

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

१०३१

१०३२

लोक सभा

मंगलवार, ६ मार्च, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

नौकरी दफ्तर

*७९७. सरदार हुक्म सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पहिली अक्टूबर, १९५३ से ३१ जनवरी, १९५४ तक नौकरी दफ्तरों में जिन शिक्षित व्यक्तियों ने अपने नाम रजिस्टर कराये हैं उनकी संख्या कितनी है ; तथा

(ख) उसी अवधि में नौकरी दफ्तरों को सूचित की गई रिक्तियों की संख्या कितनी है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) पहिली अक्टूबर से ३१ दिसम्बर, १९५३ की अवधि में ७६,६१६ । जनवरी, १९५४ की सूचना उपलब्ध नहीं है, क्योंकि यह सूचना हर तीन महीनों के बाद एकत्रित की जाती है ।

(ख) पहिली अक्टूबर से ३१ दिसम्बर, १९५३ तक ५८,८०३ ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या इस अवधि में पूर्व वर्ती तीन महीनों की तुलना में नाम

रजिस्टर कराने वाले व्यक्तियों की संख्या में कमी हुई और सूचित रिक्तियों की संख्या में वृद्धि हुई थी ?

श्री आबिद अली : नौकरी चाहने वाले व्यक्तियों की संख्या में वृद्धि हुई थी और मालिकों द्वारा की गई मांग में भी कुछ थोड़ी सी वृद्धि हुई थी ।

सरदार हुक्म सिंह : कितने लोगों को नौकरी दिलाई गई ? क्या जितने लोगों को नौकरी दिलाई गई उनकी संख्या सूचित रिक्तियों की संख्या से अधिक थी या दोनों की संख्या बराबर थी ?

श्री आबिद अली : इन तीन महीनों में जितने व्यक्तियों को नौकरी दिलाई गई थी उनकी संख्या कुछ अधिक थी ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या यह सच है कि सरकार के आंकड़ों में कमी हुई और गैर सरकारी उद्योग क्षेत्र के आंकड़ों में वृद्धि हुई थी ?

श्री आबिद अली : मेरे पास प्रति मास के आंकड़े हैं । ये इस प्रकार हैं:

	केन्द्रीय सरकार	राज्य सरकारें	गैर सरकारी
सितम्बर	७,४५३	५,६६५	५,१०६
दिसम्बर	८,६५३	५,५७८	६,११३

श्री बेलायुधन : नौकरी दफ्तरों की पूरी कार्य प्रणाली का अध्ययन करने के लिये नियुक्त की गई शिवा राव समिति का क्या

हुआ और क्या इन नौकरी दफ्तरों के सम्बन्ध में सरकार ने कोई निर्णय किया है ?

श्री आबिद अली : हमें आशा है कि मार्च के अन्त तक हमें रिपोर्ट मिल जायेगी ।

नई रेलवे लाइनें

*७९९. सेठ गोविन्द दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५३ में किन खण्डों में नई रेलवे लाइन बिछाई गई ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : १९५३ में निम्न लिखित रेलवे लाइनें बनाने का कार्य होता रहा :

(१) उत्तर रेलवे में चुनार-रोबर्ट्सगंज चर्क रेलवे लाइन ।

(२) पूर्वी रेलवे में चम्पा-कोर्बा कोल फील्ड्स लाइन ।

(३) पूर्वोत्तर रेलवे में मुरली गंज-माधेपुर लाइन ।

(४) दक्षिण रेलवे में क्विलोन-एणकुलम् लाइन ।

(५) पश्चिम रेलवे में संगानेर शहर-देवली एक्सटेंशन का डिग्गी-टोडा रायसिंह भाग ।

(६) पश्चिमी रेलवे में गान्धी धाम-कांडला लाइन ।

(७) पश्चिमी रेलवे में पिहिज-नदियाद लाइन ।

(८) पूर्वी रेलवे में कस्तग्राम-परिहरपुर लाइन ।

सेठ गोविन्द दास : क्या यह बात सही नहीं है कि १९५३ की जो योजनाएँ बनाई गई थीं, उन में मध्य प्रदेश की भी कुछ लाइनें थीं, और क्या माननीय मंत्री जी इस का कारण बतलायेंगे कि मध्य प्रदेश में यह लाइनें क्यों नहीं डाली गईं ?

रेल तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : योजना में एक चांपा-कोरबा लाइन थी और एक खंडवा-हिंगौली । चांपा कोरबा लाइन का काम शुरू हो गया है और खंडवा हिंगौली का काम १७ तारीख से शुरू होने वाला है ।

सेठ गोविन्द दास : इस के अतिरिक्त और भी कुछ लाइनें मध्य प्रदेश की योजना में थीं, उन लाइनों के सम्बन्ध में क्या हो रहा है ?

श्री अलगेशन : माननीय सदस्य किन लाइनों के बारे में कह रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने "कुछ अन्य लाइनें" कहा था ।

श्री महोदय : इन्दौर उज्जैन लाइन के बारे में क्या निर्णय हुआ है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : इन्दौर उज्जैन लाइन के बारे में आखिरी फैसला होना बाकी है, जो कि होने वाला है ।

श्री बी० एस० मूर्ति : इन लाइनों में कितनी लाइनें ऐसी हैं जोकि गत युद्ध में उखाड़ दी गई थीं और क्या इसके पीछे कोई नीति है ?

श्री अलगेशन : उखाड़ी हुई लाइनें नहीं बनाई जा रही हैं, ये नई लाइनें बनाई जा रही हैं ।

दामोदर घाटी निगम बिजली का दिया जाना

*८००. सरदार ए० एस० सहगल : रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या ३१ दिसम्बर, १९५३ को कलकत्ता में बिजली के दिये जाने के बारे में एक उच्च स्तरीय सम्मेलन हुआ था ?

(ख) बंगाल सरकार, रेलवे बोर्ड, दामोदर घाटी निगम तथा बिजली के इंजी-

निधियों का प्रतिनिधित्व करने वाले कितने व्यक्तियों ने इस सम्मेलन में भाग लिया ?

(ग) योजनाओं में समन्वय करने के मामले में क्या समझौता हुआ था जिससे कि बिजली के प्रदाय पर कम से कम खर्च हो ?

(घ) क्या कलकत्ता की सर्कुलर रेलवे को भी बिजली दी जायगी ?

(ङ) क्या सरकार सदन पटल पर पूरे तथ्य रखेगी ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां।

(ख) तथा (ग). यह पश्चिमी बंगाल के मुख्य मंत्री के साथ रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों की अनौपचारिक बैठक थी और इसमें दामोदर घाटी निगम तथा कलकत्ता इलेक्ट्रिक सप्लाय कोर्पोरेशन के प्रतिनिधियों ने भी भाग लिया था। इस बैठक में यह निश्चय किया गया था कि बिजली प्रदाय करने की विभिन्न टैक्निकल बातों की जांच करने के लिये एक उप-समिति नियुक्त की जाये।

(घ) इस बात की भी जांच हो रही है।

(ङ) यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

सरदार ए० एस० सहगल : स्तरीय सम्मेलन की क्या सम्मति थी ?

श्री अलगेशन : यह सम्मेलन उपनगरी क्षेत्रों तथा कुछ अन्य उपक्रमों को बिजली देने की व्यवस्था करने के बारे में ही था।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या सरकार पूरे तथ्य सदन के समक्ष रखेगी ?

अध्यक्ष महोदय : पूरे तथ्य ? आपका अभिप्राय क्या है ?

सरदार ए० एस० सहगल : उच्च स्तरीय सम्मेलन के बारे में।

श्री अलगेशन : जैसा कि मैं ने अपने उत्तर में बताया कि यह कुछ आरम्भिक मामलों पर विचार करने के लिये एक अनौपचारिक सम्मेलन था। मैं माननीय सदस्य को यह आश्वासन दे सकता हूँ कि बिजली प्राप्त करने के मामले में कोई कठिनाई नहीं है।

श्री एल० एन० मिश्र : बिजली ले जाने का खर्च कौन उठायेगा—दामोदर घाटी निगम या रेलवे ?

श्री अलगेशन : यह खर्च दामोदर घाटी निगम उठायेगा।

श्री टी० एन० सिंह : क्या दामोदर घाटी निगम टाटा कम्पनी को जिस दर से बिजली देता है, वह चित्तरंजन तथा अन्य रेलवे संस्थापनाओं को अधिक मात्रा में बिजली दिये जाने के लिये प्रस्तावित दरों से बहुत कम है, तथा उसके मुकाबले में रेलवेज को पहिले से ही भिन्न दर पर बिजली देता है ?

श्री अलगेशन : मुझे इस प्रश्न की पूर्ण सूचना चाहिये। किन्तु हम तो दामोदर घाटी निगम से उपनगरी क्षेत्रों के लिये, जहां हम जली लगाना चाहते हैं, बिजली लेने के प्रश्न पर विचार कर रहे हैं।

बगाहा-छितात्री पुल

*८०१. श्री एस० एन० दास : क्या रेलवे मंत्री १६ अप्रैल, १९५३ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या १०७२ के दिये गये उत्तर का निर्देश करने तथा यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार नरकटियागंज (पूर्वोत्तर रेलवे) के परे बगाहा-छितात्री पुल के बनाने के मामले पर इस समय ध्यान दे रही है ; तथा

(ख) यदि ऐसा है, तो पुल के निर्माण कार्य के कब आरम्भ किये जाने की सम्भावना है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां।

(ख) अभी इस विषय में कुछ नहीं कहा जा सकता।

श्री एस० एन० दास : इस पुल की अनुमानित लागत कितनी है ?

श्री अलगेशन : इस समय मेरे पास इस पुल की लागत का अनुमान नहीं है। मैं माननीय सदस्य को यह जानकारी मंगवा कर दे सकता हूँ। १९५० में अनुमान लगाया गया था। यह एक मोटा अनुमान था। यह अनुमान २ करोड़ रुपये का था।

श्री एस० एन० दास : क्या वित्तीय प्रश्न इस विषय में देर करवा रहा है अथवा इस के मार्ग में कोई और बाधा है ?

श्री अलगेशन : यह कार्य प्रथम पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित नहीं किया गया है। निस्संदेह वित्तीय प्रश्न के कारण ही ऐसा हुआ है।

श्री सिंहासन सिंह : प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में माननीय मंत्री ने "हां" कहा था अर्थात् वे चितन्नी घाट पर पुल बनायेंगे परन्तु वहां पुल के जो भाग पड़े थे जिन में गर्डर इत्यादि भी सम्मिलित हैं, वे वहां से उठा कर गोरखपुर पहुंचा दिये गये हैं ?

श्री अलगेशन : मेरे पास इस सम्बन्ध में कोई जानकारी नहीं है।

श्री विश्वनाथ राय : किस वर्ष इस पुल के कुछ खम्भे और भाग बाढ़ में बह गये थे ?

श्री अलगेशन : हो सकता है। किन्तु मेरे पास कोई जानकारी नहीं है।

नौकरी दफ्तर

*८०२. श्री केशवैयंगार : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या नौकरी दफ्तरों और लोक सेवा आयोगों के काम में विशेष रूप से क्लर्कों

और चपड़ासियों की नियुक्ति के सम्बन्ध में समन्वय स्थापित कर दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो कैसे ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) जी हां, इस समय जहां तक इस प्रकार का समन्वय हो सकता है।

(ख) सभी लोक सेवा आयोगों (रेलवे सेवा आयोग सहित) को नौकरी दफ्तरों को अपने विज्ञापनों की प्रतियां भेजने के लिये कहा गया है। विशेष विज्ञापन पट्टों पर विज्ञापनों का प्रदर्शन किया जाता है और जनता को सीधे आयोग को प्रार्थना पत्र भेजने की सलाह दी जाती है। रेलवे सेवा आयोग के फार्म नौकरी दफ्तरों में बिकते हैं। केन्द्रीय सरकार और कई एक राज्य सरकारों ने ये आदेश दिये हैं कि जो रिक्तियां लोक सेवा आयोग द्वारा न भरी जायें, उन सब की सूचना नौकरी दफ्तरों को देनी चाहिये।

श्री केशवैयंगार : क्या इस संस्था में गुणों की पहचान के लिये कोई परीक्षा ली जाती है ?

श्री आबिद अली : कारीगरों और टाइपिस्टों की कुछ परीक्षा ली जाती है।

श्री तिम्मया : क्या सरकार को यह विदित है कि कुछ विभाग कभी भी नौकरी दफ्तर को अपनी रिक्तियों की सूचना नहीं देते और यदि हां, तो सरकार उन विभागों के विरुद्ध क्या कार्यवाही करती है ?

श्री आबिद अली : हिदायतों के अनुसार सभी विभागों को अपनी रिक्तियों की सूचना नौकरी दफ्तरों की देनी पड़ती है। यदि वह ऐसा नहीं करते, तो जब कोई न्योल्लंधन का विशेष मामला हमारे ध्यान में लाया जाता है, तो उसके विरुद्ध कार्यवाही की जाती है।

श्री रघुरामय्या : आंध्र के डाक सर्कल में नियुक्तियों के लिये हाल में उम्मीदवारों का चुनाव करते समय नौकरी दफ्तरों से बिना पूछे ही सीधे चुनाव कर लिये गये हैं। क्या यह सत्य है और यदि हां, तो सरकार का इस विषय में क्या विचार है ?

श्री आबिद अली : यह जानकारी मुझे माननीय सदस्य से मिली है।

वन गवेषणा संस्था देहरादून

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

(क) क्या यह सत्य है कि वन गवेषणा संस्था देहरादून को बने हुए लगभग आधी शताब्दी हो चुकी है और इस पर प्रतिवर्ष लगभग ४१ लाख रुपये व्यय होते हैं ;

(ख) क्या इस संस्था ने अपने आरंभ से अब तक इस पर किये गये व्यय के रूप कोई व्यावहारिक व्यावसायिक उपयोग की चीज़ निकाली है ; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (ख) का उत्तर नकारात्मक हो, तो इस के क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां, १९५३-५४ के आय-व्ययक में ४१ लाख रुपये का उपबन्ध किया गया है। इस में उन कालेजों का व्यय भी सम्मिलित है जो आत्मनिर्भर हैं और कई अन्य योजनाएं भी सम्मिलित हैं, जो इस संस्था की साधारण कार्यवाही का अंग नहीं हैं। सामान्यतः इस का व्यय २० लाख रुपये है या बिल्कुल ठीक ठीक कहा जाये तो १९.९२ लाख रुपये है।

(ख) जी हां। भारत में वन विभाग लकड़ी की चीज़ों के उद्योग, जैसे कि कागज प्लाइवुड, और दियासलाई के उद्योग, इमारती लकड़ी, का प्रयोग करने वाले विभाग जैसे

कि रक्षा, रेलवे और लोक निर्माण विभाग अधिकांशतया इस संस्था के परिश्रम का ही फल हैं। इस पर किया गया व्यय बहुत उपयोगी सिद्ध हुआ है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

श्री दाभी : क्या यह सत्य है कि प्राक्कलन समिति ने खाद्य तथा कृषि मंत्रालय सम्बन्धी अपनी रिपोर्ट में यह राय प्रकट की थी कि यद्यपि इस संस्था को बने हुए इतने वर्ष हो चुके हैं, किन्तु इस में अपन खर्च के अनुरूप व्यावहारिक उपयोग की कोई चीज़ तैयार नहीं की है और यदि हां तो क्या माननीय मंत्री की अब भी यही राय है कि समिति ने यह राय जल्द-बाज़ी में दे दी है ?

डा० पी० एस० देशमुख : माननीय सदस्य ने प्राक्कलन समिति की जिस राय को उद्धृत किया है, वह ठीक है मुझे कहना पड़ता है कि इस मामले में भी मेरे मंत्रालय का दृष्टिकोण उन से भिन्न है।

श्री मुनिस्वामी : क्या यह सत्य है कि इस विभाग का अध्यक्ष एक गैर-टैकनिकल व्यक्ति है और यदि हां, तो क्या एक टैकनिकल व्यक्ति को नियुक्त करने का कोई प्रस्ताव है ?

डा० पी० एस० देशमुख : कल मैं इस प्रश्न का उत्तर दे चुका हूं मैं इस कथन का विरोध करता हूं। वह एक टैकनिकल व्यक्ति है क्योंकि उस ने जीवन भर 'वन सेवा' में कार्य किया है।

श्री सारंगधर दास : क्या देहरादून की संस्था के सम्बन्ध में प्राक्कलन समिति की रिपोर्ट कृषि मंत्रालय के पास भेजी गई थी और क्या मंत्री जी ने उस की किसी गलत बात को ठीक किया था ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। मैं इस की अनुमति नहीं देता। यह तो समिति का कार्य है।

श्री सारंगधर दास : माननीय मंत्री ने बताया है कि मंत्रालय का दृष्टिकोण समिति के दृष्टिकोण से भिन्न है।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को यह ज्ञात होना चाहिये कि समिति की रिपोर्ट तथ्यों की पड़ताल के लिए भेजी जाती है राय देने के लिए नहीं। एक ही प्रकार के तथ्यों के सम्बन्ध में भिन्न भिन्न रायें हो सकती हैं।

श्री टी० एन० सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ ...

अध्यक्ष महोदय : मैं इस प्रश्न पर चर्चा करने के लिये तैयार नहीं हूँ।

पालम का हवाई अड्डा

*८०४. डा० राम सुभग सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि विमान बल तथा असैनिक उड्डयन निदेशालय ने संयुक्त रूप से पालम के हवाई अड्डे को सुधारने की एक योजना आरम्भ की है ;

(ख) यदि हां, तो इस योजना पर कितना व्यय आयेगा ; और

(ग) इस के कब तक पूरा होने की संभावना है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर):

(क) तथा (ख). भारतीय विमान बल का पालम के हवाई अड्डे की अनुमानतः २० लाख रुपये की लागत से विमान-पथ बढ़ाने का और असैनिक उड्डयन विभाग का अनुमानतः १० लाख रुपये की लागत से अधिक शक्ति को विद्युत प्रकाश की सुविधाओं की व्यवस्था करने का विचार है।

(ग) विद्युत प्रकाश की सुविधाओं की व्यवस्था एक वर्ष में पूरी हो जाने की आशा है। इस समय यह नहीं बताया जा सकता कि विमान-पथों का बढ़ाना कब तक पूरा होगा,

क्योंकि अभी इस योजना का विस्तृत ब्योरा अन्तिम रूप से तैयार करना शेष है।

डा० राम सुभग सिंह : क्या सुधार योजना पूरी हो जाने से पालम हवाई अड्डा अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे वाली आधुनिक विशिष्टताओं को प्राप्त कर लेगा ?

श्री राज बहादुर : यह पहले से ही अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का कार्य कर रहा है और जिन न्यूनतम चीजों की आवश्यकता होती है वे पहले से ही वहां हैं। इस योजना से स्थिति में अग्रतर सुधार हो जायेगा।

कुम्भ मेला

*८०५. श्री मुनिस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) दक्षिण रेलवे में कार्य करने वाले कर्मचारियों की संख्या जिनसे इलाहाबाद के कुम्भ मेले के समारोह में कार्य लिया गया था ;

(ख) क्या यह सच है कि समारोह में ड्यूटी पर इलाहाबाद जाने के लिये दक्षिण रेलवे के कर्मचारियों के लिये कोई सहायता नहीं दी है ; तथा

(ग) क्या यह सच है कि इस समारोह के कारण दक्षिण रेलवे के कर्मचारियों को अवकाश नहीं दिया जा रहा है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) ३८४।

(ख) नहीं श्रीमान्। रिक्त स्थानों की पूर्ति कुछ हद तक स्थानापन्न या सुयोग्य प्रशिक्षितों अथवा क्रमशः वर्गों में पदोन्नति द्वारा की गई थी।

(ग) सम्भव है कि कुछ प्रभावित हुए वर्गों में अवकाश के आवेदन-पत्र अम्बीकृत कर दिए गये हों।

श्री मुनिस्वामी : क्या सरकार को विदित है कि कुम्भ मेला में गये रेल कर्म-

चारियों को उचित सुविधायें न मिल सकीं जिन से वे बीमार पड़ गये थे ?

अध्यक्ष महोदय : बीमार पड़ गये ?

श्री अलगेशन : उस परिस्थिति में जितनी भी अधिकाधिक सुविधायें दी जा सकती थीं वे दी गई थीं ।

आलू विकास केन्द्र

*८०६. **श्री डी० सी० शर्मा :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब, हिमाचल प्रदेश तथा पेप्सू के राज्यों में निकट भविष्य में आलू विकास केन्द्र खोले जाने का कोई प्रस्ताव है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : १९५३ में हिमाचल प्रदेश के शिलारू नामक स्थान में एक केन्द्र खोला गया था । १९५४ में पंजाब में, मनाली, करनाल तथा जालन्धर नामक तीन स्थानों में केन्द्र खोले जायेंगे । पेप्सू में केन्द्र खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या कांगडा जिले की हमीरपुर नामक तहसील में भी केन्द्र खोलने का कोई प्रस्ताव है, जिसमें आलू उत्पन्न किया जाता है और जो एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र भी है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास इस की एक सूची है । मैं समझता हूँ कि यह पंजाब की है । हम केवल जालन्धर तथा करनाल में ये केन्द्र खोल रहे हैं ।

श्री डी० सी० शर्मा : इन गवेषण केन्द्रों में प्रतिवर्ष कितनी धन राशि व्यय की जा रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : प्रत्येक केन्द्र में भिन्न-भिन्न राशि व्यय होती है यहां मेरे पास उनका योग नहीं है ।

श्री डी० सी० शर्मा : आलू को हानि पहुंचाने वाली कौन कौन सी विशेष बीमारियों का पता लगाया गया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : भिन्न-भिन्न केन्द्रों में भिन्न-भिन्न बीमारियों का पता लगाया गया है । वैसे हम आलू के ऐसे बीज उत्पन्न करना चाहते हैं जो बीमारियों से रहित होंगे और विशेषतः विषैले रोगों से यही उनका प्रमुख कार्य है ।

विस्थापित सरकारी कर्मचारियों की बीमा पालिसी

*८०७. **श्री गिडवानी :** क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है की उन सरकारी कर्मचारियों की बीमा पालिसी की किश्तें जो ३१ मार्च, १९४८ के पश्चात् भारत आ गये थे, अब तक स्वीकार की जा चुकी हैं; तथा

(ख) क्या सरकार ने हाल ही में इन किश्तों को स्वीकार करने से इन्कार कर दिया है और सम्बन्धित व्यक्तियों से यह कहा गया है कि वे पूर्वी द्रंगाल के डाकखानों के महा-संचालक से पूछ-ताछ करें कि क्या उन्हें किश्तों का भुगतान जारी रखना चाहिये ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) हां ; अस्थायी रूप से ।

(ख) उन डाक विभागीय जीवन बीमा पालिसियों के भुगतान जिनका दायित्व पाकिस्तान पर है उनको अस्थायी रूप से ३१-१२-५२ तक स्वीकार किया गया था । पाकिस्तान इस प्रबन्ध को पारस्परिक आधार पर अब स्वीकार करने को तैयार हो गया है और यह इच्छा प्रकट की है कि किश्तों की राशि सामान्य रूप से बैंकों के द्वारा भेजी जा सकती है । डाकखानों से ऐसी किश्तों को स्वीकार न करने के लिये कोई भी औपचारिक आदेश नहीं जारी किये गये हैं, क्योंकि पाकिस्तान सरकार से अभी इस सम्बन्ध में वार्ता जारी है । इस कठिनाई को बचाने के लिये हाल ही में बीमा कराने वालों को उनके हित की दृष्टि से उन्हें सम्मति दी गई है कि

वे पाकिस्तान के पदाधिकारियों से परामर्श करने के पश्चात् भारत में ही भुगतान कर दिया करें।

श्री गिडवानी: क्या पाकिस्तान सरकार ने इन किस्तों का लेना तथा पालिसी की राशि का भुगतान करना स्वीकार कर लिया था ?

श्री राज बहादुर: यह पाकिस्तान द्वारा ऐसी पालिसियों की सूची भेजने का प्रश्न है जिनके लिये भारत दायित्व लेगा तथा हमारे यहां से भेजी गई पालिसियों की सूची का इसी प्रकार पाकिस्तान दायित्व लेगा। जहां तक हमारा सम्बन्ध है, हमने सूची भेज दी है। उन्होंने वचन दिया है कि वे भी शीघ्र ही अन्तिम सूची तैयार कर इस वर्ष मार्च तक भेज देंगे।

श्री गिडवानी : इन लोगों को किस्तों का भुगतान यहीं करते रहने की प्रेरणा न करके पूर्वी पाकिस्तान के डाकखानों के महासंचालक से परामर्श करने के लिये क्यों कहा गया था ?

श्री राज बहादुर : प्रबन्धों में समय-समय पर परिवर्तन होते रहे हैं। वास्तव में उत्तरदायित्व निर्धारित करने अथवा इन पालिसियों के दायित्व का पहला आधार उस व्यक्ति विशेष का जिसका बीमा कराया गया था १५-८-१९४७ का निवास स्थान था। तत्पश्चात् पारस्परिक समझौते से यह व्यवस्था की गई थी कि तिथि मार्च १९४८ हो सकती है। इसके पश्चात् भुगतान जारी हो गये थे। अन्त में हमने यह प्रस्ताव रखा था कि किस्तें अधिक से अधिक ३१ दिसम्बर, १९५१ तक स्वीकार की जानी चाहियें। हम इस तिथि को और आगे बढ़ाना चाहते थे किन्तु उन्होंने इस प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया। वे सब जटिलतायें इस कारण उत्पन्न हुई हैं कि पाकिस्तान उन पालिसियों की किस्तों का भुगतान भारत के डाकखानों में करने से सहमत नहीं है जिनका दायित्व उन पर है।

श्री गिडवानी : यदि वे भुगतान नहीं करते हैं और उनकी पालिसियां समाप्त हो जाती हैं तो आप उनको सहायता देंगे ?

श्री राजबहादुर : इसमें कोई खतरा नहीं है। हमारे डाकखानों में जिन किस्तों का भुगतान वे कर रहे हैं, वह राशि उनको उसी दशा में लौटा दी जायगी यदि पाकिस्तान उन किस्तों को डाकखानों द्वारा स्वीकार करने से इन्कार कर देता है।

उखाड़ी गई रेलवे लाइनें

*८१०. **श्री राम दास :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) गत महायुद्ध में भारत में कौन कौन सी रेलवे लाइनें उखाड़ी गई थीं जो कि अभी तक नहीं बिछाई गई हैं ; तथा

(ख) उनमें से कौन कौन सी लाइनों के सम्बन्ध में निश्चय किया जा चुका है कि वे फिर से नहीं बिछाई जायेंगी ?

रेल तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) सदन पटल पर एक विवरण रख दिया गया है जिसमें गत महा युद्ध में उखाड़ी गई ऐसी सारी रेलवे लाइनों की तालिका दी गई है जो अभी तक बिछाई नहीं गई हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६१]

(ख) नवीनतम यातायात सम्बन्धी अनुमान के विवरणों तथा पुनर्स्थापन की लागत के प्राक्कलनों पर विचार किया जा रहा है। अभी तक कोई अन्तिम निर्णय नहीं किया गया है। उखाड़ी जाने वाली लाइनों में से एक, रायपुर फारेस्ट ट्रामवे, की मालिक मध्य प्रान्त सरकार थी तथा उसके फिर से बिछाने पर विचार करना मध्य प्रदेश सरकार का कार्य है।

श्री राम दास : सरकार पंजाब में, इस पंचवर्षीय योजना की कालावधि में कौन सी नई रेलवे लाइनों निकालने का विचार कर रही है ?

श्री अलगेशन : रोहतक-गोहाना-पानीपत लाइन को फिर से बिछाने का प्रश्न विचाराधीन है ।

श्री के० जी० देशमुख : युद्ध काल में उखाड़ी गई रेलवे लाइनों के फिर से बिछाने के सम्बन्ध में क्या सरकार ने कोई निश्चित नीति बना ली है ?

अध्यक्ष महोदय : वे जानना चाहते हैं कि सरकार के पास इस सम्बन्ध में कोई सामान्य नीति है या वे अलग अलग लाइनों पर सरकार अलग से विचार करती है ।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : यह तो मैं उस दिन सदन में अपनी वक्तृत बत चुका हूँ । वास्तव में हमारी नीति यह है कि ऐसी लाइनों को छोड़कर जिन से सरकार को लाभ होने की आशा नहीं है जितनी लाइनों को फिर से बिछाया जा सके बिछा दिया जाये ।

श्री एम० डी० रामस्वामी : क्या तिरुपत्तू-कृष्णागिरि वाली लाइन जो उखाड़ी गई थी, फिर से चालू की जायेगी ?

श्री अलगेशन : मेरा अनुमान है कि माननीय सदस्य मोरप्पुर-होसर लाइन की बात कर रहे हैं । उसी के स्थान पर बंगलौर से सलेम तक लाइन बढ़ाने का विचार किया जा रहा है ।

रेलों में चोरियां

*८१२. श्री भगवत झा आज़ाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी से दिसम्बर १९५३ तक मालगाड़ी के डिब्बों में माल की चोरी के

कितने मामले अधिकारियों के सामने आये ;

(ख) चोरी गये माल का मूल्य कितना था ;

(ग) कितने मूल्य का माल वापिस मिला ; और

(घ) सरकार ऐसी चोरियों को रोकने के लिये क्या कार्यवाही कर रही है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जनवरी से लेकर दिसम्बर १९५३ तक मालगाड़ी के डिब्बों से माल की चोरी की ६८८२ रिपोर्टें सरकार को प्राप्त हुई थीं ।

(ख) लगभग १७*७६ लाख रुपये ।

(ग) लगभग ४*८८ लाख रुपये ।

(घ) ऐसी चोरियों को रोकने के लिए ये प्रधान उपाय किये गये हैं :

(१) ऐसे क्षेत्रों का गश्त करने के लिये जो चलती गाड़ी में चोरी के लिये बदनाम हैं तथा चोरी जाने वाले माल के डिब्बों के साथ चलने के लिये रेलवे संरक्षण पुलिस का प्रबंध ;

(२) वाच एण्ड वार्ड, सरकारी रेलवे पुलिस, तथा राज्य पुलिस में परस्पर निकट सम्बन्ध ;

(३) चोरी जाने वाले माल डिब्बों में एलिस पेटेंट तथा अन्य विशेष प्रकार के तालों का प्रयोग ।

श्री भगवत झा आज़ाद : सरकार के पास कितने दावे भेजे गये हैं तथा वे कुल कितनी धन राशि के हैं ?

श्री अलगेशन : यह एक अलग प्रश्न है जिस का सम्बन्ध आंकड़ों से है । अभी यहां मेरे पास आंकड़े नहीं हैं ।

श्री भगवत झा आजाद : माननीय मंत्री ने चोरी की घटनाओं की संख्या बताई है। मैं जानना चाहता हूँ कि इन घटनाओं के फलस्वरूप कितने दावे सरकार को प्राप्त हुए हैं तथा उन का सम्बन्ध कितनी घन राशि से है ?

अध्यक्ष महोदय : उन का कहना है कि इस समय उनके पास आंकड़े नहीं हैं। इस प्रश्न के लिए उन को सूचना की आवश्यकता है।

श्री भगवत झा आजाद : चूँकि ऐसी चोरी की घटनाओं की संख्या ६,००० से अधिक है क्या इन में रेलवे कर्मचारियों का भी हाथ है तथा उन में किसी पर मुकदमा चलाया गया है ?

श्री अलगेशन : इन सब मामलों के विवरण मेरे पास नहीं हैं। हो सकता है कि कुछ रेलवे कर्मचारियों का भी इन में हाथ हो परन्तु जहाँ तक चोरी की घटनाओं की संख्या का प्रश्न है १९५२ की अपेक्षा १९५३ की संख्या में बहुत कमी हुई है।

श्री बर्मन : १९५२ के तुलनात्मक आंकड़े क्या हैं ?

श्री अलगेशन : १९५२ में यह संख्या ९,१५४ थी तथा १९५३ में यह ६,८८२ है।

श्रीमती सुषमा सेन : क्या अन्य डिब्बों की अपेक्षा औरतों के डिब्बों में अधिक चोरियाँ होती हैं ?

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि अब हम अगला प्रश्न ले सकते हैं।

भारतीय श्रम सम्मेलन

*८१३. श्री तिममय्या : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारतीय श्रम सम्मेलन में

जो अभी हाल में मैसूर में हुआ था, कोई निर्णय किये गये हैं; तथा

(ख) यदि हां तो वे क्या हैं ?

श्रीम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : सम्मेलन में दो संकल्प स्वीकृत हुए थे; एक तो न्यूनतम मजूरी अधिनियम १९४८, को क्रियान्वित करने के सम्बन्ध में था, तथा दूसरा गोरखपुर श्रम योजना के बारे में। संकल्प के पाठ सदन पटल पर रखे जाते हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६२]। कार्यक्रम की अन्य दूसरी मदों के बारे में भी सम्मेलन ने बहुत से मुझाव रखे थे।

श्री तिममय्या : विवरण से ऐसा प्रकट होता है कि न्यूनतम मजूरी अधिनियम अब तक जिस प्रकार क्रियान्वित हुआ है, उसकी जांच होनी चाहिये, और एक निदेश संहिता बनानी चाहिये तथा उसे राज्य सरकारों को भेजा जाये। क्या यह जांच हुई है, और राज्य सरकारों का निदेश भेजे गये हैं ?

श्री आबिद अली : इस मामले में उचित कार्यवाही की जा रही है।

श्री तिममय्या : विवरण से ऐसा प्रकट होता है कि अतिरिक्त रोजगारों पर इस अधिनियम को लागू करने के लिए सरकार को अधिसूचनाएं जारी करनी चाहियें। इस अधिनियम के अन्तर्गत कौन से नये उद्योगों को लाने का विचार है ?

श्री आबिद अली : इस मामले की हम जांच कर रहे हैं।

श्री के० पी० त्रिपाठी : क्या गोरखपुर योजना के बारे में कोई निर्णय किया गया है ?

श्री आबिद अली : इसके लिये हम एक त्रिपक्षीय समिति की नियुक्ति कर रहे हैं।

श्री नानादास : क्या इस सम्मेलन में कृषि श्रम का भी कोई प्रतिनिधि था, और यदि हां तो वह कौन था ?

श्री आबिद अली : इस सम्मेलन में, केन्द्रीय कार्मिक संघों के जिन से कि कुछ कृषि संघ सम्बन्धित हैं, प्रतिनिधि थे।

चीनी लाभ में हिस्सा बांट

*८१४. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री उत्तर प्रदेश में चीनी की मिलों को बंद करने के बारे में १७ फरवरी १९५४ को जो अल्प-सूचना प्रश्न पूछा गया था उससे सम्बन्धित मेरे अनुपूरक प्रश्न के उत्तर का उल्लेख करते हुए यह बताने की कृपा करेंगे कि उस निर्णय को, कि चीनी के वर्तमान मूल्य के अनुसार मिल मालिकों को जो अत्यधिक लाभ हुआ है उसमें से गन्ना उत्पादकों को भी हिस्सा मिले, क्रियान्वित करने के लिये सरकार ने क्या व्यवस्था की है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : उत्तर प्रदेश सरकार एक ऐसा सूत्र तैयार करने के लिए निकट भविष्य में ही एक त्रिपक्षीय सम्मेलन बुलाने का विचार कर रही है जिसके अनुसार चीनी मिलों द्वारा कमाये गये अत्यधिक लाभ में से गन्ना उत्पादकों को लाभ मिल सके। इस मामले में निर्णय हो जाने के बाद ही उस सूत्र को क्रियान्वित करने की व्यवस्था के बारे में विचार किया जायेगा।

श्री विभूति मिश्र : अभी सरकार ने पश्चिमी यू० पी० केन ग्राउंस के शुगरकेन की कीमत में चार आने फी मन बढ़ा दिया है, तो क्या सरकार बिहार और पूर्वी यू० पी० के केनग्राउंस के शुगरकेन की कीमत में चार आने प्रतिमन बढ़ाने जा रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जैसा कि मैंने अभी अपने जवाब में बतलाया है ये सब मिल कर इन सब बातों को तय करने वाले हैं। वेस्टर्न यू० पी० की जो फैक्टरीज हैं उन्होंने इस बात को कबूल किया था कि वह प्रोफिट्स में शेयर करने को तैयार हैं।

इस वजह से फिलहाल वेस्टर्न यू० पी० की फैक्टरीज के बारे में यह फैसला कर लिया है। यह सूचना दी है, यह कोई सरकार का हुकम नहीं है औरों के बारे में जब उनसे सलाह होगी और कोई फैसला होगा तब उसको बतलाया जायेगा।

श्री विभूति मिश्र : अध्यक्ष जी, मैंने पूछा था जैसा कि मिनिस्टर साहब ने अपने जवाब में बतलाया कि प्राफिट में से केनग्राउंस को भी हिस्सा दिया जायेगा, तो मैं पूछना चाहता हूँ कि सरकार ने पश्चिमी यू० पी० के केनग्राउंस के शुगरकेन में जब चार आने प्रतिमन बढ़ा दिये हैं, तब फिर बिहार और पूर्वी यू० पी० के केनग्राउंस को इससे क्यों वंचित रखा गया है ?

अध्यक्ष महोदय : आपका सवाल क्या है ?

श्री विभूति मिश्र : मेरा सवाल यह है कि यह भेद क्यों किया गया ?

डा० पी० एस० देशमुख : हर एक जगह की परिस्थिति अलग है।

श्री टी० एन० सिंह : क्या सरकारी अधिसूचना के अनुसार ही चार आना फी मन बढ़ाया गया है, यदि हां तो, अन्य क्षेत्रों में भी इसी हिसाब से मूल्य बढ़ाने के बारे में वैसी ही अधिसूचना क्यों नहीं जारी की गई ?

डा० पी० एस० देशमुख : सरकारी अधिसूचना के अनुसार ऐसा नहीं किया गया है। पश्चिमी उत्तर प्रदेश की सभी चीनी मिलों को भारत सरकार ने सुझाव के रूप में यह लिखा था कि गन्ने के न्यूनतम मूल्य अर्थात् १ रुपया ७ आने प्रति मन के अतिरिक्त अब वे चार आना प्रति मन और दें क्योंकि ऐसी आशा है कि ये चीनी की मिलें अब की बार अधिक समय

तक कार्य करेंगी अतः उन्हें अतिरिक्त लाभ होगा, और हम यह चाहते हैं कि यह अतिरिक्त लाभ गन्ना उत्पादकों में भी बंटना चाहिए।

चामराजनगर-सत्यमंगलम् रेलवे लाईन

*८१६. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार ने चामराजनगर और सत्यमंगलम् के बीच एक रेलवे लाइन बनाने के प्रस्ताव पर विचार किया था; और

(ख) यदि हां, तो उस ने इस विषय में क्या निश्चय किया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). केन्द्रीय परिवहन बोर्ड ने जनवरी १९५३ में नई रेलवे लाइनों के अन्य प्रस्तावों के साथ इस पर विचार किया था, किन्तु अभी तक कोई अन्तिम निश्चय नहीं किया गया है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या यह सत्य नहीं है कि इस लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में दो बार परिमाण किया जा चुका है ?

श्री अलगेशन : जी हां, परिमाण किया गया था।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या इस प्रयोजन के लिए रेलवे उपकर भी इकट्ठा कर लिया गया है ?

श्री अलगेशन : मुझे किसी उपकर के इकट्ठा किये जाने का ज्ञान नहीं है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या बहुत वर्ष पूर्व मैसूर सरकार ने और केन्द्रीय सरकार ने भी यह वचन दिया था कि बहुत शीघ्र ही इस लाइन का निर्माण आरम्भ किया जायेगा ?

श्री अलगेशन : निस्सन्देह १९५४-५५ और १९५५-५६ में इस लाइन का निर्माण आरम्भ करने का निश्चय किया गया था किन्तु फिर खंडवा-हिंगोली लाइन को प्राथमिकता देनी पड़ी और इसे आरम्भ कर दिया गया है क्योंकि यह उत्तर तथा दक्षिण की दो मीटर गेज लाइनों को मिलाती है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : इस लाइन को प्रथम पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित न करने का खंडवा-हिंगोली लाइन के निर्माण के अतिरिक्त सरकार के पास और क्या कारण है ?

श्री अलगेशन : यह विचार था कि इन दोनों लाइनों को आरम्भ करना है, क्योंकि यह भी दक्षिण की मीटर गेज लाइन को मिलाती है, किन्तु बड़ी होन के कारण उसे प्राथमिकता दी गई।

कुर्नूल रेलवे स्टेशन

*८१७. श्री गाडिलिंगन गौड : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि आंध्र राज्य की सरकार ने भारत सरकार से कुर्नूल के रेलवे स्टेशन को फिर से बनाने की प्रार्थना की है; और

(ख) यदि हां, तो यह विषय कहां तक पहुंचा है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां।

(ख) इस स्टेशन पर और अधिक यात्री गाड़ियों के ठहरने के लिये अतिरिक्त स्थान बनाने का कार्य किया जा रहा है। तृतीय श्रेणी के प्रतीक्षालय को बढ़ाने, एक मिले जुले शाकाहारी तथा मांसाहारी भोजनालय की व्यवस्था करने, पार्सल के लिये पर्याप्त सुविधाएं देने और माल के प्लेटफार्म को बढ़ा कर उस पर अतिरिक्त माल गोदाम की

व्यवस्था करने इत्यादि की सुविधायें प्रदान करने का भी विचार है।

कच्ची धातु का निर्यात

*८१८. श्री देवगम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि अगस्त-सितम्बर, १९५३ में जब भारतीय लोहा तथा इस्पात कम्पनी के कारखाने में हड़ताल हुई थी तो उनको भेजी जाने वाली कच्ची धातु की मात्रा घटा दी गई थी और इसके फलस्वरूप खिदिर पुर की गोदियों में निर्यात के यातायात के लिये और अधिक माल के डिब्बे दे दिये गये थे ;

(ख) क्या यह भी सत्य है कि इन मालगाड़ियों के मिल जाने के कारण बारा जम्दा/बारबिल / नोआ मंडी से विशेष गाड़ियों (रेक्स) की जो सुविधा दी गई थी वह केवल टाटा आयरन एंड स्टील कम्पनी और बर्ड एंड कम्पनी को मिली थी ; और

(ग) क्या यह सत्य है कि रेलवे ने अन्य लोगों को उपरोक्त स्टेशनों पर अपने व्यय से साइडिंग्स बनाने देने से इन्कार कर दिया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां।

(ख) जी नहीं।

(ग) राजखरसवां-गुआ शाखा पर जिस पर कि बार बिल, बारा जम्दा और नोआ मंडी स्थित हैं कच्ची धातु को ले जाने के लिये फालतू स्थान न होने के कारण रेलवे प्रशासन साइडिंग के लिये अतिरिक्त स्थान देने के लिये अस्थायी रूप से प्रार्थना पत्रों को स्वीकार करने में असमर्थ था। किन्तु गुआ-मनोहर पुर लिंक के प्रस्तावित निर्माण से कच्ची धातु को ले जाने की क्षमता बढ़ जायेगी, अतः अभी हाल में पूर्व रेलवे

ने साइडिंग्स के लिये प्रार्थना पत्र मांगे हैं। प्राप्त प्रार्थना पत्र रेलवे के विचाराधीन हैं।

भोपाल में भूमि का खेती योग्य बनाया जाना

*८१९. श्री रघुनाथ सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने कृपा करेंगे :

(क) केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन ने भोपाल में अब तक कितनी भूमि खेती के योग्य बनाई है और कितने जंगल साफ किये हैं ; और

(ख) वहां इस समय केन्द्रीय सरकार के पास कितनी भूमि है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जनवरी १९५४ के अन्त तक निम्न लिखित क्षेत्र फल की भूमि खेती योग्य बनाई गई :

	एकड़
(१) कांस की भूमि	२,६३,८५२
(२) जंगली भूमि	४,३४७

(ख) वर्तमान ऋतु में केन्द्रीय सरकार के पास भोपाल में खेती योग्य बनाने के लिये कुल लगभग ५५,००० एकड़ भूमि है।

श्री रघुनाथ सिंह : यह भूमि आबाद हो गई है या नहीं ?

डा० पी० एस० देशमुख : जो जो ट्रैक्टराइज होती है वह आबाद होती है।

श्री रघुनाथ सिंह : रिफ्यूजी लोगों को इस में कुछ अंश दिया गया है या नहीं ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां, गवर्नमेंट की काफी स्कीमें हैं जिन में मैं समझता हूं कि रिफ्यूजीज के लिये इन्तजाम हो रहा है।

श्री नाना दास : केन्द्रीय सरकार के पास जो १०,००० एकड़ भूमि है उसे वह कब वहां के भूमिहीन लोगों को बांटेगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : हम यह करने के लिये कार्यवाही कर रहे हैं ।

श्री एन० एम० लिंगम : इस संगठन के कब तक भोपाल में कार्य करने की आशा है और कब इसे अन्य राज्य में ले जाये जाने की आशा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जब तक यहां कृषि योग्य बनाने के लिये भूमि रहेंगी तब तक यह यहीं रहेगा ।

बायोकेमिक चिकित्सा प्रणाली

*८२०. **श्री शिवमूर्ति स्वामी :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि क्या यह जानने का कोई प्रयत्न किया गया है कि भारत में बायोकेमिक चिकित्सा प्रणाली कहां तक प्रभावशाली और उपयुक्त है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर): यदि बायोकेमिक चिकित्सा प्रणाली से तात्पर्य बायोकेमिस्ट्री विज्ञान से अध्ययन से है, तो इस का सभी अध्यापन संस्थाओं में बहुत प्रयोग किया जाता है ।

श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या चिकित्सा सम्बन्धी कालेजों में बायोकेमिक चिकित्सा प्रणाली का पाठ्यक्रम आरम्भ किया गया है ?

राजकुमारी अमृत कौर : चिकित्सा कालेजों में बायोकेमिस्ट्री का अध्ययन होता है । परन्तु मुझे यह ठीक ठीक पता नहीं लगा कि माननीय सदस्य का 'बायोकेमिक चिकित्सा प्रणाली' से क्या अभिप्राय है । हमें यह पता नहीं कि इस का अर्थ क्या है ।

अध्यक्ष महोदय : उन का अभिप्राय बायोकेमिस्ट्री से है ।

राजकुमारी अमृतकौर : बायोकेमिस्ट्री तो निश्चय ही सभी चिकित्सा कालेजों में पढ़ाई जाती है ।

कांगड़ा घाटी रेलवे स्टेशनस

*८२१. **श्री हेम राज :** (क) क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि उत्तर रेलवे के कांगड़ा घाटी रेलवे विभाग के विभिन्न स्टेशनों के लिये छपे हुए टिकट नहीं मिलते और इन स्टेशनों को जाने वाले यात्रियों को चिट्टे दी जाती हैं ?

(ख) क्या यह सत्य है कि इस प्रथा के कारण यात्रियों को बहुत कष्ट होता है और उन्हें तंग किया जाता है ?

(ग) यह छपे हुए टिकट कब से समाप्त हुए हैं ?

(घ) ये कब तक छप जायेंगे ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगे-शन) : (क), (ग) तथा (घ) . दिसम्बर, १९५३ और जनवरी, १९५४ में कांगड़ा घाटी विभाग के ५ स्टेशनों पर छपे हुए टिकट समाप्त हो गये थे जिस के कारण खाली कागज के टिकट जारी करने पड़े । उस के बाद से तीन स्टेशनों पर स्थिति ठीक हो गई है और शेष दो स्टेशनों पर भी बहुत शीघ्र ही छपे हुए टिकट मिलने लगेंगे ।

(ख) सम्भवतः कुछ असुविधा हुई हो किन्तु किसी को तंग नहीं किया गया ।

श्री हेमराज : इतने समय तक टिकट क्यों नहीं छापे गये ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : इस सम्बन्ध में सम्बद्ध कर्मचारियों की कुछ भूल हुई थी और उसकी जांच की जा रही है । कर्मचारियों को समय पर टिकटों की मांग भेजने में अधिक ध्यान से काम करने तथा मुद्रणालय को इन टिकटों को अधिक शीघ्रता से और तुरन्त भेजने के अनुदेश दे दिये गये हैं ।

श्री हेम राज : इस सम्बन्ध में नये माल की मांग कब भेजी जाती है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : उन्होंने नये माल की मांग देर से भेजी थी और इसलिये इसकी जांच की जा रही है। सम्भवतः स्टेशन मास्टर को दण्ड देना पड़ेगा।

श्री राघवाचारी : मंत्री जी ने बताया है कि इसमें कुछ विलम्ब हुआ है। ठीक ठीक कितना विलम्ब हुआ है ?

अध्यक्ष महोदय : कितना विलम्ब हुआ था ?

श्री एल० बी० शास्त्री : कुछ मामलों में चार मास से भी अधिक जन गये थे।

फलों को डिब्बों में बन्द करने का उद्योग

*८२२. **श्री बीरेन दत्त :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री अतारांकित प्रश्न संख्या २३७ के उस उत्तर का जो ३० नवम्बर, १९५३ को दिया गया था, निर्देश करने तथा यह बताने की कृपा करेंगे कि फलों को डिब्बों में बन्द करने का उद्योग आरम्भ करने में कितना समय लगेगा ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : दिसम्बर, १९५३ के मध्य से फलों को डिब्बों में बन्द करने का काम त्रिपुरा में प्रयोगात्मक आधार पर आरम्भ हो गया है।

श्री बीरेन दत्त : क्या यह सच है कि गत वर्ष लगभग ५ लाख अनानास खराब हुये थे तथा उनके परिरक्षण के लिये कुछ नहीं किया गया था ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं समझता हूँ कि खराब होने के बारे में माननीय सदस्य का कथन शायद सही है तथा हमें उसका पता था। इस के परिणामस्वरूप योजना आयोग ने निश्चय किया कि योजना में उद्यान-विकास की ओर अधिक ध्यान दिया जाये। हम

एक केन्द्र खोलने का प्रयत्न कर रहे हैं। यह राज्य की पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित है।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या भारत में फलों को डिब्बों में भरने का उद्योग समस्त रूप में आवश्यक प्रगति नहीं कर रहा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : फलों को डिब्बों में भरने के उद्योग में बहुत सी बाधाएँ हैं तथा उन्होंने सरकार को उनकी सूचना दी है। मामला विचाराधीन है। वे चाहते हैं कि उन्हें सस्ते टिन, सस्ती चीनी तथा रेलों में कुछ छूट प्राप्त हों।

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : लोगों को चाहिये कि वे डिब्बों में भरे फलों को प्रोत्साहन दें।

श्री बर्मन : क्या त्रिपुरा में चल रहा उद्योग सरकारी होगा या गैर-सरकारी ?

डा० पी० एस० देशमुख : त्रिपुरा के बारे में मैं कुछ नहीं कह सकता हूँ। परन्तु समस्त भारत में यह एक गैर-सरकारी उद्योग है।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या यह सच है कि फलों के टिन में रखने का जो कार्य कई स्टेटों के द्वारा किया जा रहा है, उन को आप भी मदद दे रहे हैं, या कि इस काम को केवल स्टेट गवर्नमेंटें कर रही हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : जहां तक मुझे इस बात का ज्ञान है, मैं नहीं समझता कि कहीं भी जो मदद उन को चाहिये वह हम अभी दे रहे हैं, न तो स्टेट गवर्नमेंट और न सेण्ट्रल गवर्नमेंट।

दांसगाव तहसील में परिवहन की सुविधाएं

*८२३. **श्री सिंहासन सिंह :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार इलाहाबाद-गोरखपुर राष्ट्रीय राजपथ पर दोहरी घाट पर पुल

बनाने के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ;

(ख) क्या सरकार को मालूम है कि बाढ़ के दिनों में, राप्ती नदी पर स्थायी पुल न होने के कारण, बांसगांव तहसील गोरखपुर ज़िले के प्रधान कार्यालय से कट जाती है और राप्ती तथा रोहिनी नदियों पर रेल के पुल जो पहले आने जाने का काम देते थे, अब डेकिंग हटा दिये जाने के कारण प्रयोग में नहीं आ सकते ; और

(ग) डेकिंग हटा दिये जाने का क्या कारण है ?

रेल तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) चालू पंच वर्षीय कार्यक्रम में दोहरी घाट में पुल का निर्माण सम्मिलित नहीं किया गया है ।

(ख) बाढ़ के दिनों में बांसगांव तहसील ज़िले के प्रधान कार्यालय से नहीं कट जाती है क्यों कि वर्षा के दिनों में राप्ती नदी पर नाव द्वारा पार उतरने की व्यवस्था कर दी जाती है ।

(ग) विगत युद्धकाल में सेना आगमन को सुविधाजनक बनाने के लिये केवल अस्थायी डेकिंग की व्यवस्था की गई थी । युद्ध के उपरान्त राज्य सरकार की सहमति से डेकिंग हटा दिया गया ।

श्री सिंहासन सिंह : क्या यह उचित नहीं है कि जो प्रश्न हिन्दी में पूछे जायें उन के उत्तर भी हिन्दी में दिये जायें ?

अध्यक्ष महोदय : यह सवाल अलग है, इस में प्वाइंट ऑफ़ आर्डर की कोई बात नहीं है ।

श्री सिंहासन सिंह : पहले प्रश्न का यह उत्तर मिला कि दोहरी घाट पर पुल बनाने का कोई विचार नहीं है । क्या यह बात सही नहीं है कि वह राष्ट्रीय मार्ग है और

शायद दोहरी घाट के सिवाये सब नदियों पर पुल बने हुये हैं । दोहरी घाट पर वह नदी मुस्तकिल मुक़ाम पर रहती है, घटती बढ़ती नहीं है और वहां पुल आसानी से बन सकता है ?

रेल तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : माननीय सदस्य ने जिस सड़कों का जिक्र किया, अगर वह गोरखपुर, गाज़ीपुर बनारस नेशनल हाईवे है तो उस की जिम्मेदारी भारत सरकार पर नहीं है उत्तर प्रदेश सरकार पर है ।

श्री सिंहासन सिंह : वह नेशनल हाईवे है, उत्तर प्रदेश सरकार का नहीं है । गोरखपुर से इलाहाबाद जो सड़क गई है वह राष्ट्रीय हाईवे है ।

श्री एल० बी० शास्त्री : जो बांसगांव तहसील में है उस की जिम्मेदारी उत्तर प्रदेश की है ।

केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा

* ८२५. श्री एल० जोगेश्वर सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी :

(क) क्या यह सच है कि भाग 'ग' तथा 'घ' राज्यों के उच्च श्रेणी के स्वास्थ्य सेवा-अधिकारियों को केन्द्रीय स्वास्थ्य-सेवाओं में सम्मिलित करने का विचार है ; तथा

(ख) यदि हां, तो योजना की विशेषतायें क्या हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) : (क) उत्तर स्वीकारात्मक है ।

(ख) योजना अभी तक सरकार के विचाराधीन है तथा अभी उसके सम्बन्ध में कोई निश्चय नहीं हुआ है ।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : इस योजना के अन्तर्गत कितने अधिकारियों को भाग

‘ग’ तथा ‘घ’ राज्यों से वापस बुलाया जायेगा ?

राजकुमारी अमृतकौर : क्यों कि अभी योजना का निर्णय होना शेष है, इसलिये अभी मैं अधिकारियों की संख्या नहीं बता सकती ।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : क्या इस योजना के अन्तर्गत सारे भाग ‘ग’ के राज्यों को केन्द्रीय स्वास्थ्य-सेवाओं के उच्च श्रेणी के अधिकारियों की सेवाएँ प्राप्त होंगी ?

राजकुमारी अमृत कौर : मामला अभी विचाराधीन है ।

अध्यक्ष महोदय : सम्पूर्ण मामला अभी विचाराधीन है ।

राजकुमारी अमृत कौर : मैं यह बताने की अनुमति चाहती हूँ कि अधिकारियों का परस्पर अदल बदल होगा ।

श्री एन० सोमना : क्या सारे भाग ‘ग’ राज्य सम्मिलित हैं ?

राजकुमारी अमृत कौर : हां ।

रेलवे अधिकारियों का प्रतिनियुक्ति भत्ता

*८२६. **श्री टी० बी० विट्ठल राव :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के रेलवे अधिकारियों को जब उन्हें रेलवे बोर्ड में काम करने के लिये प्रतिनियुक्त किया जाता है, प्राप्त होने वाले विशेष भत्ते के भुगतान पर कौन कौन से सिद्धान्त लागू होते हैं ;

(ख) उन अधिकारियों को दिये जाने वाले भत्ते की दर क्या है : तथा

(ग) विशेष भत्ते की अनुमति कौन प्राधिकारी देता है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) सचिवालय में संयुक्त संचालक, उप संचालक तथा सह-संचालक के पदों पर नियुक्त होने वाले अधिकारियों को विशेष भत्ता दिया जाता है । उन पदों पर नियुक्त होने वाले अधिकारियों को जो सचिवालय में नहीं होते हैं जैसे विशेष-कार्य-पद, साधारणतया विशेष वेतन पाने का अधिकार नहीं होता है ।

(ख) संयुक्त संचालकों २०० रु०
तथा उपसंचालकों प्रति मास
को

सहसंचालकों को १५० रु० प्रति मास

(ग) संयुक्त संचालकों तथा उप-संचालकों के लिये विशेष वेतन, वेतन की उस निश्चित दर का, जिसकी अनुमति मिल चुकी है, भाग होता है ।

सह-संचालकों के लिये : रेलवे बोर्ड ।

विशेष-कार्य-अधिकारियों के लिये—
ऐसे विशेष मामलों में जहां विशेष-वेतन उचित समझा जाता है : रेलवे बोर्ड ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या पिछले दिनों कोई ऐसी प्रथा थी कि विशेष कार्य पर नियुक्त किये गये अधिकारियों को कुछ भत्ता के रूप दिया जाता था ?

श्री अलगेशन : साधारणतया उन्हें विशेष भत्ता नहीं दिया जाता था ।

डाक तथा तार प्रशासन कार्यालयों में वेतन की दर

*८२७. **श्री रामानन्द दास :** क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) जनवरी, १९५३ में डाक तथा तार-प्रशासन कार्यालयों में जारी की गई ८०-२०० रु० की वेतन दर, नई दिल्ली में डी० एम० टेलीफोन तथा कलकत्ता में सी० टी० एस० व सी० सी० टी० एस०

के कार्यालयों में क्यों लागू नहीं की गई है ;
तथा

(ख) क्या सरकार का विचार और अधिक विलम्ब किये बिना इसे जारी करने का है तथा यदि हां तो कब ?

संचार उप-मंत्री (श्री राजबहादुर) :

(क) ८०/२२० की दर केवल क्षेत्रीय तथा प्रशासन कार्यालयों में जारी की गई है । क्यों कि तार-स्टोर के नियंत्रक का कार्यालय प्रशासन-कार्यालय नहीं है, इसलिये उस कार्यालय में यह दर लागू करने का प्रश्न ही नहीं उठता है । कलकत्ते में तार-स्टोर के मुख्य नियंत्रक के कार्यालय में क्लर्कों के संवर्गों का उच्च तथा निम्न श्रेणियों के रूप में पुनः वर्गीकरण करने के आदेशों को कार्यान्वित कर दिया गया है । दिल्ली टेलीफोन ज़िला में यह योजना लागू नहीं की जा सकी है तथा इसका मुख्य कारण यह है कि कुछ दिनों से समस्त टेलीफोन ज़िलों में यह योजना जारी करने का प्रश्न विचाराधीन रहा है और हाल में ही इसका निश्चय हुआ है । इसके अतिरिक्त, दिल्ली टेलीफोन ज़िले के उन कर्मचारियों की पारस्परिक ज्येष्ठता का प्रश्न भी, जो उच्च श्रेणी में सम्मिलित होने के पात्र हैं, विचाराधीन है ।

(ख) तार-स्टोर के नियंत्रक तथा तार-स्टोर के मुख्य नियंत्रक के कार्यालयों के सम्बन्ध में प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है । दिल्ली टेलीफोन ज़िले में इसे यथाशीघ्र लागू करने के लिये कार्यवाही की जा रही है ।

श्री रामनन्द दास : क्या कलकत्ता स्थित सी० टी० एस० और सी० सी० टी० एस० पहिले प्रशासन कार्यालय माने जाते थे ?

श्री राजबहादुर : नहीं, श्रीमान्, किन्तु सी० सी० टी० एस० में क्लर्कों के संवर्ग

का उच्च तथा निम्न श्रेणियों के रूप में पुनः वर्गीकरण करने के आदेश दिये जा चुके थे ।

श्री रामनन्द दास : क्या यह निश्चय हो गया है कि यह संयुक्त ज्येष्ठता के आधार पर कार्यान्वित किया जायेगा ?

श्री राजबहादुर : संयुक्त-ज्येष्ठता-संवर्ग का प्रश्न अभी विचाराधीन है ।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या वेतन-दर वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार कम की गई है ?

श्री राजबहादुर : वेतन में कमी होने का कोई प्रश्न नहीं है । वास्तविकता यह है कि कार्यवाही उन सिफारिशों के अनुसार है ।

गंगा अग्रिम परियोजना

*८२८: **श्री माधव रेड्डी :** क्या परिवहन मंत्री ११ दिसम्बर, १९५३ को गंगा तथा घाघरा नदियों की अग्रिम परियोजना के सम्बन्ध में पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८५१ का निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) इस मामले में अब तक क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) क्या 'वारजेज' व 'टग्स' के स्वरूपांकन तथा प्रारूपण का कार्य पूरा हो चुका है ?

रेलवे तथा परिवहन उप-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). स्वरूपांकन तथा प्रारूपण तैयार किया जा रहा है ।

श्री माधव रेड्डी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस बात की सम्भावना मालूम करने के लिये कोई सर्वेक्षण किया गया है कि इन दोनों नदियों के अतिरिक्त अन्य किन नदियों में आंतरिक जल परिवहन हो सकता है ?

श्री अलगेशन : सर्वेक्षण केवल गंगा और घाघरा का किया गया था ।

श्री माधव रेड्डी : क्या मैं जान सकता हूँ कि संयुक्त राष्ट्रीय विशेषज्ञ श्री सरे ने प्रारम्भिक कार्य करने का उत्तरदायित्व स्वीकार कर लिया है ?

श्री अलगेशन : सर्वेक्षण उन्होंने ही किया था तथा यह सिफारिश उन्हीं की थी । हम उनकी सिफारिशों के अनुसार ही पग उठा रहे हैं ।

डा० राम सुभाग सिंह : यह सर्वेक्षण काफी समय हुये किया गया था । क्या मैं जान सकता हूँ कि सर्वेक्षण का प्रतिवेदन सरकार को सौंप दिया गया है और क्या सरकार ने इस पर कोई निर्णय किया है ?

श्री अलगेशन : यही अभी मैं ने कहा था । उनकी सिफारिशें प्राप्त हो चुकी हैं और हम उनके अनुसार कार्यवाही कर रहे हैं ।

कोरिया कोयला खदान (अस्पताल)

*८२९. श्री के० सी० सोधिया : (क) क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मध्य प्रदेश की कोरिया कोयला खदानों में अस्पताल तथा बाल्य हितकारी केन्द्र निर्मित करने के लिये भूमि प्राप्त कर ली गयी है तथा योजना स्वीकृत हो चुकी है ?

(ख) कितना आवर्ती तथा अनावर्ती व्यय प्राक्कलित किया गया है ?

(ग) निर्माण कब प्रारम्भ होने की सम्भावना है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) जी नहीं, किन्तु स्थान का चुनाव कर लिया गया है ।

(ख) प्राक्कलन अभी तैयार नहीं किये गये हैं ।

(ग) इसमें कुछ समय लगेगा क्योंकि अभी कुछ प्रारम्भिक कार्यवाही की जानी है ।

श्री के० सी० सोधिया : वर्तमान व्यवस्था क्या है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : सरकारी अस्पताल में इन लोगों की देखभाल की जाती है ।

श्री के० सी० सोधिया : क्या स्वीकृति देने वाले प्राधिकार से कोई मंत्रणा समिति सम्बद्ध है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : जी हां, स्वीकृति देने वाले प्राधिकार से प्रादेशिक कोयला खदान श्रम हितकारी कोष समिति सम्बद्ध है ।

श्री के० सी० सोधिया : इस योजना की स्वीकृति कब दी गयी थी ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : योजना सन् १९५१ में प्रारम्भ की गयी थी किन्तु कोयला खदान क्षेत्रों में स्थान चुनने के सम्बन्ध में कुछ विवाद होने के कारण योजना में विलम्ब हो गया है ।

श्री टी० बी० विठ्ठल राव : अस्पताल खदानों से कितनी दूर स्थित है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : यह रेलवे कोयला खदानों के निकट है ।

गुंटूर रेलवे स्टेशन

*८३०. श्री सी० आर० चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) गुंटूर रेलवे स्टेशन के ईस्ट केबिन के निकट उप-मार्गों को चौड़ा करने के लिये सरकार द्वारा जो शर्तें प्रस्तावित की गयी हैं, क्या गुंटूर नगरपालिका उन पर सहमत हो गयी है ?

(ख) यदि हां, तो कार्य कब प्रारम्भ होने की आशा है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां ।

(ख) गुंटूर नगरपालिका ने योजना तथा प्राक्कलन तैयार करने का शुल्क जमा कर दिया है और लागत का उसका भाग प्राप्त होते ही कार्य प्रारम्भ कर दिया जायेगा ।

श्री सी० आर० चौधरी : लागत का नगरपालिका का भाग कितना है ?

श्री अलगेशन : प्राक्कलन तैयार होने पर उसे अपने भाग के सम्बन्ध में सूचित कर दिया जायेगा ।

श्री नानादास : इस बात की दृष्टि में कि आन्ध्र विधान-सभा ने गुंटूर में आन्ध्र उच्च न्यायालय स्थापित करने का निर्णय किया है, क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार गुंटूर स्टेशन को सुधारने के लिये क्या कर रही है ?

श्री अलगेशन : आन्ध्र के सम्बन्ध में किसी भी बात के लिये हमें प्रतीक्षा करनी होगी ।

रेलवे बुकिंग आफिस

*८३१. श्री वल्लथरास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार इन शिक्रायतों से अवगत है कि बुकिंग आफिस समय पर नहीं खोले जाते और टिकट खरीदे जाने के बाद शेष रुपया बुकिंग क्लर्क द्वारा खरीदारों को वापस नहीं दिया जाता ; और

(ख) इन शिक्रायतों पर क्या कार्यवाही की जा रही है ।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) इस प्रकार की कुछ शिक्रायतें प्राप्त हुई हैं ।

(ख) शिक्रायतों की फौरन जांच की जाती है तथा दोषी अथवा कदाचारी कर्म-

चारियों के विरुद्ध समुचित कारवाही की जाती है ।

श्री वल्लथरास : क्या इस प्रकार की कोई व्यवस्था है कि जब बुकिंग क्लर्क ड्यूटी पर हो तो उनके अन्तर्गत नकदी की यकायक जांच की जाय ?

श्री अलगेशन : इस प्रकार की जांच की जाती है ।

श्री वल्लथरास : क्या इन बुकिंग क्लर्कों के पास अतिरिक्त रुपया होने के कोई मामले पाये गये हैं ?

श्री अलगेशन : ऐसे कतिपय मामले हुये हैं जिन में कि इस प्रकार कार्य करने के दोषी कर्मचारियों को मालूम किया गया है और सजा दी गयी है ।

श्री वल्लथरास : क्या मैं जान सकता हूँ कि ऐसे कितने मामले पकड़े गये तथा सजा दी गयी ?

श्री अलगेशन : मामलों की संख्या मेरे पास नहीं है

श्री टी० बी विट्ठल राव : क्या मैं जान सकता हूँ कि ऐसे बुकिंग क्लर्कों का रेलवे में सेवायुक्त कुल बुकिंग क्लर्कों से क्या प्रतिशत है ?

अध्यक्ष महोदय : इस प्रकार के प्रश्न का उत्तर देना अत्यन्त कठिन है ।

संतरों का परिवहन

*८३२. श्री देवेश्वर सर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि खासी तथा लूशाई पहाड़ियों (आसाम) से संतरों के शीघ्र परिवहन तथा विक्रय के लिये क्या प्रबन्ध किये गये हैं ।

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : संतरों के चालू मौसम में शैला से कलकत्ते को हवाई जहाज द्वारा संतरे ले जाने की व्यवस्था की गई है ।

श्री देवेश्वर सर्मा : और लुशाई पहाड़ियों से? शैला खासी पहाड़ियों में है, मैं लुशाई पहाड़ियों के विषय में जानना चाहता हूँ।

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास यही सूचना है, यह प्रबन्ध केवल शैला और कलकत्ते के मध्य है।

श्री देवेश्वर सर्मा : क्या इन पहाड़ियों में संतरों के उपयोग की कोई दीर्घकालीन योजना हाथ में ली गयी है और यदि हां तो क्या ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस के लिये मुझे पूर्व-सूचना की आवश्यकता है।

श्रीमती खोंगमेन : इस वर्ष संतर के मौसम में गत वर्ष तथा उससे पहले के वर्ष की तुलना में खासी पहाड़ियों से कुल कितनी मात्रा में संतरे हवाई जहाज द्वारा भेजे गये ?

डा० पी० एस० देशमुख : गत दो वर्षों के आंकड़े तो मेरे पास नहीं हैं, किन्तु वर्ष १९५३-५४ में वायु-परिवहन ६ दिसम्बर, १९५३ से प्रारम्भ हुआ था तथा १४ जनवरी, १९५४ तक रहा। सात जहाज भर कर संतरे भेजे गये जो वजन में १४४२ मन थे।

रेलवे की भूमि

*८३३. श्री आर० एन० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रेलों के भिन्न भिन्न खंडों में रेलवे लाइनों के पास कितनी भूमि है।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : खंड वार रेलवे की कुल भूमि के सम्बन्ध में सूचना संकलित की जा रही है तथा यथा समय सदन पटल पर रक्खी जायेगी। माननीय सदस्य का आशय स्टेशनों के बीच पटरियों के दोनों ओर की भूमि से समझा गया है ?

श्री आर० एन० सिंह : क्या मैं यह जान सकता हूँ कि रेलवे लाइन के बगल वाली ज़मीन उन किसानों को दी जायेगी जिनकी पहले थी ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : इन ज़मीनों को हम स्टेट गवर्नमेंट के सुपुर्द कर देते हैं और स्टेट गवर्नमेंट जिन्हें मुनासिब समझती है देती है।

श्री नाना दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि किसी भी खंड में सरकार इन ज़मीनों को अस्थायी खेती के लिये नीलाम करने का विचार कर रही है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं ने अभी बतलाया कि राज्य सरकारें जिन्हें सब से उपयुक्त समझती है यह ज़मीन देती है।

श्री नाना दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि रेलवे की इन ज़मीनों पर बाढ़ें लगाने का कोई विचार है, जैसा कि हैदराबाद रेलवे की ज़मीनों पर था ?

श्री एल० बी० शास्त्री : ऐसा कोई विचार नहीं है।

पंडित एस० सी० मिश्र : क्या आप यह सलाह स्टेट गवर्नमेंट को देते हैं कि यह जो रेलवे की छूटी हुई ज़मीन है वह बिना ज़मीन वाले काश्तकारों को या खासकर वे ज़मीन हरिजनों को दी जाये, और अगर नहीं दी है तो उनको देने के लिये आवश्यक इंस्ट्रक्शनस राज्य सरकारों को देंगे ?

श्री एल० बी० शास्त्री : स्टेट गवर्नमेन्ट्स इस मामले में स्वयं समझदार हैं और मैं उम्मीद करता हूँ कि इन बातों को वे ख्याल में रखती हैं जब कि वे दूसरों को ये ज़मीनें देती हैं।

पंडित एस० सी० मिश्र : आपकी तरफ से उनको कोई ऐसी सलाह नहीं दी जाती है ?

अध्यक्ष महोदय : सलाह वह नहीं देते ।

पंडित एस० सी० मिश्र : तब फिर वह ऐसा कहें ।

रेलवे कर्मचारियों के लिये फ्री पास

*८३४. श्री कंडासामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या गाडगिल कमेटी द्वारा सिफारिश किये गये महंगाई वेतन को, जिसे सरकार ने स्वीकार कर लिया है, रेलवे कर्मचारियों को फ्री पास देने के सम्बन्ध में वेतन समझा जाता है ; तथा

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी नहीं ।

(ख) यह वांछनीय नहीं समझा जाता कि उन रेलवे कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि कर दी जाये जो उच्च दर्जे के पासों के हकदार हैं ।

श्री कंडासामी : क्या इसका यह अर्थ नहीं है कि आप रेलवे कर्मचारियों को लाभ से आंशिकरूप में वंचित रख रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : आप राय मालूम करना चाहते हैं ।

श्री अलगेशन : हम ऐसा नहीं समझते ।

श्री कंडास्वामी : क्या ऐसा करना उचित है और क्या सरकार इस गलती को सुधारने का प्रयत्न करेगी ।

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । अब मैं दूसरे प्रश्न को लेता हूँ ।

हावड़ा स्टेशन पर घटना

*८३५. श्री एस० सी० सामन्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या हावड़ा रेलवे स्टेशन के अग्रहारे में रविवार, २१ फरवरी, १९५४ को

पंजाब मेल से हावड़ा स्टेशन पर उतरने वाले दो बदमाशों और रेलवे पुलिस के बीच गोली चली थी ।

(ख) यदि हां, तो घटना का व्यौरा क्या है ; तथा

(ग) घटना में कितने व्यक्ति मारे गये थे तथा कितने घायल हुये ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां ।

(ख) सूचना सदन पटल पर रखी जाती है । (देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६३)

(ग) मारे गये—२ ।

घायल हुये—६ ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह सच नहीं है कि उनके सामान में राजस्थान और पाकिस्तान के नक्शे तथा जेवर और रुपया मिला था ?

श्री अलगेशन : हो सकता है ; मेरे पास इस सम्बन्ध में कोई सूचना नहीं है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या घायल हुये व्यक्तियों में से कोई व्यक्ति मर गया था ?

श्री अलगेशन : मेरे विचार में वे सब जीवित हैं ; मेरे पास इस सम्बन्ध में कोई सूचना नहीं है कि उनमें से कोई मरा है या नहीं ।

मद्रास के लिये चावल

*८३६. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५४ के दौरान में मद्रास को चावल देने के सम्बन्ध में क्या प्रबन्ध किया गया है ;

(ख) राज्यों के नाम क्या हैं तथा उन्होंने कितना कोटा नियत किया है !

(ग) प्रति टन कितना मूल्य तय किया गया है;

(घ) अब तक कुल कितना चावल दिया गया है; तथा

(ङ) उत्पादकों को कितना बोनस दिया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा): (क) तथा (ख). एक लाख टन के अलावा, जो कि आंध्र से मद्रास में व्यापार सूत्रों द्वारा पहुंच जायेगा, मद्रास को इस वर्ष के लिये विभिन्न स्रोतों, आंध्र, उड़ीसा आदि से और १ १२ लाख टन चावल देने का विचार है। आयात किये गये चावल में से भी कुछ दिया जायेगा। क्यों कि विभिन्न परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुये समय समय पर नियतन करना पड़ता है इस लिये स्रोतवार वितरण की कोई कड़ी योजना नहीं बनाई गई है।

(ग) आंध्र, उड़ीसा तथा कुर्ग द्वारा लिये जाने वाले अधिकृत मूल्यों का एक विवरण सदन-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६४]

(घ) जनवरी, १९५४ से मद्रास को निम्न लिखित मात्रायें नियत की गई हैं :-

	टन
आंध्र से	३०,०००
उड़ीसा से	३५,०००
कुर्ग से	१४,०००
	<hr/>
	७९,०००
	<hr/>

(ङ) उत्पादकों को कोई बोनस नहीं दिया जाता।

श्री बी० एस० मूर्ति: आंध्र राज्य मद्रास राज्य को जितनी मात्रा में चावल

देने के लिये तैयार हो गया है क्या वह सारी मात्रा दे दी गई है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा: हमें आशा है कि वह उस मात्रा से भी अधिक दे सकेगा। इस सारे वर्ष के लिये उसने तीन लाख टन देने का वायदा किया है तथा वह एक लाख टन से अधिक अब तक दे चुका है। हाल ही में आंध्र राज्य के खाद्य मंत्री ने आंध्र धारासभा में एक वक्तव्य के दौरान में बताया था कि उन्हें आशा है कि वे तीन लाख टन से अधिक दे सकेंगे।

लाहौर अमृतसर रेल सम्पर्क

*८३८. सरदार हुक्म सिंह: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) लाहौर अमृतसर रेल सम्पर्क कब से स्थापित हो गया है;

(ख) क्या पाकिस्तान सरकार ने भारत के इन सुझावों को स्वीकार नहीं किया था कि फीरोजपुर-कसूर और जोधपुर-हैदराबाद (सिंध) रेल सम्पर्क भी स्थापित कर दिये जायें; तथा

(ग) ऐसे भारतीयों तथा पाकिस्तानियों की संख्या क्या है जिन्होंने रेल सम्पर्कों का लाभ उनके स्थापित किये जाने के बाद से उठाया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) रेलपथ के फिर से चालू किये जाने के सम्बन्ध में बातचीत की जा रही है।

(ख) जी नहीं।

(ग) उत्पन्न नहीं होता।

सरदार हुक्म सिंह: १ मार्च को बैठक होना निश्चित किया गया था। क्या वह हुई और फिर से रेल सम्पर्क स्थापित करने का निश्चय कर लिया गया है ?

रेल तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री): बैठक हुई, परन्तु मामले

पर अन्तिम रूप से निश्चय नहीं किया गया और हो सकता है कि अन्तिम निश्चय करने में थोड़ा समय और लगे ।

सरदार हुक्म सिंह : यह मामला पिछले तीन वर्ष से चल रहा है । क्या रेल पथ के पुनः खोले जाने के सम्बन्ध में कोई व्यवहारिक कठिनाइयां हैं ?

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं यहां पर कठिनाइयों के बारे में नहीं कह सकता, फिर भी, जैसा कि मैंने अभी बताया है इस मामले के सम्बन्ध में शीघ्र ही निश्चय हो जायेगा ।

सरदार हुक्म सिंह : दोनों देशों के बीच जो सड़क यातायात है, क्या वह जारी है या वह भी बन्द हो गया है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : वह जारी है ।

काँफ़ी की भूसी

*८४०. **श्री एस० एन० दास :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) काँफ़ी की भूसी को चारे के रूप में मवेशियों को खिलाने के योग्य बनाने के सम्बन्ध में भारतीय पशु चिकित्सा गवेषणा संस्था में जो प्रयोग किये जा रहे थे क्या उनके कोई परिणाम निकले हैं ;

(ख) यदि हां, तो वे क्या हैं ; तथा

(ग) क्या भारत में इस समय काँफ़ी की भूसी का पशुओं के चारे के रूप में प्रयोग किया जा रहा है और यदि हां, तो इस प्रकार प्रतिवर्ष कितनी मात्रा में इसका प्रयोग होता है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख):

(क) रासायनिक मिश्रण, खाये जाने की उपयुक्तता तथा पौष्टिक तत्वों के बारे में प्रथम प्रयोग पूरे किये जा चुके हैं ।

(ख) मवेशी काँफ़ी की भूसी पसन्द नहीं करते तथा राशन के रूप में इसे धीरे धीरे आरम्भ करना पड़ेगा । इस के लिये और आगे प्रयोग करने पड़ेंगे ।

(ग) कोई विश्वसनीय सूचना उपलब्ध नहीं है ।

श्री एस० एन० दास : क्या काँफ़ी की भूसी को मवेशियों के खाने के योग्य बनाने के लिये कोई प्रक्रिया ढूँढ निकाली गई है और यदि हां, तो वह प्रक्रिया क्या है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं प्रक्रिया नहीं बतला सकता, परन्तु जैसा कि मैंने बतलाया, आगे और प्रयोग किये जा सकते हैं ।

गुड में वायदा व्यापार

*८४१. **डा० राम सुभग सिंह :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में गुड़ के वायदा व्यापार पर से पाबन्दी हटा ली गई है ; तथा

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख):

(क) जी हां ।

(ख) गुड़ पर कोई नियन्त्रण नहीं है क्योंकि इस वस्तु के वायदा व्यापार पर पाबन्दी लगी रहने से साधारण व्यापार में अड़चन पैदा हो जाती थी ।

विदेश भेजे गये रेलवे अधिकारी

*८४२. **श्री मुनिस्वामी :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि रेलवे अधिकारियों को विशेष प्रशिक्षण के लिये विदेशों को भेजा जा रहा है ;

(ख) १९५२ तथा १९५३ में प्रशिक्षण के लिये कितने अधिकारियों को भेजा गया; तथा

(ग) इन अधिकारियों को विदेशों में प्रशिक्षण के लिये भेजने में रेलवे विभाग की नीति क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां ।

(ख) १९५२ तथा १९५३ में क्रमशः ३३ और २७ ।

(ग) इन कर्मचारियों का चुनाव, हम जो कारखाने स्थापित कर रहे हैं उनके विशेष क्षेत्रों में अनुभव प्राप्त करने के लिये, किया जाता है या उन्हें अन्तर्राष्ट्रीय योजनाओं के सिलसिले में अवसर मिलने पर या किसी अन्य कार्य के लिये आवश्यक समझे जाने पर भेजा जाता है ।

श्री मुनिस्वामी : दक्षिण रेलवे से कितने अधिकारियों को भेजा गया है ?

श्री अलगेशन : मैं सूचना दे सकता हूँ परन्तु इस समय मेरे पास अलग अलग रेलवेज के आंकड़े नहीं हैं ।

श्री मुनिस्वामी : क्या जो अधिकारी भेजे गये हैं उनमें से कोई ऐसे हैं जो पैराम्बूर कोच फैक्टरी के संबन्ध में भेजे गये हैं ?

श्री अलगेशन : जी हां ।

श्री मुनिस्वामी : ये अधिकारी प्रशिक्षण के लिये विदेशों में कब से हैं ?

श्री अलगेशन : वे हाल ही में गये हैं । मेरे पास इसी समय ये सूचना नहीं है ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

खजूर गुड़ विभाग का समाप्त किया जाना

*७९८. श्री एम० एल० द्विवेदी :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सरकार का ध्यान प्राक्कल

समिति के छठे प्रतिवेदन के पृष्ठ २, कण्डिका ३ की ओर दिलाया गया है, जिसमें खजूर गुड़ विभाग को समाप्त करने की सिफारिश की गई है ;

(ख) यदि हां, तो यह विभाग कब तक समाप्त किया जायेगा ; और

(ग) इस से प्रतिवर्ष कितनी बचत होने की आशा है ?

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

(ख) खजूर गुड़ का काम १ फरवरी १९५४ से वाणिज्य मंत्रालय के अधीन अखिल भारतीय खादी तथा ग्राम-उद्योग बोर्ड को सौंप दिया गया है । इस सम्बन्ध में इस मंत्रालय में जो पद बनाये गये थे उन्हें उस तारीख से खत्म कर दिया गया है ।

(ग) व्यय में अनुमानतः ५४,००० रुपये की वार्षिक बचत होगी ।

चीनी की फैक्टरियां

*८०८. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बिहार और यू० पी० में चालू मौसम में चीनी की कितनी फैक्टरियां नहीं चल रही हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : एक यू० पी० में और एक बिहार में ।

केन्द्रीय कार्मिक संघ संगठन

*८०९. श्री टी० के० चौधरी : क्या श्रम मंत्री १७ नवम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५४ के बारे में दिये गये उत्तर का निर्देश करने की कृपा करेंगे और यह बतायेंगे :

(क) क्या चारों केन्द्रीय कार्मिक संघ संगठनों के सदस्यों के बारे में कोई और सत्यापन किया गया है ;

(ख) यह सत्यापन कहां कहां किया गया था और उसके क्या परिणाम निकले; तथा

(ग) प्रत्येक संगठन के अलग अलग राज्यों में कुल कितने सदस्य हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली):

(क) जी हां ।

(ख) सत्यापन कार्य जम्मू तथा काश्मीर राज्य को छोड़ कर सारे भारत में हुआ था । चारों केन्द्रीय कार्मिक संघ संगठनों से जो पंजीबद्ध कार्मिक संघ संबद्ध हैं उनकी सत्यापित संख्या और सदस्यता इस प्रकार है :—

	संघों की संख्या	कुल सदस्यता
इण्डियन नैशनल ट्रेड यूनियन कांग्रेस	५८७	९,१९,२५८
हिन्द मजदूर सभा	२२०	३,७२,४५९
अखिल भारतीय ट्रेड यूनियन कांग्रेस	३३४	२,१०,९१४
यूनाइटेड ट्रेड यूनियन कांग्रेस	१५४	१,२६,२४२
कुल	१,२९५	१६,३२,८७३

(ग) सदन पटल पर रखे गये विवरण में राज्य वार आंकड़े दिये गये हैं । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६५]

**केन्द्रीय समुद्री मीनक्षेत्र गवेषणा केन्द्र
मंडपम**

*८११. श्री गोपाल राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) केन्द्रीय समुद्री मीन क्षेत्र गवेषणा केन्द्र, मंडपम में मूल गवेषणाओं के अतिरिक्त और क्या गवेषणायें की जाती हैं ; तथा

(ख) उक्त केन्द्र में की जाने वाली गवेषणाओं के प्रचार के क्या साधन हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई):

(क) केन्द्रीय समुद्री मीन क्षेत्र गवेषणा केन्द्र, मंडपम में निम्नलिखित गवेषणायें की जा रही हैं ;

(१) मीन-क्षेत्रों का सर्वेक्षण, जिससे यह पता लगे कि किनारे से दूर के क्षेत्रों में कहां काफी मछलियां हैं,

(२) 'सार्डीन', 'प्रान' तथा 'मिल्क फ्रिश' नामक मछलियों के निकालने और पालन करने के बारे में जैविकीय और दैहिकीय अनुसन्धान,

(३) मछलियों और मछली के खाद्य उत्पादों के सम्बन्ध में जीवाणुओं की परीक्षा,

(४) अगर तथा कम्पोस्ट खाद के निर्माण के सम्बन्ध में समुद्री वनस्पति की जांच ।

(ख) प्रचार के साधन ये हैं :

(१) भारतीय तथा विदेशी वैज्ञानिक पत्रिकायें, जिनमें इण्डियन जनरल आफ़ फ़िशरीज़ भी सम्मिलित है ;

(२) भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् के विस्तार विभाग के प्रकाशन ;

(३) सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय से मीन-क्षेत्रों के सम्बन्ध में समय समय पर निकाले जाने वाले प्रकाशन ।

ईंधन की कमी

*८१५. श्री राधावय्या : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार को ईंधन की कमी के बारे में राज्यों से कोई शिकायतें मिली हैं ;

(ख) यदि हां, तो किन किन राज्यों से ; तथा

(ग) सरकार ने उन की मांगें पूरी करने के लिये क्या कार्यवाही की है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई):

(क) से (ग) खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के पास कोई शिकायतें नहीं आई हैं । उत्पादन मंत्रालय के पास १९५२ में कुछ राज्यों से, विशेषतया दिल्ली, पश्चिमी बंगाल और उत्तर प्रदेश से, कुछ शिकायतें आई थी । इसके फलस्वरूप विभिन्न राज्यों का कोयले या कोक का, जो नियंत्रित वस्तु थी, कोटा १९५२ में, परिवहन सुविधाओं को ध्यान

में रखते हुये, फिर से उचित आधार पर निश्चित किया गया था। नवम्बर, १९५२ से कोयले की इन मात्राओं को इधर उधर भेजने की प्राथमिकता को भी उच्च स्थान दे दिया गया था ताकि उपभोक्ताओं को कोयला अच्छी तरह मिल सके।

फ्रंटियर मेल में शीतोष्ण नियंत्रित डिब्बे

*८२४. श्री कासलीवाल : क्या रेलवे मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार फ्रंटियर मेल में से शीतोष्ण-नियंत्रित डिब्बे कुछ समय के लिये हटाने का विचार करती है ; तथा

(ख) यदि हां, तो इसके कारण ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). फ्रंटियर मेल में जो दो शीतोष्णनियंत्रित डिब्बे चलते हैं उनमें से एक को कुछ समय के लिये हटा दिया गया था क्योंकि इसकी अमरीकी पर्यटकों के लिये, जो भारत में २४-२-१९५४ को आये थे, चलाई गई विशेष गाड़ियों में लगाने के लिये जरूरत पड़ी थी। फ्रंटियर मेल में अब फिर से दो शीतोष्ण-नियंत्रित डिब्बे चल रहे हैं।

भूमि को खेती योग्य बनाने के विभाग का समाप्त किया जाना

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

(क) क्या सरकार ने भूमि को खेती योग्य बनाने के विभाग को समाप्त करने के सम्बन्ध में प्राक्कलन समिति की सिफारिश को कार्यान्वित करने का निश्चय किया है ;

(ख) यदि हां, तो इसके कब तक समाप्त किये जाने की आशा है ; और

(ग) इससे प्रति वर्ष कितनी बचत होगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) तथा (ख). विषय विचाराधीन है।

(ग) यदि सिफारिश को पूर्ण रूप से मान लिया गया तो इससे ४५,००० रुपये की वार्षिक बचत होगी।

उत्तर रेलवे पर प्रतीक्षा के कमरे

*८४३. श्री डी० सी० शर्मा : (क) क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर रेलवे पर उन स्टेशनों की संख्या क्या है जिनपर इस समय तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए प्रतीक्षा के कमरे हैं ?

(ख) क्या तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए प्रतीक्षा के अधिक कमरों के बनाने की कोई योजना है ?

(ग) यदि ऐसा है, तो किन किन स्थानों पर ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) ७५३।

(ख) जी हां, श्रीमान्।

(ग) तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये प्रतीक्षा के कमरों की निकट भविष्य में व्यवस्था करने का १७ स्टेशनों के सम्बन्ध में कार्यक्रम बनाया गया है। इसकी एक सूची सदन पटल पर रखी जाती है।

[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६६]

लखनऊ तथा ऐशबाग के बीच दोहरी रेलवे लाइन

*८४४. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या १९५१-५२ में उत्तर-पूर्वी रेलवे लाइन पर लखनऊ तथा ऐशबाग के बीच कानपुर को सीधी गाड़ियां चलाने के लिए, जिससे ऐशबाग स्टेशन मार्ग में दो बार न आये, कोई दोहरी रेलवे लाइन बनाई गई थी ;

(ख) क्या अब इस लाइन को काम में नहीं लाया जा रहा है ;

(ग) इस नई लाइन के बनाने की आवश्यकता क्या थी ;

(घ) सर्वेक्षण तथा निर्माण समेत कुल कितना व्यय हुआ है; तथा

(ङ) इस लाइन के बनाने में निवास के कितने मकानों को गिराया गया था ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) लखनऊ जंक्शन पर कानपुर से आने व कानपुर को जाने वाली गाड़ियों के इंजनों के ऐशबाग पर मोड़ने में समय को बचाने के लिए ।

(घ) ८२,००० रुपये ।

(ङ) किसी मकान को नहीं गिराया गया है ।

रेलवे क्वार्टर

*८४५. श्री गिडवानी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का ध्यान इलाहाबाद के लीडर में ८ दिसम्बर, १९५३ को प्रकाशित हुए एक पत्र की ओर दिलाया गया है जिसमें इलाहाबाद में रेलवे क्वार्टरों की हालत के बारे में शिकायत की गई है ?

(ख) क्या यह सच है कि इस सम्बन्ध में स्थानीय अधिकारियों को कई अभ्यावेदन भेजे गये हैं ?

(ग) यदि ऐसा है, तो शिकायतों को दूर करने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). जी हां, श्रीमान् ।

(ग) अत्यावश्यक समझे गये सुधार कर दिये गये हैं तथा और सुधारों को करने पर विचार हो रहा है ।

औद्योगिक विवाद

*८४६. श्री रघुनाथ सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३ में केन्द्रीय सरकार से सम्बद्ध कारखानों आदि में कितने औद्योगिक विवाद हुये ;

(ख) कितने मामलों में विवाद, प्रारम्भ होने के तीन महीनों के अन्दर तै कर दिये गये ;

(ग) कितने ऐसे विवाद थे जो एक वर्ष में तय नहीं हुये ; और

(घ) किस उद्योग या धंधे में ऐसे सब से अधिक विवाद हुये ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) २,६०६ ।

(ख) १,८०६ ।

(ग) १६० ।

(घ) खान उद्योग में ।

डाक तथा तार विभाग (हैदराबाद उपक्षेत्र)

*८४७. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार ने डाक तथा तार विभाग में अस्थायी नियुक्तियों की एक बड़ी संख्या को स्थायी बनाने के आदेश जारी किये हैं ;

(ख) हैदराबाद उपक्षेत्र में इन आदेशों को, यदि हों तो, किस सीमा तक कार्यान्वित किया गया है ; तथा

(ग) प्रत्येक पद-श्रेणी में कितने व्यक्तियों को अभी तक स्थायी नहीं किया गया है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) १९५१ के आदेश के बाद कोई आदेश जारी नहीं किया गया है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है तथा यथा समय सदन पटल पर रख दी जायेगी।

अयुक्त माल-डिब्बे

*८४८. श्री रामानन्द दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वी रेलवे के सियाल्दह विभाग पर नैहाटी तथा कल्याणी स्टेशनों के बीच विभिन्न साइडिंगों पर कितने ही माल-डिब्बे चिरकाल से अप्रयुक्त पड़े हुये हैं ;

(ख) यदि ऐसा है तो ऐसे डिब्बों की संख्या ;

(ग) इन्हें अप्रयुक्त रहने देने के कारण ; तथा

(घ) क्या सरकार इन्हें यथा सम्भव अधिक से अधिक संख्या में प्रयोग में लाने के लिये आवश्यक उपाय करेगी ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). जी हां, १९४२ रेल-डिब्बे जो बेकार हो चुके हैं तथा मरम्मत और अग्रेतर सेवा के योग्य नहीं हैं, इस विभाग में कितने ही समय से खड़े कर दिये गये हैं।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

सेंट्रल बैंक के कर्मचारी

*८४९. श्री एम० एस० गुरुपाद-स्वामी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सेंट्रल बैंक आफ इंडिया के कर्मचारियों ने अपने संघ द्वारा बोनस के भुगतान सम्बन्धी विवाद को औद्योगिक अधिकरण को सौंपे जाने के लिये कहा है ; तथा

(ख) यदि ऐसा है, तो प्रार्थना पत्र कब प्राप्त हुआ था तथा उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) तथा (ख): अक्टूबर, १९५३ में, मुख्य श्रम आयुक्त ने सेंट्रल बैंक आफ इंडिया लिमिटेड तथा उसके कर्मचारियों के मध्य सन् १९५२ तथा १९५३ के बोनस की राशि के सम्बन्ध में चल रहे एक औद्योगिक विवाद में समझौता कार्यवाही की थी। समझौता न होने से कर्मचारियों के संघ ने नवम्बर, १९५३ में सरकार को पत्र लिखा था जिसमें उसने इस विवाद को न्यायानिर्णयन अधिकरण को सौंपे जाने की प्रार्थना की थी। सरकार इस मामले पर विचार कर रही है तथा शीघ्र किसी फैसले पर पहुंचने की आशा करती है।

मोतीहारी पर रेल टिकटों का जारी करना :

*८५०. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर-पूर्वी रेलवे के मोतीहारी स्टेशन पर टिकटें गाड़ी के पहुंचने के बाद दी जाती हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि बहुत से यात्री बिना टिकट गाड़ी में चढ़ जाते हैं ; तथा

(ग) क्या सरकार को जनता से इस मामले में किसी कार्यवाही के शीघ्र किये जाने के सम्बन्ध में कोई प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी नहीं, मोतीहारी स्टेशन पर टिकटें देने की खिड़की को गाड़ी पहुंचने के सूचित समय से एक घंटा पहले खुला रखा जाता है।

(ख) बताये गये उदाहरण जैसी कोई घटना न ध्यान में आई है अथवा उत्तर पूर्वी रेल प्रशासन के ध्यान में लाई गई है।

(ग) जी नहीं।

अन्तर्देशीय मीन क्षेत्र

*८५२. श्री एस० एन० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय प्राणकीय सर्वेक्षण विभाग के निर्देशक महोदय की अन्तर्देशीय मीन क्षेत्रों के संरक्षण के लिये कुछेक विधियों को फिर से पारित किये जाने के सम्बन्ध में सिफारिश को, जिस पर कुछ समय पहले भारत सरकार विचार कर चुकी है, कार्यान्वित कर दिया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : जी नहीं। इस सिफारिश पर, जैसा कि "अशोक के शिलालेख ५ में उल्लिखित मीन क्षेत्र विधान", शीर्षक वाले लेख में वर्णित है, भारत सरकार ने सन् १९५० में विचार किया था तथा वर्तमान परिस्थिति में उसे उपयुक्त नहीं समझा गया है।

डालडा वनस्पति फ़ैक्टरी, विल्लूपुरम

*८५३. श्री मुनिस्वामी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) केन्द्रीय सरकार ने मद्रास राज्य के विल्लूपुरम की डालडा वनस्पति फ़ैक्टरी को अनुज्ञप्ति कब दी थी ;

(ख) क्या राज्य सरकार द्वारा इस फ़ैक्टरी को कोई ऋण दिया गया है ;

(ग) क्या यह सच है कि इस फ़ैक्टरी ने अभी तक काम आरम्भ नहीं किया है ; तथा

(घ) यदि हां, वह काम कब आरम्भ करने वाली है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) अनुमति २-७-१९५४ को दी गई थी।

(ख) जी हां, राज्य के उद्योगों को राज्य सहायता अधिनियम के अधीन।

(ग) जी हां।

(घ) यद्यपि निर्माण कार्य पूरा हो गया है, परन्तु विद्युत के अभाव और बाजार की प्रतिकूल दशाओं के कारण फ़ैक्टरी उत्पादन आरम्भ नहीं कर सकी है। यह फ़ैक्टरी वनस्पति के निर्माण में रुचि रखती है और उत्पादन आरम्भ करने के लिये किसी उपयुक्त अवसर की प्रतीक्षा कर रही है।

रेलों में चोरियां

*८५४. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे में मालगाड़ियों से माल की चोरी की घटनाओं में वृद्धि हुई है ;

(ख) १९५२ और १९५३ में ऐसे कितने मामलों का पता चला था ;

(ग) क्या छपरा और उसके निकट का अन्य स्टेशन सब से बुरी तरह से प्रभावित क्षेत्र हैं ; तथा

(घ) इन घटनाओं को रोकने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) १९५२ में १०७७ और १९५३ में ६२० ऐसे मामलों का पता चला था।

(ग) जी हां, श्रीमान्।

(घ) निवारक उपाय के रूप में मालगाड़ियों के साथ रेलवे पुलिस और देखभाल करने वाले कर्मचारियों के चलने और कुछ मामलों में रेल लाइन के साथ छुप कर ताक में बैठने के प्रबन्ध किये गये हैं। विशेष सुरक्षा के रूप में छपरा से पूर्व की ओर जाने वाले बहुमूल्य माल के मालडिब्बों में एक विशेष प्रकार के ताले लगाये जाते हैं।

राजस्थान के लिये एयर लाइनें

१५१. श्री कृष्ण सिंह जी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विमान सेवाओं के राष्ट्रीयकरण को दृष्टि में रखते हुये राजस्थान के लिये मुख्य एयर लाइन और सहायक लाइन सेवाओं के विस्तार के लिये सरकार के पास क्या योजनायें हैं ।

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर): राजस्थान में जयपुर और जोधपुर को दिल्ली और कराची से जोड़ने वाली एक दैनिक सेवा है । फिलहाल राजस्थान के स्थानों के लिये अन्य किसी सेवा की योजना नहीं बनाई गई है । पंचवर्षीय योजना में उदयपुर में एक हवाई अड्डे के निर्माण की व्यवस्था है : जब यह तैयार हो जायेगा तब इस हवाई अड्डे से होकर जाने वाली एक विमान यातायात सेवा के आरम्भ किये जाने की सम्भावना है ।

विशाखापटनम बन्दरगाह पर रेलवे कार्यवहन

१५२. चौधरी रघुवीर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) क्या यह सच है कि कई वर्षों से विशाखापटनम बन्दरगाह के कार्यवहन से रेलवे विभाग को घाटा हुआ है ;

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

(ग) क्या परिणाम निकले है !

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) यद्यपि बन्दरगाह के कार्यवहन के फलस्वरूप सन् १९४६-४७ से १९५०-५१ तक रेलवे को घाटा हुआ है, परन्तु पिछले तीन वर्षों से उसमें मुनाफे के साथ काम किया है ।

(ख) तथा (ग): प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

सिंगरेनी कोयला खानों में दुर्घटना

१५३. श्री टी० बी० विट्ठल राव :

(क) क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या ३ फरवरी, १९५४ को बिरले पिट, सिंगरेनी कोयला खान, कोठागुडियम में हुई दुर्घटना का, जिसमें शैफ्ट की रस्सी के टूट जान के कारण दो मजदूर मर गये थे, कोई जांच की गई है ?

(ख) जांच से क्या परिणाम निकले हैं ?

(ग) क्या यह सच है कि मजदूरों ने खान के प्रबन्धक से यह शिकायत की थी कि रस्सी पुरानी हो गई थी और बदल दी जानी चाहिये थी ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) जी हां ।

(ख) दो नम्बर के पिट के तल से जब एक पिंजड़ा, जिसमें दो व्यक्ति थे, ऊपर लाया जा रहा था, तो गरारी की रस्सी टूट गई और पिंजड़ा २५० फीट की ऊंचाई से गिर पड़ा जिसके फलस्वरूप उसमें बैठे हुये दोनों व्यक्ति तुरन्त ही मर गये । खान अधिनियम अथवा विनियमों के किसी विशिष्ट उपबन्ध का कोई उल्लंघन नहीं किया गया था और इस दुर्घटना को 'दुःखद घटना' की श्रेणी में रखा गया है ।

(ग) इस घटना से पूर्व मजदूरों द्वारा ऐसी कोई शिकायत नहीं की गई थी ।

अन्नक खान श्रमिक कल्याण निधि मंत्रणा समिति

१५४. श्री बलवन्त सिंह महता : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) राजस्थान के लिये अन्नक खान श्रमिक कल्याण निधि मंत्रणा समिति कब बनाई गई थी ;

(ख) अभी तक उसकी कितनी बैठकें हुई हैं ;

(ग) उसकी मुख्य सिफारिशें क्या हैं ; तथा

(घ) अभी तक उनमें से कितनी क्रियान्वित की गई हैं और वे क्या हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) ३० जनवरी, १९५२ को ।

(ख) सात ।

(ग) निम्नलिखित की स्थापना :—

(१) भिलवाड़ा, किशनगढ़, गंगापुर और टोंक में 'ग' श्रेणी के चार कल्याण केन्द्र ।

('ग' श्रेणी के केन्द्र चलती फिरती गाडियों के द्वारा डाक्टरी सुविधायें प्रदान करेंगे) ।

(२) सरदारगढ़, रोपा और मालपुरा में 'ख' श्रेणी के तीन कल्याण केन्द्र ।

('ख' श्रेणी के केन्द्र डाक्टरी, प्रसूति सम्बन्धी, शिशु कल्याण तथा मनोरंजन सम्बन्धी सुविधायें देंगे) ।

(३) शिवराती और बगोर में 'क' श्रेणी के दो कल्याण केन्द्र ।

('क' श्रेणी के केन्द्र 'ख' श्रेणी के केन्द्रों की सभी सुविधायें तथा शिक्षा सम्बन्धी और पानी पहुंचाने की सुविधायें भी देंगे) ।

(घ) उक्त सभी केन्द्रों की स्थापना की मंजूरी दे दी गई है । इनमें से 'ख' श्रेणी के दो केन्द्र सरदारगढ़ और जमोली (रोपा) में स्थापित किये जा चुके हैं । शेष केन्द्रों के शीघ्र ही स्थापित किये जाने की आशा की जाती है ।

राजस्थान में डाक और तार घर

१५५. { श्री बलवन्त सिंह महता :
श्री भीखाभाई :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) राजस्थान में १९५३-५४ में

प्रत्येक जिले में कितने डाकघर तथा तार-घर खोले गये ;

(ख) इनमें से कितने सरकार ने अपनी ओर से खोले और कितने लोगों के आश्वासन तथा घाटे की जिम्मेदारी पर खोले गये ;

(ग) १९५४-५५ में कितने डाकघर तथा तारघर खोलने का विचार है और कहां कहां ; और

(घ) राजस्थान में ऐसी कितनी तहसीलें तथा पुलिस के थाने हैं, जहां डाकघर और तारघर नहीं हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राजबहादुर) :

(क) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६७]

(ख) सरकार द्वारा स्वयं अपनी प्रेरणा से खोले गये :

डाकघर	१४४
तारघर	६

न लौटाये जाने वाले अंश दान या प्रत्या-भूति के प्राप्त होने पर खोले गये :

डाकघर	५
तारघर	एक भी नहीं

(ग) उन कार्यालयों की संख्या जिन्हें १९५४-५५ में खोले जाने का विचार है :

	लगभग
डाकघर	४२०
तारघर	४०

जिन स्थानों पर नये कार्यालय खोले जायेंगे उनके नाम मामलों के वास्तविक परीक्षण के बाद ही मालूम होंगे ।

(घ) बिना डाकघरों वाली तहसीलों की संख्या ३ ।

बिना तार घरों वाली तह- सीलों की संख्या	६५
बिना डाक घरों वाले पुलिस स्टेशनों की संख्या	६३
बिना तारघरों वाले पुलिस स्टेशनों की संख्या	१३५

राजस्थान में टेलीफोन द्वारा तार भेजने की प्रणाली

१५६. श्री बलवन्त सिंह महता : क्या संचार मंत्री राजस्थान के उन स्थानों के नाम बताने की कृपा करेंगे जहां पर टेलीफोन द्वारा तार भेजने की प्रणाली चालू की गई है ?

संचार उपमंत्री (श्री राजबहादुर) : राजस्थान डाक और तार सर्किल के उन स्थानों के नाम, जहां टेलीफोन द्वारा तार भेजने की प्रणाली चालू की गई है, यह हैं :

१. जयपुर
२. उदयपुर
३. ग्वालियर
४. कोटा
५. भरतपुर
६. नागौर (मारवाड़)
७. भोपाल
८. उज्जैन
९. लश्कर
१०. अजमेर
११. इंदौर
१२. इंदौर सिटी
१३. जोधपुर
१४. बीकानर

राजस्थान में रेलवे लाइनें

१५७. श्री बलवन्त सिंह महता : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) राजस्थान में चुरू-फतेहपुर और चित्तौड़गढ़-कोटा लाइनों का जो सर्वेक्षण पिछले वर्ष किया जा रहा था, पूरा हो गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इनके निर्माण का काम कब तक हाथ में लेने की आशा है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) चित्तौड़गढ़ से कोटा को जाने वाली एक रेलवे लाइन के लिये यातायात तथा इंजीनियरिंग सर्वेक्षण सन १९४७ में किये गये थे और रेलवे प्रशासन उनको नवीनतम रूप दे रहा है। अभी तक निर्माण के लिये इस परियोजना को स्वी-कृति नहीं दी गई है। फतेहपुर-चुरू कड़ी का प्रारम्भिक सर्वेक्षण किया गया है और प्रतिवेदन को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

(ख) जहां तक चित्तौड़गढ़-कोटा रेल कड़ी का सम्बन्ध है, यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है। फतेहपुर-चुरू के सम्बन्ध में अभी कुछ नहीं कहा जा सकता है क्योंकि कोई भी निर्णय प्रतिवेदन के अन्तिम रूप में आ जाने और उस पर विचार हो जाने पर किया जायेगा।

रेलों में नैमित्तिक श्रमिक

१५८. श्री एन० बी० चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५१-५२ और १९५२-५३ में सरकारी रेलों में काम पर लगाये गये नैमित्तिक श्रमिकों के सम्बन्ध में कार्य दिवसों की संख्यायें क्या हैं ; तथा

(ख) उक्त दो वर्षों में प्रति वर्ष इस सम्बन्ध में कुल कितना व्यय किया गया ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). सूचना एकत्रित की जा रही है और यथा समय सदन पटल पर रख दी जायेगी ।

कृषि मंत्रालय के वस्तु विभाग

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

(क) कृषि मंत्रालय के वस्तु विभागों ने अब तक क्या काम किया है ; और

(ख) सरकार का इस सम्बन्ध में प्राक्कलन समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) मंत्रालय के दो वस्तु विभाग मुख्यतः वस्तु समितियों के, जिनकी संख्या सात है, प्रशासन, प्राक्कलन आदि का काम करते हैं इन्हीं में से एक विभाग द्वारा कपास और जूट का विकास सम्बन्धी कार्य किया जाता है ।

(ख) प्रश्न विचाराधीन है ।

परिवार योजना केन्द्र

१६०. सेठ गोविन्द दास : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि १९५३ में कितने लोगों ने, सरकार द्वारा खोले गये परिवार आयोजन केन्द्रों से लाभ उठाया ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत-कौर) : दो हजार सात सौ अट्ठाइस ।

भूदान आन्दोलन

१६१. श्री राघवय्या : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री उन राज्यों के नाम बताने

की कृपा करेंगे जिन्होंने "भूदान आन्दोलन" के अधीन भूमि प्राप्त करने वाले व्यक्तियों को उस पर पूर्ण स्वामित्व दिलाने के लिये विधान की रचना की है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : सदन पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६८]

उत्तर प्रदेश में मलेरिया निरोधक कार्यवाही

१६२. श्री सिंहासन सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी :

(क) उत्तर प्रदेश के किन किन जिलों में डी० डी० टी० छिड़का गया है और दूसरी मलेरिया निरोधक कार्यवाहियां की गई हैं ; और

(ख) मलेरिया निरोधक आन्दोलन कितने गांवों में चलाया गया है और वहां कितना डी० डी० टी० छिड़का गया है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत-कौर) : (क) और (ख). सदन पटल पर एक विवरण पत्र रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३९]

नौकरी दफ्तर

१६३. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक :

(क) क्या श्रम मंत्री १९५३ में, महीने वार, भारत के समस्त नौकरी दफ्तरों में पंजी-बद्ध हुये व्यक्तियों की संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) नौकरी दफ्तरों द्वारा कितने व्यक्तियों को, और किन किन श्रेणियों के अन्तर्गत काम दिलाया गया ;

(ग) ग़ैर सरकारी उद्योग में कितने व्यक्ति काम पर लगाये गये हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) से (ख). सदन पटल पर एक विवरण रखा जाता है । नौकरी दफ्तरों में पंजीकरण

हेतु प्रार्थना पत्र देने वाले व्यक्तियों के सम्बन्ध में व्यावसायिक वर्गों के आधार पर सूचना का संग्रह नहीं किया गया है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ७०]। जिन व्यक्तियों को काम दिलाया गया है उनकी संख्या विहंगम व्यावसायिक वर्गों के संकेत पर विवरण पत्र में प्रकट की गई है।

(ग) ५६,४७६।

चावल की कीमत

१६४. श्री वर्मन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) बम्बई, पश्चिमी बंगाल, चन्द्रनगर, दिल्ली, मद्रास और हैदराबाद राज्यों में साधारण, बढ़िया और बहुत बढ़िया किस्म के चावलों की फुटकर नियंत्रित कीमत ;

(ख) उक्त राज्यों में चावल का औसत बाजारी भाव ; और

(ग) क्या देश के भीतर समाहार किये गये और समुद्र पार के देशों से खरीदे गये चावल में कोई अन्तर है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) और (ख). (१) बम्बई, पश्चिमी बंगाल, चन्द्रनगर, दिल्ली, मद्रास, और हैदराबाद में साधारण, बढ़िया और बहुत बढ़िया चावलों की फुटकर कीमतें और (२) नवम्बर, १९५३ से फरवरी, १९५४ के मध्य चावल के बाजारी भाव प्रकट करने वाले दो विवरण सदन पटल पर रखे जाते हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ७१]

(ग) हां, श्रीमान्। सामान्यतया बाहर से मंगाये गये चावल की कीमत आन्तरिक रूप से समाहार किये गये चावल की कीमत की तुलना में अधिक है।

खाद्य सम्मेलन

१६५. श्री रामचन्द्र रेड्डी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) खाद्य के सम्बन्ध में (१) मंत्रालय के स्तर पर, (२) सचिवालय के स्तर पर और (३) प्रशासन के सर्वोपरि व्यक्तियों के स्तर पर १९५२-५३ और १९५३-५४ में राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों के साथ केन्द्रीय सरकार द्वारा आयोजित सम्मेलनों की संख्या कितनी है ;

(ख) उक्त सम्मेलनों में क्या क्या निर्णय किये गये थे ; और

(ग) किन किन निर्णयों को कार्यान्वित किया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) १९५२-५३ और १९५३-५४ में दो सम्मेलन आयोजित किये गये थे—एक सम्मेलन ८ और ९ जनवरी, १९५३ को मंत्रालय के स्तर पर और दूसरा १० और ११ नवम्बर, १९५३ को सचिवालय के स्तर पर आयोजित किया गया था।

(ख) और (ग). ८ और ९ जनवरी १९५३ को मंत्रालय स्तर पर आयोजित सम्मेलन के सम्बन्ध में लोक सभा में दिनांक १४ फरवरी, १९५३ को श्री दाभी द्वारा पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ४८ के उत्तर की ओर ध्यान आमन्त्रित किया जाता है।

दिनांक १० और ११ नवम्बर, १९५३ को सचिवालय के स्तर पर आयोजित सम्मेलन के सम्बन्ध में लोक सभा में ११ फरवरी, १९५३ को श्री हेडा द्वारा पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८७२ के उत्तर की ओर ध्यान आमन्त्रित किया जाता है।

ज्ञाज्ञा रेलवे स्कूल

१६६. श्री बी० पी० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) ज्ञाज्ञा (पूर्वी) रेलवे मिडिल स्कूल में रेल कर्मचारियों के कितने बच्चे शिक्षा पा रहे हैं ;

(ख) उस स्कूल में और कितने बच्चे पढ़ रहे हैं ;

(ग) उस स्कूल में हरिजन रेल कर्मचारियों के कितने बच्चे पढ़ते हैं ; और

(घ) रेल कर्मचारियों के बच्चों के अतिरिक्त अन्य बच्चों से ली जाने वाली फीसों से प्रति मास कितनी आय होती है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १७४ ।

(ख) ४६ ।

(ग) १३ ।

(घ) ७० रुपये ।

नोट : भाग (क) और (ख) के उत्तर में रेलवे कर्मचारियों के बालक और उनके अभिभावकत्व में भेजे गये छात्र सम्मिलित हैं ।

रेलों के लिये कोयला

१६७. श्री के० सी० सोधिया : (क) क्या रेलवे मंत्री भारतीय रेलों द्वारा १९५२-

५३ में कोयला खरीदने के सम्बन्ध में कुल व्यय बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) इस में से कितना कोयला क्रमशः प्रथम और द्वितीय श्रेणी का था ?

(ग) रेलवे कोयला खदानों के उत्पाद में से उपभोग किये गये कोयले का कुल मूल्य क्या था ?

(घ) भूमि के नीचे से ऊपरी तह तार लाने के बाद कोयले की जांच के लिये क्या व्यवस्था है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १८.३३ करोड़ रुपये (भाड़ा, उत्पाद कर, विक्री कर और उपकर निकाल कर) ।

(ख) कोयले की विभिन्न श्रेणियों पर व्यय के आंकड़े नहीं रखे जाते हैं । तथापि उपभोग के आधार पर अनुमान किया जाता है कि क्रमशः प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के कोयले पर लगभग ६.२० और १.६५ रुपये खर्च किया गया था ।

(ग) लगभग ४ करोड़ रुपये ।

(घ) भेजने के पूर्व कोयला आयोयुक्त के जांच संगठन द्वारा, जो कि उत्पादन मंत्रालय के प्रशासनात्मक नियंत्रण के अधीन है, कोयले की जांच की जाती है ।

अंक २
संख्या १८



मंगलवार,
९ मार्च, १९५४

संसदीय वाद विवाद

1st Lok Sabha

लोक सभा

छठा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)

(अंक २ में संख्या १६ से संख्या ३० तक हैं)

भाग २--प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही

विषय-सूची

सदन का कार्यक्रम

अनुदानों की मांगें—रेलवे

मांग संख्या ७—साधारण कार्यवहन व्यय—संचालन
(ईंधन)

मांग संख्या ८—साधारण कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों
तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन व्यय

मांग संख्या ९—साधारण कार्यवहन व्यय—विविध व्यय

मांग संख्या ९क—साधारण कार्यवहन व्यय—श्रम
कल्याण

[पृष्ठ भाग ११६७]

[पृष्ठ भाग ११६८—१२३७]

कृपया पन्ना पलटिये

संसद् सचिवालय, नई दिल्ली।

(मूल्य ६ आने)

मांग संख्या १०—बलाये गये रेल पथों (वर्कड लाइन्स)

को भुगतान

मांग संख्या ११—अवक्षयण रक्षित निधि के लिए
विनियोग

मांग संख्या १२ क—खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य—
(राजस्व)—श्रम कल्याण

मांग संख्या १२ ख—खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य—
(राजस्व)—श्रम कल्याण के अतिरिक्त

मांग संख्या १३—विकास निधि के लिए विनियोग

मांग संख्या १५—नये रेल पथों का निर्माण—पूजी तथा
अवक्षयण रक्षित निधि

मांग संख्या १६—खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य—विस्तार

मांग संख्या १७—खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य—प्रतिस्थापन

मांग संख्या १८—खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य—विकास
निधि

मांग संख्या १९—विशाखापत्तनम पत्तन पर पूजी व्यय

मांग संख्या २०—साधारण राजस्व में देय लाभांश

विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक—पुरःस्थापित तथा पारित
लेखानुदानों की मांगें

विनियोग (लेखानुदान) विधेयक—पुरःस्थापित तथा पारित

[पृष्ठ भाग १२३८]

[पृष्ठ भाग १२३९]

[पृष्ठ भाग १२४०]

समदीय वाद विवाद

(भाग—१ प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

शासकीय वृत्तान्त

११६७

लोक सभा

मंगलवार, ६ मार्च, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

सदन का कार्यक्रम

अध्यक्ष महोदय : मैं सदन को सूचना देना चाहता हूँ कि कार्यक्रम मंत्रणा समिति ने अपनी ८ मार्च, १९५४ की बैठक में इन विधेयकों के बारे में समस्त प्रक्रमों सम्बन्धी कार्यवाही के लिये यह कार्यक्रम स्वीकार किया है :

	घंटे
(१) प्रेस (आपत्तिजनक विषय) संशोधन विधेयक	१२
(२) विमान निगम (संशोधन) विधेयक	१
(३) नौवहन नियंत्रण (संशोधन) विधेयक	१/२

११६८

*अनुदानों की मांगें—रेलवे—समाप्त

श्री अमजद अली (ग्वालपाडा—गारो पहाड़ियां) : श्रीमान्, एक औचित्य प्रश्न के हेतु, प्रत्येक वर्ष प्रक्रिया तथा कार्यसंचालन नियमावली के नियम २२२ के अनुसार वित्त मंत्री सदन के सामने वित्तीय विवरण रखते हैं साथ ही प्रत्येक मांग के सम्बन्ध में सम्बन्धित मंत्री एक औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत करते हैं। हाउस आफ कामन्स में भी यही प्रथा प्रचलित है। इस के बिना किसी राशि को स्वीकार, कम या अस्वीकार नहीं किया जा सकता है तथा कटौती प्रस्ताव भी अनियमित हो जाते हैं। मैं इस विषय में आपका परामर्श चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य का अभिप्राय यह है कि प्रस्ताव सदन में किसी भी मंत्री द्वारा प्रस्तुत किया जा सकता है तो बात और है। उनका औचित्य-प्रश्न यह जान पड़ता है कि सदन में कोई प्रस्ताव प्रस्तुत ही नहीं किया गया है। यह कहना ग़लत है क्योंकि स्वयं मैं ने मांग संख्या ४ और ५ को तथा उपाध्यक्ष महोदय ने मांग संख्या १ को प्रस्तुत किया था। इस सदन की यह प्रथा चली आती है कि उन सब मांगों को, जिनके सम्बन्ध में कटौती प्रस्तावों की पूर्वसूचना दी गई हो, एक एक करके प्रस्तुत किया जाता है तथा बाद में कटौती प्रस्तावों को लिया जाता है। इसके अतिरिक्त बजाय इसके कि इन मांगों को

*राष्ट्रपति की पूर्वस्वीकृति से प्रस्तुत।

[अध्यक्ष महोदय]

वित्त मंत्री द्वारा प्रस्तुत किया जाय, हाउस आफ कामन्स की प्रथा का अनुसरण किया जाता है। वहां उपाय तथा साधन समिति के सभापति इन्हें प्रस्तुत करते हैं। यह प्रथा वर्तमान सदन द्वारा ही निर्धारित की गई थी।

अब हम विरोधी दल की इच्छा के अनुसार पहले मांग संख्या ६ क, १२ क तथा १२ ख को लेंगे तथा बाद में मांग संख्या १५, १६, १७, १८ तथा २० को लेंगे। जहां तक समय का सवाल है, हमें सारी चर्चा को सात बजे तक समाप्त कर देना चाहिये।

डा० लंकामुन्दरम (विशाखापटनम) : पहले यह तय पाया था कि कटौती प्रस्ताव संख्या २३१ पर एक अभिलिखित मत विभाजन होगा। कृपया इसके लिये समय की व्यवस्था कर लीजिये।

अध्यक्ष महोदय : कितने भी मत विभाजन क्यों न हों, इन मांगों के सम्बन्ध में सारी कार्यवाही सात बजे तक समाप्त हो जानी चाहिये।

श्री बैरो (नामनिर्देशित—आंग्ल भारतीय) : आप प्रथम मांग गुट को डेढ़ घंटा तथा बाद में द्वितीय मांग गुट को डेढ़ घंटा देकर शेष समय विनियोग विधेयक को दें।

अध्यक्ष महोदय : परन्तु मांगों पर चर्चा हो चुकने पर विनियोग विधेयक पर अग्रेतर चर्चा नहीं की जाती है।

श्री बैरो : एक अवसर पर जब कुछ बातें सामान्य चर्चा के समय नहीं उठाई गई थीं, उन्हें विनियोग विधेयक की प्रस्तुति

के समय उठाने की अनुमति दी गई थी।

पंडित ठाकुर दास भागव (गुड़गांव) : ऐसा एक विशेष मामले में अपवाद के रूप में किया गया था।

अध्यक्ष महोदय : तब इन बातों की पूर्वसूचना दी गई थी तथा माननीय सदस्यों को कुछेक निश्चित बातों पर चर्चा का अवसर दिया गया था।

डा० लंका मुन्दरम : श्रीमान्, आप का यह विनिर्देश था कि यदि उन बातों की एक सूची आपको पहले से दे दी जाय जिन्हें सामान्य चर्चा या कटौती प्रस्तावों पर चर्चा के समय न उठाया गया हो, तथा यदि आप उस सूची का अनुमोदन करें तो उन पर चर्चा हो सकती है।

अध्यक्ष महोदय : अस्तु, अब इन बात की पूर्वसूचना प्राप्त नहीं हुई है। हम सात बजे तक मांगों पर चर्चा को समाप्त कर देंगे तथा तुरन्त बाद लेखानुदान को लिया जायेगा। उस पर कोई चर्चा नहीं होगी। इस से माननीय सदस्यों को चर्चा के लिये अधिक समय मिल सकेगा। यह व्यवस्था भी केवल एक मास के लिये है। सदस्य चाहें तो लेखानुदान के समय भी इसके विरुद्ध मत दे सकते हैं। चर्चा से कोई लाभ नहीं। मैं ऐसा कोई पूर्व उदाहरण स्थापित नहीं करना चाहता जिससे सदन का समय व्यर्थ में नष्ट हो।

अब हमें प्रत्येक मांग गुट को १ १/४ घंटों में समाप्त करना है तथा मैं इन्हें प्रस्तुत करता हूँ।

वर्ष १९५४-५५ के लिये अध्यक्ष महोदय ने अनुदानों की ये मांगें प्रस्तुत कीं :

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
९ क	सामान्य कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	४,५०,११,००० रुपये
१२ क	खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य (राजस्व) श्रम कल्याण	१,२४,५६.००० रुपये
१२ ख	खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य (राजस्व) श्रम कल्याण के अतिरिक्त	५,३८,०३,००० रुपये

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
९ क	श्री नटवर पांडे	श्रम कल्याण की योजनाओं की अपर्याप्तता	१०० रुपये
९ क	श्री बैरो	रेलवे स्कूलों का प्रशासन	१०० रुपये
९ क	श्री शिवमूर्ति स्वामी	श्रम कल्याण निधि की स्थापना	१०० रुपये
९ क	श्री टी० बी० विट्ठल राव	रेलवे कर्मचारीवर्ग के लिये अस्पताल	१०० रुपये
९ क	श्री वल्लाथरास	कैन्टीन आदि का प्रबंध तथा त्रुटियां	१०० रुपये
९ क	श्री एन० बी० चौधरी	रेलवे स्कूल के अध्यापकों आदि को विश्राम लाभ	१०० रुपये
९ क	श्री नम्बियार	रेल कर्मचारियों के लिये क्षय-रोग सेनिटोरियम	१०० रुपये
९ क	श्री नम्बियार	रेल कर्मचारियों के लिये पर्याप्त संख्या में क्वार्टरों का न होना	१०० रुपये
९ क	श्री बी० एस० मूर्ति	श्रम कल्याण योजनाओं की अपर्याप्तता	१०० रुपये
९ क	श्री नम्बियार	चिकित्सा की सुविधाओं का कम किया जाना	१०० रुपये
९ क	श्री कंडासामी	श्रम अवस्था में सुधार	१०० रुपये
१२ क	श्री नम्बियार	गोल्डन राँक तथा एरोड रेलवे बस्तियों में स्वास्थ्य अवस्थाओं में सुधार	१०० रुपये
१२ क	श्री नम्बियार	रेल-गाड़ी के साथ जाने वाले टिकट परीक्षकों के लिए विश्राम स्थान की सुविधायें	१०० रुपये

अध्यक्ष महोदय : अब सदन इन मांगों तथा कटौती प्रस्तावों पर चर्चा आरम्भ करेगा ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : मैं रेलवे मंत्री से रेल कर्मचारियों के क्वार्टरों के बारे में कुछ स्पष्टीकरण चाहता हूँ ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

माननीय मंत्री के सामने १,८०,००० क्वार्टरों के बनाने का लक्ष्य है । इस समय ८,००० से ६,००० तक क्वार्टर प्रति वर्ष तैयार हो रहे हैं । इस गति से वह अपने कथनानुसार सारे क्वार्टरों के निर्माण को आगामी दस या बारह वर्षों में समाप्त नहीं कर सकेंगे ।

दूसरी बात यह कि पश्चिमी रेलवे में दूसरी रेलों की अपेक्षा अस्पताल में बहुत कम बिस्तर हैं । यद्यपि सेन्ट्रल रेलवे २,१०,००० वर्ग मील क्षेत्र की सेवा करती है और पश्चिमी रेलवे केवल १,५०,००० से १,६०,००० वर्ग मील क्षेत्र की, तथापि दोनों की क्रमशः मार्ग मील संख्या ५,४०० तथा ६,००० मील है । फिर भी पश्चिमी रेलवे पर केवल २५० विस्तरों की व्यवस्था है । माननीय मंत्री से मैं यह पूछना चाहता हूँ कि अस्पतालों के बनाते समय क्या सेवा युक्त कर्मचारियों की संख्या को या क्षेत्र विस्तार को विचाराधीन रखा जाता है ?

अब हम समझौते की वार्ता की स्थायी व्यवस्था के प्रश्न को लेते हैं । १९५२ से रेलवे कर्मचारी संघ तथा रेलवे बोर्ड के परस्पर फैसले के आधार पर एक न्यायाधिकरण की नियुक्ति हुई थी । आरम्भ में दोनों पक्षों के बराबर संख्या में प्रतिनिधि लिये गये थे तथा एक तटस्थ सभापति नियुक्त हुआ था । अब इस न्यायाधिकरण में केवल एक ही व्यक्ति है । रेल कर्मचारियों

ने अपनी मांगों को कम करके केवल ६ मामलों को ही न्यायाधिकरण को निर्दिष्ट किये जाने के लिये भेजा था । परन्तु रेलवे बोर्ड ने इन ६ में से भी केवल पांच को निर्दिष्ट किया है । रेल कर्मचारियों में सब से अधिक अन्दोलन जिस बात के बारे में चल रहा है, वह तरक्की के सम्बन्ध में भूतपूर्व रियासती रेलों के कर्मचारियों की कुछेक नियोग्यतायें हैं ।

गाडगिल समिति की यह सिफारिश थी कि मंहगाई भत्ते के कुछ भाग को वेतन में मिला दिया जाय तथा इसे मंहगाई वेतन समझा जाय । परन्तु यह लाभ भूतपूर्व निजाम राज्य रेलवे के कर्मचारियों को नहीं दिया गया है । मैं नहीं समझ सकता कि इस प्रश्न का सम्बन्ध कर्मचारियों की नौकरी की शर्तों से कैसे हो सकता है । मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वह इस प्रकार के विभेदों को दूर कर दें ।

अब मैं रेल कर्मचारियों को दी गई सुविधाओं के प्रश्न को लेता हूँ । निवास सुविधा के विचार से उन्हें दिये गये क्वार्टर काफ़ी नहीं हैं ।

किन्तु जल, बिजली और गलियों में प्रकाश का प्रबन्ध नहीं किया गया है । आगरा और सिकन्दराबाद में लोगों के अनेक बार निवेदन करने पर भी इनका प्रबन्ध नहीं किया गया है । जिन कामों से रेलवे कर्मचारियों को लाभ पहुंचता है उन को छोड़कर सुरक्षा प्रबन्धों पर अधिक खर्च किया जाता है । यह अच्छी बात है कि माननीय मंत्री ने रेलवे में भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिये सुरक्षा पुलिस नियुक्त की है, किन्तु दुःख इस बात का है कि यह पुलिस चोरियों या भ्रष्टाचार की पड़ताल न करके कार्मिक संघ अन्दोलनों में भाग लेने वाले व्यक्तियों की ही निगरानी करती है । भ्रष्टाचार ऊपर

से समाप्त किया जाना चाहिये । मैंने माननीय मंत्री को बताया था कि एक उप मुख्य लेखा अधिकारी अपने चपरासी से अपनी कार चलाने का काम लेता था । परन्तु परिणाम यह हुआ कि बजाये जांच पड़ताल करने के फाइलों को देखकर उस अधिकारी को दोष मुक्त कर दिया गया । कम से कम चपरासी को बुलाकर उस से पूछना तो चाहिये था । रेलवे के सारे कर्मचारी इस तथ्य को जानते हैं । दक्षिण रेलवे में द्वितीय श्रेणी के दो अधिकारियों को विशेषाधिकार पासों और अनाज सम्बन्धी सुविधाओं का दुरुपयोग करने के कारण निलम्बित किया गया था, किन्तु थोड़ी बहुत जांच पड़ताल के पश्चात् केवल तीन वृद्धियां रोके जाने का दण्ड दिया गया । और निलम्बन काल के लिये उसे १७५ रुपये प्रति मास निर्वाह भत्ता दिया गया, और मुझे आशा है कि उसे निलम्बन काल का पूरा वेतन भी दिया जायेगा । इस के विपरीत दूसरे अधिकारियों को इसी प्रकार के अपराधों के कारण सेवा-मुक्त कर दिया जाता है । इस प्रकार का भेद भाव जनक व्यवहार समाप्त होना चाहिये । इस लिये मैं इस बात पर जोर देता हूँ कि भ्रष्टाचार ऊपर से समाप्त होना चाहिये । मुझे पता है कि एक रेलवे अधिकारी को एक समवाय में प्रतिनियुक्त किया गया और उसे रेलवे पास दिये गये । जब इस का पता लगा तो रेलवे बोर्ड ने उस के वेतन से उस रकम के काट लिये जाने का आदेश दिया । परन्तु बोर्ड के एक सदस्य ने उसे बताया कि अमुक ढंग से अपील करो । जब तक ये बातें समाप्त नहीं होतीं रेलवे से भ्रष्टाचार समाप्त नहीं हो सकता है ।

इसके अतिरिक्त वेतन-वृद्धि की दर भी बढ़ायी जानी चाहिये, क्योंकि इससे कोई विशेष खर्च नहीं बढ़ेगा । कई व्यक्तियों की आयु ~~अवधि~~ लिखी गई थी । अब उनकी आयु

का संशोधन किया जाना चाहिये और उन्हें भी सुविधायें प्रदान की जायें ।

श्री ए० पी० सिन्हा (मुजफ्फरपुर पूर्व) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे एक बहुत जरूरी काम की ओर रेलवे मिनिस्टर साहब का ध्यान आकर्षित करना है । यह खुशी की बात है कि उन को उत्तर बिहार की बहुत हद तक उतनी जानकारी है जितनी कि इलाहाबाद डिवीजन या बनारस डिवीजन की है । इस लिये जो कुछ मैं कहूंगा, मेरी जो मांग उनके सामने है उसके समझने में उनको आसानी होगी ।

पुरे उत्तरी बिहार में नार्थ ईस्टर्न रेलवे, है, लेकिन यह बड़े दुःख की बात है, हालांकि इस में उनका कोई कुसूर नहीं, कि वहां पर एक भी रेलवे का ओवर ब्रिज नहीं है जिस पर वेहिकुलर ट्रैफिक, अर्थात् मोटर, बैलगाड़ी या और कोई सवारी चल सके ।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : वहां सड़कें भी काफी हैं ?

श्री ए० पी० सिन्हा : सड़कें तो बहुत हैं और इसकी खबर रेलवे मिनिस्टर साहब को है भी, मुजफ्फरपुर शहर तिरहुत डिवीजन का प्रधान शहर है । वहां भी कोई ओवर ब्रिज नहीं है जिस पर वेहिकुलर ट्रैफिक चल सके । पैदल चलने के लिये एक काठ का बना हुआ ओवर ब्रिज है जिसका बहुत कम इस्तेमाल होता है क्योंकि पैदल चलने वाले और तरफ से भी रेलवे लाइन को पार कर जाते हैं । यह बात रेलवे मिनिस्टर साहब और इंजीनियरों को मालूम है । रेलवे मिनिस्टर साहब को पता है कि मुजफ्फरपुर शहर नार्थ ईस्टर्न रेलवे के दोनो ओर बसा है । एक तरफ दो कालेज हैं, वकील लोग हैं, दूसरी तरफ हाई स्कूल, व्यापारी हैं और कचहरी है । कभी कभी जब अच्छे घर के विद्यार्थी किसी सवारी पर पढ़ने

[श्री ए० पी० सिन्हा]

जाते हैं तो उनको काफी देर तक रुकना पड़ता है यही हालत दूसरों की भी होती है। चूंकि मुजफ्फरपुर कमिश्नरी का हेडक्वार्टर है इस लिये अक्सर हमारे बिहार स्टेट के मिनिस्टर वगैरह भी वहां जाते हैं और हम लोगों के साथ बिहार के चीफ मिनिस्टर और फाइनेन्स मिनिस्टर साहब को भी काफी देर तक इन्तजार करना पड़ा है। दो वर्ष से, जब से कि हमारे शास्त्री जी मिनिस्टर हैं इस वजह से इन पर हमें काफी रंज भी हुआ है। क्योंकि हम लोगों की बात तो छोड़ दीजिये, हम लोग मामूली आदमी हैं, लेकिन हमारे चीफ मिनिस्टर और फाइनेन्स मिनिस्टर तक को भी बेपुर-सांहाल इन्तजार करना पड़ा और वह काफी देर तक सड़क पार नहीं कर सके। आप की रेलवे आज कल बहुत बड़ा बड़ा काम कर रही है, कभी कहीं कारखाने चलाती है और कभी कहीं पुल आदि बनाती है। लेकिन मैं जो कुछ कह रहा हूं वह कोई बहुत खर्च की चीज नहीं है। उत्तरी बिहार से रेलवे को जो आमदनी होगी उस का ही ख्याल करके कम से कम जो सब से खास शहर यानी मुजफ्फरपुर में आप ओवर ब्रिज बना दें तो बड़ी कृपा होगी। पिछले बजट के अवसर पर हमारे मंत्री महोदय से जो कुछ लोगों ने कहा और इस बार जनरल डिक्शन के जवाब में जो कुछ उन्होंने कहा है उस से हमें काफी उत्साह हुआ। हम लोग ऐसी जगहों के हैं जहां कि खामखाह यहां पर पार्लियामेंट में खड़े हो कर बार बार अपनी मांग पेश करना लोगों को पसन्द नहीं है। हम को राजनैतिक शिक्षा भी इस प्रकार की नहीं मिली है। हम वही बात कहते हैं जिसके लिये मुजफ्फरपुर म्युनिसिपैलिटी के चेयरमैन या प्रधान हमको लिखते हैं। मुजफ्फरपुर जिला कांग्रेस कमेटी ने मुझ

से कहा, शहर कांग्रेस कमेटी ने कहा, मुजफ्फरपुर के व्यापारी, विद्यार्थी, कचहरी के लोग, वकील और प्रोफेसरों ने यह डिमांड आप के सामने रखने को मुझ से कहा है। साथ ही साथ बिहार की वज्जारत के लोग जिनको तकलीफ होती है उन सब की तरफ से मैं यह बात आप के सामने रखता हूं। यह कोई ज्यादा खर्च की चीज नहीं है इस लिये इस पर आप विचार करें।

इसके अलावा मुजफ्फरपुर सिलौत और उसके बाद एक छोटा सा स्टेशन है, उसके बाद ढोली स्टेशन है, उस के लिये मैंने पत्र लिखा था कि वहां वेंटिंग रूम की बड़ी जरूरत है। और और बातों के लिये भी लिखा था। मुझे इस हाउस के सामने यह कहने में खुशी होती है कि जब से शास्त्री जी रेलवे मिनिस्टर बने हैं तब से मेरे ऐसे नाचीजों पर भी उनको काफी कृपा है, और जो खत उन को मैंने लिखा था उस का जवाब भी मिला होगा। मैं यह चीज आप के सामने रखता हूं कि ओवर ब्रिज का सवाल है और इस स्टेशन के मुताल्लिक जो कुछ मैंने आप के सामने रखा है आप उस पर ख्याल करें।

एक बात और मैं रेलवे मुलाजिमों के मुताल्लिक कहना चाहता हूं। जो रेलवे के मामूली मुलाजिम हैं उनके मरने के बाद जो पैसा उनके घर वालों को मिलना चाहिये उस के मुताल्लिक एक आदमी के बारे में मैंने लिखा था। बिहार के इन्डस्ट्रीज मिनिस्टर ने मुझे एक पत्र लिखा था परन्तु पत्र रेलवे दफ्तर से कहां चले जाते हैं इसका पता नहीं चलता। तो इस सम्बन्ध में कहना यह है कि जो रेलवे के मामूली मुलाजिम मरें उनका पैसा जल्दी मिल जाना चाहिये और

में मंत्री जी से अपील करूंगा कि वह इस पर खास तौर से तवज्जह करें।

श्री बैरो : माननीय मंत्री एकवर्ग-हीन समाज का निर्माण करना चाहते हैं, इस लिये वह मेरे कटौती प्रस्ताव पर सह-दयता से विचार करेंगे। मैं इस से सहमत नहीं हूँ कि लोगों को गाड़ी के डिब्बों में ठूस ठूस कर भर दिया जाये और इसी से एक वर्गहीन समाज बन जायेगा। माननीय मंत्री का यह विश्वास ठीक नहीं है। मुझे रेलवे आयव्ययक में रेलवे के स्कूलों पर वास्तव में कम खर्च होने की बात पर आश्चर्य हुआ है। स्कूलों में सामान आदि की अत्यन्त आवश्यकता है इस लिये मैं मंत्री जी से कहूंगा कि स्कूलों के लिये अधिक धन का उपबन्ध किया जाना चाहिये। मुझे यह जान कर, कि आगामी वर्ष के लिये आयव्ययक में वृद्धि की गई है, प्रसन्नता हुई है। रेलवे को छोटे टेकनिकल स्कूल खोलने चाहिये और इस के सम्बन्ध में माध्यमिक शिक्षा आयोग के प्रतिवेदन पर विचार करना चाहिये, जिस में कहा गया है कि जिन उद्योगों का राष्ट्रीयकरण किया गया है, उन को टैक्निकल शिक्षा की वृद्धि के लिये अपनी आय में से कुछ उपबन्ध कर के टैक्निकल शिक्षा को प्रोत्साहित करने में अग्रसर होना चाहिये।

यह रेलवे के लिये अच्छा अवसर है कि शिक्षा का ढंग बदल कर माध्यमिक स्कूलों को टैक्निकल स्कूलों के रूप में परिवर्तित करे जिससे समाज को कुछ लाभ हो सके। इस प्रकार जब रेलवे के पदों पर नियुक्तियां की जायेंगी, तो रेलवे कर्मचारियों के पुत्र और पुत्रियों को प्राथमिकता प्राप्त होगी। रेलवे स्कूलों का प्रबन्ध अच्छा नहीं है बल्कि असंतोषजनक है। क्योंकि जब कोई स्थान रिक्त होता है तो एक अधिकारी दूसरे अधिकारी को और वह तीसरे को उसकी सूचना देता है। इस प्रकार उस स्थान की

पूर्ति एक वर्ष से पहले नहीं हो पाती है। यदि कोई अध्यापक बीमार हो जाता है तो छः सप्ताह से कम समय के लिये उसके स्थान पर कोई व्यक्ति नहीं रखा जाता है। इन सब कारणों से स्कूलों का सारा प्रबन्ध बिगड़ जाता है।

मैं माननीय मंत्री को शिक्षा के सम्बन्ध में कुछेक सुझाव दूंगा। सब अस्थायी कर्मचारियों की रिपोर्टें प्राप्त की जानी चाहियें और रिक्त स्थानों की अति शीघ्र पूर्ति करनी चाहिये। स्कूलों के मुख्य अधिकारियों का एक सम्मेलन बुलाकर संस्थाओं की कठिनाइयों की जांच करने के लिये एक समिति बनाई जाये, तथा केवल शिक्षा का प्रबन्ध करने के लिये व्यक्तिगत अधिकारी नियुक्त किये जाने चाहियें। तभी ये स्कूल उन्नति कर सकते हैं।

मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि होस्टल खोलने की जो योजना थी, जिसमें अपनी अपनी रुचि के अनुसार रेलवे कर्मचारियों के बच्चे जाकर शिक्षा और टैक्निकल शिक्षा प्राप्त कर सकें उसका क्या हुआ है, साक्षरता का प्रचार किया जाये और प्रौढ़ शिक्षा का प्रबन्ध हो, तथा इस प्रकार के होस्टल खोले जायें, और यदि माननीय मंत्री वर्गहीन समाज के निर्माण के लिये कुछ करना चाहते हैं तो उन्हें टैक्निकल स्कूल खोलने चाहियें, तभी हम ऐसा महसूस कर सकेंगे कि रेलवे स्कूल और रेलवे शिक्षा पद्धति देश के लिये उपयोगी सिद्ध हुई है।

सरदार हुक्म सिंह (कपूरथला-भटिंडा) : मैं अनुभव करता हूँ कि रेलों पर जो भीड़ पहले होती थी, अब वह कुछ कम हो गई है। १६४ नई गाड़ियां चलाई गई हैं तथा ११० के लगभग गाड़ियां बढ़ा दी गई हैं। माननीय मंत्री ने पेप्सू में निर्वाचन के समय

[सरदार हुक्म सिंह]

भाषण देते हुये कहा था कि वहां एक गाड़ी बढ़ा दी जायेगी। लोगों को अभी भी गाड़ियों में यात्रा करते समय जीवन नष्ट होने का भय बना रहता है। अम्बाला से भटिन्डा और भटिन्डा से धूरी तथा अन्य स्टेशनों के लिये और अधिक गाड़ियां चलाई जानी चाहिये, क्योंकि वहां गाड़ियों की अत्यधिक आवश्यकता है।

दूसरी बात मैं सेवा चुनाव बोर्ड के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। उत्तरी रेलवे का चुनाव बोर्ड इलाहाबाद में है। इसके वहां होने से उस स्थान के लोगों को अन्य स्थानों के लोगों की अपेक्षा नौकरी प्राप्त करने में अधिक सुविधा मिलती है और सामान्यतया वहीं के लोग नौकरी प्राप्त करने में सफल होते हैं। उत्तर पश्चिमी रेलवे में भी ऐसा ही होता था क्योंकि बोर्ड मुलतान में था, इस लिये अधिकतर मुलतान के लोग ही नौकरी प्राप्त करते थे, शेष को बहुत कम अवसर मिलते थे।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : यदि अभ्याथियों को निःशुल्क पास दे दिये जायें, तो इस समस्या का हल हो सकता है।

सरदार हुक्म सिंह : इस से मुलाकात के लिये आने वालों को सुविधा अवश्य मिल सकती है, किन्तु इसके अतिरिक्त और भी कठिनाइयां हैं। भर्ती करने वाले अधिकारियों का रुख और वहां का वातावरण भी इस भर्ती पर प्रभाव डालता है। यदि प्रांतों के अनुसार भर्ती की गणना की जाये, तो यह स्पष्ट हो जायेगा कि उसी प्रान्त विशेष के लोग अधिक भर्ती किये गये हैं, जहां चुनाव बोर्ड स्थित हैं। यदि ऐसी बात चलती रहेगी तो नवयुवकों में असन्तोष की भावना फैलेगी। मेरा आशय यह है कि इस कठिनाई को दूर करना चाहिये तथा प्रान्तीयता

की भावना के लिये कोई स्थान नहीं होना चाहिये। चुनाव बोर्ड को निदेश दिये जायें कि वह उन राज्यों में विभिन्न स्थानों पर जाकर भर्ती करे, ताकि योग्य नवयुवकों को अपनी योग्यता के अनुसार नौकरी मिल सके। आज कल केवल सरकारी नौकरियों के लिये ही नवयुवकों में अधिक प्रतियोगिता चल रही है, इस लिये इस मामले पर पूर्ण ध्यान दिया जाना चाहिये। हमारी शिकायत यह है कि पंजाब, पैंप्सू, राजस्थान तथा अन्य क्षेत्रों से नवयुवक नहीं लिये जाते हैं। उन को भी उत्तरी रेलवे में नौकरी प्राप्त करने के लिये पूर्ण सुविधायें दी जानी चाहियें। वहां भी योग्य नवयुवक बसते हैं, मैं यह बात माननीय मंत्री के ध्यान में लाना चाहता हूं।

श्रीमती सुभद्रा जोशी (करनाल) : उपाध्यक्ष महोदय, पहले तो मैं सिन्हा साहब की इस मांग को सपोर्ट करना चाहती हूं कि मुजफ्फरपुर में ब्रिज बनाया जाये। मैंने देखा तो नहीं है पर जब से यहां हाउस में आई हूं, हर साल रेलवे के बजट के अवसर पर मुजफ्फरपुर की बहुत चर्चा होती है और जो कुछ मैंने सुना है उससे ऐसा मालूम पड़ता है कि सचमुच वहां पर बहुत तकलीफ है, इस लिये मैं भी रेलवे मिनिस्टर साहब से दरख्वास्त करूंगी कि उस पर ध्यान दें।

दूसरी बात मैं करनाल के कुछ हिस्सों के बावत कहना चाहती हूं, जो मुझ से ज्यादा बुजुर्ग हैं और जिन्होंने रेलवे का ज्यादा इस्तेमाल किया है और उनको देखा है उन्होंने बतलाया है कि जैसा करनाल के कई हिस्सों में देखा है ऐसा उन्होंने न तो कहीं देखा है। और न सुना है। वहां हर वक्त रेल के टिकट खत्म हो जाया करते हैं और बार बार कभी

वहां से तार आता है और कभी चिट्ठी आती है कि स्टेशन पर टिकट खत्म हो गये और जो मुसाफिर वहां सफर करने जाते हैं उनसे रेलवे वाले कहते हैं कि पांच आदमी जमा हो कर आओ जिन्हे एक ही स्टेशन जाना हो तब हम एक पर्ची पर टिकट बना देंगे। तो होता यह है कि उस बेचारे पहले मुसाफिर को ऐसी पांच सवारियां ढूंढनी पड़ती हैं जो उसी के गांव को जाने वाली हों, तब कहीं जाकर उनको एक पर्ची बना कर दे दी जाती है, और उन पाचों में से अगर एक आध इधर उधर हो गया तो उनको बड़ी मुसीबत पेश आती है। इसके अलावा वहां यह भी होता है कि टिकट खत्म हो जाते हैं तो वह लोग मंगवाते नहीं और मुफ्त में गाड़ी पर मुसाफिरों को चढ़ाते हैं और साथ में अपना आदमी चढ़ा देते हैं जो कि सवारियों से पैसा जमा करता है। इस तरह से आप देखेंगे कि रेलवे का बहुत पैसा मारा जाता है और मुसाफिरों को तकलीफ और परेशानी भी उठानी पड़ती है। मैं अपने रेलवे मिनिस्टर साहब से दर-खास्त करूंगी कि यह जो बार बार वहां पर टिकट खत्म हो जाने की बात है, यह बिल्कुल एक अनोखी बात है और ऐसा हमने कभी आज तक सुना नहीं है तो यह बार बार वहां पर टिकट खत्म हो जाने की जो बात है उसकी तरफ तवज्जह दें और अगर रेलवे बजट में टिकटों के लिये कम पैसा रखा गया है तो उसके लिये और अधिक रुपये की ग्रांट हम से ले लें।

श्री तुलसीदास (मेहसाना पश्चिम) : मैं मांग संख्या १५ और १६ की ओर निर्देश कर रहा हूं। कटौती प्रस्तावों की पूर्व सूचना मैं दे चुका हूं। उन कटौती प्रस्तावों के सम्बन्ध में कोई मत भेद नहीं है।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : अभी हम उन मांगों के सम्बन्ध में चर्चा नहीं कर रहे हैं। वह प्रतीक्षा करें

उपाध्यक्ष महोदय : जी हां। अभी हम उन मांगों पर नहीं पहुंचे हैं।

श्री बी० एस० मूर्ति : रेलवे मंत्रालय ने जो सुधार किये हैं, उनके लिये मैं उसे बधाई देता हूं। पर साथ ही साथ मेरा यह अनुरोध है कि उसने जो कुछ किया है, उसे उतने ही से संतोष नहीं कर लेना चाहिये क्योंकि अभी भी बहुत कुछ किया जाना शेष है, और मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री माननीय उपमंत्री एवं रेलवे बोर्ड रेल, यात्रा को यथा संभव सुखद बनाने का प्रयत्न करेंगे।

मुझे यह कहना पड़ता है कि रेलवे मंत्री दक्षिण भारत की ओर पर्याप्त ध्यान नहीं देते हैं। जब भी हम कोई बात करते हैं, तो वह उत्तर भारत के किसी स्थान के सम्बन्ध में होती है। यह बात अनुचित है। दक्षिण भारत की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिये।

बेजवाड़ा से मद्रास को जाने वाली लाइन पर रेल गाड़ियों का आना जाना बहुत रहता है और लगभग बीस वर्षों से इसके दोहरी लाइन बनाने की योजनायें हैं। परन्तु किसी न किसी कारण से वे योजनायें अभी तक खटाई में पड़ी हुई हैं। कभी धन का अभाव हो जाता है, तो कभी कुछ और कारण हो जाता है। मद्रास बेजवाड़ा लाइन या यूँ कहिये कि मद्रास-दिल्ली लाइन अत्यन्त महत्वपूर्ण है और निश्चय ही आयात काल में यह बहुत अधिक काम में लाई जायेगी। वस्तुतः यह उत्तर और दक्षिण भारत को एक दूसरे से जोड़ती है। अतः मैं समझता हूं, भारत सरकार एवं रेलवे मंत्रालय को इस लाइन के सुधार और विकास के प्रश्न पर गम्भीरता पूर्वक ध्यान देना चाहिये और इसको सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिये। इस सम्बन्ध में एक छोटा सा आयोग नियुक्त कर दिया जाय तो अच्छा होगा।

[श्री बी० एस० मूर्ति]

केन्द्रीय सरकार की सहायता से आंध्र राज्य सरकार कृष्णा नदी पर रेल और सड़क का एक सम्मिलित पुल बना रही है। क्या रेलवे मंत्रालय ऐसा ही एक दूसरा पुल नहीं बनवा सकती ताकि रेल तथा मोटर यातायात दोनों ही से सम्बन्धित सारी कठिनाइयां दूर हो जायें।

रेलवे मंत्रालय में श्रमिक कल्याण योजनाओं की अपर्याप्तता पर विचार करने के लिये मैंने एक कटौती प्रस्ताव (संख्या ३२१) की पूर्व सूचना दी है। मैं समझता हूँ कि रेलवे में श्रमिकों के लाभार्थ पर्याप्त कल्याण योजनाओं की व्यवस्था नहीं की गई है। उनके लिये स्कूलों, मनोरन्जन आदि की जो व्यवस्थाएँ की गई हैं, वे बहुत अपर्याप्त हैं। विशेष रूप से दक्षिण भारत में उन्हें ये सब सुविधाएँ दी ही नहीं गई हैं। मैं केवल इतना चाहता हूँ कि उन स्थानों पर, जहाँ प्राथमिक एवं उच्च प्रारम्भिक स्कूल नहीं हैं, ऐसे स्कूलों की व्यवस्था की जानी चाहिये। रेलवे में डाक्टरी इलाज भी बहुत अपर्याप्त और खराब होता है। इस सम्बन्ध में उचित प्रबन्ध नहीं है।

रेलवे में फेरी लगा कर सामान बेचने की जो व्यवस्था है उसमें भी सुधार की बहुत आवश्यकता है। मुझे मालूम हुआ है कि इस प्रकार की कई कई अनुज्ञप्तियां एक ही ठेकेदार को दे दी जाती हैं, जो उन्हें अन्य फेरी वालों को पट्टे पर दे देता है। इस प्रकार वह ठेकेदार एक दलाल सा बन जाता है। उसको प्रत्येक मास में १,५०० रुपये से लेकर २,५०० रुपये तक का लाभ होता है। एक दलाल द्वारा किये जा रहे इस प्रकार के शोषण को समाप्त किया जाना चाहिये, क्योंकि इसका परिणाम यह होता है कि यात्रा करने वाली जनता को चीजें बहुत खराब मिलती हैं।

रेलों में बिना टिकट की यात्रा रोकने के लिये जनता का सहयोग प्राप्त करना आवश्यक है। साधारणतः जनता इस काम में कोई रुचि नहीं लेती है और न पुलिस की सहायता करती है। अतः यह आवश्यक है कि इस कार्य में जनता का सक्रिय सहयोग प्राप्त करने के लिये चित्रों और अन्य प्रचार साहित्य के द्वारा उचित प्रचार किया जाना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : बिना टिकट के यात्रियों को पकड़ने वाले व्यक्तियों को इनाम क्यों न दिये जायें ?

श्री बी० एस० मूर्ति : जी हां यह भी एक उत्तम विचार है।

इसके उपरान्त मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलों में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित आदिम जातियों और पिछड़े हुये वर्गों के लोगों की भर्ती बहुत अपर्याप्त है। मैं यह मांग करता हूँ कि रेलवे मंत्रालय को समाज के दलित वर्गों को पर्याप्त प्रोत्साहन देना चाहिये।

श्री अलगेशन : कदाचित् कल आप यहां नहीं थे।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने कल यह बताया था कि १,३०० ऐसे व्यक्तियों में से लगभग ६३६ को भर्ती कर लिया गया था।

श्री बी० एस० मूर्ति : कुछ प्रकार की नियुक्तियों के लिये नियुक्त किये गये व्यक्ति से नकद जमानत ली जाती है। परन्तु कोई हरिजन या किसी अन्य पिछड़े हुये वर्ग का व्यक्ति इस प्रकार की नकदी जमानत देने में असमर्थ होता है। इस प्रश्न पर सरकार को विचार करना चाहिये। मेरा निवेदन यह है कि अनुसूचित जातियों में अनुसूचित

आदिम जातियों और पिछड़े हुये वर्गों के व्यक्तियों से नक़द ज़मानत लेने के स्थान पर यदि उनके सम्बन्ध में प्रतिभूतियां स्वीकार की जा सकें तो बहुत अच्छा होगा ।

चौदह या पन्द्रह वर्ष पूर्व एक प्रकार का आयु पंजीकरण हुआ था, और कुछ अशिक्षित लोगों ने बिना कुछ सोचे समझे अनुमानतः अपनी आयु लिखवा दी थी । सेवा निवृत्त होने से कुछ समय पूर्व अपनी उन्हींने वास्तविक आयु का पता लगाया । उदाहरणार्थ मद्रास निगम ने एक व्यक्ति को यह प्रमाण पत्र दिया कि वह अमुक तिथि को पैदा हुआ था । परन्तु जनरल मैनेजर उस प्रमाण पत्र को स्वीकार नहीं करते हैं । यह बात अनुचित है ऐसा नहीं होना चाहिये ।

एक बात में यह भी कहना चाहता हूँ कि प्रायः उच्च रेलवे अधिकारी प्राप्त पत्रों का उत्तर नहीं देते हैं । उनमें इतना मामूली सा शिष्टाचार भी नहीं होता है । इस बात पर सरकार को ध्यान देना चाहिये ।

आशा है कि सरकार मेरी बातों और सुझावों पर उचित ध्यान देगी और श्रमिकों के लिये सभी सुविधाओं की व्यवस्था करेगी ।

श्री गार्डिल्लगन गौड़ : (कुरनूल)
मैं माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान चार महत्वपूर्ण बातों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ । पहली बात तो यह है कि मुझे मालूम हुआ है कि रेलवे अधिकारियों की पदोन्नति रेलवे बोर्ड के आदेशों के अधीन बनाई गई कर्मचारी चुनाव समितियों या बोर्डों द्वारा की जाती है । मुझे विश्वस्त सूत्र से ज्ञात हुआ है कि ये समितियां या बोर्ड निष्पक्ष नहीं होते हैं । इनमें काफी धांधली होती है । मैं ऐसे बहुत से मामले जानता हूँ, जिनमें ईमानदार अधिकारियों के उचित दावों को अस्वीकार कर दिया गया है । अतः मैं

माननीय मंत्री जी से यह अपील करता हूँ कि इस विषय से सम्बन्धित विद्यमान नियमों में इस प्रकार रूग्णभेद किया जाय ताकि चुनाव बोर्ड के अनुचित कार्यों के विरुद्ध या तो जनरल मैनेजर या रेलवे बोर्ड के सामने अपील की जा सके ।

दूसरी बात यह है कि आंध्र राज्य में दस लाख से ऊपर चेंबु और पन्द्रह लाख से ऊपर वाल्मीकी अथवा बोया लोग हैं । यद्यपि इनमें बहुत से योग्य व्यक्ति हैं, फिर भी उन्हें रेलवे की किसी भी सेवा में नियुक्त नहीं किया गया है । ये पहाड़ी लोग हैं और अनुसूचित आदिम जातियों के अन्तर्गत आते हैं ।

तीसरी बात यह है कि कुरनूल में, जो कि अब आंध्र राज्य की राजधानी है, रेलवे स्टेशन पर कोई भी विश्राम गृह और उपाहार गृह नहीं है । राजधानी होने के कारण अब वहां लोगों का आना जाना बढ़ जायेगा । इस बात को दृष्टि में रखते हुये, मैं यह अनुरोध करूंगा कि वहां के रेलवे स्टेशन में उचित सुधार किये जायें ।

दक्षिण में अडोनी एक महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्र है । वहां का रुई और मूंगफली का व्यापार इतना अधिक है कि उसे दूसरा बम्बई कहा जाता है । वहां के स्टेशन पर भी विश्रामगृह बनाये जाने चाहिये ।

चौथी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मैसूर राज्य के सिरुगुप्पा नामक स्थान को अडोनी और येम्मीगनूर होते हुये आंध्र राज्य के कुरनूल नामक स्थान से एक रेलवे लाइन के द्वारा मिला दिया जाना चाहिये । सिरुगुप्पा शक्कर निर्माण का एक महत्वपूर्ण केन्द्र है । येम्मीगनूर हथकरघा बुनाई का बड़ा भारी केन्द्र है । इन स्थानों पर यातायात की उचित सुविधायें न होने के कारण इनके कुटीर उद्योग समाप्त होते जा रहे हैं ।

[श्री गाडिलिंगन गौड़]

इसके अतिरिक्त अपने माल को बेचने के लिये इन्हे बहुत चक्कर लगा कर कुरनूल पहुंचना पड़ता है, जब कि सीधा मार्ग केवल ४० मील का ही है।

श्री सिंहासन सिंह (ज़िला गोरखपुर—दक्षिण) : आय व्ययक में रेलवे कर्मचारियों के क्वार्टरों के लिये जो व्यवस्था की गई है, वह बहुत उत्साह जनक है। इस सम्बन्ध में मैं एक बात यह कहना चाहता हूं कि सस्ते मकानों की प्रदर्शनी में उत्तर रेलवे द्वारा बनाये गये 'बी०' टाइप के एक क्वार्टर की लागत तीन से चार हजार रुपये तक की है। परन्तु आय व्ययक में इसकी लागत ६,२२० रुपये रखी गई है। समझ में नहीं आता कि आय व्ययक में यह डेढ़ गुना मूल्य क्यों रखा गया है। दूसरी बात यह है कि जहां जहां रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर बनाये गये हैं, वे बहुत ही कमज़ोर सिद्ध हुये हैं। यही नहीं उनमें पानी की उचित व्यवस्था भी नहीं की गई है। यही कारण है कि उनमें से अधिकांश क्वार्टर खाली पड़े हुये हैं, और उनमें कोई भी रहना पसन्द नहीं करता है। भविष्य में इन बातों का ध्यान रखा जाना चाहिये।

खोई गई सम्पत्तियों के लिये प्रत्येक वर्ष रेलवे को बहुत अधिक धन मुवाजे के रूप में देना पड़ता है। यह चीज रोकी जानी चाहिये। माननीय मंत्री ने बताया कि रेलों में होने वाली चोरियों आदि को रोकने के लिये छैः अधिकारी और नियुक्त किये जायेंगे जो कि डी० आई० जी० पद के अधिकारी होंगे। मैं समझता हूं कि उनमें से अधिकांश अवकाश प्राप्त अधिकारी होंगे। मेरा सुझाव यह है कि अवकाश प्राप्त व्यक्तियों के बजाय ऐसे व्यक्ति नियुक्त किये जायें जो सेवा में हों, तो अधिक अच्छा होगा। ऐसे लोग

अधिक ईमानदारी और डर के साथ काम करेंगे।

युद्ध काल में देश भर में अनेक सड़क वाले पुलों के ऊपर रेलों के लिये भी पुल बनाये गये थे, और उन पर हर प्रकार की सवारियों का आना जाना काफी अधिक होता था। गोरखपुर में भी रेलवे ने तीन पुलों पर ऐसी व्यवस्था की थी। परन्तु अब उन पर से वह अतिरिक्त ढांचा हटा दिया गया है। इससे वहां के लोगों को बहुत असुविधा हो गई है क्योंकि बाढ़ के दिनों में ये बहुत काम आत थे और बाढ़ में बह कर आये हुये बहुत से पशु इनमें फंस कर बच जाते थे। इस दृष्टि से और भविष्य में पड़ सकने वाली आवश्यकताओं को दृष्टि में रखते हुये, मैं समझता हूं कि इन पुलों को भी ज्यों का त्यों ही बनाये रखना अच्छा होगा।

समाचार पत्रों में मैंने पढ़ा है कि सरकार गोरखपुर में १,००,००० रुपये के लागत की भूमि लेने जा रही है। सरकार के पास पहले ही से बहुत अधिक भूमि है, जो वहां के बंगलों में बड़े बड़े अहातों के रूप में बेकार पड़ी हुई है। उन जमीनों को कम वेतन वाले कर्मचारियों और अधिकारियों के लिये भी मकान बनाने के काम में लाया जा सकता है, और यह १,००,००० रुपया उस कार्य में लगाया जा सकता है।

अंत में मैं यह कहना चाहता हूं कि जब कि १९४७ में सरकार और रेलवे बोर्ड की नीति प्रथम और द्वितीय श्रेणी की सेवाओं को आपस में मिला देने की थी, तो फिर उस नीति को अभी तक क्रियान्वित क्यों नहीं किया गया है। द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों को उनकी पदोन्नतियां नहीं दी जा रही हैं। उनकी प्रगति का मार्ग अवरुद्ध है। ऐसी उशा में वे खराब हो जाते हैं। यदि उन्हें

सही मार्ग पर चलाना है, तो उन्हें उन की देय पदोन्नति दी जानी चाहिये। अधिकारियों के बीच इस प्रकार का भेद भाव करना कदापि उचित नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री वीरस्वामी।

श्री वीरस्वामी (मयूरम—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : यह सच है कि भारतीय रेलवे कई दिशाओं में प्रगति कर रही है। परन्तु कुछ बातें ऐसी हैं जिनकी ओर मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान विशेषतः दिलाना चाहता हूँ। रेलवे के कर्मचारियों, विशेषकर, निम्नवर्ग के कर्मचारियों की ओर रेलवे उतना ध्यान नहीं दे रही है जितना कि उसे देना चाहिये। दक्षिण रेलवे के गोल्डन राक में बने अस्पताल या अन्य जिला अस्पतालों को ही ले लीजिये। वहां पर दवाइयां उपलब्ध नहीं होतीं। कर्मचारियों को उन्हें बाजार से खरीदना पड़ता है। और तो और, इंजेक्शन लगाने तक की फीस ले ली जाती है। गोल्डन राक अस्पताल में प्रसूति विभाग में कोई महिला डाक्टर नहीं है। इन सब बातों की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये। जिला अस्पतालों तक पहुंचने में भी लोगों को काफी दूर जाना पड़ता है। अतः मेरा निवेदन है कि एक चलती डाक्टरी मोटरगाड़ी का प्रबन्ध कर दिया जाये जो जिलों के अन्दर जाकर रोगियों की सहायता कर सके।

गोल्डन राक हाई स्कूल में तामिल के पंडित को ८५ रुपये और हिन्दी के पंडित को १२० रुपये दिये जाते हैं। मेरा निवेदन है कि यह भेद भाव दूर किया जाना चाहिये। हमारे लिये हिन्दी और तामिल बराबर ही हैं। इस सम्बन्ध में मैं वहां के अन्य शिक्षकों की वेतन व्यवस्था के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूँ। यह मामला

काफी दिनों से चल रहा है और अब इसका निर्णय कर ही दिया जाना चाहिये।

मैंने गोल्डन राक मदुरई तथा कोएम्बटूर आदि स्थानों पर रेलवे कर्मचारियों के लिये बने मकानों को देखा है। उनकी हालत काफी खराब है। उनमें बिजली का कोई प्रबन्ध नहीं है। बरसात के दिनों में पानी भर जाने के कारण अनेक बीमारियां फैल जाती हैं। इस सम्बन्ध में कुछ न कुछ तो किया ही जाना चाहिये।

दक्षिण रेलवे के प्रायः सभी स्टेशनों पर तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिये नहाने आदि की व्यवस्था नहीं है। मेरे विचार में यदि ऐसा सब स्थानों पर नहीं हो सकता है तो कम से कम बड़े बड़े स्टेशनों पर तो ऐसी व्यवस्था हो ही जानी चाहिये।

एक प्रश्न पूछने पर मुझे सूचित किया गया था कि दक्षिण रेलवे में अनुसूचित जाति का प्रथम श्रेणी में केवल एक ही अधिकारी है। और अन्य रेलों में दो और हैं। इस प्रकार सारे भारत में अनुसूचित जाति के केवल तीन रेलवे अधिकार हैं। यह स्थिति तो संतोषजनक नहीं है। इस सम्बन्ध में कुछ किया जाना चाहिये।

अन्त में मैं उन अनुसूचित जातियों के उम्मीदवारों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ जो चौथी श्रेणी के पदों के लिये प्रार्थना पत्र भेजते हैं। उनसे कहा जाता है कि वे केन्द्रीय या राज्य सरकारों के गजटेटेड अधिकारियों या जिला मुनिसिफों के प्रतिहस्ताक्षर किये हुए प्रमाण पत्र उपस्थित करें। आप स्वयं सोचिये कि उनके लिये ऐसा करना कितना कठिन है। अतएव मेरा निवेदन है कि अनुसूचित जातियों के उम्मीदवारों को यह छूट दे दी जाये कि वे इस प्रकार के प्रमाणपत्र पंचायत बोर्ड

[श्री वीरस्वामी]

के सदस्य या गांव के मुनिसिफ या म्युनिसिपैल्टी के सदस्य से भी ला सकते हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : इस प्रकार तो अनेक लोग अनुसूचित जातियों में अपने आप को शामिल करा लेंगे ।

श्री अलगेशन : मुझे यह देख कर बड़ी प्रसन्नता हुई है कि आज की बहस में जिन माननीय सदस्यों ने भाग लिया है उन सब लोगों ने इसी बात पर जोर दिया है कि रेलवे कर्मचारियों की सेवा शर्तें उचित होनी चाहियें । यदि मैं यह कहूं तो कोई नई बात न होगी कि रेलवे ने इस देश में आदर्श नियोजक बनने का प्रयत्न किया है । यदि मैं इस बात का दावा करूं—तो यह किसी पर आरोप लगाना न होगा—कि आज इस देश में रेलवे ही सबसे अच्छी नियोजक है । और लोगों को चाहिये कि वे भी रेलवे के स्तर पर आने का प्रयत्न करें ।

इस सदन तथा दूसरे सदन के अनेक माननीय सदस्य चितरंजन देखने गये थे । वास्तव में, उन्होंने जो कुछ वहां देखा उससे वे बहुत प्रसन्न हुए थे । न केवल वे वहां के बड़े कारखाने को देख कर प्रसन्न हुए थे जो प्रति महीने छः इंजन बनाता है, बल्कि उन्हें सब से अधिक आश्चर्य और प्रसन्नता उन सुविधाओं को देख कर हुई थी जो कि चितरंजन कालौनी में रहने वाले रेलवे कर्मचारियों को प्राप्त हैं । विरोधी दल के नेताओं में से एक का यह कहना बहुत ही निर्दयतापूर्ण था कि चितरंजन एक बन्दीगृह है । मैं माननीय सदस्य को चुनौती देता हूं कि यदि भारत में और कहीं पर काम करने वाले मजदूरों को यह विकल्प दिया जाये कि वे अपने वर्तमान काम पर लगे रहना

चाहते हैं या चितरंजन जाकर उस कालौनी में रहना चाहेंगे तो मुझे पूर्ण विश्वास है कि वे उस कालौनी में रहना पसन्द करेंगे जिसे माननीय सदस्य ने बन्दीगृह बतलाया ।

परन्तु इसका अर्थ यह नहीं है कि हम ने रेलवे कर्मचारियों के लिये सब कुछ कर दिया है । वास्तव में, जब कभी भी मैं कारखाने तथा अन्य चीजों को देखने के लिये दौरे पर गया तो मैं ने यह निश्चय कर लिया कि मैं रेलवे की कालौनियों को भी देखूंगा जहां हमारे कर्मचारी रहते हैं । यद्यपि सभी बातें वैसी नहीं थीं जैसी कि होनी चाहिये थीं तथा अनेक दिशाओं में सुधार करने की आवश्यकता थी, फिर भी, मैं कह सकता हूं कि अन्य नागरिक बस्तियों के मुकाबले में रेलवे कालौनियां हमेशा ही साफ सुथरी नज़र आई हैं । मैं यह सब इसलिये नहीं कह रहा हूँ कि माननीय सदस्य मेरी प्रशंसा करने लग जायें बल्कि मैं तो उनके सामने सन्तुलित विचार रख रहा हूँ । वे यह जान लें कि अब तक क्या किया गया है और अभी कितना किया जाना है ।

उपाध्यक्ष महोदय : जब तक आप उन्हें वहां नहीं ले जाते तब तक वे सब बातें कैसे समझ सकते हैं ?

श्री अलगेशन : हम उन्होंने हर प्रकार की सुविधायें देने के लिये तैयार हैं । वास्तव में, अधिक से अधिक सुविधाएं दी जा रही हैं ।

श्री नम्बियार : मैं चितरंजन गया था । पुलिस की अनुमति लिये बिना आप उस कालौनी में नहीं घुस सकते हैं । इसीलिये, हम ने कहा था कि वह एक बन्दीगृह के समान है । यदि आप यह पाबन्दी हटा दें तो सब ठीक हो जायेगा ।

श्री अलगेशन : माननीय सदस्य का यह कहना है कि वह बन्दीगृह है बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण था और अब उनके लाख सफाई देने पर भी वह बात टाली नहीं जा सकती है। उन्हें इसके लिये अफसोस करना चाहिये। मुझे मालूम नहीं कि माननीय सदस्य वास्तव में वहां गये भी थे या नहीं और जो कुछ चितरंजन में हो रहा है उन्होंने वह भी देख लिया या नहीं।

मैं कह रहा था कि रेलवे मजदूरों को जो सुविधाएं प्राप्त हैं वे उन से कहीं अधिक और बढ़िया हैं जो साधारण जनता को प्राप्त होती हैं या भारत में और किन्हीं मजदूरों को मिलती हैं। फिर भी, यह सच है कि हमारी कालोनियों में कुछ क्वार्टर बहुत ही पुराने हैं, कुछ ऐसे हैं जिनमें अन्धेरा रहता है तथा खिड़कियां नहीं हैं। मैंने स्वयं उन क्वार्टरों को देखा है तथा उन्हें देख कर मेरा सिर शर्म से झुक गया था। हमारे पास इन पुराने क्वार्टरों में सुधार करने का कार्यक्रम है तथा उसके अनुसार काम हो भी रहा है। यदि माननीय सदस्य उन स्थानों तक जाने का कष्ट करें जहां पर आजकल हमारे रेलवे कर्मचारी रहते हैं तो आप देखेंगे कि वहां पर क्वार्टरों के बनाने का काम बहुत तेजी से हो रहा है। कदाचित् आप यह भी समझने का प्रयत्न करेंगे कि रेलवे न केवल छोटे स्टेशनों पर क्वार्टर बना रही है बल्कि कलकत्ते जैसे बड़े शहरों में भी, जहां लागत काफी बैठती है। जहां कहीं भी नये क्वार्टर बनाये जाते हैं, बिजली दी जाती है, अलग अलग नल होते हैं तथा इन सब बातों का ध्यान रखा जाता है। जब माननीय सदस्य सदन में रेलवे की इस बात के लिये आलोचना कर रहे हों कि वह ऐसी सुविधाएं नहीं देती है तो साधारण व्यक्ति तो यही समझेगा कि रेलवे अपने मजदूरों के लिये कोई विशेष काम नहीं कर

रही है। उन धारणाओं को दूर करने के लिये ही मुझे यह बात कहनी पड़ी है।

अब मैं इस सम्बन्ध में कुछ आंकड़े प्रस्तुत करूंगा। वर्ष १९५४-५५ में रेलवे कर्मचारियों को सुविधाएं देने के लिये १०.०४ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है जब कि चालू वर्ष में केवल ८.९७ करोड़ की व्यवस्था थी, अर्थात् अब लगभग एक करोड़ रुपये अधिक रखा गया है। इसमें पांच करोड़ रुपये कर्मचारियों के क्वार्टर आदि के लिये हैं।

जहां तक डाक्टरी सुविधाओं का सम्बन्ध है मैं इसके बारे में भी कुछ आंकड़े सदन के सामने रखना चाहूंगा। इस बात से तो मुंह मोड़ा ही नहीं जा सकता है कि रेलवे कर्मचारियों को अन्य लोगों की अपेक्षा अच्छी डाक्टरी सुविधाएं उपलब्ध हैं। मेरे माननीय मित्र श्री वीरस्वामी गोल्डन राक रेलवे अस्पताल के बारे में कुछ कह रहे थे। मैं तो यह कहना चाहूंगा कि हमारे रेलवे के सब से अच्छे अस्पतालों में से गोल्डन राक अस्पताल भी एक है। मुझे पता लगा है कि वहां के और लोग भी उसी अस्पताल के डाक्टर के पास जाते हैं और नागरिक अस्पताल में नहीं जाते। इस बात की पुष्टि थिरु चिरापल्ली से आने वाले सदस्य कर सकते हैं।

श्री नम्बियार : हम वहां पर एक महिला डाक्टर चाहते हैं।

श्री अलगेशन : एक महिला डाक्टर वहां नियुक्त की गई थी। उसने वहां काम भी किया था किन्तु उसकी बदली और कहीं कर दी गई थी।

श्री नम्बियार : क्यों ?

श्री अलगेशन : वहां पर निकट भविष्य में महिला डाक्टर भेज दी जायेगी

[श्री अलगेशन]

डाक्टरी सुविधाओं के सम्बन्ध में मैं कुछ आंकड़े रखना चाहता हूँ। ७२ पूर्णरूप से सुसज्जित रेलवे अस्पताल तथा ३८७ औषधालय हैं जिनमें २,७८६ रोगियों को रखने का प्रबन्ध है। यह बात नहीं है कि यह आंकड़े पहले नहीं दिये जा चुके हैं बल्कि इन के दिये जाने पर भी माननीय सदस्यगण बारबार उन्हीं बातों को दोहराते रहते हैं जो वे एक बार कह चुके हैं।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : मैं ने यह कहा था कि पश्चिमी रेलवे में रोगियों को रखने के लिये कम स्थान है।

श्री अलगेशन : यह सच है। मैं मानता हूँ कि अन्य रेलों के मुकाबले पश्चिम रेलवे के रोगियों को रखने का स्थान कम है किन्तु हम उसे शीघ्र ही पूरा करने का प्रयत्न करेंगे।

शिक्षा सम्बन्धी सुविधाओं के सम्बन्ध में भी मैं कुछ आंकड़े देना चाहता हूँ किन्तु मुझे डर है कि मेरे माननीय सदस्य फिर यह कहने लगेंगे कि ये आंकड़े परिचालित किये गये कागजात में दिये हुए हैं; फिर भी, जब वे भाषण देने लगते हैं तो इन आंकड़ों को भूल जाते हैं और इसलिये मुझे इन आंकड़ों को दोहराना पड़ता है। परन्तु मैं इस विषय पर और अधिक नहीं कहना चाहता।

माननीय मित्र श्री मूर्ति ने विंध्याचल पर्वत के दक्षिण में स्थित क्षेत्रों का जिक्र किया। आजकल यह कहना कुछ फ्रैशन सा हो गया है कि दक्षिणी भाग की उपेक्षा की गई है या की जा रही है। मैं समझता था कि दक्षिण के लोग कम से कम यहां संसद् में आकर सम्पूर्ण देश के बारे में स्थिति का ठीक ठीक अनुमान लगा सकेंगे। हम लोगों ने यहां के

भाषण सुने हैं। कल एक सदस्य ने बड़े जोर शोर से यह कहा कि पंजाब में तो रेलवे लाइनें ही नहीं हैं, एक अन्य सदस्य ने भी कहा कि उनके आदिवासी क्षेत्र, सन्थाल परगने में कोई लाइनें नहीं हैं और उसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। यह बात तो है नहीं कि दक्षिण को छोड़ कर अन्य सारे क्षेत्रों में रेलवे लाइनों की अच्छी व्यवस्था है और केवल दक्षिण की ही उपेक्षा की गई है ऐसी कोई बात नहीं है। मेरा ख्याल यह था कि सदस्यगण इस भावना से विचार नहीं करेंगे और यहां संसद् में बैठ कर वास्तविक स्थिति का उचित रूप से अनुमान लगायेंगे क्योंकि यहां उन्हें केवल अपने प्रदेश की स्थिति का ही पता नहीं चलता बल्कि वे प्रत्येक क्षेत्र की स्थिति को जान जाते हैं। यहां सब स्थानों का प्रतिनिधित्व है; इसलिये सम्पूर्ण स्थिति के वास्तविक रूप का पता लगाया जा सकता है। उन्हें चाहिये कि वे उचित दृष्टिकोण से काम लें और अलग अलग क्षेत्रों की जरूरतों को बढ़ा बढ़ा कर कहने का प्रयत्न न करें। यह तो स्वाभाविक ही है कि माननीय सदस्य अपने अपने स्थानों और निर्वाचन क्षेत्रों की जरूरतों को यहां सामने रखेंगे; परन्तु उन्हें अन्य क्षेत्रों को नहीं भूलना चाहिये और यह नहीं समझना चाहिये कि उन्हीं के क्षेत्र की उपेक्षा की गई है और शेष सब स्थानों पर व्यवस्था ठीक है।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या माननीय मंत्री विंध्याचल पर्वत के उत्तर में जितनी रेलवे लाइनें हैं उनसे तुलना करते हुए दक्षिण की रेलवे लाइनों के आंकड़े बतायेंगे ?

श्री अलगेशन : हमने इसके आंकड़े इकट्ठे किये हैं। मेरा ख्याल है कि सदन में एक प्रश्न के उत्तर में यह सूचना दी जा चुकी है।

श्री मूर्ति ने बेजवाड़ा मद्रास लाइन को दोहरी बनाने की चर्चा की। इस लाइन पर ऐसी व्यवस्था की जा रही है जिससे यातायात और बढ़ सकेगा और यदि आगे चल कर दोहरी लाइन बनानी आवश्यक हुई भी तो जो काम अब किया जा रहा है वह बेकार नहीं हो जायेगा। उन्होंने कृष्णा नदी पर एक और पुल बनाने की बात भी कही। वास्तव में, वर्तमान स्थान के बारे में राज्य सरकार ने हम से राय ली थी। वह स्थान रेलवे पुल बनाने के लिये ठीक नहीं समझा गया। इसलिये उनसे एक दूसरे स्थान का सुझाव देने के लिये कहा गया जो रेलवे वालों की दृष्टि में उपयुक्त हो। परन्तु, श्रीमान्, जैसा आप जानते हैं, उन्हें बांध बनाने की जल्दी है जिसमें, ऐसा कहा जाता है कि कुछ मरम्मत की जरूरत है। इसलिये सड़क और रेगुलेटर के हिस्से को मिला दिया गया है। वास्तव में, केन्द्रीय सरकार का सम्बन्ध सड़क के पुल से ही है। और फ़िल-हाल रेलवे को इससे अलग रखा गया है। मैं माननीय सदस्य को यही बताना चाहता था।

जहां तक अनुसूचित जातियों के प्रति-निधित्व का सम्बन्ध है, जिसके बारे में श्री मूर्ति और श्री वीरस्वामी बोले थे, मैं इसका उत्तर दे चुका हूं। हम अनुसूचित जातियों के हितों का ध्यान बराबर रखेंगे और इस बात की व्यवस्था करेंगे कि उन्हें पूरा कोटा मिले। इस विषय में मैं इतना और कह दूं कि अनुसूचित आदिम जातियों के लोगों को हमारे सेवा आयोगों के द्वारा भरती किये जाने का काम और ज्यादा असंतोषजनक है, क्योंकि इन जातियों से उपयुक्त योग्यता रखने वाले नवयुवक नहीं मिलते।

माननीय सदस्य, श्री गार्डिलिंगन गौड़ ने चेंचू नामक आदिम जाति का जिक्र किया। मैंने उन्हें बीच में रोक कर पूछा था कि क्या चेंचू जाति अनुसूचित आदिम जातियों में शामिल है। उन्होंने जवाब दिया कि “हां,

है।” परन्तु मेरी सूचना यह है कि यह जाति उनमें शामिल नहीं है। यदि ऐसी बात है तो यह राज्य सरकार का काम है कि इस विषय में वह कदम उठाये और इस जाति को अनुसूची में शामिल करवाये। हां, जहां तक अनुसूची में शामिल अन्य आदिम जातियों का सम्बन्ध है, उनके लिये ५ प्रतिशत रक्षण की व्यवस्था है। परन्तु मैं यह कहूंगा कि अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों से ५ प्रतिशत स्थान भरना सम्भव नहीं है।

श्री मूर्ति ने कर्मचारियों की जन्म-तिथियों में परिवर्तन करने की कठिनाई का निर्देश किया। यह बात ठीक है कि जब कोई शिक्षित कर्मचारी अपनी जन्म तिथि बताता है तो वह सही तिथि ही समझी जाती है और उसे बदलने नहीं दिया जाता। ऐसा होता है कि कुछ लोगों को सेवा निवृत्त होने से कुछ समय पहले ही इसमें ग़लती का पता लगता है। निश्चय ही, जहां तक शिक्षित लोगों का सम्बन्ध है, जन्म तिथियों में परिवर्तन करना सम्भव नहीं। हां, अशिक्षित कर्मचारियों के बारे में यदि यह साबित हो जाये कि जन्म-तिथि ग़लत लिखी गई है, तो उसमें परिवर्तन करने दिया जाता है। पढ़े लिखे लोगों से यह आशा की जाती है कि वे ठीक ठीक जन्म तिथियां ही देंगे।

श्री शेषगिरी राव (नंदयाल) : ऐसे मामलों में जन्म-प्रमाण पत्रों को क्यों नहीं माना जाता है ?

श्री अलगेशन : जब वे नौकरी शुरू करते हैं, तो वे अपनी जन्म-तिथि लिखवाते हैं। जब वे एक विशेष तिथि लिखवाते हैं तो यह समझा जाता है कि उन्होंने जन्म प्रमाण पत्रों में से देख कर ही तिथि लिखवाई होगी। यदि २५ या ३० वर्ष बाद, जब उनके निवृत्त होने में थोड़ा ही समय रहा हो, वे अपनी सही जन्म तिथि के बारे में कोई प्रलेख प्रस्तुत करते हैं,

[श्री अलगेशन]

तो इसका यही मतलब हो सकता है कि शुरू में गलत तिथि देकर वे कोई खास फ़ायदा उठाना चाहते थे ।

श्री विट्ठल राव ने अधिकरण का ज़िक्र किया । एक व्यक्ति वाले अधिकरण का फ़ैसला फ़ंडरेशन के साथ बातचीत करने के बाद ही किया गया था । फ़ंडरेशन के नेताओं की सहमति से ही यह अधिकरण नियुक्त किया गया था . * * * *

यह सच है कि ए० आई० आर० यू० और आई० एन० आर० यू० की इच्छा यह थी कि अधिकरण को ६ विषयों का निर्देश किया जाये परन्तु, रेलवे बोर्ड के साथ बातचीत करने पर वे ५ निर्देशपदों पर सहमत हो गये; परन्तु इनमें से प्रत्येक निर्देश पद के अधीन कितने ही विषय उठाये जा सकते हैं और अधिकरण के सामने रखे जा सकते हैं । उदाहरण के लिये, मैं एक या दो निर्देश-पद आपको पढ़ कर सुनाता हूँ । मैं सदन का ज्यादा समय लेना नहीं चाहता । पहला निर्देश-पद इस प्रकार है :

“मंत्रणा समिति की सिफ़ारिशों के अनुसार विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों की श्रेणियों के पुनर्निधारण की फिर से जांच की जाये ।”

माननीय सदस्य जानते हैं कि इस व्यापक शीर्षक के अन्तर्गत कितने विषय उठाये जा सकते हैं ।

“२. कुछ कर्मचारी वर्गों के लिये, पुरानी वेतन श्रेणियों के बदले में जो नई वेतन श्रेणियां निर्धारित की गई हैं उन्हें पहली जनवरी १९४७ से भूतलक्षी प्रभाव से लागू किया जाये और इसी के अनुसार पदोन्नति की जाये, आदि, आदि ।”

**अध्यक्ष महोदय के आदेश से निकाल दिया गया ।

इससे पता चलेगा कि निर्देश-पद काफ़ी व्यापक हैं और उनके अन्तर्गत श्रमिक अपनी सारी उचित शिकायतें सामने रख सकते हैं ।

श्री विट्ठल राव ने भूतपूर्व निज़ाम रेलवे के कर्मचारियों के बारे में कहा । यह सच है कि उन्हें केन्द्रीय वेतन आयोग के अवकाश-नियम और सेवा शर्तों को या भूतपूर्व निज़ाम रेलवे के नियम और शर्तों को चुनने का विकल्प दिया गया है । उन्हें पदोन्नति के बाद इसे चुनना है । भूतपूर्व निज़ाम स्टेट रेलवे के कर्मचारी, जो १-१०-२६ से पहले नियुक्त हुए थे, ६० वर्ष की आयु तक नौकरी कर सकते हैं । वे यह चाहते हैं कि केन्द्रीय वेतन आयोग के अवकाश नियम तथा सेवा-नियुक्ति तथा पदोन्नति की अन्य शर्तों के पक्ष में विकल्प देने के बाद भी उनके लिये यह रियायत चलती रहे । यही कठिनाई खड़ी हो जाती है । वे यह चाहते हैं कि उन्हें ६० वर्ष की आयु तक सेवा करने की भी अनुमति हो और अन्य कर्मचारियों को जो रियायती अवकाश नियम तथा सेवा शर्तें उपलब्ध हैं, वे भी प्राप्त हों ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : गाडगिल समिति की सिफ़ारिश का क्या हुआ ?

श्री अलगेशन : इसके बारे में वित्त मंत्रालय ने कहा है कि यह सिफ़ारिश उन लोगों के बारे में पूरी पूरी लागू नहीं होगी जिन्हें मंहगाई भत्ता मंत्रालय द्वारा स्वीकृत दरों से भिन्न दरों पर मिल रहा था । इसी सिद्धान्त के आधार पर भूतपूर्व निज़ाम रेलवे के कर्मचारियों और अन्य कर्मचारियों में विभेद किया गया था । रियासतों की सारी रेलों में नियुक्त जितने लोग इससे प्रभावित हुए हैं उनकी संख्या २२०० है, जिसमें से १४७५ लोग निज़ाम स्टेट रेलवे के हैं । सरकार उपरोक्त श्रेणी के कर्मचारियों को मंहगाई वेतन की रियायत देने के प्रश्न पर वित्त मंत्रालय के परामर्श से विचार कर रही है ।

श्री बैरो ने टेकनिकल स्कूलों का जिक्र किया। इसके विषय में कठिनाई यह है कि जहां टेकनिकल स्कूल हैं वहां, जब लोगों का स्थानान्तरण होगा तो उनके बच्चों की शिक्षा में बड़ी गड़बड़ हो जायेगी। एक जगह तो वे टेकनिकल स्कूल में शिक्षा प्राप्त कर सकते हैं परन्तु ऐसा हो सकता है कि जहां उनका स्थानान्तरण हो वहां टेकनिकल स्कूल न हों। जैसा आप जानते हैं, इस विषय में हमें विभिन्न राज्य सरकारों के शिक्षा विभागों के शिक्षा सम्बन्धी नियमों के अनुसार ही काम करना होता है। परन्तु जहां तक वर्कशॉप के कर्मचारियों का सम्बन्ध है, उनके लिये प्रशिक्षण विद्यालय हैं जहां उन्हें प्रशिक्षण दिया जाता है।

सरदार हुकम सिंह ने रेलवे सेवा आयोग की चर्चा की उन्होंने कहा कि इन्हें केवल इलाहाबाद से ही लोग भरती नहीं करने चाहिये बल्कि अन्य स्थानों से भी लोगों को लेना चाहिये। सेवा आयोगों से इसी प्रकार कार्य करने की आशा की जाती है। वे दिल्ली और लखनऊ से भी लोगों को लेंगे और पंजाब तथा पैप्सू के अन्य स्थानों से भी।

सरदार हुकम सिंह : वे ऐसा कर भी रहे हैं या उनसे ऐसा करने की केवल आशा की जाती है ?

श्री अलगेशन : इलाहाबाद आयोग, जिसे कि रेलों में भर्ती का कार्य करना है, हाल ही में स्थापित किया गया है। यह इन स्थानों पर जा जा कर सब केन्द्रों से भर्ती करेगा। वस्तुतः रेलवे सेवा आयोगों को कहा गया है कि वे भर्ती में कुछ सीमा तक प्रादेशिक क्षेत्रों का ध्यान रखें।

श्री सिंहासन सिंह ने कतिपय रेल के पुलों पर सड़कें बनाने की ओर निर्देश किया था। कुछ समय हुआ उत्तर प्रदेश सरकार की

ओर से एक पत्र आया था कि वे छः रेल के पुलों पर सड़कें बनाना चाहते हैं। परन्तु जिन पुलों का माननीय सदस्य ने उल्लेख किया है वह, अर्थात् रोहिनी नदी और राप्ती नदी के पुल, उन पुलों में नहीं थे जिनका वर्णन उत्तर प्रदेश सरकार ने किया था। सरकार एक समिति नियुक्त कर रही है.....

उपाध्यक्ष महोदय : जिस माननीय सदस्य ने यह सुझाव रखा था वे उत्तर सुनने के लिये यहां नहीं हैं।

श्री अलगेशन : हम वर्तमान पुलों पर सड़कें बनाने के लिये एक समिति नियुक्त कर रहे हैं और राज्य सरकारों से प्रार्थना की गई है कि वे जहां कहीं पुलों पर सड़कें बनाना उचित समझें उन के सम्बन्ध में अपनी प्रस्थापनाएं भेजें। प्रस्तावित समिति राज्य सरकारों की प्रस्थापनाओं की जांच करेगी और सरकार को सिफारिशें भेजेगी। फिर इन परियोजनाओं को हाथ में लिया जा सकेगा।

फिर कुछ माननीय सदस्यों ने ऊपर के पुलों के उपबंध के सम्बन्ध में कहा है। यह कठिन समस्या है और मैं केवल उस उत्तर को दोहरा सकता हूं जो मैंने दूसरे सदन में दिया है। हमने इस विषय में स्वप्रेरणा से कार्य किया है और योजना आयोग तथा वित्त मंत्रालय से प्रार्थना की है कि वे उन स्थानीय निकायों को ऋण देने के लिए कम से कम एक करोड़ रुपये का उपबंध करें जिन्हें इन पुलों के निर्माण के व्यय के बड़े अंश का भार उठाना है। मैं आशा करता हूं कि स्थानीय निकाय इस ऋण की व्यवस्था का लाभ उठायेंगे।

मेरा विचार है कि मैंने उन सब बातों का उत्तर दे दिया है जो माननीय सदस्यों ने कही हैं।

श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता उत्तर पूर्व) : माननीय उपमंत्री ने चितरंजन के सम्बन्ध में मेरी बात को बिगाड़ कर कहा है, मैं उसे स्पष्ट कर देना चाहता हूँ। मैंने चितरंजन को 'कारावास' नहीं कहा था वरन् मेरा अभिप्राय वहाँ अपनाए गये क्रूरतापूर्ण ढंगों से था। केवल कारखाना आदि ही रक्षित क्षेत्र रखने की बजाय छः वर्गमील के सारे नगर को रक्षित क्षेत्र बनाने में कोई औचित्य नहीं है। जैसा मैंने अपने भाषण में बताया था, इससे बहुत कठिनाईयाँ उत्पन्न हो गई हैं। उपमंत्री ने मेरे भाषण की भावना को बिगाड़ने का प्रयास किया है।

श्री अलगेशन : हमें भाषण बिगाड़ने का अभ्यास नहीं है और मुझे यह देख कर हर्ष हुआ है कि माननीय सदस्य ने अपने वक्तव्य को कम से कम इस सीमा तक सुधारने का विचार किया है।

श्री राघवाचारी (पेनुकोंडा) : क्या ऊपर के पुलों के निर्माण के लिए एक करोड़ रुपया सीधा स्थानीय निकायों को दिया जायेगा।

श्री अलगेशन : जी हां उन्हें अपने अपने राज्यों द्वारा प्रार्थना पत्र भेजने होंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : मांग संख्या ६क, १२क, और १२ख के कटौती प्रस्ताव सभा के मत के लिए रखे जायेंगे। मुझे कहा गया है कि श्री बी० एस० मूर्ति का कटौती प्रस्ताव सं० ३२१ सर्वप्रथम प्रस्तुत किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय ने 'साधारण कार्य-वहन व्यय—श्रमिक कल्याण' शीर्षक अधीन मांग में १०० रुपये की कटौती का प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

मत विभाजन हुआ।

पक्ष में ४७ और विपक्ष में १६८।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं मांग ६क से सम्बन्धित कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत करता हूँ।

कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए।

वर्ष १९५४-५५ के लिए उपाध्यक्ष महोदय ने अनुदान की यह मांग प्रस्तुत की :

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
६—क	साधारण कार्यवहन व्यय श्रम कल्याण	४,५०,११,००० रु०

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या १२क के कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये तथा अस्वीकृत हुए।

वर्ष १९५४-५५ के लिए उपाध्यक्ष महोदय ने अनुदानों की ये मांगें प्रस्तुत कीं :

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
१२—क	खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य—श्रम कल्याण	१,२४,५६,००० रु०
१२—ख	खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य—श्रम कल्याण के अतिरिक्त	५,३८,०३,००० रु०

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

१२०७ अनुदानों की मांगें—रेलवे ९ मार्च १९५४ अनुदानों की मांगें—रेलवे १२०८

वर्ष १९५४-५५ के लिए उपाध्यक्ष महोदय ने अनुदानों की ये मांगें प्रस्तुत कीं :

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
१५	नए रेल पथों का निर्माण—पूँजी तथा अवक्षयण रक्षित निधि	२,४४,६०,००० रु०
१६	खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य-विस्तार	२,२०,६३,६४,००० रु०
१७	खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य-प्रतिस्थापन	४६,३०,२५,००० रु०
१८	खुले रेल पथों सम्बन्धी कार्य-विकास निधि	१०,५६,३७,००० रु०
२०	साधारण राजस्व में देय लाभांश	३५,४६,८५,००० रु०

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये:—

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१५	श्री टी० बी० विठ्ठल राव	चमरजनगर-सत्यमंगलम रेल पथ का निर्माण	१०० रुपये ।
१५	श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी (मैसूर)	”	१०० रुपये।
१५	श्री पी० एन० राजभोज (शोलापुर रक्षित जातियां)	नये रेल पथों के निर्माण की नीति का एक रूप न होना	१०० रुपये ।
१५	श्री शिवमूर्ति स्वामी	हट्टी सोना खानों में से गुज़रते हुए भागलकोट-रायपुर रेल पथ का निर्माण	१०० रुपये ।
१५	श्री शिवमूर्ति स्वामी	संदूर तथा हदागाठ में से गुज़रती हुई हास्पत-देवनगिरि रेल पथ का निर्माण	१०० रुपये ।
१५	श्री बी० डी० शास्त्री (गाडोल सिद्धि)	सतना-रीवा रेल पथ का खोलना	१०० रुपये ।
१५	श्री बी० डी० शास्त्री	सिद्धि में से गुज़रने वाले रीवा-संगरौली रेल पथ का निर्माण	१०० रुपये।
१५	श्री बी० डी० शास्त्री	सतना-हरपालपुर रेल पथ का खोलना	१०० रुपये ।
१५	श्री तुलसीदास	अहमदाबाद तथा महसन के बीच दोहरा रेल पथ बनाना	१०० रुपये ।
१५	श्री तुलसीदास	साबरमती यार्ड का विस्तार	१०० रुपये ।
१५	श्री तुलसीदास	बड़ौदा और आनन्द के बीच दोहरा रेल पथ बनाना	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव	कटौती आधार	कटौती राशि
१५	श्री एम० डी० रामस्वामी अर्हपुक्कोटाई	अर्हपुक्कोटाई में से गुजरने वाले विरुधुनगर-मानमदुरै रेल पथ का निर्माण कासिया से गुजरता हुआ	१०० रुपये ।
१५	श्री राम जी वर्मा (ज़िला देवरिया—पूर्व)	देवरिया सदर से खोडा को जाने वाला रेल पथ बनाना	१०० रुपये ।
१५	डा० रामाराव (काकिनाडा)	उखड़े हुए रेल पथों का पुन- निर्माण न करना	१०० रुपये ।
१५	श्री वी० मिश्र (गया उत्तर)	देवरिया सदर को कासिया से मिलाना	१०० रुपये ।
१५	राघवय्या (अंगोल)	बैजवाड़ा और मद्रास के बीच दोहरा रेल पथ	१०० रुपये ।
१६	श्री तुलसीदास	नये इंजिन इत्यादि खरीदना	१०० रुपये ।
१६	श्री तुलसीदास	देशी उत्पादकों से उपकरण संयंत्र और मशीनों का खरीदना	१०० रुपये ।
१८	श्री तुषार चटर्जी (सेरामपुर)	तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए पानी का अपर्याप्त प्रबन्ध	१०० रुपये ।
१८	श्री एन० बी० चौधरी	यात्रियों के लिए सुविधाएं	१०० रुपये ।
१८	श्री वाघमारे (परभणी)	नन्द जलना माखेड़ और काची- गुड़ा स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर छत लगाना	१०० रुपये ।
१८	श्री राघवय्या	लम्बी यात्रा करने वाले तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए बिजली के पंखे, राखदानियां और गुसलखाने ।	१०० रुपये ।
२०	श्री तुलसीदास	सामान्य राजस्व में देय लाभांश	१०० रुपये ।

श्री मुहीउद्दीन (हैदराबाद नगर) : रेलों के पूंजी कार्यों के विस्तार और प्रतिस्थापन के सम्बन्ध में ५१-५२ और ५२-५३ की तुलना में प्रगति हो रही है । आय-व्ययक प्रस्थापनाओं में बताया गया है कि विदेशों से ५१५ इंजन मंगवाने का आदेश दिया गया है । लगभग १०० इंजनों का चितरंजन में निर्माण होगा । पेरम्बुर के रेल के डिब्बों के कारखाने में अतिशीघ्र विकास हो रहा है । आशा है कुछ वर्षों पश्चात् ये दोनों कारखाने हमारी बहुत सी मांगों को पूरा कर सकेंगे । कुंजरू समिति ने १९४७-४८ में एक महत्वपूर्ण सिफारिश की थी कि एक लागत की गणना की पद्धति आरम्भ की जाए ।

पुस्तकालय में रखे प्रतिवेदन से, जिसमें रेलवे जांच समिति की सिफारिशों पर की गई कार्यवाही का वर्णन किया गया है, यह पता चलता है कि लागत की गणना की पद्धति पहले चितरंजन में आरम्भ की गई थी ताकि उससे अनुभव प्राप्त कर के फिर यह पद्धति अन्य कारखानों में चलाई जा सके । परन्तु मैंने पता लगाया है कि इस सम्बन्ध में और प्रगति नहीं हुई ।

इस वर्ष मंत्री ने जो एक कार्यकौशल विभाग की स्थापना के सम्बन्ध में घोषणा की है, उस विभाग के कार्यों में लागत की गणना की पद्धति के बारे में उल्लेख नहीं है । मैं इस

का स्पष्टीकरण चाहता हूँ कि क्या यह विभाग अन्य कारखानों में भी लागत की गणना की पद्धति चलायेगा।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव पीठासीन हुए]।

मैं मंत्री का ध्यान एक महत्वपूर्ण बात की ओर दिलाना चाहता हूँ। इस समय इंजन तथा माल और सवारी के डिब्बों का संभरण करने के लिए हमारे पास चितरंजन और पेरम्बूर के कारखाने हैं। इन कारखानों को अलग अलग वाणिज्यिक आधार पर चलाया जाना चाहिये। जब इन कारखानों के लेखे रोकड़ के रूप में प्रस्तुत किये जायेंगे तो संसद् उन्हें भली प्रकार समझ सकेगा। तब हम इसकी प्रगति और कार्यकौशल की ठीक जांच कर सकेंगे। मुझे आशा है कि जब उत्पादन मंत्रालय कोयले की खानों को हाथ में लेगा वह भी उन्हें एक अलग यूनिट के रूप में वाणिज्यिक आधार पर चलायेगा।

श्री तुलसीदास : मांग संख्या १५ पर कटौती प्रस्ताव संख्या ३३४, ३३५, तथा ३३६, मांग संख्या १६ पर कटौती प्रस्ताव संख्या ३६६ तथा ३७० तथा मांग संख्या २० पर कटौती प्रस्ताव संख्या ३८४ की मैंने सूचना भेजी थी। यह कटौती प्रस्ताव स्वीकृत की गई तालिका में सम्मिलित किये गये हैं।

मुझे प्रसन्नता है कि माननीय मंत्री ने अहमदाबाद तथा कलोल के बीच की लाइन को दुहरी करने का सुझाव स्वीकार कर लिया है परन्तु इस कार्य के लिये केवल १०,००,००० रुपये का उपबन्ध किया गया है जबकि इसकी अनुमानित लागत, १,२०,००,००० रुपये है। यह लाइन बहुत ही महत्वपूर्ण है। साल भर इस लाइन पर यातायात का गत्यावरोध उत्पन्न होता रहता है। पाकिस्तान की सीमा निकट होने के कारण इस लाइन पर सामरिक महत्व भी बहुत है। इस लिये इ

लाइन को शीघ्र से शीघ्र दुहरी कर देना चाहिये।

जहां तक साबरमती यार्ड का सम्बन्ध है यह जैसा पचास वर्ष पूर्व बना था वैसा ही आज भी चला आता है। इसमें न कोई परिवर्तन किया गया है और न इसका किसी प्रकार विस्तार किया गया है। इसके कारण यातायात में सदा ही कठिनाई पड़ा करती है। इसका विस्तार करने के लिये १,८०,००,००० रुपये का प्राक्कलन तय्यार किया गया था पर इसके विस्तार के लिये कोई भी उपबन्ध नहीं किया गया है।

बम्बई से अहमदाबाद तक बराबर दुहरी लाइन है। परन्तु बड़ौदा तथा आनन्द के बीच लगभग चालीस मील का ऐसा भाग है जिसमें एकहरी लाइन होने से यातायात में बड़ी कठिनाई होती है इसलिये मेरा सुझाव है कि इतने भाग की लाइन भी दुहरी कर दी जाये।

इंजनों के क्रय के लिये जो उपबन्ध किया गया है वह बहुत ही अपर्याप्त है। जब पंच-वर्षीय योजना आरम्भ की गई थी तो ८,२५० इंजन थे। हमने ७६८ इंजनों का आर्डर दिया था जिसमें से अभी तक हमें केवल ४६७ इंजन प्राप्त हुए हैं। हाल में एक प्रश्न के उत्तर से पता चलता है कि हमारे देश में कुल इंजन लगभग ८,४०० हैं। माननीय मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि अभी कुछ समय तक हमें ऐसे इंजनों से काम लेना पड़ेगा जिन की आयु समाप्त हो चुकी है। डिब्बों की संख्या बढ़ाने से हमें कोई लाभ नहीं हो सकता जब तक उनको खींचने के लिये हमारे पास इंजन भी पर्याप्त संख्या में न हों। माननीय मंत्री ने बताया है कि चितरंजन कारखाने का इतना विकास किया जा रहा है कि वार्षिक उत्पादन १५० इंजनों का हो जाये परन्तु

यह लक्ष्य प्राप्त करने में लगभग ५ वर्ष लग जायेंगे। हमारे देश में उत्पादन बढ़ रहा है और यदि हमने उसी के साथ साथ शीघ्र ही इंजनों की संख्या में वृद्धि नहीं की तो परिस्थिति बहुत गम्भीर हो जायेगी।

टेलको का कोई भी उल्लेख नहीं किया गया है। मेरा विचार है कि टेलको के पास ऐसी अतिरिक्त कार्यक्षमता है जिसका कोई भी प्रयोग नहीं किया जा रहा है। जब वास्तव में हमें इंजनों की इतनी आवश्यकता है और विशेष कर इंजन बनाने के लिये ही यह कारखाना बनाया गया है तो ऐसा क्यों है यह समझ में नहीं आता। आश्चर्य तो यह है कि फिर भी हम अन्य देशों से अधिक से अधिक संख्या में इंजन प्राप्त करने का प्रयत्न कर रहे हैं।

अभी तक हम स्टोर, यंत्र तथा संयंत्र महानिदेशक, भारतीय भांडार विभाग के द्वारा क्रय करते थे परन्तु हाल ही में हम इसके स्थान पर लंदन से टैंडर आमंत्रित करने लगे हैं। जब हम देश की इंजीनियरिंग क्षमता को बढ़ाने का प्रयत्न कर रहे हैं, देशी वस्तुओं का क्रय बढ़ाना चाहते हैं, हमारे पास उत्पादन की अतिरिक्त क्षमता बेकार पड़ी है, तब समझ में नहीं आता कि लंदन से टैंडर आमंत्रित करने का कारण क्या है।

भारत सरकार भी रेलवे में लगी हुई पूंजी की अंशधारी है। चालू पूंजी पर चार प्रतिशत का लाभांश निश्चित है। एक ओर तो हम चार प्रतिशत लाभांश प्राप्त करते हैं दूसरी ओर हमें विस्तार के लिये रेलों को पैसा देना पड़ता है। इस सारी परिस्थिति पर एक समिति विचार करने वाली है। कभी कभी ऐसा होता है कि किसी विशेष कार्यक्रम के लिये स्वीकृत सारा पैसा यदि हम उसी वर्ष में व्यय नहीं कर पाते हैं तो वह पैसा

व्ययगत हो जाता है। इस लिये हमें चाहिये कि आय के अन्य साधन खोजने के पूर्व जो साधन हमारे पास हैं हम उन का पूरा पूरा उपयोग कर लें। इस लिये मैं चाहता हूँ जब सारी स्थिति पर विचार किया जाये तो इस बात पर भी ध्यान दिया जाये।

श्री टी० एन० सिंह (जिला बनारस-पूर्व):
चालू पूंजी के उपबंध पर क्या आपत्ति हो सकती है जब टूट-फूट सुधार, तथा बदलने के लिये पर्याप्त प्रबन्ध कर दिया जाता है। जब यह निर्णय किया गया था तो इस सदन द्वारा उस पर काफ़ी विचार किया गया था इस लिये इस अवसर पर यह प्रश्न उठाना उचित नहीं है।

जहां तक हमारी इंजीनियरिंग क्षमता का प्रश्न है मेरा तो विचार यह है कि यदि हो सके तो हम एक भी वस्तु विदेशों से न मंगाएँ। बिना किसी आयात के, काम चलाने लायक, प्रविधिक कौशल प्रथा इंजीनियरिंग क्षमता भी हमारे पास है। मैं इंजनों के आयात का भी विरोधी हूँ क्योंकि इसके परिणामस्वरूप हमें डिब्बे भी आयात करने पड़ेंगे। मेरा तो सुझाव यह है कि हम पुराने इंजनों से ही काम चलायें। ऐसा करने से कार्यवहन व्यय अवश्य ही बढ़ जायेगा परन्तु मेरा विचार है कि आयात करने के स्थान पर इस प्रकार अधिक व्यय करना कहीं अच्छा है। मेसर्स सोहलिपरेन के साथ हम ने जो संविदा डिब्बों के निर्माण के लिये किया है उसमें सब से भारी दोष यह है कि इस संविदा के अनुसार हमने कई वर्षों के लिये अपने को, इस्पात की चादरें आयात करने के लिये बाध्य कर लिया है। इसी अवसर पर चित-रंजन में जो कार्य हो रहा है, उसकी प्रशंसा न करना भी अन्याय होगा। मैंने अभी हाल ही में रेलवे के प्रमुख कारखानों तथा उत्पादन

केन्द्रों में जाकर देखा है। सब में केवल चित-रंजन ही एक ऐसा स्थान है जिसमें ६६ प्रतिशत कर्मचारी भारतीय हैं। और स्थानों में अमरीका तथा यूरोपियन मालिक बने बैठे हैं। भारतीय टेकनीशियनों को ५०० रुपये मिलते हैं तो यूरोपियनों तथा अमरीकनों को ५००० रुपये। इस के कारण भारतीय कर्मचारियों में घोर असन्तोष है। यदि ऐसा न होता तो ५०० रुपये पर भी यह लोग संतोष के साथ काम करते। हमारे देश के औद्योगिक विकास के लिये विदेशियों को भारी भारी वेतन पर अधिक समय तक रखना श्रेयस्कर नहीं है।

हिन्दुस्तान एअरक्रैफ्ट फैक्टरी भी अच्छा कार्य कर रही हैं। रेलवे को चाहिये कि डिब्बों के आर्डर और अधिक संख्या में इस फैक्टरी के पास भेजे। डिब्बों का नीचे के ढांचों का संभरण टेलको तथा टाटा के द्वारा किया जाता है। परन्तु डिब्बों के नीचे के संभरण पर्याप्त न होने का प्रभाव हिन्दुस्तान एअरक्रैफ्ट फैक्टरी की उत्पादन क्षमता पर पड़ता है। टेलको की स्थिति बहुत ही खराब है। अभी सी०, बी० तथा ए० कोई स्टेज पूरी नहीं हुई है। इस लिये अभी लाभांश देने का समय भी नहीं आया है। फिर भी लाभांश बांट दिया गया है। टेलको का उत्पादन भी योजना के लक्ष्य से बहुत कम है। अभी तक केवल ३५ इंजन तय्यार किये गये। फिर भी इंजन इत्यादि का उत्पादन करने के स्थान पर उन्होंने अन्य वस्तुओं का उत्पादन आरम्भ कर दिया है। यदि हम छोटी लाइन के इंजनों के उत्पादन में पिछड़ गये तो हमें बड़ी कठिनाई का सामना करना होगा।

श्री बर्मन (उत्तर-बंगाल—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : विभाजन के पश्चात् देश के उस भाग की रेलवे व्यवस्था जहां से मैं आया हूं बिल्कुल चौपट हो गई थी। परन्तु

रेलवे विभाग ने बड़ी तत्परता तथा कौशल के साथ शीघ्र ही आसाम रेल सम्पर्क तय्यार कर लिया।

मैं आज मांग संख्या १५ अर्थात् नये निर्माण के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। मैं आपको विदित कराना चाहता हूं कि यह ठीक है कि वित्त के अभाव के कारण हम किसी हद तक शीघ्रता के साथ उन्नति करने में असमर्थ हैं फिर भी उत्तर बंगाल तथा आसाम की दशा बहुत ही चिन्ताजनक है।

पूर्वी रेलवे को जो घाटा हो रहा है उस के दो कारण हैं एक राजनीतिक जिसका विस्तार देने का मेरे पास समय नहीं है तथा जिसके सम्बन्ध में मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि यदि आज महायुद्ध आरम्भ हो जाये तो पूर्वी सीमा की व्यवस्था बिल्कुल ठप्प हो जायेगी। जहां तक माल के लाने ले जाने का प्रश्न है हमें यह याद रखना चाहिये कि उत्तरी बंगाल तथा आसाम में भारत में उत्पन्न होने वाली कुल चाय का ८० प्रतिशत उत्पादन होता है तथा ६० लाख मन चाय कलकत्ते भेजी जाती है। इतनी ही मात्रा में पटसन उत्पन्न होता है। वह भी कलकत्ते भेजा जाता है। रेल के द्वारा इसमें से केवल २० प्रतिशत माल भेजा जाता है। शेष माल, पाकिस्तान में होकर जाने वाली एक अंग्रेजी कम्पनी, ब्रिटिश इण्डिया स्टीम नैविगेशन कम्पनी द्वारा ले जाया जाता है। इसलिये यदि कोई आयात आ जाये तो न केवल सैनिक परिस्थिति ही गम्भीर हो जायेगी वरन् असैनिक संभरण की व्यवस्था भी चौपट हो सकती है। इस प्रकार आसाम में चलने वाली उत्तर पूर्वी रेलवे को २½ करोड़ रुपये वार्षिक हानि हो रही है जब कि एक विदेशी कम्पनी ५ करोड़ से भी अधिक कमा रही है। इस लिये आगामी पंचवर्षीय योजना में इसका प्रबन्ध करना बहुत आवश्यक है।

मेरा सुझाव है कि मनिहारी घाट से सिलिगुड़ी तक लाइन दुहरी कर दी जाये।

उत्तर बंगाल में कोयले का भारी संकट है। इस संकट का आभास न केवल चाय उद्योग ही कर रहा है वरन् साधारण जनता भी इस के कारण बड़ी कठिनाई का अनुभव कर रही है। कहा जाता है कि मनिहारी घाट में स्टीमरों के ठहरने का स्थान नहीं है। मैं आशा करता हूँ कि सरकार कुछ देशी नावों का प्रबन्ध कर उस क्षेत्र में जितना कोयला पहुंचा सकती है पहुंचाने का प्रयत्न करेगी।

श्री अलगु राय शास्त्री (ज़िला आजमगढ़—पूर्व व ज़िला बलिया—पश्चिम) : सभापति जी, मैं आपका बड़ा उपकार मानता हूँ कि आप ने इस मौक़े पर मुझे थोड़ा समय दे दिया।

मैं ने रेलवे बजट पर पिछले वर्ष भी कुछ नहीं कहा और इस साल भी कुछ बोल नहीं सका। मैं चाहता था कि पूर्वी ज़िलों के सम्बन्ध में कुछ थोड़ी सी बात मिनिस्टर साहब की सेवा में निवेदन कर दूँ और मुझे वह इस लिये आवश्यक मालूम होता है कि यह ज़िले बहुत दिनों से बहुत पिछड़े हुए हैं। अंगरेजी हुकूमत में इन ज़िलों के साथ बहुत विमाता का बर्ताव हुआ और उन का विकास बहुत रुका हुआ रहा। मेरा निवेदन यह है कि अगर यह सम्भव हो सके कि बनारस से बड़ी लाइन की एक गाड़ी आजमगढ़ हो कर अकबरपुर को चालू की जाय। वह चंदवक स्थान पर गोमती को पार करेगी। वहाँ पर एक पुल बना कर इस नई लाइन को बड़ी लाइन से अकबरपुर में मिला दिया जाय तो इस क्षेत्र का बड़ा विकास हो सकता है।

इसी तरीके से दोहरीघाट तक जो छोटी लाइन जाती है उस दोहरीघाट—बड़हलगंज लाइन के ऊपर एक पुल बना कर उस को

गोरखपुर के साथ मिला दिया जाय तो उस क्षेत्र का भी बड़ा विकास होगा और बाढ़ से जो यह क्षेत्र परेशान रहता है, उस से भी इस की बचत हो जायगी।

इन दो प्रार्थनाओं के अतिरिक्त एक तीसरी प्रार्थना मुझे यह करनी है कि इलाहाबाद से गोरखपुर जाने वाली लाइन मऊ स्टेशन से हो कर गुजरती है। मऊ जंक्शन एक बहुत बड़ा जंक्शन है। मऊनाथभंजन कपड़े के व्यापार का बड़ा केन्द्र है। उस जगह बहुत सी रेलें दिन में और रात में आती हैं। वहाँ पर मुसाफिरों को इस लिये बड़ी कठिनाई पड़ती है कि वहाँ पर कोई ऊपर से आने वाला पुल नहीं है। मुसाफिरों को इस पुल के बिना बड़ा कष्ट पहुंचता है। तो मैं यह प्रार्थना करूँगा कि यदि यह सम्भव हो तो इस को अपनी योजनाओं में स्थान दिया जाय और जहाँ तक सम्भव हो उस की पूर्ति जल्दी की जाय।

मुझे यह निवेदन करने का उत्साह केवल इसलिये हुआ है कि मैं ने यह देखा कि माननीय मंत्री महोदय की उदारता से सब को लाभ पहुंचा है। एन्थनी साहब का भाषण इस दिशा का बड़ा भारी द्योतक था। वह बराबर आलोचना, और कटु आलोचना करते थे, किन्तु इस बार उन पर भी यह प्रभाव पड़ा है कि हमारे मंत्री बड़ी उदारता से और बड़ी योग्यता से अपना कार्य सम्पादित करते हैं। मैं इसी लिये उत्साहित हो कर आया और कहना चाहता हूँ कि :

गुल फेंके हैं औरों की तरफ़, और समर भी।

ऐ खाना वरअन्दाजे चमन कुछ तो इधर भी ॥

मैं अपने भाई अवधेश प्रसाद को भी धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने अभी कुछ बातें कही हैं और यह शेर भी उन्हीं का दिया हुआ है। मैं आशा करता हूँ कि इस की मदद से हम दोनों को फायदा पहुंचेगा। मैं उन का भी

शुक्रगुजार हूँ और आप का भी, सभापति, महोदय, समय देने के लिये ।

श्री एन० सोमना (कुर्ग) : नई रेलवे लाइनों के बनाने के बारे में जो मांग की गई है केवल उसी के बारे में मैं अपने विचार प्रकट करूँगा । सम्पूर्ण भारतवर्ष में केवल कुर्ग राज्य ही एक ऐसा राज्य है जिस में एक भी रेलवे लाइन नहीं है । माननीय रेलवे मंत्री ने कहा था कि औद्योगिक क्षेत्रों को रेलों द्वारा मिलाने में प्राथमिकता दी जायगी । जहाँ तक, वनोत्पादों का सम्बन्ध है कुर्ग भी एक औद्योगिक राज्य है । बढ़िया से बढ़िया किस्म की इमारती लकड़ी जैसे टीक तथा चन्दन एवं भारतवर्ष में उत्पादित कॉफ़ी का ५० प्रतिशत भाग यहाँ पैदा होता है । फिर इस के अतिरिक्त संतरे भी यहाँ होते हैं । आवागमन के साधनों की कमी होने के कारण ये संतरे मैसूर तथा पश्चिमी किनारे को नहीं भेजे जा सकते । अतः यह नितान्त आवश्यक है कि कुर्ग को जोड़ती हुई एक रेलवे लाइन बनाई जाय । हसन-मंगलौर रेलवे लाइन के निर्माण के बारे में चूँकि सरकार निर्णय कर चुकी है और उस के बारे में काफ़ी प्रगति भी हो गई है अतः उस लाइन के बनाने के विरोध में मैं बिल्कुल भी नहीं हूँ । इस लाइन के बन जाने से मैसूर तथा मंगलौर के बीच सम्बन्ध हो जायगा । किन्तु यह लाइन हमारे कुर्ग राज्य को कहीं भी नहीं छूती । अतः तेलीचेरी से कुर्ग हो कर मैसूर जाने वाली रेलवे लाइन की अत्यन्त आवश्यकता है । यह लाइन आवागमन की दृष्टि से ही नहीं अपितु औद्योगिक कारणों से भी आवश्यक है । आशा है कि माननीय मंत्री जी इस बात पर ध्यान देंगे ।

श्री बूबराघसामी (पेराम्बलूर) : रेलवे लाइन बनाने के लिए नये मार्गों का चयन करते समय रेलवे प्रशासन एक प्रकार से दक्षिण को बिल्कुल ही भूल गया है । मार्गों का

चयन करते समय रेलवे प्रशासन तथा योजना आयोग लाभदायक लाइनों का विचार नहीं कर रहे हैं । आंकड़ों से स्पष्ट है कि इस कार्य के लिए उत्तर में अधिक धन व्यय किया गया है जब कि दक्षिण में बहुत कम । तामिलनाडु में ऐसे बहुत से स्थान हैं जहाँ बड़ी अच्छी फसलें तथा अन्य सामग्रियाँ उत्पन्न होती हैं किन्तु देश के किसी भी भाग अथवा नगर से वे रेल द्वारा कोई सम्बन्ध नहीं रखते । राष्ट्र, खादी, प्रजातन्त्र तथा अन्य बातों के नाम पर सरकार दक्षिण का शोषण कर रही है । मेरे निर्वाचन क्षेत्रों में काफ़ी मात्रा में मूंगफली उत्पन्न होती है तथा लकड़ी और उच्च किस्म का चूना भी पैदा होता है तथा हाथ करघे से तैयार होने वाले कपड़े के लिये भी यह प्रसिद्ध है किन्तु परिवहन सुविधाओं की कमी के कारण ये चीज़ें बाहर के बाजारों में नहीं जा पाती और उन के अच्छे पैसे नहीं मिलते । चूँकि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में प्रायः अकाल पड़ा करते हैं इसलिये ऐसे अवसरों पर अधिक खाद्यान्न वाले क्षेत्रों से हमारे यहाँ खाद्यान्न लाने के लिए रेलवे लाइन होना बहुत ही आवश्यक है । बहुत से अभ्यावेदन किये गये हैं किन्तु वे सब बेकार ही रहे । अतः दो लाइनें बनाने के लिए मैं निवेदन करता हूँ । एक तो (१) कुम्भकोनम्, पलूर, जयत-कोन्दन्, आंदीमदम् से होती हुई निदामंगलम् से विरदाचलम् के लिए और दूसरी दक्षिण रेलवे में पेरामबलूर, थुरापुर तथा मेट्टूपदयम से होती हुई अरिथलूर से सान्करी दुर्ग अथवा इटोडा तक । इन दो लाइनों के निर्माण के लिए मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता बहुत दिन से आशा लगाये बैठी है । मैं इस बात का आश्वासन आप को देना चाहता हूँ कि इन लाइनों से काफ़ी आय होगी । अतः माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि वे इन लाइनों के निर्माण के बारे में विचार कर के द्वितीय पंच-वर्षीय योजना में इन्हें प्राथमिकता दें ।

श्री उइके (मंडला-जबलपुर दक्षिण--रक्षित--अनुसूचित आदिमजातियां) : सभापति महोदय, शायद समय कम है, इसलिये मैं पहले अपने महत्व का विषय ले लेता हूँ। जिन आदिवासियों का मैं प्रतिनिधित्व करता हूँ उन आदिवासियों के बारे में मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। रेलवे मंत्री जी की ओर से जो आदिवासियों को पांच फी सदी स्थान सुरक्षित दिये गये हैं उस के सम्बन्ध में एक किताब प्रकाशित की गयी है। इस पूरी किताब में एक भी आदिवासी किसी भी नौकरी में किसी भी जगह नहीं है। हमारे इतने कार्यदक्ष मंत्री के होते हुए भी जब रेलवे महकमे में जो हम इस भारत में सब से पिछड़े हुए और हीन लोग हैं, हमारे सुरक्षित स्थानों की भी पूर्ति किसी प्रकार न हो सकी तो मुझे उम्मीद नहीं है कि हम आदिवासियों का उत्थान किसी भी प्रकार से हो सकेगा। यह असम्भव सी बात दिखाई दे रही है, तो इस बात की तरफ़ खास ध्यान हमारे मंत्री जी रखेंगे।

दूसरी बात मंत्री जी के भाषण में जो यह थी कि पिछड़े हुए क्षेत्रों में रेलवे दी जायगी। यह सुन कर हमें बड़ी खुशी हुई, किन्तु यहां पिछड़े हुए हिस्से तो शायद दिल्ली, कलकत्ता, मद्रास और बम्बई के आसपास ही हैं। क्योंकि जितने भी रेलवे के काम दिख रहे हैं वे सब काम उन्हीं स्थानों में देखने को मिल रहे हैं। रेलवे का नक़शा देखने से मालूम होगा कि मध्य-प्रदेश, उड़ीसा, बिहार का कुछ भाग और विन्ध्यप्रदेश का कुछ भाग जो एक दूसरे से मिला है ऐसा है जिस के अन्दर पहाड़ और जंगल भरे हुए हैं और रेलवे व्यवस्था बिल्कुल नहीं है। इस क्षेत्र के अन्दर लगभग डेढ़ करोड़ आदिवासी रहते हैं। मैं आदिवासियों के लिए हर जगह रेलवे लाइन नहीं मांग रहा हूँ। तो इस भूभाग में जंगल पड़े हुए हैं, पहाड़

खनिज पदार्थ पड़े हुए हैं, सरई जिस के स्लीपर होते हैं के जंगल के जंगल खड़े सूख रहे हैं, बांस के जंगल वैसे ही जल कर खत्म हो रहे हैं, सागौन के पेड़ वैसे ही वहां खड़े हैं, इतनी क्रीमती लकड़ी वहां है पर उस को बाहर निकालने का कोई साधन नहीं है। मैं आप को बताना चाहता हूँ कि बस्तर के जो एम० पी० आते हैं वह २२५ मील दूर से आते हैं और मध्यप्रदेश सरगुजा के एम० पी० २५० मील से रेलवे स्टेशन पर आते हैं। आप को आदिवासियों का ख्याल अवश्य करना चाहिये क्योंकि भारत के विधान में पिछड़े हुए लोगों की ओर पूरी तरह ध्यान देने का निर्देश है और जब तक यहां पर रेलवे लाइन का इस भाग में विस्तार नहीं होगा तब तक उन आदिवासियों का उत्थान नहीं हो सकता। मैं यहां पर केवल उन रेलवे लाइनों के लिए सुझाव रखूंगा जिन का सर्वे हो चुका है। ये नये रेल मार्ग बनाये जाने चाहिये। चिराई, डोंगरी से विलासपुर तक, नागभीड से विजगापट्टम पोर्ट तक, चिरमिरी से वर्वाडीह तक, चांदा से आदिलावाद तक, चांदा फ़ोर्ट से चांदा तक। इस के अलावा रामटेक एक ऐसा रेलवे स्टेशन है जिस का धार्मिक महत्व है। यह राम का स्थान है, साल में लगभग एक डेढ़ लाख यात्री इस स्टेशन पर उतरते हैं। यह स्टेशन शहर से दो मील दूर है। मेरी समझ में नहीं आता कि जब इतने अधिक यात्री इस स्थान पर आते हैं तो उस का स्टेशन शहरसे दो मील दूरी पर क्यों रखा गया है, यह पच्चीस हजार जनसंख्या का शहर है। चांदा फ़ोर्ट और चांदा स्टेशनों में एक फ़्लॉग का अन्तर है, दोनों को मिला कर एक स्टेशन बना दिया जाना चाहिये।

इस के अलावा दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश से इस मार्ग से जो भी माल भेजा जाता है, उस को २५० मील का चक्कर काट कर दक्षिण में जंगल पड़े हुए हैं और

इस का नतीजा यह होता है कि वह माल बुक ही नहीं किया जाता है और भेजा ही नहीं जाता है। चांदा फ़ोर्ट और चांदा स्टेशन एक कर के जबलपुर से चांदा तक नैरो गेज की एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाना बहुत ज़रूरी है इस से उत्तर प्रदेश, विंध्य प्रदेश, मद्रास का सीधा सम्बन्ध होगा और ऐसा होने पर मध्य-प्रदेश जो कि बहुत पिछड़ा हुआ है, उस का उत्थान भी होगा और रेलवे की आमदनी में भी काफ़ी वृद्धि होगी। इस के अलावा छपरा आउट एजंसी के लिये बहुत सी दरख्वास्तें दी गयी हैं, लेकिन अफ़सोस है कि अभी तक इस की तरफ़ ध्यान नहीं दिया गया। छपरा आउट एजंसी का होना बहुत ज़रूरी है। नयनपुर रेलवे स्टेशन के प्लेटफ़ार्म के एक तरफ़ चार रेलवे लाइनें हैं और पांच रेलवे लाइनें दूसरी तरफ़ हैं, इस के अलावा उस के आस पास चारों तरफ़ बस्ती काफ़ी घनी बसी है और वहीं पर दिन रात शंटिंग होने के कारण जान का खतरा बना रहता है, वहां पर कोई ओवरब्रिज नहीं है, वहां पर एक ओवरब्रिज की स्थापना की अत्यन्त आवश्यकता है। वैसे ही जबलपुर, मदन महाल स्टेशन और ताऊभाग-ग्वारीघाट स्टेशनों के बीच छः लाख आबादी के जबलपुर शहर में छोटे-बड़े लाइन पर आधे फ़र्लांग में दो गेट्स हैं, वहां गेट्स बन्द होने पर सैकड़ों गाड़ियां, तांगे और मोटरें घंटों रुकती हैं, इसलिए इस जगह ऊपरी पुल होना बहुत ज़रूरी है। मंडला और नैनपुर के बीच फ़र्स्ट क्लास रोड ६ जगह कास लेता है वहां गेट्स नहीं हैं, इस तरह की अव्यवस्था हिन्दुस्तान में कहीं और देखने को नहीं मिलेगी, वहां पर गेट्स का होना निहायत ज़रूरी है। चूंकि यह नैरोगेज रेलवे लाइन है इसलिए उस की तरफ़ शायद मिनिस्टर साहब ध्यान नहीं देते, हालां कि उस की लम्बाई करीब सात सौ मील की है और ४५ पैसंजर ट्रेनें वहां पर

चलती हैं और करीब ५२ मालगाड़ियां चलती हैं, उस नैरोगेज रेलवे लाइन पर इतनी पैसंजर और मालगाड़ियां चलती हैं, लेकिन यह अफ़सोस की बात है कि वह टेलीफ़ोन लाइन से कनेक्टेड नहीं है और जिस के अभाव में रेलवे के वर्किंग में बहुत सी बाधाएँ आती हैं, इसलिए नैरो गेज पर भी ऐडमिनिस्ट्रेटिव टेलीफ़ोन लाइन का होना ज़रूरी है। उस लाइन पर ४५ पैसंजर ट्रेनें चलती हैं वो सब ट्रेनें कम से कम डब्बों से चलाई जाती हैं और भीड़ बहुत ज्यादा होती है। उन में सिर्फ़ आठ ऐक्सट्रा थर्ड क्लास कैरिजेज हैं जो कि भीड़ को देखते हुए बिल्कुल अपर्याप्त है, वहां पर और डिब्बों के बढ़ाने की तत्काल आवश्यकता है और इस नाते मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान नैरोगेज की तरफ़ दिलाता हूं और आशा करता हूं कि वह मेरे सुझावों पर सहानुभूति पूर्वक गौर करेंगे।

श्री लाश्कर (कचार—लुशाई पहाड़ियां—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : मैं आसाम के कचार तथा लुशाई पहाड़ी ज़िलों की मांगों तथा वहां के निवासियों की शिकायतों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। आसाम सम्पर्क लाइन के सुधार के सम्बन्ध में श्री बर्मन ने जो सुझाव प्रस्तुत किये हैं उन का मैं समर्थन करता हूं। हमारा क्षेत्र उपेक्षित एवं अभाग्य है। क्योंकि पाकिस्तान की सीमा तीन ओर से हमें छूती है तथा चौथी ओर, जहां बर्मा से सम्बन्ध है वह पहाड़ियों के कारण अलग हो गया है अतः यह अभाग्य है। रेल, सड़कों अथवा नदियों के द्वारा आवागमन के साधनों की कमी के कारण हम एक प्रकार से भारतवर्ष से अलग से हो गये हैं। बदरपुर से लम्बदिग जंकशन तक जाने वाली रेलवे लाइन ही एक ऐसी लाइन है जो इस क्षेत्र में हो कर जाती है और वह लाइन भी भूमि खिसकने के कारण प्रायः

अवरुद्ध हो जाती है अतः इस लाइन को सारे साल चालू रखने के लिए माननीय मंत्री जी को प्रयत्न करना चाहिये, और आवश्यकतानुसार इस लाइन का रास्ता भी बदल देना चाहिए। इस लाइन पर चलने वाले इंजिन, डिब्बे तथा माल के डिब्बे बड़ी पुरानी और छकड़ा स्थिति में हैं। जनता को सुविधा देने के लिए इन को शीघ्रातिशीघ्र ही बदल देना चाहिए।

जनता को सुविधा देने के लिए जो तदर्थ समिति बनी थी उस की सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिए शीघ्रातिशीघ्र ही प्रयत्न करना चाहिए। इस क्षेत्र में चलने वाली गाड़ियों के आवागमन के समय में भी परिवर्तन होना आवश्यक है ताकि उस से जनता को लाभ हो। त्रिपुरा राज्य तथा लुशाई पहाड़ी जिला को रेल द्वारा मिलाने की अत्यावश्यकता की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूं। त्रिपुरा राज्य में आवागमन का कोई भी साधन नहीं है। अतः माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि धर्मनगर होती हुई कल कालीघाट से अगरतला तक एक नई रेलवे लाइन खोलने के प्रश्न पर वे विचार करें। एक निवेदन यह भी है कि माननीय मंत्री जी कभी हमारे क्षेत्र का भी दौरा करें; यह तो ठीक है कि हमारी कोई परवाह नहीं होती किन्तु कम से कम इतना तो नहीं होना चाहिए कि हमें बिल्कुल ही भुला दिया जाय।

श्री हेम राज (कांगड़ा) : सभापति महोदय, मैं भी अपने लोकप्रिय मंत्री का ध्यान एक लाइन की तरफ दिलाना चाहता हूं और एक ऐसे इलाके की तरफ दिलाना चाहता हूं जो कि पिछड़ा हुआ है। उन्होंने एक बड़ी कृपा की है कि जो जोगेन्द्र नगर की लाइन थी उस को पूरा कर दिया है। लेकिन जो कुल्लू की घाटी है वहां तक पहुंचने के लिये

अब भी जो फासला है वह १५० या २०० मील है, और कुल्लू के मुताल्लिक आप जानते हैं कि वहां के जो फल हैं, वहां का सेव है, नाशपाती है, वहां की चैरी है, वह दिल्ली को भी और भारतवर्ष के प्रत्येक स्थान में आ कर हर एक के दिल को लुभायमान करती है। इस के साथ ही मैं उन का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूं कि यहां पर गोया और दरंग मंडी की नमक की खान है और यह एक ही खान ऐसी है जो कि राक साल्ट की है और जब से राक साल्ट का इलाका पाकिस्तान में चला गया है और कहीं पर भी भारतवर्ष में राक साल्ट नहीं होता है। ऐसी हालत में अगर यह जो राक साल्ट की माइन्स हैं इन तक रेल पहुंच सके तो लाखों मन नमक पंजाब और भारतवर्ष के और भागों में पहुंच सकता है।

मैं मंत्री महोदय की तवज्जह इस तरफ भी दिलाना चाहता हूं कि जो हमारी पंच वर्षीय योजना है उस में भी इन माइन्स को डेवेलप करने के लिये एक करोड़ का बजट रखा गया है और अगर आप की रेलवे लाइन वहां तक लाई जाय तो यह माइन्स और भी जल्दी डेवेलप हो सकती हैं। इस से पहले भी जोगेन्द्र नगर से कुल्लू तक रेलवे लाइन का सर्वे आप के डिपार्टमेंट में हो चुका है। लेकिन अगर यह लाइन जोगेन्द्र नगर से कुल्लू घाटी तक नहीं जा सकती तो कम से कम इस लाइन को जोगेन्द्र नगर से लेकर दरंग मंडी तक चला दिया जाय। ऐसा करने से यह जो इलाका है उस में आमदो रपत की काफी सहूलियत हो जायेगी।

मैं आप की तवज्जह इस तरफ भी दिलाना चाहता हूं कि यह जितना भी इलाका है, बल्कि पंजाब के जितने जंगलात हैं वह सारे के सारे इसी इलाके में हैं। और जो मेरी कान्स्ट्रुएन्सी है उस से लाखों करोड़ों की तादाद

में स्लिपर रेलवे लाइन के लिये आते हैं। अगर आप की रेलवे लाइन दरंग मंडी तक चली जाय तो इन जंगलात की जो लकड़ी सड़ रही है वह सारी की सारी रेलों के जरिये से नीचे आ सकती है।

मैं ने पिछले साल भी आप की तवज्जह इस तरफ़ दिलाई थी और आज भी दिलाता हूँ कि जो कांगड़ा और ज्वालामुखी रोड स्टेशन हैं वहाँ पर लाखों यात्री आप के यू० पी० से जाते हैं, आप के राजस्थान से जाते हैं और भारतवर्ष के बाकी प्रान्तों से भी जाते हैं। यह पहाड़ी इलाका है और उन लोगों को बरसात में और सरदी की ठंड में बहुत ज्यादा तकलीफ़ होती है। मैं ने आप से अर्ज किया था कि इन दोनों जगहों के वेंटिंग हाल्स काफ़ी बड़े होने चाहियें ताकि जो यात्री वहाँ जाते हैं उन को सहूलियत हो सके।

साथ ही मैं जो आप की रेलवे लाइन बन रही है उसके मुताल्लिक दो स्टेशनों की तरफ़ आप की तवज्जह दिलाऊंगा। कि अनूल और मंगवाल के दम्यान दस मील का फासला है और पहाड़ी इलाकों में दरिया बहुत होते हैं। इसलिये लोगों को बहुत तकलीफ़ होती है। इन दोनों स्टेशनों के दम्यान एक स्टेशन और होना चाहिये। इसी तरह दो स्टेशन पटोर और पालमपुर पंजाब में हैं, इन के भी दम्यान के स्टेशन के मुताल्लिक आप के पास बहुत ज्यादा रिप्रेजेन्टेशन आये हैं। इस दम्यान के स्टेशन का नाम है सुलह। वहाँ थोड़े खर्च में आप का काम हो सकता है। ये जो आप के दम्यान के स्टेशन हैं वह बहुत फायदेमन्द हो सकते हैं। मैं तो कहूँगा कि इन से ज्यादा फायदेमन्द स्टेशन और कोई नहीं हो सकता है। बल्कि अगर आप वहाँ फ्लैग स्टेशन बना दें तो और भी ज्यादा फायदा हो सकता है। जो स्टेशन आप जंगल में बनाया है वहाँ दरख्तों के सिवा

और कोई चीज़ नहीं है वह इस तरह से ज्यादा फायदेमन्द नहीं हो सकता है।

एक बात मेरी कान्स्ट्रुक्च्युएन्सी के मुताल्लिक है जिस का जिक्र मैं आप के सामने करना चाहता हूँ। आप की पांच साला प्लान की तरफ़ जनता ने बहुत ज्यादा उत्साह दिखाया और लोकल रोड्स बनाने के लिये जनता को उत्साहित कर के आप ने बहुत सड़कें बनवा लीं और उन को मोटरेबुल बनाने की कोशिश की है। लेकिन आप के जो रेलवे के रूल्स हैं उन के मुताबिक जो सड़कें होती हैं और जो लेवल क्रॉसिंग्स उन पर होती हैं वहाँ पर जो गैंग मेन रखे जाते हैं उन का सारा का सारा खर्च डिस्ट्रिक्ट बोर्ड या विलेज पंचायतों को बर्दाश्त करना पड़ता है। जो हमारे जिले का बोर्ड है या जो हमारी विलेज पंचायतें हैं उन्होंने ने खासा काम किया लेकिन उन की सड़कें अधूरी पड़ी हुई हैं क्योंकि वह ज्यादा खर्च बर्दाश्त नहीं कर सकतीं। मैं आप से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि आप रेलवे रूल्स में इस हद तक तब्दीली करें कि जिन सड़कों को जनता ने इतनी मेहनत कर के और अपना वक्त दे कर बनाया है उन पर जो लेवल क्रॉसिंग्स हों, उन का सारा खर्च गैंगमेन वगैरह की तन्ख्वाह का रेलवे डिपार्टमेन्ट अपने ऊपर ले ले।

इस के बाद मैं एक और बात आप के सामने रखना चाहता हूँ और वह यह है कि देहरागोपीपुर जो है वह सड़क के किनारे वाक्या है और काफ़ी इम्पोर्टेंट जगह है साथ ही तहसील का हेडक्वार्टर है। इस लिये काफ़ी से ज्यादा दरखास्तें वहाँ आउट एजेन्सी बनाने के लिये आप के पास आई हैं। मैं यह नहीं समझता कि वह आउट एजेन्सी क्यों नहीं बनाई जाती जब कि बिल्कुल ऐसी जगहों पर जहाँ पर उन की बहुत थोड़ी जरूरत है आउट एजेन्सी कायम हो गई है। इस के साथ ही साथ डेरा गोपीपुर में आउट एजेन्सी कायम होना जरूरी है।

आखिर मैं मैं एक चीज़ आप की नोटिस में लाना चाहता हूँ कि हमारे पहाड़ी इलाके के बहुत से लोग हैं वह तीन जगहों पर जाते हैं, यानी हरद्वार, अमृतसर और दिल्ली। जो आप की नंगल डैम एक्सप्रेस चलती है उस के साथ सिर्फ एक थर्ड क्लास का डब्बा होता है। बाकी इन्टर और सैकेन्ड के होते हैं जोकि दिल्ली तक आते हैं। ऐसा होना चाहिये कि नंगल एक्सप्रेस के साथ एक डब्बा थर्ड क्लास का हरद्वार के लिये और एक अमृतसर के लिये और लगा दिया जाय। इसी तरह से अगर एक और डब्बा दिल्ली के लिये लगा दिया जाय तो वहां के लोगों को काफ़ी सहूलियत होगी।

इन शब्दों के साथ मैं सभापति महोदय आप का धन्यवादी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री): चेयरमैन महोदय, मैं हिन्दी में बोलना चाहता हूँ। मुझे बहुत सी बातें नहीं कहनी हैं क्योंकि जेनरल डिबेट में जो बहुत सी बातें कहीं गईं करीब करीब उन सब पर विचार हो चुका है और उन पर मैं जवाब भी दे चुका हूँ।

श्री तुलसीदास जी ने जो अहमदाबाद-कलोल लाइन के बारे में कहा है, उस में मैं मानता हूँ और मुझे खुद इस बात का थोड़ा अफसोस है कि इस अहमदाबाद-कलोल के डेवलेपमेंट का काम इस साल नहीं लिया जा सका। मैं इस को काफ़ी जरूरी समझता हूँ और मैंने खास तौर पर रेलवे बोर्ड को इस बात की हिदायत दी है कि इस काम को उन्हें इसी साल शुरू करना चाहिये। इस के लिये बजट में रुपया थोड़ा कम रखा गया है, इस वजह से कि इस के एस्टिमेट्स वगैरह जो तैयार हुए हैं वह अभी आखिरी तरीके पर नहीं तैयार हुए हैं। इस वास्ते इस में रुपया कम रखा है। लेकिन अगर और ज्यादा रुपये की जरूरत

पड़ी तो मैं सप्लीमेन्ट्री डिमान्ड में इस के लिये हाँउस के सामने रुपया मांग सकता हूँ।

साबरमती यार्ड के बारे में जरा और सोच विचार की जरूरत है। करीब एक करोड़ ८४ लाख रुपये का इस का एस्टिमेट है और हमारा फैसला है कि हमें साबरमती यार्ड को बनाना है और इसे नये सिरे से बनाना है। लेकिन यह स्कीम ऐसी है जिस को अच्छी तरह जांच पड़ताल होने के बाद ही हाथ में लिया जाना चाहिये। मगर मैं यह विश्वास दिला सकता हूँ कि अगर मुमकिन हुआ तो हम इस को इस साल ही अपने हाथ में लेंगे और जितनी जल्दी इस काम को पूरा कर सकेंगे, पूरा करेंगे। आप ने टैल्को के बारे में कहा और कुछ श्री टी० एन० सिंह जी ने भी कहा। मैं यह तो कहने को तैयार नहीं हूँ कि मुझे पूरा सन्तोष और इतमीनान है। जितना काम कि टैल्को में हुआ है या टैल्को का जितना प्रोडक्शन है वह सन्तोषजनक है, यह कहना तो मेरे लिये मुश्किल है, लेकिन मैं इस के बारे में शिकायत भी नहीं करना चाहता, और वह इस वास्ते कि टैल्को की अपनी भी दिक्कतें हैं, कठिनाइयाँ हैं और हमें उम्मीद है कि ५० इंजिन वह बना सकेंगे। मैं आशा करता हूँ कि वह अपने काम को तेजी से आगे बढ़ायेंगे और मीटर गेज के इंजिन पचास देने की जो हम उन से आशा करते हैं, वह आशा वह पूरी कर सकेंगे।

श्री टी० एन० सिंह जी ने यह कहा था कि हम शायद टैल्को की तरफ ज्यादा रियायत बरतते हैं। बात ऐसी नहीं है और लगातार पिछले एक साल हमारी बातचीत टैल्को से होती रही है। हमारे फायनेंशियल कमिश्नर उन से मिलते रहे हैं और जो एक दो सवाल, एक दो गुत्थियाँ, पड़ी हुई हैं, जिन को हम हल नहीं कर सके, उन के बारे में बात करते रहे हैं। हमारा यह पूरा इरादा है कि हम किसी तरह से भी कोई बात टैल्को की नहीं मानेंगे

कीमत के बारे में या कास्टिंग के बारे में, कि जिस से हम को, रेलवे को, किसी तरह नुकसान पहुंचे। दूसरी बात मैं यह भी कहना चाहता हूं कि टैल्को के यहां जो दूसरी चीजें बनी हैं उनमें से अनेक वह गवर्नमेंट के ही दूसरे आर्डर्स की चीजें बनी हैं। जैसे गवर्नमेंट ने ग्रैंड फ्रेम्स का और रोड रोजर्स का आर्डर दिया, उन्होंने ने इन को बना कर गवर्नमेंट को दिया। कुछ परसेंट तो उन को अपना बनाने का अधिकार है। लेकिन इस में भी आप देखेंगे कि उन्होंने गवर्नमेंट के ही आर्डर के मुताबिक और चीजें बनाईं। तो यह जो टी० एन० सिंह जी ने कहा कि उन को कुछ ज्यादा आजादी दे दी गयी है और वह और चीजें बनाते रहें, यह एक हद तक ठीक नहीं है।

श्री बर्मन ने और हमारे आसाम के एक दूसरे मैम्बर ने आसाम के बारे में और कटिहार-अलीपुर दुआर जंक्शन के बारे में कई बातें कहीं और यह कहा है कि हम को इस बारे में और ज्यादा ध्यान देना चाहिये। मैं उन को यह बताना चाहता हूं कि कटिहार-अलीपुर दुआर जंक्शन और कटिहार-सिलीगुरी सैक्शन दोनों में हम एक्सपांशन का काम रेलवे के बढ़ाने का काम, कर रहे हैं। उस में चाहे क्रासिंग स्टेशन बना कर, या लूप लाइन बना कर, या कहीं डबलिंग करने की जरूरत हो तो डबलिंग कर के, या मार्शलिंग यार्ड बढ़ा कर, यह सब काम जो भी होंगे, वह सब कर के हम उस रेलवे की जो माल ले जाने की शक्ति है, कैपेसिटी है, वह बहुत बढ़ा देंगे। इस के द्वारा जहां हम अभी कटिहार-सिलीगुरी सैक्शन में २२५ वैगन्स एक दिन में ले जाते हैं, वहां आयन्दा इस काम के पूरा होने पर ४२० वैगन्स हम रोज ले जा सकेंगे। इस तरह से यह करीब करीब दुगुनी कैपेसिटी हो जाती है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

इसी तरह से सिलीगुरी-अलीपुर दुआर में जहां
789 P. S. D.

हम अभी १६५ वैगन्स ले जाते हैं, वहां अब इस तरह से ३५० वैगन्स आयन्दा ले जा सकेंगे। हम इस काम को सन् १९५६ तक पूरा कर सकेंगे। वैसे काम तो बराबर होता जा रहा है और हमारी यह शक्ति बढ़ती जाती है, लेकिन हम सन् १९५६ तक इस को पूरा कर सकेंगे।

एक माननीय सदस्य : डबल लाइन नहीं बनावेंगे ?

श्री एल० बी० शास्त्री : डबल लाइन का सवाल इतना आसान नहीं है जैसा कि माननीय सदस्य समझते हैं। आप जानते हैं कि इस लिंक के बनाने पर कितना खर्च हुआ। डबलिंग के माने यह होंगे कि हम करीब करीब उतना ही और खर्च करें। लेकिन उतना रुपया खर्च करने की जरूरत अभी नहीं है अगर हम इन और जरियों से अपनी शक्ति और ताकत बढ़ा लेते हैं, जैसे मैं ने आप को अभी बताया कि हम अपनी शक्ति को करीब करीब दुगुनी कर लेते हैं, यानी हम १६५ की जगह ३५० वैगन ले जायं और २२५ की जगह ४२० ले जायं, तो मैं समझता हूं कि जो काम डबलिंग से हो सकता है, उस का एक बड़ा हिस्सा इस तरह भी पूरा हो जायगा। इसलिये हमको पहले इस की तरफ ध्यान देना चाहिये।

मैं और ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। कुछ कास्ट अकाउंटिंग के बारे में कहा गया था। एक माननीय सदस्य चाहते हैं कि कास्ट अकाउंटिंग का तरीका रखा जाय। हम ने चितरंजन लोकोशाप में कास्ट अकाउंटिंग का ही तरीका रखा है। शुरू में जरूर नहीं रखा गया था, उस में कुछ दिक्कतें थीं, कठिनाइयां थीं, लेकिन अब हम ने वह तरीका मान लिया है और वही तरीका वहां चल रहा है। इस के अलावा और भी जो हमारे बड़े कारखाने हैं, उन में भी हम ने एक सीधा सादा तरीका कास्ट अकाउंटिंग का रखा है और उस के ही मुताबिक हिसाब रखा जाता है।

बहुत से सदस्यों ने नई नई लाइनों का जिक्र किया। अब उन में से हर एक के बारे में तो इस वक्त मेरे लिये कह सकना बड़ा मुश्किल है। लेकिन त्रिपुरा के बारे में जो अभी एक माननीय सदस्य ने कहा था उस के लिये मैं सिर्फ यह कहना चाहता था कि हम इस चीज को अभी देख रहे हैं यानी त्रिपुरा के रेल या सड़क की बात की। अभी हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब खास तौर पर वहां गये थे। उन्होंने ने सारी बातें देखी हैं। पहला काम जो हम फौरन पूरा करना चाहते हैं वह अग्रतला-आसाम रोड को पूरा करना, ताकि त्रिपुरा का आसाम से सीधा सम्बन्ध बन जाय। लेकिन जहां तक रेलवे लाइन्स का ताल्लुक है, उस के बारे में हमें अभी और जांच पड़ताल करनी पड़ेगी। आप ने लुशाई कचार हिल्स का जिक्र किया कि वहां नयी लाइनें खोली जायं। तो पहले हम ने गैरो हिल्स का क्रदम उठाया है इस के बारे में मैं आप को बताऊं कि अभी तक यह समझा जाता था कि इस क्षेत्र को खोलना मुमकिन ही नहीं है। वह क्रदम हम ने उठाया है और हम चाहते हैं कि गैरो हिल्स का सरवे पूरा कर लें और उस का अन्दाजा कर लें। फिर उस के बाद हम लुशाई कचार हिल्स के बारे में देखेंगे कि उन की क्या संभावना है। अगर उन्हें लेना मुमकिन हुआ तो हम उस को जरूर करेंगे।

कुछ बातें सन्थाल परगना के बारे में भी कही गईं और शिकायत की गयी कि उस के सम्बन्ध में बिहार में हमने कभी कुछ सोचा ही नहीं है। यह सही है कि हम ने सन्थाल परगना के बारे में अभी तक ध्यान नहीं दिया। मैं यह तो नहीं कहूंगा कि वहां के माननीय सदस्य ने हमारा ध्यान नहीं दिलाया। लेकिन इस बात की जरूरत है कि वहां की भी हम जांच पड़ताल करें। मैं रेलवे बोर्ड से कहूंगा कि

उस इलाके के बारे में जो जानकारी है, उसे वह हासिल करे और एक रिपोर्ट बोर्ड के सामने और मेरे सामने पेश हो।

मुजफ्फरपुर के बारे में भी कहा गया। श्री अवधेश्वर सिंह जी से मैं इतना ही अभी कह सकता हूं कि मुजफ्फरपुर के स्टेशन और वहां के रेलवे के क्षेत्र को फिर से बनाने पर हम यथा समय विचार करेंगे, क्योंकि मुजफ्फरपुर एक बढ़ती हुई जगह है। रेलवे का काम भी वहां बढ़ेगा, क्योंकि वहां एक रीजिनल हैडक्वार्टर कायम होने वाला है। इस वास्ते वहां थोड़ा आप को इन्तजार करना होगा। वहां के लिये जो ओवरब्रिज वगैरह का जिक्र किया गया तो उस के लिये भी हम उस प्लान के सिलसिले में ही विचार करेंगे। साथ ही साथ श्री अलगू राय जी ने भी सोचा कि वह भी अपनी आवाज कुछ उठा दें और उन्होंने ने कुछ शेर वगैरह से भी मेरा स्वागत किया।

श्री अलगू राय शास्त्री : लेकिन मिलेगा कुछ नहीं।

श्री एल० बी० शास्त्री : जी, हां, आसान नहीं मालूम होता है।

श्री अलगू राय शास्त्री : मेरी किस्मत का हाल मुझ को मालूम है।

श्री एल० बी० शास्त्री : लेकिन यह खुशी की बात है कि उन्होंने ने आजमगढ़ के साथ साथ गोरखपुर की भी ज्यादा फिक्र की, यह सही है कि गोरखपुर के बारे में हम को कुछ जांच पड़ताल करनी होगी, क्योंकि जैसा एक सदस्य ने कहा वहां भी कई जगह सत्तर सत्तर और अस्सी अस्सी मील के फासले पर रेलवे स्टेशन से हैं। दूसरी पंच वर्षीय योजना के सिलसिले में हम उस पर विचार करेंगे। यह तो मुमकिन नहीं है कि यह सब

चीजें उस में शामिल हो जायेंगी, लेकिन इन की जांच करनी होगी और हम को इन में प्राथमिकता देनी होगी ।

श्री अलगू राय शास्त्री : मऊ का ओवर-ब्रिज तो एक साधारण बात है ।

श्री एल० बी० शास्त्री : ओवरब्रिज मामूली बात इस माने में नहीं है कि अगर महज रेलवे का ओवरब्रिज हो तब तो हम उसे बना दें । हालांकि जहां तक कि उस में सड़क वगैरह बनाने का सवाल होता है, उस में प्रदेशीय सरकार और रेलवे विभाग दोनों का एक मिला जुला खर्च होता है तो अगर श्री अलगू राय जी उत्तरप्रदेश सरकार से भी उस के लिए कुछ हिस्सा दिलाने की मेहरबानी करें तो मैं उस काम को लेने को तैयार हूं ।

आदिवासियों के बारे में कहा गया और हम पर ऐतराज किया गया कि हम ने मध्यप्रदेश को कोई रेलवे लाइन नहीं दी, यह शिकायत सुन कर मुझे कुछ ताज्जुब हुआ । वह लाइनें आदिवासियों के हलके से होकर न जाती हों लेकिन मैं आप को बतलाऊं कि इस समय मध्य प्रदेश में हमारी दो बहुत बड़ी रेलवे लाइनें बन रही हैं, एक तो शुरू हो गयी है । चांपा-कोरवा और खंडवा हिंगोली सत्तरह तारीख को शुरू होने वाली है । पिछले का साढ़े दस करोड़ रुपये का प्राजेक्ट है । इसलिए उन का यह कहना कि मध्यप्रदेश की तरफ ध्यान नहीं गया, यह बात ठीक नहीं है । अब वह लाइन आदिवासियों के हलके से गुजरे या न गुजरे, या कितना हिस्सा उस का उधर से जायगा, यह मैं नहीं कह सकता । लेकिन फिर भी यह काम ऐसा है जो एक दर्जे व दर्जे हो सकता है, एकदम से सारा काम पूरा हो जाना मुमकिन नहीं है ।

मैं अब और कुछ विशेष कहना तो नहीं चाहता लेकिन अगर आप इजाजत दें तो एक

मिनट में मेरे अपोजीशन के दोस्त कम्युनिस्ट पार्टी के एक खास मेम्बर श्री एच० एन० मुकर्जी ने जो शिकायत की है उस के बारे में कुछ कह दूं । मुझे उन की शिकायत सुन कर थोड़ा रंज हुआ, यों तो कुछ न कुछ कमजोरी किस आदमी में नहीं होती, लेकिन उन्होंने ने मेरे बाबत यह कहा कि मैं रेलवे के काम में कम वक्त दे पाता हूं और यू० पी० पालिटिक्स में कुछ ज्यादा दिलचस्पी लेता हूं ।

श्री अलगू राय शास्त्री : यह उस से ज्यादा गलत है ।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं समझता हूं कि अगर उन को ऐतराज करना था तो किसी और चीज पर करते तो बेहतर होता । हमारे प्राइम मिनिस्टर साहब कहते हैं कि वे अपने फैंक्ट्स में कमजोर होते हैं । मैं समझता हूं कि इस मौके पर भी उन्होंने ने कुछ इसी तरह की बात की है । मैं तो उन को दावत देना चाहता हूं कि जब भी वह चाहें सुबह नौ बजे से लेकर दस घंटे तक सेक्रेटेरियट में अपनी रेलवे मिनिस्ट्री में काम करते हुए मुझे पा सकते हैं, दस घंटे से ले कर चौदह पंद्रह घंटे तक अपनी मिनिस्ट्री में काम पर अक्सर मशगूल रहना पड़ता है, हालांकि यह कुछ बहुत मुनासिब नहीं मालूम पड़ता । मैं किसी अपने स्टाफ को तकलीफ नहीं पहुंचाना चाहता लेकिन काम अगर आ जाता है तो उस को करता हूं । इसलिये मेरे बारे में उन्होंने ने जो बात कही वह मेरे साथ ज्यादाती है और एक ऐसी बात है जो सही नहीं है । मैं कुछ नहीं कहूंगा वह खुद जांच कर के देखें कि उन्होंने ने सही बात कही है या गलत ।

श्री आर० एस० तिवारी (छतरपुर-दतिया-टीकमगढ़) : दो शब्द विन्ध्य प्रदेश के बारे में भी कह दीजिये ।

श्री एल० बी० शास्त्री : ठीक, विन्ध्य प्रदेश के बारे में आप ने याद दिलायी । इस

बारे में मैं आप को इतमीनान दिला सकता हूँ कि विन्ध्यप्रदेश के हमारे दूसरे पंच वर्षीय योजना में एक रेलवे लाइन निश्चित रूप से मिलेगी, क्योंकि विन्ध्यप्रदेश इस में काफ़ी पिछड़ा है।

श्री लक्ष्मय्या (अनन्तपुर) : और रायल-सीमा के बारे में ?

श्री एल० बी० शास्त्री : रायलसीमा के और कुर्ग के बारे में दो सदस्यों ने कहा था। कुर्ग के लिए माननीय सदस्य श्री सोमना ने स्वयं कहा कि वह सेकेंड फाइव इयर प्लान तक प्रतीक्षा करने को तैयार हैं, मुझे उन से यह सुन कर बड़ी खुशी हुई और मैं समझता हूँ कि अगर सब लोग उसी समझदारी और धीरज से काम लें तो बहुत अच्छा हो। रायल-सीमा के बारे में मैं ने माननीय सदस्य से उस समय कहा था कि मुझे वह लिख कर दे दें। आंध्र के नये प्रदेश में किस हद तक रेलवे की जरूरत है, इस प्रश्न पर विचार करते समय हम सहानुभूतिपूर्वक देखेंगे कि हम किस हद तक उस को पूरा कर सकते हैं।

श्री उइके : आदिवासियों के लिए सुरक्षित स्थानों के बारे में भी तो कुछ कह दीजिये ?

उपाध्यक्ष महोदय : इस पर काफ़ी चर्चा हो चुकी है। अब मांग संख्या १५, १६, १७, १८ तथा २० सम्बन्धी कटौती प्रस्तावों को मतदान के लिए प्रस्तुत करता हूँ।

कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या १५, १६, १७, १८ तथा २० मतदान के लिए प्रस्तुत की गई तथा स्वीकृत हुई।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा शेष मांगें—संख्या ७, ८, ९, १०, ११, १३ तथा १९—मतदान के लिए प्रस्तुत की गई तथा स्वीकृत हुई।

विनियोग ((रेलवे)) संख्या २ विधेयक

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्तीय वर्ष १९५४-५५ में रेलवे के व्यय के लिए भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये प्रस्तुत किया गया तथा स्वीकृत हुआ।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ तथा यह प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्तीय वर्ष १९५४-५५ में रेलवे के व्यय के लिए भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाय।”

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये प्रस्तुत किया गया तथा स्वीकृत हुआ।

खंड १, २ तथा ३ विधेयक में जोड़ दिये गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ी गई।

विधेयक का नाम तथा अधिनियमन सूत्र विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“विधेयक को पारित किया जाय।”

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये प्रस्तुत किया गया तथा स्वीकृत हुआ।

लेखानुदानों की मांगें

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में इन पर कोई कटौती प्रस्ताव नहीं प्रस्तुत किये जाते। ये तो केवल लेखानुदान हैं।

श्री एन० बी० चौधरी (घाटल) : हम कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते थे।

श्री के० के० बसु (डायमंड हार्बर) : मैं एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ। इस पर चर्चा की अनुमति न देना एक बात है किन्तु यह बात बिल्कुल भिन्न है कि इस पर कभी कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत ही नहीं किये गये। मैं ने ढूँढने का प्रयत्न किया था किन्तु मुझे पहले का ऐसा कोई निर्णय नहीं मिला। परन्तु हमारे नियमों में तो यह दिया हुआ है कि इन मांगों को अन्य मांगों के समान ही समझना चाहिये। मैं इस विषय में वास्तविक स्थिति जानना चाहता हूँ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव (गुड़गांव) : पहले लेखानुदान विधेयक नहीं होता था। यह बात नहीं है कि इस पर कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किये जा सकते किन्तु यह प्रथा बनी हुई है कि न तो इस पर कोई कोई चर्चा होगी और न ही कोई कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किया जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : आज प्रातः हम ने इसे पारित करने का निश्चय किया था। इस पर कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अधिकार है या नहीं इस प्रश्न पर अभी मैं ने विचार नहीं किया है। मैं इस पर बाद में विचार करूँगा। अभी हम यह मान लेते हैं कि सारे सदन की यह इच्छा है कि इस पर चर्चा न की जाये। हम भविष्य के सम्बन्ध में कोई निश्चय नहीं कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या १ से १४० तक मतदान के लिये प्रस्तुत की गई तथा स्वीकृत हुई।

विनियोग (लेखानुदान) विधेयक

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि वित्तीय वर्ष १९५४-५५ के कुछ भाग में व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियाँ निकालने की व्यवस्था करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिए रखा गया और स्वीकृत हुआ।

श्री सी० डी० देशमुख : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“वित्तीय वर्ष १९५४-५५ के कुछ भाग में व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियाँ निकालने की व्यवस्था करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिए रखा गया और स्वीकृत हुआ।

खण्ड १ से ३ तक विधेयक का अंग बना लिये गये।

अनुसूची विधेयक का अंग बना ली गई।

विधेयक का नाम तथा अधिनियमन सूत्र विधेयक के अंग बना लिये गये।

श्री सी० डी० देशमुख : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“विधेयक को पारित किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“विधेयक को पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

इस के पश्चात् सभा बुधवार, १० मार्च, १९५४ के दो बज तक के लिए स्थगित हुई।