

सोमवार,
२३ फरवरी, १९५३



संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

५४५

५४६

लोक सभा

सोमवार २३ फरवरी, १९५३

सदन की बैठक दो बजे समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय : अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

मानसिंह समिति की रिपोर्ट

*२३२. श्री लक्ष्मण सिंह चरक : क्या यातायात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या हुगली नदी के सम्बन्ध में मानसिंह समिति की रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत कर दी गई है;

(ख) समिति की सिफारिशें क्या हैं; और

(ग) क्या सरकार रिपोर्ट की एक प्रति सदन पटल पर रखेगी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग) . १० दिसम्बर १९५२ को सदन स्थल पर दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या १०६० के उत्तर की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है। विषय अभी तक सरकार के विचाराधीन है।

171 P.S.D.

ड्राइवर्स तथा फायरमैन (आराम)

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

(क) ड्राइवर्स और फायरमैन को १२ घंटे इन्जन पर काम करने के पश्चात् आराम के लिये मांग करने का अधिकार है अथवा नहीं; और

(ख) क्या सरकार को ड्राइवर्स तथा फायरमैन से इन नियमों का उल्लंघन किये जाने के सम्बन्ध में शिकायतें प्राप्त हुई हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हां। १२ घंटे निरन्तर धावन-कार्य करने के पश्चात् उन्हें आराम की मांग करने का अधिकार है। यह १२ घंटे का समय रेल के वास्तविक प्रस्थान-समय से लगाया जाता है और उन्हें 'आराम' के लिये नियन्त्रक को दो घंटे की पूर्वसूचना देनी पड़ती है।

(ख) नहीं।

श्री नम्बियार : क्या मैं यह जान सकता हूँ, श्रीमान्, कि कुछ ऐसे भी मामले हैं जहाँ १२ घंटा निरन्तर काम करने के पश्चात् भी उन्हें 'आराम' नहीं दिया गया ?

श्री अलगेशन : यदि माननीय सदस्य को किसी विशेष मामले का ज्ञान है तो वह उस की सूचना हमें दे सकते हैं। हम उस की जांच करेंगे।

श्री नम्बियार : क्या मैं यह जान सकता हूँ कि सरकार को किसी ऐसे विशेष मामले की सूचना प्राप्त हुई है जहाँ ड्राईवर को, १२ घंटे निरन्तर काम करने के पश्चात् आराम की मांग करने पर, पुलिस से पकड़वाने की धमकी दी गई थी ?

श्री अलगेशन : मैं उस विशेष मामले की पूर्व सूचना चाहता हूँ ।

श्री नम्बियार : मैं जान सकता हूँ कि क्या प्रस्थान के पूर्व लोको शेड में उपस्थिति-समय गिना जाता है, यदि नहीं तो क्यों ?

श्री अलगेशन : मैं बता चुका हूँ कि कार्य के समय की गणना रेल के वास्तविक प्रस्थान-समय से होती है । इस प्रश्न का उत्तर पूर्व-अवसरों पर भी दिया जा चुका है ।

श्री नम्बियार : मैं जानना चाहता हूँ कि लोको-शेड में कार्य-समय की गणना क्यों नहीं होती—इसका क्या कारण है ?

उपाध्यक्ष महोदय : आज रेल आयव्ययक पर वाद विवाद आरम्भ होगा—आप वहाँ वाद विवाद कर सकते हैं । अनुपूरक प्रश्नों का उद्देश्य तथ्य मालूम करना है । माननीय सदस्य, रेल आय व्ययक पर सामान्य वाद विवाद के बीच, इस प्रश्न पर विस्तारपूर्वक वाद विवाद कर सकते हैं ।

श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार धावन-कर्मचारिवर्ग के काम के घंटों में कमी करने का विचार कर रही है—अर्थात् ४८ घंटे प्रति सप्ताह निश्चित करने का ?

श्री अलगेशन : यह अधिनिर्णय-पंचाट द्वारा हो चुका है और इसे लागू भी कर दिया गया है । ऐसा कोई विचार नहीं है ।

चावल स्टॉक का हरण

***२३४. श्री एम० एल० द्विवेदी :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या १९५२ में भारत में चावल उत्पादन गत वर्ष की अपेक्षा अधिक हुआ है अथवा गिर गया है ;

(ख) क्या यह सत्य है कि कुछ राज्यों में व्यापारियों के चावल-स्टॉक हरण कर लिये गये हैं ;

(ग) इन हरण-कार्यों के क्या कारण हैं ;

(घ) क्या हृत-चावल का क्रय-मूल्य सरकार द्वारा भुगतान किये गये मूल्य की अपेक्षा कम है अथवा अधिक ;

(ङ) सरकार के क्रय-मूल्य और उस मूल्य के बीच, जिस पर उपभोक्ताओं को चावल दिया जाता है, क्या अन्तर है और इस के कारण क्या हैं ; और

(च) इतने अधिक प्रतिशत अन्तर की अनुमति देने के क्या कारण हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) कदाचित् "१९५२" से सदस्य महोदय का अभिप्राय १९५२-५३ के कृषि-वर्ष से है । इस वर्ष के उत्पादन-आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं । फिर भी, अब तक प्राप्त सूचना से पता चलता है कि इस वर्ष १९५१-५२ के वर्ष की अपेक्षा अधिक उत्पादन की आशा है ।

(ख) से (घ) . भारत सरकार को राज्य सरकारों द्वारा हृत किसी व्यापारी के स्टॉक का पता नहीं है । उत्तर प्रदेश में चावल के कुछ स्टॉक जो अनुज्ञाधारियों के पास थे, सरकार ने ले लिये हैं ।

(ड) और (च) समाहार-मूल्य और निर्गम-मूल्य दोनों ही भिन्न भिन्न राज्यों में भिन्न भिन्न हैं। प्रत्येक राज्य में चावल का समाहार मूल्य और निर्गम मूल्य सम्बन्धी एक विवरण सदन पटल पर रखा गया है।
[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३३]

प्रायः समाहार और निर्गम मूल्यों के बीच अन्तर राज्य-सरकारों द्वारा किये गये आकस्मिक व्यय के कारण होता है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या कारण है कि उत्तर प्रदेश के केवल कानपुर रीजन में ही चावल को पकड़ा गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई): यह सवाल तो उत्तर प्रदेश गवर्नमेंट से पूछा जा सकता है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : अभी माननीय मंत्री ने उत्तर दिया था कि कहीं सीजर नहीं हुआ है, लेकिन उत्तर प्रदेश में चावल पकड़ा गया है, ऐसा एक छोटे इलाके में ही हुआ और अधिक जगह में क्यों नहीं हुआ ?

श्री किदवई : यह तो वही बतला सकते हैं।

श्री पी० टी० चाको : क्या मैं जान सकता हूँ श्रीमान्, कि भारत सरकार ट्रावनकोर-कोचीन सरकार से प्रति मन क्या मूल्य ले रही है ?

श्री किदवई : उस राज्य को चावल भिन्न भिन्न प्रदेशों से भेजा जाता है और जो मूल्य लिया जाता है वह उस प्रदेश में प्रचलित मूल्य तथा यातायात व्यय के बराबर है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : जो बयान मेरे सामने है, उसमें मैंने देखा कि करीब करीब पांच रुपये मन का कीमतों में फर्क है जो कि प्रोक्योरिंग प्राइस और बेचने की प्राइस है, मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इंसीडेन्टल चार्ज पांच रुपये प्रति मन बैठता है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : कुछ ऐसे उदाहरण हैं जहां हमने कुछ अधिक निर्गम मूल्य लेने की अनुमति दी है। इससे जो लाभ होता है उसका प्रयोग मोटा नाज के मूल्यों में सहायता देने में होता है क्योंकि यह गरीब आदमी का खाना है। अतः यद्यपि आकस्मिक-व्यय अधिक है, यह केवल आकस्मिक-व्यय ही नहीं है। इसमें कुछ लाभ भी सम्मिलित है जिससे गरीब आदमी को नाज में आर्थिक सहायता मिलती है।

श्री ए० एम० टामस : क्या मैं जान सकता हूँ कि स्थानीय समाहार में प्राप्त अन्न का वितरण करने में किन्हीं सिद्धान्तों का ध्यान रखा जाता है या नहीं और क्या सरकार को विदित है कि ट्रावनकोर-कोचीन जैसे अधिक घाटे के क्षेत्रों में वैदेशिक अन्न का वितरण करने से कितनी कठिनाई उत्पन्न होती है ?

श्री किदवई : ट्रावनकोर-कोचीन अन्न का वितरण, मुख्यतः चावल का, बहुत बड़ी आर्थिक सहायता से कर रहा है और वहां वैदेशिक तथा स्थानीय समाहार का चावल समान मूल्य पर मिलता है। मैं माननीय सदस्य को सूचना देना चाहता हूँ कि स्थानीय समाहार में प्राप्त हुए अन्न में भी राज्य सरकार को घाटा हो रहा है -- कम से कम कोई लाभ नहीं हो रहा है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं पूछ सकता हूँ कि जिस वक्त उत्तर प्रदेश राज्य में यह चावल जबरदस्ती लाया गया, उस वक्त प्रोक्योरमेंट प्राइस में और बाजार प्राइस में क्या फर्क था ?

श्री किदवई : मुझे इसका कोई इल्म ही नहीं सिवाय उसके जो आनरेबल मੈम्बर ने अखबार में पढ़ा है, वह मैंने भी पढ़ा है।

श्री गोपाल राव : क्या मैं जान सकता हूँ, श्रीमान्, कि सरकार के क्रय-मूल्य और स्थानीय बाजार मूल्यों में क्या अन्तर है ?

श्री किदवई : दूसरी ओर माननीय सदस्यगण सदैव यह उद्धोषणा करते हैं कि खुले बाजार में मूल्य बहुत ऊंचे होते हैं जबकि समाहार-मूल्य ऊंचे नहीं हैं ।

श्री एन० एम० लिगम : क्या मैं जान सकता हूँ कि वैदेशिक चावल, अथवा अन्य राज्यों से मद्रास जाने वाले चावल की अपेक्षा उत्तर प्रदेश से मद्रास के लिये नियत चावल का मूल्य क्यों अधिक है ?

श्री किदवई : मेरे विचार में यह बहुत पुराना प्रश्न है । इस पर यहां बार बार वाद विवाद हो चुका है । यह हाल में ही नहीं हुआ है । अतः मैं उत्तर देने की स्थिति में नहीं हूँ ।

श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : मैं समझा कि माननीय मंत्री का अभिप्राय है कि राज्यों को नियत चावल के लिये केवल चावल का वास्तविक मूल्य और यातायात-व्यय लिया जाता है । क्या इस का अर्थ यह है कि प्रत्येक राज्य से चावल का भिन्न मूल्य लिया जाता है ?

श्री किदवई : हां ।

श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : क्या सरकार इन वस्तुओं को एकत्रित करने और सामान्य मूल्य निर्धारित करने के औचित्य पर विचार करेगी ?

श्री किदवई : कुछ राज्यों में चावल का मूल्य चढ़ा हुआ है और सदैव चढ़ा रहा है । अतः अन्तर बना हुआ है ।

श्री एन० एम० लिगम : क्या मैं जान सकता हूँ कि मद्रास राज्य सरकार ने प्रति-षेधक मूल्य के कारण उत्तर प्रदेश से चावल के आवांटेन के लिये मना कर दिया है ?

श्री किदवई : उत्तर प्रदेश में प्रायः मूल्य चढ़े रहते हैं । इसलिये प्रत्येक राज्य इसे स्वीकार करने में हिचकिचाता है । परन्तु यह अनिवार्य है ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि किसी राज्य में समाहार मूल्य में कुछ वृद्धि हुई है, यदि हुई है तो कितनी ?

श्री किदवई : पिछले कुछ वर्षों से यह प्रथा रही है कि वर्ष में चार मास तक समाहार मूल्य अधिक रखा जाता है ताकि उत्पादक को लाभ हो । इस वर्ष, ऋतु के आरम्भ से ही इस में वृद्धि कर दी गई है ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि किन किन राज्यों में समाहार-मूल्य में वृद्धि की गई है और कितनी ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : मैसूर में इतने वृद्धि हो चुकी है और बम्बई में इस में वृद्धि हो चुकी है । मैसूर में यह दो रुपया प्रति मन धान बढ़ा दी गई है और बम्बई में लगभग समान मात्रा में वृद्धि हुई है । यदि माननीय सदस्य और अधिक विस्तारपूर्ण सूचना चाहते हैं तो मैं किसी और अवसर पर देने को तैयार हूँ ।

अन्तर्राष्ट्रीय चीनी सम्मेलन

*२३५ डा० राम सुभग सिंह : (क) खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारत को अन्तर्राष्ट्रीय चीनी सम्मेलन के लिये, जो नवम्बर, १९५२ में लन्दन में हुआ था, आमन्त्रित किया गया था ?

(ख) यदि किया गया था तो क्या कोई प्रतिनिधि मंडल अथवा प्रेक्षक उस सम्मेलन में भेजा गया था ?

(ग) उस सम्मेलन का मुख्य उद्देश्य क्या था ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख):

(क) हां ।

(ख) हां, एक प्रेक्षक ।

(ग) सम्मेलन का मुख्य उद्देश्य इस प्रस्ताव पर विचार करना था कि क्या संयुक्त राष्ट्र संघ से अप्रैल १९५३ में एक अन्तर्राष्ट्रीय चीनी सम्मेलन लन्दन में बुलाने के लिये प्रार्थना की जाये जिसका उद्देश्य एक नवीन अन्तर्राष्ट्रीय चीनी समझौते पर विचार करना हो ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूं श्रीमान् कि संयुक्त राष्ट्र संघ द्वारा बुलाये जाने वाले सम्मेलन से संसार के चीनी बाजार में भारत की स्थिति में कुछ गड़बड़ी उत्पन्न होने की सम्भावना है ?

डा० पी० एस० देशमुख : नहीं श्रीमान् । यह अभी निश्चित नहीं हुआ है । अप्रैल मास में एक बैठक होगी और तब उसमें इस प्रश्न पर, कि एक अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन बुलाया जाये अथवा नहीं, दुबारा विचार होगा । यह विषय विषयसूची में सम्मिलित है । भारत अभी तक इसमें एक सदस्य के रूप में सम्मिलित नहीं हुआ है क्योंकि उसमें कुछ बन्धन होने का भय है, और उनके इस आग्रह के कारण कि भारत को एक आयातकर्ता देश माना जाये । वे अभी तक भारत को निर्यातकर्ता देश के रूप में स्वीकार करने को तैयार नहीं हैं ।

डा० राम सुभग सिंह : आज कल भारत की चीनी के निर्यात की क्या स्थिति है ?

डा० पी० एस० देशमुख : आज कल चीनी के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया है ।

डा० राम सुभग सिंह : आज कल चीनी के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगाने का क्या मैं कारण जान सकता हूं, श्रीमान् ।

श्री किदवई : देश में बढ़ते हुए मूल

डा० राम सुभग सिंह : हाल में ही मूल्य क्यों बढ़ गये हैं ?

श्री किदवई : लोगों या व्यापारियों का विचार था कि निर्यात करने से आधिक्य समाप्त हो जायेगा और फिर वे कुछ लाभ उठा सकेंगे ।

कन्डला पत्तन

***२३६. डा० राम सुभग सिंह :** क्या यातायात मंत्री यह बताने कि कृपा करेंगे कि :

(क) कन्डला पत्तन की विकास परियोजना की अनुमानित लागत क्या होगी ;

(ख) क्या समस्त व्यय-भार भारत सरकार उठायेगी ; और

(ग) यह परियोजना कब पूरी होगी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) कन्डला-पत्तन-परियोजना के लिये कुल १२.९५ करोड़ रुपये का अनुमान लगाया गया है ।

(ख) हां ।

(ग) मार्च १९५६ तक परियोजना के पूरे हो जाने की आशा है ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूं, श्रीमान् कि इस पत्तन के निर्माण का वास्तविक कार्य आरम्भ हो गया है अथवा नहीं

श्री अलगेशन : हां श्रीमान् । ठेका तै हो गया और कार्य दे दिया गया है ।

डा० राम सुभग सिंह : किन फर्मों को यह पत्तन बनाने का कार्य दिया गया है ?

श्री अलगेशन : ये हैं मैसर्स हैनरिच बटजर आफ डार्टमन्ड और मैसर्स मकन्जीज लि० आफ इन्डिया । ये फर्म मैसर्स सिन्धू

रीसैटिलमेंट कारपोरेशन से सम्बद्ध है। इन तीनों फर्मों ने मिल कर एक वैयक्तिक समवाय बना ली है और कार्य उन्हें दे दिया गया है।

डा० राम सुभग सिंह : क्या सरकार वहां किसी तेल शोधक समवाय को पत्तन-सुविधा उत्पन्न करने का विचार कर रही है ?

श्री अलगेशन : वहां कोई तेल शोधक समवाय स्थापित नहीं हो रहा है।

श्री के० के० बसु : वहां बनने वाली "बर्थ" का आकार क्या होगा ?

श्री अलगेशन : ये विस्तार की बातें हैं।

श्री गिडवानी : क्या सरकार वहां कोई तेल शोधक समवाय खोलने के औचित्य पर विचार करेगी ?

श्री अलगेशन : ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

श्री के० के० बसु : क्या मैं जान सकता हूं, श्रीमान्, कि उसी पत्तन में कोई ४०,००० टन माल की क्षमता की "बर्थ" तैयार होगी ?

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य सूचना दे रहे हैं।

श्री के० के० बसु : हम ने यह अफवाह सुनी है कि एक ऐसी "बर्थ" जहां ४०,००० टन जहाजी माल रखा जा सके वहां बनाई जायेगी।

श्री अलगेशन : मैं केवल उस का विवरण दे सकता हूं जिस के लिये कन्डला पत्तन में व्यवस्था की गई है। विवरण में एक माल उतारने का स्थान, ऐसे इक मंजिल वाले माल गोदाम जिन के बीच माल का ढेर लगाने के लिये पर्याप्त स्थान हो, भारी माल के लिये एक भिन्न घाट ("बर्थ"), दो मंजिल के माल गोदाम एक भरण तट ("बन्दर"), अर्थात् माल चढ़ाने तथा उतारने वाली नावों और छोटी छोटी नावों के लिये बेला-घाट (टाइडल बेसिन)

और एक भारी माल का घाट (हैवी लिफ्ट बर्थ) और तेल घाट (आयल बर्थ), पत्तन तक आने वाले जलयानों और रेत निकालने के जहाजों (ड्रेजर) के लिये अस्थायी सूखे घाट और नवालखी और कन्डला के बीच चलने वाले यात्री-जलयानों से उतरने के लिये अवतरण घाट।

श्री गिडवानी : क्या सरकार इस के निर्माण के पश्चात् इसे खुला पत्तन घोषित कर देगी ताकि इस का तीव्र गति से विकास हो सके ?

श्री अलगेशन : यह भिन्न प्रश्न है। यह अभी विचाराधीन नहीं है।

क्षय रोग

*२३७. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि क्या सरकार को, हाल में हुए अखिल भारतीय चिकित्सा सम्मेलन के अधिवेशन में वाद विवाद के बीच, भारत में क्षय रोग की वृद्धि पर प्रकट किये गये विचारों का ज्ञान है ?

(ख) क्या सरकार ने सम्मेलन में बताये गये क्षय रोग के कारणों पर ध्यान दिया है ?

(ग) क्षय रोग को मिटाने के लिये क्या सम्मेलन में कोई सुझाव दिये हैं ?

(घ) इस बारे में सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) जहां तक सरकार को पता है वह यह है कि पटना में हुए अखिल भारतीय चिकित्सा सम्मेलन में इस बारे में कोई विचार प्रकट नहीं किये गये।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता। इस के अतिरिक्त सरकार को परिस्थितियों का पूर्ण ज्ञान है।

(ग) जहां तक सरकार को ज्ञान है, कोई नहीं ।

(घ) इसलिये उठता ही नहीं ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : महोदया, क्या हम जान सकते हैं

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अभी तक महोदया नहीं बना हूँ ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या हम जान सकते हैं, श्रीमान्, कि सरकार ने इस सम्मेलन के एक इस निश्चय पर विचार किया है कि चिकित्सालयों में चिकित्सा का पुराना ढंग अधिक सार्थक नहीं है, और क्या उन्होंने ने प्रस्ताव किया है कि समस्त महत्वपूर्ण नगरों और उप-भाग नगरों में जनता के लिये मुफ्त एक्सरे की सुविधा की तुरन्त व्यवस्था की जाये ? क्या हम जान सकते हैं कि सरकार इसे किसी भी रूप में कार्यान्वित करने का विचार रखती है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : श्रीमान्, वास्तव में कल जब मैं ने अखिल भारतीय चिकित्सा संस्था के सेक्रेटरी को टेलीफोन किया तो उन्होंने ने कहा कि क्षय रोग पर कोई प्रस्ताव पास नहीं हुआ है । परन्तु जिस प्रस्ताव को माननीय सदस्या ने पढ़ा है वह पहिले से ही सरकार के विचाराधीन है यहां तक कि सब राज्य सरकारों को सूचित कर दिया गया है कि समस्या को हल करने का यह एक ढंग है । अब प्रश्न केवल यह है कि कितना धन उपलब्ध है ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : श्रीमान्, क्या हम जान सकते हैं कि ग्राम सामुदायिक योजनाओं के संगठित स्वास्थ्य कार्यक्रम के अन्तर्गत क्षय रोगनाश विरुजालय तथा मुफ्त-एक्सरे-यन्त्र रखने का भी कोई प्रस्ताव है ?

राजकुमारी अमृत कौर : नहीं, श्रीमान्, सामुदायिक परियोजनाओं के अन्तर्गत नहीं ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या हम जान सकते हैं कि सरकार और कोई योजना चला रही है ?

राजकुमारी अमृत कौर : श्रीमान्, स्वास्थ्य ऐसा विषय है, जिस में राज्य स्वाधीन हैं । वे क्षय रोग निवारणात्मक उपायों के रूप में बहुत कुछ कर रहे हैं जैसे बी० सी० जी०, शय्याओं की संख्या और सहायक चिकित्सा में वृद्धि । इन उपायों को जहां तक सम्भव है कार्यान्वित किया जा रहा है ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या हम जान सकते हैं कि केन्द्रीय सरकार इस मामले में राज्य सरकारों को कुछ सहायता देने का विचार रखती है ?

राजकुमारी अमृत कौर : केन्द्रीय सरकार बहुत कुछ सहायता दे रही है, जैसे बी० सी० जी० आन्दोलन तथा क्षय रोग-टिकट आन्दोलन जो केन्द्र द्वारा ही आरम्भ किया गया है ; आन्दोलन के लाभ का ६४ प्रतिशत राज्यों को मिलता है ।

श्री बी० पी० नायर : श्रीमान्, क्या यह तथ्य नहीं है कि योजना आयोग ने क्षय रोग निवारण और अन्य स्वास्थ्य उपायों को सूचित करने में भारतीय चिकित्सा-संस्था से परामर्श नहीं किया ?

राजकुमारी अमृत कौर : श्रीमान्, यह प्रश्न योजना आयोग से पूछा जा सकता है ।

श्री बी० पी० नायर : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार को इस का ज्ञान है कि पटना-सम्मेलन में एक प्रस्ताव स्वीकार हुआ था जिस में इस पर खेद प्रकट किया गया था कि योजना आयोग ने ऐसे उद्देश्यों के सम्बन्ध में भी, जैसे क्षय रोग निवारण, चिकित्सा संस्था से परामर्श नहीं किया ?

राजकुमारी अमृत कौर : प्रश्न योजना आयोग से सम्बन्ध रखता है नाकि केन्द्रीय स्वास्थ्य मंत्रालय से ।

श्री एस० सी० सामन्त : श्रीमान् (ख) के प्रसंग में क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार ने भारतीय स्थितियों के अन्तर्गत क्षय रोग का व्यापक रूप से फैलने के कारणों की खोज करना आरम्भ कर दी है अथवा करना चाहती है ?

राजकुमारी अमृत कौर : श्रीमान्, बहुत कुछ खोज तो हो चुकी है और अधिक हो रही है ।

बी० सी० जी० का टीका

***२३८. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :** (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि १९५३ के वर्ष में बी० सी० जी० का टीका के संबंधी कार्यक्रम को कार्यान्वित करने के लिये सरकार की क्या योजनायें हैं ?

(ख) अब तक कितने व्यक्तियों को टीका लगाया जा चुका है और इस वर्ष के अन्त तक कितने और व्यक्तियों को लगा देने का अनुमान है ?

(ग) बी० सी० जी० के प्रभाव पर डाक्टरों में जो पारस्परिक मतभेद है क्या उस का सरकार को ज्ञान है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) एक विवरण सदन पटल पर रखा गया है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३४]

(ख) ३१ दिसम्बर, १९५२ तक १.३ करोड़ व्यक्तियों का टूबरकुलीन द्वारा परीक्षण किया गया और ४० लाख से अधिक व्यक्तियों को बी० सी० जी० का टीका लगाया गया । आशा की जाती है कि १९५३ के वर्ष के अन्त तक ३ करोड़ और १ करोड़ व्यक्तियों को क्रमशः टूबरकुलीन द्वारा परीक्षण हो जायेगा और बी० सी० जी० का टीका लगाया जा चुकेगा ।

(ग) सरकार को पता है कि कुछ डाक्टर बी० सी० जी० के टीके के गुणों पर संदेह करते हैं । दूसरी ओर, देश में तथा अन्य स्थानों पर चिकित्सा-विशेषज्ञों का मत अत्यधिक रूप से बी० सी० जी० के टीके के पक्ष में है, जो क्षय रोग का सस्ता, सुरक्षित और प्रभावी निवारणात्मक उपाय है ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : श्रीमान्, इस सदन के पटल पर रखे हुए विवरण के प्रसंग में क्या मैं जान सकती हूँ कि इस वर्ष उन में से कितने व्यक्तियों को टीका लगाया जायेगा जो "टूबरकुलीन-नकारात्मक" (टूबरकुलीन नैगेटिव) घोषित किये जा चुके हैं ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : मुझे पूर्व सूचना चाहिये ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : विवरण में उल्लेख किया गया है कि ४२ विशेष योग्यता रखने वाले (टेक्नीसियन) व्यक्तियों के दल और ३० साधारण दल हैं । इन साधारण दलों का काम दल संगठित करना है जैसे पाठशालायें, विरुजालय और प्रजनन-गृह । क्या हम जान सकते हैं कि साधारण दलों से किसी भी विशेष योग्यता वाले (टेक्नीसियन) व्यक्ति का सम्बन्ध नहीं है ? उन में क्या अन्तर है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : यह कहना सर्वथा सत्य नहीं है कि किसी भी विशेष योग्यता वाले (टेक्नीसियन) व्यक्ति का संबंध नहीं है, क्योंकि साधारण दलों को भी अन्त में देख रेख करनी होती है । विशेष योग्यता वालों के अधिक दल क्यों नहीं हैं, स्वभावतः इस पर आधारित है कि राज्य केन्द्र द्वारा दिये गये धन में कितना धन और मिलाते हैं ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : विवरण में उल्लेख किया गया है कि इस १९५३ के वर्ष में हमारे पास १३० विशेष योग्यता वालों

(टेक्नीसियन) के दल होंगे। इस का क्या यह अर्थ है कि हम विशेष योग्यता (टेक्नीसियन) वालों की बड़ी संख्या को प्रशिक्षा देने की स्थिति में हैं, यदि ऐसा है तो कितने और किस के द्वारा प्रशिक्षित हुए हैं ?

राजकुमारी अमृत कौर : श्रीमान्, मैं उन व्यक्तियों की, जिन को प्रशिक्षा दी गई है, संख्या तो नहीं बता सकती परन्तु हम व्यक्तियों को निरन्तर प्रशिक्षा दे रहे हैं। बहुत से व्यक्तियों को प्रशिक्षा दी जा चुकी है और यदि वे हमारे पास न होते तो हम जन-टीका का यह विशाल कार्यक्रम आगे नहीं बढ़ा पाते।

श्री बी० सी० जी० नायर : कल माननीय मंत्री ने बी० सी० जी० का संक्षिप्त रूप में इतिहास बताते हुए राष्ट्र के नाम एक भाषण प्रसारित किया। क्या मैं जान सकता हूँ, श्रीमान्, कि इस भाषण से जनता को क्या यह समझना चाहिये कि सरकार का यह मत है कि बी० सी० जी० के गुणों पर कोई भी मतभेद नहीं है ?

राजकुमारी अमृत कौर : निश्चय ही सरकार का यह मत है कि बी० सी० जी० क्षय रोग का निवारण करने का एक अमोघ ढंग है।

श्री दाभी : क्या हम जान सकते हैं कि सरकार का ध्यान मिनेसोटा विश्वविद्यालय में क्षय रोग के पूर्ण ज्ञाता, प्रोफेसर जे आर्थर मैर्स (Prof. Jay Arthur Myers) के मत की ओर आकर्षित किया गया है, जो ४ जून १९५१ के 'टाइम' में, और फिर ४ अगस्त १९५१ के 'हरिजन' में इस सम्बन्ध में प्रकाशित हुई कि

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य कह सकते हैं कि उस में क्या कहा गया है।

श्री दाभी : केवल दो वाक्य, श्रीमान्।

“लस में दण्डाणु प्रायः इतने कमजोर हो जाते हैं कि वे कोई प्रभाव उत्पन्न किये बिना ही शीघ्र मर जाते हैं अथवा इतने शक्तिशाली होते हैं कि वास्तव में क्षय रोग उत्पन्न कर देते हैं।

इस प्रकार उत्पन्न हुआ क्षय रोग आरम्भ में तो हल्का होता है और वर्षों तक अप्रकट रहता है और फिर एक भयंकर रोग का रूप धारण कर लेता है।

बी० सी० जी० का टीका लगने पर व्यक्तियों में टुबरकुलीन के साथ अस्त्यात्मक प्रतिक्रिया दिखाई पड़ती है। इस लिये उन के मामले में क्षय रोग की इस प्रकार परीक्षा करना बेकार है।”

उपाध्यक्ष महोदय : मैं तुरन्त ही बताना चाहता हूँ कि जहां तक प्रश्न काल का सम्बन्ध है, आगे से ऐसे उद्धरण न पढ़े जायें। केवल एक प्रश्न में ही सारा प्रश्न-काल नहीं लगाया जा सकता। माननीय सदस्यों को चाहिये कि वे ऐसे उद्धरणों के भावार्थ को एक या आधे वाक्य में संक्षिप्त कर दें।

राजकुमारी अमृत कौर : माननीय सदस्य ने एक डाक्टर का मत पढ़ कर सुनाया है। मैं विशेषज्ञ समितियों का मत पढ़ कर सुना सकती हूँ जो संसार स्वास्थ्य संगठन की क्षत्र छाया में संसार के उन सारे देशों में से स्थापित हुई हैं जिन्होंने बी० सी० जी० के प्रभाव की परीक्षा की है।

श्री एस० एन० दास : प्रश्न खण्ड (ख) के उत्तर के आधार पर मैं राज्यों के भिन्न भिन्न आंकड़े जानना चाहता हूँ।

श्रीमती चन्द्रशेखर : मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : विवरण में उल्लेख किया गया है कि संसार स्वास्थ्य संगठन १९५३ के वर्ष के अन्त तक के लिये बी० सी० जी० के ७ विदेशी डाक्टरों की सेवा

की व्यवस्था करेगा । १९५३ के पश्चात्, क्या हम स्वावलम्बी हो जायेंगे और आगे बढ़ने के लिये हमारे पास अपने विशेषज्ञ होंगे ?

राजकु मारी अमृत कौर : मेरा ऐसा विचार है । मुझे विश्वास है कि हम आगे बढ़ सकेंगे और स्वावलम्बी हो जायेंगे :

श्री वैलायुधन : क्या मैं जान सकता हूँ कि संयुक्त साम्राज्य और संयुक्त राज्य अमरीका और अन्य देशों में इस बी० सी० जी० का प्रयोग होता है ?

राजकुमारी अमृत कौर : संयुक्त साम्राज्य में क्षय रोग के चिकित्सालयों और आरोग्य-शालाओं में काम करने वाले सारे व्यक्तियों की रक्षा के लिये बी० सी० जी० का प्रयोग हो रहा है । दक्षिणी गोलार्ध में संयुक्त राज्य अमरीका में इस का विस्तृत रूप में प्रयोग होता है ।

डा० एस० पी० मुकर्जी : जिन देशों में बी० सी० जी० का अधिक प्रयोग होता है, वहां इस के साथ ही साथ सरकार ने आरोग्य-कारी प्रबन्ध की व्यवस्था करने के लिये योजनायें बनाई हैं । इस दिशा में अपनी सरकार का क्या विचार है ?

राजकुमारी अमृत कौर : श्रीमान्, हम आरोग्यकारी उपायों की व्यवस्था का प्रबन्ध जितना शीघ्र सम्भव है कर रहे हैं । उदाहरणार्थ जब मैं ने कार्य भार संभाला तब ५,००० रोगी-शय्या थीं और अब १५,००० हैं । यदि मुझे अधिक धन मिलता तो मैं और भी तीव्रता से आगे बढ़ती । परन्तु यही मेरी कठिनाई है जो माननीय सदस्य जानते हैं ।

श्री विश्वनाथ रेड्डी : क्या हम जान सकते हैं कि यह तथ्य है कि बी० सी० जी० के गुण-कारी सिद्ध होने के लिये प्रत्येक वर्ष इस का टीका लगाना पड़ेगा, और यदि ऐसा है तो

क्या सरकार इस के लिये कुछ कार्यवाही कर रही है कि जिन के टीका लग चुका है उन्हें विश्वास दिलाया जाता है कि आगामी वर्षों में भी उन के टीका लगाया जायेगा ?

राजकुमारी अमृत कौर : श्रीमान्, प्रति वर्ष टीका लगाना किसी भी प्रकार आवश्यक नहीं है । वास्तव में उनका कहना है कि वे नहीं जानते कि एक टीके का प्रभाव कितने वर्ष तक रहेगा ।

श्री जी० पी० सिन्हा : इस सम्बन्ध में इन दलों में से कितने दल बिहार में कार्य कर रहे हैं और वे कैसा कार्य कर रहे हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : निश्चय ही माननीय सदस्य बिहार के रहने वाले हैं । वह एक भिन्न प्रश्न रख सकते हैं ।

श्री के० के० बसु : इस तृदलीय निधि में सरकार ने कितना चन्दा दिया है और इसे कैसे चलाया जाता है ?

राजकुमारी अमृत कौर : निधि का तो कोई प्रश्न ही नहीं है । यह तो उस सहायता का प्रश्न है जो संसार स्वास्थ्य संगठन हमें देता है । इस में वास्तव में हमारा चन्दा और वैदेशिक सहायता आदि आदि होती हैं ।

बौनगांव और राना घाट के बीच यात्री रेल गाड़ी

*२३९. **श्री ए० सी० गुहा :** क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा उरेंगे :

(क) क्या सरकार को, बौनगांव और राना घाट के स्टेशनों का पाकिस्तान-सीमा के पास होने और उन क्षेत्रों में का अधिक संख्या में होने के कारण उन विशेष महत्व का ज्ञान है;

(ख) क्या सरकार जानती है कि इन जंक्शनों और लाइन के स्टेशनों को जाने वाली रेल गाड़ियों में न्यूनतम यात्री-सुविधाओं

की कमी है और इन लाइनों पर रेलगाड़ियां धीमी गति से चलती हैं; और

(ग) क्या सरकार जानती है कि हजारों यात्री प्रति दिन अपनी आजीविका कमाने के लिये कलकत्ता तक इन लाइनों पर यात्रा करते हैं और क्या सरकार की काम के घंटों के बीच तीव्र गति से चलने वाली सवारी रेलगाड़ियों की व्यवस्था करने की कोई योजना है ?

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

(ख) तथा (ग). प्रायः उपनगरीय रेल गाड़ियों में जो सुविधायें यात्रियों को दी जाती हैं, वे कलकत्ता रानाघाट तथा कलकत्ता-वौनगांव के क्षेत्रों के बीच चलने वाली रेल गाड़ियों में भी दी जाती हैं । इन क्षेत्रों के स्टेशनों पर यात्रियों को सुविधायें देने की व्यवस्था एक कार्यक्रम के आधार पर की जा रही है । कलकत्ता-वौनगांव तथा कलकत्ता-रानाघाट के क्षेत्रों में चलने वाली रेलगाड़ियों की गति ३६ से ४० मील तक प्रति घंटा निश्चित कर दी गई है जबकि अधिकतम ४५ मील प्रति घंटा की गति से चलने की अनुमति है । इस निश्चित गति में रुकने के लिये समय तथा यान्त्रिक बाधाओं तथा कलकत्ता और वौनगांव के बीच एक लाइन के क्षेत्र में गाड़ियों के मेल का समय सम्मिलित नहीं है । इन रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि करना अथवा स्टेशनों के पास पास होने व वहां रुकने के समय में, जो उस यातायात की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये आवश्यक है जिस के लिये रेलगाड़ियां चलती हैं, कमी करना सम्भव नहीं है । रानाघाट-कलकत्ता के दो लाइन वाले क्षेत्र में तीव्र गति से चलने तथा अधिक दूरी पर रुकने वाली भी पांच रेलगाड़ियां हैं जिन की गति प्रत्येक से ४५ मील प्रति घंटा है ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या मैं जान सकता हूं कि अधिक रेलगाड़ियां चलाने का सरकार कोई विचार रखती है ताकि प्रति दिन इन स्थानों से कलकत्ता आने वाले यात्रियों को अपने कार्यालयों को आने के लिये सुविधाजनक रेलगाड़ियों की सुविधा प्राप्त हो ?

श्री अलगेशन : रेलों की संख्या पहले ही अधिक है । जहां तक कलकत्ता-रानाघाट क्षेत्र का सम्बन्ध है, प्रत्येक ओर से चलने वाली ३४ रेलगाड़ियों में ३० रेलगाड़ियां प्रत्येक स्टेशन पर रुकती हैं । कलकत्ता-वौनगांव के क्षेत्र में प्रत्येक ओर से १२ रेलगाड़ियों में से ११ रेलगाड़ियां प्रत्येक स्टेशन पर रुकती हैं जो एक दूसरे से चार मील से भी कम दूरी पर हैं ।

श्री ए० सी० गुहा : यह मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं है । मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार काम के घंटों में अधिक रेलगाड़ियां चलाने का कोई विचार रखती है ?

श्री अलगेशन : नहीं, श्रीमान् ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या सरकार जानती है कि उन दो लाइनों पर रेस्टोरेन्ट, छतदार प्लेटफार्मों अथवा मुसाफिर खाने का कदाचित ही कोई प्रबन्ध है और तृतीय श्रेणी के डिब्बे तो दूसरी लाइनों की अपेक्षा बहुत ही असुविधापूर्ण हैं ?

श्री अलगेशन : श्रीमान्, जहां तक यात्रियों को सुविधाओं का प्रश्न है, सीलदा और रानाघाट के बीच के स्टेशनों पर छतदार प्लेटफार्म और मुसाफिरखानों की सुविधा है । पीने के पानी तथा शौचालय आदि का भी प्रबन्ध है । रानाघाट और वौनगांव के बीच के स्टेशनों पर छतदार प्लेट फार्म नहीं हैं । मुसाफिर खानों और पीने के पानी की व्यवस्था है । यदि माननीय सदस्य कोई विशेष सुझाव दें तो उन पर विचार किया जायेगा ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या यह सत्य नहीं है कि उन स्टेशनों पर बहुत सी रेलगाड़ियों को लगभग दो घंटे तक रोका जाता है क्योंकि भारतीय सीमा में इन स्टेशनों को अन्तिम स्टेशन माना जाता है जहां रेलगाड़ियों के इन्जन बदले जाते हैं और पारपत्र आदि का परीक्षण होता है ?

श्री अलगेशन : श्रीमान्, मेरे पास यह सूचना नहीं है। मैं नहीं कह सकता कि यह सत्य है अथवा नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय : सब माननीय सदस्य-गण विभिन्न विषयों पर सूचना पाना चाहते हैं। यदि वे मन्त्रियों को लिखें और फिर भी उन्हें पर्याप्त सूचना प्राप्त न हो तो उन प्रश्नों को लिख सकते हैं। साधारणतः प्रश्न संसद् में पूछे जा सकते हैं। किसी भी माननीय मन्त्री से सब बातों को याद रखने की आशा नहीं की जा सकती।

श्री ए० सी० गुहा : इस विषय में मैं मन्त्री महोदय को लिख चुका हूँ परन्तु मुझे कोई उत्तर नहीं मिला है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप को पर्याप्त समय पूर्व लिखना चाहिये।

बर्मा से चावल निर्यात राशि का विभाजन

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

(क) १९५२ की प्रथम, द्वितीय, तृतीय तथा चतुर्थ तिमाही में (त्रैमासिक) बर्मा से भारत को निर्यात होने वाले चावल की राशियां क्या क्या थीं।

(ख) क्या समस्त राशियां भारत आ चुकी हैं; तथा

(ग) १९४८ तथा १९५० की उन तिमाहियों में निश्चित राशियां तथा प्राप्ति क्या क्या थीं ?

खाद्य तथा कृषि उपमन्त्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) बर्मा से चावल की निर्यात राशियां त्रैमासिक निश्चित नहीं होतीं।

(ख) तथा (ग) . प्रश्न ही नहीं उठते।

श्री एस० सी० सामन्त : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि ये राशियां अर्ध-वार्षिक निश्चित होती हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : १९४८-४९ से आवंटन अन्तर्राष्ट्रीय खाद्य परिषद् द्वारा किया जाता था और वे अर्ध-वार्षिक थे।

श्री एस० सी० सामन्त : माननीय मंत्री ने एक दिन बताया था कि बर्मी चावल के क्रय के लिये वस्तु-विनिमय के आधार पर बातचीत चल रही है। क्या मैं जान सकता हूँ कि विनियम होने वाली वस्तुयें क्या क्या हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : हमें अभी तक इस का पता नहीं।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं त्रैमासिक राशियां जानना चाहता था। क्या मन्त्री महोदय कम से कम वार्षिक राशियां बता सकते हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : हां, श्रीमान्। १९४८ और १९४९ में आवंटन अन्तर्राष्ट्रीय आवश्यकता खाद्य परिषद् द्वारा दिया गया था। १९४८ में भारत को ५,७७,६३८ टन मिले। १९४९ में ४,०३,४११ टन मिले। १९५० और १९५१ के लिये उस संख्या द्वारा कोई राशि निश्चित नहीं की गई। स्वयं हम ने क्रय किया। १९५० में हम ने २,८०,००० टन का क्रय किया। १९५१ में हम ने २,४०,००० टन का क्रय किया। १९५२ से हम ने बर्मा से चार वर्ष के लिये एक समझौता कर लिया है जिस के अनुसार गतवर्ष हमें ३,५०,००० टन चावल मिला।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह आवंटन खाद्य तथा कृषि संगठन द्वारा किया गया था अथवा बर्मा सरकार ने सीधे भारत सरकार को किया ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : अब चावल सम्बन्धी कोई अन्तर्राष्ट्रीय संगठन अथवा बाजार नहीं है और यह हमें सीधे बर्मा से प्राप्त होता है ।

श्री जी० पी० सिन्हा : बर्मा से चावल का आयात करने में क्या बर्मा पर राष्ट्रीय ऋण के किसी भाग का समायोजन किया गया है ?

श्री किदवई : यह एक भिन्न प्रश्न है ।

गेहूं का कीड़ा

*२४१. **श्री बर्मन :** (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में गेहूं में कितने प्रकार का कीड़ा लगता है ?

(ख) गत पांच वर्षों से फसलों को कितनी क्षति पहुंची है ?

(ग) इस नाशकीट को फैलने से रोकने के उपाय खोज निकालने में हमारे अन्वेषणालय किस सीमा तक सफल हुए हैं ?

(घ) क्या किसी अन्य देश को भी इस समस्या का सामना करना पड़ रहा है, और क्या किसी अन्य देश ने इस का कोई उपचार मालूम किया है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) भारत में गेहूं में तीन प्रकार के कीड़े लगते हैं । वे हैं काले, ब्राऊन और पीले कीड़े ।

(ख) क्षति के कोई सुतथ्य अनुमान उपलब्ध नहीं हैं । क्षति में विभिन्नता है, औसत रूप में ६ से ८ प्रतिशत तक वार्षिक और आपत्ति के वर्ष में उत्पादन में १५ से २० प्रतिशत की और कमी हो जाती है । १९४७

में काले कीड़े की आपत्ति के कारण मध्य प्रदेश, मध्य भारत, और पड़ोसी क्षेत्रों में लगभग २० लाख टन की क्षति का अनुमान लगाया गया था, जो अविभाजित भारत के 'गेहूं उत्पादन' का पांचवा भाग था । १९४८-५१ में कुछ राज्यों में क्षति अनुमान सम्बन्धी एक विवरण सदन पटल पर रखा गया है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध सख्या ३५]

(ग) भारतीय कृषि अनुसन्धान केन्द्र, नई दिल्ली, में तीनों प्रकार के कीड़ों में से प्रत्येक के लिये बहुत से प्रतिकार मालूम किये गये हैं । अब इन प्रतिकारों की विभिन्न राज्यों में संपरीक्षा हो रही है । अब ऐसे प्रतिकार खोज निकालने के प्रयत्न किये जा रहे हैं जो इन सब प्रकार के कीड़ों के लिये प्रभावी हों ।

(घ) अन्य किसी देश में इन कीड़ों का कोई आर्थिक महत्व नहीं है । एक मात्र उपचार यही है कि प्रतिकारी वस्तुओं को उत्पन्न किया जाये और उन का प्रयोग किया जाये ।

श्री बर्मन : क्या मैं जान सकता हूं कि कीड़ों के इन प्रतिकारों में प्रत्येक की आई० ए० आर० आई० में कब खोज की गई ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह चालू प्रक्रिया है । खोज वर्षों से हो रही है । मैं विस्तारपूर्ण उत्तर दे सकता हूं परन्तु यह बहुत समय लेगा ।

श्री बर्मन : विभिन्न राज्यों के संपरीक्षा केन्द्रों में कीड़ों के इन प्रतिकारों का, जो आई० ए० आर० आई० में मालूम किये गये, कितने समय से प्रयोग हो रहा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जैसे ही इन प्रतिकारों का पता चलता है उन्हें विभिन्न स्थानों पर प्रयोग किया जाता है और यह परीक्षा की जाती है कि वे कीड़े मार सकते हैं अथवा नहीं । फिर उन का विकास किया जाता है और सब राज्यों में बीज का वितरण किया जाता है ।

श्री बर्मन : इन प्रतिकारों में से कितनी जांज में ठीक निकली हैं और कृषकों द्वारा खेतों में प्रयोग की जाती हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं विशेष आंकड़े नहीं बता सकता । प्रतिकारों की बहुत बड़ी संख्या है ।

श्री बर्मन : जब तक कीड़ा निरोधक उपाय अन्तिम स्थिति में आते हैं तब तक इस महान क्षति से इस देश को बचाने के लिये सरकार क्या अन्तरिम उपाय अपना रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरा विचार है कि एक मात्र उपचार यही है कि उत्तम निरोधकों की खोज की जाये, और यह प्रक्रिया चालू है । और कोई उपचार नहीं है जिस के द्वारा कीड़ों पर विजय प्राप्त की जा सके ।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या मैं खोज करने वाले विशेषज्ञों की संख्या और उन पर इन अनुसन्धान केन्द्रों में व्यय होने वाले धन के बारे में जान सकता हूँ ?

डा० पी० एस० देशमुख : खोज केवल केन्द्रीय सरकार द्वारा ही नहीं अपितु राज्य सरकार द्वारा भी की जाती है ।

डा० सुरेश चन्द्र : मैं केवल केन्द्रीय सरकार के विषय में जानना चाहता हूँ ।

डा० पी० एस० देशमुख : आप को पूर्व सूचना देनी होगी ।

श्री एन० एम० लिंगम : क्या यह तथ्य है कि नीलगिरीज में गेहूँ में कीड़ा विरोधी आन्दोलन के एक भाग के रूप में गेहूँ की खेती पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया था ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे इस का पता नहीं । ऐसी परिस्थितियाँ उत्पन्न हो सकती हैं कि हमें शेष भारत में फसलों को धान की दृष्टि से ऐसा करना पड़े ।

श्री एन० एम० लिंगम : क्या सरकार इन कृषकों की हानि पूर्ति करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : यहां मेरे पास इस विषय पर पूर्ण-विवरण नहीं है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह तथ्य है कि तने में कीड़ा लगने के कुछ निरोधकों की, जो मध्य भारत ने केन्द्रीय सरकार को भेजे थे, संपरीक्षा हो चुकी है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे ज्ञात नहीं ।

महाराष्ट्र में खाद्यान्न की कमी

*२४२. **श्री ए० एन० विशालंकार :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) महाराष्ट्र के कितने क्षेत्र पर दुर्भिक्ष का प्रभाव पड़ा है और उन जिलों, तहसीलों या ताल्लुकों के नाम क्या हैं जहां दुर्भिक्ष बुरी तरह से फैला हुआ है ;

(ख) कितनी क्षति हुई है ;

(ग) दुर्भिक्ष के मुख्य कारण क्या हैं ; और

(घ) केन्द्रीय सरकार ने कितनी सहायता दी है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) महाराष्ट्र के किसी भी क्षेत्र में दुर्भिक्ष उस टेकनीकल अर्थ के आधार पर घोषित नहीं किया गया है जो भारत-दुर्भिक्ष-संहिता में बताया गया है । एक विवरण जिस में महाराष्ट्र के उन क्षेत्रों का उल्लेख है जहां खाद्यान्न की कमी है सदन पटल पर रखा गया है ।

(ख) क्षति-मात्रा का पता नहीं ।

(ग) थोड़ी तथा असामयिक वर्षा तथा निरन्तर फसलों का नाश होना ।

(घ) भारत सरकार ने महाराष्ट्र में बारह छोटी छोटी सिंचाई परियोजनाओं को कार्यान्वित करने के लिये ५४.७५ लाख रुपये का ऋण दिया है। अधिक सहायता देने का प्रश्न विचाराधीन है।

तालिका

महाराष्ट्र में कमी वाले क्षेत्र

ज़िला	उन ग्रामों की संख्या जहां खाद्यान्न की कमी घोषित की गई है
अहमद नगर	६२२
पूना	२६४
पूर्वी खानदेश	१,०७७
शोलापुर	५६०
पश्चिमी खानदेश	२६८
उत्तरी सतारा	..
नासिक	३५७
दक्षिणी सतारा	११७
	३,२६५

श्री आल्लेकर : क्या मैं उन क्षेत्रों को जान सकता हूँ जहां पानी की आत्याधिक कमी है तथा उन क्षेत्रों को सहायता देने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस का राज्य सरकार से अधिक संबंध है। मैं क्षेत्रों की कोई पूर्ण नामावली नहीं दे सकता।

डा० सुरेश चन्द्र : फसलों के नाश हो जाने के सम्बन्ध में क्या भारत सरकार कोई भूमापन कर रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : यहां से एक खोज-समिति भेजी गई है। मुझे पता नहीं यदि कोई भिन्न भूमापन भी है।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या सरकार के पास वहां की दुर्भिक्ष-स्थितियों से संबंधित कोई आंकड़े हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : उन्होंने ने प्रभावित व्यक्तियों, ताल्लुकों और ग्रामों की संख्या संबंधी आंकड़े संकलित किये हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : यह सब तो किसी और दिन बताया गया था। प्रत्येक ताल्लुक का उल्लेख किया गया था और वास्तव में कुछ माननीय सदस्यों ने पूछा था कि उनका ताल्लुका क्यों सम्मिलित नहीं किया गया।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या माननीय मंत्री एक विवरण सदन पटल पर रखने की कृपा करेंगे ?

उपाध्यक्ष महोदय : सूचना पहिले दिन दे दी गई थी। यह कार्यवाही से प्रकट हो जायेगा।

श्री केलप्पन : कमी की किस सीमा पर किसी प्रदेश को दुर्भिक्ष-ग्रस्त क्षेत्र कहा जाता है ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह दुर्भिक्ष-संहिता में बताया गया है। यह अभिलेख से ही जाना जा सकता है।

श्री केलप्पन : दुर्भिक्ष-संहिता तो बहुत है। क्या माननीय मंत्री इस के विषय में कुछ सूचना देंगे ?

उपाध्यक्ष महोदय : संहिता की प्रतियां पुस्तकालय में उपलब्ध हैं। क्या हमें यहां स्थितियों का पता लगाना है ? किसी कसौटी के अनुसार कमी के अतिरिक्त भी दुर्भिक्ष की घोषणा की जा सकती है।

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, जैसा आपने कहा, यह दुर्भिक्ष-संहिता में है....

उपाध्यक्ष महोदय : जो भी लिखित सूचना लिखित अभिलेखों में उपलब्ध है, जो पुस्तकालय से प्राप्त की जा सकती है, सदन में नहीं पूछनी

चाहिए। सदस्यों को कष्ट करना चाहिए और समाचार-पत्र पढ़ने चाहिए।

श्री राघवय्या : दुर्भिक्ष-संहिता को पढ़ने पर मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार किन्हीं क्षेत्रों को दुर्भिक्ष-क्षेत्र न बता कर ठीक कर रही है, जब कि वास्तव में वे दुर्भिक्ष-क्षेत्र हैं। क्या अब वे क्षेत्र दुर्भिक्ष-क्षेत्र घोषित किये जायेंगे ?

उपाध्यक्ष महोदय : वह भाषण दे रहे हैं।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : क्या मैं दुर्भिक्ष संहिता की तिथि जान सकता हूँ ?

डा० पी० एस० देशमुख : विभिन्न राज्यों ने विभिन्न संहिता स्वीकार की है।

श्री राघवय्या : मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं ने उस का उत्तर दे दिया।

श्री राघवय्या : क्या सरकार का विचार अब उन क्षेत्रों को दुर्भिक्ष-क्षेत्र घोषित करने का है।

उपाध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। आखिरकार माननीय सदस्य को ज्ञात है कि किसी पदाधिकारी को यह निश्चित करना होता है कि दुर्भिक्ष की घोषणा की जानी चाहिये या नहीं। इस के लिए कायदे और कानून हैं। दुर्भिक्ष-संहिता बहुत सी हैं। उन का निर्देश किया जा सकता है कि उन्होंने ने किसी विशेष क्षेत्र को दुर्भिक्ष-क्षेत्र क्यों नहीं घोषित किया, इस सम्बन्ध में मैं केवल यही कह सकता हूँ कि माननीय सदस्य सरकारी निर्णय के स्थान पर अपना निर्णय रखना चाहते हैं। मैं इस में क्या कर सकता हूँ।

श्री राघवय्या : क्या यह सरकार की नीति है कि दुर्भिक्ष क्षेत्र को दुर्भिक्ष-क्षेत्र घोषित न किया जाय ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह नीति नहीं है ! उन के अनुसार जहां कहीं भी दुर्भिक्ष होता है वे घोषित कर देते हैं अर्थात् जहां कहीं आवश्यक होता है घोषित कर देते हैं। जहां वे आवश्यक नहीं समझते घोषित नहीं करते। इस सम्बन्ध में वे माननीय सदस्य का मत नहीं मानते। अतः इस मामले को अधिक बढ़ाने से कोई लाभ नहीं।

औषधि नियन्त्रक तथा निरीक्षक

*२४३. कर्नल जैदी : (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सभी राज्यों के औषधि-अधिनियम १९४८ में लागू हो जाने के पश्चात् औषधि नियन्त्रक तथा निरीक्षक राज्यों में काम कर रहे हैं ?

(ख) उन फ़र्मों की संख्या क्या है जिन के विरुद्ध उपर्युक्त अधिकारियों की रिपोर्ट द्वारा कार्यवाही की गई है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) औषधि अधिनियम १ अप्रैल १९४७ से भाग (क) के सभी राज्यों और भाग (ग) के अजमेर, दिल्ली और कुर्ग के राज्यों में लागू हो गया है। उस के पश्चात् यह भाग (ख) के राज्यों और भाग (ग) के शेष राज्यों में भी लागू हो गया है। केवल बम्बई राज्य में पूर्ण-काल औषधि-नियन्त्रक है। भाग (क) और भाग (ग) के अन्य राज्यों में प्रायः प्रशासी चिकित्सा अधिकारी अथवा अन्य ज्येष्ठ अधिकारी औषधि अधिनियम लागू करते हैं। भाग (क) के सभी राज्यों में और भाग (ग) के दिल्ली, अजमेर, कुर्ग, भूपाल और विलासपुर राज्यों में औषधि-निरीक्षक नियुक्त हो गये हैं। भाग (ख) के राज्यों में १९४० के औषधि-अधिनियम के अन्तर्गत और औषधि सम्बन्धी टैकनीकल परामर्श-समिति के परामर्श से नियम बनने शेष हैं। उस के पश्चात् इन राज्यों में औषधि-निरीक्षकों को नियुक्त करने की यथोचित कार्यवाही की जायेगी।

(ख). भाग (क) और भाग (ग) की राज्य-सरकारों से प्राप्त सूचना के अनुसार अब तक ६१२ फर्मों के विरुद्ध कार्यवाही ही चुकी है।

कर्नल जंबी : क्या सरकार जानती है कि भारत में भारतीय समवायों द्वारा बनी हुई औषधि के विरुद्ध एक पक्षपात की भावना है, वहां तक कि सरकारी चिकित्सालयों में भी। सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के फलस्वरूप देश में भारतीय समवायों द्वारा बनी औषधियों को लोकप्रिय बनाने और उनके प्रयोग को फैलाने में क्या प्रगति हो रही है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : श्रीमान्, मेरा विचार है कि पक्षपात की भावना धीरे धीरे मिट रही है और जहां स्तरों को समान रूप में लाभदायक पाया जाता है वहां भारतीय औषधियों को प्राथमिकता दी जाती है।

श्री बी० पी० नायर : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार को यह ज्ञान है कि भिन्न भिन्न नाम पत्रों के नाम से बोटलों में भरे विषैले मद्यसार जैसे श्रंगवेर निष्कर्ष, नारंग-निष्कर्ष आदि के ६६ प्रतिशत उपभोग के फलस्वरूप मृत्युओं की संख्या में वृद्धि हो रही है ? क्या सरकार ने ऐसी कृत्रिम मारने वाली औषधियों का निर्माण करने वालों के विरुद्ध कोई कार्रवाही की है ?

राजकुमारी अमृत कौर : श्रीमान्, माननीय सदस्य को ज्ञान होना चाहिए कि औषधि-अधिनियम के उपबन्धों को लागू करना सम्बन्धित राज्य का काम है। मुझे इस की सूचना मिली थी, मुख्यकर ट्रावनकोर-कोचीन राज्य के बारे में, कि ऐसा मद्यसार बनाया जा रहा है। मैं ने राज्य को इस की सूचना दे दी है और उन से कहा है कि वे यथोचित कार्यवाही करें।

भावनगर-तारापुर रेलवे लाइन

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

(क) क्या यह सत्य है कि सरकार का विचार भावनगर-तारापुर रेलवे लाइन बनाने का है ;

(ख) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर स्वीकारात्मक हो तो रेलवे-कार्य कब आरम्भ होगा ;

(ग) कब इस के समाप्त होने की सम्भावना है ;

(घ) अनुमानित व्यय क्या है ; और

(ङ) प्रस्तावित लाइन कितनी लम्बी होगी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री बल्लगेशन) : (क) यह लाइन बनाई जाये अथवा न बनाई जाये इस सम्बन्ध में अभी कोई निश्चय नहीं हुआ है।

(ख) और (ग). उठते ही नहीं।

(घ) व्यय स्वीकृत एकरेखण पर निर्भर होगा। स्थूल आगणन ५ लाख रुपया प्रति मील होगा।

(ङ) लगभग ७४ मील।

आसाम के खाद्यान्न का समाहार

*२४५. श्री आर० के० चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषी मंत्री निम्नलिखित विषयों के बारे में भारत सरकार की वर्तमान नीति बताने की कृपा करेंगे :

(१) आसाम राज्य में ही चावल और धान का सरकार द्वारा समाहार ;

(२) राज्य में चावल और धान का मुक्त आवागमन ; और

(३) वैदेशिक खाद्यान्न जैसे चीनी, मँदा या रवा, नमक और आटेका नागरिक तथा ग्रामीण क्षेत्रों में सम्भरण ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (१) और (२). चावल और धान के समाहार सम्बन्धी आसाम सरकार नीति, जिस पर भारत सरकार ने सहमति दे दी है, स्थानीय स्थितियों के अनुकूल अपनाये गये समाहार के सर्वोत्तम ढंग से आन्तर-उपलब्ध वस्तुओं को अत्यधिक मात्रा में एकत्रित करना है। इस के अनुसार आसाम में एकाधिकार-समाहार की प्रणाली है और राशन के क्षेत्रों से तथा उन को होने वाले अन्तर्जिला आवागमन पर प्रतिबन्ध है।

(३) मई १९५२ के द्वितीय पखवारा से चीनी पर नियन्त्रण नहीं रहा है। अब उपभोक्ता खुले बाजार में चीनी ले सकते हैं। नमक से भी नियन्त्रण हट गया है और अधिकतम फुटकर-विक्रय मूल्य, भिन्न भिन्न क्षेत्रों के लिए सरकार द्वारा निश्चित कर दिया गया है। आटा प्रति दिन के राशन के एक भाग के रूप में मिलता है। मैदा या रवा वैयक्तिक उपभोक्ताओं, निर्माणशालाओं, बेकारियों, स्थापनाओं, आदि को उपलब्धता के आधार पर सरकार से प्रचुर मात्रा में मिलता है। मैदा या रवा और आटे का वितरण, राशन वाले क्षेत्रों में अनज्ञाधारी-व्यापारियों द्वारा और ग्रामीण क्षेत्रों में चुने हुए फुटकरों द्वारा, होता है।

श्री आर० के० चौधरी : क्या मैं जान सकता हूँ कि आसाम में चावल के समाहार का पुराना ढंग अब भी चल रहा है अर्थात् सरकार धान का क्रय करती है और फिर उस का वितरण जनता में करती है?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : समस्त आसाम में समाहार का एकाधिकार ढंग प्रचलित है, परन्तु पाकिस्तान की सीमा से मिले थानों में समाहार उत्पादक पर प्रत्यक्ष-कर लगा कर किया जाता है।

श्री आर० के० चौधरी : क्या यह सत्य है कि बाजार में चावल राशन के और नियन्त्रित

चावल की अपेक्षा कम मूल्य पर बिकता है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : वर्तमान चिह्नों के अनुसार भारत के बहुत से स्थानों के खुले बाजार में चावल राशन के चावल के मूल्य की अपेक्षा बहुत कम मूल्य पर बिक रहा है यह एक अच्छा चिह्न है।

श्री आर० के० चौधरी : क्या यह सत्य है कि आसाम में अन्तर जिला यातायात से प्रतिबन्ध हट गया है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : नहीं। आसाम सरकार ने क्षेत्रों का विस्तार करने और जिला-सीमा से मिले क्षेत्रों को भी सम्मिलित करने सम्बन्धी एक प्रस्ताव हमारे पास भेजा है। हम ने एक केन्द्रीय पदाधिकारी को इस प्रश्न का अध्ययन करने के लिए भेज दिया है और यह मामला अभी विचाराधीन है।

श्री आर० के० चौधरी : क्या यह सत्य है कि जिला में भी चावल के यातायात पर प्रतिबन्ध है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हम इस का पता नहीं। एकाधिकार-समाहार प्रणाली के अनुसार आन्तर-जिला और स्वयंजिला में भी चावल के यातायात पर प्रतिबन्ध है।

श्री आर० के० चौधरी : क्या यह सत्य है कि इस प्रतिबन्ध का उस श्रेणी के व्यक्तियों पर बड़ा ही प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है जिस में सरकारी कर्मचारी, गरीब अध्यापक और अन्य व्यक्ति सम्मिलित हैं। ये फसल काटने पर धान इन्हें ले सकते और उन्हें प्रतीक्षा करनी पड़ती है और अधिक मूल्य देना पड़ता है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : अन्य राज्यों में हुए अनुभव से मैं इसे पसन्द करता हूँ। मुक्त यातायात से मूल्य कम करने में सहायता मिलेगी।

श्री सरमा : क्या यह सत्य है कि जब आटा आसाम में उपभोक्ता तक पहुंचता है तब तक वह इतना पुराना हो जाता है कि मानव-उपभोग के लिए सर्वथा बेकार होता है।

श्री किदवई : हो सकता है। कुछ स्थानों में ऐसा हो सकता है।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : यदि खुले बाजार में खाद्यान्न-मूल्य नियन्त्रित मूल्यों से कम हैं तो क्या इस के फलस्वरूप यह स्थिति उत्पन्न होती है कि पूर्ण-विनियन्त्रण किया जा सके ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : यह अस्थायी अवस्था है। कुछ समय तक यह ऐसी ही रहेगी और कुछ समय पश्चात् मूल्य फिर चढ़ जायेंगे। इस मामले में हमें बहुत ही सावधान और सतर्क रहना चाहिए।

श्री सरमा : आसाम के किन किन स्थानों में उपभोक्ताओं के पास आटा पर्याप्त रूप में अच्छी दशा में पहुंचता है ?

श्री किदवई : हमें कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। माननीय सदस्य ने पहिली बार शिकायत की है। मेरा विचार है कि आसाम सरकार को यथोचित कार्यवाही करनी चाहिए।

श्री सरमा : यदि मैं माननीय मंत्री को ठीक समझा हूं, उन्होंने ने कहा था कि राशन में आटा उदारता से दिया जाता है। राशन में प्रति व्यक्ति को कितना आटा मिलता है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : यहां मेरे पास आंकड़े नहीं हैं। यदि माननीय सदस्य रुचि रखते हैं तो मैं उन्हें वे आंकड़े बता सकता हूं।

श्री सरमा : तो फिर, उन के इस प्रकथन का आधार क्या था कि यह राशन में उदारता से दिया जाता है ?

श्री किदवई : आसाम सरकार ने यह सूचना भेजी है। आसाम सरकार जिसे उदारता समझती है वह उदारता है क्योंकि उन्होंने ने हमें यह सूचना दी है।

श्री आर० के० चौधरी : आसाम के सम्बन्ध में भारत सरकार का उदारता-माप क्या है ?

श्री किदवई : मेरे विचार में माननीय सदस्य को, जो आसाम के निवासी हैं, अधिक जानकारी होनी चाहिए कि सरकार जिसे उदार कहती है वह उदार है अथवा नहीं।

यमार्बुद (कैंसर)

***२४६ सरदार ए० एस० सहगल :** (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि यह सत्य है कि अन्तर्राष्ट्रीय यमार्बुद अनुसन्धान आयोग का मत है कि यमार्बुद का वर्तमान ज्ञान 'पर्याप्त मात्रा' में नहीं है ?

(ख) क्या सरकार आयोग के सभापति डा० वी० आर० खानोलकर के सुझावों पर विचार करेगी ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर):

(क) यह तथ्य है कि यमार्बुद (कैंसर) के कारणों की बहुत सी समस्याएं अभी तक नहीं सुलझाई गई हैं।

(ख) सम्मेलन की कार्यवाही अभी तक सरकार को प्राप्त नहीं हुई है। सम्मेलन में उठाये गये प्रश्नों की जांच अवश्य होगी।

श्री वी० पी० नायर : क्या जान सकता हूं कि भारत सरकार के तत्वावधान में यमार्बुद के वास्तविक कारणों को जानने के लिए अलग खोज हो रही है ?

राजकुमारी अमृत कौर : हां, श्रीमान्। बम्बई में भारत सरकार का यमार्बुद अनुसन्धान केन्द्र है और वहां खोज हो रही है।

श्री वी० पी० नायर : कितने समय पश्चात् सरकार को इस खोज से लाभ होन की आशा है ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह क्या प्रश्न है ? जहां तक हमने देखा है, खोज असीमित है।

श्री बी० पी० नायर: वास्तविक कारणों को जानना ।

उपाध्यक्ष महोदय: यह समस्त संसार में होती है । कनाडा में एक अनुसन्धान केन्द्र है । मैं जो कुछ बताना चाहता हूँ यह है कि ऐसे प्रश्नों से कोई लाभ नहीं । खोज अनिश्चित है और संसार के विभिन्न भागों में ऐसी खोज हो रही है । उन्हें एक दूसरे की खोज से लाभ होगा । अतः यह इसी देश तक सीमित नहीं है ।

सरदार ए० एस० सहगल: मैंने यमार्बुद अनुसन्धान आयोग के हुए सम्मेलन के विषय में प्रश्न पूछा था ।

उपाध्यक्ष महोदय: यह ठीक है । परन्तु प्रश्न क्या है ?

सरदार ए० एस० सहगल: मेरे पास कोई पूरक प्रश्न नहीं है ।

चलता फिरता डाक घर

*२४७. श्री गिडवानी: (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बम्बई में दो चलते फिरते डाकघर चालू करने का अन्तिम प्रस्ताव स्वीकृति के लिए सरकार के पास भेज दिया गया है ?

(ख) यदि ऐसा है तो क्या आवश्यक स्वीकृति दी जा चुकी है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर):

(क) हाँ ।

(ख) अभी नहीं । यह विषय अभी विचाराधीन है ।

श्री गिडवानी: यह कितना समय लेगी ?

श्री राज बहादुर: यह तो साधारण प्रयोग का प्रश्न है । हमें चलते फिरते डाकघरों के लिए सुविधाओं का विस्तार करना है । बड़े नगरों में जिन की जनसंख्या पांच लाख से अधिक है, हम एक ऐसा चलता फिरता

डाकघर बनाने का प्रयत्न कर रहे हैं जो डाकघर की समस्त - आवश्यक सुविधाएं प्रदान कर सके ।

श्री गिडवानी: क्या मैं जान सकता हूँ कि यह योजना कितने स्थानों पर कार्यान्वित हो चुकी ।

श्री राज बहादुर: चार स्थानों पर ।

श्री गिडवानी: वे स्थान कौन कौन से हैं ?

श्री राज बहादुर: इस का उत्तर कई बार दिया जा चुका है—मद्रास, नागपुर, दिल्ली और कानपुर ।

बम्बई की टैलीफोन व्यवस्था

*२४८. श्री गिडवानी: (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि यह सत्य है कि बम्बई नगर में नये टैलीफोन के लगवाने की बड़ी मांग है ?

(ख) क्या इस सेवा का विस्तार करने की कोई गुंजाइश है ?

(ग) विस्तार करने के पूर्व इसे पुनः सुसज्जित करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

(घ) क्या श्री पी० एम० अग्रवाल ने, जब वह बम्बई-टैलीफोन्स के जनरल मैनेजर थे, सम्पूर्ण नगर में पेट्रोल पम्पों, रैस्ट्रों और अन्य विविध केन्द्रों से सम्बन्धित सार्वजनिक टैलीफोन केन्द्र स्थापित करने की किसी योजना का प्रस्ताव दिया था ?

(ङ) यदि दिया था तो टैलीफोन-सुविधा को नगरवासियों की सरलतापूर्ण पहुँच में लाने के लिए क्या सरकार इस प्रणाली को कार्यान्वित करने का विचार रखती है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर):

(क) हाँ ।

(ख) विस्तार के लिए गुंजाइश है । वास्तव में धीरे-धीरे विस्तार हो रहा है ।

३१ मार्च, १९४९ के पश्चात् बम्बई में ११,००० अधिक टेलीफोन लग चुके हैं।

(ग) विस्तार तथा प्रतिस्थापना साथ साथ हो रहे हैं। ३६,००० लाइनों से विस्तार उपक्रमण प्रगति कर रहा है। १०,००० पुरानी लाइनों की प्रतिस्थापना के कार्य की १९५६ तक पूर्ण हो जाने की आशा है। पुराने उपकरणों की ३,०१० लाइनें १९५१-५२ में बदली गई थीं।

(घ) और (ङ). सार्वजनिक टेलीफोनो को खोलने की ऐसी एक योजना पहिले से ही बनाई जा रही थी कि उसी समय बम्बई-टेलीफोन्स के जनरल मैनेजर का भी एक अस्ताव प्राप्त हुआ। नियमों पर अन्तिम विचार हो रहा है।

सरदार हुक्म सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि सार्वजनिक संस्थाओं को अन्य भागों की अपेक्षा प्राथमिकता मिलेगी या नहीं ?

श्री राज बहादुर : नियम यह है कि जब मुक्त कोटि में आती हैं इसलिए उन्हें प्राथमिकता मिलती ही है।

सरदार हुक्म सिंह : वे भी स्वयं अपने टेलीफोन के लिए प्रार्थना करने पर आग्रह करते हैं।

श्री राज बहादुर : उन्हें २००० रुपये या २५०० रुपये जमा नहीं करने पड़ते !

श्री आर० के० चौधरी : क्या २००० रुपये जमा कर के टेलीफोन लगवाने की प्रणाली बम्बई में अब भी प्रचलित है और क्या रुपया जमा करने के इस नियम के होते हुए भी मांग है ?

श्री राज बहादुर : इस तथ्य की दृष्टि से कि हम बढ़ती हुई मांग को पूरा करने में असमर्थ रहे क्योंकि उपकरण आदि की कमी थी, हमें नवम्बर १९५१ में यह योजना स्थगित करनी पड़ी। परन्तु जहां तक योजना

अन्तर्गत पुरानी मांगों का सम्बन्ध है, हम बहुत थोड़ी मांगों के अतिरिक्त सब को पूरा कर चुके हैं और इन में से भी अधिकतर मांगें इस मास के अन्त तक पूरी हो जायेंगी।

सरदार हुक्म सिंह : क्या यह सत्य है कि सरकार में जमा किये गये धन की बड़ी राशि होते हुए भी बहुत समय तक टेलीफोन नहीं मिलता ?

श्री राज बहादुर : हम बहुत से व्यक्तियों को टेलीफोन नहीं दे सके हैं। यह सत्य है।

सरदार हुक्म सिंह : ये उपनिधि-धन आप के पास हैं ?

श्री राज बहादुर : बम्बई में ५६४५ प्रार्थियों ने रु० जमा किया है। हम ५४०६ प्रार्थियों को टेलीफोन दे सके हैं। शेष २३९ को, कुछ को छोड़कर जिन्हें टैक्निकल कारणों से टेलीफोन नहीं दिया जा सकता, इस मास के अन्त तक टेलीफोन मिल जायेंगे और इस प्रकार अनसूची समाप्त हो जायेगी।

कोयला निकलना

*२४९. श्री पी० सी० बोस : (क) क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में हाल में ही कोयला की खानों का पता लगा है परन्तु कोयला निकालने का काम अभी आरम्भ नहीं हुआ है ?

(ख) क्या सरकार को पता है कि कोयला के विशाल क्षेत्रों में कोयला निकालने की अवैज्ञानिक रीति के कारण भूगर्भ में समय से पहले ही सन्निपात हो गया और बहुत सी खानों में इस के फलस्वरूप, कोयला की हानि हुई ?

(ग) ऊपर के लेख की दृष्टि से, हाल में ही जानी गई कोयला की खानों में अंतरा तथा कोयला की हानि को दूर करने की दृष्टि से कोयला निकालने के काम को आरम्भ से ही

जितना सम्भव हो उतना वैज्ञानिक रीति से चलाने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

श्रम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : (क) अनुमानतः माननीय सदस्य उत्तरी करनपुरा, कोरबा और रानीगंज के कोयला-क्षेत्रों में हाल में ही पाये गये कोयले को निर्देश कर रहे हैं। इनके भौगोलिक-भूमापन द्वारा मानचित्र बनाये गये थे तथा खोज की गई थी परन्तु अभी तक लाभ नहीं उठाया गया है।

(ख) व (ग). पहिले ऐसा होता था परन्तु गत दस वर्षों में समय से पहिले ही कुछ खानें गिर गई थीं और ये भी बहुत वर्षों पहिले खानों में काम करते समय ही हुआ था। १९३६ में खम्भों तथा गलियों की सीमाओं और कोयला निकालने के ढंग को नियन्त्रित करने के लिए कुछ नियम लागू किये गये। इन नियमों के अनुसार कोयला निकालने में कोई भी खान समय से पहिले नहीं गिरी है। जब कई खानों को खोलने की अनुमति मिलती है तो आरम्भ से ही वैज्ञानिक रीति से काम करने के लिये संपन्न किये जाते हैं।

श्री पी० सी० बोस : अब कितनी खानों में आग लगी हुई है ?

श्री वी० वी० गिरि : मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

रेल कर्मचारियों की पुनः नियुक्ति

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

(क) १९४९ के रेल-सेवा (राष्ट्रीय प्रतिभूतिको सुरक्षा करना) नियमों के अन्तर्गत मुअत्तिल अथवा नौकरी से हटाये गये रेल-कर्मचारियों की बड़ी संख्या को पुनः नियुक्त करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है;

(ख) क्या यह सत्य है कि संसद् में वामपक्षों तथा दलों के नेताओं का प्रतिनिधि रेलमंत्री के पास गया और २८ जलाई १९५२

को उपरोक्त कर्मचारियों को पुनः नियुक्त करने के लिए प्रार्थना की, और यदि यह सत्य है तो मन्त्री महोदय ने क्या उत्तर दिया और यदि कोई वचन दिया था तो वह किस सीमा तक पूरा किया गया; और

(ग) क्या यह सत्य है कि उपरोक्त नियमों के अन्तर्गत नौकरी से हटाये गये रेल-कर्मचारियों में से अधिकतर गत दो से लेकर तीन वर्ष तक बिना किसी भत्ता या वेतन रहे हैं और उन्होंने व्यक्तिगत रूप में तथा सामूहिक रूप में मन्त्री महोदय से प्रार्थना की है कि उन्हें पुनः नियुक्त किया जाये ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) व (ख). मन्त्री महोदय ने संसद्-सदस्यों में से कुछ वामपक्षी दलों के उन सदस्यों जो उनसे गत अधिवेशन में मिले थे और जिन में माननीय सदस्य भी सम्मिलित थे, के प्रतिनिधि से कहा था कि हम मामलों पर इस दृष्टि से पुनः विचार करेंगे कि क्या किया जा सकता है। यह पुनरीक्षा हो चुकी है और उन्होंने निर्णय किया है कि कुछ मामलों के अतिरिक्त आदेशों में परिवर्तन नहीं किया जा सकता है। इन कुछ मामलों में सम्बन्धित व्यक्तियों को पुनः नियुक्त किया जायेगा। इसी प्रकार उन व्यक्तियों के बारे में जिनके विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की गई है, उन्होंने निर्णय किया है कि कुछ व्यक्तियों को छोड़ कर, आगे कार्यवाही की जाये।

(ग) हां, जो नौकरी से हटा दिये गये हैं उन्हें स्वभावतः कोई वेतन अथवा भत्ता नहीं मिला है।

श्री नम्बियार : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूं कि इन-इन व्यक्तियों के अतिरिक्त कुछ व्यक्तियों के बारे में जैसा कि कहा गया है, ठीक अथवा लगभग संख्या क्या होगी जिन को पुनः नियुक्त करने अथवा न करने की सम्भावना है ?

श्री अलगेशन : उन मामलों के बारे में मेरा विचार है कि संख्या २० होगी, और उन व्यक्तियों की कोटि में जिनके मामले अभी निश्चित नहीं हुए हैं, उन में से लगभग १० को पुनः नियुक्त किया जायेगा।

श्री नम्बियार : माननीय मंत्री ने यह वचन दिया था कि बहुत थोड़े व्यक्तियों के अतिरिक्त सब को पुनः नियुक्त किया जायेगा। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या माननीय मंत्री हमें इस बारे में कुछ बतायेंगे ?

श्री अलगेशन : हम ने इन सब मामलों की पुनः पुनरीक्षा करने को कहा था तथा विचार किया और वह इस निश्चय पर पहुंचे हैं।

श्री नम्बियार : मुअत्तिल किये गये अथवा नौकरी से हटाये गये कर्मचारियों की संख्या क्या है ?

श्री अलगेशन : प्रथम श्रेणी लगभग १७८, द्वितीय श्रेणी लगभग ५८.

श्री के० के० बसु : क्या मैं जान सकता हूँ कि पुनः नियुक्ति के पश्चात् मुअत्तिल कर्मचारियों को पूरा वेतन तथा भत्ता दिया गया अथवा नहीं ?

श्री अलगेशन : नहीं।

श्री राघवय्या : क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार यह जानती है कि पिछली बार दिये गये माननीय मंत्री के उत्तर में उन्होंने ने विशेष रूप से कहा था कि मद्रास-सरकार ने जिन १० मामलों की सिपारिश की है उन को पुनः नियुक्त करने में प्राथमिकता दी जायेगी।

श्री अलगेशन : मुझे इस का पता नहीं।

श्री राघवय्या : क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार यह जानती है कि बिन्नागुत्ता के १० रेल-कर्मचारियों के मामले को वरीय मामले के रूप में लिया जायेगा ?

उपाध्यक्ष महोदय : उन पर भी विचार किया गया था।

श्री अलगेशन : इन सब बातों पर विचार किया गया था।

श्री नम्बियार : १७८ में से लगभग २० को पुनः नियुक्त किया जायेगा। क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार पूर्ण-स्थिति पर पुनः विचार करेगी ?

श्री अलगेशन : इसपर अभी विचार किया गया है।

श्री टी० एन० सिंह : क्या माननीय मंत्री सदन में इन कर्मचारियों पर लगाये गये आरोपों को बतायेंगे और उन आरोपों सम्बन्धी संशोधित निर्णय का क्या हुआ ?

उपाध्यक्ष महोदय : आप को १७८ आरोपों का पता है। सम्पूर्ण मानवता अनेकों अपराध करती है।

श्री नामधारी : हमारे राष्ट्रीय विकास को धक्का पहुंचाने की दृष्टि से हड़ताल कराने और रेल-कर्मचारियों को बहकाने वाले व्यवसायिक-प्रचारकों के साथ क्या सरकार कड़ा व्यवहार करने का विचार रखती है ?

अस्थायी रेल कर्मचारी वर्ग

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

(क) भारतीय रेलों पर अस्थायी कर्मचारियों की संख्या क्या है जिनको अभी तक स्थाई नहीं किया गया है;

(ख) क्या ५ जून, १९५२ को सदन में दिये गये मंत्री महोदय के वचन कि ५०,००० के अतिरिक्त सारे अस्थायी रेल-कर्मचारियों को स्थाई किया जायेगा, पूरे कर दिये गये हैं;

(ग) यदि नहीं तो क्यों;

(ध) क्या यह सत्य है कि मन्त्री महोदय के उपरोक्त वचन के पश्चात् भी, अस्थाई कर्मचारियों को स्थाई करने के विपक्ष में रेलवे बोर्ड द्वारा लगाया गया प्रतिबन्ध नहीं हटाया गया है; और

(ङ) यदि नहीं तो क्यों ?

रेल तथा यातायात उपमन्त्री (श्री भलगेशन) : (क) नवम्बर १९५२ के अन्त तक ५१३३४.

(ख) तथा (ग). जनवरी और नवम्बर के बीच में ३२८४४ अस्थाई कर्मचारियों के स्थाई बनाये जाने पर भी उस काल में अस्थाई कर्मचारियों की संख्या में नये अस्थाई कर्मचारियों के आ जाने के कारण कुल ५००० की ही कमी हुई है।

(घ) रेलवे बोर्ड द्वारा ऐसी कोई रोक नहीं लगाई गई है पर पुनर्वगीकृत रेलों में संयुक्त ज्येष्ठता निश्चित किये जाने तक स्थाई बनाने की गति धीमी कर दी गई है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

श्री नम्बियार : माननीय मन्त्री द्वारा आय-व्ययक भाषण में दिये गये इस वचन के प्रसंग में कि केवल ५०००० कर्मचारी ही अस्थाई रह जायेंगे, मैं जान सकता हूँ कि अब भी बहुत सारे कर्मचारी अस्थाई क्यों रख गये हैं ?

श्री भलगेशन : प्रश्न के भाग (ख) तथा (ग) के उत्तर में कारण बताया गया है। चूँकि पुनर्वगीकृत रेलों में इन कर्मचारियों की ज्येष्ठता निश्चित करने में कुछ देर है इसलिए इन को स्थाई बनाने की गति कुछ धीमी कर दी गई है पर उन को स्थाई बनाया जायेगा।

श्री नम्बियार : इस स्तर तक पहुँचने में कितना समय लगेगा ?

श्री भलगेशन : यह बधाशीघ्र किया जायेगा।

अल्पसूचना प्रश्न तथा उत्तर

उड़ीसा में चावल की बाहुल्यता

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

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा के बाजार में चावल की बाहुल्यता हो गई है क्योंकि वहाँ से चावल प्राप्त करने वाले राज्यों ने अपने नियतन नहीं उठाये हैं;

(ख) क्या यह सच है कि राज्यगोदाम तथा निजी गोदाम समाहार किये गये चावल से भरे पड़े हैं और कुछ स्थानों में जगह की कमी के कारण भण्डार खुले में पड़े हैं;

(ग) क्या उड़ीसा सरकार ने केन्द्र और चावल प्राप्त करने वाली सरकारों से अपना नियतन शीघ्र उठा लेने का अनुरोध किया है; तथा

(घ) यदि उपर्युक्त भाग (क) से (ग) के उत्तर स्वीकारात्मक हों तो केन्द्रीय सरकार ने प्राप्त करने वाले राज्यों को अपना अपना माल उठाने के सम्बन्ध में क्या निदेश दिये हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमन्त्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) से (ग). यह सच है कि उड़ीसा में चावल की फसल बड़ी अच्छी होने से नवम्बर १९५२ में खरीफ की फसल के आरम्भ से ही समाहार बड़े मार्के का हुआ है और प्राप्त करने वाली राज्य-सरकारों द्वारा अपना नियतन उठाने के लिए किये गये प्रबन्ध समाहार के साथ साथ नहीं चल सके हैं और उसी कारण उड़ीसा सरकार के सामने सहसा भण्डार में रखने की समस्या खड़ी हो गई है। उड़ीसा सरकार ने स्वभावतः केन्द्र तथा प्राप्त करने वाली राज्य-सरकारों का शीघ्र माल उठाने के सम्बन्ध में पत्र भेजे हैं।

(घ) केन्द्रीय सरकार प्राप्त करने वाले राज्यों से टैलीफोन, तार तथा पत्रों द्वारा

(तथा पश्चिमी बंगाल के विषय में व्यक्तिगत बातचीत द्वारा) शीघ्र माल उठाने के लिए अनुरोध करती रही है। केन्द्रीय सरकार ने वस्तुतः उड़ीसा में एक अधिकारी नियुक्त किया है जो अन्य बातों के साथ शीघ्र माल उठवाने में सहायता देता है।

श्री संगण्णा : मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सच है कि ३१ अक्टूबर १९५२ को समाप्त होने वाली वर्तमान खरीफ़ फसल में पश्चिमी बंगाल के लिए नियत किया गया कुछ धान अब तक नहीं उठाया गया है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : इस धान के सम्बन्ध में कुछ झगड़ा था। अब स्थिति यह है कि इस देश में नियन्त्रण लगाये जाने के बाद अब पहिली बार उड़ीसा में गत वर्ष उसी काल के समाहार की तुलना में अब की बार का समाहार हमारे आंकड़ों के अनुसार तिगुना बढ़ गया है। यह स्थिति देख कर हमें बहुत हर्ष है और हम इस का सामना करने को तैयार हैं। मैं माननीय सदस्य को वचन देता हूँ कि हम सारे के सारे चावल को बाहर भिजवाने के लिए सब कुछ करेंगे।

श्री कानूनगो : क्या माननीय मंत्री को विदित है कि प्रति इकाई धान का दाम ४० रुपया है जब कि नियन्त्रित धान का दाम ६५ रुपया है ?

स्वास्ति तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : हो सकता है कि यह बात ठीक हो।

श्री दाभी : उड़ीसा कितना धान दे सकता है ?

श्री किदवई : मुझे आशा है कि उड़ीसा हमें ३ लाख टन चावल दे सकेगा। यह ४ १/२ या ५ लाख टन धान के बराबर होगा।

श्री नटेशन : मैं जान सकता हूँ कि मद्रास भी उन प्राप्त करने वाले राज्यों में से एक है जिन्होंने चावल नहीं उठाया है।

श्री किदवई : मद्रास उन में एक है। वे उठाने का प्रबन्ध कर रहे हैं।

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : वह एक बड़ा प्राप्त करने वाला राज्य है।

श्री नटेशन : मैं जान सकता हूँ कि उड़ीसा किस मूल्य पर मद्रास को चावल देता है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : भारत में और चावल की अपेक्षा यह सब से सस्ता है।

श्री नटेशन : क्या माननीय मंत्री को विदित है कि उत्तर प्रदेश मद्रास को ३३ रुपये प्रति मन के भाव से चावल देता रहा है जो कि वैदेशिक चावल के मूल्य से भी अधिक है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : यह पुरानी बात है।

श्री किदवई : यह अब नहीं हो सकता।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि अब तक कितना चावल समाहार किया गया है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : अस्सी हजार टन। गत वर्ष इस समय उन्होंने ने सत्ताईस हजार टन समाहार किया था।

श्री एस० एन० दास : क्या यह सत्य है कि उड़ीसा सरकार को प्रति मन समाहार पर एक रुपया लाभांश मिलता है ?

श्री किदवई : समाहार के लिए नहीं अपितु चावल-क्षेत्रों का विकास करने के लिए। उन के पास संचरण तथा अन्य ऐसे ही कोई साधन नहीं हैं। अतः इसे आवश्यक समझा गया। वे समाहार के उसी मूल्य पर जमे हुए हैं जो वहां कुछ वर्ष पूर्व था। वह ही एक ऐसी सरकार है जिसने समाहार-मूल्य में वृद्धि करने से मना किया क्योंकि सामान्य निर्वाह-व्यय में वृद्धि हो जाती। अतः उसी इस प्रकार क्षतिपूर्ति की जाती है।

श्री नटेशन : क्योंकि मद्रास में चावल की इतनी कमी है इसलिए क्या भारत सरकार आगे से उड़ीसा से मद्रास को भिजवाने के लिए कार्यवाही करेगी ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : अब मद्रास में चावल की कमी नहीं है। उनके पास १६०,००० टन चावल है। समाहार का भाव घटनात्मक था है। वे एक कर-प्रणाली चला रहे हैं और वे प्रति सप्ताह १५,००० टन चावल प्राप्त करते हैं। मद्रास में चावल की कोई कमी नहीं है। इस के अतिरिक्त, मद्रास अधिक मात्रा में पाने वाले उन राज्यों में से एक है जिन को हम ने उड़ीसा-चावल की बड़ी मात्रा नियत की है।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : इस समाहार की दृष्टि से क्या सरकार आयात में कमी करेगी ?

श्री किदवई : मैं ने कुछ समय पहिले बताया था, इस वर्ष, हम कमी वाले राज्यों को देश में समाहार किया हुआ चावल देंगे। स्टॉक बनाने के लिए हम कुछ चावल का आयात कर रहे हैं। मुझे आशा है कि आगामी वर्ष से चावल का आयात नहीं होगा।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

“इफोकेन” (Efocaine)

***२५२. श्री पी० टी० चाको :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में डाक्टरी-चीड़-फाड़ में “इफोकेन” (Efocaine) का परीक्षण किया गया है, यदि किया गया है तो उस के क्या परिणाम निकले हैं;

(ख) क्या यह भेषज हमारे चिकित्सालयों में प्रयोग होता है; तथा

(ग) क्या यह भेषज कठिन-प्रजनन में प्रयोग होता है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमरी अमृत कौर) :

(क) और (ग). सरकार के पास कोई सूचना नहीं है।

(ख) चिकित्सालयों को देने के लिए इस का सरकारी चिकित्सा भण्डार डिपो में कोई स्टॉक नहीं है।

तिरुपति (पश्चिम) रेलवे स्टेशन

***२५३. श्री विश्वनाथ रेड्डी :** रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को तिरुपति (पश्चिम) रेलवे स्टेशन को पुनः खोलने के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है, यदि हुआ है तो सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : हां, इस मामले पर विचार हो रहा है।

कृषि-ऋण भार

***२५४. श्री टी० एस० ए० चेट्टियार :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले वर्षों में कृषि ऋण भार का पता लगाने के लिए क्या कोई पर्यालोकन किया गया है;

(ख) रिजर्व बैंक आफ इण्डिया ने हाल में ही जो नमूने के तौर पर पर्यालोकन किया था उस से क्या कृषि ऋण भार में बहुत वृद्धि होने का पता चला है; तथा

(ग) यदि चला है तो ग्राम-ऋण भार को हलका करने की दृष्टि से क्या रिजर्व बैंक का सहकारी संघों अथवा औरों को सहायता देने के लिए कोई कार्यवाही करने का विचार है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) देश में कृषि ऋण भार को ठीक जानने के लिए सम्पूर्ण-भारत के आधार पर पिछले वर्षों में कोई पर्यालोकन नहीं हुआ है।

(ख) हाल में ही रिज़र्व बैंक आफ इन्डिया द्वारा किये गये ग्राम-ऋण-पर्यालोकन के आंकड़ों का अभी सारणीयन तथा विश्लेषण हो रहा है।

(ग) रिज़र्व बैंक आफ इन्डिया अधिनियम के उपबन्धों के अन्तर्गत रिज़र्व बैंक आफ इन्डिया सहकारी संघों को ऋण-सुविधा दे रहा है ताकि वे कृषकों को ऋण दे कर, सहायता कर सकें।

मूल ग्राम-योजना (केन्द्र)

*२५५. टी० सी० ए० चेट्टियार :

(क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मूल ग्राम-योजना के अन्तर्गत १९५३-५४ में स्थापित होने वाले प्रस्तावित केन्द्रों की संख्या क्या है ?

(ख) कितने सीधे राज्य सरकारों द्वारा चलाये जायेंगे और कितने वैयक्तिक संस्थाओं द्वारा (प्रत्येक राज्य के आंकड़े अलग अलग देते हुए) ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) तथा (ख). एक विवरण जिस में अपेक्षित सूचना दी हुई है सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ठ २ अनुबन्ध संख्या ३६]

हैदराबाद कांग्रेस अधिवेशन

*२५६. श्री माधव रेंडडी : रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि रेल-विभाग ने उन प्रतिनिधियों तथा अन्य यात्रियों को किराये में छूट दी थी जो हैदराबाद कांग्रेस अधिवेशन में भाग लेने गये थे ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : हैदराबाद कांग्रेस अधिवेशन में भाग लेने के लिए गये प्रतिनिधियों अथवा अन्य यात्रियों को कोई छूट नहीं दी गई।

जापानी विशेषज्ञ

*२५७. श्री एम० आर० कृष्ण : खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारतीय कृषकों को कृषि करने के उन्नतशील ढंग बताने के लिए चार-सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत चार जापानी विशेषज्ञों को आमन्त्रित किया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : नहीं।

बम्बई के दुर्भिक्ष-ग्रस्त क्षेत्र

*२५८. श्री के० जी० देशमुख : (क)

खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि सन् १९५२ के दिसम्बर मास में भारत सरकार के कृषि मंत्री ने बम्बई राज्य के दुर्भिक्ष-ग्रस्त क्षेत्रों का भ्रमण किया ?

(ख) उस क्षेत्र में फसल और व्यक्तियों की क्रय-क्षमता के सम्बन्ध में उन के क्या निरीक्षण हैं ?

(ग) भारत सरकार कितनी वित्तीय सहायता देना चाहती है और किस रूप में ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई)

(क) हां।

(ख) उन्होंने निरीक्षण किया कि बहुत से क्षेत्रों में फसल की दशा शोचनीय थी, और इस के फलस्वरूप तथा अल्प-व्यवसाय के कारण, कुछ क्षेत्रों में व्यक्तियों की क्रय-क्षमता कम हो गई थी।

(ग) बम्बई के कमी वाले क्षेत्रों में छोटी छोटी सिंचाई की योजनाओं के लिए भारत सरकार ने १११.३ लाख रुपये के ऋण की स्वीकृति दी है। अधिक सहायता देने के प्रश्न विचाराधीन हैं।

दरभंगा मैडिकल कालिज

*२५९. श्री एस० एन० दास : स्वास्थ्य मंत्री क्या यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या यह सत्य है कि भारतीय चिकित्सा परिषद् ने बिहार विश्वविद्यालय के दरभंगा मैडिकल कालिज से अपनी मान्यता वापस ले ली है;

(ख) यदि ले ली है, तो उस के कारण क्या हैं;

(ग) जब यह कालिज पटना विश्व-विद्यालय से समबद्ध था तब क्या इस की उपाधियों को परिषद् मान्यता देती थी; तथा

(घ) वे कौन सी शर्तें हैं जिन के पूरे होने पर परिषद् कालिज की उपाधियों को अपनी मान्यता देगी ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) से (ग). पहिले दरभंगा मेडिकल कालिज पटना विश्वविद्यालय से समबद्ध था। पटना विश्वविद्यालय की एम० बी० बी० एस० की उपाधि को भारतीय चिकित्सा परिषद् अधिनियम १९३३ के अन्तर्गत मान्यता दी गई थी। बिहार विश्वविद्यालय अधिनियम १९५१, के स्वीकार हो जाने के पश्चात् दरभंगा मैडिकल कालिज बिहार विश्वविद्यालय से जो पहिले नहीं थी, समबद्ध हो गया है। बिहार विश्वविद्यालय की एम० बी० बी० एस० की उपाधि को भारतीय चिकित्सा परिषद् अधिनियम, १९३३, के अन्तर्गत मान्यता देने के बारे में सरकार से सिफारिश करने के पूर्व भारतीय चिकित्सा परिषद् स्नातक-पूर्व के पाठ्य-क्रम के लिए दरभंगा मैडिकल कालिज तथा सम्बन्धित चिकित्सालयों में शिक्षा के लिए उपलब्ध सुविधाओं और विद्यालय में होने वाली परीक्षाओं के स्तर की जांच करने का प्रबन्ध करेगी।

(घ) क्योंकि अभी तक कालिज का निरीक्षण नहीं हुआ है इसीलिए यह अभी नहीं उठता।

टैलीफोन यन्त्रों का आयात

*२६०. श्री हेडा : संचरण मंत्री क्या बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२ में कितने पूर्ण टैलीफोन यन्त्रों का आयात हुआ;

(ख) १९५२ में भारत में कितने टैलीफोन-यन्त्रों का निर्माण हुआ और किन निर्माणशालाओं अथवा एजेसियों ने किया;

(ग) १९५२ के वर्ष में विदेशों से मंगाये गये सहायक-भागों का सम्पूर्ण मूल्य क्या था; तथा

(घ) वे कोन से भाग हैं जो भारत में नहीं बनते ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) २,०१३.

(ख) २१९५६ इन्डियन टैलीफोन इन्डस्ट्रीज लि० द्वारा और ३,८४७ पोस्ट्स एण्ड टैलीग्राफ वर्कशापों द्वारा।

(ग) लगभग ४८,४२,००० रुपये।

(घ) अंकानीक (डायल) और सचनक (कन्डैन्सर)।

चावल की खेती का जापानी ढंग (उपकरण)

*२६१. श्री हेडा : (क) क्या कृषि तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जापानी ढंग से चावल की खेती करने में किन किन उपकरणों का प्रयोग होता है और उन का लगभग मूल्य क्या है ?

(ख) क्या सरकार ने इन उपकरणों की उपयोग्यता का परीक्षण कर लिया है ?

(ग) यदि किया है तो क्या सरकार उन्हें लोकप्रिय बनाने का विचार रखती है ?

डाक तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) एक विवरण जिस में यह सूचना दी गई है सदन पटल पर रखा गया है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३७]।

(ख) हां। कटक स्थित केन्द्रीय चावल-स्रोज केन्द्र में और नई दिल्ली स्थित भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् में उपकरणों का परीक्षण हो चुका है।

(ग) हां। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् ने संपरीक्षा के आधार पर, कुछ उपकरणों के उत्पादन के लिए एक योजना स्वीकार की है।

डाक तथा तार कर्मचारियों की काम की हालतों की जांच करने वाली समिति

***२६२. पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय :**

(क) क्या संचरण मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि डाक कर्मचारी वर्ग की कठिनाइयों पर विचार करने के लिए सरकार द्वारा नियुक्त विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों में क्या क्या वैक्तिक बाधाएँ सम्मिलित हैं ?

(ख) किन सिफारिशों के कार्यान्वित होने की सम्भावना है और कब ?

(ग) रविवार को डाक-वितरण न होने की प्रथा का क्या अनुभव है और इस में क्या वैक्तिक बाधाएँ हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) लगभग ४.७५ करोड़ रुपया।

(ख) सरकारी आदेशों की एक प्रति सदन पटल पर रखी गई है। [पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एस ६/५३]

(ग) वर्तमान प्रथा सन्तोषजनक रूप में चल रही है। यदि रविवार को वितरण णाली पुनः लागू कर दी जाती है तो इस का अतिरिक्त व्यय एक करोड़ रुपया होगा।

क्षय रोग

***२६३. ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर :**
क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या गत एक वर्ष में उस से पहिले वर्ष की अपेक्षा, क्षयरोग के रोगियों की संख्या में वृद्धि हुई है; तथा

(ख) यदि वृद्धि हुई है तो ऐसी वृद्धि को रोकने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करना चाहती है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) वास्तविक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। परन्तु सूचनाओं से अनुमान लगा कर यह पूर्व विचार हो सकता है कि क्षय रोग का आपात बढ़ रहा है।

(ख) इस रोग के लिए आरोग्यकारी तथा निशेधक कार्यवाइयां राज्य-सरकारों के कार्य-क्षेत्र में हैं।

एक विवरण जिसमें केन्द्र तथा राज्य सरकारों द्वारा की गई तथा की जाने वाली कार्यवाहियों का उल्लेख है सदन पटल पर रखा गया है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३८]

रेल-कर्मचारियों के वेतनों का किया गया भुगतान

***२६४. ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर :**
क्या रेल मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि रेल-कर्मचारियों की बहुत बड़ी संख्या को वेतन और भत्ता का भुगतान नहीं हुआ है;

(ख) क्या सरकार को रेल-कर्मचारी-संघों से रेल-कर्मचारियों को अर्जित वेतन आदि के भुगतान की प्रक्रिया के विरुद्ध शिकायत सम्बन्धी कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; तथा

(ग) यदि प्राप्त हुआ है तो इन देशों का भुगतान कराने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

रेल तथा यातायात उप मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). मंत्री महोदय ने अपने आय-व्ययक भाषण में इन शिकायतों तथा इन की जांच के लिए रेलवे बोर्ड के डायरेक्टरों की एक समिति की स्थापना की ओर निर्देश किया है। यह समिति जांच कर रही है।

रेल के डिब्बों का आयात

*२६५. श्री एन० एम० लिंगम : (क) रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने जर्मनी की एक फ़र्म को उत्तरी पूर्वी रेल पर प्रयोग के लिए छोटी लाईन के डिब्बों के लिए आदेश दिया है ?

(ख) यदि दिया है तो आदेशों का मूल्य क्या है ?

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

(ख) पत्तन पर निःशुल्क १,७५०,००० पाऊंड।

उत्तरी बिहार की चीनी निर्माण शालायें

*२६६. श्री एरु० एन० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि चीनी के पुराने स्टाकों के इकट्ठे रहने के फलस्वरूप उत्तरी बिहार की चीनी निर्माणशालायों के सन्मुख एक बड़ी ही गम्भीर स्थिति उत्पन्न हो गई है;

(ख) यदि ऐसा है तो इस स्थिति के उत्पन्न होने के कारण क्या हैं; तथा

(ग) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर स्वीकारात्मक है तो स्थिति को संभालने के

लिए अब तक क्या कार्यवाही, यदि कोई कार्यवाही की गई है, की गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किश्वर) :

(क) उत्तरी बिहार में चीनी की निर्माण-शालायों में चीनी के स्टाक इकट्ठे हो गये हैं और उत्तर प्रदेश तथा दक्षिणी बिहार में अन्य निर्माण-शालायों की भी यही दशा है।

(ख) स्टाकों के इकट्ठे होने के मुख्य कारण हैं पिछली ऋतु-काल के बड़ी मात्रा में बचे स्टाक, अक्टूबर तथा नवम्बर १९५२ में थोड़े से स्टाक का निकलना तथा चालू ऋतु-काल में उत्पादन में वृद्धि होना।

(ग) चीनी का यातायात बढ़ा दिया गया है। चीनी की निर्माणशालायों को भी उदारता के साथ अनुमति दी जा रही है कि वे अपने आधिक्य को बाहर भण्डारों में रख सकते हैं।

रेल के डिब्बे (पंखे)

*२६७. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न रेलों में प्रत्येक श्रेणी में बैठने के स्थानों की संख्या क्या है;

(ख) प्रत्येक रेल में तृतीय श्रेणी के कितने डिब्बों में पंखे लग चुके हैं; तथा

(ग) अब तक जो पंखे लगाये गये हैं क्या वे स्वदेशीय हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) यह सूचना कि प्रत्येक रेल पर विभिन्न श्रेणियों में बैठने की जगह कितनी है, १९५१-५२ के लिए रेल-परिषद् के प्रतिवेदन, अंक २ की संख्या १० में दी गई है। इस की एक प्रति सदन के पुरतकालय में है।

(ख) केन्द्रीय रेल	—	२७३	} तक ३०-६-५२
पूर्वी	—	३२६	
उत्तरी	—	१३३	
उत्तर-पूर्वी	—	६४	
दक्षिणी	—	३६४	
पश्चिमी	—	४७६	

(ग) स्वदेशी तथा विदेशी दोनों।

रांची का उनमत्त-चिकित्सालय

*२६८. श्री एम० इस्लामुद्दीन :
स्वास्थ्य मंत्री क्या यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) रांची स्थित अन्तर्राज्य उनमत्त चिकित्सालय का आवर्ती वार्षिक व्यय क्या है ;

(ख) प्रत्येक सम्बन्धित राज्य द्वारा कितना धन दिया जाता है ; और

(ग) केन्द्रीय सरकार का, यदि वह कुछ देती है, चन्दा क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) लगभग ८,३०,००० रुपया ।

(ख) १९५२-५३ में राज्यों का लगभग चन्दा निम्नलिखित है :—

	रुपये
(१) पश्चिमी बंगाल	४,२७,६४७
(२) उत्तर प्रदेश	७३,३७१
(३) बिहार	१,०४,८१६
(४) उड़ीसा	१२,५७८
(५) मध्य प्रदेश	२०,६६३
(६) आसाम	१२,५७८
(७) दिल्ली	१०,४८२
(८) अन्य राज्य	८,३८५
योग	६,७०,८२०

प्रत्येक राज्य के चन्दे का वास्तविक धन अन्त में इस आधार पर समाधान किया जाता है कि चिकित्सालय में कितने रोगियों की चिकित्सा हुई ।

(ग) केन्द्रीय सरकार कोई चन्दा नहीं देती ।

पश्चिमी बंगाल को खाद्यान्न का सम्भरण

*२६९. श्री एन० बी० चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) मंत्री महोदय तथा पश्चिमी बंगाल सरकार के बीच निश्चित हुए प्रबन्ध

के अन्तर्गत कलकत्तावासियों तथा औद्योगिक क्षेत्र-वासियों को देने के लिए चावल, गेहूं तथा अन्य खाद्यान्न कितनी मात्रा में पश्चिमी बंगाल को भेजे गये हैं ;

(ख) खाद्यान्नों में से कितनी मात्रा उचित-मूल्य दुकानों तथा राशन की दुकानों के लिए नियत की गई है ; तथा

(ग) ऐसे खाद्यान्नों का सम्पूर्ण मूल्य पश्चिमी-बंगाल सरकार देगी अथवा भारत सरकार कुछ सहायता देगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) तथा (ख). पश्चिमी बंगाल सरकार के साथ समझौता के अनुसार केन्द्र को १,००,००० टन चावल कलकत्ता औद्योगिक क्षेत्र में राशन में देने के लिए, और ५०,००० टन तक सस्ते मूल्य की दुकानों से देने के लिए देना है । (यह अनुमान किया जाता है कि प्रश्न में सस्ते मूल्य की दुकानों का निर्देशन किया गया ।) इस के अन्तर्गत १ जनवरी १९५३ के पश्चात् २०,७३० टन चावल नियत हो गया है । पश्चिमी बंगाल की गेहूं की सम्पूर्ण आवश्यकता को केन्द्र पूरा करेगा । १ जनवरी, १९५३ के पश्चात् ८०,००० टन गेहूं नियत हो गया है ।

(ग) सारा मूल्य पश्चिमी बंगाल सरकार देगी । खाद्यान्न के विक्रय में आर्थिक सहायता देने का प्रश्न अभी तक निश्चित नहीं हुआ है ।

मद्रास को खाद्यान्न का सम्भरण

*२७०. श्री वीरस्वामी : खाद्य तथा कृषि मंत्री क्या यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) १९५२-५३ के वर्ष में भारत ने कितने खाद्यान्न का आयात किया और किन किन देशों से ;

(ख) मद्रास राज्य ने कितने खाद्यान्न की प्रार्थना की थी ; तथा

(ग) अब तक कितना सम्भरण किया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) १९५२-५३ के वित्तिक वर्ष के लिए पूर्ण आंकड़े केवल अप्रैल १९५३ में उपलब्ध होंगे। फिर भी सदन पटल पर एक विवरण रखा गया है जिसमें अप्रैल १९५२ से जनवरी १९५३ तक के दस मासों में प्रत्येक देश से मंगाये गये खाद्यान्न की मात्रायें दी हैं।

(ख) मूल परियोजना कैलेंडर-वर्ष के आधार पर बनाई जाती है। १९५३ के लिए मद्रास ने ८२५,००० टन खाद्यान्न की प्रार्थना की है।

(ग) जनवरी तथा फरवरी १९५३ में १०६,००० टन खाद्यान्न मद्रास को नियत किया गया।

विवरण

अप्रैल १९५२ से जनवरी १९५३ तक प्रत्येक देश से आयात किया गया खाद्यान्न।

देश	हज़ार टनों में मात्रा
संयुक्त राज्य अमरीका	१,२६८.३
आस्ट्रेलिया	१७८.६
कनाडा	४५८.६
चीन	१६७.३
बर्मा	२८५.३
पाकिस्तान	१६.७
आईर्लैन्ड	१६२.३
योग	२,५४०.४

राजस्थान राज में मार्गों का निर्माण

२१०. श्री कर्णो सिंहजी : (क) खातायात मंत्री क्या यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार ने राजस्थान में किन्हीं सड़कों को राष्ट्रीय राज मार्गों के रूप में अपने आधिपत्य में ले लिया है अथवा लेने का विचार करती है ?

(ख) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर स्वीकारात्मक हो तो ऐसी सड़कें कौन कौन सी हैं और उनकी लम्बाई क्या है ?

(ग) क्या राजस्थान में, मुख्यकर बीकानेर क्षेत्र में, नये राज मार्गों के निर्माण करने का विचार है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). अस्थाई राष्ट्रीय राजमार्ग योजना के अन्तर्गत राजस्थान में निम्नलिखित दो सड़कों का निर्माण तथा उनकी रक्षा का भार भारत सरकार ने ले लिया है।

(१) देहली — अहमदाबाद-बम्बई सड़क (एन० एच० संख्या ८) ३७० मील राजस्थान में

(२) आगरा-बम्बई सड़क (एन० एच० संख्या ३) २० मील राजस्थान में

(ग) नहीं।

भूमापन

२११. श्री ए० एम० टामस : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंच वर्षीय योजना में वर्णानुसार भारत सरकार ने भूमि-सम्पत्ति के रूप तथा क्षेत्र मापन (भूमापन) करने के लिए क्या कार्यवाही, यदि कोई की है तो, की है।

(ख) राज्य सरकारों के सहयोग से केन्द्रीय सरकार कब तक कार्य समाप्त कर सकेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) १९५३ में होने वाली भूमि-वितरण तथा कृषि के परिमाण का प्रस्ताव विचाराधीन है।

(ख) विस्तारपूर्वक योजना तैयार होने के पश्चात् यह बताना सम्भव होगा कि मापन कार्य कब पूर्ण होगा।

**ट्रावनकोर-कोचीन द्वारा वितरित खाद्यान्न
में हानि**

२१२. श्री ए० एम० टामस : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि खाद्यान्न के वितरण में हुई हानि के प्रति केन्द्रीय सरकार १९५३-५४ में ट्रावनकोर-कोचीन को कितना धन देगी ?

(ख) कथित वर्ष में उस राज्य में कुल कितने नुकसान का अनुमान लगाया गया है।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) राज्य सरकार की प्रार्थना पर विचार हो रहा है।

(ख) धन का अनुमान लगाना अभी सम्भव नहीं है।

रेडियो की अनुज्ञायें

२१३. डा० अमीन : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) १९५२ में सरकार ने बड़ौदा, ब्रौच, पंच महल, बम्बई राज्य के सूरत तथा कैरा जिलों में रेडियों की कितनी अनुज्ञायें दीं; और

(ख) इस काल में जनता से अनुज्ञा-शुल्क के रूप कितना धन एकत्रित हुआ ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) तथा (ख). पंचमहल के अलग आंकड़े नहीं हैं। वे बड़ौदा के आंकड़ों में सम्मिलित हैं। १९५२ में दी गई समस्त अनुज्ञाओं की संख्या तथा लिये गये शुल्क का लगभग धन निम्नलिखित तालिका में दिया गया है :—

जिले का नाम	अनुज्ञा की संख्या	एकत्रित शुल्क
		रुपय
बड़ौदा (पंचमहल सहित)	८६४४	१,३६,३४६
ब्रौच	२२५६	३५,७७८
सूरत	८८४२	१,३६,६०७
कैरा	३३२४	५४,६६८

हैजा

२१४. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : (क) स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि क्या संसार स्वास्थ्य संगठन के आंकड़ा अध्ययन विभाग ने भारत में हैजा फैलने का अध्ययन किया है ?

(ख) उस के अध्ययन के परिणाम क्या हैं ?

(ग) उस के अध्ययनानुसार हैजा फैलने से अत्यधिक प्रभावित क्षेत्र कौन से हैं ?

(घ) इन क्षेत्रों में हैजा से प्रभावित प्रति शत जन संख्या की क्या उन्होंने कोई गणना की है, यदि की है तो आंकड़े क्या हैं ?

(ङ) देश में हैजा निवारण के लिए क्या उन्होंने कोई सिफारिशें की हैं, यदि की हैं, तो क्या क्या ?

(च) इस सम्बन्ध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) हां। संसार स्वास्थ्य संगठन ने संसार में हैजा फैलने का अध्ययन किया है। भारत में डा० स्वरूप ने, जब वह भारतीय चिकित्सा अनुसन्धान परिषद् को आर्थिक सहायता के अन्तर्गत काम कर रहे थे, आंकड़ों का संकलन किया जो भारत में हैजा फैलने के आंकड़ा-अध्ययन के आधार माने गये।

(ख) परिणामों में बताया गया है कि हैजा फैलाने वाले समस्त खाद्य नदियों के पास हैं और इस प्रकार हैजा फैलने का धरातल पर पानी की व्यवस्था से विकट सम्बन्ध बताया गया है।

(ग) इस अध्ययन के अनुसार भारत में हैजा से अत्यधिक प्रभावित होने वाले क्षेत्र निम्नलिखित हैं :—

(१) बंगाल में गंगा का डेल्टा।

(२) बिहार में गंगा तथा उसकी सहायक नदियों से मिला हुआ एक छोटा सा क्षेत्र ।

(३) उड़ीसा में महानदी का डेल्टा ।

(४) दक्षिण में कृष्णा तथा कावेरी के डेल्टा ।

(ब) इन क्षेत्रों में कितनी प्रतिशत जन संख्या हैजा से प्रभावित हुई थी, कोई गणना नहीं की गई है । जब हैजा से हुई मृत्युओं की संख्या न्यूनतम थी तब कुछ क्षेत्रों में हैजा के फलस्वरूप हुई मृत्युओं के औसत-माप पर अध्ययन आधारित किया गया था ।

(ङ) संसार स्वास्थ्य संगठन की हैजा सम्बन्धी विशेषज्ञ-समिति ने इन क्षेत्रों में आस पास की सफाई पर जोर दिया और इन क्षेत्रों में सम्पर्क से फैलने वाले रोग के कारणों का और अधिक अध्ययन करने की सिफारिश की ।

(च) विशेषज्ञ-समिति की सिफारिशों के अनुसार रोग फैलने के कारणों का और अधिक ज्ञान प्राप्त करने के उद्देश्य से भारतीय चिकित्सा अनुसन्धान परिषद् ने अध्ययन-कार्य आरम्भ कर दिया है । ग्राम-क्षेत्रों में लागू होने वाली आस पास की सफाई की प्रविधियों के विकास में सरकार भी रुचि रखती है और आस पास की सफाई सम्बन्धी समिति के प्रतिवेदन पर विचार कर रही है ।

आस पास की सफाई

*२१५. सरदार हुक्म सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :—

(क) क्या जनेवा स्थित संसार स्वास्थ्य संगठन के मुख्य कार्यालय में आस पास की सफाई सम्बन्धी विभाग के संचालक जनवरी, १९५३ में भारत आये थे; और

(ख) यदि आये थे तो उनके आने का उद्देश्य क्या था और उन्होंने हमारे स्वास्थ्य

मंत्रालय के पदाधिकारियों से क्या परामर्श किया ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) हां । दिसम्बर, १९५२ और जनवरी, १९५३ में वह संसार स्वास्थ्य संगठन की प्रार्थना पर भारत आये ।

(ख) उनके आने का उद्देश्य भारत में आस-पास की सफाई की स्थितियों का, टैकनीकल सहकारिता प्रशासन, देश में आस-पास की सफाई सम्बन्धी संसार स्वास्थ्य संगठन के कार्यक्रमों और उन उपायों पर जिन के द्वारा रुचि रखने वाली एजेंसियां इन कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने में सहयोग दे सकें, विचार करने की दृष्टि से अध्ययन करना था । अपने अध्ययन के विषय पर उन्होंने स्वास्थ्य-सेवाओं के महा-संचालक और राज्यों में स्वास्थ्य-सेवाओं के संचालकों के साथ अनौपचारिक विचार विमर्श किया ।

भारतीय पशु चिकित्सा अनुसन्धान केन्द्र,
आइजटनगर

२१६. सरदार हुक्म सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में आइजटनगर स्थित भारतीय पशु-चिकित्सा अनुसन्धान केन्द्र में केवल अनुसन्धान ही होती है अथवा किसी वस्तु का निर्माण भी होता है; तथा

(ख) यदि कुछ निर्माण भी होता है तो गत बारह मासों में केन्द्र में किस वस्तु का निर्माण हुआ ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) यह दोनों काम करता है ।

(ख) केन्द्र द्वारा बनाई जाने वाली वस्तुओं की एक नामावली सदन पटल पर रखी जाती है ।

विवरण

मुक्तस्वर तथा आइजटनगर स्थित भारतीय पशु चिकित्सा अनुसन्धान केन्द्र में निर्मित जीवविज्ञानीय वस्तुओं की नामावली

- (१) प्रति-पशु-महामारी लसी, विशेष
- (२) प्रति-पशु-महामारी लसी, साधारण
- (३) प्रति-रक्तस्राव की रोगाणुरक्तता लसी ।
- (४) रक्तस्राव की रोगाणुरक्तता लस ।
- (५) प्रति-प्लीहज्वर लसी ।
- (६) ऐन्टी ब्लेकक्वार्टर सीरम ।
- (७) ब्लेकक्वार्टर लस ।
- (८) कुक्कुट हैजा लसी ।
- (९) कुक्कुट हैजा लस ।
- (१०) गर्भपात अपिगो लस ।
- (११) मिश्रित माला-गोलाणु का लस ।
- (१२) औटोजीनस लस ।
- (१३) मैलीन, चर्माधः ।
- (१४) मैलीन, आई० डी० सी० ।
- (१५) यक्षिम, चर्माधः
- (१६) संकेद्रित यक्षिम
- (१७) जैहनिन
- (१८) कुक्कुटों के लिए संकेद्रित यक्षिम ऐवियान ।
- (१९) वृष-महामारी विषाणु ।
- (२०) वृष-महामारी प्लीहा विषाणु ।
- (२१) बकरी-रक्त-महामारी विषाणु
- (२२) बकरी-अति-महामारी विषाणु ।
- (२३) ऐक्वाइन गर्भपात लस ।
- (२४) कुक्कुट-चेचक लस ।
- (२५) प्लीह-ज्वर विजाणु लस ।
- (२६) भेड़ तथा बकरी चेचक लस ।
- (२७) रानीखेत में (गृह्यान्नपक्षी) रोग लस ।
- (२८) रानीखेत में (गृह्यान्नपक्षी) रोग प्लीहा विषाणु ।
- (२९) प्रमाप गर्भपात अपिगो (अमिश्रित) प्रतिजन ।

(३०) शीघ्र गर्भपात अपिगो (रंगीन) प्रतिजन ।

(३१) गर्भपात-अन्नविषाणु ईक्वे एच प्रतिजन ।

राशनिंग

२१७. श्री बी० के० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी १९५३ के पश्चात् किसी राज्य में राशन-माप में कोई भिन्नता हुई है;

(ख) यदि हुई है तो इन भिन्नताओं का विस्तारपूर्वक विवरण क्या है;

(ग) १ जनवरी १९५३ को राशन के क्षेत्रों में समस्त जनसंख्या क्या थी; तथा

(घ) उनको कितने राशन का वचन दिया गया ।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई):

(क) तथा (ख) । जनवरी १९५३ के पश्चात् राशन के सम्पूर्ण-माप पर प्रति दिन की मात्रा में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है ।

(ग) उचित-मूल्य की सरकारी दुकानों से अन्न प्राप्त करने वालों को मिलाकर राशन प्राप्त करने वाली जनसंख्या १ जनवरी १९५३ को १२२०४५ लाख थी ।

(घ) सरकारी दुकानों से प्रति मास क्रय होने वाले खाद्यान्न की सम्पूर्ण मात्रा लगभग ५,७५,३०० टन है ।

अन्न (उत्पादन)

२१८. श्री दाभी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) १९५२ में प्रत्येक प्रकार के अन्न की राज्यानुसार उत्पादन-मात्रा क्या थी;

(ख) १९५०, १९५१ तथा १९५२ में प्रत्येक राज्य में अन्य राज्यों से आये प्रत्येक

प्रकार के अन्न की मात्रा और प्रत्येक राज्य से अन्य राज्यों को गये प्रत्येक प्रकार के अन्न की मात्रा क्या थी; तथा

(ग) १९५०, १९५१ तथा १९५२ के वर्षों में राज्यानुसार दालों की उत्पादन-मात्रा क्या थी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई):

(क) से (ग)। तीन विवरण जिन में उपलब्ध सूचना दी गई है सदन पटल पर रखे गये हैं। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३९१]

अपांग बालक

२१९. श्री वी० पी० नायर : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :—

(क) भारत में अपांग बालकों की संख्या क्या है;

(ख) बचपन में अपांग होने के क्या कारण हैं;

(ग) राज्यों के चिकित्सालयों में बालकों की चिकित्सा के लिए कितनी शय्यायें हैं; तथा

(घ) आजकल देश में बालकों के रोगों की चिकित्सा के कितने योग्य विशेषज्ञ हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर):

(क), (ग) तथा (घ)। राज्य सरकारों से सूचना एकत्रित की जा रही है और यथोचित समय में सदन पटल पर रखी जायेगी।

(ख) बचपन में अपांग हो जाने के मुख्य कारण हैं—

(१) जन्मज विरूपतायें;

(२) बचपन में अग्र शरीरांगों को बुरी तरह लकवा मार जाना;

(३) मस्तिष्क सम्बन्धी रोग (सैलीब्रल डिप्लीजिया); तथा

(४) जन्मजात दोष।

हाल-बाजार-पुल

२२०. श्री ए० एन० विद्यालंकार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या यह सत्य है कि अमृतसर (पंजाब) में हाल बाजार के बाहर रेल के पुल को चौड़ा करने की आवश्यकता के सम्बन्ध में उत्तर रेलवे अधिकारियों से बहुत से अभ्यावेदन किये गये हैं;

(ख) क्या यह सत्य है कि रेलवे इन्जीनियरों ने हाल में ही इस पुल की जांच की थी और सूचना दी थी कि भारी यातायात के लिए यह पुल भयानक हो गया है;

(ग) क्या सरकार को विदित है कि नगर से रेल की लाइन की दूसरी ओर के लिए केवल हाल बाजार का पुल ही सुविधापूर्ण मार्ग है, क्योंकि दो या तीन धरातल-चौराहें रेल यातायात के कारण सामान्यतः बन्द रहते हैं;

(घ) क्या यह सत्य है कि नगर की ७/८ जनसंख्या रेलवे लाइन के दक्षिण में रहती है, जबकि रेलवे स्टेशन रेलवे लाइन की दूसरी ओर है, जिसके कारण जनता को बड़ी असुविधा होती है; तथा

(ङ) इस सम्बन्ध में सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) उत्तर स्वीकारात्मक है।

(ख) पुल भयानक केवल इसी दशा में होगा यदि उस पर क्षमता से अधिक भार डाला गया। गर्डर्स ६० वर्ष पुराने हैं जो आजकल के भारी भार को सहन करने के लिए नहीं बनाये गये थे।

(ग) से (ङ). पुल के ऊपर हाल बाजार सड़क के महत्व को पूर्णतया स्वीकार किया जाता है। फिर भी चौड़ा करने तथा शक्ति-शाली बनाने के व्यय का उत्तरदायित्व सड़क

अधिकारियों का है न कि रेलवे का, क्योंकि इन सुधारों की आवश्यकता आजकल अधिक सड़क यातायात के फलस्वरूप उत्पन्न हुई है। ज्यों ही सड़क-अधिकारी आवश्यक-धन रेलवे के आधिपत्य में दे देंगे त्यों ही आजकल के कमजोर ढांचे को शक्तिशाली ढांचे से बदल दिया जायेगा।

देहली तथा टुन्डला के बीच चलने वाली रेलगाड़ियां

२२१. श्री एस० सी० सिंघल : (क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देहली और टुन्डला के बीच चलने वाली दो रेलगाड़ियां कम हो गई हैं ?

(ख) यदि हो गई हैं, तो इस कमी के कारण क्या हैं ?

(ग) क्या सरकार को विदित है कि प्रातः के ११ बजे के पश्चात् अलीगढ़ से देहली को दूसरे दिन के प्रातःकाल तक कोई रेल गाड़ी नहीं आती सिवाय मेल-रेलगाड़ी के जो दूरगामी यात्रियों के लिए सुरक्षित होती हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). हां। १ अक्टूबर १९५२ से ७ अप/८ डाऊन तूफान और २३ अप/२४ डाऊन देहली-लखनऊ एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का मार्ग क्रमानुसार आगरा तथा मुरादाबाद होकर बदल जाने के कारण।

ये परिवर्तन निम्नलिखित बातों के लिए बहुत समय से महसूस की गई आवश्यकता के कारण हुए हैं : (१) देहली और हावड़ा के बीच तीव्रगामी रेलगाड़ी का मार्ग आगरा होकर होना, तथा (२) देहली और मुरादाबाद के बीच एक सुविधाजनक तीव्रगामी रेलगाड़ी का होना जो पूर्व-प्रभात-काल में मुरादाबाद से देहली को और सायंकाल के पश्चात् देहली से मुरादाबाद को रेलगाड़ी की आवश्यकता पूर्ण कर सके।

(ग) दिन के ११ बजे के पश्चात् अलीगढ़ से देहली को, १ अप कलकत्ता-कालका मेल के अतिरिक्त, एक और रेलगाड़ी है अर्थात् ८१ अप पार्सल एक्सप्रेस जो अलीगढ़ से सायंकाल के ५-२५ पर चलता है। १ जनवरी १९५३ से मेल-रेलगाड़ी में दूरी प्रतिबन्धन ढीला कर दिया गया है।

खम्मामेठ रेलवे स्टेशन (रेलवे कुली)

२२२. श्री तुषार चटर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या खम्मामेठ रेलवे स्टेशन के रेलवे कुलियों ने हाल में ही कोई हड़ताल की थी ;

(ख) यदि की है तो उस में कितने कुली सम्मिलित थे, हड़ताल कितने दिनों तक चली और हड़ताल करने के कारण क्या थे ; और

(ग) रेलवे कुलियों और व्यापारियों की संस्था के झगड़े को तै करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की ?

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

(ख) तथा (ग). उत्पन्न नहीं होते।

सामयिक मजदूर

२२३. श्री नम्बियार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) १९५२-५३ के वर्ष में भारतीय रेलों पर रखे गये सामयिक मजदूरों की सम्पूर्ण संख्या क्या थी ;

(ख) क्या कारण है कि छः मास तक काम करने के पश्चात् भी उन्हें सम्बन्धी विभागों में अस्थायी वेतन-नियमों के अन्तर्गत नहीं रखा जाता ;

(ग) छः मास की निरन्तर नौकरी पूर्ण होने के पूर्व सामयिक मजदूरों की नौकरी में सामयिक विघ्न डालने के आदेशों के

सम्बन्ध में क्या सरकार को शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(घ) यदि हुई हैं तो क्या कार्यवाही की गई है; तथा

(ङ) क्या सामयिक मजदूरों को भरती करने की प्रणाली बन्द कर दी गई है अथवा बन्द करने का विचार है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १ जनवरी १९५३ को भारतीय रेलों पर सामयिक मजदूरों की सम्पूर्ण संख्या लगभग १६४,००० थी।

(ख) सरकार के वर्तमान नियमों के अन्तर्गत सामयिक मजदूरों में निम्नलिखित श्रेणियों के मजदूर सम्मिलित हैं :—

(१) अनिश्चित काल के लिये रखे गये कर्मचारियों के अतिरिक्त आकस्मिक घटना-निधि से वेतन पाने वाले कर्मचारी;

(२) परियोजनाओं पर अनिश्चित काल तक के लिए रखे गये मजदूर सिवाय उन के जो अस्थाई अथवा स्थाई नौकरी में से भेजे गये हों ; तथा

(३) ऋतुकालीन मजदूर जो विशेष कार्यों के लिए छः मास से कम के लिए रखे जाते हैं। यदि ऐसा मजदूर एक काम से उसी प्रकार के अन्य काम पर लगाया जाता है और ऐसे काम का किसी एक काल में सम्पूर्ण निरन्तर काल छः मास से अधिक है तो उन्हें निरन्तर काल के प्रथम छः मास समाप्त होने पर अस्थाई के रूप में समझा जाना चाहिये।

बड़े काम में जैसे भारतीय रेलों पर अस्थाई रूप के कार्यों का होना स्वाभाविक ही है जिन के लिए कर्मचारियों को अल्प काल के लिए ही रखना चाहिए। सामयिक मजदूरों

की श्रेणी, जिसकी परिभाषा ऊपर दी गई है, रेलों से नहीं हटाई जा सकती।

(ग) तथा (घ)। नौकरी में सामयिक अन्तर सम्बन्धी कुछ छोटी शिकायतें मिली थीं परन्तु इनकी जांच पड़ताल हो गई है और जहां कहीं आवश्यक था वहां वे ठीक कर दी गई हैं।

(ङ) नहीं।

संयुक्त राज्य अमरीका से चावल का आयात

२२४. श्री एन० पी० सिन्हा : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १९५१ तथा १९५२ के वर्षों में संयुक्त राज्य अमरीका से भारत में आयात किये हुए चावल की मात्रा बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) क्या यह चावल भारत में "अमरीकन चावल" के नाम से विक्रय होता है अथवा अन्य चावलों के साथ मिलाया जाता है ?

(ग) क्या हाल में ही संयुक्त राज्य अमरीका ने अपने निर्यात में कमी करने का प्रस्ताव रखा है ?

(घ) यदि ऐसा है तो उसके क्या कारण हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवाई) :

(क) १९५१ तथा १९५२ के कैलेंडर-वर्षों में संयुक्त राज्य अमरीका से भारत को कोई चावल नहीं आया।

(ख) से (घ). उत्पन्न नहीं होते।

केन्द्रीय स्वास्थ्य परिषद्

२२५. श्री माधव रेड्डी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि केन्द्रीय स्वास्थ्य परिषद् ने, जिसकी बैठक हैदराबाद में हुई थी, क्या महत्वपूर्ण निश्चय किये हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) : केन्द्रीय स्वास्थ्य परिषद् की प्रथम बैठक में जो २६, ३० और ३१ जनवरी १९५३ को

हैदराबाद में हुई थी, स्वीकार हुए प्रस्तावों की एक प्रति सदन पटल पर रखी जाती है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ४०]

कृषि-भूमि की एकड़-नाप

२२६. श्री एस० एन० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १९५१-५२ तथा १९५२-५३ के वर्षों में विभिन्न फसलों की कृषि-भूमि की अन्तिम अनुमानित एकड़-नाप तथा प्रत्येक फसल की उत्पादन-मात्रा बताने की कृपा करेंगे ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : एक विवरण जिसमें उपलब्ध सूचना दी गई है सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ४१]

नई रेलवे लाइन का निर्माण

२२७. श्री एल० एन० मिश्र : (क) रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या आगामी चार वर्षों में रेलवे लाइनों की पुनः स्थापना तथा निर्माण के प्रस्ताव हैं ?

(ख) यदि हैं तो विभिन्न रेलों पर ऐसी पुनः स्थापना तथा निर्माण की मील-नाप क्या है ?

(ग) बिहार में पुनः स्थापित अथवा निर्माण होने वाली लाइनों के नाम क्या हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). चालू निर्माण तथा पुनः स्थापना के कार्य तथा १९५३-५४ में आरम्भ होने वाले नये कार्य १९५३-५४ के लिए रेल आय-व्ययक में दिये हुए हैं। आगामी वर्षों में आरम्भ होने वाले कार्यों के विषय में बताना इस समय सम्भव नहीं है।

(ग) भागलपुर-मन्दर पहाड़ी क्षेत्र की पुनः स्थापना तथा माधीपुरा-मुरलीगंज को मिलाने वाली लाइन का निर्माण प्रगति में है। १९५३-५४ में गुआ-बराविल क्षेत्र से

मनोहरपुर-रौड़केला क्षेत्र तक एक रेलवे लाइन बनाने का कार्य आरम्भ होगा।

फोर्ड फाऊन्डेशन योजना

२२८. श्री चिनारिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) फोर्ड फाऊन्डेशन योजना के अन्तर्गत, विश्वविद्यालय मान पर विस्तार-शिक्षा देने के लिए कितने विस्तार विभाग खोले गये हैं; तथा

(ख) कालिजों के नाम तथा उन की संख्या जो यह प्रशिक्षा प्राप्त कर चुके हैं तथा उनकी भी संख्या जो प्रशिक्षा प्राप्त कर रहे हैं, क्या हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) कृषि-कालिजों से सम्बद्ध विस्तार विभाग की संख्या जो फोर्ड फाऊन्डेशन के साथ हुए समझौते के अन्तर्गत खुलेंगे, ५ है। इन विभागों में से दो को स्वीकृति मिल चुकी है जिनमें से एक ने काम करना आरम्भ कर दिया है और दूसरा शीघ्र ही काम करने लगेगा। शेष ३ विभागों सम्बन्धी प्रस्ताव विचाराधीन हैं। एक छटा विभाग नैनी में (अलाहाबाद) कृषि शिक्षालय में खुला है। यह विभाग शिक्षालय तथा फोर्ड फाऊन्डेशन के बीच सीधे प्रबन्ध से खुला है।

(ख) (१) कृषि कालिज, टोलीगंज, पश्चिमी बंगाल—आरम्भ हो गया है।

(२) कृषि कालिज, नागपुर—स्वीकृत परन्तु अभी आरम्भ नहीं हुआ।

(३) केन्द्रीय कृषि कालिज, देहली, स्वीकृत, परन्तु अभी आरम्भ नहीं हुआ।

(४) कृषि कालिज, पूना, बम्बई—प्रस्ताव विचाराधीन।

(५) कृषि कालिज, कुडम्बेटोर, प्रस्ताव विचाराधीन।

किसी में भी प्रशिक्षा पूर्ण नहीं है। उन की संख्या जो प्रशिक्षा प्राप्त कर रहे हैं निश्चित रूप से मंगाई गई है और बाद में भेज दी जायेगी।

काजू की खेती

२२९. श्री दामोदर मैन्नन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) भारत में कितनी भूमि में काजू की खेती होती है;

(ख) क्या पिछले वर्षों में भूमि में कमी हो गई है; तथा

(ग) इस के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए क्या कोई कार्यवाही की गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) देश में सारे राज्य काजू की खेती के क्षेत्रफल तथा उत्पादन के आंकड़ों का संकलन नहीं करते। बम्बई, मद्रास, उड़ीसा, मैसूर, ट्रावनकोर-कोचीन तथा कुर्ग के बारे में उपबन्ध सूचनानुसार इन राज्यों में काजू की खेती के क्षेत्रफल का योग १९५०-५१ में १६०,००० एकड़ था।

(ख) उपरोक्त राज्यों में समस्त क्षेत्रफल लगभग ज्यों का त्यों ही है।

(ग) हां। भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् मद्रास, बम्बई, तथा ट्रावनकोर-कोचीन के राज्यों में काजू सम्बन्धी खोज की योजनाओं के लिए धन दे रही है। मद्रास की योजना का उद्देश्य काजू की खेती नई भूमि में करना तथा वर्तमान काजू के बागों में उत्पादन में सुधार करना है। बम्बई तथा ट्रावनकोर-कोचीन सम्बन्धी योजनाओं का सम्बन्ध खेती करने के उत्तम ढंगों का अध्ययन करना तथा उन्हें लागू करना है।

स्लीपर

२३०. श्री के० सी० सोधिया : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

१९५०-५१ तथा १९५१-५२ में बनाये गये रेल मार्गों में पटरियों के नीचे लगाने के लिये तस्त्वों के लिए क्रय की गई लकड़ी का समस्त मूल्य क्या था ?

(ख) यह क्रय किस साधन से किया गया और प्रत्येक पद की मात्रा क्या थी ?

(ग) धिलवन तथा नरकटिया में कितने तस्त्वों को गंदा वैरोज़ा लगाया गया ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) रेलें तस्त्वे बनाने के लिए लकड़ी नहीं लेती अपितु केवल बने हुए तस्त्वे लेती हैं। १९५०-५१ में क्रय किये गये तस्त्वों (स्लीपरों) का मूल्य १,७६ करोड़ रुपये तथा १९५१-५२ में २.३ करोड़ रुपये था।

(ख) रेलें अपनी आवश्यकतायें स्लीपर्स ग्रुप को बताती हैं जो राज्य के वन विभाग के द्वारा तथा खुले टेन्डरों द्वारा भी सम्भरण का प्रबन्ध करता है। स्लीपर्स-ग्रुप ने १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में निम्नलिखित तस्त्वे क्रय किये :-

	१९५०-५१	१९५१-५२
बड़ी लाइन के	४३१,९४६	२,६१,५७१
छोटी लाइन के	१,१०३,६६६	८,२६,८७१
तंग लाइन के		
(नैरो गेज)	१८८,३०२	४२,३४१

(ग) धिलवन तथा नरकटिया में निम्नलिखित तस्त्वों को गंदा वैरोज़ा लगाया गया :-

	१९५०-५१	१९५१-५२
बड़ी लाइन		
छोटी लाइन		
बड़ी लाइन		
धिलवन :		
३,०४,८६०	७२,१५१	११६,१३५
नरकटिया :		
६,१७०	८८,२५८	१,३१०

१९५१-५२

छोटी लाइन

तंग लाइन

लिखित उत्तर :

६०,८८८

७३ तथा ३ फीट के
चीड़ के स्लीपर्स

नरकटिया

३४,६८२

८५,८४६

घास के मैदान

२३१. श्री के० सी० सोधिया : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में चरने वाले पशुओं की पिछली गणना कब हुई थी और गाय बैल जैसे प्रत्येक प्रकार के पशुओं की सम्पूर्ण संख्या क्या थी ?

(ख) इस संख्या को चराने के लिए कुल कितने क्षेत्रफल के घास के मैदान की आवश्यकता थी ?

(ग) इस क्षेत्र में (१) कितना क्षेत्र जंगली, और (२) कितना क्षेत्र चरवाहेका है ?

(घ) 'अधिक अन्न उपजाओ' आन्दोलन के फलस्वरूप कितना घास-मैदान कृषि-भूमि में मिला लिया गया है ?

(ङ) कमी की पूर्ति के लिए, यदि कोई कमी है तो, सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) १९५१ में। इस गणनानुसार गाय, बैल, जैसे पशुओं की संख्या थी :—

पशु	१५२० लाख
भैंस	४३० लाख

(ख) तथा (ग). वर्तमान भूमि-अभिलेख में यह सूचना नहीं दी गई है। 'घास के मैदानों सम्बन्धी पुस्तक' तैयार करने के सम्बन्ध में हम ने हाल में ही इस सूचना को प्राप्त करने का एक विशेष प्रयत्न किया है। यह सूचना पूर्ण होने पर सदन पटल पर रखी जायेगी।

(घ) विस्तृत सूचना उपलब्ध नहीं है परन्तु यह सत्य है कि घास के मैदानों में कुछ

सीमान्त भूमि है जो खाद्यान्न के उत्पादनके लिए कृषि-भूमि परिवर्तित कर दी गई है।

(ङ) यह प्रत्यक्ष है कि वर्तमान पशु संख्या इतनी अधिक है कि हमारे घास के मैदान रूपी संसाधनों से इसकी आवश्यकता का पूर्ण अति कठिन है। फिर भी वर्तमान संसाधनों को उत्तम बनाने तथा उनका अधिकाधिक प्रयोग करने के प्रयत्न किये जा रहे हैं। विशेषज्ञों की ऐसी सिफारिशें, जो कार्यान्वित की जा सकें, पशु-सुधार के लिए मूल-ग्रामों के प्रौद्योगिक कार्यक्रम में सम्मिलित कर ली गई हैं। इस योजना की प्रतियां सदन सदस्यों को भेज दी गई हैं। इन सिफारिशों का मुख्य सम्बन्ध निम्नलिखित बातों से है—

(१) खाद्यान्न की फसल के साथ यथोचित परिवर्तन क्रम के अनुसार चारे की फसल का उगाना आरम्भ करना।

(२) जहां कहीं बची हुई भूमि हो वहां चारे का उगाना, सारी सीमान्त भूमि तथा एक ओर पड़ी थोड़ी थोड़ी भूमि का प्रयोग करते हुए।

(३) चारे के क्षेत्रों में घास के उत्पादन तथा प्रकार में सुधार करना।

(४) क्रम से चराई कर के चारे के मैदानों का थोड़े व्यय से उपयोग करना।

(५) मानसून-काल की घास को 'सिलेज' अथवा सूखी घास के रूप सुरक्षित करना।

मूल ग्राम योजना के अन्तर्गत उपरोक्त कार्यक्रम के अतिरिक्त भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् ने घास के मैदानों तथा चारे सम्बन्धी खोज के लिये एक योजना प्रस्वीकार कर ली है। इस योजना में निम्नलिखित

वातें सम्मिलित होंगी :—

- (१) भारत के घास के मैदानों का भू-मापन करना तथा नक़शा बनाना ;
- (२) घास के मैदानों के प्रबन्ध सम्बन्ध में संपरीक्षा करना ;
- (३) चारा-उत्पादन के सम्बन्ध में संपरीक्षा करना ; तथा
- (४) स्वदेशीय तथा वैदेशिक घासों तथा फलियों के गूदों की छांट तथा उत्पन्न करना ।

योजना का भाग २ तत्कालीन ही सामूहिक परियोजना क्षेत्रों में कार्यान्वित हो रहा है और भाग ३ तथा ४ राज्य सरकारों के संसर्ग से कार्यान्वित किये जायेंगे । भाग संख्या एक का कार्य भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् स्वयं स्वयं करेगी ।

रेलों में डकैती

२३२. श्री एल जे० सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) १९५२ में रेलों में कितनी डकैतियां हुई ;

(ख) १९५१ की अपेक्षा उनमें कुछ वृद्धि हुई थी अथवा कमी ;

(ग) जिन मामलों का पता लग गया है उनकी संख्या क्या है ;

(घ) इन डकैतियों में कितने धन की क्षति पहुंची, कितने मूल्य की सम्पत्ति मिली तथा जुर्मानों व अन्य किसी रूप में कितना धन प्राप्त हुआ ; तथा

(ङ) रेलों पर डकैतियों को रोकने के लिए क्या भावी कार्यवाही की जायेगी ?

रल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ङ). मांगी गई विस्तृत भी उपलब्ध नहीं है । इसमें से कुछ तो

अलग अलग रेलों द्वारा सम्बन्धित राज्य सरकारों से एकत्रित की जायेगी और यह कार्य हो रहा है । सूचना, प्राप्त होते ही, सदन पटल पर रखी जायेगी ।

रेलवे संघ

२३३. ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) भारत में प्रत्येक रेलवे से मान्यता प्राप्त संघों की संख्या क्या है ; तथा

(ख) इन संघों की मान्यता पर कौन से सिद्धान्त लागू होते हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) पुनः वर्गीकरण से पूर्व अंगभूत इकाइयों के आधार पर जिन संघों को मान्यता दी गई थी उनकी संख्या इस प्रकार है :—

पूर्वी रेलवे	८
उत्तर पूर्वी रेलवे	५
उत्तरी रेलवे	७
केन्द्रीय रेलवे	४
पश्चिमी रेलवे	५
दक्षिणी रेलवे	४

पुनः वर्गीकरण के परिणाम स्वरूप सम्बन्धी रेलों पर बहुत से संघ आज कल समन्वय की प्रक्रिया में हैं ।

(ख) भारत में सरकारी रेलों के अन-पत्रित कर्मचारियों के संघों तथा संस्थाओं की मान्यता भारतीय रेलों की स्थापना सम्बन्धी संहिता, अंक १ के परिशिष्ट १३ के भाग (ख) तथा (ग) के अन्तर्गत आती है । इस की एक प्रति सदन-पुस्तकालय में उपलब्ध है ।

टैलीफोन (किराया)

२३४. श्री तिममय्या : (क) क्या संचरण मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि कुछ राज्यों

में टैलीफोन के किराये में वृद्धि होने के क्या कारण हैं ?

(ख) टैलीफोन के किराये में वृद्धि होने के पश्चात् मैसूर राज्य में कितने टैलीफोन-वालों ने टैलीफोन छोड़ दिये हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) समस्त राज्यों के बाहर की व्यवस्था में प्रमाणिक विभागीय दरों के समान होने की दृष्टि से किराये निम्नलिखित कारणों से बदले गये हैं :—

- (१) देश भर में किराये की दरों में एकता की आवश्यकता;
- (२) राज्य के बाहर टैलीफोन व्यवस्था तथा अधिक ट्रंक काल सुविधा सम्बन्धी सुधार में व्यय कर बढ़ना;
- (३) राज्य के बाहर के क्षेत्रों में बिजली द्वारा समाचार भेजने की सुविधाओं की परियोजना बनाने, विकास तथा व्यवस्था करने का व्यय;
- (४) राज्य के बाहर कर्मचारियों को डाक तथा तार के वेतन के लाभ देने के कारण व्यय में वृद्धि होना।

(ख) पच्चीस, परन्तु यह परिणाम नहीं निकाला जा सकता कि इन टैलीफोनों को दरों में वृद्धि होने के कारण छोड़ा गया है। वास्तव में, उस तारीख से नये टैलीफोन दिये गये हैं और मांग इतनी अधिक है पूरी नहीं हो सकती।

बर्मा से चावल का आयात

२३५. श्री रघुनाथ सिंह : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५२ में बर्मा से कितना चावल भारत में आयात किया गया था तथा किस भाव के हिसाब से आयात किया गया था;

और १९५३ में सरकार द्वारा कितना चावल किस भाव पर आयात किये जाने की संभावना है ?

(ख) क्या यह सत्य है कि बर्मा का चावल अन्य देशों की अपेक्षा सस्ता पड़ता है, तथा यदि सस्ता पड़ता है तो कितना ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :(क) यह सर्वसाधारण के हित में नहीं है कि १९५२ में आयात किये गये अथवा १९५३ में सम्भ्रतः आयात किये जाने वाले चावल का मूल्य बताया जाये। १९५२ में बर्मा से आयात किये गये चावल की सम्पूर्ण मात्रा लगभग ३,५०,००० टन है। १९५३ में आयात किये जाने वाले चावल की मात्रा अभी निश्चित नहीं हुई है।

(ख) क्योंकि एक देश से दूसरे देश के चावल की किस्में भिन्न भिन्न हैं इसलिए एक देश के चावल के मूल्य की दूसरे देश के चावल के मूल्य से तुलना करना कठिन होगा।

आलू की खेती

२३६. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) गत तीन वर्षों में अलग अलग प्रत्येक राज्य में कितने एकड़ भूमि में आलू की खेती की गई; तथा

(ख) उस काल में वर्षानुसार प्रत्येक राज्य में कितना उत्पादन हुआ ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : (क) तथा (ख). एक विवरण जिसमें उपलब्ध सूचना दी गई है सदन पटल पर रखा गया है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्य. ४२.]



सोमवार,
२३ फरवरी, १९५३

संसदीय वाद विवाद



1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही

संसदीय वाद विवाद

(भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही)

शासकीय वृत्तान्त

५४७

५४८

लोक सभा

सोमवार, २३ फरवरी, १९५३

सदन की बैठक २ बजे प्रारम्भ हुई

[उपाध्यक्ष महोदय : अध्यक्ष-पद पर
आसीन थे]

प्रश्न और उत्तर

(देखिये भाग १)

३-५ म० प०

स्थगन प्रस्ताव

पोस्ट और टेलीग्राफ यातायात सेवा,
कलकत्ता के डाक के डिब्बों के कर्मचारियों
की हड़ताल

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे श्री नम्बियार
द्वारा १८ फरवरी १९५३ को पी० और टी०
यातायात सेवा, कलकत्ता के डाक के डिब्बों के
बहुत से कर्मचारियों द्वारा हड़ताल, तथा उस
क्षेत्र में काम करने वाले डाक कर्मचारियों द्वारा
अनशन जोकि कर्मचारी संघ की यातायात
शाखा के मंत्री को उत्पीड़ित किये जाने के
फलस्वरूप. एवं समस्त देश के कर्मचारियों
में फैले हुए असंतोष एवं तनाव के कारण
हुआ था, के सम्बन्ध में स्थगन प्रस्ताव की पूर्व
सूचना मिली है ।

क्या माननीय सदस्य महोदय बताने
की कृपा करेंगे कि उन कर्मचारियों की संख्या
कितनी थी ?

श्री नम्बियार (मयूरम्) : लगभग
२०० कर्मचारी हड़ताल पर थे ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं एक के बाद
दूसरा प्रश्न लूंगा । उसका उत्पीड़न कब
हुआ था ?

श्री नम्बियार : उसका उत्पीड़न
१८ फरवरी को हुआ था ; उसका
नाम कालीदास सान्याल था । उसके
उत्पीड़न के कारण ही अनशन प्रारम्भ
हुआ । इंजिनियर के कुछ व्यक्तियों ने
जिनको इंजिनियर द्वारा रुपया दिया गया था,
इनको पीटा फलस्वरूप स्थिति काफी गम्भीर
हो गई और वह अभी तक चल रही है ।

उपाध्यक्ष महोदय : उसका उत्पीड़न
क्योंकर हुआ ?

श्री नम्बियार : यह इंजिनियर विशेष
उसके विरुद्ध कुछ बुरी भावनायें रखता
था ।

उपाध्यक्ष महोदय : यह तो दण्ड देने की
बात है ।

श्री नम्बियार : जी हां ।

उपाध्यक्ष महोदय : तथा माननीय सदस्य
को और भी कुछ कहना है ?

संचरण मंत्री (श्री जगजीवन राम) :
इस अभियोग का तथ्य यह है कि हमारा
एक कर्मचारी अनुशासनहीनता एवं अविनय
का दोषी ठहराया गया और उसे १७ फरवरी
की नौकरी से अलग कर दिया गया । १८
ता० को कुछ घंटों के लिए मामूली सी हड़-
ताल हुई जिसमें थोड़े से कर्मचारियों ने भाग

[श्री जगजीवन राम]

लिया। उसी दिन सायंकाल को ५ बजे यह हड़ताल समाप्त हो गई। आजकल सुचारु पूर्वक कार्य चल रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय : सामान्य तौर पर मैं माननीय सदस्यों के सम्मुख एक सुझाव रखता हूँ। जहाँ तक कर्मचारियों का सम्बन्ध है वहाँ तक प्रशासन का कार्य बड़ी उदारतापूर्वक एवं सावधानी से चलाना है। किन्तु अनिच्छुक एवं हठी कर्मचारियों को उचित दण्ड भी देना है। यदि इस पर अन्य कर्मचारी हड़ताल करते हैं तो यह कोई अच्छी बात नहीं है।

श्री के०के० बसु (डायमंड हार्बर) : इसके लिए दण्ड है अथवा उत्पीड़न इसका निर्णय प्रत्येक मामले के लिए करना होगा।

उपाध्यक्ष महोदय : संसद् के लिए प्रत्येक मामले में यह मालूम करना कि यह उत्पीड़न है। अथवा दण्ड जिसे आजकल उत्पीड़न के नाम से पुकारते हैं, बड़ा कठिन है। यह उत्पीड़न भी हो सकता है। मैं आशा करता हूँ कि माननीय सदस्य उन कर्मचारियों को समझाने का प्रयत्न करेंगे कि वे लोग अनशन करने की ज़िद न पकड़ें और यदि वे आजकल अनशन कर रहे हैं तो उसे तोड़ दें। मैं नहीं समझता कि यह ऐसा गम्भीर मामला है जिस पर संसद् का समय व्यर्थ ही खर्च किया जाय।

श्री नम्बियार : मैं माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि वह इस मामले को फिर से सोचने का कष्ट करें।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य ऐसा कहते हैं तो इसको फिर से सोचने की भी संभावना है और इसके बिगड़ने की भी। अब इसे समाप्त करना चाहिए।

राष्ट्रपति का संदेश

उपाध्यक्ष महोदय : राष्ट्रपति ने निम्न सन्देश भेजा है :—

लोक सभा के सदस्यों ने जो धन्यवाद मुझे ११ फरवरी को दोनों सदनों के सम्मिलित अधिवेशन के समक्ष मेरे भाषण के लिए दिया है, उससे मुझे बड़ा सन्तोष मिला है।

अनुपस्थिति के लिए छुट्टी

उपाध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्यों को सूचित करना चाहता हूँ कि मुझे श्री शान्तिलाल गिरधारीलाल पारीख का पत्र मिला है जिसमें वह लिखते हैं कि :—

मैं ८ फरवरी १९५३ से हृदय रोग से पीड़ित हूँ तथा पूर्ण रूप से शय्या आसीन हूँ, मुझे डाक्टरों ने कम से कम १५ मार्च तक पूर्ण आराम करने की सलाह दी है। मुझे विश्वास है कि ऐसी परिस्थिति में आप मुझे अवकाश प्रदान करेंगे आपका आभारी हूँ।

यह सदन के सदस्यों पर निर्भर है कि श्री शान्तिलाल गिरधारीलाल पारीख को शेष समय के लिये सदन की बैठकों से अवकाश दें।

अवकाश स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने इस छोटे से मामले को भी सदन की जानकारी के लिए प्रस्तुत किया है ताकि सदस्यगण अनुपस्थिति का कारण जान सकें, यदि सदन की ऐसी इच्छा है कि इतने थोड़े समय के अवकाश प्रार्थनापत्रों को अध्यक्ष अपनी स्वेच्छा एवं विवेक द्वारा तै करके अवकाश स्वीकृत कर दिया करें तो मैं समझता हूँ कि इतनी सी छोटी बात के लिए सदन के सदस्यों को व्यर्थ में ही कष्ट देने की आवश्यकता न रहे।

माननीय सदस्यगण : हाँ।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवाई) : विवाहादि मामलों को छोड़ते हुए।

रेल आयव्ययक-साधारणवादविवाद

उपाध्यक्षमहोदय : अब सदन में रेल आयव्ययक पर वादविवाद होगा। वाद-विवाद प्रारम्भ होने से पूर्व मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि प्रत्येक सदस्य को बोलने के लिए १५ मिनट नियत किये गये हैं किन्तु माननीय रेल मंत्री को ४५ मिनट या आवश्यकतानुसार अधिक समय भी दिया जा सकता है। विभिन्न वर्गों के प्रत्येक प्रवक्ता को २० मिनट मिलेंगे।

श्री फैंक एन्थनी (नामनिर्देशित-आंग्ल-भारतीय) : रेल आयव्ययक पर वाद-विवाद प्रारम्भ होने से पूर्व मैं स्वर्गीय श्री गोपाल स्वामी आयंगर के प्रति श्रद्धांजलि अर्पित करना चाहता हूँ। मैं उनको बहुत समय से जानता हूँ, जब वे रेल मंत्री बने तब तो मैं उनके सम्पर्क में बराबर ही आता रहा। मेरे विचार से वे न केवल एक शासक ही थे अपितु वे एक महान शासक थे। उन्होंने इस बात को सिद्ध कर दिया कि एक सच्चा शासक वही है जो समस्याओं का समाधान मानसिक एवं उपादेयता की दृष्टि से करता है। वे एक शासक ही थे, अफसर नहीं। उन्होंने रेलों के मुख्य संचालकों एवं यहां तक कि अपने साथी श्री सन्थानम तक के निर्णयों को संशोधन करने तथा दुबारा जांचने में भी कोई हिचकिचाहट नहीं की। उन्होंने सभी मामलों को जो भी उनके सामने आये निपटाने का प्रयत्न किया। उन के निधन से देश निर्धन हो गया है।

अब मैं रेल आयव्ययक पर आता हूँ। रेल आयव्ययक के अध्ययन और रेल मंत्री के भाषण को पढ़ने एवं उसके विश्लेषण के उपरांत मुझे खेद हुआ। मंत्री महोदय के भाषण को वास्तविकता से भरापूरा कह कर अर्थपूर्ण एवं अविवादास्पद कहा गया है। सबसे बड़ी कमी जो मुझे नज़र आई वह यह है कि यह वास्तविकता से दूर है। मंत्री

महोदय का भाषण बड़ा भयप्रद यह भाषण रेल मंत्रालय के लिए भयंकर है तथा देश के लिए भी; क्योंकि इसके द्वारा झूठा..... (रुकावट)। मित्रो हा! हा!! करने से क्या लाभ—मुझे अपनी बात (प्रतर्क) कहने दो।

जैसा कि मैंने अभी कहा है कि यह भाषण भयंकर है क्योंकि इसके द्वारा सदस्यों में झूठा संतोष फैला दिया गया है। यही तो बड़ी भयंकर बात है, यही तो सुरक्षा का झूठा दावा है, झूठा संतोष है।

सर्वप्रथम मैं पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत निश्चित ८० करोड़ रुपये के बारे में अपने विचार प्रकट करूंगा। मेरे विचार से यह धन पूर्णतः अपर्याप्त है। यह धन इतना अपर्याप्त है कि पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत अन्य योजनाओं के साथ साथ चलने में हम इस धन के आधार पर असमर्थ रहेंगे। इसका परिणाम यह होगा कि पंचवर्षीय योजना में आंशिक सफलता मिलेगी। तब फिर यह ३०० करोड़ रुपया कहां से आवेगा। जैसा कि मैंने अभी कहा है कि रेलवे पंचवर्षीय योजना के पहिए हैं जिस पर कि यह पंचवर्षीय योजना निर्भर है, अगर हमारे पास ४०० करोड़ रुपये नहीं होगा तो इस योजना में सफलता मिलना कठिन होगा।

अब मैं रेलवे वैगन एवं माल की स्थिति के विषयों में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जैसा कि रेल मंत्री महोदय ने अभी बताया है कि वैगनों की कमी के कारण कुछ माल रह गया है तथा माल के प्रचलन में कमी भी आ गई है। किन्तु मेरा विचार है कि माल के यातायात में कोई कमी नहीं आई। किन्तु वैगनों की कमी के कारण रेलवे वैगनों द्वारा माल भेजने की इच्छा में कमी आ गई है। उदाहरणतः मैं उत्तर रेलवे को लेता हूँ वहां के कानपुर, इलाहाबाद और मुरादाबाद के क्षेत्रों में ऐसी स्थिति

[श्री फ्रैंक एन्थोनी]

नहीं है जहां से कि कोयला का प्रचलन बराबर होता रहता हो, जबकि देहली तथा फिरोज़पुर क्षेत्र में वैगन की कमी बनी रहती है। अभी कुछ दिन हुए तभी मैंने देहली में मालूम किया मुझे बताया गया था कि वहां ८००० वैगन का माल रुका पड़ा है। ऐसी हालत फिरोज़पुर एवं देहली में है।

अब "स्माल्स" का प्रश्न आता है। इससे मेरा अभिप्राय उतने माल से है जोकि एक वैगन के बराबर भी नहीं होता। इस प्रकार का कार्य प्रायः रेलों से समाप्त हो चला है उसका कारण यह है कि यह देहली से अमृतसर तक जाने में २० दिन लेता है; और २० दिन तक कौन प्रतीक्षा करेगा। अतएव यह समस्त यातायात अब मोटर द्वारा होने लगा है। यदि हम स्थानों के लिए वैगन निश्चित नहीं करेंगे अथवा लीवे को पुनः स्थापित नहीं करेंगे तो पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत हम अपनी रेलों में सुधार नहीं कर सकते। मुझे इस बात का दुःख है कि रेल मंत्री यहां उपस्थित नहीं हैं।

एक माननीय सदस्य : उनके उपमंत्री यहां हैं।

श्री फ्रैंक एन्थोनी : किन्तु मैं नहीं समझता कि वे अपने उच्चाधिकारी के पापों को स्वीकार करेंगे।

मुझे इस बात का बड़ा दुःख है कि रेल मंत्री ने देश की रेलों को ६ वर्गों में कर देने के बाद उसकी कोई विषद व्याख्या नहीं की है। केवल इतना कह कर कि वह स्थिति का बड़ी होशियारी से परीक्षण कर रहे हैं, कह कर छोड़ दिया है। यदि उन्होंने सदन का विश्वास प्राप्त कर यह कहा होता कि इसमें ये अवगुण हैं अथवा इससे यह आर्थिक लाभ होगा और इस प्रकार हम अपना कार्य कर रहे हैं तो मुझे बड़ी प्रसन्नता होती। मैं देश

के कौने कौने में एक नगर से दूसरे नगर तक घूमा हूं उसी अनुभव के आधार पर कहता हूं कि केन्द्रीय (सेन्ट्रल) रेलवे में कोई अवांछनीय गड़बड़ी नहीं है। दक्षिण रेलवे की बड़ी भंद्दी हालत है, वहां की स्थिति बड़ी संकीर्ण एवं अस्त व्यस्त है। वहां के मुख्य संचालक इस विषय में बड़े पिछड़े हैं। मुझे श्री लाल बहादुर शास्त्री एवं उनके साथियों से उत्तर मिल सकता है किन्तु इन रेलों के मुख्य संचालकों से गम्भीर स्थिति के बारे में भी १० महीने से पहले कोई उत्तर मिलने की आशा नहीं है। १० अनुस्मारकों के उपरांत मुझे कहीं एक पत्र मिला। वहां की सब बातें बड़ी गड़बड़ वाली हैं। प्रावीडेंट फंड एवं बकाया नहीं दिया गया है तथा अधिकारियों के परिवर्तन करने का नियम बड़ा बेढंगा है। आप लोगों को तो यही सूचना दी गई है कि रेलवे कर्मचारियों को मकानों की बड़ी असुविधा है। रनिंग स्टाफ़ का वेतन पूरे महीने का मिलता है। यदि कोई व्यक्ति बीमार है तो समझा जाता है कि वह काम पर है, अगर वह छुट्टी गया है तो समझा जाता है कि वह काम कर रहा है उसको पूरे महीने का वेतन मिलता है। आज किसी को भी पता नहीं है कि वहां दक्षिण रेलवे में क्या हो रहा है?

माननीय मंत्री महोदय श्री लाल बहादुर शास्त्री ने भ्रष्टाचार निरोधक समिति की नियुक्ति का हवाला दिया है। इससे क्या होगा यह तो खाली बेकार में वाहवाही लूटने का एक साधन मात्र है। आपने भ्रष्टाचार निरोधक समिति की नियुक्ति की है सम्भवतः इसकी आवश्यकता हो, किन्तु मेरा अभिप्राय तो यह है कि पहिले वही काम हो जिसकी आवश्यकता पहले है। सर्वप्रथम तो एक ऐसी समिति की स्थापना होनी चाहिए जोकि इस बात की जांच करे कि क्या इन रेलों के

मिला देने से देश की आर्थिक स्थिति एवं रेलों की प्रणाली के कुछ अच्छापन आया है अथवा नहीं।

उदाहरणतः उत्तर रेलवे को ही लीजिए। श्री करनल सिंह प्रत्येक बात को बड़े अच्छे ढंग और व्यक्तिगत रूप से देखते हैं। आज आप प्रथम श्रेणी के कर्मचारियों की भर्ती तो कर रहे हैं किन्तु आपके पास काम नहीं है। पहिले उत्तर पश्चिमी रेलवे में १,४०,००० कर्मचारी थे जबकि अब उत्तर रेलवे में १,३०,००० कर्मचारी हैं। उत्तर पश्चिमी रेलवे में पहिले एक मुख्य संचालक, दो उपमुख्य संचालक जोकि थोड़े से कर्मचारियों द्वारा कार्य चला रहे थे। किन्तु आज वहां एक मुख्य संचालक, ३ उपसंचालक, और चूंकि उच्च उपसंचालक असंतुष्ट हैं तो उसे उच्च उपसंचालक बनाया जायगा जिसके कारण ५०० प्रतिमास अधिक देना होगा। यह तो कोई ऐसी विशेष बात नहीं है कि अगर आप एक अन्य उपसंचालक बना लें किन्तु उसके साथ ३ अतिरिक्त अधिकारी और भी रहेंगे। यही बात सभी विभागों के साथ लागू रहेगी। वहां कम कर्मचारी हैं, कम लम्बी रेल की लाइन है, तथा प्रथम श्रेणी के कर्मचारी अधिक हैं। अतएव अधिक धन खर्च होता है और बेकार जाता है। ऐसा भी देखा गया है कि अवकाश पाने के ५ वर्ष के उपरांत भी प्रोवीडेंट फंड नहीं मिल पाता। आपने जून १९५२ में एक उच्च स्तरीय समिति की स्थापना की थी जिसे अपनी रिपोर्ट दिसम्बर १९५२ में देनी थी किन्तु समिति ने ३ महीने का अवकाश और मांगा। जब वह अवकाश पूरा हुआ तो ६ महीने का अवकाश और मांगा गया। अतएव इस बीच सभी पदवृद्धियां, चुनाव, स्थायी करना आदि आदि बातें स्थगित कर दी गई। अतएव इसी प्रकार इसका समय ६ महीने की अपेक्षा बढ़ा कर १५ महीने कर दिया

गया। अतएव माननीय सदस्य वास्तव में ही यह भ्रष्टाचार रोकना चाहते हैं तो उन्हें सर्वप्रथम आर्थिक स्थिति की जांच करने तथा रेलों में सुचारुता की जांच करने के लिए एक समिति की स्थापना करनी चाहिए तथा इस बात का भी ध्यान करना होगा कि उस समिति के सदस्य कौन कौन हैं।

रेलों में से प्रथम श्रेणी समाप्त करने के विषय में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वह यह है कि इसके समाप्त करने से जनता पर तो इसका कोई विशेष प्रभाव होगा नहीं किन्तु इतना सत्य अवश्य है कि आपके रेलवे कर्मचारियों पर इसका प्रभाव अवश्य पड़ेगा। आप जानते हैं कि प्रथम श्रेणी समाप्त हो जाने के उपरांत आपके उच्च अधिकारी तो वातावस्थापित (एयर कन्डीशंड) डिब्बों में चलने लगेंगे उनसे थोड़े नीचे पद वाले कर्मचारी द्वितीय श्रेणी में चलेंगे इसके अतिरिक्त सभी कर्मचारियों को तृतीय श्रेणी में चलना होगा। इसको कार्यान्वित करने से पूर्व तो यह अच्छा रहेगा कि अगर आप अपने यहां वर्गहीन समाज की स्थापना कर लें। मैं समझता हूं कि आपको ३० वर्ष में कहीं जाकर यह सफलता मिलेगी भला यह कौन सी अच्छी बात है कि जो छोटा अधिकारीवर्ग है उसे इस प्रकार उत्पीड़ित किया जाय, उस वर्ग की बहुत सी सुविधायें तो वैसे ही छीन ली गई हैं। जब उन की यह सुविधा भी छीन ली जायेगी तो वे थोड़े कठोर एवं शुष्क हो जायेंगे। इसका प्रभाव प्रथम श्रेणी में यात्रा करने वालों पर नहीं पड़ेगा अपितु आपके अधीनस्थ कर्मचारियों पर पड़ेगा।

कर्मचारियों के मकानों एवं उनकी सुविधाओं के लिए स्वीकृत धन को देखकर मुझे बड़ा दुःख हुआ। माननीय उपमंत्री का ध्यान मैं देहली की स्थिति की ओर दिलाता हूं। देहली में ही १०,००० मकानों की आवश्यकता है

[श्री फ़्रैंक एन्थनी]

जबकि कुल देश के लिए ८,००० मकान बनाने की व्यवस्था की गई है। कर्मचारियों को अमानसिक सुविधा दी जाती है और उनसे कहा जाता है कि वे प्रतीक्षा करें। उनको उचित जगह देने में कम से कम २० वर्ष लग जायेंगे। तो आप क्या समझते हैं कि वे २० वर्ष तक प्रतीक्षा करें। मैं इनकी दशा अच्छी तरह जानता हूँ कि वे किस प्रकार रहते हैं। जिन स्थिति एवं दशा में इनको रहना पड़ता है इसको मैं ही जानता हूँ और उसका सारा दोष रेलवे मंत्रालय पर ही है। मैं आपका ध्यान दोरनाकल की ओर आकर्षित करता हूँ जहाँ २० घंटों के लिए १ नल है जो कि केवल ४५ मिनट चलता है। एक परिवार जिसमें कि १०-१२ सदस्य हों यदि एक घड़ा पानी मिल जाता है तो वह अपने को भाग्यशाली समझता है। नहाना तो इनके लिए स्वप्न है। आप लोग इनका सुधार क्यों नहीं करते।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्य को २० मिनट दे चुका हूँ, २ मिनट और देता हूँ।

श्री फ़्रैंक एन्थनी : आपके रेलवे स्टेशनों पर बिजली है तो फिर इन कर्मचारियों को बिजली क्यों नहीं दी जाती उसमें क्या कठिनाई है। किन्तु दूसरी ओर अगर एक रेलवे अधिकारी का क्वार्टर है तो उसके घर में चार नल होंगे, बिजली होगी। फिर यह इतनी असमानता क्यों है? आपने ४ करोड़ रुपया मकान एवं सुविधाओं के लिए स्वीकृत किया है उसमें से कितना अधिकारियों पर एवं कितना कर्मचारियों के मकानों एवं उनकी सुविधाओं पर खर्च होगा। एक समिति की नियुक्ति करिये जो इन सब बातों की जानकारी करे। मेरे विचार से उच्च-अधिकारियों के मकानों एवं सुविधाओं पर अधिक खर्च किया गया है और चतुर्थ श्रेणी

के कर्मचारियों पर कम। मेरी रेल मंत्री से प्रार्थना है कि कुछ करोड़ रुपया इस मद्दे से और निकालें। क्या आप २० करोड़ रुपया क्वार्टरों के लिए नहीं निकाल सकते। यह एक आवश्यकीय समस्या है। देहली में लगभग १० हजार कर्मचारी बड़ी बुरी हालत में रह रहे हैं। आपके पास संचित धन एवं विकास पूंजी है। तथा अवमूल्यन पूंजी भी लगभग १०० करोड़ की है। क्या आप इनसे २० करोड़ धन भी नहीं ले सकते। कठिनाई क्या है?

मेरी रेलवे प्रशासन से अपील है कि मानसिक दृष्टिकोण से सभी समस्याओं को सुलझाने का प्रयत्न करें। बजाय इसके कि आप इस प्रकार कार्य करें आप तो वर्ग बनाते हैं। शायद रेल मंत्री रेल कर्मचारियों की मानसिक प्रवृत्ति को नहीं समझ पाये। ये कर्मचारी बड़े चतुर एवं बड़े स्वतन्त्र हैं। रेल मंत्री ने कुछ मजदूर संघों को मान्यता दे दी है क्योंकि वे चाहते हैं कि इस प्रकार कर्मचारीवर्ग उनके पक्ष में हो जायगा किन्तु कर्मचारीवर्ग उनकी इस चाल को जानता है अतएव वे इन संघों में नहीं सम्मिलित होंगे। इन संघों में से बहुत से संघों की सदस्य संख्या बिल्कुल झूठी होती है। कुछ संघों को मान्यता इसलिए दी गई है कि उनके प्रधान विभिन्न राजनैतिक दलों के कार्यकर्ता हैं एक संघ जिसके २००० सदस्य हैं उसकी पूंजी २० आने की भी नहीं थी। आज रेल मंत्री राजनीति में उलझे हैं। किन्तु आप रेल कर्मचारियों की उपेक्षा नहीं कर सकते।

चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों का जो कुछ भी शेष है उसे दीजिए। तथा साथ तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों का भी जो कुछ निकलता है उसे भी दें। कुछ ऐसा प्रतीत होता है कि आप लोग जान बूझ कर उनकी उपेक्षा कर रहे हैं।

और यही कारण है कि वे अपने अपने संघ बना रहे हैं। और एक न एक दिन वे लोग क्रांतिकारी बन जायेंगे। ये संघ ही क्रांतिकारी नेता बनाने में सहायक होंगे। आज सारा का सारा संघटन अनियंत्रित हो गया है। प्रत्येक कर्मचारी भावना को ध्यान में न रखकर, केवल शब्दों की ओर ही ध्यान देकर काम चलाने का प्रयत्न करता है। मैं माननीय महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वे रेलवे प्रशासन की इस कठोरता की ओर ध्यान देकर कुछ व्यक्तिगत भावना से कार्य करने का प्रयत्न करें। मैं चाहता हूँ कि वे प्रत्येक बात का स्वयं परीक्षण करें और व्यक्तिगत कल्याण की भावना से उसका विश्लेषण करें। वे अपने कर्मचारियों की रिपोर्ट पर ही निर्भर न रहें। क्योंकि इस नौकरशाही शासन का वृहद्दृष्टिकोण नहीं हो सकता जो कि हमारा है। मैं आगाह कर देना चाहता हूँ कि कर्मचारियों के भीतर जो भावना आज फैल रही है वह भावना इस नौकरशाही को खंड खंड कर देगी।

श्री गाडगिल (पूना मध्य) : १ अप्रैल सन् १९५० से रेलवे मंत्रालय की पूंजी का आधार भिन्न हो गया है। स्वतन्त्रता प्राप्ति के उपरान्त वातावरण कुछ बदल गया है सन् १९५० में लोक सभा ने एक परम्परा अपना ली थी जिसकी दो विशेषता हैं। प्रथम तो यह है कि इसमें जो पूंजी लगाई गई है उससे सामान्य राजस्व पर निश्चित न्यूनतम लाभ मिलना चाहिए। और दूसरे सामान्य करदाता को इसका पूरा भागीदार समझना चाहिए। मेरा कहने का तात्पर्य यह है कि हमको इस रेलवे प्रशासन को उसी दृष्टि से देखना चाहिए जिस प्रकार कि एक भागीदार अपने उस व्यवसाय को देखता है जिसमें कि उसने अपनी पूंजी लगाई है।

रेल मंत्री ने अपने भाषण में बताया है कि ९.३१ करोड़ की बचत है। यह सार्व-

जनिक पूंजी है, इसके वितरण का अधिकार एक व्यक्ति विशेष अथवा एक वर्ग विशेष को नहीं अपितु समस्त राष्ट्र को होता है। और इस प्रकार विरोधजनक बातें सभी समाप्त हो जाती हैं। इस वर्ष यह समस्त पूंजी विकास फंड को स्थानांतरित कर दी गई है। इसमें सभी की भलाई है।

मुझे कुछ ऐसा प्रतीत होता है कि कार्यवाहक अनुपात में कुछ वृद्धि हुई है किन्तु यह इतनी बड़ी नहीं है किन्तु फिर भी इसके विषय में जानकारी प्राप्त करना आवश्यक सा हो जाता है। उत्पादन मूल्य में वृद्धि होना तो ठीक है क्योंकि वस्तुओं का मूल्य बढ़ गया एवं कर्मचारियों का वेतन बढ़ा। जहां तक वस्तुक्रय का सम्बन्ध है वहां तक कहा जा सकता है कि सरकार ने एक समिति की नियुक्ति की थी जिसकी सिफारिशें सरकार के विचाराधीन हैं। यदि एक केन्द्रीय क्रय समिति बना दी जाय जो रेलवे एवं सभी सरकारी विभागों के लिए सभी वस्तुएं ले तो सरकार को काफी आर्थिक लाभ हो। तथा यह बड़ी सहायक संस्था बन जाये।

कर्मचारियों की वृद्धि के विषय में यह सत्य है कि श्रेणी प्रथम एवं द्वितीय के कर्मचारियों की वृद्धि अधिक हुई है। जबकि चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की वृद्धि अनुपात के अनुसार बहुत कम हुई है। मैं मानता हूँ कि प्रथम श्रेणी अथवा द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों की आय १९३८ की अपेक्षा कुछ कम हो गई है और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की आय में कुछ वृद्धि। किन्तु जैसा कि श्री एन्थनी ने अभी बताया है कि रेलों के वर्गीकरण का उद्देश्य उच्चाधिकारियों की संख्या में कमी करना है तो हमें यह मालूम करना है कि इसमें कहां तक सफलता मिली है। कर्मचारियों की भी बहुत सी कठिनाइयां हैं जिनके विषय में कुछ कहना इस समय ठीक नहीं है किन्तु फिर भी सरकार को

[श्री गाडगिल]

इस बात का ध्यान रखना होगा कि कर्मचारियों की संख्या में अधिक वृद्धि न हो।

उत्पादन वृद्धि के विषय में तो यही कहा जा सकता है कि सन् १९३८-३९ की अपेक्षा काफी वृद्धि हुई है। अब यह देखना है कि इसका कितना श्रेय विधेय अथवा विधानों को है अथवा कितना श्रेय सरकार द्वारा रेलों के अपनाये जाने का है। यह तो प्रत्यक्ष है कि हमारे पास वैगनों की बड़ी कमी है इसी कारण साल काफी मात्रा में स्टेशनों पर पड़ा रहता है। किन्तु मैं अपने मित्र श्री एन्थनी का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करता हूँ कि रेलवे मंत्रालय की सुचारिता एवं प्रशासन के कारण ही हमने इस क्षेत्र में पहिले की अपेक्षा काफी उन्नति कर ली है। अभी हम संकटकालीन स्थिति में हैं अतएव हम यह नहीं कह सकते कि यह अच्छा हो गया अ वा यह अच्छा नहीं हुआ।

जहां तक कि उत्पादन की विशेषता का सम्बन्ध है वह उतनी तो नहीं हो पाई है जितनी कि हम आशा करते थे किन्तु रेल मंत्री ने अपने भाषण में बहुत से वायदे किये हैं जिनसे आशा है कि निकट भविष्य में तृतीय श्रेणी के यात्रियों को और भी काफी सुविधाएं मिल जायेंगी।

श्री एन्थनी रेलों की श्रेणी की समाप्ति के विपक्ष में हैं उनका विचार है कि रेलवे कर्मचारियों के लिए श्रेणी समाप्ति काफी घातक है किन्तु यह स्मरणीय है कि रेलवे केवल रेलवे कर्मचारियों के लिए ही नहीं है अपितु यात्रियों के लिये भी है। यदि इससे यात्रियों को अधिक लाभ पहुंचता है तो इसका स्वागत किया जायेगा चाहे रेल कर्मचारियों को भले ही हानि पहुंचे और उनको कम दर्जे में यात्रा करनी पड़े। हमारा उद्देश्य तो यात्रियों को अधिकतम लाभ एवं आराम पहुंचाना है।

अधिकतम उत्पादन के लिए सिफारिश की गई है कि नई रेलवे लाइन डाली जाये। मेरा विचार है कि जो पुरानी लाइन उखाड़ी गई है उन्हीं को फिर से डाल दिया जाय। पिछले दस वर्षों में काफी परिवर्तन हो गये हैं। प्रत्येक युद्ध के उपरांत नगरों की जन संख्या बढ़ जाती है अतएव यह आवश्यक हो जाता है कि बड़े २ नगरों में परिवहन की सुविधा बढ़ाई जाय।

जैसा कि हम आज देखते हैं कि रेलवे का उत्पादन बढ़ रहा है। इसकी वृद्धि हो रही है किन्तु माल एवं यात्रियों के यातायात में कमी आ रही है। जिससे प्रकट हो जाता है कि देश की क्रयशक्ति कम होती जा रही है।

मैं रेल मंत्री से इस बात से सहमत हूँ कि इस समय साधारण यातायात में किराये की दरों में कोई कमी न की जाये। किन्तु उत्सवों, त्योहारों आदि पर १५ दिन के लिए सस्ते दर पर टिकट देकर जनता को आकर्षित करना चाहिये।

अब यह देखना है कि क्या कर्मचारियों एवं मालिकों के आपसी सम्बन्ध सुधर गए हैं अथवा नहीं। यह आवश्यक है कि निम्नतर कर्मचारियों की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए उच्च स्तरीय कर्मचारियों एवं मंत्रालय के उच्च पदाधिकारियों की उनकी सुविधा आदि का पूरा पूरा ध्यान रखना चाहिए। इसलिए यह आवश्यक हो जाता है कि काम चलाने के लिये एक निश्चित नीति हो। खाली बहानों एवं काम टालने से कार्य नहीं हुआ करता। वास्तविक राजनैतिक प्रजातन्त्र के साथ आर्थिक न्याय एवं औद्योगिक प्रजातन्त्र आना भी आवश्यक है। प्रजातन्त्र की सफलता उस की वृद्धि में ही है। प्रत्येक नागरिक को यही समझना चाहिये कि जो कुछ भी किया

गया है उस को पूछ कर किया गया है और उस में उस का सहयोग देना नितान्त आवश्यक है। रेल मंत्री के भाषण से जैसा कि प्रकट होता है कि उन्होंने इस कार्य को चलाने में सभी कर्मचारियों के सहयोग की आशा प्रकट की है। मुझे पूर्ण आशा है कि सभी कर्मचारियों का न केवल शारीरिक सहयोग ही मिलेगा अपितु उन का मौलिक सहयोग भी रहेगा।

श्री नम्बियार (मयूरम्) : जैसा कि प्रकट है कि १४ करोड़ की कमी है रेल मंत्री का विचार है कि इसे रोक देना चाहिये। और भविष्य में भी कोई कमी न हो। रेल मंत्री की आशा है कि पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कृषि की वृद्धि के लिये सामान इधर उधर ले जाने के लिये अधिक वैगन एवं डिब्बों की आवश्यकता पड़ेगी। और इस प्रकार रेल की आय में वृद्धि होगी। किन्तु मैं उन को बता देना चाहता हूँ कि स्थिति ऐसी नहीं है। जनता की क्रय शक्ति कम हो गई है। बाजार में काफी गिरावट आ गई है। प्रत्येक उत्पादक क्षेत्र में स्टॉक जमा हैं। जब ऐसी स्थिति है तो आय कहां से होगी एवं मुझे तो ऐसा प्रकट होता है कि कहीं आय में और भी कमी न आ जाय। मुझे तो ऐसा लगता है कि रेलों का भविष्य उज्ज्वल नहीं है।

४ बजे म० प०

अब हमें उन प्रणों के बारे में विचार करना है जिन का वर्णन रेल मंत्री द्वारा पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत किया है। क्या वे इन प्रणों को पूरा कर सकेंगे अथवा नहीं। पंचवर्षीय योजना के आधार पर १९५५ के अन्त तक २,०९२ लोकोमोटिव, ८,५३५ कोच तथा ४७,५३३ वैगन बदलने हैं। किन्तु पंचवर्षीय योजना का उद्देश्य १,०७९ लोकोमोटिव, ५,६३४ कोच, तथा ४९,१३४ वैगनों के

नवकरण का है। अब हमें यह देखना है कि क्या ये कर सकते हैं। योजनाके पहले वर्ष के किये गये काम की ओर दृष्टिपात कीजिये, १९५१-५२ में १०३ लोकोमोटिव, ७७१ कोच, तथा ४,६१३ वैगनों का पुनःस्थापन एवं १९५२-५३ में २४५ लोकोमोटिव, १,३८४ कोच, तथा १०,६६३ वैगनों का पुनःस्थापित करने का वचन दिया है। यदि यही रफ्तार रही तो उद्देश्य पूर्ति करने में २-३ पंचवर्षीय योजनायें लग जायेंगी। मैं अपना मत नहीं दे रहा अपितु आपके समक्ष वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत कर रहा हूँ। रेलों पर पुनःस्थापन कार्य के लिये रेल मंत्रालयों ने ३२० करोड़ रुपया सामान्य फंड में देने का वचन दिया है। क्या वे इतना धन दे सकेंगे। पिछले दो वर्षों के आंकड़ों से प्रकट होता है कि वे अपने वचनों की पूर्ति नहीं कर सके हैं। इस के लिये संचित कोष, अमूल्य निधि तथा विकास फंड से लेना होगा। अतएव यह स्पष्ट है कि आर्थिक दृष्टि से यह योजना सफल नहीं होगी। अतएव हम देखते हैं कि रेल मंत्री के किये गये वचन एवं उन की प्रतिज्ञायें पंचवर्षीय योजना के अन्त में पूरी नहीं हो सकेंगी। यही कारण है कि मैं कहता हूँ कि रेलों का भविष्य न तो पुनःस्थापन के बारे में और न आर्थिक दृष्टि से ही अच्छा है। उस का परिणाम क्या होगा? पंचवर्षीय योजना के अन्त में पुनःस्थापन का कार्य असफल रहेगा एवं लोकोमोटिव, कोच तथा वैगन जिन के बताने के बारे में वचन दिया गया है वे पूरे नहीं हो सकेंगे और फल यह होगा कि रेलों की आय में कोई वृद्धि न हो सकेगी। न तो वे यात्रियों को सुविधा दे सकेंगे, न नई रेल की लाइन बना सकेंगे और न नई लाइन चला सकेंगे।

कर्मचारियों का जहां प्रश्न आता है वहां यह निश्चित हो जाता है कि उन की छंटनी होगी ज्यों ज्यों आर्थिक स्थिति बिगड़ेगी

[श्री नम्बियार]

त्यों त्यों ही छंटनी होती रहेगी । जिस का फल यह होगा कि बेचारे कर्मचारी व्यर्थ ही में सताये जायेंगे ।

जहां तक सरकार की श्रमिकों के प्रति नीति का प्रश्न है वहां तक मैं कह सकता हूं कि वह बड़ी गलत है । वे कहते हैं कि हमें कर्मचारियों का सहयोग मिले । इस सहयोग प्राप्त के लिये रेलवे कर्मचारियों को आपस में लड़ाने का प्रयत्न कर रहे हैं । वे केवल दो रेलवे कर्मचारी संघों को मान्यता दे रहे हैं । इस प्रकार वे कर्मचारियों के अन्य संघों को मान्यता न दे कर उन में रोष उत्पन्न कर रहे हैं । तथा साथ ही कर्मचारियों के साथ अनाचार भी कर रहे हैं—एक ओर तो वे छंटनी कर रहे हैं तथा दूसरी ओर उन को अब तक जो सुविधायें दी जाती थीं उन को छीन रहे हैं । यह उन की श्रमिकों के प्रति अपनाई गई नीति है । यह नीति हमें बहुत ही भयंकर स्थिति की ओर ले जायेगी । मैं सरकार तथा रेल मंत्री को चेतावनी देना चाहता हूं कि यदि उन्होंने ने यही नीति अपनाई तो कभी भी शान्ति नहीं स्थापित हो सकती ।

दूसरी बात जिसे मैं आप के सम्मुख स्पष्ट करना चाहता हूं वह यह है कि रेल मंत्री इन श्रमिक संघों को इतना महत्व क्यों दे रहे हैं । यह तो रेलवे कर्मचारियों का कर्तव्य है कि वे देखें कि किस संघ को वे चाहते हैं तथा किस संघ को नहीं ? यह रेलवे प्रशासन का कार्य है कि उसी संघ को मान्यता दे जिस को अधिक से अधिक कर्मचारियों ने अपनाया है । यह रेल प्रशासन का कार्य नहीं है कि वे कर्मचारियों को यह कहें कि तुम इस संघ में सम्मिलित हो अथवा इस में । यह कहना कि अगर तुम फेडरेशन में सदस्य नहीं बने तो तुम्हें मान्यता नहीं दी जायेगी एक अनुचित नीति है । मेरे पास इसके उदाहरण हैं जबकि

रेल मंत्री ने संघों को मान्यता देने से अस्वीकार कर दिया । उस का कारण यही था कि वे या तो प्रजा समाजवादी पार्टी से, अथवा साम्यवादी पार्टी या किसी अन्य पार्टी से संबंधित थे । यह नीति, जिस के द्वारा कर्मचारियों के अधिकारों को अस्वीकार कर दिया जाता है समृद्धि की ओर ले जाने वाली नहीं है । मेरी प्रार्थना है कि इस वर्तमान नीति को बदल देना चाहिये । कर्मचारियों की प्रार्थनाओं को शान्तिपूर्वक सुनना चाहिये । मुझे आश्चर्य है कि रेल मंत्री ने 'गाडगिल रिपोर्ट' के बारे में चुप्पी साध ली । क्योंकि इस रिपोर्ट के आधार पर वे कर्मचारियों का भत्ता जो कि आज कल उन्हें मिल रहा है उसे बन्द करना चाहते हैं । यहां तक कि "वेतन आयोग" ने भी इस की सिफारिश की है कि वेतन में अनुपात के अनुसार वृद्धि की जाये, उन का कहना है कि जीवन स्तर में प्रत्येक २० अंकों की वृद्धि के लिये ५ रुपया बढ़ाया जाय । जबकि जीवन स्तर के आंकड़े बढ़ रहे थे तब रेल प्रशासन ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया । किन्तु जब "गाडगिल रिपोर्ट" में बताया गया कि जीवन स्तर के आंकड़े घटकर एक विशेष आधार पर आ जावें तो भत्ते में अनुपात के अनुसार कमी कर दी जाये । क्या यही न्याय है जो रेलवे कर्मचारियों के साथ किया गया है । जब आंकड़े गिरते हैं तो कमी कर दी जाती है किन्तु जब बढ़ते हैं तो कोई परवाह नहीं की जाती । श्री गाडगिल कहते हैं कि कर्मचारियों की संख्या अधिक है किन्तु मैं उन को बताना चाहता हूं कि उन की संख्या अधिक नहीं अपितु कम है । कमी को पूरा नहीं किया गया अपितु वर्तमान कर्मचारियों पर ही काम का बोझ और भी डाल दिया गया है । इस से काम बढ़ गया है । मैं आंकड़े भी दे सकता हूं किन्तु समय नहीं है । अतएव छंटनी का तो कोई प्रश्न ही नहीं उठता ।

यदि उन्होंने ने अब छंटनी की तो इस का परिणाम बुरा होगा । फिर वे नहीं कह सकेंगे कि यह किसी वर्ग विशेष द्वारा किया गया है अथवा नहीं । रेल मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कुछ स्वार्थी व्यक्ति झगड़ा कराने में दिलचस्पी लेते हैं जो कि विभिन्न संघों के सदस्य हैं । उन का कहना है कि ये व्यक्ति कर्मचारियों को हड़ताल करने के लिये उकसाते हैं । किन्तु यह ध्यान रखने की बात है कि हड़ताल के लिय उकसाया नहीं जाता अपितु जब कर्मचारी असन्तुष्ट होते हैं तो हड़ताल हो जाया करती है । कर्मचारियों का असंतोष दूर करना ही रेल प्रशासन का कार्य है । यदि असंतोष दूर नहीं किया गया तो हड़तालें होंगी । हड़ताल के होने और न होने के बारे में कोई प्रत्याभूति नहीं ले सकता । जब तक सरकार की नीति नहीं बदलेगी तब तक कर्मचारियों का सहयोग नहीं मिल सकेगा । मैं ने पिछली बार भी आप का ध्यान नीति की ओर दिलाया था किन्तु यह नीति अभी तक ज्यों की त्यों है ।

अब कर्मचारियों के क्वार्टर्स के विषय में मैं अपने विचार प्रकट करता हूं । मैं कई स्थानों पर गया मैं ने देखा कि कर्मचारियों के क्वार्टर्स जानवरों के बंधने के स्थानों से भी निषेद्ध हैं । श्री लाल बहादुर शास्त्री ने भी इस बात को स्वीकार किया है कि कुछ क्वार्टर्स को गिराना होगा वे गिर तो जायेंगे किन्तु उन के निर्माण के बारे में क्या होगा ? १० लाख कर्मचारियों के क्वार्टर्स के लिये केवल एक करोड़ रुपया स्वीकृत किया गया है । आज कल १५ प्रतिशत कर्मचारियों को भी क्वार्टर नहीं मिले हैं । एक वर्ष में ८५ प्रतिशत कर्मचारियों के लिये क्वार्टर बनाने हैं । क्या रेल कर्मचारी इस से सन्तुष्ट हो जायेंगे कि रेल मंत्री उन की सुविधाओं के लिये बहुत कुछ कर रहे हैं ।

माननीय रेल मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि कर्मचारियों के प्रति वह बहुत ही न्यायप्रिय हैं । जब राष्ट्रीय सुरक्षा नियमों के प्रत्यावर्तन का प्रश्न उठा था तो रेल मंत्री ने चुप्पी साध ली थी । आज भी वह कहते हैं कि प्रत्यावर्तन के लिये वे तैयार नहीं हैं । अब ऐसी कौन सी आवश्यक बात आ गई है जिस के कारण आप इस प्रत्यावर्तन प्रश्न को स्थगित करना चाहते हैं । कर्मचारियों को सुविधा उन की मांगों को स्वीकृत करने के अपेक्षा उन्हें पिस्टल, रिवाल्वर इत्यादि दिखाये जाते हैं । उन से कहा जाता है कि यदि वे उन के विरुद्ध कुछ करेंगे तो उन को पिस्तौल से समाप्त कर दिया जायेगा । इन नियमों के अनुसार तुम्हारी जीविका समाप्त कर दी जायेगी । और यही कारण है कि वे इन नियमों के प्रत्यावर्तन करने को तैयार नहीं हैं । जिन को नौकरी से अलग कर दिया गया है उन को फिर से काम पर लिया जाये । मैं रेल मंत्री से प्रार्थना करता हूं कि वे इन नियमों को वापस ले लें तथा जीविका च्युत कर्मचारियों को फिर से काम पर लगा लें । अन्यथा स्थिति में सुधार नहीं होगा ।

“केन्द्रीय वेतन आयोग” ने रेल कर्मचारियों एवं केन्द्रीय कर्मचारियों की पदवृद्धि की सिफारिश भी की थी, किन्तु इस आयोग की सिफारिशों के आधार पर पदवृद्धि नहीं की गई । हजारों प्रार्थनायें पदवृद्धि के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड को आ रही हैं । उदाहरण के लिये स्टेशन मास्टर को लीजिये उसे ६४) मिलते हैं जबकि इंजन चालक एवं गार्ड को ८०) मिलता है । मेरा तात्पर्य यह नहीं है कि इन को अधिक क्यों मिलता है । एक स्टेशन मास्टर जो कि गार्ड एवं इंजन चालक को आज्ञा देता है उसे कम पैसा मिलता है । मैं नहीं समझ सका कि यह अन्तर क्यों है ?

[श्री नम्बियार]

फिर उस के उपरान्त हाई स्कूल पास अथवा हाई स्कूल पास न करने वाले कर्मचारियों में भी विभिन्नता रखी जाती है। जैसे एक हाई स्कूल पास इंजन चालक है तो उसे १०० रुपया प्रतिमास वेतन स्वरूप मिलेगा किन्तु दूसरी ओर एक हाई स्कूल फेल चालक है, चाहे वह उसी इंजन पर अथवा उन सभी मशीनों पर काम करता हो जिन पर कि हाई स्कूल पास चालक करता है किन्तु उसे केवल ८०) प्रति मास मिलता है। यह दशा तो जब है जब कि सरकार अंग्रेजी को समाप्त करना और हिन्दी को प्रोत्साहन देना चाहती है। आज अंग्रेजी पढ़े लिखे कर्मचारियों को १००) वेतन मिलता है तो हिन्दी पढ़े लिखों को केवल ८०)। समझ में नहीं आता कि यह विभिन्नता क्यों कर है? इस विभिन्नता का तो अन्त होना चाहिये। एक से काम के लिये एक समान वेतन मिलना चाहिये। कितनी ही बार अभ्यावेदन किया है किन्तु रेलवे प्रशासन की प्रणाली में कोई अन्तर नहीं आया। रेलवे कर्मचारियों की बहुत सी शिकायतें हैं। मैं ने जो कुछ भी कहा है वह केवल इसीलिये ताकि अन्य लोगों को रेलवे प्रशासन की पोल का पता चल जाय यह लोग बात तो बड़ी ऊंची ऊंची करते हैं किन्तु करने के नाम कुछ नहीं।

रेलवे प्रशासन की कार्य कुशलता के विषय में तो मुझे कुछ नहीं कहना क्योंकि उस के बारे में तो हमारे सम्मुख सार्वजनिक लेखा समिति का विवरण है। उदाहरण के लिये टेलको व्यापार को ही लीजिये जिस में लगभग ७ लाख रुपये की गड़बड़ है, स्विटज़रलैंड छलहरण (गबन) भी हमारे सम्मुख है, तात्पर्य यह है कि जितना भी कम से कम इस के बारे में कहा जाये उतना ही ठीक है। इस स्विस गबन का उत्तरदायित्व जिन जिन व्यक्तियों पर है उन सभी को अपने अपने

पदों से च्युत कर देना चाहिये। तथा उन को दंड भी देना चाहिये। इन लोगों ने कितना बड़ा गबन किया है। किन्तु दूसरी ओर छोटे २ कर्मचारियों जैसे स्टेशन मास्टर, क्लर्क आदि को यह कह कर प्रताड़ना दी जाती है कि उन के विरुद्ध संसदीय जांच समिति जांच करेगी। किन्तु मेरी समझ में यह नहीं आता कि इन बड़े बड़े पदाधिकारियों के विरुद्ध क्यों नहीं जांच की जाती यह तो सरासर नौकरशाही है।

श्री के० के० देसाई (हालर) : मैं स्वर्गीय श्री गोपालस्वामी आयंगर के प्रति अपनी श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ। तथा श्री आयंगर एवं उन के सहकारी श्री सन्थानम को धन्यवाद देता हूँ जिन के प्रयत्नों के फल-स्वरूप हमारी रेलों की आर्थिक स्थिति आज इतनी सुदृढ़ है। श्री लाल बहादुर शास्त्री ने हमारे सामने जो स्थिति रखी है वह तो निस्संदेह सावधान करने वाली है। जब हम राष्ट्रीयकरण की बात जो कि आजकल समस्त देश में व्याप्त है तो एक या दो वर्षों के आधार पर उस का निरीक्षण करना उचित नहीं है। हमें तो इस दृष्टिकोण से निर्णय करना है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के उपरान्त पिछले ५-६ वर्षों में कितना काम हुआ है। पिछले वर्ष हम ने रेलों की आर्थिक स्थिति के विषय में काफी वाद विवाद किया था और इस निर्णय पर पहुंचे थे कि आर्थिक स्थिति इतनी अस्त व्यस्त है कि न मालूम किस दिन बालू की दीवार की भांति ढह जाये। अतएव इस में सुधार होना चाहिये।

थोड़ा पिछले वर्षों की प्रगति के बारे में भी विचार कीजिये। मैं आप को १९४८ की ओर ले चलता हूँ जब श्री आयंगर ने रेलवे मंत्री पद का भार संभाला था। उस समय अवमूल्यन पूंजी में ९५ करोड़ रुपया था।

पिछले दो वर्ष कमी के वर्ष रहे उन दिनों हमें संचित कर कोष से १४ करोड़ रुपया निकालना पड़ा। यह स्थिति सन् १९४८ की थी।

पिछले चार पांच वर्षों में रेलों को एक व्यवसायिक ढंग पर चलाया गया है। और मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि आजकल हमारी रेलों की आर्थिक स्थिति बड़ी अच्छी है। इन दिनों लगातार उन्नति हुई है। इन दिनों में हम ने इंजनों तथा वैगनों के परिवर्तन पर २२५ करोड़ रुपया खर्च किया है। और यह उन दिनों की आय में से ही हुआ है। यही तो वह सफलता है जिस पर एक राष्ट्र को घमंड हो सकता है।

रेलवे कर्मचारियों ने इस बीच बड़े परिश्रम से कार्य किया है। कुछ और भी अच्छा किया जा सकता है। सभी रेलवे कर्मचारियों ने पूरे सहयोग के साथ राष्ट्रोत्थान में सहायता दी है। हमें स्थिति की वास्तविकता की ओर ध्यान रख कर उस का परीक्षण करना चाहिये।

श्री लाल बहादुर ने अपने भाषण में बताया है कि यात्रियों के आवागमन से होनेवाली आय में कमी आ गई है। लगभग १२ करोड़ रुपये की यह कमी हो गई है। यह तो स्वाभाविक है। क्योंकि जैसा कि उन्होंने ने अपने भाषण में कहा है कि स्फीतिकारी नीति अब समाप्त हो गई है, अतएव आजकल जनता उतनी यात्रा नहीं करती जितनी कि पहिले किया करती थी।

किन्तु इतना सत्य है कि माल आदि के लदान से प्राप्त होने वाली आय में वृद्धि हुई है। यदि आप १९५१-५२ के आयव्ययक पर दृष्टिपात करें तो स्पष्ट हो जायेगा कि इस वर्ष में इस मद् में, १४० करोड़ रुपये की आय हुई है। कुछ रुपया हम ने पेशगी भी दिया है। सन् १९५२-५३ में देश की आर्थिक स्थिति में कुछ उन्नति हुई है। प्रायः प्रत्येक औद्योगिक

क्षेत्र में उत्पादन की वृद्धि हुई है। और इस बढ़े हुए उत्पादन के लिये कच्चे माल का आवागमन काफी मात्रा में हुआ है। अतएव यह सत्य है कि माल के मद्दे इस वर्ष काफी उन्नति हुई है और आगे आने वाले वर्षों में भी उन्नति होगी। तथा माल का आवागमन भी बढ़ेगा।

यह कहा गया है कि रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर नहीं बने हैं, यह सत्य है। पिछले वर्ष जैसा कि मैंने कहा था कि लोकोमोटिव की संख्या में वृद्धि करना है। अतएव यह आवश्यक हो जाता है कि धन की आवश्यकता पड़ेगी।

जैसा कि मैं पूर्व कह चुका हूँ कि पिछले पांच वर्षों की आय में से लगभग २२५ करोड़ रुपया प्रतिस्थापन के लिये ले लिया गया है। पिछले दो वर्षों से हम योजना पर प्रतिवर्ष ७५ करोड़ के हिसाब से व्यय कर रहे हैं। तीसरे वर्ष में हम ७८ करोड़ रुपया खर्च करना चाहते हैं। अतएव इस योजना में रेलवे का लगभग ४०० करोड़ रुपया खर्च होगा।

किन्तु मेरा कहने का तात्पर्य यह है कि रेलवे में बहुत से निर्माण जैसे क्वार्टर आदि बनाने की मांग है। रेलवे के अन्तर्गत निर्माण कार्य को बढ़ाना है। जो भी क्षेत्र पिछड़े हैं अथवा रेलों के साधन उपलब्ध न होने के कारण आर्थिक दृष्टिकोण से पीछे हैं वहाँ सुविधायें पहुंचानी आवश्यक हैं। रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर बनाने हैं क्योंकि यह सत्य है कि जब तक उन को उचित ढंग के मकान रहने के लिये नहीं मिलेंगे तब तक वे लोग अच्छे ढंग से काम भी नहीं कर सकते।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव अध्यक्ष—पद पर आसीन हुए]

योजना के अन्तर्गत हमारे पास ४०० करोड़ रुपया है, यदि हम अधिक सुविधा

[श्री के० के० देसाई]

देना चाहते हैं, नई लाइन, अधिक वैगन, अधिक लोकोमोटिव आदि रखना चाहते हैं तो हमें अधिक रुपये की आवश्यकता होगी। यह धन कहां से आयेगा ? इस के लिये मैं रेलवे प्रशासन के सम्मुख एक सुझाव रखता हूं कि प्रशासन एक विकास उपकर चालू करे, जो आगामी ३-४ वर्ष चलता रहे। तथा इस उपकर से प्राप्त आय को सुविधाओं आदि पर खर्च किया जाये।

रेलवे कर्मचारियों के आपसी मामलों में भ्रष्टाचार तथा रेलवे कर्मचारियों का जनता के साथ भ्रष्टाचार करने के निरोध स्वरूप जांच करने के लिये जो एक समिति की नियुक्ति की घोषणा की गई है उस का मैं स्वागत करता हूं। उच्चाधिकारियों को पैसा दे कर उच्च पद पाने की कहानियां अब तक सुनने में आती हैं। अतएव रेलवे प्रशासन के सभी विभागों के भ्रष्टाचार को रोकने के लिये पूरी पूरी जांच करनी चाहिये। हम प्रति वर्ष क्वार्टर बनवाने के लिये ठेकेदारों के द्वारा लगभग ७५-८० करोड़ रुपया खर्च करते हैं सुना जाता है कि इस में भी काफी भ्रष्टाचार होता है। यह कहां तक सच है इसकी जांच तो जांच समिति द्वारा ही हो सकती है। यदि इस जांच समिति न सुचारु रूप से जांच की तो इतना सत्य अवश्य है कि भ्रष्टाचार रुक सकेगा। भ्रष्टाचार करने वाले व्यक्तियों के मस्तिष्क में केवल डर उत्पन्न करना है।

किसी संघ को मान्यता देने के विषय में कुछ नियमों का पालन किया जाता है। यदि किसी संघ के कुल कर्मचारियों के १० प्रतिशत कर्मचारी सदस्य बन जाते हैं तो उस संघ को मान्यता दे दी जाती है।

अब स्थिति बदल गई है प्रत्येक बात काफी जांच पड़ताल के उपरान्त कार्यान्वित की जाती है।

पिछले ३-४ वर्षों में रेलवे-प्रशासन तथा रेलवे-कर्मचारियों के आपसी सम्बन्ध काफी अच्छे हो गये हैं। रेलवे प्रशासन ने आपसी सम्बन्धों को अच्छा बनाये रखने के लिये न्यायाधिकरणों की स्थापना की है जिन का कार्य बातचीत सुधार समिति के द्वारा अनिर्णीत बातों का निपटारा करना है। और मेरे विचार से रेलवे प्रशासन का यह प्रयत्न निश्चित रूप से आपसी सम्बन्धों के सुधारने में काफी सहायता करेगा।

गाडगिल समिति ने ६ महीने हुए अभी अपनी रिपोर्ट सरकार को दे दी थी किन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि अभी तक उस रिपोर्ट को कार्यान्वित नहीं किया गया है। मुझे आशा है कि इस आर्थिक वर्ष की समाप्ति के साथ ही साथ इस को भी कार्यान्वित किया जायगा। इन कुछ बातों को ध्यान में रखते हुए मैं इस आयव्ययक का समर्थन करता हूं। मुझे इस आयव्ययक के आधारे पर भविष्य उज्ज्वल दिखाई पड़ता है।

श्री नेवटिया (जिला शाहजहांपुर—उत्तर व खेरी—पूर्व) : मैं रेल मंत्री को उन के भाषण के लिये हार्दिक बधाई देता हूं। इस से रेल मंत्री का अपने कर्तव्यों के प्रति उत्तरदायित्व का पता चलता है। जनता के लिये और विशेषतः रेलवे प्रशासन के कर्मचारियों के लिये यह बहुत ही लाभदायक है।

पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत श्रमिकों के कल्याण एवं कर्मचारियों के क्वार्टर्स के लिये १५ करोड़ रुपया अर्थात् ५ करोड़ प्रति वर्ष के हिसाब से नियुक्त किया गया है। जब कि १९५३-५४ वर्ष के लिये ८९७ लाख रुपया निश्चित किया गया है जो कि पंचवर्षीय योजना द्वारा निर्दिष्ट धन से अधिक

है। यात्रियों की सुविधा के लिए ३ करोड़ रुपया निर्दिष्ट किया गया है, और इससे अधिक किया भी नहीं जा सकता। अतएव यह आवश्यक हो जाता है कि पिछड़े हुए क्षेत्रों को उचित सुविधा देने एवं वहां का विकास आदि करने के लिये रेलवे प्रशासन की आय में वृद्धि हो।

अब प्रश्न यह उठता है कि किस प्रकार आय बढ़े? यह तो संभव है नहीं कि किराया या लदान की दरों में वृद्धि की जाये किन्तु आय बढ़ाने के लिये यह आवश्यक है कि व्यय में कमी की जाये। और मैं समझता हूं कि यह संभव है। मेरे विचार से प्रत्येक कर्मचारी के कार्य प्रगति में प्रति घंटा के काम में वृद्धि हो। भली बात तो यह है कि स्टोर की वस्तुओं का प्रयोग कम से कम मात्रा में किया जाय तथा आज कल काम में आने वाली चीजों से ही काम चलाने का प्रयत्न किया जाय। रेलों की कठिनाइयां स्पष्ट हैं—जैसे वैगनों का अधिक समय से काम करना जैसा कि पंच-वर्षीय योजना में स्पष्ट किया गया है कि मार्च, १९५६ तक २,०९२ लोकोमोटिव, ८,५३५ कोच, ४७,६३३ वैगनों का प्रति स्थापन किया जायगा। इतना प्रतिस्थापन करना भी एक समस्या है। प्राथमिकता लोकोमोटिव एवं वैगनों के प्रतिस्थापन को दी जायगी। जब तक यह प्रतिस्थापन नहीं होगा तब तक रेलवे प्रशासन की आय में वृद्धि होने की आशा नहीं है। तथा न यही आशा की जा सकती है कि पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत उत्पादित अधिक माल का आदान प्रदान किया जा सकेगा। हर जगह माल के प्रचलन में रुकावट आ जायेगी और न अधिक आय ही हो सकेगी। जनता कुछ दिन तो प्रतीक्षा करेगी किन्तु उस के उपरान्त अपने माल को किसी अन्य साधनों के द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान को ले जायेगी, अथवा जनता में असन्तोष रहेगा जैसा कि चीनी को एक जगह से दूसरे जगह

ले जाने में उचित सहयोग न मिलने के कारण रहा है। जब माल दूसरी जगह नहीं जायगा तो भाव ऊंचे ही हो जायेंगे। अतएव वैगनों एवं लोकोमोटिवों का अधिक से अधिक मात्रा में प्रतिस्थापन हो एवं उन की संख्या में भी वृद्धि हो। अन्यथा नित्य प्रति के कार्य में ही विघ्न नहीं होगा अन्यथा पंचवर्षीय योजना भी सुचारु रूप से नहीं चल सकेगी।

रेल मंत्री ने बड़े ही महत्वपूर्ण कार्य करने की घोषणा की है जैसे अविकसित क्षेत्रों का सुधार एवं पुरानी और खंडित रेल की लाइनों का पुनःनिर्माण। नई लाइनों के निर्माण की अपेक्षा पुरानी लाइनों का ठीक कराने को ही प्राथमिकता देनी चाहिये पिछले महायुद्धों के कारण कुछ रेल की लाइनों को तोड़ फोड़ डाला गया था अब उन को फिर से बना देना अत्यन्त आवश्यक है। अत्यन्त आवश्यक कार्यों के साथ ही साथ इन पुरानी लाइनों का निर्माण होना भी आवश्यक है।

यात्रियों को अधिक सुविधा विभिन्न स्टेशनों पर पानी की सुविधा तथा विश्रामालयों का निर्माण भी अत्यन्त आवश्यक है।

अब प्रश्न यह उठता है कि प्रत्येक कर्मचारी की प्रतिघंटा कार्य प्रगति में किस प्रकार वृद्धि हो? व्यय में काफी वृद्धि हो रही है, मेरे विचार से यदि व्यय में १० प्रतिशत की कमी की जाये तो ठीक रहेगा। और इस प्रकार हम २० करोड़ धन बचा सकेंगे।

श्री यू० एम० त्रिवेदी (चित्तौड़) : मैं रेल मंत्री का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि संसद् के समक्ष आयव्ययक रखने के ढंग में परिवर्तन होना चाहिये। आयव्ययक ऐसे ढंग से रखना चाहिये ताकि वह एक साधारण से साधारण व्यक्ति की भी समझ में आ सके। मेरे विचार से इस अवमूल्यन कोष में जो धन है उस

[श्री यू० एम० त्रिवेदी]

पर ब्याज मिलना चाहिये। इस कोष में तो प्रतिवर्ष वृद्धि होनी चाहिये मेरी समझ में नहीं आता कि इस कोष का धन किस प्रकार उपयोग किया जाता है। यदि इस धन को खर्च किया जाता है तो कम से कम इतना तो बताना आवश्यक है कि वह किस प्रकार और किस मद्द में खर्च किया जाता है। हम को स्पष्ट रूप से यह बताना चाहिये कि रेलवे प्रशासन की आय किस प्रकार खर्च की जाती है।

माननीय रेल मंत्री महोदय ने अपने भाषण में चित्तरंजन लोकोमोटिव कर्मशाला में लोकोमोटिव बनाये जाने का उल्लेख किया है। तथा इस का भी निर्देशन किया है कि जितने लोकोमोटिव इस में बनने चाहिये उतने लोकोमोटिव नहीं बन सके हैं। बताया गया है कि टाटा लोकोमोटिव निर्माणशाला में छोटी रेलवे लाइन के लिये लोकोमोटिव बनाये जा रहे हैं किन्तु अजमेर लोको निर्माणशाला के बारे में कुछ नहीं कहा गया। वहां आज कल क्या हो रहा है। विश्वस्त सूत्र से मुझे पता लगा है कि वहां के कर्मचारी काम नहीं कर रहे हैं। वे ८ घंटे में एक घंटा भी काम नहीं करते। ऐसी दशा वहां क्यों है? यदि टाटा लोकोमोटिव निर्माणशाला में कर्मचारी काम कर सकते हैं तो यह क्यों नहीं? क्या इस प्रकार हमारे धन का दुरुपयोग नहीं हो रहा? अतएव रेल मंत्री महोदय को इस के लिये सावधानी बरतनी चाहिये तथा सदन का विश्वास प्राप्त कर के सदस्यों के सहयोग के साथ उन कर्मचारियों को काम करने के लिये बाध्य करना चाहिये।

रेल मंत्री महोदय ने अपने भाषण में बताया है कि चोरी रोकने के लिये सुधारपूर्ण कार्यों का अवलम्बन लिया जा रहा है। किन्तु जब कभी भी इस का वर्णन किया गया तभी बताया गया कि इस के लिये तो देखभाल

करने वाले कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि करना होगा। तब देखभाल करने वाले विभाग के ये वर्तमान कर्मचारी क्या करते हैं? तब यह विशेष रेलवे पुलिस कर्मचारी क्या कर रहे हैं। मैं समझता हूं कि प्रथम श्रेणी में आराम से यात्रा करते रहते हैं। और यही दशा देख भाल करने वाले विभाग की है। वह तो जैसे इसी बात की प्रतीक्षा करता रहता है कि कैसे ही रेलवे विभाग में चोरी हो। यदि आप अजमेर जायें तो वहां गलियों में पश्चिमी रेलवे की चीजें और रेक्सान जिन पर रेलवे कार्य भी पड़ा होगा बिकती दिखाई पड़ेगी। पुलिस को इस का पता है। किन्तु कोई भी इस बात की परवाह करने वाला नहीं है। यही बात आप को रतलाम और इन्दौर के बाजारों में मिलेगी। उदाहरणतः यदि आप को बल्बों की आवश्यकता है तो वहां रेलों से चुराये गये बस्ब मिल सकेंगे यहां तक कि यदि आप आर्डर दें तो अधिक से अधिक संख्या में भी वे मिल सकते हैं।

सभापति : कौन खरीदता है।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : चोर खरीदते हैं, और रेल कर्मचारी उन्हें बेचते हैं। यह माल रेलवे पुलिस तथा देख भाल करने वाले कर्मचारियों की उपेक्षा के कारण ही होता है। भला हम कहां तक इस को सहन कर सकते हैं हमें राजस्थान पुलिस से कुछ शिक्षा लेनी चाहिये। १६७ मील लम्बी रेलवे लाइन पर केवल एक चौकीदार था और कोई चोरी नहीं हुई। वहां उच्च पदाधिकारी एवं साधारण कर्मचारी में सीधा सम्बन्ध है। और यही कारण था कि उस ने ईमानदारी और सतर्कता से कार्य किया।

आप का ध्यान कुछ वास्तविकता की ओर आकर्षित करता हूं। शामगढ़ का स्टेशन है जहां से बड़ी मुश्किल से सारे दिन में ७

या ८ आदमी यात्रा के लिये निकलते हैं किन्तु स्टेशन पर दो पानी के नल हैं तथा स्टेशन कर्मचारियों को पानी देने के लिये बर्फ का एक बड़ा कारखाना है किन्तु दूसरी ओर श्री चतरपुर स्टेशन भी है जहां से दिन भर में कम से कम ३५० यात्री निकलते हैं किन्तु उस स्टेशन पर एक भी पानी का नल नहीं यहां तक कि पानी पिलाने वाला कर्मचारी भी नहीं मिलेगा। बतलाइये तो सही क्या यह धन का अपव्यय नहीं है। समझ में नहीं आता कि शामगढ़ में किस को पानी पिलाया जाता है। मेरा कहने का तात्पर्य तो यह है कि स्वयं स्थिति का अवलोकन एवं निरीक्षण करो, सभी बातें उन अधिकारियों पर मत छोड़ दीजिये जिन को स्थिति तक का भी ज्ञान नहीं है और न वे वहां के बारे में कुछ जानते ही हैं। मन्सूरपुर में तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये एक बहुत बड़ा प्रतीक्षालय बनवाया गया है किन्तु गाड़ी जाने के उपरान्त वहां एक भी यात्री दिखाई नहीं पड़ता। यह सब क्यों किया जाता है, केवल ठेकेदारों की जेबें भरने के लिये ही? हम भला कब तक इस अपव्यय को सहन कर सकते हैं, हम चाहते हैं कि इस नीति में परिवर्तन हो।

५ म० प०

सुविधाओं के विषय में भी मैं यह पूछना चाहता हूं कि क्या इस विषय में पहले कुछ जानकारी कर ली जाती है अथवा कुछ चीजों में परिवर्तन कर के ही कह दिया जाता है कि हम जनता को यह सुविधा दे रहे हैं? कहीं कहीं ऐसा देखा गया है कि गुसलखाने बना दिये गये हैं और अंग्रेजी में उन पर लिख भी दिया गया है किन्तु उन में ताला भी डाल दिया गया है। भला इन को जनता के उपयोग के लिये क्यों नहीं खोला गया? एक दूसरी सुविधा गाड़ियों के मेल की है, उदाहरण के लिये जयपुर स्टेशन को लीजिये। जयपुर से एक गाड़ी अजमेर के लिये सांयकाल ५-३४

पर जाती है, और ५-४५ पर एक गाड़ी रींगस की ओर से आती है, रींगस से आने वाले यात्रियों को ११ मिनट की देरी से आने के कारण अजमेर जाने वाली गाड़ी से वंचित रहना पड़ता है और अगले दिन प्रातः २ बजे तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है। केवल, टट्टियां या गुसलखाने स्टेशनों पर बनवा देने से ही सुविधायें देना प्रकट नहीं होता। सुविधा का अभिप्राय तो अच्छा टाइमटेबिल बना कर जनता को सुविधा देना भी है। गाड़ी न मिलने की असुविधायें, मथुरा, आगरा, भूपाल आदि स्टेशनों पर भी मिलती हैं।

प्रत्येक स्टेशन पर प्रमाणित तारघर होता है किन्तु यदि आप वहां तार करने जायें तो स्टेशन तार बाबू तुरन्त ही कहेगा कि वह बड़ा शहर है वहां पर चले जाइये। यहां पर नहीं होगा। ऐसा प्रायः ९९ प्रतिशत होता है। रात्रि में तो कभी होता ही नहीं है। स्टेशन मास्टरो के रवैये के कारण यह सुविधा भी जनता को नहीं मिल पाती। यदि निर्धन यात्री लम्बी दूर की टिकिट मांगते हैं, और चूंकि वह टिकिट छपी हुई वहां उपलब्ध नहीं है तो स्टेशन मास्टर बजाये इस के कि उस को बना कर दे यात्री से कहेगा कि दूसरी जगह जा कर खरीद लेना। तनिक उस यात्री की कठिनाई तो सोचिये कि वह अकेला इतने सामान के साथ कैसे टिकिट खरीदेगा। यदि उसे ५०० मील की यात्रा करनी है और आग्रे का जंकशन केवल ९४ मील दूर है तो उस यात्री को ३०० मील से अधिक यात्रा करने वाले यात्रियों के डिब्बे में यात्रा करने की आज्ञा नहीं मिलेगी। ये कुछ ऐसी कठिनाइयां हैं जो प्रत्येक यात्री के साथ होती हैं अतएव रेल मंत्री महोदय को चाहिये कि वे व्यक्तिगत रुचि के साथ इन कठिनाइयों का अध्ययन करें। तथा रेलवे कर्मचारियों को ईमानदारी से कार्य करने के लिये प्रेरित करें।

श्री दामोदर मेनन (कोजिकोडे) :

जैसा कि रेल मंत्री महोदय ने अपना भाषण में बताया है कि उच्च श्रेणी एवं निम्न श्रेणी दोनों में ही यात्रियों की संख्या कम हो गई है और उस के कारण रेल मंत्रालय को आय भी कुछ कम हुई है। और उसका कारण देश की साधारण आर्थिक स्थिति है। किन्तु इस का तात्पर्य यह है कि हमें देश की आर्थिक स्थिति की ओर ध्यान देना होगा। तथा यात्रियों की संख्या में हुई कमी को बढ़ाने के लिये उचित प्रयत्न करना होगा। यह तो सत्य है उच्च मध्यम एवं निम्न श्रेणी सभी की ऋय शक्ति कम हो गई है और देश में बेकारी बरी तरह फैल रही है। कच्चे मालका मूल्य भी कम हो रहा है और हमारा निर्यात भी घट रहा है। हमारे रेल मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है कि यह ऋय शक्ति का ह्रास एकदम असंभावित नहीं था। यदि यह संभावित था तो १९५२-५३ में रेल मंत्रालय ने केवल १४ करोड़ रुपये की ही उगाही क्यों की अधिक की क्यों नहीं? या तो उन के अनुमान में कुछ त्रुटि रही अथवा उन की गिनती में? मेरे विचार से तो यह असंभावित है। जब यात्रियों की आवागमन की स्थिति गिर रही थी तो रेलवे प्रशासन को किराया एवं लदान की दर में वृद्धि करनी चाहिये थी। सन् १९५२ में ऐसा किया गया तो क्या किराये बढ़ जाने के कारण ही यात्रियों की संख्या गिर गई यदि यह ठीक है तो मैं रेल मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि किराये की दरों का पुनरीक्षण करें। संभवतः इस से समस्या सुलझ जाये। रेलवे प्रशासन में बड़ा अपव्यय, व्यर्थ का खर्च तथा बहुत सी अनियमिततायें हैं। रेलवे बोर्ड को चाहिये कि रेलवे प्रशासन को सुव्यवस्थित रूप से खर्च करने के लिये बाध्य करे। तथा खर्च पर पूरा पूरा नियंत्रण रखने की सलाह दे। क्या सार्वजनिक लेखा समिति द्वारा निर्देशित अपव्यय की ओर रेलवे

बोर्ड एवं रेलवे प्रशासन का ध्यान नहीं जाता? श्री गाडगिल ने अपने भाषण में बताया है कि रेलवे प्रशासन में उच्च अधिकारियों की संख्या बढ़ गई है। यह एक बचत का साधन है जिस के विषय में सरकार को सोचना चाहिये। हम कहते हैं कि देश में स्फीति बढ़ रही है तो क्या हम सेवावृत्ति के लिये एक स्तर निश्चित नहीं कर सकते? मेरा कहने का तात्पर्य तो केवल इतना ही है कि किसी न किसी प्रकार अपव्यय को कम करना है।

रेलवे शताब्दी प्रदर्शनी पर १८ लाख रुपया व्यय होगा, एक ओर तो माननीय महोदय हम से कहते हैं कि देश में स्फीति बढ़ रही है हमें सतर्कता से कार्य करना है किन्तु दूसरी ओर प्रदर्शनी पर १८ लाख रुपया खर्च हो रहा है। मेरे विचार से यह प्रदर्शनी का खर्च कोरा अपव्यय है। जब हमारा देश इतनी गम्भीर स्थिति में हो कर निकल रहा है तो क्या १८ लाख रुपया खर्च करना अच्छा है?

मुझे बताया गया है कि इस प्रदर्शनी के लिये एक प्रचार अधिकारी की नियुक्ति की गई है उसे भत्ता इत्यादि मिला कर १०,००० रुपया दिया जायेगा। क्या मैं पूछ सकता हूं कि भारतीय सरकार के प्रचार विभाग में क्या कोई इतना योग्य व्यक्ति नहीं था जो बाहर से इतना अधिक रुपया दे कर उसे नियुक्त किया है। जब हमारी सरकार के पास योग्य से योग्य व्यक्ति इस कार्य को करने के लिये हैं तो फिर इस के लिये जनता के धन का दुरुपयोग क्यों किया जा रहा है। आज चहुं ओर इस नियुक्ति की कटु आलोचना हो रही है।

अब मैं रेल सड़क यातायात प्रतिद्वन्द्वता की ओर आप का ध्यान आकर्षित करता हूं।

कुछ ऐसे स्थान भी हैं जहां रेल सड़क यातायात की प्रतिद्वन्द्वता व्यर्थ में हो रही है। हमारे सामने निश्चित योजना है और निश्चित योजना के सामने व्यर्थ की बातें और खर्च ठहरता नहीं है। कहीं कहीं ऐसा देखा गया है कि एक दो गाड़ियों को छोड़ कर सभी गाड़ियां रात को दस बजे के बाद चलाई जाती हैं और बेचारे सभी यात्री दिन को बस के द्वारा यात्रा करते हैं। यदि इस प्रकार कार्य चलता रहा तो राष्ट्रीय धन का अपव्यय होगा।

यात्रियों को सुविधा देने के बारे में रेल मंत्री महोदय ने वचन दिया है कि कुछ वर्षों में प्रत्येक स्टेशन पर कम से कम आवश्यक सुविधाएं दी जा सकेंगी। किन्तु इतनी धीमी प्रगति से जनता को संतोष कैसे होगा, आज जनता तो व्यग्र हो उठी है। रेलवे स्टेशनों की तो बहुत ही बुरी दशा है, एक जगह तो मैं ने देखा है कि एक तृतीय श्रेणी के टूटे फूटे डिब्बे को स्टेशन बना रखा है।

रेल मंत्री महोदय ने बताया है कि प्रथम श्रेणी की समाप्ति का अभिप्राय रेलों में श्रेणी प्रथा की समाप्ति के लिये पहिला कदम है। यह कैसे कहा जा सकता है जैसा कि श्री एन्थनी ने अपने भाषण में प्रकाश डाला है कि प्रथम श्रेणी समाप्त करके आप उसके स्थान पर सुवातावस्थापित डिब्बे (एयर-कंडीशन्ड कोच) कर रहे हैं। किन्तु हमें तो यह देखना है कि इस श्रेणी समाप्ति के उपरान्त क्या द्वितीय श्रेणी एवं तृतीय श्रेणी के यात्रियों को अधिक सुविधायें मिल सकेंगी अथवा नहीं। यदि अधिक सुविधायें नहीं मिलतीं तो यह श्रेणी समाप्ति का कार्य बेकार है और जनता को केवल भुलावे में डालना है। आज आवश्यकता इस बात की है कि यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधा मिले। मैं देखता हूं कि रेल मंत्री महोदय ने कर संचित कोष के लिये अतिरिक्त आय में से कोई पूंजी अलग नहीं

रखी है। मेरे विचार से अब इस की कोई आवश्यकता विशेष नहीं है कि कर संचित कोष को आगे भी चलाया जाये। मेरे विचार से इस कोष की पूंजी को यात्रियों की सुविधा के लिये खर्च करना चाहिये।

इस के लिये यह आवश्यक है कि १९४६ में जो अभिसमय प्रस्ताव पास किया गया था उस का पुनरीक्षण किया जाय। किन्तु यह ध्यान रखने की बात है कि यात्रियों की सुविधाओं के लिये धन निश्चित करते समय यह प्रस्ताव कोई रोड़े न अटकावे। यह भी देखा गया है कि उस प्रस्ताव की बहुत सी बातों को अब कार्यान्वित नहीं किया जाता। अतएव यह आवश्यक हो गया है कि इस प्रस्ताव का फिर से पुनरीक्षण किया जाय और पूंजी का निर्धारणीकरण रेलों की आय के अनुसार फिर से हो। उस निर्धारणीकरण में यात्रियों की सुविधा के लिये उचित धन निर्धारित किया जाये।

पंडित लिंगराज मिश्र (खुर्दा) : रेल मंत्री का भाषण जनता की सेवा की भावना कर्मचारियों के प्रति सहानुभूति एवं न्याय तथा देश की समृद्धि एवं विकास के लिये नियोजित पंचवर्षीय योजना को कार्यान्वित करने के लिये प्रोत्साहन पूर्ण है।

पिछले वर्ष मैंने महानदी के मुहाने पर एक बन्दरगाह तथा खरगपुर से दक्षिण की ओर समुद्री किनारे के साथ साथ दुहरी लाइन बनाने का सुझाव रखा था किन्तु मैं देखता हूं कि मेरे उस सुझाव पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। मैं मानता हूं कि ये बड़ी बड़ी योजनायें शीघ्र ही कार्यान्वित नहीं की जा सकतीं किन्तु इस का यह भी तात्पर्य नहीं है कि उन पर कोई ध्यान भी न दिया जाय।

मुझे प्रसन्नता है कि पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत सम्बलपुर से सुन्दरगढ़, किओनझर जिलों को रेल द्वारा मिलाया जायगा। मुझे

[पंडित लिंगराज मिश्र]

आशा है कि यह कार्य शीघ्र ही प्रारम्भ होगा। मैं चाहता हूँ कि यह नई रेल की लाइन तलचर से मिला दी जाये ताकि उड़ीसा के पूर्वी एवं पश्चिमी जिले एक दूसरे से मिल जायें।

पिछले वर्ष मैं ने इस बात पर जोर दिया था कि खुर्दा रोड स्थित मिडिल स्कूल को परिवर्तित कर के प्रशिक्षक प्राथमिक स्कूल कर दिया जाय। इस के लिये मैं ने रेल उपमंत्री से पत्र व्यवहार भी किया जिस में मुझे बताया गया था कि यह प्रश्न विचाराधीन है। किन्तु मैं देखता हूँ कि जहां तक कर्मचारियों के बच्चों की पढ़ाई की सुविधा का प्रश्न आता है वहीं रेल मंत्रालय इस में टालमटोल करने की नीति अपनाने लगता है। “भारतीय रेल—१९५१-५२” नामक पत्रिका में पृष्ठ ८८ पर लिखा है कि प्रांतीय सरकार की असमर्थता प्रकट करने के कारण ही इस स्कूल को प्रांतीय सरकार को नहीं सौंपा जा सका जिस के लिये हमें महान दुःख है। और दूसरे राज्यों के बारे में तो मैं कुछ नहीं कह सकता किन्तु जहां तक उड़ीसा सरकार का प्रश्न है वहां तक मैं कह सकता हूँ कि प्रांतीय सरकार तो केवल बच्चों को हाई स्कूल तक ही शिक्षा देती है और यह स्कूल प्रत्येक जिले के मुख्य नगर में होता है। और अतिरिक्त हाई स्कूल तो स्थानीय जनता द्वारा चलाये जाते हैं। हां यह ठीक है कि वांछित एवं आवश्यकीय सहायता सरकार द्वारा इन स्कूलों को मिलती है। मेरी समझ में यह नहीं आता कि जब सभी औद्योगिक संस्थान अपने कर्मचारियों के बच्चों को शिक्षा देने का प्रयत्न करते हैं और उन से बच्चों को शिक्षित करने की आशा की जाती है तो फिर मेरी समझ में यह नहीं आता कि रेलवे जो देश की सब से बड़ी, तथा अकेली संस्था है जो सब से अधिक आय करती है, वह अपने कर्मचारियों के बच्चों को शिक्षा देने के उत्तरदायित्व के भार को

उन दूसरों के कंधों पर डालने का प्रयत्न करती है जो कि इस भार को संभालने में कम सामर्थ्य रखते हैं।

अभी कुछ सप्ताह हुए तब एक प्रैस प्रज्ञप्ति से प्रकट हुआ जिस में कि रेल मंत्री महोदय ने माध्यमिक शिक्षा के साथ औद्योगिक एवं व्यावसायिक शिक्षा भी जारी करने के लिये कहा था, मेरा विचार था कि रेल मंत्री महोदय, कम से कम कुछ संस्थाओं में तो इस प्रौद्योगिक एवं व्यावसायिक शिक्षा को प्रारम्भ करेंगे। आशा है आप शीघ्र ही शिक्षा सम्बन्धी सुधारों को कार्यान्वित करने का प्रयत्न करेंगे।

पिछले वर्ष जब रेलों के वर्गीकरण का प्रश्न चला था तो इस बात पर काफी जोर डाला गया था कि उड़ीसा राज्य में जो वर्तमान विषय मुख्यालय हैं जैसे कि कटक स्थित जिला इंजीनियर एवं खुर्दारोड स्थित जिला व्यवसायिक अधिकारी, को वहीं रखा जाय। किन्तु कुछ दिन बाद ही मुझे पता चला कि इन कार्यालयों को वालटेर में ले जाने की बात चीत चल रही है। तुरन्त ही मैं ने रेल मंत्री को लिखा ; रेल मंत्रालय से उत्तर मिला कि प्रश्न विचाराधीन है, यही तो बात है जिस के कारण न केवल कर्मचारियों में ही अपितु उड़ीसा की जनता के मन में उद्विग्नता उत्पन्न कर दी है। मैं रेल मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि वे हमें इस बात का आश्वासन दे दें कि वहां से इन कार्यालयों को नहीं हटाया जायेगा।

खड़गपुर रेलवे कर्मचारियों की ओर से मैं कुछ कहना चाहता हूँ। खड़गपुर में लगभग ७ या ८ हजार हरिजन हैं, जिन में रेलवे कर्मचारी एवं उन के परिवार भी सम्मिलित हैं। कुछ समाज सुधारकों ने इन के लिये एक संघ बना दिया है इन्होंने अपने लिये एक क्लब बना लिया है जहां एक पढ़ने लिखने के लिये

एक कमरा है तथा कुछ आमोद प्रमोद की वस्तुएं एवं कुछ खेल कूद के कार्यक्रम भी चलते रहते हैं। ड्रामा इत्यादि भी यहां खेले जाते हैं। पता चला है कि इस स्थान विशेष को पूर्वी रेलवे किसी विशेष उद्देश्य की पूर्ति के लिये चाहती है। तथा जनरल मैनेजर ने इन लोगों के क्लब बनाने के लिये एक ठेकेदार को २ हजार रुपया सहायता स्वरूप दे कर क्लब बनाना चाहेते हैं। इन लोगों का कहना है रेलवे कर्मचारियों को आमोद प्रमोद को जो वार्षिक धन मिलता है उस धन में से इन को कुछ नहीं मिलता। उच्च श्रेणी तथा तृतीय श्रेणी के कर्मचारी ही इस धन को अपने आमोद प्रमोद क्रीड़ा केन्द्रों में खर्च कर लेते हैं। अब इन लोगों ने अछूत एवं पिछड़ी जातियों के कमिश्नर के द्वारा रेल मंत्री को कहलाया है कि उस निर्दिष्ट धन में से कुछ धन हम को भी दिया जाये ताकि उस धन को हम लोग अपनी इच्छानुसार खर्च करें, तथा और चंदा कर के एक अच्छा सा भवन अपने क्लब के लिये बनवा सकें। मैं समझता हूं कि पूर्वी रेलवे को इस मद में दिये जाने वाले धन में से कुछ धन इन लोगों को निश्चित करने में रेल मंत्री को कोई कठिनाई नहीं होगी।

श्री अनिरुद्ध सिन्हा (दरभंगा पूर्व) : माननीय सभापति जी, इस साल इस देश में रेलवे को कायम हुए १०० वर्ष होते हैं और उस का शताब्दी महोत्सव भी होने जा रहा है। साथ ही देश का ध्यान अपने राष्ट्र के इस सब से बड़े यातायात के साधन की ओर खिंच गया है। रेलवे मिनिस्टर साहब ने अपने भाषण में मुकामा में गंगा पर पुल बनाने के काम के प्रारम्भ होने की घोषणा की है। इस से उत्तर बिहार और आसाम के रहने वालों को जितनी खुशी हुई है उस के लिये हमारे मंत्री महोदय बधाई के पात्र हैं। किन्तु साथ ही साथ मैं यह कहूंगा, और मुझे यह कहने के लिये बाध्य होना पड़ा है, कि गंग

पर मुकामा में जो पुल बन रहा है उस को जो प्राथमिकता दी जानी चाहिये वह नहीं दी जा रही है। हो सकता है कि इस का जो महत्व गंगा पार के उत्तर में रहने वालों को यानी जो उत्तर बिहार और आसाम के रहने वाले हैं उन की नज़र में है उतना महत्व का अन्दाजा हमारे मिनिस्टर साहब को नहीं है। जहां तक उत्तर बिहार की जनता का सवाल है, वहां सब प्राकृतिक साधनों से युक्त रहते हुए भी यातायात के अभाव में आर्थिक जीवन की उन्नति नहीं हो रही है। सभी साधनों से युक्त रहते हुए भी जहां तक बीसवीं शताब्दी के वैज्ञानिक अनुसन्धानों और आविष्कारों का सवाल है वह हमें मुहैया नहीं हो रहे हैं। कोई ऐसी चीज़ नहीं है जिस के जरिये हमारे पास सीधे चीज़ पहुंच जाये। हमारे यहां अन्न होता है, जूट होता है, चीनी बनती है, लेकिन उस को बाहर भेजने का कोई ऐसा साधन नहीं है जिस से हम उन को बन्दरगाह तक पहुंचा दें, और आप जानते हैं कि इस समय में बिना बन्दरगाह से सीमा सम्बन्ध हुए किसी भी भू-भाग की उन्नति होना असम्भव है !

इतना ही नहीं बिहार में सब से ज्यादा कोयला, एशिया का सब से बड़ा लोहे का कारखाना और एशिया का सब से बड़ा खाद उत्पादन करने का कारखाना भी है। किन्तु क्या लोग जानते हैं कि उत्तर बिहार में सन् १९३९ ई० से ले कर आज तक कितना लोहा और कोयला गया है। लोगों का मकान बनाने का काम रुका हुआ है, उत्तर बिहार में पच्चीस चीनी की मिलें और दो जूट के कारखाने हैं उन के लिये यातायात के साधन के अभाव में जलाने के लिये कोयला उपलब्ध नहीं होता है। फल यह होता है कि वहां लकड़ी जलाई जाती है। जहां राजस्थान में मरु भूमि के प्रसार को रोकने के लिये जंगल लगाये जा रहे हैं, वहां उत्तर बिहार में जंगलों का सफाया हो रहा है,

[श्री अनिरुद्ध सिन्हा]

जंगल तो हैं ही नहीं, जो वृक्ष हैं वह भी काटे जा रहे हैं। इस का फल यह होता है कि हमारे यहां की ज़मीन पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ता है।

इस के अलावा जहां हरद्वार से बनारस तक हर १५० मील पर गंगा जी पर एक पुल है वहां बनासर के बाद ४३० मील तक एक भी पुल नहीं है, इसलिये मेरी रेलवे मंत्री महोदय से यह अर्ज़ है कि वहां पुल बनाना जरूरी है। इस लाइन पर पुल बनाने के सम्बन्ध में अनुसन्धान का काम तो सन् १९४५ में ही प्रारम्भ हुआ था लेकिन १९५२ में बनाने का निर्णय हुआ। इस से हमें यह खुशी तो अवश्य हो रही है कि वहां पर पुल बनेगा, किन्तु मैं यही कहना चाहता हूं कि इस को सर्वोच्च प्राथमिकता दे कर बनवा दिया जाये, क्योंकि इस को छोड़ कर पंचवर्षीय योजना में कोई और ऐसी चीज़ नहीं जो बिहार को इतनी अच्छी लगे। हम लोग आशा से भरे हैं कि जो बात ब्रिटिश राज्य में या लड़ाई के बाद से अब तक नहीं हो सकी, वह अब की जा रही है और हमें सुख और सुविधा मिलेगी। बात यह है कि हमारे यहां कोई व्यवसाय धंधा नहीं चल पा रहा है जिस के कारण फी सैंकड़ा ६४ आदमी बेकार हैं। इस का मुख्य कारण यही है कि हमारे यहां बनी चीज़ों की खपत नहीं है और जो चीज़ें हम पैदा करते हैं उन को बाहर भेजने के लिये हमें उपयुक्त साधन उपलब्ध नहीं हैं।

तीसरी बात यह है कि जहां तक नये साल के बजट (Budget) में नई रेलवे लाइनें बनाने का सवाल है, हम को यह देख कर दुःख हुआ कि उत्तर बिहार में शायद एक भी नई रेलवे लाइन बनाने का प्रोग्राम (Programme) नहीं है। मैं अपने रेलवे मंत्री महाशय को बतलाना चाहता हूं कि

करीब करीब बाइस हजार वर्ग मील उत्तर बिहार का क्षेत्र है और उस की आबादी लगभग एक करोड़ इक्यासी लाख की है जो कि शायद त्रावनकोर-कोचीन को छोड़ कर भारत में सब से ज्यादा घनी आबादी है। हमारे यहां जितनी रेलवे लाइनें बिछी हुई हैं, उन से हमारा काम नहीं चल सकता है। जहां तक उत्तर बिहार का और कम से कम जहां तक दरभंगा जिले का सवाल है, मैं जानता हूं कि ऐसी जगहें हैं जहां से जिले का सदर मुकाम पचास पचास मील पर है। इस के अलावा उत्तरी बिहार के सब जिले सरहदी जिले हैं। इसलिये अगर वहां का सर्वे (Survey) कर लिया जाये और वहां और रेलवे लाइन बन जायें तो इतना ही नहीं कि हमारा व्यापार बढ़ेगा बल्कि नेपाल से हमारा व्यापारिक सम्बन्ध ज्यादा हो जायेगा। इस के अलावा सामरिक सुरक्षा के लिये भी रेलवे लाइनों का होना बहुत वांछनीय है।

तीसरी बात यह है कि जहां तक रेलवे में भीड़ के होने का सवाल है शायद हमारे रेलवे मंत्री को ओ० टी० आर० की जो पुरानी ब्रांच लाइन है उस पर चलने का मौका नहीं मिला है। हम से कहा जाता है कि ७७१ रेल के डिब्बे भीड़ को कम करने के लिये अलग अलग रेलवेज़ को दिये गये हैं। मैं नहीं जानता कि इन में से मीटर गेज़ को कितने दिये गये हैं लेकिन हमारे यहां अब भी छतों पर लोगों का चलना या पटरी पर लटक कर चलना एक मजबूरी की बात है। देहात के लोगों को इस तरह से लटक कर जाना पड़ता है कि आखिर उन को इधर से उधर काम के लिये तो जाना ही है, मैं मैजिस्टीरियल चैकिंग (Magisterial Checking) होती है और लोगों को मुफ्त में फाइन (Fine) देना पड़ता है या जेल जाना होता है। वह ऐसा काम नहीं करना चाहते पर मजबूर हो कर

करना पड़ता है। इस लिये मेरा सुझाव है कि अगर हमारी तरफ भीड़ को कम करना है ब्रान्च (Branch) लाइनों पर तो बजाय इसके कि हर जगह शेड (Shed) बनाने को प्राथमिकता दी गई है और रोड साइड (Roadside) स्टेशनों पर प्लेट फार्म बनाये जा रहे हैं, इस काम को ज्यादा प्राथमिकता देनी चाहिये। मैं यह नहीं कहता कि दूसरे काम न हों, लेकिन भीड़ को कम करने के काम को भी प्रायरीटी (Priority) मिलनी चाहिये। अगर वहां पर डिब्बों को बढ़ा कर और ट्रेनों को बढ़ा कर भीड़ कम करने की कोशिश की जायेगी तो उस से ज्यादा फायदा होगा।

और भी बहुत सी छोटी छोटी बातें हैं जिस को कर के रेलवे यातायात को सुविधा दी जा सकती है। मैं एक खास जगह की बात कहता हूँ। मधुवनी और राजनगर के बीच सकरी जयनगर पुरानी ओ० टी० आर० लाइन पर एक जगह है। जहां से हर बरसात के जमाने में बाहर का सम्बन्ध बन्द हो जाता है। पानी चढ़ जाया करता है। इस रेलवे लाइन को बीस पच्चीस हजार रुपये लगा कर ठीक से चालू किया जा सकता है।

अतः मेरा सुझाव है कि बिहार में अभी सर्वे (Survey) करा लिया जाय कि कहां कहां रेलवे लाइन बिछेगी। इस से वहां का वाणिज्य व्यवसाय बढ़ेगा लोगों की हालत सुधरेगी और हिन्दुस्तान के एक बहुत बड़े भू भाग में जो कि और सब तरह से सम्पन्न है किन्तु यातायात के साधनों का अभाव अनुभव कर रहा है, वहां यातायात हो जायेगा। मैं तो कहूंगा कि अगर मुकामा का पुल बन जाये और उसके आगे लाइन पड़ जाये तो प्रोडक्शन मिनिस्टर (Production Minister) को सिंदरी के खाद के कारखाने के गोदाम में

खाद इकट्ठा होने की चिन्ता नहीं करनी पड़ेगी मैं समझता हूँ कि वहां से खाद की इतनी ज्यादा मांग होगी कि शायद रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन (Administration) को ट्रांसपोर्ट (Transport) देना कठिन हो जायगा। उस तरफ बहुत ज्यादा खेती होती है और भूमि बहुत उर्वरा है।

मैं इतना कह कर रेलवे मिनिस्टर साहब को रेलवे की सर्वतोमुखी उन्नति के लिये धन्यवाद देता हूँ।

श्री रघुनाथ सिंह (ज़िला बनारस—मध्य):
श्री मान्, हमारे फ्रेंक एन्थनी साहब ने बड़े सुन्दर शब्दों में यह कहा है कि हमारे माननीय मंत्री जी ने रेलवे बजट (Budget) की बहुत रोज़ी पिक्चर (Rosy picture) खींची है। जो रेलवे ८० सैंकड़ा यातायात में माल ढोती है, ७० सैंकड़ा यात्री ढोती है, जो ३३,५६६ मील में फैली हुई है और जिसमें ६ लाख आदमी काम करते हैं और जिसने ३० लाख रिफ्यूजीज़ (Refugees) को ढोया है, अगर यह हिन्दुस्तान की रेलवे का रोज़ी पिक्चर (Rosy picture) नहीं हो सकती तो मैं नहीं समझता कि फ्रेंक एन्थनी साहब के शब्दों में कौन सी रोज़ी पिक्चर (Rosy picture) हो सकती है।

दूसरी बात, साथ ही साथ, एन्थनी साहब ने यह कही कि कोई तरक्की नहीं हुई है। अब की बजट स्पीच (Budget speech) कहा गया है कि १४२ नई पैसिंजर ट्रेनें चलाई गईं, ११७ पैसिंजर ट्रेनें एक्सटेंड (extend) की गयीं, १९२ मील लाइन बनी, और २८७ मील लाइन सात लाइनों पर और बनने वाली है। शायद यह भी रोज़ी पिक्चर (Rosy picture) नहीं है।

साथ ही साथ एन्थनी साहब ने टाइम (Time) के बारे में कहा। अगर हम सन्

[श्री रघुनाथ सिंह]

१९३८ की रिपोर्ट देखें तो मालूम होगा कि बड़ी लाइन पर ८० सैंकड़ा ट्रेनें ठीक टाइम पर चलती थीं। यह ठीक है कि आज ७७ परसेंट ट्रेनें (77 per cent train) ठीक टाइम पर चलती हैं लेकिन अगर इस में हम वार (War) के समय का और पारटीशन (partition) के समय का ख्याल करें तो देखेंगे कि इस में ३ परसेंट (3 per cent) ही की कमी है। मीटर गेज पर सन् १९३८ में ८२.९ ट्रेनें ठीक टाइम (Time) पर चलती थीं और आज ७४.९ ठीक चलती हैं। इस मीटर गेज में आसाम लिंक रेलवे और हमारी ओल्ड (Old) रेलवे भी शामिल है। तो यह आंकड़े कुछ ज्यादा कम नहीं हैं।

हमारे त्रिवेदी जी ने पाखानों के बारे में शिकायत की। शायद उन्हें पता नहीं कि पार साल पाखानों के लिये ५.३० लाख रुपया अलाट (allot) किया गया था पर इस साल ८.३१ लाख रुपया अलाट (allot) किया गया है। जैसा कि उन्होंने ने कहा पाखानों की सिर्फ लीपा पोती ही नहीं होगी बल्कि कुछ लैटरिन्स (Latrines) नई भी बनेंगी।

दूसरी बात उन्होंने ने स्नान घरों के बारे में कही। तो शायद स्नान घरों के बारे में उन्हें पता नहीं कि पारसाल १.१९ लाख रुपया स्नान घरों के लिये रखा गया था, पर इस साल २.५९ लाख रुपया स्नान घरों के लिये रखा गया है। तो आप देखेंगे कि ये आंकड़े खुद कहते हैं कि करीब करीब दूना रुपया इस साल स्नान घरों और पाखानों के लिये रखा गया है।

हमारे दामोदरजी ने कहा कि प्लेटफारमों पर शेड (Shade) नहीं है। अगर वह आंकड़े देखें तो उन को मालूम होगा कि पार साल जितना रुपया इस काम के लिये अलाट

(allot) किया गया था उस से करीब दो करोड़ रुपया इस साल शैड्स (Shade) के लिये ज्यादा अलाट (allot) किया गया है। तो मैं यह कहता हूं कि दामोदरन साहब की भी शिकायत करने की कोई खास जरूरत नहीं हो सकती।

साथ ही साथ हमारे रेलवे विभाग ने जो सब से बड़ी बात की है वह यह है कि उस ने एक रिसर्च (Research) विभाग खोला है जिस के लिये वे धन्यवाद के पात्र हैं। उन्होंने जो स्लीपर्स (sleepers) को फायर प्रूफ (Fire proof) बनाया है उससे हमारी बहुत सेविंग (saving) होगी।

इस के साथ ही साथ इस रेलवे बजट (Budget) के विषय में कुछ सुझाव भी हम रखना चाहते हैं। जो चित्तरंजन का कारखाना है उसमें पारसाल १२० इंजन बनने चाहिये थे लेकिन ब्राडगेज के कुल ४९ इंजन वहां बने हैं। हमारी जो पंचवर्षीय योजना है उसके अनुसार इस कारखाने में २६८ इंजन बनने चाहिये। तो हम देखते हैं कि हमारी स्पीड (speed) बहुत स्लो (slow) है और शायद हम पंचवर्षीय योजना के समय के भीतर २ इंजन बनाने में समर्थन हो सकेंगे। साथ ही साथ हमें यह विचार करना है कि जो इंजन हम यहां बनाते हैं उन के ७० प्रतिशत पुर्जे तो हम यहां बनाते हैं लेकिन ३० प्रतिशत पुर्जे बाहर से मंगाने हैं। हम ने स्वदेशी के नारे के साथ ही आज्ञा दी ली है। तो हमें विचार करना चाहिये कि इन ३० परसेंट पुर्जों को हम बाहर से न मंगवायें और उन के लिये हम बाहर के आश्रित न रहें बल्कि अपनी सारी भी इनर्जी (energy) लगा कर उन को यहां बनावें ताकि हम अपनी रेलों को स्वदेशी कह सकें। इस प्रकार टाटा के कारखाने में मीटर गेज के १७० इंजन बनने चाहिये थे लेकिन इस साल बने कुल ३५। और हमारा

टारजेट (Target) है ६४१ इंजनों का। तो मैं यह कहता हूँ कि जहाँ ३५ इंजन बने हैं वहाँ १७० इंजन बनने चाहिये थे। हमारी पंचवर्षीय योजना में टारजेट (Target) ६४१ है। इस साल से हम कैसे उस टारजेट (Target) तक पहुँच सकेंगे। यह मेरी समझ में नहीं आ रहा है। इस वास्ते हम को देखना यह है कि किस तरह से हम अपने यहाँ से इस कमी को जल्दी से जल्दी दूर करें।

साथ ही साथ वैगन (Wagon) के बारे में कहते हैं कि चार हजार वैगन (Wagon) हम बाहर से इम्पोर्ट (import) करते हैं और २०० कैरिजेज मीटर गेज लाइन भी हम बतार से इम्पोर्ट (import) करते हैं। जब हम यह चीजें देखते हैं तो हमारा जी यह चाहता है कि हम इन रेलवे लाइनों पर ट्रैविल (travel) न करें। जो चीज विदेशी है और जिस का हम बहिष्कार कर चुके हैं उस को हमें अपनी पूरी शक्ति लगा कर हिन्दुस्तान में ही पैदा करना चाहिये। इस से हमारा जो रुपया बाहर जाता है वह बचेगा और साथ ही साथ हमारे भारतवर्ष की तरक्की होगी।

एक बात हमारे एन्थनी साहब ने बहुत जोरों से कही कि एअर कंडीशन्ड (Air-conditioned) और फर्स्ट क्लास (First class) को जरूर रखना चाहिये। उन्होंने ने जो कहा वह तो साफ साफ मेरी समझ में नहीं आया। लेकिन अगर आप आंकड़े देखेंगे तो आप को मालूम होगा कि ११६३.६ करोड़ थर्ड क्लास के पैसिंजर ट्रैविल (travel) करते हैं और इन्टर क्लास, सैकिंड क्लास, फर्स्ट क्लास और एअर कंडीशन्ड (Air Conditioned) में मिलकर ४ करोड़ आदमी ट्रैविल (travel) करते हैं। हिन्दुस्तान के जितने आदमी इन्टर क्लास, सैकिंड क्लास, फर्स्ट क्लास और एअर कंडीशन्ड में चलते हैं उससे २९ गुना ज्यादा

आदमी थर्ड क्लास में चलते हैं। तो हमारी ११६३.६ करोड़ जनता थर्ड क्लास में चलती है। हम जनता के प्रतिनिधि हैं। इस वास्ते हम को थर्ड क्लास की तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान देना चाहिये। फर्स्ट क्लास एअर कंडीशन्ड (Air-conditioned) आदि तो बड़े आदमियों की चीज है। हिन्दुस्तान एक गरीब मुल्क है और हमें गरीबों की तरफ ज्यादा ध्यान देना चाहिए। तो उनका जो कहना है कि फर्स्ट क्लास रखा जाये और एअर कंडीशन्ड कोचेज (Air-conditioned coaches) रखी जायें इस से कोई लाभ नहीं है। चार करोड़ आदमियों के लिये हम एक अरब आदमियों की सुविधा का ध्यान नहीं त्याग सकते।

साथ ही साथ आप यह देखेंगे कि जो ऐक्सप्रेस ट्रेनें चलती हैं जैसे ११ अप या १३ अप और मेल इन में ९ बोगी रहती हैं। दो बोगी (bogie) तो गार्ड की निकल जाती हैं। एक इन्टर क्लास की निकल जाती है, एक एअर कंडीशन्ड (Air-conditioned) की निकल जाती है, एक फर्स्ट क्लास की निकल जाती है और एक सैकिंड क्लास की निकल जाती है। बचता क्या है? एक मेल ट्रेन में थर्ड क्लास वालों के लिये एक बोगी (bogie) बचती है और ऐक्सप्रेस ट्रेनों में चार या तीन बोगी (bogie) बचती हैं। तो जैसा कि हमारे मिनिस्टर साहब का विचार है हम इन फर्स्ट क्लास की बला से, सैकिंड क्लास की बला से, इन्टर क्लास की बला से और एअर कंडीशन्ड (Air-conditioned) की बला से जितनी जल्दी नजात पायें उतना अच्छा है। तो इस वास्ते अपर क्लास (upper class) और लोअर क्लास (lower class) की जो चीज हमारे सामने रखी गई है वह चीज बिल्कुल ठीक है।

अब मैं अपने देश की कुछ बातों की तरफ शास्त्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता

[श्री रघुनाथ सिंह]

हूँ। हमारे यू० पी० या यों कहिये कि हिन्दुस्तान में केवल एक हैडक्वार्टर एटा ऐसा है जिस के लिये कोई रेलवे लाइन नहीं है। हमारे मिनिस्टर साहब ने अब की बार करीब डेढ़ लाख रुपया इस बजट (budget) में रखा है जिस से कि उस का सर्वे (survey) हो सके, जब कि शायद इस के लिये दो लाख रुपये का एस्टिमेट (estimate) है। लेकिन जैसा कि हमारे पिछले लायक दोस्त ने कहा कि सन् १९४५ में तो पुल की योजना बनी और सन् १९५३-५४ में उस योजना पर काम होगा, तो मेहरबानी करके हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब भी उसी पुराने रूढ़िवाद पर न चलें, सनातनवादी न हों, बल्कि समय के साथ कुछ प्रगतिशाली हों और इस रेलवे के काम को भी तेज़ी से चलावें। अगर वह जल्दी से जल्दी तेज़ी के साथ एटा को किसी भी रेलवे लाइन से ज्वाइन (join) कर सकें तो उस से यू० पी० का एक बहुत बड़ा उपकार होगा।

दूसरी बात मैं काशी के बारे में कहना चाहता हूँ। काशी जैसे पवित्र स्थान में स्टेशन पर चार प्लेटफार्म हैं। आप को सुन कर ताज्जुब होगा कि उन में से दो प्लेटफार्म पर बिल्कुल कोई शैड (shade) नहीं है एक प्लेटफार्म पर आधा शैड (shade) है और चौथे प्लेटफार्म पर १।८ शैड है। आप समझते होंगे कि काशी में यात्रियों का यातायात हमारे यू० पी० में सब से ज्यादा होता है। लेकिन काशी की जो आमदनी होती है उस को लखनऊ वाले चाट जाते हैं। लखनऊ का प्लेटफार्म तो इतना बड़ा है और इतने शैड (shade) हैं जब कि वहाँ के यात्रियों से आमदनी कम होती है और काशी में जहाँ कि इतनी आमदनी होती है, वह इतनी ज्यादा आमदनी पैदा कर के यात्रियों से देता है, लेकिन वहाँ पर शैड (shade) नहीं है। तो

मैं अपने मंत्री महोदय से कहूंगा कि जल्दी से जल्दी वहाँ पर शैड (shade) डालने की आवश्यकता की पूर्ति करें।

मैं एक मिनट में समाप्त करता हूँ। एक और बात की ओर मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। वहाँ पर वैगन (wagon) की हालत यह है कि जो वैगन (wagon) कलकत्ते से आते हैं वह बीच में मुगलसराय और गोमोह में रोक लिये जाते हैं। जितने वैगन (wagon) कलकत्ते से चलेंगे वह गोमोह या मुगलसराय में रोक दिये जाते हैं और वह वहाँ दो दो तीन तीन दिन तक रुक जाते हैं। हमारे यू० पी० में लाख की इंडस्ट्री (industry) मिरजापुर में है। सारे हिन्दुस्तान में लाख की इंडस्ट्री (industry) एक ही जगह पर है, मिरजापुर में। तो जब यह डिब्बे बीच में गोमोह या मुगलसराय में रुक जाते हैं तो इस से जितने लाख के कीड़े चलते हैं उन में से आधे वहाँ मर जाते हैं। इस वजह से हमारे यू० पी० की लाख की इंडस्ट्री (industry) तबाह हो रही है। इस को रोकना चाहिये।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ। कलकत्ते से मिरजापुर की जो डिस्टेंस (distance) है उस से कलकत्ते से काशी की जो डिस्टेंस (distance) है वह कम है। लेकिन जो पीतल का सामान कलकत्ते से मिरजापुर जाता है या मिरजापुर से कलकत्ते जाता है उस का चार्ज (charge) तों कम है लेकिन बनारस जो कलकत्ते से मिरजापुर की अपेक्षा ८० मील कम है उसका चार्ज (charge) ज्यादा है। इस वजह से बनारस की पीतल की इंडस्ट्री (industry) इस रेलवे के जुलम के कारण प्रायः समाप्त हो रही है। इस वास्ते मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से अर्ज करूंगा कि माइलेज (mileage) की रेट (rate)

को रखना है तो जब बनारस की माइलेज (mileage) कम है तो मिरजापुर की जो रेट (rate) है उससे इस को कम रखिये। एक शहर को प्रैफरेंस (preference) देना और दूसरे शहर को प्रैफरेंस (preference) न देना, यह बिल्कुल अनुचित है।

इन शब्दों के साथ रेलवे बजट (budget) जो हमारे सामने प्रस्तुत किया गया है उस के लिये हम धन्यवाद देते हैं। सारे विश्व में हमारी हिन्दुस्तान की रेलवे का चौथा स्थान है और इस इंडस्ट्री (industry) को जितना भी हम ऐक्सपैंड (expand) कर सकें अच्छा है। इन शब्दों के साथ मैं इस बजट (budget) के लिये फिर धन्यवाद देता हूँ।

श्री वीरस्वामी (मयूरम)—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ : रेलवे जनता के बड़े लाभ की चीज है। यह सब से बड़े सेवा योजक (मालिक) हैं। रेलों के बिना हमारी राष्ट्रीय आय कम हो जायेगी। अतएव रेलमंत्री को रेल कर्मचारियों के प्रति दयालु एवं सहानुभूतिपूर्ण तथा उत्तरदायित्व से पूर्ण व्यवहार रखना चाहिये।

रेल मंत्री ने अपने भाषण में रेलों में होने वाली चोरी तथा भ्रष्टाचार का उल्लेख किया है। ये चोरियाँ प्रायः प्रत्येक रेल में होती हैं; हमारे मंत्री महोदय ने इन चोरियों तथा भ्रष्टाचार को समाप्त करने का आश्वासन दिया है। रेल मंत्री ने इस सम्बन्ध में गृहमंत्री से बातचीत कर ली है और गृह मंत्री ने इस बात का आश्वासन दिया है कि वे गृह मंत्रालय से एक उच्चाधिकारी की नियुक्ति करेंगे जो कि इस के बारे में जांच करके, भिन्न २ रेलों के मुख्य २ संचालकों को इस भ्रष्टाचार एवं चोरी को रोकने के उपाय बतायेगा।

रेल कर्मचारियों को रुपया, छुट्टी अथवा पास आदि मिलने में जो देरी होती है उस के लिये रेल मंत्री ने खेद प्रकट किया है। आशा है कि रेल मंत्री अपने अधीनस्थ अधिकारियों को आदेश जारी कर देंगे कि इन सुविधाओं को देने में विलम्ब नहीं किया जाय।

रेलवे कर्मचारियों की शिकायतों एवं कठिनाइयों को भविष्य में शीघ्रातिशीघ्र, दूर करने का प्रयत्न किया जायगा।

५ म० प०

मुझे इस बात का दुःख है कि ३० नवम्बर को तंजौर तथा त्रिचनापली जिलों में आने वाले तूफान से ग्रस्त कर्मचारियों के प्रति रेल मंत्री ने सहानुभूति भी प्रकट नहीं की है। हालांकि हमारे रेल उपमंत्री श्री अलगेशन ने तो उस क्षेत्र का दौरा किया है। किन्तु मैं तो यह चाहता था कि रेल मंत्री महोदय कम से कम इस घटनाग्रस्त कर्मचारियों के प्रति सहानुभूति प्रकट करते और उन कर्मचारियों की कठिनाइयों को दूर करने के लिये क्या क्या किया गया उस का पूरा विवरण संसद् के समक्ष प्रस्तुत करते।

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एस० बी० शास्त्री) : मैं ने ऐसा संसद् को बतला दिया है संभवतः माननीय सदस्य को याद नहीं रहा।

श्री वीरस्वामी : रेलवे प्रशासन में भरती करने तथा वेतन निश्चित करने में बड़ी अनियमता है; एवं केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को मानने और क्रियान्वित करने में काफी अनियमता रखी गई है। उन प्रार्थियों को जिन्हें छुट्टी में स्थानापन्न क्लर्क के लिये भर्ती किया गया था, उन को डिब्बों सम्बन्धी तार सम्बन्धी, क्लर्क, तथा टिकिटो की जांच पड़ताल करने की शिक्षा दी गई थी। यदि

[श्री वीरस्वामी]

कोई परीक्षा में अनुत्तीर्ण रहा तो उसे बाहर भेज दिया जाता था। उस को नौकरी में नहीं रखा जाता था। केन्द्रीय वेतन आयोग ने व्यवसायिक क्लर्क का वेतन ६०-४-१२०-५-१५० १ जनवरी १९४७ से रखा था। तथा स्थानापन्न क्लर्कों के लिये ५५-३-८५-५-१३० रखा। किन्तु सदन को मैं यह बताना चाहता हूँ कि स्थानापन्न क्लर्क जो विभिन्न स्थानों पर स्थानापन्न क्लर्क का अथवा टिकिट जांच पड़ताल का कार्य कर रहे हैं उन को ५५-३-४८-५-१३० के हिसाब से वेतन मिल रहा है जबकि डिब्बों तथा माल विभाग के काम करने वाले स्थानापन्न क्लर्कों को ६०-४-१२०-५-१५० के हिसाब से वेतन मिल रहा है। किन्तु वे सभी क्लर्क जिन की नियुक्ति १९४८ से पूर्व हुई थी उन को ५५) पर हुई थी। किन्तु जिन की नियुक्ति १९४८ के बाद से हुई और प्रशिक्षित किया गया उन की ६० पर हुई।

केन्द्रीय वेतन आयोग ने सामान के इन्स्पैक्टरों का वेतन १००-१८५ रखा था किन्तु अधिकारियों द्वारा यह भी कार्यान्वित नहीं किया गया।

गोल्डन रांक में एक हाई स्कूल है, केन्द्रीय वेतन आयोग ने सभी अध्यापकों का वेतन निश्चित कर दिया है किन्तु प्रशिक्षित, तथा सहायक अध्यापकों को छोड़ कर दूसरे अध्यापकों का वेतन इस आयोग की सिफारिशों के अनुसार अप्रैल से दिया गया।

रेलों में अनुसूचित जातियों के प्रतिनिधित्व को तो जैसे रेलवे प्रशासन ने एक प्रकार से छोड़ सा ही दिया है। जहां तक मुझे पता है मैं कह सकता हूँ कि दक्षिण रेलवे में एक भी अनुसूचित जाति का सदस्य घोषित अधिकारी नहीं है। मैं रेल मंत्री तथा उपमंत्री से आग्रह करता हूँ कि वे इस प्रश्न पर विचार करें अनुसूचित जातियों की संख्या एवं उन की

सामाजिक स्थिति आर्थिक-क्षेत्र, राजनैतिक क्षेत्र, तथा शिक्षा क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए उन्हें स्थान देने का प्रयत्न किया जाय। क्या रेल मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय रेलों में कितने अनुसूचित जातियों के सदस्य घोषित पदों पर कार्य करते हैं ?

त्रिचनापली में ३-४ हजार से भी अधिक कर्मचारी अस्थाई कर्मचारी के रूप में बहुत दिनों से कार्य कर रहे हैं। जो ५ वर्ष से भी अधिक से नौकरी कर रहे हैं वे अभी तक अस्थायी तौर पर नियुक्त हैं। कर्मचारी, अस्थायी तौर पर नियुक्त किये जाते हैं, काम की समाप्ति के उपरान्त उन को दूसरे काम पर लगा दिया जाता है। यदि इस प्रकार वे ३ साल से अधिक कार्य करते हैं तो मैं माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि उन्हें कम से कम अस्थाई तौर पर नियुक्त कर दिया जाय। उन के साथ सामयिक कर्मचारियों की भांति बर्ताव क्यों किया जाता है, एक अस्थाई कर्मचारी की भांति क्यों नहीं? अतएव ये सामयिक कर्मचारी जो पिछले दो वर्षों से कार्य कर रहे हैं उन को अस्थाई बना देना चाहिये। रेलमंत्री महोदय का कहना है कि देखभाल करने वालों की संख्या बढ़ानी है ताकि चोरियां रुक सकें तथा स्टेशनों की अच्छी तरह देखभाल हो सके, मैं पूछता हूँ कि जब इन कर्मचारियों को अस्थाई तौर पर रखा जायेगा तो काम के अच्छेपन की आशा इन से कैसे की जा सकती है। रेल मंत्री का कहना है कि रेलवे कर्मचारियों को उन की वरिष्ठता के हिसाब से उच्चपद दिये जायेंगे; यदि यह कार्यान्वित हुआ तो निसांदेह अधिक दिन से कार्य करने वाले व्यक्तियों को उच्चपद मिलेंगे। आशा है रेल मंत्री महोदय इस सम्बन्ध में अधिकारियों को उचित आदेश देंगे ताकि उन के अधिकारों की उपेक्षा न की जा सके। यदि इस नियम को उचित रूप से कार्यान्वित किया गया तो

बहुत थोड़े समय में ही कर्मचारियों की शिकायतें दूर हो जायेंगी।

श्री एल० एन० मिश्र : (दरभंगा व भागलपुर) : जब से रेलों पर लोकप्रिय सरकार का नियंत्रण हुआ है तभी से रेलों की उन्नति एवं विकास के लिये बहुत कुछ किया गया है। और वह दिन दूर नहीं है जब हमारी रेलों की गिनती संसार की श्रेष्ठ रेलों में होगी।

हमारी रेलों ने डिब्बों, लोकोमोटिव तथा वैगनों के बनाने, एवं अपनी आवश्यकता की सभी वस्तुओं की पूर्ति करने में जो प्रशंसनीय कार्य किया है उस के लिये हमें गौरव और घमंड है। मैं समझता हूँ अपने निज के उत्पादन से बहुत थोड़े समय में ही रेलें अपनी आवश्यकता की पूर्ति करने में समर्थ हो सकेंगी। यह कोई साधारण बात नहीं है, यह तो बड़े गौरव की बात होगी।

बिहार में मुकामा के निकट गंगा पर पुल बनाने के लिये मैं अपना आभार प्रकट करता हूँ। बिहार के यातायात में यह बड़ा सहायक होगा। इस से बहुत दिनों की अपूर्त इच्छा की पूर्ति हुई है।

कई सालों की अच्छी आय के उपरान्त इस वर्ष की आय में कमी की प्रगति से हमें दुःख हुआ है। किन्तु देश की आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखते हुए यह कोई बहुत बुरी अथवा हतोत्साहित करने वाली घटना नहीं है। हमारे समाज की आर्थिक स्थिति का ढांचा बदल गया है, अतएव उसी बदले हुए ढांचे के अनुसार ही परिणाम भी हुआ है। आजकल रेल तथा सड़क यातायात में काफी प्रतिद्वन्द्वता चल रही है। कुछ राज्य सरकारें सड़क यातायात को प्रोत्साहन दे रहे हैं। किन्तु हमारे देश की स्थिति ऐसी नहीं है कि रेल तथा सड़क यातायात की यह प्रतिद्वन्द्वता चले। इस भावना को प्रोत्साहन नहीं मिलना चाहिए।

अब मैं बिहार के कोसी क्षेत्र, दरभंगा, पुर्निया, और सहर्सा जिलों की कुछ समस्याओं

के विषय में विचार प्रकट करना चाहता हूँ। पहिले इन क्षेत्रों में रेलों का जाल सा बिछा था तथा आर्थिक एवं व्यवसायिक रूप से ये क्षेत्र समृद्ध थे किन्तु कोसी की बाढ़ ने सब कुछ नष्ट भूट कर दिया। किन्तु आज ३,००० वर्गमील के क्षेत्र में जहां की जनसंख्या लगभग १५ लाख है, केवल २५ मील लम्बी रेल की लाइन है। कोई भी स्थान ऐसा नहीं है जहां से रेलवे स्टेशन २५ या ३० मील से कम दूरी पर हो। बिहार के इस क्षेत्र में एक पत्र को पहुंचने में १० से १५ दिन तक लगते हैं जब कि तार को पहुंचने में एक सप्ताह तक लग जाता है। अब यह क्षेत्र कोसी बाढ़ से १५-२० वर्ष से मुक्त है। किन्तु रेल की लाइनें बनाने के लिए इस क्षेत्र में अभी तक कुछ नहीं किया गया है। क्षेत्र को आर्थिक दृष्टि से समृद्ध बनाने के लिए रेल की लाइनों का पुनर्निर्माण वांछनीय ही नहीं अपितु अत्यन्त आवश्यक भी है। इस से जनता की कठिनाई ही दूर नहीं होगी अपितु जूट उत्पादकों को यातायात की सुविधा भी मिलेगी। बहुत दिनों से कहा जाता है कि जूट उत्पादकों को प्रतिदान रूप में बहुत थोड़ा पैसा मिलता है। भारत की केन्द्रीय जूट समिति ने भी इस क्षेत्र की यातायात सुविधाओं को बढ़ाने के लिए कई बार सिफारिश की है। इस क्षेत्र में रेल के पुनर्निर्माण से जूट उत्पादकों को विशेष सहायता तथा जनता की इच्छा पूर्ति भी हो सकेगी। इस के अतिरिक्त चूंकि यह क्षेत्र नेपाल राज्य की सीमा के निकटवर्ती है अतएव आवश्यक हो जाता है कि उस से सम्बन्ध स्थापित करने और प्रवेश करने के लिए यहां रेलें हों। आपकी सूचनार्थ मैं एक सुझाव रखता हूँ कि इस क्षेत्र में निम्न लाइन बनायी जाय :

(१) फरबेसगंज से राघोपुर (२) सुपाल से चंदीपुर, (३) झगरपुर से लोक-हजार।

[श्री एल० एन० मिश्र]

यह प्रस्ताव सरकार के सम्मुख बहुत दिनों से है। किन्तु काम को यह कह कर रोक दिया गया है कि जब तक कोसी को संयम में नहीं लाया जाता तब तक कुछ भी नहीं किया जा सकता। कोसी नदी पर नियंत्रण की बात तो बहुत दिनों से चल रही है। मैं नहीं समझता कि केवल इतनी सी बात के लिए इन रेलों के पुनर्निर्माण कार्य को छोड़ देना न्यायसंगत है। मेरा विचार है कि जो क्षेत्र कोसी बाढ़ से मुक्त है वहां तो याता-यात का उचित साधन हो जाना चाहिए।

यह शताब्दी हमारी रेलों की आशातीत उन्नति एवं समृद्धि की शताब्दी रही है। तथा देश की आर्थिक स्थिति को सुधारने में भविष्य में भी ये रेलें सहायक रहेंगी।

श्री जी० आर० दामोदरन (पोल्लाची) : यात्रियों तथा माल आदि से होने वाली वर्तमान आय को देखते हुए यह प्रकट होता है कि अतिरिक्त और भी हो सकता है यदि रेलों के अन्दर खर्च में कुछ कमी की जाय अथवा उनकी कार्यक्षमता में वृद्धि हो जाय जैसा कि हम देखते हैं कि पिछले वर्षों में कार्यक्षमता में बड़ी धीमी प्रगति हो रही है। बैंगन तथा डिब्बों की कमी को कुछ हद तक कम किया जा सका है। और विशेष बात जो इन वर्षों में हुई है वह आत्मनिर्भरता की ओर बढ़ना। चितरंजन लोकोमोटिव निर्माणशाला में ४९ लोकोमोटिव बनाये गये हैं। ७० प्रतिशत इंजिन यहां तैयार हो रहे हैं। यदि उचित रूप से जांच की जाय तो शेष ३० प्रतिशत इंजिन के भाग जो यहां नहीं बन सकते उनको भी यहां बनाया जा सकता है। हमारे देश में कुछ इंजीनियरिंग संस्थान होंगे। जिन्होंने इस विषय में विशेष उन्नति कर ली होगी। कुछ भाग ऐसे अवश्य होंगे जो यहां बिल्कुल नहीं बन सकते क्योंकि उन के विषय में ये संस्थान ये भी नहीं जानते

कि रेलों की आवश्यकताएं क्या क्या हैं। यदि रेलवे प्रशासन द्वारा लोहा, इस्पात, तथा इंजीनियरिंग संस्थानों को पूछा जाय तो यह संभव हो सकता है कि इंजन के वे भाग भी जो यहां नहीं बन सकते इन संस्थानों द्वारा बनाये जा सकें। इस प्रकार लोकोमोटिव सम्पूर्ण रूप में यहां बन सकेगा। टाटा लोकोमोटिव निर्माणशाला भी बड़ी लाइन पर चलने वाले लोकोमोटिव बना रही है। जब ये तैयार होंगे तो देश की साधारण आवश्यकता की पूर्ति हो सकेगी। मूल्य की बात तो छोड़िये किन्तु देश को इस से बचत होती है, इस से नौकरी का प्रश्न सुलझता है, तथा विदेशी विनिमय को अत्यन्त आवश्यक कार्यों के लिए बचाया जा सकता है।

इस आगामी वर्ष में दक्षिण भारत में काफी बड़े बड़े परिवर्तन होंगे। दक्षिण भारत में कुछ रेलवे लाइनें हैं जिन को तोड़ फोड़ दिया गया था उन में से कुछ को बनाया जायगा। हसन और मंगलौर के बीच रेलवे लाइन बनाने के लिए उस की जांच पड़ताल होगी। इस से दक्षिण भारत के पश्चिमी किनारे से पूर्वी किनारे तक सीधा एवं शीघ्रता के साथ माल भेजा जा सकेगा अथवा यात्री आ जा सकेंगे।

श्रेणी समाप्ति का कार्य बड़ा ही महत्वपूर्ण है। अब प्रचलित प्रथम, द्वितीय, एवं तृतीय श्रेणी की अपेक्षा केवल दो ही श्रेणियां रहेंगी एक तो उच्च श्रेणी। तथा दूसरी निम्न श्रेणी। इस कार्य के लिए सचमुच रेलवे मंत्रालय बधाई का पात्र है। दूसरी बात महत्व की यह है कि रेलवे प्रशासन एवं कर्मचारियों के बीच आपसी सम्बन्ध बड़े अच्छे हैं। तथा दोनों ही एक दूसरे के व्यवहार से सन्तुष्ट हैं।

दक्षिण भारत को वहां के औद्योगिक संस्थानों के लिए कच्चे माल की पूर्ति के लिए उत्तरी भारत पर निर्भर रहना पड़ता है।

जैसे लोहा, इस्पात, पत्थर तथा अन्य प्रकार का कोयला। ये सभी चीजें ऐसी हैं जिन पर नियंत्रण है और अनुमति पत्र से मिलते हैं। कभी कभी देखा गया है कि वैनन मिलने के कारण माल को भेजा नहीं जा सका और अनुमति पत्र की अवधि भी समाप्त हो गई। और इसी कारण कभी कभी कारखानों को बन्द तक करने की स्थिति उत्पन्न भी हो गई है। अतएव यह आवश्यक हो जाता है कि कुछ वस्तुओं को ऐसे स्थान विशेषों को भेजने के लिए वैनन देने में प्राथमिकता मिलनी चाहिए।

अधिक दूर तक चलने वाली गाड़ियों की, जैसे मद्रास एक्सप्रेस, बम्बई एक्सप्रेस आदि गाड़ियों की गति बड़ी कम है। वे गाड़ियाँ औसतन ३० मील प्रति घंटा के हिसाब से चलती हैं। जो आज के इस प्रौद्योगिक युग में बड़ी धीमी चाल है। मैं कह नहीं सकता कि सम्भवतः कुछ प्रौद्योगिक कठिनोई हो। समय बड़ा मूल्य रखता है हम में से सभी यह सोचते हैं कि इन यात्राओं में अधिक से अधिक समय बचाया जा सके। यदि किसी प्रकार से इस कठिनोई की चाहे वह प्रौद्योगिक ही क्यों न हो, जांच हो सके और गाड़ियों की गति बढ़ाई जा सके तब यह बड़ी अच्छी बात होगी एवं ठीक दशा में प्रगति होगी। क्यों कि जैसा कि हम देखते हैं कि विदेशों में गाड़ियों की चाल औसतन ५० मील प्रति घंटा रहती है।

इस के अतिरिक्त रेलवे कर्मचारियों के सहयोग के आधार पर स्टेशनों पर गाड़ी रोकने में जो अधिक समय का व्यर्थ में ही अपव्यय किया जाता है उसे भी रोका जा सकता है। और इस प्रकार से गाड़ियों की औसतन चाल में भी वृद्धि हो सकती है। तब हम अधिक दूर थोड़े समय में पहुंच सकेंगे।

रेलवे स्टेशनों के नाम रखने के विषय में भी मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना

चाहता हूँ। मैं उस स्थान से आ रहा हूँ जहाँ एक नई रेलवे लाइन बनाई गई है। एक स्टेशन का नाम रेलवे प्रशासन में 'पिलामेडू' रखा है जब कि उस का सही नाम पीलामेडू है तथा पोस्ट आफिस वाले एवं सभी सरकारी कार्यालयों में इसे 'पीलामेडू' के नाम से पुकारा जाता है। मेरी समझ में नहीं आया कि यह नाम परिवर्तन क्योंकर हुआ।

श्री जी० आर० दामोदरन : इस विषय की जांच होनी चाहिए तथा उस स्टेशन का नाम सही तौर पर लिखा जाना चाहिए।

श्री एन० श्री कान्तन नायर (क्विलोन व मावेलिककरा) : रेल मंत्री के भाषण एवं रेल आयव्ययक की कांग्रेस सदस्यों ने बड़ी प्रशंसा की है। किन्तु मैं नहीं समझ सका कि उस भाषण में ऐसे महत्व की न जाने कौन सी बात थी। यदि आप देहली से गोहाटी तक जायं तो तेज़ चलने वाली गाड़ी से भी वहाँ पहुंचने में आप को ५ दिन लग जायेंगे। रिसांग तथा किसांग तक पहुंचने में तो और भी १०-१२ दिन लग जायेंगे क्योंकि वहाँ तक आप को पैदल चलना होगा। यह तो है हमारे देश की यातायात की दशा ?

रेल मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है कि केवल ४०० करोड़ रेलों पर खर्च किया जाना है जिस में से ३२० करोड़ तो रेलवे स्वयं देगी तथा शेष ८० करोड़ साधारण आगम कोष से लेना होगा। यदि हमें अधिक धन मिल सकता तो हम और भी अधिक कार्य कर सकते थे। हम चाहते हैं कि अधिक से अधिक कार्य हो किन्तु हमारे योजना आयोग के सम्मुख जो समस्याएं एवं कठिनाइयां आ रही हैं उन से भी हम अनभिज्ञ नहीं हैं। अन्य बातों एवं क्षेत्रों के सुधार के लिए रुपया निर्दिष्ट करना भी आवश्यक है। यह ४०० करोड़ रुपया रेलों के पुनर्स्थापन तथा वर्तमान मशीनों के विकास एवं सुधार पर

[श्री एन० श्रीकान्तन नायर]

खर्च होगा। अतएव आगामी २-३ वर्षों में रेलों की बढ़ोत्तरी एवं सुविधाओं पर सीमित रूप से खर्च हो सकेगा। किन्तु इस बीच जो चीजें आवश्यक हैं उन पर तो खर्च करना होगा ही। रेलों में नये सुधार तो योजना के अन्तर्गत निश्चित औद्योगिक विकास एवं सुधार के साथ ही साथ हो सकेंगे।

केवल २० करोड़ रुपया नई रेलवे लाइन बनाने के लिए स्वीकृत किया गया है किन्तु जब मैं योजना की ओर देखता हूँ तो प्रकट होता है कि केवल १३ करोड़ रुपया ही निश्चित किया गया मिलता है। इस से कोई आशातीत उन्नति की संभावना नहीं है।

अब रेलों की वास्तविक क्रियाशीलता भी देखिए। १९५०-५१ में यात्रियों की संख्या चरम सीमा पर पहुंच गई थी जो घटकर अब साधारण स्थिति में आ रही है। किन्तु देश की आर्थिक स्थिति वह नहीं रही जो उस समय वहां थी। हम यह आशा नहीं कर सकते कि १९५३-५४ में यात्रियों के आवागमन से हमें उतनी आय हो सकेगी जितनी कि इस चालू वर्ष में होगी। आज करोड़ों व्यक्तियों की क्रयशक्ति घट गई है उनमें क्रय करने की शक्ति जाती रही है। और यही कारण है कि देश के बहुत से भागों में निकट भविष्य में अकाल की संभावना है। अतएव यात्रियों के किराये में भी गिरावट होना अत्यन्त आवश्यक है।

आयव्ययक की दूसरी मूलभूत बड़ी कमी यह है कि आय-व्ययक में उद्योगों की उन्नति-गामी आधार की कल्पनामयी आशा प्रकट की गई है। जो कोरी मृग मरीचिका है। जैसा कि श्रीमान्! आप जानते ही हैं कि नारियल की रस्सियां बनाने वाला संस्थान बन्द हो गया है, चाय उद्योग के सम्मुख गम्भीरतम कठिनाइयां उपस्थित हैं ही तथा कपड़ा उद्योग का भविष्य

भी उज्ज्वल नहीं है। करघा उद्योग तो एक प्रकार से समाप्त सा ही हो गया है। मिट्टी के बर्तन बनाने वाले उद्योग में गम्भीरतम प्रतिस्पर्द्धा है। देश की प्रायः प्रत्येक औद्योगिक संस्थानों से कर्मचारियों को निकाला जा रहा है। जिस से उत्पादन स्वभावतः कम हो ही जायगा। फिर भी हमारे मंत्री महोदय सोचते हैं कि माल के द्वारा हमको ३ करोड़ रुपये की आय हो सकेगी।

इस से तो प्रकट होता है कि रेल मंत्री महोदय की सभी योजनाएं असफल रहेंगी और उन का आशातीत अतिरेक आयव्ययक केवल घाटे का आयव्ययक रह जायगा।

रेलवे प्रशासन की योजना को कार्यान्वित करने को अदक्षता के विषय में भी मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। चितरंजन निर्माणशाला जिस के विषय में बहुत कुछ कहा जा चुका है आज राष्ट्र की एक अमूल्य निधि है। यहां लोकोमोटिव के ७० प्रतिशत भाग बनते हैं और शेष ३० प्रतिशत भाग यहां नहीं बनते; अतएव यह स्पष्ट है कि प्रौद्योगिक रूप से ये विशेष महत्व के हैं तथा लोकोमोटिव के बहुत कीमती भाग हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि लोकोमोटिव के वे भाग जो यहां बनते हैं उन का मूल्य कितना है, तथा बाहर से आने वाले हिस्सों का मूल्य कितना है? मेरा विचार तो यह है कि ये ३० प्रतिशत भाग अधिक महंगे हैं बनिस्वत इन ७० प्रतिशत भागों के जो कि यहां बनाये जाते हैं।

मैं यह नहीं समझ सका कि वह सुयोजित आर्थिक ढांचा क्या है जिसमें बहुत सी बातों को मंत्रियों के करने के लिए छोड़ दिया है, अथवा भाग्य के सहारे? मुझे यह जानकर वास्तव में बड़ा आश्चर्य हुआ कि चितरंजन निर्माणशाला का कार्य बन्द कर दिया गया है क्योंकि विदेशों से कुछ भाग नहीं आ सके हैं।

मेरी समझ में सरकार की यह नीति नहीं आई कि वह कम से कम एक वर्ष के लिए भी अतिरिक्त भाग मंगा कर नहीं रखती; जिस से कि एक वर्ष के उत्पादन का कार्य चल सके। उन्होंने तो केवल इतना कह दिया कि उत्पादन का कार्य रुक गया और वह भी ऐसे समय जब कि तीसरे महायुद्ध के बादल मंडरा रहे हैं। इस पंच वर्षीय योजना का क्या होगा; क्या यही प्रशासन है जो अधिकारियों द्वारा किया जाता है।

मैं देखता हूँ कि चितरंजन निर्माणशाला के लिए १५ करोड़ तथा 'टेलको' के लिए २ करोड़ रुपया अलग से रख दिया गया है ताकि लोकोमोटिव बनाने में ये आत्मनिर्भर हो सके। कल को यदि विदेश वाले लोकोमोटिव में भाग देने से मना कर दें जिस की बहुत कुछ संभावना है तो एक भी लोकोमोटिव नहीं बन सकेगा। तब ऐसे कारखानों और वह भी इतने व्यय के रखने में क्या उद्देश्य है?

सुविधाओं के लिए ३ करोड़ रुपया निश्चित किया है किन्तु यह इतना थोड़ा है कि इस से तृतीय श्रेणी के यात्रियों की कठिनाइयां दूर नहीं हो सकतीं। क्योंकि इन की कठिनाइयां महान् हैं। कुछ कठिनाइयां जैसे स्टेशनों पर पानी, एवं टिट्टियों की है। पानी के लिए तो कभी कभी किसी किसी स्टेशन पर पानी वाला खुली बाल्टी में पानी पिलाता हुआ दिखाई पड़ता है किन्तु चूँकि पानी खुला हुआ होता है अतएव उस में सभी प्रकार के कीड़े मकोड़े पड़े होने की सम्भावनाएं अधिक रहती हैं जिन से यात्रियों के स्वास्थ्य पर बुरा प्रभाव पड़ सकता है। अतएव मैं आशा करता हूँ कि रेलवे प्रशासन इस सम्बन्ध में कोई उचित उपाय करेगा।

रेलवे प्रशासन की एक सब से बड़ी कमी यह भी है रेलवे कर्मचारी तृतीय श्रेणी के यात्रियों को द्वेष दृष्टि से देखते हैं अतएव यह

स्वाभाविक है कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों के हितों की ओर उचित रूप से ध्यान नहीं दिया जाता।

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन हुए]

जब तक रेलवे कर्मचारियों में तृतीय श्रेणी के यात्रियों के प्रति परिवर्तन नहीं होगा तब तक उन की स्थिति में सुधार की कोई विशेष आशा नहीं रह जाती।

चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को ६९ रु० प्रति मास मिलता है जब कि उच्च आयुक्त को ४ हजार मिलता है। कितना विशाल अन्तर है। अमरीका जैसे पूँजीवाद देश में भी इतना अधिक अन्तर नहीं मिलता वहाँ भी अधिक से अधिक वेतन पाने वाले को कम से कम वेतन वाले से १० गुना या १२ गुना मिलता है। समझ में नहीं आता कि एक जनपद सेवक को एक माननीय मंत्री की अपेक्षा अधिक वेतन मिलता है जब कि वह जनपद सेवक मंत्री के आदेशों के अनुसार कार्य करता है तथा माननीय मंत्री को उसे दंडित करने का भी अधिकार है।

दक्षिण भारत की तो विचित्र ही दशा है। विश्व विख्यात कैप कमोरिन को ही ले लीजिए वह त्रिवेन्द्रम स्टेशन से ५० मील दूर रह जाती है किन्तु उसे रेल से नहीं जोड़ा गया। यहाँ तक कि पंच वर्षीयों योजना के अन्तर्गत भी उसे कोई महत्व नहीं दिया गया।

यह समझ नहीं आया कि इरनाकुलम क्विलन रेलवे लाइन किस प्रकार छोटी लाइन बन गई। इस क्षेत्र के सभी प्रतिनिधियों ने भिन्न भिन्न अभ्यावेदनों में इस लाइन को बड़ी लाइन करने की प्रार्थना की है। यहाँ तक कि कि कोचीन बन्दरगाह के उच्चइंजीनियर तथा दक्षिण रेलवे के मुख्य संचालक ने भी कहा है कि इसे बड़ी लाइन कर देना चाहिए।

[श्री एन० श्रीकान्तन नायर]

इस से क्या हानि होगी पता है ? इसके लिए एक अलग से अलवे में पुल बनाना होगा। और अलवे से लेकर कोचीन तक एक दूसरी रेलवे लाइन बनानी होगी। अतएव मैं माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वे एक बार फिर से इस पर विचार करें।

श्री बेली राम दास (बारपेटा) : यह बजट सर्वश्रेष्ठ बजट है। इस बजट के द्वारा यात्रा करने वाली जनता की स्थितियों में सुधार किया गया है। रेल मंत्री ने तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को अधिक से अधिक सुविधा देने का प्रयत्न किया है। रेल मंत्री के प्रति मैं कृतज्ञ हूँ कि उन्होंने ने आसाम के यात्रियों की सुविधा सम्बन्धी बातों की जांच के लिए एक समिति की नियुक्ति की है। मैं आशा करता हूँ कि वे इस समिति की सिफारिशों को भी कार्यान्वित करने का प्रयत्न करेंगे।

मुझे यह जान कर प्रसन्नता हुई है कि भारत अगले वर्ष से लोकोमोटिव, डिब्बे, आदि का निर्यात नहीं किया करेगा। इस से न केवल भारतवर्ष का रुपया ही बचेगा अपितु देश के सम्मान में भी वृद्धि होगी क्योंकि इस प्रकार देश आत्मनिर्भर हो सकेगा।

आसाम प्रान्त में रेलों की बड़ी कमी है। सरकार ने एक रेलवे लाइन बनाई है किन्तु इस से तो काम चलेगा नहीं। गोहाटी से दिल्ली आते आते चार दिन लग जाते हैं। लखनऊ पर लगभग ११ घंटा प्रतीक्षा करनी पड़ती है। लखनऊ से एक गाड़ी और क्यों नहीं चला दी जाती जो इन यात्रियों को दिल्ली ले आवे। यदि सरकार चाहे तो बड़ी आसानी से ऐसा कर सकती है। पिछले वर्ष मैंने प्रार्थना की थी कि पन्ध्र से गैरो की पहाड़ियों तक एक नई रेलवे लाइन बनायी जाय। और वह भी इस कारण से कि गैरो पहाड़ी क्षेत्र बड़ा पिछड़ा है। आप को यह जानकर

आश्चर्य होगा कि इस २०वीं शताब्दी में भी वहाँ के निवासी प्रायः एक प्रकार से नंगे रहते हैं। वहाँ की स्त्रियाँ कमर से लेकर घुटने तक कपड़े पहिनती हैं जब कि वहाँ के मनुष्य केवल ६" × १८" कपड़े को प्रयोग में लाते हैं। यह उनका दोष नहीं है। इस का कारण यह है कि वह लोग अपनी भूमि से उत्पादित वस्तुओं का विक्रय उचित दामों पर नहीं कर पाते। बड़िया से बड़िया सेव संतरे वहाँ दो पैसे के या तीन पैसे के बिकते हैं क्योंकि वहाँ यातायात की कोई उचित सुविधा नहीं है। दिल्ली में जब कि मिर्च का भाव ५ रुपया प्रति सेर है तो वहाँ इस पहाड़ी क्षेत्र में ५ रुपये की एक मन बिकती है। और यही कारण है कि वहाँ के निवासियों को पहिनने के लिए उचित कपड़ा नहीं मिल पाता क्योंकि उन को अपने माल को निकालने के लिए कोई बाजार ही नहीं मिलता। वे लोग अपने अंगों की सुरक्षा के लिए पड़े पौदों की छाल का प्रयोग करते हैं। मैं समझता हूँ कि यदि सरकार वहाँ एक रेल की लाइन बनाती है तो इस में कोई हानि नहीं है क्योंकि गैरो की पहाड़ियों में कोयला की खदान भी हैं। वहाँ तांबा, चूना, पत्थर, आदि की खदान भी हैं। बड़े बड़े जंगलात भी हैं। वहाँ रेल की लाइन बनाने से सरकार को लाभ ही लाभ होगा। वहाँ साल के बड़े बड़े जंगलात हैं जिन से, रेलों के लिए स्लीपर मिल सकते हैं। जो कि सस्ते दामों पर तथा आगामी कई वर्षों तक लगातार मिल सकते हैं। आसाम सरकार ने केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना की है कि वह इन खदानों से लाभ उठाने के लिए शीघ्रातिशीघ्र रेलवे लाइन बनाने का प्रयत्न करें। वहाँ से जितना भी कर मिलता है वह इस रेलवे लाइन को बनाने के लिए काफ़ी होगा। रेलवे लाइन के न होने के कारण वहाँ साल के वृक्ष ५ रु० या ६ रु० में बिकता है। जो कि आसाम सरकार के लिए बहुत ही घाटा देने वाला है।

यातायात की उचित सुविधा न होने के कारण आसाम निवासियों को काफ़ी कठिनाई उठानी पड़ती है। जूट तथा चाय जैसी चीज़ें भी उन्हें या तो हवाई जहाज़ द्वारा अथवा स्टीमर से ले जानी पड़ती हैं जो कि काफ़ी महंगी पड़ती हैं। और यही कारण है कि आज चाय उद्योग में काफ़ी संकट है। मैं सरकार से प्रार्थना करता हूँ कि वह चाय के क्षेत्र के लिए एक रेलवे लाइन बना दे ताकि यहां कि चाय को सस्ते दामों पर कलकत्ता तक ले जाया जा सके। जब अन्य प्रान्तों में सीमेंट ५ या ६ रुपया प्रति बोरा मिलती है तो यहां आसाम में वही बोरा ११ रुपये में मिलता है उसका कारण भी संचार साधनों की कमी है। रेलवे सीधा बिहारके कारखानों से सीमेंट लाने के लिए वागन देने में असमर्थ है। कारखाने से ७१ रुपया प्रति टन के भाव से सीमेंट मिलता है। और गोहाटी तक पहुंचते पहुंचते उस पर १०१ रुपया खर्च आ जाता है। रेल द्वारा बिहार से गोहाटी तक माल पर १५ आना प्रति मन के भाव से भाड़ा लिया जाता है जब कि स्टीमर द्वारा कलकत्ता से गोहाटी तक हम को १ मन का २।।।) देना पड़ता है। पिछले वर्ष केवल सीमेंट के ले जाने में आसाम सरकार को ४० लाख रुपया अधिक भाड़ा देना पड़ा था। लोहा तथा इस्पात के बारे में तो कहना ही क्या है। अतएव मैं सरकार से प्रार्थना करता हूँ कि आसाम सरकार को इस कठिनाई से उबारे।

आजकल बहुत सी जगह नई रेलवे लाइन बनाने का विचार है तथा बहुत सी जगह बनाये जाने के लिए जांच हो रही है। मैं समझता हूँ कि आसाम सरीखे बड़े प्रान्त में भी नई रेलवे लाइन बनाने की योजना कार्यान्वित की जायगी। आसाम भारत की सीमा पर है कभी भी इस पर आक्रमण किया जा सकता है। आसाम प्रान्त निवासी भारत की सहायता करने के लिए सदैव ही तैयार रहेंगे बशर्ते

कि उन की आवश्यक सुविधाएं दी जाती हैं। मैं आशा करता हूँ सरकार अवश्य ही आसाम में नई रेलवे लाइन खोलेगी।

आसाम प्रान्तीय कांग्रेस समिति ने एक प्रस्ताव पास कर के भारत सरकार से प्रार्थना की है कि आसाम में तृतीय श्रेणी के यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधा दी जाय। कुछ और भी बातें हैं जिनपर माननीय मंत्री महोदय ध्यान देकर कार्यान्वित कराने की कृपा करें। ये बातें वही हैं जो आसाम प्रान्तीय कांग्रेस समिति द्वारा पास किये गये प्रस्ताव के उत्तरार्ध में उल्लिखित हैं। इन को कार्यान्वित करने से आसामनिवासियों की वैध कठिनाइयां दूर हो जायेंगी।

- (१) उत्तर पूर्व रेलवे के बोगेगांव स्टेशन कर्मशाला का विकास।
- (२) रेलवे सेवा आयोग में कम से कम एक आसाम निवासी का चयन करना चाहिए।
- (३) आसाम क्षेत्र के लिए तृतीय श्रेणी तथा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए चन्दू में प्रतियोगी परीक्षा हो।
- (४) उत्तर पूर्व रेलवे के उप मुख्य व्यवसायिक संचालक (गोदाम) का कार्यालय कलकत्ता से बदल कर चन्दू में किया जाय।
- (५) चन्दू में एक उप प्रमुख संचालक को नियुक्त किया जाय जिस के पास पूरे पूरे अधिकार हों।

आसाम प्रान्तीय कांग्रेस समिति का यह विनम्र निवेदन है; मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय इस प्रस्ताव को कार्यान्वित करने का पूरा पूरा प्रयत्न करेंगे।

सदन मंगलवार २४ फरवरी सन् १९५३ के मध्याह्न २ बजे तक के लिए स्थगित ही गया।