



सत्यमेव जयते

सोमवार,
८ मार्च, १९५४

संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

छठा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

९५७

९५८

लोक सभा

सोमवार, ८ मार्च, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तस्कर-व्यापार तथा पशुओं का उठा ले जाना

*७४५. सरदार हुक्म सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या दोनों पंजाबों की चौकियों की सीमा पर तस्कर-व्यापार तथा पशुओं के उठाये जाने की जांच करने में कोई समन्वय और सहयोग है; तथा

(ख) पाकिस्तानियों द्वारा १९५३-५४ में भारत की सीमा से उठाये गए तथा वापस लौटा दिये गये पशुओं की अलग अलग संख्या ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) पंजाब (भारत) तथा पंजाब (पाकिस्तान) के पुलिस पदाधिकारियों में सीमा की घटनाओं तथा आक्रमणों का जिसमें एक देश के व्यक्तियों द्वारा दूसरे देश की सीमा में से पशुओं का उठा ले जाना भी सम्मिलित है रोकने के उपायों में समन्वय तथा सहयोग विद्यमान है। दोनों देशों

755 P. S. D.

के पुलिस पदाधिकारियों में सीमा की स्थिति पर वाद-विवाद तथा पुनर्विचार करने के लिये समय-समय पर अल्पकालीन बैठकें हुआ करती हैं। सीमा की चौकियों पर तस्कर-व्यापार की जांच करने में सहयोग के लिये कोई विशेष तरीका नहीं है, किन्तु मैं बताना चाहता हूँ कि दोनों पक्षों के पुलिस पदाधिकारियों में तस्कर-व्यापार से सम्बन्धित समस्याओं पर समय-समय पर विचार विनिमय हुआ करता है।

(ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार १-१-१९५३ से ३१-१-१९५४ तक ७९ पशु उठा ले जाये गए थे जिनमें से ३० वापस लौटा दिये गए थे।

सरदार हुक्म सिंह : जहां तक अन्य पशुओं को न लौटाये जाने का सम्बन्ध है, उसके लिये अब तक क्या कारण बताये गए हैं ?

श्री अनिल के० चन्दा : अभी तक ऐसे मामलों का निबटारा नहीं हुआ है, तथा पशुओं को पहचानने आदि के सम्बन्ध में काफी वार्ता चल रही है।

सरदार हुक्म सिंह : हमने प्राप्त की हुई संख्या में से कितने वापस लौटा दिये हैं ?

श्री अनिल के० चन्दा : मैं पूर्व सूचना चाहूंगा।

सरदार हुक्म सिंह : क्या यह सच है कि हाल ही में एक भारतीय को मार डाला गया था और उसकी लाश हमको दे दी थी; यदि ऐसा है, तो क्या इससे पूर्व भी कोई ऐसी घटना हो चुकी है ?

श्री अनिल के० चन्दा : यह प्रश्न पशुओं के सम्बन्ध में है। यदि माननीय सदस्य अलग प्रश्न पूछेंगे तो मैं पता लगा कर उनको उत्तर दूंगा।

श्री मुनिस्वामी : क्या कोई घटना ऐसी भी हुई है जिसमें आक्रमणकारियों ने पाकिस्तानी पुलिस की सहायता से अपराध किया हो ?

श्री अनिल के० चन्दा : मैं ने कुछ दिन हुए जिस प्रश्न का उत्तर दिया था उसमें इस प्रकार के आरोप का उल्लेख था कि उस ओर के डाकुओं का कुछ सम्बन्ध वहां के पुलिस के लोगों से था।

अमरीका-पाकिस्तान फौजी गठबन्धन

*७४६. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अमरीका-पाकिस्तान फौजी गठबन्धन की वार्ता चलने का समाचार समाचार-पत्रों में प्रकाशित होने से पाकिस्तान से लोगों के भारत आने तथा इसके विपरीत भारत से पाकिस्तान जाने के सामान्य आवागमन में कोई अन्तर पड़ा है ?

वैदेशिक-कार्य उपपमन्त्री (श्री अनिल के० चन्दा) : नहीं।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : इस अवधि में कितने लोग भारत में आये और कितने लोग भारत से बाहर गये ?

श्री अनिल के० चन्दा : मेरे पास पूर्वी बंगाल से पश्चिमी बंगाल, आसाम तथा त्रिपुरा में होने वाले प्रवाजन के सम्बन्ध में आंकड़े हैं। ये इस प्रकार हैं :

पूर्वी बंगाल से अगस्त १९५३ सितम्बर १९५३ अक्टूबर १९५३ नवम्बर १९५३ प्रथमपक्ष दिसम्बर १९५३

पश्चिमी बंगाल	४,१४०	३,२२३	४,३७९	३,२१२	२,३०३
आसाम	६४०	४२८	५७६	२८७	...
त्रिपुरा	५४३	१२३	३८१	२२७	१८४

साइकिल उद्योग

*७४७. श्री बहादुर सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब साइकिल मैनुफैक्चरर्स एक वर्ष में कितनी साइकिले बनाते हैं ;

(ख) क्या तट-कर आयोग को इन निर्माताओं से अभ्यावेदन मिले हैं जिनमें यह मांग की गई है कि इस उद्योग को संरक्षण दिया जाय ;

(ग) क्या तटकर आयोग ने इन अभ्यावेदनों पर विचार किया है; तथा

(घ) यदि ऐसा है, तो उसका निर्णय क्या है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) सरकार को प्राप्त उत्पादन रिपोर्ट के अनुसार, यह संख्या १९५२ में लगभग १२,५०० से बढ़कर १९५३ में लगभग ४५,००० हो गई।

(ख) जी हां।

(ग) तथा (घ). आयोग की रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है।

श्री बहादुर सिंह : कितने फर्म साइकिल के पुर्जे बनाते हैं और उसमें कुल कितनी पूंजी विनियोजित की गई है ?

श्री करमरकर : विनियोजित पूंजी की राशि मैं नहीं बता सकता किन्तु १९५३ में पंजाब में फर्मों की संख्या २४१ थी।

श्री बहादुर सिंह : १९५३ में साइकिल के पुर्जों की आयात का मूल्य कितना था ?

श्री करमरकर : मैं पूरी साइकिलों तथा खुली साइकिलों के आंकड़े बता सकता हूँ। १९५२-५३ में यह संख्या १,९७,५६५ थी। १९५३-५४ (छै महीनों की जो सितम्बर में समाप्त हुए) यह संख्या ४७,६८३ थी। मेरे पास पुर्जों के विशिष्ट आंकड़े नहीं हैं।

श्री बहादुर सिंह : क्या देश में बनाये जाने वाले पुर्जों के लिये कोई माप-दंड निर्धारित किये गये हैं ; और यदि ऐसा है, तो वे आयात किये जाने वाले पुर्जों की तुलना में कैसे हैं ?

श्री करमरकर : हाल ही में सम्बद्ध साइकिल निर्माताओं की एक बैठक हुई थी पुर्जों के प्रमापीकरण के विषय में विचार कर रहे हैं। किस्म के सम्बन्ध में, मैं सदन को यह बता दूँ कि ऐसा बताया जाता है कि पंजाब में छोट कारखाने बहुत अच्छी किस्म के चेन ह्वील तथा क्रैंक्स बहुत कम लागत पर बना रहे हैं। इस समय मेरे पास यही सूचना है।

सेठ गोविन्द दास : क्या अभी बाइसिकिल बनाने के और भी नये कारखाने खोलने की तजवीज है ? और कब तक यह आशा की जाती है कि हमको बाहर से बाइसिकिल ना मंगाना पड़ेगा ?

श्री करमरकर : जी हां, जो साइकिलें हम बाहर से मंगाते रहे हैं उनकी संख्या घटती जाती है। माननीय सदस्य यह जानने में इन्टरेस्टेड होंगे कि हमने जो साइकिलें मंगाई हैं उनकी संख्या इस प्रकार है :—

(पूरी या भागों में)

१९५१-५२	२,८३,१२७
१९५२-५३	१,९७,५६५
१९५३-५४ (अप्रैल से सितम्बर तक)	४७,६८३

सेठ गोविन्द दास : मैं जानना चाहता था कि कब तक आशा की जाती है कि हमको साइकिलें न मंगानी पड़ेंगी ?

श्री करमरकर : दो या तीन वर्षों में। ऐसा अनुमान है।

चन्द्रनगर

*७४८. सरदार ए० एस० सहगल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या झा आयोग ने चन्द्रनगर के भावी प्रशासन के सम्बन्ध में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है ;

(ख) रिपोर्ट में क्या सिफारिशों की गई हैं ; और

(ग) इन सिफारिशों के कब क्रियान्वित किये जाने की आशा है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) जी हां।

(ख) तथा (ग). सिफारिशों पर तात्कालिक रूप से विचार किया जा रहा है। सरकार को आशा है कि वह रिपोर्ट और अपने निर्णयों को शीघ्र प्रकाशित कर देगी।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या झा आयोग को कोई ऐसा संयुक्त स्मृतिपत्र प्रस्तुत किया गया था, जिस पर सब दलों के हस्ताक्षर थे।

श्री अनिल के० चन्दा : मेरे विचार में ७० विभिन्न संस्थाओं और व्यक्तियों ने अपने स्मृतिपत्र ज्ञा आयोग के समक्ष प्रस्तुत किये थे ।

सरदार ए० एस० सहगल : उस स्मृतिपत्र पर ज्ञा आयोग ने विचार किया था या नहीं ?

श्री अनिल के० चन्दा : श्रीमान्, जैसा कि मैं ने अपने उत्तर में कहा था ज्ञा आयोग की सिफारिशें अभी गोपनीय हैं और ये उच्चतम स्तर पर सरकार के विचाराधीन हैं । मेरा सुझाव है कि ज्ञा आयोग के बारे में कोई अनुपूरक प्रश्न न पूछे जायें ...

अध्यक्ष महोदय : विषयों के बारे में नहीं । उन का प्रश्न यह है कि क्या अभ्यावेदन पर विचार किया गया था ।

श्री अनिल के० चन्दा : मेरे विचार में ७० भिन्न भिन्न अभ्यावेदन थे और इन सब पर उस ने विचार किया था ।

अध्यक्ष महोदय : स्पष्ट है कि उन पर अवश्य विचार किया गया होगा ।

श्री पी० सी० बोस : क्या मैं रिपोर्ट के प्रकाशित होने के सम्बन्ध में भाग (ख) का उत्तर जान सकता हूँ ?

श्री अनिल के० चन्दा : मैं ने कहा है कि सिफारिशें आवश्यक रूप से सरकार के विचाराधीन हैं ।

अध्यक्ष महोदय : रिपोर्ट को प्रकाशित करने के बारे में भी कुछ कहा गया था ।

श्री अनिल के० चन्दा : मैं ने कहा था कि सरकार रिपोर्ट को प्रकाशित करने की आशा करती है ।

श्री तुषार चटर्जी : सिफारिशों के विस्तार में न जाते हुए, मैं यह जानना चाहता हूँ कि कितने दलों ने अपने स्मृतिपत्र प्रस्तुत किये थे और किस रूप में ? क्या सब दलों ने कोई संयुक्त स्मृतिपत्र प्रस्तुत किया था ?

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में इस प्रश्न का उत्तर पर्याप्त रूप से दिया जा चुका है । उन्होंने कहा है कि ७० अभ्यावेदन प्राप्त हुए थे । अगला प्रश्न ।

सरदार ए० एस० सहगल : हम उन दलों के नाम जानना चाहते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । मैं ने अगले प्रश्न के लिए कह दिया है ।

प्रबन्धक, टेकनिकल इन्स्टीट्यूट, फरीदाबाद

*७४९. श्री बी० पी० नायर : (क) क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि टेकनिकल इन्स्टीट्यूट, फरीदाबाद, के प्रबन्धक ने अपने संविदा की शर्तों के अतिरिक्त मासिक पारिश्रमिक का अवेदन किया है ?

(ख) उक्त प्रबन्धक को दिए जाने वाले वेतन के बारे में क्या निश्चय किया गया है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) : (क) तथा (ख). हां, परन्तु उसकी प्रार्थना अस्वीकार कर दी गई थी और उसे ४ जनवरी, १९५४, से काम से हटा दिया गया था ।

ताड़ गुड़

*७५०. श्री झूलन सिन्हा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) 'ताड़ गुड़ खबर' नाम के मासिक प्रकाशन पर कुल वार्षिक व्यय ;

(ख) वे क्षेत्र जहां इसका वितरण होता है ; तथा

(ग) मंत्रालय के ताड़ गुड़ सम्बन्धी उपविभाग के अधीक्षण तथा निदेशन के फलस्वरूप ताड़ गुड़ उद्योग का कहां तक विकास हुआ है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) से (ग). एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४५]

श्री झूलन सिन्हा : क्या इस प्रकाशन पर होने वाला कुल व्यय अथवा उसका कुछ भाग उसके बिकने अथवा विनिमय द्वारा निकल आता है ?

श्री करमरकर : जहां तक मैं समझता हूं यह तो ताड़ गुड़ के प्रचार हेतु अनुदान मात्र है ।

श्री झूलन सिन्हा : इस देश में ताड़ की इतनी बहुतायत को देखते हुए क्या सरकार ने इस बात पर विचार किया है कि ताड़ गुड़ उद्योग के विकास द्वारा गन्ने की चीनी के कुल उत्पादन के स्थान में इसका प्रयोग चलाया जा सकता है ?

श्री करमरकर : हमारा ध्यान इस समय ताड़ गुड़ उद्योग के विकास की ओर है, उसे चीनी का स्थान देने की ओर नहीं ।

श्री नानादास : आंध्र में ताड़ गुड़ उद्योग के अत्यधिक रिवाज को देखते हुए मैं जान सकता हूं कि क्या यह मासिक पत्रिका तेलगु में प्रकाशित होती है ?

श्री करमरकर : नहीं, यह अंग्रेजी तथा हिन्दी में प्रकाशित होती है ।

श्री झूलन सिन्हा : सरकार की कार्यवाही के फलस्वरूप इस देश में ताड़ गुड़ के उत्पादन में कितने मन की वृद्धि हुई है ?

श्री करमरकर : उत्पादन में वास्तविक वृद्धि १९४८-४९ के आंकड़ों तथा १९५२-५३ के अनुमानित आंकड़ों से स्पष्ट है, जो क्रमशः १७८४५ पौंड तथा ५९१०४ पौंड हैं ।

मूल बंस के आधार पर किये जाने वाले भेद भाव के सम्बन्ध में संयुक्त राष्ट्र का आयोग

*७५१. श्री एस० एन० दास : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या दक्षिण अफ्रीका में मूलवंश के आधार पर किये जाने वाले भेद भाव से सम्बन्धित संयुक्त राष्ट्र आयोग के निर्देश-पदों तथा कार्य क्षेत्र में कोई विस्तार किया गया है ; तथा

(ख) संयुक्त राष्ट्र की सामान्य सभा द्वारा आयोग को जारी रखने का संकल्प पारित किये जाने के बाद आयोग ने किस प्रकार का कार्य करने का निश्चय किया है ?

वैदेशिक कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) हां । संयुक्त राष्ट्र के अधिपत्र के उद्देश्यों तथा सिद्धान्तों को दृष्टि में रखते हुए और उसके कुछ अनुच्छेदों का यथोचित आदर करते हुए, दक्षिण अफ्रीका की मूलवंशीय स्थिति का अध्ययन करने का काम इस आयोग को पहले सौंपा गया था । संयुक्त राष्ट्र की सामान्य सभा न ८ दिसम्बर, १९५३ को जो अन्तिम संकल्प पारित किया है उस में आयोग को केवल अध्ययन करने को ही नहीं किन्तु स्थिति में सुधार करने तथा समझौते को बढ़ावा देने में सहायता करने वाले उपाय सुझाने को भी कहा गया है ।

(ख) आयोग की पहली बैठक न्यूयार्क में १७ फरवरी, १९५४ को हुई थी और कहा जाता है कि उसने अपनी कार्य पद्धति का अध्ययन आरम्भ कर दिया है ।

श्री एस० एन० दास : क्या सरकार को इस आयोग के बारे में दक्षिण अफ्रीकी सरकार के रुख में हुए किसी परिवर्तन का

पता है और क्या दक्षिण अफ्रीकी सरकार ने इस आयोग को अपने देश में आकर जांच पड़ताल करने देने के लिए कुछ शर्त प्रस्तुत की हैं ?

श्री अनिल के० चन्दा : यदि कोई परिवर्तन हुआ ही हो, तो मुझे खेद है कि आयोग के बारे में उसका रख और भी बिगड़ा है ।

श्री एस० एन० दास : क्या इस आयोग द्वारा संयुक्त राष्ट्र की सामान्य सभा को दिये गये प्रथम प्रतिवेदन की कोई प्रति भारत सरकार को मिल गई है और यदि हां, तो क्या वह उपलब्ध हो सकेगी ?

श्री अनिल के० चन्दा : मुझे अच्छी तरह याद है कि सामान्य सभा की अन्तिम बैठक के सम्बन्ध में जब हम न्यूयार्क गये थे तब हमें प्रतिवेदन दे दिया गया था । किन्तु यदि माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या ये प्रतियां सदन के सदस्यों को दी जा सकती हैं, तो मुझे खेद है कि इनके प्रकाशित मूल्य परबेचे जाने के बारे में हमें संयुक्त राष्ट्र संगठन से बातचीत करनी होगी ।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या आयोग ने ऐसी कोई शिकायत की है कि दक्षिण अफ्रीकी सरकार ने इस जांच पड़ताल के काम में उसे सहयोग नहीं दिया ?

श्री अनिल के० चन्दा : हां, यह तो सर्वश्रुत बात है कि अब तक इस आयोग को दक्षिण अफ्रीकी सरकार से तनिक भी सहयोग प्राप्त नहीं हुआ है ।

महात्मा गांधी समाधि

*७५२. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या निर्माण, आवास तथा संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या राजघाट पर महात्मा गांधी की जो समाधि बनने वाली है उसका

कोई नया नमूना केन्द्रीय लोक कर्म आयोग द्वारा तैयार किया जा चुका है; तथा

(ख) यदि हां, तो राजघाट पर समाधि के पुनर्निर्माण का कार्य कब आरंभ होगा ?

निर्माण आवास तथा संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) तथा (ख). जैसा कि मैं ने श्री एस० एन० दास के प्रश्न के उत्तर में १५ दिसम्बर, १९५३ को कहा था, कुछ विशेषज्ञों से पूछा गया है कि यदि केन्द्रीय लोककर्म विभाग द्वारा बनाये गये नमूने में कुछ परिवर्तन करना वांछनीय हो तो वे किस प्रकार किया जाना चाहिये । इस पूछताछ के जवाब में जा सुझाव प्राप्त हुए हैं उन पर विचार किया जा रहा है । अतः किसी नये नमूने के तैयार होने में तथा राजघाट पर काम आरम्भ होने में कुछ महीने लग जायेंगे ।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : इसकी अनुमानित निर्माण-लागत क्या होगी ?

अध्यक्ष महोदय : जब तक नमूना निश्चित नहीं हो जाता तब तक कोई अनुमान लगाना मुश्किल ही है ।

सरदार स्वर्ण सिंह : यह स्पष्ट है, श्रीमान्, क्योंकि वह नमूने के अन्तिम रूप पर निर्भर करेगा ।

सेठ गोविन्द दास : इस माडल के संबंध में जो रायें मांगी गयी हैं विशेषज्ञों से, उन विशेषज्ञों में क्या ऐसे विशेषज्ञ भी हैं कि जिन को प्राचीन भारत की स्थापत्य कला का अनुभव है ?

सरदार स्वर्ण सिंह : जी हां, ऐसे भी हैं ।

श्री टी० एन० सिंह : संकल्पित स्मारक योजना के बारे में सरकार को जो राय प्राप्त हुई है क्या उनमें प्रस्तावित दो या तीन नमूनों को पूर्णतया बदल देने वाले

मूलभूत परिवर्तन सुझाये गये हैं और यदि हां, तो सरकार अपनी योजना में कौन सी दिशा में परिवर्तन करने का विचार कर रही है ?

सरदार स्वर्ण सिंह : यह प्रश्न बहुत जटिल है क्योंकि कि इसके उत्तर में मुझे दी गई सारी रायों का संक्षेप देना होगा। कुछ लोगों ने विद्यमान नमूनों में कुछ परिवर्तन सुझाये हैं। दूसरे कुछ लोगों ने इन नमूनों को अस्वीकार मात्र किया है किन्तु दूसरा कोई पर्याय नहीं दिया है। और भी कुछ लोग ऐसे हैं जिन्होंने ऐसे सुझाव दिये हैं जो दूसरों से पूर्णतया भिन्न हैं। मैं इस प्रश्न का यही उत्तर दे सकता हूँ।

दिल्ली की विकास योजनाएँ

*७५३. श्री राधा रमण : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) कि सरकार ने दिल्ली राज्य की विकास योजनाओं के लिये कुल कितनी धन राशि मंजूर की है ;

(ख) कितना रुपया इस में से, अभी तक निकाला जा चुका है ;

(ग) इस मंजूर की गई राशि से पूरी की जाने के लिये जो विकास योजनाएँ प्रस्तुत की गई हैं उन की संख्या कितनी है ;

(घ) अभी तक स्वीकार की गई योजनाओं की संख्या कितनी है ; तथा

(ङ) अन्य योजनाओं को स्वीकार करने में अभी कितना समय लगेगा ?

सिवाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी)
(क) से (ङ) सदन पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनबन्ध संख्या ४६]

श्री राधा रमण : शहरी तथा ग्रामीण दोनों क्षेत्रों की बेकारी को दूर करने के लिये स्वीकार की गई योजनाओं की संख्या कितनी है ?

श्री हाथी : इस में सम्मिलित की जाने वाली अनेक योजनाएँ किसी न किसी हद तक इस उद्देश्य की पूर्ति कर सकती हैं। कोई ऐसी योजना सम्मिलित नहीं की गई है जो विशेषकर इसी उद्देश्य से तैयार की गई हो।

श्री राधा रमण : राज्य सरकार ने कितनी योजनाएँ प्रस्तुत कीं। सरकार ने उनमें से कितनी योजनाओं को स्वीकार नहीं किया तथा ऐसा करने के कारण क्या थे ?

श्री हाथी : माननीय सदस्य का संकेत उन योजनाओं की ओर है जो राज्य सरकार ने पंच वर्षीय योजना के समय प्रस्तुत की थीं, या उन की ओर, जो समायोजन के समय, प्रस्तुत की गई थी ?

श्री राधा रमण : समायोजन के समय।

श्री हाथी : लगभग चार योजनाएँ विचाराधीन हैं तथा १० स्वीकार की जा चुकी हैं।

श्री राधा रमण : क्या व्यय के लिये मंजूर किया हुआ कुछ रुपया राज्य सरकार द्वारा खर्च नहीं किया गया था तथा १९५२-५३ में उस को छोड़ देना पड़ा ?

श्री हाथी : यह बात यदि किसी विशिष्ट योजना के संबंध में पूछी जा रही है, तो मैं इसका उत्तर नहीं दे सकता हूँ।

हथ कर्घा सप्ताह

*७५४. डा० राम सुभग सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि अखिल भारतीय हथकरघा बोर्ड के तत्वावधान में हाल ही में सारे देश में एक हथकरघा सप्ताह मनाया गया था ;

(ख) क्या यह भी तथ्य है कि इस सप्ताह को मनाने के लिये सब राज्यों को कुछ अनुदान दिये गये थे ; तथा

(ग) क्या उन सहकारी समितियों को भी कुछ अनुदान दिये गये थे जिन्होंने इस सप्ताह को मनाने में भाग लिया था ?

वाणिज्य मंत्री श्री (करमरकर) :

(क) ७ मार्च, १९५४ से हथ करघा सप्ताह मनाया जा रहा है ।

(ख) तथा (ग). सरकार ने, इस कार्य के लिये, राज्यों तथा सहकारी समितियों को, कुछ अनुदान देना स्वीकार किया है ।

डा० राम सुभग सिंह : सरकार ने कितने रुपये का अनुदान देना स्वीकार किया है ?

श्री करमरकर : सब राज्यों को कुल १,३५,००० रुपये ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या यह सब राज्यों के लिये है ?

अध्यक्ष महोदय : क्या धन राशि सब राज्यों को एक साथ मिलाकर दी जाने वाली है ?

श्री करमरकर : अनुदान की मांग करने वाले सब राज्यों के लिये ।

शुष्क क्षेत्र सम्बन्धी गवेषणा

*७५६. श्री एस० सी० सामन्त : क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि यूनेस्को के शुष्क क्षेत्र कार्यक्रम में जोधपुर के जसवन्त कालिज को भाग लेने का अवसर दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कब ; तथा

(ग) इस प्रकार के सहयोग से इस कालिज ने कौन कौन से लाभ प्राप्त किये हैं ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी): (क) हां ।

(ख) अप्रैल १९५२ ।

(ग) लाभ ये हैं :

(१) यह संख्या यूनेस्को की उस तालिका में सम्मिलित कर ली जायेगी जिन को जारी होने वाले प्रकाशन नियमित रूप से भेजे जाते हैं । इस प्रकार इस संख्या को, शुष्क क्षेत्र संबंधी विषय पर संयुक्त राष्ट्र संघ से निकलने वाले सारे प्रकाशन प्राप्त होते रहेंगे ।

(२) यूनेस्को के शुष्क क्षेत्र, कार्य के अन्तर्गत किये जाने वाले कार्य, के लिये आर्थिक सहायता प्राप्त करने में, इस संस्था को प्रधानता दी जायेगी ।

(३) इस संस्था में की जाने वाली गवेषणा का भारत की तथा विदेशों की अन्य संस्थाओं में की जाने वाली गवेषणा के साथ समन्वय होता रहेगा ।

श्री एस० सी० सामन्त : शुष्क क्षेत्र मंत्रणा समिति की चौथी बैठक में इस की चर्चा की गई थी कि दिल्ली में एक प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित किया जायेगा । क्या यह केन्द्र स्थापित हो चुका है ?

श्री हाथी : नहीं ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या वह शुष्क क्षेत्र सम्बन्धी गवेषणा केन्द्र, जिसे राजस्थान में स्थापित करने का निश्चय किया गया था, इसी कालिज के आस पास स्थापित किया जायेगा ?

श्री हाथी : यह बात मई १९५४ में पेरिस में होने वाली आगामी बैठक में तै की जायेगी ।

श्री एस० सी० सामन्त : जोधपुर कालिज में की जाने वाली गवेषणा का समन्वय करने के लिये क्या ऐसी संस्थाओं के अध्यक्षों का कोई सामयिक सम्मेलन भी किया जाता है ?

श्री हाथी : नहीं। अभी तक वास्तव में यह कार्य आरंभ नहीं किया गया है।

फाउन्टेन पेन तथा स्याही बनाना

*७५७. श्री के० पी० सिन्हा : वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि फाउन्टेनपैन तथा स्याही बनाने के लिए बंगलौर में एक नया संयंत्र लगेगा ;

(ख) इस संयंत्र को लगाने में कुल कितना व्यय होगा ; तथा

(ग) यह संयंत्र कब से कार्य प्रारम्भ करेगा ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) जी हां।

(ख) समवाय की पूंजी ५ लाख रुपये है।

(ग) स्याही तो शीघ्र ही बाजार में आ जायगी ; और लगभग एक वर्ष में फाउन्टेनपैन भी बनने लगेंगे।

श्री के० पी० सिन्हा : जब नया संयंत्र काम करने लगेगा तो उसका उत्पादन सामर्थ्य उस विदेशी संयंत्र की तुलना में कैसा रहेगी जो कि आजकल भारत में कार्य कर रहा है।

श्री करमरकर : अभी तो उसकी उत्पादन सामर्थ्य ९,६०० दर्जन प्रतिवर्ष होगी जो दूसरे वर्ष में ५० प्रतिशत बढ़ाई जा सकती है, और उसके बाद भी यह ३६,००० दर्जन प्रति वर्ष तक बढ़ाई जा सकती है।

श्री के० पी० सिन्हा : क्या यह सच है कि विदेशी उत्पादन की प्रतिस्पर्धा में स्वदेशी उद्योग के सामने कठिनाइयां आ रही हैं और क्या इसने सरकार से प्रार्थना की है कि उसे सस्ते दामों पर कच्चा सामान दिया जाय ?

श्री करमरकर : इस सम्बन्ध में सावधानी से काम लिया गया है। स्वदेशी उद्योग तो १० रु० या उससे कम मूल्य के ही फाउन्टेनपैन बना रहा है, किन्तु यह विशेष उद्योग तो तीन प्रकार के फाउन्टेनपैन बना रहा है जिनमें से प्रत्येक का मूल्य १२ रु०, १८ रु० तथा २५ रुपया है, अतः स्वदेशी उद्योग के वर्तमान उत्पादन पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ता।

श्री सिद्धननजप्पा : इस कारखाने की अनुमानित लागत क्या है ?

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने बताया है कि समवाय की पूंजी ५ लाख रुपये की अथवा उतनी जैसी है।

श्री करमरकर : संभवतः माननीय सदस्य संयंत्र का मूल्य जानना चाहते हैं किन्तु मुझे खेद है कि इस समय मेरे पास जानकारी नहीं है।

श्री एन० सोमना : इस संयंत्र का मालिक कौन है ?

श्री करमरकर : राइटएण्ड्स (ओरियंट) लिमिटेड के नाम से काम किया गया है।

निवेली लिगनाइट खानें

*७५८. श्री मुनिस्वामी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या मद्रास राज्य को निवेली लिगनाइट गवेषणा परियोजना की प्रगति के बारे में सरकार को समय समय पर प्रवेदन मिलते रहते हैं ;

(ख) यदि हां तो इसने कितनी प्रगति की है;

(ग) क्या मद्रास सरकार ने निवेली से प्राप्त कोयले की ज्वलन शीलता के बारे में प्रयोग किये हैं;

(घ) क्या बसों के प्रयोजन के लिए यह कोयला सस्ता तथा अधिक प्रभावशाली है; तथा

(ङ) यदि हां, तो क्या इस कोयले को समूचे भारत में औद्योगिक कार्यों के लिए काम में लाने के बारे में कोई विचार है?

उत्पादन मंत्री के सभासचिव : (श्री आर० जी० दुबे) : (क) जी हां।

(ख) ६००' × ६००' क्षेत्रफल में खान की खुदाई का काम चल रहा है। कल क्षेत्रफल की खुदाई का १/३ भाग समाप्त हो चुका है।

(ग) जी हां।

(घ) मद्रास सरकार ने बताया है कि जो प्रयोग अब तक किये गये हैं वे आशाजनक हैं।

(ङ) नहीं। यह मामला अभी तक प्रयोगात्मक स्थिति में है।

श्री मुनिस्वामी : क्या यह सच है कि मशीन तथा उपयुक्त सामान की कमी के कारण खुदाई की प्रगति बहुत ही धीमी है?

श्री आर० जी० दुबे : प्रगति तो ऐसी धीमी नहीं है; किन्तु मैं यह कह सकता हूँ कि दो बेलचे मिलने की हम प्रतीक्षा कर रहे हैं उनके मिल जाने के बाद छः महीने के भीतर यह कार्य पूरा हो जायगा।

श्री मुनिस्वामी : इस लिगनाइट खान के प्रशासनीय नियंत्रण का भारसाधक कारीगर अथवा प्राधिकारी कौन है?

श्री आर० जी० दुबे : मुझे खेद है कि मैं यह नहीं बता सकता?

अध्यक्ष महोदय : नामों का उल्लेख यहां करने की अनुमति मैं नहीं दे सकता! यदि माननीय सदस्य कोई और प्रश्न पूछना चाहते हैं तो वे पूछ सकते हैं?

श्री मुनिस्वामी : क्या सरकार को इस बात का ज्ञान है कि दक्षिण आरकार तथा उसके आसपास के क्षेत्रों में इस लिगनाइट खदान के अनुचित प्रशासन तथा इस प्राधिकारी के पक्षपात पूर्ण व्यवहार के बारे में बहुत सी शिकायतें की गई हैं?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : यह एक ऐसा प्रश्न है जिसका सम्बन्ध विशेषतः मद्रास सरकार से ही है। मद्रास सरकार ही इस परियोजना के कार्य की पूरी अधिकारी है, अतः इसके प्रशासन के सम्बन्ध में जो प्रश्न यहां किये गये हैं वे उपयुक्त नहीं हैं।

श्री पी० सी० बोस : क्या इस कोयले का विश्लेषण किया गया है यदि हां तो उसमें कितने प्रतिशत राख तथा कितने प्रतिशत कार्बन है?

श्री आर० जी० दुबे : भारतवर्ष तथा विदेशों में इस कोयले का परीक्षण किया गया है और उद्योगों के लिए इसे उपयुक्त पाया गया है।

भाखड़ा नंगल की बिजली का संभरण

*७६०. **श्री डी० सी० शर्मा :** क्या सिचाई तथा विद्युत मंत्री : १० दिसम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८०५ पर दिये उत्तर के हवाले से यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या पंजाब तथा पैप्सू को भाखड़ा नांगल परियोजना से बिजली हंपचाने की दरों के सम्बन्ध में पंजाब सरकार

द्वारा नियुक्त की गई मंत्रणा समिति की सिफारिशों पर विचार कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उस के क्या परिणाम निकले हैं ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी हां ।

(ख) सिफारिशें सामान्यतया स्वीकार कर ली गई हैं किन्तु उन में यह परन्तुक जोड़ दिया गया है कि यदि अन्ततोगत्वा राजस्थान को बिजली देने का निश्चय किया जाये तो राजस्थान सरकार लाइन की हानियों तथा प्रसारण लाइनों पर होने वाले व्यय को पूरा करने के लिये निश्चित दरों को बदल सकती है और पंजाब तथा पैसू की सरकारें विशेष परिस्थितियों में छोटे-मोटे परिवर्तन कर सकती हैं । किन्तु यदि ये सरकारें दरों में कोई महत्वपूर्ण रूपभेद आवश्यक समझेंगी तो उस के सम्बंध में नियंत्रण बोर्ड की स्वीकृति लेनी होगी ।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या कृषि सम्बन्धी तथा औद्योगिक खपत की अलग अलग दरें होंगी ?

श्री हाथी : जी हां । बड़े बड़े उद्योगों के लिये दी जाने वाली बिजली की, मध्यम श्रेणी के उद्योगों के लिये दी जाने वाली बिजली की, छोटे छोटे उद्योगों के लिये दी जाने वाली बिजली की, कृषि तथा कुटीरोद्योगों के लिये दी जाने वाली बिजली की दरें अलग अलग हैं ।

प्रो० डी० सी० शर्मा : कृषि सम्बन्धी कार्यों के लिये प्रयोग की जाने वाली तथा औद्योगिक कार्यों के लिये प्रयोग की जाने वाली बिजली की दरों में लगभग कितना अन्तर होगा ?

श्री हाथी : यह तो उद्योग के आकार पर निर्भर करता है कि कोई उद्योग बड़ा, मध्यम श्रेणी का या छोटा है । बड़े बड़े उद्योगों के लिये प्रतिमास प्रथम १,००,००० किलोवाट पर एक आने का ०.६५ प्रति किलोवाट है और फिर यह भार (लोड) के अनुसार भी बदलता जाता है । उदाहरण के लिये प्रति मास अगले २,००,००० किलोवाट पर ०.६० आने है इत्यादि । अलग अलग भार के लिये अलग अलग दरें हैं । मेरे पास इस की पूरी अनुसूची है, किन्तु यह कुछ लम्बी है ।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या इस बिजली में से कुछ राशि कृषि तथा उद्योग के अतिरिक्त असैनिक उपयोग के लिये भी दी जायेगी ?

श्री हाथी : यदि असैनिक उपयोग से माननीय सदस्य का अभिप्राय घरेलू प्रयोजन के लिये है, तो यह इस के लिये दी जायेगी ।

श्री एल० एन० मिश्र : भाखड़ा नंगल में एक और विद्युत संयंत्र लगाने की उपयुक्तता के सम्बन्ध में मंत्रणा देने के लिये इंजीनियरों की जो समिति नियुक्त की गई थी क्या उस ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है और यदि हां, तो इस की सिफारिशें क्या हैं ?

श्री हाथी : अभी तक उस ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं किया है ।

जिब्राल्टर की भारतीय व्यापारी सन्धा

***७६१. श्री गिडवानी :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार को यह विदित है कि जिब्राल्टर की भारतीय व्यापारी सन्धा ने यह शिकायत की है कि जिब्राल्टर के अधिकारी भारतीय व्यापार और भारतीय

सार्थों में कर्मचारियों के नियोजन पर अनुचित प्रतिबन्ध लगा रहे हैं और पुलिस कमिश्नर सच्चे भारतीय आगन्तुकों को वहां से निकाल रहा है ;

(ख) क्या सरकार को अखिल भारतीय सिंध कर्म व्यापारी सन्धा, बम्बई की ओर से इस सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ग) सरकार ने इस विषय में क्या कार्यवाही की है ?

वैदेशिक कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा : (क) तथा (ख)। भारत सरकार को इन संगठनों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं ।

(ग) लन्दनस्थित भारतीय उच्चायुक्त के कार्यालय की ओर से समय समय पर ब्रिटेन की सरकार से उपयुक्त अभ्यावेदन किये गये हैं । गत वर्ष अप्रैल में भारत सरकार ने इन शिकायतों की जांच करवाने के लिये एक वरिष्ठ पदाधिकारी को जिब्राल्टर भेजा था । उस ने भारतीय समुदाय के प्रतिनिधियों और स्थानीय अधिकारियों से चर्चा की थी और स्थानीय अधिकारियों ने उसे विश्वास दिलाया था कि भारतीयों के साथ भेदभाव नहीं किया जायेगा, किन्तु उन्हें उन कुछ सामान्य रूप से लागू होने वाली स्थानीय विधियों से विमुक्त नहीं किया जा सका जिन के सम्बन्ध में कि उन्होंने शिकायत की थी ।

श्री गिडवानी : इस उत्तर को ध्यान में रखते हुए क्या मैं यह पूछ सकता हूँ कि क्या ब्रिटिश सरकार से इस बात का ध्यान रखने के लिये कहा गया है कि इस प्रकार के कोई प्रतिबन्ध न लगाये जायें जो कि भारत में ब्रिटिश व्यापारियों पर नहीं लगाये जाते ? कोई भेदभाव नहीं किया जाना चाहिए; मेरे कहने का अभिप्राय यह है

कि जिब्राल्टर में भारतीय तथा अन्य व्यापार पर कुछ प्रतिबन्ध लगाए जा रहे हैं और भारत में ब्रिटिश व्यापारियों पर ऐसे प्रतिबन्ध नहीं हैं, तो क्या सरकार इन्हें हटवाने का प्रयत्न करेगी ?

श्री अनिल के० चन्दा : जहां तक जिब्राल्टर का सम्बन्ध है वहां ये प्रतिबन्ध ब्रिटिश राष्ट्र जनों तथा भारतीय राष्ट्र जनों पर समान रूप से लागू होते हैं । ये सामान्य विधियां हैं । यदि कोई भेदभाव होता है, तो वह जिब्राल्टरियों को छोड़ कर सब के साथ समान रूप से होता है ।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या जिब्राल्टर के अधिकारियों के आश्वासन दे देने के पश्चात् वहां भारतीय व्यापारियों की दशा सुधर गई है ?

श्री अनिल के० चन्दा : मुख्य कठिनाई यह है वहां किसी भी भारतीय व्यापारी को अपने साथ दो से अधिक भारतीय बालक नहीं रखने दिये जाते और सामान्य मांग यह है कि यह प्रतिबन्ध नहीं होना चाहिये । परन्तु जिब्राल्टर की सरकार ने हमें यह सूचित किया है कि यह एक सामान्य नियम है किन्तु यदि किसी विशेष कठिनाई का कोई विशेष मामला हुआ तो सरकार उस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी ।

डा० राम सुभग सिंह : जैसा कि मंत्री महोदय ने बताया क्या भारत सरकार से अभ्यावेदन करने के पश्चात् स्थानीय प्रतिबन्धों के कारण किसी भारतीय को जिब्राल्टर से निकाला गया था ?

श्री अनिल के० चन्दा : यदि जिब्राल्टर से भारतीयों को निकालने की कुछ घटनायें हुई हों, तो मुझे इस पर आश्चर्य नहीं होगा किन्तु अभी तक हमें ऐसी किसी विशेष घटना की सूचना नहीं मिली है । हम ने सम्बद्ध सन्धाओं को लिखा है कि यदि

अवैध रूप से निकालने की कोई विशेष घटना हुई है तो वे हमें बतायें और हम औपनिवेशिक कार्यालय से उसके सम्बन्ध में पूछेंगे।

राष्ट्रीय विस्तार योजना

*७६२. श्री बी० के० दास : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे।

(क) राष्ट्रीय विस्तार सेवा खाण्डों के लिये विभिन्न राज्य सरकारों को अब तक कितनी धनराशि दी गई है ; तथा

(ख) राज्य सरकारों को दी गई धनराशि के कितने भाग को ऋण के रूप में समझा जायेगा तथा कितने भाग को केन्द्रीय सरकार की ओर से दिया गया अंशदान समझा जायेगा ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) तथा (ख)। अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४७]

श्री बी० के० दास : यह प्रतीत होता है कि राज्यों को दी गई धन राशियां तदर्थ आधार पर दी गई हैं। मैं जान सकता हूँ कि प्रत्येक खण्ड के लिये जो कुछ साढ़े सात लाख रुपये का खर्चा किया जा रहा है, उस में राज्य सरकार का कितना भाग होगा तथा केन्द्रीय सरकार का कितना ?

श्री हाथी : वर्तमान धनराशि जो दी गई है, एक अग्रिम ऋण है। अन्ततोगत्वा केन्द्रीय सरकार का अंश ५० प्रतिशत आवर्तक तथा ७५ प्रतिशत अनावर्तक व्यय होगा। कुल अनुदान ७.५ लाख रुपये का होगा।

श्री बी० के० दास : जो भाग राज्य सरकार उठायगी क्या वह सारा ऋण के रूप

में दिया जायेगा, अथवा उस का कुछ भाग ऋण के रूप में दिया जायेगा तथा शेष राज्य सरकार द्वारा उठाया जायेगा ?

श्री हाथी : ५० प्रतिशत आवर्तक खर्च तथा ७५ प्रतिशत अनावर्तक खर्च केन्द्र देगा, इस वर्ष के पश्चात् बाकी २५ प्रतिशत तथा ५० प्रतिशत खर्च राज्य सरकार द्वारा उठाया जायेगा।

श्री बी० के० दास : मेरा प्रश्न यह है कि क्या अब कुल धनराशि ऋण के रूप में दी जायेगी अथवा इस का कुछ भाग ऋण के रूप में दिया जायेगा।

अध्यक्ष महोदय : जो कुछ वह कहते हैं उस से यह स्पष्ट है कि समस्त धन राशि ऋण के रूप में दी जायेगी।

श्री लक्ष्मय्या : आन्ध्र राज्य को कितनी धन राशि दी गई है ?

श्री हाथी : इस समय आन्ध्र राज्य को ११ लाख रुपये दिये गये हैं।

हाथरस में सूती कपड़े की मिलें

*७६३. श्री एस० सी० सिंघल : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) हाथरस में सूती कपड़े के उन मिलों की संख्या जो इस समय बन्द पड़ी है ;

(ख) वे कब से बन्द पड़ी हैं ;

(ग) क्या सब कर्मकरों की मजूरी दी जा चुकी है ; तथा

(घ) कितने कर्मकर बेकार हो गये हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) दो।

(ख) लल्ला मल हरदेव दास काटन मिल १५-१२-५३ से बन्द है और रामचन्द स्पिंग एंड वीविंग मिल १-१२-५३ से ।

(ग) सरकार को इस की जानकारी नहीं है ।

(घ) इन मिलों के बन्द हो जाने से १८७९ कर्मकर प्रभावित हुए हैं ।

श्री एस० सी० सिंघल: कभी सरकार ने इस को जानने की कोशिश की है कि क्यों बन्द है ?

श्री करमरकर: चूंकि वह इनएफिशिएन्ट है और लासेज (हानियां) होते हैं इसलिये बन्द कर दी गई । उस की यूटिलिटी सीज हो गई है और उस के चलाने से कुछ फायदा नहीं है ।

श्री एस० सी० सिंघल: उस को चलवाने की कोशिश की गई ?

श्री करमरकर: जी नहीं ।

मलाया में आप्रवासन

*७६६. श्री भागवत झा आजाद: क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) मलाया में रहने वाले भारतीयों की संख्या; तथा

(ख) क्या मलाया सरकार ने भारतीय आप्रवासन पर कोई पाबन्दी लगा दी है ?

बैदेशिक कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा): (क) लगभग ६९६,४०० ।

(ख) जी, नहीं । १ अगस्त, १९५३ को मलाया में आप्रवासन विनियमन लागू किये गये थे । केवल कुछ विशेष स्थितियों के अधीन ही नये आप्रवासन की अनुमति दी जायेगी, जिसका माप दण्ड यह हो

कि क्या इस प्रकार का आप्रवासन मलाया के लोगों की भलाई के लिये होगा है अथवा नहीं ।

श्री भागवत झा आजाद: क्या यह सच है कि भारतीय राष्ट्रजनों द्वारा पहले जिन अधिकारों का उपभोग किया जाता था, उन में से कुछ अधिकार कम कर दिये गये हैं और भारतीय राष्ट्रजनों तथा अ-भारतीयों के बीच भेद-भाव किया जा रहा है ?

श्री अनिल के० चन्दा: प्रश्न कुछ अस्पष्ट है । परन्तु जहा तक नये आप्रवासियों का सम्बन्ध है, विधि प्रत्येक विदेशी राष्ट्र जन पर लागू होती है ।

श्री मुनिस्वामी: क्या यह सच है कि मलाया में भारतीयों पर अचल सम्पत्ति खरीदने पर पाबंदियां हैं ।

श्री अनिल के० चन्दा: मुझे इस प्रश्न के लिये सूचना की आवश्यकता है ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

*७६७. श्री एल० एन० मिश्र: क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) क्या द्वितीय पंच वर्षीय योजना में नवीन परियोजनाओं को सम्मिलित करने का परीक्षण करने के लिये एक टैक्निकल समिति स्थापित की गई है; और तथा

(ख) यदि हां, तो वे मोटे मोटे सिद्धान्त क्या हैं, जिनके आधार पर समिति मामलों का निर्णय करेगी ?

सिंचाई तथा विद्युत उप मंत्री (श्री हाथी): (क) तथा (ख). द्वितीय पंच-वर्षीय योजना के लिये सिंचाई तथा विद्युत परियोजनाओं पर विचार करने के लिये एक सलाहकार समिति स्थापित की गई है । इस विषय में राज्य सरकारों को

५ अक्टूबर, १९५३ को जारी किये गये पत्र तथा २० फरवरी, १९५४ के सरकारी संकल्प की प्रतियां सदन पटल पर रखी जाती हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४८]

श्री एल० एन० मिश्र : टैक्निकल समिति तथा विद्युत और सिंचाई के मामले की प्राथमिकताओं सम्बन्धी वर्तमान समितियों के बीच किस प्रकार समायोजन बनाये रखने का विचार किया गया है ;

श्री हाथी : मैं नहीं समझता कि प्राथमिकताओं सम्बन्धी कोई समिति वर्तमान है।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या उन परियोजनाओं के स्थान के विषय में कोई निर्णय किया गया है जिन के लिये विभिन्न राज्यों से सिपारिशें प्राप्त की जाने वाली हैं ?

श्री हाथी : स्थानों के विषय में कोई निर्णय नहीं किया गया है। केवल सम्बद्ध राज्यों से प्रस्ताव मंगवाये गये हैं।

श्री एल० एन० मिश्र : उन के कोई सिपारिश करने से पहले क्या राज्य सरकारों को सूचित किया जायेगा कि परियोजना का वित्तीय उत्तरदायित्व कौन उठायेगा ?

श्री हाथी : इस समिति का वित्त सम्बन्धी संसाधनों, अथवा कौन वित्त सम्बन्धी उत्तरदायित्व उठायेगा इत्यादि प्रश्नों से कोई सम्बन्ध नहीं है। यह समिति केवल इस विषय में परामर्श देगी कि कौन सी परियोजनाओं को जांच पड़ताल पूरी हो चुकी है और उन्हें योजना में सम्मिलित किया जाना चाहिये।

श्री मेघनाद साहा : क्या समिति में कोई गैर सरकारी सदस्य हैं ?

श्री हाथी : जी, हां। इंजीनियर संस्थान का एक प्रतिनिधि है, तथा दो और इंजीनियर हैं, जो किसी राज्य सरकार की सेवा में नहीं हैं।

श्री गणपति राम : क्या मैं जान सकता हूं कि उत्तर प्रदेश सरकार ने दूसरी पंच वर्षीय योजना के विषय में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है। यदि हां, तो कौन कौन सी नई योजनायें दी हैं ?

श्री हाथी : अभी तक नहीं दी हैं।

सरकारी उद्यम

*७७०. **श्री तुलसी दास :** (क) क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार वाणिज्यिक रूप में समस्त सरकारी उद्यमों का लेखा छापने की वांछनीयता पर विचार करना चाहती है ?

(ख) क्या सरकार प्रत्येक सरकारी उद्यम को एक स्वायत्तशासी निगम के रूप में स्थापित करने तथा उस के प्रबन्ध में वाणिज्य और उद्योग से लिये हुए गैर सरकारी व्यक्तियों को सम्मिलित करने की वांछनीयता पर विचार करना चाहती है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : (क) संयुक्त स्कन्ध समवाय के रूप में चलने वाले सब सरकारी उद्यमों के लेखा वाणिज्यिक रूप में रखे जाते हैं, और वे सब प्रकार से भारतीय समवाय अधिनियम की आवश्यकताओं की पूर्ति करते हैं। इन्डियन रेयर अर्थज लिमिटेड के अतिरिक्त इस प्रकार के सब उद्यमों के संतुलन-पत्र तथा लाभ और हानि के लेखे सदन पटल पर रखे जाते हैं अथवा संसद् के पुस्तकालय में रख दिये जाते हैं। अनुविहित निगमों के सम्बन्ध में, लेखा छापने का रूप तथा पद्धति सम्बद्ध विधानों द्वारा निश्चित की गई हैं।

(ख) सामरिक महत्व तथा लोकोपयोगी उद्यमों, जैसे युद्धास्त्र कारखानों, रेलवे, डाक तथा तार और इसी प्रकार के दूसरे उप-क्रमों को छोड़कर, जिनका प्रबन्ध सम्बद्ध विभागद्वारा किया जाता है, बाकी सब सरकारी वाणिज्यिक उद्यम यथासंभव स्वायत्त-शासी निगमों के रूप में, अर्थात् अनुविहित निगमों अथवा संयुक्त स्कन्ध समवायों के रूप में चलाये जाते हैं, तथा उन में उद्योग और व्यापार से कुछ गैर सरकारी व्यक्ति सम्मिलित किये जाते हैं।

श्री तुलसीदास : निर्माण कार्य करने वाले सरकारी उद्यमों में से कौन सा उद्यम उत्पादन-व्यय-लेखा का आधुनिकतम विभाग रखता है ?

श्री के० सी० रेड्डी : यह बहुत विस्तृत प्रश्न है, किन्तु उत्पादन-व्यय लेखा अधिकारी होते हैं और उपक्रम के उस पहलू का ध्यान रखने की दृष्टि से आवश्यक कार्यवाहियां की जाती हैं।

श्री तुलसीदास : इस प्रकार के प्रत्येक उद्यम द्वारा निश्चित आस्तियों पर इस समय कितनी प्रतिशत अवक्षयण दर निश्चित की गई है ?

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत विस्तृत प्रश्न है। यह आस्तियों के स्वरूप पर निर्भर है।

श्री तुलसीदास : अवक्षयण की एक निश्चित दर अवश्य होनी चाहिये। मैं यह जानना चाहता हूँ कि दर की प्रतिशतता कितनी है?

श्री के० सी० रेड्डी : यदि माननीय सदस्य इस विषय पर पृथक प्रश्न पूछेंगे तो मैं उत्तर दे सकूंगा। प्रत्येक उद्योग और प्रत्येक परिस्थिति के अनुसार उत्तर में विभिन्नता होगी। यदि वह किसी

उद्यम विशेष के सम्बन्ध में कोई निश्चित जानकारी चाहते हैं, तो पर्याप्त सूचना मिलने पर इसका उत्तर दे सकूंगा।

श्री तुलसीदास : इन प्रत्येक उद्यमों में तैयार किये गये सामान का उत्पादन व्यय, इसी प्रकार के आयात किये गये सामान के तटीय मूल्य अथवा भारत में तैयार किये गये इसी प्रकार के सामान के मूल्य से अधिक है अथवा कम ?

श्री के० सी० रेड्डी : माननीय सदस्य का प्रश्न विस्तृत प्रकार का है।

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत विस्तृत प्रश्न है।

श्री तुलसीदास : यदि मैं किसी वाणिज्यिक उद्यम के विषय में लेखा सम्बन्धी प्रश्न पूछता हूँ कि क्या यह अधिक है अथवा कम, तो क्या यह मूल प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं ने यह नहीं कहा है कि यह मूल प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता है। मैं ने केवल इतना कहा है कि यह बहुत विस्तृत प्रश्न था, और माननीय मंत्री के लिये इस का उत्तर देना संभव नहीं होगा। यदि वह कोई प्रश्न विशेष पूछना चाहते हैं, तो पूछ सकते हैं।

श्री टी० एन० सिंह : इन में से कितने सरकारी उद्यमों का लेखा परीक्षण उन के अपने गैर सरकारी लेखापरीक्षकों द्वारा किया जाता है और कितनों का लेखा परीक्षण महालेखा परीक्षक द्वारा किया जाता है ?

श्री के० सी० रेड्डी : सब वाणिज्यिक उद्यमों के लेखाओं की लेखा परीक्षा उनके अपने लेखा परीक्षकों द्वारा की जाती है। कोई भी वाणिज्यिक उद्यम अपने स्वयं के लेखा परीक्षण के बिना नहीं चल सकता

है। इस के साथ ही विभिन्न समवायों के संस्था-विधानों में भी संगत खण्ड होते हैं जिन में महालेखा परीक्षक द्वारा लेखा परीक्षण का उपबन्ध किया जाता है। कम से कम एक दो मामलों का मुझे पता है जहां महालेखा परीक्षक ने इन लेखाओं का परीक्षण किया है।

चाय बोर्ड

*७७१. श्री हेम राज : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री चाय बोर्ड की रचना के सम्बन्ध में १० दिसम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८२१ के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर का निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या चाय बोर्ड को अब स्थापित कर दिया गया है; तथा

(ख) यदि हां, तो विभिन्न हितों से उस में आये प्रतिनिधियों की संख्या ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) और (ख). बोर्ड की रचना शीघ्र ही अधिसूचित की जायेगी।

इंग्लैण्ड-जापान व्यापार समझौता

*७७२. श्री एल० जोगेश्वर सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या इंग्लैण्ड की सरकार द्वारा इंग्लैण्ड-जापान व्यापार समझौते पर हस्ताक्षर करने से पूर्व सरकार से परामर्श किया गया था ;

(ख) क्या ऐसे समझौते से राष्ट्र-मंडलीय देशों तथा ब्रिटिश उपनिवेशों में भारत की सूती वस्त्र निर्यात स्थिति पर प्रभाव पड़ेगा ;

(ग) यदि ऐसा है, तो किस सीमा तक ; तथा

755 P. S. D.

(घ) वस्त्र व्यापार में होने वाली कमी, यदि कोई हो तो, का विप्रतिकार करने के लिये भारत के प्रस्ताव क्या हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) से (घ). इस समय हमारे सूती वस्त्र निर्यात व्यापार पर होने वाले प्रभाव का अनुमान लगाना संभव नहीं है।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : मैं जान सकता हूं कि इंग्लैण्ड-जापान व्यापार करार पर हस्ताक्षर होने से पूर्व की हमारी पाकिस्तान को सूती वस्त्र निर्यात की स्थिति की तुलना में हस्ताक्षर होने के बाद की स्थिति कैसी है ?

श्री करमरकर : मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : मैं जान सकता हूं कि क्या यह सच है कि इस समझौते ने अफ्रीका स्थित ब्रिटिश उपनिवेशों तथा अन्य राष्ट्र मंडलीय देशों की सूती वस्त्र निर्यात स्थिति पर बहुत अधिक प्रभाव डाला है ?

श्री करमरकर : इस ने अभी प्रभाव नहीं डाला है। भविष्य में क्या प्रभाव पड़ेगा यह देखना अभी शेष है।

श्री तुलसीदास : जब कि भारत स्टर्लिंग पूल में है, तो मैं जान सकता हूं कि क्या ऐसा करना ठीक न होगा कि जब भी इंग्लैण्ड तथा अन्य देशों के बीच व्यापार समझौते हों तो हम से भी इन मामलों में परामर्श किया जाये ?

श्री करमरकर : जी नहीं, श्रीमान्, यदि माननीय सदस्य का आशय व्यापार समझौते पर हस्ताक्षर करने से पूर्व परामर्श करने से है। इस मामले विशेष के सम्बन्ध में, हमें सूचना थी कि क्या हो रहा था।

समझौते की विशिष्ट शर्तों के सम्बन्ध में, इंग्लैण्ड हमें अपने विश्वास में लेने के लिये बाध्य नहीं है।

सिन्दरी फ़ैक्टरी में कर्मचारी

*७७३. श्री पी० सी० बोस : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सिन्दरी उर्वरक फ़ैक्टरी में काम करने वाले कर्मचारियों तथा मजदूरों के रहने के लिय अब तक बनाये गये मकानों की संख्या ; तथा

(ख) सिन्दरी में गृह निर्माण का भावी कार्यक्रम यदि कोई हो तो ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) और (ख). २,५५९ मकान फ़ैक्टरी द्वारा बनाय जा चुके हैं। इस के अतिरिक्त ५८६ मकान बन रहे हैं और सन् १९५४-५५ में ६५५ क्वार्टर बनाने का प्रश्न विचाराधीन है।

इन के अतिरिक्त औद्योगिक गृह निर्माण योजना के अन्तर्गत ३८० क्वार्टर बनाये जाने की प्रस्थापना है।

श्री पी० सी० बोस : मैं जान सकता हूँ कि फ़ैक्टरी द्वारा उस क्षेत्र में कितने मकान बाजार के लिये, दुकानदारों के लिये बनाये गये हैं ?

श्री के० सी० रेड्डी : मुझे खेद है कि यहां मेरे पास अलग अलग आंकड़े नहीं हैं। अधिकांश क्वार्टर कर्मचारियों के लिये हैं। मैं केवल इतना ही कह सकता हूँ।

श्री पी० सी० बोस : मैं जान कसता हूँ कि कितने कार्यकर्ता अभी भी बिना क्वार्टरों के हैं ?

श्री के० सी० रेड्डी : मेरे पास यहां जो आंकड़े हैं उन के अनुसार ८४ प्रतिशत को किसी न किसी प्रकार के मकान दे दिये

गये हैं। शेष १६ प्रतिशत के लिये, निर्माण कार्यक्रम चालू किया गया है और एक या दो वर्ष में हम सभी कर्मचारियों को आवास दे सकेंगे।

श्री के० के० बसु : सरकार द्वारा दिये गये इन मकानों का क्या किराया लिया जाना है और मैं जान सकता हूँ कि वहां के निजी मकानों की तुलना में यह कैसा है ?

श्री के० सी० रेड्डी : मुझे पूर्व-सूचना अपेक्षित होगी। अन्य वाणिज्यिक उद्यमों को जो किराये दिये जा रहे हैं उन से तुलना करने में होने वाली कठिनाई को भी मैं बताऊंगा। सारे देश में इन की इतनी अधिक संख्या है।

अध्यक्ष महोदय : उसी स्थान पर स्थित मकानों के सम्बन्ध में; सारे देश में नहीं।

श्री के० सी० रेड्डी : मुझे पूर्व-सूचना चाहिये।

दिल्ली में विस्थापित हरिजनों का बसाया जाना

*७७४. श्री पी० एल० बारूपाल : क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली में कितने विस्थापित हरिजन हैं जो अभी तक नहीं बसाये गये हैं ?

पुनर्वासि उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) : सूचना एकत्रित की जा रही है और यथा समय सदन पटल पर रख दी जायगी।

श्री नवल प्रभाकर : क्या मैं जान सकता हूँ कि यह इनफ़ारमेशन कब तक इकट्ठी कर ली जायगी ?

श्री नानादास : क्या मैं.....

अध्यक्ष महोदय : सूचना एकत्रित होने दीजिये। अगला प्रश्न।

श्री नानादास : मैं एक प्रश्न और पूछना चाहता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति ।
अगला प्रश्न ।

इंजीनियरों के सम्मेलन

*७७७. श्री रामचन्द्र रेड्डी : क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५२-५३ तथा १९५३-५४ म सरकार ने केन्द्र तथा राज्यों के मुख्य इंजीनियरों के कितने सम्मेलन बुलाये ; तथा

(ख) इन सम्मेलनों में क्या विनिश्चय किये गये और एक रूप तथा सहयुक्त नीति निर्धारित करने के लिये इन विनिश्चयों को कैसे कार्यान्वित किया गया ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) १९५२-५३ में एक और १९५३-५४ में एक ।

(ख) एक विवरण सदन पटल पर रख जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४९]

श्री रामचन्द्र रेड्डी : विवरण से मालूम होता है कि किये गये विनिश्चय सिफारिशों के रूप में रखे गये थे । मैं जान सकता हूँ कि इन में से कितनी सिफारिशों पर विचार किया गया है और कितनी स्वीकार कर ली गई हैं और कार्यान्वित हुई हैं ।

श्री हाथी : यह अभी विचाराधीन है ।

श्री टी० एन० सिंह : क्या यह सच है कि इस इंजीनियरी सम्मेलन की एक सिफारिश यह थी कि उन्हें सचिवालय

के पद भी दिये जायें, और यदि सच है तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया थी ?

श्री हाथी : शायद माननीय सदस्य प्रश्न से सम्बन्धित सम्मेलनों और केन्द्रीय सिंचाई तथा विद्युत बोर्ड के सम्मेलन को गलती से मिला रहे हैं । वह सम्मेलन प्रश्न का विषय नहीं है और न ही वह सरकार ने बुलाया था ।

रेलवे की कोयला खानें

*७७८. श्री के० सी० सोधिया :

(क) क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि इस समय रेलवे की कोयला खानों में लगभग कुल कितने श्रमिक काम कर रहे हैं ?

(ख) इनमें से कितनी खानों में कोयला निकालने का काम ठेके पर देने की पद्धति समाप्त कर दी गई है ?

(ग) इस पद्धति के अन्तर्गत १९५२-५३ में ठेकेदारों को कुल कितनी राशि दी गई थी ?

(घ) इस लेखे में १९५३-५४ में मजूरी की कुल राशि कितनी है ?

उत्पादन मंत्री के सभा-सचिव (श्री आर० जी० दुबे) : (क) लगभग २९,१४० ।

(ख) रेलवे की ११ कोयला खानों में से ९ में यह पद्धति पहले ही समाप्त कर दी गई है । शेष दो खानों में भी यह पद्धति समाप्त करने का विनिश्चय किया गया है और इस काम को पहली अप्रैल, १९५४ तक समाप्त करने के लिये भरसक प्रयत्न किया जायगा ।

(ग) ४९,७७,०४६ रुपये

(घ) ३०,७१.६४४ रुपये (३१-१-५४ तक)

श्री के० सी० सोधिया : क्या गत वर्ष के मुकाबले में कोयले की उत्पादन में कुछ कमी हुई थी ?

श्री आर० जी० दुबे : यह तो कुल उत्पादन का प्रश्न है ।

अध्यक्ष महोदय : शायद वह यह जानना चाहते हैं कि ठेके पर देने की पद्धति समाप्त करने का क्या प्रभाव रहा और इस से क्या लाभ हुआ ?

श्री आर० जी० दुबे : जहां तक मुझे पता है, इससे कोयले के उत्पादन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा ।

श्री के० सी० सोधिया : रेलवे की खानों के राजस्व में किस कारण कमी हुई ?

अध्यक्ष महोदय : यह तो प्रश्न से संगत नहीं ।

श्री के० के० बसु : मैं जान सकता हूँ कि क्या रेलवे की खानों के श्रमिकों को केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार मजूरी दी जाती है और क्या श्रमिकों की कोई ऐसी श्रेणी भी है जिसके सम्बन्ध में इन सिफारिशों के अनुसार मजूरी नहीं दी जाती ?

श्री आर० जी० दुबे : यह एक भिन्न प्रश्न है, फिर भी यद्यपि मुझे पक्की जानकारी नहीं है, मैं यह बता सकता हूँ कि सिफारिशों को काफी हद तक कार्यान्वित किया गया है। ज्यों ज्यों मामले स्थानीय प्राधिकारियों के ध्यान में लाये जाते हैं उनका पुनर्विलोकन किया जाता है ।

श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : क्या सरकार ने निश्चय किया है कि रेलवे मंत्रालय रेलवे की कोयला खानों का प्रबन्ध तथा नियंत्रण उत्पादन मंत्रालय को सौंप देगा ? यदि ऐसा निश्चय किया गया है, तो ऐसा कब होगा ?

श्री आर० जी० दुबे : पहली अप्रैल से ।

काफी

*७७९. श्री एन० सोमना : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या गत वर्ष की कॉफी की फसल का कोई भाग अभी बिना विक्रय हुए कॉफी बोर्ड के पास पड़ा हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी मात्रा ;

(ग) क्या सरकार निकट भविष्य में कछ कॉफी का निर्यात करने की अनुमति देने पर विचार कर रही है ;

(घ) यदि हां, तो कितनी मात्रा का ; तथा

(ङ) कॉफी का वर्तमान भाव क्या है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) हां, श्रीमान् ।

(ख) फरवरी, १९५४ के अन्त में लगभग २,७७४ टन ।

(ग) तथा (घ). १९५३-५४ की फसल में से १,००० टन का निर्यात करने की अनुमति हाल ही में दी गई है । और मात्रा निर्यात करने की अनुमति देने पर समयानुसार आगे विचार किया जायेगा ।

(ङ) फरवरी, १९५४ में इकट्ठा मिला कर बहुत सी मात्रा का एक साथ नीलाम करने पर प्लान्टेशन 'ए' की कॉफी के लिये २१० रुपये तीन आने, अरेबिका वेरी फ्लेट्स की लिये १६३ रुपये एक आना तथा रोबस्टा चेरी फ्लेट्स के लिये १३९ रुपये छः आने प्रतिमन, बोरियों में भर कर, औसत दाम प्राप्त हुआ । (इसमें विक्रय-कर नहीं मिला हुआ है परन्तु उत्पादन-शुल्क शामिल है) ।

श्री एन० सोमना : क्या रोबस्टा का निर्यात करने की अनुमति दी गई या अरेबिका का ?

श्री करमरकर : अरेबिका का ।

श्री रघुरम्मय्या : बहुत कम निर्यात करने के अनुमति-पत्र देने की जो नीति है यह क्या इस लिये अपनाई गई है कि सरकार देश में कॉफी के उपयोग का प्रचार करना चाहती है या इस कारण कि विदेशों में इस की मांग नहीं है ?

श्री करमरकर : देश में ही उपभोक्ता कॉफी की अधिक मात्रा की मांग कर रहे हैं । इसलिये हमारी निर्यात नीति देशीय मांग के अनुकूल ही रहती है ।

श्री एन० एम० लिंगम : क्या अतिरिक्त कॉफी का समय पर निर्यात न किये जाने के कारण कॉफी बोर्ड को कॉफी के सूखने और इसको डिब्बों आदि में बन्द रखने पर आई लागत के फलस्वरूप बहुत हानि उठानी पड़ी ? यदि हां, तो अनुमानतः कितनी हानि हुई है ?

श्री करमरकर : मेरे विचार में कोई हानि नहीं हुई है ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या हाल में ही कॉफी बोनो वालों का एक प्रतिनिधि मंडल माननीय मंत्री से मिला था और उन्होंने यह अभिवेदन किया था कि यदि कॉफी के स्टॉक को बचा न जाये तो वह सड़ जायगा ? यदि हां, तो माननीय मंत्री ने इस प्रतिनिधि मंडल को क्या आश्वासन दिलाया ?

श्री करमरकर : मुझे तो किसी प्रतिनिधि मंडल का पता नहीं । परन्तु जहां तक स्टॉक का प्रश्न है वह इतना अधिक नहीं कि कॉफी उत्पादकों अथवा कॉफी बोर्ड को इस से हानि हो ।

श्री ए० एम० टामस : अब तक कुल कितनी मात्रा का निर्यात किया गया है ? क्या मैं वर्तमान विश्व भाव भी जान सकता हूं ? स्थानीय भाव तथा विश्व भाव में कुछ अधिक अन्तर तो नहीं है ?

श्री करमरकर : विश्व भाव के आंकड़े मेरे पास इस समय नहीं हैं । गत वर्ष कुल ३,००० टन निर्यात किये गये और चालू वर्ष में अब तक १,००० टन के निर्यात की अनुमति दी गई है । भविष्य में और निर्यात करने की सम्भावना है ।

श्री मात्तन : मुझे बताया गया है कि विश्व भाव बहुत अधिक है और भारत में चालू भाव से दुगुने से भी अधिक है क्या यह सच है ?

श्री करमरकर : इस के लिये मुझे पूर्व सूचना चाहिये ।

समाचार फिल्म दल

*७८१. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या सूचना तथा प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) इस समय कुल कतन समाचार फिल्म दल काम कर रहे हैं ; तथा

(ख) प्रत्येक दल के मुख्यालय कहां हैं ?

सूचना तथा प्रसारण मंत्री (डा० कैसकर) : (क) इस समय कुल सात समाचार फिल्म कैमरा वाले हैं ।

(ख) दो कैमरे वाले बम्बई में हैं, दो दिल्ली में हैं तथा एक एक कलकत्ता, मद्रास तथा लखनऊ में हैं ।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या आन्ध्र, मैसूर तथा त्रावनकोर-कोचीन की सरकारें भी अपने अपने मुख्यालयों में समाचार फिल्म कैमरे वाले रखने की मांग करती रही हैं ?

डा० केसकर : सूचना मंत्रियों के हाल ही के सम्मेलन में अधिकांश राज्यों ने मांग की कि उनके प्रधान कार्यालयों में एक एक समाचार फिल्म कैमरा वाला रखा जाय । परन्तु देखना यह है कि वह किन किन चीजों की फोटो ले सकते हैं तथा हम उन पर कितना खर्च कर सकते हैं । हम निस्सन्देह ऐसे कमरे वालों की संख्या यथासम्भव बढ़ाना चाहते हैं ।

श्री बी० एस० मूर्ति : बम्बई में दो कमरे वाले रखने की क्या आवश्यकता है ?

डा० केसकर : बम्बई में जो दो कमरे वाले रखे गए हैं वह केवल बम्बई में ही फोटो आदि नहीं लेते हैं, अपितु उन्हें एक बहुत बड़े क्षेत्र में काम करना पड़ता है जिसमें कि न केवल बम्बई राज्य शामिल है अपितु कुछ पड़ोसी राज्य भी शामिल हैं । बम्बई में उन्हें रखने का यह कारण है कि वह आसानी से दूसरे आस पास के राज्यों में जा सकते हैं । पहले एक कैमरा वाला नागपुर में रखा गया था, परन्तु देखा गया कि वह आसानी से इधर उधर नहीं जा सकता था ।

श्री गुरुपादस्वामी : क्या माननीय मंत्री को मालूम है कि हाल ही में 'रामनाथन एंड को०' नाम की एक नई कम्पनी खोली गई है तथा कुछेक फिल्मों वहां अन्तिम रूप से तय्यार करने के लिये भेजी जाती हैं ? क्या उन्हें यह भी मालूम है कि वह कम्पनी केवल इस तरह के ठेके लेने के लिये ही खोल दी गई है ?

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में यह अनुपूरक प्रश्न यहां ग्राह्य नहीं है ।

संयुक्त राष्ट्र विशेषज्ञ

*७८२. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) संयुक्त राष्ट्र विशेषज्ञ मिशन ने भारत में सामुदायिक संघटन तथा विकास के सम्बन्ध में क्या सुझाव दिये हैं ;

(ख) क्या सरकार ने यह सुझाव मान लिये हैं ; तथा

(ग) यदि मान लिये हैं ; तो क्या क्या सुझाव मान लिये गये हैं तथा उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) से (ग) तक । संयुक्त राष्ट्र संघीय मिशन की कोई रिपोर्ट प्राप्त नहीं की गई है । इस मिशन ने अपनी अनौपचारिक चर्चा के दौरान में जो सुझाव दिये थे, उन्हें सामुदायिक परियोजना कार्यक्रमों तथा राष्ट्रीय विस्तार सेवा का पहले ही अंग बना लिया गया है । एक विवरण जिसमें कि ये सुझाव संक्षिप्त रूप में दिये गये हैं ; सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५०]

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : क्या यह मिशन स्वतः ही भारत आया था अथवा हमारे निमंत्रण पर यहां आया था ?

श्री हाथी : वह हमारे निमंत्रण पर नहीं आये थे, किन्तु हमारे अनुमोदन पर अवश्य आय थे ।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : क्या हमें उनके यात्रा सम्बन्धी खर्च का कुछ भाग उठाना पड़ा ?

श्री हाथी : जी नहीं ।

श्री एन० एम० लिंगम : इस मिशन ने जो सुझाव दिये थे, क्या प्रकृष्ट मूल्यांकन संस्था ने अपनी शिफारिशों में उनका अनुमोदन किया है ?

श्री हाथी : हम इस संस्था की अन्तिम वार्षिक रिपोर्ट की प्रतीक्षा कर रहे हैं ।

पाकिस्तान के विद्युत प्रदाय

***७८३. सरदार हुक्म सिंह :** क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या पाकिस्तान को यथापूर्व बिजली दी जा रही है ; तथा

(ख) यदि दी जा रही है तो क्या इस सम्बन्ध में बिल आदि नियमित रूप में चुकाये जाते हैं ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) हां, श्रीमान् ।

सरदार हुक्म सिंह : १९४७ में जितनी बिजली प्रदाय की जाती थी तथा जिस दर पर प्रदाय की जाती थी, क्या वह यथावत् रखी गई है अथवा क्या उनमें कोई फेर बदल किया गया है ?

श्री हाथी : दर तो वही है परन्तु मात्रा में कमी की गई है ।

सरदार हुक्म सिंह : वर्तमान करार कितने समय के लिये है तथा यह कब हुआ था ?

श्री हाथी : यह एक वर्ष के लिये है ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या इस सम्बन्ध में पाकिस्तान के साथ कोई दीर्घ कालीन करार करने का विचार है ?

श्री हाथी : अभी नहीं ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या हमारे पंजाब में यह मांग की जा रही है कि उन्हें अधिक मात्रा में बिजली मिलनी चाहिये ?

श्री हाथी : यह भी एक कारण है कि पाकिस्तान को दी जाने वाली बिजली की मात्रा में कमी की जा रही है । निस्सन्देह, यह बात आपसी समझौते से हो रही है । १९४८ में हम लगभग ६,००० किलोवाट प्रदाय करते थे परन्तु अब हम आपसी समझौते से केवल ४,००० किलोवाट प्रदाय कर रहे हैं ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या इसे और कम किये जाने का विचार है जिस से हमारे कस्बों को और अधिक बिजली मिल सके ?

श्री हाथी : यह आपसी समझौते से किया जा सकता है । दोनों देशों के बीच समझौता होने पर ही यह करार हुआ है ।

तम्बाकू

***७८४. श्री एस० एन० दास :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे :

(क) क्या तम्बाकू व्यापारियों ने भारत सरकार से उस कठिनाई का निवारण करने के लिये सहायता मांगी है जो कि विदेशी बन्दरगाहों पर भारतीय तम्बाकू एकत्र होने से तथा देश में घटिया किस्म का तम्बाकू इकट्ठा होने से उत्पन्न हुई है ;

(ख) यदि मांगी है, तो उन्होंने क्या सुझाव दिये हैं ;

(ग) इन प्रस्थापनाओं के सम्बन्ध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ; तथा

(घ) इस मामले के सम्बन्ध में इस समय स्थिति क्या है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :
(क) हां, श्रीमान।

(ख), (ग) तथा (घ) । दो विवरण सदन पटल पर रखे जाते हैं । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५१]

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूं कि विवरण में दिये गये सुझाव सरकार को कब प्राप्त हुए थे तथा सरकार को इन बातों के सम्बन्ध में किसी निश्चय पर पहुंचने में कितना समय लगेगा ?

श्री करमरकर : मेरे विचार में यह सुझाव गत छै महीने में प्राप्त हुए हैं । जैसा कि मेरे माननीय मित्र को दुसरे विवरण से मालूम होगा, कुछेक सूझावों पर विचार किया गया है तथा सरकार ने कार्यवाही भी की है हाल ही में वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री गंतूर गये थे । वहां भी उन्हें इस सम्बन्ध में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं इन सूझावों पर व्यापक रूप से विचार करने के लिये ९ मार्च को हमारे मंत्रालय की तथा खाद्य तथा कृषि मंत्रालय की एक संयुक्त बैठक निश्चित की गई है ।

श्री एस० एन० दास : किस किस विदेशी बन्दरगाह पर तम्बाकू का स्टॉक इकट्ठा हुआ है तथा कितना स्टॉक इस समय तक बेचा जा चुका है ?

श्री करमरकर : मुझे इन विदेशी बन्दरगाहों के सम्बन्ध में कोई जानकारी नहीं जहां कि माल इकट्ठा हुआ है ।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या यह सत्य है कि ब्रिटिश आयात प्रशुल्क नीति भारतीय तम्बाकू के व्यापार के लिये प्रतिकूल सिद्ध हुई है तथा क्या यह प्रश्न सिडनी सम्मेलन में उठाया गया था ?

श्री करमरकर : सिडनी सम्मेलन तथा इस प्रश्न का आपस में कोई सम्बन्ध नहीं दीख पड़ता है । मेरे पास कोई सूचना नहीं, किन्तु मैं इसे अच्छी तरह से देख लूंगा ।

श्री रघुरामैया : देश में जो घटिया किस्म का तम्बाकू इकट्ठा हुआ है, उसका लगभग मूल्य क्या है ?

श्री करमरकर : प्राक्कलन दो करोड़ पौंड तथा पांच करोड़ पौंड के बीच है । इसका अधिकांश भाग घटिया किस्म का है ।

शुष्क क्षेत्र सम्बन्धी गवेषणा केन्द्र

*७८५. **श्री एस० सी० सामन्त :** क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारत में कोई शुष्क क्षेत्र सम्बन्धी गवेषणा केन्द्र खोला गया है अथवा खोले जाने का विचार है ; तथा

(ख) इस समय तक भारत के शुष्क क्षेत्रों में क्या सुधार किया गया है ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जोधपुर में एक "विकास तथा गवेषणा केन्द्र" खोलने की प्रस्थापना विचाराधीन है ।

(ख) सूचना एकत्र की जा रही है तथा इसे सदन पटल पर रखा जायगा ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या राजस्थान के सीमावर्ती क्षेत्रों में पेड़ लगाने के संबन्ध में कोई कार्यवाही की गई है ?

श्री हाथी : जी हां, एक कार्यक्रम है । खाद्य तथा कृषि मंत्रालय इस पर ध्यान दे रहा है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या जसवन्त कालिज, जोधपुर में की गई किसी गवेषणा को इन रेगिस्तानी क्षेत्रों में प्रयोग में लाया गया है ?

श्री हाथी : कोई काम अभी नहीं किया गया है, सिवाय इस के कि कुछ भू-गर्भ शास्त्रीय तथा जल सम्बन्धी तथ्य तथा आंकड़े एकत्र किये गये हैं।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या हम 'यूनेस्को' से समबद्ध विज्ञान वेत्ताओं की समिति से कोई सहायता प्राप्त नहीं कर रहे हैं ?

श्री हाथी : हमने एक परियोजना प्रस्तुत की है तथा कुछ वित्तीय सहायता भी मांगी है।

हाथ करघा उद्योग

*७८६. श्री के० पी० सिन्हा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) आज तक सरकार ने हाथकरघा उद्योग को संगठित करने के लिये क्या कार्यवाही की है ;

(ख) वर्ष १९५३ में उत्पादित हाथकरघा उद्योग के वस्तुओं की मात्रा कितनी है तथा इस समय कितनी मात्रा स्टॉक में पड़ी है ; और

(ग) अखिल भारतीय हाथकरघा बोर्ड के बनाये जाने के बाद हाथकरघा उद्योग में किस प्रकार के विशेष सुधार हो पाये हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) "अखिल भारतीय हाथकरघा बोर्ड—पहली वार्षिक रिपोर्ट", जिसकी प्रतियां सदन के पुस्तकालय को दी गई हैं, नाम की पुस्तिका में इस कार्यवाही की व्याख्या की गई है।

(ख) अनुमान लगाया जाता है कि १९५३ में हाथकरघा उद्योग ने १ अरब १० करोड़ गज से अधिक कपड़े का उत्पादन

किया है। हमारे पास इस बात की कोई भी सूचना नहीं है कि स्टॉक में हाथकरघे का कितना कपड़ा है।

(ग) इस समय इसका अन्दाजा नहीं लगाया जा सकेगा। राज्य सरकारों द्वारा उठाये गये धागे की मात्राओं के सम्बन्ध में जो रिपोर्ट मिली है, उन से यही मालूम देता है कि १९५२ की अपेक्षा हाथकरघे के कपड़े की संचित मात्रा कुछ कम है।

श्री के० पी० सिन्हा : क्या इस कपड़े को विदेशों में बेचने के लिये पण्य-व्यवस्था करने वाले पदाधिकारियों की नियुक्ति की जा चुकी है ; और यदि की जा चुकी है तो क्या उन्होंने पद संभाल लिये हैं ?

श्री करमरकर : जी हा, इस प्रकार का विचार था। मेरे पास इस प्रकार की कोई भी जानकारी नहीं है कि उन्हे वास्तव में नियुक्त किया गया है।

श्री एम० डी० रामस्वामी : क्या प्रति वर्ष "हाथकरघा सप्ताह" मनाया जायेगा ?

श्री करमरकर : हमारी भी यही आशा है।

भाखड़ा नांगल से बिजली का वितरण

*७८७. श्री डी० सी० शर्मा : क्या योजना मंत्री १० दिसम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८०५ के उत्तर की ओर निर्देश करते हुये यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भाखड़ा-नांगल परियोजना द्वारा पैदा की गई बिजली के अन्य जगहों को भेजे जाने एवं वितरित करने के पूंजी व्यय के समन्वित कार्यक्रम पर परामर्श देने के लिये योजना अयोग द्वारा नियुक्त कमेटी ने अपनी रिपोर्ट पेश की है ; और

(ख) यदि हां, तो इस रिपोर्ट के मुख्य निष्कर्ष क्या हैं ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

श्री डी० सी० शर्मा : कब तक रिपोर्ट पेश होगी ?

श्री हाथी : हो सकता है कि इस महीने के अन्त तक मिले ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

पाकिस्तान द्वारा कोयले की खरीद

*७५५. श्री एम० आर० कृष्ण : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि पाकिस्तान सरकार भारत से कोयले की खरीद को क्रमशः कम कर रही है ; तथा

(ख) पाकिस्तान सरकार ने इस कार्यवाही के क्या कारण बताये हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) तथा (ख) भारतीय कोयले के लिये पाकिस्तान सरकार द्वारा दिये गये क्रय-आदेश से हाल के महीनों में कुछ कमी का पता चला है । बताया गया है कि इस कमी का कारण पूर्वी पाकिस्तान की मांग का घट जाना है ।

उर्वरक

*७५९. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सिंदरी उर्वरक तथा त्रावनकोर उर्वरक तथा रासायनिक फ़ैक्टरियों के उर्वरकों के मूल्यों को इन फ़ैक्टरियों को उपोत्पादों के निर्माण से अतिरिक्त आय के होने के कारण कम करने का विचार किया गया है ; तथा

(ख) इन स्थानों पर कौन कौन से उपोत्पादों का निर्माण हो रहा है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) तथा (ख) सिंदरी फर्टिलाइजर एन्ड कैमिकल लिमिटेड : सिंदरी में इस समय केवल कैल्शियम कार्बोनेट स्लज उपोत्पाद ही तैयार किया जाता है । इस समय इसका संग्रह किया जा रहा है तथा अंत म सीमेंट बनाने के लिये इसे मैसर्स एसोसिएटेड सीमेंट कम्पनीज़ लिमिटेड को बेच दिया जायेगा । विक्रय मूल्य को इस उपोत्पाद के वस्तुतः बिकने पर कम करना सम्भव हो सकता है ।

मसर्स फर्टिलाइजर एन्ड कैमिकल्स (त्रावनकोर लिमिटेड) मसर्स फर्टिलाइजर्स एन्ड कैमिकल्स (त्रावनकोर) लिमिटेड, कई एक उपोत्पाद अर्थात् कैल्शियम कार्बोनेट स्लज, लकड़ी की विभिन्न प्रकार की राख, लकड़ी का टाट तथा फालतू कार्बन डाईऑक्साइड तैयार करते हैं । इन सबको अभी बेचा नहीं गया है ।

पता चला है कि तुलनात्मक छोटी स्थापना तथा उत्पादन की अधिक लागत के कारणों से उनका अभी अपने मूल्यों को कम करने का कोई विचार नहीं है ।

गवर्नमेंट आफ इंडिया फार्म प्रेस के कर्मचारी

*७६४. श्री टी० के० चौधरी : क्या निर्माण, आवास तथा संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या गवर्नमेंट आफ इंडिया फार्म प्रेस कलकत्ता के कर्मचारियों के वेतन-क्रम दूसरे सरकारी प्रेसों के उसी प्रकार के कर्मचारियों की अपक्षा कम है ; तथा

(ख) क्या इस स्थापना में कई नियुक्तियां पिछले सात या आठ वर्षों से निरन्तर रहने पर भी अभी तक अस्थायी आधार पर ही हैं ?

निर्वाण आवास तथा संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) नहीं श्रीमान् ।

(ख) हा श्रीमान्, सरकार ने हाल में कभी सरकारी प्रेसों की, जिनमें कलकत्ता का फार्म प्रेस भी शामिल है, ५० प्रतिशत नियमित अस्थायी नौकरियों की स्थायी बनाने के आदेश जारी किये हैं ।

विशाखापटनम पोत-हाता

*७६५. श्री राघवय्या : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या विशाखापटनम पोत-हाते के उत्पादन कार्यक्रम को नौवहन समवायों तथा विभिन्न पत्तन न्यासों के निर्माण कार्य से एक सूत्रित किया गया है ; तथा

(ख) यदि ऐसा है, तो एक सूत्रता को कैसे कार्यान्वित किया गया है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :
(क) जी हां ।

(ख) एकसूत्रता को सम्बन्धित पक्षों के परस्पर विचार विमर्श के बाद किया गया है तथा इसमें पोत-हाते की सामर्थ्य तथा नौवहन समवायों और विभिन्न पत्तन न्यासों आदि की आवश्यकताओं को विचार में रखा गया है ।

मोटर गाड़ी उद्योग

*७६८. श्री एम० एल० द्विवेदी :
(क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत जितनी मोटरों के निर्माण का लक्ष्य निश्चित किया गया था, उनमें से कितनी

मोटरें अब तक बनाई जा चुकी हैं और पंचवर्षीय अवधि के समाप्त होने तक कितनी मोटर बनाई जाने की सम्भावना है ?

(ख) सरकार ने इस उद्योग के विकास तथा प्रोत्साहन के लिये क्या कार्यवाही की है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :
(क) वर्ष १९५४-५५ के पहले नौ महीनों में इस देश में ६,१५५ मोटर गाड़ियां बनाई गई थीं । योजना काल के अन्त तक बनाई जाने वाली मोटर गाड़ियों की संख्या का किसी भी सीमा तक ठीक अनुमान लगाना सम्भव नहीं है । इतना और कहना जरूरी है कि मोटर गाड़ी बनाने में जितने पुर्जों आदि की आवश्यकता होती है, वह सभी इस देश में नहीं बनाये जाते हैं ।

(ख) मोटर गाड़ी उद्योग को प्रोत्साहित करने के लिये सरकार ने जो उपाय किये हैं, उन में कुछेक इस प्रकार से हैं :

(१) मोटर गाड़ियों की समस्त मांगों को एकस्पद करके निर्मात फर्मों को दे दिया गया है ।

(२) बनाई जाने वाली मोटर गाड़ियों को कुछेक निश्चित प्रकारों तथा नमूनों तक सीमित कर दिया गया है ।

(३) मोटर गाड़ी के पुर्जों पर आयात शुल्क को काम कर दिया गया है ।

खड़गवसला का नमूने का परीक्षण तालाब

*७६९. श्री रघुनाथ सिंह : क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत है कि सरकार पूना के निकट खड़गवसला के केन्द्रीय जल तथा विद्युत गवेषणा स्टेशन पर एक नमूने

के परीक्षण-तालाब, को जिस पर चालीस लाख रुपये की लागत का अनुमान है, के निर्माण पर विचार कर रही है ; तथा

(ख) इंग्लैन्ड में टेडिंगटन के स्थान पर नमूनों के परीक्षण पर कितना व्यय आता है ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) ब्रिटेन में टेडिंगटन में नमूनों के परीक्षण के व्यय में काफी अन्तर है जो परीक्षित जहाज की क्रिस्म, रफतार जिसके लिये उसका परीक्षण किया गया हो तथा अपेक्षित परिवर्तनों पर निर्भर करता है । एक विवरण जिसमें टेडिंगटन में नमूनों के परीक्षण के लिये जा रहे शुल्कों का व्योरा दिया गया है सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५२]

पश्चिमी जर्मनी से व्यापार समझौता

*७७५. श्री एन० एल० जोशी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री पश्चिमी जर्मनी से हुये व्यापारिक समझौते की मर्दें बताने की कृपा करेंगे ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : भारत तथा पश्चिमी जर्मनी के बीच नवी-कृत हुये व्यापार प्रबन्धों का पाठय अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है । इसे यथा शीघ्र सदन के पुस्तकालय में रख दिया जायेगा ।

नमक

७७६. श्री मुरारका : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) राजपूताना नमक-स्त्रोत विभाग में उत्पादन में कमी होने के कारण क्या हैं ; तथा

(ख) पूरे उत्पादन को फिर से करने के लिये किन उपायों का विचार किया गया है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) तथा (ख) । एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५३]

पाकिस्तानियों काबड़ी संख्या में आना

*६८८. { श्री गिडवानी :
श्री बी० के० दास :
डा० राम सुभग सिंह :
श्री रामानन्द दास :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि अगस्त, १९५३ से जनवरी, १९५४ के बीच पूर्वी पाकिस्तान से बहुत से मुसलमान बिना पार-पत्र प्राप्त किये सीमा को पार करके भारत संघ में चले आये हैं ; तथा

(ख) यदि ऐसा है, तो उनकी संख्या कितनी है ?

वैदेशिक कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) तथा (ख) जी हां, परन्तु एस व्यक्तियों की संख्या का ठीक ठीक पता नहीं है ।

तरल सोना

*७८९. श्री एस० सी० सिंघल : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारत में स्थानीय खपत के लिये तरल सोना तैयार किया जाता है ?

(ख) क्या यह सत्य है कि तरल सोना भारत में आयात भी किया जाता है ?

(ग) पिछले तीन वर्षों में कितनी मात्रा का आयात किया गया है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) हां, श्रीमान् । कुछ निश्चित सीमा तक ।

(ख) उत्तर हां में है ।

(ग) ठीक ठीक सूचना उपलब्ध नहीं है, क्योंकि इस मद को भारतीय बिहिःसीमा शुल्क के विवरणों में विशेष रूप से नहीं दिखाया गया है ।

आसाम में चाय के मूल्य

*७९०. श्री एल० जोगेश्वर सिंह :

(क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि फरवरी, १९५४ के पहले सप्ताह में गोहाटी के स्थानीय बाजार में विभिन्न किस्मों की खुली चाय के दाम १२ आने प्रति पौंड से चढ़ कर १४ आने प्रति पौंड हो गये हैं ?

(ख) क्या आसाम के दूसरे भागों तथा मनीपुर और त्रिपुरा जैसे पार्श्ववर्ती राज्यों में भी चाय के मूल्य में इसी प्रकार की वृद्धि हुई है ?

(ग) मूल्यों के चढ़ने तथा बढ़िया प्रकार की चाय के शायब हो जाने के प्रत्यक्ष कारण क्या हैं ?

(घ) मूल्य-वृद्धि को रोकने तथा इन क्षेत्रों में बढ़िया प्रकार की चाय को काफी मात्रा में उपलब्ध करने के लिये अभी तक क्या उपाय किये गये हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) तथा (ख) । १९५३-५४ में चाय की सभी किस्मों के मूल्य में वृद्धि हुई है ।

(ग) मूल्य में वृद्धि के कारण विदेशी मंडियों में चाय की मांग का बढ़ जाना तथा चाय की उत्पादित किस्म में सुधार होना है । सामान्यतः आसाम में उत्पादित चाय कलकत्ता में नीलाम तथा एजेन्सियों द्वारा बेची जाती है । केवल छोटे बगान जो बढ़िया किस्म की चाय का उत्पादन नहीं करते हैं, अपनी चाय को स्थानीय रूप से बेचते हैं ।

(घ) मामले पर विचार हो रहा है ।

फोर्ड प्रतिष्ठान विशेषज्ञ दल

*७९१. श्री एन० एल० जोशी :
क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) फोर्ड प्रतिष्ठान द्वारा भर्ती किये गये अमरीकी तथा स्वीडिश विशेषज्ञ दल कब से इस देश का दौरा कर रहा है ; तथा

(ख) अभी तक वह किन किन स्थानों पर गया है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) ४ दिसम्बर, १९५३ से । दल ने अपना दौरा पूरा कर लिया है ।

(ख) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [डेखिये परिशिष्ट ३, अनु-बन्ध संख्या ५४]

सन निर्यात

*७९२. श्री रघुनाथ सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यूगोस्लाविया, चिली और इटली की प्रतिद्वन्दिता के कारण भारतीय सन का निर्यात घट रहा है ; तथा

(ख) यदि हां, तो सरकार विदेशों में सन के बाजार को हाथ में रखने के लिये क्या कदम उठा रही है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) कोरिया के एकाएकी युद्ध । अर्थात् १९५१-५२ के बाद के माल जमा करने के काल को छोड़ कर, निर्यात के सामान्य स्तर को स्थिर रखा गया है ।

(ख) उत्पन्न होता

भारत पाकिस्तान समझौता

*७९३. { सरदार हुक्म सिंह :
श्री डी० सी० शर्मा :

क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि पाकिस्तान ने यह सुझाव रखा था कि दोनों देशों के बीच अगस्त, १९५३ को हुये चल सम्पत्ति समझौते की १ जनवरी, १९५४ से कार्यान्विति आरम्भ हो जाय ; तथा

(ख) क्या उस तिथि को समझौते की कार्यान्विति हुई है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) जी हां, पाकिस्तान सरकार ने कार्यान्विति को आरम्भ करने के लिये १ जनवरी, १९५४ की तिथि का सुझाव दिया था । उक्त तिथि भारत सरकार द्वारा स्वीकार कर ली गई थी ।

(ख) कार्यान्विति के लिये भारत तथा पाकिस्तान में आवश्यक अनुदेश एक साथ २३ जनवरी, १९५४ को जारी किये गये थे । तथा इन अनुदेशों के अन्तर्गत अपेक्षित कार्यवाही इस समय की जा रही है ।

रेडियो के पुर्जे

*७९४. श्री एस० सी० सामन्त : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारत में रेडियो के पुर्जे बनाने के कोई प्रयत्न किये गये हैं ; तथा

(ख) यदि हां, तो क्या परिणाम हुये ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) तथा (ख) । कुछ पुर्जे जैसे कि ट्रांसफार्मर्स, चोक्स, क्वाइल्स, कागज और अभ्रक के कैपेसिटर्स, वेव बैण्ड स्विचें, पोटेंशियो

मीटर्स, कैबिनेट्स, लाउड स्पीकर्स, ट्यूनिंग असेम्बलीज तथा हार्डवेयर पुर्जे भारत में बनाये जा रहे हैं ।

विदेशों में प्रचार

*७९५. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) वर्ष १९५३ में विदेशों में प्रचार कार्य पर कितनी राशि व्यय की गई थी ; तथा

(ख) १९५३ और १९५४ के गणतंत्र दिवसों पर कितने प्रकाशन तथा पुस्तिकायें जारी की गई हैं ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) अनुमान है कि वित्तीय वर्ष १९५३-५४ में विदेशों में प्रचार कार्य पर कुल ५५,४४,३०० रुपये व्यय होंगे ।

(ख) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । (देखिये परिशिष्ट ३, अनु-बन्ध संख्या ५५)

बर्मी और मनीपुरी अधिकारियों का सम्मेलन

*७९६. { श्री एल० जोगेश्वर सिंह :
श्री रिशांग किशिंग :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि फरवरी १९५४ के द्वितीय सप्ताह में किसी समय सोमरा (अपर बर्मा) में बर्मी और मनीपुरी अधिकारियों का एक प्रतिनिधात्मक सम्मेलन हुआ था ;

(ख) उस सम्मेलन में किन विषयों पर चर्चा हुई थी ; तथा

(ग) क्या निर्णय किये गये थे ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क), (ख) तथा (ग) । भारत सरकार को इस सम्मेलन के बारे में कुछ भी पता नहीं है । मैं यह बता दूँ कि स्थानीय अधिकारियों को केवल दैनिक कार्यों

तथा स्थानीय मामलों पर सीमा पार के समान स्तर के पदाधिकारियों से पत्र व्यवहार और उनके साथ बातचीत करने की अनुमति दे दी गई है।

तम्बाकू के चूरे से निकोटीन

१३५. श्री दाभी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) देश में प्रति वर्ष तम्बाकू के चूरे की कुल कितनी मात्रा उपलब्ध होती है ;

(ख) १९५२ और १९५३ में तम्बाकू के चूरे से उत्पादित निकोटीन की मात्रा और मूल्य क्या है ;

(ग) जिन कारखानों में तम्बाकू के चूरे से निकोटीन बनाई जा रही है, उनके नाम क्या हैं ;

(घ) इनमें से प्रत्येक कारखाने का वार्षिक उत्पादन कितना है ; तथा

(ङ) इनमें से प्रत्येक कारखाने की वार्षिक उत्पादन सामर्थ्य कितनी है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) लगभग ३ करोड़ ८० लाख पाँड।

(ख) जहां तक सरकार को मालूम है, इस देश में निकोटीन नहीं बनाई जाती है।

(ग), (घ) तथा (ङ)। प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

चम्बल योजना

१३६. श्री बलवन्त सिंह महता : क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री १९ फरवरी, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १५१ के उत्तर को ध्यान में रख कर यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चम्बल योजना के अधीन जो ६०,००० किलोवाट बिजली तैयार किये

जाने की आशा है, वह गांधी सागर तथा प्रताप सागर दोनों बांधों द्वारा तैयार की जायगी या गांधी सागर बांध द्वारा ही ;

(ख) यदि ये आंकड़े गांधी सागर बांध के सम्बन्ध में ही हैं तो प्रताप सागर बांध से कितनी बिजली तैयार की जायगी ;

(ग) इन बांधों से बिजली किन किन कस्बों तथा नगरों को दी जायेगी ; और

(घ) इन बांधों से कब तक बिजली तैयार होने लगेगी ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) :

(क) केवल गांधी सागर बांध द्वारा ही।

(ख) आशा की जाती है कि राणा प्रताप सागर बांध से ६० प्रतिशत लोड फैक्टर पर लगभग ६०,००० किलोवाट बिजली तैयार होगी।

(ग) मध्य भारत : उज्जैन, इन्दौर, रतलाम और देवास।

राजस्थान : जयपुर, कोटा, सवाई माधोपुर, लखेड़ी, बूंदी और निवाड़ी ;

भोपाल : भोपाल

(घ) १९६०।

इस्पात का उत्पादन

१३७. श्री मोघनाथ साहा : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच नहीं है कि भारत में इस्पात का प्रति व्यक्ति उत्पादन केवल ७ पाँड है, जब कि स्पेन में ५० पाँड और अमरीका में १,४०० पाँड है ;

(ख) क्या यह सच नहीं है कि इस्पात के कम मिलने के कारण सरकार और जनता द्वारा आरम्भ किये गये बहुत से उद्योग, उदाहरणार्थ चित्तरंजन का इंजन बनाने का

कारखाना, विशाखापटनम् शिपयार्ड, मोटर उद्योग तथा अन्य अनेक उद्योग, आंशिक रूप से या पूर्ण रूप से बेकार पड़े हुये हैं ;

(ग) राडरकेला के नये कारखाने के उत्पादन से इस्पात की विद्यमान मांगों की पूर्ति कहां तक होगी ;

(घ) औद्योगीकरण की मांगों को पूरा करने के हेतु नये इस्पात के कारखानों के आरम्भ करने के लिये सरकार की क्या योजनायें हैं ;

(ङ) यदि निकट भविष्य में एक तीसरे इस्पात संयंत्र को लगाने का निश्चय होता है, तो क्या उस संयंत्र को लगाने के लिये सरकार विदेशी विशेषज्ञों को बुलाने का विचार करती है अथवा उस काम को वह भारतीय विशेषज्ञों द्वारा करवायेगी; तथा

(च) भविष्य के इस्पात उत्पादन के विषय में पूर्ण प्रविधिक स्वायत्त प्राप्त करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) अनुमान है कि उल्लिखित देशों में प्रति व्यक्ति उपभोग उतना ही है जितना कि प्रश्न में बताया गया है ।

(ख) अपेक्षित श्रेणियों के इस्पात की कमी के कारण विभिन्न इंजीनियरिंग उद्योगों की गति कुछ धीमी पड़ गई है । आयातों से स्थिति में सुधार हुआ है ।

(ग) राडरकेला इस्पात संयंत्र में जो उत्पादन होगा उसमें मुख्य रूप से प्लेटें, चादरें और पत्तियां होंगी । आशा की जाती है कि १९५८ में चपटी वस्तुओं की अनुमानित कमी इस से पूरी हो जायेगी ।

(घ) यह मामला परीक्षण आधीन है ।

(ङ) मैं यह समझता हूं कि माननीय सदस्य आयोजित नये इस्पात संयंत्र के बाद एक दूसरे इस्पात के कारखाने की स्थापना की ओर निर्देश कर रहे हैं, परन्तु इस उठाये गये प्रश्न के सम्बन्ध में, इस अवस्था पर, अभी कोई संकेत नहीं दिया जा सकता है ।

(च) यह बता दिया गया है कि आयोजित इस्पात संयंत्र में कार्य-दक्षता की अपेक्षाओं के अनुसार काम पर लगाये जाने वाले जर्मनों की संख्या न्यूनतम रखी जायेगी । तब तक जर्मन कारीगरों के स्थान पर उत्तरोत्तर भारतीयों को रखने के लिये उन्हें विशेष प्रशिक्षण दिया जायेगा ।

मिस्र का व्यापारिक प्रतिनिधि मंडल

१३८. सरदार हुक्म सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि दिसम्बर, १९५३, जनवरी १९५४ में एक मिस्री व्यापारिक प्रतिनिधि मंडल हमारे देश में आया था ;

(ख) उस प्रतिनिधि मंडल ने भारत के किन किन स्थानों का दौरा किया था ;

(ग) क्या वह प्रतिनिधि मंडल मिस्र की सरकार द्वारा भेजा गया था ; तथा

(घ) यदि हां, तो क्या इस प्रतिनिधि मंडल के दौरे के फलस्वरूप उस देश के साथ हमारे वाणिज्यिक सम्बन्धों में कोई प्रगति हुई थी ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) नई दिल्ली, कलकत्ता और बम्बई ।

(ग) जी हां, श्रीमान् ।

(घ) उन्होंने दिल्ली में फेडरेशन आफ चैम्बर्स आफ कामर्स ऐंड इंडस्ट्री और कलकत्ता तथा बम्बई में चाय, जूट और रुई के व्यापारियों से

बात चीत की थी। प्रतिनिधि मंडल के साथ सरकारी स्तर पर सरकारी रूप से कोई बात चीत नहीं हुई थी। यह प्रतिनिधि मंडल कुछ संभावनाओं का पता लगाने के लिये आया था, अतः अभी यह बताना संभव नहीं है कि इस दौरे से भारत और मिस्र के बीच के व्यापारिक सम्बन्धों में क्या प्रगति हुई है।

अमोनियम सल्फेट

१३९. सेठ गोविंद दास : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५३ में सिन्द्री उर्वरक कारखाने में कितना अमोनियम सल्फेट तैयार किया गया ;

(ख) उसमें से भारत में कितनी मात्रा की खपत हुई ;

(ग) कितना बाहर भेजा गया ; और

(घ) ३१ दिसम्बर, को कितना अमोनियम सल्फेट बिना बिका पड़ा था ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) २,६५,६०२ टन ।

(ख) अनुमान है कि ४,४४,७५७ टन (अन्य साधनों से प्राप्त अमोनियम सल्फेट के सहित)। सिन्द्री से लिये गये अमोनियम सल्फेट की खपत के अलग अलग आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। १९५३ में सिन्द्री से भेजी गई कुल मात्रा २,५६,६०६ टन थी।

(ग) १५,१०० टन (कोलम्बो योजना के अधीन लंका को उपहार स्वरूप दिये गये १०० टन को लेकर)।

(घ) सिन्द्री ६३,८०३ टन।

फरीदाबाद प्रविधिक संस्था

१४०. श्री वी० पी० नायर : (क) क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या जब से वर्तमान प्रबन्धक ने कार्यभार 755 P. S. D.

संभाला है, तब से फरीदाबाद प्रविधिक संस्था का उत्पादन बढ़ गया है, और यदि हां, तो किनासा ?

(ख) क्या वर्तमान प्रबन्धक के कार्यभार संभालने से छै मास पूर्व और छै मास बाद के इस संस्था में बनाई गई विभिन्न मर्दों में से प्रत्येक के, उत्पादन के विस्तृत विवरण दिखाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जायगा ?

पुनर्वासि उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) तथा (ख)। भूतपूर्व प्रबन्धक, सरदार मधुसूदन सिंह के २६ जून, १९५३ को कार्यभार संभालने के बाद प्रविधिक संस्था का उत्पादन कुछ कम हो गया था। अगस्त-सितम्बर, १९५३ में हुई श्रमिकों की आम हड़ताल और बाद में भिन्न भिन्न विभागों की मशीनों को उचित स्थानों पर हटाने के कारण ऐसा हुआ था। १-१-१९५३ से ३०-६-१९५३ और १-७-१९५३ से ३१-१२-१९५३ तक के काल में प्रविधिक संस्था के उत्पादन को दिखाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५६]

अखबारी कागज

१४१. श्री एस० एन० दास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में आज कल अखबारी कागज की आवश्यकता कितनी है ;

(ख) उसमें से देशी उत्पादन के द्वारा कितने भाग की पूर्ति हो जाती है ;

(ग) १९५३ में किन किन देशों से अखबारी कागज आयात किया गया था और प्रत्येक मामले में मात्रा और मूल्य कितना था ; तथा

(घ) यदि भारत में कोई स्वदेशी उत्पादन होता है, तो संभरण के साधन क्या हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) ६०,०००/७०,००० टन प्रतिवर्ष ।

(ख) अभी कोई स्वदेशी उत्पादन नहीं है ।

(ग) एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५७]

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

बेकारी का सर्वेक्षण

१४२. श्री दाभी :

{ पंडित डी० एन० तिवारी :
क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) गत वर्ष भारत के १८ नगरों में बेकारी का जो सर्वेक्षण किया गया था, क्या वह पूरा हो गया है ;

(ख) यदि उक्त भाग (क) का उत्तर स्वीकारात्मक हो, तो इनमें से प्रत्येक नगर में इसके परिणाम क्या निकले ;

(ग) इन नगरों में सर्वेक्षण के लिये ठीक ठीक कौन सा तरीका या तरीके अपनाये गये थे ; तथा

(घ) यह सर्वेक्षण किसने किया था ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) से (घ) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५८]

वायरलेस ट्रांसमीटर

१४३. एस० सी० सामन्त : क्या सूचना तथा प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) प्रसारण के लिये जो पुराने प्रकार के ट्रांसमिटर्स काम में लाये जा रहे हैं उनको बदलने के लिये क्या कार्यवाही की है ; तथा

(ख) क्या यह सच है कि नये प्रकार के आयातित ट्रांसमिटर्स बहुत सरल हैं, उनके लिये कम जगह की आवश्यकता होती है और वे सस्ते हैं ?

सूचना तथा प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) भारत में प्रसारण के विस्तार के लिये पंचवर्षीय योजना की कुछ परियोजनाओं में ट्रांसमिटर्स का बदला जाना सम्मिलित है, अर्थात्, जहां पर एक अधिक शक्ति वाला लगाया जाना है । जो ट्रांसमिटर्स अब पुराने हो गये हैं, उन्हें बदलने के लिये अभी कोई कार्यवाही नहीं की गई है ।

(ख) यह सच है कि आधुनिक ट्रांसमिटर्स के लिये कम जगह की आवश्यकता होती है । जहां तक बल्व के बदलने और बिजली के खर्च का सम्बन्ध है, पुराने किस्मों के ट्रांसमिटर्स की अपेक्षा इन ट्रांसमिटर्स का आवर्तक व्यय कम है ।

इस्पात के पीपों के कारखाने

१४४ श्री बंसल : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में आजकल ऐसे कितने कारखाने हैं जो पेट्रोलियम और उसके उत्पादों के लिये इस्पात के पीपे बनाते हैं ?

(ख) प्रत्येक की उत्पादन क्षमता क्या है ?

(ग) उनमें से कितने ऐसे हैं जो पूर्ण रूप से या प्रधान रूप से विदेशी स्वामित्व में हैं ?

(घ) इन विदेशी समवायों के नाम क्या हैं ?

(ङ) इस देश में उन्होंने उत्पादन कब आरम्भ किया था ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) तथा (ग) से (ङ) । एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५९]

(ख) कुल सामर्थ्य ३५,००० टन प्रति वर्ष से अधिक है।

कलकत्ता निगम

१४५. श्री एस० सी० सामन्त : क्या निर्माण आवास तथा संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या कलकत्ता स्थित केन्द्रीय सरकार की सम्पत्तियों के सम्बन्ध में भारत सरकार तथा कलकत्ता निगम के मध्य बहुत दिनों से चले आ रहे झगड़े का अब निपटारा हो गया है ; तथा

(ख) यदि हां, तो कैसे ?

निर्माण आवास तथा संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

चाय पेटियां

१४६. श्री नानादास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारत की अनुमोदित प्लाई वुड फ़ैक्टरियों का सन् १९५२-५३ तथा १९५३-५४ का पूरे आकार की तथा आधे आकार की चाय पेटियों का वार्षिक उत्पादन ;

(ख) भारत के चाय बगानों में काम में लाई गई चाय पेटियों (पूरे तथा आधे आकार वाली क्रमशः) की कुल संख्या ;

(ग) भाग (ख) में उल्लिखित संख्या में से कितनी भाग (क) में उल्लिखित वर्षों में भारत की प्लाईवुड फ़ैक्टरियों से ली गई ; तथा

(घ) प्रत्येक देशी प्लाई वुड फ़ैक्टरी द्वारा प्रदाय की गई संख्या ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) पत्री वर्ष १९५२ तथा १९५३ में भारत की अनुमोदित प्लाई वुड फ़ैक्टरियों

का चाय पेटियों सम्बन्धी कुल उत्पादन क्रमशः ४८.२ लाख सैट तथा ३१.७ लाख सैट था। पूरे तथा आधे आकार वाली चाय पेटियों के प्रथक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) सन् १९५२ तथा १९५३ की भारत की चाय फ़सल के उत्पादन के आधार पर यह अनुमान किया जाता है कि इन वर्षों में चाय बगानों में काम में लाई गई चाय की पेटियों की कुल संख्या अनुमान से कोई ५४ तथा ५३ लाख क्रमशः थी।

(ग) सन् १९५२ तथा १९५३ में अनुमोदित फ़ैक्टरियों से क्रमशः कोई ४३.६ लाख तथा २६.७ लाख चाय पेटियां।

(घ) निश्चित सूचना तुरन्त ही उपलब्ध नहीं है।

नमक

१४७ { श्री दाभी :
श्री मुरारका :

क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) देश में नमक के उत्पादन, लाने ले जाने तथा विक्रय पर रखे गये नियंत्रण की सीमा तथा प्रकार ; तथा

(ख) जिस समय नमक शुल्क लागू था उस समय के मूल्यों की तुलना में विभिन्न भाग 'क' में के राज्यों तथा दिल्ली में इस समय नमक किस मूल्य पर बेचा जा रहा है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) केन्द्रीय उत्पादन शुल्क तथा नमक अधिनियम, १९४४ तथा उसके अन्तर्गत बनाये गये नियमों के अनुसार नमक का उत्पादन अथवा निर्माण नमक आयुक्त द्वारा दिये गये लायसेंस की शर्तों के अधीन है। दस

अथवा इस से कम एकड़ों के क्षेत्रों में व्यक्तियों अथवा व्यक्तियों के समुदायों द्वारा नमक का उत्पादन इस समय लायसेन्स से अप-वर्जित है। यह अपवर्जन १ मार्च, १९५५ से ढाई अथवा इससे कम एकड़ वाले क्षेत्रों के लिये सीमित कर दिया जायेगा।

नमक के लाने ले जाने पर नियंत्रण बहुत ही सीमित सीमा तक केन्द्रीय द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिये, कि भारतीय रेलवेज अधिनियम, १८९० की धारा २७ (क) के अन्तर्गत केन्द्रीय सरकार द्वारा बनाई गई क्षेत्र-योजना के अनुसार लाये अथवा ले जाये गये नमक को वरीय यातायात समझा जाता है, किया जाता है। नमक को उत्पादन स्थान से सड़क, नदी, सामान्य रेल यातायात अथवा यातायात के किसी अन्य साधन के द्वारा ले जाये जाने पर वैसे कोई प्रतिबन्ध नहीं है।

नमक के विक्रय पर केन्द्रीय सरकार का नियंत्रण नहीं है परन्तु कई राज्य सरकारें वितरण तथा मूल्य नियंत्रण के द्वारा इस बात को नियंत्रित करती हैं।

राज्यों द्वारा नमक पर लगाये गये विभिन्न प्रकार के नियंत्रणों को दिखाने वाली एक सूची संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६०]

(ख) अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६०]

पाकिस्तान को वस्त्र निर्यात

१४८. { श्री जी० पी० सिन्हा :
डा० राम सुभग सिंह :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री, जितनी भी सूचना उपलब्ध हो उसके अनुसार, पाकिस्तान को १९५३-५४ में भेजी गई कपड़े की गांठों की संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :
अप्रैल, १९५३ से जनवरी, १९५४ के अन्त तक की अवधि में १०,६४,००० रुपये के मूल्य की १३,२५,००० गज सूती कटपीस पाकिस्तान को निर्यात की गई है।

रबड़ टायर

१४९. श्री यू० एम० त्रिवेदी : (क)
क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री भारत में वायुमय (न्यूमैटिक) टायर बनाने वाले सार्थों के नाम बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) गत तीन वर्षों में उन्होंने अपने अंशधारियों को क्या लाभांश दिये हैं ?

(ग) सन् १९४० तथा १९५० में जो मूल्य प्रचलित थे उनको देखें टायरों के मूल्य में कितनी प्रतिशत वृद्धि हुई है ?

(घ) क्या गत छै महीनों में कच्ची रबड़ का मूल्य ३०० प्रति शत कम हो गया है ?

(ङ) यदि ऐसा है, तो क्या टायरों के मूल्य में भी इसी प्रकार की कमी हुई है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) :

(१) मैसर्स डनलप रबर कम्पनी (इंडिया) लिमिटेड, कलकत्ता।

(२) फ़ायरस्टोन टायर एण्ड रबर कम्पनी (इंडिया) लिमिटेड, बम्बई।

(३) त्रावनकोर रबर वर्क्स, त्रिविन्द्रम।

(४) नेशनल रबर मैनुफ़ैक्चरर्स, लिमिटेड, कलकत्ता।

(ख) पूर्ण तथा निश्चित सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ग) मोटर कार के टायरों के कुछ चुने हुये साइजों में १२० से १४५ प्रति शत तक।

(घ) जी नहीं, श्रीमान् ।

(ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

एक्स-रे की मशीनें

१५०. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में एक्स-रे की मशीनें बनाने के लिये की गई कार्यवाही तथा उसके परिणाम ; तथा

(ख) १९५३-५४ में आयात की गई एक्स-रे मशीनों की संख्या ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) देश में एक साथ पहले से ही एक्स-रे

की मशीनें तथा अन्य इलक्ट्रो-मैडिकल उपकरण बना रहा है । इन उपकरणों के बनाने की अनुमति एक अन्य सार्थ को भी दी गई है ।

(ख) 'एक्स-रे मशीनों' के आयात सम्बन्धी आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि उनको भारत के विदेशी व्यापार तथा नौ-वहन (समुद्र, वायु तथा थल) लेखों में प्रथक रूप से नहीं लिखा जाता है । अप्रैल से अक्टूबर, १९५३ के सात महीनों में १८,४८,३०० रुपये के मूल्य के इलक्ट्रो-मैडिकल उपकरण (एक्स-रे मशीनों समेत) आयात किये गये थे ।

अंक २
संख्या १७



सत्यमेव जयते

सोमवार,
८ 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

- औद्योगिक वित्त निगम सम्बन्धी जांच समिति का प्रतिवेदन— [पृष्ठ भाग १०९५]
अनुदानों की मांगें—रेलवे— [पृष्ठ भाग १०९६—११६१ तथा ११६२—११६६]
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड
मांग संख्या ३—विविध व्यय
मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय—प्रशासन
मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय—मरम्मत तथा संधारण
मांग संख्या ६—साधारण कार्यवहन व्यय—संचालक कर्मचारी
के साथ किए गए चावल के सौदे पर वक्तव्य [पृष्ठ भाग ११६१—११६२]

संसद् सचिवालय, नई दिल्ली ।

(मूल्य ६ आने)

संसदीय वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त काव्यादी)

शासकीय वृत्तान्त

१०९५

१०९६

लोक-सभा

सोमवार, ८ मार्च १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

३ म० प०

औद्योगिक वित्त निगम संबंधी जांच समिति का प्रतिवेदन

अध्यक्ष महोदय : औद्योगिक वित्त निगम जांच समिति के प्रतिवेदन के लिये जो ढाई घण्टे का समय निर्धारित किया गया था वह समाप्त हो चुका है। अब केवल माननीय मंत्री का उत्तर ही शेष रह गया है। माननीय सदस्य अभी कुछ और समय चाहते हैं। इस के लिये मेरा सुझाव था कि कभी कभी प्रश्नों का घण्टा न रखा जाये परन्तु माननीय सदस्यों को यह स्वीकार्य नहीं है।

श्री तुलसीदास (मेहसाना पश्चिम) : मेरा सुझाव यह है कि शुक्रवार के दिन, जो

सदस्यों के गैर-सरकारी विधेयकों का दिन है आधा घण्टे का समय दिया जाय और इस के अतिरिक्त आधा घण्टा मंत्री के उत्तर के लिए दिया जाये ?

अध्यक्ष महोदय : दिन का निश्चय तो माननीय मंत्री की सुविधा पर ही निर्भर करेगा। मैं चाहता यह था कि विवाद तथा उत्तर के मध्य बहुत समय नहीं बीतना चाहिये इसीलिये मैं चाहता हूँ कि इस सप्ताह के भीतर ही उत्तर भी दे दिया जाये। माननीय मंत्री से परामर्श करने के बाद मैं दिन का निश्चय करूँगा।

अनुदानों की मांगें*—रेलवे

डा० लंका सुन्दरम् (विशाखापटनम्) : अभी तक मांग संख्या १ तथा उस के कटौती प्रस्तावों पर चर्चा हो रही है। लगभग एक दर्जन मांगें हैं तथा उन के सम्बन्ध में कटौती प्रस्ताव हैं। इस प्रकार सब से अन्त में आने वाले कटौती प्रस्तावों को कोई समय नहीं मिलेगा। मेरा सुझाव है कि सारी मांगों को ११ समूहों में बांट दिया जाये। इन के साथ ही मांगों के कटौती प्रस्तावों पर भी विचार कर लिया जाये।

अध्यक्ष महोदय : इन मांगों सम्बन्धी सारे कटौती प्रस्तावों पर ?

डा० लंका सुन्दरम् : जो परस्पर सम्बन्धित हों।

श्री बैरो (नामनिर्देशित—आंग्ल-भारतीय) हमारा सुझाव यह है कि मांगों के प्रत्येक समूह

*राष्ट्रपति की पूर्व अनुमति से प्रस्तुत की गई।

[श्री बैरो]

के लिये कुछ समय निर्धारित कर दिया जाये जिस से सभी मांगों को उचित रूप से कुछ न कुछ समय मिल जाये। कटौती प्रस्ताव वही प्रस्तुत किये जायेंगे जिन के सम्बन्ध में हम आपस में समझौता कर चुके हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैं इस सुझाव से पूर्णतः सहमत हूँ। इस सभा में पहले ऐसी ही प्रथा थी। यदि विरोधी पक्ष को माननीय सदस्य का सुझाव मान्य हो तो वे समय निश्चित करें।

श्री नम्बियार (मयूरम्) : हम तो परसों ही सुझाव भेज चुके हैं कि चूकी मांग संख्या ३, ४, ५ तथा ६ का सम्बन्ध रेलवे बोर्ड के प्रशासन से है तथा इन का एक समूह बनाया जा सकता है तथा इन के लिये डेढ़ दिन का समय निर्धारित किया जाये। अब इस के सम्बन्ध में निर्णय किया जाये।

अध्यक्ष महोदय : मांग संख्या १ पर विचार किया जा रहा है। मैं अब मांग संख्यायें ३ तथा ४ भी रख रहा हूँ। मुझे आशा है कि माननीय रेलवे मंत्री को इस में कोई आपत्ति न होगी।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : वास्तव में, कटौती प्रस्तावों के

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१	२	३	४
३	श्री शिवमूर्ति स्वामी (कुण्टगी)	सर्वेक्षण नीति ...	१०० रुपये
३	श्री शिवमूर्ति स्वामी	हलयाल करवार रेलवे लाइन का।	१०० रुपये
३	श्री एस० एस० मोरे (शोलापुर)	दैनिक मजूरी वाले मजदूरों की शिकायतें।	१०० रुपये
३	श्री टी० के० चौधरी (बरहामपुर)	भोजन व्यवस्था करने वालों की अनुज्ञापितियों की मजूरी।	१०० रुपये

अनेक विषयों पर, इस मांग के सम्बन्ध में दिये गये माननीय सदस्यों के भाषणों में, विचार किया जा चुका है।

अध्यक्ष महोदय : मांग संख्या १ तो सदन के समक्ष पहले ही प्रस्तुत है। अब मैं मांग संख्या ३ तथा ४ को प्रस्तुत करता हूँ।

३१ मार्च, १९५५ को समाप्त होने वाले वर्ष के लिये अनुदानों की ये मांगें अध्यक्ष महोदय ने प्रस्तुत कीं :

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
३	विविध व्यय	१,३२,२६,००० रुपये
४	साधारण कार्य- वहन व्यय प्रशासन	२८,२१,३४,००० रुपये

अध्यक्ष महोदय : चुने हुए कटौती प्रस्ताव संख्या ६६, ६८, २२५, २२७, २३६, ३७, ३६, ४४, १००, १०७, १०८, २४६, २५५, २६४ तथा २६७ प्रस्तुत किये जा सकते हैं।

१	२	३	४
३	श्री पी० सुब्बाराव (नौरंगपुर)	विशेष पुलिस विभाग का कार्य ।	१०० रुपये
४	डा० लंका सुन्दरम्	अनुसचिवीय कर्म-चारियों के सम्बन्ध में वेतन आयोग इत्यादि की सिफारिशें ।	१०० रुपये
४	श्री वी० मिश्र (गया उत्तर)	केन्द्रीय रेलवे की शाखा का स्थानान्तरण ।	१०० रुपये
४	श्री नम्बियार	कैन्टीन इत्यादि की अपर्याप्त सुविधायें ।	१०० रुपये
४	श्री आर० एन० सिंह (ज़िला गाज़ीपुर पूर्व तथा ज़िला बलिया दक्षिण-पश्चिम)	द्वितीय वर्ग के अफ़सरों की प्रथम वर्ग में पदोन्नति ।	१०० रुपये
४	श्री नम्बियार	न्यायालय द्वारा निर्दोष ठहराये गये कर्म-चारियों की अपने पदों पर वापसी ।	१०० रुपये
४	श्री नम्बियार	एरोड्रोम में मज़दूरों को दी जाने वाली सुविधाओं का कम किया जाना ।	१०० रुपये
४	श्री टी० बी० विठ्ठल राव (खम्माम)	भर्ती, भाषावार प्रांतों की जनसंख्या के अनुपात पर आधारित हो ।	१०० रुपये
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी (चित्तौर)	पूर्वी रेलवे तथा पश्चिमी रेलवे के कार्यवहन व्यय ।	१०० रुपये
४	श्री बी० एस० मूर्ति (एलूरु)	रेलवे कर्मचारियों की नियोग्यताएं ।	१०० रुपये
४	श्री नम्बियार	अनुसचिवीय कर्मचारियों के उच्चतर वेतनक्रम में पदों की वृद्धि ।	१०० रुपये

अध्यक्ष महोदय : यह कटौती प्रस्ताव सभा के सामने प्रस्तुत हैं। हम इन के लिये कितना समय निर्धारित करेंगे ?

श्री बैरो : मेरा सुझाव है कि, इन तीनों मांगों पर, हम पांच बजे तक वाद-विवाद करें।

अध्यक्ष महोदय : हां। हम ने इन तीनों मांगों पर एक साथ विचार आरम्भ किया है। तथा हम पांच बजे तक विचार करते रहेंगे। आगे की मांग संख्याएँ ५ तथा ६ हैं।

श्री नम्बियार : सामान्य वार्ता के समय मैं बता चुका हूँ कि कर्मचारियों की शिकायतें बढ़ रही हैं तथा अशान्ति बढ़ती जा रही है। जो सुविधायें कर्मचारियों को गत पांच वर्षों से प्राप्त थीं उन को रेलवे प्रशासन एक एक कर के समाप्त करता जा रहा है। पास तथा रियायती टिकटों की सुविधायें कम की जा रही हैं। पहले लोको के कर्मचारी आधे दिन

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

की छुट्टी ले सकते थे परन्तु अब रेलवे बोर्ड का कहना है कि आधे दिन की भी छुट्टी लेने पर पूरे दिन की छुट्टी समझी जायेगी।

३० वर्ष की नौकरी के बाद अवकाश लेने वाले कर्मचारी का भी उपदान सर्विस रिकार्ड को देख कर घटाया जा सकता है। अब रेल कर्मचारियों को बीबी बच्चों के अतिरिक्त, ऐसे लोगों के सम्बन्ध में डाक्टरों की सहायता नहीं दी जाती है जो उन पर निर्भर हैं।

रेलवे बोर्ड ने एक विचित्र आदेश निकाला है कि महिला कर्मचारियों को तीन वर्षों में केवल एक बार बच्चा हान पर छुट्टा दा जायगा। यह नियम सर्वथा निरर्थक है। छुट्टियाँ भी कम कर दी गई हैं। दीवाली तथा रमजान जैसे त्योहारों

पर पहले सवेतन छुट्टी मिलती थी परन्तु अब ऐसे महत्वपूर्ण पर्वों पर भी रेल कर्मचारियों को काम पर बुलाया जाता है।

मैट्रीकुलेशन पास ड्राइवर साधारण ड्राइवर की अपेक्षा २० रुपया अधिक पाता है। जब दोनों एक ही कार्य करते हैं तो इस प्रकार का विभेद नहीं होना चाहिये।

रेलवे बोर्ड मजूरी भुगतान अधिनियम की कुछ धाराओं को स्वीकार नहीं करता है। मुअ्तली के पश्चात जब कोई कर्मचारी नौकरी पर फिर से वापस रखा जाये तो उसे मुअ्तली के समय का पूरा वेतन मिलना चाहिये। परन्तु अनेक ऐसे उदाहरण हैं जिन में रेलवे बोर्ड ने इन नियमों का उल्लंघन किया है। इसी प्रकार का एक उदाहरण दण्ड देने के लिये वार्षिक वेतन वृद्धि में कटौती करना भी है। कर्मचारियों के वेतनक्रम गिरा देना भी इसी प्रकार का एक और उदाहरण है।

पहले लोको कर्मचारियों पर कारखाना अधिनियम लागू होता था। तब यदि कर्मचारियों से साधारण काम के घण्टों के अतिरिक्त काम लिया जाता था तो उन को ओवरटाइम दिया जाता था। अब चालाकी से लोकोशेड कारखाना अधिनियम के प्रभाव से अलग कर लिये गये हैं तथा इस प्रकार कर्मचारियों को जो ओवरटाइम मिलता था वह बन्द कर दिया गया। गतवर्ष भी रेलवे आय व्ययक प्रस्तुत होने के अवसर पर रेलवे कर्मचारियों की इस महत्वपूर्ण शिकायत की ओर रेलवे मंत्री का ध्यान आकर्षित किया गया था परन्तु अभी इस को दूर करने का कोई भी उपाय नहीं किया गया है।

रेलवे कर्मचारियों के लड़कों की भर्ती के सम्बन्ध में अभी तक यह नियम था कि दस-बीस स्थान उन के लिये रक्षित रखे जाते थे। इस के सम्बन्ध में, माननीय रेलवे मंत्री ने कहा

है कि यह संविधान के अनुच्छेद १६ के विरुद्ध है। नियुक्ति के समय, रेलवे कर्मचारियों के लड़कों के कुछ आवेदन पत्रों पर विचार कर के नौकरियों का कुछ निर्धारित अंश उन्हें दिया जा सकता है। इस में संविधान के किसी भी अनुच्छेद का उल्लंघन नहीं होगा। इस प्रकार रेलवे कर्मचारियों के अधिकारों को कम करना उचित नहीं है।

चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी (शारीरिक श्रम करने वाले श्रमिक) पहले बिना किसी साक्षरता सम्बन्धी योग्यता के भर्ती किये जाते थे, किन्तु अब साक्षरता योग्यता की एक शर्त लगा दी गई है कि उसे एक न एक भाषा का ज्ञान अवश्य होना चाहिए। ऐसी शर्त लगाना उचित नहीं है अपितु यह भूल है। सभी जानते हैं कि हमारे देश में लगभग ६० प्रतिशत व्यक्ति साक्षर नहीं हैं। इस नये आदेश का अभिप्राय अब यह होगा कि १० या १२ प्रतिशत जो पढ़े लिखे व्यक्ति हैं उन्हीं में से भर्ती हो सकेगी। यह बड़ा गलत विचार है अतः इसे रद्द कर देना चाहिए।

यात्रा भत्ता देने के बारे में भी चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के साथ भेद भाव रखा जाता है। उन के महंगाई भत्ते पर विचार किये बिना उन्हें यात्रा भत्ता दिया जाता है। महंगाई भत्ता को सम्मिलित कर के यदि उन्हें यात्रा भत्ता दिया जाय तो वे $1\frac{1}{2}$ रुपये प्रति दिन पाने के अधिकारी होते हैं जब कि आजकल उन्हें केवल १३ आना मिलता है। कई बार याचिकाएं भेजी गई हैं किन्तु उन्हें कोई उत्तर अभी तक नहीं मिला है।

कारखानों में होने वाली दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में एक बात है। पहले जब कभी ऐसी दुर्घटनाएं हुआ करती थीं तो वे दुर्घटनाओं के रूप में ही ली जाती थीं और रेलवे कर्मचारियों

को वेतन मिला करता था। किन्तु अब एक दुर्घटना समिति बन गई है; इस समिति के सदस्य कुछ देखभाल करने वाले अधिकारी तथा कुछ ऐसे व्यक्ति होते हैं जिन को प्रशासन अथवा प्रबन्धक चाहते हैं; और इस समिति का कहना है कि वह दुर्घटना चाहे किसी भी प्रकार की क्यों न हो वह कर्मचारी की भूल के कारण हुई है। अतः उसे उन दिनों का वेतन नहीं मिलेगा जितने दिन कि वह बीमारी के कारण छुट्टी पर रहा है चाहे काम करते करते ही वह दुर्घटना क्यों न हुई हो। कर्मचारी के अधिकारों पर यह बहुत ही गम्भीर प्रतिबन्ध है, और मेरा निवेदन है कि यह प्रतिबन्ध हटा देना चाहिए। उन का कहना है कि पिछले पांच वर्षों में कर्मचारियों को अधिक वेतन तथा अधिक रियायतें दी गई हैं। किन्तु ऐसा कहना गलत है। माननीय रेलवे मंत्री को मैं यह बता देना चाहता हूँ कि पिछले ५ वर्षों में वे चाहे कुछ भी क्यों न देते रहे हों किन्तु वह काफी नहीं था। ये रियायतें अब वापिस ले ली गई हैं और रेलवे कर्मचारियों के साथ बड़ा बुरा व्यवहार किया जाता है। अन्त में मेरा निवेदन यह है कि अब वह समय आ गया है जब कि रेलवे प्रशासन वास्तविकता का ओर देखे और इस बात पर ध्यान दे कि रेलवे कर्मचारियों के साथ अच्छा व्यवहार होता है।

श्रीमती जयश्री (बम्बई—उपनगर) : यात्रा सम्बन्धी प्रस्तावित नई सुविधाओं की संभवतः जनता प्रशंसा करेगी किन्तु ऐसा प्रकट होता है कि उस रियायत में कुछ कमी कर दी गई है, क्योंकि अब यह रियायत केवल १५० मील या इस से अधिक दूरी के यात्रियों को ही मिलेगी। जैसा कि आप जानते हैं कि पहले यह दूरी केवल ५० मील रखी गई थी। इस के अतिरिक्त मेरा एक निवेदन और है कि नावों तथा स्टीमरों द्वारा यात्रा करने के सम्बन्ध में भी रियायतें मिलनी चाहिये। रेलों में प्रथम श्रेणी समाप्त कर दी

[श्रीमती जयश्री]

गई है किन्तु बम्बई-उपनगरों की रेलगाड़ियों में यह अभी तक ज्यों की त्यों चल रही हैं। यात्रियों की सुविधा के लिए रेलवे आय-व्ययक में ३ करोड़ रुपये का उपबन्ध किया गया है। किन्तु इस निधि में से अधिकांशतः धन बड़े बड़े कार्यों अथवा भवन निर्माण इत्यादि के लिए रखा गया है इस प्रकार वास्तविक सुविधाओं के लिए बहुत कम धन रह जाता है।

एक अत्यन्त आवश्यक बात की ओर आप का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ। बम्बई नगरपालिका ने अंधेरी रेलवे स्टेशन के निकट अभी हाल ही में एक उप-मार्ग बनाया है। वर्षा के दिनों में नाला रुक जावेगा और उस का पानी स्टेशन के निकटवर्ती गांव को बहा कर ले जायगा। ग्राम निवासियों को इस से काफ़ी कठिनाई होगी। अतः मेरा निवेदन है कि माननीय मंत्री जी इस सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही करें। घास के परिवहन के लिए अंधेरी यार्ड पर माल के डिब्बों के सम्बन्ध में सुविधा दी जाय।

रेलवे अब तक ४ प्रतिशत के हिसाब से लाभांश का भुगतान करती है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि केन्द्रीय सरकार ३½ प्रतिशत के हिसाब से ऋण लेती है अतः यह उचित है कि संसद् की समिति रेलों द्वारा दिये जाने वाले लाभांश की दर ४ प्रतिशत से घटाकर ३½ प्रतिशत की जाय, इस पर विचार करेगी।

श्री एम० डी० जोशी : (रत्नागिरी—दक्षिण) : मेरे अपने क्षेत्र में रेलवे लाइन बनाने की आवश्यकता के लिए माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करने के लिए जो समय आपने दिया है उस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ। इसके बारे में तो पिछले वर्ष ही और न इस वर्ष ही कोई विशेष प्रकार

का आश्वासन दिया गया है। यद्यपि मुझे प्रसन्नता है कि उस दिन वाद विवाद के समय राज्य परिषद् में माननीय मंत्री जी ने इस बारे में एक वक्तव्य दिया है जिस से हमारी समस्या के हल होने की आशा बंध गई है। पर्यवेक्षण के आधार पर पता चला है कि वहां बड़ी लाइन बनाने का विचार है किन्तु माल को एक लाइन से दूसरी लाइन तक ले जाने सम्बन्धी कठिनाइयों तथा रेल की लाइन लागत मूल्य छोटी लाइन के लागत मूल्य की अपेक्षा अधिक होने के कारण बड़ी लाइन बनाना उचित नहीं होगा। मेरा क्षेत्र अविकसित क्षेत्र है। इस के विकास के लिए यह आवश्यक है कि वहां छोटे पैमाने तथा बड़े पैमाने पर उद्योग चालू किये जायं, किन्तु बिना रेलों के इन उद्योगों का होना असंभव है। रेल लाइन बनाने की बात लाभ और हानि की दृष्टि से नहीं देखनी चाहिए। प्रारम्भ में तो हानि ही होती है। राज्य परिषद् में भी इस बात पर जोर दिया गया है कि उस क्षेत्र में रेलवे लाइन बनाई जाय। अतः मेरा निवेदन है कि इस रेलवे लाइन के बनाने के प्रश्न पर माननीय मंत्री जी ध्यान दें। इस में सामरिक महत्व की भी एक बात है; पश्चिमी तट पर रेलों की कोई व्यवस्था नहीं है, आवश्यकता पड़ने पर रेलों के अभाव में इस तट की सुरक्षा का प्रश्न उठेगा और हमें बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा। इस दृष्टि से भी मेरे क्षेत्र में रेल का होना अत्यन्त आवश्यक है।

पंडित ठाकुर दास भार्गव (गुड़गांव) : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, मैं इस रेलवे बजट के मौके पर आनरेबुल मिनिस्टर साहब को मुबारकबाद नहीं देना चाहता हूँ क्योंकि मेरी मुबारकबाद कुछ बेमानी है। लेकिन मैं बड़ा खुश हूँ कि इस मौके पर मैं अपने दूसरे अपोजीशन (विरोधी पक्ष) के भाइयों को मुबारक बाद देता हूँ कि उन्होंने आबवियस

चीज को देखा और उन की कद्र की और उन के काम का ऐप्रिसिएशन किया। मैं तो जानता हूँ कि जिस काम में वह हाथ लगाते हैं, चाहे वह रेलवे का हो या कोई और, उस में वह गरीबों से हमदर्दी, नेकनियती और सच्चाई से जरूर काम लेते हैं, जैसा कि हम आज भी देख रहे हैं।

इस वक्त मैं यह अर्ज करने के लिये खड़ा हुआ हूँ कि हमारे रेलवे के ऐडमिनिस्ट्रेशन में चन्द उसूल मान लिये गये हैं जो कि गरीबों के मफाद के नहीं हैं। आनरेबुल मिनिस्टर साहब क्या करेंगे? रेलवे बोर्ड ने बड़े अर्से से कह रखा है कि नई रेलवे लाइनें वहीं खुलेंगी जहां के लिये स्टेट गवर्नमेन्ट हम से कहेगी। और भी एक नया उसूल कायम किया गया है कि रेलों नई वहां चलाई जायेंगी जहां कि इन्डस्ट्रीज के इन्टरैस्ट में खुलना जरूरी होगा। मैं कहना चाहता हूँ कि जब तक आप यहां पर ऐडमिनिस्टर करते हैं उस वक्त तक इन उसूलों को भूल जायें। अब्बल तो यह सख्ती के इलाके इन्डस्ट्रियलाइज्ड नहीं हैं। इन्डस्ट्रियलाइज्ड किस की वजह से नहीं हैं, या तो लोकल गवर्नमेन्ट की मेहरबानी से या फिर सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट की वजह से उन पर तवज्जह नहीं हुई। दूसरे यह कि कुछ ऐसे इलाके हैं जहां पर कि स्टेट गवर्नमेन्ट्स तवज्जह नहीं करती और उन को स्टेपमदरली ट्रीटमेन्ट देती हैं। जब स्टेट गवर्नमेन्ट्स उन को नजर-अन्दाज करती हैं तो रेलवे बोर्ड भी नजर-अन्दाज करता है।

मैं अर्ज करता हूँ, दिल्ली के अन्दर, जो कि हरियाना प्रान्त का सब से बड़ा शहर है, चिराग तले अन्धेरा वाला मामला है। लड़ाई के दिनों में यहां से रोहतक जाने के लिये जो लाइन थी वह डिस्मैन्टल की गई थी जिस को कि आप ने अब तक रिस्टोर नहीं किया है। वह रेल गोहाना व उस इलाके में से होकर

जाती थी। गोहाना मंडी को इस के न खुलने से बड़ा नुकसान पहुंचा है। लेकिन वह सब की सब वैसे ही पड़ी हुई है। पंजाब गवर्नमेन्ट ने उस लाइन की जगह चंडीगढ़ में रेलवे बना दी, जो लाइन बनाना जरूरी था, उस को छोड़ कर नये चंडीगढ़ को प्रायरिटी देना अच्छी बात नहीं।

मैं अर्ज करूंगा कि भिवानी से रोहतक रेलवे सन् १९२८ या १९३० के अन्दर सर्वे हुई थी, लेकिन उस के लिये लोकल गवर्नमेन्ट की आख नहीं खुलती क्योंकि हरियाना का इलाका ऐसा है जिसे गवर्नमेन्ट सिन्ड्रेला समझती है।

अब आप जिला गुड़गांव का मुलाहजा फरमायें, जहां से मैं आता हूँ। उन कांस्टीट्यूएन्सी ने मुझे यहां मैम्बर मुन्तखब किया है। वहां गुड़गांव से ले कर अलवर तक कोई रेलवे लाइन नहीं है, हालांकि उस रास्ते में दो तीन तहसीलें भी पड़ती हैं, नूह, फिरोजपुर, झिरका। वहां पर रेलों की तो कमी है ही, वहां पर सड़कें भी बहुत कम हैं। पंजाब में यह गुड़गांव जिला ही इस तरह का है जो कि "चिराग तले अन्धेरे" की सब से बड़ी मिसाल है। मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूँ कि आप इस इलाके को छोड़ देते हैं और इस के साथ दूसरे हिस्सों के मुकाबले बराबरी का दरजा नहीं देते हैं। हमारे कांस्टीट्यूशन में बराबर की इकानामिक जस्टिस की बात लिखी है। वह इकानामिक जस्टिस हमको तभी मिल सकती है जबकि रेलों से किसी इलाके को महरूम न किया जाय। तिजारत इकनोमिक तरक्की व सभ्यता अब रेल की लाइन पर चलती है बैलों की गाड़ी पर नहीं चलती। इस वास्ते मैं अर्ज करूंगा कि इस इलाके का खास ध्यान रखा जाय।

इस के अलावा मेरी आप के सामने अदब से यह गुजारिश है कि सब जगह तीन तीन

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

रेल जाती हैं, लेकिन हमारे इलाके में सिर्फ दो ट्रेन ही हैं मसलन जाखल से हिसार तक हम को दो ट्रेन ही दी हुई हैं और तीसरी ट्रेन जो लड़ाई के पहले पहले चलती थी, वह अब तक वहां जारी नहीं हुई। रिवाड़ी भटिंडा लाइन पर इन में भी जो एक ट्रेन जाती है वह सिरसा पर ही खत्म हो जाती है और सिर्फ एक ही ट्रेन सिरसा से भटिंडा तक जाती है। सरकारी जो नक्शा है उस में हम देखते हैं पंचवुएलिटी के बारे में कि ८२ परसेंट अब आप की एफीशियेंसी है। मैं अब से अर्ज करना चाहता हूँ कि यह एफीशियेंसी सब रेलों पर इक्वली डिस्ट्रीब्यूटेड नहीं है। यह इलाका, भटिंडे से गंगानगर तक का और राजपूताना का एरिया, ऐसा पिछड़ा हुआ है कि इस की तरफ जरा भी तवज्जह रेलवे वालों की तरफ से नहीं दी जाती। आप को सुन कर ताज्जुब होगा कि रेलवे आफिशियल्स पैसेजर्स की इस एरिया में कोई परवाह नहीं करते और जान बूझ कर इतनी रेलों को लेट करते हैं कि भटिंडे की तरफ यह हालत है कि हमारी सारी गाड़ियां लेट होती हैं। कई कई घंटे लेट होती हैं और एक एक स्टेशन पर घंटे घंटे भर तक खड़ी कर देते हैं।

एक माननीय सदस्य : दस दस घंटे लेट होती हैं।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : मैं गंगानगर से भटिंडे को जाता था तो मोटर से तीस मील हिन्दूकोट को जाता था और वहां से ट्रेन में बैठता था; रेल से सीधे दिल्ली को गंगानगर नहीं आता था गो कि वहां से दिन को चन्द घंटे पहले ट्रेन चलती थी। मैं उस रेल से सवारी नहीं करता था, क्योंकि उस से कभी वक्त पर नहीं पहुंच सकता था। एक दो बार आया भी और वक्त पर पहुंच गया लेकिन दिल्ली आते आते फिर गाड़ी लेट हो गयी। रेलें कभी वक्त पर नहीं पहुंचतीं। मैं उम्मीद करता हूँ कि

राजपूताने के इस लाइन पर खास ध्यान दिया जायगा।

एक और इस मामले में शिकायत है। जब कहत पड़ा हुआ था तो चारे की गाड़ियां आती थीं तो लोगों ने शिकायत की कि कई जगहों पर रेलवे वालों ने चारे की गाड़ियों को जला दिया। मुझे पता नहीं कि यह कहां तक सच है, लेकिन लोगों ने वहां इतने जोर-शोर इस बात को कहा कि मालूम होता था कि कुछ न कुछ इस में सचाई जरूर है। रेलवे वालों ने भी इस की इनक्वायरी कराई थी।

अब दो बातें और हैं। एक तो यह है कि एक्स-बीकानेर स्टेट रेलवे का मर्जर हुआ, उस वक्त यह एश्योरेंस दिया गया था कि किसी भी एम्प्लॉई के साथ ऐसा सलूक नहीं होगा कि वह किसी डिसएडवांटेज में रहे और पूरे हकूक उन को मिलेंगे। लेकिन जहां तक एकाउंटेंट्स और क्लास वन का सवाल है और सब हैड्स और एकाउंटेंट्स का सवाल है उन के बारे में एम्प्लॉइज (कर्मचारियों) को शिकायत है। वह यह कि आप ने औरों के लिये तो २८ सितम्बर सन् १९५० की तारीख मुकर्रर की, लेकिन इन क्लास वन वालों के लिये आप ने वह तारीख नहीं रखी, बल्कि इन को जो २६ प्रतिशत से ज्यादा थे डी ग्रेड दिया गया और पहली अप्रैल सन् १९५० के बेसिस पर उन को ग्रेड जो दिया जाना था वह नहीं दिया बल्कि २८-९-५० की बेसिस लागू कर दी। हालांकि बाकी हिन्दुस्तान भर के लिये आप ने २८ सितम्बर सन् १९५० के हिसाब से रखा था, इन के लिये आप ने यह तारीख मुकर्रर की, यह शिकायत गौर करने के क्वाबिल है। मुझे उम्मीद है कि आप इस पर गौर फरमावेंगे। मैं ने रेलवे मिनिस्टर की सेवा में इस बारे में सवाल भेजे हैं उम्मीद है वह इन्साफ करेंगे।

एक छोटी सी बात और कहनी है और वह यह है कि आपके महकमे में छोटे छोटे जो ला असिस्टेंट्स हैं, ला इंस्पैक्टर्स हैं कोर्ट्स में और चीफ़ इंस्पैक्टर्स वगैरह हैं, इनका एक मैमोरैंडम आपकी खिदमत में आया होगा। मुझे उम्मीद है कि आप उस की तरफ़ तवज्जह देंगे। वह लोग बी० ए०, एल० एल० बी० पास हैं, उन को २०० से ३०० के ग्रेड में रखा जाता है। उन से आप ५ साल का एडवोकेट की प्रैक्टिस मांगते हैं। इस तरह जो क्वाली-फिकेशन्स हम ने हाई कोर्ट के जज के लिये और सैशन्स जज के लिये रखे हैं वह क्वाली-फिकेशन्स हम उन से मांगते हैं, लेकिन उन की तनखाह हम ने २०० से ३०० तक ही रखी है। वह इस से ज्यादा नहीं बढ़ सकते, क्योंकि ४०० से कम ही उन की तनखाह रहती है और आगे क्लास वन (श्रेणी १) में नहीं जा सकते। उन की तनखाह ३०० या ३५० पर खत्म हो जाती है। इतने क्वालीफिकेशन होते हुए भी वह अपनी सारी जिन्दगी में ३०० या ३५० तक ही जा सकेंगे। इस वास्ते मेरी अदब से गुज़ारिश है कि इन के काडर का आप ख्याल रखें और देखें कि इन में से कम से कम ऐसे अशखास जो ब्राइट हैं और अच्छा काम करते हैं, इन को ऊंची जगहों पर बढ़ने का मौका दिया जाय। बस, यही मुझे आप से अर्ज़ करना था।

श्री मुनिस्वामी (टिंडिवनम्) : प्रारम्भ में ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड की गुप्त बातें तथा उस की नीति हम अभी तक नहीं समझ सके हैं।

कोई ऐसा उचित संगठन नहीं है जिसके द्वारा साधारण रेलवे कर्मचारी तथा उन की संस्थाएं अपनी शिकायतों के बारे में अभ्या-वेदन कर सकें।

माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि उन को जितने भी अभ्यावेदन किये जायें

हैं उन में वह इस बात को देखें कि उन पर उचित रूप से विचार किया जाता है अथवा नहीं और उन की शिकायतें दूर की जाती हैं अथवा नहीं ?

सफाई निरीक्षकों को जो उच्च श्रेणी के पास दिये जाते थे ३ मई १९४८ के बाद से ये पास बन्द कर दिये गये हैं। माननीय मंत्री से निवेदन है कि वे इस पर उचित ध्यान देंगे और उन को उच्च श्रेणी के पास दिलाने में सहायता करेंगे। ल श्रेणी के कोयला झोंकने वालों के लिए साक्षरता सम्बन्धी योग्यता अब आवश्यक हो गई है किन्तु पहले यह आवश्यक नहीं थी; अतः उन पुराने कर्मचारियों की पदावृत्ति के आसार अब कम हो गये हैं। अतः उन के प्रश्न पर भी ध्यानपूर्वक विचार करना चाहिए।

तार निरीक्षकों की जो तार की लाइनों की देखभाल करते हैं, बेतार निरीक्षकों की अपेक्षा अवहेलना की जाती है। यह स्मरणीय है कि ये बेतार निरीक्षक युद्धकाल में ही भर्ती किये गये थे। आशा है कि माननीय मंत्री जी इन तार निरीक्षकों के प्रश्न पर ध्यानपूर्वक विचार करेंगे।

टिकटों की देख भाल करने वालों (टी० टी०) ने अभी एक अभ्यावेदन किया था कि उन की श्रेणी भी वही बना देनी चाहिए जो रेल के साथ चलने वाले अन्य कर्मचारियों जैसे फायरमैन आदि की है। क्योंकि उस श्रेणी में न रहने के कारण वे सुविधाओं से वंचित रह जाते हैं। किन्तु इन की अवहेलना की गई है।

किसी काम को पूरा करने में देर क्यों होती है, यह मेरी समझ में अभी तक नहीं आया है। रेल दुर्घटनाओं की संख्या भी धीरे-धीरे बढ़ती जा रही है। सम्भवतः एक समय ऐसा आ सकता है जब कि रेलों में संवार होने से पहिले व्यक्ति अपना बीमा

[श्री मुनिस्वामी]

कराया करेंगे। सन् १९५१ में रेलवे कर्मचारी जो दुर्घटना के शिकार हुए उन की संख्या १८५ थी किन्तु सन् १९५२ में यह संख्या बढ़कर २२६ हो गई इसी प्रकार सन् १९५२ में जनता के ३,५८८ व्यक्ति मरे जब कि सन् १९५३ में उन की संख्या बढ़कर ४,१५३ हो गई।

श्री नम्बियार : दुर्घटनाओं में वृद्धि तथा मजूरी में कमी।

श्री मुनिस्वामी : मेरे निर्वाचन क्षेत्र के विलूपुरम जंक्शन पर, जो एक बहुत बड़ा जंक्शन है, जहां रेल की पटरी को पार करने के लिये जो सड़क है उस का फाटक चौबीस घंटे में अठारह घंटे बन्द रहता है। अतः वहां दीवार बनवा दी जानी चाहिये और पटरी को पार करने के लिये ऊपर का पुल या नीचे का पुल बनवा देना चाहिये। इस के अतिरिक्त वहां का माल गोदाम भी बहुत छोटा है, उसे बड़ा करवाना चाहिये। वहां की रेलवे बस्ती में बिजली की बत्तियां नहीं के बराबर हैं।

रेल गाड़ियों में कई लोग भजन करते हैं और दूसरे यात्रियों को आने नहीं देते। उन में रेल कर्मचारी भी सम्मिलित होते हैं। इस प्रथा को बन्द करना चाहिये।

संसत्सदस्यों को रेल के पास मिलने चाहिये जिस से कि वे देश का दौरा कर सकें और हाल जान सकें।

वेतन क्रमों के मामले में विभेद नहीं होना चाहिये। उत्तर में सफाई दरोगा को ६० रुपये मिलते हैं जब कि दक्षिण में केवल ६० रुपये मिलते हैं। इस विषय में एकरूपता होनी चाहिये।

श्री एन० पी० दामोदरन (तेलिचेरी) : मुझे प्रसन्नता है कि एरनाकुलम-क्वीलोन रेल

सम्पर्क बनाने का कार्य आरम्भ हो गया है, और एरनाकुलम-कोटायम शाखा पर १९५५ में यातायात आरम्भ हो जायेगा। मुझे यह भी हर्ष है कि शोरानूर-नीलाम्बूर की पटरी को फिर से बिछाने का कार्य भी पूरा होने वाला है। इसे बढ़ा कर बवाली तक ले जाना चाहिये और तेलिचेरी को कुर्ग हो कर मैसूर से मिला देना चाहिये इस से मलाबार, कुर्ग तथा मैसूर के मलनाड क्षेत्र और सब पहाड़ी क्षेत्रों का विकास किया जा सकेगा। इस के लिये सभी ने मांग की है। इस के विपरीत मंगलोर-हसन लाइन का बनाना व्यर्थ होगा। उस से देश को कोई लाभ नहीं होगा।

एक और भी रेलवे लाइन की अपेक्षा है— वह है पश्चिमी तट पर कोलेनगोडे-त्रिचूर रेलवे लाइन।

माहे के निकटवर्ती रेलवे पुल के स्थान पर रेल तथा सड़क का मिला हुआ पुल बनाने के मेरे सुझाव पर जो शीघ्र कार्यवाही की गई है उस पर मैं माननीय रेलवे मंत्री तथा प्रधान मंत्री को धन्यवाद देता हूं। परन्तु कुछ निहित स्वार्थ इस के निर्माण में विलम्ब करवा रहे हैं, अतः समुचित कार्यवाही करनी चाहिये।

तेलिचेरी रेलवे स्टेशन पर एक पैदल चलने का पुल बनवाना अभीष्ट होगा।

मलाबार में रेलों के चलने के समय जनता के लिये सुविधाकारी नहीं हैं। मंगलोर से कोचीन के लिये सीधी गाड़ी चलानी चाहिये।

ज़िला इंजीनियर के कार्यालय को कन्नानोर से शोरानूर ले जाने की योजना भी रेलवे के हित में नहीं है।

श्रीमती उमा नेहरू (ज़िला सीतापुर व ज़िला खेरी—पश्चिम) : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, मैं रेलवे बजट का स्वागत

करती हूँ और मिनिस्टर साहब को मुबारकबाद देती हूँ। केवल हमारी ही तरफ़ से नहीं, बल्कि अपोजीशन बैंचेज में से भी कइयों ने उन को मुबारकबाद दी है। और सब से ज्यादा ताज्जुब तो मुझे उस वक्त हुआ जब कि हमारे भाई श्री फ्रैंक एंथनी का व्याख्यान यहां पर सुना।

खैर, इस के बाद मुझे दो तीन बातें आप को बतानी हैं। एक बात तो यह है कि बजट देखने से तो बहुत ही सुन्दर मालूम हुआ। शुरू ही से उस में आप ने थर्ड क्लास पैसैंजरो के बारे में फिक्र की है। आप ने थर्ड क्लास पैसैंजरो के वास्ते बहुत सारी सहूलियतें दी हैं। लेकिन मैं कहना यह चाहती हूँ कि जैसे कि आप थर्ड क्लास के लिये सहूलियतें दे रहे हैं, अभी हालत यह है कि उस में इतने मुसाफिर होते हैं कि बैठने की जगह नहीं होती। आप का अब ऐसा विचार है कि आप उस में ज्यादा जगह बनावेंगे, स्पेस भी उस में ज्यादा होगी, जिस से कि उस में ज्यादा पैसैंजर्स बैठ सकें। मुझे इस में ज़रा थोड़ी सी शंका होती है कि अगर आप ने स्पेसिंग ज्यादा दी, तो मुमकिन है कि पैसैंजर्स उस में कम बैठेंगे और अगर इन कोचों में कम पैसैंजर्स बैठेंगे तो फिर जाहिर है कि आप की आमदनी में फर्क ज़रूर आवेगा। लेकिन मैं समझती हूँ कि आपने उस पर भी विचार किया होगा।

थर्ड क्लास के साथ साथ जो फर्स्ट क्लास थी, इस को तो हम ने खुद ही खत्म कर दिया। लेकिन सैकिंड क्लास जो अब फर्स्ट क्लास की जगह आई है, उस के लिये मुझे आप को यह बताना है कि हालत यह है कि हम को सैकिंड क्लास मिलती ही नहीं है। सैकिंड क्लास का तो नाम है, लेकिन हम सफर अब भी फर्स्ट क्लास में करते हैं। जिस फर्स्ट क्लास में हम सफर करते हैं वह फर्स्ट क्लास है जो कि आप के यार्ड में रिजैक्ट हो कर पड़ी हुई थी। उन

फर्स्ट क्लासों को ला कर आप ने अब हमारी ट्रेन में लगा दिया है। यह वह फर्स्ट क्लास है कि जिन में चार चार पंखे हैं और रोशनी भी फर्स्ट क्लास की है। सीट्स भी उस में चौड़ी फर्स्ट क्लास की हैं। लेकिन लैट्रेटरी में पानी नहीं है। कभी तो ऐसा होता है कि पानी होता ही नहीं, और अगर कभी पानी भरवाया भी तो यह मालूम होता कि नल बिल्कुल अन्दर से ब्लाकड है, बन्द है। हम ने यह भी देखा कि अगर नल में से पानी चूता भी है तो बिल्कुल छलनी की तरह से, इस तरह की खस्ता हालत जो फर्स्ट क्लास यार्ड में पड़ी थीं वही अब सैकिंड क्लास के रूप में हमारे पास आई हैं। मैं चाहती हूँ कि मिनिस्टर साहब और उन के जो कार्यकर्ता हैं, वे इस बात को देखें कि यह किस तरह की फर्स्ट क्लास की टूटी फूटी गाड़ियां सैकिंड क्लास की जगह इस्तेमाल होती हैं।

यहां पर एयर कंडीशंड गाड़ियों के बारे में भी बहस हुई जिस से मैं सोच में पड़ गयी। मैं तो समझती हूँ कि एयर कंडीशंड गाड़ियों की हम को ज़रूरत है, क्योंकि मैं यहां देखती हूँ कि एक अजीब तरह की जिन्दगी है। मैं तो यहां खुद एयर कंडीशंड कमरों में बैठी हूँ। मेरा रहन सहन भी एक तरह से एयर कंडीशंड तरीके का है। फिर इस रहने के बाद, मैं थर्ड क्लास में सफर करूं तो कुछ पता नहीं लगता कि मैं अपने आप को या दुनिया को कितना धोका दे रही हूँ। आप को थर्ड क्लास में सफर करना है तो उसी तरह से, हर बात होनी ज़रूरी है। वरना मैं तो समझती हूँ कि एयर-कंडीशंड का आजकल की हालत में रहना ज़रूरी है। इस से हम को आमदनी भी है। इसलिये इस का रहना मुनासिब है, मैं पालिटिक्स को इकानामिक्स में नहीं मिलाना चाहती। मुझे अपनी सरकार की आमदनी की भी ज्यादा फिक्र है जिस से कि हमारा फाइव ईयर प्लान अच्छी तरह से चल सके।

[श्रीमती उमा नेहरू]

मैं आप को मुबारकबाद देती हूँ कि आप ने नयी लाइन्स बनाने की भी चर्चा की है। जहाँ से मैं आई हूँ, सीतापुर से, वहाँ की मंडियां मैं ने देखी हैं और वहाँ के लोगों को हजारों शिकायतें हैं कि उन का माल आगे जाता नहीं। उन के माल के लिये काफी वैगन्स नहीं हैं। मैं समझती हूँ कि उस में आप ऐसा इन्तजाम करेंगे कि उन की वैगन्स की जरूरतें पूरी हो जायँ और उन को सब तरह से सहूलियतें देवेंगे ताकि जो माल पैदा होता है, गुड़ दालें यह सब आसानी से देश के हर कोने में पहुँच सकें। मैं समझती हूँ कि इस बात पर भी आप अवश्य गौर करेंगे।

आप ने फाइव ईयर प्लान की भी चर्चा की है। आप को उस की बहुत चिन्ता और फिक्र है। वह हम सब को है। आप को जो इस की फिक्र है तो मैं समझती हूँ कि आप ने ऐसा इन्तजाम किया होगा कि हमारे देश में फाइव ईयर प्लान में जितना भी प्रोडक्शन होगा उस के ट्रांसपोर्ट का आप इन्तजाम कर लेंगे। उम्मीद है कि वैगन्स ज्यादा बढ़ेंगे और माल चारों तरफ़ जा सकेगा।

इन सब बातों के बाद मुझे बड़ी खुशी हुई जब मैं ने पढ़ा कि आप ने इस में हिन्दी की भी चर्चा की है। मैं चाहती हूँ कि आप हिन्दी ऐसी फैलायें कि सब महकमों में हो जाय। बजट देख कर मुझे खुशी हुई कि बहुत दिनों के बाद हिन्दी का बजट देखा। लेकिन क्या ही अच्छा होता कि सारे हमारे जितने महकमे हैं, उन सब के बजट हिन्दी में पेश होते।

आप ने खादी की भी चर्चा की है। मैं समझती हूँ कि खादी के लिये आप का जितना प्रेम है उस के द्वारा आप कम से कम अपने महकमे को तो खादी में लपेट देंगे।

सब से ज्यादा खुशी की बात यह है कि आप ने रेलवे करप्शन कमेटी बनाई और उस के सदर आप ने हमारे भाई कृपालानी जी को मुक़रर किया है। मैं समझती हूँ कि भाई कृपालानी जी के वहाँ रहने से आप के रेलवे बोर्ड में और महकमे में जितना करप्शन है वह सब अलग हो जावेगा।

यह सब कहने के बाद मैं आप को मुबारकबाद देती हूँ कि आप का जो बजट है उस के अन्दर सारी चीजें आम आदमी के फ़ायदे के लिये रखी हैं। साथ ही मैं यह जरूर कहती हूँ कि आप मेहरबानी कर के इस बात पर जरूर थोड़ा विचार करें कि जो गाड़ियां हम को अब मिलती हैं, जिन में हम सफ़र करते हैं, वह गाड़ियां ऐसी मिलें कि जिन में इन्सान सफ़र कर सके। मैं आप को बताती हूँ कि अब की दफ़ा जब मैं खुद दिल्ली आई तो उस गाड़ी का हाल यह था कि रोशनी अच्छी, चार पंखे भी उस में, लेकिन पानी नदारद। हर जगह पर मैं ने कहा। कहीं पता लगा कि वाटरिंग स्टेशन नहीं है, फिर दूसरी जगह पर कहा। रात भर जागते रहे, क्योंकि हम को पानी नहीं मिला। उस की वजह यह थी कि उस का नल ब्लाकड था।

यह थोड़ी सी चीजें हैं, जिन का आप को ख़याल करना जरूरी है। आखिर में मैं यह कहना चाहती हूँ कि आप के जो भी रेलवे के मुलाजिम हैं, जिन की सरविस की यहाँ चर्चा होती है, उन के वास्ते आप का धर्म है कि आप उन को अच्छी से अच्छी हर तरह की सहूलियतें दें। आप उन के बच्चों को अच्छी से अच्छी तालीम और शिक्षा दें, आप उन के वास्ते हर तरह की फैसिलिटी दें। मेडिकल एड ख़रस तौर से उन को मिलनी चाहिये, यह ठीक है कि आप देश का विचार करेंगे, फाइव ईयर प्लान भी करेंगे, वड़े तो सब आप करेंगे ही, लेकिन इन बातों

की तरफ़ भी आप को गौर करना है और कर भी रहे हैं ताकि यह कहा जा सके कि कांग्रेस गवर्नमेंट ने देश की दशा सम्हाली। वही फाइव इयर प्लान का विचार होना चाहिये।

श्री लक्ष्मय्या (अनन्तपुर) : रेलवे मंत्री ने इस अल्पकाल में यथासम्भव प्रयत्न यात्रियों को सुविधा देने के लिये किये हैं। इस के लिये वह बधाई के पात्र हैं। उन्होंने ने पीने के पानी की व्यवस्था की है, प्लेटफार्मों को बड़ा करवाया है और यात्रियों को वर्षा से बचाने के लिये प्लेटफार्मों को ढकवा दिया है। तृतीय श्रेणी के यात्रियों को अधिकाधिक सुविधायें देने का उल्लेख उन्होंने ने अपने आय-व्ययक में किया है।

रेलवे मंत्री तथा उन के उपमंत्री दोनों ही योग्य एवं जनता के सच्चे हितैषी हैं। मेरा क्षेत्र एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है जहां नई रेलवे लाइन का चलाना भले ही लाभप्रद सिद्ध न हो किन्तु इस कार्य में धन को विशेष महत्व न देकर जनता की सुविधा की ओर ध्यान देना चाहिये। आज जबकि किसी किसी क्षेत्र में बिल्कुल ही रेलवे लाइनें नहीं हैं और कुछ क्षेत्रों में लोग दोहरी लाइन तथा विद्युतीकरण के लिये जोर दे रहे हैं। यह मांग उचित नहीं जान पड़ती। किन्हीं-किन्हीं गांवों में तो साठ-सत्तर मील के फासले पर रेलवे स्टेशन हैं। अतः ग्रामवासियों को अत्यधिक कठिनाई का सामना करना पड़ता है। आज कल्याणकारी राज्य में सभी लोगों को उन्नति का सामान सुअवसर मिलना चाहिये। यह नहीं कि नागरिकों के लिये दोहरी-तेहरी लाइनें बन जायें और बेचारे ग्रामवासियों की उपेक्षा की जाये। अतः मैं आशा करता हूं कि रेलवे मंत्री इस ओर विशेष ध्यान देंगे। मुझे प्रसन्नता है कि नई बनाये जाने वाली रेलवे लाइनों को प्राथमिकता देने के विचार से तीन श्रेणियों में

विभक्त कर लिया गया है। प्रथम वे क्षेत्र जिन में भारी उद्योग चल रहे हैं, द्वितीय वे क्षेत्र जिन में खनिज पदार्थ अभी तक निकाले नहीं गये हैं वरन् पृथ्वी के गर्भ में ढके पड़े हैं, जिन को निकालने का विचार सरकार कर रही है और तृतीय पिछड़े हुए क्षेत्र। मैं नहीं जानता कि मेरा क्षेत्र द्वितीय श्रेणी में आयेगा अथवा तृतीय में क्योंकि अब वहां सोने की खानें तो बन्द करवा दी गई हैं। मैं दो नई रेलवे लाइनों को बनवाने का प्रस्ताव रखता हूं यद्यपि यह प्रस्ताव पहले भी रखा जा चुका है। पहली रेलवे लाइन गुन्ताकल से तमकूर तक बननी चाहिये जो वज्रकरूर तथा उर्वकोंडा आदि से हो कर जाया करें। यद्यपि यह मार्ग लम्बा पड़ेगा किन्तु इस से लाभ अधिक होगा क्योंकि इस लाइन पर हीरे की खानें भी पाई जाती हैं, औद्योगिक तथा बुनाई केन्द्र भी हैं तथा सुरम्य उद्यान भी हैं। तालुका का प्रधान कार्यालय भी इसी लाइन पर है। इस प्रकार इस के बन जाने से आर्थिक विकास को सहायता मिलेगी। यातायात के साधनों की व्यवस्था हो जाने से यह लाइन बहुत लाभदायक हो जायेगी। अतः इसका सर्वेक्षण किया जाना आवश्यक है।

दूसरी लाइन धरमावरम से रायदुर्ग तक की लाइन है। ये रेशम बुनने के प्रमुख केन्द्र हैं जिन को मिला दिया जाना चाहिये।

मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करूंगा कि इंजीनियरों के सुझावों के अनुसार अनन्तपुर में जहां सड़क से रेल मार्ग मिलता है उस स्थान पर ऊपर अथवा नीचे एक पुल बनवा दिया जाये। १६० नई रेलें निकालने तथा १२६ गाड़ियां बढ़ा देने से तृतीय श्रेणी के डब्बों की भीड़ में बहुत कमी हो गई है। साथ ही स्टेशन-मास्टर्स, कन्डक्टरों तथा टिकट चेकरों के व्यवहार में भी अत्यधिक अन्तर हो गया है। ऊंचे अधिकारियों में अभी भी नौकरशाही

[श्री लक्ष्मय्या]

पाई जाती है, जो आशा की जाती है कि मंत्री जी के मार्ग का अनुसरण करने से समाप्त हो जायेगी और रेल अधिकारी जन-साधारण की यथाशक्ति सेवा करेंगे ।

श्री अमजद अली (गवालपाड़ा—गारो पहाड़ियां) : पिछले दो वर्षों से आय-व्ययक वाद-विवाद में रेलवे मंत्री का ध्यान १९४९ में बनाये गये राष्ट्रीय सुरक्षा नियमों के उपबन्धों तथा उन के बुरे प्रभावों की ओर आकर्षित किया जा रहा है किन्तु उस की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है । ३३० रेलवे कर्मचारी इन नियमों के शिकार हो चुके हैं जो बेचारे बेकार हो कर इधर उधर मारे-मारे घूम रहे हैं । अन्य सरकारी कर्मचारियों की कोई भी सुनवाई नहीं की गई है । ये नियम तो निवारक निरोध अधिनियम से भी खराब हैं । निवारक निरोध में कुछ समयावधि तो रहती है किन्तु इन नियमों के परिवार वालों को अनिश्चित काल तक भूखा रहना पड़ता है और सुनवाई का भी अवसर नहीं दिया जाता । यदि मंत्री स्वयं इस की जांच करेंगे तो उन्हें पता लग जायेगा कि इन कर्मचारियों का निलम्बन गुटबन्दी के आधार पर किया गया है ।

संविधान के अनुच्छेद २३ (१) के अनुसार बेगार तथा अन्य इसी प्रकार के जबर्दस्ती काम लेने पर प्रतिबन्ध लगाया गया है और उल्लंघन करने वाले के साथ कानूनी कार्यवाही की जाने का उल्लेख किया गया है । किन्तु रेलों के ठेकेदार आज भी मजदूरों को कुलियों की तरह काम पर लगाते हैं और उन को मजदूरी नहीं देते हैं । रेलवे मंत्री को इस बात की सूचना अनेक बार दी जाने पर भी यह क्रिया अभी तक जारी है ।

रेलवे प्रणाली के विस्तारणीकरण में सर्वप्रथम प्राथमिकता उन स्थानों को दी गई

है जिन की वाणिज्यिक तथा औद्योगिक महत्ता अधिक है । किन्तु ध्यान में रखने की बात यह है कि वे अविकसित क्षेत्र जिन में संसाधन प्रचुर मात्रा में हैं यदि उन स्थानों में रेलों के द्वारा आवागमन सम्बन्धी सुविधाओं की व्यवस्था हो जाये तो वे प्रमुख व्यापार केन्द्र बन सकते हैं ।

रेलवे मंत्री ने जब गैरो की पहाड़ियों का दौरा किया था तो उन को बताया गया था कि इन पहाड़ियों के भीतरी भागों के खानों वाले क्षेत्र में रेलवे लाइन बन जाने से आसाम राज्य के औद्योगिक विकास में वृद्धि होगी । उन्होंने ने इस दौरों के बाद कहा था कि गैरो की पहाड़ियों के खानों से लेकर ब्रह्मपुत्र नदी के तट तक रेल बनवाने का उन्होंने निश्चय कर लिया है ।

आसाम लिंक लाइन पर आय में कमी होती जा रही है क्योंकि टिकटों की जांच नहीं की जाती है ।

श्री अलगेशन : माननीय सदस्यों द्वारा वाद-विवाद में कटौती प्रस्तावों पर उठाई गई कुछ आवश्यक बातों का उत्तर देना चाहूंगा । इन में से कुछ का उत्तर माननीय मंत्री के उत्तरों में इस सदन तथा दूसरे सदन में दिया जा चुका है ।

इस वाद-विवाद में भी बहुत से माननीय सदस्य नई लाइनों के बनवाने के सम्बन्ध में बोले हैं । स्थिति को बिल्कुल स्पष्ट कर दिया गया है और माननीय मंत्री ने उस नीति की चर्चा की है जो वह इस महत्वपूर्ण मामले में अपनाना चाहेंगे ।

मैं श्री एन० पी० दामोदरन का वक्तव्य सुन रहा था उन्होंने ने तेल्लीचेरी से मैसूर तक रेलवे लाइन बनवाने की आवश्यकता का बड़ी

योग्यता पूर्वक समर्थन किया था; और दूसरी लाइन बनवाने की आवश्यकता नहीं है यह बहस करने के प्रयत्न में उन के वक्तव्य की सुन्दरता नष्ट हो गई। मैं माननीय सदस्यों से रेलवे मंत्रालय के कार्य को सरल न बनाने के लिये कहूंगा। एक सदस्य द्वारा रखे गये सुझावों के विषय में यदि हमें अपने अन्य माननीय सदस्यों का परामर्श लेना पड़े और यदि वे उसे अस्वीकार कर देते हैं तो निश्चय ही हम उन्नति नहीं कर सकते। अतः मैं आशा करता हूँ कि माननीय सदस्य इस बात को ध्यान में रखेंगे। प्रत्येक माननीय सदस्य किसी एक लाइन अथवा क्षेत्र के विकास कराने के लिये इच्छुक हैं और यह पूर्णतः स्वाभाविक है, किन्तु अन्य रेलवे लाइनों के बनवाने की आवश्यकता की आलोचना करना ठीक न होगा।

श्री गुरुपादस्वामी ने एक नई बात कही है जो सिद्धान्त का एक महत्वपूर्ण विषय है। मैं नहीं कह सकता कि यह सुझाव गम्भीरता-पूर्वक दिया गया है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मेरे सुझाव सदैव ही गम्भीरतापूर्ण होते हैं।

श्री अलगेशन : उन्होंने ने कहा कि वर्तमान सरकारी नियंत्रण तथा सरकारी प्रबन्ध के बजाय एक निगम के द्वारा नियंत्रण किया जाये। मैं नहीं जानता कि वह निगम की ओर किस प्रकार आकर्षित हो गये।

माननीय सदस्यों को स्मरण होगा कि अभी दिसम्बर में ही सदन में लोक-निगमों पर संसदीय नियंत्रण की आवश्यकता पर जोरदार वाद विवाद हुआ था। जहां तक इस देश का सम्बन्ध है, निगम का विचार एक नई चीज है और आधुनिक प्रयोग है; फिर भी अभी हमें परिणामों को देखना एवं हृदयंगम करना है। रेलवे का सरकारी नियंत्रण तथा सरकारी

प्रबन्ध जो कई दशाब्दियों पूर्व का है, सफल सिद्ध हुआ है। यह सफल हुआ है और उस का अनुमोदन किया गया है। मैं नहीं जानता कि वह किन कारणों से इसको बदलना चाहते हैं। आये दिन सदन में रेलवे मंत्रालय की कटु आलोचना होती रहती है और रेलवे मंत्रालय पर पूछे जाने वाले प्रश्नों की संख्या सम्भवतः सब से अधिक होती है; इस के पश्चात् रेलवे आय-व्ययक पर वाद विवाद भी कई दिनों से चल रहा है तथा संसद् का रेलवे प्रबन्ध तथा वित्त पर पूर्णतम नियंत्रण रहता है। मैं नहीं जानता कि निगम से और क्या विशेष बात हो जायगी। इंगलिस्तान जैसे देशों का अनुभव भी पूर्ण नहीं हो सका है और उस ने भी निगम को श्रेष्ठ नहीं माना है। यह पूर्णतया सैद्धान्तिक चीज है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : यह सैद्धान्तिक नहीं है।

श्री अलगेशन : चूंकि उन्होंने यह बात उठाई है, अतः मैं इस का उत्तर देना चाहता हूँ और यह स्पष्ट बताना चाहता हूँ कि उन का विचार प्रगतिवादी नहीं है।

अब मैं उन प्रश्नों को लेता हूँ जो कि श्री फ्रैंक एंथनी ने उठाये हैं। वे कहते हैं कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिए तृतीय और चतुर्थ श्रेणी में स्थान सुरक्षित रखे जायें। मैं स्वयं इस सुझाव से सहमत हूँ। किन्तु हमें अन्य बातों का भी ध्यान रखना पड़ता है। नया संविधान लागू होने से पहले क्या होता था? रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को कुछ प्राथमिकता दी जाती थी। कुंजरू समिति की सिफारिशों के बाद यह ठीक समझा गया था कि उन रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिए, जिन की सेवा १५ वर्ष से अधिक है, तृतीय श्रेणी में ५ प्रतिशत रिक्त स्थान सुरक्षित रखे जा सकते हैं। माननीय सदस्यों ने इस सम्बन्ध

[श्री अलगेशन]

में संविधान की ओर निर्देश किया है और कहा है कि यह निर्देश सही नहीं है। यह मेरी समझ में नहीं आया। संविधान के अन्तर्गत निस्सन्देह इस प्रकार का सुरक्षण नहीं किया जा सकता। माननीय सदस्यों को यह भी स्मरण रखना चाहिए कि डाक और तार विभाग जैसे और भी सरकारी विभाग हैं जिन में बहुत से आदमी काम करते हैं और रेलवे मंत्रालय इस प्रकार का एकमात्र विभाग नहीं है। अतः इस प्रश्न पर विशाल दृष्टिकोण से विचार करना चाहिए।

एक और खतरा यह है कि ऐसा करने से हम देश में जातियों की संख्या और भी बढ़ा देंगे क्योंकि इस तरह एक रेलवे कर्मचारियों की जाति भी उत्पन्न हो जायेगी। डाक और तार वालों की एक अलग जाति बन जायेगी। अतः मैं चाहता हूँ कि माननीय सदस्य इन बातों पर ध्यान दें।

श्री फ्रैंक एंथनी ने गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों के काम के अतिरिक्त समय की ओर निर्देश किया है और कहा है कि अधिनिर्णय के निर्णय के अनुसार इस की गणना साप्ताहिक आधार पर की जानी चाहिए। इस विषय में माननीय सदस्य की जानकारी सही नहीं है। वातस्व में अधिनिर्णय का निर्णय यह है कि इस की गणना मासिक आधार पर होनी चाहिए। श्री एंथनी ने यह भी कहा है कि गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों से पहले सप्ताह में तो अत्यधिक काम लिया जाता है किन्तु मास के दूसरे भाग में उन्हें बेकार रखा जाता है। एक-दो मामलों में ऐसा हुआ होगा किन्तु यह नहीं कहा जा सकता कि यह एक सामान्य नियम है। मैं यह भी स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि अतिरिक्त समय का हिसाब लगाने के लिए, काम के घंटे, काम पर आने से लेकर

काम छोड़ने तक गिने जाते हैं। श्री एंथनी ने उपदान के प्रश्न का उल्लेख किया है। यदि सेवा पर कोई धब्बा न हो, तो यह साधारणतया १५ वर्ष की सेवा के बाद दिया जाता है। माननीय सदस्य ने कानपुर के एक ड्राइवर का मामला बतलाया है जिस की सेवा ३२ वर्ष की थी किन्तु जिसे उपदान देने से इन्कार कर दिया गया था, क्योंकि वह स्वेच्छा से सेवा-निवृत्त होना चाहता था। हमारे पास इस मामले का ब्यौरा नहीं है। संभव है वह कोई ऐसा व्यक्ति हो, जिस पर पुरानी ईस्ट इण्डिया रेलवे कम्पनी के उपदान नियम लागू होते हों। इन नियमों के अन्तर्गत यदि कोई व्यक्ति स्वेच्छा से सेवा निवृत्त होना चाहे तो उस का उपदान रोका जा सकता है। यदि माननीय सदस्य इस मामले के सम्बन्ध में और तथ्य प्रस्तुत करें, तो मैं इस की जांच करूंगा ?

माननीय सदस्य ने फायरमैनो आदि की पदोन्नति के विषय में कहा है और इस बारे में उन की शिक्षा सम्बन्धी योग्यता के आधार पर मैट्रीकुलेट तथा गैर-मैट्रीकुलेट फायरमैनो की वेतन श्रेणियों में जो आरम्भिक अन्तर है, उस की भी आलोचना की। किन्तु स्थिति यह है कि केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार मैट्रीकुलेट फायरमैनो की वेतन-श्रेणी ७५-१०५ रुपये निर्धारित कर दी गई थी, जिस का उद्देश्य यह था कि शिक्षा सम्बन्धी उच्च योग्यता वाले व्यक्ति इन स्थानों पर नियुक्त हो कर इन से बड़े पदों पर पहुँच सकें। गत काल की तुलना में वर्तमान वेतन श्रेणियाँ तथा पदोन्नति के अवसर अधिक अच्छे हैं। इस में केवल अन्तर इतना है कि गैर-मैट्रीकुलेटों की प्रारम्भिक वेतन श्रेणी मैट्रीकुलेट फायरमैनो की वेतन श्रेणी की अपेक्षा कम है। इस बारे में गैर-मैट्रीकुलेट यह मांग नहीं कर सकते हैं क्योंकि यह वेतन श्रेणी शिक्षा

सम्बन्धी उच्च योग्यता वाले व्यक्तियों के लिये निर्धारित की गई है। मुझे विश्वास है कि सदन मुझ से सहमत होगा कि किसी वर्ग के व्यक्तियों के प्रति कोई विभेद नहीं किया गया है।

श्री एंथनी ने इलाहाबाद विभाग के क श्रेणी के ड्राइवरों की ओर निर्देश करते हुए कहा है कि केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को क्रियान्वित करने से पहले कुछ उच्च श्रेणी के पद उन के लिए सुरक्षित रखे जाते थे। इन सिफारिशों के अनुसार यह सुरक्षण अब हटा दिया गया है और माननीय सदस्य को इस पर आपत्ति है।

माननीय सदस्य और सदन यह अनुभव करेंगे कि कुछ कर्मचारियों को क श्रेणी के ड्राइवरों की पदोन्नति पाने से रोक देना न्यायोचित नहीं है, क्योंकि इन पदों के लिए गुणों के आधार पर चुनाव किया जाता है।

उन व्यक्तियों के बारे में जिन्हें स्वास्थ्य के आधार पर अयोग्य घोषित किया गया है, उन्होंने ने कहा है कि उन्हें बहुत निचले दर्जे के स्थानों पर नियुक्त कर दिया जाता है। इस सम्बन्ध में उन्होंने ने एक ऐसे ड्राइवर का उदाहरण दिया है, जिस की टोंगें कट गई थीं। एक और ड्राइवर को जिस की टोंगें कट गई थीं, एक स्थान पर नियुक्त करने के लिए प्रस्ताव किया गया था किन्तु उस ने इस से लाभ नहीं उठाया क्योंकि उस के विचार में वह उस स्थान पर अच्छी तरह काम करने के योग्य नहीं था।

माननीय सदस्य ने यह शिकायत की है कि पूर्वी रेलवे में ग श्रेणी के गाड़ों की ज्येष्ठता के सम्बन्ध में एक अवास्तविक सूची तैयार की गई है और उन्हें पदोन्नति नहीं दी जा रही है। मैं सदन को बतला सकता हूँ कि ऐसी कोई

सूची नहीं बनाई गई है। यह केवल उन आदेशों के पालन करने का प्रश्न है, जिनका पालन पहले नहीं किया गया था। उन्होंने ने सीधे भर्ती किये गये उम्मीदवारों की ओर से यह अभ्यावेदन किया था कि उन की ज्येष्ठता कम हो गई है। एक और माननीय सदस्य ने पदोन्नति किये गये कर्मचारियों की ओर से शिकायत की है। मेरा निवेदन यह है कि जब पदोन्नति के दो तरीकों का एक साथ प्रयोग करना पड़ता है, तो इसे नियमित करने का उचित तरीका यह है कि कोटे निर्धारित कर दिये जायें। इस मामले में भी ऐसा किया गया था।

उन्होंने ने एक प्रश्न यह उठाया है कि कुछ स्टेशन मास्टर्स के अधीन, जो कि ६४-१७० रुपये की वेतन श्रेणी में हैं, ऐसे क्लर्क काम कर रहे हैं, जिन की वेतन श्रेणियां उच्चतर हैं। सभी रेलवे में ऐसे केवल १२ मामले थे। यह असंगति दूर कर दी गई है और अब ऐसा कोई मामला नहीं रहा। कुछ माननीय सदस्यों ने स्टेशन मास्टर्स, विशेषतया दक्षिणी रेलवे के स्टेशन मास्टर्स के मामले की ओर निर्देश किया था। अब जो न्यायाधिकरण नियुक्त किया गया है, यह मामला उस के सामने प्रस्तुत किया जा सकता है और ऐसा करना संघ का काम है। मेरे माननीय मित्र ने गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों के विश्राम के कमरों के बारे में विशेषतया दक्षिणी रेलवे के कमरों के बारे में कहा है कि उन की स्थिति खराब है। मैं ने स्वयं इन में से कुछ कमरे देखे हैं और मैं जानता हूँ कि उन की स्थिति सन्तोषजनक नहीं है। हम इस रेलवे से कह रहे हैं कि वह स्थिति को सुधारने का प्रयत्न करे।

इस के बाद माननीय सदस्य ने कर्मचारियों को निलम्बित करने का प्रश्न उठाया है। उन्होंने ने मारपीट के एक ऐसे मामले का

[श्री अलगेशन]

उल्लेख किया है जिस में नैतिक दुराचार का प्रश्न नहीं था और कहा है कि पुलिस द्वारा एक कर्मचारी को अधिरोप-पत्र दिये जाने के तुरन्त पश्चात् उसे निलम्बित कर दिया गया था और इस से उसे बहुत कठिनाई उठानी पड़ी। इस सम्बन्ध में गृहकार्य मंत्रालय के निदेश बिल्कुल स्पष्ट हैं कि जब भी किसी व्यक्ति के विरुद्ध फौजदारी का मुकदमा हो, उसे निलम्बित कर देना चाहिए। किन्तु मैं माननीय सदस्य और सदन को आश्वासन देता हूँ कि इस मामले पर पुनर्विचार करेंगे और इस विषय में असेनिक विभाग में जिस प्रक्रिया का अनुसरण किया जाता है, उसे भी ध्यान में रखेंगे।

कई माननीय सदस्यों ने द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों के बारे में कहा है। जैसा कि सदन को ज्ञात है उनके लिए गत वर्ष और इस वर्ष भी कई एक विशेष कार्यवाहियों की गई हैं। परन्तु मैं इन अधिकारियों से यह बात अवश्य कहना चाहूंगा कि उन्हें इस विषय की प्रापेगेंडा का विषय नहीं बनाना चाहिए।

मैसूर स्टेट रेलवे के भूतपूर्व अधिकारियों के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। इस विषय में केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित सिद्धान्त का अनुसरण किया गया है। अधिकारियों से कुछ एक अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं तथा विभागीय समिति इस विषय पर विचार करती रही है। देखना यह है कि क्या किसी सहायता की आवश्यकता है, और यदि है तो कहां तक। हम उस समिति की सिपारिशों की प्रतीक्षा कर रहे हैं और मैं समझता हूँ कि कुछ ही सप्ताहों में यह अपना प्रतिवेदन दे सकेगी।

मेरे मित्र, श्री तुलसी दास किलाचन्द ने कहा है कि भाड़ा व्यवस्था के निरीक्षण

के लिए एक समिति नियुक्त होनी चाहिए। उन्होंने यह जतलाने का प्रयत्न किया है कि भाड़ा व्यवस्था के बदलने के फलस्वरूप माल की गति रुक गई है। मेरा निवेदन यह है कि १९४६ से अब तक औद्योगिक उत्पादन में ३४ प्रतिशत वृद्धि स्पष्टतया इस बात की सूचक है कि व्यापार तथा उद्योग की माल के ढोए जाने सम्बन्धी आवश्यकताएं पूरी होती रही हैं। १९४८ के भाड़ा सम्बन्धी सिद्धान्त के लागू होने से मूल भाड़ों में कमी हो गई है और फासिलों में वृद्धि। बहुत से तथाकथित एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक के भाड़े अनावश्यक हो गए। भाड़ा व्यवस्था में संशोधन करने का एक उद्देश्य यह था कि विशेष प्रकार के भाड़ों को हटाया जाय तथा सामान्य भाड़ों को वास्तविक बनाया जाय। इन विशेष प्रकार के भाड़ों को जारी रखने का अब कोई उचित कारण नहीं है। इसी प्रकार चीनी, लोहा तथा इस्पात उद्योग की सहायतार्थ निर्धारित भाड़े की अब आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह उद्योग अपने पैरों पर खड़े हो चुके हैं। किन्तु विशेष परिस्थितियों में अब भी ऐसा किया जा सकता है। जैसा कि आयव्ययक सम्बन्धी वाद विवाद का उत्तर देते हुए माननीय मंत्री बतला चुके हैं। भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग मंडलों की फेडरेशन द्वारा प्राप्त स्मृतिपत्र इस समय रेलवे मंत्रालय के विचाराधीन है। उन्होंने यह जतलाया है कि भाड़ा व्यवस्था के सामान्य पुनरीक्षण की कोई आवश्यकता नहीं है। माननीय सदस्यों को ज्ञात है कि अनुचित भाड़ा दरों के विषय को निबटाने के लिए रेलवे भाड़ादर न्यायाधिकरण की स्थापना की गई है। श्रीमान्, आपको यह सुनकर आश्चर्य होगा कि गत पांच वर्षों में इस न्यायाधिकरण को केवल पन्द्रह शिकायतें प्राप्त हुई हैं। सच तो यह है कि उनके पास काम ही नहीं है।

इस से यह भी सिद्ध होता है कि भाड़ादरों के किसी सामान्य पुनरीक्षण की आवश्यकता नहीं है। विकास सम्बन्धी अर्थ व्यवस्था के हित में किए जाने योग्य पुनरीक्षण के बारे में माननीय मंत्री ने अपनी नीति बतला दी है।

एक और विषय जो उठाया गया है वह यह है कि क्या परिवहन व्यवस्था देश के विकासशील उद्योगों की आवश्यकताओं को पूरा कर सकेगी। हम जानते हैं कि उत्पादन तो अभी से बढ़ चुका है और परिवहन व्यवस्था उसके साथ साथ चल सकी है। मेरे पास १९५२-५३ तथा १९५३-५४ के लिए चीनी तथा सीमेंट सम्बन्धी कुछ आंकड़े हैं। १९५२-५३ में चीनी के लिए ३६,६७२ बी० जी० डिब्बे आवंटित किए गए थे। १९५३-५४ में उनकी संख्या बढ़ कर ४७,६०१ हो गई। एम० जी० डिब्बे ५२,६६५ से बढ़कर ६८,८३३ हो गए। सीमेंट के लिए बी० जी० डिब्बों का आवंटन ६७,३६५ से बढ़कर १,११,४१३ हो गया। सीमेंट के लिए एम० जी० डिब्बों का आवंटन ६२,७०३ से बढ़ कर ६६,३६० हो गया।

श्री टी० बी० टिठल राव (खम्मम) : क्या आप कोयला सम्बन्धी आंकड़े भी दे सकते हैं ?

श्री अलगेशन : मैं माननीय सदस्य को वह आंकड़े भी दे सकता हूँ। कोयला के लिए आवंटित डिब्बों की संख्या में थोड़ी सी कमी हुई है। किन्तु इसका कारण यह नहीं था कि रेलवे डिब्बों की व्यवस्था करने में असमर्थ थी, अपितु यह कि औद्योगिक क्षेत्र में कोयला की मांग नहीं थी।

श्री नम्बियार तथा अन्य कुछ सदस्यों ने मकानों के किरायों में वृद्धि के बारे में

शिकायत की है। इस विषय पर माननीय मंत्री पहले से ही विचार कर चुके हैं। वास्तव में यह वृद्धि पुनर्वर्गीकरण के उपरान्त आवश्यक हो गई थी, क्योंकि भूतपूर्व दक्षिण भारत रेलवे के न्यून किरायों को भूतपूर्व एम० एम० एम० रेलवे के ऊंचे किरायों के समान करना आवश्यक था। अतः किरायों को प्रमापी स्तर पर लाया गया। किन्तु इस विचार से कि लोगों को अधिक कष्ट हो इन किरायों को चार अर्द्धवार्षिक किस्तों में वसूल किया जाएगा।

नैमित्तिक श्रमिकों का प्रश्न उठाया गया है कि उनके वेतन रेलवे के स्थायी वेतन स्तर के अनुरूप होने चाहियें। कई निर्माण कार्यों के छः महीनों से अधिक न चलने के कारण, उनके लिये सामयिक श्रमिकों को काम पर लगाना पड़ता है और रेलवे जैसे उपक्रम के लिये यह अनिवार्य है। जहां काम छः महीने से अधिक बढ़ जाता है वहां लगातार सेवा करने वाले श्रमिकों को अस्थायी श्रमिक मान लिया जाता है और यदि उनकी नौकरी जारी रहती है तो उन्हें स्थायी भी बना लिया जाता है। क्योंकि रेलवे को बहुत बड़े बड़े निर्माण कार्य करने पड़ते हैं, इसलिये नैमित्तिक श्रमिकों के बिना उस का काम नहीं चल सकता है।

श्री कक्कन ने कहा है कि रेलवे की भूमि हरिजनों को दी जानी चाहिये। वास्तव में यह मामला राज्य सरकारों के अधीन है। मैं राज्य सरकारों को सदन में प्रस्तुत किये गये विचारों की सूचना दे दूंगा ताकि वे भूमि देते समय इन बातों का ध्यान रखें।

मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि अनुसूचितजातियों के अभ्यर्थियों को पर्याप्त नौकरियों दी जा रही हैं। इस के लिये रेलवे सेवा आयोग को भी विशेष प्रयत्न करने के लिये

[श्री अलगेशन]

कहा गया है, तथा आशा की जाती है कि शीघ्र ही सब रक्षित किये गये स्थानों पर अनुचित जातियों के अभ्यर्थी नियुक्त किये जायेंगे ।

मैंगनीज तथा लौह स्वतंत्रतापूर्वक सब पत्तनों पर स्वीकार किये जाते हैं, केवल मद्रास पत्तन को मिलाने वाली मीटरगेज लाइन पर यह अवस्था नहीं है, जिस पर वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय द्वारा निर्यात अभ्यंश निर्धारित किया जाता है । १९५२ की अपेक्षा १९५३ में मद्रास तथा अन्य पत्तनों पर लौह प्रस्तर का आवागमन बढ़ गया है । इस लौह प्रस्तर के यातायात के लिये अधिक डब्बे भी उपलब्ध किये गये हैं ।

श्री विद्यालंकार ने कहा है कि खंड सलाहकार समिति में यात्री संघ के प्रतिनिधि सीधे ही आने चाहियें । यद्यपि इन संघों के प्रतिनिधि प्रादेशिक समितियों में बैठते हैं, और ये प्रादेशिक समितियां खंड सलाहकार समितियों के लिये दो सदस्य चुनती हैं, तो भी संभव है कि उस समिति में यात्री संघ का एक भी सदस्य न चुना जा सके । मैं आश्वासन देता हूँ कि इस प्रश्न पर विचार किया जायेगा ।

श्री पारिख ने आलोचना की है कि मेहसाना स्टेशन पर डायमण्ड क्रॉसिंग का निर्माण करने में ७०,००० रुपये खर्च किये गये हैं, जिस का कोई उपयोग नहीं किया जा रहा है । मैं माननीय सदस्य को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि कुछ भी व्यर्थ खर्च नहीं किया गया है । साबरमती में सड़क के उपर पैदल चलने का एक पुल बनाने के कार्य को आगामी वर्ष के कार्यक्रम में सम्मिलित किया गया है ।

भत्ता १३ आने की बजाये १ रुपया तक बढ़ा दिया गया है ।

श्री नम्बियार : क्योंकि उनको ५० रुपये से अधिक मिलते हैं, इसलिये उन्हें १ रुपया ४ आने देने चाहियें ।

श्री अलगेशन : यह उस के अनुसार होना चाहिये, जो असैनिक क्षेत्र में मिलता है । सफाई दारोगाओं के सम्बन्ध में श्री मुनिस्वामी को उत्तर दिया जा चुका है । वे दूसरे निरीक्षक कर्मचारियों की श्रेणी में नहीं आते हैं । बेतार निरीक्षक तथा तार निरीक्षक के पद दोनों शाखाओं के लिये खुले हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या १ सम्बन्धी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये प्रस्तुत किये गये तथा अस्वीकृत हुए ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या १ मतदान के लिये प्रस्तुत की गई तथा स्वीकृत हुई ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या ३ सम्बन्धी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये प्रस्तुत किये गये तथा अस्वीकृत हुए ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या ३ मतदान के लिये प्रस्तुत की गई तथा स्वीकृति हुई ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या ४ सम्बन्धी कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये तथा अस्वीकृत हुए ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या ४ मतदान के लिये प्रस्तुत की गई तथा स्वीकृत हुई ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब सदन मांग संख्या ५ और ६ पर विचार करेगा ।

११३५ अनुदानों की मांगें—रेलवे ८ मार्च १९५४ अनुदानों की मांगें—रेलवे ११३६

मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय,
मरम्मत तथा संधारण

मांग संख्या ६ साधारण कार्यवहन व्यय—
संचालन कर्मचारी

३१ मार्च, १९५५ को समाप्त होने वाले वर्ष के लिये अनुदान की यह मांग उपाध्यक्ष महोदय ने प्रस्तुत की :

३१ मार्च, १९५५ को समाप्त होने वाले वर्ष के लिये अनुदान की यह मांग उपाध्यक्ष महोदय ने प्रस्तुत की ।

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
५	साधारण कार्यवहन व्यय—मरम्मत तथा संधारण ।	६८,०२, ६८,००० रुपये ।

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
६	साधारण कार्यवहन व्यय—संचालन कर्मचारी	४४,०२,०१,००० रुपये ।

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये ।

मांग संख्या १	कटौती प्रस्तावक २	कटौती आधार ३	कटौती राशि ४
५	श्री के० ए० दामोदर मेनन श्री एन० पी० दामोदरन	कालीकट रेलवे स्टेशन का पुन-निर्माण	१०० रुपये ।
५	श्री मुनिस्वामी	रेलवे का प्रशासन तथा संधारण	१०० रुपये ।
५	श्री नम्बियार	कर्मकरों को द्वीप भत्ते	१०० रुपये ।
५	श्री नम्बियार	कारखानों के मजदूरों का प्रातः देर से जाना तथा सायंकाल को जल्दी आना ।	१०० रुपये ।
५	श्री नम्बियार	गेंग की लम्बाई को कम करके तीन मील करना ।	१०० रुपये ।
५	श्री नम्बियार	वर्कशाप के कर्मचारियों और शैड-मैन की दृष्टि का परीक्षण ।	१०० रुपये ।
६	श्री फ्रेंक ऐंथनी	रेलवे कर्मचारियों की असमर्थतायें	१०१ रुपये ।
६	श्री एच० एन० मुकर्जी	संचालन कर्मचारियों के लिये अधिक समय तक परिश्रम	१०४ रुपये ।
६	श्री टी० के० चौधरी	गाड़ी के साथ चलने वाले कर्मचारियों आदि की सेवा शर्तें ।	१०० रुपये ।

१	२	३	४
६	श्री टी० बी० विठ्ठल राव	भूतपूर्व मैसूर राज्य रेलवे के विषय में संयुक्त सलाहकारी समिति की सिफारिशें।	१०० रुपये।
६	श्री मुनिस्वामी	कर्मचारियों के वेतन और भत्ते	१०० रुपये।
६	श्री नम्बियार	लोको में चलने वाले कर्मचारियों के वेतन स्तरों का निश्चित करना।	१०० रुपये।
६	श्री नम्बियार	पुआइंट्समैनों के लिये बिना किराये के मकानों की सुविधा।	१०० रुपये।
६	श्री नम्बियार	चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को यात्रा भत्ता।	१०० रुपये।

उपाध्यक्ष महोदय : अब इन दोनों मांगों पर १½ घंटे तक चर्चा होगी।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : निस्सन्देह रेलवे मंत्री तथा उपमंत्री सज्जन व्यक्ति हैं परन्तु मैं उन्हें धन्यवाद देने का कोई कारण नहीं समझता। पहले हम बहुत थोड़े पैसे खर्च करके बहुत दूर दूर की यात्रा कर सकते थे परन्तु अब अवस्था वैसी नहीं है। मैं चलती गाड़ी में टिकट चैक करने वाले टिकट चैकरों को अधिक पारिश्रमिक दिये जाने का विरोध नहीं करता हूँ, किन्तु जनता की सुविधाओं का भी ध्यान रखा जाना चाहिये। किराया इतना अधिक बढ़ा दिया गया है कि गरीब आदमी के लिये रेल की यात्रा करना कठिन हो रहा है।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव पीठासीन हुए]

मैं कुछ एक बातों की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। पहली बात तो यह है कि किराया बढ़ा दिया गया

हैं दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है कि विलम्ब शुल्क की दर बहुत बढ़ा दी गई है, जो लगभग ३०० प्रतिशत है। इस अधिक विलम्ब शुल्क के कारण बहुत से व्यापारी बरबाद हो चुके हैं। उन्हें या तो सस्ते दामों पर माल बेचना पड़ता है या बहुत अधिक विलम्ब शुल्क देकर नुकसान उठाना पड़ता है। छोटे व्यापारी तो इस के कारण बरबाद हो जाते हैं।

माल गाड़ियों के विषय में मैं यह कहना चाहता हूँ कि जबकि बड़ी लाइन पर चलने वाली माल गाड़ियों में वायु रहित (वैक्यूम) ब्रेक होते हैं, तो दूसरी लाइनों पर चलने वाली मालगाड़ियों में भी वायु रहित ब्रेक क्यों नहीं होने चाहियें। सब रेलों पर एक ही प्रकार के डब्बे हो सकते हैं।

अब प्रश्न आता है वाच एंड वार्ड तथा जी० आर० पी० (रेलवे पुलिस) का। या तो वाच एंड वार्ड को रखा जाये या जी० आर० पी० को; दोनों एक साथ नहीं चल सकते, क्योंकि दोनों न केवल जनता से अपितु रेलवे कर्मचारियों से भी धन छीनने का प्रयत्न

करते हैं। रेलवे कर्मचारी पुलिस के अधिकारियों से सदा भयभीत रहते हैं। क्योंकि उन्हें डर रहता है कि कहीं पुलिस अधिकारी उन्हें किसी बनावटी मामले में न फंसा दे। इसलिये वे जो चाहते हैं उठा ले जाते हैं, बेचारे टिकट चैकर आदि उन्हें कुछ कहने का साहस भी नहीं कर सकते हैं। जयपुर में तस्कर व्यापार के कारण रेलवे पुलिस प्रति मास १०,००० रुपये कमाती थी। रेलवे गाड़ ने इस पर आपत्ति की तो बेचारे को मामूली सी बात पर स्टेशन पर गिरफ्तार कर लिया गया, और उसे हाथ बांधे हुए यह दिखाने के लिये सब कर्मचारियों के सामने ले जाया गया कि इस प्रकार का कृत्य किसी को नहीं करना चाहिये। इस लिये कोई भी रेलवे कर्मचारी पुलिस के अत्याचारों के विरुद्ध बोलने का साहस नहीं कर सकता है। इसलिये ऐसा कोई प्रबन्ध होना चाहिये कि इस रेलवे पुलिस की अनुपयोगिता से छुटकारा मिल सके।

श्री आर० के० चौधरी(गोहाटी): यह घटना कब हुई ?

श्री यू० एम० त्रिवेदी : बिल्कुल हाल ही में। इस व्यक्ति को जयपुर के मैजिस्ट्रेट ने पिछले सप्ताह ही छोड़ने का आदेश दिया है।

एक और बात यह कही गई है कि अधिक रेल गाड़ियों की व्यवस्था करने से पहले यात्रियों के लिए अधिक सुविधाओं की व्यवस्था की जा रही है। प्रतीक्षा स्थानों आदि की व्यवस्था की अपेक्षा आपको अधिक गाड़ियां चलानी चाहियें। एक उदाहरण कोटा शहर का है। यद्यपि इसे १८५७ में बनाया गया था। तो भी आज तक तीसरे दर्जे के यात्रियों के प्रतीक्षा स्थान को विस्तृत नहीं किया गया है। वहां पर ऊंचे दर्जे के पुरुष यात्रियों के लिए जो प्रतीक्षा स्थान बनाया

गया है, उसके सामने स्त्रियों के लिए प्रतीक्षा स्थान है और दोनों के बीच एक पुल है। इस प्रकार से दोनों के बीच आने जाने में असुविधा रहती है।

माननीय मंत्री से मेरी प्रार्थना है कि वह गोधरा स्टेशन की हालत पर भी ध्यान दें। इसे देख कर आश्चर्य होता है कि इतना गन्दा स्टेशन इतने समय से कैसे पूर्ववस्था में ही चला आता है। गरीब यात्रियों के लिए वहां पर कोई व्यवस्था नहीं है। शौचालय बहुत गन्दी अवस्था में हैं तथा सुविधाओं की सार्वजनिक मांग किये जाने पर भी अभी तक कुछ नहीं किया गया है। गोधरा-आनन्द रेल-खण्ड के किसी स्टेशन पर प्लेटफार्म नहीं हैं तथा यही अवस्था गोधरा-लूनावाडा खण्ड की है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री इन बातों की ओर उचित ध्यान देंगे।

मैंने पिछले अवसर पर भी कहा था कि विभिन्न गाड़ियों में विभेद नहीं चाहिये। नीमच तथा मऊ के बीच रेल गाड़ियों के समय ऐसे निश्चित किये गये हैं जिनसे यात्रियों को फ्रन्टियर मेल का मिलना कठिन हो जाता है। जहां गाड़ियों के परस्पर मेल हैं, वहां समय का अन्तर कुछ अधिक होना चाहिये। एक और हास्यजनक बात यह है कि रतलाम में नीमच से आने वाली गाड़ी को—चाहे फ्रन्टियर मेल समय से पहले ही आ पहुंची हो—स्टेशन तक नहीं आने दिया जाता है। इसके फलस्वरूप बहुत से यात्री फ्रन्टियर मेल नहीं पकड़ पाते हैं। मेरा सुझाव है कि ऐसी त्रुटि तुरन्त दूर कर दी जाय।

हिन्दी के राष्ट्रभाषा हो जाने के बाद मालवा रेल खण्ड पर नामों आदि का उर्दू में लिखा जाना बन्द हो जाना चाहिये।

एक बात और कहने के बाद मैं अपने भाषण को समाप्त कर दूंगा। राजस्थान में ऐसे बहुत से स्थान हैं जो निकटतम रेलवे

[श्री यू० एम० त्रिवेदी]

स्टेशन से मीलों दूर हैं। पहले कोटा तथा चित्तौड़ के बीच रेलवे लाइन बनाने की योजना थी। परन्तु अब इसे कार्यक्रम से निकाल दिया गया है। आपको चित्तौड़ से नीमच तक रेलवे लाइन बनाने के लिए अवश्य कुछ करना चाहिये।

श्री साधनगुप्त (कलकत्ता—दक्षिण-पूर्व): मैं श्री यू० एम० त्रिवेदी से इस बात में सहमत हूँ कि इस आय व्ययक में ऐसी कोई बात नहीं है जिसके लिए रेलवे मंत्री को बधाई दी जा सके। मैं इससे भी सहमत हूँ कि किरायों को अब घटाया जाना चाहिये। फिर भी मैं उनकी इस बात से सहमत नहीं हूँ कि यात्रियों की सुविधा के लिए रेलवे कर्मचारियों को कोई हानि पहुंचे। रेलवे कर्मचारियों का बहुत बुरी तरह से शोषण हो रहा है। उनसे दो स्पष्ट अन्याय हुए हैं। एक तो उन रेलवे कर्मचारियों के विषय में जिन्होंने स्वेच्छा से पाकिस्तान में सेवा करना स्वीकार किया था तथा दूसरे अन्याय का सम्बन्ध राष्ट्रीय सुरक्षा नियमों के परित्राण से है।

पाकिस्तान में सेवा के इच्छुक कर्मचारियों के सम्बन्ध में नीति यह है कि पाकिस्तान जाकर लौट आने वालों को नौकरी में नहीं लिया जायगा। दूसरी बात यह कि पाकिस्तान न जाने वाले कर्मचारियों को पुलिस द्वारा जांच पड़ताल के बाद ही लिया जायगा। यह नीति अन्यायपूर्ण ही नहीं है, बल्कि शरारत से भरी हुई है। केवल पाकिस्तान जाने से किसी व्यक्ति को इस देश का विरोधी नहीं समझा जा सकता है। हम उन दिनों की परिस्थिति को अच्छी प्रकार से समझते हैं। हिन्दुओं तथा मुसलमानों को एक जैसा खतरा था। एक ओर अपने घरबार का ख्याल था और दूसरी ओर आत्म-रक्षा की चिन्ता थी। जब स्थिति कुछ स्थिर हुई तथा

कुछ मुस्लिम कर्मचारियों ने देखा कि वे भारत में सुरक्षित रह सकते हैं तो वे लौट आये और कुछ काफ़ी समय तक फैसला नहीं कर सके और यहीं पड़े रहे। केवल इसी कारण वे अछूत नहीं समझे जाने चाहियें। उन्हें इस देश का नागरिक समझा जाना चाहिये; नहीं तो उनके प्रति अन्याय ही नहीं बल्कि शरारत भी होगी क्योंकि इससे एक समुदाय विशेष को सन्देह बना रहता है। साथ ही एक अल्प-संख्यक वर्ग को अपनी सुरक्षा के बारे में निरन्तर खतरा लगा रहेगा।

दूसरी बात, जिसकी ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ, राष्ट्रीय सुरक्षा नियमों का परित्राण है। ये नियम रेलवे प्रशासन पर एक कलंक हैं। इससे पुलिस को स्वेच्छाचार के अधिकार दे दिये गये हैं। उनकी रिपोर्ट पर मजदूर संघ के कार्यकर्त्ताओं से नाना प्रकार की सख्ती की जाती है। उनसे न्याय की आशा करना व्यर्थ है। अतएव रेलवे मंत्री से मेरी प्रार्थना है कि इन घृणित नियमों को समाप्त कर दें तथा जिन कर्मचारियों को हानि पहुंची है, उन्हें बहाल कर दें। ३६० व्यक्तियों में से अभी तक केवल ३० को बहाल किया गया है। मुझे इन कर्मचारियों से बहुत सी शिकायतें प्राप्त हुई हैं तथा रेलवे मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वह इन्हें बहाल कर दें।

श्री जी० एच० देशपांड (नासिक—मध्य): मुझे अपने निर्वाचन-क्षेत्र से बहुत से पत्र प्राप्त हुए हैं जिनमें उस खण्ड में रेलवे सुविधाओं के बारे में बहुत सी महत्वपूर्ण मांगें की गई हैं।

मेरे निर्वाचन-क्षेत्र में मालेगांव नामक एक प्रसिद्ध कस्बा है। वहां प्रतिदिन २०,०००

साक्षियां तैयार की जाती हैं। इसके लिए वहां पर कच्चे माल के लाने की आवश्यकता रहती है तथा निर्मित वस्तुओं को बाहर भेजना पड़ता है। निकट कोई रेलवे लाइन नहीं है। स्थानीय जनता की यह मांग है कि मालेगांव को एक ओर मनमाड से तथा दूसरी ओर नरहन से रेलवे लाइन द्वारा मिलाया जाय।

इसके अतिरिक्त नासिक रोड के रेलवे स्टेशन के नवीकरण की काफ़ी समय से मांग चली आती है। वहां पर इण्डिया सिक्को-रिटी प्रेस, शराब का कारखाना तथा एक बहुत बड़ा केन्द्रीय जेल है। प्रत्येक वर्ष कई हज़ार यात्री धार्मिक श्रद्धा से आते हैं। वहां लाइन पार करने की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। चौबीस घंटे में से २० घंटे फाटक बन्द रहता है। केवल चार घंटे में ही लोग लाइन को पार कर सकते हैं। यह मांग काफ़ी देर से की जा रही है कि वहां रेलवे लाइन को पार करने के लिए पुल आदि की कोई व्यवस्था की जाय। मनमाड की स्थिति भी यही है। वह भी एक बहुत बड़ा स्टेशन है जिसके नवीकरण की तथा रेलवे लाइन के पार करने के लिये पुल आदि के बनाये जाने की नितान्त आवश्यकता है। नासिक रोड से मनमाड तक सारे क्षेत्र में प्याज़ तथा गन्ना बहुतायत से पैदा होता है जिसके परिवहन के लिए अधिक सुविधाओं की आवश्यकता है।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा (पटना पूर्व) : श्रीमान्, माननीय मंत्री ने मांग संख्या ४ पर बोलते हुए कर्मचारियों के सम्बन्ध में— विशेषतः श्रेणी २ के कर्मचारियों के सम्बन्ध में—बहुत कटु शब्द कहे हैं। उन्होंने कहा है कि श्रेणी २ के कर्मचारी अपने मामले को प्रचार का रंग दे रहे हैं। यह सोचते हुए कि यह उनके काम, प्रतिष्ठा तथा जीविके का प्रश्न है, माननीय मंत्री के रवैये को समझना

कठिन है। इस सदन के बहुत से सदस्यों को यह विदित है कि इन कर्मचारियों से विभेदपूर्ण व्यवहार हो रहा है। यद्यपि श्रेणी १ के अधिकारियों से कर्तव्य तथा उत्तरदायित्व में कोई अन्तर नहीं है तो भी उनकी सेवा की शर्तों, पदोन्नति आदि में विभेद किया गया है। स्वयं माननीय मंत्री ने इस तथ्य को स्वीकार किया है। रेलवे मुख्य आयुक्त ने भी इसका वर्णन किया है। मैं इसका कारण नहीं समझ सकती। सन् १९४७ में ब्रिटिश सरकार ने दोनों सेवाओं को एक कर देने का फैसला किया था। तब से हमने क्या किया है?

इन दो सेवाओं के रखने का पहले कारण यह था कि श्रेणी १ में सारे कर्मचारी यूरोपियन थे तथा श्रेणी २ में भारतीय। स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद इस विभेद का समझना कठिन है। रेलवे मंत्रालय ने ब्रिटेन तथा अमेरिका में जो शिष्ट मंडल भेजे थे, उन्होंने यह बताया था कि अधिकारियों की नियुक्ति सेवाओं में से की जाती है तथा प्रत्यक्ष भर्ती द्वारा नहीं। फिर मैं प्रत्यक्ष भर्ती का कारण नहीं समझ सकती।

माननीय मंत्री ने अपने भाषण में श्रेणी २ के अधिकारियों को दो रियायतें दी हैं। उनके भाषण से ऐसा जान पड़ता था कि ये नियोग्यता चिरकाल से चली आती हैं। परन्तु ५० वर्ष की आयु सीमा को केवल १ अप्रैल, १९५२ को ही लागू किया गया था। मुझे प्रसन्नता है कि रेलवे मंत्रालय ने अपनी त्रुटि को स्वीकार कर लिया है।

दूसरी बात यह है कि माननीय मंत्री ने जो गुरुभार सूत्र प्रस्तुत किया है, वह एक प्रतिगामी उपाय है। कारण यह है कि इससे १० वर्ष से कम सेवाकाल वाले श्रेणी २ के अधिकारियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इन अधिकारियों को पहली व्यवस्था के

[श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा]

अनुसार पांच वर्ष मिल सकते थे, परन्तु अब प्रत्येक दो वर्षों के लिए एक वर्ष मिलेगा।

माननीय मंत्री ने कहा है कि श्रेणी १ की सेवाओं में श्रेणी २ के अधिकारियों के उचित भाग की संख्या ५६ है। मेरे विचार से उन्होंने ग़लती की है। रेलवे बोर्ड की १९४६-४७ से १९५२-५३ तक की रिपोर्टों के अनुसार यह संख्या ७० बनती है तथा ५६ नहीं।

श्रीमान्, यह वस्तुस्थिति बहुत शोचनीय है। इससे पता चलता है कि अभी तक दासता-काल की स्थिति में कोई अन्तर नहीं आया है।

अपने भाषण को समाप्त करने से पहले मैं पूछना चाहती हूँ कि कुंजरू समिति ने वरिष्ठ वेतन-क्रमों में नियुक्तियों के २५ प्रतिशत भाग के बारे में जो सिफारिश की थी उसे रेलवे बोर्ड ने किस कारण अस्वीकार कर दिया है तथा उसने इस सिफारिश को क्यों कार्यान्वित नहीं किया कि श्रेणी १ के कनिष्ठ वेतन-क्रम वाले अधिकारियों को ११ वर्ष सेवा किये बिना वरिष्ठ वेतन-क्रम में तरक्की नहीं दी जायगी।

श्री डी० सी० शर्मा (होशियारपुर) : श्रीमान्, मैं दिल्ली से अमृतसर तक सहारनपुर तथा करनाल के मार्गों से प्रायः सफ़र करता हूँ। इन मार्गों के स्टेशनों को देख कर मुझे गर्व नहीं होता है। स्वतन्त्रता-प्राप्ति के सात वर्षों के बाद भी उत्तर रेलवे के पंजाब के स्टेशनों की उपेक्षा पूर्ववत् चली आती है।

पंजाब में रेलवे द्वारा जो कुछ भी किया गया है वह अंग्रेजों के समय में हुआ था। मैं समझता हूँ कि स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद से रेलवे के पंजाब खण्ड पर कोई विशेष ध्यान

नहीं दिया गया है। यह कहा जा सकता है कि पठानकोट तक जाने वाली नई रेलवे लाइन बनाई गई है अथवा यह कि कुछ अन्य स्टेशनों से चंडीगढ़ को मिलाने के लिये नई लाइनें बनाई जाने वाली हैं। वास्तव में ये तो प्रशासन की आवश्यकतायें हैं और इसी चीज से बाध्य होकर हमारे रेलवे अधिकारियों ने इन कार्यों को किया है। सच पूछा जाये तो पंजाब के लिये कुछ भी नहीं किया गया है। वहां पर रेलवे के क्षेत्र में कोई सुधार नहीं हुआ है। मुझे यह बताया गया है कि पंजाब सरकार इस दिशा में कोई रुचि नहीं लेती है। यदि ऐसी बात है, तो कम से कम पंजाब का प्रतिनिधित्व करने वाले इस सदन के सदस्य इस चीज की ओर रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित कर सकते हैं। परन्तु इतना मैं अवश्य कहूंगा कि गत छै वर्षों में रेलवे मंत्रालय ने पंजाब की जो उपेक्षा की है, वह अपने ढंग की एक निराली ही चीज है। यद्यपि रेलवे बोर्ड के कुछ सदस्य पंजाब के हैं, फिर भी मुझे यह कहना पड़ता है कि उन्होंने पंजाब के हित के लिये बहुत थोड़ा ही काम किया है। मेरा यह अनुरोध है कि जब नई पंचवर्षीय योजना आरम्भ की जाये, तो उसमें पंजाब को उसका उचित भाग मिलना चाहिये। यह बात मैं तीन कारणों से कह रहा हूँ। पहली बात तो यह है कि पंजाब एक सामरिक महत्व का क्षेत्र है, क्योंकि वह एक सीमावर्ती प्रांत है। दूसरी बात यह है पहले के समान अब फिर वह प्रांत भारत का अन्नागार बनता जा रहा है। वहां पर अनाज की उपज बहुत अधिक है। और तीसरी चीज यह है कि पंजाब के कुछ भागों में खनिज संसाधनों की प्रचुरता है और वहां ऐतिहासिक एवं धार्मिक महत्व के स्थान भी हैं। उदाहरणार्थ कांगड़ा और होशियारपुर में अनेक मंदिर और ऐतिहासिक स्थान हैं।

इन स्थानों पर पहुंचाने के लिये यदि रेलवे व्यवस्था हो जाये, तो निस्सन्देह यहां पर्यटकों का आवागमन बहुत हो जायेगा जो आर्थिक दृष्टि से लाभकारी सिद्ध होगा। अभी तक पंजाब की काफ़ी उपेक्षा की गई है। मैं एक पिछड़े हुए क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं, अतः जब माननीय रेलवे मंत्री ने यह कहा कि वे पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिये भी कुछ करने जा रहे हैं, तो मुझे प्रसन्नता हुई थी।

सभापति महोदय : एक मिनट और बाकी है। उतने ही समय में आप अपना भाषण समाप्त कर दीजिये।

श्री डी० सी० शर्मा : मेरी प्रार्थना है कि आप मुझे कम से कम १५ मिनट का समय दें। मुकेरियां को होशियारपुर से मिलाने वाली एक लाइन होनी चाहिये। ऊना और नांगल के बीच भी एक लाइन होनी चाहिये।

मैं समझता हूं कि रेलवे विभाग में अधिकारियों और कर्मचारियों की जो विभिन्न श्रेणियां हैं, उनके बीच काफ़ी भेदभाव किया जाता है। निम्न कर्मचारियों से तो शिष्ट व्यवहार करने को कहा जाता है परन्तु उच्च अधिकारियों पर उस को लागू नहीं किया जाता है। उनमें पत्रों के उत्तर देने तक की शिष्टता नहीं होती है। अतः इस दिशा में भी सुधार की आवश्यकता है।

फ्रंटियर मेल में गलियारे वाले डिब्बे लगाये गये हैं। ये डिब्बे ऐसे हैं जिनमें सामान नहीं रखा जा सकता है। इस प्रकार के डिब्बे का बहुत विरोध किया जाता है। रेलवे मंत्रालय से मैं यह अनुरोध करूंगा कि वह इस प्रकार के डिब्बों को हटा ले। इससे रेलवे की काफ़ी बदनामी हो रही है। मेरा सुझाव है कि रेलवे मंत्रालय को इस प्रकार की छोटी छोटी बातों का भी उचित ध्यान रखना चाहिये।

श्री सूर्य प्रसाद (मुरैना-भिंड—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : सभापति जी, मुझे आपने समय दिया इसके लिये धन्यवाद। मैं रेलवे के ऐडमिनिस्ट्रेशन के बारे में कुछ सजेन्स देना चाहता हूं और उनको माननीय मंत्री जी और उपमंत्री जी की सेवा में उपस्थित करना चाहता हूं।

हम लोग थर्ड क्लास के यात्रियों के सम्बन्ध में कहते रहते हैं परन्तु जो सुधार होना चाहिये उतना सुधार नहीं हुआ है। नये कोचेज बने, पंखे लगे और और भी सुधार हुए, परन्तु थर्ड क्लास में अभी भी धक्कम धक्का होता रहता है। लोग सोने के स्थान पर तो सोते ही हैं, परन्तु बैठने की सीटों पर भी सोते रहते हैं। एक व्यक्ति चार व्यक्तियों का स्थान घेर कर सोये और चार व्यक्ति खड़े खड़े सफर करें यह ठीक व्यवस्था नहीं। इस को देख भाल होनी चाहिये। पिछले समय अप्रैल में मुझे हरिद्वार जाने का मौका मिला। पहाड़ पर लोग जा रहे थे, ज़ोनल टिकट भी चल रहे थे। तीर्थ यात्रियों की भरमार थी। गाड़ी में ठूस ठूस कर लोग भर रहे थे, मार पीट, गाली गलोच हाथा पाई, डिब्बों में हो रही थी, इन सब की देख भाल करने वाले गार्ड टी० टी० ई० तथा रेलवे पुलिस के लोग सिगरेट के कश खींचते हुए तमाशा देख रहे थे। डिब्बों में महिलाओं की पुकार और बच्चों की चीखें निकल रही थीं। मुझे आश्चर्य है कि ज़ोन टिकट जारी करते समय रेलवे ने कोई विशेष गाड़ी नहीं चलाई। इस समय में जिन मुसाफ़िरों ने सफ़र किया उन्हें छठी का दूध तो याद आ गया होगा और पता चल गया होगा कि उन्होंने किस मुसीबत से सफ़र किया। रेलवे को ऐसे विशेष अवसरों पर स्पेशल ट्रेनें अवश्य चलानी चाहियें।

दूसरी बात मैं बिना टिकट सफ़र को रोकने के सिलसिले में अर्ज करना चाहता हूं।

[श्री सूर्य प्रसाद]

बिना टिकट सफ़र रोकने के लिये पचासों बातें कही जाती हैं, लेकिन मुझे यह दीखता है कि उन में से एक भी कारगर नहीं हुई है। मैंने कितनी ही दफ़ा सेन्ट्रल रेलवे में सफ़र किया और हर दफ़ा मैंने देखा कि प्रत्येक कम्पार्टमेंट में दो चार बिना टिकट वाले तो ज़रूर बैठते हैं। तो यदि लाखों व्यक्ति बिना टिकट हर साल सफ़र करें तो रेलवे की आर्थिक स्थिति में कितना अन्तर आ सकता है। रेलवे स्टेशनों पर जो पुलिस है वह ठीक काम नहीं कर सकती है। वे गाड़ी में शान्ति व्यवस्था करने के बजाय अपना उल्लू सीधा करने की टोह में रहते हैं। गाड़ी आते ही रेलवे पुलिस के कानिस्टबिल इधर उधर बिला टिकट यात्रियों को पकड़ने की टोह में रहते हैं। जो यात्री रुपया, दो रुपया थमा देता है, आराम से निकाल दिया जाता है। मैं एक घटना सुनाता हूँ जो कि भोपाल की है। पिछले समय भोपाल जाने का अवसर मिला। मैं इन्दौर जाना चाहता था। भोपाल में इन्दौर की गाड़ी में सवार होने के लिये मुझे कुछ समय तक रुकना पड़ा। वहाँ एक कानिस्टबिल ने एक आदमी को पकड़ा जोकि बिला टिकट था। उस यात्री के पास एक पोटली थी जिस में हाथ से बनी हुई कंधियां बंधी हुई थीं। कानिस्टबिल ने उस यात्री से टिकट मांगा, उस के पास टिकट नहीं था। उसने यात्री को धौंस दी कि मैं तुम को पकड़ कर बन्द कर दूंगा। जब उसके पास कोई पैसा नज़र नहीं आया तो उस कानिस्टबिल ने १५, २० कंधियां लेकर अपनी जेब में डाल लीं और उसे बाहर निकाल दिया। यह हालत बिना टिकट सफ़र करने वालों की है।

नौकरियों की शिकायत के सिलसिले में भी मैं एक बात अर्ज़ करना चाहता हूँ। वह हरिजनों की है। छोटे छोटे स्थानों पर कंठ लंगोट धारी अपने घरू नौकरों को भर्ती करते

हैं, इस की देख भाल की जाय। हरिजनों को भरती करते समय उन के साथ भेदभाव, पेचीदे रूल्स और रेगुलेशन्स अमल में न लाये जायें। उनकी गरीबी, उनकी बेकारी और भुखमरी को दूर करने के लिये उनको नौकरियों में प्राथमिकता दी जाय।

नई लाइनों के सम्बन्ध में मैं थोड़ी सी बात अर्ज़ कर देना चाहता हूँ। वह हमारे मध्य भारत से सम्बन्ध रखने वाली है, जहाँ से कि मैं चुन कर आया हूँ। पिछले समय में भी मैंने माननीय मंत्री जी की सेवा में कुछ सजैशन्स दिये थे कि उत्तरी मध्यभारत में रेलवे लाइन खुलनी चाहिये। भिंड से इटावा अधिक दूर नहीं है, भिंड लाइन को अगर इटावा से मिला दिया जाय तो उधर जो ५० मील का हिस्सा पड़ता है उसका बड़ा लाभ हो। भिंड एक बहुत बड़ी मंडी है, वहाँ आमद रफ्त भी है और उत्तर प्रदेश और मध्य भारत को इस हिस्से से मिला देने से वहाँ का जो एक बीच का एरिया पड़ता है वहाँ आमद रफ्त हो सकती है। वह एरिया बड़ा बीहड़ है। आपको मालूम होगा कि मध्य भारत के बीहड़ इलाक़े में होने से डकैतों से लोग बहुत आतंकित रहते हैं और साल में सैकड़ों वारदातें होती रहती हैं। इस तरह से वहाँ की यह समस्या भी हल हो सकती है यदि मंत्री जी इस रेलवे लाइन को बनाने की व्यवस्था करें।

बी० धोड़ी० शास्त्री (शाहडोल-सिद्धि):
आदरणीय सभापति जी, प्रति वर्ष की भांति इस वर्ष भी रेलवे मंत्री ने रेलवे का वार्षिक बजट उपस्थित किया। मैंने सोचा था कि प्रतिवर्ष जिस प्रकार विन्ध्य प्रदेश का स्थान रिक्त रहता है, शायद इस मर्तबा उसका स्थान रिक्त न रहे। किन्तु दुर्भाग्य की चीज़ है कि हम उनके इस नक्शे में विन्ध्य प्रदेश का

नाम नहीं पाते हैं। बड़े दुःख की बात है कि कई बार रेलवे मंत्री से विन्ध्य प्रदेश का शिष्ट-मंडल मिला, उन्होंने आश्वासन दिया, वहाँ की सारी स्थितियों पर प्रकाश डाला गया। और उन्हें बताया गया कि आज विन्ध्य प्रदेश की आर्थिक व्यवस्था इसलिये गिरी हुई है कि वहाँ रेलवे यातायात की सुविधा नहीं है। वहाँ बहुत से खनिज पदार्थ हैं, खनिज पदार्थों की इतनी प्रचुरता है कि जिसके मौजूदा समय में देश की जो आमदनी है, उससे दूनी, तिगुनी हो सकती है। आज विन्ध्य प्रदेश को आर्थिक दृष्टि से भी पीछे माना जाता है और पीछे मानने का कारण यह है कि उसमें असंख्या और अतुलित सम्पत्ति भूगर्भ में पड़ी हुई है।

लेकिन उसे निकाला कैसे जाय ? कैसे कोई इंडस्ट्री वहाँ कायम की जाय ? कैसे कोई व्यवस्था वहाँ, फ़ैक्टरी वगैरह खोलने की जाय, जब तक कि रेलवे यातायात की कोई सुविधा वहाँ न हो। मैं और एक और सज्जन इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्री महोदय से मिलें। रेलवे मंत्री महोदय ने आश्वासन भी दिया और कहा कि विन्ध्य प्रदेश के विषय में हम गम्भीरता से विचार कर रहे हैं। कई बार यहाँ सदन में तारांकित प्रश्नों के जवाब में भी कहा गया कि विचार किया जा रहा है और सम्भव है कि उस विचार का सन्तोषजनक फल जल्द ही निकलेगा। लेकिन मैं समझता हूँ कि उनका आश्वासन वैसे ही है, जैसे कहा गया है कि :

“अहं डफोरशङ्कोऽस्मि वदामि च ददामि न।”
आश्वासन तो बहुत अच्छा है, शब्द भी उस के बड़े मधुर हैं और हृदय भी उनका बड़ा उदार है परन्तु उन सब से विन्ध्य प्रदेश का स्थान तो हम अब तक रिक्त ही पाते हैं।

मैं यह कहूँगा कि इस बजट के निर्माण काल में उन्होंने बड़ी सहानुभूति, समानता

और उदारता से काम लिया है। लेकिन इस समानता और उदारता के बीच विन्ध्य प्रदेश इसलिए नहीं आ पाया कि वह स्वतः ही एक तृतीय श्रेणी का राज्य है। मैं तो यह कहूँगा कि यह समानता के स्थान पर अगर हम विषमता को लिखें तो कोई बुरी बात नहीं होगी। आज कांग्रेसी सरकार इस दावे पर है कि हम क्लासलैस और कास्टलैस सोसायटी का निर्माण करने जा रहे हैं, हम एक वर्ग-विहीन समाज का निर्माण करने जा रहे हैं। लेकिन मैं यह कहूँगा कि जो वर्ग अब तक मानवीय श्रेणी में था वह वर्ग का दायरा अब मानवीय श्रेणी से हट कर राजकीय श्रेणी में आ गया है। आज यह ए०, बी० और सी० श्रेणी का, तीन तरह की श्रेणियों का वर्गवाद इसका जीता जागता प्रमाण है। मैं यह कहूँगा कि ए श्रेणी के राज्यों का जितना ख्याल किया जाता है, तथा बी श्रेणी के राज्यों का जितना ख्याल किया जाता है, सी श्रेणी के राज्यों का उतना ख्याल नहीं किया जाता है। और वह इसलिये कि वे तृतीय श्रेणी के राज्य हैं। इसलिये अस्पृश्यवत् हैं और चूंकि वे अस्पृश्यवत् हैं, इसलिये उनको कोई स्थान नहीं दिया जा सकता। तो वर्गविहीनता के समाज की रचना नमालूम किस विधि के अनुसार की जा रही है। हम सब लोग इस के बारे में बड़ी चिन्ता में हैं। मैंने कई बार प्रश्न भी किये और कहा कि अगर विन्ध्य प्रदेश में आप रेलवे निकालें तो वहाँ उससे स्थिति बहुत अच्छी हो सकती है।

विन्ध्य प्रदेश के सम्बन्ध में लोग कहते हैं कि वहाँ पिछड़ा हुआ एरिया ज्यादा है। तो पिछड़ा हुआ एरिया वहाँ होना स्वाभाविक है जहाँ पर कि लोगों के लिये यातायात की सुविधा न हो। विन्ध्य प्रदेश एक तो कुछ पहाड़ी प्रान्त है। वैसे खेती के लिये वहाँ पर्याप्त भूमि है, लेकिन वहाँ अब ऐसे इलाकों में लोग रहते हैं कि सौ सौ और डेढ़ डेढ़ सौ मील दूर

[श्री बी० डी० शास्त्री]

तक रेलवे का नाम तक नहीं है। वह ऐसे एरिया हैं कि जो रेलवे लाइन से १५० मील की दूरी पर हैं और वहां लोग आबाद हैं। वे लोग कैसे आ जा सकते हैं। उन में मानवीय व्यवहार और सामाजिक ज्ञान कैसे हो सकता है। कैसे देश और दुनिया का नक्शा उनके सामने आ सकता है, जब कि उन को जाने के लिये रेलवे ही न मिले जिससे कि वे मनुष्यों के सम्पर्क व व्यवहार में आ सकें। इसलिये वह स्थान और भी पिछड़ा हुआ रह जाता है। मैं तो यह कहूंगा कि आदमी को शिक्षा से उतना अच्छा ज्ञान नहीं होता, जितना कि भ्रमण से होता है। इस सम्बन्ध में मैं एक बहुत अच्छी मिसाल बताऊं कि प्राचीन काल में भारतवर्ष के इस नक्शे में एक तरफ दक्षिण में रामेश्वरम्, उत्तर में बद्रीनाथ, पूर्व में जगन्नाथपुरी और पश्चिम में द्वारिकापुरी, इस तरह हिन्दू संस्कृति के आधार पर इन पुरियों की स्थापना हुई है। यह स्थापना महज इसलिये हुई कि हर एक व्यक्ति धर्म के नाम से बंध कर इस सारे देश का भ्रमण करे और इस तरह भ्रमण करने से वह प्रत्येक राज्य का, प्रत्येक समाज का, प्रत्येक संस्कृति का, प्रत्येक सभ्यता का, और प्रत्येक भावना का अच्छी तरह संकलन करे, वह अपने ज्ञान में विकास करे और वह देखे कि देश और दुनिया किस तरह बढ़ रही है।

इसलिये मैं यह कहता हूं कि जब तक यातायात की सुविधा लोगों के सामने नहीं आती तब तक लोग कभी भी उत्थान के मार्ग में आज अग्रसर नहीं हो सकते और उन्हें समाज और देश से दूर ही रहना होगा। इस कारण विन्ध्य प्रदेश में रेलवे लाइन का निकालना बहुत आवश्यक है, ताकि वहां का जो पिछड़ा हुआ एरिया है उस को सामाजिक स्रोत मिल सके।

अब मैं आप से आर्थिक विकास के सम्बन्ध में कहता हूं। एक किताब “विन्ध्य प्रदेश का खनिज विकास” सरकार की ओर से निकाली गई है। इसमें लिखा हुआ है :

“भू-तत्व परीक्षण-मंडली की रिपोर्ट के अनुसार यह प्रदेश सभी प्रकार के खनिज पदार्थों से भरा हुआ है। यहां अग्नि-प्रतिरोधक मिट्टी, फ्लेसपार, स्फटिक, चुम्बकीय लोहा, एल्यूमीनियम धातु, हरसोठ, तांबा, चूने का पत्थर, रामरज, गेरू, छुई, अभ्रक, हीरा, लोहे का धाऊ, सफ़ेदा धातु, तूफ़ा चूने का पत्थर, बलुआ पत्थर, शीशा बनाने की बालू, बर्तन बनाने वाली मिट्टी अथवा चीनी मिट्टी पाई जाती है।” यह बहुत इम्पार्टेंट है। यह सारी चीजें विन्ध्य प्रदेश में खनिज पदार्थों के सम्बन्ध में पाई जाती हैं। और साथ ही ये वहां कोई थोड़ी तादाद में नहीं हैं, बल्कि बहुत अधिक तादाद में हैं।

कोयले के सम्बन्ध में भी यह विन्ध्य प्रदेश सबसे प्रसिद्ध है और कम से कम यह तो सभी जानते हैं कि रेलों के लिये कोयला कितना उपयोगी है। केवल सीधी जिला में ही ६०० वर्गमील के एरिया में कोयला है। मैं अर्ज करूंगा कि.....

सभापति महोदय : शान्ति, शान्ति। मैं तीसरी बार घंटी बजा रहा हूं। जब मैं दूसरी बार घंटी बजाता हूं तो माननीय सदस्यों को अपने स्थान पर बैठ जाना चाहिये। माननीय सदस्य को बोलते हुए आठ मिनट हो चुके हैं, जबकि मैं केवल पांच मिनट से छे मिनट तक का समय दे रहा हूं।

श्री बी० डी० शास्त्री : विन्ध्य प्रदेश से अभी एक को भी बोलने का मौका नहीं मिला और विन्ध्य प्रदेश रेलवे की दृष्टि से बहुत महत्व का स्थान है।

सभापति महोदय : निस्सन्देह विंध्य प्रदेश अत्यन्त महत्वपूर्ण है, पर यहां पर सदस्यों को प्रदेशानुसार नहीं बोलने दिया जा रहा है। माननीय सदस्य अपनी बात कह चुके हैं। अपनी सारी बातों को विस्तारपूर्वक वह एक ज्ञापन में लिख कर दे सकते हैं।

श्री बालकृष्णन् (इरोड—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : मैं रेलवे मंत्री और रेलवे उपमंत्री को बधाई देना चाहता हूं क्योंकि वे दोनों ही हमारी रेल व्यवस्था को सुधारने के काम में काफ़ी दिलचस्पी ले रहे हैं। तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधायें सुधार करने के सम्बन्ध में उनकी रुचि सराहनीय है।

कोयम्बटूर ज़िले का एक प्रतिनिधि होने के नाते, मैं एक महत्वपूर्ण बात की ओर रेलवे मंत्री का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। दक्षिण भारत में पलानी तीर्थ यात्रा का एक महत्वपूर्ण पवित्र स्थान माना जाता है और नित्य ही हज़ारों यात्री, अधिकतर कोयम्बटूर ज़िले से, वहां आते हैं। कोयम्बटूर और पलानी के बीच केवल एक ही रेलवे लाइन है। फलस्वरूप इरोड या तिरुप्पुर से पलानी जाने वाले लोगों को लगभग १२० मील का चक्कर लगाना पड़ता है, जबकि तिरुप्पुर और पलानी के बीच वास्तविक दूरी केवल ६० मील है। अतः मैं समझता हूं कि तिरुप्पुर और पलानी के बीच एक रेलवे लाइन का बनाया जाना बहुत आवश्यक है। इस सम्बन्ध में पलानी, दारापुरम और तिरुप्पुर के लोगों और वहां के स्थानीय निकायों ने बहुत सी याचिकायें भेजी थीं। अभी हाल ही में जब माननीय उपमंत्री ने तिरुप्पुर और कोयम्बटूर का दौरा किया था तो वहां के लोगों ने इस सम्बन्ध में उनसे अभ्यावेदन किया था। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करता हूं कि वे इस लाइन के निर्माण के प्रश्न पर शीघ्र ही ध्यान दें। मुझे पूरा विश्वास है कि यह लाइन आर्थिक दृष्टि

से अत्यन्त लाभकारी सिद्ध होगी क्योंकि तिरुप्पुर एक महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्र और रुई का बाज़ार है।

मुझे मालूम हुआ है कि न तो राज्य के रेलवे सलाहकार बोर्ड में और न केन्द्रीय रेलवे सलाहकार बोर्ड में ही कोई हरिजन सदस्य रखा गया है। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि उक्त दोनों बोर्डों में एक-एक हरिजन सदस्य अवश्य रखा जाये।

अन्त में मैं दो तीन बातें और कहना चाहता हूं। एक तो यह कि पलानी रेलवे स्टेशन पर पहले और दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिये एक प्रतीक्षालय होना चाहिये। दूसरी बात यह कि डिंडीगल स्टेशन पर पीने के पानी की सुविधाओं के सम्बन्ध में कुछ सुधार किया जाना आवश्यक है। वहां पर पानी की कमी के कारण प्रत्येक ट्रेन को वहां पर देर हो जाती है। और तीसरी बात यह है कि तीसरे दर्जे के शौचालयों में तामलोटी की व्यवस्था की जानी चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं मांग का समर्थन करता हूं।

श्री जेठालाल जोशी (मध्य सौराष्ट्र) : रेलवे व्यवस्था में निश्चित रूप से सुधार और प्रगति हुई है। इसका श्रेय माननीय रेलवे मंत्री को है।

सौराष्ट्र के ३०० रेलवे कर्मचारियों को उनकी नौकरियों से निकाला जा रहा है। मुझे यह मालूम नहीं है कि इसका कारण क्या है। परन्तु इतना मैं जानता हूं कि ये लोग मध्यम वर्ग के हैं और शिक्षित भी हैं। यही नहीं, इन्होंने रेलवे की चार वर्ष तक सेवा भी की है और विभागीय प्रशिक्षण भी प्राप्त किया है इनको नौकरियों से निकाल देने से बेकारों की संख्या ही बढ़ेगी। यदि वे कहीं और नौकरी

[श्री जैठालाल जोशी]

करने की कोशिश करेंगे तो उनकी आयु उनके मार्ग में बाधा बन कर खड़ी हो जायेगी। अतः मैं सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि वह इन लोगों को नौकरी से न निकाले।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि माल डिब्बों की कमी और उनके देर से मिलने के कारण सोराष्ट्र के व्यापार और उद्योग पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। कुछ उद्योग तो इसी कारण बन्द होते जा रहे हैं, क्योंकि उनके माल की निकासी नहीं हो पाती है और इस प्रकार उनकी पूंजी फंसी रहती है। मजदूरों की स्थिति पर भी इसका बुरा प्रभाव पड़ रहा है। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए, मैं माननीय मंत्री से इस पर विचार करने के लिये प्रार्थना करूंगा।

कभी कभी रेलों में भीड़ बहुत हो जाती है। इसलिये पहले मुख्य जंक्शनों पर कुछ फ़ालतू सवारी डिब्बे रखे जाते थे। पर अब ऐसा नहीं किया जाता है, जिसकी वजह से यात्रियों को कष्ट होता है। इसकी व्यवस्था की जानी चाहिये।

सरकार की यह नीति है कि रेलवे की नौकरियों में कुछ स्थान हरिजनों के लिये रक्षित होते हैं। परन्तु खेद है कि पश्चिम रेलवे इस मामले में सुस्ती से काम कर रही है।

अन्त में मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि द्वारका, सोमनाथ और पोरबन्दर को जोड़ने वाली एक सीधी रेलवे लाइन होनी चाहिये, ताकि यात्री और पर्यटक इन प्रसिद्ध स्थानों पर आसानी से पहुंच सकें। अभी इन स्थानों पर पहुंचने के लिये बहुत चक्कर लगा कर जाना पड़ता है। उक्त तीनों ही स्थान बहुत प्रसिद्ध हैं और वहां पर सैंकड़ों विदेशी पर्यटक भी जाते हैं।

श्री देवेश्वर सर्मा : पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के विधि निरीक्षकों (लॉ इंस्पेक्टर) को जो वेतन दिया जाता है, वह अपर्याप्त है। ये लोग बहुत शिक्षित और विधि ज्ञाता होते हैं। इसके अतिरिक्त इन्हें पांच वर्ष की वकालत का अनुभव भी होता है। इन्हें रेलवे की ओर से मुकद्दमे लड़ने पड़ते हैं और आवश्यकता पड़ने पर मुकद्दमे चलाने भी पड़ते हैं। इससे सम्बन्धित उन्हें अन्य अनेक जटिल और उत्तरदायित्वपूर्ण कार्य भी करने पड़ते हैं। फिर भी उनका वेतन क्रम रेलवे २००-१०-३०० रुपया है जबकि इन्हीं अर्हताओं वाले व्यक्तियों को सरकार के अन्य विभागों में इससे कहीं अधिक वेतन मिलता है। फिर यह बात समझ में नहीं आती कि इन को इतना कम वेतन क्यों दिया जाता है। इनका काम बहुत उत्तरदायित्वपूर्ण होता है। मेरा यह निवेदन है कि इस बात पर सरकार को ध्यान देना चाहिये।

डिब्रूगढ़ और बोनगाई गांव के रेलवे कारखानों के बारे में माननीय मंत्री ने अपने आसाम के दौरे के समय आश्वासन दिया था कि ये कारखाने यहीं रहेंगे। किन्तु अब कुछ मशीनें एक एक करके गोरखपुर के कारखाने में ले जाई जा रही हैं। क्या सरकार का मन्तव्य इन मशीनों की वहां पर मरम्मत करा कर फिर आसाम वापस लाने का है? यदि ऐसा है तो आर्थिक दृष्टि से यह ठीक नहीं है और साथ ही रेलवे के लिये अहितकर भी है। आशा है कि माननीय मंत्री इस पर ध्यान देंगे।

श्री भागवत झा आज़ाद (पूर्निया व संधाल परगना) : मैं अपने को धन्यवाद देता हूँ कि साढ़े तीन घंटे की प्रतीक्षा के बाद मुझ को अवसर मिला है कि मैं अपने आनरेबुल मिनिस्टर साहब के सामने अपने क्षेत्र के कुछ ग्रीवान्सेज को रख सकूँ।

यह मेरा दुर्भाग्य रहा कि इतने बड़े बड़े प्रश्नों में, या छोटे छोटे प्रश्नों में इस सभा में जवाब देते वक्त, मुझे गलत समझा गया। मैं यह जानता हूँ कि जब विरोधी पार्टी मिनिस्टर पर प्रहार करती है तो उसकी भावना यह रहती है कि वह सरकार को उलटायें। लेकिन इस तरह के व्यक्ति जब सरकार की आलोचना करते हैं तो उसमें गणतंत्र के सिद्धान्त के अनुसार अपने समर्थकों की या अपने मंत्री महोदय का समर्थन करने की भावना रहती है। मैंने पहले भी कहा था कि संथाल परगना एक बैकवर्ड जिला है, यों तो सभा में सभी लोग अपने को बैकवर्ड कहते हैं, लेकिन मेरा कहना है कि यह जिला ऐसा है जहां कि ४० फ्रीसदी लोग अब भी ऐसे हैं जिन्होंने अब भी रेल गाड़ी नहीं देखी है। इस जगह के दो सिरों पर गाड़ी जाती है। संथाल परगना की उत्तरी सीमा पीर पेंती में लाइन है और दक्षिणी सीमा जसीडीह में। दोनों के बीच का स्थान लगभग १५० मील लम्बा है, वहां कोई लाइन नहीं जाती है। इस क्षेत्र के लिये मैंने सुझाव रखा था। संथाल परगने का हैड-क्वार्टर दुमका है जिससे नजदीक से नजदीक स्टेशन ५० मील है। इसी लिये पीर पेंती को वाया गोड्डा दुमका से मिला दिया जाय और दुमका को देवघर (जसीडीह) से तो इसमें मैंने कोई अनौचित्य नहीं किया। मैं माननीय मंत्री महोदय के समक्ष फिर यह निवेदन करूंगा कि वह इस को मिला दें।

इससे पहले सेंटिया से मधुपुर को मिलाने का या रामपुर हाट से जसीडीह को मिलाने का सर्वे अंग्रेजी सरकार ने किया था। लेकिन उस समय जो ब्रिटिश डार्डिहार्ड कमिश्नर थे उन्होंने कहा कि अगर संथाल परगने में रेलवे लाइन बनी तो यहां के संथाल सरकार के जुल्म को बर्दाश्त नहीं करेंगे। और इस के फलस्वरूप, सर्वे हो जाने के बावजूद भी उस स्कीम को छोड़ दिया गया और और उसके बाद संथाल

परगने में जो कि सभ्यता से बहुत दूर है रेलवे लाइन का प्रबन्ध नहीं हो सका। इसलिये मैं समझता हूँ कि जब हर सदस्य इस हाउस में अपने बैकवर्ड होने का क्लेम करता है और अगर उसमें मैं भी एक और जुड़ जाता हूँ तो इसलिये नहीं कि मैं मंत्री महोदय का बोझ भारी कर दूँ, बल्कि इसलिये कि वह सचमुच देखें कि वास्तव में नई रेलवे लाइन का अधिकारी कौन है।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है। पिछली बार मुझे समय नहीं मिला था, मैंने केवल दो एक मिनट में अपने अफसरों से पीर पेंती स्टेशन की बात कही थी और मैं कहता हूँ कि मुझे गलत समझा गया। मैंने हाउस के सामने जो रखा था वह यह था कि मेरे पास जो चिट्ठी आई थी उससे मुझे यह लगा कि शायद मुझे भाषण दिया जा रहा है, इस सम्बन्ध में कि मेरे घर में क्या है। इसलिये मुझे दुःख हुआ। मैं इस स्टेशन को पांच वर्ष की उम्र से देख रहा हूँ। जहां पर आदमियों के बैठने की जगह नहीं है, अगर उस कोराइडर को वेटिंग रूम कहा जाता है तो मैं रेलवे विभाग से वेटिंग रूम की नई परिभाषा सीखता हूँ। मैं उसे वेटिंग रूम नहीं कह सकता। पीर पेंती स्टेशन के उत्तर में रेलवे जमीन बेकार पड़ी है। उस पर एक सुन्दर वेटिंग रूम बना दिया जाये। वर्तमान वेटिंग रूम नामक मकान से काम नहीं चलेगा।

इसके बाद मैं दुमका आउट एजेंसी की बात कहना चाहता हूँ। सन् १९३८ से १९४३ तक दुमका में आउट एजेंसी थी, उसके बाद १९४३ में वार कैंप होने के कारण उसको बन्द कर दिया गया। उसके बाद सन् १९४८ में रेलवे अथारिटीज़ ने फिर इस सवाल को उठाया। उसके लिये अधिकारियों के पास टेंडर्स आये। लेकिन जो कि पुराना टेंडर वाला था अर्थात् आटो एक्सप्रेस लिमिटेड

[श्री भागवत झा आजाद]

उसको टेंडर नहीं दिया गया, कलकत्ते की एक कम्पनी का टेंडर माना गया जिसके पास अपना परमिट भी नहीं था। इसके फलस्वरूप बिहार सरकार ने उसको नामंजूर कर दिया। सन् १९४८ में जिस आउट एजेंसी को ठीक करने का काम शुरू हुआ था वह अब तक फलीभूत नहीं हो सका है। पूरे ११ साल से वह आउट एजेंसी बन्द पड़ी है लेकिन आज तक वह पूरा नहीं हो सका।

मैं आशा करता हूँ कि आप यह मांग देखेंगे। सबसे नज़दीक स्टेशन ज़िला हैडक्वार्टर दुमका से ४० मील की दूरी पर है, लेकिन मैं यह आप से कृपा नहीं मांगता हूँ, मैं आप से यह इंसार्फ़ के नाम पर मांग करता हूँ। अगर आप इस संधाल परगना की हालत को देखेंगे तो आप यह मांग अवश्य पूरी करेंगे।

मैं समझता हूँ कि हमारे अलगेशन साहब अंग्रेज़ी के बहुत बड़े विज्ञाता हैं, इसलिये मेरी हिम्मत नहीं हुई कि मैं अंग्रेज़ी में बोलूँ, क्योंकि मेरी अंग्रेज़ी कमज़ोर है। लेकिन मैं आशा करता हूँ कि जब कि हमारे श्री लाल बहादुर जी यहां मौजूद हैं तो अब की बार मुझे ग़लत नहीं समझा जायगा। इन शब्दों के साथ मैं इन मांगों को रेलवे मन्त्री के सामने पेश करता हूँ।

ब्रह्मा के साथ किए गए चावल के सौदे पर वक्तव्य

सभापति महोदय : माननीय खाद्य मंत्री ब्रह्मा से हुए चावल के सौदे के सम्बन्ध में एक वक्तव्य देंगे।

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : इस सौदे से हम को इस वर्ष में नौ लाख टन चावल मिलेगा। इसमें से कुछ कमी प्रधान राज्यों को चावल का राशन स्तर बनाये रखने के लिये दिया जायेगा। शेष राशन वाले क्षेत्रों में उपयोग के लिये दिया

जायेगा। यह परिमात्रा उस परिमात्रा के अतिरिक्त होगी जिसका कमी प्रधान राज्यों ने स्वयं समाहार किया है अथवा करेंगे। इसका अर्थ यह है कि देश की चावल भोगी जनता को उसकी पूर्ण आवश्यकता प्राप्त करने का अवसर मिलेगा।

अतिरेक चावल का एक केन्द्रीय संग्रह बनाया जायेगा। चावल के अन्तः राज्य ले जाने पर इस समय जो प्रतिबन्ध लगे हुए हैं वह जारी रहेंगे। मैं अतिरेक वाले राज्य सरकारों को एक निश्चित परिमात्रा के पश्चात् समाहार न करने का परामर्श देने का विचार कर रहा हूँ। परन्तु यदि मूल्य आर्थिक स्तर से गिरने लगे और अतिरेकों को विक्रय के लिये स्वयं ही सरकारी अभिकर्ताओं को दिया जाने लगा तो सरकार इन परिमात्राओं को खरीद लेगी।

नियंत्रणों के लागू किये जाने से पूर्व तथा उनके कार्यकाल में भी कोई दो ढाई लाख टन चावल आयात किया जाता था और अच्छे प्रकार का चावल निर्यात किया जाता था। चावल की स्थिति के सुधर जाने के परिणामस्वरूप हम इस बात का प्रबन्ध कर रहे हैं कि हमारे चावल के विदेशी उपभोक्ता उसे पाते रहें। निर्यात के लिये सरकार ही एकमात्र प्राधिकार होगी।

श्री के० के० बसु (डायमंड हार्बर) : मेरी प्रार्थना है कि इस वक्तव्य की प्रतियां परिचालित कर दी जायें।

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : हम शीघ्र ही इसे परिचालित कर देंगे।

अनुदानों की मांगें—रेलवे—जारी

श्रीमती सुषमा सेन (भागलपुर दक्षिण) : हमारे रेलवे मंत्री की जो आलोचना की गई है उसके सम्बन्ध में मैं कुछ शब्द कहना चाहती

हू। यह कहना ठीक नहीं है कि रेलवे अधिकारी प्रत्येक निर्वाचन-क्षेत्र की न्याय्य आवश्यकताओं पर ध्यान नहीं देते हैं। मेरे स्वयं के निर्वाचन क्षेत्र में भागलपुर-मंदारहिल रेल कड़ी के, जो द्वितीय विश्व युद्ध में उखाड़ दी गई थी, फिर से बनाये जाने के लिये आन्दोलन किया गया और रेलवे अधिकारियों ने हमारी मांग को स्वीकार करके एक वर्ष में ही उसे बना कर पूरा कर दिया है। मैं इसके लिये रेलवे मंत्री तथा रेलवे बोर्ड को धन्यवाद देती हूँ। परन्तु इसके अनपेक्ष में यात्री सुविधाओं के सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहूंगी। मेरे विचार से महिलाओं के डिब्बे सुरक्षित नहीं हैं और उनमें यात्रा करना भी सुरक्षित नहीं है। अभी तक रेलवे मंत्रालय इस स्थिति में सुधार करने में असमर्थ रहा है। स्त्रियों के चलती ट्रेनों से फेंक दिये जाने की घटनायें भी हो जाती हैं। मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहती हूँ।

रेलवे में भोजन तथा जलपान व्यवस्था के सम्बन्ध में भी कहा गया है। इस की ओर भी रेलवे बोर्ड को ध्यान देना चाहिये। स्टेशनों पर पीने का पानी मिलने में कठिनाई होती है।

दूसरा सुझाव यह है कि महिला यात्रियों को सहायता देने के लिये महिला पथ प्रदर्शिकायें होनी चाहियें। इन से महिला यात्रियों को बहुत सहायता मिलेगी।

श्री अलगेशन : श्री डी० सी० शर्मा का यह आरोप कि रेलवे मंत्रालय को भेजे गये प्रतिनिधानों का कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता है उचित नहीं है। हमने यह व्यवस्था की है कि संसद् सदस्यों से प्राप्त हुए प्रतिनिधानों पर व्यक्तिगत रूप से ध्यान दिया जाये। सम्भव है उत्तर देने में कुछ देर हुई हो परन्तु इस सम्बन्ध में भी हम यथाशीघ्र उत्तर देने का प्रयत्न कर रहे हैं।

श्री त्रिवेदी ने विलम्ब शुल्क के बढ़ाये जाने के सम्बन्ध में कहा था। जहां तक रेलवे का सम्बन्ध है हम इसे आय का स्रोत नहीं समझते हैं। पत्तनों तथा स्टेशनों पर माल के पड़े रहने दिये जाने को रोकने तथा माल गोदामों तथा शैडों में नये माल को स्थान देने के लिये यह शुल्क लगाया जाता है। इसलिये इसकी दर तो अधिक होनी ही चाहिये। व्यापारियों की प्रवृत्ति हमारे माल गोदामों तथा शैडों को अस्थायी गोदामों की भांति काम में लाने की होती है। जहाजी गोदामों में माल के अधिक इकट्ठा हो जाने के कारण सन् १९४८ में यह आदेश दिये गये थे कि जहाजी गोदामों का विलम्ब शुल्क निसर्पणीय आधार पर निश्चित किया जाये ताकि अधिक विलम्ब के लिये अधिक विलम्ब-शुल्क लिया जाये। माल डिब्बों के अधिक शीघ्रता से खाली किये जाने तथा माल गोदामों तथा शैडों से माल के शीघ्र ही हटाये जाने के लिये ऐसा करना आवश्यक था। उन्होंने छोटी लाइन के डिब्बों में वायु शून्य ब्रेकों के लगाये जाने की ओर भी निर्देश किया था। नये डिब्बों में यह लगा दिये गये हैं और पुरानों में एक निश्चित कार्यक्रम के अनुसार उन्हें लगाया जा रहा है।

श्री गुप्ता ने कहा था कि राष्ट्रीय सुरक्षा नियमों के अन्तर्गत कर्मचारियों को हटाया गया है। इस विषय पर सदन में कई बार चर्चा हो चुकी है। इस सदन के कई माननीय सदस्यों ने इसके सम्बन्ध में प्रतिनिधान किया था और इसलिये इसकी बहुत सावधानी से जांच की गई है। ऐसे मामलों में जो कुछ करना सम्भव था वह किया गया है।

श्री गुप्ता ने पाकिस्तान के लिये विकल्प देने वालों का निर्देश भी किया था। मेरा निवेदन यह है कि यह नियम बहुत दुखद परिस्थितियों में बनाये गये थे और सरकार

[श्री अलगेशन]

सुरक्षात्मक जांच पड़ताल करने के लिये दोषी नहीं ठहराया जा सकता है। उन व्यक्तियों के साथ उदारतापूर्ण व्यवहार किया गया है अस्थायी रूप से पाकिस्तान के लिये विकल्प देने वालों की संख्या २१,४६४ थी ; इनमें से ८८३ को अभी तक वापस भी नहीं लिया गया है शेष को ले लिया गया है। ३२४ को विभाजन के समय ही सेवामुक्त कर दिया गया था। इन ८८३ में से २०७ ने पुनः नियुक्ति की प्रार्थना की है और उनके मामलों पर विचार किया जा रहा है। अन्तिम रूप से विकल्प देने वालों की संख्या ६४,००० थी, उनमें से २८५ को पुनः नियुक्त कर दिया गया है।

दो स्टेशनों, नासिक रोड तथा पलनी, का निर्देश किया गया था, वहां यात्री सुविधाओं की व्यवस्था की जा रही है। नासिक रोड स्टेशन के पुनर्निर्माण की योजना है और सदन को ज्ञात है कि बम्बई सरकार इस खर्च का कुछ भाग वहन करेगी।

श्री शर्मा ने कहा था कि स्विटजरलैण्ड के बने गलियारे वाले यात्री डब्बे बहुत असु-विधाजनक हैं और लोग उनसे असंतुष्ट हैं। हमने भी इस मामले पर विचार किया था और यह निश्चय किया गया है कि इस प्रकार के डब्बे केवल शीतोष्ण नियंत्रित कोचों में ही काम में लाये जायें। मेरे विचार से इस से माननीय सदस्य को सन्तोष होगा।

डिब्रूगढ़ तथा बोनगाई गांव के वर्कशॉपों के बन्द किये जाने के सम्बन्ध में भी कहा गया है। वह बन्द नहीं किये जा रहे हैं, वह चलते रहेंगे।

सौराष्ट्र के कर्मचारियों के सम्बन्ध में भी कुछ कहा गया था। माननीय मंत्री ने

सौराष्ट्र सरकार के गृह मंत्री से इस सम्बन्ध में बातचीत की है और जो कुछ उनके सम्बन्ध में किया जा सकेगा किया जायेगा।

सभापति महोदय : अब मैं मांग संख्या ५ के सम्बन्ध में रखे गये कटौती प्रस्तावों को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूं।

कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए।

सभापति महोदय द्वारा मांग संख्या ५ मतदान के लिये प्रस्तुत की गई तथा स्वीकृत हुई।

सभापति महोदय : अब मैं मांग संख्या ६ के सम्बन्ध में रखे गये कटौती प्रस्तावों को मतदान के लिये प्रस्तुत करता हूं।

कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए।

सभापति महोदय द्वारा मांग संख्या ६ मतदान के लिये प्रस्तुत की गई तथा स्वीकृत हुई।

श्री एस० एस० मोरे : क्या मैं माननीय मंत्री से पूछ सकता हूं कि आय-व्ययक पत्रों के साथ विनियोग लेखे क्यों परिचालित नहीं किये गये हैं ? उनके बिना मांगों सम्बन्धी चर्चा में भाग लेना बहुत कठिन होगा। इस देरी के विषय में लोक लेखासमिति ने भी कई बार आलोचना की है।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं पूछताछ करूंगा, परन्तु मेरी सूचना यह है कि वह अभी महालेखा परिक्षा के परिक्षाधीन हैं।

इस के पश्चात् सभा मंगलवार, ९ मार्च १९५४ के ९ बजे तक के लिए स्थगित हुई।