंक्शन काफी अहमियत रखता है । अगर हमारे मंत्री जी वहां थोड़े समय के लिए भी रुक सकेंगे तो उनको अनुभव होगा कि वहां के वेटिंग रूम्स की और वहां के प्लेटफार्म की क्या हालत है । और खास करके जो लाइन हैवराबाद जाती है, औरंगाबाद की तरफ जाती है, मेरा स्वयं का अनुभव है, उस तरफ के प्लेटफार्म की हालत बहुत खराब है । एक ही प्लेटफार्म है और अगर गाड़ी कुछ लेट आती है तो दूसरी लाइन पर खड़ा होना पड़ता है । इधर एक गाड़ी खड़ी होती है । वायर्स होते हैं । बूड़े और बच्चे उनसे गिरते हैं । अगर यहां पर एक और प्लेटफार्म बना दिया जाये तो उसमें फारिन एक्सचेंज का क्या सवाल उठता है । यह नित्य के अनुभव की चीज मैं पेश कर रहा हूँ ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि औरंगाबाद एक बड़ा मशहूर स्थान है । यह इंटरनेशनल रिप्यूट का स्थान है और यहां दुनिया के तमाम हिस्सों से लोग आते हैं । यहां थर्ड क्लास और सैकिंड क्लास के मुसाफिरों के बैठने के लिए अच्छा वेटिंग रूम नहीं है थर्ड क्लास के वेटिंग रूम में लोगों के ऊपर से होकर गजरना पड़ता है । यह हालत है ।

उपाध्यक्ष महोदय : यहां हाउस में माननीय मदस्य रेलवे बोर्ड को कुछ न कहें । मीवां चेंयर को कहे ।

स्वामी रामानन्द तीर्थ : तीसरे नानदेड स्टेशन पर उम लाइन में सबसे अधिक ट्रेफिक है । हम तीन माल में कहते आ रहे हैं कि इस इलाके में ११६ से ११८ डिग्री तक टैंगरेचर रहता है । लेकिन यहां पर प्लेटफार्म पर शैंड नहीं है । मैं नम्रता में कहना चाहता हूं कि ये तो मामूली बातें हैं । प्लान तो बढ़ता जाता है और चीजें होती जाती हैं । नई रेलवे लाइन का जिक्र किया था, वह तो अब चली गयी, लेकिन रेलवे स्टेशनों पर जहां रोजाना हजारों मुसाफिर आते जाते हैं । वहां पर कुछ मामूली सुविधायें करने की तरफ अगर रेलवे मंत्रालय ध्यान देगा तो हम उसके बहुत शुक्रगुजार होंगे । जब मैं सफर करता हूं तो लोगों की दशा देखकर मुझे दुःख होता है । मुझे आशा है कि इस वर्ष मंत्रालय इस तरफ कुछ ध्यान देगा ।

एक बात आखिर में कह कर मैं अपना भाषण समाप्त करने वाला हूं भिन्न-भिन्न मिनिस्ट्रीज में किस प्रकार को-ऑर्डिनेशन होना चाहिए और इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्ट पालिसी कैसी होनी चाहिए इस बारे में हमारे दोस्त श्री अशोक मेहता ने काफी मुझाव पेश किये हैं । मैं उस बात के बारे में कहना चाहता हूं जो कि मेरा स्वयं का अनुभव है । जब मैं विकाराबाद से परली और पूर्ना में आदिलाबाद की लाइन पर सफर कर रहा था तो कुछ लोगों ने मुझ से कहा था कि आप किसी दरजे में जाकर देख सकते हैं कि बहुत से यात्री बिना टिकट से यात्रा कर रहे हैं । मैंने वह चीज तो नहीं की क्योंकि मैं जानता था कि ऐसे बहुत से लोग होंगे और मेरे ऐसा करने से कुछ एम्बेरोसमेंट भी होगा वहां के इनचार्ज लोगों को । लेकिन मैंने अच्छे रिलायेबिल सोर्सज से यह मालूम किया है कि इसमें गार्ड, ट्रेलवलिंग टिकट इंस्पेक्टर और स्टेशन मास्टर की कांसपिरेसी रहती है और इस प्रकार रेलवे को जो हमारी सबसे बड़ी इंडस्ट्री है नुकसान होता है । सैकड़ों लोग रोजाना बिना टिकट सफर करते हैं । चन्द व्यक्तियों ने मुझे कहा है कि अगर कोई इनकागनिटो वहां भेजा जाये तो यह बात उसके अनुभव में आयेगी ।

इतना ही कहकर मैं रेलवे मंत्रालय ने जो प्रगति की है उसके लिए उसे बधाई देता हूं ।

श्री राम कृष्ण (महेन्द्रगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत मशकूर हूं कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया । रेलवे बजट को देखने से यह मालूम होता है कि पिछले दो साल में जो काम इस महकमें में हुआ है उससे यह अन्दाजा लगाया जा सकता है कि सैंकिड फाइव इअर प्लान का जो रेलवे से ताल्लुक है वह काम का हिस्सा पूरा हो जायेगा । उदाहरण के तौर पर सैंकिड फाइव इअर प्लान के मुताबिक पांच साल में ८४२ मील के करीब नई लाइन बनायी जायेगी । पिछले दो सालों में २५० मील के करीब नई लाइन बन चुकी है । और ५०० मील के करीब नई लाइन पर काम हो रहा है । इससे हम यह अन्दाजा लगा सकते हैं कि पांच साल के अन्दर ८४२ मील के करीब नई लाइन जरूर मुकम्मल हो जायेगी ।

दूसरे जहां तक आमदनी का ताल्लुक है उसको भी देखने से पता चलता है कि पिछले दो सालों में आमदनी भी बढ़ रही है । उदाहरण के तौर पर सन् १९५६-५७ की आमदनी ३४७ करोड़ ५७ लाख थी जब कि इस साल की आमदनी का अन्दाजा ४०८ करोड़ के करीब

है। और सबसे ज्यादा खुशी की बात यह है कि यह जितनी ज्यादा आमदनी बढ़ी है यह तमाम डेवलपमेंट फंड में रखी जा रही है जिससे कि रेलवे के लिए सैकिंड फाइव इअर प्लान के लिए जो चीजें रखी गयी हैं वे आसानी से पूरी की जा सकती हैं।

नई रेलवे लाइन को बनाने के लिए इस बजट में २६ करोड़ रुपया रखा गया है। मैं समझता हूँ कि यह रकम बहुत थोड़ी है। इसलिए मेरी राय है कि मुल्क के जितने ज्यादा हिस्सों में रेलवे लाइन बन सके उतना ही अच्छा है। इसलिए इस रकम को बढ़ा दिया जाये। जहां तक नई लाइनों के बनाने का सवाल है उसके बारे में मेरी यह राय है कि कम से कम इस एक नई लाइन को जल्द से जल्द बनाया जाये। भिवानी और रोहतक पंजाब के हिन्दी स्पीकिंग एरिया के सबसे प्रधान शहर हैं। उनका फासला सड़के के जरिये ३० मील पड़ता है जब कि रेलवे से जाने में डेढ़ सौ मील का फासला तै करना पड़ता है। इसलिए मेरी तजवीज है कि इस लाइन को जरूर बनाया जाये। दूसरे इस लाइन को बनाने से एक फायदा यह भी होगा कि दिल्ली और रेवाड़ी के बीच गाड़ियों के आने जाने में दिक्कत रहती है और गाड़ियां काफी लेट हो जाती हैं यह दिक्कत दूर हो जायेगी। इस लाइन के बन जाने से बहुत से ट्रेफिक के लिए दूसरी आल्टरनेटिव लाइन हो जायेगी क्योंकि कांदला पोर्ट से जो सामान पंजाब के लिए आयेगा वह रोहतक और भिवानी होता हुआ पंजाब जा सकेगा। इसलिए मेरी तजवीज है कि इस लाइन को जरूर बनाने की कोशिश की जाये। और इस मौके पर मैं यह भी बतला देना चाहता हूँ कि सन् १९३७-३८ के दौरान में, लड़ाई शुरू होने से पहले इस लाइन को बनाने का फैसला हो गया था। लेकिन बाद में लड़ाई के कारण यह काम रुक गया। इसलिए मेरी तजवीज यह है कि अब इस काम को दोबारा शुरू किया जाय।

इसके बाद मैं पैसेंजर एमिनिटीज के बारे में कुछ बातें कहना चाहता हूँ। इस साल के बजट में इसके लिए २,८०,००,०० रुपए को रकम रखी गई है, जो कि मेरे ख्याल में बहुत थोड़ी है। इसको भी जरूर बढ़ाया जाय। इसके अलावा सबसे ज्यादा कोशिश इस बात की होनी चाहिए कि इस रकम का ज्यादातर हिस्सा तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को सहूलियत बहम पहुंचाने के लिए खर्च किया जाय, क्योंकि रेलवे को पैसेंजर ट्रेफिक से जितनी आमदनी होती है, उसका ६० फोसदो हिस्सा तीसरे दर्जे के मुसाफिर कान्ट्रोब्यूट करते हैं, जब कि उनकी बेहतरी के लिए, उनको आराम पहुंचाने के लिए, बहुत कम रकम खर्च की जाती है। अगले साल के बजट में तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से होने वाली आमदनी का अन्दाजा ११०,६७,००,००० रुपए का है, जब कि अपर क्लासिज से होने वाली आमदनी का अन्दाजा १४,०६,००,००० रुपए का है। इसके बावजूद हम देखते हैं कि आज जितनी बुरी हालत तीसरे दर्जे की बोगीज की है और जितनी तकलीफ तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को उठानी पड़ती है, वह इतनी ज्यादा है कि उसको बयान नहीं किया जा सकता। उदाहरण के तौर पर तीसरे दर्जे की बोगीज में पानी और बिजली का ठीक इन्तजाम नहीं है और तमाम गाड़ियों में पंखे भी नहीं लगाए गए हैं। इसलिए मैं खास तौर पर यह अपील करूंगा कि हमारी सबसे ज्यादा कोशिश यह होनी चाहिए कि पैसेंजर एमिनिटीज के लिए जो भी रुपया खर्च किया जाय, वह ज्यादातर तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को आराम पहुंचाने के लिए और उनकी दिक्कतों को दूर करने के लिए किया जाय।

पिछली दफा भी मैंने यह अर्ज किया था कि जब से मीटरगेज के हिस्सों को वैस्ट्रन और नार्दर्न जोन्ज में मिलाया गया है, मीटरगेज सैक्शन की एफिशियन्सी खत्म हो गई है। वैस्ट्रन रेलवे में तकरीबन ४,००० मील मीटरगेज का सैक्शन है, जब कि ब्राडगेज का सैक्शन सिर्फ

[श्री राम कृष्ण]

१,६०० मील के करीब है, लेकिन हैड-आफिस बम्बई में रखा गया है, जब कि मीटरगेज का सैक्शन, जो कि अहमदाबाद से शुरू होता है, वहां से तीन सौ मील से भी ज्यादा दूर है। जो नार्दर्न जोन बनाया गया है, उसमें २,००० मील के करीब मीटरगेज का सैक्शन है। वेस्ट्रन रेलवे में जो मीटरगेज का सैक्शन है, वह उसके साथ पैरालेल चलता है, बल्कि कई जगह दोनों सैक्शन एक दूसरे को टच करते हैं। इसलिए एफिशेन्सी के नुक्ताए-नजर से, मुसाफिरों को आराम पहुंचाने के लिए और खर्च को कम करने के लिए यह जरूरी है कि इन दोनों मीटरगेज सैक्शनों को मिला कर एक नया जोन बनाया जाय। हम देखते हैं कि बम्बई में वेस्ट्रन रेलवे और सेंट्रल रेलवे इन दो रेलवेज के हैड-आफिसिज हैं। मेरा ख्याल कि वहां एक हैड-आफिस रखना ही काफी है। मेरा ख्याल है कि अगर वेस्ट्रन जोन के मीटरगेज सैक्शन को निकाल कर एक नया जोन बना दिया जाय और जो बाकी ब्राडगेज का सैक्शन बचे, उसे सेंट्रल रेलवे में मिला दिया जाय, तो एक ही आफिस से तमाम काम चल जायगा और इस प्रकार मीटरगेज सैक्शन की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जा सकेगा और लोगों को ज्यादा फायदा पहुंचेगा। इसलिए मेरी तजवीज है कि इस तरफ भी जरूर ध्यान दिया जाय।

इस सिलसिले में मैं यह भी अर्ज कर दूं कि शुरू-शुरू में जोन्ज बनाने की स्कीम बनाई गई थी, उसमें तमाम मीटरगेज सैक्शन मिला कर एक जोन बनाया गया था। मेरी समझ में नहीं आता कि क्या कारण था कि दो तीन महीनों के बाद ही तमाम स्कीम को बदल दिया गया और मीटरगेज सैक्शन को दो हिस्सों में तक्सीम कर दिया गया।

[श्री बर्मन पीठासीन हुए]

अब मैं ओवर-क्राउडिंग के बारे में कुछ कहना चाहता हूं जैसा कि मैंने अभी कहा, मीटरगेज सैक्शन में और खास तौर से नार्दर्न और वेस्ट्रन जोन्ज में ओवर क्राउडिंग बहुत ज्यादा है। वहां गाड़ियों की तादाद बहुत कम है और नई गाड़ियां जितनी भी चलाई गई हैं, वे ज्यादातर ब्राडगेज सैक्शन पर ही चलाई गई हैं। इसलिए इस ओवर-क्राउडिंग को दूर करने की तरफ भी पूरा ध्यान दिया जाय।

आज हम देखते हैं कि दिल्ली से खांडवा या कांडला जाने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है, जिसकी बहुत ज्यादा जरूरत है। वाया आर० पी० सी० कोई मेलगाड़ी नहीं चलती है। इसलिए वाया आर० पी० सी० दिल्ली से खांडवा और दिल्ली से कांडला तक जरूर गाड़ी चलाई जाय।

हिसार चंडीगढ़ से काफी दूर है और हिन्दी-स्पीकिंग एरिया के सदर्न हिस्से में काफी दूर बाकया है। वहां के लोगों को चंडीगढ़ जाने के लिए सहूलियत देने के लिए एक गाड़ी हिंसार से चंडीगढ़ जरूर चलाई जाय।

आज कल जोधपुर मेल वाया रत्नगढ़ जोधपुर जाती है। अगर वह वाया फुलेरा जोधपुर जाये, तो बहुत फायदा हो सकता है। वाया रत्नगढ़ जाने से उसको ४०० मील का सफर करना पड़ता है, जब कि वाया फुलेरा जोधपुर ३४० मील के करीब है। इस गाड़ी के वाया फुलेरा जाने से ६० मील का सफर बच जायेगा और खर्च भी कम होगा साथ ही साथ नार्दर्न रेलवे में दो घंटे के बाद बीकानेर मेल उस सैक्शन पर चलती है इसलिये इस गाड़ी को डाइवर्ट करके वाया फुलेरा चलाया जाय, जिससे मुसाफिरों को ज्यादा आराम पहुंचे और खर्चा भी कम हो।

जहां तक रेलों की स्पीड का ताल्लुक है, मैं यह कहना चाहता हूं कि इसमें कोई खास तसल्लीबख्शा तरक्की नहीं हुई है, बल्कि गाड़ियां काफी लेट चलती हैं उदाहरण के तौर पर रेवाड़ी से जो पैसेंजर गाड़ी सुबह साढ़े छः बजे चलती है तकरीबन साढ़े तीन चार घंटे में दिल्ली पहुंचती है। इसी तरह दिल्ली से जो गाड़ी सुबह चलती है वह भी उतना टाइम लेती है। इस तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिये ताकि गाड़ियों की स्पीड बढ़ सके और कम से कम वक्त लग सके।

जहां तक डिविजनलाइजेशन का ताल्लुक है, माननीय मंत्री जी ने अपनी स्पीच में इस बात का जिक्र किया है कि यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटीज डिविजन वाईज बनाई जायेंगी। मैं समझता हूं कि यह बहुत अच्छी तजबीज है और इस को जल्दी से जल्दी अमली जामा पहनाया जाय, ताकि मुसाफिरों को ज्यादा से ज्यादा आराम मिल सके और उनकी सहूलियत के लिये कमेटियां ज्यादा काम कर सकें।

श्री बि० दास गुप्त (पुरूलिया): हमें रेलवे बजट को समाजवादी दृष्टिकोण से देखना चाहिए। रेलवे का संचालन सरकार द्वारा किया जाता है और सरकार समाजवादी ढंग अपना देने की घोषणा कर चुकी है। प्रत्येक चीज में वृद्धि हुई है। १९५५-५६ में ४.२ करोड़ रुपये का आधिक्य था। १९५८-५९ में अनुमानित आधिक्य ३७.३४ करोड़ का है। रेलवे ने प्रत्येक बात में प्रगति की है। भाड़े भी बढ़े हैं। आय बढ़ी है, सब कुछ बढ़ा है। यात्रियों की संख्या १३० लाख से १४० लाख हो गयी है। दुर्घटनाओं में मृतकों की संख्या भी बढ़ी है। १९५५-५६ में जहां केवल १६ आदमी मरे थे, वहां १९५६-५७ में यह संख्या २७६ तक पहुंच गई।

कहा गया है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधायें बढ़ गयी हैं। यह भी देखना चाहिए कि तीसरे दर्जे के यात्रियों से १९५८-५९ में ११० करोड़ की आय होने का अनुमान है। रेलों की भीड़-भाड़ भी उतनी ही है। कहा जा रहा है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए सभी साधनों को प्रयोग कर सुविधाओं की व्यवस्था की जा रही है। परन्तु वास्तविकता यह है कि रेलों पर चढ़ना बहुत बड़ी समस्या हो रही है।

शीतोष्ण नियन्त्रित गाड़ियों की संख्या बढ़ रही है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या इस देश में इसकी इतनी बड़ी संख्या में जरूरत है? परन्तु रेलवे प्रशासन को ऊंचे वर्ग का अधिक ध्यान है, सामान्य व्यक्ति की उसे चिन्ता नहीं। हम समाजवाद की घोषणा करते हैं, परन्तु आम आदमी को सुविधायें देने में हम असमर्थ हैं। साधारण व्यक्तियों के लिये जो अन्तिम रूप में हमारे स्वामी हैं, कुछ नहीं किया जा रहा है। यह बात हमें याद रखनी चाहिए कि इन स्वामियों में यदि अपने स्वामित्व की चेतना आ गयी तो रेलवे बोर्ड को भी कोई अन्य रास्ता देखना होगा। रेलवे का ढांचा समाजवादी ढंग से निर्माण किया जाना चाहिए क्योंकि यह राष्ट्रीय उपक्रम है।

रेलवे बोर्ड के १६६ अधिकारी ५०० से ४००० रुपये मासिक तक वेतन पाते हैं और इसमें ३७ पये से १४४ रुपये तक वेतन पाने वालों की संख्या ५३२ है। इन दोनों श्रेणियों के कर्मचारियों पर होने वाले व्यय में बहुत बड़ी असमानता है। जब यह कर्मचारी रोटी के लिए चिल्लाते हैं तो उन्हें नौकरी से निकालने की धमकी दी जाती है। यह उन लोगों का प्रशासन है जो समाजवादी समाज की रचना करने का दावा करते हैं। असन्तोष फैलने के अतिरिक्त इसका परिणाम और हो ही क्या सकता है।

[श्री बि० दास गुप्त]

दुर्घटनायें दिन प्रति दिन बढ़ रही हैं, परन्तु छोटे कर्मचारियों के परामर्श की कभी जरूरत नहीं समझी गयी, जिनको की जीवन का अस्तित्व कायम रखना कठिन हो रहा है। आप अपने उत्तरदायित्व का अनुभव न करके उन्हें केवल परेशान करते हैं।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव पीठासीन हुए]

आपके प्रति उनका कोई विश्वास नहीं और न्याय की आपसे आशा नहीं। इन हालात में असन्तोष बढ़ता जा रहा है और आप कहते हैं कि सब ठीक है। सामान्य व्यक्ति जिन बातों से प्रशासन का अनुमान करता है, उनकी केवल छोटी-छोटी बातें समझ कर उपेक्षा कर दी जाती है। हमें इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि स्वतन्त्र देशों में आम आदमी और उसकी आवश्यकताओं का पूरा ध्यान रखा जाता है। हमारे देश में उनकी उपेक्षा की जाती है। वे लोग उन समस्त सुविधाओं से वंचित हैं जिनकी उनके लिए व्यवस्था की जा सकती है। हमें इन सब बातों का कारण खोज निकालना चाहिए। हमारी इच्छा है कि रेलवे प्रशासन अच्छा हो और वह अपने कर्मचारियों और देश की सामान्य जनता की सेवा कर सके। हमें रेलवे बोर्ड के पुनर्निर्माण की बात बड़ी गम्भीरता से मोचनी चाहिए। आम कर्मचारियों में यह भावना पैदा करनी चाहिए कि यह उपक्रम उनका अपना है। इस दृष्टिकोण को अपनाये बिना हम अपने निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सकेंगे।

श्री भ० दी० मिश्र (केसरगंज) : रेलवे मंत्रालय द्वारा प्रकाशित भारतीय रेलवे का १९५७-५८ का संक्षिप्त विवरण देखने के बाद यह पता चलता है कि इस विभाग ने सर्वतोमुखी उन्नति की है और सभी दिशाओं में इस प्रयत्न से काम किया गया है कि जिस से कि यह विभाग जितने भी राजकीय व्यवसाय के और विभाग हैं उन में अधिक से अधिक सफल सिद्ध हो और हुआ है। इस का उपयोग अधिक जनता की सुविधाओं के लिये है। इस के द्वारा अधिक से अधिक धन की भी प्राप्ति होती है और साथ ही साथ यह जनता की सुविधाओं की दृष्टि से उत्तरोत्तर हर दिशा में उन्नति करता जा रहा है। रेलवे स्टेशनन्स, प्लेटफार्मस् जगह जगह की गाड़ियां समुचित तरीके पर देने का प्रबन्ध, इन दिशाओं में अच्छी तरह से उन्नति करने की इस ने चेष्टा की है। लेकिन इसके साथ के ही साथ हमें यह देखने की आवश्यकता है कि जिन जिन दिशाओं में (यानी) जिस प्रकार से इस रेलवे मंत्रालय ने सुविधायें देने की चेष्टा की है वह सुविधायें जनता को कहां तक प्राप्त हुई हैं। इस बात का निरीक्षण मेरी समझ में समुचित तरीके पर नहीं हो रहा है। सुविधायें गवर्नमेंट के द्वारा काफी रक्खी गई हैं, और इस दृष्टि से रक्खी गई हैं कि हिन्दुस्तान की जनता, जिस का सम्पर्क रेलवे व्यवसाय से अधिक है, अधिक से अधिक सुविधायें प्राप्त करें। लेकिन मैं देखता हूं कि इस के निरीक्षण की कमी के कारण जो सुविधायें उपलब्ध होनी चाहियें, वे पूरी तरह से उपलब्ध नहीं हो रही हैं। हमारा जो निरीक्षक वर्ग है, उस के लिये, भी हमारे एक मित्र ने कहा, सैलून की व्यवस्था है और जो नीचे के निरीक्षक वर्ग हैं वे भी जब चलते हैं, मैं देखता हूं कि हर एक कर्मचारी को पता चल जाता है कि आज कोई रेलवे का विशेष कर्मचारी आ रहा है। सारी व्यवस्था टि-टाय होती है। देख पड़ता है कि पानी की सुविधायें भी वहा रहती हैं, हर जगह मिट्टी की सुविधा रहती है, जो भी सुविधायें रक्खी गई हैं, वह सब होती हैं। समय समय पर डब्बों में सफाई करने के लिये भी लोग आते हैं।

श्री जाधव (माले गांव) : सभा में गणपूर्ति नहीं है।

मूल अंग्रेजी में

सभापति महोदय : घंटी बजाई जा रही है।

अब गण पूर्ति हो गई है। माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें।

श्री भ० दी० मिश्र : बजट में यह भी दिखाया गया है कि यातायात में काफी वृद्धि हुई है।

[उगध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

और उसके द्वारा धन भी अधिक प्राप्त हुआ है और भविष्य में और प्राप्त होने की आशा है। लेकिन इस के साथ ही साथ वह धन हमारे डेवेलपमेंट विभाग को दिया जाय यह ठीक है, दिया भी जाना चाहिये। लेकिन जिस विभाग से वह प्राप्त हो रहा है उसके लिये सुविधायें देने की प्राथमिकता देनी चाहिये। आज भी द्वितीय श्रेणी और तृतीय श्रेणी में जो असुविधायें चलने वालों को प्राप्त हैं उनको देखने वालों को आकस्मिक तरीके से जानने की चेष्टा करनी चाहिये। हमारे माननीय मंत्री महोदय या उपमंत्री महोदय या उन के साथ जो उन के विशेष कर्मचारी हैं वे आकस्मिक दौरे किया करें तो इस बात का पता चलेगा कि इन डिब्बों में किस तरह से यात्रियों को असुविधायें हैं। यात्रियों की यातायात संख्या बढ़ने के बाद भी द्वितीय और तृतीय श्रेणी में पूरी तरह से व्यवस्था नहीं की जा रही है और उनको बैठने तक की सुविधा प्राप्त नहीं है। इस के अतिरिक्त मैं यह देखता हूँ कि कुछ लाइनें तो ऐसी हैं कि जिन पर रेलवे विभाग ने अभी तक ध्यान भी नहीं दिया जो ब्रांच लाइनों के नाम से मशहूर हैं उन के डब्बे तो मैं समझता हूँ कि शायद ५० वर्ष पुराने हैं या ६० वर्ष पुराने हैं। किसी में खिड़कियां मिलती हैं, किसी में नहीं मिलती हैं, किसी में दरवाजे बन्द होते हैं, किसी में नहीं बन्द होते। मैं समझता हूँ कि उन की तरफ आज तक किसी तरह से भी ध्यान नहीं दिया गया। बात हर वक्त यह कही जाती है कि सोशलिस्टिक पैटर्न होगा और उस के साथ साथ तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये अधिक से अधिक सुविधायें भी नहीं दी जातीं। यह भी आंकड़े मौजूद हैं कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों से अधिक से अधिक धन यात्रियों से रेलवे विभाग को प्राप्त होता है। लेकिन उनका सुविधाओं में अधिक से अधिक कम अभी तक नजर आती है। इस लिये मैं रेलवे विभाग का ध्यान खास तौर से इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि तृतीय श्रेणी के डिब्बों को काफी बढ़ाना चाहिये और इस के साथ साथ जो ब्रांच लाइनों के डब्बे रिजेक्टेड हैं, एक दम बुरी हालत में हैं, उनको बदल कर उन की अवस्था ठीक करनी चाहिये।

बजट में यह भी जिक्र किया गया है कि बिना टिकट यात्रियों की संख्या अभी अधिक है। मेरे एक मित्र ने भी इस बात की चर्चा की है कि बिना टिकट यात्री अधिक चलते हैं। मैं समझता हूँ कि यह समाज का एक बहुत बड़ा दोष है और इसे दूर करना हर तरह से आवश्यक है। विवेक की दृष्टि से जनता में अगर यह भाव पैदा हो तो अच्छा है, अन्यथा भय की दृष्टि से ही ऐसा करने की चेष्टा करनी चाहिये। रेलवे मजिस्ट्रेटों की नियुक्तियां की गयी हैं और मैं उत्तर प्रदेश के सम्बन्ध में कह सकता हूँ कि उनकी नियुक्तियों के फलस्वरूप बिना टिकट यात्रियों की संख्या में बहुत कमी हुई है। लेकिन उनकी सेवाओं का हमारे इस विभाग ने यह आदर किया है कि आठ आठ नौ नौ वर्ष उनको काम करते हो गये हैं लेकिन वे अभी तक स्थायी नहीं हो सके हैं। पिछले साल शायद सोचने के बाद एक वर्ष की उन्नति इनको दी गयी है। मैं पूछना चाहता हूँ कि जिस विभाग द्वारा आपके यहां का हर तरह से भ्रष्टाचार कम होता हो और जिसकी सेवाओं से आपकी आमदनी भी बढ़ती हो और समाज की बुराइयां दूर होती हों लोग बिना टिकट यात्रा न कर सकें, क्या उस विभाग के कर्मचारियों के लिये आपका यही उपहार है कि वे नौ नौ वर्ष

[श्री भ० दी० मिश्र]

की सेवा करने के बाद भी आज अस्थायी हैं और उनको पिछले साल केवल एक साल की तरक्की दी गयी है। मैं देखता हूँ कि दूसरे विभागों में अगर किसी कारणवश तरिक्कयां रुक जाती हैं तो जब उनको तरिक्कयां दी जाती हैं तो तीनतीन वर्ष की या दोदो वर्ष की तरक्की दी जाती है, जितनी कि उनको मिलनी चाहिये। लेकिन मैं देखता हूँ कि इन लोगों की ओर रेलवे विभाग ने ध्यान नहीं दिया है। इस ओर ध्यान देना चाहिए। अक्सर यह कहा जाता है कि इनका सम्बन्ध प्रान्तीय सरकार से है। प्रान्तीय सरकार कहती है कि इनका सम्बन्ध केन्द्रीय सरकार से है। मेरा कहना है कि उनका सम्बन्ध चाहे जिससे हो लेकिन उनके साथ न्याय तो होना ही चाहिए।

बजट को देखने से मालूम होता है कि खास तौर से पूर्वोत्तर रेलवे में मालगाड़ियों के जरिये से अधिक से अधिक आमदनी होती है। लेकिन जिस प्रकार मालगाड़ियों की व्यवस्था की गयी है उससे मालूम होता है कि उनकी तरफ कभी ध्यान ही नहीं दिया जाता। मैं बहराइच जिले का उदाहरण दे सकता हूँ। इस जिले से आजकल इस खाद्य समस्या के जमाने में १५ या १६ लाख मन गल्ला बराबर बाहर जाता है। लेकिन मेरे प्रयत्न करने के बाद भी वहाँ प्लोगों के लिये गाड़ी की व्यवस्था नहीं हो सकी। मैं ने दो बार टेलीफोन द्वारा जनरल मैनेजर और स्पेशल सुपरिटेण्डेंट से मुलाकात करने का प्रयत्न किया लेकिन सफल नहीं हो सका। जहाँ तक हमारे गल्ले के व्यवसाइयों का सम्बन्ध है उनके लिए भी मैं चाहता हूँ कि रेलवे विभाग पूरा पूरा ध्यान रखे। जैसा कि कहा गया है देश में एक का दूसरे से सम्बन्ध ठीक तरह से होना चाहिये। आज खाद्य समस्या के कारण चारों ओर आन्दोलन सा हो रहा है। लेकिन जहाँ गल्ला मौजूद है वहाँ लोगों ने गल्ला लेकर रखा हुआ है, उसके लिए वे बैंकों से रुपया भी नहीं ले सकते हैं, रेलवे विभाग को देखना चाहिये कि उनके माल को दूसरी जगह भेजने में जो असुविधायें हैं उनको दूर करे। इस कठिनाई को दूर करने का पहले कुछ प्रयत्न किया गया था। माल भेजने वालों की एक लिस्ट तैयार की जाती थी उसके अनुसार माल भेजने की व्यवस्था की जाती थी। लेकिन वह नहीं के बराबर है। विभाग के कर्मचारी जिस तरह से उसका प्रयोग करते हैं उसको बहुत सूक्ष्म दृष्टि से देखने की आवश्यकता है।

जहाँ तक रेलवे विभाग के कर्मचारियों की नियुक्ति का सम्बन्ध है हमारे एक मित्र ने कहा है कि इस ओर विभाग का ध्यान जा रहा है। आज आम जनता में यह बात फैली हुई है कि रेलवे विभाग में नियुक्ति तो बिना किसी विशेष साधन के नहीं हो सकती। इसलिये इस बात की भी आवश्यकता है कि जो नियुक्तियां की जायें और जो लोग इंटरव्यू के लिये बुलाये जायें उनको इस तरह से नियुक्त किया जाये ताकि बिना किसी साधन के होते हुए भी सही आदमी नियुक्त हों।

जैसे मैंने पिछले वर्ष निवेदन किया था ब्रांच लाइन्स में आज भी बिजली और पंखे का प्रबन्ध पहले जैसा ही है। आज एक वर्ष के बाद भी हमें वही बातें फिर दुहराने का अवसर हो रहा है कि पंखे और बिजली की व्यवस्था ठीक नहीं है। आप गोंडा से रुपेंडीहा तक चले जायें अधिकतर आप को बिना रोशनी और पंखे के यात्रा करनी होगी। प्रथम श्रेणी के यात्रियों के लिये भी यह सुविधा नहीं होती फिर दूसरी और तीसरी श्रेणियों की तो बात ही क्या है। ऐसी अवस्था में मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो यहां निवेदन किये जाते हैं उनपर ध्यान दिया जाये और यह निवेदन अरण्य रोदन साबित न हों। जो बात यहां कही जाये उसकी तरफ अवश्य ध्यान दिया जाना चाहिये तभी समुचित व्यवस्था हो सकती है।

इस वर्ष में दुर्भाग्य से दुर्घटनायें बहुत हुई हैं और उनकी चर्चा बराबर इस भवन में होती रहती है। यह हमारे लिये खेद का विषय है। अभी अभी कहा गया है कि कर्मचारियों की एक ही यूनियन होनी चाहिये। उनको पूरी पूरी सुविधायें दी जानी चाहिये। लेकिन साथ ही उनके कर्त्तव्य पर भी अधिकाधिक ध्यान रखने की आवश्यकता है। एक कर्मचारी की भूल से या एक कर्मचारी की अव्यवस्था से सैकड़ों की जानें खतरे में पड़ जाती हैं। यह अव्यवस्था किसी तरह से भी क्षम्य नहीं कही जा सकती। इसलिये आवश्यकता इस बात की है कि जो दुर्घटनायें होती हैं उनके बारे में हम और आप मिल कर विशेष ध्यान दें। कर्मचारियों को अधिक प्रशिक्षण दे कर उनके द्वारा ऐसी व्यवस्था करायी जाये कि हमको इस प्रकार की दुर्घटनायें देखने का अवसर ही न मिले।

इसके साथ ही साथ इस बात की तरफ भी ध्यान दिलाना आवश्यक है कि कर्मचारियों में अनुशासन की बहुत कमी है। मुझे से एक रेलवे के ओवरसियर ने कहा कि मैं यह बता तो मानता हूँ कि लेबर को उचित सुविधायें दी जायें लेकिन मैं देखता हूँ कि उन पर यूनियन का यह प्रभाव पड़ रहा है कि वे अनुशासन को मानना जरूरी नहीं समझते। तो मैं आज एक ओवरसियर होते हुए भी, लेबर की सहायता के बिना इस विभाग को कैसे समुन्नत कर सकता हूँ। इसलिये आवश्यकता इस बात की है कि जहां यूनियन्स लेबर की समुन्नति की हर तरह से चेष्टा करें वहां यह भी उनको अपना कर्त्तव्य समझना चाहिये कि वे लेबर में मुस्तैदी से अपना काम करने की भावना पैदा करें। आज लोगों में यह भावना बढ़ती जा रही है, जैसा कि अभी एक महानुभाव ने कहा था, कि रेल से सफर करना खतरे से खाली नहीं है क्योंकि आजकल दुर्घटनायें इतनी बढ़ती जा रही हैं। इसलिये इस ओर मैं विभाग का विशेष ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि पंचवर्षीय योजना में जलवल रोड़ से भिनगा तक एक नई रेलवे लाइन को योजना बनायी गयी थी लेकिन वह अस्तव्यस्त हो रही है। मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि इस नई लाइन से रेलवे विभाग को बहुत कुछ लाभ होगा और बहराइच जिले और नैपाल की सरहद से जो कच्चा माल आता है उसको लाने या ले जाने में बहुत सुविधा हो जायेगी।

इन शब्दों के साथ मैं अपने रेलवे मिनिस्टर साहब से निवेदन करूंगा वे यहां दिये सुझावों पर अमल करने की अधिकाधिक चेष्टा करें और जो उनका निरीक्षक वर्ग है यदि वह समय समय पर ठीक से निरीक्षण करे तो जनता को पूरी सुविधायें प्राप्त हो सकेंगी।

श्री यादव (बाराबंकी) : उपाध्यक्ष महोदय, आप ने बोलने के लिये मुझे जो मौका दिया है, उसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं रेलवे बजट पर अपने विचार प्रकट करना चाहता हूँ।

मंत्री महोदय ने अपने भाषण में पंच-वर्षीय योजना का काफी जिक्र किया है और इस बात पर जोर दिया गया है कि जहां तक रेलवे मंत्रालय का सम्बन्ध है, पंच-वर्षीय योजना कितनी जरूरी है। इसमें कोई शक नहीं कि हिन्दुस्तान की सारी पंच-वर्षीय योजना की सफलता रेलवे की सफलता पर निर्भर है, परन्तु प्रश्न यह है कि क्या वास्तव में रेलवे मंत्रालय किसी योजना के अनुसार कार्य कर रहा है, क्योंकि जब हम योजना के सम्बन्ध में किए जाने वाले उस के कार्य को देखते हैं, तो हमें इस विषय पर सन्देह होता है। यदि योजना का मतलब कुछ करोड़ रुपये खर्च कर देने से हो, तो शायद इस को योजना कहा जा सकता है। परन्तु मैं समझता हूँ कि योजना का मतलब यह है कि सारे भारतवर्ष में जहां जहां यातायात

[श्री यादव]

की सुविधा उपलब्ध नहीं हैं, वहां रेलों की व्यवस्था की जाय। यदि इस दृष्टि से देखा जाय, तो जिस प्रकार रेलवे मंत्रालय कार्य कर रहा है, उस को कोई योजना नहीं कही जा सकता है। मिसाल के तौर पर मैं यह कहना चाहता हूं कि बिजली के द्वारा रेलगाड़ी चलाये जाने का कार्य हो रहा है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि जहां पर पहले से ही रेल-यात्रा की सुविधायें थीं, वहां पर अब बिजली द्वारा रेलगाड़ी चलाना किसी योजना के मातहत नहीं है, बल्कि यह तो एक तरह की फ्रिजूलखर्ची का कार्य है। होना तो यह चाहिये था कि रेलवे मंत्रालय यह देखता कि देश के किन किन भागों में यातायात की कठिनाइयां और असुविधायें हैं और वहां पर रेल की सुविधायें प्रदान करने का प्रयत्न करता और अपना ध्यान उन दिशाओं की तरफ देता और बिजली द्वारा संचालित रेलों का कार्य बिल्कुल बन्द कर देता।

आज-कल ट्रैफिक का प्रेशर ज्यादातर ब्राडगेज पर है, लेकिन उसके लिये सिर्फ ८,४३१ वैगन्ज तैयार किए गए, जब कि मीटरगेज के लिए, जहां कि प्रेशर ज्यादा नहीं है, १६,५०० वैगन्ज तैयार किए गए। अगर योजना का यही काम है, तो मेरी समझ में नहीं आता कि यह योजना हम को किस दिशा की तरफ ले जायेगी। अगर योजना का कुछ मतलब है और रेलवे मंत्रालय उस के अनुसार कार्य करना चाहता तो उस को चाहिए कि वह एयर कंडीशनिंग और बड़े बड़े स्टेशनों—दिल्ली, लखनऊ और इलाहबाद इत्यादि—की बड़ी ऊंची इमारतें बनाने और विशेष प्रकार की सुविधायें उपलब्ध करने के कार्य को छोड़ कर सब से पहले यह व्यवस्था करे कि जहां यातायात सुविधायें नहीं हैं, वहां उन को प्रदान करे और तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिए बैठने की जगह का प्रबन्ध करे। आज परिस्थिति यह है कि एक तरफ एयर-कन्डीशनिंग बढ़ती जा रही है और सेलूनो के द्वारा रेलवे के उच्चाधिकारियों की यात्रा बढ़ रही है और दूसरी तरफ तीसरे दर्जे के यात्री ज्यादा से ज्यादा यातनाएं झेल रहे हैं और तक्लीफें उठा रहे हैं।

मैं ने यात्रियों की सुविधा के सम्बन्ध में एक किताब पढ़ी है। मुझे आश्चर्य होता है कि रेलवे मंत्रालय को यह जुरत कैसे होती है कि वह यात्रियों की सुविधाओं की बात करे। मैं यह कहना चाहता हूं कि जब तक तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिए बैठने की जगह नहीं मिलती है, तब तक सुविधाओं की बात करना इस सदन और देश को भ्रम में रखने के समान है—तब तक किसी प्रकार की यात्री-सुविधा का प्रश्न ही नहीं उठता है। यदि तीसरे दर्जे में बैठने की जगह ही नहीं है, तो वहां पर पंखे लगाने की बात हम कैसे कर सकते हैं? सरकार के बनाए हुए नियम स्वयं सरकार के द्वारा ही टूट रहे हैं। आज तीसरे दर्जे के कम्पार्टमेंट में लिखा है कि वह पच्चीस आदमियों के लिए है, लेकिन वहां पर ७५ आदमी बैठते हैं और वहां लोगों का दम घुटने लगता है। इस अवस्था में यात्रियों की सुविधाओं का क्या प्रश्न है? मैं समझता हूं कि जब तक यात्रियों को बैठने की जगह ही नहीं मिलती है, तब तक गुसलखाने, लैट्रिन और अन्य यात्री-सुविधाओं की बात करना धोखा मात्र है।

यह बड़े ताज्जुब की बात है कि यह सब होते हुए भी तीसरे दर्जे का किराया बढ़ता जा रहा है। मजददार बात यह है कि यात्रियों को वहां बैठने की जगह तो बिल्कुल मिलती नहीं है, लेकिन उन से किराया ज्यादा लिया जा रहा है। जगह की कमी है और किराए बराबर बढ़ रहे हैं। यह बहुत आवश्यक है कि किसी सुनिश्चित योजना के मातहत कार्य किया जाय और वह भी इस तरह से कि कमल की खेती जैसे कार्य न किए जायें—बड़े बड़े ऊंचे ऊंचे सचिवालय, स्टेशन बनाना और सेलून, एर-कंडीशनिंग इत्यादि तैयार करना बन्द कर के सारी इनर्जी, सारी शक्ति और सारा रुपया-पैसा तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को सुविधाएं देने और जिन जगहों पर यातायात

सुविधायें नहीं है, वहां रेलें बनाने में लगा दिया जाय। कई स्थानों पर पहले रेलगाड़ी थी, लेकिन लड़ाई के ज़माने में उनको बन्द कर दिया गया। मिसाल के तौर पर बाराबंकी के ज़िले में पहले ब्राडगेज की लाइन थी जिस को लड़ाई के ज़माने में डिसमैंटल कर दिया गया। देश को आज़ाद हुए दस वर्ष हो गए हैं, इलैक्ट्रिफिकेशन होती है, लेकिन पुरानी लाइन को रेस्टोर करने की कोई बात नहीं की जा रही है। जब तक यह नहीं होता है, तब तक इस प्रकार की योजनाओं से जनता को कोई फ़ायदा नहीं होगा।

इस सदन के सभी माननीय सदस्यों का ध्यान रेलवे में होने वाली दुर्घटनाओं की ओर गया है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री का ध्यान भी विशेष रूप से उस ओर जाय। आज सरकार इस विषय पर विचार करने के लिए तत्पर नहीं है। सरकार सिर्फ़ दिखाऊ काम करती है। उसका सारा काम-काज समारोहिक हुआ करता है। जब पिछले आम चुनाव होने वाले थे, तो एक दुर्घटना के नाम पर भूतपूर्व रेलवे मंत्री, श्री लाल बहादुर शास्त्री, ने सिद्धान्त रूप में इस्तीफ़ा दे दिया। जब से आम चुनाव के बाद यह नया सदन आया है, हम ने देखा है कि न जाने कितनी दुर्घटनाएं हुई, लेकिन मंत्री महोदय आज भी डटे हुए हैं और उन्होंने इस्तीफ़ा नहीं दिया है। सिर्फ़ देश को दिखाने के लिये और वोट खींचने के लिये भूतपूर्व मंत्री ने इस्तीफ़ा दिया और आज आये दिन दुर्घटनाएं होती हैं, किन्तु कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। बुनियादी प्रश्न एक ही है कि मौजूदा सरकार को नज़र में जन-साधारण के प्रति कोई प्रेम नहीं है, उसके जानो-माल की कोई कद्र नहीं है। आज जितने भी गवर्नर, मिनिस्टर और उद्योगपति हैं, वे सब हवाई जहाज़ से सफ़र करते हैं। रेलवे में रोज़ दुर्घटनाएं होती हैं और लोग डरते हैं और सोचते हैं कि रेल में सफ़र करना शायद अच्छा नहीं है। प्रधान मंत्री या राष्ट्रपति जब भी रेल से सफ़र करेंगे तो एक एक मोल पर एक एक कांस्टेबल लगा दिया जायगा, लेकिन जन-साधारण के जानो-माल की रक्षा की तरफ़ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। सरकार को इस तरफ़ ध्यान देना चाहिए।

जहां तक भ्रष्टाचार का प्रश्न है, वह तो देश के समस्त विभागों और हर एक जगह पर विद्यमान है, लेकिन अगर हम इस रेलवे विभाग की तरफ़ देखें, तो इस में कहीं अधिक भ्रष्टाचार है। जैसा कि एक माननीय सदस्य ने कहा है, जब खलासियों की भरती होती है, तो सौ, दो सौ, पांच सौ रूपए रिश्वत ले कर भरती की जाती है। हम देखते हैं कि नौकरी शुरू करने के थोड़े ही दिन बाद उच्चाधिकारियों की हैसियत में—चाहे वे रोलिंग स्टाक हों, चाहे रनिंग साइड के—काफ़ी बड़ा इज़ाफ़ा हो जाता है। अगर सरकार वास्तव में भ्रष्टाचार को रोकना चाहती है, तो उसको इस तरह का कानून बनाना चाहिये कि जितने भी बड़े उच्चाधिकारी हों—और मैं तो उन के साथ मंत्रियों को भी शामिल करना चाहता हूँ—वे जब आयें, तो अपनी जायदाद का जायज़ा दें और एक समय नियत किया जाय, जिस के पश्चात यह देखा जाय कि उन की हैसियत और जायदाद में क्या परिवर्तन हुआ है और उन के करीबी रिश्तेदारों की हैसियत किस तरह है। अगर कोई ऐसा कदम उठाया जाय, तभी भ्रष्टाचार रोका जा सकता है, वरना रात दिन भ्रष्टाचार रोकने की बात करने से तो भ्रष्टाचार रुकने वाला नहीं है। इस सदन का और विशेष रूप से माननीय मंत्री का ध्यान इस तरफ़ जाना चाहिए।

आज हम आज़ाद हैं। सारी व्यवस्था हमारे हाथ में है। आज भी हम देखते हैं कि गाड़ियां लेट चलती हैं और इतनी लेट चलती हैं कि कोई ठिकाना ही नहीं। मैं समझता हूँ कि गाड़ियों का देरी से छूटना और देरी से पहुंचना एक क्रम सा बन गया है। हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा है कि एक्सप्रेस तथा दूसरी गाड़ियां जो हैं उनके अलावा सभी लेट चलती हैं। लेकिन मैं कहूंगा कि एक्सप्रेस गाड़ियां भी आम तौर पर लेट होती हैं। शायद यहां के लोगों

[श्री यादव]

में जनतांत्रिक भावना जाग्रत नहीं हुई और यही कारण है कि ऐसा होता है । यदि उन में अपना कर्तव्य पालन करने की भावना होती और उच्च अधिकारियों से जवाब मांगा जाता तो इस तरह की बात न होती । लेकिन अधिकारियों का इस ओर कोई ध्यान नहीं गया है । मैं चाहता हूँ

श्री शाहनवाज खां : मैं माननीय सदस्य की जानकारी के लिए बतलाना चाहता हूँ कि गाड़ियां कई बार इस वजह से लेट होती हैं कि लोग चैनस (जंजीर) खींच देते हैं । मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या माननीय सदस्य इस मामले में सरकार को सहयोग प्रदान करेंगे ?

श्री यादव : मैं तो कहता हूँ कि यदि यहां के लोगों में कर्तव्य पालन की भावना होती तो चैन कदम कदम पर खींची जाती और गाड़ी को तब तक चलने नहीं दिया जाता जब तक कि उनके बैठने की समुचित व्यवस्था नहीं कर दी जाती ।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य ने यही कुछ किया है ?

श्री यादव : जहां तक मेरा सम्बन्ध है तथा मेरे सहयोग का सम्बन्ध है मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमको फर्स्ट क्लास की सुविधा प्रदान की गई है जिस को कि मैं छोड़ने के लिये तैयार हूँ । मगर माननीय मंत्री जी को भी चाहिए कि तृतीय श्रेणी के मुसाफिरों की सुविधा के लिए भी कोई वह कदम उठायें ।

जहां तक यात्रियों को सुविधायें प्रदान करने का ताल्लुक है, सिवाय बड़े बड़े स्टेशनों के अन्य छोटे छोटे स्टेशनों पर न पानी की व्यवस्था होती है और न बैठने का ही कोई इतिजाम होता है ।

श्री शाहनवाज खां : हमने हर एक स्टेशन पर पानी का प्रबन्ध कर दिया है ।

श्री यादव : इसको मैं कैसे मान सकता हूँ । मैं नंगल गया था । वह कोई छोटा मोटा स्टेशन नहीं है । वहां पर मुझे पीने के लिये पानी नहीं मिला । मैंने कई बार स्टेशन मास्टर से कहा और तब जा कर मुझे दो बकेट पानी मिला । तब जा कर वहां पानी की व्यवस्था हुई । मैं दूसरे छोटे स्टेशनों की बात नहीं करता, नंगल की बात करता हूँ । वहां पर पानी का प्रबन्ध नहीं था ।

अब मैं एक दो छोटी छोटी बातें कह कर समाप्त करता हूँ । नार्दन रेलवे पर फैजाबाद के पास जो रोजा गांव स्टेशन है, वहां न मुसाफिरखाना है और न ही बैठने की जगह है । वहां पर इसकी व्यवस्था की जानी चाहिये । नार्थ ईस्टर्न रेलवे पर एक भटनी स्टेशन है उसका यार्ड बहुत छोटा है । हर साल कोई न कोई दुर्घटना होती रहती है और किसी की जान तक चली जाती है । इस पर मंत्रालय का ध्यान नहीं गया है और मैं चाहता हूँ कि आप इस ओर भी ध्यान दें ।

जहां तक ट्रेड यूनियनस का प्रश्न है सरकार तो ट्रेन यूनियन मूवमेंट को तथा मजदूरों को मारना चाहती है । किस तरह से विक्रिमाइजेशन (उत्पीड़न) होता है, इसका एक नमूना मैं आपके सामने पेश करता हूँ । एक एस० के० मिश्र ट्रेन क्लर्क है जो कि यूनियन में काम करता है । वह बहुत अच्छा काम करने वाला है और बड़ी एफिशेंसी से अपना काम करता है । उसको तरक्की इस लिये नहीं दी गई कि वह यूनियन का एक सदस्य है । मैं बताऊं कि सरकार तो चाहती है

श्री शाहनवाज खां : मैं माननीय सदस्य को ५०० नाम बता सकता हूँ जिनको कि तरक्कियां दी गई हैं और जो यूनियनस में काम करते थे ।

श्री यादव : मैं केवल इतना कहना चाहता था कि उसमें खिलाफ कोई शिकायत नहीं है और वह केवल मात्र यूनियन का सदस्य है । मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें ।

अब मैं सरकार सर्विस रूल्स में जो तबदीली कर रही है, उसका एक नमूना आपके सम्मुख रखना चाहता हूँ । इस प्रकार की तबदीलियां करके सरकार मर्द को औरत के खिलाफ, औरत को मर्द के खिलाफ और लड़कों को बाप के खिलाफ स्पाइंग करने का प्रोत्साहन दे रही है । रूल ४ की सब-क्लाज़ में कहा गया है कि प्रत्येक रेलवे कर्मचारी का यह कर्तव्य होगा कि वह अपने परिवार के किसी सदस्य को विधिवत् स्थापित सरकार के विरुद्ध कोई भी विध्वंसात्मक कार्यवाही करने पर भी ऐसे आन्दोलन में सहयोग देने से रोकेंगे और यदि वह अपने परिवार को इस प्रकार के कामों से नहीं रोक पायेगा तो उसे इसकी रिपोर्ट सरकार को देनी होगी । मैं तो कहता हूँ कि हिटलर और स्टालिन ने भी इस तरह की बातें नहीं की थीं जिस तरह की यह सरकार कर रही है ।

एक छोटी सी बात पैसेंजर गाइड्स के बारे में कह कर मैं समाप्त करता हूँ । जनवरी १९५० में पैसेंजर गाइड्स का एकेल १५०-७-२२५ था । जून में वह १००-५-१८५ हुआ । १९५२ में उसको घटा कर ६०-४-१५० कर दिया गया और अब वह ६०-४-१३० कर दिया गया है कुछ को १५०-७-२२५ का ग्रेड मिला हुआ है जब कि दूसरों को इससे बहुत कम दिया गया है । मैं चाहता हूँ कि इस तरह का डिसक्रिमिनेशन नहीं बरता जाना चाहिये । सेंट्रल पे कमिशन ने १५०-७-२२५ का ग्रेड रिक्मेंड किया था लेकिन मंत्रालय ने उसको लागू नहीं किया है । मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर भी ध्यान दें ।

एक सुझाव और मैं आपको देना चाहता हूँ जिससे आपको फायदा होगा । यह सरकार बड़े बड़े पूंजपतियों के हितों के लिये काम करती है । कानपुर में मिलों में रेलवे साइडिंग हैं । जब इनको बनाया गया था उस समय यह तय पाया गया था कि मिल मालिक कुछ रुपया रेलवे को देंगे । आज लाखों रुपया वसूल होना बाकी है लेकिन वसूली नहीं की जा रही है । जब कभी इसके बारे में लिखा पढ़ी की जाती है तो मिल मिलाकर इसको ठप्प कर दिया जाता है या तबादले कर दिये जाते हैं । मैं चाहता हूँ कि सरकार इस ओर भी ध्यान दें ।

श्री गणपति राम (जौनपुर-रक्षित-अनूसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय रेलवे मंत्रालय ने जो विकास कार्य किया है, उसकी जितनी भी प्रशंसा की जाये, थोड़ी है ।

लेकिन मैं माननीय मंत्री महोदय तथा रेलवे बोर्ड का ध्यान अपने जिले के दो स्टेशनों की ओर दिलाना चाहता हूँ जिसकी तरफ इस विभाग का ध्यान आज तक नहीं गया प्रतीत होता । आज़ादी मिलने के बाद से आज तक कोई भी नया कार्य जौनपुर स्टेशन पर नहीं हुआ है । आज़ादी के पहले वहां पर एक छोटा सा शेड था जहां पर कि छोटी और बड़ी दोनों लाइनों का ज्वायंट प्लेटफार्म है । जौनपुर मेन लाइन पर है तथा एक जंकशन है । लेकिन इतना होने पर भी प्लेटफार्म पर कोई शेड नहीं है । दूसरी चीज़ यह भी है कि वहां पर जो चौकियां देवी के दर्शन के लिये यात्री आते हैं उनकी बहुत भारी तादाद होती है । ४०० से लेकर १००० के बीच रोज़ाना उस रास्ते से लोग गुज़रते हैं और प्लेटफार्म से हो कर आते जाते हैं । इस सम्बन्ध में कई बार लिखा पढ़ी हुई है और यह मांग की गई है कि स्टेशन के बाहर से एक ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बना करके यात्रियों के लिये अलग रास्ता बना दिया जाये जिससे यात्रियों को कुछ सुविधा हो सके । लेकिन आज तक इस बारे में कोई कार्रवाई नहीं की गई है । मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस पर ध्यान दें ।

[श्री गणपतिराम]

वहां पर एक वेंटिंग रूम फर्स्ट क्लास के यात्रियों के लिये है। जो पानी वहां दिया जाता है वह गंदा पानी होता है। सन् १९५२ से लेकर कई बार मैंने मंत्री महोदय को चिट्ठियां लिखकर तथा प्रश्न पूछ कर उनका ध्यान इस ओर आकर्षित किया है लेकिन आज तक अच्छा पानी सर्व करने के बारे में कोई कार्रवाई नहीं की गई है। मैं आशा करता हूं मंत्री महोदय इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

शाहगंज का स्टेशन नार्दन रेलवे की मेन लाइन पर है और वहां पर आजमगढ़ की छोटी लाइन भी आ कर मिलती है। कुछ दिन हुए मैं वहां गया था। मुझे बताया गया कि दोनों प्लेटफार्मों को जोड़ने के लिये एक ओवरब्रिज की आवश्यकता है। ओवरब्रिज का सामान आ कर पड़ा हुआ है और इसको आये हुये ४-६ महीने हो गये हैं। लेकिन अभी तक शुरू नहीं हुआ है। एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म तक जाने में हर महीने कुछ पैसेंजर मारे जाते हैं। साथ ही जो प्लेटफार्म बड़ी लाइन पर है उस पर कोई फेंसिंग नहीं है। इसका नतीजा यह होता है कि रात के वक्त जब ट्रेन वहां खड़ी होती है, और पैसेंजर उतरते हैं तो कभी कुली सामान ले कर भाग जाते हैं और कभी जो चोर होते हैं वे सामान उठाकर चले जाते हैं। इस ओर भी माननीय मंत्री जी का कई बार ध्यान दिलाया जा चुका है लेकिन कोई कार्रवाई नहीं की गई है। मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी इस ओर भी ध्यान दें।

उपाध्यक्ष महोदय : बाकी कल के लिये रखलें। अब रेल मंत्री एक बयान देंगे।

सोनारपुर स्टेशन पर रेलवे दुर्घटना के सम्बन्ध में वक्तव्य

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : मुझे बड़े दुख के साथ सभा को यह बताना है कि आज प्रातः पूर्वी रेलवे के सियालदा डिवीजन के सोनारपुर स्टेशन पर एक दुर्घटना हो गई है।

जब एस २४१ अप कौनिंग से कलकत्ता जाने वाली स्थानीय गाड़ी सोनारपुर स्टेशन पर डाउन मेन लाइन को पार करती हुई ब्रांच प्लेटफार्म लाइन से निकल रही थी उस समय कलकत्ता से आने वाली एस ३७० डाउन स्थानीय गाड़ी एस २४१ गाड़ी के चौथे डिब्बे से ६ बजे प्रातः टकरा गई।

इस दुर्घटना के फलस्वरूप पांच यात्री मर गये। दस व्यक्तियों के गहरी चोट लगी तथा ३७ व्यक्तियों के छोटी मोटी चोटें आईं। छोटी छोटी चोटों वाले १७ व्यक्तियों की वहीं तीमारदारी की गई और जाने दिया गया। ऐसे घायल व्यक्तियों को जिनका अस्पताल भेजा जाना आवश्यक था सियालदा के ए० आर० सरकार अस्पताल तथा बी० आर० सिंह रेलवे अस्पताल में भेज दिया गया। पहले अस्पताल में २७ तथा दूसरे में तीन व्यक्ति भरती किये गये।

ऐसा अनुमान है कि लगभग ३७,५०० रुपये की रेलवे सम्पत्ती की हानि हुई है।

सामान्य प्रबन्धक दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों या ऐसे व्यक्तियों के परिवारों को तात्कालिक सहायता के रूप में धन देने का शीघ्रता से इन्तजाम कर रहे हैं।

इस दुर्घटना के कारणों के सम्बन्ध में इस समय कुछ भी बताना बड़ा कठिन है। इनकी पूरी जांच रेलवे के सरकारी निरीक्षक करेंगे।

इसके पश्चात् लोक-सभा गुरुवार २७ फरवरी, १९५८ के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

[बुधवार, २६ फरवरी ११५८]

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		११०७—३२
तारांकित प्रश्न संख्या		
४९२	केन्द्रीय खनन गवेषणा संस्था, धनबाद	११०७—०८
४९३	वैमानिक सर्वेक्षण एवं प्रशिक्षण निदेशालय	११०८—०९
४९४	कलिम्पोंग का केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क कार्यालय	१११०
४९५	भारतीय विज्ञान कांग्रेस	११११—१२
४९६	औद्योगिक और गैर-औद्योगिक प्रतिरक्षा कर्मचारी	१११२
४९८	प्रतिरक्षा कर्मचारियों को महंगाई भत्ता	१११२—१३
५००	इंजीनियरों की संस्था	१११३—१४
५०१	बाल-अपचार	१११४—१६
५०२	हिन्दी टेलीप्रिटर	१११६—१७
५०४	लुधियाना के एक कुएं के पानी में तैल की गन्ध	१११७
५०५	विधि प्रारूपकारों का प्रशिक्षण	१११८
५०६	घाटे की अर्थ व्यवस्था	१११९
५०७	राष्ट्रीयकृत उपक्रम	१११९—२०
५०८	भारत में यातायात सर्वेक्षण	११२०—२१
५११	केरल में नये इंजीनियरिंग कालेज	११२१—२२
५१२	त्रिपुरा में आदिम जातीय कृषकों की बेदखली	११२२—२३
५१३	विदेशों में अध्ययन पर प्रतिबन्ध	११२३—२४
५१५	बबीना के किसान	११२४—२५
५१६	भूतपूर्व रियासतों की सेनायें	११२५—२७
५१७	गोदावरी बेसिन का सर्वेक्षण	११२७—२९
५१८	चीनी, तम्बाकू तथा कपड़े के भाव	११२९—३१
५१९	अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा	११३१
५२०	भारतीय शिक्षा सेवा	११३२
प्रश्नों के लिखित उत्तर		११३२—६५
तारांकित प्रश्न संख्या		
४९७	हिन्दी विश्वकोष	११३२
४९९	बिहार को वित्तीय सहायता	११३३
५०३	जेरिकिन का निर्माण	११३३

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)		
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
५०६	डिब्बों में बन्द भोजन	११३३
५१०	कोयले की संवित्ति के बारे में पुनर्प्रविकलन	११३४
५१४	विदेशी मतदाता	११३४
५२१	राज्यों में विकास वित्त के लिये लघु बचत	११३४-३५
५२२	युद्ध सामग्री कारखाने	११३५
५२३	यूनेस्को से सहायता	११३५
५२४	दूगडा में कोयला धोने का कारखाना	११३५-३६
५२५	दिल्ली के ग्रामीण क्षेत्रों में अध्यापक	११३६
५२६	मनीपुर क्षेत्रीय परिषद्	११३६
५२८	निर्धन विद्यार्थी सहायता निधि	११३६
५२९	त्रिपुरा में खास भूमि का निबटारा	११३७
अतारांकित		
प्रश्न संख्या		
५९७	युद्ध सामग्री कारखानों में मशीनें	११३७
५९८	उड़ीसा का इस्पात संभरण	११३७
५९९	भारतीय खनि विभाग के अन्तर्गत प्रयोगशालायें	११३८
६००	कोयले के पूर्वोक्षण का कार्यक्रम	११३८
६०१	पन्ना में हीरा	११३९
६०२	सरकारी मुकदमों की व्यवस्था	११३९
६०३	उच्च न्यायालयों में अवशिष्ट कार्य	११३९-४०
६०४	विधिजीवी	११४१
६०५	स्टेनोग्राफर	११४१
६०६	राजस्थान का भूतत्वीय सर्वेक्षण	११४१
६०८	स्वेच्छिक अंशदान	११४२
६०९	अस्पृश्यता	११४२
६१०	राजस्थान को लोहे की चादरों का आवंटन	११४२
६११	राजस्थान में पोस्त की काश्त	११४३
६१२	राजस्थान में आय कर	११४३
६१३	पंजाब में आय कर की बकाया राशियां	११४३-४४
६१४	पंजाब में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिये बस्तियां	११४४
६१५	संघ लोक सेवा आयोग द्वारा भर्ती	११४४
६१६	पावर एल्कोहल (चालन मद्यसार)	११४४
६१७	सहायी विमान बल के वैमानिकों (एयर मैन) का प्रशिक्षण	११४५
६१८	सहायी विमान बल के वैमानिक (एयर मैन)	११४५
६१९	उत्तर प्रदेश में खानिज	११४५-४६

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

अतारांकित

प्रश्न संख्या

६२०	कोयला परिषद्	११४६-४७
६२१	नये कोयले क्षेत्रों की खोज	११४७
६२२	प्रतिरक्षा कर्मचारियों का प्रशिक्षण	११४७-४८
६२३	उड़ीसा राज्य संग्रहालय	११४८
६२४	रुपया यात्री चैक	११४८-४९
६२५	हिन्दी	११४९
६२६	अन्दमान में पर्यटन	११४९
६२७	हिन्दी अंक	११५०
६२८	भारत-पाकिस्तान के विस्तीय मामले	११५०
६३०	हिमाचल प्रदेश में स्कूलों के अध्यापक	११५०-५१
६३१	धर्मपुर स्कूल, हिमाचल प्रदेश	११५१
६३२	बुनियादी स्कूल	११५१
६३३	हिमाचल प्रदेश में स्कूलों के अध्यापक	११५१
६३४	हिमाचल प्रदेश में पंचायतें	११५२
६३५	अनुसूचित जातियों के विद्यार्थी	११५२
६३६	हिमाचल प्रदेश में अनुसूचित जातियां	११५२
६३७	भारत सेवक समाज	११५३
६३८	“अयुद्धकारी अनामांकित कर्मचारी”	११५३
६३९	विदेशी मुद्रा	११५३-५४
६४०	निषिद्ध अफीम का पकड़ा जाना	११५४
६४१	प्रविधिक कर्मचारियों की कमी	११५४-५५
६४२	इस्पात का आवंटन	११५५
६४३	मध्य प्रदेश में प्राथमिक तथा बुनियादी शिक्षा	११५५
६४४	गन कैरेज फैक्टरी, जबलपुर	११५५
६४५	कोयले का उत्पादन	११५६
६४६	दिल्ली पौलिटिकल	११५६-५७
६४७	दमन की सीमा पर भारतीय सीमा-शुल्क रेखा	११५७
६४८	प्रादेशिक सेना तथा राष्ट्रीय सेना छात्र दल	११५७-५८
६४९	त्रिपुरा प्रादेशिक परिषद्	११५८
६५०	दिल्ली नगरपालिका निगम एक्ट, १९५७	११५९
६५१	लघु बचत योजना	११५९
६५२	तस्कर व्यापार	११५९-६०
६५३	केरल उच्चन्यायालय बेंच	११६०
६५४	अनुसूचित जातियों व अनुसूचित आदिम जातियों के लिये सहायक आयुक्त	११६०
६५५	पंजोर गार्डन	११६०
६५७	पंजाब में कल्याण संस्था	११६१

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)		
अतारांकित		
प्रश्न संख्या		
६५८	परिवार पेंशनों और नियोग्यता सम्बन्धी दावे .	११६१-६२
६५९	भिखारी समस्या .	११६२
६६०	पंजाब में होस्टल	११६२
६६१	मंगलौर के समीप विमान दुर्घटना .	११६२-६२
६६२	अन्दमान में विस्थापित व्यक्ति .	११७३
६६३	पुरातत्व विभाग कर्मचारी यूनियन .	११६१
६६४	भारत में पाकिस्तानी	११६३-६४
६६५	पश्चिमी जर्मनी में अध्ययन के लिये विद्यार्थी .	११६५
६६६	अनुसूचित आदिम जातियों की ऋणिता .	११६४
६६७	अस्पृश्यता	११६४-६५
स्थगन प्रस्ताव		११६५-६७

अध्यक्ष ने २५ फरवरी, १९५८ को हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड के कर्मचारियों पर पुलिस द्वारा कथित गोली चलाने के सम्बन्ध में स्थगन प्रस्ताव की, जिसकी सूचना सर्वश्री स० म० बनर्जी, प्रभात कार, वें० पें० नायर, मोहम्मद इलियास और आसार ने दी थी, प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं दी।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र ११६७

निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखे गये :—

(१) दिल्ली नगरपालिका निगम अधिनियम, १९५७ की धारा ४७९ की उपधारा (२) के अन्तर्गत निम्न अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) दिनांक १ फरवरी, १९५८ की अधिसूचना संख्या एफ० १/५८- इलेक० डी० एम० कोर० जिस में दिल्ली नगरपालिका निगम (पारिषदों का निर्वाचन) नियम, १९५८ दिये हुए हैं।

(दो) दिल्ली नगरपालिका निगम (पारिषदों का निर्वाचन) नियम, १९५८ में कुछ संशोधन करने वाली दिनांक ८ फरवरी, १९५८ की अधिसूचना संख्या एफ० १/५८-इलेक् डी० एम० कोर०।

(२) समवाय अधिनियम, १९५६ की धारा ६३९ की उपधारा (१) के अन्तर्गत ३१ मार्च, १९५७ को समाप्त होने वाली अवधि के लिये भारत के राष्ट्रीय गवेषणा विकास निगम के लेखा-परीक्षित लेखे सहित वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

विषय

पृष्ठ

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन

११६८

पन्द्रहवां प्रतिवेदन उपस्थपित किया गया।

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य

११६८. १२०८

शिक्षा और वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री म० मो० दास) ने दिल्ली पौलीटेक्नीक के छात्रों द्वारा हड़ताल के सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) ने २६ फरवरी, १९५८ को मोनारपुर पर दो स्थानीय गाड़ियों की टक्कर के बारे में वक्तव्य दिया।

कार्य मंत्रणा समिति का प्रतिवेदन स्वीकृत हुआ

११६८

उन्नीसवां प्रतिवेदन स्वीकृत हुआ।

विधेयक पारित

११६९

वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) ने विनियोग विधेयक पर विचार करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। प्रस्ताव स्वीकृत हुआ। खण्डवार विचार के पश्चात् विधेयक पारित किया गया।

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा

११६९—१२०८

आय-व्ययक (रेलवे)—१९५८—५९ पर सामान्य चर्चा प्रारम्भ हुई। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

गुरुवार, २७ फरवरी, १९५८ के लिये कार्यावलि—

रेलवे आय-व्ययक, १९५८—५९ पर अग्रेतर सामान्य चर्चा।