

शनिवार,
६ मार्च, १९५४



संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

छठा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रथम और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

१०५

१०६

लोक सभा

शानिवार, ६ मार्च, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]
प्रश्नों के मौखिक उत्तर

राष्ट्रीय सेना छात्र

*७०९. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक :
क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा
करेंगे :

(क) १९५३ के अन्त में राष्ट्रीय
सेना छात्र की कुल सदस्य-संख्या कितनी
थी ; तथा

(ख) इसके संधारण पर केन्द्र तथा
विभिन्न राज्य परस्पर मिलकर कितना धन
व्यय कर रहे हैं ?

रक्षा उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :

(क)

	अधिकारी	छात्र सैनिक
ज्येष्ठ विभाग	६८४	२७,७६०
कनिष्ठ विभाग	१,६०४	५२,८३०
कन्या विभाग	२०	६००
कुल	२,३०८	८१,१९०

(ख) केन्द्र तथा राज्यों द्वारा
चालू वर्ष में १८२ लाख रुपये के व्यय
की आशा की जाती है ।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : प्रत्येक
राज्य की सेना छात्र की सदस्य संख्या क्या
है ?

श्री सतीश चन्द्र : यह विवरण बहुत
लम्बा होगा ।

अध्यक्ष महोदय : आप इसे सदन
पटल पर रख सकते हैं ।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : क्या
जम्मू तथा काश्मीर राज्य को इसमें
शामिल किया गया है ?

श्री सतीश चन्द्र : जम्मू तथा
काश्मीर सेना छात्र को १५ फरवरी, १९५४
से राष्ट्रीय सेना छात्र में शामिल करने के
आदेश जारी कर दिये गये हैं ।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : सन
१९५३ में कितनी टुकड़ियां 'कैम्प ड्यूटी'
पर गई थीं ?

श्री सतीश चन्द्र : एक सौ से अधिक
शिविर लगे थे । 'कैम्प ड्यूटी' से
माननीय सदस्य का वास्तविक अभिप्राय
क्या है यह मैं नहीं समझ सका ।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : मेरा निर्देश
उन टुकड़ियों से थी जो 'कैम्प ड्यूटी' पर गई
थीं ।

श्री सतीश चन्द्र : राष्ट्रीय सेना छात्र
की प्रत्येक टुकड़ी वार्षिक शिविर में भाग
लेती है ।

सर्वेक्षण प्रशिक्षण विद्यालय

*७१०. श्री बहादुर सिंह : क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या वर्ष १९५३-५४ में देहरादून के सर्वेक्षण प्रशिक्षण विद्यालय में पड़ोसी देशों ने प्रशिक्षण के लिए कोई विद्यार्थी भेजे थे ; तथा

(ख) यदि ऐसा है तो कितने विद्यार्थी भेजे गये तथा वे किन किन देशों से आये थे ?

प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (श्री के० डी० मालवीय) :

(क) जी हां, श्रीमान ।

(ख) ब्रह्मा से २ तथा श्री लंका से ६ ।

श्री बहादुर सिंह : सर्वेक्षण की किन विशेष शाखाओं में यहां प्रशिक्षण दिया जाता है तथा प्रशिक्षण-काल कितना है ?

श्री के० डी० मालवीय : पूरे प्रशिक्षण के लिए एक मामले में दो वर्ष की अवधि है तथा छः मास के प्रशिक्षण का भी एक पाठ्यक्रम है । वहां पर पढ़ाये जाने वाले प्रविधिक विषयों में भू-सर्वेक्षण, मान-चित्र बनाना तथा सर्वेक्षण कार्य में काम आने वाले सूक्ष्म यंत्रों का प्रयोग है ।

श्री बहादुर सिंह : क्या ये नियमित प्रबन्ध होंगे तथा क्या विदेशों से केवल सन् १९५३ में ही विद्यार्थी आये थे अथवा वे प्रत्येक वर्ष आते हैं ?

श्री के० डी० मालवीय : सारे एशिया महाद्वीप में सर्वेक्षण में प्रशिक्षण देने के कोई प्रबन्ध न होने से, हमारे मित्र पड़ोसी राज्य, हमारे यहां अगने विद्यार्थियों को प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिए भेजते हैं । ये नियमित प्रबन्ध नहीं है ।

श्री बहादुर सिंह : क्या विदेशों से आने वाले विद्यार्थियों का व्यय भारत सरकार सहन करती है या सम्बन्धित विदेशी सरकारें ?

श्री के० डी० मालवीय : सम्बन्धित सरकारें इसे सहन करती हैं ।

श्री एम० डी० रामस्वामी : इस सर्वेक्षण प्रशिक्षण विद्यालय में प्रशिक्षित भारतीय विद्यार्थियों की संख्या क्या है ?

श्री के० डी० मालवीय : औसत से १९५३-५४ में २९ विद्यार्थियों को, जिन में भारत सरकार, राज्य सरकारों तथा विदेशों के विद्यार्थी शामिल हैं, प्रशिक्षित किया गया था ।

आलू विधेयक

*७११. श्री भागवत झा आजाद : क्या राज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने हिमाचल प्रदेश विधान सभा द्वारा पास किये गये आलू विधेयक को पुनर्विचार के लिए विधान सभा को वापिस भेज दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

गृह-कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) जी हां ।

(ख) इस विधेयक के खण्ड ३ (ख) के वे उपबन्ध आपत्तिजनक हैं जिनमें आलू के बीजों के राज्य से बाहर भेजने पर निबन्धन लगाये गये हैं ।

श्री भागवत झा आजाद : क्या मैं जान सकता हूं कि केन्द्रीय सरकार के इस सुझाव पर राज्य सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

डा० काटजू : मुझे प्रतिक्रिया के बारे में वस्तुतः कोई जानकारी नहीं है।

श्री भागवत झा आजाद : क्या यह बात सच है कि राज्य सरकार ने केन्द्रीय सरकार की सेवा में अपनी असहमति प्रकट की है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि इस प्रश्न का उत्तर देना सम्भव नहीं है।

डा० काटजू : मैं समझता हूँ कि मैं हिन्दी अच्छी तरह जानता हूँ, परन्तु मेरे मित्र इस प्रकार से बोलते हैं कि मैं उसे नहीं समझ पाता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। अगला प्रश्न।

श्री भागवत झा आजाद : मुझे सचमुच आश्चर्य है कि मेरे माननीय मंत्री जिनका सम्बन्ध एक हिन्दी भाषा क्षेत्र से है, हिन्दी में किये गये मेरे प्रश्न को नहीं समझते हैं।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न,

द्वितीय विश्व युद्ध का इतिहास

*७१२. श्री एस० एन० दास : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) द्वितीय विश्व युद्ध में भारतीय सशस्त्र सेनाओं का इतिहास लिखने के सम्बन्ध में संयुक्त अन्तर्सेवा ऐतिहासिक विभाग द्वारा क्या प्रगति की गई है ;

(ख) अब तक इस कार्य पर कुल कितना खर्च हुआ है ; तथा

(ग) क्या पाकिस्तान सरकार इस योजना में भाग ले रही है और जैसा कि निश्चित हुआ था खर्च में अंशदान दे रही है ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) :

(क) जिन २८ अंकों को निकालने की योजना बनाई गई थी, उन में से ४ प्रैस में हैं, ५ प्रैस में जाने के लिये तैयार हैं और शीघ्र ही और अंक प्रैस के लिये तैयार हो जायेंगे। एक अंक को छोड़ शेष अंकों के प्रारूप भी पूरे हैं, और उन का पुनर्निरीक्षण तथा संपादन किया जा रहा है।

(ख) लगभग २६ लाख रुपये।

(ग) जी हाँ, पाकिस्तान सरकार ने ३० प्रतिशत लागत का भार उठाना स्वीकार कर लिया है।

श्री एस० एन० दास : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि बहुत सा काम पूरा हो चुका है, क्या मैं वर्तमान कर्मचारियों की संख्या जान सकता हूँ और यह संख्या अधिकृत स्थापना की तुलना में कितनी है ?

श्री त्यागी : कर्मचारी १९४८ के अन्त में नियुक्त किये गये थे, और अब उन में पर्याप्त कमी कर दी गई है। वर्तमान संख्या इस प्रकार है। एक असैनिक इतिहासकार है, जो निर्देशक तथा मुख्य संपादक है। वह इस कार्य को चला रहा है। पूरे कर्मचारी नहीं रखे जा सकते थे। केवल कुछ कनिष्ठ इतिहासकार तथा दो या तीन अख्यापक उस को सहयोग दे रहे हैं।

श्री एस० एन० दास : क्या परामर्शदात्री समिति में, जिसे संपादन करने तथा इस कार्य का संशोधन करने के निमित्त नियुक्त किया गया है, केवल सैनिक अधिकारी ही हैं, अथवा इस में कुछ बाहर के इतिहासकार भी रखे गये हैं ?

श्री त्यागी : परामर्शदात्री समिति रक्षा सचिव की अध्यक्षता में काम कर

रही है। इसमें पाकिस्तानी प्रतिनिधि भी हैं। समिति में केवल सैनिक अधिकारी ही नहीं हैं, अपितु इतिहासकार तथा अन्य व्यक्ति भी हैं।

श्री एस० एन० दास : क्या पाकिस्तान सरकार से अभी तक कुछ धन-राशि प्राप्त हुई है, और यदि हां, तो कितनी ?

श्री त्यागी : मेरे पास यह जानकारी नहीं है किन्तु मैं समझता हूँ कि भुगतान नहीं किया गया है।

श्री गिडवानी : इस दृष्टि से क्या सरकार आशा करती है कि अंशदान प्राप्त होगा ?

श्री त्यागी : पाकिस्तान सरकार इस इतिहास का संपादन करने में सक्रिय रूप से भाग ले रही है, और मैं इस में सन्देह करने का कोई कारण नहीं समझता कि वह अपना भाग नहीं देगी।

नेपाल में राष्ट्रीय राजपथ

*७१३. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हाल ही में भारतीय सेना के इंजिनियरों द्वारा नेपाल के राष्ट्रीय राजपथ त्रिभुवन राजपथ के निर्माण पर कुल कितनी राशि खर्च की गई है !

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : त्रिभुवन राजपथ के निर्माण पर दिसम्बर १९५३ के अन्त तक कुल ८३.६ लाख रुपये खर्च हुए हैं।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : यह राष्ट्रीय राजपथ कुल कितने मील लम्बा है।

श्री त्यागी : सड़क का जो भाग रक्षा मंत्रालय द्वारा बनाया जा रहा है, वह केवल ७९ मील लम्बा है।

श्री एन० एम० लिंगम : भविष्य में इस सड़क के संधारण का खर्च कौन उठायेगा ?

श्री त्यागी : यह नेपाल सरकार की सड़क है। उस सरकार की प्रार्थना पर रक्षा मंत्रालय के इंजिनियर इस का निर्माण कर रहे हैं और यह स्वभाविक है कि नेपाल सरकार ही मरम्मत का खर्च उठायेगी।

श्री के० जी० देशमुख : क्या नेपाल सरकार ने इस निर्माण का कुछ खर्च उठाया है ?

श्री त्यागी : सारा खर्च नेपाल सरकार की ओर से किया जा रहा है। यह उसी की सड़क है। इस के लिये नेपाल सरकार को केवल कुछ ऋण सुविधायें दी गई हैं। धन उनका है, और मरम्मत तथा संधारण का कार्य भी उसी के द्वारा ही किया जायेगा।

प्रतिषिद्ध आभूषण आदि

*७१४. श्री गिडवानी : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या १९५१, १९५२, तथा १९५३ में बम्बई के प्रशुल्क अधिकारियों द्वारा कुछ आभूषण आदि ज़ब्त किये गये थे ;

(ख) क्या उसके बाद कुछ जुर्माना देने पर या अन्यथा उन लोगों को वे आभूषण वापिस दे दिये गये थे ; तथा

(ग) आभूषण ज़ब्त के क्या कारण थे ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) जी, हां।

(ख) जी, हां।

(ग) आभूषण निम्न कारणों में से एक या अधिक कारणों से ज़ब्त किये गये थे :—

(१) विदेशी विनिमय नियंत्रण अधिनियम के अन्तर्गत आयात पर दिये जाने वाले शुल्क से बचने के लिये या आयात व्यापार नियंत्रण पर लगे हुए प्रतिबन्धों तथा निर्यात पर लगाये गये प्रतिबन्धों से बचने के इरादे से मूल्य न बताना, अथवा गलत बताना ।

(२) आयात व्यापार नियंत्रण अथवा विनिमय नियंत्रण प्रतिषेधों के अन्तर्गत दी गई अनुमति की सीमा से अधिक अनधिकृत आभूषणों का आयात करना अथवा निर्यात करने का प्रयत्न करना ।

श्री गिडवानी : क्या कुछ जुर्माना प्राप्त करने के पश्चात आभूषण वापिस दे दिये गये थे, अथवा वापिसी के कुछ और कारण थे ?

श्री ए० सी० गुहा : कुछ मामलों में जुर्माना वसूल किया गया था ; कुछ दूसरे मामलों में कुछ लोगों ने संभव है बराबर का मूल्य चुका दिया हो । जिन मामलों में स्पष्टीकरण संतोषजनक समझा गया आभूषण बिना किसी जुर्माने के वापिस दे दिये गये थे ।

श्री गिडवानी : क्या यह सच है कि भ्रष्टाचारी विरोधी विभाग द्वारा एक जांच की गई है, ओर बम्बई के प्रशुल्क कलक्टर जैसे बड़े अधिकारी की तालाशी ली गई थी, और यदि ऐसी बात है, तो इस के क्या कारण थे ?

श्री ए० सी० गुहा : प्रशुल्क कलक्टर के विरुद्ध किस मामले की जांच ?

अध्यक्ष महोदय : वह कहते हैं कि भ्रष्टाचार विरोधी विभाग द्वारा जांच की गई थी और तालाशी ली गई थी ।

श्री ए० सी० गुहा : आभूषणों के सम्बन्ध में ?

श्री गिडवानी : अथवा किसी और मामले में ।

अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य के पास कोई ठीक जानकारी है, तो वह एक प्रश्न रख सकते हैं ।

श्री गिडवानी : मेरे पास ठीक जानकारी है और मैं ने प्रश्न रखा भी था ; परन्तु उसे एक अतारांकित प्रश्न के रूप में परिवर्तित कर दिया गया है ।

श्री ए० सी० गुहा : यदि आप मुझे बीच में बोलने की आज्ञा दें, तो मैं कहना चाहता हूँ कि माननीय सदस्य अवश्य ही किसी और मामले की ओर संकेत कर रहे हैं । मैं नहीं चाहता कि सदन को कुछ भी भ्रान्ति रहे । विशेष पुलिस स्थापना द्वारा जांच की गई थी । यह जांच आभूषणों के सम्बन्ध में नहीं थी । जांच के परिणाम से, मैं समझता हूँ कि उस अधिकारी के विरुद्ध कुछ भी सिद्ध नहीं किया गया है ।

श्री गिडवानी : यह तो मेरा प्रश्न था “क्या यह सच है कि जांच की गई है”

अध्यक्ष महोदय : क्या वह अपना अतारांकित प्रश्न पढ़ रहे हैं ?

श्री गिडवानी : मैं केवल इतना पूछ रहा हूँ कि क्या कोई जांच की गई थी, यदि ऐसी बात है, तो जांच का क्या परिणाम निकला और क्या पुलिस ने उस के मकान की तालाशी ली थी ?

अध्यक्ष महोदय : यह जांच किसी दूसरे मामले के सम्बन्ध में की गई थी ।

श्री भंडारी : क्या यह सच है कि देश के सब भागों में, विशेष कर जयपुर और दिल्ली में अन्धाधुन्ध तालाशियां ली जा रही हैं ?

श्री ए० सी० गुहा : मुझे जयपुर और दिल्ली में हुई तालाशियों की जानकारी नहीं है। यदि माननीय सदस्य को किसी ठीक मामले का पता है, तो वह मेरे पास उस मामले की रिपोर्ट कर सकते हैं।

शिक्षा के माध्यम के रूप में अंग्रेजी

*७१६. श्री ए० एम० टामस : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या बम्बई सरकार ने राज्य के प्राथमिक और माध्यमिक स्कूलों में शिक्षा के माध्यम के रूप में अंग्रेजी पर रोक लगाने के मामले में केन्द्रीय सरकार से परामर्श किया था ; तथा

(ख) यदि हां, तो उन्होंने क्या राय दी थी ?

शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

श्री ए० एम० टामस : क्या मैं पूछ सकता हूँ कि बम्बई सरकार ने जो परिवर्तन किया है, क्या उसकी सूचना केन्द्रीय सरकार को दी गई थी और क्या केन्द्र ने अपनी सर्वोपरि नियंत्रण शक्ति का उपयोग करते हुए, इस मामले में कोई निर्देश दिया था ?

डा० एम० एम० दास : ऐसा करने का कोई अवसर नहीं था क्योंकि शिक्षा राज्य का विषय है और इस मामले में राज्य सरकारों का पथ प्रदर्शन करने का केन्द्रीय सरकार को संवैधानिक अधिकार प्राप्त नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि यह मामला विवादग्रस्त है और उच्चतम न्यायालय तक गया है। अच्छा हो यदि हम इस प्रश्न के सम्बन्ध में और अधिक चर्चा न करें।

बन्दियों की अदला बदली

*७१७. श्री के० पी० सिन्हा : क्या रक्षा मंत्री २४ नवम्बर १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २६६ के उत्तर की और निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि कुछ भारतीय सैनिक अभी तक पाकिस्तान की जेल में हैं ; तथा

(ख) अभी तक दोनों ओर कितने बन्दी प्रत्यावर्तित किये गये हैं ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : (क) तथा (ख). २४ नवम्बर, १९५३ को पूछे गये प्रश्न संख्या २६६ के उत्तर में बन्दियों की जिस अदला बदली का हवाला दिया गया है वह पूरी हो चुकी है सिवाय उन लोगों के मामलों को छोड़ कर जिन्होंने प्रत्यावर्तन से इन्कार कर दिया और इसलिये वह मुक्त कर दिये गये थे। भारत को १३ और पाकिस्तान को ११ बन्दी प्रत्यावर्तित किये गये थे।

श्री के० पी० सिन्हा : क्या यह सच है कि मुक्त किये जाने पर कुछ बन्दियों ने अपनी जन्म भूमि को जाने से इन्कार कर दिया था ?

श्री त्यागी : जी नहीं, श्रीमान्। पहले उन्होंने अपनी जन्म भूमि को जाने से इन्कार कर दिया था। बाद में उन्हें मुक्त कर दिया गया। जैसा कि मैं बता चुका हूँ, भारत को १३ और पाकिस्तान को ११ बन्दी प्राप्त हुए थे।

बिलासपुर में ऊष्मसट्ट मिट्टी

*७१८. श्री मुनिस्वामी : क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि अभी हाल में भारत के भूतत्वीय परिमाण द्वारा मध्यप्रदेश के बिलासपुर जिले में जांच पड़ताल की गई है ; तथा

(ख) यदि हां, तो क्या बिलासपुर जिले के कोरबा कोयला खान क्षेत्र में भारी मात्रा में ऊष्मसट्ट मिट्टी प्राप्य है ?

प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री के० डी० मालवीय) :

(क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) अनुमान किया जाता है कि कोरबा के आस पास लगभग २५० वर्ग मील के क्षेत्रफल में ३,६७,००० टन ऊष्मसट्ट मिट्टी है ।

श्री मुनिस्वामी : क्या मध्यप्रदेश के खनिज पदार्थों की किस्म और उनकी मात्रा का समुचित रूप से कोई अनुमान लगाया गया है ?

श्री के० डी० मालवीय : इस मिट्टी के गुण संबंधी निर्धारण से पता चलता है कि यह बहुत अच्छे किस्म की नहीं है और इस से मामूली किस्म के मिट्टी के बर्तन और गंदे पानी के पाइप बनाये जा सकते हैं । मैं समझता हूँ कि उच्च प्रकार के ऊष्मसट्ट ईटें जैसी चीजें बनाने के लिये यह उपयुक्त नहीं है ।

श्री मुनिस्वामी : क्या यह सच है कि भूतत्वीय परिमाण कार्य करने के लिये उचित प्रविधिक कर्मचारियों और सामान का अभाव है, और यदि हां, तो सरकार के विचाराधीन क्या कार्यवाही है ?

श्री के० डी० मालवीय : देश की आवश्यकताओं के लिये तत्काल जितने प्रविधिक कर्मचारियों और यन्त्र आदि की आवश्यकता है, उतने हमारे पास नहीं हैं । सच तो यह है कि हमारी आवश्यकतायें अधिक हैं और हम इस मामले पर विचार कर रहे हैं ।

जहां तक इस मिट्टी का संबंध है, हम जानते थे कि ऐसी मिट्टी मिलती है । यदि कोई गैरसरकारी दल इसका उपयोग करना चाहता है, तो उसे अग्रेतर खोज और खुदाई के लिये राज्य सरकार के पास प्रार्थना पत्र देना होगा ।

श्री मुनिस्वामी : क्या यह सच है कि मध्यप्रदेश में जितने खनिज पदार्थों का अनुमान लगाया गया था, उससे अधिक उपलब्ध हैं, और यदि हां, तो कहां तक ?

श्री के० डी० मालवीय : क्या वह किसी खनिज विशेष के संबंध में कह रहे हैं ?

श्री मुनिस्वामी : मध्यप्रदेश के सभी खनिज पदार्थ ।

श्री के० डी० मालवीय : हमने सामान्य रूप से खनिज पदार्थों का सर्वेक्षण किया है और हमारे पास उसके बारे में पर्याप्त सूचना है ।

आन्ध्र को दिये गये अनुदान

*७१९. श्री नानादास : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५३-५४ में आन्ध्र राज्य सरकार को कौन से भिन्न भिन्न अनुदान दिये गये हैं और उन में से प्रत्येक मद के अधीन कितनी राशि दी गई है ?

वित्त मंत्री के सभासचिव (श्री बी० आर० भगत) : आवश्यक सूचना देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा

जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४२]

श्री नानादास : क्या सरकार को मालूम है कि आन्ध्र विधान सभा में एक प्रश्न का उत्तर देते हुए विकास मंत्री ने विधान सभा को यह बताया था कि मद्रास सरकार ने अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण के लिये दिये गये १९ १/२ लाख रुपयों में से आन्ध्र सरकार को कोई भी हिस्सा देने से इस बहाने पर इन्कार कर दिया था कि आन्ध्र की अनुसूचित आदिम जातियों अपराधजीवी आदिम जातियों में भी सम्मिलित हैं और आन्ध्र सरकार ने इस मामले को केन्द्रीय सरकार के पास निर्णय के लिये भेजा था ? यदि ऐसा है, तो क्या मैं जान सकता हूँ कि यह मामला किस स्थिति पर है ?

श्री बी० आर० भगत : उत्तर के साथ संलग्न विवरण की ओर मैं माननीय सदस्य का ध्यान आकर्षित करूंगा, जिसमें कहा गया है : "आन्ध्र और अवशिष्ट मद्रास राज्य के बीच इस राशि के वितरण के संबंध में अभी तक सरकार को सलाह नहीं दी गई है।"

श्री नानादास : "अनुसूचित जातियों के कल्याण और अपराधजीवी आदिम-जातियों के कल्याण और पिछड़े हुए वर्गों के कल्याण" की मद के अन्तर्गत कोई अग्रिम भुगतान क्यों नहीं किया गया था जैसा कि अन्य मदों के अन्तर्गत किया गया था।

श्री बी० आर० भगत : भुगतान व्यय की प्रगति के आधार पर वित्तीय वर्ष के अन्तिम भाग में किया जायेगा।

श्री नानादास : मेरा प्रश्न यह है कि जब कि अन्य मदों के लिये ५० प्रतिशत अग्रिम भुगतान किया गया था, तो फिर

इन मदों के लिये अग्रिम भुगतान क्यों नहीं किया गया था ?

श्री बी० आर० भगत : यदि एक मद के संबंध में अग्रिम भुगतान किया जाता है, तो यह आवश्यक नहीं है कि अन्य सभी मामलों में भी अग्रिम भुगतान किया जाये।

श्री नानादास : विवरण से यह प्रतीत होता है कि राशियों का भुगतान राज्य सरकारों द्वारा सभी मदों के अधीन की गई प्रगति पर निर्भर होता है। क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों को निर्दिष्ट समय के भीतर ही इस राशि को खर्च करने का निदेश दिया था ?

श्री बी० आर० भगत : आन्ध्र के सम्बन्ध में विशिष्ट सूचना देने के लिये मैं पूर्वसूचना चाहूंगा।

ग्राम-उधार

*७२०. सरदार ए० एस० सहगल : क्या वित्त मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या ग्राम-उधार के लिये योजना आयोग द्वारा निर्धारित लक्ष्य योजना अवधि में १९५३-५४ तक प्राप्त कर लिया गया है;

(ख) यह लक्ष्य कितने वर्गों में विभक्त किया गया था; तथा

(ग) प्रत्येक वर्ग के अंतर्गत इस अवधि में कितनी राशि दी गई ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) : (क) से (ग) तक। पंच वर्षीय योजना में सरकार तथा सहकारी समितियों द्वारा कृषि सम्बन्धी वित्तीय सहायता दिये जाने के लिये निम्न लिखित लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं। ये लक्ष्य योजना के अन्तिम वर्ष में प्राप्त किये जायेंगे।

अल्प कालीन	१०० करोड़ रुपये
मध्य कालीन	२५ " "
दीर्घ कालीन	५ " "

ग्राम-उधार मुख्य रूप से राज्यों के कार्यक्षेत्र में आता है और १९५५-५६ तक इन लक्ष्यों के पूर्ण रूप से प्राप्त किये जाने के बारे में की गई प्रगति के सम्बन्ध में पूरी सूचना प्राप्त करने में कुछ समय लगेगा। जैसे ही यह सूचना प्राप्त हो जायगी एक विवरण सदन पटल पर रख दिया जायगा।

सरदार ए० एस० सहगल : मैं यह जानना चाहता हूँ कि कोआपरेटिव सिस्टम के लिये आपने मध्यप्रदेश की स्टेट को कितना रुपया इसमें से दिया है ?

श्री ए० सी० गुहा : रिजर्व बैंक सहकारी समितियों को कुछ हद तक रुपया दे रहा है। यदि माननीय सदस्य ने एक पृथक् प्रश्न किया होता, तो मैं उसका उत्तर दे देता मैंने रिजर्व बैंक द्वारा विभिन्न सहकारी समितियों को दिये गये ऋण के पृथक् पृथक् आंकड़े कई बार बताये हैं। ये आंकड़े मेरे पास यहाँ नहीं हैं।

श्री सी० भट्ट : व्याज की दर क्या है ?

श्री ए० सी० गुहा : रिजर्व बैंक १ १/२ प्रतिशत की दर से देता है। साधारणतया सहकारी समितियाँ ६ १/४ प्रतिशत के हिसाब से देती हैं किन्तु कभी कभी यह १० या १२ प्रतिशत भी हो जाती है।

श्री एस० एन० दास : क्या इस राशि में वृद्धि करने के प्रयत्न किये गये हैं—क्योंकि पंचवर्षीय योजना का पुनरीक्षण किया जायगा—और ग्राम उधार में कितनी वृद्धि की जायगी ?

श्री ए० सी० गुहा : रिजर्व बैंक द्वारा दी जाने वाली राशि की परिनिमित्त मात्रा

निश्चित नहीं है। अधिकांशतः यह विभिन्न राज्यों के संगठन तथा सहकारी संगठनों के स्थायित्व पर निर्भर करता है। यदि सहकारी समितियाँ अधिक धन ले सकती हैं तो रिजर्व बैंक उन्हें उतना धन दे सकता है। इस वर्ष का लक्ष्य २५ करोड़ रुपये है और मैं समझता हूँ कि, यह धन प्रायः ले ही लिया गया है; १२ फरवरी तक विभिन्न सहकारी समितियों ने रिजर्व बैंक से २४ करोड़ रुपये से कुछ अधिक ले लिया है।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या यह सच है कि रिजर्व बैंक १ १/२ पर सेन्ट में रुपया देता है और जो वहाँ के प्राविशाल कोआपरेटिव बैंक्स हैं वह अपट स्टेट बैंक्स को ४ रु० में देते हैं और जो जिलों के बैंक्स हैं वह अपने यहाँ की सोसायटी को ६ रु० में देते हैं ?

डा० राम सुभग सिंह : ६ नहीं १० में।

श्री ए० सी० गुहा : यह प्रश्न सदन में कई बार किया जा चुका है और मैं ने ये सब बातें स्पष्ट कर दी हैं। रिजर्व बैंक इस बात के लिये सब प्रयत्न कर रहा है कि सहकारी समितियाँ व्याज की दर को कम कर दें; किन्तु यह अन्य बहुत सी बातों पर निर्भर करता है क्योंकि सहकारी समितियों को न केवल रिजर्व बैंक से ही धन मिलता है अपितु अन्य स्थानों से भी मिलता है जहाँ इन्हें व्याज की अधिक दर देनी पड़ती है।

संघ लोक सेवा आयोग

*७२२. श्री तिम्मय्या : (क) क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि संघ लोक सेवा आयोग की सिपारिश पर मंत्रालयों/विभागों द्वारा जनवरी १९५२ से दिसम्बर १९५३ तक की गई कुल

राजपत्रित (गजटेट) पद नियुक्तियों की संख्या कितनी है ?

(ख) उनमें से कितनी अनुसूचित जातियों के सदस्यों के लिये रक्षित थीं ?

(ग) इनमें से कितने पदों पर अनुसूचित जातियों के सदस्य वास्तव में नियुक्त किये गये ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार) : (क) से (ग) तक। अपेक्षित सूचना एकत्रित की जा रही है और यथा समय में सदन पटल पर रख दी जायगी।

श्री तिम्मय्या : क्या यह प्रश्न उस दिन तक के लिये स्थगित किया जायगा जब कि मंत्री महोदय इसका उत्तर देने को उद्यत होंगे ?

अध्यक्ष महोदय : अब तो देर हो गई है; आपको यह बात पहिले कहनी चाहिये थी। अब चूँकि प्रश्न पूछा जा चुका है, आप इस पर अनुपूरक प्रश्न पूछ सकते हैं।

श्री तिम्मय्या : मैं चाहता हूँ कि इस प्रश्न को उस दिन तक के लिए स्थगित रखा जाय जब कि मंत्री महोदय इसका उत्तर देने को उद्यत हों।

कई माननीय सदस्य खड़े हुए—

अध्यक्ष महोदय : मैं उन सदस्यों को बोलने के लिये नहीं कहूँगा जो कि प्रत्येक प्रश्न पर अनुपूरक प्रश्न करते हैं। प्रत्येक प्रश्न पर सदस्यों को अनुपूरक प्रश्न करने की अनुमति देना असम्भव है। हमें किसी क्रम व्यवस्था के अनुसार कार्य करना चाहिये।

मणिपुर में चरागाह

* ७२३. श्री रिशांग किंशिंग : क्या राज्य मंत्री २२ अगस्त, १९५३ को पूछे

गये तारांकित प्रश्न संख्या ७३४ के उत्तर की ओर निर्देश करने की कृपा करेंगे और बतायेंगे :

(क) क्या मणिपुर की सरकार ने ३०० पेरी भूमि को चरागाह में परिवर्तित करने का निर्णय कर लिया है।

(ख) यदि हां, तो यह निर्णय किस आधार पर किया गया था ;

(ग) क्या सम्बन्धित ४०० कृषकों ने भूमियां वापिस देने से इन्कार कर दिया है ; तथा

(घ) क्या मणिपुर की सरकार ने यह देखने के लिए कि चराने की भूमि पर्याप्त है या नहीं कोई परिमाण किया है ?

(ङ) यदि हां, तो इस का परिणाम क्या था ?

गृह-कार्य तथा राज्यमंत्री (डा० काटजू) : (क) तथा (ख)। ८ दिसम्बर १९५३ को सलाहकार परिषद ने ३१ मार्च १९५४ को अन्त होने वाले वार्षिक पट्टों का रद्द करने के लिए एक संकल्प पारित किया था। तदनुसार मणिपुर सरकार ने रद्द करने के नोटिस जारी कर दिये हैं। वास्तव में ये नोटिस १ अप्रैल, १९५४ से लागू होंगे। यह निर्णय इस आधार पर किया गया था कि यदि इस क्षेत्र में भूमि को कृषि के लिए प्रयोग किया गया तो चराने के लिए पर्याप्त भूमि नहीं बचेगी।

(ग) जी हां। इस निर्णय पर पुनर्विचार के लिए कृषकों ने भूप्रबन्ध परामर्शदाता को एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था। इसे अस्वीकार कर दिया गया था।

(घ) तथा (ङ)। इस प्रकार का कोई परिमाण नहीं किया गया। एक को छोड़ कर शेष सब परामर्शदाताओं की राय यह

है कि यदि इस भूमि में कृषि की गई तो लेम्फलपट में पशुओं के चरने के लिए पर्याप्त भूमि नहीं रहेगी।

श्रीमान, मैं यह भी कहना चाहूंगा कि मैं एक प्रत्यक्ष तथ्य सम्बन्धी परिमाण किये जाने के पक्ष में हूँ, ताकि यह मालूम हो सके कि शेष भूमि चराने के प्रयोजनों के लिए काफी होगी।

श्री रिशांग किर्शिग : क्या ४०० भूमिहीन किसानों और अन्य सार्वजनिक संस्थाओं ने भारत सरकार से कोई अभ्यावेदन किये हैं और यदि हों, तो भारत ने क्या कार्यवाही की है ?

डा० काटजू : मैंने कार्यवाही अर्थात् तथ्य सम्बन्धी परिमाण के बारे में संकेत किया है।

श्री सारंगधर दास : क्या ये ४०० किसान ८ साल से इस भूमि में कृषि कर रहे थे ?

डा० काटजू : मेरी जानकारी के अनुसार यह कई सालों से बहुत जटिल प्रश्न बना रहा है। मैं यह नहीं जानता कि ये किसान वही हैं, किन्तु भूमि लगभग १० साल पहले पट्टे पर दे दी गई थी। इसमें दो साल तक कृषि होती रही, फिर इसे वापस ले लिया गया; दो साल बाद इसे फिर पट्टे पर दे दिया गया था; और दो साल बाद इसे फिर वापस ले लिया गया था। वर्तमान कृषि १९५२ में शुरू हुई थी। मैं कृषकों के बारे में नहीं जानता।

श्री रिशांग किर्शिग : क्या सरकार को विदित है कि इन ४०० भूमिहीन किसानों में से ८५ नागा-नागा आदिमजातियों के लोग हैं और जैसा कि मंत्री जी ने कहा है यह भूमि लगभग १० साल से उन के पास है ?

डा० काटजू : मुझे यह विदित नहीं है; मैं इसे ध्यान में रखूंगा।

आय-कर से बचना

* ७२४. श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे।

(क) क्या आय-कर जांच आयोग द्वारा पश्चिमी बंगाल में हाल में आय-कर से बचने के कुछ ऐसे मामले पकड़े गये हैं, जिनमें बहुत सी राशि का प्रश्न है; और

(ख) यदि हां, तो इन मामलों में कितनी राशि का प्रश्न है ?

वित्त मंत्री के सभासचिव (श्री बी० आर० भगत) : (क) आयोग ने हाल में पश्चिमी बंगाल में उसे निर्दिष्ट किये गये कुछ व्यक्तियों के मामलों पर, जिनमें छिपायी हुई आय की बहुत बड़ी राशियां पकड़ी गई हैं, रिपीट की है।

(ख) बतलाया गया है कि नवम्बर १९५३ के बाद से इन मामलों में लगभग ३ करोड़ रुपये की छिपायी गई राशि का पता चला है।

श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या सरकार का ध्यान पश्चिमी बंगाल विधान-सभा की हाल की कुछ कार्यवाही की ओर दिलाया गया है, जिसमें इन आरोपों की ओर निर्देश किया गया था कि बिड़ला, दालिमया सूरजमल नागरमल और अन्य फर्मों ने अपने आप को कई करोड़ रुपये के आय-कर से बचा लिया है ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। मैं इस प्रश्न की आज्ञा नहीं देता।

श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या यह तथ्य है कि बिड़ला के एक.....के सम्बन्ध में.....।

अध्यक्ष महोदय : किसी ऐसे प्रश्न की अनुमति नहीं दी जायगी, जिनमें नाम लिये गये हों। यह मामला केवल जांच आयोग के क्षेत्राधिकार में है।

श्री एच० एन० मुकर्जी : मैं तथ्य जानना चाहता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : आप व्यक्तिगत रूप से पूछ सकते हैं, किन्तु सदन में नहीं ।

श्री एच० एन० मुकर्जी : इन मामलों की समाचारपत्रों में चर्चा हो रही है; इसीलिए मैं जानना चाहता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : समाचारपत्रों में किसी बात की चर्चा हो सकती है और माननीय सदस्य भी जानकारी के लिए उत्सुक हो सकते हैं । किन्तु कठिनाई यह है कि जिन पक्षों का नाम लिया गया है, वे सदन के सामने नहीं हैं; उन्हें स्पष्टीकरण देने का कोई अवसर नहीं मिलेगा । आरोपों के बारे में तो प्रचार हो जायेगा, किन्तु उन की सफाई का नहीं । यह कोई उचित प्रक्रिया नहीं है और सदन को अनुसरण नहीं करना चाहिए । सरकार जो कुछ भी चाहे, कर सकती है । [अन्तर्बाधा] इस पर कोई तर्क वितर्क नहीं होना चाहिए ।

श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या सरकार को लोगों की यह धारणा विदित है कि उस भूतपूर्व न्यायाधीश को—जिस ने बिड़ला विक्रय कर न्यायाधिकरण में जो अब समाप्त हो चुका है, काम किया था और जिसके काम पर 'मिस्ट्री आफ बिड़ला हाऊस' जैसी पुस्तकों में आलोचना की गई थी—आय-कर जांच आयोग का सदस्य नियुक्त नहीं किया जाना चाहिए था ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति ।

बिलासपुर में भूमिसुधार

*७२५. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : (क) क्या राज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने बिलासपुर राज्य में कोई भूमि सुधार के उपाय किये हैं ?

(ख) क्या यह सत्य है कि वहां बहुत से काश्तकारों को उन की भूमियों से बेदखल किया जा रहा है ?

(ग) क्या यह सत्य है कि भूराजस्व अभिलेखों में गलत प्रविष्टियों के कारण काश्तकारों को बहुत चिन्ता हो रही है क्योंकि वे इस बात का प्रमाण नहीं दे सकते कि वे उस भूमि के जिस में कई सालों से कृषि करते रहे हैं स्वामी हैं ?

गृहकार्य तथा राज्य-मंत्री (डा० काटजू) : (क) पंजाब-भूधारणा प्रधिकार सुरक्षा अधिनियम १९५३ को संशोधित रूप में बिलासपुर पर भी लागू कर दिया गया है ।

(ख) नहीं ।

(ग) नहीं ।

श्री एस० एस० गुरुपादस्वामी : क्या यह सत्य है कि मंत्री महोदय के इस उत्तर के बावजूद कि काश्तकारों की कोई बेदखली नहीं हुई हमें कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं । बेदखलियां बहुत सी हुई हैं ? क्या मननीय मंत्री सारे मामले की जांच करेंगे ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्री जी बेदखलियों को रोकने के लिए पग उठायेंगे ?

डा० काटजू : स्थिति यह है कि अधिनियम सितम्बर १९५३ में लागू किया गया था । इस के लागू होने की आशा में जमींदारों ने कुछ बेदखलियां की थीं । अब जब कि यह लागू हो चुका है, इस अधिनियम में उपबन्ध है कि अधिनियम के लागू होने से पहले किन्तु १५ अगस्त १९५० के बाद काश्तकारों की जितनी बेदखलियां हुई थीं, उन सब का निराकरण कर दिया जायेगा अतः इस तीन वर्ष की अवधि में यदि काश्तकारों

को बेदखल किया गया है, तो वे न्यायालयों में जा कर अपनी बेदखली का निराकरण करवा सकते हैं। मेरे विचार में इस से स्थिति ठीक हो जानी चाहिये।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या इस सम्बन्ध में कोई मामले न्यायालयों के विचाराधीन हैं ?

डा० काटजू : मुझे पूर्वसूचना चाहिए।

औद्योगिक वित्त निगम

*७२७. श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आंध्र राज्य में औद्योगिक वित्त निगम ने कितने औद्योगिक समवायों को ऋण दिये हैं ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) : औद्योगिक वित्त निगम ने आंध्र राज्य के दो औद्योगिक समवायों के लिये ऋण मंजूर किये थे।

इन में एक मंजूरी वाद में वापस ले ली गई थी, क्योंकि ऋण से लाभ नहीं उठाया गया था।

श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या यह सत्य है कि औद्योगिक वित्त निगम को जितने प्रार्थना पत्र प्राप्त हुए थे, उन में से अधिकांश अस्वीकार कर दिये गये थे, और यदि हां, तो प्रत्येक मामले में इस के कारण क्या है ?

श्री ए० सी० गुहा : तीन और प्रार्थनापत्रों के मामलों में ऋण नहीं दिये गये थे, किन्तु मेरे विचार में इन की अस्वीकृति के कारण बताना उचित नहीं होगा। इस से उन समवायों के द्वितीय हितों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने का डर है।

श्री नानादास : इन दो प्रार्थनापत्रों के सम्बन्ध में कितनी राशि की मंजूरी दी गई है ?

श्री ए० सी० गुहा : एक में १५ लाख रुपये और दूसरे में १२ लाख रुपये।

श्री गार्डिलिंगन गौड़ : जिन समवायों को ऋण दिये गये थे, उन के नाम क्या हैं ?

श्री ए० सी० गुहा : दी रायलासीमा मिल्ल लि० और दी डेकन शूगर एंड आबखारी कम्पनी लि०।

छावनी बोर्ड मूह

*७३१. श्री एन० एल० जोशी : (क) क्या रक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि कब से मूह छावनी बोर्ड का निर्वाचन नहीं हो पाया है ?

(ख) सरकार ने उक्त निर्वाचन को इतने समय से स्थगित क्यों कर रखा है ?

(ग) क्या सरकार का विचार निकट भविष्य में यह निर्वाचन करने का है ?

रक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) :

(क) १९४६ से।

(ख) वपस्क मताधिकार के पुरःस्थापन, अनुसूचित जातियों तथा आदिम-जातियों के लिए स्थानों के रक्षण तथा वार्ड प्रणाली के फिर से चालू करने के विचार से।

(ग) हां। १९५४ के अन्त तक।

श्री एन० एल० जोशी : इस कालावधि में कितनी बार निर्वाचन करवाने का विचार किया गया किन्तु फिर स्थगित कर दिया गया ?

सरदार मजीठिया : जहां तक मुझे याद है एक बार ।

श्री एन० एल० जोशी : क्या इस समयावधि में निर्वाचन करवाए जाने के लिए सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए थे ?

सरदार मजीठिया : यह प्रश्न कई बार उठाया गया परन्तु कई कठिनाइयों का सामना रहा, जिन में सर्वप्रथम वयस्क मताधिकार का सवाल था । उस समय सारी छावनी का एक ही एकक था इसके विरुद्ध अभ्यावेदन प्राप्त हुए और हमें वार्ड पद्धति चलानी पड़ी । इन वार्डों का परिसीमन किया जाना था तथा उनके सम्बन्ध में अधिसूचनाएं जारी तथा गजट में प्रकाशित होनी थीं । इस सब काम पर समय लगा । अब जब कि सब कुछ हो चुका है हमारा विचार इस वर्ष के अन्त तक निर्वाचन करने का है ।

श्री एन० एल० जोशी : क्या वर्तमान बोर्ड के कार्य संचालन से लोगों को असन्तोष है ?

सरदार मजीठिया : यह अपनी अपनी राय की बात है । दूसरे, सरकार को अभी तक ऐसा कुछ पता नहीं चला है । कुछ भी हो, निर्वाचन इस वर्ष के अन्त तक हो रहा है । अतः अब इस विषय में कुछ अधिक छानबीन की आवश्यकता नहीं है ।

सरदार ए० एस० सहगल : कैंटून-मैन्ट ऐक्ट के पास होने के उपरान्त कितने कैंटूनमैन्ट बोर्डों में जनता को अपने प्रतिनिधि चुनने का अवसर मिला है ?

सरदार मजीठिया : मुझे खेद है कि इस सम्बन्ध में मुझे सूचना एकत्रित करनी होगी क्योंकि छावनी अधिनियम

को पास हुए बहुत समय हो चुका है ।

मोतियों पर आयात शुल्क

***७३२. श्रीमती जयश्री :** (क) क्या वित्त मंत्री "सच्चे बिना जड़े मोतियों" पर लगाये गए २० प्रतिशत आयात शुल्क में से अब तक वसूल की गई राशि बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) इस उद्योग पर इस शुल्क का क्या प्रभाव पड़ा है ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) : (क) सच्चे मोतियों पर वसूल किये गए आयात शुल्क के आंकड़े तत्काल उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि व्यापार तथा राजस्व के आंकड़ों में उनके लिये अलग शीर्षक नहीं है ।

(ख) ऐसी सूचना मिली है कि सच्चे मोतियों में विशेष प्रकार से छिद्र करने रंग दूर करने तथा पालिश करने वाले कुशल कारीगरों को कच्चे राव्य की कमी के कारण हानि उठानी पड़ रही है तथा यह समझा गया था कि विदेशों के बाजारों में भी इस उद्योग को कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है । यह उद्योग कुटीर उद्योग की किस्म का होने के कारण प्रतिज्ञा-लेख्य के अनुसार मोतियों को सुधारना अथवा शुल्क की वापसी की शर्त पर निर्यात करना सरल नहीं था । इन सभी बातों पर विचार करते हुए सरकार ने अधिसूचना द्वारा २३ फरवरी १९५४ से शुल्क समाप्त कर देने का निश्चय किया है ।

श्रीमती जयश्री : मैं जान सकती हूँ कि क्या असली मोतियों का सुधारना कुटीर उद्योग है ?

श्री ए० सी० गुहा : वह मैं पहले ही कह चुका हूँ और इसीलिये सरकार ने २३ फरवरी से शुल्क समाप्त कर दिया है ।

श्रीमती ए० काले : मैं जान सकती हूँ कि वे कहां से मंगाये जाते हैं और कितनी संख्या में ?

श्री ए० सी० गुहा : सामान्यतः ये फारस की खाड़ी की तरफ से मंगाये जाते हैं। इसकी संख्या प्रतिवर्ष देश में उपभोग की मात्रा के अनुसार घटती-बढ़ती रहती है। इस समय इसकी मांग अधिक नहीं है। अतः आयात की मात्रा कम हो गई है।

श्री भंडारी : क्या मन्त्री जी को ज्ञात है कि इस शुल्क के कारण बहुमूल्य पत्थरों को काटने के उद्योग को भी हानि उठानी पड़ रही है ?

श्री ए० सी० गुहा : हो सकता है। माननीय सदस्य को कुछ सूचना होगी।

मत दान पेटिकाओं का खोना

*७३३. डा० राम सुभग सिंह : क्या विधि मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि हाल ही में निर्वाचन-आयोग द्वारा त्रावणकोर-कोचीन राज्य में वहां के वर्तमान चुनाव में इस्तेमाल के लिए भेजे गये २० मतदानपत्रों की पेटिकाओं में से केवल १७ ही वहां पहुंचे थे ;

(ख) यदि ऐसा है तो शेष ३ पेटिकाएं कहां तथा कैसे गायब हो गईं; तथा

(ग) क्या खोई हुई पेटिकाओं का पता लग गया है ?

विधि तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री बिस्वास) : (क) हां।

(ख) ऐसी सूचना मिली है कि ६ लाख मतदानपत्रों वाली तीन पेटिकाएं आन्ध्र राज्य के वंगनूर रेलवे स्टेशन पर इस गलत धारणा से चुरा ली गई थीं कि उनमें कुछ बहुमूल्य चीजें होंगी जो अच्छे लाभ पर बेची जा सकती हैं।

(ग) आन्ध्र पुलिस द्वारा ६ लाख खोये मतदानपत्रों में से अब तक लगभग १.५ लाख मतदानपत्र प्राप्त कर लिए गए हैं। एक व्यक्ति गिरफ्तार किया गया है— तब से मुझे यह सूचना मिली है कि दो व्यक्ति गिरफ्तार किये गये थे—आगे की जांच पड़ताल जारी है। निर्वाचन आयोग ने इस बात के निश्चय के लिए आवश्यक कार्यवाही की है कि खोये हुए मतदानपत्रों में से किसी मतदानपत्र का सामान्य निर्वाचन में किसी प्रकार दुरुपयोग न किया जा सके तथा इससे सम्बन्धित सभी को विस्तृत अनुदेश जारी कर दिये हैं।

मुझे अभी रिपोर्ट मिली है कि दो व्यक्तियों को दण्ड दिया गया है।

कुछ माननीय सदस्य : क्या वे राजनीति से सम्बन्ध रखते हैं ?

श्री बिस्वास : वे उपद्रवी व्यक्तियों के गिरोह के हैं जो इसी प्रकार के अपराधों के लिए मतदानपत्रों के सम्बन्ध में नहीं वरन् अन्य चीजों के सम्बन्ध में उत्तरदायी थे।

डा० राम सुभग सिंह : मैं जान सकता हूँ कि गिरफ्तार किये हुए तथा दण्ड दिये हुए व्यक्तियों में वे व्यक्ति भी सम्मिलित हैं जो मतदान पेटिकाओं को त्रावणकोर लिये जा रहे थे ?

श्री बिस्वास : नहीं वे स्थानीय अपराधी थे और उन व्यक्तियों में से नहीं थे जिन्होंने नासिक मुद्रनालय कार्यालय से त्रावणकोर-कोचीन तक जहां पेटिकाएं जाने को थीं का पीछा किया था। मार्ग में वंगनूर स्टेशन पर लगभग दो मिनट के लिए गाड़ी रुकी थी और उन्हीं दो मिनट में यह पेटिकाएं गायब कर दी गईं।

कुछ माननीय सदस्य खड़े हो गये—

अध्यक्ष महोदय : अब हमको अगले प्रश्न पर विचार करना चाहिए ।

भारतीय संरक्षा कटक

*७३४. श्री क० सी० सोधिया : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) संरक्षा कटक को कोरिया ले जाने के लिए नौवहन समवायों को कुल कितनी राशि दी गई; और

(ख) क्या ये समवाय भारतीय हैं?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) :

(क) तथा (ख). तटस्थ राष्ट्र प्रत्यावर्तन आयोग के कर्मचारियों और संरक्षा कटक को कोरिया ले जाने के लिए चार जहाज प्रयोग किये गये इन में से दो जहाज अंग्रेजों के थे जिनके नाम "एम्पायर प्राइड" और "डिलवारा" हैं । उन का प्रबंध इंग्लैंड की सरकार ने किया था और उन के लिए उन के स्वामियों को कुछ नहीं दिया गया । वकी दो जहाज, जिन के नाम "जलदुर्ग" और "जलगोपाल" हैं, सिंधिया स्टीम नेवीगेशन क० लि० के हैं । इन दो जहाजों के लिए ५ लाख रुपया पेशगी दिया गया था, जब इस लेखे का अन्तिम निबटारा किया जायेगा तो उस में इस राशि का समायोजन किया जायेगा ।

श्री क० सी० सोधिया : उनकी वापसी यात्रा के सम्बंध में क्या किया जा रहा है ?

श्री त्यागी : वापसी यात्रा पर "आस्ट्रयास" १५३५ कर्मचारियों को ला रहा है, "मुसाफरी" लगभग १४५० को, "केपटेन हावसन" ५८२ को, "जलगोपाल" १२९८ को और "जलदुर्ग" १२७० को ।

आई० ए० एस० और आई० पी० एस० पदाधिकारी

*७३६. श्री वी० पी० नायर : (क) गृह-कार्य मंत्री वह बताने की कृपा करेंगे

कि त्रावणकोर-कोचीन राज्य सरकार के कितने कर्मचारियों को आई० ए० एस० और आई० पी० एस० सेवाओं में ले लिया गया है ?

(ख) उन में से कितने अभी तक राज्य सरकार के अधीन पदों पर हैं और आई० ए० एस० की वेतन श्रेणी प्राप्त कर रहे हैं ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार) :

(क) अब तक १६ ऐसे पदाधिकारियों को भारतीय प्रशासनीय सेवा में नियुक्त किया गया है और दो को भारतीय पुलिस सेवा में ।

(ख) त्रावणकोर-कोचीन की भारतीय प्रशासनीय सेवा पदाली में नियुक्त किये गये सब पदाधिकारी इस समय राज्य सरकार के अधीन कार्य कर रहे हैं और भारतीय प्रशासनीय सेवा के लिए विहित वेतन श्रेणी के अनुसार वेतन प्राप्त कर रहे हैं ।

श्री वी० पी० नायर : भारतीय प्रशासनीय सेवा में लिए गये कितने पदाधिकारी मंत्रियों के निजी सचिवों के रूप में कार्य करते रहे हैं ?

श्री दातार : इस सम्बंध में मुझे कोई जानकारी नहीं है ।

श्री वी० पी० नायर : क्या सरकार को विदित है कि इन पदाधिकारियों के चुनाव के सम्बंध में अपनाए गये आपत्ति-जनक ढंग के बारे में समाचार पत्रों में बहुत कड़ी आलोचना हुई है ?

श्री दातार : सरकार को किसी ऐसी आलोचना का पता नहीं ।

श्री वी० पी० नायर : क्या सरकार को विदित है कि ऐसी ही पदों पर भारत

सरकार के पदाधिकारियों के बराबर का करने वाले राज्य पदाधिकारियों को भारत सरकार के पदाधिकारियों से आधा वेतन मिलता है ;

श्री दातार : इसका कुछ नहीं हो सकता । राज्य पदाधिकारियों की वेतन श्रेणियां बहुत कम थी और जब हम पदाधिकारियों को आई० ए० एस० और आई० पी० एस० सेवाओं में लेते हैं तो हमें उनको अखिल भारतीय आधार पर वेतन श्रेणी देनी पड़ती है ।

श्री बी० पी० नायर : कुछ पदाधिकारियों को आई० ए० एस० सेवा में लेने का क्या कारण है जबकि राज्य सेवा के पदाधिकारी उनके बराबर काम करते हैं उन्हीं के बराबर उनकी अर्हतायें हैं और संभवतः उनके सेवा अभिलेख अधिक अच्छे हैं !

श्री दातार : इसका उत्तर बहुत सीधा है । अखिल भारतीय सेवाएं ट्रावनकोर कोचीन सहित सारे भारत पर लागू होती हैं । इसलिये यह श्रेणी वहां भी लागू कर दी गई और इन पदाधिकारियों को उस में लिया गया ।

श्री बी० पी० नायर : किस निधाय ने इन पदाधिकारियों को इस श्रेणी में लिया और उन्हें किस प्रकार चुना गया ? क्या राज्य सेवा के प्रत्येक पदाधिकारी को इस सेवा में आने के लिए विकल्प दिया गया था क्या इस प्रयोजन के लिए कोई परीक्षा ली गई थी ।

श्री दातार : पहले राज्य ने प्राथमिक चुनाव बोर्ड नियुक्त किया था जिस में राज्य के लोक सेवा आयोग का प्रधान भी था उस बोर्ड ने प्राथमिक रूप से उन्हें चुना । इस के पश्चात् विशेष भर्ती बोर्ड ने जिस के साथ ट्रावनकोर-कोचीन राज्य के चुनाव बोर्ड का भी संबंध था इन सब मामलों

की जांच की और फिर उन्हीं ने सिफारिशें भेजीं ।

श्री बी० पी० नायर : क्या यह सच नहीं.....

अध्यक्ष महोदय : शान्ति शान्ति । अगला प्रश्न लिया जाए ।

बीमा परिषद

***७३७. श्री एम० डी० जोशी :** (क) क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों में बीमा परिषद की कार्यपालिका समिति की बैठकों पर कुल कितना व्यय हुआ ?

(ख) व्यय किस प्रकार पूरा किया गया ?

(ग) सरकार ने इस व्यय में कितना अंश-दान दिया ?

(घ) क्या कार्यपालिका समिति ने अपने विचार विनिमय का प्रतिवेदन दिया है ?

वित्त मंत्री के सभासचिव (श्री बी० आर० भगत) :

(क) लगभग १०७,५०० रुपये

(ख) इन निधियों से जो परिषद बीमा कराने वालों से लेती है ।

(ग) कोई नहीं ।

(घ) नहीं, श्रीमान् ।

श्री एम० डी० जोशी : क्या यह सच है कि परिषद नियमोल्लंघन की शिकायतों को दूर नहीं कर सकी है ।

श्री बी० आर० भगत : प्रश्न सर्वथा अस्पष्ट है । मुझे पता नहीं कि नियमोल्लंघन से माननीय सदस्य का क्या अभिप्राय है । यदि उनका निर्देश बीमा

अधिनियम के उपबंधों अथवा उसके अधीन बनाये गये नियमों की ओर है तो यह कहा जा सकता है कि केन्द्रीय सरकार का बीमा विभाग अपराधियों को दंड देने के लिए जो कार्यवाही हो सकती है करता है। जहां तक परिषद की सिपारिशों का सम्बन्ध है वे नियोगीय नहीं होती परन्तु केवल मंत्रणा के रूप में होती है। जहां तक हमें जानकारी है, हमने कोई ऐसा मामला नहीं देखा जिसमें बीमा कराने वालों ने कार्यपालिका समिति के निर्णयों अथवा सिपारिशों का उल्लंघन किया हो अथवा उनका पालन न किया हो।

सम्पदा शुल्क

* ७३८. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १५ फरवरी १९५४ तक सम्पदा शुल्क के आरोपन के लिए (राज्यवार) कितने सूचना-पत्र भजे गये ;

(ख) कितने मामलों में मरे हुए व्यक्तियों के उत्तराधिकारियों ने, जिसकी सम्पदा पर शुल्क दिया जाना था सम्बंधित प्राधिकारियों को इस सम्बंध में स्वयं सूचना भेजी ;

(ग) इन में से कितने मामलों में फर की राशियों का अधिनिर्णय करके अन्तिम रूप से निर्धारण किया गया और कर दे दिया गया; और

(घ) अब तक किसी एक पक्ष द्वारा दी गई कर की सब से अधिक राशि क्या है ?

वित्त मंत्री के सभासचिव (श्री बी० आर० भगत): (क) सम्पदा शुल्क अधिनियम के अन्तर्गत यह आवश्यक नहीं है कि सम्पदा के विवरणों का ब्यौरा मंगवाने के

लिए सूचना-पत्र भेजा जाये। यह लेखों का ब्यौरा अथवा विवरण उन व्यक्तियों को जिन पर कर लागू होगा, मृत्यु की तिथि से छः मास के अन्दर अन्दर स्वयं भेजना पड़ता है। सम्पदा शुल्क अधिनियम १५ अक्टूबर १९५३ को लागू हुआ था और ये विवरण १५ अप्रैल १९५४ से पहले देय नहीं हैं।

(ख) भाग (क) का ध्यान रखते हुए भाग (ख) का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। फिर भी मैं यह बता दूँ कि विधि अनुसार इस बात की आवश्यकता नहीं कि मरे हुए व्यक्ति के उत्तराधिकारी मृत्यु होने के सम्बन्ध में नियंत्रक को सूचना दें; परन्तु, जैसा उपरोक्त भाग (क) में कहा गया है, उन्हें सम्पदा के लेखों का विवरण छः मास के अन्दर अन्दर देना होता है।

(ग) क्योंकि अभी तक ये विवरण न देय हैं और न ही आये हैं इस लिए किसी कर का न तो अधिनिर्णय ही हुआ और न ही अन्तिम रूप से निर्धारण ही।

(घ) भाग (ग) के दृष्टि गोचर यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

श्री के० के० बसु : क्या किसी मामले में मरे हुए व्यक्ति के उत्तराधिकारियों के अधिनियम के उपबंधों के अनुसार कर से मुक्त होने के प्रमाण-पत्र के लिए प्रार्थना-पत्र दिया है ताकि वे अपनी अचल सम्पत्तियों में से कुछ ब्रेच सकें ?

श्री बी० आर० भगत : यदि पूर्व-सूचना दी जाय तो मैं माननीय सदस्य के लिए जानकारी एकत्र करूँगा।

प्रेषण लेखा

* ७३९. श्री एस० एन० दास : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

इंग्लड में समायोजित किये जाने वाले प्रेषण लेखे में कौन कौन सी मदें अभी बाकी हैं और कुल कितनी राशि का भुगतान किया जाना है ?

वित्त मंत्री के सभासचिव (श्री बी० आर० भगत) : इस समय कुल लगभग ४० लाख पौंड दिये जाने शेष हैं जिसमें से ९ लाख पौंड असैनिक विषयों के सम्बन्ध में हैं और ३१ लाख पौंड रक्षा सेवाओं के संबंध में असैनिक विषयों की मुख्य मदें यह हैं : पोस्टल आर्डरों और मनीआर्डरों का लेन-देन इंग्लैंड सरकार के विभिन्न मंत्रालयों की ओर से भुगतान, और डोमिनियन (अधिराज्य) तथा अन्य सरकारों के लेन-देन। रक्षा सेवाओं में मुख्यतः इंग्लैंड सरकार के उस माल का भाड़ा और जहाज-किराया शामिल है जो १९४७-४९ में उसके कहने पर भेजा गया था।

श्री एस० एन० दास : क्या इंग्लैंड के युद्ध परिवहन मंत्रालय के साथ १,००,००० पौंड की राशि का वह झगड़ा, जिसके बारे में माननीय मंत्री ने जिक्र किया था, तय हो चुका है ?

श्री बी० आर० भगत : मुझे इस प्रश्न की पूर्व-सूचना चाहिये।

श्री एस० एन० दास : चूंकि इस विषय में बहुत धीमी प्रगति हो रही है, क्या सरकार ने इस बात की जांच की है कि लेखा-समायोजन में क्या खास खास रुकावटें हैं ?

श्री बी० आर० भगत : मैं माननीय सदस्य की यह बात मानने को तैयार नहीं कि प्रगति धीमी है, क्योंकि मार्च १९५२ के अन्त में भुगतान के लिये जो राशि बाकी थी वह ७० लाख पौंड थी और अब वह केवल ४० लाख पौंड रह गई है। परन्तु मैं माननीय सदस्य को यह बताना चाहता हूँ कि पहले लेन-देन का यह काम राष्ट्र मंडल संबंधों

के मंत्री द्वारा एजेन्सी आधार पर किया जाता था परन्तु अप्रैल १९५३ के बाद से, यह काम इंग्लैंड स्थित भारतीय उच्च आयुक्त ने ले लिया है जो इंग्लैंड की सरकार से रुपया लेने के विषय में कार्यवाही कर रहे हैं। निर्धारित माल के संबंध में इंग्लैंड की सरकार बन्दरगाहों पर माल लादने के वाउचरों पर आग्रह कर रही है ये वाउचर इंग्लैंड की सरकार को भेजे जाने के लिये विभिन्न लेखा तथा प्रशासनिक अधिकारियों द्वारा इकट्ठे किये जा रहे हैं।

श्री एस० एन० दास : युद्ध समाप्त होने के बाद पिछले सात वर्षों से जो ये राशियां पड़ी हुई हैं क्या सरकार ने उन पर ब्याज मांगा है ?

श्री बी० आर० भगत : ब्याज का कोई प्रश्न नहीं है।

नोटों का चोरी-छिपे बाहर ले जाना

* ७४०. श्री गिडवानी : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या बम्बई के सीमा-शुल्क अधिकारियों ने १९५१, १९५२ व १९५३ में कोई ऐसे नोट पकड़े थे जिन्हें चोरी छिपे बाहर ले जाया जा रहा था;

(ख) क्या इन वर्षों में बम्बई के सीमा शुल्क समाहर्ता (कलक्टर आफ कस्टम्स) ने ऐसे कोई नोट वापस किये थे; तथा

(ग) यदि हां, तो इस प्रकार नोट वापस करने के कारण क्या थे ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :
(क) तथा (ख). जी हां।

(ग) बम्बई सीमाशुल्क केन्द्र द्वारा पकड़े गये कुछ नोटों को वापस करने के कारण ये हैं;

(१) संबंधित व्यक्तियों से यह पूछे जाने पर कि पकड़े हुए नोट जब्त क्यों न कर लिये जायें, जो उत्तर दिया गया, उस से सीमाशुल्क समाहर्ता संतुष्ट हो गये थे ; और

(२) ऐसे मामलों में जहां नोटों को सीधे ही जब्त नहीं कर लिया गया था, वहां इसके बदले में सीमाशुल्क समाहर्ता ने जो जुर्माने निश्चित किये थे, वे संबंधित व्यक्तियों ने दे दिये थे ।

श्री गिडवानी : संबंधित व्यक्तियों द्वारा संतोषजनक सफाई देने पर कुल कितनी राशि वापस लौटाई गई ?

श्री ए० सी० गुहा : मैं समझता हूं कि मेरे लिये सदन पटल पर एक विवरण रखना अच्छा होगा जिसमें यह दिखाया गया हो कि कुल कितने नोट पकड़े गये, कितना जुर्माना हुआ और कितनी राशि जब्त की गई । मैं सिर्फ इतना कह सकता हूं कि १९५१ में १४,३४,००० रुपये के नोट पकड़े गये थे, जिसमें से १४,२४,००० रुपये सीधे ही जब्त कर लिये गये थे और केवल ९००० रुपये वापस किये गये थे । इसलिये मैं समझता हूं हमने इस दशा में काफ़ी अच्छा काम किया है । यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं सदन-पटल पर एक विवरण रख सकता हूं ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री सदन-पटल पर एक विवरण रख दें ।

श्री मुनिस्वामी : ये लोग कौन थे और किस राज्य के रहने वाले थे ?

श्री बी० आर० भगत : मेरे पास इस विषय में सूचना नहीं है ।

संगीत नाटक अकादमी

* ७४३. **श्री वी० पी० नायर :** (क) क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे

कि १९५३ में संगीत नाटक अकादमी की कितनी बैठकें हुई ?

(ख) अकादमी ने १९५३ में किन किन विषयों पर विचार किया और सरकार से क्या सिफ़ारिशें की ?

शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) सरकार को पता नहीं कि कितनी बैठकें हुई ।

(ख) सरकार यह नहीं जानती कि अकादमी ने किन किन विषयों पर चर्चा की, न ही उसको अकादमी से कोई सिफ़ारिशें प्राप्त हुई हैं ।

श्री वी० पी० नायर : क्या सरकार जानती है कि संगीत नाटक अकादमी द्वारा क्या काम किये जा रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : इस अकादमी पर कई प्रश्न पूछे गये थे परन्तु माननीय सदस्य उपस्थित नहीं थे । खैर आप अपना प्रश्न पूछ लें ।

डा० एम० एम० दास : सरकार को मालूम है कि अकादमी क्या काम कर रही है ।

श्री वी० पी० नायर : क्या सरकार ने संगीत नाटक अकादमी से इस प्रश्न पर विचार करने के लिये कहा है कि क्या नाट्य-कला प्रदर्शन अधिनियम १८७९ को जारी रखना और इसके फलस्वरूप पुलिस वालों को संस्कृति एवं कला के पारखी बने रहने देना वांछनीय है या नहीं ?

डा० एम० एम० दास : माननीय सदस्य इस बात को याद रखें कि नाट्य-कला प्रदर्शन के मामले राज्यों के विषय हैं और केन्द्रीय सरकार से इनका कोई संबंध नहीं ।

श्री वी० पी० नायर : क्या सरकार को पता है कि इस विषय में एक केन्द्रीय अधिनियम लागू है ?

डा० एम० एम० दास : ऐसा शायद १८७९ में था।

श्री वी० पी० नायर : यह कोई उत्तर नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि जब संशोधन विधेयक आया था तो विधान के प्रश्न पर चर्चा की गई थी और उस समय माननीय सदस्य को अपनी पूरी पूरी बात कहने का मौका मिला था और विधि मंत्री ने भी लम्बा उत्तर दिया था।

श्री वी० पी० नायर : जी नहीं; यदि आप यह सोचते हैं कि मुझे अपनी पूरी पूरी बात कहने का मौका मिला था तो आप गलत हैं क्योंकि उस समय आपने बहस को रोका था।

अध्यक्ष महोदय : मुझे मालूम है मैंने बहस को रोका था।

श्री वी० पी० नायर : क्या भारत सरकार ने संगीत नाटक अकादमी से इस अधिनियम को, जो अब भी लागू है, निरसित करने के प्रश्न पर विचार करने के लिये कहा है ?

डा० एम० एम० दास : यह नाट्य-कला प्रदर्शन अधिनियम मुख्यतः शान्ति एवं व्यवस्था से सम्बन्धित है। यह प्रश्न सार्वजनिक शान्ति का है। इसलिये यह विषय राज्य सूची में आता है जिसके बारे में केन्द्रीय सरकार को भाग क या भाग ख राज्यों में कोई कार्यपालक प्राधिकार नहीं है।

भ्रष्टाचार-निरोधी अधिकारी

*७४४. श्री गिडवानी : क्या गृह कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार ने उनके मंत्रालय में किसी भ्रष्टाचार-निरोधी अधिकारी को रखने का निश्चय किया है; तथा।

(ख) यदि हाँ तो क्या कोई ऐसा अधिकारी नियुक्त कर दिया गया है ?

गृह-कार्य उप मंत्री (श्री दातार) :
(क) जी हाँ।

(ख) इस कार्य के लिये उपयुक्त अधिकारी को चुनने के सवाल पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है।

श्री गिडवानी : उस को कब नियुक्त किया जायेगा ?

श्री दातार : कुछ ही महीनों में।

श्री गिडवानी : क्या इस प्राधिकारी को नियुक्त करने के सम्बन्ध में कोई जल्दी नहीं है ?

श्री दातार : जी हाँ, जल्दी है।

श्री मुनिस्वामी : क्या कोई भ्रष्टाचार निरोधक कमेटी है और उसके कितने सदस्य हैं ?

श्री दातार : इस समय ऐसी कोई कमेटी नहीं है।

श्री नाना दास : इस अधिकारी को क्या काम करना पड़ेगा तथा उसका कार्य-क्षेत्र क्या होगा ?

श्री दातार : इस अधिकारी को अनेक काम करने पड़ेंगे:—

(१) समस्त शिकायतों के सम्बन्ध में जांच कराने में शीघ्रता कराना,

(२) मुकदमे चलाने में शीघ्रता कराना; तथा

(३) यह देखना कि क्या हमारी प्रक्रिया में कोई कमजोरियाँ हैं जिन से अपराधी लाभ उठाते हैं।

श्री के० के० बसु : इस अधिकारी का चुनाव भारतीय पुलिस सेवा या भारतीय

प्रशासन सेवा की वर्तमान पदाली के व्यक्तियों में से किया जायेगा या बाहर से ?

श्री दातार : उसका चुनाव वर्तमान अधिकारियों में से किया जायेगा ।

श्री एन० एल० जोशी : क्या पुलिस में कोई म्रष्टाचार-निरोधक कमेटी है ?

श्री दातार : हमारे यहां विशेष पुलिस स्थापना है ।

यूनेस्को को अशदान

*७३०, श्री पी० एन० राजभोज की ओर से श्री बहादुर सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३-५४ में भारत ने यूनेस्को को कितना अशदान दिया; तथा (ख) इस संस्था में कितने भारतीय काम कर रहे हैं ?

शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) १४, ७८, ७०० रुपये (ख) सात ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

सरकारी ऋण

*७१५, श्री एस० सी० सिंघल : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे

(क) १९५२-५३ तथा १९५३-५४ में केन्द्रीय सरकार ने कितनी बार ऋण लिये थे;

(ख) किस व्याज पर; तथा

(ग) (१) जनता; तथा (२) बैंकों द्वारा कितनी राशि दी गई ?

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) :

(क) १९५२-५३ में कोई नहीं; १९५३-५४ में एक बार

(ख) १९५३-५४ में लिये गये ऋण का निर्गमन मूल्य ९८ रुपये ४ आने था तथा व्याज की दर ३ १/२ प्रतिशत थी ।

(ग) जैसा कि मैंने १३ अगस्त, १९५३ को श्री ए० एन० विद्यालकार के तारांकित प्रश्न ४६९ के उत्तर में बतलाया था, २३.४२ करोड़ रुपये नगद प्राप्त हुए थे और ५१.८७ करोड़ रुपये १९५३-५५ के ३ प्रतिशत वाले ऋण के परिवर्तित किये जाने से यह बतलाना कि विभिन्न पक्षों ने कितनी कितनी राशि दी थी सार्वजनिक हित के अनुकूल नहीं ।

वेदों और पुराणों का अनुवाद

*७२१, श्री धूसिया : क्या शिक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) स्वतंत्रता के पश्चात् सरकार द्वारा किन् किन् भाषाओं में वेदों और पुराणों का अनुवाद कराया जा चुका है ;

(ख) सरकार ने अभी तक प्रतिवर्ष कितना रुपया खर्च किया है ;

(ग) सरकार भविष्य में इस कार्य के लिये कितना रुपया खर्च करने का विचार रखती है ?

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (मौलाना आजाद) :

(क) कुछ भी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

(ग) इस प्रकार का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

अनुसूचित जातियों की जनगणना

*७२६, डा० सत्यवादी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछली जनगणना में अनुसूचित जातियों की अलग अलग जाति-वार संख्या के आंकड़े इकट्ठे किये गये हैं, और

(ख) क्या ये आंकड़े प्रकाशित किये गये हैं ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार)

(क) विगत जनगणना में पश्चिमी बंगाल और राजस्थान राज्यों के अतिरिक्त अनुसूचित जातियों के उपजाति-वार आंकड़ों का सारणीकरण नहीं किया गया। इन दोनों राज्यों में सरकारों के कहने के अनुसार ही इन आंकड़ों का सारणीकरण किया गया था। दूसरे राज्यों में अनुसूचित जातियों के केवल वर्ग कुल योग का सारणीकरण किया गया।

(ख) भारत की जनगणना पत्र संख्या ४,१९५३--“विशेष वर्ग” में प्रत्येक राज्य के अनुसूचित जातियों के वर्ग कुल योग प्रकाशित किये गये हैं। राज्य के जनगणना प्रतिवेदनों में भी जिले-वार उनका प्रकाशन किया गया है। पश्चिमी बंगाल के उपजाति-वार आंकड़ों राज्य सरकार द्वारा उनके प्रकाशन “पश्चिमी बंगाल की आदिम जातियां और जातियां” में प्रकाशित किये गये हैं। राजस्थान के विषय में अभी आंकड़े प्रकाशित नहीं किये गये हैं।

रूस के वैज्ञानिकों का प्रतिनिधि मंडल

*७२८. { श्री रघुनाथ सिंह :
श्री एम० एल० द्विवेदी :

क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) रूस के वैज्ञानिकों के प्रतिनिधि मंडल ने भारत के किन किन नगरों का दौरा किया है ;

(ख) उन्होंने कितनी वैज्ञानिक संस्थाएं देखी हैं; और

(ग) क्या उन्होंने सरकार को भारत में विज्ञान के विकास के लिये कोई सुझाव दिया है ?

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (मौलाना आजाद) :

(क) बम्बई, हैदराबाद, मद्रास, बंगलौर,

मैसूर, कलकत्ता, दार्जीलिंग, बनारस, लखनऊ, आगरा और दिल्ली।

(ख) २६।

(ग) नहीं, श्रीमान्।

गणतंत्र दिवस समारोह

*७२९. श्री बीरेन दत्त : क्या रक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली में गणतंत्र समारोह में सम्मिलित होने के लिये त्रिपुरा से कितने व्यक्तियों को आमंत्रित किया गया था?

(ख) सरकार द्वारा उन पर कितनी रकम खर्च की गई है ?

(ग) इस प्रकार के प्रतिनिधियों को चुनने का मापदण्ड क्या है ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) :

(क) श्री माधव मास्टर

श्री गुणमणि सरदार

कुमारी पूरवी देव बर्मन

श्री मधुजीत देव बर्मन

(ख) लगभग ८०० रु०

(ग) हमने कोई मापदण्ड निर्धारित नहीं किया था। इनके चुनाव का कार्य स्थानीय अधिकारियों पर छोड़ दिया गया था अर्थात् उत्तरपूर्वी सीमान्त एजेन्सी के सम्बन्ध में आसाम के राज्यपाल पर, आसाम के पहाड़ी जिलों के सम्बन्ध में आसाम सरकार पर और त्रिपुरा के सम्बन्ध में त्रिपुरा के मुख्य आयुक्त पर।

त्रिपुरा में जूमियों का पुनर्वास

*७४१. श्री बीरेन दत्त : (क) क्या राज्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि त्रिपुरा राज्य में जूम काटने के कारण कितने जूमिया लोग गिरफ्तार किये गये हैं ?

(ख) क्या इन गिरफ्तार किये गये व्यक्तियों के पास जोतने के लिये भूमि है ?

(ग) इन व्यक्तियों के लिये जीवन निर्वाह के किन वैकल्पिक साधनों की व्यवस्था की गई है ?

(घ) त्रिपुरा के जूमिया लोगों को पुनः बसाने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

गृह-कार्य तथा राज्य-मंत्री (डा० कोटजू);

(क) एक भी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

(घ) भूमिहीन जूमिया लोगों को खेती योग्य 'खास' भूमि पर बसाने की कार्यवाही पहले ही की जा चुकी है ।

केन्द्रीय शिक्षा मंत्रणा बोर्ड

*७४२. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक :

क्या शिक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार दिल्ली में केन्द्रीय शिक्षा मंत्रणा बोर्ड की हाल की बैठक की कार्यवाही की एक प्रति सदन पटल पर रखने का विचार रखती है ?

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (मौलाना आजाद) : नहीं, लेकिन अनुमोदन तथा मुद्रण के पश्चात् कार्यवाही की प्रतिलिपियां संसद् के पुस्तकालय में रख दी जायेंगी ।

- समाज कल्याण बोर्ड

१२७. श्री दाभी : क्या शिक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) बम्बई राज्य की उन समाज कल्याण संस्थाओं के नाम क्या हैं जिन्हें इस समय तक केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा सहायता प्रदान की गई है ; और

(ख) प्रदत्त सहायता की कुल रकम कितनी है ?

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (मौलाना आजाद) :
(क) ९० (नव्वे)

(ख) ३,३७,००० रुपये ।

इंजीनियरिंग कालेज

१२८. श्री ए० एन० विद्यालंकार :
क्या शिक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) १५ अगस्त, १९४७ के पश्चात् भारत में आरम्भ किये जाने वाले इंजीनियरिंग कालेजों की संख्या ;

(ख) भारत में इस समय डिग्री और डिप्लोमा कोर्स में अलग अलग शिक्षण प्रदान करने वाले कालेजों की संख्या ;

(ग) इस समय डिप्लोमा देने वाले कालेजों की संख्या ;

(घ) १९५३-५४ में भारत सरकार द्वारा यदि इन कालेजों को कोई अनुदान दिय गया है तो उसका कुल योग ; और

(ङ) विदेशों के विभिन्न टेकनीकल सहायता कार्यक्रमों के अधीन इन संस्थाओं को किस प्रकार की सहायता प्रदान की जाती है ?

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (मौलाना आजाद) :
(क) से (घ). अपेक्षित सूचना प्रकट करने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या ४३]

(ङ) सहायता निम्न रूपों में दी जा सकती है :

(१) विशेषज्ञ,

(२) उपकरण, और

(३) अध्यापकों के लिये विदेशों में प्रशिक्षण की सुविधाएं ।

रियासतों के भूतपूर्व शासकों की विदेशों में सम्पत्ति

१२९. श्री गिडवानी : (क) क्या राज्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सरकार ने देशी रियासतों के भूत पूर्व शासकों को विदेशों में उनकी अपनी सम्पत्ति प्रकट करने के लिये लिखा है?

(ख) क्या यह सच है कि उन में से कृच्छेक ने ऐसा करने से इंकार कर दिया है ?

गृह-कार्य तथा राज्य-मंत्री (डा० काटजू) : (क) जी हां।

(ख) एक शासक ने सूचना देने से इंकार कर दिया।

विदेश भेजे गये भारतीय वैज्ञानिक

१३०. श्री गिडवानी : क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३-५४ में विदेशों में भेजे गये भारतीय वैज्ञानिकों पर यात्रा भत्ते के रूप में कितना रुपया खर्च किया गया है ; और

(ख) उनकी यात्रा का अभिप्राय क्या था ?

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (मौलाना आजाद) :

(क) से (ख). अपेक्षित सूचना प्रकट करने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या ४४]

पेप्सू में व्यवसायिक प्रशिक्षण केन्द्र

१३१. श्री रामदास : (क) राज्य मंत्री २२ दिसम्बर १९५३ को दिये गये अतारांकित प्रश्न संख्या ५७७ के उत्तर का निर्देश करने की कृपा करेंगे तथा क्या एक विवरण जिसमें अनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों

को प्रशिक्षण देने के लिये पेप्सू में खोले गये व्यवसायिक प्रशिक्षण केन्द्रों की (जिला नुसार) संख्या दी हो, सदन पटल पर रखेंगे ?

(ख) इन केन्द्रों में कितने स्थान हैं ?

गृह-कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) तथा (ख)

जिला	केन्द्रों की संख्या	स्थानों की संख्या
संगरूर	३	५८
कपूरथला	२	४८
महेंद्रगढ़	१	२१
पटियाला	१	१५
भटिन्डा	१	१५
योग	८	१५७

बम्बई सीमाशुल्क में भ्रष्टाचार का मामला

१३२. श्री गिडवानी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई के सीमा शुल्क प्राप्त कर्ता अधिकारी के विरुद्ध भ्रष्टाचार विरोधी विभाग ने कोई जांच की थी ;

(ख) यदि हां तो इसके क्या कारण थे ; तथा

(ग) अब तक कितनी जांच हो चुकी है ?

गृह-कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) बम्बई की विशेष पुलिस ने बम्बई के सीमाशुल्क प्राप्तकर्ता अधिकारी पर लगाये गये कुछ आरोपों की प्रारम्भिक जांच की थी।

(ख) दो पार्सलों पर सीमा शुल्क लेने की कुछ शिकायतों की जांच की गई थी।

(ग) एक पार्सल के सम्बन्ध में लगाया गया आरोप सिद्ध नहीं हुआ, तथा दूसरे पार्सल का मामला अभी विचाराधीन है।

अनुसूचित जातियों के कर्मचारी

१३३. डा० सत्यवादी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :-

(क) क्या यह सच है कि अनुसूचित जाति के तृतीय श्रेणी के उन स्थायी क्लर्कों को जिन्होंने संघ लोक सेवा आयोग की टाइप की परीक्षा पास करली है अग्रिक वेतन वृद्धि देने की रियायत केवल उन व्यक्तियों को दी जाती है जो मंत्रालयों में काम करते हैं तथा उन व्यक्तियों को नहीं जो सम्बन्ध कार्यालयों में काम करते हैं ;

(ख) यदि हां तो इसका क्या कारण है ;

क्या यह सच है कि भारत सरकार के समस्त अनुसूचित जातियों के कर्मचारियों को, वे चाहे मंत्रालयों में काम करते हों और चाहे सम्बन्ध कार्यालयों में उपरोक्त लाभ देने का प्रश्न विचाराधीन रहा है ; तथा

(घ) यदि हां तो इस मामले पर अन्तिम निर्णय कब होगा ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार : (क) हां ; जहां तक अनुसूचित जातियों के उन तृतीय श्रेणी के क्लर्कों का सम्बन्ध है जो संघ लोक सेवा आयोग के अतिरिक्त और किसी प्रकार से रखे गये थे।

(ख) सम्बन्ध कार्यालयों में तृतीय श्रेणी के क्लर्कों की वेतन श्रेणी १९४७ में अस्थायी

रूप से समाप्त कर दी गई थी तथा अभी तक पुनः लागू नहीं की गई है। इसे उन निम्न श्रेणी के क्लर्कों की वेतन श्रेणी से स्थानापन्न किया गया था जिन्हे तृतीय श्रेणी के क्लर्कों को मिलने वाले समस्त लाभ नहीं दिये जाते थे।

(ग) हां सचिवालय तथा उस सेवा पदाली में सम्मिलित सम्बद्ध कार्यालयों में काम करने वाले उन समस्त क्लर्कों को, जो क्लर्क सेवा योजना के अन्तर्गत स्थायी बन चुके हैं, लाभ देने का प्रस्ताव विचाराधीन है।

(घ) शीघ्र ही।

राज्य सरकारों के साथ सम्मेलन

१३४. श्री रामचन्द्र रेडडी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :-

(क) १९५२-५३ तथा १९५३-५४ में केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों के साथ शिक्षा सम्बन्धी मामलों के सम्बन्ध में (१) मंत्रालय स्तर पर; (२) सचिवालय स्तर पर; तथा (३) प्रशासन के मुख्याधिकारियों के स्तर पर, कितने सम्मेलन किये ;

(ख) क्या निश्चय किये गये ; तथा

(ग) कौन कौन से निश्चय कार्यान्वित किये गये हैं ?

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवर्नर मंत्री (मौलाना आजाद) :

(क) से (ग) तक.—सूचना एकत्रित की जा रही है तथा यथा समय सदन-पटल पर रखी जायेगी

अंक २

संख्या १६



शनिवार,

६ 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 है)

भाग २-- प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही

विषय-सची

स्थगन प्रस्ताव—

त्रावनकोर-कोचीन बिधान-सभा के लिये एक आंग्ल भारतीय का

नाम निर्देशन

[पृष्ठ भाग १०१५—१०१८]

सदस्य-पटल पर रखे गये पत्र—

विभिन्न आश्वासनों आदि के बारे में सरकार द्वारा की गई

कार्यवाही दर्शाने वाले विवरण

[पृष्ठ भाग १०१८—१०१९]

अनुदानों की मांगें—रेलवे—

मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड

[पृष्ठ भाग १०१९—१०२४]

संसद सचिवालय, नई दिल्ली ।

(मूल्य ६ आने)

संसदीय वाद-विवाद

(भाग २--प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

शासकीय वृत्तांत

१०१५

१०१६

लोक सभा

शनिवार, ६ मार्च, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई
[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

२-५५ म० प०

स्थगन प्रस्ताव

त्रावनकोर-कोचीन विधान सभा के लिये

एक आंग्ल-भारतीय का नाम-निर्देशन

अध्यक्ष महोदय : मुझे एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना मिली है। इस में कहा गया है कि त्रावनकोर-कोचीन के राजप्रमुख ने संविधान के अनुच्छेद ३३३ के अन्तर्गत विधान-सभा के लिए जिस प्रकार से एक आंग्ल-भारतीय का नाम-निर्देशन किया है, उस से संविधान की भावना का तिरस्कार हुआ है; अतः इस अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय पर चर्चा करने के लिए सदन की कार्यवाही स्थगित की जाय।

मैं इस विषय में केवल इतना पूछना चाहता हूँ कि इस सदन को राज-

प्रमुख के स्वविवेक में हस्तक्षेप करने का क्या अधिकार है? अनुच्छेद ३३३ में राजप्रमुख को यह निर्देश दिया गया है कि वह आंग्ल-भारतीयों के प्रतिनिधियों का नामनिर्देशन करे। मैं यह जानना चाहता हूँ कि सदन को इस मामले में हस्तक्षेप करने का कहां तक अधिकार है?

श्री एस० एस० मोरे (शोलापुर) : श्रीमान्, चूंकि मैंने भी इस स्थगन प्रस्ताव पर हस्ताक्षर किये हैं इसलिए यह उचित होगा कि मैं आपके प्रश्न का उत्तर दूँ। आपने अनुच्छेद ३३३ का निर्देश किया है। मैं चाहता हूँ कि आप अनुच्छेद १६३ को भी पढ़ें। इस में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि जिन मामलों में राज्यपाल को अपने स्वविवेक से कार्य करने का अधिकार है उनमें वह बिना किसी मंत्री की सहायता या राय के कार्य कर सकता है। परन्तु अन्य विषयों में यह उसका कर्तव्य है कि वह मंत्रियों की राय से ही काम करे। अब आप अनुच्छेद ३३३ को फिर देखिए। इस में कहा गया है कि यदि राज्यपाल या राज्यप्रमुख की यह राय हो कि उस राज्य की विधान-सभा में आंग्ल-भारतीय समुदाय का प्रतिनिधित्व आवश्यक है और पर्याप्त नहीं है तो उप विधान-सभा में उस समुदाय के जितने सदस्य वह समुचित समझे उन्हें का नामनिर्देशित कर

[श्री एस० एस० मोरे]

सकेगा। मेरे कहने का अभिप्राय यह है कि अनुच्छेद ३३३ के अन्तर्गत राज-प्रमुख द्वारा कृत्यों का किया जाना अनुच्छेद १६३ में शामिल नहीं है। "जिन मामलों में उसे स्वविवेक हो" ये शब्द और "यदि उसकी राय हो" ये शब्द अलग अलग अर्थ रखते हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे सिर्फ इतना बतायें कि संविधान का कौनसा अनुच्छेद इस संसद को राज्यपाल या राज-प्रमुख द्वारा किये गये कृत्यों पर अपना निर्णय देने का अधिकार देता है ?

श्री एस० एस० मोरे : जब यह विषय राज्य-परिषद में उठाया जा सकता है, तो यहां लोक सभा में, जिसे उससे अधिक अधिकार है, उस पर बहस क्यों नहीं हो सकती ?

अध्यक्ष महोदय : हमें इस से कोई मतलब नहीं कि दूसरे सदन में क्या होता है और क्या नहीं। माननीय सदस्य बैठ जायें। मैं अब उनसे इस बारे में और कुछ सुनना नहीं चाहता। क्या माननीय विधि मंत्री को कुछ कहना है ?

विधि तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री बिस्वास) : आपने जो प्रश्न पूछा था उसका माननीय सदस्य ने कोई उत्तर

- (१) अनुपूरक विवरण संख्या १ लोक सभा का षष्ठम सत्र, १९५३ [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या १६]
- (२) अनुपूरक विवरण संख्या ६ लोक सभा का चतुर्थ सत्र, १९५३ [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या १७]
- (३) अनुपूरक विवरण संख्या ११ लोक सभा का तृतीय सत्र, १९५३ [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या १८]
- (४) अनुपूरक विवरण संख्या १२ लोक सभा का द्वितीय सत्र, १९५३ [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या १९]

नहीं दिया है। मेरी राय में उन्होंने एक असंगत विषय यहां उठाया है। प्रश्न इतना सा है कि क्या सदन को राज्य-पाल अथवा राजप्रमुख द्वारा नाम-निर्देशन आदि मामलों में स्वविवेक का प्रयोग किए जाने पर आपत्ति उठाने का अधिकार है। जहां तक मैं समझता हूं, न तो संविधान की भाषा के अनुसार और न ही उसकी भावना के अनुसार इस सदन को इस प्रकार का कोई अधिकार मिलता है।

अध्यक्ष महोदय : इस विषय में संवैधानिक स्थिति स्पष्ट है, इसलिए मैं इस प्रस्ताव को मंजूर नहीं कर सकता।

सदन-पटल पर रखे गए पत्र

विभिन्न आश्वासनों आदि के बारे में सरकार द्वारा की गई कार्यवाही दर्शाने वाले विवरण

संसद कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिन्हा) : मैं सदन-पटल पर निम्नलिखित विवरण रखता हूं जिन में यह दिखाया गया है कि विभिन्न सत्रों में मंत्रियों द्वारा दिये गए आश्वासनों, प्रतिज्ञाओं और वचनों पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है :—

- (५) अनुपूरक विवरण संख्या १२ लोक सभा का प्रथम सत्र, १९५२ [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या २०]
- (६) अनुपूरक विवरण संख्या ६ अन्तरिम संसद् का पंचम सत्र, १९५२ [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या २१]
- (७) अनुपूरक विवरण संख्या १० अन्तरिम संसद् का चतुर्थ सत्र, १९५१ [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या २२]

अनुदानों की मांगें*---रेलवे

अध्यक्ष महोदय : अब हम रेलवे की मांगों को लेते हैं। क्या विरोधी दल ने कटौती प्रस्तावों के बारे में कोई तरीका ढूँढा है ?

श्री नम्बियार (मयूरम) : सारे कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत किया गया समझ लिया जाय।

अध्यक्ष महोदय : जैसा मैं पहले कह चुका हूँ, सारे कटौती प्रस्तावों को एक साथ मिला देने से कटौती प्रस्ताव का सारा उद्देश्य ही खत्म हो जाता है। ठीक तरीका यह है कि एक कटौती प्रस्ताव लिया जाय, उस पर बहस की जाय और फिर उसे खत्म करके दूसरा लिया जाय। तब तो बहस का कोई लाभ हो सकता है नहीं तो वही सामान्य चर्चा फिर होने लगेगी।

श्री नम्बियार : यदि सारे कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत किया जायगा, तो जो समय मिला है, उस में बहस ठीक प्रकार से नहीं हो सकेगी। इस के लिए बहुत ज्यादा समय चाहिए। इस लिए यह समझ लिया जाय कि सारे कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत हो गए हैं। यही अच्छा होगा कि इतने सारे प्रस्तावों को

प्रस्तुत करने की बजाय माननीय सदस्य अपने भाषणों में उनका जिक्र कर दें।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ इस से कोई विशेष लाभ नहीं हो सकता कि सारे कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत हुआ मान लिया जाय जब माननीय सदस्य स्वयं यह कह रहे हैं कि वह बहुत थोड़े से कटौती प्रस्तावों पर ही चर्चा करेंगे।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : मैं आप की इजाजत से एक सजेशन हाउस के सामने पेश करना चाहता हूँ। चार दिन हो चुके और तकरीबन ३० या ४० मेम्बरान ने जनरल डिस्कशन पर तकरीरें कीं। अब जनाब के रूबरू कट मोशन को पेश करने का मौका आया है जिस वक्त भी इतनी दिक्कत मालूम होती है कि पता ही नहीं चलता कि कितने कट मोशन हैं, कितने कब मूव होंगे और किस बारे में। हाउस में कितने मेम्बर्स मुख्तलिफ कांस्टीट्यूएंसीज से आये हैं, उन में से ४० को जनाब व डिप्टी स्पीकर साहब ने बोलने की इजाजत दी और इस से ज्यादा को इजाजत दी भी नहीं जा सकती थी क्योंकि टाइम लिमिटेड है। १५-१५ मिनट उन को बोलने को मिलते हैं। लेकिन इस तरह से सारे देश भर की जो ग्रीवांसिज हैं वह हाउस के सामने नहीं आईं। हमारे यहां इतने

*राष्ट्रपति की पूर्व अनुमति से प्रस्तुत की गईं।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

मेम्बर है कि उन सब को कुछ अर्ज करने का मौका नहीं मिल पाया। रेलवे सरविसेज का एक ऐसा मामला है कि जिस के अन्दर सब ही कांस्टीट्यूएंसिज के मेम्बर ऐसे होंगे कि जिन को कुछ न कुछ रेलवे मिनिस्टर साहब की खिदमत में अर्ज करना होगा।

इसलिए चूंकि यह मुमकिन नहीं है कि सब मेम्बरान को इस हाउस में यहां बोलने का मौका मिले मैं यह सजेशन हाउस के सामने पेश करना चाहता हूं कि ऐसा तरीका एडाप्ट कर लिया जाए कि जिस से जो मेम्बर चाहें वे अपनी कांस्टीट्यूएंसि के मुताल्लिक ग्रीवांसिज हाउस के अन्दर दे सकें, मेज पर रख दें, और उस का जवाब थोड़े अरसे के अन्दर हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब दे दें।

रेलवे बजट व जनरल बजट के वक्त भी मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं कि रेलवे मिनिस्टर साहब और फाइनेंस मिनिस्टर यह फरमाते रहे हैं कि जिन बातों का जवाब हमने नहीं दिया है, उन की फेहरिस्त बनाली है और हम उन पर गौर करके जवाब देंगे। मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि आनरेबुल मेम्बर साहबान के ग्रीवान्सेज और उनके जवाबास हमारी प्रोसीडिंज के अन्दर छप जाय ताकि वह एक कंटी-नुअस चीज हो जाय। मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि अगर आप इस साल्यूशन को मान लें, तो सिर्फ मैं आप का शुक्रगुजार ही नहीं हूंगा बल्कि सारे हाउस को इससे सेटिसफेकशन होगा और हर एक मेम्बर को यह संतोष होगा कि उसकी कांस्टीट्यूएंसि के ग्रीवान्सेज यहां पर बराबर रखे गए और उन के बारे

में कुछ न कुछ जवाब दिया गया। मेरी गुजारिश है कि मेरे इस सजेशन पर गौर कर के इसको मंजूर फरमाया जाय।

अध्यक्ष महोदय : यह लगभग श्री विट्ठल राव के सुझाव की ही बात है। हमें एक प्रक्रिया का निश्चय करना चाहिये और वर्ष प्रति वर्ष इसे बदलते नहीं रहना चाहिये।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : माननीय सदस्य ने एक स्मरण पत्र की ओर निर्देश किया था। मैं इस बात को ठीक से समझ नहीं सका।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसी बात को स्पष्ट कर रहा हूं।

श्री अलगेशन : माननीय सदस्य का वक्तव्य ठीक नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : उन का वक्तव्य भले ही ठीक न हो, मैं केवल उनके सुझाव का आशय बता रहा हूं। अभिप्राय यह है कि कोई भी सदस्य जो अपने निर्वाचन क्षेत्र के सम्बंध अथवा कोई सामान्य शिकायत अथवा बात बताना चाहे, वह उस के सम्बंध में एक छोटा सा दस पंक्ति का स्मरण पत्र दे सकता है जिस का उत्तर माननीय रेलवे मंत्री देंगे। मांगों पर तीन दिन चर्चा होगी और तीसरे दिन के अन्त में उन का उत्तर देने के लिए अवकाश मिल सकेगा। मेरा तो यह केवल सुझाव है। इस का निर्णय सदस्यों के हाथ में है। उन के इन स्मरण पत्रों में जो कुछ भी हो, वे स्मरण पत्रों के रूप में कार्यवाही में दर्ज किये जाएंगे।

श्री अलगेशन : श्रीमान्, क्या आपकी यह इच्छा है कि स्मरण-पत्र और उत्तर दोनों कार्यवाही में दर्ज किये जाएं ?

अध्यक्ष महोदय : जी हां, दोनों के एक साथ होने से उन का उद्देश्य पूर्ण होता है । बात यह है कि यह सब जानकारी प्रत्येक सदस्य और जनता के लिए प्राप्य होनी चाहिये ।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : प्रत्येक सदस्य को प्रत्येक निर्वाचन-क्षेत्र में क्यों अभिरुचि हो ? यदि हम प्रत्येक सम्बन्धित सदस्य को उत्तर भेज दें और उस को सरकार के विचार का पता लग जाए और उसे यह विदित हो जाए कि सरकार इस विषय में क्या करना चाहती है तो यह पर्याप्त है ।

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय रेलवे मंत्री से सहमत नहीं हूँ । सभा में जो कुछ कार्यवाही होती है वह सारी सभा की होती है, जैसे कि प्रश्नों के बारे में होता है । प्रश्नों के बारे में यद्यपि प्रश्न रखने वाले सदस्य को अनुपूरक प्रश्न पूछने में अधिमान दिया जाता है, सदस्यों द्वारा अनुपूरक प्रश्न पूछने पर भी कोई प्रतिबन्ध नहीं है ।

श्री एल० बी० शास्त्री : यह सर्वथा नई कार्य प्रणाली है । पहले कभी ऐसा नहीं हुआ है । गत दो वर्षों में मैंने स्वयं यह कहा था कि क्योंकि मैं सभी बातों का उत्तर नहीं दे सका इसलिए मैं प्रत्येक बात की जांच करके उन्हें उत्तर दूंगा और ऐसा किया गया था । मैं समझता था कि इस वर्ष भी वैसा ही किया जायेगा । परन्तु यदि आप यह

समझें कि यह प्रक्रिया सभा और सदस्यों के लिए लाभदायक होगी, तो मुझे कोई आपत्ति नहीं ।

श्री गणपति राम (जिला जौनपुर—पूर्व—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : सभापति जी, जनरल डिस्कशन के समय भी हम हरिजन सदस्यों को बोलने का मौका नहीं मिला इस लिए मैं आप से इस्तेदुआ करूंगा कि इस विषय पर हम लोगों को कुछ बोलने का मौका दिया जाए । आज के मेमोरेण्डम में हम हर एक चीज मिनिस्टर साहिब को समने नहीं रख सकते । वैसे मैं स्पीकर महोदय की रूलिंग का पूर्ण-तया समर्थन करता हूँ कि मेमोरेण्डम दिया जाए, लेकिन हमें [हरिजनों को नौकरियों के विषय में कुछ कहने का अवसर तो अवश्य दिया जाये ।

अध्यक्ष महोदय : बोलने का मौका देने की बात अलग है, वह तो सब को मिलेगा, सबका मतलब यह है कि जिन को दे सकते हैं और देना चाहते हैं उनको मिलेगा, हर एक को तो नहीं मिल सकेगा ।

श्री रामचन्द्र रेड्डी (नल्लोर) : यदि इस सुझाव को स्वीकर कर लिया गया तो सदन में वास्तविक चर्चा नहीं होगी । कटौती प्रस्तावों पर चर्चा होने से ही संतोषजनक कार्य हो सकता है । यदि फिर भी संशोधन रह जाएं और उन्हें प्रस्तुत करने का अवसर न मिले तो मंत्री उनका उत्तर दे सकते हैं ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : जनाबवाला शायद रेड्डी साहब ने मैं ने जो सजेशन दिया है उसको पूरी तरह से समझा नहीं । मैं ने कभी यह नहीं कहा

अध्यक्ष महोदय : जो कुछ श्री रेड्डी ने कहा है माननीय सदस्य उस पर भ्रमण न दें ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : मैं केवल यह कहना चाहता हूँ कि मेरे सुझाव द्वारा कटौती प्रस्तावों की प्रक्रिया में केवल वृद्धि को गई है ।

अध्यक्ष महोदय : मेरा यह अभिप्राय नहीं है कि कटौती प्रस्तावों पर भाषण नहीं होंगे । वस्तुतः बात यह है कि मेरे पास अत्यधिक कटौती प्रस्ताव हैं । यदि उन पर एक साथ चर्चा की जाए तो हम उन बातों को दोहरायेंगे जिन पर पहले चर्चा हुई है । अब जब कि हम प्रक्रिया स्थापित करने का प्रयास कर रहे हैं तो हमें इसे ठीक ढंग से स्थापित करना चाहिये । सीमित कालावधि में कुछ चुने हुए कटौती प्रस्तावों पर चर्चा की जा सकती है । परन्तु ऐसा नहीं हो सकता कि सभी कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत किया गया समझ लिया जाए । इस से कार्यवाही में ऐसे कटौती प्रस्ताव भी दर्ज हो जायेंगे जिन का कोई उत्तर दर्ज नहीं होगा । यह उचित प्रक्रिया नहीं है । इस लिए मेरा सुझाव है कि कुछ चुनी हुई मांगों को लेना चाहिये और उन से सम्बंधित कुछ चुने हुए कटौती प्रस्तावों पर चर्चा की जानी चाहिये ।

श्री रामचन्द्र रेड्डी : मांगें चुनने की प्रक्रिया पर एकमतता नहीं हो सकती ।

श्री एल० बी० शास्त्री : यह अच्छा होगा कि आप विरोधी पक्ष और सभा के अन्य सदस्यों को समय दें जिस से वे चर्चा करके पंद्रह मिनट में यह निश्चय कर सकें कि वे किन कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत करना चाहते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : मैं ऐसा करने को तैयार हूँ । यदि सभा और विशेषतः विरोधी पक्ष

हमत हो तो सभा की बैठक थोड़ी देर स्थगित करके चार बजे पुनः समवेत हो सकती है ।

श्री के० के० बसु (डायमंड हार्बर) : यदि आपका सुझाव स्वीकार कर लिया गया और चुने हुए कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये तो क्या फिर भी स्मरणपत्र प्रस्तुत किये जा सकेंगे ?

अध्यक्ष महोदय : जी हाँ ।

श्री अलगेशन : स्मरणपत्र के प्रश्न के सम्बन्ध में मेरा सविनय आग्रह है कि रेलवे मंत्रालय के साथ अन्य मंत्रालयों से भिन्न बर्ताव नहीं होना चाहिये । यह भी तो विरोधी पक्ष के दलों पर छोड़ दिया गया है कि वे इस सम्बन्ध में निर्णय करें कि सभा में किन कटौती प्रस्तावों पर चर्चा की जाए । यदि वे असफल रहें तो उस कारण आप को प्रत्येक सदस्य से स्मरणपत्र नहीं मांगना चाहिये और न ही उन्हें कार्यवाही में दर्ज करवाने के लिए मंत्री से उत्तर मांगना चाहिये । ऐसी स्थिति में मैं यह सुझाव भी दे सकता हूँ कि सभा का तीन दिन का समय व्यर्थ क्यों गंवाया जाये ? प्रत्येक सदस्य स्मरण पत्र भेज कर उत्तर प्राप्त कर सकता है और दोनों प्रलेखों को कार्यवाही में दर्ज किया ही जायेगा ।

अध्यक्ष महोदय : मैं इस बात को स्पष्ट कर दूँ कि मैंने यह सुझाव रखा था कि कोई भी स्मरण पत्र दस पंक्तियों से अधिक नहीं होगा । दूसरा प्रतिबंध यह है कि एक सदस्य केवल एक स्मरण पत्र दे सकता है । इस से स्मरणपत्रों की संख्या स्वतः ही (सीक) हो जायेगी ।

श्री एस० एस० मोरे : इस प्रक्रिया से हमें बहुत कठिनाई होगी क्योंकि हम एक बड़े क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : मैं यह बात समझता हूँ परन्तु एक सदस्य जो कुछ चाहता है वह सभी कुछ तो नहीं माना जा सकता ।

डा० लंका सुन्दरम् (विशाखापटनम) : यह प्रक्रिया वस्तुतः अच्छी है । इस लिए मेरा सुझाव है कि ये स्मरण पत्र और उत्तर जनता और समाचार स्मरणपत्रों को तुरन्त मिल जान चाहियें ।

अध्यक्ष महोदय : जी हां । सदन-पटल पर रखे जाने के पश्चात् वे पत्र सभा और जनता की सम्पत्ति होंगे । मैं केवल यह कहना चाहता था कि सब कटौती प्रस्तावों के पूर्ण उत्तर देने की प्रक्रिया अब सम्भव नहीं । इस लिए आप अपने कटौती प्रस्तावों में से कुछ चुन लें ताकि कतिपय विषयों पर विशेषरूप से चर्चा की जा सके । अन्य महत्वपूर्ण शिकायतें स्मरण पत्र द्वारा प्रस्तुत की जा सकती हैं ।

पंडित ठाकुर दास भागवत : ये स्मरण-पत्र न तो कटौती प्रस्ताव की प्रकार के हैं और न ही कटौती प्रस्ताव का प्रयोजन पूरा करते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : हां ठीक यही बात है । आधे दर्जन कटौती प्रस्तावों पर दो दिन लम्बी चर्चा के पश्चात् आप सहस्रों स्मरण पत्र भेज दें, इस प्रकार काम नहीं चलेगा ।

श्री एन० सी० चटर्जी (हुगली) : आप का सुझाव बहुत लाभदायक रहेगा । इस से प्रभावी चर्चा भी हो सकेगी और सदस्य किसी विशेष शिकायत की ओर

मंत्री का ध्यान दिलाने के अधिकार से भी वंचित नहीं रहेंगे ।

श्री राघवय्या (अंगोल) : क्या स्मरण पत्र में एक से अधिक विषय रखे जा सकते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : नहीं उस से इस प्रक्रिया का उद्देश्य पूरा नहीं होगा । कब कितने समय के लिए रभा की कार्यवाही स्थगित की जाए ?

कुछ माननीय सदस्य : पौने चार बजे तक ।

अध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा ।

इसके पश्चात् सभा पौने चार बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

सभा पौने चार बजे पुनः सम्मवेत हुई ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

डा० लंका सुन्दरम् : अध्यक्ष महोदय के आदेशानुसार विरोधी दल के प्रतिनिधि मांग संख्या १ के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्तावों के लिए सहमत हुए हैं ।

सं० १, ५, ११, २६, ६४, ७४, ७८, ८७, ९३, १६० और १६७ ।

अन्य मांगों पर विचार किया जा रहा है । इसलिए कि कार्य में देरी न हो इस पक्ष के तीन वक्ता मौजूद हैं और श्री एन्थनी चर्चा आरम्भ करेंगे ।

श्री एल० बी० शास्त्री : अध्यक्ष महोदय ने कहा था कि माननीय सदस्य स्मरण पत्र प्रस्तुत करेंगे और आठ अथवा नौ दिन के बीच उनके उत्तर सदन पटल पर रखे जाने चाहियें । मुझे शंका है कि यह जो आठ अथवा नौ दिन का समय

[श्री एल बी० शास्त्री]

निश्चित किया गया है। यह पर्याप्त नहीं होगा इस लिए मेरा सुझाव है कि समय हम पर छोड़ दिया जाय। हम निस्संदेह यथासंभव शीघ्र उत्तर देने का प्रयास करेंगे।

श्री के० के० बसु : सत्र में ही उत्तर दिया जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : सत्र में ही यथा-सम्भव शीघ्र उत्तर दिये जाने चाहिये। अब मैं मांग सदन के समक्ष रखूंगा।

मांग संख्या १ रेलवे बोर्ड

३१ मार्च १९५५ को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए उपाध्यक्ष महोदय ने निम्न मांग प्रस्तुत की :

मांग संख्या शीर्ष राशि
१ रेलवे बोर्ड ३८,८०,००० रुपये

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव	कटौती आधार	कटौती राशि
१	डा० लंका सुन्दरम्	कार्मिक संघों की मान्यता	१०० रुपये
१	श्री फ्रैंक एन्थानी	कर्मचारियों सम्बन्धी नीति	१०० रुपये
१	श्री टी० बी० विट्टल राव	कोयले की खानों में से कोयले के परिवहन के लिए माल गाड़ी के डिब्बों का संभरण	१०० रुपये
१	श्री नम्बियार	राष्ट्रीय सुरक्षा बनाये रखने के नियमों के अधीन अनुचित रूप दंडित लोगों के मामलों पर पुनः विचार	१०० रुपये
१	श्री वीरस्वामी (मयूरम—रक्षित—अनुसूचित जातियां)	अनुसूचित जातियों का प्रतिनिधित्व	१०० रुपये
१	श्री गार्डिलिंगन गौड (कर-नूल)	आंध्र के चेंचस (पहाड़ी आदिम जातियों) का प्रतिनिधित्व	१०० रुपये
१	श्री शिवमूर्ति स्वामी (कुष्ट-गी)	उच्च पदाधिकारियों का वेतन की ऊपरी सीमा २००० रुपये रखना	१०० रुपये
१	श्री दामोदर मेनन (कोजिकोडे)	यात्रियों के लिए सुविधाएं	१०० रुपये
१	श्री एच० एन० मुकर्जी	चित्तरंजन में विदेशी कारीगरों आदि पर व्यय	१०० रुपये
१	श्री नम्बियार	नैमित्तिक श्रमिकों की भर्ती	१०० रुपये
१	श्री एस० एस० मोरे	लोक लेखा समिति द्वारा की गई निन्दात्मक टिप्पणियां	१०० रुपये
१	श्री तुलसीदास (मेहसाना पश्चिम)	दर की रूपरेखा की जांच के लिए समिति नियुक्त करना	१०० रुपये

उपाध्यक्ष महोदय : अब दलों के नेता पंद्रह मिनट के लिए बोलेंगे और अन्य सदस्य दस मिनट के लिए और संभव हो तो पांच ही मिनट के लिए ।

श्री फ्रैंक एन्थनी : मेरा कटौती प्रस्ताव कर्मचारियों के प्रति रेलवे बोर्ड की नीति के बारे में है । सर्वप्रथम मैं माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों के सन्तानों को रेलवे में नौकरी देने के सम्बन्ध में पूर्ववर्तिता देने की प्रति जो विनिश्चय किया गया है उस पर वह कृपया पुनर्विचार करें । मैं जानता हूँ कि रेलवे प्रशासन ने इस मांग को इस कारण अस्वीकार किया है कि यह संविधान के विरुद्ध है । परन्तु मैं सविनय यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन का दृष्टिकोण ठीक नहीं है । मैं नहीं कहता कि उनको अधिमान देना चाहिए । आजकल रेलवे में युद्धकालीन सैनिकों, विस्थापित व्यक्तियों, आदि के लिए तो कुछ स्थान रक्षित रखे ही जाते हैं । मैं यह मांग कर रहा हूँ कि तृतीय वर्ग तथा चतुर्थ वर्ग के पदों में से कम से कम २५ प्रतिशत पद रेलवे कर्मचारियों के सन्तानों के लिए रक्षित रखे जायें । यह तो मानी हुई बात है कि सेवाभक्ति तथा परस्पर सहयोग की भावना भूतकाल में काफी हद तक इस बात पर आधारित थी कि रेलवे कर्मचारियों के सन्तानों को कुछ पूर्ववर्तिता दी जाती थी । इस प्रकार एक सेवा की परम्परा चलती रहती थी और पिता, पुत्र, पोता, पड़पोता आदि सब रेलवे की सेवा में काम करते थे ।

दूसरी बात अधिक महत्वपूर्ण तथा गम्भीर है । मैं समझता हूँ कि रेलवे

प्रशासन रेलवे कर्मचारियों को समय से अधिक काम करने के मुआवजे से वंचित रखते हैं । मंत्री जी जानते हैं कि अधिनिर्णोता के पंचाट में यह नियम रखा गया है कि समय से अधिक काम करने के सम्बन्ध में काम पर रहने के समय की सप्ताहवार गणना की जानी चाहिए—सप्ताह में ४८ घंटे अथवा सप्ताह में ५४ घंटे । मानव की क्षमता का अनुमान साप्ताहिक आधार पर किया गया था परन्तु रेलवे प्रशासन पैक्षिक आधार पर समय से अधिक काम करने के सम्बन्ध में गणना करता है । परिणाम यह रहता है कि संचालन कर्मचारी पहले सप्ताह अथवा पहले पक्ष में बहुत अधिक काम करते हैं और दूसरे पक्ष में उन्हें अत्यधिक विश्राम का समय मिलता है । साथ ही इस पंचाट का एक और पहलू है । स्पष्ट रूप से कहा गया है कि संचालन कर्मचारियों को काम पर आने के लिए हस्ताक्षर करने के समय से काम से छूटने पर हस्ताक्षर करने के समय तक की सारी अवधि के लिए काम पर लगा हुआ समझा जाना चाहिए । परन्तु अत्यधिक समय (ओवर-टाइम) की गणना इस आधार पर नहीं की जाती ।

मैं माननीय मन्त्री से प्रार्थना करूंगा कि वह एक और महत्वपूर्ण मामले पर विशेष ध्यान दें । मैं समझता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों को अवैध रूप से उपदान से वंचित किया जाता है । कई ही औद्योगिक न्यायालयों के निर्णय यह हैं कि १५ वर्ष की सेवा के बाद यदि कोई कर्मचारी पद त्याग भी करे तो भी वह उपदान का पात्र है सिवाय उस दशा के जब कि उसको दुराचार के दोष पर बरखास्त न किया जाय । मझे बहुत ऐसे मामलों की जानकारी

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

है जिनमें १५ वर्ष से अधिक की और कानपुर के एक विशेष मामले में ३२ वर्ष की सेवा के पश्चात् उन कर्मचारियों का कोई भी दोष न होते हुए भी उन्हें उपदान नहीं दिया गया है। रेलवे प्रशासन ऐसा नहीं कर सकता कि किसी को दबाव डालने के लिए उपदान मंजूर करने के अधिकार का अनुचित प्रयोग करे।

अब मैं बहुत समय से चली आ रही एक शिकायत का निर्देश करना चाहता हूँ। वह यह है कि भूतपूर्व मद्रास तथा दक्षिण मराठा रेलवे पर इंजन में काम करने वाले कर्मचारियों तथा इलाहाबाद डिवीजन के 'ए' ग्रेड ड्राइवरों को जब नौकरी में लिया गया था तो उनकी भर्ती के लिए अर्हता एस० एस० एल० सी० रखी गई थी और मिडिल पास को भी इसके समान रूप माना गया था और भर्ती करते समय उन को पदोन्नति की एक प्रणाली की प्रत्याभूति दी गई थी। परन्तु १९४८ में कोई नया नियम बना लिया गया और इस नियम को भूतलक्षी रूप से प्रभावी किया गया। इसके परिणामस्वरूप कर्मचारियों के दो वर्ग बनाये गये—साक्षर तथा अर्धाक्षर अथवा निरक्षर। इस प्रकार उन कर्मचारियों को, जिनके लिए पदोन्नति के कुछ रास्ते थे, निरक्षर अथवा अर्धाक्षर वर्ग में रखा गया और अब उन सारे वर्ग में से कर्मचारियों को केवल नौकरी की अवधि की ज्येष्ठता के आधार पर पदोन्नति दी जाती है। इस प्रकार उपरोक्त कर्मचारियों को, जिन्हें १९४३ में भर्ती किया गया था शिशिक्षु फाइरमैन, फाइरमैन ग्रेड 'ए', शंटर तथा ड्राइवर के पदों में उन्नत करने का जो रास्ता था वह बन्द हो गया और उन्हें इस पदोन्नति से वंचित रखा

गया जिसका कि उन्हें वचन दिया गया था।

एक और शिकायत है जिसकी ओर रेलवे मंत्री को शीघ्र ध्यान देना चाहिए। रेलवेओं ने यह बात मानली है कि जब कोई कर्मचारी डाक्टरी आधार पर अनुपयुक्त हो जाये परन्तु नौकरी के लिए बिल्कुल अनुपयुक्त न हो तो उसको वैकल्पिक नौकरी दी जायगी। इस सम्बन्ध में संचालन कर्मचारियों के लिए "उचित वैकल्पिक नौकरी" की जो परिभाषा दी गई है वह यह है कि अन्हें उनका मूल वेतन तथा आधा भत्ता मिलना चाहिए। परन्तु होता क्या है? एक मामले में एक डाक गाड़ी के ड्राइवर को, जिसकी टांग एक दुर्घटना में टूट गई, १३० रुपये की क्लर्की दी गई है जब कि उस का मूल वेतन ३५० रुपये था और भत्ता सहित उस को ६५० रुपये मिलते थे। दूसरे मामले में एक एक्सप्रेस तथा डाक गाड़ी के ड्राइवर को, जिसको कुल ४५० मिलते थे, १३० रुपये की टेलीफोन क्लर्क की नौकरी दी गई। यदि वह यह अनुचित तथा अति निम्न नौकरी स्वीकार न करते तो उन्हें उपदान से वंचित किये जाने का डर था। यह एक बहुत ही गम्भीर मामला है और रेलवे मंत्री को चाहिये कि ऐसे व्यक्तियों को उचित वैकल्पिक नौकरी दिलायें।

अब प्रश्न है सख्त अनावश्यक दण्ड का। मालूम होता है कि अनुशासन का अभिप्राय दमन समझा जाता है। युवक, अनुभवहीन अधिकारी समझते हैं कि वे अपने अधीन कर्मचारियों से तभी सम्मान प्राप्त कर सकते हैं जब वे उन का दमन करें। और फिर दण्ड देने की समान रूप प्रक्रिया नहीं है। मुझे कई मामलों का

पता है जहां एक ही अपराध के लिये एक व्यक्ति को तो केवल चेतावनी दी गई और दूसरे की पदावनति की गई।

साथ ही मोअत्तल करने का प्रश्न भी उठता है। माननीय मंत्री भी उसी प्रकार नियमों से परिचित हैं जैसे कि मैं हूँ। यदि किसी व्यक्ति पर पुलिस अभियोग चलाती है तो उस को मोअत्तल किया जा सकता है और इस मामले में अधिकारियों को स्वविवेक प्राप्त है। परन्तु यदि केवल पुलिस का चाहान देखने पर ही किसी कर्मचारी को मोअत्तल किया जाये और नुकद्मे में चार साल लगे तो उतने समय में, केवल आधा अथवा एक तिहाई वेतन पाने के कारण, उसका परिवार भूखों मरता है। यह तो देखा जाना चाहिये कि आरोप क्या है? क्या वह व्यक्ति किसी मामूली मार पीट के झगड़े में फंसा है या कि उसने सचमुच ही कोई बड़ा अपराध किया है? इसीलिये तो अधिकारियों को स्वविवेक दिया गया है। इसका उचित प्रयोग किया जाना चाहिये। इससे भी गम्भीर मामला यह है कि कई बार वैभाषिक आरोप के आधार पर ही किसी को बिना उचित कारण अथवा आधार के मोअत्तल किया जाता है। रेनो नामक एक ड्राइवर का बैलेस्ट डब्बा पटरी से नीचे आया। उसने कहा “यह मेरा अपराध नहीं है।” उसे कोई सफाई नहीं मांगी गई और बिना दोषारोप-पत्र दिये उसको मोअत्तल किया गया। उस को शायद अब दो तीन वर्ष के लिये विभाग के निर्णय की प्रतीक्षा करनी पड़े और उस को इतने समय के लिये एक-तिहाई वेतन पर, निर्वाह करना पड़ेगा।

अब संचालन कर्मचारियों के ठहरने के कमरों (रनिंग रूम) को लीजिये, मैं

ने देखा है कि मत्तली, द्रौणाचलम, तडापेल्ली, ब्रेजवाडा आदि स्थानों पर यह कमरे इतने गंदे हैं कि वहां मनुष्यों का निर्वाह नहीं हो सकता। वहां गंदी चार-पाइयां, गंदी चादरें और गंदा (पोने का) पानी होता है और औसतन वहां १५ आदमी ठहरते हैं। विशेष कर बुरी हालत दक्षिण रेलवे पर है।

मैं तदर्थ न्यायाधिकरणों के बारे में यह कहना चाहता हूँ कि उन को जिन बातों पर विचार करने को कहा जाता है वह बहुत ही सीमित हैं। मैंने एक मामले को और मंत्री जी का ध्यान दिलाया था उन्होंने वह रेलवे बोर्ड के पास भेजा। रेलवे बोर्ड से जो उत्तर मिला वह अति असंतोषजनक है। भूतपूर्व पूर्व भारतीय रेलवे के ग्रेड ‘सी’ गार्डों का हाल देखिये। वहां कई लोगों के लिये पदोन्नति के कुछ रास्ते थे। अकस्मात् ही १९५० में भूत-लक्षी आधार पर कुछ अद्भुत नियम बनाये गये जिनके फलस्वरूप इन लोगों से बहुत कनिष्ठ कर्मचारी पदोन्नति के मामले में इनका अवक्रमण करते हैं। इसका कारण यह है कि रेलवे बोर्ड ने १९५० में एक काल्पनिक सूची बनाने की प्रथा चलाई। यह सूची क्या है? ‘सी’ ग्रेड गार्ड के पदों के लिये कुछ लोगों की सूची रखी जाती है क्योंकि कुछ प्रतिशत पद अन्य पदालियों के कर्मचारियों के लिये रक्षित रखे जाते हैं। यह लोग दस वर्ष के लिये भर्ती तो नहीं किये जाते हैं परन्तु जब यह भर्ती होते हैं तो इस सूची के आधार पर इन्हें बरिष्ठता दी जाती है। उदाहरण के रूप में यदि किसी व्यक्ति का नाम इस सूची में प्रथम है परन्तु उस को सूची बनने के पांच वर्ष बाद ही इस पद में लिया जा सकता है

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

फिर भी उस को इस ऊंचे पद पर नियुक्त करने के समय पांच वर्ष की वरिष्ठता दी जाती है। यह तो विचित्र प्रणाली है और फिर भी रेलवे बोर्ड कहता है कि इसमें कोई खराबी नहीं है।

स्टेशन मास्टरों की स्थिति भी कितनी अनियमित है। उन को ६४-४-१७० के वेतन वर्ग में रखा जाता है परन्तु उन के अधीन बहुत सारे क्लर्क, टी० टी० आदि काम करते हैं जिनका वेतन वर्ग उन से ऊंचा है।

मैं विभागीय नियंत्रकों तथा द्वितीय वर्ग के पदाधिकारियों के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूँ। विभागीय नियंत्रकों के साथ केन्द्रीय वेतन आयोग ने अन्याय किया है। नये वेतन वर्ग के अनुसार उनका प्रारम्भिक वेतन पहले से ३० रुपये कम है। और इस के साथ ही उन के लिये जो पदोन्नति के रास्ते थे वह भी रुक गये हैं। मैं माननीय मंत्री को इस सम्बन्ध में और विस्तृत सूचना भेजूंगा। द्वितीय वर्ग के पदाधिकारियों के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि वह हमारी रेलवे सेवा के वास्तविक चालक हैं। उन के साथ उचित व्यवहार नहीं हो रहा है। माननीय मंत्री ने कुछ वार्षिक रिक्तियों की घोषणा की परन्तु इन थोड़े से रिक्त स्थानों पर भी भर्ती नहीं की जाती। द्वितीय वर्ग के पदाधिकारियों की यह शिकायत है कि उन को प्रथम वर्ग के पदों में से केवल ४ या ५ प्रतिशत पद दिये जाते हैं। इस के विपरीत डाक तथा तार विभाग में द्वितीय वर्ग के लोगों के लिये प्रथम वर्ग के ५० प्रतिशत पद रक्षित रखे जाते हैं। केन्द्रीय वेतन आयोग ने तो

अपने सामने यह उद्देश्य रखा था कि छोटे से छोटा रेलवे कर्मचारी भी, रेलवे बोर्ड का अध्यक्ष बन सकना चाहिये यदि उसका आचरण तथा उसकी योग्यता उचित हो। परन्तु रेलवे के प्रथम वर्ग के पदाधिकारियों ने ऐसे नियम बना छोड़े हैं कि योग्य से योग्य द्वितीय वर्ग का पदाधिकारी कनिष्ठ प्रशासनिक पद पर नहीं पहुँच पाता। यह बहुत ही अनुचित बात है।

श्री तुलसीदास : मैं ने दरों के ढाँचे की जांच करने के लिए एक समिति स्थापित करने की आवश्यकता के सम्बन्ध में एक कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। माननीय मंत्री ने आयव्ययक वादविवाद में कहा था कि दरों के ढाँचे में इस कारण परिवर्तन की आवश्यकता नहीं क्योंकि दरें केवल ९० प्रतिशत हैं जबकि कार्य-वहन की लागत २३८ प्रतिशत है।

पहले विभिन्न उद्योगों के लिए विभिन्न परिवहन दरें थीं जो कि सामान्य अथवा एक जैसे आधार पर निश्चित की गई थीं। परन्तु अब उत्तरोत्तर आधार पर दरें निश्चित की गई हैं जिसके फल-स्वरूप वे तीन चार गुना बढ़ गई हैं।

इस सम्बन्ध में मैं एक स्पष्ट उदाहरण देना चाहता हूँ। पहले १ रुपये प्रति मन अथवा कुछ अधिक पर चीनी उत्तर से दक्षिण को ले जाई जाती थी। परन्तु अब इसकी दर लगभग ३ रुपये प्रति मन है। इस लिए यह कहना गलत है कि दरें केवल ९० प्रतिशत बढ़ी हैं। इसी प्रकार के और भी उदाहरण हैं।

पहले माल कम होता था और उस के लिए माल गाड़ी के बहुत से डिब्बे

मिल सकते थे। अब स्थिति बिल्कुल उल्टी है। इस आधार पर भी वर्तमान दर का ढाँचा देश की आर्थिक व्यवस्था पर भार स्वरूप है।

यह कहा गया है कि १९३८-३९ की तुलना में कार्यवहन अनुपात में २३८ प्रतिशत की वृद्धि हुई है। परन्तु मैं यह बता दूँ कि १९४६-४७ तक कार्यवहन अनुपात केवल ५५ से ६० प्रतिशत तक था। माननीय मंत्री की इस बात से मैं सहमत हूँ कि विदेशों में भी कार्यवहन अनुपात बहुत अधिक है। परन्तु वहाँ माल की बहुत कम प्रतिशतता का परिवहन रेलवे द्वारा किया जाता है, क्योंकि वहाँ सड़कों द्वारा परिवहन की व्यवस्था बहुत विकसित है। जिस ढंग से रेलवे के डिब्बों और इंजनों की खरीद हो रही है और जिस रूप में रेलवे का पुनरुद्धार किया जा रहा है, मैं अनुभव करता हूँ कि रेलवे विभाग सारे माल के परिवहन के लिए समर्थ नहीं हो सकेगा। इस लिए माननीय मंत्री को सड़क परिवहन की सुविधाएं देने के सम्बन्ध में विचार करना चाहिए।

हमारे उद्योगों के विकास के लिए भी परिवहन व्यवस्था के विकास की आवश्यकता है। यही एक मूल आधार है अन्यथा हमारी विकास योजनाएं असफल होंगी।

इस सम्बन्ध में मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। शीघ्र ही इस्पात का कारखाना स्थापित किया जाने वाला है। पहले कारखाने के स्थान पर कच्ची सामग्री और अन्य सामान ले जाने की आवश्यकता है, और बाद में कारखाने के उत्पादों को वितरण केन्द्रों पर पहुंचाना होगा। यदि सड़क-परिवहन व्यवस्था का उचित

विकास नहीं होता तो यह कार्य भी एक समस्या हो जायेगी। पहाड़ जाने के बारे में यद्यपि निचले दर्जे के यात्रियों को रियायत दी गई है, फिर भी रियायत के लिए कम से कम फासला ५० मील की बजाय १५० मील निश्चित करने से तथा सब से ऊँचे दर्जे के डिब्बे हटाने से रियायतें कुछ हद तक कम कर दी गई हैं।

यात्री यातायात के सम्बन्ध में भी आप देख सकते हैं कि गाड़ियों में जितने यात्री जाने चाहिए उन से ५० प्रतिशत अधिक लोग यात्रा करते हैं। इस लिए जब कि किराये भी बढ़ाये जा चुके हैं, रेलवे के राजस्व में अवश्य बहुत अधिक वृद्धि हुई होगी। सामान भी क्षमता से अधिक लिया जा रहा है। कार्यवहन की लागत अधिक नहीं है फिर भी यदि उचित अवक्षयन राशि हिसाब में ली जाय तो रेलवे आय-व्ययक बचत का आय-व्ययक नहीं रहेगा। इस लिए सड़क परिवहन व्यवस्था के विकास की आवश्यकता है। रेलवे का पुनरुद्धार भी ठीक प्रकार से नहीं हुआ और यह बात यात्रियों की संख्या तथा सामान के परिवहन की तुलना में कर्मचारी-वृन्द में वृद्धि से सिद्ध हो सकती है। मेरा अभिप्राय यह है कि कार्यवहन की तुलना में कार्यकौशल गिर गया है। जिस कार्य को एक व्यक्ति कर सकता था उस के लिए दो व्यक्तियों की आवश्यकता है।

जब मैं अपने कटौती प्रस्तावों के सम्बन्ध में बोलूंगा तो और एक दो बातों के सम्बन्ध में कुछ कहूंगा।

श्री. राघवय्या : मैं ने मांग १ के अधीन जो कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं वे नैमित्तिक श्रमिकों को पक्का करने सेवन से निकाले गये रेलवे कर्मचारियों

[श्री राघवय्या]

की पुनर्नियुक्ति, दक्षिण रेलवे के स्टेशन-मास्टर्स और सहायक स्टेशन मास्टर्स की शिकायतों और मकान के किराये के भत्ते के सम्बन्ध में हैं।

रेलवे मंत्री ने रेलवे विभाग के कर्मचारियों की जो अतुक प्रशंसा और सराहना की है, वे उसका स्वागत तभी कर सकते हैं जब उन्हें धन के रूप में कुछ लाभ हो।

रेलवे कर्मचारियों की इतनी सराहना करने पर भी उनके मकानों के किराये के भत्ते में कमी कर दी गई है। रेलों में लगभग ९ लाख व्यक्ति कार्य कर रहे हैं। भत्ते की इस कमी द्वारा उन के वेतन में से लाखों रुपए काट लिए जायेंगे।

दूसरा प्रश्न नैमित्तिक श्रमिकों का है। उन की क्या स्थिति है? इन्हें मांग की मरम्मत और विविध कार्यों के लिए लगाया जाता है। जैसे एक ठेकेदार चार, छः अथवा आठ आने प्रति दिन की मजूरी पर मजदूरों को काम पर लगाता है वैसे ही इन श्रमिकों को भी रखा जाता है और उन्हें कोई महंगाई भत्ता इत्यादि नहीं दिया जाता। इस प्रकार लाखों श्रमिक रेलवे विभाग में काम करते हैं। उन से काम ले कर उन्हें निकाल दिया जाता है। मेरा सुझाव है कि इतने अधिक नैमित्तिक श्रमिक रखने की बजाय अनुमोदित सूची में श्रमिकों की संख्या बढ़ायी जानी चाहिये। उन्हें कोई वेतन वर्ग तथा अन्य सुविधायें देने में ही उनकी सच्ची सराहना तथा प्रशंसा है।

रेलवे कर्मचारियों की पुनर्नियुक्ति के प्रश्न के सम्बन्ध में स्थिति यह है कि देश भर में उन्हें इस कारण नहीं निकाला गया कि वे अपना कार्य ठीक से नहीं करते थे।

पिछली बार इस सम्बन्ध में माननीय गृह-कार्य मंत्री ने यह कहा था कि इन कर्मचारियों में से किसी को राजनैतिक कारणों से नहीं निकाला गया वरन् इस कारण निकाला गया है कि वे कार्य ठीक नहीं करते थे। परन्तु एलिस देरिख की ओर से के० रामचन्द्र को लिखे गए एक सरकारी पत्र में यह स्पष्ट कहा गया है कि ये कर्मचारी साम्यवादी कार्यवाहियों में लगे हुए हैं इस लिये इनका दमन करना चाहिये।

श्री एल० बी० शास्त्री : क्या माननीय सदस्य बतायेंगे कि इस पत्र की तिथि क्या है ?

श्री राघवय्या : इस की तिथि २ नवम्बर, १९४८ है। इन्हीं कर्मचारियों के सम्बन्ध में माननीय गृह-मंत्री ने कहा था कि उन्हें राजनैतिक कारणों से नहीं निकाला गया।

श्री एल० बी० शास्त्री : जब से वर्तमान गृह-मंत्री ने कार्य भार संभाला है किसी कर्मचारी को इस प्रकार नहीं निकाला गया। वे १९४८ अथवा उस से पूर्व काल के सम्बन्ध में नहीं कह रहे थे।

श्री राघवय्या : चाहे वे उस समय मंत्री थे अथवा नहीं हमें सरकारी उत्तर की ओर ध्यान देना है।

देश के विभिन्न रेलवे विभागों में कर्मचारियों पर झूठे आरोप लगाये जाते हैं, और कई आरोपों की असत्यता न्यायालयों में स्पष्ट हो गई है। जब कि न्यायालयों ने ऐसे लोगों को मुक्त भी कर दिया है, उन्हें पुनः नियुक्त नहीं किया जाता। न ही उन्हें उनकी भविष्य निधि दी जाती है, सरकार का यह उत्तर है कि

वे प्रश्न पर विचार कर रहे हैं। सरकार इन कर्मचारियों के सम्बन्ध में जो भूखों मर रहे हैं अपनी नीति को क्यों व्यक्त नहीं करती? मुझे आशा है कि माननीय मंत्री उन की शिकायत ध्यान पूर्वक सुन कर उन्हें पुनः नियुक्त करने की कृपा करेंगे।

स्टेशन मास्टर्स और सहायक स्टेशन मास्टर्स की शिकायतों के सम्बन्ध में मेरे पूर्व वक्ता श्री एन्थनी ने कुछ कहा है। हाल में उनका दर्जा बढ़ाने के सम्बन्ध में जांच करने के लिए एक समिति नियुक्त की गई है। समिति ने कतिपय आश्चर्यजनक प्रस्थापनाएं रखी हैं। स्टेशन मास्टर्स और सहायक स्टेशन मास्टर्स की मांग यह है कि ५० प्रतिशत सहायक स्टेशन मास्टर्स को १००-१८५ रुपये के वेतन क्रम, ४० प्रतिशत को १५०-२२५ रुपये के वेतन क्रम और शेष को प्रशासन की सुविधा अनुसार उच्च वेतन क्रम पर नियुक्त किया जाए। कतिपय रेलवे विभागों में स्टेशन मास्टर्स के दर्जे १, २, ३ रखे गये हैं। इस सम्बन्ध में उन की यह शिकायत है कि इससे वेतन क्रमों का दुरुपयोग हो सकता है, इस लिए उन को सीधी श्रेणियां सहायक स्टेशन मास्टर और स्टेशन मास्टर होनी चाहियें। इन लोगों के कार्यकौशल और सेवा पर रेलवे प्रशासन की कार्यपटुता निर्भर है। इस बात का ध्यान रखते हुए सरकार को उनके प्रति न्याय करना चाहिये।

डा० जयसूर्य (मेदक) : रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि भिन्न स्तरों पर समझौते से मामले सुलझाने की प्रक्रिया सफलता से चल रही है और वे चाहते हैं कि यह सामूहिक बैठकें और अधिक होनी चाहियें। मैं उन से सहमत हूँ, परन्तु दुर्भाग्य तो यह है कि ये बैठकें नहीं हो रही

हैं। इस लिए उनकी पहली बात भी असत्य है। प्रश्न यह है कि उनमें सद्भावना होते हुए भी माननीय मंत्री इस में असफल क्यों हैं? रेलवे सब से बड़ा उद्योग है और इस में सब से अधिक पूंजी लगी हुई है। इस का कार्य ठीक प्रकार से चलना चाहिये। परन्तु क्योंकि इसे अंग्रेजों ने बनाया था इस लिए इस में अंग्रेजों की प्रवृत्ति अभी तक बनी हुई है श्रमिकों और कर्मचारियों में प्रशासन के प्रति अत्यधिक असंतोष फैला हुआ है। इस का अभिप्राय यह है कि या तो श्रमिकों में या प्रशासन में त्रुटियां हैं। हमें इस का विश्लेषण करना है। अमरीकी विशेषज्ञ, श्री पाल एप्लबी ने अपने प्रतिवेदन में कहा है कि रेलवे प्रशासन में अत्यधिक सामन्तशाही है, प्रशासन कार्यशील नहीं है, मानवीय सम्बन्धों को हृदयगम नहीं किया जाता, पदाधिकारों में अधिक श्रेणी बद्धता है, इत्यादि, हमारे श्री गोरवाला ने भी कहा है कि जनता ने अपना यह मत प्रायः व्यक्त किया है कि रेलवे में भ्रष्टाचार बढ़ रहा है।

मैं मानता हूँ कि कार्यपटुता में कमी हुई है। कार्मिक संघ के एक सच्चे नेता के नाते मैं यह मानता हूँ कि कार्मिक वर्ग की कार्यपटुता में भी कमी हुई है। और मुझे चिन्ता इस बात की है कि कार्यपटुता बढ़नी चाहिए। वर्तमान असंतोष के क्या कारण हैं? केवल यही कि कार्मिक वर्गों तथा प्रशासन-पदाधिकारियों के बीच कोई मेल नहीं। वह एक दूसरे से बहुत दूर हैं।

दो वर्ष से लोग कुछ छोटी मांगें कर रहे हैं परन्तु अभी तक यह पूरी नहीं हुई है। मेरा निजी अनुभव यह है कि कुछ पदाधिकारियों तो अपने को लाट साहब

[डा० जयसूर्य]

समझते हैं और कुछ ऐसे हैं जो बहुत कुछ जानते हैं परन्तु उन में साहस नहीं कि वह जानते हुए भी ऐसा काम करें जिस से यह शिकायतें दूर हो जायें। रेलवे बोर्ड का यद्यत् हाल है कि उस में विशेषज्ञ हैं। वह विशेषज्ञ यह तो जानते हैं कि कोई चीज़ कैसे करनी है पर यह नहीं जानते कि करना क्या है। अभिप्राय यह है कि केवल विशेषज्ञ कुछ नहीं कर सकते जब तक वह जनता का, अर्थात् साधारण कमकरों का सहयोग प्राप्त न करें। यदि कोई आपात स्थिति उत्पन्न हो तो आपकी रेलवे को विशेषज्ञ नहीं चलायेंगे। असंख्य कमकर ही उन को चला सकते हैं और इन कमकरों को प्रशासन पर कोई विश्वास नहीं है। उनको कैसे विश्वास हो सकता है जब कि वह देखते हैं कि निरीक्षण पदाधिकारियों के लिए क्या क्या विशेष सुविधायें प्रदान की जा रही हैं। डी० वी० एस०, सिकन्दराबाद के कार्यालय से ४-१-५४ को जारी की गई विभागीय गश्ती चिट्ठी में निरीक्षण पदाधिकारियों की विशेष गाड़ी की सफाई के बारे में, उस के चलने के बारे में तथा पदाधिकारियों के लिए नहाने का गरम पानी आदि तैयार रखे जाने के बारे में जो निदेश दिए गए थे उन से प्रतीत होता है कि उनका कहीं जाना मानो वाईसराय का जाना है। गत वर्ष अक्टूबर में रेलवे मंत्री तथा उपमंत्री हैदराबाद गये थे और यद्यपि उनका कार्यक्रम बहुत लम्बा चौड़ा था और उनके पास समय नहीं था फिर भी वे कमकरों से मिले। परन्तु रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने कहा कि उन के पास समय नहीं है, यद्यपि उन्होंने १०० मील दूर, निज़ामसागर के स्थान तक सैर के लिए जाने का अवकाश निकाला। तो

आप कैसे आशा कर सकते हैं कि कमकरों को इन लोगों पर विश्वास हो। यह तो छोटे मामले हैं पर इन के सम्बन्ध में भी कुछ नहीं हो रहा है। मैं दो वर्ष से यह शिकायतें आप के सामने रखता हूँ परन्तु मुझे कोई उत्तर नहीं मिल रहा है और यदि उत्तर मिले भी तो वह यही होगा कि मामला विचाराधीन है। मैं देखता हूँ कि यह “टाई और कालर” मनोवृत्ति जो है, जिस के विरुद्ध श्री नेहरू भी आवाज़ उठा रहे हैं, यह अधिक से अधिक इसी विभाग के पदाधिकारियों में है। यह मनोवृत्ति बदल जानी चाहिये। यदि संकट की स्थिति उत्पन्न हो जाये तो इन पदाधिकारियों के होते हुए भी यह कमकर वर्ग टांगों पर खड़ा हो जायेगा और इस लिए नहीं कि उनको इन पदाधिकारियों से प्रेम है वरन् इस लिए कि उन में देशभक्ति की भावना है।

श्री कक्कन (मदुरई—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ): उत्तर रेलवे सेवा आयोग में एक हरिजन को रखने के लिए मैं माननीय मंत्री तथा रेलवे बोर्ड को हार्दिक धन्यवाद देता हूँ और रेलवे प्रशासन में हरिजनों को अधिक पद देने के लिए मैं सरकार को भी बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ।

सब से पहले मैं रेलवे की भूमि के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। रेलवे की भूमि सार्वजनिक रूप से नीलाम कर दी जाती है और धनी लोग इसे नीलामी में ले लेते हैं। माननीय मंत्री तथा रेलवे बोर्ड से मेरी यह प्रार्थना है कि वे इस भूमि को निर्धनों को देने के प्रश्न पर विचार करें और इस का कुछ भाग हरिजनों को दें जिस से कि उत्पादन को बढ़ाने में सहायता मिल सके। माननीय

मंत्री कलक्टरों को इस भूमि के कुछ भाग को हरिजनों को पट्टे पर देने के अनुदेश दे दें ।

दूसरी बात मैं माननीय मंत्री के ध्यान में यह लाना चाहता हूँ कि कुछ पद, विशेष रूप से उच्च पद हरिजनों के लिए सुरक्षित रखे जाते हैं, किंतु उन में से अधिकांश का पूर्ति नहीं की जाती । लिखित परीक्षा में अच्छे अंक प्राप्त करने पर भी बेचारे हरिजन उम्मीदवार मौखिक परीक्षा में रह जाते हैं और उन्हें उत्तीर्ण नहीं होने दिया जाता । मैं माननीय मंत्री से यह कहूँगा कि वे तथा रेलवे बोर्ड हरिजनों के साथ उदारता से व्यवहार करें और लिखित परीक्षा में उन के प्राप्तांकों तथा योग्यता को देख कर उन्हें पदोन्नति दे दें । हरिजनों को अधिक पद और उन्नति दी जाये ।

रेलवे बोर्ड ने मदुरई से कराईकुडी तक की रेलवे लाइन को प्रथम पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित नहीं किया है । मेरी माननीय मंत्री तथा रेलवे बोर्ड से यह प्रार्थना है कि वे पांच नई रेलवे लाइनों के साथ इसे भी सम्मिलित कर लें । यह केवल पैंतालीस या पचास मील के लगभग लम्बी है और बहुत महत्वपूर्ण लाइन है । इस से यहां के पिछड़े हुए लोगों को उन्नति के साधन मिल जायेंगे और काम भी मिल जायेगा ।

त्रिवेन्द्रम और मद्रास के बीच चलने वाली वर्तमान त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस के डक के डिब्बे बहुत छोटे हैं और उन में सन्तोषजनक काम भी नहीं होता इसलिए उस के लिए डक तथा तार विभाग से सलाह कर के नये डिब्बे बनाये जाने चाहिए ।

मदुरई नगरपालिका के प्रधान ने सुब्रह्मण्यपुरम और तिरुप्परंगुनरम के रेलवे फाटकों पर रेल के ऊपर पुल बनाने के लिए माननीय उपमंत्री से प्रार्थना की थी । अभी तक यह प्रार्थना पूरी नहीं हुई है । अतः मेरी माननीय मंत्री से यह प्रार्थना है कि इस काम को भी आरम्भ किया जाये और एक वर्ष के अन्दर ही पूरा कर दिया जाये । दक्षिण रेलवे के डिंडीगल स्टेशन पर सदा पानी की कमी रहती है । मेरी यह प्रार्थना है कि रेलवे बोर्ड इस पानी की कमी को दूर करने का कोई उपाय करे ।

श्री ए० एन० विद्यालंकार (जालंधर) :

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक रेलवे के जनरल ऐडमिनिस्ट्रेशन का ताल्लुक है, इस में कोई सन्देह नहीं है कि वर्तमान रेलवे मंत्री महोदय ने उस में इस बीच में काफी उन्नति की है । लेकिन अगर रेलवे के जो आम काम करने वाले हैं, उन की दृष्टि से, या जो तीसरे दर्जे के मुसाफिर हैं, उन की दृष्टि से, देखा जाय तो अभी काफी शिकायत मौजूद है और काफी उन्नति की आवश्यकता है । प्रत्येक तीसरे दर्जे के यात्री को और प्रत्येक साधारण मजदूर को यह अनुभव हो, ऐसा महसूस हो कि हम एक बदले हुए जमाने में रह रहे हैं, और रेलवे के तमाम महकमों की स्पिरिट कुछ बदल रही है । इस बात की आवश्यकता है जो कि पूरी नहीं हो रही है । मैं यह अनुभव करता हूँ कि जहां तक मंत्री महोदय का ताल्लुक है उन के भाषण से भी और उन की तमाम बातों से इस बात का पता चलता है कि वह इस ओर प्रयत्नशील है, लेकिन ऐसा होता है कि वह काफी कोशिश करते हैं इस स्पिरिट को बदलने की, लेकिन जहां तक बाकी आफिसर्स का ताल्लुक है, हमें

[श्री ए० एन० विद्यालंकार]

इस बात की शिकायत है कि अभी तक जिस को अंगरेजी में आफिसर्स की स्नाबिश मेन्टैलिटी कहते हैं, वह नहीं गई है, और अभी तक जो तमाम उन के तरीके हैं, बात चीत करने या काम करने के, उनको बदलने की आवश्यकता है। जो छोटी-छोटी शिकायत रहती है उन में बहुत बड़ी वजह यह होती है कि एक सामान्य व्यक्ति या एक सामान्य मजदूर की दृष्टि से, उसकी तस्वीर को सामने रखकर विचार नहीं किया जाता। हमारे राष्ट्रपिता ने एक दफ़ा कहा था कि जब हम किसी पालिसी का या किसी खास बात का निर्णय करने के लिये चलें तो हमें एक सामान्य गरीब से गरीब आदमी की तस्वीर को सामने रख कर सोचना चाहिये कि हमें क्या करना है और क्या नहीं करना है। हमारा रेलवे बोर्ड या जो हमारे रेलवे के आफिसर्स हैं वह इस दृष्टि से सोचें कि गरीब से गरीब मजदूर और गरीब से गरीब यात्री को सहूलियत पहुंचाना है, तो रेलवे के महकमे में काफी उन्नति हो जायेगी।

कभी कभी ऐसा होता है कि काम किया जाता है लेकिन ठीक से नहीं किया जाता है। अभी कुछ दिन पहले मैं जगाधरी गया था। वहां रेलवे में काम करने वालों के लिये मकान बनाये गये हैं, उनके काफी अच्छे डिजाइन हैं और अच्छे मकान बन रहे हैं, लेकिन उन मकानों में, जो कि दो दो कमरों के बनाये जा रहे हैं, मैं ने देखा कि उनके दो दो हिस्से कर दिये गये, बीच में एक पार्टिशन डाल दिया गया और एक एक कमरे में ५-५, ६-६ आदमी रहने के लिये मजबूर किये गये। अगर आप नये मकान बनायें और नये डिजाइन के मकान बनायें और उन को दो-दो हिस्सों में बांट दें तथा

उन में ज्यादा से ज्यादा आदमी रक्खें तो इससे क्या फायदा होगा? उस का तो सारा फायदा ही जाता रहा। इस तरह की शिकायतें मैं ने कई जगह देखीं। जहां तक रेलवे क्वार्टर्स का ताल्लुक है, मैं समझता हूं कि अगर आप ने रेलवे क्वार्टर्स नये डिजाइन के बनवाये हैं तो इस बात की ओर ध्यान दीजिये कि अगर कोई अपनी मर्जी से ही कई आदमियों के साथ रहना चाहे तो दूसरी बात है, लेकिन किसी को इस तरह रहने के लिये मजबूर न किया जाय। जिन को आप मकान देते हैं उन को पूरी एकोमोडेशन दीजिये जो उन के ही लिये मुकरर की गई है।

इसी तरह से प्रमोशन और सेलेक्शन का मामला है। अभी तक इस मामले में कोई एक उसूल आप ने तय नहीं किया। कहीं पर तो मेरिट का सवाल रक्खा जाता है और कहीं पर सीनियारिटी, जूनियारिटी का सवाल रक्खा जाता है। इस चीज में या तो आप मेरिट ही रख दीजिये या फिर सीनियारिटी, जूनियारिटी को ही रख दीजिये। सारा काम मर्जी से होता है। फेवरिटिज्म और सिफारिश भी इस तरह खूब चलती है और जो काम करने वाले हैं उन को मालूम नहीं होता कि उन्हें कहां पर परमोशन मिलेगा और कहां पर नहीं मिलेगा। आप एक उसूल तय कर दीजिये और उस पर पक्के रह कर काम कीजिये। यह चीज, कि कभी एक और कभी दूसरी चीज, ठीक नहीं है। डिस्केशन इस में हो सकता है लेकिन डिस्केशन इस्तेमाल करने के लिये वजूहात होनी चाहियें। इस चीज को लेकर लोगों में काफी हार्ट वनिंग है कि उनके प्रमोशन और सेलेक्शन के बारे में कोई एक उसूल नहीं है और आफिसर्स अपने मनमाने तरीके से काम करते हैं

जिस से लोगों को काफी नुकसान होता है। फिर जब उनको इसकी शिकायत करनी होती है तो भी वह डरते हैं। वह कहते हैं कि हम किस के पास जायें और अगर वह शिकायत करते हैं तो उन को थू प्रापर चैनल से जाना होता है जिस से कि वह जिन अफसरों तक अपनी शिकायत भेजना चाहते हैं उन तक पहुंच नहीं पाती है। इस से काफी हार्ट बर्निंग होती है जिस को माननीय मंत्री जी को ठीक करना चाहिये।

हायर ग्रेड्स में प्रमोशन के लिये कुछ परफॉरमेंस उन लोगों के लिये रक्खा गया है जो कि रेलवे के लोटे दर्जे के मुलाजिम हैं। इसमें जो लोग अफसरों और जनरल मैनेजर के पास रहते हैं वे अपनी मर्जी से जिसको चाहते हैं हायर ग्रेड्स देते हैं। आप को चाहिये कि आप उन को रिस्ट्रिक्ट कर दें। या तो जो आप की रीजनल रेलवेज हैं उनके हाथ में यह काम सौंप दें या फिर जो मुख्तलिफ इलाकों के आफिसर्स हैं उन के जरिये से आप प्रमोशन करें। ऐसा न हो कि जो लोग आप के हेडक्वार्टर्स में रहते हैं उन की मर्जी से यह काम हो। जिस में ऐसा न हो कि कहीं तो सारी हायर ग्रेड्स एक ही जगह को दे दें और कहीं पर बिल्कुल न दें। कोई ऐसा उसूल होना चाहिए कि किन को हायर ग्रेड दिया जाय और किन को न दिया जाय। इस बारे में आप को अच्छी तरह से विचार करना चाहिए।

रेलवे यूजर्स कन्सल्टेटिव कमेटीज बनी हैं। बड़ी अच्छी चीज है, लेकिन मुझे इसकी शिकायत है कि उन में देहाती लोगों और थर्ड क्लास के यात्रियों का कतई रिप्रेजेंटेशन नहीं है। जो कार्यवाहियां उन की होती हैं उन में मुझे दिखाई देता है कि इन लोगों की जरूरतों को पेश करने वाला कोई नहीं

होता। चूंकि उन की दिक्कतें सामने नहीं आती हैं इस लिये उन पर सही दृष्टि से विचार नहीं हो पाता। उन का नुमाइन्दा उन कमेटियों में जरूर होना चाहिए।

इस वक्त रेलवे के मेन्टेनेन्स के बारे में आम शिकायत है। हम यहां पर रोज एक्सिडेन्ट्स की बातें सुनते हैं। मैं कह नहीं सकता कि यह कहां तक ठीक है, लेकिन जहां तक मेरी इत्तिला है खुद रेलवे के मुलाजिम बतलाते हैं कि पूरी तौर से जांच पड़ताल और मरम्मत के काम ध्यान दे कर नहीं किये जाते। कोई इन्स्पेक्ट करने वाला नहीं होता है। और जो इन्स्पेक्ट करने वाले होते हैं वे अगर लिखते हैं कि अमुक गाड़ी में यह खराबी है और इस का रिपेयर होना चाहिये, अथवा रेलवे लाइन में नुक्स है तो उस पर तुरन्त ध्यान नहीं दिया जाता। गाड़ियां चलती रहती हैं और मरम्मत वगैरा पर कोई विचार नहीं किया जाता कि कहां क्या क्या खराबी है। मैं यह महसूस करता हूं कि जितने नये रेलवे के डब्बे बने हैं वे खासे अच्छे हैं लेकिन उनका मेन्टेनेन्स ठीक न होने से जनता उन नई सहूलियतों का पूरा फायदा नहीं उठा सकती। खराबियां सभी जगह हैं, लेकिन आम तौर से थर्ड क्लास के डब्बे हैं उन में कहीं टट्टी खराब है, कहीं पानी नहीं मिलता है और कहीं बिजली खराब होती है। जब कभी किसी छोटे स्टेशन पर बिजली की खराबी की रिपोर्ट भी की जाती है तो चूंकि वहां गाड़ी बहुत कम देर ठहरती है इस लिये वह ठीक नहीं हो पाती। मैं कहता हूं कि अगर रेलवे के डब्बों का मेन्टेनेन्स ठीक नहीं होता, यदि उन पर ध्यान नहीं दिया जाता तो इस से ज्यादा सीरियस कोई और चीज नहीं हो सकती है। चाहे रेलवे की लाइन हों, चाहे उस के डब्बे हों, हर एक का अपना खास स्थान है, अगर उनकी परी तरह से देख भाल नहीं

[श्री ए० एन० विद्यालंकार]

होती तो इस से उन ऐक्सिटेडेन्ट्स की तादाद और ज्यादा बढ़ती है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड इस तरफ खास तवज्जह दे और इस बात की तहकीकात करे कि रेलवे में मेन्टेनेन्स के स्टैंडर्ड में कमी क्यों आई है; क्यों इस में इन्डिसिप्लिन है और क्यों बेपरवाही बरती जाती है। मंत्री महोदय को भी इस की तरफ खास तवज्जह देनी चाहिये।

इसी तरह से मैंने देखा है कि रेलवे के काम करने वाले मजदूरों की आम शिकायत है कि जहां तक मेडिकल फेसिलिटीज का ताल्लुक है वे सिर्फ उन्हीं लोगों को मिली हुई हैं, जो कि बड़े बड़े आफिसर्स हैं और जो मामूली मुलाजिम हैं उन को इस से महरूम रहना पड़ता है। आप रुपया भी पास करते हैं और सब कुछ करते हैं लेकिन अगर उन को इस का पूरा फायदा नहीं मिलता है जिन्हें वस्तुतः इस सहायता की सब से अधिक जरूरत है और जो रेल को चलाने वाले लोग हैं, जिन के लिए यह सब चीज है और जिन को आप पूरा फायदा पहुंचाना चाहते हैं अगर उन को इस का फायदा नहीं पहुंचता है तो इस सब का क्या लाभ? आप इस के लिये राय इकट्ठी करें तो आप को पता चलेगा कि मेडिकल फेसिलिटीज गरीब मुलाजिमों को नहीं मिल रही हैं।

जो कुली लोग हैं उन की भी काफी शिकायतें हैं। वह शिकायत करते रहते कि उन का ख्याल नहीं किया जाता। मैं महसूस करता हूँ कि कुलियों के रेट्स को, जैसे जैसे महंगाई बढ़ती है, उसी तरह बढ़ाना चाहिये। इस वक्त कुलियों के रेट्स बहुत कम हैं। हम महसूस करते हैं कि अगर इसमें एक लक्ष्मणाना बढ़ा

दिया जाय तो इस से बहुत ज्यादा फर्क नहीं पड़ता। हर एक स्टेशन पर कितने यात्री आते हैं और कुलियों की आमतौर पर औसत कितनी आमदनी हो सकती है इस का अन्दाजा लगाते हुए कुलियों के रेट्स को बढ़ाना चाहिये जिस में हर एक कुली को अपने गुजारे के लायक काफी पैसे मिल जायें।

इस के बाद मैं स्टेशन पर खाने पीने की चीजों के मिलने के बारे में कहना चाहता हूँ। जो खाने पीने की चीजें मिल रही हैं वे मुसाफिरों के काम की नहीं होतीं और बहुत महंगी भी होती हैं। इस की काफी शिकायत है। यहां एक दो दफा इस पर सवाल किया गया तो कह दिया गया कि दरअसल चीजें बहुत अच्छी हैं और जो वेन्डर्स लोग हैं या ठेकेदार लोग हैं वे शर्तों को पूरी तरह निभाते हैं और ठेके दूसरों को बेचे नहीं जाते। लेकिन यह फैक्ट है कि ठेके बेचे जाते हैं और जो ठेके देने का यह सिस्टम है वह बड़ा गलत है। मुझे मालूम है कि हमारे मंत्री महोदय का इस तरफ ख्याल था कि बजाय कंट्रैक्ट सिस्टम के कोई ऐसा इन्तजाम करें कि कोआपरेटिव सोसाइटीज बनायें और जो लोग खूब काम करते हैं वही ठेका पा सकें। और ऐबसेंटी लैडलार्डिज्म की तरह, गैर हाजिर जमींदारों की तरह यहां गैर हाजिर ठेकेदारों को कायम न किया जाये। इस वक्त ठेकेदार कितना कितना रुपया कमाते हैं? मैं आप को एक स्टेशन में मिसाल देता हूँ। जालन्धर स्टेशन के बारे में मैं जानता हूँ और दिल्ली के बारे में भी जानता हूँ। लेकिन आप को एक ही मिसाल देता हूँ। जालन्धर स्टेशन पर एक ठेकेदार के पास

आठ वैंडर्स के लाइसेंस हैं। हर लाइसेंस के बदले वह साढ़े सात रुपया महीना रेलवे को पैसे करता है, जिसके हिसाब से ६० रुपये प्रतिमास वह रेलवे को देता है। उसके बदले वह हर वैंडर से ३२ रुपये प्रतिदिन लेता है और इस तरह ९६० रुपये प्रति मास उसको मिलते हैं। ६० रुपये वह रेलवे को देता है और ९६० रुपये महीना लेता है और इस तरह से वह ९०० रुपये हर महीने कमाता है। यह जालन्धर में ही नहीं और कई जगहों पर होता है। मैं उनका नाम देकर हाउस का वक्त जाया नहीं करना चाहता लेकिन आप को लिस्ट दे सकता हूँ कि रेलवे को यह ठेकेदार कितना थोड़ा देते हैं और कितना ज्यादा कमाते हैं। यह चीज नहीं चलनी चाहिए। लेकिन उसकी बड़ी बजह यह है कि ये जो कांटेक्टर्स हैं वे दुनिया में मशहूर हैं, वे काफी रुपया चढ़ाते हैं और ठेकों से काम करते हैं इसलिए यह कांटेक्ट सिस्टम जितनी जल्दी खत्म हो उतनी ही आसानी पब्लिक को हो जायेगी, उसको अच्छी खुराक मिलेगी और स्टेशनों पर अच्छी चीजें मुहय्या हो सकेंगी।

मैंने सुना है कि मंत्री महोदय ने इस बात की तजवीज़ की है कि इस तरीके को कोआपरेटिव सोसायटी से या और किसी तरीके से बदला जाए। साथ ही मुझे यह इत्तिला मिली, पता नहीं कि यह कहाँ तक ठीक है या नहीं, कि रेलवे बोर्ड इस बात पर तैयार नहीं होता। यदि रेलवे बोर्ड की यह पालिसी है कि कांटेक्ट सिस्टम को जारी रखना है और वह कांटेक्टर्स को फेवर करते हैं तो मैं समझता हूँ कि उन्होंने लोगों की ज़रूरतों का सही अन्दाज़ा नहीं लगाया और इस बात का भी सही अन्दाज़ा नहीं लगाया कि इस सिस्टम में कितना कारप्शन और भ्रष्टाचार चलता है। मैं

अनुभव करता हूँ कि कांटेक्ट सिस्टम को फौरन खत्म कर दिया जाये। इससे रिस्क बढ़ती है और मुनाफाखोरी बढ़ती है। और यह मुनाफाखोरी किसके सिर पर होती है, यह सब मुसाफिरों के सिर पर होती है। आम तौर पर यह शिकायत की जाती है कि वैंडर्स से हमें चीजें मँहगी मिलती हैं। लेकिन ये चीजें वैंडर्स को किस रेट पर दी जाती हैं? मैं इसकी तफसील में नहीं जाता और ये सब रेट्स आप को सुना कर आपका वक्त नहीं लेना चाहता। आपको मालूम ही है कि हम स्टेशनों पर दूध चाहते हैं तो पानी मिला हुआ मिलता है। अगर चाय वहाँ मिलती है तो अजीब किसम की और इर एक चीज़ निकम्मी मिलती है। बाज़ार में वे चीजें और भाव पर मिलेंगी और स्टेशन पर और ही बड़े भाव पर। इसलिए यह सिस्टम एकदम खत्म होना चाहिए, क्योंकि इसकी बड़ी भारी ज़रूरत है कि लोगों को सही चीजें ठीक दामों पर मिलें। आज बच्चों के लिए दूध चाहिए तो दूध नहीं मिलता, पानी मिलता है। मुसाफिर खाना खाना चाहते हैं तो ठीक खाना नहीं मिलता। मैं तो अपने अनुभव से कहता हूँ कि लम्बे सफर पर मैं जाता हूँ तो मेरा तो जी नहीं करता कि मैं स्टेशन पर खाना खाऊँ, क्योंकि इतनी निकम्मी चीजें वहाँ मिलती हैं।

जहाँ हमारे मंत्री महोदय प्रयत्न कर रहे हैं और बड़े जोर से प्रयत्न कर रहे हैं कि रेलवे में तरक्की हो और वह मासेज़ की चीज़ हो जाए, जनता की चीज़ हो जाए, उनके अन्दर जो यह जबरदस्त स्पिरिट है, उसका मैं चाहता हूँ कि वह इस ओर भी जोर से इज़हार करेंगे और रेलवे बोर्ड को और तमाम रेलों का काम करने वालों को इस बात के लिए मजबूर

[श्री ए० एन० विद्यालंकार]

करेंगे कि वे उन की स्प्रिट को अपनाएं। साथ ही हर मामले में रेलवे का तमाम महकमा उन्नति और सुधार की ओर तेजी से कदम उठाएँ क्योंकि आजकल दुनियां बहुत तेजी से तरक्की कर रही है। हमारी रेलों ने स्पीड में तो तेजी करने की कोशिश की है और कर रही है, लेकिन रेलवे के निजाम में और इन्तजाम में भी हमें उतनी ही तेजी लाने की कोशिश करनी चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूँ।

श्री सो० आर० नरसिंहन् (कृष्णगिरि): श्रीमान्, रेलवे बोर्ड की कड़ी आलोचना की गई है और यह स्वाभाविक भी है क्योंकि वही इस राष्ट्रीय उपक्रम को चलाने वाला है। इसे चलाते समय उसे दोनों बातों का ध्यान रखना पड़ता है एक तो यह कि इसे व्यावसायिक ढंग पर चलाया जाए और दूसरे यह लोक हितकारी राज्य के सिद्धान्तों के अनुसार चले। मेरी राय में माननीय मंत्री तथा उन के सहयोगियों के सहयोग से उन्होंने बहुत अच्छा कार्य किया है। मैं एक या दो बातें पूछना चाहता हूँ। बोर्ड ने चित्तरंजन जैसे स्थानों में जहां बड़े बड़े कारखाने हैं और सब प्रकार की सुविधाएं हैं कोई मैकेनिकल कालेज खोलना ठीक क्यों नहीं समझा? देश को उच्च श्रेणी के मैकेनिकल इंजीनियरों की आवश्यकता है। मेरे विचार में इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए ऐसे स्थानों में बड़े बड़े मैकेनिकल इंजीनियरिंग कालेज खोलने चाहिए।

मुझे ज्ञात हुआ है कि मद्रास की इस्टेबल कोच फैक्टरी में डिब्बे तैयार होने के बाद रंग-रोगन तथा गद्दे इत्यादि

लगाने के लिए बम्बई भेज दिए जाते हैं। मेरे विचार में इनका पूर्णतया मद्रास में ही निर्माण होना चाहिए।

मुझे खेद है कि रेलवे का बंगलौर-गुंटाक्कल विभाग मैसूर राज्य के मंगनीज के निर्यात व्यापार की आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सका है। उन्होंने अच्छा विदेशी बाजार बना लिया था, किन्तु माल के डिब्बे न मिलने के कारण उन का यह निर्यात व्यापार ठप्प हो गया है और इसे अन्य देशों ने हथिया लिया है।

भूतत्वीय परिमाण विभाग के अध्यक्ष डा० कृष्णन् के कथनानुसार शिवरेरी में कई प्रकार का लाखों टन बौक्साइट और लाखों टन उत्तम प्रकार की लोहे की कच्ची धातु है। इसी जिले में बिजली सुलभ होने के कारण इन कच्ची धातुओं से सरलता से लाभ उठाया जा सकता है। मेरी रेल प्रशासन से यह प्रार्थना है कि वह इन सब बातों पर ध्यान से विचार करे।

रेलवे का पुनःस्थापन तब तक पूरा नहीं हो सकता जब तक ८०० मील लम्बी उखाड़ी हुई लाइनों की ओर अच्छी प्रकार ध्यान नहीं दिया जाता। थोड़ा सा धन न मिलने के कारण इतनी सम्पत्ति नष्ट हो रही है। इन सब का व्यौरा हमारे सामने आना चाहिए कि यह सम्पत्ति कितने की है और रेल प्रशासन को इन उखाड़ी हुई लाइनों की ओर तुरन्त ध्यान देना चाहिए। यद्यपि उन की अपनी रिपोर्ट के अनुसार उन्होंने इस दिशा में संतोषजनक कार्य है किन्तु मैं यह समझता हूँ कि उन्होंने बड़ी लाइन और मीटर (छोटी) लाइन के विषय में तो उदारता से काम लिया है, किन्तु संकरी लाइन की ओर उचित ध्यान नहीं दिया।

मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि रेल मंत्री जी ने सलेम शाखा की ७५ मील लम्बी लाइन को फिर से लगाने की व्यवहारिकता पर विचार करने का बचन दिया है। किन्तु इस प्रश्न पर विचार करते समय उन्हें इस बात से भयभीत नहीं होना चाहिए कि यह आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद नहीं होगी। अब इस क्षेत्र की अवस्था बदल गई है। इसके लिए २ करोड़ रुपये की सिंचाई परियोजना मंजूर हुई है। इसके अतिरिक्त यहां लिगनाइट, निकाला जा रहा है और इसके बाद बौक्साइट, मैंगनेसाइट, क्रोमाइट तथा अन्य खनिज पदार्थ निकाले जायेंगे जिन के यहां बड़े निक्षेप हैं। इन दोनों पंचवर्षीय योजनाओं की अवधि में ही यह सब विकास कार्य होगा, अतः सलेम और बंगलौर के बीच मीटर लाइन बनाने से रेलवे को घाटा नहीं रहेगा। मैं यह भी कहूंगा कि सलेम की उखाड़ी हुई लाइन को फिर से लगाने में बिलम्ब नहीं होना चाहिए।

श्री वाघमारे (परभणी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे अपनी तकरीर शुरू करने का अवसर प्रदान किया लेकिन मेरी प्रार्थना है कि उसके लिये पांच मिनट का जो आपने समय प्रदान किया है वह नाकाफी है और मैं चाहूंगा कि मुझे हर एक प्वाइंट पर दो मिनट और समय देने की मेहरबानी करें।

सबसे पहले मेरी शिकायत यह है कि हैदराबाद स्टेट में रेलवे में कोई सुधार नहीं हुआ, रेलवे बोर्ड का इधर ध्यान नहीं गया।

दूसरे यह जो वरसी लाइट रेलवे को गवर्नमेंट ने अभी लिया है, इसको ब्राडगेज लाइन बना देना चाहिये और इसको वोधन से मिला देना चाहिये। दूसरा

रेलवे लाइन शोलापुर से होते हुए तुलजापुर उस्मानाबाद, बीड और जालना तक ले जाना चाहिये। इन दो जिलों को मिला देने से बहुत फायदा होगा और इन दो जिलों में माल पहुंचाने में जो असुविधा और कठिनाई होती है, वह दूर हो जायेगी और इन दो जिलों में बहुत काफी माल पहुंच सकेगा। इसलिए इन दोनों रेलवे लाइनों को बढ़ाना बहुत जरूरी और लाभप्रद सिद्ध होगा।

इसके अलावा रेलवे के जो मजदूर चौथी श्रेणी के रेल कर्मचारी हैं, उनकी तरफ़ खास ध्यान दिया जाना चाहिये क्योंकि रेलवे इन चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की मेहनत पर ही चलती है, रेल पटरी पर नहीं चलती है, बल्कि यह उनकी मेहनत पर चलती है। आज रेलवे लाइनों पर जो गैंगमेन और मेट काम करते हैं उनकी तरफ़ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। हमारे मंत्री महोदय ने कौंसिल आफस्टेट में अपने भाषण में कहा कि इन की तरफ़ ध्यान दिया जायेगा, इसलिये जल्दी से हुकम जारी हो।

मंत्री महोदय को यह भी पता नहीं कि इन के काम का एरिया कितना कर दिया गया है। वे अपने भाषण में तीन या चार या पांच मील का बताते हैं। फिर भी कोई ठीक से नहीं बताया कि इन गैंगमेनों पर कुंजरू कमेटी ने एक इनायित की है, उनका जो पहिले तीन मील का एरिया काम करने का था उसको उस कमेटी ने चार मील कर दिया है, यह क्या इंसाफ़ उनके साथ किया जा रहा है कि उनके एरिया को तो बढ़ा कर तीन के बजाय चार कर दिया लेकिन आदमी उतने ही हैं जितने पहले तीन मील के एरिया में काम करते थे और उनके लिये न बरसात के कपड़ों का प्रबंध है और न

[~~श्री श्री ० आर ० नर्सिंहन्~~]

ठंड से बचने के लिए कपड़े हैं, उन बेचारों को चाहे बारिश हो गर्मी हो या जाड़ा हो उसी अवस्था में काम करना पड़ता है।

सुबह तड़के पांच बजे उठकर गैंगमेन कीमेन और मेट को काम करना पड़ता है, गैंगमेन को अपने चार मील के एरिया में काम करना पड़ता है, और आप जानते हैं कि उनका काम कितना इम्पोर्टेंट है, अगर उनके काम का इन्तजाम माकूल और ठीक न हो तो रेल का चलना मुश्किल हो जायेगा। यह जो छोटे २ रेलवे एक्सीडेंट्स होते हैं यह मशीन का इन्तजाम अच्छा न होने की वजह से नहीं बल्कि इन कर्मचारियों को सर्दी और बरसात में माकूल कपड़ा न मिलने की वजह से अगर थोड़ी सुस्ती हो गयी या अगर ठीक तौर पर अपना चार मील का एरिया कवर नहीं कर पाने से हो जाते हैं इसलिये और मेरी यह मांग है कि उनका एरिया चार मील के बजाय फिर से तीन मील कर दिया जाय और बरसात और जाड़े के लिए उनको पर्याप्त कपड़े दिये जायें। इस दिशा में हमारे रेलवे मंत्री ने हमें आश्वासन भी दिया है कि वह इस ओर ध्यान देने की कोशिश करेंगे और मैं उम्मीद करता हूँ कि रेलवे के और दूसरे जो बड़े अफसरान हैं, वह इस ओर ध्यान देंगे और उनकी दशा सुधारने का प्रयत्न करेंगे।

रेलवे में जो भी मजदूर युनियन होती हैं उनकी मंजूरी के लिए आजकल रेलवे बोर्ड ज्यादा ध्यान नहीं देता और यह अक्सर देखा गया है कि अगर किसी रेलवे में कोई मजदूर युनियन है तो

उसको मंजूरी देने के लिए बोर्ड हमेशा ही हिचकिचाता है। जैसे मैं आपको बतलाऊं कि रिग्रुपिंग के बाद ये दोनों रेलवे ओ० टी० आर० और आसाम रेलवे इन दोनों रेलों को मिलाकर एक नार्थ ईस्टर्न रेलवे बन गयी है, अब इन दोनों रेलों में जो ओ० टी० आर० स्टाफ वेलफेयर कमेटी और आसाम रेलवे क्वार्टिनेटिंग कमेटी काम करती थी, उन दोनों युनियनों को मिला कर एक नार्थ ईस्टर्न रेलवे लेबर युनियन बना दी गयी है, लेकिन उसको अभी तक रेलवे बोर्ड की ओर से मान्यता प्रदान नहीं की गयी है। इस युनियन को अभी तक रेलवे बोर्ड ने मंजूरी नहीं दी है जिसका नतीजा यह होता है कि वहां पर उस सेक्शन में जो भी मजदूर काम करने वाले हैं उनके जो भी ग्रीवियासेंज और मतालबात हैं वह पेंडिंग में पड़े हुए हैं। वहां के रेलवे मजदूर युनियन ने लाचार हो कर जनवरी सन् १९५४ में स्ट्राइक का नोटिस दिया जिस पर बोर्ड ने एक कमेटी बैठाई, उस कमेटी की रिपोर्ट ३० जनवरी सन् १९५४ को पेश हुई है और उसने मजदूरों के यह जो ऐरियर्स, कपड़े और ओवरटाइम के मतालबात थे, उनको मंजूर भी किया है। इसके अलावा चौथे दर्जे के रेलवे कर्मचारियों को तबदीली के वक्त उनको वैगन पास मिलता था जिससे वह अपने जानवर और माल इत्यादि एक स्थान से दूसरे स्थान को ले जा सकते थे, अब उस में यह जो पहले दरखास्त देने की बंदिश कर दी है, उसका नतीज अक्सर यह होता है कि यह दरखास्त गन पास के लिये जो अब देना जरूरी हो गयी है वह महीने के अन्दर २ अफसरान के पास पहुंच ही नहीं

पाती तो आप ही बतलाइये वह बेचारा कैसे अगर उसके पास जो दो एक जानवर और सामान है दूसरी जगह ले जाय ? जब उसको वक्त के अन्दर यह सुविधा वैगन पास की नहीं मिलती तो उसको मजबूरन अपने जानवर और सामान इत्यादि को उल्टे सीधे बेच देना पड़ता है । मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड इस ओर विशेष ध्यान दें और यह जो एक महीने पहले अरज़ी देने की कैद रखी है, इसको हटा लिया जाय और जैसे पहले वैगन पास की उनको सुविधा प्राप्त थी, वह उनको मिलनी चाहिये ।

इसी तरह से इस में तीसरे और चौथे दर्जे के आदमियों को जो डेली एलाउंस मिलता है उस के अन्दर ना-इन्साफी होती है । तीसरे दर्जे के जो लोग हैं वह अगर आठ घंटे काम पर रहते तो उन को डेली एलाउंस मिल सकता है, लेकिन चौथे दर्जे के आदमी जो अपने रहने की जगह से पांच मील पर रह कर १२ घंटे काम करने पर ही उनको डेली एलाउंस मिलता है । इस को भी दूर किया जाय । मैं पहले ही कह चुका हूँ कि रेलवे के जो चौथे दर्जे के काम करने वाले हैं रेलवे उन की मेहनत पर ही चलती है, उन की तरफ बोर्ड को ज्यादा ध्यान देना चाहिये और मंत्री को भी देना चाहिये । जो भत्ता उनको मिलता है वह भी उन को आठ घंटे से मिलना चाहिये । और जो उन को मंहगाई भत्ता मिलता है उसको तन्खाह के साथ जमा कर के जो रकम होती है उस पर डेली एलाउंस मिलना चाहिये । जिस तरह से तीसरे दर्जे के इम्प्लायीज के साथ होता है । मगर चौथे दर्जे के लोगों का फूडिंग एलाउंस नहीं जोड़ा जाता

सिर्फ असल तन्खाह पर हो डेली एलाउंस दिया जाता है मेरी मांग है कि उन को तन्खाह में फूडिंग एलाउंस मिला कर ही उनको डेली एलाउंस मिलना चाहिये ।

इस के बाद में एन० ई० आर० में जो इंजीनियर कोर है उन के बारे में कहना चाहता हूँ । उन को जंगल एलाउंस, तराई एलाउंस और दूसरे जो एलाउंस हैं वह उन को देना चाहिये । उन बेचारों को जंगलों में रहना पड़ता है, लेकिन उन को जो एलाउंस मिलने चाहिये वह उन को नहीं मिलते हैं । जो लोग तराई में रहते हैं वह भी रेलवे के नौकर हैं उन को भी वह एलाउंस नहीं मिलता । इस तरफ भी रेलवे मेम्बर को ध्यान देना चाहिये । रेलवे बोर्ड को देखना चाहिये कि उन के जो अहकाम जारी होते हैं उन पर अमल भी होता है या नहीं । अगर वह अमल में नहीं आते हैं तो रेलवे बोर्ड के वजूद की कोई ज़रूरत नहीं है, मैं ऐसा ख्याल करता हूँ । तीन तीन साल हो जाते हैं, लेकिन उनके अहकाम की पाबन्दी नहीं होती । उन्होंने अपने जनरल हुक्म के जरिये से यह तय किया था कि शन्टर और फायरमैन का फिक्सेशन किया जाय । रेलवे बोर्ड का जनरल आर्डर है जिसका नम्बर है । ई०/आर०/५० जेएसी/८ तारीख २८-११-५० थी । इन्होंने यह तय भी किया कि इनका फिक्सेशन १-१-४७ से किया जाय और १-१-४९ से उन का सारा बकाया दे दिया जाय लेकिन अभी तक एन० ई० आर० में इस पर अमल नहीं हुआ है । आखिर इस तरह का हुक्म निकालने से क्या फायदा हुआ ? मेरा कहना यह है कि अगर अहकाम जारी होते हैं तो उन पर रेलवे बोर्ड को पूरा ध्यान देना चाहिये, वह ऐसा क्यों नहीं

[श्री सी. आर. नरसिंह]

करता या मंत्री महोदय उस पर ध्यान क्यों नहीं देते ?

इसी तरह से जो वहां पर एक्स्पर्ट इंजीनियर और ड्राइवर काम करते हैं उन के लिये भी इसी तरह का हुक्म था कि उन का भी फिक्सेशन १-१-४७ से हो जाय और उन को भी बकाया १-१-४९ से मिल जाय, लेकिन उस पर भी अमल नहीं हुआ। वहां पर एक्स्पर्ट ड्राइवर और इंजीनियर काम करते हैं, अगर वह लों की रक्षा न करें। अगर वह बड़े एहतियात से काम न लें तो हजारों जानें चली जा सकती हैं। उन को बड़ी उंचाई से और तंग रास्ते से गाड़ी को लाना पड़ता है, अगर उस में थोड़ी भी खराबी आ जाय तो रेलों का तो नुकसान होगा ही सैकड़ों जानें चली जायें। मेरा यह सुझाव है कि कमिशन की तरफ से फिक्सेशन के लिये जो हिदायत की गई और जिस के लिये आप ने भी अपना आर्डर निकाला है, उस पर पूरा पूरा अमल हो जो कि अभी तक अमल में नहीं आया है कि इन इंजीनियरों और ड्राइवरों की पे का फिक्सेशन १-१-४७ से हो और बकाया १-१-४७ से दिया जाय।

दूसरी बात.....

उपाध्यक्ष महोदय : दूसरी, तीसरी बात क्या ? आप ने पांच मिनट मांगे थे।

श्री बाघमारे : मैं दो मिनट में खत्म कर दूंगा मैं ने ट्रेन एग्जामिनर्स के बारे में कई सवाल यहां पेश किये लेकिन वे सवाल नामंजूर हुए। अभी मेरे दोस्त ने कहा कि किसी गाड़ी में लाइट नहीं होती, किसी में पानी नहीं होता, आखिर इसकी क्या वजह है ? इस की वजह मैं बताता हूं। वजह यह है कि

ट्रेन एग्जामिनर को पूरे हथियार और सामान नहीं दिये जाते साथ ही उन को कई गाड़ियों को देखना पड़ता है। पहले यह तय हुआ था कि उन की आठ घंटे की ड्यूटी में जितनी गाड़ियां डिटेल् एग्जामिन हो सकती हैं करें। लेकिन अब रेलवे डिपार्टमेंट उन को हर तरफ दौड़ाने की कोशिश करता है। आखिर यह कैसे मुमकिन हो सकता है कि वे आठ घंटे की ड्यूटी में तीस तीस गाड़ियां एग्जामिन करके उन में रोशनी और पानी का इन्तजाम करें ? यह नामुमकिन है। इस लिये जो वक्त मुकर्रर हुआ है उसको अपने वक्त में उतनी ही गाड़ियों को एग्जामिन करने के लिये कहा जाय और सामान व औजार दिये जायें।

अब मैं दूसरे मामले की तरफ आता हूं। जब से हमारे रेलवे बोर्ड ने हैदराबाद रेलवे को अपने कब्जे में लिया है, उस में कोई सुधार नहीं हुआ हमारे यहां की रेलवे में तीसरे दर्जे में चलने वालों को भीड़ की वजह से जो तकलीफ होती है उस की तरफ मंत्री महोदय ने कोई ख्याल नहीं किया है कि उस को कैसे कम किया जाय। मनमाह से सिकन्दराबाद रेलवे लाइन है। उस पर पहले से जो दो गाड़ियां चलती आ रही हैं उन की जगह पर अब कम से कम तीन गाड़ियां चलनी चाहियें तो भीड़ कम हो सकती है। दूसरे उसी तरह से जो नई गाड़ी पूर्णा से आदिलाबाद दिन में एक ही बार चलती है उस को दो बार चलाने का इन्तजाम करें।

१. शोलापुर से तुलजापुर, उस्मानाबाद बीड जालना तक नई लाइन।

२. कूरडवाड़ी से लातूर बड़ी लाइन करके वही बौधन तक बढ़ायें।

३. परली [से परभणी तक बड़ी लाइन में बदल दें।

मेरी मांग है कि कम से कम गाड़ियों के जिस विभाग से जिस इलाके से मैं आता हूँ उस में ये नई लाइनें चलनी ही चाहियें।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्तुत किये जाने वाले कटौती प्रस्ताव आज सायंकाल ७ बजे तक पहुंच जाने चाहियें। मैं सोमवार या मंगलवार को कोई नया कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं करने दूंगा।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव पीठासीन हुए]

श्री झुनझुनवाला (भागलपुर मध्य) : चेयरमैन साहब, यह रिवाज सा है कि कुछ कहने के पहले लोग मन्त्री महोदय को धन्यवाद देते हैं और कहते हैं कि उन्होंने जो कुछ किया है उस के लिये वह धन्यवाद के पात्र हैं। मैं धन्यवाद देता हूँ लेकिन वह उस रिवाज को अदा करने के लिये नहीं, बल्कि इस लिये कि जब से हमारे मन्त्री महोदय आए हैं वह हर एक तरफ सुधार करने को देख रहे हैं यद्यपि अभी बहुत कुछ करना है और जो कुछ करना है उस में से एक आना दो आना भी नहीं हुआ फिर भी नज़र डाली गयी है और उस ओर तरक्की हो रही है। यही देख कर मैं मन्त्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ और केवल रिवाज अदा करने के लिये नहीं देता हूँ।

इस के साथ ही दो एक बातें हैं जो मेरी समझ में बहुत जरूरी हैं और उन की ओर मन्त्री महोदय जरूर ध्यान दें। यदि उन की ओर ध्यान नहीं दिया जायगा तो मुझे पता नहीं कि थोड़े दिनों के बाद इस रेलवे की आर्थिक दृष्टि से क्या स्थिति होगी। यह जो रेलवे का कनसर्न

है इस को हम लोगों को दो दृष्टि से देखना चाहिए। एक तो यह है कि यह कमशियल कनसर्न है और दूसरे यह कि यह पब्लिक यूटीलिटी कनसर्न है, अर्थात् व्यापारिक ढंग से भी हम को इस को देखना पड़ेगा और इस ढंग से भी देखना पड़ेगा कि सर्व-साधारण को इस से लाभ हो। जैसा कि मैं ने आरम्भ में ही कहा, यह बात जरूर है कि मन्त्री महोदय की इस ओर नज़र गयी है और यह काम जो हो रहा है वह सर्व-साधारण के लाभ के लिये हर एक दृष्टि से कुछ न कुछ हो रहा है। अभी तक हुआ होगा एक आना या दो आना ही, परन्तु उस ओर दृष्टि गयी है और यह एक अच्छी बात है। परन्तु यदि ऐसा हो कि हमारा जितना पैसा है, रेलवे बोर्ड की जितनी आमदनी है, उस आमदनी में से कुछ पैसा निकाल कर अथवा और भी कहीं से पैसा निकाल कर यदि हम केवल लगाते जायें और बाहरी फायदा दिखलाते जायें कि हम ने यह आराम दिया वह आराम दिया और यदि हमारे फायनेंसेज खराब हो जायें और बराबर ही वह खराब इस प्रकार से होते जायें कि एक दिन हम ऐसी अवस्था में पहुंच जायें कि आगे कुछ भी तरक्की जो करना चाहते हैं वह नहीं कर सकें तो यह ठीक नहीं होगा। रिपोर्ट को पढ़ने से और समचे बजट को देखने से यह पता चलेगा और सभी लोग कहेंगे कि हां, फायदा हुआ है। इतने रुपये, ३० करोड़ रुपये, डिप्रीसियेशन में दे दिये गये हैं। डिप्रीसियेशन का भी जो जनरल रेवेन्यूज में देना चाहिये वह दे दिया गया है। परन्तु हम को यह दृष्टि भी रखनी है कि हमारा यह कनसर्न ९०० करोड़ रुपये का है। जब हमारा यह कनसर्न ९०० करोड़ रुपये का है तो मैं आप से यह पूछना चाहता हूँ कि जितना हम डिप्रीसियेशन की तरफ देते हैं, उस से

[श्री झुनझुनवाला]

क्या हमारा रिप्लेसमेंट हो सकता है? जो कुछ हमारी घिसाई हुई है, जो कुछ उस में हमारे त्रुटि हो गई है, उस को सुधारने के लिये जितना रुपया हम डिप्रीसियेशन फंड में निकालते हैं, उस से क्या वह पूरी हो सकती है। यदि हम इस दृष्टि से देखें तो मैं कैसे कहूँ कि यह जो हमारा बजट है इस में लाभ होता है। मैं रेलवे मन्त्री महोदय से कहूँगा कि वह इस दृष्टि से इस के ऊपर विचार करें।

यह तभी ठीक हो सकता है जब कि हमारे यहां बेशी पैसेंजर आवें और उन से हम को बेशी आमदनी हो, आमदनी बेशी हो और जो हमारा खर्चा है उस में हमारे कमी हो। हम यह नहीं कहते कि मजदूरों के प्रति हमारा हृदय नहीं है, नम्बियार साहब का जितना है उस से भी बेशी हमारा हृदय है, और मजदूरों को जितनी भी सुभीता दी जाय वह कम है। परन्तु उस के साथ साथ हम को यह भी देखना चाहिये कि वे लोग एफीशियेंसी के साथ काम करते हैं या नहीं। पहले जो कुछ भी हम लोगों को कागज़ दिये जाते थे उन में यह दिखलाया जाता था कि लेबर की एफीशियेंसी कितनी है, हर एक चीज़ की एफीशियेंसी कितनी है। यह सब बातें हम को बतलाई जाती थीं। परन्तु अब वह सब चीज़ें इस में नहीं हैं। मैं यह चाहूँगा कि रेलवे मन्त्री महोदय हम लोगों को यह बतलाएं कि इस चीज़ में हम ने इतना अधिक खर्चा किया है, परन्तु उस के बदले में हमको इतनी एफीशियेंसी मिली है। यदि हम खर्चा करते जायें और एफीशियेंसी हमारी कम होती जाय और इसी तरह हम चलते जायें, तो मैं मन्त्री महोदय से यह पूछना चाहूँगा कि कुछ वर्षों के बाद आप कहां से रुपया लावेंगे

और किस तरह से इस काम को चलायेंगे।

बहुत से ज़रिए हैं कि जिन से हम लोगों का खर्चा कम किया जा सकता है, जैसे मैं आप को बताता हूँ कि स्टोर परचेज़ है। उस में खर्चा बहुत कम किया जा सकता है। परन्तु अभी हम लोगों का तरीका क्या है? बाहर से करोड़ों रुपये का स्टोर आता है। रिपोर्ट से आप को पता चला होगा कि दो दो वर्ष से स्टोर पड़ा हुआ था। वह किन दामों में आता है, इस का कुछ भी हम को पता नहीं चल सकता। हम देखते हैं कि जो कुछ थोड़ी बहुत चीज़ें यहां पर खरीदी जाती हैं, उस का हाल दूसरा ही है। मेरे पास एक केस आया था कि एक फर्म से रेलवे ने करीब साठ सतर लाख रुपये का अन्न खरीदा और एक अफसर ने उस पर साह्न किया। उस आदमी के सिगनेचर पर वह सब माल खरीद लिया गया, कोई झगड़ा नहीं। फिर बाद में पांच सात हजार रुपये के लिये झगड़ा उठा। उस पर रेलवे ने यह आबजेक्शन लिया कि फलां सेक्शन के अनुसार उस रेलवे अफसर को आथारिटी नहीं थी कि वह दस्तखत करता। यहां पर मेरे कहने का मतलब यह है कि यदि रेलवे इस प्रकार से चलती है तो यह ठीक नहीं है। इस तरह के मामलों में रेलवे को व्यापारिक नीति अख्तियार करनी चाहिये। यदि आप ने इस तरह से नहीं देखा और वही नीति अख्तियार करी तो जो आप को माल सप्लाई करेंगे उन के साम बड़ी भारी दिक्कत पेश आवेगी। इस का नतीजा यह होगा कि आप को दाम बेशी लगेंगे।

श्री गणपति राम (ज़िला जौनपुर—
पूर्व—रक्षित—अनुसूचित जातियां): सब

सदस्यों को बोलने का अवसर मिलना चाहिये। मैं जौनपुर और गोरखपुर डिवीजन की कुछ स्थानीय बातें रखना चाहता हूँ।

श्री एस० जी० पारिख (मेहसाना पूर्व): अहमदाबाद और मेहसाना के बीच यात्रा करने वालों की कठिनाइयों के सम्बन्ध में यात्री संघाओं ने कई अभ्यावेदन भेजे हैं, और एक पुस्तिका में मैं ने पढ़ा है कि इस सम्बन्ध में कार्यवाही की जाएगी, किन्तु आज तक कोई भी कार्यवाही नहीं की गई है।

दूसरे यह कि इन दो स्थानों के बीच रेलगाड़ियां बहुत समय तक रुक जाती हैं कभी कभी रेलगाड़ी को इन ४० मील की यात्रा में छः से आठ घंटे तक लग जाते हैं, यद्यपि यह अन्तर लगभग ३ घंटे में तै हो सकता है। यात्रियों की संख्या भी अधिक रहती है और चहल-पहल काफी रहा करती है। यदि इन दो स्थानों के बीच दोहरी पटरी हो तो इतना समय नहीं लगेगा। यदि पास-पड़ोस के स्थानों को नियमित रूप से रेल के साथ मिलाया गया तो अहमदाबाद की आवागमन की समस्या भी हल हो जाएगी। विगत वर्ष माननीय मंत्री साबरमती और मेहसाना स्टेशनों को देख आये हैं। उन्हें मालूम होगा कि वहां रेलवे के उपर से आने-जाने वाले पुल का बनना कितना आवश्यक है। वहां हर वर्ष यात्रियों के गाड़ी से कट जाने की दुर्घटनायें हुआ करती हैं; क्योंकि वहां के रेलकर्मचारियों के परिवार और अन्य व्यक्ति पटरियों की दूसरी और से आते रहते हैं और गाड़ियों के आने जाने और जुड़ने-कटने के कारण हर समय खतरा रहता है। ऐसी जगह पर ऊपर से आने-जाने का पुल होना बहुत ही आवश्यक है।

पिछले सत्र में मैं ने डायमण्ड क्रॉसिंग के सम्बन्ध में प्रश्न पूछा था, और मुझे बताया गया था कि उक्त क्रॉसिंग खुलती है, किन्तु वास्तव में ऐसी बात नहीं। इस क्रॉसिंग पर ७५,००० रु० बर्बाद किये जा चुके हैं। मैं स्वयं वह स्थान देखने गया और देखा कि वहां जो भी निर्माण हुआ है वह दोषपूर्ण है। इस क्रॉसिंग का खुलना तो दरकिनारा रहा, बेकार में ८-१० पहरदारों को रखा गया है। उन के रहने से कई लोग जो गलती से उन जगहों से जाते हैं, पकड़े जाते हैं और उन्हें अर्थदण्ड दिया जाता है, और उन्हें न्यायालय में घंटों बैठना पड़ता है। यदि वहां डायमण्ड क्रॉसिंग को खोलने का कोई अभिप्राय नहीं, तो इस के गिर्द बाढ़ क्यों नहीं लगवाया जाता। मैं माननीय मंत्री से यह भी प्रार्थना करूंगा कि इस जगह पर रेलों में इन्टर श्रेणी के और भी डिब्बे जोड़े जायें क्योंकि वहां बहुत अधिक भीड़ रहती है।

६ म० प०

सभापति महोदय: माननीय सदस्य भाषण समाप्त करें।

श्री एस० जी० पारिख: अपने मित्र श्री खडूभाई देसाई की इस बात का समर्थन करना चाहता हूँ कि शीतोष्ण-नियंत्रित रेल-डिब्बों का किराया ढाई गुना कर दिया जाय, और भविष्य में इन डिब्बों का निर्माण बन्द कर दिया जाय।

सभापति महोदय: दो-तीन बार घंटी बज चुकी है। माननीय सदस्य को भाषण बन्द करना पड़ेगा। श्री गुरुपादस्वामी।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी (मैसूर): भारतीय रेलों की मुख्य कठिनाई यह है कि इनमें प्रतिभापूर्ण तथा प्रेरणापूर्ण नेतृत्व का अभाव है। 'ईस्टर्न

[श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी]

इकनोमिस्ट' जैसी नमदलीय पत्रिका ने भी रेलवे बजट की आलोचना करते हुये लिखा है कि यह एक अत्यन्त ही निर्जीव बजट है। इसका मुख्य कारण यह है कि जो मंत्रालय इसे चला रहा है उसमें प्रतिभा का अभाव है। मेरे विचार में समय आ चुका है जबकि रेलों की वर्तमान प्रबन्ध-प्रणाली का अन्त करके एक निगम स्थापित किया जाना चाहिये जो कि इनका कार्यभार अपने हाथ में ले।

जहां तक नई रेलवे लाइनें खोलने का सम्बन्ध है, मैं समझता हूं कि तुलनात्मक रूप से दक्षिण भारत की उपेक्षा की गई है। मैं समझता हूं कि दक्षिण भारत की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये था। मैसूर राज्य में सत्यमंगलम् तथा चामराज-नगर के बीच रेलवे लाइन खोलने की बड़ी आवश्यकता है। सरकार ने इसे बनाने का वचन भी दिया था, परन्तु दुर्भाग्यवश इसे पूरा नहीं किया गया।

प्रथम श्रेणी तथा द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों के बीच कुछ अत्यधिक भेद-भाव है। इनके कर्तव्य एक जैसे हैं तथा इनकी जिम्मेदारियां भी एक जैसी हैं। फिर कोई कारण नहीं कि इनके वेतन, दर्जे आदि में अन्तर क्यों हो। इस अन्तर को समाप्त किया जाना चाहिये।

भूतभूर्व एम० एस० एम० रेलवे के कर्मचारियों के कुछ ऐसे मामले हैं जिन्हें संतोषजनक ढंग से निपटाया नहीं गया है। कुछ अधिकारियों का विचार है कि एकीकरण के समय से उनके साथ दुर्व्यवहार हो रहा है। मैंने एक ऐसा मामला मंत्री जी के ध्यान में लाया है। मुझे आशा है कि उस व्यक्ति से न्याय किया जायेगा।

ऐसे ही और ३५ मामले हैं जिनका संतोषजनक ढंग से निपटारा किया जाना चाहिये।

रेलवे का सामान खरीदने के सम्बन्ध में सरकार ने जो नीति बरती है, उसके बारे में बहुत सी शिकायतें हैं। टेंडर सबके सामने खोले नहीं जाते हैं। इस से जनता के मन में सन्देह उत्पन्न होता है कि टेंडर स्वीकार करने में पक्षपात की भावना से काम लिया जाता है। मैं निवेदन करता हूं कि इस नीति में परिवर्तन किया जाना चाहिये।

श्री जांगड़े (बिलासपुर—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : सभापति महोदय, चूंकि समय कम है इस लिये मैं सारांश में ही थोड़ी सी बातें कहना चाहता हूं।

सब से पहले मैं चिरमिरी-बरवाडीह लाइन के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। मैंने यहां पर प्रश्न रक्खा और प्रश्न के उत्तर में मंत्री महोदय ने बताया कि इस पर १ करोड़ ६९ लाख रुपया खर्च हुआ। मैं पूछता हूं कि खर्च होने के बाद इस लाइन को क्यों छोड़ दिया गया? यह एक ऐसा एरिया है जिसमें सैकड़ों मील तक कोई रेलवे लाइन नहीं है। सरगुजा जिला बीच में पड़ता है और मध्य प्रदेश और बिहार दोनों को जोड़ने के लिये यही लाइन हो सकती है। इस पर इतना खर्च हुआ और खर्च होने के बाद इस को क्यों छोड़ दिया गया? इस क्षेत्र में सौ सौ मील तक रेलें नहीं हैं।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि चांदा स्टेशन से चांदा फोर्ट तक आधे मील का फासला या दूरी है। दोनों को

मिला देना चाहिये क्योंकि चांदा स्टेशन से चांदा फोर्ट को वैगन्स ले जाने के लिये १००, २०० मील का चक्कर लगाना पड़ता है। इस में बहुत समय और रुपया नष्ट होता है।

इसके बाद में कटनी जंक्शन के बारे में कहना चाहता हूँ। कटनी जंक्शन किसी कद्र बीना, इटारसी, ग्वालियर झांसी से छोटा जंक्शन नहीं है, वहाँ यात्रियों को छः छः सात सात घंटे रुकना पड़ता है। वहाँ उन के ठहरने के लिये कोई इन्तजाम नहीं है। न वर्षा से बचाव का, और न नहाने या पानी पीने का प्रबन्ध है। वहाँ पर इतनी धूल उड़ती है कि कुछ कहा नहीं जा सकता है। उस से इतनी ज्यादा गंदगी फैलती है कि कोई भी मामूली स्टेशन कटनी जंक्शन से अच्छा होगा। कटनी जंक्शन पर ४ प्लेटफार्म हैं लेकिन मुश्किल से सात या आठ वाटर टैप हैं। वहाँ पर न तो लोगों के पानी पीने का ही इन्तजाम है और न खाने का, स्टाल्स या सीमेंट कांक्रिट या ऐसा ही प्लेटफार्म है।

इसके उपरान्त मैं मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहता हूँ कि हावड़ा नागपुर के बीच में जनता एक्सप्रेस और गोंदिया या डोंगरगढ़ से रायगढ़ तक एक लोकल ट्रेन के लिये दो तीन बार प्रश्न पूछा गया था। आप ने उत्तर दिया था कि जब कोचेस अवेलेबुल होंगी तो यह लोकल गाड़ियाँ और जनता एक्सप्रेस चलाई जायेंगी। पर दो तीन साल हो गये। वहाँ के लिये कोचेज अभी तक नहीं मिल सकीं। दूसरे स्थानों के लिये कई कई गाड़ियों का प्रबन्ध ह्वे गया लेकिन वहाँ के लिये कुछ नहीं हुआ।

इस के बाद में चिरमिरी के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। चिरमिरी एक कोयला खदान का क्षेत्र है और कोयला खदान के मजदूरों की कालोनी सड़क से ५०, ६० फीट एक दम ऊंची है और कभी भी दुर्घटना होने का डर है। वहाँ पर चिरमिरी स्टेशन में ओवर ब्रिज बनाने की बड़ी आवश्यकता है।

अब मैं आप का ध्यान मोचाकी कोसा के क्षेत्र बस्तर के बारे में कहना चाहता हूँ। अगर आप इसको नक्शे पर देखिये तो आप को इस के बारे में कुछ पता चल सकेगा। अभी हमारे बंसल जी ने दिल्ली के पास पानीपत रोहतक तक को एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र बतलाया और रेल की मांग की। मुझे बड़ा ताज्जुब होता है। यहाँ पर बस्तर आदि पिछड़े क्षेत्र की ओर किसी ने माननीय मंत्री जी का ध्यान नहीं दिलाया।

अब मैं बिलासपुर रेलवे कालोनी की धांधलियों की तरफ़ आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। वहाँ पर हरिजन भंगी कर्मचारी हैं जिन की काफी (३००) संख्या है। लेकिन उनको सिवा झाड़ने बुहारने के और कोई काम नहीं दिया जाता है। वह पढ़े लिखे होते हैं और चपरासी का काम करना चाहते हैं, या शेड कुली का या फिटर का काम करना चाहते हैं। परन्तु पढ़े लिखे होने पर भी, योग्य होने पर भी, उन को नहीं लिया जाता है। उन को अपनी दूकान तक रखने की इजाजत नहीं दी जाती चाहे वह पान की ही क्यों न हो। खुद हमारे जगजीवन राम जी वहाँ गये थे लेकिन रेलवे के डी० टी० ओ० आदि बड़े अफसर हैं उन्होंने हरिजनों की परवाह नहीं की। बिलासपुर रेलवे कालोनी की हालत यह है कि वहाँ

[श्री जांगड़े]

अनट्रेन्ड टीचर्स को प्रधान टीचर बनाया जाता है और जो ट्रेन्ड टीचर्स होते हैं उन को नीचे के दर्जे पर रक्खा जाता है वहां एक हाई स्कूल की बड़ी सख्त जरूरत है, लेकिन वहां पर हाई स्कूल नहीं खोला गया। वहां के प्राथमिक स्कूलों में भी हरिजनों की फीस यहां तक कि पहली कक्षा की भी माफ नहीं है। वहां पर अभी तक इन चीजों पर ध्यान नहीं दिया गया है।

इस के बाद मैं रायपुर धमतरी की छोटी लाइन की तरफ आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह कुल ४८ मील का फासला है लेकिन पैसेन्जर गाड़ी के पहुंचने में ८-१० घंटे लगते हैं। वहां साइकिल से जान पर आदमी तीन चार घण्टे में पहुंच सकता है।

रेलवे बोर्ड में काम करने वाले क्लर्कों या असिस्टेंटों को तरक्की के लिए क्यों परीक्षा में बैठना अनिवार्य रक्खा जाता है जब यहां होम मिनिस्ट्री में इस के लिए कोई रिटन एग्जामिनेशन नहीं होता है। मेरी समझ में इसका कोई कारण नहीं है। परीक्षा भी बड़ी कड़ी ली जाती है जिन पत्रों को शायद माननीय मंत्री भी नहीं हल कर पायेंगे। इस ओर ध्यान देने की जरूरत है।

आप को इस की ओर भी ध्यान देने की बड़ी जरूरत है कि इस विभाग में प्राविन्शलिज्म बहुत फैला हुआ है। इस में कोई ऐयर और आर्यंगर स्वामी आदि ही आ सकते हैं क्योंकि एडमिनिस्ट्रेशन ब्रांच में और इस्टेबिलिशमेंट ब्रांच में यही लोग भरे हुए हैं। आप मंत्री महोदय बहुत सी प्रार्थनाओं को सुनकर हल करते हैं और आप के आफिसर आप के सामने

हां कहते हैं पर बाद में २-३ वर्ष तक रेलवे के बड़े बड़े अफसर लोग ही अपने तरह का काम करते हैं।

माननीय मंत्री ९ लाख कर्मचारियों के बीच कहां तक गोता लगाते रहेंगे? मैं ने मंत्री महोदय को इस विषय में कई पत्र लिखे लेकिन उनका उत्तर नहीं मिला। दो तीन साल बाद जब इसका उत्तर आयेगा तब तक हमारी मेम्बरी खत्म हो जायगी। यह भी सुनने में आया है कि कम योग्य आदमी और हाल में नौकरी पाये हुए लोग, रेलवे कमीशन के सेक्रेटरी और हिन्दी सेक्शन आफिसर हैं। इस पर भी ध्यान देने की जरूरत है।

इस के बाद मैं कहना चाहता हूं कि जबलपुर से नागपुर तक सीधी जाने वाली कोई पैसजर या एसी गाड़ी नहीं है। हालांकि यह दोनों ही बड़े बड़े शहर हैं। हमको सकरी लाइन से जाना पड़ता है जिस के कारण मध्य प्रदेश के लोगों को बड़ा कष्ट है। मध्य प्रदेश क्षेत्र या एरिया में सब से बड़ा है। आन्ध्र और मध्य प्रदेश और उड़ीसा के बीच में कई स्थान ऐसे हैं जहां दो दो तीन तीन सौ मील तक कहीं रेल के दर्शन नहीं होते और इसीलिए यह इलाके अत्यन्त पिछड़े हुए हैं।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मेडिकल आफिसरों की घांघलियां हमारे यहां बहुत होती हैं रायपुर का उदाहरण दे रहा हूं। ये लोग चीजों की मात्रा अधिक बतला कर और अनुपयोगी बतला कर प्रमाणपत्र दे देते हैं जिस से सरकार का लाखों का नुकसान होता है और ये आफिसर और व्यापारी बीच में मुनाफा बांट लेते हैं।

हरिजनों की नौकरियों के बारे में मैं कहूंगा कि कम्युनल रोटेशन के नियम को टाला जाता है और उत्तर में हमें समय निकल जाने के बाद यह कहा जाता है कि योग्य आदमी और समय के भीतर दरखास्तें नहीं मिल सकी, इस तरह हमारा परसेंटज कम हो जाता है।

दिलासपुर से हलाहाबाद तक एक्सप्रेस गाड़ियां होनी चाहियें और दिल्ली से मद्रास तक जनता एक्सप्रेस चलाई जाय।

श्री एन० राचय्या (मैसूर—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : श्रीमान्, आप ने मुझे बोलने का जो अवसर दिया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

मैं इस मांग का समर्थन करता हूं तथा इस के साथ ही यह निवेदन भी करना चाहता हूं कि यातायात की सुविधाओं के मामले में दक्षिण भारत पिछड़ा हुआ है। यह क्षेत्र प्रायः पहाड़ी है। मैं निवेदन करता हूं कि वहां यातायात की सुविधाओं का विकास किया जाना चाहिए।

रेलों के एकीकरण के पश्चात् हमें आशा थी कि मैसूर की ओर विशेष ध्यान दिया जायेगा। परन्तु यह खेद की बात है कि मंत्री जी की सद्भावनाओं के बावजूद अधिकारियों का जनता तथा कर्मचारी-वर्ग के प्रति रवया उदासीन है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जब कर्मचारियों में निराशा की भावना फैली हुई हो तो वह कैसे संषजनक ढंग से काम कर सकते हैं। अधिकारियों का, विशेषकर रेलवे बोर्ड का, यह कर्तव्य है कि वह इन लोगों की शिकायतें दूर करें।

रेलों के एकीकरण के बाद कई रेलवे अधिकारी उत्तर भारत से मैसूर लाये

गए। उनका बर्ताव बहुत ही खराब है। मैसूर के रेलवे कार्य प्रबन्ध के बारे में शिकायत है कि कर्मचारियों को भर्ती करने में उसका रवैया बड़ा विचित्र है। वह गरीब लोगों के साथ न्याय नहीं कर रहा है। ऐसा प्रतीत होता है कि केवल रेलवे अधिकारियों के रिश्तेदार ही रेलवे प्रशासन में भर्ती हो सकते हैं। मुझे आशा है कि सरकार इन बातों को ध्यान में रखेगी।

यह खेद की बात है कि जहां तक नई रेलवे लाइनें बनाने का सम्बन्ध है, मैसूर का कहीं जिक्र ही नहीं किया गया है। मैसूर सरकार मैसूर-बंगलौर लाइन के विद्युतीकरण का विचार रखती थी तथा इसे मीटर-गेज से ब्राड-गेज में बदलना चाहती थी परन्तु इस बात का कोई उल्लेख ही नहीं किया गया है। चामराजनगर-सत्यमंगलम लाइन तथा कडूर-चिक्कमगलौर लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में भी कोई जानकारी नहीं दी गई।

अनुसूचित जातियों के लिये नौकरियों में जितने स्थान रक्षित किये जाते हैं उन्हें अधिकारी लोग हरिजन उम्मीदवारों से नहीं भर देते हैं। कोई भी हरिजन किसी पद पर नियुक्त, नहीं किया गया है। बम्बई तथा मद्रास के रेलवे सर्विस कमीशन अपने काम में भेदभाव की नीति बरतते हैं। वह मैसूर वासियों को कोई प्रोत्साहन नहीं दे रहे हैं, मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि वह इन शिकायतों पर ध्यान दें तथा भूत-पूर्व मैसूर रेलवे के कमकरो, कर्मचारियों तथा अधिकारियों के साथ न्याय करें।

श्री एम० डी० रामस्वामी (अर्हपु-कोटाई) मैं इस समय दो एक बातों

[श्री एम० डी० रामस्वामी]

की ओर सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। पहली बात यह है कि अर्हपुक्कोटाई को रेल द्वारा मिलाए जाने के लिए इस वर्ष भी बजट में कोई उपबन्ध नहीं रखा गया है। आज लगभग पचास साठ वर्ष से इस लाइन को बनाने के लिये मांग की जा रही है। ऐसा प्रतीत होता है कि सन् १९०० में इस कस्बे को विरुधु-नगर के साथ रेल द्वारा मिलाए जाने के सम्बन्ध में परिमाण करने की कोशिश की गई थी। इस कस्बे की जन संख्या इस समय ५५,००० से अधिक है। यह निस्सन्देह एक आश्चर्य की बात है कि इस वर्ष भी इस लाइन को बनाने की बात समाप्त कर दी गई है यद्यपि इसका फासला केवल दस मील है। निहित स्वार्थों के कारण पहले इसके निर्माण पर ध्यान नहीं दिया गया। आज भी यही तत्व इसके निर्माण में रोड़ा अटका रहा है।

मद्रास सरकार के मतानुसार इस कस्बे को रेल द्वारा मिलाये जाने की कोई आवश्यकता नहीं, क्योंकि यह अच्छी मोटर सड़कों द्वारा अन्य कस्बों से मिला हुआ है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह भी कोई कारण है? अन्य स्थानों पर भी अच्छी मोटर सड़कों हैं; तो फिर वहाँ रेल क्यों लाई जाती है? मैं निवेदन करता हूँ कि यह एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। यह कस्बा समुद्र तट से केवल ३० मील दूर है। इसकी समस्याएँ वहाँ तक रेलवे लाइन ले जाने से ही हल हो सकती हैं।

मद्रास सरकार ने मनमदुराई तथा ततीकोरिन के बीच रेलवे लाइन बिछाने की सिफारिश की है। यद्यपि मैं पूर्वाक्त रेलवे लाइन के निर्माण को अधिक पसन्द

करता, फिर भी मैं इसका स्वागत करता हूँ। जहाँ तक अर्हपुक्कोटाई का सम्बन्ध है, माननीय रेलवे उपमंत्री को वहाँ जा कर स्थिति का अध्ययन करने का अवसर मिला है। वह स्वयं देख चुके हैं कि वाणिज्य तथा औद्योगिक दृष्टिकोण से यह कस्बा कितना महत्वपूर्ण है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री हमें इस बात का आश्वासन देंगे कि वह हमारी प्रार्थना पर सक्रिय रूप से विचार करेंगे। माननीय मंत्री ने दूसरे सदन में जो भाषण दिया है, उसको दृष्टि में रखते हुई मुझे आश्चर्य पैदा हुई है कि कहीं इस लाइन का निर्माण कार्य कई वर्षों तक हाथ में न लिया जाये। मेरी प्रार्थना है कि ऐसा नहीं होना चाहिये।

भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि विरुधु-नगर जंक्शन के लिए एक छादित तथा सीमेंट कंकरीट का प्लैटफार्म बनाया जाना चाहिए।

श्री दाभी (कैरा उत्तर) : १९५१-५२ के लिए रेलवे बजट पेश करते हुए स्वर्गीय श्री गोपालस्वामी आय्यंगार ने कहा था कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को सुविधाएं देने के काम को सर्वोच्च पूर्ववर्तिता प्राप्त होगी। परन्तु आज स्थिति यह है कि सर्वोच्च तो दरकिनार इसे सामान्य पूर्ववर्तिता भी नहीं दी जाती है। तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़ यथावत् है। पश्चिम रेलवे को ही लीजिये। उस पर अहमदाबाद तथा आनंद के बीच जो ३५७ डाउन गाड़ी चलती है, उसका हाल बुरा है। डिब्बों की सामान्य धारिता के मुकाबले में भीड़ दुगुनी तिगुनी रहती है। यही हाल 'पाटन लोकल' 'तरंगा लोकल' तथा 'देहली एक्सप्रेस' गाड़ियों का भी है।

भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा १०९ के अन्तर्गत यदि किसी डिब्बे में जिसमें कि यात्रियों की अधिकतम निश्चित संख्या होगी, कोई यात्री चढ़ जाये तो उसे २० रुपये तक का जुर्माना किया जा सकता है। मैं निवेदन करता हूँ कि या तो इस कानून को पूरी तरह से लागू किया जाये या इसे खत्म कर दिया जाये।

नादियाद में दो रेलवे लाइनों के लिए एक ही टिकटघर है। वहाँ भीड़ इतनी रहती है कि टिकट मिलना भी मुश्किल हो जाता है। इस सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही की जानी चाहिये।

पहले तथा दूसरे दर्जे के डिब्बों के लिए भारतीय ढंग के शौचालय बनाये जाने चाहियें। विलायती ढंग के शौचालय अब न केवल अनुपयुक्त सिद्ध हो रहे हैं अपितु असुविधाजनक भी हैं।

मैं माननीय रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह नादियाद-कपदवंज रेलवे लाइन को मोदासा तक ले जाने की प्रस्थापना पर विचार करें। यह एक पिछड़ा हुआ इलाका है। यदि यह लाइन उस स्थान तक ली जायगी तो वहाँ सीमेंट, इमारती लकड़ी, साबुन तथा तेल के उद्योगों को प्रोत्साहन मिल जायेगा। इसके अलावा मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि तारापुर-भावनगर लाइन के स्थान पर भावनगर-कम्बे लाइन का निर्माण कार्य हाथ में लिया जाना चाहिये। बम्बई सरकार कम्बे का एक बन्दरगाह के रूप में विकास करने का प्रयत्न कर रही है। अतः यह लाइन बड़ी सहायक सिद्ध होगी। इसे बाद में कम्बे से बम्बई तक भी लिया जा सकता है। कोई फैसा करने से पूर्व इन बातों को ध्यान में रखा जाना चाहिये।

श्री गणपति राम : चेरमैन महोदय, मैं सबसे पहले मंत्री महोदय को हार्दिक बधाई देता हूँ कि उन्होंने उत्तरीला सुल्तानपुर जफगाबाद रेलवे लाइन को २१ लाख रुपया इस बजट में दिया जिससे वहाँ की जनता को आवागमन में सुविधा हो जायेगी।

दूसरी बात मैं राबट्सगंज चुनार रेलवे लाइन के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। राबट्सगंज से पचास मील पर जो रेहन्द बांध बन रहा है वहाँ मैं गया और वहाँ अधिकारियों से मिला। उनका कहना है कि जब तक वहाँ रेलवे लाइन बन कर तैयार नहीं होगी तब तक १५ हजार बोरा सीमेंट जो वहाँ का रोजाना खर्चा होगा वह नहीं जा सकता। इस लिए वहाँ पर पचास मील लम्बी लाइन बनने की बहुत आवश्यकता है। और इस प्रान्त में आवागमन का कोई साधन नहीं है इस लिए मंत्री महोदय इस पर ध्यान दें।

इस के बाद मैं आप को ओ० टी० आर० की स्थानीय कठिनाइयों का दिग्दर्शन कराना चाहता हूँ जो कि आज कल नार्थ ईस्टर्न रेलवे हो गई है। वहाँ हर एक स्टेशन के आस पास पचास पचास बीघा जमीन पड़ी हुई है जो कि बिल्कुल बेकार रहती है। जिन काश्तकारों से पहले यह जमीन ली गई थी उनके पास जमीन नहीं रह गई है, यदि आप उन्हीं काश्तकारों को, जिनसे यह जमीन ली गई, लीज पर दे दें एक या दो साल के लिये, तो इससे खाद्योत्पादन बढ़ सकता है और रेलवे को भी कुछ फायदा हो सकता है। जिनसे वह जमीन ली गई थी उनका कहना है कि वह जमीन ठेकेदारों को न दी जाय बल्कि उन्हीं को दे दी जाय तो

[श्री गणपति राय]

उससे वह ज्यादा अन्न भी पैदा कर सकते हैं और सरकार को भी आर्थिक मदद मिल जायेगी ।

इसके बाद मैं बनारस रेलवे स्टेशन की दिक्कतों को आप के सामने बयान करना चाहता हूँ । बनारस उत्तर प्रदेश का एक बहुत मशहूर स्टेशन है, लेकिन फिर भी वहाँ पर इण्टर क्लास का जो वेटिंग रूम है वह छोटा सा केबिन है और वहाँ जो पैसेंजर आते हैं उनको बहुत तकलीफ होती है । क्या उस के विस्तार की कोई योजना नहीं है ? वहाँ का थर्ड क्लास का वेटिंग रूम भी बहुत छोटा सा है और जब कोई नोका पड़ता है, नहान वर्ग रह जाता है तो हजारों लाखों की संख्या में यात्री वहाँ आते हैं और बाहर बैठते हैं । इसका ओर भी नंत्री महोदय को ध्यान रखना चाहिये ।

इसके बाद मैं रेलवे के भ्रष्टाचार के विषय में आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे जो कि पहले ओ० टी० आर० था, रेलवे स्टेशन पर गाड़ियां खड़ी हो जाती हैं और वहाँ के रेलव इंजनों से फायरमैन व ड्राइवर कोयला गिराते हैं और इस तरह से दूसरों को कोयला देते हैं ।

इसमें रेलव अधिकारियों का बहुत कुछ हाथ है । खास तौर से बनारस स्टेशन की बात मैं कहता हूँ । मोगलसराय जंकशन और बनारस के बीच हजारों मन कोयला प्रति सप्ताह वहाँ गिरता है और इस विषय में मैं ने कई प्रश्न भी पूछे, लेकिन उन का कोई संतोषजनक उत्तर मुझे नहीं मिला । वहाँ पर बहुत से काट्रेक्टर्स ऐसे हैं जो कि रेलवे से इस तरह से गिराये हुए कोयले से ही अपनी दूकान चलाते हैं और हजारों

मन कोयला वह हर हफ्ते भट्टी चलाने वालों को देते हैं । मैं आशा करता हूँ कि इस बात का भी ध्यान रख कर आप बनारस के भ्रष्टाचार की तरफ और करेंगे ।

चौथी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जौनपुर की एक खास दिक्कत है । जौनपुर रेलवे स्टेशन पर जो पानी मिलता है, वह मटमैला पानी मिलता है जिस को पैसेंजर पी नहीं सकते । न मालूम वह ट्यूबवैल की खराबी से है या क्या है । इसलिये मैं आपसे कहूंगा कि उस जंकशन पर पानी की व्यवस्था को ठीक करें ।

पांचवीं बात मैं लोहासराय रेलवे स्टेशन के बारे में कहना चाहता हूँ । मैं ने दो तीन बार इसके लिये लिखापढ़ी भी की है और वहाँ की जनता की भी दरखास्त आप के पास आई है कि वहाँ पर एक छोटा सा प्रतीक्षालय (वेटिंग रूम) बना दिया जाये । लेकिन वह आज तक नहीं बना । थोड़े दिन पहले सुनने में आया था कि उसी के पास एक अटैच्ड केबिन बनने वाला था, लेकिन वह भी नहीं बना । वहाँ की जनता की मांग है कि वहाँ स्टेशन के पास ही एक छोटा सा शैड बनवा दिया जाय, जिससे कि यात्रियों को वहाँ हरने का कुछ स्थान हो जाय ।

मैं एक मिनट और लेना चाहता हूँ । और इस समय में मैं कुछ हरिजनों की नौकरियों के सम्बन्ध में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ । सिलेक्शन बोर्ड में प्रायः यह कहा जाता है कि हरिजन क्राबिल नहीं मिलते । मैं आपसे यह कहूंगा कि इलाहाबाद रेलवे सरविस कमीशन तथा मद्रास रेलवे सरविस कमीशन जो बने उन में सरविस कमीशन में हरिजन प्रति-

निधित्व कुछ कम रखा गया। इलाहाबाद रेलवे सरविस कमीशन में जो हरिजन रखा भी गया, तो उस के लिये मैं आप से यह कहना चाहता हूँ कि उसी के साथ बम्बई रेलवे सरविस कमीशन में जो आदमी रखा गया, उन दोनों की योग्यता और क्वालीफिकेशन में और उन दोनों के पीरियड आफ सरविस में जो फर्क है इसके कारण रेलवे स्टाफ में बहुत गड़बड़ी है और असन्तोष पैदा हो रहा है। आप इस की ओर ध्यान दें। जो रेलवे सरविस कमीशन इलाहाबाद में बना है, उसका खास मकसद यह था कि यू० पी०, पंजाब और बिहार के लोग रेलवे की नौकरियों में आयें, क्योंकि जनता में आजकल यह खास भावना चल रही है कि बंगाल के लोग बंगाल वालों को भर्ती करते हैं, मद्रास के अफसर मद्रास वालों को भर्ती करते हैं और बम्बई वाले बम्बई वालों को ही भर्ती करते हैं। लेकिन यू० पी०, पंजाब और बिहार के लोग इन में भर्ती नहीं हो पाते? तो यह जो मकसद था वह अभी तक इलाहाबाद सरविस कमीशन के खोलने से पूरा नहीं हो सका।

अब मैं एक दो सैकिड और लेता हूँ जो बाबतपुर रेलवे स्टेशन के सम्बन्ध में है जो शाहजहाँपुर पुरी फास्ट पैसँजर वहाँ होकर जाती है उसके लिये वहाँ की जनता का यह खास अनुरोध है कि वह वहाँ पर दो मिनिट के लिये रोक दी जाय। इससे जनता को बहुत सुविधा हो जायेगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आप को हार्दिक धन्यवाद देता हूँ।

श्री पोकर साहेब (मलपपुरम्) : मंजेरी के रास्ते, फेरोक तक जाने वाली शोरानूर-नीलाम्बुर रेलवे लाइन को बढ़ाये जाने के सम्बन्ध में कुछ एक शब्द कहना

चाहता हूँ। इस लाइन के बढ़ाये जाने की बहुत अधिक आवश्यकता और जनता इसकी मांग कर रही है। आप को मालूम होगा कि १९२१ की मलबार क्रांति के बाद यह लाइन इसलि, बनाई गई थी ताकि एर्नाड क्षेत्र तक रास्ता मिल जाय। किन्तु उक्त लाइन के खोले जाने से यह उद्देश्य पूरा नहीं हो सका। यद्यपि उक्त लाइन को फिर से बिछाये जाने के लिये मैं रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूँ, फिर भी मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस से हमारा अभिप्राय पूरा नहीं हो पाया है। यदि इस लाइन को मंजेरी के रास्ते फेरोक तक बिछाया गया तो यह सारा क्षेत्र खुल जाएगा और इस क्षेत्र की उपज एवं उत्पादन को और स्थानों तक पहुंचाया जा सकेगा। नीलाम्बुर तक ही लाइन बिछाने का कोई मतलब नहीं, और इस को बढ़ाने से केवल ३८ मील की लाइन बिछानी पड़ती है।

मद्रास शहर की बीच रोड़ पर हार्डि कोर्ट के पूर्व में जहाँ रेल की पटरी और सड़क एक दूसरे से मिलती हैं, वहाँ यात्रियों के लिये ऊपर से जाने के पुल को बनाये जाने के लिये भी मैं प्रार्थना करूँगा। मैं ने दो वर्ष पहले भी इस बात पर जोर दिया था किन्तु मुझे बताया गया कि वहाँ की स्थानीय सरकार को इसके बनवाने में कुछ कठिनाइयाँ आती हैं। यदि केन्द्रीय सरकार इस पर जोर दे तो स्थानीय सरकार अवश्य इस मांग को पूरा करेगी।

श्री शिवमूर्ति स्वामी : सभापति महोदय, मैं देश की इस बड़ी संस्था के बारे में अपने कुछ प्वाइंट पेश करना चाहता हूँ। हम जानते हैं कि इस साल जो अर्निंग होनी चाहिय थी वह तो हम नहीं

[श्री शिवमूर्ति स्वामी]

पा सके। इसलिये कोशिश यह करनी चाहिये कि रेलवे बोर्ड में हर साल ज्यादा से ज्यादा कमाई हो।

दूसरी बात यह है कि प्रिंसिपल के तौर पर ज्यादा तनखाहें नहीं दी जानी चाहियें। यहां पर रेलवे बोर्ड के मੈम्बरों को मंत्री महोदय से ज्यादा तनखाह दी जाती हैं। बोर्ड के मੈम्बरों को चार हजार और इससे भी ज्यादा दिया जाता है। इस को कम से कम करना जरूरी होगा। इस में यह सवाल नहीं है कि हमारे एक्सचेंजर से हमारा पैसा जा रहा है। यह एक प्रिंसिपल की बात है कि मिनिस्टर से ज्यादा किसी की तनखाह नहीं होनी चाहिये, चाहे कोई सैक्रेटरी हो या बोर्ड का मੈम्बर हो। हमारे कांग्रेस का पहले यही सिद्धांत था, यही तत्व था। और हम पहले से ही वह तत्व पेश करते आए हैं कि हमारे यहां कम से कम फर्क होना चाहिये। मामूली गैंगमैन को पचास या साठ रुपये मिलते हैं तो उस हालत में किसी और को पांच या चार हजार रुपये तक देना पार्लियामेंट के लिये अन्याय होगा।

तीसरी बात यह है कि यहां पर जो हमारी नयी लाइन बन रही हैं, इन में जो प्रेफरेंस दिया जाता है, उस के लिये ग्राम तौर पर यह कहा जाता है कि प्रेफरेंस दक्षिण भारत को नहीं दिया जाता यह हकीकती बात है और हम जानते हैं कि नक्शे को देखने से यह साफ मालूम हो जाता है। मैं अपने उस बैकवर्ड एरिया का नक्शा आपके सामने पेश करना चाहता हूं कि जिस के बारे में बहुत दिनों से बात चल रही है और बार बार जिस का सरवे किया गया है।

फिर भी उधर नजर नहीं गयी। मैं इस बारे में मंत्री महोदय को बधाई देता हूं कि दूसरे हाउस में उन्होंने वह बात साफ कर दी कि कारवर जिले में जो फ़ारेस्ट एरिया है और जो मिनरल्स से भरा हुआ एरिया है, इस को रेलवे से जोड़ देना चाहिये। इस तरह के एरिया चाहे किसी स्टेट में हों, चाहे किसी कोने में हों उनको रेलवे का कनैक्शन देना जरूरी होगा। मैं कहना चाहता हूं कि इस प्रिंसिपल के तहत कारवर जिले को रेलवे का कनैक्शन नहीं है। लिहाजा इस पर आप फौरन् ध्यान दें और कम से कम दूसरे फ़ाइव ईयर प्लान में इस को ले आवें, यह मैं अपनी मांग पेश करता हूं।

अब एक बात यह है कि रेलवे लेबरर्स के वेलफेयर की बात, उन के कुशल क्षेम की बात, रेलवे बोर्ड को खास तौर पर अपने ध्यान में रखनी चाहिये। इस के लिये मैंने एक सुझाव भी अपने कट मोशन में दिया है कि अगर लेबर फंड में आप ज्यादा बचत नहीं कर सकते हैं तो जो थर्ड क्लास पर एक पाई और अपर क्लास टिकट पर एक आना या जो कुछ जमा होता है, वह हर साल आप जमा करते हुए लेबर फंड को बढ़ायें।

आगे जो बात मुझे कहनी है वह पुराने सरविस के लोगों के बारे में है। कई लोग ऐसे हैं जिन को १५, २० साल तक सरविस करते हो गये हैं। मैंने एक स्टेशन मास्टर से दरियाफ्त किया तो मालूम हुआ कि जो पहले से बहुत दिनों से इस तरह काम करते आए हैं उन के ग्रेड्स में और जो इधर चार पांच साल में नये भरती हुए हैं, उन के ग्रेड्स में, काम वही करते हैं और उन्हीं ग्रेड्स में रहते हैं, लेकिन

तनख्वाह में उन के तीस चालीस का फर्क होता है। लिहाजा इस का भी ख्याल रखा जाए। आखिरमें, जो रेलवे के लिए बजट ग्रांट ली जा रही है उस ज़्यादा रकम के लिए उस के नीचे फुटनोट में यह वजह बतलाई गई है कि इस वृद्धि का यही कारण है कि पदाधिकारियों के अस्थायी पदों को बढ़ाया गया और उनके लिये भत्ते की व्यवस्था की गई। इस में यह भी चीज साफ करनी चाहिए थी कि किस वास्ते यह जायदा स्टाफ रखना पड़ा और रेलवे विभाग में इतनी भरती करनी पड़ी जिसके कारण रोज़ बरोज़ खर्चा बढ़ता जाता है। हालत यह है कि इधर तो स्टाफ बढ़ता जाता है जिस के कारण खर्चा बढ़ता है उधर रेलवे में भ्रष्टाचार और रिश्वत-स्तानी बढ़ती जाती है। इस रिश्वत को रोकने के लिए और रेलवे में से भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिये सरकार ने एक कमेटी बनाई हुई है, लेकिन अभी भी रिश्वत-स्तानी का बाज़ार गर्म है, यह ठीक है कि गवर्नमेंट ने इसे बन्द करने की अनेक कोशिशें की हैं, लेकिन मुझे दुःख के साथ यह तसलीम करना पड़ता है कि वह अपने मक़सद में कामयाब नहीं हुई है। यहां पर मैं इस बात की चेतावनी देना चाहता हूं कि वह गवर्नमेंट जो रिश्वतस्तानों को बन्द करने में असमर्थ रहती है, उसको दूसरी गवर्नमेंट को जगह देनी होती है और वह अधिक दिन तक टिक नहीं पाती। इतिहास बतलाता है कि मुगल गवर्नमेंट हिन्दुस्तान से इसी वजह से खतम हुई और हमें सबक लेना चाहिए, इसके लिए कमेटी बिठायें और इस बात का कड़ा चेक रखें कि जो कोई ऐसी गलती करते हुए पकड़ा जाए उसको सख्त से सख्त सज़ा दी जाए और ऐसे भ्रष्टाचारी कर्मचारी को फौरन रेलवे विभाग से निकाल बाहर करना चाहिए। मैं मंत्री महोदय से यह बतलाना चाहता

हूं कि वह अपने दस्तखत किये हुए नोट मुझे दे दें और मैं एक नहीं, दो नहीं, अनेकों कर्मचारियों को रिश्वत के अपराध में पकड़ा सकता हूं, आपके दस्तखतशुदा नोट अगर उनकी जेबों में पाये जायें, तो आप उन को सज़ा दीजिए, दूसरों को सज़ा देने की ज़रूरत नहीं, कौन नहीं जानता कि आज के दिन ये गुड्स क्लर्क व्यापारियों से वैगन सप्लाई करने में रिश्वत लेते हैं, क्या कारण है कि बड़े बड़े व्यापारियों को वैगन्स मिल जाते हैं, कारण बिल्कुल साफ है वहां पर नम्बर लगाये जाते हैं और सौ, दो सौ और हजार, हजार रुपये तक की रिश्वत चलती है और व्यापारी लोग वैगन्स के लिए उनको रिश्वत देते हैं। हम ने यहां हाउस में एक विल पास किया हुआ है जिसकी रू से दोनों पार्टीज़ लेने वाला और रिश्वत देने वाला दोनों अपराधी हैं और दोनों गलती करते हैं और इस क़ानून के कारण बाहर कोई इसकी शिकायत भी नहीं आ पाती, इस ख़ामी को दूर करने के लिये खास तौर पर रेलवे बोर्ड को गौर करना पड़ेगा और उसके लिए कोई एक तरीका निकालना पड़ेगा और उसका एक ही तरीका हो सकता है कि जब कभी भी आपको इस क्रिस्म की शिकायत पहुंचे, आप फौरन उसकी देखभाल करें और जांच पड़ताल करें।

हैदराबाद रेलवे के बारे में मुझे सिर्फ इतना ही कहना है कि वहां के कर्मचारियों के साथ ठीक वर्ताव नहीं हो रहा है जैसा कि होना चाहिए और मैं चाहता हूं कि वहां के कर्मचारियों के जो पहले ग्रेड्स और दूसरी सर्विस सम्बन्ध सुविधायें थीं, उनमें जो कमी कर दी है, उसको फौरन दूर किया जाए। इसके अलावा यह जे. कर्नाटक का ऐरिया है जो इतना बँकवर्ड है, ज़ममें रेलवे का विस्तार किया जाए

[श्री शिवमूर्ति स्वामी]

और वागलकोट-रायचूर से मिला दिया जाय और कारवार जिला हल्याल से रेलवे लाइन द्वारा मिला दिया जाए। अगर हम इस प्रांत के जिलों को रेलवे लाइन से एक दूसरे से मिला सकें तो हमें काफी लाभ होगा। इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

७ म०

सभापति महोदय : जिन कटौती प्रस्तावों की घोषणा की जा चुकी है, उनके अतिरिक्त और कुछेक गिने-चुने कटौती-प्रस्ताव हमारे पास आए हैं :

मांग संख्या ३ : कटौती प्रस्ताव संख्या ९८.

मांग संख्या ९क : कटौती प्रस्ताव संख्या ११५, ३१४, ३१८, ३२०, ३२१, ३१७, और ३२३.

मांग संख्या १२क : कटौती प्रस्ताव संख्या ३२८ और ३३१.

मांग संख्या १५ : कटौती प्रस्ताव संख्या ५६, ३४९, १३८, १३९, ३५२ और ४३२.

मांग संख्या १८ : कटौती प्रस्ताव संख्या १५२, ३७७, ४३७ और ४३९.

इसके पश्चात् सभा सोमवार, ८ मार्च १९५४ के दो बजे तक के लिए स्थगित हुई।