



मंगलवार,
२ मार्च, १९५४

संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

छठा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

६९५

६९६

लोक सभा

मंगलवार, २ मार्च १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

भारतीय प्रादेशिक सेना

*५५३. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक :

(क) रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भूतपूर्व भारतीय प्रादेशिक बल के कर्मचारियों को जिन्होंने की स्थानीय सेवा में भरती होने की इच्छा प्रकट की, अपने वर्तमान वेतन पर काम करने को तथा नौकरी से मुक्त होने पर अपने पहले के दर्जे पर वापस जाने का अधिकार दिया गया है ?

(ख) क्या यह सत्य है कि सेना से मुक्त होने पर उन्हें इस आधार पर प्रादेशिक सेना में भर्ती नहीं किया जाता है कि भारतीय प्रादेशिक बल का कब से विघटन किया गया है ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्रीत्यागी): (क) जी हां, जहां तक कि सीनियर तथा जूनियर ग्रेड अधिकारियों का सम्बन्ध था ।

(ख) भूतपूर्व भारतीय प्रादेशिक बल के कर्मचारी, जोकि प्रादेशिक सेना में भर्ती होना चाहते हैं, ऐसा करने से वंचित नहीं रखे जाते हैं बशर्तकि वह उन शर्तों तथा निबन्धनों

को पूरा करें जोकि प्रादेशिक सेना में भर्ती होने के लिए रखे गए हैं ।

एपलाबी प्रतिवेदन

*५५४. श्री एम० एल० द्विवेदी :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार, लोक सेवा आयोग के सेवाओं के लिए उम्मीदवार चुनने के ढंग के दोषों को दूर करने के लिए, जिनका उल्लेख डा० एपलाबी के भारत के प्रशासन सम्बन्धी प्रतिवेदन के पृष्ठ ११ पर किया गया है, क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

गृह-कार्य उप मंत्री (श्री दातार) : श्री एपलाबी ने जो विचार प्रकट किये हैं, उनका सम्बन्ध सामान्यतः भारत में लोक सेवा आयोगों द्वारा कर्मचारी चुनने से है तथा इनका विशिष्ट रूप से संघ लोक सेवा आयोग से, जिसके साथ कि केन्द्रीय सरकार को संव्यवहार करना पड़ता है, कोई सम्बन्ध नहीं । उन्होंने कहा है कि केन्द्रीय लोक सेवा आयोग अखिल भारतीय तथा प्रथम श्रेणी की सेवाओं और प्रथम श्रेणी के पदों के लिए कर्मचारी भर्ती करने में बड़ी सावधानी से काम लेता है तथा उचित कसौटी का प्रयोग करता है । उनके कथनानुसार यह आयोग उम्मीदवारों के व्यक्तित्व, मानसिक प्रवृत्ति तथा सामाजिक चेतना का यथासम्भव अधिक से अधिक अनुमान लगाता है ।

श्री एपलाबी पुनः भारत आये हैं तथा उन्होंने संघ लोक सेवा आयोग तथा सरकार के साथ सविस्तार परामर्श किया है । इस

चर्चा के कारण उत्पन्न प्रश्न अभी विचाराधीन हैं तथा सरकार यथासमय उनपर अपना निश्चय करेगी।

श्री एम० एल० द्विवेदी : इन प्रस्थापनाओं की कौन जांच कर रहा है ; क्या उनकी जांच सरकारी स्तर पर हो रही है अथवा क्या सरकारी अधिकारियों की कोई समिति यह जांच कर रही है, तथा इन प्रस्थापनाओं को कार्य-रूप देने में कितना समय लगेगा ?

श्री दातार : मंत्रालयों में इनकी जांच हो रही है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या यह सत्य है कि संघ लोक सेवा आयोग द्वारा कर्मचारियों की भर्ती में सावधानी आदि बरतने के बावजूद कुछ त्रुटियां पाई गई हैं ; यदि पाई गई हैं तो क्या यह त्रुटियां भी विचाराधीन हैं ?

श्री दातार : जी हां। उन पर भी विचार हो रहा है।

श्री जयपाल सिंह : इस विशेषज्ञ ने किन मुख्य दोषों की ओर संकेत किया है ?

अध्यक्ष महोदय : आपको रिपोर्ट देख लेनी चाहिये।

मूक-बहरों की ट्रेनिंग

***५५५. सरदार हुक्म सिंह :** क्या शिक्षा मंत्री कृपा करेंगे :

(क) क्या मूक-बहरों की अपनी श्रवण तथा भाषण शक्ति बढ़ाने में सहायता देने के लिए कोई केन्द्रीय संस्था विद्यमान है ;

(ख) यदि है, तो क्या किसी राज्य की भी ऐसी कोई संस्था है ; तथा

(ग) यदि है, तो किस राज्य की है ?

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

(ख) तथा (ग). विभिन्न राज्यों में बहरे बच्चों के लिए ४१ स्कूल हैं। एक सूची सदन पटल पर रखी जाती है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६].

सरदार हुक्म सिंह : क्या राज्य सरकारों द्वारा अथवा प्राइवेट संगठनों द्वारा चलाई गई इन संस्थाओं में से किसी भी संस्था को केन्द्रीय सरकार से कोई आर्थिक सहायता अथवा अनुदान मिलता है ?

डा० एम० एम० दास : दो प्रकार की संस्थाएं हैं। इन में से ३५ संस्थाएं प्राइवेट निकायों द्वारा तथा ६ संस्थाएं राज्य सरकारों द्वारा चलाई जा रही हैं। प्राइवेट संस्थाओं द्वारा चलाई जाने वाली अधिकांश संस्थाएं राज्य सरकारों से आर्थिक सहायता प्राप्त करती हैं।

सरदार हुक्म सिंह : क्या सरकार को इस सम्बन्ध में कोई शिकायत प्राप्त हुई है कि इन अपाहिज व्यक्तियों द्वारा नौकरियों के लिए जो भी अपीलें की जाती हैं, उन पर नियोजक उचित ध्यान नहीं देते हैं ?

डा० एम० एम० दास : वह एक अलग सवाल है। हमारा सम्बन्ध इन बच्चों को केवल शिक्षा देने से है; हमारा उन्हें नौकरी देने से कोई सम्बन्ध नहीं।

श्री बैरो : क्या मैं जान सकता हूं कि इन स्कूलों में काम करने वाले अध्यापकों की वेतन-श्रेणियां सामान्य स्कूलों में काम करने वाले अध्यापकों की वेतन-श्रेणियों के मुकाबले में कैसी हैं ?

डा० एम० एम० दास : इन में से अधिकांश संस्थाएं प्राइवेट निकायों द्वारा चलाई जा रही हैं तथा कुछेक राज्य सरकारों द्वारा चलाई जा रही हैं। केन्द्रीय सरकार द्वारा कोई भी ऐसी संस्था नहीं चलाई जा रही है। इसलिए हमें वेतनों के बारे में कोई जानकारी नहीं।

श्री घुलेकर : क्या इन संस्थाओं ने ऐसी कोई प्रणाली अथवा पाठ्य-क्रम तैयार किया है जिस से कि ऐसे छात्रों के माता पिता भी लाभ उठा सकें ?

डा० एम० एम० दास : इन छात्रों के माता पिता ? मुझे मालूम नहीं कि उनका आशय क्या है ।

अध्यक्ष महोदय : मैं भी इस प्रश्न को समझ नहीं सकता हूँ ।

श्री सी० डी० पान्डे : जब तक कि वह स्वयं बहरे तथा मूक न होंगे ।

सरदार हुक्म सिंह : मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार इन बहरे तथा मूक छात्रों को उनकी ट्रेनिंग के बाद कोई नौकरी दिलाने में दिलचस्पी लेती है अथवा क्या वह यह काम इन संस्थाओं पर ही छोड़ती है ?

डा० एम० एम० दास : जहाँ तक मुझे मालूम है, संस्थाएं ऐसी कोई व्यवस्था करने में असमर्थ हैं ।

सांस्कृतिक छात्र वृत्ति परियोजना

*५५६. **श्री बहादुर सिंह :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सांस्कृतिक छात्रवृत्ति परियोजना के अन्तर्गत १९५३-५४ में भारतीय संस्थाओं में कितने विदेशी छात्र दाखिल किये गए; तथा

(ख) सरकार द्वारा उन में से प्रत्येक को क्या सहायता दी गई ?

शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) तथा (ख). एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १०]

श्री बहादुर सिंह : वर्ष १९५३-५४ के लिए कुल कितनी छात्रवृत्तियां मंजूर की गई थीं तथा क्या यह सभी दी गई अथवा नहीं ?

डा० एम० एम० दास : विवरण से पता चलेगा कि ६४ छात्र पहले ही यह छात्र-वृत्तियां प्राप्त कर चुके हैं ।

श्री बहादुर सिंह : मैं जानना चाहता हूँ कि कुल कितनी छात्रवृत्तियां दी जानी थीं ।

डा० एम० एम० दास : कुल एक सौ थीं । इन में से चार के लिए जो कि व्यक्ति चुने गए थे, वह आखिरी मौके पर खिसक गए । वह यहां नहीं आये तथा नये उम्मीदवार चुनने के लिए कोई समय भी नहीं था ।

श्री बहादुर सिंह : एशियाई देशों से कितने छात्र हैं तथा राष्ट्र मंडलीय देश में से कितने छात्र हैं ?

डा० एम० एम० दास : मेरे पास इस का रिकार्ड नहीं है परन्तु मैं भारतीय उद्गम तथा अभारतीय-उद्गम के छात्रों की अलग अलग संख्या दे सकता हूँ ।

श्रीमती ए० काले : यह छात्र किन देशों से लिए गए हैं ?

डा० एम० एम० दास : छात्र कुछ एशियाई, अफ्रीकी तथा राष्ट्रमंडलीय देशों से लिए गए हैं ।

डा० सुरेश चन्द्र : माननीय मंत्री के इस कथन को दृष्टि में रखते हुए कि अफ्रीका से भी छात्र लिए गए हैं, मैं यह जान सकता हूँ कि क्या सरकार को अफ्रीकी छात्रों के साथ किय गए व्यवहार के सम्बन्ध में कोई शिकायत प्राप्त हुई है ?

डा० एम० एम० दास : अफ्रीका में अथवा यहां ?

डा० सुरेश चन्द्र : छात्रवृत्तियां यहां दी गई हैं ।

डा० एम० एम० दास : सरकार को कोई ऐसी सूचना प्राप्त नहीं हुई ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इन—एशियाई अथवा राष्ट्र-मंडलीय— देशों से यह छात्रवृत्तियां बढ़ा देन के सम्बन्ध में कोई अम्भावेंदन प्राप्त हुआ है, तथा उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

डा० एम० एम० दास : मैं तो निश्चित रूप से कह नहीं सकता हूँ परन्तु जहां तक मुझ जानकारी है कोई अम्भावेंदन अब तक प्राप्त नहीं किया गया है ।

कृत्रिम वर्षा

***५५७. सेठ गोविंद दास :** क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि भारत को आस्ट्रेलिया से कृत्रिम वर्षा की विधि के अध्ययन के लिये अपना प्रतिनिधि भेजने का नियंत्रण मिला है ;

(ख) क्या कोई प्रतिनिधि भेजा जा रहा है; और

(ग) यदि हां, तो कौन ?

प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा उपमंत्री (श्री के० डी० मालवीय) :
(क) हां, श्रीमान्- ।

(ख) दो वैज्ञानिक प्रतिनियुक्त किये जायेंगे ।

(ग) अभी तक चुनाव नहीं किया गया है ।

सेठ गोविंद दास : क्या इस सम्बन्ध में आस्ट्रेलिया से कोई वैज्ञानिक साहित्य भी प्राप्त हुआ है ?

श्री के० डी० मालवीय : इस सम्बन्ध में आस्ट्रेलिया में काम हो रहा है । डाक्टर बोयन इसके विशेष तौर पर वैज्ञानिक समझे जाते हैं और उनसे प्रार्थना की गई थी कि वह हमारे यहां के दो वैज्ञानिकों को इस काम में सहायता करें । वहां से इस सम्बन्ध में

साहित्य भी आया है । अमरीका से भी इस सम्बन्ध में साहित्य आया है, मैं ने खुद मंगाया था । बोयन साहब ने यह मंजूर कर लिया है कि वह अपनी विज्ञानशाला में हमारे यहां के वैज्ञानिकों को इस सम्बन्ध में ज्ञान हासिल करने में सहायता देंगे ।

सेठ गोविंद दास : जो यह साहित्य अमरीका से और आस्ट्रेलिया से प्राप्त हुआ है क्या उससे इस बात का पता चलता है कि इस में कितना खर्च होगा और क्या वह खर्च हमारा देश बरदाश्त कर सकेगा ।

श्री के० डी० मालवीय : सारे अनुसंधान का जो अन्दाजा काउंसिल आफ साइन्टिफिक और इंडस्ट्रियल रिसर्च ने लगाया है वह यह है कि अभी इसमें कोई विशेष प्रगति नहीं हुई है । जो इस विषय में अन्तर्राष्ट्रीय पट पर जानकारी हुई है उससे हम यह नहीं कह सकते कि हमारा ज्ञान आगे बढ़ा है । अभी और काम और खोज करना आवश्यक है । इस सम्बन्ध में जो मौलिक रूप में जानकारी आवश्यक है वह भी काफी नहीं है ।

श्री एस० एन० दास : मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस दिशा में भारत तथा दूसरे देशों में नवीनतम स्थिति क्या है ?

श्री के० डी० मालवीय : अमरीका में कृत्रिम वर्षा की दिशा में कुछ वैज्ञानिक गवेषणा और परीक्षण किये गये हैं । अमेरिका के जनरल इलेक्ट्रिक कम्पनी और वैदर कार-पोरेशन ने इस क्षेत्र में कार्य किया है । इस के साथ ही आस्ट्रेलिया के रेडियो फिजिक्स और इलेक्ट्रोनिक्स विभाग के अध्यक्ष डा० ई० सी० बोयन ने भी काफी काम किया है । सम्पूर्ण स्थिति के विषय में हमारा अनुमान यह है कि बाहरी देशों में अभी तक कोई विशेष प्रगति नहीं की गई है ।

भारत में भी डा० बनर्जी के निदेशन में अधिकांश तौर पर बंगाल में और मद्रास में

भी बादल की छाया करने और कृत्रिम वर्षा के निर्माण में कुछ काम किया गया है । इसमें भी हमारी सफलता नगण्य सी है ।

पिछड़े वर्गों सम्बन्धी आयोग

*५५९. श्री मुनिस्वामी : क्या गृह-कार्य मंत्री १४ दिसम्बर, १९५३ को दिये गये प्रश्न संख्या ६३६ के उत्तर की ओर निर्देश करेंगे और बतायेंगे :

(क) क्या पिछड़े वर्गों सम्बन्धी आयोग द्वारा प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने की आशा है ; और

(ख) आयोग के मद्रास राज्य में कब जाने का विचार है ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार) : (क) हां, १९५४ के पूर्व ।

(ख) अप्रैल १९५४ ।

श्री मुनिस्वामी : मैं जानना चाहता हूँ कि आयोग ने अभी तक किन किन स्थानों को देखा है और कितने महीने व्यतीत किये हैं ?

श्री दातार : वे कुल १२ स्थानों पर गये हैं । संख्या बहुत बड़ी है तथा जो रकम खर्च की गई है वह अधिक नहीं है ।

श्री बेलायुधन : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने आयोग के कार्य तथा क्षेत्र के सम्बन्ध में कोई निर्देश जारी किया है ?

श्री दातार : निर्देश-पद सर्वथा स्पष्ट हैं और विस्तृत भी हैं ।

श्री मुनिस्वामी : मैं जानना चाहता हूँ कि आयोग अण्डमान और निकोबार द्वीप कब जा रहा है ?

श्री दातार : यह विचार करना उनका काम है ।

श्री मुनिस्वामी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सब स्थानों पर आयोग के सभी सदस्य

जाते हैं अथवा इसके सदस्य अलग अलग रूप से स्थानों को देख लेते हैं ?

श्री दातार : कुछ स्थानों पर वे इकट्ठे जाते हैं और कुछ अन्य स्थानों पर वे समूह बना कर जाया करते हैं ।

छावनी अधिनियम

*५६०. श्री बंसल : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्तमान छावनी अधिनियम में संशोधनार्थ प्रस्तावित विधान के सम्बन्ध में छावनियों में रहने वाली जनता की मंत्रणा प्राप्त करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : माननीय सदस्य को स्मरण होगा कि छावनी (संशोधन) विधेयक १९५३ प्रस्तुत करते समय मैं ने सदन को सूचित कर दिया था कि सरकार सर्वप्रथम नीचे लिखे तरीके पर प्राथमिक कार्यवाही करेगी

(क) नगर क्षेत्रीय समितियों को शक्ति प्रत्यायोजन ; और

(ख) उन नागरिक क्षेत्रों को छावनियों से अलग कर देना, जिनकी सेना को आवश्यकता नहीं है ;

और यदि अनुभव से यह मालूम हुआ कि और परिवर्तन आवश्यक हैं तो सरकार इस सम्बन्ध में व्यापक विधान पर सहर्ष विचार करेगी ।

अतः आवश्यक विधान प्रस्तुत करने पर ही जनमत प्राप्त करने का प्रश्न उत्पन्न होगा ।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री महोदय इस सुझाव पर भी विचार कर रहे हैं कि जो संसद्-सदस्य इस से विशेष सम्बंधित हैं, उनकी राय भी ले ली जाय ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : मैं आपकी इजाजत से कहना चाहता हूँ कि असल में गवर्नमेंट ने अपनी राय करीब करीब कायम कर ली है। लेकिन उसके ऐलान से पहले मैंने खुद अपनी जिम्मेदारी पर यह तय किया कि बहुत जल्दी उन कैंटनमेंटों का एक एक नुमायन्दा बुलाकर बातचीत कर ली जाय जहाँ जहाँ पर कि सिविल एरिया कमेटी है। उन से सलाह करने के बाद फिर गवर्नमेंट अपनी राय को जाहिर करेगी।

श्री एन० एल० जोशी : क्या मैं यह जान सकता हूँ कि सरकार ने एक समिति अधिकारियों की इसकी जांच के लिये नियुक्त की थी ?

सरदार मजीठिया : यदि माननीय सदस्य अलग करने पर विचार कर रहे हैं, तो सरकार ने संयुक्त सचिव, डी० एम० एल० सी० तथा अन्य व्यक्तियों को मिलाकर एक समिति बनाई थी जिसने इस प्रश्न पर विचार किया है। उन्होंने एक बहुत ही व्यापक प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है। मेरा विचार कि परसों द्वितीय सदन में इस आशय का प्रश्न उपस्थित किया जायगा, तब पूर्ण विवरण मालूम हो जायेगा।

शिक्षितों की बेरोजगारी

*५६१. श्री दाभी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या बम्बई सरकार ने शिक्षितों की बेरोजगारी दूर करने के लिये बम्बई राज्य के ग्रामीण क्षेत्रों में नये प्राइमरी स्कूल खोलने का कोई प्रस्ताव पेश किया है ;

(ख) यदि उपरोक्त (क) भाग का उत्तर हाँ में हो तो वे प्रस्ताव क्या हैं ; और

(ग) क्या सरकार ने उन प्रस्तावों को स्वीकार किया है ?

शिक्षा मंत्री के सभा सचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) जी हाँ।

(ख) इस प्रस्ताव के अनुसार ग्रामीण क्षेत्रों के १०,३०० अध्यापकों को रोजगार मिलेगा।

(ग) हाँ, शिक्षित किन्तु बेरोजगारों को सहायता देने की इस योजना के अन्तर्गत सरकार ने आज तक बम्बई सरकार के नाम ४,००० अध्यापक आवंटित किये हैं।

श्री दाभी : इस पर कुल कितना अनुमानित व्यय होगा ? केन्द्रीय सरकार से कितना चंदा मांगा जाएगा ?

डा० एम० एम० दास : नियुक्ति के प्रथम वर्ष में केन्द्रीय सरकार कुल खर्च का ७५ प्रतिशत देगी। बम्बई राज्य के लिये आज तक कुल १६,२५,००० रुपये की राशि मंजूर की जा चुकी है।

श्री दाभी : कितने वर्षों तक केन्द्रीय सरकार चंदा देती रहेगी ?

डा० एम० एम० दास : प्रथम वर्ष में, कुल वेतनों का ७ प्रतिशत केन्द्रीय सरकार द्वारा दिया जाएगा ; दूसरे वर्ष में, ५० प्रतिशत केन्द्रीय सरकार द्वारा और शेष ५० प्रतिशत राज्य सरकार द्वारा दिया जाएगा ; तीसरे वर्ष में, २५ प्रतिशत केन्द्रीय सरकार द्वारा और शेष ७५ प्रतिशत राज्य सरकार द्वारा दिया जाएगा। चौथे वर्ष से सारी राशि राज्य सरकार द्वारा दी जाएगी।

श्री बी० के० दास : आज तक सभी राज्यों को कुल कितनी धनराशि मंजूर की जा चुकी है ?

डा० एम० एम० दास : आज तक कुल १,०८,६३,३०० रुपये की राशि मंजूर की जा चुकी है। इस में उन सामाजिक शिक्षा कर्मचारियों के वेतन भी शामिल हैं जिन्हें काम दिया गया है।

श्री बी० एस० मूर्ति : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस में सभी ग्रामीण क्षेत्रों में चलाई

जाने वाली अनिवार्य शिक्षा प्रणाली का लागू किया जाना भी शामिल है ?

डा० एम० एम० दास : निस्संदेह, इस से राज्यों में अनिवार्य शिक्षा प्रणाली को चलाने में सहायता मिलेगी ।

युवक कैम्प

* ५६३. **डा० राम सुभग सिंह :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या युवक कल्याण योजना के अधीक्षकत्व में वर्ष १९५३-५४ में आज तक सरकार द्वारा कोई युवक कैम्प खोले जा चुके हैं ;

(ख) यदि हां तो उनकी संख्या कितनी है और उन्हें कहां कहां खोला गया है ; और

(ग) उन कैम्पों में कुल कितने विद्यार्थियों ने भाग लिया ?

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

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

डा० राम सुभग सिंह : मैं जानना चाहता हूं कि क्या विगत वर्ष या इस वर्ष भारत सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में कोई योजना चलाई गई थी, और यदि हां, तो उस योजना का क्या प्रयोजन था, तथा क्या शिक्षा मंत्रालय द्वारा वह योजना कार्यान्वित की जा चुकी है ?

डा० एम० एम० दास : मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य किस योजना की ओर निर्देश कर रहे हैं । यदि उनका अभिप्राय छात्रों के लिये खोले गये कैम्पों से है, तो मैं यह कहूंगा कि सरकार ने इन कैम्पों को चलाये जाने के लिये राज्य सरकारों को कुछ अनुदान दिये हैं ।

डा० राम सुभग सिंह : राज्य सरकारों को इस प्रकार के अनुदान देने का क्या प्रयोजन है ? मैं जानना चाहता हूं कि क्या शिक्षा

मंत्रालय के समक्ष इस कार्यक्रम की कोई स्पष्ट रूपरेखा थी, और यदि थी, तो वह क्या है, तथा सरकार की उस नीति को किस हद तक कार्यान्वित किया गया है ?

डा० एम० एम० दास : यह तो एक अस्थायी व्यवस्था है । योजना आयोग को २५ लाख रुपये की एक योजना दी गई है जो उनके विचाराधीन है । यह तो एक अस्थायी व्यवस्था है ।

डा० राम सुभग सिंह : सरकार ने उस राशि में से कितना भाग व्यय किया है ?

डा० एम० एम० दास : अभी भी यह योजना, योजना आयोग के विचाराधीन है और इन २५ लाख रुपयों में से कोई भी भाग व्यय नहीं किया गया है ।

श्रीमती कमलेंद्रमति शाह : क्या युवक कल्याण योजना में लड़कियों को भी शामिल किया गया है ?

डा० एम० एम० दास : मुझे इसकी पूर्वसूचना चाहिये ।

दैव विपत्तियों के लिये सहायता

* ५६४. **श्री राधा रामण :** क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या दैव विपत्तियों से होने वाले कष्ट को दूर करने के लिये दी जाने वाली सहायता के नियमों के अन्तर्गत राज्य सरकारें भिक्षा की राशि के केवल ५० प्रतिशत अंश तक को ही पाने का दावा कर सकती हैं ;

(ख) क्या किसी प्रकार के शारीरिक श्रम के लिये दी गई कोई सहायता इस के उपबन्धों में सम्मिलित नहीं है और सरकार इस अनुदान के अन्तर्गत उसमें हिस्सा नहीं बटाती ; और

(ग) क्या सरकार का निरपेक्ष सहायता के उपबन्धों में कोई परिवर्तन करने का विचार है ?

वित्त मंत्री के सभा सचिव (श्री बी० आर० भगत) : (क) इस विषय में कोई नियम नहीं है। अब तक यही प्रथा रही है कि एक उचित उच्चतम सीमा तक किसी राज्य सरकार द्वारा दी गई निरपेक्ष सहायता पर किये गये व्यय के ५० प्रतिशत तक की राशि अनुदान के रूप में सम्बद्ध राज्य सरकार को लौटा दी जाती है और ऐसा तभी किया जाता है जब यह देखा जाये कि राज्य सरकार ने जो राशि व्यय की है उसे स्वयं वहन कर सकना उसके सामर्थ्य से परे है। भिक्षा तो निरपेक्ष सहायता का केवल एक रूप है।

(ख) शारीरिक श्रम करने वालों में दी जाने वाली सहायता व्यवहारतः निरपेक्ष सहायता के लिये की गई सामान्य व्यवस्था के अन्तर्गत नहीं आती। सहायता के कार्यों में शारीरिक श्रम करने वाले व्यक्तियों को काम पर लगाया जाता है और उन्हें राज्य सरकार द्वारा नियत दर पर मंजूरी दी जाती है। इस प्रकार के सहायता कार्यों पर राज्य जो व्यय करता है और जिन मामलों में इस प्रकार की सहायता की आवश्यकता प्रतीत होती है उन मामलों में केन्द्रीय सरकार अब तक उस व्यय के ५० प्रतिशत तक की राशि ऋण के रूप में सहायता के लिये देती रही है।

(ग) केन्द्र को राज्यों को किन सिद्धान्तों के अनुसार कष्ट को दूर करने के लिये सहायता देनी चाहिये इस पर विचार किया जा रहा है।

श्री राधा रमण : किन किन राज्यों ने चालू वर्ष में इस प्रकार के अनुदान मांगे और उन की इन मांगों को कहां तक स्वीकार या अस्वीकार किया गया ?

श्री बी० आर० भगत : १९५३-५४ में जिन राज्यों ने इस प्रकार की सहायता मांगी और उन्हें यह दी गई उन के नाम ये हैं : बिहार, मद्रास (विभाजन पूर्व), उत्तर प्रदेश, मैसूर, मध्य भारत और बम्बई। यदि मान-

नीय सदस्य चाहें तो मैं उन्हें यह भी बता सकता हूं कि कितनी सहायता दी गई।

अध्यक्ष महोदय : इस की आवश्यकता नहीं है।

श्री राधा रमण : मैं उन के बारे में कुछ जानकारी चाहता हूं जिनकी मांगें अस्वीकृत कर दी गई थीं।

श्री बी० आर० भगत : कभी भी सर्वथा इन्कार नहीं किया गया किन्तु यह सारी सहायता राज्य द्वारा इस प्रकार के कार्य पर व्यय की गई राशि के ५० प्रतिशत के हिसाब से दी जाती है।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने उन राज्यों के नाम बताये हैं जिन्हें अनुदान दे दिये गये थे माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि किन राज्यों ने इस प्रकार के अनुदान मांगे थे और उन्हें अनुदान नहीं दिये गये।

श्री बी० आर० भगत : मेरे विचार में ऐसा कोई मामला नहीं है जब कि कोई अनुदान मांगा गया हो और उसे सर्वथा अस्वीकार कर दिया गया हो।

श्री राधा रमण : क्या सरकार को यह विदित है कि इस देश के लोगों में अब यह भावना बढ़ती जा रही है कि ऐसी आपदाओं के समय भीवे सरकार से भिक्षा मांगना पसन्द नहीं करेंगे, अपितु अपने श्रम के बदले में पैसा लेना अधिक अच्छा समझेंगे ?

श्री बी० आर० भगत : जी हां, सहायता की इस सारी व्यवस्था में नवीकरण की दृष्टि से और इसे और अधिक प्रभावशाली तथा वैज्ञानिक बनाने के लिये इस सारे विषय पर विचार किया जा रहा है।

श्री एस० एन० दास : क्या इन में से किसी मामले में सामान्य प्रथा को छोड़कर किसी के साथ विशेष व्यवहार किया गया था और किसी राज्य को निरपेक्ष सहायता पर व्यय

की गई राशि के पचास प्रति शत से अधिक राशि दी गई थी ?

श्री बी० आर० भगत : प्रतिशतक के सम्बन्ध में अपवाद स्वरूप किसी के साथ कोई विशेष व्यवहार नहीं किया गया किन्तु राजस्थान और बिहार जैसे कुछ राज्यों को ऐसे कार्यों के लिये जिन में कि निरपेक्ष सहायता कार्य का कोई प्रश्न नहीं था तत्काली ऋणों इत्यादि के कुछ अंश की पूर्ति के लिये भी सहायता दी गई थी ।

पाकिस्तानी प्रतिभूतियां

***५६५. श्री ए० एन० विद्यालंकार :** क्या वित्त मंत्री ४ सितम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १०२७ तथा १०२८ और २२ दिसम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १२४६ के उत्तरों को निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे कि उन पाकिस्तानी प्रतिभूतियों के निर्यात के बदले जो भारत से बदल कर पाकिस्तान के नाम कर दी गई हैं भारत को किस रूप में कितना क्या मिला है ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) : सरकार की सूचना के अनुसार लगभग ३८ लाख रुपये के अंकित मूल्य की सरकारी प्रतिभूतियों का रिजर्व बैंक की अनुमति से निर्यात किया गया है । इन में से अधिकांश का बैंकों तथा बीमा समवायों द्वारा पाकिस्तान में अनिवार्य परिनियत जमा की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये किया गया था । यह विश्वास है कि शेष के अधिकांश का विनिमय नियंत्रण के आरम्भ होने से पूर्व ही पाकिस्तान को निर्यात कर दिया गया था ।

श्री ए० एन० विद्यालंकार : क्या बैंकों, दलालों और सामान्य जनता से इस प्रकार की घोषणा करवाना जिसमें २७ फरवरी १९५१ से अब तक की अवधि के बीच इन बैंकों तथा अन्य समवायों द्वारा सौदा की गई प्रतिभूतियों का विस्तृत व्योरा दिया हुआ हो और

इन विवरणों से इन प्रतिभूतियों के चौर्यानयन के मामलों का पता लगाना सम्भव और वांछनीय नहीं है ?

अध्यक्ष महोदय : यह तो कार्यार्थ एक सुझाव है । यदि माननीय सदस्य कोई जानकारी चाहते हैं तो प्रश्न पूछ सकते हैं ।

श्री ए० एन० विद्यालंकार : मैंने ऐसा करने की सम्भावना के बारे में पूछा था ।

श्री दामोदर मेनन : क्या सरकार ने यह पता लगाने का कोई उपाय किया है कि प्रतिभूतियों का कोई भी भाग चोरी छिपे भारत के बाहर तो नहीं भेज दिया गया है ?

श्री ए० सी० गुहा : चोरी छिपे माल बाहर भेजने का कोई मामला यदि पकड़ा जाये तभी सरकार कह सकती है कि प्रतिभूतियां इस प्रकार भारत के बाहर भेजी गई हैं । परन्तु कोई निश्चित राय दिए बिना मेरा विचार है कि हम इससे इनकार नहीं कर सकते कि यह संभव है कि चोरी छिपे कुछ प्रतिभूतियों को भारत के बाहर ले जाया गया हो ।

सरदार हुक्म सिंह : जब कोई जांच नहीं की गई है, कोई घोषणा आमंत्रित नहीं की गई है और न कोई अन्य रोक ही लगाई गई है, तब सरकार के पास, यह विचार करने का कारण क्या है, कि संभावना यह है कि, विनिमय नियंत्रण लागू होने के पहले ही प्रतिभूतियां भारत के बाहर पहुंचा दी गई हों ?

श्री ए० सी० गुहा : विनिमय नियंत्रण के संचालित होने के पश्चात्, इन प्रतिभूतियों को, ब्याज प्राप्त करने के लिये, भारतीय राजकोषों के सामने उपस्थित नहीं किया गया । इसलिये ऐसा जान पड़ता है कि उस तिथि के पूर्व ही उनको भारत के बाहर भेज दिया गया होगा ।

श्री ए० एन० विद्यालंकार : क्या सरकार को कोई ऐसे सुझाव प्राप्त हुए हैं कि प्रतिभूतियों

के सम्बन्ध में एक घोषणा आमंत्रित की जाये तथा क्या सरकार ने उक्त सुझाव पर विचार किया है ?

श्री ए० सी० गुहा : हां, स्वयं माननीय सदस्य के पास से ही, अनेक सुझाव हमें प्राप्त हुए हैं। सरकार ने इस विषय पर विचार किया है तथा मेरा विचार है कि अभी तक उन्हें सुझाई गई प्रक्रिया के लाभदायक होने का विश्वास नहीं हुआ है।

संविधान का संशोधन

* ५६६. श्री ए० एम० टामस : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि अनेक राज्य सरकारों से संविधान में संशोधन करने के सम्बन्ध में, अपने-अपने प्रस्ताव भेजने को कहा गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने, सुझावों के सम्बन्ध में कोई संकेत भी भेजे हैं ;

(ग) किन अनुच्छेदों के सम्बन्ध में, संशोधन के सुझाव प्राप्त हुये हैं ; तथा

(घ) सरकार कब तक संशोधन का विधेयक पुनःस्थापित करने का विचार करती है ?

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

(ख) नहीं ; राज्य सरकारों को, प्रत्येक संशोधन जिसे वे आवश्यक समझती हों, सुझाव के रूप में भेजने की पूरी स्वतंत्रता है।

(ग) तथा (घ). कितने ही अनुच्छेदों के सम्बन्ध में, सुझाव प्राप्त हुए हैं। विधि सम्बन्धी अधिकारियों द्वारा उनकी जांच की जा रही है। यह ऐसा विषय है जिस पर सरकार को बहुत ध्यान पूर्वक विचार करना है। इसलिये मैं अभी नहीं कह

सकता हूँ कि संशोधन विधेयक पुरः स्थापन के लिये कब तय्यार हो जायेगा।

श्री ए० एम० टामस : जितने संशोधन के सुझाव दिये गये हैं, क्या उनमें से प्रमुख का, सम्बन्ध मूल अधिकारों के परिच्छेद से है ?

श्री बिस्वास : जहां तक मैंने गणना की है, ४७ में से ४ का सम्बन्ध उस भाग से है जिसका सम्बन्ध मूल अधिकारों से है, जब कि सब से बड़ी संख्या इन सुझावों की ऐसी है जिस का सम्बन्ध, प्रथम अनुसूची के भाग (क) के राज्यों से सम्बन्धित, भाग ६ से है।

श्री ए० एम० टामस : संविधान में पर्याप्त उपबंधों के अभाव में राज्यों को जिन कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है क्या उन्होंने उनकी ओर ध्यान आकर्षित कराया है ?

श्री बिस्वास : सुझाव अनेक प्रकार के हैं। कुछ ऐसे हैं, जिनमें उन्होंने बताया है कि किस प्रकार संविधान के कुछ उपबंध उसके विरुद्ध पड़ते हैं, जिसको कि वे लोकहित समझते हैं। कुछ अन्य सुझावों में, उन्होंने कुछ अनुच्छेदों में ऐसे परिवर्तन करने के सुझाव दिये हैं जिनसे बहुत सी बातों को, और भी साधारण तरीके से, सरलता के साथ तथा शीघ्रता से निपटाया जा सकता है। सुझाव अनेक प्रकार के हैं। मेरे लिये इन सुझावों को अलग अलग श्रेणियों में विभाजित करना तथा उनको अलग अलग शीर्षक देना बहुत कठिन है।

श्री ए० एम० टामस : माननीय मंत्री ने बताया है कि कोई कालावधि निर्धारित करना कठिन है जिसके भीतर कोई विधेयक उपस्थित कर दिया जाये। विधि मंत्रालय में प्राप्त होने वाले सुझावों को संभालने के लिये उनका वर्गीकरण करने के लिये तथा संशोधनों

के प्रारूप तय्यार करने के लिये क्या कोई उपविभाग बना दिया गया है ?

श्री बिस्वास : अभी ऐसी स्थिति नहीं आई है। संशोधनों पर कैबिनेट की एक बैठक में विचार किया जायेगा तब कैबिनेट उस प्रक्रिया के संबन्ध में निर्णय करेगी जिसका उस विधेयक के पुरःस्थापन में पालन किया जायेगा।

भारतीय राष्ट्रीय आयोग

*५६७. श्री एस० सी० सामन्त : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) ऐसे अखिल भारतीय आधार वाले शिक्षा सम्बन्धी, वैज्ञानिक तथा सांस्कृतिक संस्थानों के नाम क्या हैं, जिन्होंने भारतीय राष्ट्रीय आयोग के कार्य में भाग लिया है; तथा

(ख) सदस्य राज्यों को, अभी तक यूनेस्को से कहां तक सहायता प्राप्त हुई है ?

शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) सदनपटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ११]

(ख) सप्तम महा सम्मेलन तथा द्वितीय असाधारण सत्र के यूनेस्को के महा संचालक की रिपोर्टों की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है। रिपोर्ट की प्रतिलिपियां संसदीय पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

श्री ए० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं कि भारत कब से यूनेस्को के साथ शामिल हुआ और उसने उससे क्या क्या फायदे उठाये ?

डा० एम० एम० दास : सन् १९४५ से, जबकि इस संघ की स्थापना हुई थी, भारत-वर्ष इस संघ का सदस्य है। संयुक्त राष्ट्रीय शिक्षा विज्ञान सांस्कृतिक संगठन से भारतवर्ष ने काफी लाभ उठाया है। शिक्षा सम्बन्धी योजनाओं के लिये विशेषज्ञ, फेलोशिप,

तथा सामग्री हमें उनसे मिली है। गोष्ठी तथा प्रादेशिक सम्मेलनों की आयोजना करने में इस संगठन ने भारत सरकार का साथ दिया है। यूनेस्को के सहयोग से सन् १९४९ में वयस्क शिक्षा गोष्ठी मैसूर में हुई थी। देहली सार्वजनिक पुस्तकालय की स्थापना हुई तथा सामान, विशेषज्ञ, और फेलोशिप के रूप में इस पुस्तकालय को यूनेस्को से पर्याप्त सहायता मिली। मूलभूत शिक्षा में विशेषज्ञों के प्रशिक्षण के लिये यूनेस्को ने पिछले वर्ष बंगलौर में एक केन्द्र की स्थापना की थी। यूनेस्को द्वारा ही इस केन्द्र को पूर्ण आर्थिक सहायता मिलती है। भारत की उकृष्ट रचनाओं को विदेशी भाषाओं में अनुवाद कराने के लिये यूनेस्को ने भारत सरकार के सहयोग के आधार पर स्वीकार किया है।

अध्यक्ष महोदय : क्या काफी बड़ा उत्तर है ?

डा० एम० एम० दास : दो, तीन बातें और हैं।

श्री एस० सी० सामन्त : कितना सालाना कंट्रीब्यूशन देना पड़ता है ?

डा० एम० एम० दास : इस चालू वर्ष में आर्थात् १९५३-५४ में यूनेस्को के चन्दे के लिये हमारे आय-व्ययक में १७ लाख रुपये का उपबन्ध किया गया है।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह बात सच है कि यूनेस्को ऐडमिनिस्ट्रेशन पर ज्यादा खर्च करती है और इस संस्था के कन्वेंशन में इस बात के विषय में बहस हुई थी कि उसको अंडर डेवेलप्ड कंट्रीज (अविकसित देशों) में ज्यादा खर्च करना चाहिये।

डा० एम० एम० दास : कुछ दिन हुये तब पिछड़े हुये देशों ने, जो इस यूनेस्को के सदस्य हैं इस बात का अनुभव किया कि उनकी आवश्यकता के अनुसार यूनेस्को के कार्यक्रम का नवीनीकरण किया जाय। इसके प्रशासन

पर अधिक व्यय होता है, और ठोस परियोजनाओं को क्रियान्वित करने में इस संगठन के साधनों का अधिक प्रयोग करना चाहिये।

श्री मुनिस्वामी : क्या इस आयोग के अधीन कुछ उप-आयोग भी हैं, और यदि हां, तो उनमें से कितने कार्य कर रहे हैं ; और क्या वे पूर्णतः बनाये गये हैं ?

डा० एम० एम० दास : यूनेस्को के सहयोग के लिये भारतीय राष्ट्रीय आयोग के लिये तीन उप-आयोग हैं। वे हैं:—सांस्कृतिक उप-आयोग, शिक्षा उप-आयोग, तथा विज्ञान उप-आयोग और समस्त देश में इन उप-आयोगों में से प्रत्येक उप-आयोग के अपने अपने सम्बन्धित क्षेत्र में काफ़ी संगठन है।

युवक कल्याण

*५६८. **श्री डी० सी० शर्मा :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) युवक कल्याण की वृद्धि करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ; तथा

(ख) इस कार्य के लिये विभिन्न संगठनों को सरकार द्वारा कितना धन दिया गया है ?

शिक्षा मंत्री के सभा सचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) तथा (ख) : युवक नेता प्रशिक्षण शिविर भारत सरकार ने लगाये हैं। इसके अतिरिक्त युवक कल्याण की वृद्धि करने के लिये विभिन्न खेल कूद सम्बन्धी संगठनों, अन्य ऐच्छिक संगठनों तथा राज्य सरकारों को अनुदान दिये गये हैं। विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनबन्ध संख्या १२]

श्री डी० सी० शर्मा : लगभग ५३,००० रुपया जो खर्च किया गया था उसमें से ७० प्रतिशत धन पश्चिमी बंगाल सरकार के लिये क्यों नियत किया गया था तथा पश्चिमी बंगाल

सरकार ने उस धन का किस प्रकार उपयोग किया ?

डा० एम० एम० दास : विवरण में दिये गये आंकड़े उन आंकड़ों के द्योतक हैं जो कि पूर्वतः ही स्वीकृत हो चुके हैं। किन्तु बहुत से प्रार्थना पत्र अब भी विचाराधीन हैं, और आगामी आर्थिक वर्ष प्रारम्भ होने से पूर्व काफ़ी धन की स्वीकृति प्रदान कर वह धन दिया जायगा। जब ये अनुदान दिये जायेंगे तो माननीय सदस्य को यह ज्ञात हो जायगा कि पश्चिमी बंगाल सरकार को इस सम्पूर्ण धन राशि का अधिक भाग नहीं मिलता।

श्री डी० सी० शर्मा : इन युवक नेता प्रशिक्षण शिविरों में कार्य तथा अध्ययन का क्या कार्यक्रम रखा गया था, और इन युवक नेताओं को किस प्रकार प्रशिक्षित किया गया था ?

डा० एम० एम० दास : इन शिविरों ने प्रस्ताव पारित किये थे कि श्रम तथा समाज सेवा की योजनायें युवकों द्वारा चालू करनी चाहियें।

श्री डी० सी० शर्मा : यह युवक छात्रावास सस्था क्या है, इसके मुख्यालय कहां हैं, तथा इसके पदाधिकारी कौन हैं ?

डा० एम० एम० दास : यह गैर सरकारी संगठन है और इस संगठन की अधिक जानकारी मुझे नहीं है।

श्री एन० एम० लिंगम : इस सत्य को दृष्टिगत रखते हुए कि राष्ट्रीय विकास योजना में इस आन्दोलन के महत्व का सरकार को कोई स्पष्ट ज्ञान नहीं है, तथा इस बात को भी मानते हुये कि युवक कल्याण के लिये राष्ट्रीय सैनिक छात्र दल सरीखे अन्य संगठन भी हैं तो क्या सरकार यह नहीं समझती कि राष्ट्रीय धन का अपव्यय है और शीघ्राति-शीघ्र ही इस अपव्यय को रोकना चाहिये ?

डा० एम० एम० दास : माननीय सदस्य के इस विचार से सरकार सहमत नहीं है कि यह जनता के धन का अपव्यय है। शिक्षा मंत्रालय ने युवक कल्याण के लिये एक विस्तृत योजना तैयार की है। योजना में जिन कार्य-वाहियों का उल्लेख है वे निम्न हैं :—

- (१) युवक समस्याओं तथा युवक कल्याण कार्यक्रमों का सर्वेक्षण;
- (२) युवक नेता प्रशिक्षण शिविर ;
- (३) विद्यालयों में तथा बाहर विद्यार्थियों के लिये श्रम परियोजना ;
- (४) विश्वविद्यालयों में कारखाने ;
- (५) युवकों द्वारा पर्यटन तथा पहाड़ों पर चढ़ाई ;
- (६) युवक क्षात्रावास ;
- (७) शारीरिक शिक्षण संस्थाओं तथा खेल कूद संगठनों को अनुदान ;
- (८) युवक कल्याण सम्बन्धी पुस्तिका, छोटी छोटी पुस्तिकायें, तथा अन्य प्रकाशित सामग्री ;
- (९) गैर विद्यार्थी युवकों के लिये परियोजनाओं के लिये ऐच्छिक संगठनों तथा विभिन्न राज्य सरकारों को अनुदान ;
- (१०) खेल कूद में शिक्षा सम्बन्धी योजनायें।

अतिरिक्त लाभ-कर

*५७१. श्री के० सी० सोधिया : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारतीय वित्तअधिनियम, १९४२ की धारा १० के अधीन करदाताओं को वापिस दिये जाने वाले अतिरिक्त लाभ-कर सम्बन्धी कुल कितनी शेष राशि भारत सरकार के पास पड़ी है ;

(ख) इन अवशिष्ट राशियों में से १९५३-५४ में कितनी राशियां वापस गईं ;

(ग) क्या इन राशियों के लौटाने पर कोई शर्तें भी हैं ;

(घ) यदि हैं तो वे क्या हैं ; और

(ङ) ये सब बकाया राशियां कब तक लौटा दी जायेंगी ?

वित्त उपमंत्री (श्री एम० सी० शाह) :

(क) करदाताओं के लौटाने के लिये अतिरिक्त लाभ-कर का जो अंश सरकार के पास था, उसकी राशि १ अप्रैल १९५३ को ९ करोड़ ७३ लाख रुपये थी।

(ख) ३१ दिसम्बर १९५३ तक उक्त राशि में से १ करोड़ ७५ लाख रुपये का भुगतान किया गया।

(ये राशियां विभाग के हिसाब से हैं और महा-लेखापालों ने उनकी तस्दीक नहीं की है।)

(ग) यदि ये राशियां करदाताओं को देय होती हैं तो उनके भुगतान पर कोई शर्तें नहीं होतीं।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ङ) ये राशियां वास्तव में बकाया नहीं हैं। विधि अनुसार वे जब देय हो जाती हैं तो उचित तारीखों तक ही दे दी जाती हैं, अतः उनके बकाया होने का प्रश्न नहीं उठता।

श्री के० सी० सोधिया : क्या इन राशियों पर, जो लौटाई जानी हैं, कोई ब्याज दिया जाता है ?

श्री एम० सी० शाह : इन अतिरिक्त लाभकर की लौटाई जाने वाली राशियों पर कोई ब्याज नहीं दिया जाता। परन्तु निक्षेपों पर २ प्रतिशत ब्याज होता है।

विदेशों में भेजे गये विधान-मंडलीय सदस्य

*५७२. श्री धूसिया : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५३ में सरकारी खर्च पर कितने विधान-मंडलीय सदस्यों को विदेश भेजा गया; और

(ख) उन पर कुल कितना व्यय हुआ ?

वित्त उपमंत्री (श्री एम० सी० शाह) :

(क) और (ख). जानकारी एकत्र की जा रही है और उपयुक्त समय पर सदन-पटल पर रख दी जायेगी ।

श्री रघनाथ सिंह: कितने दिन के अन्दर यह इन्फार्मेशन (जानकारी) आ जायेगी ?

श्री एम० सी० शाह : बहुत शीघ्र ।

अध्यक्ष महोदय : यह तो मामूली सवाल है, पूछने की कोई जरूरत नहीं ।

अनुसूचित जातियों के लिये अनुदान

* ५७३. श्री तिममय्या : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५३-५४ के लिये अनुसूचित जातियों के उद्धार के लिये मैसूर राज्य को कुल कितनी राशि स्वीकृत की गई तथा किन बड़े मदों के अन्तर्गत यह खर्च की जायेगी ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार) :

एक विवरण, जिसमें मैसूर राज्य में अस्पृश्यता निवारण के लिये भारत सरकार द्वारा १९५३-५४ में स्वीकृत राशियां तथा प्रत्येक योजना के लिये निर्धारित अधिकतम राशि दी हुई है, सदन पटल पर रखा जाता है ।

[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १३] सभी योजनाओं के लिये निर्धारित कुल अधिकतम राशि १,६२,५०० रुपये में से ८१,२५० रुपये दिये जा चुके हैं । शेष राशि, विभिन्न योजनाओं पर, जिनमें वे योजनायें भी सम्मिलित हैं जिन पर राज्य सरकारें अपने पास से खर्च करती हैं राज्य सरकारों द्वारा किये गये वास्तविक खर्च के सम्बन्ध में

पूर्ण व्यौरा मिल जाने के बाद वित्तीय वर्ष के समाप्त होने से पूर्व दे दी जायेगी ।

श्री तिममय्या : अनुसूचित जातियों सम्बन्धी ऐसी स्वयंसेवक संस्थाओं की संख्या कितनी है जिन्हें ऐसी संस्थाओं के लिये निर्धारित १२,५०० रुपये में से अनुदान दिये गये हैं ?

श्री दातार : यह व्यौरा यहां नहीं है ।

श्री तिममय्या : यदि राज्य केन्द्रीय अनुदान में से कोई राशि खर्च नहीं करते तो क्या यह उस वर्ष के लिये व्यपगत हो जायेगी या अगले वर्ष के लिये दे दी जायेगी ?

श्री दातार : वह राशि व्यपगत हो जायेगी और उन्हें नये अनुदान में से धन मांगना पड़ेगा ।

श्री राचय्या : अस्पृश्यता निवारण के लिये मैसूर सरकार ने किस प्रकार के प्रचार कार्य किये हैं ?

श्री दातार: हमें अभी यह व्यौरा प्राप्त नहीं हुआ है ।

श्री बेलायुधन : क्या केन्द्र द्वारा पिछड़े वर्गों के लिये इस वर्ष दिया गया और सीधे केन्द्र द्वारा व्यय किया गया धन व्यपगत हो गया है ?

श्री दातार : इसे अधिकांश रूप से राज्य सरकारें ही व्यय करती हैं ।

श्री बेलायुधन: अभी तक मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं मिला ।

श्री बी० एस० मूर्ति : इस बात का ध्यान रखने के लिये कि राज्य सरकारों को दी गई राशियां व्यपगत न हों, सरकार क्या कार्य कर रही है ?

श्री दातार : हम राज्य सरकारों को यथा सम्भव शीघ्र अपनी योजनाओं को भेजने की प्रार्थना करते हैं । हम इन योजनाओं को मंजूर कर लेते हैं और प्रति तीन मास पश्चात् उनके सम्बन्ध में रिपोर्टें मांगते हैं ।

मनीपुर मे भर्ती

*५७४. श्री रिशांग किशिंग : रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि असिस्टेंट रिट्यूटिंग आफिसर, शिलांग ने ९ से १५ जनवरी १९५४ तक मनीपुर और नागा हिल्स का दौरा किया था; और

(ख) दोनों स्थानों पर कितने नवयुवकों का क्रमशः इन्टरव्यू तथा चुनाव किया गया था ?

रक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) :

(क) जी हां।

(ख) ३२० का इन्टरव्यू किया गया था और २२ चुने गये थे।

आप की अनुमति से मैं यह भी कहना चाहूंगा कि भर्ती के प्रयोजनों के लिये इस क्षेत्र की ओर अब विशेष ध्यान दिया जा रहा है और मुझे विश्वास है कि इस क्षेत्र के लोग इस से लाभ उठावेंगे।

श्री रिशांग किशिंग : क्या यह सत्य है कि उन पदाधिकारियों को जो वहां भ्रमण कर रहे थे एक दुर्घटना पेश आई थी जिस के कारण एक लड़के की मृत्यु हुई ?

सरदार मजीठिया : यद्यपि यह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता, फिर भी मैं इस का उत्तर दूंगा। उन्हें एक दुर्घटना अवश्य पेश आई थी।

श्री रिशांग किशिंग : मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार ने मृतक के परिवार को प्रतिकर दिया है ?

सरदार मजीठिया : कार जो कि उस जिले के क्लेक्टर की थी एक असैनिक कार थी और उस का ड्राइवर भी जो उसे चला रहा था, एक असैनिक ही था। पुलिस में एक रिपोर्ट दर्ज कराई गई थी और मुकदमा एक असैनिक न्यायालय में चलाया गया

था। अतः रक्षा मंत्रालय द्वारा प्रतिकर देने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

* * * *

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : मेरे विचार में इस प्रश्न की अनुमति नहीं देनी चाहिए, क्योंकि माननीय सदस्य एक पदाधिकारी पर आरोप लगा रहे हैं। (अन्तर्बाधा)

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। मैं इस प्रश्न की आज्ञा नहीं देता और इसे कार्यवाही से निकाल दिया जायेगा।

सरदार ए० एस० सहगल : मनीपुर व नागा हिल्स के नौजवानों को भर्ती करने के लिए किस किस किस्म का प्रोत्साहन दिया जायेगा ताकि ज्यादा से ज्यादा तादाद में नौजवान भर्ती हों ?

सरदार मजीठिया : जैसा कि मैं पहले कह चुका हूँ, उस क्षेत्र की ओर विशेष ध्यान दिया गया है। भर्ती अधिकारी दूर दूर तक इस क्षेत्र में यात्रा करेंगे और यदि उपयुक्त नवयुवक उन के सामने आएँ, तो मुझे विश्वास है कि उन्हें ले लिया जायेगा।

श्री जयपाल सिंह : क्या ये रियायतें शरीर या शिक्षा सम्बन्धी हैं या अन्य ?

सरदार मजीठिया : जैसा कि माननीय सदस्य को अच्छी तरह ज्ञात है, इस प्रकार की कोई रियायतें नहीं हैं। केवल सुविधाएं दी जा रही हैं और यदि उपयुक्त व्यक्ति उपस्थित हों, तो उन्हें ले लिया जायेगा।

अध्यक्ष महोदय : संख्या ५७५ श्री विट्ठल राव।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : मेरा निवेदन है कि ५७५ के साथ ५९५ को भी

*अध्यक्ष महोदय के आदेश से निकाल दिया गया

लिया जाये, क्योंकि ये एक ही विषय के बारे में है ।

अध्यक्ष महोदय : क्या माननीय रक्षा मंत्री को कोई आपत्ति हैं ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : मेरे विचार में पहले में दूसरे का उत्तर भी आ जायेगा ।

राष्ट्रीय रक्षा अकादमी, खड़कवासला

***५७५. श्री टी० बी० विट्ठल राव :** क्या रक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) राष्ट्रीय रक्षा अकादमी के निर्माण की लागत का योग मूलभूत अनुमान ;

(ख) किस तिथि तक इसके पूरे बन जाने की आशा की जाती है ;

(ग) किस तिथि से इसको आरम्भ किया गया था ।

(घ) अब तक कितनी प्रगति इसमें हुई है ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) :

(क) ५.८७ करोड़ रुपये ।

(ख) आरम्भ होने की तिथि से निर्माण कार्य ६-७ वर्षों में पूरा हो जाने की आशा की जाती थी ।

(ग) अक्टूबर, १९४९ ।

(घ) की गई प्रगति दिखलाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १४].

श्री टी० बी० विट्ठल राव : ५९५ के विषय में क्या हुआ ?

श्री त्यागी : उत्तर लगभग वही है किन्तु यदि माननीय सदस्य इच्छुक हैं तो मैं उसे पढ़ दूंगा ।

राष्ट्रीय रक्षा अकादमी खड़क वासला

***५९५. श्री टी० बी० विट्ठल राव :** क्या रक्षा मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि खड़कवासला की राष्ट्रीय रक्षा अकादमी के मूल अनुमान में वृद्धि कर दी जायेगी ;

(ख) यदि वृद्धि होगी तो कहां तक और क्यों ;

(ग) क्या परियोजना को चलाने में भ्रष्टाचार तथा कुप्रबन्ध के कुछ उदाहरण सरकार की जानकारी में लाये गए हैं ; तथा

(घ) यदि ऐसा है तो वे किस प्रकार के मामले हैं और उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) :(क) हां ।

(ख) पूरी परियोजना के लिये मूल तथा संशोधित लागत के प्राक्कलन क्रमशः ५.८७ तथा ६.४५ करोड़ रुपया हैं । ५८ लाख रुपये की वृद्धि विभिन्न कारणोंवश हुई है किन्तु इस वृद्धि का मूल कारण सामग्रियों तथा श्रम के मूल्यों में अत्यधिक वृद्धि है ।

(ग) नहीं ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या मजदूरों की मजूरी के भुगतान कार्य की देखभाल के लिए कोई ज्येष्ठ अधिकारी है ?

श्री त्यागी : ज्येष्ठ अधिकारी देखभाल करते हैं किन्तु इस प्रकरण में तो वहां होने वाले काम के नियन्त्रण तथा निर्माण कार्य की देखभाल के लिए एक विशेष समिति बनाई गई थी और रक्षा मंत्रालय का सचिव स्वयं उस समिति का सभापति है । वही लोग वहां होने वाले काम की देखभाल करते हैं ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या यह सत्य है कि पुलिस की विशेष शाखा ने कुछ

मामले ऐसे पकड़े हैं कि वास्तव में काम पर लगाए गए व्यक्तियों की संख्या नामावलि में दिखाई गई संख्या से बहुत अधिक थी ?

श्री त्यागी : मेरे लिए यह सब याद रखना तो कठिन है कि मंत्रालय में क्या क्या रिपोर्टें आई हैं। परन्तु यदि मेरे माननीय मित्र ऐसी शिकायतें मुझे भिजवा सकें तो मैं उनका बहुत आभारी हूंगा। मैं उनकी जांच करवाने के लिए अति उत्सुक हूँ।

श्री जो० ए० सिंह : क्या खड़क-वासला में राष्ट्रीय रक्षा अकादमी के भवनों के बन जाने पर सरकार का विचार देहरादून की राष्ट्रीय रक्षा अकादमी तथा बेगमपेट और जोधपुर में स्थित उड़डयन के स्कूलों को बन्द कर देने का विचार है ?

श्री त्यागी : श्रीमान्, अकादमी तो १९५६ में पूरा होगी परन्तु हमारी इच्छा राष्ट्रीय रक्षा अकादमी का स्थानान्तरण अगले वर्ष के प्रारम्भ में कर देने की है। जहां तक सेना शाखा (मिलिटरी विंग) का सम्बन्ध है इसे देहरादून से बदलने का विचार नहीं है क्योंकि वर्तमान भवनों में उसके लिए काफी स्थान नहीं है, और यदि उसके लिए और भवन बनाए गए तो उस पर ८० लाख रुपये और खर्च हो जाएंगे। मैं देहरादून को मिलिटरी विंग से वंचित करना नहीं चाहता हूँ।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि जब यह नेशनल डिफेंस एकेडमी खड़क-वासला बदल दी जायगी तो देहरादून के क्लीमेंट टाउन के भवनों का किस प्रकार उपयोग किया जायगा ?

श्री त्यागी : क्लीमेंट टाउन में जो इस वक्त मकानात वगैरह हैं जिनमें कि इस वक्त एकेडमी है, उनका कोई दूसरा इस्तमाल किया जायगा। अभी तक कोई कतई फैसला नहीं किया गया है लेकिन मेरा

ख्याल यह है कि आर्मी के कुछ ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट वहां पर भेजे जायेंगे।

सिंहभूम (बिहार) में खनिज पदार्थों की खोज का कार्य

***५७६. श्री भागवत झा आजाद :** क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारतीय खान विभाग द्वारा बिहार के सिंहभूम ज़िले में खनिज पदार्थों की खोज का कार्य (बोरिंग आप-रेशन्स) किया जा रहा है ; तथा

(ख) किन किन खास खनिज-पदार्थों के लिये यह कार्य किया जा रहा है ?

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

(क) जी हां।

(ख) यूरेनियम अयस्क के लिये।

श्री भागवत झा आजाद : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस बोरिंग आपरेशन में अब तक कहां तक सफलता मिली है ?

श्री के० डी० मालवीय : सिंहभूम के क्षेत्र में जो जांच पड़ताल हुई है उसमें जगह जगह पर यूरेनियम अच्छी मात्रा में होने की रिपोर्ट मिली है।

श्री भागवत झा आजाद : क्या सरकार यह बतला सकती है कि इन स्थानों में किस परिमाण में इस खनिज पदार्थ के मिलने की संभावना है ?

श्री के० डी० मालवीय : परिमाण की ठीक ठीक मात्रा तो अभी नहीं बताई जा सकती।

श्री जयपाल सिंह : झाड़खंड के इस क्षेत्र में मौजूद यूरेनियम के महत्व को ध्यान में रखते हुए, क्या सरकार इस सारे क्षेत्र को अपने कब्जे में लेने का विचार कर रही है ?

श्री के० डी० मालवीय: जी नहीं, परन्तु सरकार द्वारा सिंहभूम के इस क्षेत्र में खोज का काम करवाया जा रहा है और अणु-शक्ति आयोग ने खान को पट्टे पर देने के लिये बिहार सरकार से आवेदन किया है। ज्यों ही हमें पट्टे पर खान मिल जायेगा, हम उसके खोदने का काम शुरू कर देंगे और यूरेनियम अयस्क से शुद्ध यूरेनियम निकालने लेंगे।

रक्षा संस्थानों में विदेशी

*५७७. श्री एम० एस० गुरुपाद स्वामी : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रक्षा संस्थानों में कितने विदेशी काम कर रहे हैं ?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : मैं समझता हूँ रक्षा संस्थानों से माननीय सदस्यों का अभिप्राय डिपो और फैक्टरियों आदि से हैं। इन संस्थानों में ८६ विदेशी काम कर रहे हैं। इनके अलावा क्ले रक्षा संगठन में ९८ अन्य विदेशी हैं।

श्री एम० एस० गुरुपाद स्वामी : क्या २० रक्षा आयुध फैक्टरियों में से कोई ऐसी भी है जिस पर विदेशियों का पूर्णतया नियंत्रण हो ?

श्री त्यागी : केवल अम्बेरनाथ की एक फैक्टरी को छोड़कर, जो कि हाल ही में स्थापित की गई है और जिसमें कुछ विदेशी काम करते हैं, किसी भी फैक्टरी पर विदेशियों का पूर्ण नियंत्रण नहीं है।

श्री एम० एस० गुरुपाद स्वामी : क्या सरकार को इस बात का पता लगा है कि मुरादनगर फैक्टरी में एक गोपीनीय फाइल, जिसका सम्बन्ध रक्षा के एक नये हथियार से था, खो गई थी तथा वह पाकिस्तान सचिवालय में पाई गई है और इस के लिये एक अंग्रेज जिम्मेदार था ?

श्री त्यागी : मुझे आश्चर्य होता है कि यह बात इस प्रश्न से कैसे उत्पन्न हो गई। मेरे विचार में इन प्रश्नों की

सूचना मुख्य प्रश्न में नहीं दी गई है। इस प्रकार के अनुपूरक प्रश्नों का—क्या एक अधिकारी ऐसा कर रहा था या नहीं?—उत्तर देना मेरे लिये कठिन होगा तथा साथ ही मैं यह भी चाहता हूँ कि ऐसे प्रश्न उत्तर दिये बिना न रह जायें। यही मेरी कठिनाई है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इस बात के बारे में माननीय मंत्री से सहमत नहीं हूँ। माननीय सदस्य यह पूछ रहे हैं कि रक्षा संस्थानों में कितने विदेशी काम करते हैं तथा प्रश्न पूछने का अभिप्राय स्पष्ट है कि क्या भारत के लिये ऐसी रक्षा सेवाओं में विदेशियों का रखना ठीक है।

श्री त्यागी : यह बात ठीक होती यदि मुख्य प्रश्न इसी सम्बन्ध में होता। परन्तु जब माननीय सदस्य यह कहते हैं कि अमुक अमुक अधिकारी ने ऐसा ऐसा किया जिसके बारे में मेरे पास सूचना नहीं है तो मैं उत्तर नहीं दे सकता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री यह कह सकते हैं कि उनके पास सूचना नहीं है, किन्तु यह तो बिल्कुल अलग बात है कि यह प्रश्न असंगत है। वह उदाहरण देकर बतलाते हैं कि कोई विशेष विदेशी जो भारत सरकार की सेवा में था कागजात लेकर भाग जाता है जो कि पाकिस्तानी सचिवालय में पाये जाते हैं। यह एक बहुत ही गम्भीर बात है।

एक माननीय सदस्य : यदि इस बात में कोई सच्चाई हो तो।

श्री त्यागी : मेरा निवेदन है कि यदि माननीय सदस्य के पास कोई सूचना हो तो वह मेरे पास भेज दें जिससे मैं छानबीन कर सकूँ। (अन्तर्बाधा)

पुरातत्व सम्बन्धी वस्तुएं

*५७८. डा० एन० बी० खरे : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारत सरकार ने ताम्बे के पत्रों आदि उन वस्तुओं को इस देश में वापस मंगाने के लिए कोई कार्यवाही की है जो पुरातत्वीय तथा ऐतिहासिक रुचि के हैं और जिन्हें स्वाधीनता से पूर्व अंग्रेज़ इंग्लैंड ले गये थे; और

(ख) यदि उपरोक्त (क) भाग का उत्तर "हां" हो तो किस प्रकार की कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) सरकार उन वस्तुओं को सूचीबद्ध करने और उनकी एक सूची तैयार करने का प्रयास कर रही है जिन्हें समय समय पर इस देश से ले जाया गया है।

डा० एन० बी० खरे : ये प्रयास कब सफल होंगे अथवा उनका अन्त कब होगा ?

डा० एम० एम० दास : श्रीमान्, यह भविष्य पर निर्भर है।

श्री मुनिस्वामी : क्या पुरातत्व सम्बन्धी वस्तुओं की सूची तैयार करने और यह पता लगाने के लिए कि उनका हमारे देश के किन राज्यों से सम्बंध है कोई प्रयत्न किये गये हैं ?

डा० एम० एम० दास : विदेशों में हमारे राजनयिक मिशनों और भारत में विदेशी राजनयिक मिशनों से प्रार्थना की गई है कि वे उन वस्तुओं को सूचीबद्ध करें जिनका इस देश के लिए ऐतिहासिक महत्व है और जो उन देशों में हैं।

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : श्रीमान् क्या मैं भी कुछ एक शब्द कह सकता हूँ? ऐसी कलात्मक मूल्य की वस्तुओं, ऐतिहा-

सिक वस्तुओं अथवा पुरातत्व सम्बन्धी वस्तुओं को वापिस लेने का कार्य इतना सुगम नहीं है जो व्यक्तिगत संग्रह-कर्त्ताओं अथवा किसी सरकार ने भूतकाल में ले लिये हों, क्योंकि जिस भी देश में वे वस्तुएं हों वह भी उनको बहुत अधिक महत्व देता है। ये वापस करने के लिए उन देशों को बाध्य करने का कोई साधन नहीं है, और यह केवल मैत्रीपूर्ण ढंग तथा पारस्परिक विनिमय द्वारा हो सकता है। इसका केवल यही ढंग है।

श्री जयपाल सिंह : प्रश्न क निद स्वाधीनता से पूर्व ऐतिहासिक महत्व की वस्तुएं ले जाने की ओर है। क्या सरकार ने उन की कोई सूची बनाई है ? ये वस्तुएं गैर सरकारी संस्थाओं अथवा अभिकरणों के पास हैं या और किसी के पास ? क्या उस सामग्री की भी सूची बनाने का प्रयत्न किया गया है जो स्वाधीनता के पश्चात् इस देश से बाहर गई हैं ?

श्री एम० एम० दास : स्वाधीनता के पश्चात् इस देश में ऐतिहासिक अथवा महत्व की जो वस्तुएं बाहर गई हैं उन के सम्बंध में सरकार को कोई जानकारी नहीं है।

अश्वमेध स्थान पर खुदाई

*५८१. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि देहरादून के निकट हिमालय के दामन पर पहले अश्वमेध स्थान पर खुदाई करने के परिणाम-स्वरूप कुछ ईंटें पाई गई हैं जिन पर पुरानी ब्राह्मणी लिपि में संस्कृत के श्लोक लिखे हैं; तथा

(ख) यदि हां, तो ऐतिहासिक महत्व की ओर क्या चीज पाई गई हैं ?

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

(ख) कोई नहीं।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : यह अश्वमेघ किस काल का समझा जाता है ?

डा० एम० एम० दास : जहां तक इस स्थान पर किये गये अश्वमेघ का सम्बन्ध है, यह अंग्रेजी सन की तीसरी शताब्दी के बाद के वर्षों में किया गया था।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या कुछ ऐसे पुरातत्वीय अवशेष हैं जिन से यह सिद्ध होता है कि अश्वमेघ हुआ था ?

डा० एम० एम० दास : नोनाघाट के शिलालेखों से पता चलता है आन्ध्र के एक राजा ने, जिस ने बृषल वंश की नींव डाली, यह अश्वमेघ रचा था। अयोध्या के सुंगा शिलालेखों से पता चलता है कि पुर्यमित्त ने यह अश्वमेघ रचा था। और संग्रहालय में जो सिक्के हैं उन से पता चलता है कि यह समुद्रगुप्त ने रचा था।

कृषिकार्यों का वित्त पोषण

*५८२. श्री लक्ष्मय्या : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या रिज़र्व बैंक आफ इंडिया ने सन् १९५२-५३ तथा १९५३-५४ में मद्रास राज्य में कृषि कार्यों के वित्तपोषण तथा सहकारी समितियों द्वारा उत्पादित फ़सलों के विक्रय के लिये कोई उपबन्ध किये हैं ; तथा

(ख) यदि हां, तो क्या यह सुविधायें आन्ध्र राज्य को उस के निर्माण के बाद दी जाती रहेंगी ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) जी हां, श्रीमान्। रिज़र्व बैंक आफ इंडिया अधिनियम की धारा १७(४) (क) तथा १७(४) (ग) के अन्तर्गत कृषि कार्यों

के वित्तपोषण तथा फ़सलों के विक्रय के लिये तथा मद्रास राज्य सहकारी बैंक द्वारा लिये जाने के लिये ४७९.३० तथा २८१.५० लाख रुपये की ऋण सीमा क्रमशः १९५२-५३ तथा १९५३-५४ (१२ फ़रवरी, १९५४ तक) में स्वीकृत की गई थी। २८१.५० लाख रुपये की यह रकम उस २४६.०० लाख रुपये की रकम के अतिरिक्त है जो कि सन् १९५३-५४ में आन्ध्र राज्य सहकारी बैंक के लिये स्वीकृत की गई थी।

(ख) जी हां। श्रीमान्।

श्री लक्ष्मय्या : क्या मैं उस पर ली जाने वाली ब्याज की दर ज्ञात कर सकता हूं ?

श्री ए० सी० गुहा : रिज़र्व बैंक द्वारा डेढ़ प्रतिशत लिया जाता है।

श्री लक्ष्मय्या : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या औद्योगिक वित्त निगम के नमूने पर कृषि कार्यों के लिये किसी वित्त निगम के स्थापित किये जाने की कोई प्रस्थापना है ?

श्री ए० सी० गुहा : न जाने कितनी ही प्रस्थापनायें हैं। यह तो मैं कह नहीं सकता हूं कि सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई निश्चय किया है, परन्तु मैं केवल इतना ही कह सकता हूं कि रिज़र्व बैंक आफ इंडिया कृषि ऋण के सम्बन्ध में एक अखिल भारतीय जांच कर रहा है, और जब तक कि जांच के परिणाम ज्ञात न हों सरकार इस प्रश्न के सम्बन्ध में कोई निर्णय नहीं कर सकती है।

श्री लक्ष्मय्या : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या केन्द्रीय सरकार कृषि कार्यों के लिये ऐसा कोई निगम स्थापित करने की प्रस्थापना करती है ?

श्री ए० सी० गुहा : मैं पहले ही निवेदन कर चुका हूँ कि जब तक इस सम्बन्ध में रिज़र्व बैंक द्वारा की जा रही जांच के परिणाम प्रकाशित नहीं हो जाते हैं हम इस सम्बन्ध में कोई निर्णय नहीं कर सकते हैं।

कम्पनियों के मामलों की जांच

*५८३. श्री मुरारका : क्या वित्त मंत्री उन कम्पनियों (सार्थों) की संख्या बताने की कृपा करेंगे जिन के मामलों की जांच भारतीय समवाय अधिनियम की धारा १३८ के अन्तर्गत सन् १९३६ से सरकारी निरीक्षकों द्वारा की गई है ?

वित्त उपमंत्री (श्री एम० सी० शाह) : अपेक्षित जानकारी एकत्रित की जा रही है और जिनकी जल्दी संभव होगा सदन पटल पर रख दी जायेगी।

श्री मुरारका : क्या हम यह समझें कि सन् १९३६ से यह सूचना केन्द्रीय सरकार के पास बिल्कुल ही उपलब्ध नहीं है।

श्री एम० सी० शाह : सूचना एकत्रित की जा रही है।

श्री मुरारका : क्या मैं इन निरीक्षणों के लिये अपेक्षित न्यूनतम अर्हतायें ज्ञात कर सकता हूँ ?

श्री एम० सी० शाह : वह पंजीयक हैं। अभी तक तो समवाय विधान की व्यवस्था राज्यों को सौंपी हुई थी, और वही पंजीयक अपने अपने राज्यों में समवाय विधि की व्यवस्था कर रहे हैं। हमें यह सभी सूचना पंजीयकों से प्राप्त करनी है। अब केन्द्रीय सरकार ने इस व्यवस्था को स्वयं सम्भाल लिया है और प्रत्यादत्त शक्तियां वापिस ले ली गई हैं। निरीक्षणों की अर्हताओं का कोई प्रश्न नहीं है।

कुम्भ मेला दुर्घटना

*५८४. श्री एल० जोगेश्वर सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री कुम्भ के अवसर पर ३

फ़रवरी, १९५४ के प्रातःकाल मरे तथा घायल हुए व्यक्तियों की संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार) : माननीय सदस्य का ध्यान माननीय प्रधान मंत्री द्वारा १५ फ़रवरी, १९५४ को सदन में दिये गये वक्तव्य की ओर दिलाया जाता है। यह मामला उत्तर प्रदेश की सरकार द्वारा नियुक्त की गई समिति के जांच आधीन है और समिति की रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जानी चाहिये।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि कितने व्यक्तियों के खोये जाने की रिपोर्ट थी और उन में से कितनों को उन के सम्बन्धियों के पास पहुंचा दिया गया है ?

श्री दातार : इस मामले की भी जांच की जा रही है, श्रीमान्।

श्री बी० जी० देशपांडे : खड़े हुए—

अध्यक्ष महोदय : मैं अगला प्रश्न ले रहा हूँ।

श्री बी० जी० देशपांडे : मैं एक ऐसे मामले के सम्बन्ध में प्रश्न पूछना चाहता हूँ जिस की जांच नहीं हो रही है।

अध्यक्ष महोदय : मामले की जांच हो रही है।

आय-कर

*५८५. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या वित्त मंत्री ११ सितम्बर, १९५३ के तारांकित प्रश्न संख्या १२२३ के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर का निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या दुहरे करारोपण के परिवर्जन के सम्बन्ध में ब्रह्मा की सरकार के साथ अब तक कोई करार किया गया है ?

वित्त उपमंत्री (श्री एम० सी० शाह) : यह मामला अभी विचाराधीन है।

श्री बी० एस० मूर्ति : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या सरकार को ब्रह्मा के भारतीय व्यापारियों द्वारा अनुभव की जा रही कठिनाइयाँ विदित हैं, और दुहरे करारोपण सम्बन्धी उन की कठिनाइयों को कम करने के लिये क्या कार्यवाहियाँ की जा रही हैं ?

श्री एम० सी० शाह : सरकार को उन की कठिनाइयाँ ज्ञात हैं, और इसलिये हम ने सन् १९३६ के आदेश को, जिस में, कुछ सुविधायें दी गई हैं, जारी रखा है। उन्होंने करारों के होने तक मामलों को लम्बित रखा है। प्रारूप तैयार किया जा चुका है; उस की छान बीन की जायेगी और इस के पश्चात् उसे ब्रह्मा सरकार को भेज दिया जायेगा। ब्रह्मा सरकार की सहमति प्राप्त होने पर इन करारों को किया जायेगा।

श्री बी० एस० मूर्ति : क्या यह तथ्य है कि आय-कर निर्धारण के लिये उन के भारत के बही खातों को रंगून मंगाया जा रहा है और रंगून के बही खातों को उन के अपने स्थानों पर मंगाया जा रहा है ?

श्री एम० सी० शाह : हमें यह विदित नहीं है। मैं इस मामले की जांच करूँगा।

संगीत नाटक अकाडमी

*५८६. सरदार हुक्म सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या संगीत नाटक अकादमी की नाट्यशाला निर्माण तथा आयोजन समिति ने दिल्ली में एक पूर्णतः सुसज्जित आधुनिक प्रकार की नाट्यशाला के बनाने का फैसला किया है ;

(ख) क्या सरकार इस परियोजना की वित्तीय व्यवस्था के लिए जनता से कत्र की गई राशि के तुल्य अनुदान की मंजूरी देने को सहमत हो चुकी है ; तथा

(ग) यदि ऐसा है तो क्या अन्य स्थानों में भी इस प्रकार की योजनाओं की वित्तीय व्यवस्था करने का विचार किया गया है ?

शिक्षा मंत्री के सभा सचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) जी हाँ, श्रीमान।

(ख) अकादमी ने सरकार को कोई प्रस्थापना नहीं भेजी है।

(ग) इस समय यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

सरदार हुक्म सिंह : क्या सरकार को इस अकादमी के किन्हीं विशेष पहलुओं के बारे में विदित है जिनसे सामान्य नाट्य शालाओं की तुलना में यह भिन्न स्वरूप को जानी जा सके ?

डा० एम० एम० दास : श्रीमान, यह राष्ट्रीय नाट्यशाला होगी।

श्री भक्त दर्शन : इस संस्था का नाम जो संगीत नाटक अकादमी रखा गया है, क्या उसमें संगीत और नाटक की तरह अकादमी के लिए कोई संस्कृत का शब्द नहीं निकल सकता था ?

डा० एम० एम० दास : श्रीमान्, मैं समझता हूँ कि 'अकादमी' के लिए संस्कृत अथवा हिन्दी में तत्स्थानीय शब्द 'परिषद्' है।

अल्प सूचना प्रश्न और उत्तर

नमक निर्माण

अल्पसूचना प्रश्न संख्या ४

श्री जेठालाल जोशी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या विभिन्न राज्य सरकारों से १० एकड़ क्षेत्र रखने वाले नमक निर्माताओं द्वारा जिन्हें अनुज्ञप्ति-पद्धति से मुक्त रखा गया है, रियायतों के दुरुपयोग किये जाने के बारे में कोई शिकायतें आई हैं ;

(ख) किन किन राज्यों से शिकायतें आई हैं ; तथा

(ग) सरकार इस मामले में किन उपायों के करने का विचार रखती है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) तथा (ख). स्पष्टतः माननीय सदस्य के मन में २३ अप्रैल, १९४८ की सरकारी प्रेस विज्ञप्ति में घोषित १० एकड़ या कम क्षेत्र वाले छोटे नमक निर्माताओं को दी गई रियायतों का विचार है। इन रियायतों के दुरुपयोग के बारे में अनुज्ञापन नमक-निर्माताओं तथा नमक विशेषज्ञ समिति व नमक मंत्रणा समिति, जिनमें मद्रास, बम्बई, सौराष्ट्र तथा पश्चिमी बंगाल के महत्वपूर्ण नमक-निर्माता राज्यों के प्रतिनिधि हैं, ने सरकार से शिकायतें की हैं।

(ग) सरकार ने १-३-१९५५ से इस रियायत को २ १/२ एकड़ तथा कम क्षेत्र तक संभित करने का फैसला किया है। इस मामले सम्बन्धी एक विवरण, जिसमें सरकार के फैसले तथा उसका स्पष्टीकरण दिया गया है, सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १५].

श्री जेठालाल जोशी : मैं इस विवरण में देखता हूँ कि सरकार ने दुरुपयोग की अधिकांश संभावनाओं को दूर करने का प्रयत्न किया है। परन्तु इसमें एक बात के स्पष्टीकरण की आवश्यकता है। पृष्ठ २ के अन्त में लिखा है :

“उपरोक्त (१) में दी गई रियायत के अन्तर्गत बनाये गये नमक के लाने लेजाने को सीमित किया जायगा, क्योंकि यह केवल स्थानीय खपत के लिए ही है, तथा रेलवे द्वारा इसके परिवहन के लिये कोई सुविधा नहीं दी जायगी”।

क्या इसका अर्थ यह है कि इन मालिकों को जहाज से नमक भेजने की सुविधा प्राप्त रहेगी ?

श्री के० सी० रेड्डी : मुझे पता नहीं है कि बिना अनुज्ञप्ति वाले नमक की कोई मात्रा जहाज द्वारा खपत के स्थानों को भेजी जाती है या नहीं। मेरा अनुमान है कि जहाजों द्वारा परिवहन के लिए दिये जाने पर ऐसे नमक को स्वीकार कर लिया जायेगा।

श्री जेठालाल जोशी : क्या यह सच है कि दस एकड़ वाला प्रत्येक नमक निर्माता अगारियों को तीन आने देता है जब कि सरकारी निर्माता तथा अनुज्ञप्ति धारी सात आने देते हैं तथा उन पर कोई श्रम विधि लागू नहीं होती है ?

श्री के० सी० रेड्डी : मुझे इस प्रश्न के सम्बन्ध में पूर्व सूचना चाहिये।

श्री जेठालाल जोशी : क्या श्रम के सर्वोत्तम हित में किन्हीं श्रम विधियों का लागू करना सरकार के लिये वांछनीय है तथा क्या सरकार ने ऐसी किसी विधि का विचार किया है ?

श्री के० सी० रेड्डी : जी नहीं, श्रीमान्, अभी तक नहीं। इस बारे में जांच करना श्रम मंत्रालय का काम है।

श्री एन० एम० लिंगम : क्या बिना अनुज्ञप्ति वाले नमक में सोडियम क्लोराइड की प्रतिशतता सम्बन्धी कोई शर्त विहित की गई है ?

श्री के० सी० रेड्डी : इस प्रकार का नियन्त्रण करने के लिए अभी कुछ नहीं किया गया है। सरकार भविष्य में ऐसे नियन्त्रण करने का विचार रखती है।

प्रश्नों क लिखित उत्तर

अधिवार्य शिक्षा के लिये आयु सीमा

*५५८: श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का ध्यान कलकत्ता में आयोजि

अखिल भारतीय शिक्षा सम्मेलन के माध्यमिक शिक्षा विभाग में डा० श्री माली द्वारा निःशुल्क तथा अनिवार्य शिक्षा दिये जाने वाले बालकों की आयु सीमा के बढ़ाये जाने की आवश्यकता के विषय पर दिये गये भाषण की ओर दिलाया गया है ?

(ख) सरकार का इस प्रस्थापना के विषय में क्या दृष्टिकोण है ?

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

(क) जी हां ।

(ख) जैसा कि संविधान में आशा की गई है, सरकार १४ वर्ष तक की आयु वाले सभी बालकों की शिक्षा की व्यवस्था के बारे में बागबद्ध है । इस लक्ष्य की प्राप्ति न होने तक अनिवार्य शिक्षा के लिए अधिकतम आयु का बढ़ाना सम्भव नहीं होगा ।

बहिःशुल्क विभाग बम्बई के मूल्यांक

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

(क) क्या १९५१, १९५२ तथा १९५३ में बम्बई के बहिःशुल्क विभाग के किन्हीं मूल्यांककों को मुअत्तिल किया गया था ;

(ख) यदि ऐसा है, तो उनके विरुद्ध क्या आरोप थे ;

(ग) क्या उन पर अभियोग चलाया गया था ; तथा

(घ) क्या उनके विरुद्ध कोई विभागीय पूछ ताछ हुई थी ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) जी हां, श्रीमान् । १९५२ में एक तथा १९५३ में दो मूल्यांककों को मुअत्तिल किया गया था । वर्ष १९५१ में किसी मूल्यांकक को मुअत्तिल नहीं किया गया ।

(ख) सन् १९५२ में मुअत्तिल किये गये मूल्यांकक के विरुद्ध कुछेक विभागीय आदेशों के उल्लंघन का आरोप था । सन् १९५३ में मुअत्तिल किये गये एक मूल्यांकक के विरुद्ध विभागीय आदेशों का उल्लंघन तथा दूसरे के विरुद्ध घूस लेने का आरोप था ।

(ग) केवल घूस लेने वाले मूल्यांकक पर अभियोग चलाया गया है ।

(घ) जी हां, श्रीमान् न्यायालय में जिस अभियुक्त मूल्यांकक के विरुद्ध अभियोग चलाया गया है उसके अतिरिक्त अन्य मूल्यांककों के विरुद्ध विभागीय पूछ ताछ की गई है।

आन्ध्र को दिया गया ऋण

*५६९. श्री नानादास : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या आन्ध्र सरकार ने गोदावरी के किनारों पर पुश्ते बनाने तथा उनकी मरम्मत करने के लिए किसी ऋण के लिए कहा है ;

(ख) यदि ऐसा है, तो कितने धन की प्रार्थना की गई है ; तथा

(ग) इस मामले में क्या फैसला किया गया है ?

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) :

(क) से (ग)। सन् १९५३-५४ की छमाही में आन्ध्र सरकार ने अपनी पूंजीगत लेखा सम्बन्धी योजनाओं पर जिसमें गोदावरी के किनारों की मरम्मत तथा उन पर पुश्ते बनाने की योजना भी है, होने वाले व्यय को पूरा करने के लिए तथा ३१ मार्च, १९५४ को समाप्त होने वाले वर्ष में राजस्व आय-व्ययक के घाटे को पूरा करने के लिये ३.७५ करोड़ रुपये के कुल ऋण की प्रार्थना की थी । सरकार प्रार्थनानुसार ऋण के देने में सहमत हो गई है, परन्तु अभी तक उसने

यह फैसला नहीं किया है कि ऋण की राशि से किन निश्चित योजनाओं की वित्तीय व्यवस्था की जानी चाहिये। यह फैसला योजना आयोग के परामर्श से किया जायेगा।

वस्तुओं का चोरी छिपे लाना लेजाना

*५७०. पंडित डी० एन० तिवारी :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५२ और १९५३ में भारत से पाकिस्तान तथा इसके विपरीत दिशा में वस्तुओं के चोरी छिपे लाने लेजाने के मामलों की ज्ञात संख्या कितनी है; तथा

(ख) सामान्यतः कौन कौन सी वस्तुएं एक देश से दूसरे देश में ले जाई जाती हैं ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) तथा (ख). अपेक्षित सूचना सम्बन्धी एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १६].

गणराज्य दिवस

*५८०. श्री बीरेन दत्त : (क) क्या राज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि त्रिपुरा में गणराज्य दिवस मनाने में कितनी धन-राशि व्यय की गई थी ?

(ख) किन किन मदों पर व्यय किया गया तथा कितना ?

गृह-कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) तथा (ख). सूचना एकत्र की जा रही है तथा प्राप्त होने पर सदन पटल पर रख दी जाएगी।

विदेशों में भारतीय बैंक

*५८७. श्री बंसल : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) विदेशों में कितने भारतीय बैंक चल रहे हैं, तथा

(ख) कितने ऐसे बैंकों को, उन देशों के द्वारा, जिन में वे चल रहे हैं, विदेश विनिमय में व्यापार करने की अनुज्ञप्ति मिली हुई है ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) विदेशों में ३५ भारतीय बैंक जिन की १३८ शाखायें हैं, चल रहे हैं।

(ख) विदेश विनिमय व्यापार के लिये अनुज्ञप्ति सम्बन्धी आवश्यकतायें प्रत्येक देश में भिन्न भिन्न हैं, और हमें इस विषय में ठीक जानकारी प्राप्त नहीं है। किन्तु इस प्रकार की अनुज्ञप्ति प्राप्त करने में असमर्थ होने की कोई सामान्य शिकायत किसी भारतीय बैंक से प्राप्त नहीं हुई है।

पुनर्वास वित्त प्रशासन

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

(क) क्या पुनर्वास वित्त प्रशासन के प्रशासन तथा परामर्शदात्री बोर्ड ने सरकार को अपनी सर्वसम्मत राय बता दी है कि ऋण पर ली जाने वाली ६ प्रतिशत ब्याज की दर अधिक है और कम की जानी चाहिये ;

(ख) क्या उस बोर्ड ने सरकार से निवेदन किया है कि वह प्रशासन को दिये गये ऋण पर कोई ब्याज न लिया जाये अथवा सरकार प्रशासन सम्बन्धी समस्त प्रशासनिक तथ्यों को वहन करें ;

(ग) क्या सरकार ने उस पर विचार किया है ; तथा

(घ) यदि हां, तो सरकार का इस विषय में क्या निर्णय है ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) तथा (ख). जी, हां।

(ग) तथा (घ) : मामला विचाराधीन है।

जापान से टैकनिकल सहायता

*५८९. डा० राम सुभग सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारत को जापान से कुछ टैकनिकल सहायता प्राप्त हुई है ; तथा

(ख) यदि हां, तो क्या ?

वित्त मंत्री के सभासचिव (श्री बी० आर० भगत) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता है ।

त्रय-कर

*५९०. श्री ए० एम० टामस :

{ पंडित डी० एन० तिवारी :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि विक्री कर की बजाये त्रय-कर लगाने के सम्बन्ध में केन्द्र तथा राज्य सरकारों के बीच परामर्श हो रहा है, तथा

(ख) यदि ऐसा है, तो उस का क्या परिणाम निकला है ?

वित्त उपमंत्री (श्री एम० सी० शाह) :

(क) जी हां । शासकीय स्तर पर कुछ परामर्श हो रहा है । परन्तु त्रय-कर लगाने का प्रस्ताव केवल अन्तर्राज्य सौदों के सम्बन्ध में है ।

(ख) मामला अभी तक विचाराधीन है ।

मंत्रालयों की विवरणात्मक पुस्तिकायें

*५९१. श्री ए० सी० सामन्त : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पिछली छपी हुई पुस्तिकाओं में कितने मंत्रालयों अथवा मंत्रालयों के विभागों को सम्मिलित किया गया है ; तथा

(ख) विभिन्न मंत्रालयों या विभागों की विवरणात्मक पुस्तिकाओं ने पुनर्संगठन कार्य में कहां तक सहायता पहुंचाई है ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार) :

(क) सन् १९५३ के लिये पांच मंत्रालयों विभागों की विवरणात्मक पुस्तिकाएं अब तक छप चुकी हैं ।

(ख) विवरणात्मक पुस्तिकाओं का आशय सम्बद्ध मंत्रालयों विभागों के वर्तमान संगठन सम्बन्धी ढांचे, उन मंत्रालयों विभागों के कर्त्तव्यों, और उन में अधिकारियों के बीच कार्य के वास्तविक वितरण का स्पष्ट चित्र प्रस्तुत करना है । कार्यालयों के पुनर्संगठन या पुनर्निरीक्षण से सम्बन्धित किसी भी कार्य के लिये ऐसा चित्र अनिवार्य है ।

अफ्रीम

*५९२. श्री डी० सी० शर्मा : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पंजाब के वह जिले, जिन्हें १९५३-५४ में अफ्रीम की खेती करने के लिये अधिकृत किया गया है ; तथा

(ख) इस अवधि में देश में अफ्रीम की खेती का अनुमानित क्षेत्रफल एकड़ों में ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) पंजाब में १९५३-५४ में केवल होशियारपुर और जालंधर के जिलों में पोस्त की खेती करने की अनुमति दी गई थी ।

(ख) इस अवधि में समस्त भारत में लगभग ५४,००० एकड़ भूमि में पोस्त की खेती होने का अनुमान लगाया गया है ।

सीमा चौकियां

*५९३. श्री राधा रमण : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) जहां तक जानकारी उपलब्ध है ; १९५३-५४ में भारतीय सीमा चौकियों की स्थापना पर कितना खर्च हुआ है ; तथा

(ख) उक्त अवधि में इन चौकियों पर पकड़े गये चोरी से ले जाये जाने वाले माल का कुल मूल्य ?

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) सन् १९५३-५४ में (३१ जनवरी, १९५४ तक) भारतीय सीमा चौकियों (जिन में सीमा शुल्क चौकियां भी सम्मिलित हैं) की स्थापना पर लगभग ५५,२५००० रुपये खर्च हुए हैं।

(ख) इस अवधि में चोरी से ले जाया जाने वाला माल इन चौकियों (सीमा शुल्क चौकियों समेत) पर पकड़ा गया है, उस का कुल मूल्य लगभग ४०,३६,००० रुपये है।

विश्व बैंक

*५९४. श्री के० सी० सोधिया : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या विश्व बैंक की पूंजी में भारत के भी कुछ हिस्से हैं; तथा

(ख) यदि हां, तो उन की राशि ;

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) :

(क) तथा (ख) जी हां। भारत के ४० करोड़ डालर के मूल्य के ४,००० हिस्से हैं, जिसमें से २० प्रतिशत अथवा ३४.२८ करोड़ रुपये के बराबर चुकता पूंजी है।

भूतपूर्व अपराधी जातियों का पुनर्वास

*५९६. श्री भागवत झा आजाद : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) बिहार में भूतपूर्व अपराधी जातियों के पुनर्वास के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा बिहार सरकार को अब तक कितनी राशि दी गई है ; तथा

(ख) बिहार राज्य के आयव्ययक में इस उद्देश्य के लिये पहले से जो उपबन्ध किया गया है, क्या उसे पूरा करने के लिये

यह राशि प्रयोग में लाई जायेगी अथवा यह उन के द्वारा पहले से निर्धारित की गई राशि के अतिरिक्त होगी ?

गृह-कार्य उपमंत्री (श्री दातार) :

(क) १७,५००० रुपये की राशि पहले ही दी जा चुकी है, और राज्य सरकार द्वारा विभिन्न कल्याण योजनाओं पर हुए वास्तविक खर्च आदि सम्बन्धी पूरे व्ययों के प्राप्त होने पर, जिसमें वे योजनायें भी सम्मिलित हैं जिन पर उन्होंने अपनी निधि से खर्च किया है, वित्तीय वर्ष की समाप्ति से पहले इतनी ही धन-राशि की दूसरी किस्त दी जायेगी।

(ख) केन्द्र द्वारा दिया गया अनुदान राज्य सरकार द्वारा अपने आय व्ययक में किये गये उपबन्ध के अतिरिक्त है।

सांस्कृतिक प्रतिनिधि मंडल

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

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारतीय सांस्कृतिक सम्बन्ध परिषद् को ६,३०,००० रुपये का जो अनुदान दिया गया था, उस में से १९५३-५४ में (१) विदेशों को सांस्कृतिक प्रतिनिधि मण्डल भेजने (२) प्रकाशन निकालने और (३) संस्थापन खर्च पर कितना व्यय किया गया ; तथा

(ख) क्या सरकार निकट भविष्य में सांस्कृतिक सम्बन्ध स्थापित करने के लिये कोई प्रतिनिधि मण्डल मध्य पूर्व के देशों को भेजेगी ?

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

(क) सन् १९५३-५४ में परिषद् को कुल १ लाख रुपये का अनुदान दिया गया था, जिसमें से ८२५० रुपये विदेशों को भेज

गये सांस्कृतिक प्रतिनिधि मण्डलों पर खर्च किये गये हैं, २६,२८४ रुपये प्रकाशनों पर तथा ५०,९३३ रुपये सम्पादकीय कर्मचारियों पर किये गये व्यय को मिला कर, स्थापना व्यय पर खर्च किये गये हैं।

(ख) जी नहीं।

आंध्र में शिक्षा संस्थायें

*५९८. श्री लक्ष्मय्या : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पंच वर्षीय शिक्षा सम्बन्धी विकास योजना के अधीन क्रमशः आन्ध्र, शष मद्रास, और मैसूर राज्यों में शिक्षा सम्बन्धी, टैक्निकल तथा वैज्ञानिक संस्थाओं के विकास अथवा स्थापना के लिये १९५२-५३ में कितनी धन-राशि मंजूर की गई थी; तथा

(ख) इन राज्यों में कौन सी संस्थायें इन अनुदानों के लिये चुनी गई हैं ?

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (मौलाना आज़ाद) (क) तथा (ख). तत्सम्बन्धी जानकारी राज्यों से एकत्रित की जा रही है और बाद में सदन पटल पर रख दी जायेगी।

राष्ट्रीय रक्षा अकादमी

*५९९. सरदार हुक्म सिंह : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उन विद्यार्थियों की सख्या जिनको १९५३-५४ में राष्ट्रीय रक्षा अकादमी के संयुक्त सेवा कक्ष में दाखिल किया गया था ; तथा

(ख) कितनों ने प्रवेश के लिये सघ लोक सेवा आयोग को प्रार्थना पत्र भेजे थे ?

रक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) :

(क) ५७२।

(ख) ६,०६१।

बिना निबटाये गये प्राप्त पत्र

*६००. श्री गिडवानी : (क) क्या वित्त मंत्री २२ दिसम्बर, १९५३ को पूछे गये केन्द्रीय राजस्व बोर्ड की सीमा शुल्क शाखा में पाये गये बिना निबटाय गये प्राप्त पत्रों के एक बंडल से संबन्धित अतारांकित प्रश्न संख्या ५८४ के उत्तर की ओर निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह निश्चित हो गया है कि उसका उत्तरदायित्व किस पर था ?

(ख) यदि हां, तो, क्या संबन्धित अधिकारी के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है ?

वित्त उपमंत्री (श्री एम० सी० शाह) :

(क) जी हां, श्रीमान्। एक प्रत्यक्षतः वाद के लिये अपराध का उत्तरदायित्व निश्चित कर दिया गया है।

(ख) संबन्धित अधिकारी के विरुद्ध आवश्यक कार्यवाही की जा रही है।

सम्पदा शुल्क अधिनियम

{ श्री ए० एम० टामस :
श्री बी० के० दास :
सेठ गोविन्द दास :
श्री एस० सी० सिंघल :
*६०१. { श्री एल० एन० मिश्र :
पंडित डी० एन० तिवारी :
श्री कृष्णाचार्य जोशी :
सेठ अचल सिंह :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सम्पदा शुल्क अधिनियम के अधीन अभी तक कोई राशि वसूल की गई है और यदि हां, तो कितनी ;

(ख) क्या इस अधिनियम के उपबन्धों को लागू करने के संबंध में प्रशासनिक प्रबंध पूरे हो चुके हैं ;

(ग) इस अधिनियम के अधीन कर निर्धारण के हेतु अभी तक कितने मामले दर्ज किये गये हैं ; तथा

(घ) कितने मामले निबटा दिये गये हैं ?

वित्त उपमंत्री (श्री एम० सी० शाह) :

(क) अभी तक कोई राशि वसूल नहीं की गई है। सम्पदा शुल्क अधिनियम १५ अक्टूबर, १९५३ से लागू हुआ है और धारा ५३(३) के अधीन निर्धार्य व्यक्तियों को मृतक व्यक्ति की मृत्यु पर प्राप्त होने वाली सारी सम्पत्ति का हिसाब देने के लिये छै मास का समय दिया जाता है। अतः १४ अप्रैल, १९५४ से पूर्व कोई लेखा देय नहीं है और कोई दिया भी नहीं गया है। अतः अभी तक कोई कर निर्धारण नहीं किया जा सका है।

(ख) जी हां, मूल्यांककों की नियुक्ति, जो की इस अधिनियम के आरम्भ होने के बाद १२ मास के भीतर नियुक्त किये जाने हैं; के अतिरिक्त अधिनियम में निर्धारित काल के भीतर मूल्यांककों की एक तालिका तैयार करने के लिये आवश्यक कार्यवाही की जा रही है।

(ग) सम्पदा शुल्क अधिकारियों को अभी तक ७१५ मामलों की सूचना मिली है, परन्तु इन में से सम्भवतः ५६४ मामले ऐसे होंगे जिनमें शुल्क नहीं लगाया जा सकता है।

(घ) अभी तक कोई भी मामला निबटाया नहीं गया है, क्योंकि अभी तक न तो कोई लेखा देय हुआ है और न दिया ही गया है।

भारत पाकिस्तान को और पाकिस्तान

से भारत को प्रव्रजन

८४. श्री दाभी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) इस समय तक भारत से पाकिस्तान को कुल कितने व्यक्तियों ने प्रव्रजन किया है और वह भारत के नागरिक नहीं रह गये हैं ;

(ख) इस समय तक पाकिस्तान से भारत को कुल कितने व्यक्तियों ने प्रव्रजन किया है और वह या तो भारत के नागरिक बन गये हैं या बनने की योग्यता रखते हैं ;

(ग) उक्त भाग (ख) में निर्देशित व्यक्ति किनकिन राज्यों में वसे हैं ; तथा

(घ) प्रत्येक राज्य में ऐसे कितने व्यक्ति हैं ?

गृह-कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू):

(क) भारत सरकार के पास कोई भी नवीनतम सूचना नहीं है; परन्तु १९५१ की पाकिस्तान की जनगणना के अनुसार भारत से पाकिस्तान को प्रव्रजन करने वाले व्यक्तियों की कुल संख्या ६,५७६,००० थी।

(ख) से (घ). सन् १९५१ की जनगणना के अनुसार भारत में ७,२९५,८७० विस्थापित व्यक्ति थे। तत्र से लगभग ६.५ लाख व्यक्तियों ने पाकिस्तान से भारत में प्रव्रजन किया है। इनमें से ५२,९९,१२० व्यक्ति संविधान के उपबंधों के अधीन भारतीय नागरिक बन गये हैं। इन व्यक्तियों के राज्यानुसार वितरण के दिखानेवाले दो विवरण संलग्न हैं :—

(१) १९५१ की जनगणना के अनुसार विस्थापित व्यक्ति,—
(ऊपर बताये गये ६.५ लाख प्रव्रजकों का इस प्रकार का वितरण प्राप्य नहीं है);
तथा

(२) वे व्यक्ति जो भारतीय नागरिक बन गये हैं।

[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १७]

भारतीय नागरिकता विधि के बनाने तक उन प्रत्रकों को, जो भारतीय नागरिक नहीं बन चुके हैं, संभावित भारतीय नागरिक माना जा रहा है।

पटना निर्वाचन न्यायाधिकरण

८५. बाबू राम नारायण सिंह : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पटना निर्वाचन न्यायाधिकरण का नियुक्ति काल किस तिथि को समाप्त होगा ;

(ख) इस न्यायाधिकरण के सामने अभी कितने मामले लम्बित हैं ;

(ग) क्या पटना उच्च न्यायालय के आदेश से लम्बित मामलों के संबंध में कार्यवाही को रोक दिया गया है ;

(घ) क्या यह न्यायाधिकरण पटना उच्च न्यायालय के द्वारा मामलों के निबटाये जाने तक अपना कार्य करता रहेगा; तथा

(ङ) यदि नहीं, तो सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

विधि तथा अल्प संहयक कार्य मंत्री (श्री बिस्वास) : (क) निर्वाचन न्यायाधिकरण किसी निर्दिष्ट अवधि के लिये नियुक्त नहीं किया जाता है। यह आशा की जाती है कि वह तत्र तत्र काम करेगा जब तक कि वह प्राप्त हुई याचिकाओं को निबटा न दे। फिलहाल पटना न्यायाधिकरण के सभापति और सदस्यों के पदों के लिये ३१ मई, १९५४ तक की आर्थिक मंजूरी दी गई है।

(ख) दो।

(ग) जी हां।

(घ) जी हां।

(ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

पंजाब और पेप्सू के लिये सेवाओं की एक सी पदाली

८६. श्री बहादुर सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या इस मंत्रालय के सामने अनुमोदन के लिये पंजाब-पेप्सू की असैनिक सेवाओं की एक सी पदाली के लिये कोई सूत्र रखा गया है ;

(ख) क्या भारत के किन्हीं अन्य राज्यों में भी एक सी पदाली है ; तथा

(ग) क्या यह सूत्र केवल महत्वपूर्ण सेवाओं पर ही लागू होगा ?

गृहकार्य उपमंत्री (श्री दातार) :

(क) दिसम्बर १९५३ में उन राज्यों में भारतीय प्रशासनिक तथा पुलिस सेवाओं के लिये संयुक्त पदालियों के बनाये जाने के संबंध में पंजाब और पेप्सू की सरकारों के मध्य एक समझौता हुआ था। इस समझौते के अधीन इन दो अखिल भारतीय सेवाओं के लिये पंजाब और पेप्सू में संयुक्त पदालियों बनाने का निश्चय हुआ है।

(ख) बम्बई और सौराष्ट्र के लिये भी इन दो अखिल भारतीय सेवाओं के लिये संयुक्त पदालियां बनाने का निश्चय हुआ है।

(ग) संयुक्त पदालियों की योजना केवल इन्हीं दो अखिल भारतीय सेवाओं पर लागू होती है।

कपड़ा निर्यात

८७. सेठ गोविंद दास : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५३ में भारत से कितना कपड़ा विदेशों को भेजा गया ;

(ख) इस कपड़े के कितने भाग पर उत्पादन शुल्क वापिस लौटाया गया ; तथा

(ग) इस प्रकार कुल कितनी राशि लौटाई गई ?

वित्त उप मंत्री (श्री ए० सी० गुहा) :

(क) से (ग) १९५३ में भारत से कुल ६७ करोड़ ८० लाख गज कपड़ा निर्यात किया गया जिसमें से ४९ करोड़ ५० लाख गज कपड़ा बन्धनामा (बॉड) के अधीन बिना उत्पादन शुल्क का भुगतान किये और लगभग १८ करोड़ ३० लाख गज शुल्क की वापसी के दावे के अधीन निर्यात किया गया था। बाद वाली मात्रा में से लगभग १३ करोड़ ८० लाख गज के संबंध में ५४ लाख रुपये की वापसी दी जा चुकी है।

रक्षा मंत्रालय में अनुसूचित जातियों के कर्मचारी

८८. श्री एम० आर० कृष्ण : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) अतिरिक्त अस्थायी संस्थापन के अनुसूचित जातियों के उन कर्मचारियों की संख्या कितनी है, जिन्हें वेतन आयोग की सिफारिशों पर निम्न वर्ग और उपरिवर्ग के क्लर्कों के पद पर पदोन्नत कर दिया गया है; तथा

(ख) क्या पदोन्नति के समय उनके साथ कोई विशेष रियायत की गई थी ?

रक्षा उपमंत्री (श्री शतीश चन्द्र) :

(क) विहित वेतन क्रमों के लागू होने पर अतिरिक्त अस्थायी संस्थापन के सभी क्लर्कों का वेतन, सन् १९४४ में विहित संयुक्त वेतन क्रमों के चुन लेने की तिथि से वेतन की दैनिक दरों के आधार पर, उपरि वर्ग के क्लर्कों या निम्न वर्ग के क्लर्कों के वेतन क्रम में निश्चित कर दिया गया था।

यदि दैनिक दरों के अनुसार कोई व्यक्ति 'क' श्रेणी में रखा गया था तो नये वेतन क्रमों के अन्तर्गत उपरि वर्ग के क्लर्कों के रूप में और यदि वह 'ख' या 'ग' श्रेणी में रखा गया था तो निम्न वर्ग के क्लर्कों के रूप में उस का वेतन निश्चित किया गया था। ये पदोन्नति के मामले नहीं थे।

(ख) पदोन्नति के मामले में अनुसूचित जातियों के सदस्यों के साथ कोई विशेष रियायत नहीं की जाती है। अनुसूचित जातियों अनुसूचित आदिम जातियों के सदस्यों के लिये रिक्त स्थानों का रक्षण करने से संबंधित आदेश पदोन्नति पर लागू नहीं होते हैं। पदोन्नति स्थिति के अनुसार वरिष्ठता तथा अथवा गुणों के आधार पर की जाती है।

टाटा मूलभूत गवेषणा संस्था

८९. श्री गिडवानी : (क) क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि टाटा की मूलभूत गवेषणा की संस्था, बम्बई, को कितना वार्षिक अनुदान दिया जाता है ?

(ख) इस संस्था को टाटा ट्रस्ट (न्यास) प्रति वर्ष कितनी राशि तैता है।

शिक्षा व प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री (मौलाना आजाद) : (क) तथा (ख) मांगी गई सूचना देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १८]

राष्ट्रीय सैनिक छात्र दल

९०. श्री गार्डिल्लगन गौड़ : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार ने आन्ध्र राज्य में राष्ट्रीय सैनिक छात्र दल के चुनाव के संबंध में कोई मंत्रणा समिति बनाई है ; तथा

(ख) यदि हां, तो उसमें कौन कौन व्यक्ति हैं ?

रक्षा उपमंत्री (श्री शतीश चन्द्र) :

(क) राष्ट्रीय सैनिक छात्र दल के नियमों के नियम ४२ के अधीन एक समिति बनाई गई है और उसके कार्य राष्ट्रीय सैनिक छात्र दल नियमों के नियम ४३ में दिये हुए हैं ।

(ख) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १९]

फोर्ड प्रतिष्ठान आदि द्वारा सहायता

९१. सेठ अचल सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) फोर्ड प्रतिष्ठान, राँकफ़ैलर प्रतिष्ठान और अमरीका की अन्य ऐसी संस्थाओं ने भारत में सामुदायिक परियोजनाओं, माध्यमिक तथा उच्चतर शिक्षा, लोक स्वास्थ्य तथा चिकित्सा आदि के संबंध में कुल कितनी राशि दी है ; तथा

(ख) वित्तीय सहायता के अतिरिक्त उन्होंने क्या सहायता दी है ?

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) :

सूचना प्राप्त की जा रही है और सदन पटल पर रख दी जायेगी ।



मंगलवार,
२ मार्च, १९५४

संसदीय वाद विवाद



1st

लोक सभा

छठा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही

संसदीय वाद विवाद

(भाग -- २ प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

शासकीय वृत्तान्त

८११

८१२

लोक सभा

मंगलवार, २ मार्च, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

देखिये भाग १

३-०२ म० प०

राष्ट्रपति से संदेश

अध्यक्ष महोदय : मुझे राष्ट्रपति से यह सन्देश प्राप्त हुआ है :—

“१५ फ़रवरी, १९५४ को संसद के एक साथ समवेत दोनों सदनों को मैंने जो अभिभाषण दिया था उस पर लोक-सभा के सदस्यों द्वारा व्यक्त किये गये धन्यवाद से मुझे बहुत प्रसन्नता हुई है।”

राज्य-परिषद से सन्देश

सचिव : मुझे सदन को यह सूचना देनी है कि :

(१) लोक-सभा द्वारा २३ फरवरी १९५४ को पारित भाग “ग” राज्य शासन (संशोधन)

विधेयक को राज्य परिषद ने बिना किसी संशोधन के स्वीकार कर लिया है ; तथा

- (२) लोक-सभा द्वारा २४ फरवरी, १९५४ को पारित इन विधेयकों के बारे में राज्य-परिषद को लोक-सभा से कोई सिपारिश नहीं करनी है :
- १ विनियोग विधेयक, १९५४
 - २ पटियाला तथा पूर्वी पंजाब राज्य-संघ विनियोग विधेयक, १९५४।

सदन का कार्यक्रम

अध्यक्ष महोदय : अब हम रेलवे आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा आरम्भ करेंगे। औद्योगिक वित्त निगम जांच समिति की रिपोर्ट को पांच बजे लिया जायगा। क्या सभी सदस्यों को समिति की रिपोर्ट की प्रति मिल गई है ?

कछ माननीय सदस्य : जी नहीं, श्रीमान।

वित्त उपमंत्री (श्री ए० सी० गुहा) : हमने संसद के सूचना कार्यालय तथा पुस्तकालय में रखने के लिये २५ प्रतियां भेजी थीं। आपने कल ही यह निदेश दिया था कि सभी सदस्यों की प्रतियां देने की आवश्यकता नहीं है। चर्चा भी केवल दो घंटे की है। इसमें सभी सदस्य भाग नहीं ले सकते हैं।

तथा संकल्पों संबंधी समिति
तृतीय प्रतिवेदन का उपस्थापन

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न दो घंटे की चर्चा का नहीं है। प्रत्येक उस सदस्य को जिसे इस में भाग लेना है इस की प्रति मिलनी चाहिये। इस दौरान में हम चर्चा को स्थगित कर सकते हैं। अब हमें यह भी देखना है कि यदि चर्चा परसों तक चली तो स्थिति क्या होगी? क्या हमें रेलवे आयव्ययक पर सामान्य चर्चा को एक दिन और देना होगा या कल के प्रश्नों के घंटे को बचाना होगा? एक दूसरा सुझाव यह है कि शुक्रवार को गैर सरकारी कार्य के लिये रखे गये २॥ घंटों को इस में लिया जाय। माननीय सदस्य तुरन्त कोई फैसला नहीं करना चाहते हैं। इस से विलम्ब होने की आशंका है तथा हमारे पास अब समय नहीं है।

श्री ए० सी गुहा : यदि प्रश्न प्रतियों का है तो मैं इन्हें आज भी दे सकता हूँ तथा चर्चा आज ही आरम्भ हो सकती है।

श्री रामचन्द्र रेड्डी (नल्लोर) : श्रीमान्, औद्योगिक वित्त निगम के संचालकों के विचार भी अब प्रकाशित किये जा चुके हैं। उस प्रकाशन की कुछ प्रतियां भी हमें मिलनी चाहियें।

अध्यक्ष महोदय : यह एक नई प्रार्थना है। माननीय मंत्री इस पर विचार कर सकते हैं। अब जिन सदस्यों को समिति की रिपोर्ट की प्रति की आवश्यकता हो, वह चार वजे तक संसदीय सूचना कार्यालय में अपना नाम लिखा दें

गैर सरकारी सदस्यों के
विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी
समिति

तृतीय प्रतिवेदन का उपस्थापन

श्री एम० ए० आयंगर : (तिरुहति
में गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा

संकल्पों संबंधी समिति के तृतीय प्रतिवेदन को उपस्थापित करता हूँ।

रेलवे आयव्ययक

कुमारी एनी बस्करोत्त (त्रिवेन्द्रम) : कल मैं कांग्रेस द्वारा प्रशासन के सम्महालने के समय की रेलवे विभाग को हालत का वर्णन कर रही थी।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

विभाजन से उत्पन्न हुई बहुत सी जटिलतायें अब सुलझ चुकी हैं तथा आज रेलवे प्रशासन एक सुसंगठित प्रशासन है। अब हमारी रेलवे संसार के किसी भी अत्यन्त विकसित देश की तुलना में कम नहीं है। इस का अधिकांश श्रेय स्वर्गीय श्री गोपालस्वामी को प्राप्त है।

मुझे खेद है कि हाल के वर्षों में रेलवे की स्थिति में सुधार की अपेक्षा बिगाड़ दीख रहा है। सन् १९४८ की ९०८५ करोड़ रुपये की बचत की अपेक्षा १९५४ में यह बचत केवल ९३ करोड़ रुपये है। इन छः वर्षों में आय तथा व्यय में क्रमशः कोई उल्लेखनीय अन्तर नहीं आया है। मैं चाहती हूँ कि माननीय मंत्री इस का स्पष्टीकरण करें।

रेलवे विभाग एक कमाऊ विभाग है। सरकारी आय के स्रोत होने के कारण हम आशा करते हैं कि इस से अन्य सरकारी विभागों को, जिन पर आय की अपेक्षा व्यय अधिक होता है, सफलतापूर्वक चलाने में अधिकाधिक सहायता मिले। परन्तु इस की आय आदि को देख कर हमें कुछ निराशा सी हो जाती है। १९५० से १९५४ के वर्षों में रेलवे से इस की कुल आय का १२ से लेकर १३ प्रतिशत भाग ही सामान्य राजस्व को मिला है। इन वर्षों में रेलवे की आय

अधिकतम बतलाई गई है। फिर भी सामान्य राजस्व में रेलवे का अंशदान कुछ भी नहीं बढ़ा है। मैं इस का कारण जानना चाहती हूँ। इस से यह जान पड़ता है कि विभाग को क्षमतापूर्ण ढंग से नहीं चलाया जा रहा है। किसी राजकीय उपक्रम को न केवल क्षमतापूर्ण ढंग से ही चलाया जाना चाहिये बल्कि इस में लाभ भी होना चाहिये। परन्तु हम देखते यह हैं कि इस विभाग में इतनी लापरवाही, अनुत्तरदायित्व तथा व्यर्थ का नाश होता है कि आय का एक बहुत बड़ा भाग हमें प्राप्त ही नहीं होता है।

इस सदन में लाखों व्यक्तियों द्वारा बिना टिकट सफ़र करने के बारे में बहुत वार सुना गया है; दुर्घटना तथा आग से कई वार रेलवे की वस्तुओं के नाश के बारे में सुना गया है। लोक-लेखा समिति ने रेलवे मंत्रालय की कई वार निन्दायुक्त रिपोर्ट दी है। ऐसा एक स्पष्ट उदाहरण १९४९-५० के सम्बन्ध में लोक-लेखा समिति की पांचवीं रिपोर्ट के पृष्ठ ५ पर पाया जाता है। मैं चाहती हूँ कि माननीय मंत्री हमें वे कारण बतलायें जिन से रेलवे के सामान्य राजस्व में अंशदान में इतनी कमी हो गई है।

साथ ही मैं यह स्वीकार करती हूँ कि इस मंत्रालय की कुछ सफलताएँ भी हैं। रेलवे द्वारा अपनी वस्तुओं का स्वयं निर्माण किया जाना तथा रेलवे लाइनों का खण्डों के आधार पर विकास ऐसी बातें हैं जिन के लिये माननीय मंत्री श्रेय के अधिकारी हैं। फिर भी ये सफलताएँ इतनी नहीं हैं जितनी कि आय और व्यय के सम्बन्ध में हमारी असफलताएँ हैं।

खण्डवार विकास के बारे में पूरा न्याय नहीं किया गया है। जहाँ उत्तर में इस का जाल बिछा हुआ है, दक्षिण में इन में बहुत अन्तर हो जाता है। छः वर्षों में एक ९६

मील लम्बी रेलवे लाइन में से केवल ३६ मील रेलवे लाइन बन पाई है। इस की तुलना में १७१ मील लम्बी कंडला-दीसा रेलवे लाइन का, जिस पर ३१ रेलवे स्टेशन तथा ३११ पुल हैं, बनाता कैसे सम्भव हो गया है? उधर सात वर्षों में केवल ३६ मील लाइन ही बन पाई है !

इस के अतिरिक्त माननीय मंत्री के भाषण में असंगतियाँ हैं। यात्रियों की संख्या में कमी बतलाई गई है और साथ ही रेल डिब्बे तथा इंजन आदि बढ़ गये हैं। फिर भी रेल गाड़ियों में भीड़ है। ये सारी बातें एक साथ कैसे हो सकती हैं ?

माननीय मंत्री ने रेलवे से फ़र्स्ट क्लास को हटा कर दानवीर होने का दावा किया है। परन्तु इस बात को वह कैसे पसन्द करते हैं कि तीसरे दर्जे के यात्री डिब्बों की छतों पर बैठ कर यात्रा करें। मेरी इच्छा है कि कभी वह यह भी देख पायें कि किस प्रकार से एक ही डिब्बे में स्त्रियाँ और बच्चे अलग हो जाते हैं तथा अपनी जान बचाने का प्रयत्न करते हैं। शौचालयों में सुराख में से छोटे क़द के व्यक्ति गिर सकते हैं। मैं चाहती हूँ कि वह इसे बदल कर पहले जैसा बना दें।

अब एक बात जो मैं कहना चाहती हूँ, बहुत चिन्ताजनक है। रेलवे में दुर्घटना अब एक आये दिन की बात हो गई है। कभी कभी तो दिन में कई दुर्घटनाओं के होने की सूचना मिली है। मैं पूछना चाहती हूँ कि क्या यदि रेल-पुल टूट जाता है तो इस का उत्तरदायित्व इंजीनियरों तथा अधिकारियों की लापरवाही पर नहीं है? गीता में कहा है कि कारण तथा प्रभाव के लिये तो प्रकृति उत्तरदायी है, परन्तु दुःख और सुख का उत्तरदायित्व पुरुष पर है।

[कुमारी ऐनी मस्करीन]

श्रीमान, वित्तीय वर्ष निराशा तथा आशंकाओं से आरम्भ हुआ है। मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहती हूँ कि प्रत्येक वर्ष वित्त की कमी, निर्माण कार्य के पूरे वेग से चालू होने, पंच-वर्षीय योजना के पूरा करने तथा विभागीय भ्रष्टाचार और अनुत्तर-दायित्व को सामने रखते हुए वह भविष्य में कैसे चलना चाहते हैं? मेरा सुझाव है कि वह अधिकारियों की अपेक्षा जनता का अधिक साथ दें, तीसरे दरजे में स्वयं जन साधारण के साथ सफ़र करें, निर्माण योजनाओं को स्वयं जा कर देखें तथा लोगों की शिकायतें सुनें और उन अधिकारियों को कड़ा दण्ड दें जो इस मंत्रालय की नेकनामी को कम करते हैं।

श्री एम० एल० अग्रवाल (ज़िला पीलीभीत व ज़िला बरेली-पूर्व) : रेलवे लाइनों वास्तव में राष्ट्र की जीवन रेखायें हैं। अतएव यह उचित ही है कि संसद् को प्रत्येक वर्ष इस सार्वजनिक उपयोग के विभाग के संचालन की जांच पड़ताल करने में अत्यधिक रुचि हो।

जब से रेलवे मंत्री ने इस विभाग का भार [अपने ऊपर लिया है, वह यात्रियों तथा कर्मचारियों के आराम और भ्रष्टाचार आदि आदि के समाप्त करने के लिए प्रयत्नशील रहे हैं। निस्सन्देह इस विभाग के प्रशासन में अब एक नया उत्साह देखने में आ रहा है।

मंत्रालय ने आयव्ययक के अतिरिक्त जो पुस्तकें, प्रतिवेदन तथा विवरण आदि संसद्-सदस्यों में बांटे गये हैं, उन से मैं ने कुछ सूचना एकत्र की है। गत वर्ष भी मैं ने इस का खेद प्रगट किया था कि बचत की राशि क्रमशः घटती जा रही है। एक वर्ष से अधिक समय हुआ, हमारे विचार पंच वर्षीय योजना को पूरा करने की ओर लगे

हैं। योजना के पांच वर्षों में रेलवे के विकास पर ४०० करोड़ रुपये का व्यय निश्चित हुआ था। इस में से ३२० करोड़ रुपये स्वयं रेलवे द्वारा तथा ८० करोड़ रुपये सरकार द्वारा उपलब्ध किये जाने थे। परन्तु प्रथम दो वर्षों के लक्ष्य ही पूरे नहीं हो सके हैं। मेरे मत से यदि प्रगति यही रही तो आगामी दो वर्षों के लक्ष्य भी पूरे नहीं हो सकेंगे।

पत्रों में यह दिखाने का भी प्रयास किया गया है कि विभाग के प्रशासन में बहुत प्रगति की गई है। परन्तु १९५२-५३ में भी १९४०-४१ जैसा समय पालन नहीं हो सका है। प्रति माल-डिब्बा प्रति दिन मील संख्या में छोटी तथा बड़ी दोनों लाइनों पर कमी हो गई है। १९५२-५३ में माल गाड़ियों की औसत रफ़्तार में पूर्व वर्ष की अपेक्षा कमी हो गई है तथा गाड़ी का औसत भार भी ४८० से ४६९ हो गया है।

१९५२-५३ में दावों (क्लेमस) की संख्या में कोई उल्लेखनीय वृद्धि नहीं हुई है। रिपोर्ट के अनुसार चोरी आदि अपराधों की स्थिति चिन्ताजनक चली आती है। रेलवे ने गुम या नष्ट हुई वस्तुओं के लिये १९५२-५३ में ३,१८,६६,९२२ रुपये का भुगतान किया है जबकि १९५१-५२ में यह राशि २,९१,८०,८६७ रुपये थी।

सन् १९५१-५२ में ३,८२,६३८ तथा १९५२-५३ में ३,६५,२१५ दावों का निपटारा किया गया था तथा १९५१-५२ में २७,९५२ मुकद्दमे दायर किये गये थे जिन में से १३,१४२ बकाया रहे तथा १९५२-५३ में २४,२९६ मुकद्दमे दायर किये गये जिन में से १४,५९८ लम्बित पड़े हैं।

सन् १९५१-५२ से लम्बित तथा १९५२-५३ में दायर किये गये मुकद्दमों की संख्या

२४,२९६ थी। इन में से १४,५९८ मुकद्दमे १९५२-५३ के अन्त तक लम्बित पड़े थे। शेष में से ६,९२३ मुकद्दमों का निर्णय रेलवे द्वारा किया गया और १,२८८ में डिग्री दी गई तथा २,१५३ रद्द कर दिये गये। ये आंकड़े रेलवे बोर्ड के शीघ्र निपटारे तथा व्यर्थ की मुकद्दमे-बाज़ी को समाप्त करने के इरादे को प्रमाणित नहीं करते हैं। मेरा अपना अनुभव है कि रेलवे के अधिकारी नैतिक या सामान्य, बातों की बिल्कुल परवाह न करते हुए उच्च न्यायालय में बहुत छोटे छोटे तथा प्राविधित प्रकार के तर्क उपस्थित करते हैं। १९५२-५३ में बिना टिकट यात्रा करने वाले व्यक्तियों सम्बन्धी मामलों की पिछले वर्ष से अधिक संख्या है। १९५१-५२ की अपेक्षा सब भारतीय रेलों की यात्रियों से प्राप्त होने वाली तथा माल से प्राप्त होने वाली आय कम हो गई है। माल गड़ियों में माल भी कम लादा गया है।

हम रेलवे में जितनी गाड़ियों डिब्बों और इंजनों को काम पर लगाना चाहते थे उतने नहीं लगा सके हैं। भटिण्डा रक्सौल तथा मिर्जापुर की रेलवे दुर्घटनाओं ने जनता के मन में अशान्ति फैला रखी है। चालू वर्ष में इन दुर्घटनाओं के कारण सम्बन्धी स्थिति का निरीक्षण करने के लिये आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। अनेक व्यक्तियों की मृत्यु हुई है तथा अनेक घायल हुए हैं और बहुत अधिक सम्पत्ति नष्ट हो गई है। इन बढ़ती हुई दुर्घटनाओं के होते हुए माननीय मंत्री कैसे कह सकते हैं कि इस से घबराहट उत्पन्न नहीं होनी चाहिये। अस्तु जांच समिति की नियुक्ति से कुछ अच्छे परिणाम निकल सकते हैं। लोक सुरक्षा के दृष्टिकोण से स्थिति में उत्तरोत्तर बिगाड़ उत्पन्न हो रहा है तथा यात्री और कर्मचारी दोनों की प्राण हानि होती है। पिछले वर्षों की

तुलना में हताहतों की संख्या बहुत अधिक रही है तथा रेलवे की दुर्घटनाओं में भी वृद्धि हो रही है। पिछले वर्ष के तथा चालू वर्ष के आंकड़ों से यह बात स्पष्ट हो जाती है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि रेलवे विभाग को सतर्क रहना चाहिये और यथासंभव अपने प्रशासन को सुधारना चाहिये।

पिछले वर्ष माननीय मंत्री ने घोषणा की थी कि कुछ संसद सदस्यों को मिला कर एक समिति बनाई जायेगी जो रेलवे में प्रचलित भ्रष्टाचार की पड़ताल करेगी किन्तु वह समिति उस घोषणा के सात महीने बाद बनाई गई और उस ने जो विस्तृत प्रश्नावली बनाई है उस में केवल एक प्रकार के अर्थात् कर्मचारियों द्वारा जनता के सम्पर्क में आने के कारण हुए भ्रष्टाचार का ही वर्णन किया गया है। दूसरे प्रकार के भ्रष्टाचार को अर्थात् रेलवे कर्मचारियों के अन्दर परस्पर हो रहे तथा रेलवे प्रशासन के साथ हो रहे भ्रष्टाचार को नहीं लिया गया है। समिति की विचारणीय बातों में सब प्रकार का भ्रष्टाचार सम्मिलित होना चाहिये था। शिकायत यह है कि रेलवे कर्मचारियों के स्थानान्तरण तथा नियुक्ति आदि के मामले में बहुत अधिक रिश्वत तथा अवैध डालियाँ आदि देने लेने का भ्रष्टाचार चलता है। अन्य शिकायतें ये हैं कि रेलवे कर्मचारी अपने अधीनस्थ कर्मचारियों से व्यक्तिगत काम करवाते हैं लोको शैड से कोयला चुराया जाता है। ऐसे मामले दिन रात होते रहते हैं। मुझे पता चला है कि एक ठेकेदार ने रेलवे कर्मचारियों को १००० रुपये की रिश्वत दी और रेलवे के साथ प्रति मास हजारों रुपये का धोखा किया। रेलवे के डाक्टर अपनी व्यक्तिगत कमाई करते हैं और कर्मचारियों के कष्टों की परवाह नहीं करते हैं। फिर एक शिकायत यह है कि रेलवे में ईमानदार व्यक्तियों की कदर नहीं

[श्री एम० एल० अग्रवाल]

की जाती है उन्हें कष्ट दिया जाता है तथा श्राष्ट कर्मचारियों के दिन आनन्द के साथ कटते हैं। मैं अधिक शिकायतों का वर्णन नहीं करूंगा क्योंकि मैं ने समिति की प्रश्नावली के उत्तर में उन का वर्णन कर दिया है।

मैं सदन का ध्यान लोकलेखा समिति के पंचम प्रतिवेदन के मद ११, १२, १३, १६, १८, २० और २२ की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। एक विषय का निर्देश तो महिला सदस्य ने कर दिया है, दूसरे विषय यह है कि एक मामले में ठेकेदार द्वारा हस्ताक्षर किये गये "कोई दावा नहीं है" प्रमाण पत्र का मध्यस्थ द्वारा निर्णय किया था और दूसरी बात यह है कि २.०९ करोड़ रुपये की लागत के ३०० निर्माण के कार्य ठेके ठेकेदारों को खुले रूप से टेंडर मंगवाये बिना दे दिये गये थे।

रेलवे में भोजन व्यवस्था भी अच्छी नहीं है। विक्रेता ठेकेदार उपविक्रेता ठेकेदार नियुक्त कर के उन से बहुत अधिक धन प्राप्त करते हैं जिस के परिणाम स्वरूप, यात्रियों को गन्दा तथा मिलावट वाला भोजन मिलता है। यह प्रथा समाप्त कर के असली ठेकेदारों को ही ठेका देना चाहिये, ताकि इस दिशा में कुछ सुधार हो सके।

रेलवे मंत्री ने रेलवे में खादी के उपयोग के सम्बन्ध में हिदायतें दी हैं, परन्तु उन्हें यह भी प्रबन्ध करना चाहिये कि उनके अधीन कर्मचारी खादी का प्रयोग करें, तथा जिन लोगों को वर्दी मिलती है, उन्हें खादी की वर्दी मिले।

यह संतोष की बात है कि आयव्ययक में यात्रियों को अधिक सुविधायें देने का प्रभावशाली कार्यक्रम प्रस्तुत किया गया है।

मैं इस बात पर भी जोर दूंगा कि रोहेलखंड सैक्शन में कुछ शीघ्रकारी आवश्यकताओं की पूर्ति की जानी चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : इतनी बड़ी रेलवे के सम्बन्ध में असंख्य शिकायतें हो सकती हैं और हम उन सब पर विचार नहीं कर सकते हैं। माननीय सदस्यों को अपने निश्चित समय के अन्दर अपना भाषण समाप्त करना चाहिये। जो सदस्य अपने विशेष क्षेत्रों के सम्बन्ध में बोलना चाहते हों वे मुझे लिख कर भेज दें, मैं उन सब को अगले एक घंटे में बोलने का समय दे सकूंगा।

श्री राधलाल व्यास (उज्जैन) : मुझे कटौती प्रस्ताव के समय मद विशेष पर बोलने की अनुमति देने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष महोदय : वह वाद में होगा। इस समय जो सदस्य चिट भेजेंगे, उन्हें बोलने की अनुमति दी जायेगी।

श्री बंसल (झज्जर-रिवाड़ी) : जब हम रेलवे के कृत्य का अवलोकन करते हैं, तो हमें इस का ध्यान रखना पड़ता है कि रेलवे वाणिज्यिक तथा लोकोपयोगी उपक्रम है।

मैं समझता हूँ कि विभाजन के पश्चात् पिछले कई वर्षों में रेलवे सब दृष्टि से उत्तरोत्तर प्रगतिशील रही है। मेरे पास आंकड़े भी हैं, जो इस प्रगति को सिद्ध कर सकते हैं। पिछले वर्ष रेलवे मंत्री ने माल डिब्बों संबंधी आंकड़े दिये थे, परन्तु इस बार वे आंकड़े नहीं बताये गये हैं। माननीय मंत्री को मेरा यह सुझाव है कि वे आंकड़े बता दिये जायें ताकि जनता में रेलवे की कुशलता के सम्बन्ध में भ्रान्ति न रहे।

आलोचना की जाती है कि रेलवे की यातायात सम्बन्धी आय कम हो गई है,

जब कि देश में अन्य औद्योगिक उपक्रमों को बहुत आय हो रही है। वास्तव में ऐसी बात नहीं है परन्तु आंकड़े बताते हैं कि रेलवे यातायात की आय कम नहीं हुई है। माल यातायात की आय सदा बढ़ती ही रहे यह संभव नहीं है। पिछले वर्षों अनाज के आयात के कारण माल इधर से उधर जाता था, किन्तु इस वर्ष माल का आयात बहुत कम हुआ है, जिस के परिणामस्वरूप आय कम हो गई है, किन्तु अन्य औद्योगिक उपक्रमों की आय में भी १० प्रतिशत वृद्धि नहीं हुई है, जैसा कि एक प्रसिद्ध पत्रिका में कहा गया है। इसलिये मैं समझता हूँ कि रेलवे की कुशलता और आय पूर्णतया संतोषजनक है।

कल एक सदस्य ने कहा था कि रेलवे की रक्षित निधि घट रही है। परन्तु यह बात ठीक नहीं है। विश्लेषणात्मक जापन से पता चलता है कि राजस्व रक्षित निधि वास्तव में बढ़ गई है और अवक्षयण रक्षित निधि की स्थिति भी इतनी बुरी नहीं है जितनी कि बताई गई है। रेलों के पुनर्स्थापन के लिये इस निधि का प्रयोग किया गया है। इसलिये यह कहना सर्वथा गलत है कि रेलवे की रक्षित निधि में घाटा पड़ रहा है।

सामान्य आयव्ययक के अंशदान भी वैसे ही हैं तथा आंकड़े आगामी वर्ष के लिये दो करोड़ की वृद्धि दर्शाते हैं। मेरी मुख्य आलोचना विकास सम्बन्धी खर्च के सम्बन्ध में है। मैं यह पूछना चाहता हूँ कि इस में पंचवर्षीय योजना के लिये पिछले वर्षों की अपेक्षा कमी क्यों की गई है।

रेलवे देश का सब से बड़ा वाणिज्यिक उपक्रम है और इस की पूंजी भी २००० करोड़ के लगभग होगी। इस के पुनर्स्थापन के लिये ७० या ८० करोड़ रुपये पर्याप्त नहीं हैं देश की जनसंख्या बढ़ रही है और

उत्पादन भी बढ़ रहा है। ऐसी अवस्था में यदि हम रेलवे के अधिक विकास के लिये अधिक धनराशि खर्च नहीं करेंगे तो हम देश की आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं कर सकेंगे।

माननीय मंत्री ने रेलों के विकास में दो बाधाओं का वर्णन किया है। एक सामान की अनुपलब्धता, दूसरी धन की कमी। धन के सम्बन्ध में माननीय वित्त मंत्री की नीति का लाभ उठाया जा सकता है और रेलवे का यथेष्ट विकास किया जा सकता है। सामान के सम्बन्ध में मेरा मत है कि देश के अन्दर ही बड़े पैमाने पर रेलवे के लिये आवश्यक सामान बनाया जा सकता है। डिब्बे बनाने की क्षमता भी बढ़ाई जा सकती है। ऐसा पता चला है कि देश की ५० प्रतिशत इंजीनियरी क्षमता बेकार पड़ी है, और उस का उपयोग रेलवे का आवश्यक सामान बनाने के लिये किया जा सकता है। ऐसा कहा जा सकता है कि इस्पात की कमी है। किन्तु मुझे एक व्यापारी ने बताया है कि कई प्रकार का इस्पात देश में खरीदा ही नहीं जाता है। मुझे मालूम नहीं कि क्या उस इस्पात को डिब्बे बनाने के काम में लाया जा सकता है या नहीं, किन्तु यदि केवल सामान की कमी ही रेलों के विकास में बाधक सिद्ध होती है तो उस इस्पात का उपयोग किया जा सकता है। जब कि देश में यातायात की अधिक आवश्यकता बढ़ रही है, हमें अपनी रेलवे का विकास करने का पूर्ण प्रयत्न करना चाहिये।

मैं ने आज समाचारपत्रों में पढ़ा है कि माननीय परिवहन मंत्री ने राज्य परिषद में विकास कार्यक्रम की एक सूची प्रस्तुत की है जिस में जापनों को प्राथमिकता इस प्रकार दी गई है कि प्रथम प्राथमिकता उन स्थानों को जहां बड़े उद्योगों का विकास किया जा रहा है, दूसरी प्राथमिकता उन स्थानों को जहां खनिज पदार्थ अधिक हैं और वे स्थान

[श्री बंसल]

अविकसित भी हैं, तीसरी प्राथमिकता में अविकसित स्थान आते हैं जैसे विन्ध्य प्रदेश, राजस्थान, उड़ीसा आदि । क्या वे अविकसित स्थानों को सदा अविकसित ही रखना चाहते हैं ?

मेरा क्षेत्र बहुत अविकसित है और वहां पर अधिक रेलें बिछाने की आवश्यकता है । सामुदायिक योजनाओं में भी अविकसित क्षेत्रों को उन से अधिक विकसित क्षेत्रों की तुलना में पीछे रखा गया है । इस आधार पर रेलों का विकास नहीं होना चाहिये, बल्कि देश के प्रत्येक भाग का समान रूप में विकसित करने का आयोजन करना चाहिये । अब अविकसित क्षेत्रों को सर्वप्रथम आवश्यकता रेलों और सड़कों की है । यदि माननीय मंत्री सदन में यह आश्वासन देते हैं तो उन क्षेत्रों में उत्साह की लहर दौड़ जायगी ।

योजना के पश्चात् इंजनों और डिब्बों की संख्या वर्तमान की अपेक्षा अधिक होगी । संभव है कि हमारे इंजनों की गति अधिक हो जाये । माननीय मंत्री को मेरा सुझाव है कि न केवल अधिकतम रूप में पुनर्स्थापन का कार्य ही किया जाय, अपितु विकास इस ढंग से किया जाना चाहिये कि देश की बढ़ती हुई आर्थिक आवश्यकताओं की पूर्ति की जा सके ।

युद्ध के दिनों में पानीपत और रोहतक के बीच रेल लाइन तोड़ दी गई थी । वह क्षेत्र अविकसित है, इसलिये अब इस लाइन को पुनः स्थापित कर दिया जाय तथा इसे रोहतक से झज्जर तथा झज्जर से रिवाड़ी तक मिला देना चाहिये ।

अन्त में मैं दो बातें और कहना चाहता हूँ । हम सभी को चित्तरंजन के इंजन बनाने के कारखाने पर गर्व है । वह कारखाना बहुत

अच्छे इंजन तैयार कर रहा है आरंभ में कुछ दोष अवश्य थे पर अब वे दूर कर दिये गये हैं । परन्तु मुझे मालूम हुआ है कि लागत के अनुपात में ऊपर का व्यय बहुत अधिक है । ऊपर का व्यय लगभग १,३०० प्रतिशत है । यह ठीक है कि किसी भी संस्था की प्रारंभिक अवस्थाओं में ऊपरी व्यय अधिक होता ही है परन्तु मेरा सुझाव यह है कि इस ऊपरी व्यय को घटाने और इस कारखाने में बनने वाले इंजनों और वाष्पयंत्रों (बायलरों) की लागत को कम करनेके प्रयत्न किये जाने चाहिये ।

दूसरी बात मैं शीतोष्ण नियंत्रित सवारी डिब्बों के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ । जब जब भी मैं ने इन में यात्रा की है तो मुझे इन में स्थान प्राप्त करने में बहुत कठिनाई हुई है । मैं ऐसे कई लोगों को जानता हूँ जिन्हें इसी प्रकार के अनुभव हुए हैं । परन्तु डिब्बे में पहुंच कर मैं ने पाया कि कई स्थान बिलकुल खाली पड़े हुए थे । मेरा सुझाव है कि इस कुप्रबन्ध के सम्बन्ध में जांच की जानी चाहिये ।

अब हमारे 'क' श्रेणी के अधिकारियों को शीतोष्ण नियंत्रित सवारी डिब्बों में यात्रा करने की अनुमति मिल गई है । मैं जानना चाहता हूँ कि इस का हमारे आय-व्ययक पर क्या प्रभाव पड़ा है । पहले ऐसे अधिकारी पहले दर्जे में यात्रा करने के अधिकारी थे । यदि अब हम अपने दूसरे दर्जे को पहले दर्जे के स्तर पर सुधार रहे हैं और उन को वैसा ही आरामदेह बनाने जा रहे हैं तो फिर हम सब दूसरे दर्जे में ही यात्रा क्यों न करें ?

रेलवे में फैले भ्रष्टाचार के विषय में बहुत कुछ कहा गया है । यह बात ठीक है कि रेलवे में भ्रष्टाचार है । परन्तु यह कहना कि इसके लिये केवल रेलवे अधिकारी

झोपी है ठीक नहीं होगा। मैं यह अनुरोध करूंगा कि सदन को इस सम्बन्ध में संतुलित एवं द्वेषरहित विचार रखने चाहिये। हमारे रेलवे अधिकारीगण और कर्मचारी भरसक सब कुछ करते रहे हैं। हमें अनावश्यक रूप से उन के साथ छेड़छाड़ या उन की कटु आलोचना नहीं करना चाहिये। माननीय रेलवे मंत्री ने बताया कि चालू वर्ष के आय-व्ययक में रेलवे कर्मचारियों को अतिरिक्त सुविधाओं के रूप में लगभग ५० करोड़ रुपये और दिये जा रहे हैं। मैं इस का विरोध नहीं करता हूँ परन्तु साथ ही साथ हमें इस इस बात का भी ध्यान रखना चाहिये कि ये कर्मचारी भरसक रेलवे की उत्तम से उत्तम सेवा करें। इस के लिये हमें यहां सदन में उन को प्रोत्साहन देना चाहिये। उन के अच्छे कार्यों और सेवाओं की प्रशंसा की जानी चाहिये।

अन्त में मैं माननीय रेलवे मंत्री को रेल व्यवस्था के कार्यवहन के लिये बधाई देता हूँ और उज्ज्वल भविष्य की आशा करता हूँ।

श्री जी० डी० सोमानी (नागौर-पाली) : वर्तमान रेलवे आयव्ययक में यात्रा के किरायों और माल ढोने के भाड़ों की व्यवस्था को ज्यों का त्यों रखा गया है। उन में कोई वृद्धि नहीं की गई है। इस के लिये मैं माननीय रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ।

६० करोड़ रुपये की कमी और कार्य-वहन व्ययों में हुई वृद्धि के प्रसंग में माननीय रेलवे मंत्री ने कहा कि किरायों और भाड़े की व्यवस्था में कुछ समायोजन किये जाने की संभावना है और उस के परिणामों के सम्बन्ध में वह विचार करेंगे। कल उन्होंने ने इस के सम्बन्ध में दूसरे सदन में जो कुछ कहा है उस का यह अर्थ होता है कि इस सारी व्यवस्था की जांच की जायेगी और

उस में उचित संशोधन किये जायेंगे। उस का यह अर्थ नहीं है कि इस में कोई वृद्धि की जायेगी। इस सम्बन्ध में मेरा यह सुझाव है कि इस सारे प्रश्न पर विचार करने के लिए विशेषज्ञों की एक समदर्शी और गैर-सरकारी समिति नियुक्त की जाये। वर्तमान भाड़ा व्यवस्था १९४८ में चालू की गई थी। उस के फलस्वरूप कई चीजों में दरें बढ़ गई थीं। उस के बाद यदाकदा अनेक कारणों से भाड़े में वृद्धि की गई है। इस सम्बन्ध में कोयले के भाड़े का विशेष रूप से उल्लेख किया जा सकता है। इस में ३० प्रतिशत वृद्धि की गई थी। कुछ उद्योगों को जो १२½ प्रतिशत छूट दी जाती थी वह भी बन्द कर दी गई थी।

रेलवे आय के आधिक्य में जो कमी हुई है उस की चर्चा करते हुए माननीय रेलवे मंत्री ने दूसरे सदन में कहा कि इस का कारण यह है कि कार्यवहन व्ययों में वृद्धि हो गई है। मेरी समझ में यह नहीं आता है कि जबकि कोयले के भाड़े में इतनी अधिक वृद्धि हो गई है और जबकि हमारा उत्पादन—कृषि और औद्योगिक दोनों ही क्षेत्रों में—बढ़ता ही जा रहा है तो फिर माल के परिवहन से होने वाली आय न्यूनाधिक पूर्ववत् ही क्यों है—उस में कोई वृद्धि क्यों नहीं हुई है? मेरा सुझाव है कि भाड़े की दर की व्यवस्था के इस पहलू की उचित रूप से जांच की जानी चाहिये। गत वर्ष माननीय मंत्री ने इस सम्बन्ध में कुछ कार्य-वाही करने का संकेत किया था परन्तु अभी तक इस दिशा में कुछ भी नहीं किया गया है।

आप अपने राजस्व को दो प्रकार से बढ़ा सकते हैं। सरल तरीका तो यह है कि आप भाड़े की दरें बढ़ा दें—बिना इस बात की चिन्ता किये हुए कि उस का देश के आर्थिक विकास पर कैसा प्रभाव पड़ेगा।

[श्री जी० डी० सोमानी]

परन्तु दूसरा ढंग जो अधिक उचित है यह है कि भाड़े की व्यवस्था को हमारी विकासात्मक अर्थव्यवस्था की आवश्यकताओं के अनुरूप समायोजित किया जाये ताकि आरंभिक अवस्था में थोड़े से त्याग के फल-स्वरूप आगे चल कर आर्थिक क्रियाशीलता को इस सीमा तक बढ़ावा मिल सके जिस से रेलवे को अधिक लाभ हो और उस से देश के आर्थिक विकास में सहायता मिलेगी। मेरे विचार से दूसरा ढंग ही अपनाया जाना चाहिये और इसी आशय का सुझाव फेडरेशन आफ इंडियन चेम्बर्स आफ कामर्स एण्ड इण्डस्ट्री ने भी दिया है। उस के सुझाव में कहा गया है कि इस सम्बन्ध में जो समिति बनाई जाये उस में एक स्वतंत्र सभापति व्यापार और उद्योग के एक या दो प्रतिनिधि और रेलवे के दो अधिकारी हों। यह सुझाव उचित है। क्योंकि ऐसा करने से सभी संबंधित पक्षों को अपनी बातें कहने का अवसर मिल जायेगा।

अब मैं माननीय मंत्री का ध्यान अपनी रेलों के विकास, उन के विस्तार और उखाड़ी गई लाइनों को फिर से चालू करने की ओर दिलाना चाहता हूँ। हमारा अनुभव है कि अभी भी ऐसी कठिनाइयाँ विद्यमान हैं जोकि देश के एक भाग से दूसरे भाग में माल के लाने ले जाने में बाधा डालती हैं। मुझे विश्वास है कि इस सम्बन्ध में समय समय पर देश के विभिन्न भागों से आने वाली शिकायतों का रेलवे बोर्ड और माननीय मंत्री को ज्ञान है। ऐसे समय में जबकि हमारा देश एक साहसिक विकास कार्यक्रम आरंभ कर रहा है यह आवश्यक है कि उखाड़ी गई रेलों को फिर से चालू किया जाये और व्यापार तथा उद्योग की आवश्यकताओं के अनुरूप उन का विकास किया जाये। रेलवे मंत्रालय का जो कार्यक्रम इस

सम्बन्ध में है वह मेरी दृष्टि से पर्याप्त नहीं है। इस दिशा में और अधिक क्रियाशीलता और व्यय किये जाने की भारी आवश्यकता है। इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय को योजना आयोग और वित्त मंत्री से सहायता मांगनी चाहिये। परन्तु साथ ही साथ रेलवे बोर्ड को इस बात का भी ध्यान रखना चाहिये कि इतना विशाल विकास कार्यक्रम उचित रूप से भली प्रकार और मितव्ययता के साथ पूरा किया जाये। धन का दुरुपयोग और अपव्यय नहीं किया जाना चाहिये। विकास के दृष्टिकोण से मेरा एक सुझाव यह भी है कि देश में जिन जिन स्थानों पर माल को एक लाइन से दूसरी लाइन पर ले जाने के सम्बन्ध में जो कठिनाइयाँ हैं उन को दूर करने के उपाय किये जाने चाहियें। इस सम्बन्ध में फेडरेशन आफ इंडियन चेम्बर्स आफ कामर्स एण्ड इण्डस्ट्री ने कुछ सुझाव रखे हैं। उन पर विचार किया जाना चाहिये।

अन्त में मैं पिछड़े हुए क्षेत्रों के सम्बन्ध में भी कुछ कहूँगा। राजस्थान एक महत्वपूर्ण प्रान्त है और पाकिस्तान के साथ उस की लम्बी सीमा है। वर्तमान परिस्थितियों को देखते हुए निश्चय ही यह अत्यन्त आवश्यक है कि राजस्थान में आवागमन की उचित व्यवस्था हो। अभी वहाँ पर इस सम्बन्ध में स्थिति बहुत खराब है। अभी वह एक सुरक्षित प्रदेश नहीं है। इस प्रदेश में आवागमन की व्यवस्था के विकास की ओर रेलवे मंत्री को गंभीरतापूर्वक ध्यान देना चाहिये। मुझे आशा है कि मेरी बातों पर उचित रूप से विचार किया जायेगा।

डा० राम सुभग सिंह (शाहावाद-दक्षिण) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा नाम आज की लिस्ट में नहीं था, लेकिन अभी जो आप ने मुझे मौका दिया, उस के लिये मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

श्री बंसल (झज्जर) : आपको यह कैसे मालूम कि आप का नाम नहीं था ?

डा० राम सुभग सिंह : अभी भेजा है।

श्री बंसल : आप को लिस्ट से क्या मतलब ?

डा० राम सुभग सिंह : यह जो बजट रेलवे मंत्री महोदय ने उपस्थित किया, उस को मैं एक बहुत सच्चाई का बजट मानता हूँ और इस के लिये उन को बहुत धन्यवाद देता हूँ। उन्होंने देश के सामने रेलवे का अच्छा बजट उपस्थित किया। इस बजट पर तीन दृष्टिकोण से विचार करता हूँ। पहला यह कि रेलों का स्टैण्डर्ड अच्छा है कि नहीं, दूसरे रेल कर्मचारियों में कितनी निपुणता है और उन की सुविधा के लिए कितनी व्यवस्था रेलवे विभाग की ओर से की गई है और तीसरी चीज़ यह कि रेलवे का भविष्य का कार्यक्रम क्या है? इन तीनों दृष्टिकोणों से मुझे पूरा संतोष है कि रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान इन तीनों बातों की ओर गया है।

लेकिन इस के साथ साथ मैं भाड़े के बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। चारों ओर सभी चीज़ों के दाम गिर रहे हैं, लेकिन भाड़े में कोई कमी नहीं हो रही है। इन्डस्ट्रीज के लिहाज से तो थोड़ी बहुत गुंजाइश है कि उन को सुविधा दी जायगी लेकिन आम जनता के लिये कोई खास चित्र नहीं उपस्थित किया गया है कि भाड़े की दर में कोई कमी होगी या नहीं। मैं चाहूंगा कि भाड़े की दर में थोड़ी बहुत कमी की जाय।

साथ ही पहाड़ पर जाने के लिये बड़े बड़े लोगों को सुविधा देने की व्यवस्था है। यह भी उचित है कि विद्यार्थियों को और दूसरे लोगों को जो कि १५०० मील से ज्यादा सफ़र करेंगे सुविधा दी गई है, लेकिन मैं चाहता हूँ

कि ऐसी सुविधायें देश के उन लोगों को भी प्रदान की जायें जिन को न तो पहाड़ों पर ही जाना है और न कालेज एटेन्ड करना है, यानी आम जनता को जो कि चार चार, पांच पांच की टोलियों में सफ़र करें और थोड़ी ही दूर जाना चाहें, उन को भी रियायती टिकट मिलना चाहिये।

अभी श्री बंसल जी ने कहा कि एअर-कंडिशनड कोचेज खाली रहती हैं लेकिन फिर भी उनकी खबर नहीं दी जाती जिसमें कि बड़े बड़े लोगों के ट्रेवल करने में आसानी हो। मंत्री महोदय ने बहुत अच्छी तरह से कबूल किया है कि फ़र्स्ट क्लास से रेलवे को फ़ायदा नहीं होता, फ़ायदा होता है केवल थर्ड क्लास से। लेकिन यह बहुत शर्म की चीज़ है कि थर्ड क्लास में जितनी जगहें रहती हैं उन के दुगुने और तिगुने टिकट इशू किये जाते हैं। मैं इस को बहुत जरूरी समझता हूँ कि रेलवे विभाग केवल उतने ही टिकट इशू करे जितनी कि जगह थर्ड क्लास के डब्बों में हों। (अन्तर्बाधा)

रेलवे मंत्री ने यह भी कहा है कि सन् १९५३ में १९० नई रेलें चलाई गईं और १६० रेलों का चालन क्षेत्र उन्होंने ने बढ़ा दिया। इसी तरह से सभी गाड़ियों का चालन क्षेत्र बढ़ाया गया। मान लीजिये कि कहीं से दो-दो घंटे पर गाड़ी चलती है, रघुनाथ सिंह जी के बनारस से कुम्भ मेले में आने के लिये अगर एक-एक घंटे पर स्पेशल चलती है तो उस के बजाय आध-आध घंटे पर चलना चाहिय और वह चलाई जा सकती है। हमारे बंसल जी तो आते हैं पिछड़े क्षेत्र से लेकिन ट्रेवल करते हैं बराबर एअर-कंडिशनड काचेज में, मैं आता हूँ पिछड़े क्षेत्र से और चाहता हूँ कि पिछड़े क्षेत्र के आदमियों की सुविधा के लिये उतने ही टिकट इशू किये जायें जितनी कि क्लास में जगह हों; यह नहीं कि गाड़ी

[डा० राम सुभग सिंह]

में पांच सौ की जगह हो और टिकट इशू कर दिये एक हजार । इस तरह से औरतों को तो बहुत ही तकलीफ़ होती है और यह बात इस जाति के साथ घोर अन्याय है ।

इस के साथ मैं कुछ रेल के स्टैण्डर्ड के बढ़ाने के सम्बन्ध में भी कहना चाहता हूँ । अभी जो रेल दुर्घटनायें हुई हैं, अगर उन को छोड़ दिया जाये तो हमारे देश की रेलों का स्टैण्डर्ड और देशों की अपेक्षा कम नहीं है । लेकिन इस स्टैण्डर्ड से ही हमें सन्तोष नहीं कर लेना चाहिये । मंत्री महोदय जी ने अपनी बजट स्पीच में स्वीकार भी किया है कि वह रेलों का स्टैण्डर्ड और बढ़ायेंगे । रेलों में जो दुर्घटनायें होती हैं उन के लिये एक कमेटी बनी है, मैं आशा करता हूँ कि वह इस बात की छानबीन करेगी कि आखिर यह दुर्घटनायें क्यों होती हैं । क्या कर्मचारियों को कोई असन्तोष है या उन को उचित तनख्वाह नहीं मिलती, उन के स्वास्थ्य के लिये उचित व्यवस्था है या नहीं, या जो सुविधायें दूसरी सर्विसेज़ में मिलती हैं वे उन को मिलती हैं अथवा नहीं । आप को उन के असन्तोष को दूर करने की ओर भी ध्यान देना चाहिये । मंत्री महोदय ने उन के लिये बहुत सी चीज़ें की हैं, पिछले वर्ष में उन्होंने चार करोड़ रुपये उन के लिये क्वार्टर्स बनाने में खर्च किये । अगले साल में वह चार करोड़ साठ लाख रुपये इस लिये खर्च करने जा रहे हैं । यह भी बहुत अच्छा है कि रेल कर्मचारियों में से यदि किसी को टी० बी० है, तपेदिक का रोग है, तो इस के लिये हर ज़ोन में इलाज की सुविधा होने जा रही है । यह सब बात अच्छी हैं, लेकिन साथ ही वे इस बात का भी ध्यान रखें कि कोई भी उन का आदमी ड्रिन्कड की हालत में किसी तरह सफर न करे क्योंकि ऐसा होने से दुर्घटनायें होती हैं और सैकड़ों

आदमियों की जानें चली जाती हैं । इन सब चीज़ों पर ज्यादा निगरानी रखने की आवश्यकता है ताकि हमारे यहां की रेलों का स्टैण्डर्ड किसी भी और देश की रेलों से कम न हो । मुझे विश्वास है कि हमारे रेल मंत्री जी इधर ध्यान देंगे, और शाहनवाज जी भी जो खुद बड़ी मुस्तैदी से काम करते हैं, उन की देखरेख में, जो कमेटी बनी है, वह इस पर ध्यान देगी और इस बात की कोशिश करेगी कि रेल दुर्घटनायें आगे और ज्यादा न होने पावें ।

अब रेलवे कर्मचारियों की तरक्की का मामला है कि उन की सीनियारिटी का किस तरह से लिहाज़ किया जाता है । मैं अभी रेल मंत्री की बजट स्पीच देख रहा था, इसमें द्वितीय श्रेणी के लोगों के लिये लिखा है कि :

“भविष्य में दूसरी श्रेणी के पहली श्रेणी में तरक्की पाने वाले अधिकारियों की अप्रता के लिये उन की दूसरी श्रेणी की स्थायी और लगातार अस्थायी सेवा काल का आधा समय शामिल किया जायगा, लेकिन यह ५ साल से अधिक न होगा ।”

“लगातार अस्थायी सेवा काल” की बात मेरी समझ में नहीं आती है । क्या यह भी कोई प्राविज्ञान है कि कोई आदमी परमनेन्टली टम्पोरेरी रहेगा । और अगर रहता भी है तो उस को पहली श्रेणी में लाने के लिये उस समय का आधा समय शामिल किया जायगा और यह ५ साल से अधिक न होगा । यह बात मेरी समझ में नहीं आती कि कहां तक सोच समझ कर उन लोगों ने पांच साल रखा है । अगर कोई आदमी १५ साल तक परमनेन्टली टम्पोरेरी रहता है तो प्रथम श्रेणी में लाने के लिये केवल ५ साल ही गिने जायेंगे । इस तरह से यदि वह बहुत ज्यादा काम कर चुका है टम्पोरेरी हैसियत से तो पहला घाटा तो उस-

को यह होता है कि वह इतने दिनों तक अस्थायी माना जाता है, दूसरा घाटा यह होता है कि अस्थायी नौकरी को प्रथम श्रेणी में जाने के लिये पांच साल से अधिक नहीं माना जायगा। मैं चाहता हूँ कि इस पर विचार किया जाय और जितने दिनों तक कोई आदमी काम कर चुकता है उस की पूरी मंजूरी दी जाय और उस को सीनियारिटी में शामिल कर लिया जाय।

इस के बाद मैं भविष्य के कार्यक्रम पर भी कुछ कहना चाहता हूँ। मुझे यह जान कर बड़ा सन्तोष है कि मंत्री महोदय यह सोच रहे हैं कि पहले जो डब्बे बाहर से आते थे, सवारी के या मालगाड़ी के, उन सब को जहां तक हो सकेगा यहीं से लेंगे और अगले साल उन्होंने ने इस सम्बन्ध में विदेशों में कोई आर्डर न देने का निश्चय किया है। और इस साल भी ज्यादा नहीं लेंगे। अभी मेरे एक भाई ने कहा कि इस तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिये, और माननीय मंत्री महोदय ने भी कल यहां स्वीकार किया था कि जो १८ या २० इंजन पहले के पाकिस्तान में रह गये हैं, उन के आने की कोई उम्मीद नहीं है। आज रेलवे अफसरों की बातचीत हो रही है कि दोनों देशों में आवागमन स्वतंत्रतापूर्वक हो और एक देश की ट्रेन दूसरे देश में जाय, अर्थात् पाकिस्तान और हिन्दुस्तान के बीच में। इस पर भी ज़रा ध्यान देना चाहिये कि हम लोग इस में कहां तक सफल हो सकेंगे। जब १८ डब्बे वहां पहले से ही मौजूद हैं और उन को पाकिस्तान सरकार यहां नहीं आने देती तो नई रेलें अमृतसर से या किसी और जगह से पाकिस्तान को भेजने की जो व्यवस्था हो रही है उस की इजाजत आप किस बुनियाद पर देने की सोच रहे हैं। एक तो खतरा मुझे यह है। दूसरा खतरा मुझे यह है कि अमरीका की ओर से जितने लोकोमोटिव्ज आने की सम्भावना थी वह अब नहीं आयेंगे।

इन सब चीजों पर ध्यान रख कर भविष्य के डेवेलपमेन्ट प्रोग्राम को बनाना चाहिये। इस के साथ मैं कहना चाहता हूँ कि यह तो बड़ी अच्छी बात है कि रेलवे बोर्ड ने एफिशिएन्सी ब्यूरो कायम किया है और उस के द्वारा इस सारे काम की देखरेख होगी।

एक बहुत बड़ी शिकायत यह है कि मालगाड़ियां रास्ते में बहुत देर देर तक रुकी पड़ी रहती हैं। मान लीजिये कि हरियाना जानवरों की एक गाड़ी यहां से कलकत्ते के लिये चले तो वह दो दो, तीन तीन दिन तक रास्ते के स्टेशन पर ही रुकी पड़ी रहती है। इस पर भी ध्यान देने की ज़रूरत है। रेलों में जो चोरियां डकैतियां होती हैं उन के लिये डिप्टी इन्स्पेक्टर जनरल की हैसियत का सुरक्षा अधिकारी रखा जाने वाला है। लेकिन वाच एंड वार्ड के जो लोग रेलवे सामान की देखभाल के लिये मुकर्रर किये गये हैं उन के बारे में बहुत जगहों से शिकायत आती है कि उन लोगों की ही बदीलत चोरियां होती हैं। इस पर भी ध्यान देने की ज़रूरत है।

मैं खास कर कुम्भ के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। संगम स्टेशन के बारे में अक्सर चर्चा होती है। कहीं कहीं यह भी कहा जाता है कि संगम स्टेशन को नहीं खोलना चाहिये था। मैं ने भी देखा कि संगम स्टेशन पर जाने के लिये पटना से या कानपुर से टिकट नहीं दिया जाता और संगम स्टेशन पर जाने के लिये इलाहाबाद स्टेशन से भी टिकट नहीं दिया जाता। ऐसी हालत में इस स्टेशन को बना कर उस पर लाखों रुपये खर्च करने की क्या आवश्यकता थी। इस से वहां पर पहले ही ज़मीन की कमी थी, जो ८००, ६०० एकड़ रहा करती थी उस में भी बहुत कमी हो गई है।

रेल तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : इलाहाबाद से संगम स्टेशन के लिये ५०० शट्ल ट्रेनें चलाई गईं। आप कह

[श्री एल० बी० शास्त्री]

हैं कि टिकट नहीं दिया जाता था, यह आश्चर्य की बात है ।

डा० राम सुभग सिंह : शट्ल ट्रेन्स इलाहाबाद से संगम तक जाती थीं, लेकिन वहां से टिकट नहीं मिलता था ।

श्री एल० बी० शास्त्री : बगैर टिकट दिये हुए वह कैसे चलती थीं ?

डा० राम सुभग सिंह : मान लीजिये कि मैं पटना से इलाहाबाद के लिये चढ़ा टिकट ले कर, इलाहाबाद पहुंचने पर मैं ने यह इच्छा प्रकट की कि हम को इलाहाबाद के बजाय संगम तक जाने दिया जाय और हमारे टिकट को एक्स्टेन्ड कर दिया जाय, तो उस टिकट का एक्स्टेन्शन नहीं होता था । यह दिक्कत थी । मैं मानता हूं कि यह एक अस्थायी दिक्कत थी । मेले में तरह तरह की कठिनाइयां थीं, उन में से एक यह भी थी । तो मैं इस में कोई खास त्रुटि नहीं निकालना चाहता, लेकिन अगर किसी स्टेशन का बहुत ज्यादा रूपया लगाकर निर्माण किया जाय तो यह जरूर देखना चाहिये कि उस से लोगों की कठिनाइयां बढ़ती हैं या घटती हैं । इस संगम स्टेशन के बनाने से जो यात्री वहां टिकना चाहते थे और जो वहां जाना चाहते थे उन दोनों की कठिनाइयां बढ़ गयीं । तो इस से तो यही अच्छा होता कि उस स्टेशन का निर्माण ही न किया गया होता और लोगों को आज्ञा दी रहती कि जहां चाहें वहां रहें और भीड़ में भी कमी होती ।

इस के अतिरिक्त मैं फिर यह कहना चाहता हूं कि रेल का जो भाड़ा है वह कम किया जाय । इस वक्त जिस अनुपात में खेती की पैदावार की कीमत घटती जा रही है उसी अनुपात में भाड़े में भी कमी की जानी चाहिये । मंत्री महोदय ने अपनी बजट स्पीच

में स्वीकार किया है कि इस वर्ष मानसून अच्छी होने की वजह से ज्यादा यात्री बढ़ेंगे । तो जब यात्रियों की संख्या में वृद्धि होने की आशा है तो उस से जो आय बढ़ेगी, उस बढ़ी हुई आय के अनुपात से भाड़ा भी कम किया जाना चाहिये । जिस तरह से आप इंडस्ट्री को सहायता देने की बात सोच रहे हैं उसी तरह से आम यात्रियों की सहायता करने की बात भी सोची जाये ।

एक बात की ओर मैं और ध्यान दिलाना चाहता हूं । रेलवे लाइन की वजह से पानी रुक जाता है और इस से बरसात के दिनों में जब बाढ़ आती है तो गांव के गांव ढह जाते हैं । इस साल मंत्री महोदय के पास कागजात आये होंगे कि सिकरिया गांव में, जो कि शाहाबाद जिले में है, पानी रुक जाने की वजह से ६० परसेंट घर गिर गये । वहां एक छोटी सी नदी है और उस में बाढ़ के पानी निकलने के बहुत तंग बरहे हैं । ऐसे उदाहरण तो और भी हैं लेकिन मैं सिर्फ एक ही उदाहरण देना चाहता हूं । यह गांव बगही और रघुनाथपुर स्टेशनों के बीच में है । उस गांव के घर रेलवे लाइन से पानी रुक जाने की वजह से गिरे और उन के लिखने पर भी आज तक गांव वासियों की सहायता सरकार की तरफ से नहीं की जा सकी । तो इस एफीसेंशी ब्यूरो का यह भी काम होना चाहिये कि अगर गरीबों की दरखास्तें आवें तो उन पर जल्दी से गौर किया जाय और लोगों को सहायता पहुंचाई जाय ।

कुछ और बड़े बड़े स्टेशन हैं जैसे कुदरा जो मुगलसराय-गया लाइन पर है । उन पर यदि तेज चलने वाली गाड़ियों जैसे मेल वगैरह के ठहरने की व्यवस्था की जाय तो बहुत अच्छा हो ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री खण्डूभाई देसाई ।

श्री के० के० देसाई : श्री सभापति जी मैं बड़ी ही सतर्कता से वाद विवाद सुनता

रहा हूँ। कुछ सदस्यों ने रेल मंत्री को बधाई दी जाने पर अथवा उन की सराहना की जाने पर आपत्ति उठायी है। मैं ऐसा कुछ भी नहीं करूंगा। फिर भी, केवल गत वर्ष में ही नहीं अपितु स्वतन्त्रता के पश्चात् जो अच्छा कार्य उन्होंने किया है, उस के लिये वे प्रशंसा के पात्र हैं। यह निर्धारित करने के लिये कि रेल मंत्री प्रशंसा के पात्र हैं या नहीं, मैं कुछ तथ्यों का निर्देश करूंगा।

मैं समझता हूँ कि हमारे पास १९४७ के पश्चात् के पूर्ण आंकड़े हैं। स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात् रेलवे प्रशासन के कार्य पर निर्णय देने से पहिले उन आंकड़ों को उचित ढंग से पढ़ने तथा उनका निर्वचन करने की आवश्यकता है। हम में से कुछ सदस्यों ने भी १९४७-४८ में इस सदन के सदस्य थे, रेलों के वैक्तिक ढांचे के बारे में शिकायत की थी। हम ने कहा था कि यदि सरकार इस समस्या की ओर ध्यान नहीं देगी तो हमारी रेलें रेल न रहेंगी। उस के उपरान्त एक अभिसमय समिति नियुक्त की गई थी तथा उस समिति के प्रतिवेदन को सरकार ने कार्यान्वित किया है। इस के परिणामस्वरूप हमारी रेलों के वैक्तिक ढांचे का आधार सुदृढ़ हो गया है।

१९४७-४८ में हमारे पास कुल मिला कर ११६.३६ करोड़ रुपये थे तथा मार्च १९५५ के अन्त में १५०.६६ करोड़ रुपये होंगे। इन पांच या छः वर्षों में हम नये इंजन, डिब्बों, आदि पर तथा नई लाइनों पर लगभग २६४ करोड़ रुपये व्यय कर चुके हैं और फिर भी हमारे पास लगभग १५० करोड़ रुपया बाकी है। इस के अतिरिक्त, एक बात यह और है कि हम आजकल ५० करोड़ रु० की अपेक्षा ६८ करोड़ रु० मरम्मत तथा संधारण पर व्यय कर रहे हैं। यह समस्त व्यय रेल-आय से किया जाता है। इस प्रकार मैं यह निष्कर्ष

निकालता हूँ कि हमारी रेलों के वैक्तिक ढांचे में बहुत कुछ सुधार हो गया है। कुछ गालोचकों ने सदन को बताया है कि सामान्य राजस्व में रेलों से प्राप्त होने वाली राशि में कमी हो गई है। युद्धपूर्व या युद्धोत्तर काल में एक या दो वर्ष तक रेलें अवक्षयण-निधि में लगभग बारह या तेरह करोड़ रुपये देती थीं। आजकल हम तीस करोड़ या इस से भी अधिक रुपये लेते हैं। यह राशि बचत में से ही निकाली जाती है। उतनी हद तक हमारी बचत कम हो जाती है। किन्तु इस के साथ साथ इस निधि से जो पूंजीगत व्यय किया जाता है उस से हमारी लगी हुई पूंजी बढ़ती है और इस के परिणामस्वरूप रेलवे द्वारा साधारण राजस्व को दिया जाने वाला अंशदान भी बढ़ता है। अभिसमय समिति की सिफारिशों के अनुसार अब तक वह ३४ करोड़ रुपये था। आगामी वर्ष यह ३५ करोड़ या उस से अधिक हो जायेगा। इस से सदन को विश्वास हो जायेगा कि हमारी स्थिति में काफी सुधार हुआ है। अतः मैं मंत्री महोदय के साथ युक्तिवाद करना चाहता हूँ कि यदि कोई औद्योगिक या व्यापारिक उपक्रम ऐसी सुदृढ़ स्थिति में हो, तो वह निश्चय ही जोखिम उठा सकता है। मैं सुझाव देता हूँ कि माननीय मंत्री रेलों के विस्तार के लिये इस सदन में प्रस्तुत की गई समस्त मांगों को स्वीकार करें।

रेलों में प्रथम श्रेणी समाप्त करते समय बड़ा हाय तोबा मचा था। कुछ दिन पहिले, दूसरे सदन में माननीय मंत्री ने कहा था कि वे रेलों में केवल दो श्रेणियां चाहते हैं। इस से यह ध्वनि निकलती है कि तथाकथित तीसरी श्रेणी के डिब्बों में स्थानों तथा सुविधाओं के बारे में, सुधार होना चाहिये। इस से मैं यह समझता हूँ कि तृतीय श्रेणी में यात्रा मध्यम (इन्टर) श्रेणी में यात्रा जैसी, तथा उच्च श्रेणी में यात्रा द्वितीय श्रेणी में यात्रा जैसी होनी चाहिये। यदि उन का अभिप्राय यही है तो

[श्री राम सुभग सिंह]

म उन्हें बधाई देता हूँ। आज वादविवाद के बीच, श्री बंसल ने रेलों में शीतोष्ण-नियन्त्रण के सम्बन्ध में कुछ कहा था। मैं उन व्यक्तियों से सहमत हूँ जो कहते हैं कि शीतोष्ण नियन्त्रण आवश्यक नहीं है।

माननीय मंत्री ने कहा है कि हमें लगभग १६,००० डिब्बे प्राप्त होंगे, १०,००० डिब्बे देश में बने हुए तथा ६,००० विदेशों से। मेरा विचार है कि इन से आवश्यकता पूर्ण न हो सकेगी। कुछ अनुभवी व्यक्तियों का कहना है कि सारे देशों में १६ से १८ घंटे प्रति दिन डिब्बों में माल लादा तथा उतारा जाता है जब कि हमारे यहां माल का लादना तथा उतारना ५ बजे बन्द हो जाता है। माल ले जाने के लिये अधिक डिब्बे उपलब्ध करने की दृष्टि से, मैं रेल मंत्रालय को यह सुझाव देता हूँ कि वह इस बात की जांच करे कि क्या हावड़ा, कानपुर आदि जैसे बड़े स्टेशनों पर माल लादने तथा उतारने के घंटों में वृद्धि की जा सकती है या नहीं।

रेलों के पुनर्वर्गीकरण की भी आलोचना हुई है। माननीय मंत्री स्पष्ट रूप में बता चुके हैं कि अभी पुनर्वर्गीकरण के परिणामों का अनुमान लगाना सम्भव नहीं है। उन्होंने ने जो आंकड़े हमारे समक्ष प्रस्तुत किये हैं उन से यह सिद्ध होता है कि कम से कम संचालन कार्य में अवगति नहीं हुई है। इस से मुझे एक लाभ प्रत्यक्ष दिखाई पड़ता है कि अब रेलवे बोर्ड तथा रेल मंत्रालय १५ प्रशासनों से व्यवहार करने की बजाय ६ प्रशासनों से व्यवहार करता है।

गत वर्ष मैं ने माननीय मंत्री को सुझाव दिया था कि हमारे कारखानों की पूर्ण क्षमता का उपयोग नहीं हो रहा है। उन्होंने ने अपने भाषण में घोषणा की है कि वह कारखानों की क्षमता की जांच करने के लिये अधिकारियों

की एक समिति नियुक्त कर रहे हैं। मेरा यह सुझाव है कि वह इस समिति में कुछ गैर-सरकारी सदस्य भी रखें।

भ्रष्टाचार के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है। इस सम्बन्ध में एक समिति नियुक्त की जा चुकी है तथा हम उस की खोजों की प्रतीक्षा करेंगे। मैं माननीय मंत्री को समिति के निर्देश पदों को व्यापक बनाने का सुझाव देता हूँ। रेल कर्मचारियों तथा जन-साधारण के बीच भ्रष्टाचार को छोड़ कर समिति को रेल-अधिकारियों में फैले हुये अन्तर्गत भ्रष्टाचार अथवा उस भ्रष्टाचार की, जो वे माल मोल लेने या रेलवे-सामान के सम्भरण के ठेके देने में करते हैं, जांच करनी चाहिये।

मैं रेल-कर्मचारियों तथा प्रशासन के बीच विद्यमान औद्योगिक सम्बन्ध के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूँ। पिछली बार माननीय मंत्री ने आशा प्रकट की थी कि दोनों संघों को मिलाकर एक कर दिया जायेगा। यह हो चुका है और इस से स्थिति में पर्याप्त सुधार हुआ है। इस के अतिरिक्त यह भी निश्चित हो गया है कि रेल-कर्मचारी संघों तथा प्रशासन के बीच उत्पन्न होने वाले मतभेद पर एक तदर्थ अधिकरण नियुक्त किया जा सकता है। अन्त में हमारे स्वर्गीय साथी श्री हरिहरनाथ शास्त्री के बारे में माननीय मंत्री ने जो सद्भावना प्रकट की है उसे मैं दोहराता हूँ।

श्री नम्बियार : चार कारणों से मैं माननीय रेल मंत्री को तृतीय रेल-आय-व्ययक प्रस्तुत करने के लिये धन्यवाद नहीं दे सकता हूँ। पहला कारण यह है कि रेलों के वित्तों में कोई वृद्धि नहीं हुई है। दूसरा कारण यह है कि पुनर्स्थापन कार्यक्रम कार्यान्वित नहीं किया जा रहा है। तीसरी बात उन सुविधाओं के बारे में है जो अब तक यात्रियों

को दी गई हैं। यह प्रत्यक्ष है कि सुविधाओं में कोई सुधार नहीं हो रहा है। अन्तिम कारण यह है कि कर्मचारी अधिक से अधिक असन्तुष्ट हो रहे हैं।

१९५३ के अन्त में रेलों की आय २७२ करोड़ रुपये की, १९५४ के अन्त में २७० करोड़ रुपये होगी तथा १९५५ के अन्त में जैसा कि एक माननीय मंत्री ने वचन दिया है यह २७३ करोड़ रुपये होगी। यह योजनाकाल में हो रहा है। यदि योजना काल में औद्योगिक कार्यवाहियां हमारी अपेक्षा के अनुसार हों तो आय अधिक होनी चाहिये थी।

दिये गये आंकड़ों से प्रकट होता है कि योजना समाप्त होने पर भी १९८५ इंजन प्रयोग होने के योग्य नहीं होंगे, जब कि आरम्भ में इन की संख्या २५५४ की थी। यात्री-डिब्बों तथा माल के डिब्बों की भी ऐसी ही स्थिति है। जहां तक चलने वाले माल—रेलों के डिब्बे व इंजन आदि सम्बन्धी हमारी उत्पादन-शक्ति का सम्बन्ध है, रेल को लगभग ५० इन्जिन प्रति वर्ष बनाता है। चित्तरंजन लगभग १२० इन्जिन प्रति वर्ष बनाता है। परन्तु इन में से कोई भी समस्त भाग नहीं बनाता है। हिन्दुस्तान एयरक्रैफ्ट लि० लगभग १०० यात्री-डिब्बे प्रति वर्ष बनाता है। इन्टिग्रल कोच फैक्टरी का अभी निर्माण हो रहा है।

तृतीय श्रेणी तथा मध्यम श्रेणी के यात्रियों की स्थिति ज्यों की त्यों है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूँ कि वह या तो किराये में कुछ कमी करें या यात्रा की सुविधाओं में वृद्धि करें। अन्यथा उन के लिये बड़ी ही भयंकर स्थिति उत्पन्न हो जायेगी क्योंकि वह किराये के रूप में जनता से अत्यधिक धन लेते हैं और उन्हें यात्रा में सुविधायें नहीं देते हैं।

कर्मचारियों के विषय में उन्होंने ने बताया है कि उन के प्राप्त धन में ३३ करोड़ रुपये की वृद्धि हो जाने से उनकी स्थिति सुधर गई है।

परन्तु वास्तव में ऐसा नहीं है। विगत पांच वर्षों में केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को पूर्णतया लागू नहीं किया गया है। इतना ही नहीं, अपितु न्याय निर्णयक के निर्णय को भी लागू नहीं किया गया है। स्वयं उन के आंकड़ों से प्रकट होता है कि श्रेणी चार के कर्मचारियों को ३० से ५० रुपये तक मूल वेतन मिलता है, और ३४.५ प्रतिशत कर्मचारियों को २१ वर्ष की नौकरी के उपरान्त ५५ रु० से १५० रु० तक वेतन मिलता है। जब कि रेल-उद्योग में ही, जो सरकारी उद्योग है, यह स्थिति है तो देश के अन्य उद्योगों में काम करने वाले मजदूरों की परिस्थितियों के विषय में क्या समझा जाये। अतः यह कहने का कोई कारण नहीं है कि रेल कर्मचारियों को पर्याप्त तथा यथोचित वेतन दिया जाता है। यह मत केवल साम्यवादी दल का नहीं है। अपितु राष्ट्रीय मजदूर कांग्रेस, जिस के अध्यक्ष एक कांग्रेसजन हैं का भी यही विचार है कि रेल कर्मचारियों को उन के जीवन-स्तर की अपेक्षा कम वेतन दिया जाता है।

श्री के० के० देसाई : उन की शिकायतें कुछ भी हो, अब तो यह प्रश्न न्यायाधिकरण के सम्मुख है।

श्री नम्बियार : जी नहीं। भारतीय राष्ट्रीय मजदूर कांग्रेस भी केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों से संतुष्ट नहीं है। उस ने भी रेलवे कर्मचारियों की वेतन-प्रणाली की जांच कराने की मांग की है। रेलवे के सारे कर्मचारियों की यह मांग है। निम्न श्रेणी के कर्मचारियों के वेतनों में वृद्धि की जानी चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : निम्नतम वेतन पान वाले कर्मचारियों को मूल वेतन तथा भत्ता मिला कर कुल कितनी राशि मिलती है ?

श्री नम्बियार : गैंग कुली को ३० रुपए वेतन तथा ४० रुपये महंगाई भत्ता मिला कर ७० रुपये मिलते हैं।

[श्री नम्बियार]

मेरी दूसरी प्रार्थना केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों की कार्यान्विति के बारे में है। इन की कार्यान्विति में हजारों अनियमितताएं पैदा हुई हैं। इसीलिये यह प्रश्न न्यायाधिकरण के सम्मुख गया है।

रेलवे कर्मचारियों के उत्पीड़न का सवाल भी तीन वर्षों से चलता आ रहा है। राष्ट्रीय सुरक्षा के नाम पर ३६० कर्मचारियों को काम से हटाया गया था। विरोधी दल के सदस्यों ने माननीय रेलवे मंत्री से इन मामलों पर पुनर्विचार करना तथा उन्हें पुनः काम पर लगाने की प्रार्थना की थी। उन्होंने बताया है कि ३६० में से ३० व्यक्तियों को पुनः काम पर लगाया गया है। मैं उन से फिर एक बार प्रार्थना करता हूँ कि वे इस पर सहानुभूतिपूर्ण पुनर्विचार करें।

मैं कहना चाहता हूँ कि संघ उचित रूप से काम नहीं कर रहा है। दक्षिण रेलवे पर मजदूर सभाओं के २०००० सदस्य हैं जिन्हें संघ से संबद्ध नहीं किया जाता तथा मान्यता नहीं दी जाती। अभी अभी दक्षिण रेलवे में एक सहकारी पत पेढी (साख समिति) के चुनाव हुए। मजदूर सभा को सरकारी मान्यता प्राप्त है उस को ३०० मत प्राप्त हुए जब कि दूसरी मजदूर सभा को १५०० मत प्राप्त हुए। मजदूरों पर कोई नीति लादी नहीं जा सकती। माननीय मंत्री को अपनी नीति में परिवर्तन करना चाहिये। इस देश में यह नहीं कह सकते कि संघ में केवल वे ही लोग होंगे जिन्हें मंत्री चाहते हैं।

अभी हाल में दक्षिण रेलवे कर्मचारियों के मकानों के किरायों में भी वृद्धि की गई है। पहले तो ये मकानात् पुराने हो गये हैं और उन की मरम्मत करना आवश्यक है और अब उन के किराये २ रुपये से ७ रुपये तक

तथा ३ रुपये से ६ रुपये तक बढ़ा दिया गया है। इस पर सहानुभूतिपूर्ण पुनर्विचार किया जाना चाहिये।

केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों में कई अनियमितताएं हैं। स्टेशन मास्टर्स का न्यूनतम वेतन ६४ रुपये है जब कि उन के अधीन काम करने वाले ड्राइवरों, गाडों तथा क्लर्कों को उन से अधिक वेतन मिलता है। अतः रेलवे मंत्री को इन वेतन-प्रणालियों के बारे में पुनर्विचार करना चाहिये।

अस्थायी कर्मचारियों की छंटनी के बारे में अभी यह बताया गया है कि ६२५००० में से ११७४४८ व्यक्तियों को फिर से काम पर लगाया गया है। यह काम अधिक तेजी से किया जाना चाहिये।

रेलवे पर सुरक्षा अधिकारी नियुक्त करने का नया उपक्रम जारी किया गया है। किन्तु रेलवे संपत्तियों के संरक्षण के लिए नहीं अपितु मजदूरों पर तथा मजदूर संगठनों पर निगरानी रखने के लिए ये नियुक्तियां की गई हैं। ये अधिकारी तो साम्यवादियों की खोज में लगे रहते हैं। इन हरकतों का अन्त हो जाना चाहिये।

अधिकारियों तथा ठकेदारों में भ्रष्टाचार बराबर चलता आ रहा है। मैं बिना किसी फल की आशा से मंत्री को भ्रष्टाचार से प्रत्यक्ष परिचित कराने को तैयार हूँ। किन्तु उन्हें साहस के साथ कार्यवाही करनी चाहिये। मैं केवल तथ्यों पर प्रकाश डाल रहा हूँ; किसी को बुरा भला नहीं कह रहा हूँ। वैसे तो मैं वर्तमान रेलवे मंत्री के बारे में यह कह सकता हूँ कि अन्यों की अपेक्षा कई बारों में वे

अच्छे हैं। मैं चाहता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों के प्रति वे सहानुभूतिपूर्ण रुख अपनायें।

श्री वेंकटारमन (तंजोर) : कर्मचारियों की शिकायतें दूर कराने के इतने रास्ते मौजूद होते हुए भी किसी इक्के दुक्के मामले के आधार पर उन्हें सदन के सामने रखना मेरी राय में अनुचित है।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव पीठासीन हुए]

श्री नम्बियार ने मजदूर संघों की मान्यता के विषय में रेलवे मंत्री को धमकी सी दी है। क्या अखिल भारतीय ट्रेड यूनियन इस नीति का निरन्तर प्रचार नहीं करती है कि इस देश में मजदूरों का केवल एक संगठन होना चाहिये? तो फिर श्री नम्बियार एक छोटे मजदूर संघ को मान्यता दी जाने पर इतना आग्रह क्यों करते हैं? रेलवे बोर्ड असंलग्न संघों को मान्यता न दे कर एकीकरण की प्रवृत्ति को बढ़ावा दे रहा है।

श्री नम्बियार : क्या रेलवे बोर्ड रेलवे कर्मचारियों पर एक्य लाद रहा है?

श्री वेंकटारमन : हां, उसे वैसा करना ही चाहिये। जब देश के दो बड़े संघ एक हो गये हैं तो क्या श्री नम्बियार की छोटी सी मजदूर सभा को देश के समस्त रेलवे कर्मचारियों के एक्य में बाधा डालने देनी चाहिये?

श्री नम्बियार : इस का निणय कर्मचारियों पर छोड़ दो।

श्री वेंकटारमन : श्री नम्बियार तो एक खंड के कुछ कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व करते हैं और वे चाहते हैं कि इन मुट्ठीभर लोगों को सारे देश के रेलवे कर्मचारियों के बढ़ते हुए एक्य में बाधा डालने का अवसर दिया जाय। मैं आशा करता हूँ कि सब दलों के सदस्य श्री नम्बियार द्वारा प्रकट की गई भावना का विरोध करेंगे।

यह सच है कि केन्द्रीय वेतन आयोग ने अनेक अनियमितताएं पैदा की हैं। किन्तु स्वयं रेलवे बोर्ड ने भी तो यह बात स्वीकार की है। रेलवे बोर्ड ने दोनों संघों के प्रतिनिधि ले कर एक संयुक्त समिति बनाई है। इस समिति ने अनियमितताएं हटाने की भरसक कोशिश की है।

और एक बात का भी उल्लेख मैं यहां करना चाहता हूँ। श्री नम्बियार ने जो बातें यहां उठायी हैं वे केन्द्रीय वेतन आयोग के सामने नहीं रखी गयी थीं। (अन्तर्बाधाएं) मैं दोहराता हूँ कि स्टेशन मास्टरों के प्रश्न की मजदूर संघ द्वारा पूर्णतया उपेक्षा की गई। गार्डों का प्रश्न उठाया गया था किन्तु स्टेशन मास्टरों का नहीं।

श्री नम्बियार : तब हम सब लो जेलों में बन्द थे।

श्री वेंकटारमन : यह तो खेत चुग जाने के बाद पछताने की बात है और ये लोग दुनिया को सुधारने के पीछे पड़े हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि इन प्रश्नों का सदन में उठाया जाना उचित नहीं है। इन की चर्चा तो रेलवे बोर्ड के साथ की जानी चाहिये। केवल एकाध दृष्टान्त देने से कोई बात प्रमाणित नहीं होती।

अगले कुछ वर्षों में उठने वाला सब से बड़ा प्रश्न अभिसमय के पुनरीक्षण का है। विद्यमान अभिसमय १९५५ के अन्त में समाप्त हो जायेगा। वह कतिपय वर्षों से चलता आ रहा है और बड़े अच्छे ढंग से काम कर रहा है। १९२४ के अभिसमय के अनुसार लगी हुई पूंजी का १ प्रतिशत और बचत का एक पंच-मांश भाग अंशदान के रूप में साधारण राजस्व को दिया जाता था। इन सब को इकट्ठा कर के हम ने इसे लगी हुई पूंजी का ४ प्रतिशत बना दिया है और यह व्यवस्था बड़ी अच्छे ढंग से

[श्री वेंकटारमन]

काम कर रही है। इसे बदलने की कोई आवश्यकता नहीं है।

रेलवे प्राक्कलन सदन के सम्मुख प्रस्तुत किये जाने के पहले रेलवे स्थायी वित्त समिति द्वारा उन का परीक्षण हुआ करता था। यह प्रथा फिर से जारी की जानी चाहिये। इस से प्राक्कलन बनाये जाने के पहले भी उनकी पड़ताल होती है।

पुनर्वर्गीकरण के बारे में भी मुझे कुछ कहना है। यह तो ठीक है कि रेलवे मंत्री ने इस के यशापयश के बारे में अभी कुछ कह सकन में असमर्थता प्रकट की है। किन्तु मेरी राय में ६ की जगह ८ या ९ खण्ड बनाय जाने चाहिये। परिवहन के कामों में जितना विकेन्द्रीकरण होगा उतनी ही कार्यक्षमता बढ़ती है। अतः मैं चाहूंगा कि यह पुनर्वर्गीकरण स्थायी हो जाने के पूर्व इस बात पर विचार किया जाय।

मेरे माननीय मित्र श्री विठ्ठल राव ने बताया है कि जहां १९४८ में सामान की खरीद पर ७ करोड़ रुपये खर्च हुए थे वहां १९५३ में उस पर २८ करोड़ रुपए खर्च हुए हैं। मैं तो इसे स्पृहणीय बात मानता हूँ। इंजन तथा डिब्बों के बिना यातायात में सुधार कैसे होगा? इस में तो आलोचना की कोई गुंजाइश ही नहीं है।

रेलवे श्रमिकों के बारे में मुझे एक बात कहनी है जिस का श्री नम्बियार ने उल्लेख तक नहीं किया। हमारे कारखानों में अपघातों के कारण हताहत श्रमिकों की संख्या बढ़ती जा रही है। इस की जांच की जानी चाहिये। फैक्टरी अधिनियम में दिये गये उपायों का सतर्कता से परिपालन किया जाना चाहिये।

श्रीमती मणिबेन पटेल (कैरा दक्षिण) :
वे यरमैन साहब, मुझे बहुत थोड़ी बातें कहनी

हैं। एक तो रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि रेलवे में जिन शब्दों का उपयोग हो रहा है, वह उनका अनुवाद हिन्दी में करा रहे हैं। मैं आशा करती हूँ कि उसकी सूची हमें भी मिल जायेगी तैयार होने के बाद, ताकि हम भी उन शब्दों का आसानी से उपयोग कर सकें।

एक बात उन्होंने यह भी बताई है कि अप्रैल से अक्टूबर तक कुछ खास पहाड़ी स्थानों पर जाने के लिये १५० मील से आगे के प्रवास करने वाले लोगों को कंसेशन टिकट दिये जायेंगे। मैं यह पूछना चाहती हूँ कि जिन के पास पैसे हैं और वह १५० मील से दूर भी जा सकते हैं, वह तो इसका लाभ ले सकेंगे, परन्तु जो लोग उस पहाड़ के पास रहते हैं और जिनके पास १५० मील से ज्यादा दूर जाने के साधन नहीं हैं, वह लोग अगर अपनी तबियत ठीक न होने के कारण जाना चाहेंगे तो उनको इस का लाभ नहीं मिलेगा, इस कंसेशन टिकट का। मैं इसके बारे में आप को रास्ता नहीं दिखा सकती, लेकिन आप ही सोच कर इसका कोई रास्ता निकालिये कि जो गरीब हैं और जिनको इस तरह से कुछ आराम की जरूरत है उनके लिये आप क्या कर सकते हैं।

एक मेरा सुझाव यह भी है कि आप के रेलवे के मैनेजर, और बड़े बड़े अफसर हैं तथा रेलवे बोर्ड के सदस्य हैं, वे साल में एक बार अगर थर्ड क्लास में प्रवास करें, तो जो सुझाव हम लिख कर देते हैं, या जो तकलीफें हम आप को पैसेन्जर्स एसोसियेशन या रेलवे वर्कर्स के द्वारा देते हैं, जिनको कि हम पूरी तरह से नहीं बता सकते, उनका पूरी सच्चाई से पता चल जायेगा और उनको हल करने का जल्दी रास्ता मिलेगा।

आज वह प्रवास नहीं करते ऐसा नहीं है। लेकिन वह रेलवे सैलून में जाते हैं। वह इस-

पेक्शन पर निकलते हैं यह ठीक है। मैं अपना एक अनुभव बताती हूँ। एक बार मैं अहमदाबाद से इधर आ रही थी। मैं मारवाड़ स्टेशन पर उतरी और वहाँ वेंटिंग रूम में जा रही थी तो वहाँ पर जो रेलवे की कर्मचारिणी खड़ी थी वह मुझे मना करने लगी। मैंने पूछा कि क्या बात है तो बोली कि इधर इंस्पेक्शन के लिए मैनेजर साहब आने वाले हैं; हम नहीं जाने देंगे। मैं हर स्टेशन पर देखती थी कि वह बहुत साफ सुथरे और धुले हुए थे और रेलवे कर्मचारी भी काफी साफ थे। तो इंस्पेक्शन पर निकलें और खबर देकर निकलें तब तो यह सब चीज़ मिल सकती है, परन्तु मेरा सुझाव तो यह है कि आप उनको समझायें कि वे साल में कम से कम एक बार थर्ड क्लास में किसी पैसिंजर ट्रेन में बिना खबर दिये हुए प्रवास करें तो उनको पता लगेगा कि थर्ड क्लास के पैसिंजर को कितनी तकलीफ होती है। आज थर्ड क्लास के अन्दर लोगों को फंसाने वाले आते हैं और कहते हैं कि हम आप को एक रुपये का माल आठ आने में या चार आने में देते हैं। वहाँ बैठने की तो जगह नहीं रहती और फिर भी एक एक डिब्बे में तीन तीन और चार चार हाकर हर स्टेशन पर चढ़ते हैं। कोई चना लेकर आता है, कोई फल लेकर आता है, कोई पिपरमेंट लेकर आता है और आप उनके कपड़े देखिये, उनके हाथ देखिये और उनके नाखून देखिये कितने गन्दे होते हैं और उनके हाथ की चीज़ खाने से स्वास्थ्य को कितना नुकसान हो सकता है। मैं तीन साल से बराबर हर एक रेलवे मिनिस्टर से शिकायत करती रही हूँ कि आज कल चलती ट्रेन में जो लड़के चढ़ जाते हैं, आज तो वह दो चार रुपया कमा लेते हैं, मूंगफली और पिपरमेंट बेच कर और आज इस तरह से उनकी भूख मिट जाती है। लेकिन जब वह बड़े होंगे और इसी रास्ते पर रहेंगे तो उनको इन दो चार रुपये से सन्तोष नहीं होगा और

उनकी भूख बढ़ेगी और यह हमारे लिए एक बड़ा ला एंड आर्डर का प्राबलम हो जायगा। मैं जानती हूँ कि यह एक ऐसी चीज़ है कि आप अकेले उसको नहीं हल कर सकते लेकिन सोच कर कुछ न कुछ हल करने का रास्ता निकालना चाहिए। यह भी होता है कि स्टेशनों पर भिखारी लोग बैठे रहते हैं और बिना टिकट ट्रेन में घुस जाते हैं। जब रेल के कर्मचारियों से कहा जाता है तो उनको उतार दिया जाता है। अगर मेल ट्रेन होती है तो वह उनको कहते हैं कि इस ट्रेन से मत जाओ पैसिंजर ट्रेन में जाना। अगर पैसिंजर ट्रेन में हम सा आदमी कुछ कहता है तो उनको उतार देते हैं। इस तरह से भिखारियों को जाने देने में पैसिंजरो को भी तकलीफ होती है और आपको भी नुकसान होता है। तो इसका भी कोई रास्ता निकालना चाहिए।

थर्ड क्लास में आपने बाथ रूम में पानी का इन्तिजाम किया है। लेकिन उस पानी का नीचे जाने का ठीक इन्तिजाम नहीं है इससे वह सारे बाथ रूम में फैल जाता है। अगर रेलवे के अफसर थर्ड क्लास में प्रवास करें तो उनको अनुभव होगा कि उसमें क्या सुधार करना चाहिए? अगर आप उनको समझा सकें और उनके परिवार और स्त्रियां थर्ड क्लास में प्रवास करें तो उनको और भी अनुभव मिलेगा। आज तो मैंने देखा है कि स्त्रियों के डिब्बे में चौदह बरस के, १७ बरस के और २० बरस के लड़के भी अन्दर घुस जाते हैं पहले तो जब ट्रेन स्टेशन से चलती थी तो गार्ड देखता था कि उसमें और कोई तो नहीं है। लेकिन आज कोई देखता नहीं है। आज जब हम गार्ड से कहते हैं तो वह कहते हैं कि हम क्या करें हमारी कोई सुनता ही नहीं। मैं यह सुनी सुनाई बात नहीं कहती, यह मेरा अपना अनुभव है। कभी कभी गार्ड कहते हैं कि यह हमारे लिए बहुत मुश्किल है आज स्टाफ में कुछ लोग ऐसे हैं जो इस तरह से

[श्रीमती मणिबेन पटेल]

चलने वालों के साथ सहानुभूति रखते हैं, तो हमारी मुश्किल हो जाती है। तो रेलवे अफसर इन बातों को दूर करने के लिए इनका निजी अनुभव लें और खास कर जनरल मैनेजर साल में एक बार बिना खबर दिये हुए प्रवास करें तो इस दिशा में काफी सुधार हो सकेगा। अगर वह इस तरह से बिना खबर दिये हुए प्रवास करेंगे तो आज जो कर्प्शन हो रहा है उसका भी पता लगेगा। लोग चाहते हैं कि आपको सहायता दें। मैं आपको बतलाना चाहती हूँ कि फल एक ऐसी चीज है जो कि पैरिशेबिल वस्तु है। अगर भेजने वाला रेलवे अफसर को, पोर्टर को और गार्ड को कुछ न कुछ न दे तो उसका माल जाता नहीं। गोहाटी से कलकत्ते अनन्नास और संतरे आते हैं। उनका दो जगह ट्रांशिपमेंट करना पड़ता है। अगर रेलवे वालों को और स्टीमर वालों को कुछ न दिया जाय तो १६ अनन्नास की टोकरी में से ६ ही अच्छे निकलते हैं। अगर उनको कुछ अनन्नास दे दिये जाय तो १४ और १२ अच्छे निकलते हैं। नहीं तो खराब हो जाते हैं। इसी तरह से आम के मौसम में अगर भेजने वाले रेलवे वालों को कुछ आम न दें तो वह उस आम को चढ़ने नहीं देते। अगर चढ़ने भी देते हैं तो कहीं न कहीं वैगन को रोक देते हैं और दो चार दिन लग जाते हैं और वह आम खराब हो जाता है। पिछले महीने की २६ तारीख को, २६ जनवरी को कलकत्ते से एक पारसल अहमदाबाद भेजा गया, वह वहां १८ फरवरी को पहुंचा। इतने दिन लगे। वह तो कोई पैरिशेबिल चीज नहीं थी इससे इतने दिन लग गये तो खराब नहीं हुई, लेकिन अगर पैरिशेबिल चीज होती तो खराब हो जाती। तो इन मामलों में हम तो आपको मदद करना चाहते हैं लेकिन हम किस तरह से मदद करें यह हमारी समझ में नहीं आता। तो इस चीज का

किस तरह से रास्ता निकाला जाय यह हमारी समझ में नहीं आता। आप सोचिये और आपके अफसर सोचें। कुछ स्टेशन मास्टर और छोटे अफसर तो हमारे मुंह पर कहते हैं कि यही सोच कर तो हमको इतनी कम तनखाह देते हैं। मैं नहीं जानती कि तनखाह क्या सोच कर दी गयी है। मैं उनकी यह दलील स्वीकार नहीं करती। कहा जाता है कि यह देने में भेजने वालों को कोई खास तकलीफ नहीं होनी चाहिए। इसको तो रेलवे में दस्तूरी कहा जाता है। मुझे आशा है कि कृपलानी जी की जो कमेटी बनी है वह इसकी जांच करेगी। कृपलानी जी इस पर गवर्नमेंट को बहुत परेशान करते हैं। आशा है वह इसका कोई रास्ता निकालेंगे।

ताप्ती लाइन पर दो ही ट्रेनें चलती हैं। लड़ाई के पहले एक तीसरी ट्रेन भी चलती थी। लड़ाई के जमाने में वह कम कर दी गयी। मेरी बिनती है कि उस तीसरी ट्रेन को जारी कर देना चाहिए। वहां सिंगिल लाइन है और जो यात्री जाते हैं उनको जहां दो ट्रेनों का क्रॉसिंग होता है अगर एक ट्रेन देरी से आती है तो दूसरी भी रुकती है, जिससे बहुत समय तक रुकना पड़ता है। इस वजह से लोगों को बड़ी तकलीफ होती है।

आपने जो प्रोग्राम बताया है उसके अन्दर कुछ काम हो रहा है। कुछ काम के बारे में सर्वे हो रहा है, कुछ का सर्वे होने वाला है। आपने बताया कि भावनगर-तारापुर लाइन पर इस साल सर्वे होगा। गुजराती पेपर्स में इस बारे में काफी चर्चा हो रही है। आपके पास रखा जाता है कि नहीं मालूम नहीं। इस पर काफी मतभेद है इस लिये कोल्ड स्टोरेज में नहीं रखना चाहिए यह मेरा आग्रह है। दूसरी सोजितरा घोलका लाइन है। इन दोनों का आप सरवे करायें और जिससे जनता का ज्यादा लाभ हो उसको

शुरू करें। दोनों लाइनों का विशेषज्ञ सर्वेक्षण करें और जो यह देखें आपके सामने रखें और जब निर्णय करें तो हमको बताया जाय कि किस कारण से यह निर्णय किया गया जिससे लोगों का समाधान हो। इन विषयों पर मतभेद हो सकता है। हो सकता है कि इस मामले में आप पर भी दोनों तरफ से दबाव पड़ता हो, लेकिन मेरा तो यही कहना है कि जिसमें देश का लाभ हो उसको करें। इसमें मतभेद के लिए जगह नहीं है। ऐसा नहीं होना चाहिए कि किसी काम में काफी खर्चा हो और उससे लाभ न हो। तो आप इन सब बातों को देख कर निर्णय करें।

६ म० पू०

एक बात मुझे यह कहनी है कि जब हमसे गलती से रेलवे फ्रेट कम लिया जाता है तो उसको फौरन वसूल कर लिया जाता है और लोग देते हैं परन्तु अगर गलती से ज्यादा फ्रेट ले लिया जाता है और उसका १२ महीने के बाद पता लगता है तो उसको देने से इंकार करते हैं। तब रेलवे अधिकारी हम को यह कहते हैं कि वह उनकी सत्ता की बात नहीं है। आप की सत्ता की बात नहीं है और गलती आप की है। बार बार हम पूछते हैं तो कहते हैं कि फ्रेट ठीक है और फिर ज्यादा लिया हो तो उसका भी रास्ता होना चाहिये। ऐसा नहीं कहना चाहिये कि हमको अधिकार नहीं है। रेलवे अधिकारी को अधिकार नहीं, लेकिन जरूर रेलवे मन्त्री को तो अधिकार है। रेलवे बोर्ड को तो अधिकार होगा। अगर आपका ध्यान खींचा जाय तो लोगों को पैसा वापस मिलना चाहिये। आप पैसा लेने में तो काफी जल्दी करते हैं लेकिन वापस देने में नहीं। मैं आपको बताऊं कि एक आदमी का ३५० पये का क्लेम मंजूर किया गया लेकिन उस को बार बार लिखने पर भी इसके मिलने में तीन साल लगे। तो इस तरह से काम नहीं होना चाहिये। जैसे लेने में शीघ्रता होती है,

इसी तरह मंजूर करने के बाद देने में भी शीघ्रता दिखानी चाहिये।

आपने थर्ड क्लास में पंखे लगाये, बड़ी अच्छी बात है। लेकिन पंखे के साथ दिन में भी बत्ती जलती रहती हैं। एक बार मैंने गार्ड से कहा कि पंखा चालू करो तो चालू करने पर बत्ती भी जलती रही। मैंने इसके लिये कहा तो बताया गया कि हम तो लिख कर थक गये, अब आप लिखिये कि दिन में पंखे के साथ बत्ती क्यों जलती हैं। आपने जो पंखे रखे तो वह कई चलते नहीं हैं। जब हम उन की तरफ ध्यान खींचते हैं तो कहा जाता है कि हम को जंक्शन स्टेशन पर बताना चाहिये, हमारे पास हर स्टेशन पर मैकेनिक नहीं हैं। ठीक है, हर स्टेशन पर आप के पास मैकेनिक नहीं हो सकते। लेकिन हर जंक्शन स्टेशन पर आपको हर थर्ड क्लास की बोगी के हर पंखे को देखना चाहिये कि वह चलता है या नहीं और साथ ही यह भी देखना चाहिये कि पंखे के साथ बत्ती तो दिन में नहीं जलती है। यह भी देखना चाहिये कि रात के वक्त बत्ती जलती है या नहीं।

एक बात आप को और कहना चाहती हूं कि स्टेशन के ऊपर बहुत बार पोर्टर प्रवासियों को परेशान करते हैं और दादर स्टेशन, अहमदाबाद और नदियाद स्टेशनों का तो मुझे अनुभव है कि पोर्टर लोगों को काफी सताते हैं। आपका दर तो है तीन आना बोझ का, लेकिन वह एक एक रुपया मांगते हैं। स्त्रियों की गोद में बच्चे रहते हैं और सामान भी होता है। फिर वह स्टेशन पर किस समय पहुंचती हैं, सुबह के वक्त चार बजे, तीन बजे, पांच बजे के समय स्टेशन पर पहुंचती हैं और प्लेटफार्म के बाहर भी कई बार बोगी होती है। तो ऐसी जगहों पर आपको कुछ न कुछ बन्दो-बस्त करना चाहिये जिससे पोर्टर लोग इस तरह से लोगों को न सतायें।

[श्रीमती मणिबेन पटेल]

आखिर में मुझे एक बात यह कहनी है कि कई रेलों में स्त्रियों के डिब्बे होते हैं लेकिन कई जगह अलग से ऐसे डिब्बे नहीं होते। मेरा यह भी अनुभव है कि कई जगह जहां अलग से स्त्रियों के लिये डिब्बे होते हैं वहां पुरुष लोग भी उन डिब्बों में चढ़ जाते हैं और कोई रेलवे कर्मचारी इसकी तरफ कुछ भी ध्यान नहीं देते। हम कहते हैं तो वह कहते हैं कि हम को तो एक दो स्टेशन ही जाना है, हम आपको कोई तकलीफ नहीं देंगे। तो इन सब चीजों के लिये आप कोई न कोई ठीक तरह से व्यवस्था करें, ऐसी मेरी आप से विनती है।

श्री निर्जालिंगप्पा (चितलद्रुग) : मैं माननीय रेलवे मंत्री को उनके व्यावहारिक तथा वास्तविकतायुक्त बजट के लिए बधाई देता हूं। उन्होंने अपने गत वर्ष के भाषण में कहा था कि योजना ने कृषि विकास को अत्यन्त महत्त्व दिया है अतः इसमें रेलवे को, जो परिवहन का मुख्य साधन है, पूर्ण योग देना होगा। इस वर्ष उन्होंने कहा है कि यद्यपि बहुत कुछ काम किया गया है अभी बहुत करना शेष है, अतः देश के आर्थिक विकास के साथ साथ परिवहन की सुविधाओं को बढ़ाने के लिए, रेलवे के विकास के सम्बन्ध में, साहसपूर्ण नीति का अवलम्बन करना होगा।

परन्तु पिछड़े क्षेत्रों के लिए पर्याप्त विकास कार्य नहीं हो रहा है। भारत के रेलवे चित्र को देखने से ऐसा जान पड़ता है कि पश्चिमी तट रेलों से नितान्त वंचित है।

देहली से त्रिवेन्द्रम तक मीटरगेज लाइन के निर्माण के बारे में रेल मंत्री ने गत वर्ष कहा था कि उत्तर दक्षिण का यह मिलाप होना चाहिए। इसमें केवल दो कड़ियों की कमी है, शेष लाइन तो पहले से ही चालू है। खंडवा और हिंगोली के बीच वाली लाइन को

तो लिया जा रहा है, अच्छा हो जो चामाराजा नगर से सत्य मंगलम तक की लाइन पर भी काम चालू कर दिया जाय।

जबकि कुमारी अन्तरीप से लेकर बम्बई तक राजमार्ग बनाया जा रहा है और रेलवे लाइन बनाने की उपयुक्तता पर विचार किया जा रहा है, तो मेरा रेलवे मंत्री से निवेदन है कि यह बड़ी लाइन बनाई जाय क्योंकि कोचीन से मंगलौर तक पहले से ही बड़ी लाइन बनी हुई है। मेरी समझ से यदि पुल भी ऐसे बनवाये जायें तो रेलों तथा सड़कों दोनों के काम आ सकें तो इससे काफी बचत हो सकती है।

मुझे हर्ष है कि रेलवे मंत्री ने मलानाद का निर्देश किया है। इसमें एक क्षेत्र है जिसमें सुपारी, रबड़, लकड़ी, चाय तथा काफी आदि बहुतायत से पैदा होती हैं, जो देश के विभिन्न भागों को भेजी जाती हैं। दो केन्द्रों में बहुत से खनिज पदार्थ भी मिलते हैं एक तो बिहार, उड़ीसा तथा मध्य प्रदेश में है और दूसरा अभ्रक का केन्द्र मलानाद तथा उसके पास का क्षेत्र ही है। इनमें से खनिज पदार्थ निकालने का कार्य यदि आरम्भ किया जाये तो काफी लाभ हो सकता है। करबार तथा मंगलौर जैसे बन्दरगाह भी हैं और यदि इनकी उन्नति की जाये तो वाणिज्य में उन्नति हो सकती है। इस स्थान पर परिवहन की सुविधाएँ न होने के कारण टनों मछलियां पकड़ने के बाद भी फिर सागर में छोड़ देनी पड़ती हैं।

इस क्षेत्र में बहुत सी कृषियोग्य भूमि बकार पड़ी हुई है, जिसमें १५ प्रतिशत भूमि पर भी कृषि नहीं की जा रही है। मलानाद के काफी उत्पन्न करने वाले स्थान उपेक्षित रहे हैं। हमने कई बार इस सम्बन्ध में अभ्यावेदन

किया है कि कादूर तथा चिकमगलूर स्थानों को हसन-मंगलौर रेलवे से मिला दिया जाये। मैसूर सरकार ने इस प्रस्ताव को स्वीकार भी कर लिया था किन्तु अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। इससे मलनाद क्षेत्र के कुछ नये मार्ग भी खुल जायेंगे। करवार को हुबलिक से मिला देने के सम्बन्ध में काफी सिफारिश की जा चुकी है। इस लाइन का बनना भी अत्यन्त आवश्यक है। दन्धली तथा तालागप्पा की लाइन को भी यदि जोड़ दिया जाय तो दक्षिण भारत के लिये एक और छोटी लाइन हो जायेगी। इन लाइनों को तत्काल ही बनवाना अत्यन्त आवश्यक है। मैं एक पिछड़े हुए क्षेत्र का रहने वाला हूँ जो सम्पन्नतापूर्ण होते हुए भी उपेक्षित रहा है। इस क्षेत्र के पास बहुत सा भू-भाग पड़ा हुआ है जिससे बन्दरगाहों तथा रेलों को भी कुछ सहायता मिल जायेगी। इसके अतिरिक्त मैं चाहूँगा कि चित्तलद्रग-रामद्रग लाइन का बनना भी आरम्भ किया जाना चाहिये। कोत्तूर तथा भद्रावती के बीच की लाइन भी बन्दरगाहों तथा पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिए बड़ी आवश्यक सिद्ध हुई है। अतः इन लाइनों का यथाशीघ्र निरीक्षण करना परमावश्यक है। कई छोटी-छोटी रेलवे लाइनों पर भी पुनः विचार करना होगा। मैसूर आयरन ऐण्ड स्टील वर्क्स की इस शिकायत को भी रेल अधिकारियों को दूर करना चाहिये कि १५०० स्लीपर जो उन्होंने बनाये हैं, बेकार पड़े हुए हैं। अतः दक्षिण रेलवे में काम म लाने के लिये इन स्लीपरो को क्रय कर लेना चाहिये जिससे कि उनमें लगी हुई पूंजी फंसी न पड़ी रहे।

मैसूर रेलवे के अन्य रेलों में मिला दिये जाने के बाद से बहुत सी शिकायतें सुनने में आ रही हैं। संविलयन की एक शर्त थी कि उनकी स्थिति पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा किन्तु उनके वेतन क्रम में नहीं

वरन् स्थिति पर प्रभाव पड़ा है। इस पर तत्काल ही पूर्णरूपेण विचार किया जाना चाहिये।

श्री सारंगर दास (डेनकनाल पश्चिम कटक) : रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति पर मेरे पूर्ववक्ताओं द्वारा किये गए आक्षेप उचित नहीं हैं। इस समिति ने अभी तक अपना कोई निर्णय नहीं दिया है, जिसका मैं भी एक सदस्य हूँ और इसके सदस्यों का चुनाव माननीय मंत्री ने हम लोगों से परामर्श किये बिना ही कर लिया था। इस समिति का क्षेत्र और विस्तृत किया जाना चाहिये जिससे भविष्य में रेलवे का कोई भी उप-विभाग अछूता न रह सके।

कुछ नई रेलवे लाइनों के विकास तथा जो लाइन पहले जोड़ दी गई थीं, उनके विषय में कोई भी योजना नहीं बनाई गई है और अब यदि लाइनों का निर्माण होता भी है तो केवल राजनीतिक दबाव के कारण ही अन्यथा नहीं। बम्बई, कलकत्ता तथा मद्रास के आस पास के लिये ही रेलों में विद्युत्करण व्यवस्था की गई है। इससे केवल नगर के लोगों को ही सुविधा मिलती है। अतः यह अनुष्ठादक कार्य है।

बिहार में गुआ-मनोहरपुर रेलवे लाइन बनाने का विचार भी मैं माननीय मंत्री को पुनः स्मरण करना चाहता हूँ। यदि यह कार्य अब भी आरम्भ कर दिया जाय तो देश की औद्योगिक उन्नति हो सकती है क्योंकि सुन्दरगढ़ में जहाँ नया लोहे का कारखाना स्थापित किया जाने वाला है, उस क्षेत्र में काफी खनिज पदार्थ निकलते हैं। जिस स्थान में रेलों की व्यवस्था हो जाती है वह पिछड़ा हुआ क्षेत्र नहीं कहा जा सकता है। इन क्षेत्रों से आगामी तीन-चार वर्षों में काफी आय सरकार को होगी क्योंकि देश में कच्ची धातुओं आदि की मांग काफी बढ़ेगी और

[श्री सारंगधर दास]

नये नये उद्योग पनपेंगे । अतः यह चीज राष्ट्र के हित में है कि इनकी उन्नति के लिये उचित ध्यान दिया जाये । एन नई लाइन यदि टाडरकेला से तालचर तक बना दी जाये तो कच्ची धातुएं लाने में काफी सहायता मिल सकती है ।

सात-आठ वर्ष पूर्व सम्बलपुर से टिटला-गढ़ तक की दूसरी लाइन का परिमाण किया गया था । इस लाइन का महत्व विजगापटनम की पोत निर्माणशाला के स्पात पहुंचाने की दृष्टि से अधिक है । देश में स्पात की अधिकता होने पर अन्य संयंत्रों द्वारा भी भेजा जा सकता है । रेलवे लाइनों के साथ ही मैं चाहूंगा कि पाराद्वीप की प्रारम्भिक जांच-पडताल में भी शीघ्रता की जानी चाहिये । जब ऐसा हो जायेगा तो कटक से पाराद्वीप तक रेलवे लाइन भी बन जायेगी ।

रेलवे मंत्रालय द्वारा विन्ध्य प्रदेश की भी बड़ी उपेक्षा की गई है । यह क्षेत्र अपार बहुमूल्य खनिज पदार्थों तथा अन्य उपयोगी वस्तुओं जैसे लकड़ी आदि से भरपूर है । १९४७ तक तो इन राज्यों के शासकों ने रेलों के विस्तार पर कुछ भी ध्यान नहीं दिया किन्तु इस सरकार ने राज्यों के विलीनीकरण के पश्चात् क्या किया है ? जिस चीज की उपेक्षा उन शासकों ने की उसी की उपेक्षा आज भी की जा रही है । इस क्षेत्र का पर्यवेक्षण करने से तमाम पदार्थ प्राप्त हो सकते हैं । आज हमारे रेलवे मंत्री रेलों के विद्युतीकरण तथा ढके हुए बढ़िया प्लेटफार्मों के निर्माण में व्यस्त हैं । मैं इन प्लेटफार्मों के विरोध में नहीं हूँ, मैं लाइनों का विकास कराना चाहता हूँ जिससे सरकार को धन प्राप्त के साथ ही राष्ट्र सम्पन्न हो सके । यदि वास्तव में रेलवे मंत्रालय पंचवर्षीय योजना के अनुसार कार्य करता है और लोगों के जीवन स्तर में

सुधार करना चाहता है तो इन क्षेत्रों के छिपे हुए साधनों का प्रयोग करना ही होगा । मुझे विश्वास है कि उत्तर प्रदेश में मिर्जापुर से रीवा, सतना तथा पन्ना आदि से मिला कर खनिज पदार्थों को उपलब्ध किया जा सकता है । लाखों एकड़ बेकार भूमि पर कृषि करके राष्ट्र की उन्नति की जा सकती है ।

मैं इन दो राज्यों के अतिरिक्त मध्य प्रदेश का भी उल्लेख करना चाहूंगा । सात वर्षों से इन राज्यों में कोई भी विकास कार्य नहीं हुआ है । मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने राज्य परिषद् में यह कहा था कि वे इन चीजों पर विचार कर रहे हैं । आज रेलवे में जो कुछ किया जा रहा है वह शहरी लोगों के लिये है—उच्च श्रेणी के लोगों के लिये है, गरीबों अथवा निम्न श्रेणी के लोगों के लिये नहीं । मैं इसे पसन्द नहीं करता हूँ ।

उड़ीसा में खानों के मालिकों को आवश्यकतानुसार मालगाड़ी के डब्बे नहीं मिल पाते हैं जिनसे उन्हें बड़ी असुविधा होती है ।

कुम्भ मेले के दिनों में मैं इलाहाबाद में था । मैंने वहाँ रेलवे का प्रबन्ध देखा था वहाँ जो दुखद घटना घटी उसमें रेलवे का कोई अपराध नहीं बल्कि इसका अपराध तो किसी और पर मढ़ा जाना चाहिये । हां एक जगह लोग रेलगाड़ी की छत पर सफर कर रहे थे । रेल के तृतीय श्रेणी के डब्बे में केवल उतने ही लोगों को यात्रा करने की अनुमति होनी चाहिये जितने लोगों के लिये उसमें व्यवस्था हो ।

श्रीमती मायदेव (पूना दक्षिण) : मैं केवल एक साधारण यात्री के नाते ही कुछ कहना चाहूंगी । मैं न तो उन लोगों में से हूँ जो किये गये कार्यों के लिये सरकार का

गुण गान करने लगते हैं और न उन लोगों में जो असफलता पर उसकी आलोचना करने लगते हैं।

इतना तो सभी को मानना ही पड़ेगा कि अब रेलों समय से चलती हैं, तृतीय श्रेणी के यात्रियों को पहले से सुविधायें भी अधिक हैं। इसके अतिरिक्त रेलवे कर्मचारी भी अधिक विनम्र हो गये हैं।

रेलों में विभिन्न श्रेणियों में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या दी गई है। प्रथम श्रेणी के यात्रियों की इस संख्या में बम्बई की उपनगर गाड़ियों में यात्रा करने वाले लोगों की संख्या भी सम्मिलित है। वहां प्रथम तथा तृतीय श्रेणी ही है। अतः लोग प्रथम श्रेणी में भीड़ से बचने के कारण यात्रा करना अधिक पसन्द करते हैं। उपनगर की गाड़ियों के आंकड़े, अलग नहीं हैं जिससे निम्न श्रेणी के यात्रियों की वास्तविक संख्या का पता नहीं लग सकता है। अभी भी प्रथम श्रेणी की तुलना में तृतीय श्रेणी के यात्रियों को उतनी मूल विशेष सुविधायें नहीं मिलती हैं। अब प्रथम श्रेणी को तोड़ दिया गया है किन्तु शीतोष्ण नियंत्रित डब्बे बनाये गए हैं और द्वितीय श्रेणी में अधिक लोगों के बैठने की व्यवस्था की गई है। ऐसा तृतीय श्रेणी के यात्रियों को अधिक स्थान के विचार से ही किया गया है किन्तु तृतीय श्रेणी के डब्बों में अभी भी उतनी ही भीड़ रहती है। मैं माननीय मंत्री से इस बात का आश्वासन चाहूंगी कि प्रथम श्रेणी के डब्बों के स्थान पर तृतीय श्रेणी के अधिक डब्बों की और व्यवस्था की जानी चाहिये। कहा यह जाता है कि कुछ नये डब्बे बनाये जा रहे हैं और कुछ आयात किये जा रहे हैं। इस प्रकार पुराने डब्बे बेकार हो जायेंगे किन्तु मैं तो यह सुझाव रखती हूँ कि इन डब्बों को भी काम में लाया जाना चाहिये तभी डब्बों की संख्या में वृद्धि हो सकेगी और

यात्रियों को काफी स्थान बैठने के लिये मिल सकेगा।

सीधी लाइन तथा शाखा लाइन की गाड़ियों के समय निश्चित करने पर उचित ध्यान नहीं दिया जाता जिसका परिणाम यह होता है कि कई बार शाखा लाइन के यात्रियों को सीधी लाइन की गाड़ी पकड़ने के लिये सारे दिन या सारी रात प्रतीक्षा करनी पड़ती है। अतः इन रेलवे की समय तालिकाओं में उचित समायोजन होना चाहिये। बारसी लाइट रेलवे की समय-तालिका में भी उचित प्रबन्ध की आवश्यकता है। अतः मैं माननीय मंत्री से आशा करती हूँ कि वह शाखा रेलवे यात्रियों की सुविधा को दृष्टि में रखते हुए इन बातों पर विचार करने की कृपा करेंगे।

मैं कुछ शब्द रेलवे स्टेशनों पर चाय और खाने के स्टालों के बारे में भी कहना चाहती हूँ। हमें शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि खाना बेचने के ठेके सीधे होटल वालों को नहीं दिये जाते किन्तु दलालों को दिये जाते हैं जो इन्हें उपपट्टे पर उठा कर बहुत लाभ कमाते हैं। यह स्पष्ट है कि यदि यह व्यवस्था हटा दी जाये और ठेके सीधा होटल वालों या उनकी सहकारी संस्थाओं को दिये जायें, तो खाने की चीजें अधिक अच्छी और सस्ते दामों पर मिल सकेंगी।

डा० कृष्णस्वामी : माननीय रेलवे मंत्री ने हमारे सब सुझावों पर ध्यान देने का प्रयत्न किया है, किन्तु मैं एक बात की ओर उनका ध्यान एक बार फिर दिलाता हूँ जिस के कारण दक्षिण में बहुत आन्दोलन हुआ है। मेरा निर्देश दालमियापुरम स्टेशन का नाम बदलने की ओर है। मैं आशा करता हूँ कि मेरे माननीय मित्र दक्षिण के लोगों की शिकायतों को दूर करेंगे।

इस समय हमें बहुत गम्भीर स्थिति का सामना करना पड़ रहा है और हमें अपनी

[डा० कृष्णस्वामी]

रेलवे नीति पर पुनर्विचार करना चाहिए । मैं इस सम्बन्ध में पांच प्रश्न पूछना चाहता हूँ । वित्त की दृष्टि से हमारी रेलों का क्या भविष्य है ? हम अपना धन का विनियोग कहां और कैसे करते हैं ? पुनर्वर्गीकरण से रेलें किस हद तक उपभोक्ताओं की मांगों को पूरा कर सकी हैं ? क्या इस सुधार से हमारी परिवहन व्यवस्था की कार्यक्षमता बढ़ी है और क्या इससे अधिक बचत हुई है ? क्या अब रेलवे बोर्ड की नीति बदलने और इसे अधिक शक्ति देने का समय नहीं आ गया, ताकि यह देश की बढ़ती हुई मांगों को पूरा करने में समर्थ हो सके ?

हमने अपनी लेखा प्रक्रिया के अनुसार रेलवे सामग्री के अवक्षयण और नवीकरण के लिए, प्रतिवर्ष पूंजी की $2\frac{1}{2}$ प्रतिशत राशि निर्धारित की है । किन्तु यह राशि आज के व्यय को ध्यान में रखते हुए बहुत ही कम है । हमें जो रेलवे व्यवस्था मिली है, वह बहुत टूटी फूटी हालत में है और इसके नवीकरण को हमें प्राथमिकता देनी चाहिए थी । किन्तु अवक्षयण रक्षित निधि के आंकड़े देखने से मालूम होता है कि १९३७ से १९४८-४९ तक हमने इस निधि में से जो धन निकाला है, वह केवल नाममात्र है, यद्यपि इस निधि की राशि प्रति वर्ष बढ़ती ही रही है । इससे क्या प्रकट होता है ? रेलवे व्यवस्था के साथ हमें पिछले अवक्षयण की इतनी बड़ी राशि पूरी करने के लिये भी मिली है । इसके अतिरिक्त वर्तमान अवक्षयण को पूरा करने के लिए हमें और धन की व्यवस्था भी करनी पड़ेगी । इसके लिए यह जानना आवश्यक है कि सामान आदि के नवीकरण के लिए हमें ठीक ठीक कितना रुपया खर्च करना होगा । हम यह सोचना चाहिए कि पिछला अवक्षयण तथा वर्तमान अवक्षयण कैसे पूरा किया जायेगा । यदि पूंजी के मूल्य पर $2\frac{1}{2}$ प्रतिशत

की दर लगाई जाये, तो हमें इस काम के लिए प्रति वर्ष ११५ करोड़ रुपये की व्यवस्था करनी पड़ेगी और यदि हमें वास्तव में रेलों के नवीकरण की चिन्ता है, तो हम इतनी राशि की व्यवस्था अवश्य कर सकते हैं । मेरा सदा यह विचार रहा है कि रेलवेज को पंचवर्षीय योजना की राशि में से अधिक धन देना चाहिए, ताकि हम न केवल इसके समान की मरम्मत कर सकें, बल्कि रेलवेज को बढ़ा भी सकें, ऐसा करने से न केवल देश का आर्थिक विकास होगा बल्कि बेकारी भी कम होगी ।

अब मैं पुनर्वर्गीकरण के प्रश्न को लेता हूँ । इस सम्बन्ध में यह प्रश्न उत्पन्न होता है कि इससे जितनी बचत होने की आशा थी, वह किस हद तक पूरी हुई है ? यदि पुनर्वर्गीकरण के मामले की जांच की जानी है, तो हमें विभिन्न खंडों की आय और व्यय के आंकड़ों की जांच करनी होगी और इन्हें एक निश्चित कार्य के लिये प्रयोग करना होगा । इन आंकड़ों को ध्यान में रख कर ही हम अपने देश में रेलवे लाइनों के विकास के लिए प्राथमिकताएं निर्धारित कर सकते हैं और देश के विभिन्न भागों में वस्तु भाड़े की दरें निश्चित कर सकते हैं ।

रेलवे प्रशासन ने जो लेखे हमारे सामने प्रस्तुत किये हैं उसमें एक भारी त्रुटि है । हम जानते हैं कि उत्तर-पूर्वी रेलवे में जिसका पुनर्वर्गीकरण किया गया है सामरिक महत्व की बहुत सी लाइनें हैं । इसके लेखों से पता चलता है कि इस की स्थिति उतनी अच्छी नहीं जितनी कि दिखाई देती है । इसका कारण यह है कि सामरिक महत्व की लाइनों के राजस्व तथा व्यय को वाणिज्यिक लाइनों से पृथक् नहीं किया गया । पुनर्वर्गीकरण से इसकी स्थिति में सुधार नहीं हुआ । पुनर्वर्गीकरण का अर्थ यह है कि प्रत्येक खंड को अपना खर्च पूरा करना चाहिए, इसे लाभांश में

और संचालन व्यय और अयक्षयण के लिए अपना अंशदान देना चाहिए और अविष्य में विनियोग के लिए कुछ और भी देना चाहिए। रेलवे के पुनर्वर्गीकृत खंड अच्छी तरह चल रहे हैं, मुझे इसमें संदेह है। यह पृष्ठ २३ और २५ में इंजनों के कार्य के सम्बन्ध में दिये गये आंकड़ों से स्पष्ट है। एक और बात जिसके बारे में मैं जानकारी लेना चाहता हूँ यह है कि नई लाइनों के लिए विनियोग करने के निर्णय किन बातों को ध्यान में रख कर किये जाते हैं। क्या ये निर्णय केवल आर्थिक दृष्टिकोण को ध्यान में रख कर किये जाते हैं? पिछड़े हुए क्षेत्रों, विशेषकर दक्षिण के विकास की आवश्यकताओं का निर्णय कैसे किया जाता है? क्या ये निर्णय राजनैतिक आधार पर किये जाते हैं? मेरे विचार में यदि यह

नीति जारी रही, तो इससे हमारी रेलों का सत्यानाश हो जायेगा। जहां तक इन निर्णयों का सम्बन्ध है, ये राजनैतिक आधार पर नहीं बल्कि आर्थिक तथा लोक-कल्याण के आधार पर करने चाहिए। किन्तु हमें यह भी ध्यान में रखना चाहिए कि प्रत्येक खंड में स्थिति भिन्न भिन्न होती है। अतः रेलवे बोर्ड को यह नहीं सप्रज्ञता चाहिए कि विनियोग तथा वस्तु भाड़े की दरों के सम्बन्ध में एक रूप नीति एक राष्ट्रीय नीति है और इससे हमारी अर्थव्यवस्था को अधिकतम लाभ पहुंचेगा।

इस के पश्चात् सभा बृहस्पतिवार, ४ मार्च, १९५४ के दो बज तक के लिए स्थगित हुई।