



सोमवार,
१ 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)

संसदीय वाद

६१७

६१८

लोक सभा

सोमवार, १ मार्च, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

कलकत्ता टेलीफोन एक्सचेंज

*४९८. श्री बहादुर सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या कलकत्ता में स्वचालित टेलीफोन स्थापित करने की योजना में किन्हीं विदेशी इंजीनियरों से सहायता मांगी गई है ?

संचार उप मंत्री (श्री राज बहादुर) : उत्तर 'हां' में है ।

श्री बहादुर सिंह : इस योजना पर कितनी राशि व्यय की जानी है, और उसे पूरा करने में कितना समय लगने की संभावना है ?

श्री राज बहादुर : इस योजना को आरम्भ में, कुछ परामर्शदाताओं की मार्फत, जो इंग्लैंड से लाये गये थे, तैयार किया गया था । उन्हें इस प्रयोजन के लिये कुल मिला कर २५,००० रुपये दिये गये थे । फिर हमने पांच इंजीनियर बुलवाये—वे ब्रिटिश डाक विभाग के पदाधिकारी थे—और उन्हें २,४०० रुपये प्रति मास से ले कर १,८०० रुपये प्रति मास तक उपलब्धियां दीं । वे पांचों

पदाधिकारी भी सेवा-निवृत्त हो गये और १५-१-५४ से हमने चार अन्य पदाधिकारी बुला लिये हैं । वे कोलम्बो योजना के अधीन राष्ट्रमंडलीय शिल्पिक सहयोग उपयोजना के अन्तर्गत बुलाये गये हैं । उनके लिये हमें वेतन या यात्रा-व्यय नहीं देना पड़ेगा । हमें उनके लिये केवल कार्यालय-स्थान, यात्रा-भत्ता, समुचित आवास तथा चिकित्सा सम्बन्धी सुविधाओं पर ही व्यय करना होगा ।

श्री बहादुर सिंह : क्या स्वचालित टेलीफोन स्थापित करने की योजना कलकत्ता के अतिरिक्त किसी अन्य नगर में भी आरम्भ की जायेगी ?

श्री राज बहादुर : हमारा कार्य क्रम तो यह है कि अनेक नगरों में स्वचालित टेलीफोन व्यवस्था अभी भी है, परन्तु भविष्य के लिये हमने यह सोचा है कि विविध राज्यों में सब राजधानियों में ऐसी व्यवस्था कर दी जाये ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि इस टेलीफोन एक्सचेंज में जो सामान के कलपुर्जे इस्तैमाल होंगे भले ही वह हिन्दुस्तान में बने, लेकिन हम को उन के दाम वही देने पड़ेंगे जो उनके दाम इंग्लैंड में होंगे : अगर ऐसा है तो क्यों ?

श्री राज बहादुर : बहुत सी चीजों की कीमत कम होगी । कुछ आइटम्स ऐसे होंगे कि जिनकी मेन्युफेक्चरिंग कास्ट यहां ज्यादा है ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या आपका ए० टी० ई० के साथ ऐसा एग्रीमेंट हो चुका है कि जो लंदन में कीमत होगी वही यहां होगी ?

श्री राज बहादुर : जो ए० टी० ई० के दाम हैं वही देने पड़ेंगे।

प्लेटफार्म टिकट

*४९९. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक :

(क) क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि प्रादेशिक रेलवे उपयोगकर्ता परामर्शदाता समिति, मद्रास ने यह सुझाव दिया है कि प्लेटफार्म टिकट का मूल्य दो आने से कम करके एक आना कर दिया जाये ?

(ख) सरकार ने समिति की इस सिपारिश पर तथा अन्य सिपारिशों पर क्या कार्यवाही की है ?

(ग) वर्ष १९५२-५३ के लिये भारत में प्लेट फार्म टिकटों की बिक्री से कुल आय कितनी है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) सरकार ने प्लेटफार्म टिकट का मूल्य दो आने से घटा कर एक आना न करने का निश्चय किया है। समिति की अन्य सिपारिशों पर जो कार्यवाही की गई है उसका एक विवरण सदन-पटल पर रखा जाता है।

दखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १]

(ग) जानकारी संकलित की जा रही है और सदन-पटल पर रख दी जायेगी।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : प्लेटफार्म टिकट का मूल्य घटा कर एक आना कर देने की इस सिपारिश को स्वीकार करने में सरकार को क्या कठिनाई है ?

श्री शाहनवाज खां : कठिनाई मुख्यतः आर्थिक है।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : इस सिपारिश पर अमल करने में सरकार को कुल कितनी हानि होगी ?

श्री शाहनवाज खां : लगभग ३२ लाख रुपये।

सरदार हुक्म सिंह : क्या रेलवे मंत्रालय को कोई शिकायतें मिली हैं कि प्लेटफार्म टिकट बेचने की जो स्वचालित कलें लगाई गई हैं वे इतनी ईमानदार नहीं होतीं कि दुअन्नी निगलते ही टिकट दे दें ?

श्री शाहनवाज खां : नहीं, श्रीमान् । हमें ऐसी कोई शिकायतें प्राप्त नहीं हुईं हैं।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या यह सच है कि एक आने का प्लेटफार्म टिकट लेकर तो एक यात्री पुरानी दिल्ली से नई दिल्ली या अन्य स्टेशन को जा सकता है, परन्तु दो आने के प्लेटफार्म टिकट से वह ऐसा नहीं कर सकता, इसीलिये दो आने का प्लेटफार्म टिकट आवश्यक हो गया है ?

श्री शाहनवाज खां : यह बिल्कुल ठीक है।

वन अनुसन्धान संस्था, देहरादून

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

(क) क्या यह सच है कि वन अनुसन्धान संस्था, देहरादून का प्रधान, विशेषज्ञ नहीं है ;

(ख) यदि वह विशेषज्ञ नहीं है, तो इस का क्या कारण है ;

(ग) क्या सरकार इस पद पर एक विशेषज्ञ रखने का विचार कर रही है ;

(घ) यदि हां, तो इस विशेषज्ञ के कब तक नियुक्त किये जानें की आशा है ; और

(ङ) क्या इस पद का नाम बदलने का विचार है, यदि हां, तो यह क्या होगा ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : वन अनुसंधान संस्था, देहरादून का प्रधान एक विशेषज्ञ है क्योंकि वह भारतीय वन-सेवा का सदस्य है।

(ख) से (घ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

(ङ) नहीं; प्रश्न का दूसरा भाग तो उत्पन्न ही नहीं होता।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं यह जान सकता हूँ कि आपकी जो एस्टीमेट्स कमेटी की रिपोर्ट है उसमें यह बतलाया गया है कि गवर्नमेंट आफ इंडिया का यह विचार है कि एक्सपर्ट रखा जायगा और जो मौजूदा आदमी है वह बदल दिया जायगा ?

डा० पी० एस० देशमुख : हमको एस्टीमेट्स कमेटी ने अपनी रिपोर्ट दी है, मगर जैसा आप बतलाते हैं ऐसी राय हमने नहीं दी है। यह हो सकता है कि फिलहाल जो प्रेसीडेंट है वह शायद कुछ दूसरा काम करें मगर दूसरा आदमी यहां लाया जायगा। मगर जहां तक नाम का ताल्लुक है नाम वही रहने का अन्देशा है।

कर्मचारी राज्य बीमा निगम

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

(क) क्या यह तथ्य है कि बीमा कराने वाले कर्मचारियों के लिये अस्पताल तथा विशेष चिकित्सा केन्द्र खोलने वाली योजना को कर्मचारी राज्य बीमा निगम ने स्वीकार कर लिया है ; तथा

(ख) यदि हां, तो नये अस्पतालों तथा विशेष चिकित्सा केन्द्रों में अलग अलग कितने कितने रोगियों के लिये व्यवस्था की जायेगी ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) तथा (ख). कर्मचारी राज्य बीमा निगम ने सामान्य रूप में इस बात को मान

लिया है कि कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम १९४८ के अधीन बीमा कराने वाले कर्मचारियों की आवश्यकता के अनुसार इन वर्तमान अस्पतालों में उनके लिये यदि उचित व्यवस्था नहीं है तो नये अस्पताल बना कर अथवा वर्तमान अस्पतालों को और बढ़ाकर उचित व्यवस्था करनी चाहिये। इस मामले में अन्तिम निर्णय करने से पूर्व, विभिन्न राज्यों के औद्योगिक केन्द्रों के अस्पतालों में मिलने वाली चिकित्सा सम्बन्धी सुविधाओं के सम्बन्ध में जिनमें क्षय पीड़ित रोगियों की सुविधा भी सम्मिलित होगी, निगम जांच कर रही है।

सरदार हुक्म सिंह : वे विषम परिस्थितियों क्या हैं जिनके कारण इस योजना को क्रियान्वित करने में अनावांछित देर हुई तथा कर्मचारियों की आशाएँ पूरी न हो सकीं ?

श्री आबिद अली : मैं तो नहीं समझता कि योजना को क्रियान्वित करने में अवांछित देर हुई है।

सरदार हुक्म सिंह : उन स्थानों में जहां कि यह योजना क्रियान्वित हुई है क्या यह तथ्य नहीं है कि चिकित्सा की गुणिता एवं उसका स्तर पर्याप्त नहीं रहा ?

श्री आबिद अली : मैं नहीं समझता कि यह अपर्याप्त है। कर्मचारियों ने इस योजना की बड़ी सराहना की है, और उनकी भावना है कि इस योजना से उन्हें अच्छी सुविधाएँ मिल रही हैं। जिन स्थानों में यह योजना लागू नहीं हुई है वहां के कर्मचारियों की ओर से यह मांग की जा रही है कि वहां इसे लागू कर देना चाहिये। अतः यह बिल्कुल स्पष्ट है कि यह योजना कर्मचारियों को काफ़ी लाभ पहुंचा रही है।

श्री वेंकटारमन : क्या इस योजना के अधीन जिन डाक्टरों की नियुक्ति होगी वे इस निगम के पूरे दिन कार्य करने वाले कर्म-

चारी होंगे अथवा सामयिक तौर पर नाम निर्देशन करने की प्रणाली सरकार जारी करेगी ?

श्री आबिद अली : दोनों ही प्रणालियां हो सकती हैं किन्तु ऐसा विचार किया गया है कि यथा संभव सामयिक तौर पर ही उनका नाम निर्देशित किया जाय। जहां पर यह संभव नहीं होगा वहां कर्मचारी बनाकर रखेंगे।

डा० राम सुभग सिंह : क्या बम्बई में एक अस्पताल बनाने की कोई योजना कर्मचारी राज्य बीमा निगम ने तैयार की है, यदि हां, तो उस अस्पताल में कितने रोगियों की व्यवस्था की जायेगी तथा उस पर कितना व्यय होगा ?

श्री आबिद अली : बम्बई में लगभग ३०० रोगियों के लिये जो अस्पताल बनेगा उसके लिये लगभग ४५ लाख रुपया हमें गांधी स्मारक निधि से मिलने की आशा है।

सरदार हुक्म सिंह : क्या ये अस्पताल केवल क्षय रोगियों के इलाज करने के लिये ही हैं अथवा कर्मचारियों के अन्य रोगों का भी इलाज होगा ?

श्री आबिद अली : अन्य रोगों का भी।

होमियो पंथी

***५०२. सरदार ए० एस० सहगल :** क्या स्वास्थ्य मंत्री २१ दिसम्बर १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ११७८ के उत्तर का निर्देश करते हुये यह बताने की कृपा करेंगी कि चिकित्सा की होमियोपैथिक प्रणाली के सम्बन्ध में योजना आयोग की सिफारिशों पर विचार करने के लिये उनके द्वारा नियुक्त तदर्थ समिति की सिफारिशों के बारे में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : वांछित जानकारी द्योतक विवरण सदन-पटल पर रखा जाता है। [दिखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २]

सरदार ए० एस० सहगल : क्या चिकित्सा की होमियोपैथिक प्रणाली एलोपैथिक प्रणाली की उपेक्षा अधिक सस्ती एवं लाभदायक है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : यह तो अपनी अपनी राय की बात है।

श्री ए० एम० टामस : क्या किसी होमियोपैथिक शिक्षण संस्था की उन्नति करने तथा उसका स्तर ऊंचा उठाने के लिये सरकार ने कोई कार्यवाही की है, यदि हां, तो क्या कार्यवाही की है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : पश्चिमी बंगाल की तीन संस्थाओं में से एक संस्था की उन्नति करने तथा बम्बई में एक गवेषणाशाला स्थापित करने का विचार है।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं माननीय मंत्री जी से जान सकता हूं कि इस एड हाक कमेटी की कुल सिफारिशें हैल्थ मिनिस्टर कान्फरेन्स के सामने रखी गई थीं या नहीं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) : जी हां, रखी गई थी और जो वहां के हैल्थ मिनिस्टर की काउंसिल ने निश्चय किया है उसके ऊपर गवर्नमेंट आफ इंडिया कार्यवाही कर रही है।

कोयले का लाना ले जाना

***५०३. श्री झूलन सिन्हा :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सन १९५३ में भट्टों में काम आने वाले तथा जलाने वाले कोयले को उत्तरी बिहार में ले जाने सम्बन्धी कठिनाइयों में कुछ कमी हो गई है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी; यदि नहीं तो क्यों ?

रेलवे तथा परिवहन (श्री उपमंत्री अलगेशन) : (क) तथा (ख) भट्टों में काम आने वाला कोयला बागरा कोटे खदान, तथा पश्चिमी बंगाल और बिहार की कोयला खानों से, तथा जलाने वाला कोयला (अर्थात् साफ्ट कोक) पश्चिमी बंगाल तथा बिहार की कोयला खदानों से उत्तरी बिहार को भेजा जाता है। भट्टों में काम आने वाले कोयले के ११४४ वैगन जो छोटी लाइन पर चलते हैं, सन् १९५३ में बागरा कोटे खदान से उत्तरी बिहार को भेजे गये थे जब कि सन् १९५२ में इन वैगनों की संख्या केवल १०९६ ही थी अतः इस वर्ष ४८ वैगन अधिक भेजे गये। पश्चिमी बंगाल तथा बिहार की खदानों से उत्तरी बिहार को जाने वाले वैगनों की संख्या अलग से प्राप्त नहीं है, किन्तु समूचे बिहार में गन्तव्य स्थानों को पहुंचने वाला भट्टों में काम आने वाला कोयला सन् १९५३ में १,७३,६१९ टन था जब कि सन् १९५२ में केवल १,०९,१७८ टन था और जलाने वाला कोयला अर्थात् साफ्ट कोक सन् १९५३ में १,३८,८४१ टन जब कि सन् १९५२ में केवल १,१०,७३२ टन भेजा गया था अतः वर्ष १९५३ में क्रमशः ६४,४४१ टन, तथा २८,१०९ टन की वृद्धि हुई।

श्री झूलन सिन्हा : क्या उत्तरी बिहार में वर्तमान कठिनाइयों अब भी इतनी गम्भीर हैं कि बिहार के रसद मंत्री ने इसी समस्या के सिलसिले में उस दिन माननीय मंत्री से भेंट की थी ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : यह सत्य है कि बिहार के परिवहन मंत्री परसों यहां आये थे और मुझ से मिले थे। माननीय सदस्य को मैं यह बता देना चाहता हूं कि जो कुछ हमने

किया उससे काफी सन्तुष्ट होकर वह वापिस चले गये हैं।

श्री झूलन सिन्हा : क्या ये आंकड़े, जो अभी दिये गये हैं वे समूचे बिहार के हैं अथवा केवल गंगा नदी के आगे उत्तरी बिहार से ही सम्बन्धित हैं ?

श्री अलगेशन : समूचे बिहार के हैं।

रेलवे तार निरीक्षक

*५०४. **श्री मुनिस्वामी :** (क) क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि दक्षिण रेलवे के सिगनल तथा दूर संचार विभाग में क्षेत्रीय सिगनलों की देखभाल करने वाले कुछ तार निरीक्षकों के वेतन की उच्च श्रेणियां स्वीकार की गई हैं ?

(ख) क्या दक्षिण रेलवे तार निरीक्षकों के द्वारा इस सम्बन्ध में किये गये अभ्यावेदनों के बारे में सरकार को ज्ञान है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां। दक्षिण रेलवे में दूर संचार निरीक्षकों के पांच अस्थायी पद १ वर्ष के लिये स्वीकृत किये गये हैं और इनकी वेतन श्रेणी ३६०-५०० रु० होगी। इन दूर संचार निरीक्षकों का कार्य क्षेत्रीय सामान को सम्मिलित करते हुए सम्पूर्ण दूर संचार सज्जाओं की देखभाल करना है।

(ख) तार तथा बेतार शाखा के निरीक्षकों की ओर से दक्षिण रेलवे प्रशासन को अभ्यावेदन मिले हैं जिसमें उन्होंने कहा है कि प्रत्येक शाखा के लिए ही ये स्थान पूर्णतया होन चाहिए।

श्री मुनिस्वामी : , उन्होंने अपने ज्ञापनों में जिन कठिनाइयों का उल्लेख किया था क्या उनसे सरकार सहमत थी. यदि हां तो क्या कार्यवाही की गई ?

श्री अलगेशन : जैसा कि मैं ने कहा है कि प्रत्येक शाखा यह चाहती है कि ये पद पूर्णतः केवल उसी शाखा के लिए हों किन्तु दोनों शाखाओं को अब यह अवसर मिलेगा कि उनके यहां से चयन हो ।

श्री मुनिस्वामी : क्या सरकार को इस बांत का ज्ञान है कि दक्षिण रेलवे के लिए जो वेतन श्रणियां स्वीकृत हुई हैं वे तार निरीक्षकों के दावों की अवहेलना करके जो कि बहुत वरिष्ठ तथा अधिक दायित्व का काम करते ह, केवल बेतार संचार के निरीक्षकों को दी जाने वाली है ;

श्री अलगेशन : दोनों शाखाओं के प्रार्थियों का ही विचार किया जायगा और उनके गुणावगुण के आधार पर ही उनकी नियुक्ति होगी ।

श्री मुनिस्वामी : क्या तार विभाग के निरीक्षकों एवं बतार विभाग के निरीक्षकों में कोई अन्तर रखा गया है, यदि हां तो क्यों ?

श्री अलगेशन : नहीं श्रीमान्, सबके साथ समान व्यवहार होता है ।

केन्द्रीय फास्फेट संग्रह

*५०५. **श्री नानादास :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय फास्फेट संग्रह को बंद करने के क्या कारण थे तथा देश में सुपरफास्फेट के उत्पादन पर उसका क्या प्रभाव पड़ा ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : संभरण में काफी सुधार होने के कारण अगस्त १९५२ से यह संग्रह बंद कर दिया गया था क्योंकि सुपरफास्फेट के वितरण

पर और अधिक नियंत्रण करने की अधिक आवश्यकता नहीं थी ।

यह ठीक है कि सन् १९५२ में उत्पादन कुछ कम हो गया था किन्तु सन् १९५३ में बढ़ गया है । अतः यह कहना कठिन है कि संग्रह के बंद हो जाने के कारण सन् १९५२ में उत्पादन कम हुआ था ।

श्री नानादास : क्या इस संग्रह को चालू रखने में कोई कठिनाई थी ?

डा० पी० एस० देशमुख : कठिनाई तो कोई नहीं थी किन्तु हमने सोचा कि संग्रह का उद्देश्य पूरा हो गया है ।

श्री नानादास : क्या संग्रह के स्थान पर राष्ट्रीय उर्वरक संगठन सरीखा कोई संगठन बनाया जायगा ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे पूर्व-सूचना चाहिए ।

श्री टी० एन० सिंह : आयात किये गये तथा यहां उत्पादित सुपरफास्फेट के मूल्य में कितना अन्तर है; एवं यह वास्तविक अन्तर कितना है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे खेद है कि मेरे पास इस विषय की कोई जानकारी नहीं है ।

श्री नानादास : क्या अमोनियम सल्फेट को सुपरफास्फेट से अलग करने का विचार सरकार कर रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस समय तो ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

चावल का राशनिंग

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

(क) क्या यह सत्य है कि खाद्य उपमंत्री जी ने २८ दिसम्बर, १९५३ को फ्री प्रेस आफ इंडिया से एक भेंट में कहा था कि क्योंकि सारे भारत में चावल की स्थिति

काफी सुधर गई है अतः जून, १९५४ से चावल का राशनिंग हटाया जा सकता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या जून, १९५४ से चावल के एक राज्य से दूसरे राज्य में लाने ले जाने पर से भी प्रतिबन्ध उठा दिया जायेगा ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) नहीं, श्रीमान् । उपमंत्री जी ने केवल यह कहा था कि १ जनवरी, १९५४ से मोटे अनाजों पर से नियंत्रण हटा लिया जायगा किन्तु चावल पर से नियंत्रण हटाने के सम्बन्ध में पूछे जाने पर उन्होंने यह और कहा था कि यदि आगामी जून में दक्षिण पश्चिमी मौसम सामान्य रूप से ठीक रहा तो सम्भवतः सरकार को चावल पर नियंत्रण रखने या हटाने के प्रश्न पर विचार करना पड़े ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

श्री दाभी : देश के किन किन क्षेत्रों में अब भी चावल का राशनिंग जारी है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : कलकत्ता, त्रावनकोर-कोचीन में और बम्बई के नगर-क्षेत्र में ।

श्री दाभी : इन में से किन किन क्षेत्रों में राशन की दूकानें तथा उचित मूल्य की दूकानें दोनों ही चल रही हैं ?

श्री किदवई : कलकत्ता क्षेत्र में यह व्यवस्था है । त्रावनकोर-कोचीन में भी चावल खुले बाजार में मिलता है, किन्तु बम्बई में केवल राशन की दूकानों से ही यह मिल सकता है ।

श्री दाभी : क्या इस बात को ध्यान में रखते हुए कि खाद्य तथा कृषि उपमंत्री ने कुछ दिन पूर्व सदन में यह कहा था कि देश में चावल की कमी नहीं है चावल के राशन को जारी रखना उचित है ?

श्री किदवई : हम चावल का समाहार कर रहे हैं और इस का आयात भी कर रहे हैं । मैं समझता हूँ कि कुछ दिनों में मैं सदन में यह बता सकूंगा कि हम चावल के सम्बन्ध में किस नई नीति का अनुसरण करेंगे : ।

श्री रघुरामय्या : क्या माननीय मंत्री का ध्यान समाचारपत्रों के इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है कि देश में चावलों की सन्तोषजनक स्थिति को ध्यान में रखते हुए समाहार बन्द कर देने का विचार है और तदनुसार राज्यों को अनुदेश दिये जा रहे हैं ?

श्री किदवई : जहां कहीं समाहार मूल्य बहुत अधिक था वहां हम ने इसे पहले ही रोक दिया है क्योंकि हमें राशन की दूकानों में अधिक मूल्य का चावल नहीं चाहिये और हमारे कमी वाले क्षेत्र समाप्त होते जा रहे हैं । अब बंगाल ने भी यह घोषणा कर दी है कि वे राज्य में वितरण के लिये चावल का आयात बिल्कुल नहीं करेंगे ।

अब केवल त्रावनकोर-कोचीन और बम्बई इन दो राज्यों को चावल की आवश्यकता है और उन की आवश्यकता उस से कहीं कम है जितना कि हम समाहार करेंगे या कर चुके हैं । अतः सरकार की यह नीति है कि पहले संग्रह कर लिया जाये और तब खतरा उठाया जाये ।

श्री अमजद अली : क्या माननीय मंत्री इस विषय में कुछ कह सकते हैं कि दिल्ली में राशन की दूकानों का चावल मानव उपभोग के लिये अनुपयुक्त है ?

श्री किदवई : मुझे यह ज्ञात नहीं कि माननीय सदस्य का मानदण्ड क्या है । परन्तु यदि वे न राशन वाले क्षेत्रों में जा कर देखें कि वहां के लोग क्या खा रहे हैं

तो वह इसे मानव उपभोग के लिये अनुपयुक्त नहीं कहेंगे।

छोटी छोटी सिंचाई परियोजनायें

*५०८. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५३-५४ के आरम्भ से अब तक विभिन्न राज्य सरकारों को छोटी छोटी सिंचाई परियोजनाओं के लिये ऋण के रूप में कुल कितनी राशि मंजूर की गई है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : १४३०.५५ लाख रुपये।

डा० राम सुभग सिंह : जिन राज्यों को ऋण दिये जाते हैं क्या उन से सरकार को सिंचाई परियोजनाओं की प्रगति के सम्बन्ध में कोई रिपोर्टें प्राप्त होती हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां, श्रीमान्। हमें विल्कुल नियमित रूप से रिपोर्टें प्राप्त होती हैं और यदि हमें वे न प्राप्त हों तो हम प्रगति को देखने के लिये वहां अपने पदाधिकारी भेजते हैं।

डा० राम सुभग सिंह : किन किन राज्यों को ऋण दिये गये हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास जो पूरी सूची है वह बहुत लम्बी है।

श्री के० के० बसु : पश्चिमी बंगाल को कितनी राशि ऋण के रूप में दी गई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : ५८.८० लाख रुपये।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या बिहार सरकार इस मद के अन्तर्गत दी गई धन राशि का प्रयोग कर सकी है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं इस समय यह नहीं बता सकता।

श्री हेडा : इन परियोजनाओं के सम्बन्ध में कुछ राज्य सरकारों ने तो जनता से कुछ देने के लिये कहा है, किन्तु कुछ ने ऐसा नहीं किया। क्या सरकार ने इस विषय में कोई नीति निर्धारित की है या राज्य सरकारों को कोई निदेश दिये हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे विचार में मेरे माननीय मित्र का यह कहना ठीक नहीं है कि अधिक अन्न उपजाओ योजना के अन्तर्गत धन देने के लिये कहा गया है। कुछ कर लगाया गया है और यह राशि पन्द्रह वर्षों में वसूल की जाती है। जिन योजनाओं के लिये धन मांगा गया है व इस से भिन्न है।

श्री एस० एन० दास : इस बात को जानने के लिये कि जिस प्रयोजन के लिये ऋण दिये गये हैं उन का उसी प्रयोजन के लिये प्रयोग किया गया है क्या सरकार ने कोई कार्यवाही की है या उस का कोई कार्यवाही करने का विचार है ?

डा० पी० एस० देशमुख : हम पता लगाने का प्रयत्न करते हैं। प्रत्येक योजना की पूरी पूरी जानकारी रखने के लिये न तो हमारे पास पदाधिकारी हैं और न ही कोई व्यवस्था है। हमें राज्य सरकारों के अपने कर्तव्यों का पालन करने के लिये उन्हीं पर भरोसा करना पड़ता है और सामान्यता उन्होंने अच्छा ही किया है।

चीनी

*५०९. श्री के० पी० सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि सरकार ने चीनी के कारखानों द्वारा १५ दिसम्बर, १९५३ तक तैयार की गई सारी चीनी को खुली बिक्री के लिये देने का निश्चय किया था ;

(ख) १९५३ में १५ दिसम्बर तक कुल कितनी चीनी तैयार की गई ; और

(ग) क्या १५ दिसम्बर, १९५३ तक तैयार की गई सारी चीनी के खुली बिक्री के लिये दे दिये जाने से उपभोक्ताओं को चीनी पहले से नियंत्रित मूल्य पर बाजार में मिल सकती थी ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां ।

(ख) १०४ लाख टन ।

(ग) १९५२-५३ में २७ रुपये प्रति मन के भाव पर कुछ चीनी का अधिग्रहण कर लिया गया था, किन्तु इस के अतिरिक्त इस वर्ष में तैयार की गई चीनी के मूल्य पर कोई नियंत्रण नहीं था । चीनी उत्पादन की इस ऋतु में तैयार की गई चीनी के मूल्य पर भी कोई नियंत्रण नहीं है । १९५१-५२ में कारखाने पर नियंत्रित प्रादेशिक मूल्य २९ रुपये १२ आने से ३४ रुपये १४ आने प्रति मन तक अलग अलग थे । दिसम्बर, १९५३ और जनवरी, १९५४ में उत्तर भारत की मिलों में कारखाने पर के भाव २८ रुपये १२ आने से ३२ रुपये प्रति मन तक बताये गये थे ।

श्री के० पी० सिन्हा : इस ऋतु में कुल कितनी मात्रा में चीनी का उत्पादन होगा और इस अवधि में खपत के लिये कितनी चीनी की आवश्यकता होगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : यह बताना कठिन है कि चीनी का कितना उत्पादन होगा, परन्तु सम्भवतः हम लगभग १२'०० लाख टन चीनी का उत्पादन कर सकेंगे और जैसा कि मैं इस सदन में पहले बता चुका हूँ हम इस देश में खपत के लिये सम्भवतः १५ लाख टन तक चीनी का आयात करें ।

श्री के० पी० सिन्हा : सरकार आयातों को समाप्त करने के लिये क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री किदवई : आयात समाप्त करने के केवल दो तरीके हैं: राशन न हटाया जाये अपितु पुनः राशन कर दिया जाये और सब को नियत मात्रा में चीनी दी जाये जिस से कोई अधिक न खा सके; अथवा कुछ और अधिक आयात किया जाये ।

श्री झूलन सिन्हा : क्या सरकार को यह विदित है कि आयातों के बावजूद भी चीनी खुले बाजार में चौदह आने प्रति सेर के भाव बिक रही है और संसत्सदस्यों को भी इसी भाव पर खरीदनी पड़ती है ?

श्री किदवई : आप चीनी का भाव नहीं कम कर सकते । दिल्ली में इस पर १ रुपये ८ आने प्रति मन का नगरपालिका का कर भी सम्मिलित है । अतः यदि लोग चीनी को किसी पर चढ़ाना चाहें तब तो इस का मूल्य निकल आयेगा । इस के मूल्य पर कोई नियंत्रण नहीं है और यदि हम पुनः इस के मूल्य पर नियंत्रण करें तो कुछ कारखानों में इस का मूल्य २७ रुपये ८ आने होगा और कुछ कारखानों में जैसे कि दक्षिणी बिहार या पूर्वी पंजाब या राजस्थान के कारखानों में इस का मूल्य लगभग ३३ रुपये होगा ।

रायगढ़ रेलवे बस्ती

***५१०. श्री संगण्णा :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या कोरापुट जिला (उड़ीसा) के क्याञ्जोला स्रोत से रायगढ़ रेलवे बस्ती को पानी पहुंचाने के लिये संयन्त्र लगाया जा रहा है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : हां, श्रीमान् ।

श्री संगण्णा : यह योजना पूर्णरूप से कब तक क्रियान्वित होगी ?

श्री शाहनवाज खां : यह अगले तीन मास में पूरी हो जायेगी ।

श्री संगणना : यह संयंत्र प्रति दिन कितना पानी पहुंचाता है ?

श्री शाहनवाज खां : प्रति दिन ढाई लाख गैलन ।

बेतार योजना तथा सहयोजन शाखा

*५११. श्री एस० सी० सामन्त : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) बेतार योजना तथा सहयोजन शाखा द्वारा कितनी मीडियमवेव प्रसारण सेवायें नवीनतम साधनों से सुसज्जित कर दी गई हैं ;

(ख) क्या अन्तर्राष्ट्रीय बाधाओं से रहित फ्रीक्वेन्सियों को चुनने के लिये मोनिटरिंग की सुविधाओं की व्यवस्था कर दी गई है ; और

(ग) यदि हां, तो कितने स्थानों पर और यह कैसी कार्य कर रही है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) माननीय सदस्य का अभिप्राय सम्भवतः फ्रीक्वेन्सियों से है ; मीडियम वेव की प्रसारण सेवा के लिये ३० नई फ्रीक्वेन्सियों का प्रयोग किया जाने लगा है (बैंड ५३५-१६०५ किलो साइकल्स) ।

(ख) तथा (ग) बेतार योजना तथा सहयोजन शाखा में कामचलाऊ मोनिटरिंग की सुविधाओं की व्यवस्था कर दी गई है ; देश में मोनिटरिंग का जाल बिछाने के लिये पूर्ण रूप से सज्जित छै केन्द्रों की स्थापना के लिये प्रस्ताव तैयार कर लिये गये हैं और इन पर वित्तीय वर्ष १९५४-५५ में कार्य आरम्भ होने की आशा है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या विभिन्न देशों में परस्पर बांटी गई फ्रीक्वेन्सियां उन

सभी देशों को दी जाती हैं जो अन्तर्राष्ट्रीय दायित्वों का पालन करते हैं ?

श्री राज बहादुर : यह फ्रीक्वेन्सी आवंटन की अटलांटिक नगर तालिका में दिया हुआ है जो कि १९५१ में जेनेवा में हुए असाधारण रेडियो प्रशासनात्मक सम्मेलन में तय की गई थी ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह सत्य है कि दिल्ली की मीडियमवेव प्रसारण सेवा के लिये कुछ नये यंत्र लाये गये हैं और यदि हां, तो क्या सरकार का उन स्थानों पर भी इस प्रकार के यंत्र लगाने का इरादा है जहां कामचलाऊ कर्मचारियों से मोनिटरिंग की व्यवस्था है ?

श्री राज बहादुर : दिल्ली में प्रसारण के लिये नये यंत्रों के अधिग्रहण के प्रश्न के सम्बन्ध में मैं माननीय सदस्य से सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय से पूछने के लिये कहूंगा ।

विदेशी पर्यटक

*५१२. श्री डी० सी० शर्मा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) अमृतसर को जाने वाले विदेशी पर्यटकों की प्रति वर्ष की संख्या ; तथा

(ख) वहां विदेशी दर्शकों के लिए कौन कौन सी सुविधाएं उपलब्ध की गई हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) [१९५३ में यह संख्या २३० थी ।

(ख) राज्य सरकार ने अभी अभी एक पर्यटक सूचना विभाग खोला है जो पर्यटनेच्छु व्यक्तियों को आवश्यक जानकारी देता है ।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या पर्यटकों की संख्या पर रेल गाड़ियों से पहले दर्जे

के डिब्बे हटाये जाने का विपरीत प्रभाव पड़ा है ?

श्री शाहनवाज खां : हम ऐसा नहीं समझते ।

श्री डी० सी० शर्मा : इन पर्यटकों की सुविधा के लिए क्या अमृतसर रेलवे स्टेशन पर विश्राम के कमरे बनाने का विचार है ?

श्री शाहनवाज खां : शायद माननीय सदस्य को पता नहीं है कि अमृतसर रेलवे स्टेशन पर विश्राम के तीन बहुत अच्छे कमरे पहले ही से हैं ।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या माननीय मंत्री प्रतीक्षा के कमरों (वेटिंग रूम) और विश्राम के कमरों (रिटायरिंग रूम) के बीच कोई भेद कर रहे हैं ?

श्री शाहनवाज खां : मैं विशेष रूप में विश्राम के कमरों का उल्लेख कर रहा हूँ ।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या इन पर्यटकों के खाने-रहने के प्रबन्धों के बारे में जांच की गई है ?

श्री शाहनवाज खां : जी हां । हमने सारे प्रबन्धों की पूरी जांच की है और कोई वस्तुतः अच्छा भोजनालय वहां नहीं है ।

रेलवे में भोजन व्यवस्था

*५१४. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ठेकेदारों द्वारा की जाने वाली विद्यमान भोजन व्यवस्था के बारे में राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता परामर्शदात्री परिषद् के निर्णय, यदि कुछ किये गये हों, तो क्या हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : ठेकेदारों द्वारा की जाने वाली विद्यमान भोजन व्यवस्था

के बारे में परिषद् ने कोई खास निर्णय नहीं किया है । किन्तु यह आग्रहपूर्वक कहा गया कि जिन ठेकेदारों के प्रबन्ध असंतोषजनक पाये गये हों उनसे व्यवहार करते समय अधिक सावधानी तथा सख्ती से काम लिया जाय ।

अन्य सुझावों में से कुछ यह भी थे कि ठेकों की अवधि ३ वर्ष से ५ वर्ष तक बढ़ा दी जाय और ठेकेदारों के एक फर्म को दिये जाने वाले स्टेशनों की संख्या पर कुछ न कुछ मर्यादा लगा दी जाय ।

श्री हेम राज : क्या यह सच है कि रेलों पर जो भ्रष्टाचार चलता है उसका एक मुख्य कारण यह ठेकेदार-प्रणाली है ।

श्री शाहनवाज खां : जी नहीं ।

श्री हेम राज : क्या उत्तरी रेलवे के विक्रेताओं से सीधे उन्हीं को अनुज्ञप्तियां दिये जाने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : हां, हमें इस प्रकार का अभ्यावेदन मिला है । किन्तु जैसे कि मैं कुछ समय पहले सदन को बता चुका हूँ, एक उप-समिति जिसे मैं ने अभी हाल में नियुक्त किया है, इस पुरानी प्रणाली की जांच कर रही है और मैं आशा करता हूँ कि यह उप-समिति शीघ्र ही अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर सकेगी ।

श्री टी० के० चौधरी : क्या मैसर्स वल्लभदास एण्ड कम्पनी के विरुद्ध जो कि अनेक रेलों पर ठेकेदार है, कुछ खास शिकायतों की गई थीं ? यदि हां, तो इनके बारे में इस परिषद् की सिफारिशें क्या थीं ।

श्री शाहनवाज खां : मैसर्स वल्लभदास एण्ड कम्पनी अनेक रेलवे स्टेशनों पर भोजन की व्यवस्था करती हैं और कभी कभी हमें

उसके विरुद्ध शिकायत-बही में दर्ज की गई शिकायतें प्राप्त होती हैं। शिकायतों के बारे में उचित जांच करने के बाद प्रत्येक शिकायत के प्रकारानुसार उस पर उचित कार्यवाही की जाती है।

श्री टी० के० चौधरी : मैं यह जानना चाहता था कि क्या राष्ट्रीय रेलवे प्रभोक्ता परामर्शदात्री परिषद् की बैठक में कोई खास शिकायत की गई थी, शिकायत-बही में नहीं।

श्री शाहनवाज खां : परामर्शदात्री परिषद् की बैठक ठेकेदारों के विरुद्ध की गई अलग अलग शिकायतों पर विचार करने के लिए नहीं हुई थी। और जहां तक मुझे याद है, ऐसी कोई बात उठाई नहीं गई थी।

गोसदन

*५१५. श्री के० सी० सोधिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) आज तक खोले गये गोसदनों की राज्यवार संख्या ;

(ख) उनमें रखे गये ढोरों की कुल संख्या ; तथा

(ग) १९५३ में इन पर कितना व्यय किया गया ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) से (ग). एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है।

विवरण

गोसदन तथा १९५३ में उन पर किया गया व्यय

क्रमांक	राज्य का नाम	खोले गये गोसदनों की संख्या	गोसदनों में रखे गये ढोरों की संख्या	१९५३-५४ के लिये मंजूर की गई व्यय राशि†	
				कुल लागत रुपये	केन्द्रीय सरकार का अंश-दान रुपए
१	बिहार	२	४०७	४८,६००	२४,३००
२	उत्तर प्रदेश	२	२२६	३०,०००	१५,०००
३	भोपाल	१	६१	३१,०००	३१,०००
४	त्रिपुरा	१	३६	१८,३००	१८,३००
५	विध्य प्रदेश	१	२००	५२,९१८	५२,९१८
कुल योग		७	९३०	*१,८०,८१८	*१,४१,५१८

*१९५३-५४ में वास्तव में किये गये खर्च के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।

†१९५३ के पत्री वर्ष के अलग आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

श्री के० सी० सोधिया: हम इस क्षेत्र में हमारे लक्ष्य तक क्यों नहीं पहुंचे हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख: अनेक अड़चनें हैं। प्रस्ताव राज्य सरकारों से आने चाहिये। आवश्यक भूमि का प्रबन्ध करने के बाद वे प्रस्ताव करती हैं। संभव है कि इसके बाद अब कुछ शीघ्रता से काम लिया जायेगा।

श्री के० सी० सोधिया: मैं देखता हूं कि प्रत्येक गोसदन में ढोरों की संख्या बहुत कम है। इसके क्या कारण हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख: माननीय सदस्य के पूछने पर मैं ने हमारी अड़चनें बताई थीं; ढोरों की संख्या की कमी के वही कारण हैं।

सेठ गोविन्द दास: क्या यह बात सही है कि प्लानिंग कमिशन ने यह सिफारिश की थी कि २६० गोसदन खोले जायें और क्या यह बात भी सही है कि अभी जितने गोसदन खोले गये वह शायद केवल ६ या ८ हैं, अगर इतनी संख्या कम है तो यह २६० नम्बर पहुंचने में कितना समय लगेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई): मेम्बर साहब को यह बात मालूम है कि प्लानिंग कमिशन ने क्या कहा, अभी यह भी बताया गया कि कुल कितने हैं। लेकिन जितने अभी तक कायम हुए हैं उनहीं का कोई इस्तेमाल नहीं हो रहा है। ज्यों ज्यों इन का इस्तेमाल बढ़ता जायेगा, वह खोले जायेंगे और स्टेट गवर्नमेन्ट्स इन को खोलने के लिये तैयार हैं।

सेठ गोविन्द दास: क्या माननीय मंत्री यह भी बतायेंगे कि यह जो इस्तेमाल कम हो रहा है इस का क्या कारण है ?

श्री किदवई: इस का कारण यह है कि लोग जानवरों को वहां पहुंचाना पसन्द नहीं करते, खेतों में छोड़ देते हैं।

सेठ गोविन्द दास: क्यों ?

श्री किदवई: आदत की बात है ?

पाकिस्तान द्वारा इंजनों को रोक लेना

*५१६. श्री धूसिया: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि १९५३ में पाकिस्तान ने कुछ इंजन रोक लिए थे और बाद में छोड़ दिये ;

(ख) यदि ऐसा हुआ, तो उन इंजनों की कुल संख्या क्या है ;

(ग) उन्हें किन कारणों से रोका गया ; और

(घ) उन्हें किस तारीख को रोका गया और किस तारीख को छोड़ दिया गया ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) तथा (ख). जी हां पाकिस्तान में २० इंजन रोके गये और वे अभी वहीं हैं।

(ग) विभाजन के समय भूत-पूर्व बी० ए० रेलवे के पास कुछ ऐसे इंजन थे जो उस ने युद्ध के पश्चात् युद्ध विभाग से लिए थे, अथवा रेलवे विभाग ने अपने प्राधिकृत भंडार के अतिरिक्त सीधे खरीदे थे। फरवरी १९४९ में भारत पाकिस्तान भंडार उप-समिति द्वारा किये गये निर्णय के अनुसार इनमें से २० इंजन भारत के हिस्से में आते थे और वापस लौटाये जाने थे। ये इंजन पाकिस्तान में पड़े रहे हैं, क्योंकि एक देश में दूसरे देश की रह गई आस्तियों को भेजने के संबंध में कोई करार नहीं हो सका है।

(घ) भारत पाकिस्तान भंडार उप-समिति ने नवम्बर १९५३ में निर्णय किया कि उस कार्यक्रम के अनुसार जिस पर समझौता हुआ है और जो कार्यान्वित किया जाना है, ई० बी० रेलवे (पाकिस्तान)

भारतीय रेलवे को २० इंजन वापस कर देगी।

श्री धूसिया : बाकी जो इंजन अभी तक नहीं आये हैं उन के कब तक आने की संभावना है ?

श्री अलगेशन : जैसा मैं ने बताया, हमें आशा है कि ये हमें मिल जायेंगे। मैं कोई निश्चित समय नहीं बता सकता।

श्री धूसिया : इस के लिए गवर्नमेन्ट ने जो कार्सपांडेंस की है उस से कुछ अन्दाजा मिलता है या नहीं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : अगर अन्दाजा मिलता तो आने में आसानी होती।

श्री धूसिया : जो भी इंजन उन्होंने वापस किये हैं उन में कुछ ऐसे पुर्जे मिले हैं जो आब्सोलीट किस्म के हैं और नये बदल लिए गये हैं।

श्री एल० बी० शास्त्री : अगर आब्सोलीट पुर्जे लगे हुए भी मिल जायें तो भी कोई हर्ज नहीं, मिलें तो सही।

चितवड़गांव में टेलीफोन एक्सचेंज

***५१७. श्री आर० एन० सिंह :** क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि चितवड़गांव के व्यापारियों ने वहां टेलीफोन एक्सचेंज बनाने के लिए प्रार्थना-पत्र दिया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बंध में जांच पड़ताल पूरी की जा चुकी है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां।

(ख) जी हां, की जा चुकी है और सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय खोलने की मंजूरी दे दी गई है।

श्री आर० एन० सिंह : यह आफिस कब तक खुलेगा ?

श्री राज बहादुर : आशा की जाती है कि दो महीनों में खुल जायेगा।

श्री आर० एन० सिंह : इस में विलम्ब होने का क्या कारण है ?

श्री राज बहादुर : सामान का न मिलना।

पंजाब में दूरसंचार

***५१८. श्री राम दास :** क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पंजाब में कितने स्थानों से छोटे डाक-घर खोलने के लिए प्रार्थनापत्र आये हैं; और

(ख) क्या पंजाब में सब पुलिस के थानों का जिला मुख्यालयों से तार का सम्बन्ध है ?

संचार उप-मंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) १५ जिन में से ७ छोटे डाक घर खोले गये हैं, चार ऐसे थे जिनका खोलना उचित नहीं समझा गया और ४ की जांच हो रही है।

(ख) ६१ थानों के विषय में तार का सम्बंध अभी स्थापित किया जाना है।

श्री राम दास : क्या होशियारपुर जिले में नूरपुर-बेदी से वहां एक छोटा डाक घर और तार घर खोलने के लिए प्रार्थना-पत्र आये हैं ?

श्री राज बहादुर : हमारे पास कुल १५ प्रार्थनापत्र आये जिन में से, जैसा मैं ने अभी कहा है, सात मंजूर किये गये, चार रद्द किये गये और चार पर विचार किया जा रहा है। इन के अतिरिक्त चवालीस प्रार्थनापत्र डाकघर की शाखाओं को बदल कर छोटे डाक-घर बनाने के लिए हैं। इन में से १६ मंजूर किये गये, छः रद्द किये गये और बाईस लम्बित हैं।

श्री राम दास : प्रश्न यह है कि क्या नूरपुर-बेदी से कोई प्रार्थनापत्र आया है ?

श्री राज बहादुर : मैं चाहता हूँ कि उस विशेष स्थान के बारे में विशेष प्रश्न पूछा जाये ।

पटसन के बीज सम्बन्धी अधिनियम

*५२१. श्री एल० एन० मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विशेषज्ञ समिति की सिफारिश का अनुसरण करते हुये अब तक पटसन के उत्पादकों को पटसन सड़ाने की सुविधा देने के लिए और पटसन के बीज सम्बन्धी अधिनियम बनाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : पश्चिमी बंगाल में सड़ाने के १३० नए तालाब बनाने और १३० पुराने तालाबों की फिर से खोदाई कराने का कार्य आरम्भ किया गया गया है । आशा है कि यह चालू वित्तीय वर्ष में पूरा हो जायेगा । बिहार ने १९५४-५५ में १००० सड़ाने के तालाब बनाने का निर्णय किया है । आसाम ने ६० नये तालाबों की खोदाई और १२० पुराने तालाबों की फिर से खोदाई कराने का काम आरम्भ किया है । उड़ीसा में १० बड़े पटसन उत्पादक क्षेत्रों के बारे में परिमाण का कार्य समाप्त हो गया है और २०० नये तालाबों की खोदाई तथा १५० पुराने तालाबों की फिर से खोदाई का काम चालू वित्तीय वर्ष में पूरा होने की आशा है । उत्तर प्रदेश ने चालू वित्तीय वर्ष में २० नए सड़ाने के तालाब खोदने का निर्णय किया है ।

आसाम, बिहार, पश्चिमी बंगाल और उत्तर प्रदेश में पटसन के बीज सम्बन्धी अधिनियम बनाने के प्रश्न पर राज्य सरकारें विचार कर रही हैं । इस समय ऐसा अधि-

नियम बनाने के प्रश्न पर उड़ीसा विचार नहीं कर रहा ।

श्री एल० एन० मिश्र : इन तालाबों की खोदाई किस प्रकार होगी, क्या सरकार के खर्च पर अथवा अंशतः सरकार के तथा अंशतः कृषकों के खर्च पर ?

डा० पी० एस० देशमुख : लगभग सारा व्यय सरकार का होगा ।

श्री एल० एन० मिश्र : इस शीर्ष के अधीन बिहार सरकार को कितनी राशि दी गई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : यहां मेरे पास आंकड़े नहीं हैं । मेरे पास कुछ ही राज्यों के आंकड़े हैं ।

श्री एल० एन० मिश्र : प्रस्तावित पटसन के बीज संबंधी अधिनियम का उद्देश्य क्या है ?

डा० पी० एस० देशमुख : उद्देश्य यह है कि शुद्धता और उच्च गुण-प्रकार बना रहे और उस क्षेत्र में और घटिया बीज न बोये जायें । कपास जैसी अन्य फसलों के संबंध में भी, जहां संरक्षित क्षेत्र हैं, ऐसा किया जाता है ।

श्री सारंगधर दास : उड़ीसा सरकार ने पटसन के बीज सम्बन्धी अधिनियम न बनाने के लिए क्या कारण बताया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जहां तक मैं जानता हूँ कारण यह है कि वे परिमाण कर रहे हैं । इस समय उन्होंने १० पटसन उत्पादक क्षेत्रों का परिमाण कर लिया है । वे इस अधिनियम को बनाने की आवश्यकता नहीं समझते क्योंकि उन्होंने ऐसी कोई किस्म नहीं पाई जिस के बारे में संरक्षण की आवश्यकता हो ।

श्री टी० के० चौधरी : क्या कोई रसायिनक और यंत्रचालित तालाब बनाने की प्रस्थापना है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे इस के लिए पूर्वसूचना चाहिये ।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या पटसन के बीज सम्बंधी अधिनियम बनाने के फल-स्वरूप घटिया प्रकार के पटसन की कृषि निषिद्ध कर दी जायेगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : ऐसे क्षेत्र में ऐसा ही होगा ।

भारतीय डेरी गवेषणा संस्था, बंगलौर

*५२२. श्री तिममय्या : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार भारतीय डेरी गवेषणा संस्था को बंगलौर से हटाकर उत्तर भारत के किसी और केन्द्र में ले जाने का विचार रखती है; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां ।

(ख) १९४४ में भारतीय डेरी गवेषणा संस्था ने रक्षा मंत्रालय से उसका ४८८ एकड़ के क्षेत्र का "अग्रम फार्म" लिया था । इस भूमि का प्रयोग चारा उगाने के लिये किया जाता था और इस प्रकार संस्था अच्छी नसल के बहुत से ढोर पाल सकती थी । १९५३ में यह फार्म रक्षा मंत्रालय को वापस देना पड़ा । बंगलौर में अथवा उस के समीप उपयुक्त भूमि लेने के लिए प्रयत्न किये गये परन्तु भूमि नहीं मिली । परिणाम यह रहा कि इन ढोरों के पालन पर बहुत व्यय होता है । इस लिए यह विचार किया गया है कि कोई दूसरा उपयुक्त स्थान ढूँढा जाए जहां संस्था के ढोरों के लिए चारा उगाने के लिए उपयुक्त भूमि प्राप्य हो । एक विशेषज्ञ समिति प्रश्न की जांच करने और संस्था के लिए उपयुक्त

स्थान का सुझाव देने के लिए नियुक्त की गई है ।

श्री तिममय्या : क्या केन्द्रीय सरकार ने संस्था के लिए अपेक्षित भूमि लेने के लिए मैसूर सरकार की सहायता प्राप्त करने का कोई प्रयास किया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : हां, श्रीमान् ।

डा० पी० एस० देशमुख : गत ढाई वर्ष से ।

श्री तिममय्या : इस बात का ध्यान रखते हुए कि ढोर सूधार के लिए यह संस्था बहुत आवश्यक है और यदि इसे कहीं और ले जाया गया तो बहुत से कर्मचारी बेकार हो जायेंगे, क्या सरकार इस संस्था को कहीं और ले जाने के प्रश्न पर पुनर्विचार करेगी ?

श्री किदवई : बेकारी का प्रश्न नहीं है । यह तो केवल इसे दूसरे स्थान पर ले जाने का प्रश्न है जहां उनकी नौकरी बनी रहेगी और पशु पालन भी चलता रहेगा ।

श्री वेंकटारमन : क्या प्राक्कलन समिति इस प्रश्न की जांच कर रही है ? क्या सरकार समिति द्वारा प्रतिवेदन दिये जाने से पूर्व कोई निर्णय करेगी ?

श्री किदवई : मैं नहीं जानता कि प्राक्कलन समिति ने इस बारे में क्या कुछ करना है । हम इस पर स्वतन्त्र रूप से विचार कर रहे हैं ।

श्री वेंकटारमन् : क्या यह सच नहीं कि एक विशेष नसल जिसका नाम लाल सिंधी है, का उस क्षेत्र में विकास किया गया है और संस्था को उस क्षेत्र से स्थानान्तरित करने से उस नसल पर प्रभाव पड़ेगा ?

श्री किदवई : हम ने मैसूर सरकार से उपयुक्त भूमि प्राप्त करने के लिए भरसक प्रयास किया था । जब यह संभव न हुआ

तो हम ने पड़ोसी राज्यों में प्रयत्न किया। जहां कहीं उपयुक्त भूमि मिल जाये, इसे वहीं ले जाया जायेगा।

श्री तिम्मय्या : जब केन्द्रीय सरकार ने भूमि मांगी तो मैसूर सरकार ने क्या उत्तर दिया ?

श्री किदवई : उन्होंने कोई भूमि ढूँढने का प्रयास किया। परन्तु जो भूमि उन्होंने दी उस का क्षेत्र हमारी आवश्यकताओं के लिए पर्याप्त नहीं था।

इंजन

*५२३. **श्री जी० पी० सिन्हा :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में इस समय कुल कितने इंजन हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : ३१ दिसम्बर १९५३ को भारतीय रेलों में ८४२६ इंजन चालू थे।

श्री जी० पी० सिन्हा : ठीक विभाजन पश्चात् कितने इंजन थे।

श्री शाहनवाज खां : मुझे इस के लिए पूर्वसूचना चाहिये।

श्री जी० पी० सिन्हा : १९५३ में कितने इंजन आयात किये गये और निकट भविष्य के लिये क्या लक्ष्य निश्चित किया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : क्या उनका अभिप्राय आयात के लक्ष्य से है ?

श्री जी० पी० सिन्हा : जी हां।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : यह जानकारी विभिन्न पत्रिकाओं में दी गई है जो आय-व्ययक पत्रों सहित माननीय सदस्यों में परिचालित की गई है उनमें यह सब जानकारी दी गई है।

श्री जी० पी० सिन्हा : भारत में कितने इंजन बनाये गये हैं और इंजन बनाने

के लिए यहां कितने निर्माण केन्द्रों में काम चल रहा है ?

श्री अलगेशन : चितरंजन में १०० से ऊपर और 'टेलको' में ५०।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : वर्ष १९५३ में कितने पुराने इंजनों को रेलों से हटा दिया गया है और रद्द कर दिया गया ?

श्री अलगेशन : मुझे इस के लिए पूर्व-सूचना चाहिये।

खाद्य तथा कृषि संगठन सम्मेलन

*५२४: **श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हाल ही में रोम में हुए खाद्य तथा कृषि संगठन सम्मेलन द्वारा क्या सिफारिशों की गई हैं ; तथा

(ख) क्या सरकार ने उनमें से किसी सिफारिश को स्वीकार कर लिया है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) तथा (ख). खाद्य तथा कृषि संगठन सम्मेलन के सातवें सत्र की अन्तरिम रिपोर्ट की एक प्रति, जिसमें पारित किये गये संकल्प दिये हुए हैं, पहले ही से सदन के पुस्तकालय में निर्देश कार्य के लिये उपलब्ध है।

सिफारिशें मुख्यतः संगठन के १९५४-५५ वर्ष के कार्यक्रम के सम्बन्ध में हैं तथा संगठन स्वयं इस सम्बन्ध में कार्य आरम्भ करेगा। उन सिफारिशों की जिनके बारे में कोई राष्ट्रीय कार्यवाही की जानी है, भारत सरकार परीक्षा कर रही है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या भारत सरकार ने भूतकाल में खाद्य तथा कृषि संगठन द्वारा की गई किसी सिफारिश को स्वीकार किया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : सामान्यतः सिफारिशें सरकारों द्वारा मान ली जाती हैं।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : इस सम्मेलन में भारत सरकार का प्रतिनिधित्व किसने किया था ?

डा० पी० एस० देशमुख : जो लोग वहां गये थे उनमें से मैं भी एक था । यदि वे अन्य लोगों के नाम भी जानना चाहते हैं तो मैं उन्हें बतला सकता हूँ ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : जी हां, मैं जानना चाहता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

तुंगभद्रा पुल

*५२५. श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या परिवहन मंत्री २१ नवम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न १७५ के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर का निर्देश करने की कृपा करेंगे तथा यह बतलायेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र सरकार ने कुरनूल के समीप तुंगभद्रा नदी पर सड़क पुल बनाने के सम्बन्ध में कोई निश्चय किया है ;

(ख) यदि हां, तो काम कब तक शुरू हो जायेगा ; तथा

(ग) यदि भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो क्या सरकार का विचार माधवरम् के समीप तुंगभद्रा नदी पर पुल बनाने का है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). आन्ध्र सरकार ने प्रस्ताव रखा है कि बनारस कुमारी अन्तरीप सड़क (राष्ट्रीय राजपथ संख्या ७) रायचुर होती हुई नहीं अपितु कुरनूल हो कर ले जायी जाये । प्रस्ताव विचाराधीन है । यदि अन्तिम रूप से यह निश्चय हो जाता है कि राष्ट्रीय राजपथ कुरनूल होकर ले जाया जाये तो कुरनूल के समीप तुंगभद्रा पर पुल बनाया जायेगा ।

(ग) यदि राष्ट्रीय राजपथ रायचुर होता हुआ ले जाया गया तो माधवरम् के समीप पुल बनाया जायेगा लेकिन, जैसा कि भाग (क) के उत्तर में बतलाया गया है अभी यह तय किया जाना है कि सड़क किधर से ले जाई जाये ।

श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या प्राक्कलन तैयार कर लिये गये हैं ?

श्री अलगेशन : उन्होंने विभिन्न सड़कों के लिये जो प्रस्ताव रखा है उसके सम्बन्ध में उन्हें कहा गया है कि प्राक्कलन तैयार करके भेज दें ताकि उनकी परीक्षा की जा सके ।

श्री राघवाचारी : इन पर विचार करने में कितना समय लगेगा ?

श्री अलगेशन : ऐसे प्रश्नों का उत्तर देना हमेशा ही कठिन होता है । हम ने राज्य सरकार से और सूचना भेजने के लिये कहा है । हम उसकी प्रतीक्षा कर रहे हैं । सामुदायिक परियोजना क्षेत्र में अस्पताल

*५२६. श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) सामुदायिक परियोजना क्षेत्रों में अब तक कितने नये अस्पताल खोले गये हैं ; तथा

(ख) १९५३ में ऐसी गांव विकास योजनाओं के अन्तर्गत केन्द्रीय सरकार द्वारा डाक्टरी सहायता पर कितनी राशि व्यय की गई है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) अक्टूबर १९५२ से सितम्बर १९५३ तक की अवधि में सामुदायिक परियोजना क्षेत्रों में ३१ प्रारम्भिक स्वास्थ्य केन्द्र जिनके साथ दो चलते औषधालय तथा दो उप-केन्द्र हैं, दो माध्यमिक स्वास्थ्य

केन्द्र जिनके साथ एक औषधालय विस्तार है, और ७२ प्रसूति केन्द्र खोले गये।

(ख) अक्टूबर १९५२ से सितम्बर १९५३ तक की अवधि में सामुदायिक परियोजनाओं में स्वास्थ्य और सफाई पर कुल १४.६६ लाख रुपये व्यय किये गये।

श्री शिवमूर्ति स्वामी : पंच वर्षीय योजना में जो लक्ष्य निश्चित किया गया है उसे पूरा करने के लिये कितने नये अस्पताल खोलने पड़ेंगे ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : मेरे पास आंकड़े नहीं हैं।

श्री नानादास : सामुदायिक परियोजना क्षेत्रों में खोले गये नये अस्पतालों में कितने कर्मचारी काम करते हैं ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : मेरे पास सूचना नहीं है।

श्री एन० एल० जोशी : दवाओं पर वास्तव में कुल कितनी राशि व्यय की गई थी ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) : दवाओं पर जो राशि व्यय होती है स्वभावतः वह अस्पतालों में आने वाले रोगियों की संख्या पर निर्भर होती है तथा इस सम्बन्ध में आंकड़े राज्यों के पास होंगे। मैं यह सूचना नहीं दे सकती हूँ।

उर्वरक खरीदने के लिये ऋण

*५२८. **श्री एल० जोगेश्वर सिंह :** (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या १९५४ में किसी राज्य सरकार ने उर्वरक खरीदने के लिये भारत सरकार से ऋण की याचना की है ?

(ख) यदि हां, तो वे कौन से राज्य हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) हां, श्रीमान्।

(ख) अब तक मध्य प्रदेश, मद्रास, पंजाब, पश्चिमी बंगाल, हैदराबाद, मध्य भारत, मैसूर, पेप्सू, राजस्थान, अजमेर, भोपाल, कच्छ तथा विन्ध्य प्रदेश ने विशिष्ट-रूप से यह बतलाया है कि उन्हें कितना ऋण चाहिये।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : इन राज्यों में से हरेक को कितना ऋण दिया जायेगा ?

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने कई राज्य गिनाये हैं, इसलिये इसमें बड़ी देर लग जायगी।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : मैं कुल राशि जानना चाहता हूँ।

डा० पी० एस० देशमुख : कुल राशि साढ़े सात या आठ करोड़ रुपये होगी।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : क्या यह सच है कि सिन्दरी में उर्वरक बहुत अधिक मात्रा में जमा हो गया है; यदि हां, तो इसे वहां से जल्दी हटाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां, कुछ जमा हो गया है परन्तु हम उसे हटाने की पूरी कोशिश कर रहे हैं और हमें इसमें काफ़ी सफलता मिल रही है।

श्री के० के० बसु : पश्चिमी बंगाल सरकार ने कितना ऋण मांगा है और केन्द्रीय सरकार ने इसमें से कितना मंजूर किया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : आम तौर से जितनी राशि वे मांगते हैं, उतनी ही हम मंजूर कर देते हैं। १९५४-५५ में उन्होंने शायद १९७.७० लाख रुपये मांगे हैं।

श्री नानादास : क्या आन्ध्र सरकार ने उर्वरक खरीदने के लिये केन्द्रीय सरकार से ऋण लेने के बारे में कोई बात की है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे इसके लिये पूर्वसूचना चाहिये।

श्री एल० जोगेश्वर सिंह : इन ऋणों से काश्तकारों को क्या और कितना फायदा होता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : उर्वरक का प्रयोग खेती के लिये बहुत ही लाभजनक है; हरेक अच्छा काश्तकार इसे जानता है ।

अनाज का आयात

*५२९. श्री वीरस्वामी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या निजी व्यापारियों को बाहर से अनाज आयात करने की अनुमति होगी या अनाज का आयात १९५४ में बिल्कुल बन्द हो जायगा ?

खाद्य तथा-कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : निजी व्यापारियों को चावल का बिना राशन वाले क्षेत्रों में बेचने के लिये आयात करने की अनुमति पहले से ही है । दूसरें अनाज, विशेषतः गेहूँ के आयात की अनुमति देने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है । १९५५ में अनाज के आयात को बन्द करने का विचार नहीं है ।

श्री वीरस्वामी : क्या तामिलनाडु के व्यापारियों ने अनाज आयात करने के लिये केन्द्रीय सरकार से लाइसेंस मांगे हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : सारे व्यापारियों ने मांगे हैं और जिन व्यापारियों के पास पर्याप्त साधन थे उन्हें आयात करने की अनुमति दे दी गई है ।

श्री वेलायुधन : भारत और बर्मा के बीच हाल ही में हुई बातचीत के फलस्वरूप जो अनाज आयात किया जायेगा क्या वह निजी व्यापारियों को करने दिया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : आयात सरकार द्वारा होगा । मैं अभी यह नहीं बता सकता कि इसका वितरण किस प्रकार होगा । बात चीत पूरी हो जाने के बाद मैं सदन में इस विषय में एक वक्तव्य दूंगा ।

डाक व तार विभाग के क्वार्टर (हैदराबाद सर्किल)

*५२०. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या संचार मंत्री हैदराबाद सर्किल के कर्मचारियों के क्वार्टरों के बारे में ३ दिसम्बर, १९५३ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या २८६ के भाग (क) के संबंध में दिये गये उत्तर का निर्देश करने की कृपा करेंगे और यह बतायेंगे कि :

(क) हैदराबाद सर्किल में डाक व तार विभाग के कर्मचारियों के लिये क्वार्टरों के जो तीन सेट बनाये जा रहे बताये जाते हैं, क्या वे पूरे हो गये हैं ;

(ख) यदि नहीं, तो वे कब तक पूरे हो जायेंगे ;

(ग) कितने कर्मचारियों को इन क्वार्टरों का एक एक सेट मिलेगा ; तथा

(घ) ये कहां बनाये जा रहे हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं । एक क्वार्टर बन रहा है और दूसरों के बनाने का काम शुरू होने वाला है ।

(ख) १९५४-५५ में ।

(ग) एक पदाधारी को एक सेट दिया जायेगा ।

(घ) एक गुलबर्गा में और दो सिकन्दराबाद में ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : उन कर्मचारियों की संख्या क्या है जिन्हें क्वार्टर नहीं दिये गये हैं ?

श्री राज बहादुर : इन की संख्या बहुत है परन्तु यह समस्या बड़ी बड़ी आबादी वाले शहरों में ही है।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : सिकन्दराबाद और हैदराबाद में मकानों की बहुत ज्यादा कमी होने के कारण क्या सरकार मकानों के बनाने में जल्दी करेगी ?

श्री राज बहादुर : मकानों की ही कमी नहीं है, बल्कि डाकघरों और तारघरों के लिये भी जगह की कमी है।

खड़गपुर रेलवे स्टोर

*५३१. श्री एन० बी० चौधरी : क्या रेलवे मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खड़गपुर रेलवे स्टोरयार्ड में हाल ही में जो आग लगी थी क्या उसके बारे में कोई जांच करवाई गई है ;

(ख) यदि हां, तो आग लगने का कारण क्या था ; तथा

(ग) इसमें अनुमानतः कितनी हानि हुई ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां।

(ख) ऐसा समझा जाता है कि शायद स्टोर की इमारत के पास घास के एक ढेर में लापरवाही से जलती दियासलाई अथवा बीड़ी या सिगरेट फेंकने से आग लगी थी।

(ग) लगभग ३,२२,००० रुपये।

श्री एन० बी० चौधरी : क्या सरकार को हम इस बात का कोई साक्ष्य नहीं मिला कि इसमें कुछ ऐसे लोगों का हाथ था जो यार्ड में हुई चोरियों का पता नहीं चलने देना चाहते थे ?

श्री शाहनवाज खां : इस घटना की प्रशासनीय अधिकारियों द्वारा जांच किये जाने के लिये आदेश दिये गये ; पूरी

रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है, जो हमारे पास अभी नहीं आई है।

रेल के माल तथा यात्री डिब्बे

*५३२. श्री जेठालाल जोशी : (क) क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जिन यात्री तथा माल के डिब्बों की मरम्मत की जाने अथवा बदले जाने की आवश्यकता है उनकी कुल संख्या कितनी हैं ?

(ख) इस वर्ष सरकार ने अब तक कितने नये यात्री डिब्बों तथा माल के डिब्बों के लिये विदेशी फर्मों को ऑर्डर दिये हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १-४-५३ को क्रमशः लगभग ७,५०० तथा ४०,०००।

(ख) १-४-५३ को विदेशों को यात्री डिब्बों तथा माल के डिब्बों के लिये दिया गया आर्डर इस प्रकार है:—

यात्री डिब्बे	१२४
माल के डिब्बे	५६१६

श्री जेठालाल जोशी : इस वर्ष विदेशों से सहायता के रूप में कितने यात्री डिब्बों तथा माल के डिब्बों के मिलने की आशा है ?

श्री अलगेशन : अगले वर्ष के कार्यक्रम में, हमें सहायता कार्यक्रमों के अन्तर्गत ५,००० माल के डिब्बे मिलने की आशा है।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : आयात किये गये माल के डिब्बों का मूल्य देश में बनाये गये माल के डिब्बों के मूल्य की तुलना में कैसा है ?

श्री अलगेशन : इन मूल्यों में जो यथार्थ अन्तर है वह इस समय मेरे पास

नहीं है। किन्तु मैं माननीय सदस्य को यह बता सकता हूँ।

रेलवे कर्मचारियों का स्थानान्तरण

*५३३. श्री फ्रैंक एन्थनी : (क) रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि किसी रेलवे कर्मचारी का दण्डस्वरूप स्थानान्तरण नहीं किया जा सकता ?

(ख) क्या प्रशासन ने, स्थानान्तरणों के कारण होने वाली कठिनाइयों विशेषकर मकान न मिलने की बात को दृष्टि में रखते हुए, कोई नियम या प्रथा निर्धारित की है ?

(ग) क्या बार बार स्थानान्तरण, विशेषकर दक्षिण रेलवे में स्थानान्तरण, करने के विरुद्ध शिकायतें मिली हैं ?

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

(ख) कर्मचारियों के स्थानान्तरण प्रशासन के हित को ध्यान में रखते हुए किये जाते हैं और अधिकांश अत्यावश्यक कर्मचारियों को, जहाँ स्थानान्तरित किया जाता है वहाँ मकान दिये जाते हैं।

(ग) जी हाँ।

श्री फ्रैंक एन्थनी : क्या यह सत्य है कि जहाँ मकान नहीं मिलते वहाँ अनावश्यक स्थानान्तरण किये जाने के बारे में शिकायतें मिली हैं, विशेष कर दक्षिण रेलवे के स्थानीय कर्मचारियों से ?

श्री अलगेशन : इस प्रश्न के उत्तर में मैंने बताया था कि शिकायतें मिली हैं।

अध्यक्ष महोदय : शिकायतें मिली हैं।

श्री अलगेशन : जी हाँ।

श्री फ्रैंक एन्थनी : क्या महा प्रबन्धकों को ये अनुदेश दिये गये हैं कि मकानों की

अनुपलब्धता को दृष्टि में रखते हुए अनावश्यक स्थानान्तरण कम से कम किये जायें ?

श्री अलगेशन : जब मैंने यह कहा था कि हमें शिकायतें मिली हैं, उसका यह मतलब नहीं था कि स्थानान्तरण अनावश्यक रूप से या किसी व्यक्ति को परेशान करने के लिये किये जाते हैं। किन्तु ये सब स्थानान्तरण उचित ही थे।

मुसाफिरों की गणना

*५३४. सरदार ए० एस० सहगल :

(क) रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि पूर्वी रेलवे के भूतपूर्व बी० एन० भाग में १९५३ में मुसाफिरों की चारबार गणना की गई थी ?

(ख) इस गणना करने के क्या कारण थे ?

(ग) मेन लाइन तथा ब्रांच लाइन पर कितने दिन तक गणना की गई थी ?

(घ) क्या यह सत्य है कि गणना की अवधि में रेलगाड़ियों में टिकट चैक नहीं किये गये थे ?

(ङ) कितने जिलों में यह गणना की गई थी ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) जी हाँ।

(ख) यह गणना इस उद्देश्य से की गई थी कि खास खास रेलगाड़ियों में सफ़र करने वाले मुसाफ़िरों की यथार्थ संख्या का पता लगाया जा सके और यातायात आवश्यकताओं के अनुसार रेलगाड़ियों की सर्विसेज का समन्वय किया जा सके।

(ग) मेन लाइन पर ५५ बुल २० दिन तथा ब्रांच लाइनों पर १० दिन तक।

(घ) जी नहीं।

(ङ) है।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या यह सच है कि मर्दुमशुमारी के कारण रेलवे को करीब करीब एक लाख रुपये का नुकसान हर जिले की हद में होता है जब कि मर्दुमशुमारी ली जाती है ?

श्री शाहनवाज खां : इस की मर्दुमशुमारी के बारे में मुझे कोई मालूमात नहीं है ।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या मंत्री महोदय इस बात का पता लगायेंगे कि जो बीस दिन बड़ी लाइन पर और दस दिन छोटी लाइन पर मर्दुमशुमारी ली जाती है, उस से क्या नुकसान होता है ?

श्री शाहनवाज खां : जी, पता, नहीं लगायेंगे, बल्कि पता लगा चुके हैं, तत्करीबन दस हजार का नुकसान हुआ है ।

श्री मुनिस्वामी : क्या मंत्री महोदय हमें १९५१-५२ तथा १९५२-५३ के बीच जन संख्या के घनत्व का अनुपात बता सकते हैं ?

श्री अलगेशन : इससे यह बात कैसे पैदा होती है ?

अध्यक्ष महोदय : उनका प्रश्न जन गणना के बारे में है । कहां पर जन संख्या का कितना घनत्व ? उस विशेष महाखण्ड में ?

श्री मुनिस्वामी : १९५२ में ।

अध्यक्ष महोदय : अब हम अगला प्रश्न लेते हैं ।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या यह सच है कि जब गाड़ियां स्टेशन पर खड़ी हो जाती हैं और जब पैसैंजर उतर जाते हैं, उस के बाद सैंसस ली जाती है, जब कि सैंसस लेने के लिये गाड़ी को बीच में खड़ी कर के सैंसस ले सकते हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : इतनी डिटेल की जानकारी

तो मुझे नहीं है, लेकिन मैं यह समझता था कि सैंसस ट्रैफिक के फायदे के ख्याल से ली जाती है और इसलिये ली जाती है कि उस से मालूम हो सके कि वहां पर ट्रेन्स बढ़ाने की जरूरत है या ट्रेन्स को एक्सटेंड करने की जरूरत है या नहीं । इसी ख्याल से यह सैंसस ली गयी और इस के डिटेल मेरे पास हैं । माननीय मैम्बर देखना चाहें तो देख सकते हैं और उन को मालूम हो जायगा कि इस की वजह से कितनी ट्रेनों को बढ़ाया गया है और कितनी को एक्सटेंड किया गया है ।

रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति

*५३५. **श्री झूलन सिन्हा :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति ने अब तक कितनी प्रगति की है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : इस समिति की अब तक तीन बैठकें हुई हैं । उसने एक प्रश्नावलि निकाली है और प्राप्त उत्तरों को अच्छी प्रकार से जांच की जा रही है ।

श्री झूला सिन्हा : भ्रष्टाचार को यथा शीघ्र दूर करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, क्या सरकार इस रिपोर्ट के शीघ्र प्रस्तुत किये जाने के सम्बन्ध में कोई कार्यवाही कर रही है ?

श्री शाहनवाज खां : मुझे विश्वास है कि यह समिति तथा विशेष रूप से इसके अध्यक्ष इस मामले में यथा सम्भव शीघ्रता करने के लिये किसी भी अन्य माननीय सदस्य के समान ही उत्सुक हैं ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या यह समिति किसी अन्य स्थान को भी गई थी; और यदि ऐसा है, तो अब तक यह किन किन स्थानों को गई ?

श्री शाहनवाज खां : यह समिति अब तक केवल इलाहाबाद ही गई है, किन्तु ऐसा विचार है कि बाद में यह समिति पूरे देश का दौरा करेगी ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : किन कारणों से यह समिति सब से पहिले इलाहाबाद गई ?

श्री शाहनवाज खां : क्योंकि इलाहाबाद में बहुत अधिक यात्रियों के आने की आशा थी, इसलिये यह समझा गया था कि वहां पर यह अच्छी प्रकार से देखा जा सकेगा कि वहां टिकट क्लैक्टर या टिकट एक्जामिनर कोई भ्रष्टाचारपूर्ण कार्य करते हैं ।

मद्रास में चीनी की स्थिति

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

(क) क्या यह सच है कि दिसम्बर के दूसरे सप्ताह, १९५३ में मद्रास बन्दरगाह पर ७,५०० टन चीनी आई ;

(ख) राज्य में इस मात्रा का किस प्रकार वितरण किया गया था; तथा

(ग) क्या मद्रास राज्य में चीनी की सम्भरण स्थिति सन्तोषजनक है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां ।

(ख) यह मात्रा विक्रय की सामान्य प्रथा के अनुसार टेंडर मांग कर राज्य की सहकारी समितियों तथा व्यापारियों को वितरित कर दी गई थी ।

(ग) जी हां ।

श्री मुनिस्वामी : क्या इस सम्बन्ध में मद्रास ने कोई प्रार्थना की थी, और यदि ऐसा है, तो कितनी मात्रा के लिये ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : मुझे ऐसी किसी प्रार्थना का पता नहीं है । यह बाद में की गई होगी । मैं इसका पता लगाऊंगा ।

श्री मुनिस्वामी : यह चीनी कहां से आयात की गई थी ?

श्री किदवई : जहां कहीं से भी चीनी उपलब्ध होती है, इसका वहां से आयात किया जाता है । इस विशेष मामले में मैं यह नहीं बता सकता हूं कि यह कहां से आयात की गई थी ।

खादी की वर्दी

*५३७. श्री दाभी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि सरकार का विचार डाक तथा तार विभाग के कर्मचारियों को दी जाने वाली वर्दियों के लिये खादी का प्रयोग करने का है; तथा

(ख) यदि ऐसा है, तो यह मामला किस अवस्था पर है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां ।

(ख) सभी प्रशासनिक कार्यालयों के जितने कर्मचारियों को वर्दियां प्राप्त करने का अधिकार है उन्हें १९५० से खादी की वर्दियां दी जा रही हैं । अन्य कर्मचारियों के सम्बन्ध में इस नीति को कार्यान्वित करने का कार्य निर्माण, आवास तथा संभरण मंत्रालय, जिसमें डाक तथा तार विभाग का भी प्रतिनिधित्व है, द्वारा नियुक्त की गई समिति करेगी । यह समिति इन वर्दियों के स्थान पर प्रयोग किये जा सकने वाली उपयुक्त वर्दियों की उपलब्धता, निश्चित सीमा तक मूल्य के अधिक होने पर भी उन वर्दियों के खरीदने तथा निर्धारित विशेषताओं के सम्बन्ध में कोई परिवर्तन करना आवश्यक

होगा या नहीं, आदि बातों की जांच कर रही है।

श्री दाभी : कितने कर्मचारियों को यह खादी की वर्दों दी गई थी और कितने रुपये की खादी के खरीदने की आवश्यकता पड़ेगी ?

श्री राज बहादुर : खादी की वर्दियां बनवाने से ८ लाख रुपये का खर्च बढ़ जायगा और इस समय हम १० लाख रुपये की वर्दियां बनवाते हैं। इस प्रकार खादी पर अनुमानतः कुल १८ लाख रुपये खर्च होगा।

श्री दाभी : कितने कर्मचारियों को खादी की वर्दियां दी जाती हैं या दी जाएंगी ?

श्री राज बहादुर : मैं इसकी ठीक ठीक संख्या नहीं बता सकता। यह संख्या लगभग एक लाख होगी।

शहद

*५३८. **श्री डी० सी० शर्मा :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत के विभिन्न राज्यों में कितना शहद बनाया जाता है; तथा

(ख) शहद के मामले में भारत को आत्म निर्भर बनाने के लिये क्या प्रयत्न किये जा रहे हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) इसकी कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ख) प्रायः प्रत्येक राज्य में कुटीर उद्योग आधार पर शहद बनाने के काम को प्रोत्साहन दिया जा रहा है। कुछ राज्यों में सरकारी समितियां तथा गैर-सरकारी एजेंसियां भी मधु मक्खी पालन कर रही हैं। शहद बनाने के विभिन्न पहलुओं पर सरकार के तत्वावधान में गवेषणा भी की जा रही है।

श्री डी० सी० शर्मा : मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार ने अखिल-भारत मौन-पालक संघ द्वारा प्रस्तुत किये गये अभ्यावेदनों और संकल्पों की जांच की है और यदि हां, तो इन के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं इस प्रश्न की पूर्व सूचना लेना चाहूंगा। मेरे विचार में कुछ कार्यवाही की जा रही है।

श्री डी० सी० शर्मा : मैं जान सकता हूँ कि क्या मौन-पालन को प्रोत्साहन देने के लिए, विशेषकर भारत के पहाड़ी जिलों में, कुछ किया जा रहा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : अत्यधिक प्रयत्न किये जा रहे हैं।

श्री हेडा : माननीय मंत्री ने कहा है आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। क्या सरकार का यह जानने का विचार है कि भारत में कितना शहद पैदा होता है और कितना आयात किया जा रहा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं नहीं कह सकता कि ऐसा करना उपयोगी होगा, किन्तु अपनी राय प्रकट किये बिना मैं यह कहना चाहूंगा कि हम इस मामले की जांच करेंगे।

अल्पसूचना प्रश्न और उत्तर

दिल्ली के समीप डाकोटा दुर्घटना

श्री कासलीलाल : क्या संचार मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) इंडियन एयर लाइन्स के उस डाकोटा विमान में, जिसे २५ फरवरी, १९५४ को ११ बजे प्रातः दिल्ली के समीप दुर्घटना पेश आई थी, कितने व्यक्ति—यात्री और कर्मचारी थे ;

(ख) हताहतों की संख्या ;

(ग) दुर्घटना के कारण ; और

(घ) कारपोरेशन की इस से कितनी हानि हुई है ?

संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) :

(क) विमान में ३ व्यक्ति थे, जनमें से २ कर्मचारी थे और तीसरा असैनिक उड्डयन विभाग का निरीक्षक था ।

(ख) तीनों मर गये ।

(ग) दुर्घटना के सम्बन्ध में जांच की जा रही है ।

(घ) कारपोरेशन की कोई वित्तीय हानि नहीं हुई क्योंकि विमान के खतरे का उत्तरदायित्व सरकार ने अपने ऊपर ले लिया था ।

श्री कासलीवाल : मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सत्य है कि एक मरम्मत किये हुये इंजन में और दूसरे में चलने के ४०० घंटों का अन्तर था ?

श्री जगजीवन राम : जी हां, था ।

श्री कासलीवाल : क्या सरकार ने ऐसे इंजनों की जिनकी मरम्मत एक-साथ नहीं की गई, एक साथ चलने के मामले में कभी टेकनिकल जांच की है ?

श्री जगजीवन राम : श्रीमान्, विशेषज्ञों का विचार है कि जब तक इंजन उड़ान के लायक हैं और उनकी अवधि समाप्त नहीं हुई, तब तक वर्तमान व्यवस्था में कोई त्रुटि नहीं । दूसरी बार मरम्मत के लिये भेजे जाने से पूर्व एक इंजन ८०० घंटे तक काम कर सकता है ।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या यह सत्य है कि प्रत्येक चालक का प्रमाणपत्र हर महीने नया किया जाता है, किन्तु इस मामले में ऐसा नहीं किया गया था ?

श्री जगजीवन राम : मेरे विचार में इसे हर महीने नया नहीं किया जाता ।

सरदार ए० एस० सहगल : मैं जान सकता हूँ कि क्या इस चालक का प्रमाणपत्र नया किया गया था ?

श्री जगजीवन राम : जी हां, दोनों बहुत अच्छे और अनुभवी चालक थे ।

सरदार ए० एस० सहगल : मैं जान सकता हूँ कि विमान के उड़ने से पहले इंजन की जांच की गई थी ?

श्री जगजीवन राम : जी हां ।

श्री सारंगधर दास : क्या आंशिक या सारी क्षति के लिये इस विमान और अन्य विमानों का किसी बीमा कम्पनी द्वारा बीमा किया जाता है ?

श्री जगजीवन राम : सब विमानों का बीमा किया जाता था । इस वर्ष, कारपोरेशन बनाने के बाद, हमने स्वयं कारपोरेशन की एक बीमा निधि खोलने का निर्णय किया था । हम ने कुछ प्रतिशत विमानों का बीमा किया है, सब का नहीं किया ।

श्री आर० एन० सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि ८-५-५३ के बाद से जब से यह बिल पेश किया गया है, एयरक्राफ्ट के कितने एक्सीडेंट्स हुए ?

श्री जगजीवन राम : छोटे छोटे एक्सीडेंट्स के हमारे पास आंकड़े नहीं हैं, जहां तक बड़े बड़े एक्सीडेंट्स का ताल्लुक है हम सभी जानते हैं, कि पहले दिल्ली में हुआ, फिर नागपुर में हुआ और तीसरा यह है ।

श्री रघुरामय्या : मैं जान सकता हूँ कि क्या उड्डयन विनियमों के अन्तर्गत यह अपेक्षित है कि एक इंजन के फेल हो जाने की अवस्था में दूसरा इंजन विमान को उठाने के समर्थ होना चाहिये और क्या हमारे इंजन इस विनियम को पूरा करते हैं और क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में अपनी संतुष्टि

श्री जगजीवन राम : जी हां, उसने अपनी संतुष्टि कर ली थी, किन्तु जैसा कि प्रेस विज्ञप्ति में कहा गया है, नागपुर की दुर्घटना के सम्बन्ध में जांच समिति की रिपोर्ट प्रकाशित होने के बाद, यह निर्णय किया गया था कि विभिन्न परिस्थितियों में डकोटों के काम की जांच की जाये और यह देखा जाय कि एक इंजन के फेल हो जाने की अवस्था में ये अधिक से अधिक कितना भार ले जा सकते हैं। अतः ये सब प्रयोग किये जा रहे हैं।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : मैं जान सकता हूं कि क्या यह सत्य है कि असैनिक उड्डयन के संचालक द्वारा प्रयोगात्मक उड़ानों की एक सूची तैयार की जाती है और यदि हां, तो क्या इन्हें आई० सी० ए० ओ० के टेकनिकल विशेषज्ञों ने अनुमोदित किया था ?

श्री जगजीवन राम : जैसा कि प्रेस विज्ञप्ति में ही बताया गया है, नागपुर की दुर्घटना और जांच समिति की सिफारिश के बाद, हमने ये प्रयोगात्मक उड़ानें शुरू की थीं। ये उड़ानें किस प्रकार की होनी चाहियें, इसका निर्णय इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन और असैनिक उड्डयन निर्देशालय ने किया था।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या यह आवश्यक नहीं कि इन प्रयोगात्मक उड़ानों के समय निर्माताओं का एक प्रतिनिधि उपस्थित होना चाहिये ?

श्री जगजीवन राम : मेरे विचार में यह आवश्यक नहीं है।

श्री रामचन्द्र रेड्डी उठे—

अध्यक्ष महोदय : मैं किसी और प्रश्न की आज्ञा नहीं देना चाहता।

श्री राम चन्द्ररेड्डी : मैं कोई प्रश्न नहीं पूछ रहा हूं, मैं केवल एक निवेदन करना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय : बाद में।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारी

*४५७. श्री फ्रैंक एन्थनी : रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों के काम के घंटे गाड़ी के चलने और यात्रा समाप्त होने के अनुसार गिने जाते हैं, कर्मचारियों के अपने आने या जाने की सूचना के वास्तविक समय से नहीं गिने जाते ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : जी नहीं, गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों के काम के घंटे उनके आने या जाने के समय से गिने जाते हैं।

परिवार आयोजन

*५०७. श्री गिडवानी : क्या स्वास्थ्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) संशोधित पंच वर्षीय योजना में परिवार आयोजन के कार्य के लिये कुल कितने धन की व्यवस्था की गई है ; और

(ख) इसे क्रियान्वित करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) ६५ लाख रुपये।

(ख) परिवार आयोजन के "रिदम" तरीके का अग्रिम अध्ययन करने के लिये भारत सरकार ने भारत में तीन परिवार आयोजन केन्द्र खोले हैं। परिवार आयोजन गवेषणा और कार्यक्रम समिति द्वारा हाल में की गई सिफारिशों के फलस्वरूप, जनता को परिवार आयोजन की सेवायें उपलब्ध कराने के लिये राज्यों और निजी परिवार आयोजन अस्पतालों को राजकीय सहायता देने का प्रश्न विचाराधीन है।

दीर्घ तथा मध्यकालीन ऋण

*५१३. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि १९५२-५३ और १९५३-५४ में कृषकों को लम्बी तथा बीच की अवधि के लिये ऋण देने के लिये बिहार सरकार को कितना रुपया दिया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : अभी कोई रुपया नहीं दिया गया ।

विजयवाड़ा हवाई अड्डा

*५१९. श्री गोपाल राव : संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार विजयवाड़ा हवाई अड्डे को नियमित हवाई सर्विस के लिये पुनः खोलने के प्रश्न पर पुनर्विचार कर रही है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : विजयवाड़ा तक हवाई सर्विस चलाने के जो प्रयोग पहले किये गये थे, उन से पता चला था कि विजयवाड़ा की ओर यातायात बहुत कम है । इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन ने जो कि अब सब अन्तर्देशीय अनसूचित हवाई सर्विसें चलाने के लिये उत्तरदायी है, विजयवाड़ा को कुछ अन्य नगरों के साथ एक उपयुक्त वायु-मार्ग पर ले आने की संभाव्यता पर विचार किया था, किन्तु उसने अनुभव किया कि यह सर्विस चलाना आर्थिक दृष्टि से अनुपयुक्त होगा ।

चावल की पैदावार

*५२०. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५४ में चावल की अनुमानित पैदावार क्या है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : १९५३-५४ के लिये चावल की पैदावार के अन्तिम अनुमान अभी उपलब्ध नहीं हैं ।

रेलवे के दावे

*५२७. श्री रघुनाथ सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १९५१-५२ में रेलवे से ११.२८ करोड़ रुपये के दावे किये गये थे ;

(ख) १९५२-५३ में कितने दावे किये गये और उनकी कुल राशि कितनी थी ; और

(ग) उपरोक्त वर्षों में चोरियों तथा गुम हुए माल के सम्बन्ध में अलग अलग कितने दावे किये गये ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) यह जानकारी उपलब्ध नहीं है क्योंकि दावों की राशि के आंकड़े नहीं रखे जाते ।

(ख) १९५२-५३ में जो दावे प्राप्त हुये थे और इनमें वे भी सम्मिलित हैं, जिन पर पुनर्विचार आरम्भ किया गया था, उनकी संख्या ३५२,६७२ थी । इन दावों की राशि उपलब्ध नहीं है । इस के कारण प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में दिये गये हैं ।

(ग) १९५१-५२ के दौरान में चोरियों तथा गुम हुए माल के सम्बन्ध में चुकाये गये दावों की संख्या क्रमशः ६०,७३७ और ३४,६४१ थी और १९५२-५३ में क्रमशः ७०,८४७ थी और ३०,२२२ थी ।

चैम्पियन रीफ गोल्ड माइन्स

*५३९. श्री गोपाल राव : क्या श्रम मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार को विदित है कि शैम्पियन रीफ गोल्ड माइन्स कोलार के १२,००० मजदूरों ने १० दिसम्बर, १९५३ को हड़ताल कर दी थी ;

(ख) यदि हां, तो हड़ताल का कारण क्या था ; और

(ग) इस बात का प्रबन्ध करने के लिये कि मजदूरों की मांग पूरी की जायं, सरकार ने क्या पग उठाये हैं ।

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) तथा (ख) . निम्न तीन मामलों के सम्बन्ध में खानों के प्रबन्धकों और मजदूरों के बीच बातचीत टूट जाने पर, शैम्पियन रीफ़ और मैसूर गोल्ड माइन्स के ६,६०० मजदूरों ने १० दिसम्बर, १९५३ को हड़ताल कर दी थी :

(१) मजदूरी तथा महंगाई भत्ते में संशोधन ;

(२) सेवा निवृत्ति उपदान ; और

(३) १९५२ के लियें बोनस ।

(ग) मुख्य श्रम आयुक्त (केन्द्रीय) ने विवाद में समझौता करा दिया था और दोनों पक्षों में काफी हद तक मतभेदों को कम करने में भी सफल हो गया था । दो प्रश्नों अर्थात् मजदूरी तथा महंगाई भत्ता और निवृत्ति उपदान के पुनरीक्षण के सम्बन्ध में समझौता हो गया था, किन्तु बोनस की मात्रा के प्रश्न पर कोई समझौता न हो सका था । यद्यपि कुछ संघ सर्वसम्मत प्रश्नों पर समझौते के लिये उत्सुक थे किन्तु दो संघ आंशिक समझौता करने को तैयार नहीं थे । इस मामले की विशेष परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए यह समझा गया था कि विवाद का मैत्रीपूर्ण समझौता कराने का और प्रयत्न करना कर्मचारियों के हित में होगा । कर्मचारियों के संघों को मुख्य श्रमायुक्त द्वारा तदनुसार सूचना दे दी गई थी ।

जम्मू तथा काश्मीर में डाकखाने व तारघर

*५४०. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक :
क्या संचार मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) जम्मू तथा काश्मीर राज्य में १९४७ से १९५३ के अन्त तक नये खोले गये डाकखानों व तारघरों की संख्या ; तथा

(ख) क्या उस राज्य के डाकखानों में कार्य करने वाले कर्मचारियों को केन्द्रीय सरकार वाला वेतन क्रम दिया गया है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) १५-८-४७ से लेकर ३१-३-५३ तक खोले गये डाकखानों व तारघरों की योग्य संख्या :

डाकखाने	तारघर
१४२	शून्य

(ख) हां ।

गन्ने के मूल्य का न चुकाया जाना

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

(क) कितनी चीनी मिलों ने १९५३-५४ में गन्ना उत्पादकों को गन्ना की कीमत समय पर नहीं दी है ; और

(ख) सरकार ऐसी मिलों के विरुद्ध क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) तथा (ख) . वांछित सूचना एकत्रित की जा रही है ।

मनीपुर में अनुसंधानात्मक नलकूप

*५४२. श्री एल० जोगेश्वर सिंह :
क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार मनीपुर राज्य में अनुसंधानात्मक नल-कूपों को खुदवाने का विचार रखती है ; तथा

(ख) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो, क्या सरकार

घाटी में ऊंची स्थिति वाली भूमियों की सिंचाई के लिये अन्य कोई योजना बना रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) राज्य में नलकूपों की उपयुक्तता पर भारत के भूतत्व सम्बन्धी पर्यवेक्षण के विशेषज्ञ जांच-पड़ताल कर रहे हैं। इन जांच पड़तालों के परिणाम उपलब्ध हो जाने के पश्चात् ही अनुसंधानात्मक नलकूपों के प्रश्न पर विचार किया जायेगा।

(ख) राज्य में ऊंची स्थिति वाली भूमियों की सिंचाई के लिये सात पम्प क्रय किये जाने के प्रबन्ध किये जा चुके हैं।

आर० एम० एस० गाड़ियां

*५४३. श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या संचार मंत्री आर० एम० एस० गाड़ियों के सम्बन्ध में १६ दिसम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १००६ के भाग (ख) के उत्तर का निर्देश कर यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३ में भूतपूर्व निजाम राज्य रेलवे प्रणाली में जोड़ी गई नई डाक की गाड़ियों की संख्या बताने की कृपा करेंगे ;

(ख) वास्तव में आवश्यकता वाली गाड़ियों की संख्या तथा इस समय दी गई गाड़ियों की संख्या ; तथा

(ग) इस लाइन पर सार्टरों द्वारा अनुभव की गई कठिनाई की दृष्टि से डाक वाली गाड़ियों की मांग कब तक पूरी करने का सरकार विचार रखती है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) १९५३ में कोई भी डाक वाली गाड़ी नहीं जोड़ी गई है।

(ख) डाक वाली गाड़ियों की संख्या जिनकी आवश्यकता है, २२ है (१७ नियमित सेवा के लिये और ५ आकस्मिक आवश्यकता

के लिये) जिसकी तुलना में १३ डाक वाली गाड़ियां हमारे स्टाक में मौजूद हैं।

(ग) १९५६-५७ में तीन डाक वाली गाड़ियां प्रति वर्ष बढ़ाते जाने से मांग पूरी हो जाने की आशा की जाती है।

पर्यटक यातायात

*५४४. डा० राम सुभग सिंह : क्या परिवहन मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) उन विदेशी पर्यटकों की योग संख्या जिन्होंने १९५३ में भारत का भ्रमण किया था ; तथा

(ख) क्या इस देश में पर्यटक याता-यात में उन्नति करने के लिये सरकार कोई अतिरिक्त कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) २८,०६०।

(ख) हां, विदेशों में तथा भारत में नये पर्यटक कार्यालयों का खोलना, अच्छी तथा अधिक प्रचार सामग्री उत्पन्न करना तथा विदेशों में उसके वितरण की व्यवस्था करना उपायों के अन्यान्य विषयों में सम्मिलित हैं।

रेलवे स्टालों के लिये लाइसेंस शुल्क

*५४५. श्री वीरस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या दक्षिण रेलवे स्टेशनों पर के सामिष उपाहार-गृहों, फल तथा चाय स्टालों का लाइसेंस शुल्क विक्रय आय के आधार पर निश्चित किये जाते हैं अथवा टेंडर के आधार पर ;

(ख) क्या यह सच है कि इन स्टालों ने रेलवे बोर्ड से लाइसेंस शुल्क के अत्यधिक ऊंचे दर होने के सम्बन्ध में बहुत सी शिकायतें की हैं ; तथा

(ग) यदि उपर्युक्त भाग (ख) का उत्तर स्वीकारात्मक है तो रेलवे बोर्ड ने इस पर क्या कार्यवाही की है अथवा करने का विचार रखता है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) दक्षिण रेलवे पर के कुछ सामिष उपाहार-गृहों, फल स्टालों तथा चाय स्टालों का लाइसेन्स शुल्क विक्रय आय पर निश्चित किया जाता है और कुछ ठेकों के अधिकतम राशि पर चलाने के आधार पर निश्चित किया जाता है ।

(ख) कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं ।

(ग) मामले की जांच हो रही है ।

कांडला पत्तन

***५४६. श्री जेठालाल जोशी :** क्या परिवहन मंत्री कांडला पत्तन के निर्माण पर दिसम्बर, १९५३ तक किया गया व्यय बताने की कृपा करेंगे ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : लगभग २.५२ करोड़ रुपये ।

१० गो. मेडिकल कौंसिल के प्रेसीडेण्ट

***५४७. श्री मुनिस्वामी :** क्या स्वास्थ्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि यूनाइटेड किंगडम के जनरल मेडिकल कौंसिल के प्रेसीडेण्ट ने दिसम्बर, १९५३ में भारत का भ्रमण किया है ;

(ख) यदि ऐसा है, तो भ्रमण का उद्देश्य, तथा

(ग) उन्होंने कौन कौन से संस्थानों को देखा था ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) उत्तर स्वीकारात्मक है ।

(ख) उनके भ्रमण का उद्देश्य यूनाइटेड किंगडम मेडिकल रजिस्टर में भार-

तीय शैक्षिक योग्यता का रजिस्ट्रेशन करवाने की दृष्टि से भारतीय विश्व विद्यालयों में चिकित्सा सम्बन्धी शिक्षा में दी जाने वाली सुविधाओं की जांच करना तथा भारत की मेडिकल कौंसिल से अन्य संयुक्त समस्याओं पर विचार विमर्श करना था ।

(ग) उन्होंने सात स्थानों का भ्रमण किया उदाहरण के लिये बम्बई, मद्रास, मैसूर, कलकत्ता, दिल्ली, आगरा तथा ग्वालियर ।

हड्डी और हड्डी की खाद

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

(क) १९५२ में कतनी हड्डी विदेशों को भेजी गई और हड्डी की कितनी खाद विदेशों से भारत मंगाई गई ; और

(ख) इस समय भारत में हड्डी का चूरा बनाने वाले कितने कारखाने काम कर रहे हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) १९५२ में ३/३२ इंच तथा २ इंच के बीच के आकार की हड्डी के चूरे की ७४,५७६ टन कुल मात्रा विदेशों को भेजी गई थी । विदेशों से हड्डी की खाद विल्कुल ही नहीं मंगाई गई ।

(ख) ७१ ।

ग्रांड ट्रंक रोड

***५४९. श्री एल० जोगेश्वर सिंह :** (क) क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या ग्रांड ट्रंक रोड के हावड़ा तथा बर्दवान के बीच के भाग की दयनीय दशा का सरकार को ध्यान है ?

(ख) रोड के इस भाग की दशा सुधारने के लिये अब तक क्या कार्यवाहियां की गई हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हावड़ा से ५३ वें तथा ५४ वें मील के अतिरिक्त, जहां पर इस सड़क की मरम्मत हो रही है शेष सड़क की दशा अच्छी है, यद्यपि हावड़ा तथा सेरामपुर के बीच का मार्ग बहुत संकरा हो गया है।

(ख) हावड़ा तथा सेरामपुर के बीच के मार्ग के संकरेपन को दूर करने के लिये एक उपमार्ग बनाने का विचार किया गया है और इस सम्बन्ध में परिमाण कार्य पहले से ही आरम्भ हो चुका है।

श्रम न्यायाधिकरण

*५५०. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) वे उद्योग कौन कौन से हैं जिनमें झगड़ों के पंच निर्णय के लिये पहले से ही न्यायाधिकरणों की नियुक्ति की जा चुकी है ; तथा

(ख) वे उद्योग जिनके लिये ऐसे न्यायाधिकरणों की नियुक्ति करने का विचार है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) तथा (ख). जहां तक केन्द्रीय सरकार का सम्बन्ध है उसने धनबाद तथा कलकत्ता में एक-एक सदस्य वाले दो स्थायी न्यायाधिकरण उन उत्पादन संस्थाओं के औद्योगिक झगड़ों के पंच निर्णय के लिये बना दिये गये हैं जो केन्द्रीय क्षेत्र में आते हैं। इसके अतिरिक्त आवश्यकतानुसार तदर्थ न्यायाधिकरण भी स्थापित कर दिये गये हैं। किसी विशिष्ट उद्योग के लिये कोई स्थायी न्यायाधिकरण नहीं स्थापित किया गया है। १९५२ में एक तीन सदस्यों वाला न्यायाधिकरण बैंक समवाय सम्बन्धी औद्योगिक झगड़ों के पंच निर्णय के लिये स्थापित किया गया था, और

एक दूसरा तीन सदस्यों वाला न्यायाधिकरण कोयला उद्योग के झगड़ों के पंच निर्णय के लिये हाल ही में स्थापित किया गया है।

हित-निरीक्षक (दक्षिण रेलवे)

*५५१. श्री वीरस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या दक्षिण रेलवे के हित निरीक्षकों के स्थान की पूर्ति चुनाव से की जाती है अथवा ज्येष्ठता से ;

(ख) इन निरीक्षकों के लिये आवश्यक अर्हता ;

(ग) क्या हाल ही में दक्षिण रेलवे में ऐसे कुछ रिक्त स्थानों की पूर्ति हुई है ; तथा

(घ) यदि ऐसा है तो कितने और उनमें अनुसूचित जातियों की क्या संख्या है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) रेलवे कर्मचारियों में से चुनाव के द्वारा।

(ख) हित-निरीक्षकों के कार्य निर्धारित कर दिये गये हैं और उम्मीदवारों को इधर उधर आने जाने में विशेष रुचि होनी चाहिये। उन्हें सेवा की मूल स्थितियों का ज्ञान होना चाहिये तथा कर्मचारियों के साथ निःसंकोच व्यवहार कर सकते हो।

(ग) हां, अगस्त १९५३ में।

(घ) सात। इनमें से अनुसूचित जाति का एक भी नहीं है।

कुम्भ मेला

*५५२. डा० राम सुभग सिंह : क्या रेलवे मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि इलाहाबाद के कुम्भ मेले के सम्बन्ध में होने वाले अतिरिक्त यातायात के कारण रेलवे को

कुल कितनी राशि का व्यय करना पड़ा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : वास्तविक व्यय का तो पता नहीं है क्यों कि इस सम्बन्ध में ब्यौरा अभी प्राप्त नहीं हुआ है, परन्तु कुम्भ-मेले सम्बन्धी कामों के लिये संशोधित प्राक्कलन में ४५ लाख रुपये के कुल व्यय का उपबन्ध किया गया है।

वानस्पतिक औषधियां

६७. डा० अमीन : क्या स्वास्थ्य मंत्री बताने की कृपा करेंगी :

(क) गत पांच वर्षों में प्रति वर्ष उत्पादित कच्ची वानस्पतिक औषधियों की मात्रा तथा मूल्य ;

(ख) इसी कालावधि में प्रति वर्ष निर्यात की गई ऐसी वानस्पतिक औषधियों की मात्रा तथा मूल्य ;

(ग) देशी औषधि निर्माण उद्योग द्वारा प्रति वर्ष खपाई जाने वाली ऐसी

वानस्पतिक औषधियों की मात्रा और मूल्य ; तथा

(घ) भारत में स्थापित औषधि निर्माता विदेशी फर्मों द्वारा प्रतिवर्ष खपाई जाने वाली ऐसी वानस्पतिक औषधियों की मात्रा तथा मूल्य ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क), (ग) तथा (घ). कोई सूचना प्राप्त नहीं है।

(ख) कच्ची वानस्पतिक औषधियों के निर्यात सम्बन्धी आंकड़े सीमा शुल्क के विवरणों में पृथक रूप में नहीं दिखाये जाते हैं वरन "जड़ी बूटियां तथा औषधि" शीर्षक के नीचे ही अन्य वस्तुओं के साथ उनका उल्लेख भी दिया गया है। केवल कुछ एक वानस्पतिक औषधियों के सम्बन्ध में जो सूचना प्राप्य है वह निम्न प्रकार है :-

मात्रा हंडरडवेटों में

मूल्य हजार रुपयों में

जड़ी बूटियां	१९४९-५०	१९५०-५१	१९५१-५२	१९५२-५३	१९५३-५४
					अप्रैल-दिसम्बर
तथा औषध	मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य	मात्रा
(१) हींग	८८०	१७१	५५६	११६	६७०
(२) कुचला	१८०६६	२०९	३४०६१	५०७	४९६८७
(३) सनाय	३७४२१	९७८	४०४०३	१५६६	४५०४०
					२८३२
					४०८८३
					१७७५
					३७७९४
					११९१

केन्द्रीय नलकूप सबडिविजन

६८. श्री कर्णो सिंह जी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) राजस्थान भूमिगत जल संसाधन बोर्ड द्वारा, राजस्थान निवासी व्यक्तियों के लिये, दिसम्बर, १९५३ को समाप्त होने वाले गत दो वर्षों में कितने नलकूप बनाये गये हैं ; तथा

(ख) उक्त कालावधि में उन व्यक्तियों से वसूल की गई नलकूपों की लागत की कुल राशि ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) दिसम्बर, १९५३ को समाप्त होने वाले दो वर्षों में राजस्थान भूमिगत जल बोर्ड, जोधपुर, द्वारा दो नये नलकूप बनाये गये और वीस खुले कूप गहरे किये गये।

(ख) ४६,४८५ रुपये ।

टेकनीकल तथा व्यावसायिक ट्रेनिंग केन्द्र

६९. डा० सत्यवादी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पंजाब में व्यावसायिक ट्रेनिंग के लिये उम्मीदवार चुनने वाले बोर्ड के सदस्य कौन कौन हैं ;

(ख) क्या इस बोर्ड में अनुसूचित जाति के सदस्य भी हैं ; यदि हां, तो उनके नाम क्या हैं ; और

(ग) क्या यह बोर्ड हर साल नया बनाया जाता है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली):

(क) तथा (ख) . १९५३-५४ के सत्र के सम्बन्ध में एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३] अनुसूचित जाति के सदस्यों के नामों के नीचे लकीर डाली हुई है ।

(ग) हां, प्रत्येक सत्र से पूर्व । चुनाव समिति में विभिन्न पक्षों का प्रतिनिधित्व तो वही रहता है किन्तु भिन्न सत्रों के लिये भिन्न व्यक्ति लिये जा सकते हैं ।

रेल दुर्घटनायें

७०. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या रेलवे मंत्री यह [बताने की कृपा करेंगे :

(क) सन १९५४ के प्रारम्भ से अब तक हुई रेल दुर्घटनाओं का ब्यौरा क्या है ;

(ख) किन किन दिनांको को ये दुर्घटनायें हुई और कैसे ;

(ग) कहां कहां से ये दुर्घटनायें हुई ;

(घ) प्रत्येक दुर्घटना में घायल और मरे हुए की संख्या कितनी है ;

(ङ) प्रत्येक दुर्घटना में (१) रेलवे संस्था तथा (२) जनता की कितनी संपत्ति की क्षति हुई ;

(च) इन दुर्घटनाओं का क्या कारण था ;

(छ) पूछताछ से, यदि की गई हो तो, किन किन बातों का पता चला ; और

(ज) इन दुर्घटनाओं से बचने के लिये किस प्रकार की सावधानी बरती जा रही है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (छ) सभी प्रकार की भारी दुर्घटनाओं अर्थात् लगभग २० हजार रुपये या उससे अधिक मूल्य की, प्रत्येक दुर्घटना में, रेलवे संपत्ति को हुई क्षति अथवा / तथा भारी चोटों अथवा / तथा मनुष्यों के मर जाने की दुःखद घटना वाली दुर्घटनाओं, के सम्बन्ध में संलग्न विवरण में जानकारी दी गई है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४]

(ज) बरती जाने वाली सावधानी में जो बातें शामिल हैं, वे इस प्रकार हैं :-

दुर्घटनाओं के लिये उत्तरदायी ठहराये गये रेलवे के कर्मचारी वर्ग के साथ सक्रिय रूप से अनुशासनीय कार्यवाही की जाती है ।

स्टेशनों के काम आदि की पद्धतिपूर्ण जांच की जाती है ।

रेल की पटरियों और डिब्बों, आदि का बार बार और विशद निरीक्षण किया जाता है ।

रेल-पटरियों पर गड़बड़ी रोकने के लिये उन स्थायी पटरियों की बनावट में इस तरह के पुर्जे या हिस्से जोड़े जाते हैं ।

राज्य सरकारों के परामर्श और सहयोग से, जहां इस बात की आवश्यकता पड़े, रेलों की कुछ एक चुनी गई स्थायी पटरियों की बहुत अधिक देखभाल की जाती है ।

जिन निर्माण-कार्यों से सुरक्षा दृढ़ होती हो, उनको विशेष वरिष्ठता और प्राथमिकता दी जाती है।

पत्रिकाओं, परिपत्रों, पुस्तिकाओं आदि द्वारा कर्मचारी वर्ग को सुरक्षा के नियम सिखाये जाते हैं।

अधीक्षण और नियंत्रण को और भी कड़ा किया जाता है।

कर्मचारी वर्ग को बार बार इस बात की चेतावनी दी जाती है कि वे सावधान और सजग रहें, और उन्हें सुरक्षा के सम्बन्ध में चेतित किया जाता है।

ठीक कालान्तरों में, नियमित रूप से, प्रशिक्षण स्कूलों में इस प्रकार के पाठ्यक्रम पढ़ाये जाते हैं जिनसे सुरक्षा सम्बन्धी सभी बातें ताजा हो जाती हैं।

सिगनलों को ब्लाक पुर्जों के साथ जोड़ने, जहां जहां छोटी लाइनें पड़ती हों वहां विशेषतः ब्लाक पुर्जों को सांकेतिक निर्माण में जोड़ने से पेपर लाइन क्लेयर पद्धति का कार्य बदलने, दोहरी लाइनों पर लाक तथा ब्लाक पुर्जों जोड़ने, 'फ्री' ब्लाक पुर्जों को लाक तथा ब्लाक पुर्जों में बदलने, आदि की जो क्रियायें काम करने वाले व्यक्ति की असावधानी या अनुपस्थिति के कारण होती हैं, उनको कम करने के लिये इस तरह के मशीनी पुर्जे लगाने का उपबन्ध किया गया है।

रेलों के इंजिन, डिब्बे आदि

७१. { सरदार हूकम सिंह :
सेठ गोविन्द दास :

(क) क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय निर्माताओं ने १९५३ में कितने माल डिब्बे, इंजिन और यात्री-डिब्बे बनाये थे ?

(ख) उक्त अवधि में इसी सामान का कितना आयात किया गया ?

(ग) १९५४ का निर्माण का कार्यक्रम क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) :

(क) रेलवे वर्क शाप के निर्माण सहित कुल निर्माण के आंकड़े इस प्रकार थे :

माल-डिब्बे ६५६४

इंजिन ७३

यात्री डिब्बे ७८५

(ख)

माल डिब्बे १३२८

इंजिन ११२

यात्री-डिब्बे २१७

(ग) १९५४ में तैयार किये जाने वाले इस सामान की आंकित संख्या इस प्रकार है :-

स्वदेशी

माल-डिब्बे ८५००

इंजिन ११६

यात्री डिब्बे १०५०

आयात किये गये

माल-डिब्बे ८९००

इंजिन २५६

यात्री डिब्बे ४७५

रुई

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

(क) भारत में प्रति एकड़ कपास की उपज बढ़ाने के लिये भारतीय केन्द्र रुई समिति ने विविध योजनाओं पर आज तक कितना व्यय किया ;

(ख) चुनी हुई कपास और मिली जुली कपास की खेती द्वारा अधिक अच्छे प्रकार एवं मात्रा की उपज के लिये किये गये प्रयोग और अधिक अच्छे ढंग की कपास की खेती के क्या परिणाम थे ; तथा

(ग) अमरीका और मिश्र की कपास की उपज के मुकाबले में भारतीय उपज की स्थिति क्या है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई):

(क) भारतीय केन्द्रीय रुई समिति की योजनाओं का केवल यही एक उद्देश्य नहीं होला कि प्रति एकड़ उपज में वृद्धि होती रहे, और इसी लिये इसके अलग आंकड़े नहीं दिये जा सकते। यों तो, अधिक अच्छे प्रकार की रुई की अधिक मात्रा में उपज बढ़ाने के लिये जो भी विविध योजनाएं बनाई गईं, उन पर ३१-३-१९५३ तक कुल १,१५,२६,००० रुपये की लागत आ चुकी है।

(ख) सदन पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५]

(ग) १९५२-५३ में, प्रति एकड़ भूमि की, मुलायम कपास की भारत में ६० पौंड, अमरीका में २८३ पौंड और मिश्र में ४८० पौण्ड औसत उपज थी।

रेल दुर्घटनायें

७३. श्री एस० एन० दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५३ में विभिन्न रेलों में यात्री तथा मालगाड़ियों की कितनी बड़ी दुर्घटनायें हुई ;

(ख) इन दुर्घटनाओं में यात्रियों की जान और माल और रेलवे सम्पत्ति की कितनी हानि हुई ; और

(ग) रेलवे को कितने मामलों में क्षतिपूर्ति देनी पड़ी और क्षतिपूर्ति की कुल राशि कितनी थी ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १९५३ में विभिन्न भारतीय रेलों में ६ बड़ी दुर्घटनायें हुईं

जिनके परिणामस्वरूप कई आदमी मर गये ; इन में से ५ यात्री गाड़ियों की हैं और १ माल गाड़ी की है।

(ख) ६० व्यक्ति मर गये और २०१ घायल हुये।

रेलवे सम्पत्ति को लगभग ४,६४,००० रुपये की हानि हुई। यात्रियों की सम्पत्ति की हानि का कोई पता नहीं।

(ग) १२६ दावों में से आज तक रेलवे को ८६ मामलों में क्षतिपूर्ति देनी पड़ी। आज तक १,४५,५७० रुपये की क्षतिपूर्ति दी जा चुकी है।

यात्री गाड़ियों के साथ हुई दुर्घटनाओं के लिये किये गये दावों के सम्बन्ध में यह सूचना दी जाती है। माल गाड़ियों के साथ हुई दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है, और मिलने पर सदन पटल पर रखी जायगी।

रेलवे उपभोक्ता सलाहकार समिति

७४. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या दिसम्बर, १९५३ के अन्तिम सप्ताह में सिकन्दराबाद में खंडीय रेलवे उपभोक्ता सलाहकार समिति की एक बैठक बुलाई गई थी ; और

(ख) यदि हां, तो कौन से महत्वपूर्ण निश्चय किये गये ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां, २३-१२-१९५३ को।

(ख) जिन महत्वपूर्ण मामलों पर बहस हुई, और जिन पर बाद में कार्यवाही की गई, यहां नीचे आमने सामने दिये जाते हैं :-

जिस विषय पर चर्चा हुई।

(१) सिकन्दराबाद और बम्बई के बीच तीसरी श्रेणी की लम्बी यात्रा के यात्रियों को अतिरिक्त डिब्बे दिये जाने और इस प्रकार के यात्रियों की जगहों का संरक्षण करने का उपबन्ध।

(२) प्लैटफार्मों को छत से ढकने तथा हैदराबाद स्टेशन के मुख्य प्लैटफार्म की वर्तमान छत को बढ़ाने की सुविधा का उपबन्ध।

अण्डमान और निकोबार द्वीपों को खाद्य का प्रदाय

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

(क) वर्ष १९५३ में अण्डमान और निकोबार द्वीपों को कितना खाद्य दिया गया;

(ख) उपरोक्त अवधि में, इन द्वीपों में कितना खाद्यान्न उगाया गया ;

(ग) क्या विगत तीन वर्षों के मुकाबले में खाद्यान्न का उत्पादन बढ़ गया है ;

(घ) यदि हां, तो वर्षवार वृद्धि कितनी है ; और

(ङ) आयात किये गये खाद्यान्न की कितनी मात्रा वहां दी गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई):

(क) कुल २,१०३ टन, जिस में १,०४४ टन चावल और १,०५९ टन गेहूं है।

(ख) १९५२-५३ में १८०५ टन।

(ग) और (घ): विगत तीन वर्षों में अण्डमान और निकोबार में चावल का उत्पादन इस प्रकार हुआ :-

	टन
१९४९-५०	१,४००
१९५०-५१	२,०५०
१९५१-५२	१,४८८

जो कार्यवाई की गई।

सिकन्दराबाद और बंबई के बीच चलने वाले, सीधी यात्रा के डिब्बों में तीसरी श्रेणी के यात्रियों द्वारा संरक्षित किये जाने के लिये निम्नांकित डिब्बे १-३-१९५४ से उनको उपलब्ध होंगे।।

११/३२९ डाउन और	} ६४ जगहें
१२/३३०३ अप	
९/१०१ डाउन	} ४८ जगहें
और १०/१०२	

१९५५-५६ के निर्माण कार्यक्रम में सम्मिलित किये जाने वाले निर्माण-कार्यों के लिये, मई १९५४ में आयोजित की जाने वाली यात्रा सुविधा समिति समक्ष जो कार्य-सूची प्रस्तुत की जायेगी, उस में यह निर्माण कार्य रखा जा रहा है।

(ङ) १,९१३ टन जिसमें चावल ८५४ टन था और गेहूं १,०५९ टन था।

भारतीय फारेस्ट कालेज, देहरादून

७६. श्री के० पी० सिन्हा: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देहरादून स्थित भारतीय फारेस्ट कालेज में कितने भारतीय और कितने विदेशीय विद्यार्थी हैं?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

६६ भारतीय और ३ विदेशी (२ सेलोन के हैं और १ नेपाल का है)।

नौकरी दफ्तर

७७. { श्री डी० सी० शर्मा :
श्री के० पी० सिन्हा :

(क) क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अक्टूबर, नवम्बर और दिसम्बर १९५३ तथा जनवरी १९५४ के महीनों में नौकरी दफ्तरों से कितने व्यक्तियों ने नौकरी प्राप्त करने में सहायता दिये जाने की याचना की ?

(ख) उनमें से कितने व्यक्तियों को नौकरी दिलाई गई ?

(ग) क्या यह सत्य है कि कुछ श्रेणियों में निपुण तथा योग्यता प्राप्त व्यक्तियों की कमी है ?

(घ) यदि ऐसी बात है, तो वे कौन सी श्रेणियां हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) तथा (ख):

महीना	नौकरी के लिये बद्ध व्यक्तियों की संख्या	नौकरी दी जाने लगे व्यक्तियों की संख्या
-------	---	--

१९५३

अक्तूबर	१,०८,७३८	१२,०३८
नवम्बर	१,०७,०७७	१२,७०३
दिसम्बर	१२५,८१७	१५,२१५

१९५४

जनवरी	१,१६,२६६	१३,६०६
-------	----------	--------

(ग) तथा (घ). जी हां, बहुत से नौकरी दफ्तरों ने स्टैनों, ग्राफरों, टाइपिस्टों, प्रशिक्षित अध्यापकों, ओवरसियरों, योग्यता-प्राप्त ड्राफ्टमैनो, अनुभवी इंजिनियरों, कम्पाउंडरों, नर्सों, डाक्टरों, बिजली के कारीगरों तथा सड़क कूटने वाले इंजिनो के ड्राइवरों की कमी होने की रिपोर्ट की है।

आलू

७८. श्री एन० एम० लिंगम : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारतवर्ष में (राज्य वार) आलू का कुल वार्षिक उत्पादन ;

(ख) उसकी अनुमानित वार्षिक खपत ;

(ग) प्रति वर्ष आयात किये गये आलू की मात्रा ; तथा

(घ) किन देशों से आयात करने की अनुमति दी जाती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) १९५२-५३ सम्बन्धी अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनु-बन्ध संख्या ६]

(ख) देश में आलू की खपत के विषय कोई प्रमाणिक जानकारी उपलब्ध नहीं है।

(ग) जानकारी एकत्रित की जा रही है और सदन पटल पर रख दी जायेगी।

(घ) सामान्यतया आलू ब्रम्हा और नीदरलैण्ड्स से आयात किया जाता है।

पर्वतीय स्थान

७९. श्री एन० एम० लिंगम : क्या परिवहन मंत्री २१ दिसम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १३०३ के उत्तर की ओर निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उन पर्वतीय स्थानों के नाम जिनके सम्बन्ध में मार्ग-दर्शक पुस्तकें, पुस्तिकायें तथा विज्ञापन इत्यादि तैयार किये गये हैं ;

(ख) उन पर्वतीय स्थानों के नाम जिनके सम्बन्ध में प्रलेखीय चलचित्र तैयार किये गये हैं ; तथा

(ग) क्या किसी स्थानीय पर्यटन परामर्शदात्री समिति ने सरकार से आर्थिक सहायता के लिये निवेदन किया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) कांगड़ा-कुल्लू घाटी, दार्जिलिंग, डलहौजी तथा काश्मीर।

(ख) काश्मीर, कुल्लू घाटी, स्पिती तथा कुमाऊं की पहाड़ियां।

(ग) जी हां।

चीनी का विश्लेषण

८०. श्री के० सी० सोधिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३ में चीनी के कुल कितने नमूनों का विश्लेषण किया गया तथा कुल कितने मामलों में चीनी के प्रमाण लागू किये गये हैं ;

(ख) उनके लागू करने के लिये अपनाई गई पद्धति ; तथा

(ग) इस विश्लेषण से सम्बन्धित फ़ैक्टरियां ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) से (ग): ३१ दिसम्बर, १९५३ को समाप्त होने वाले वर्ष में ६६ चीनी फ़ैक्टरियों से विश्लेषण के लिये चीनी के ५५१ नमूने

लिये गये थे। इन में से २३२ ठीक पाये गये और ३२८ नमूने उस भारतीय चीनी प्रमाप श्रेणियों के अनुरूप नहीं थे, जैसा कि फैक्टरियों द्वारा घोषित किया गया है। जिन फैक्टरियों के नमूने उन निश्चित विशिष्टताओं से मेल नहीं खाते थे, उनको इस निम्नस्तर की सूचना दे दी गई थी और उन्हें चीनी भेजते समय बोरियों पर उनकी श्रेणी ठीक करने के लिये कहा गया था।

जिन चीनी फैक्टरियों के नमूनों का विश्लेषण किया गया था, उनकी सूची संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ७]

रबी की फसल

८१. श्री बाल्मीकी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) कौन कौन से राज्यों में इस जाड़े में काफी वर्षा हुई ; तथा

(ख) इस वर्ष रबी की फसल कैसी होने की आशा है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) चालू शरद् ऋतु में इन राज्यों में अर्थात् पश्चिमी बंगाल की हिमालय की तलहटी, बिहार, उत्तर प्रदेश, पंजाब जिसमें दिल्ली भी सम्मिलित है, पेंप्सू, हिमाचल प्रदेश, राजस्थान जिसमें अजमेर सम्मिलित है, मध्य भारत तथा भोपाल, विन्ध्य प्रदेश, पश्चिम मध्य प्रदेश, सौराष्ट्र और कच्छ, बम्बई राज्य में कोंकण, मैसूर तथा कुर्ग, मद्रास और त्रावनकोर-कोचीन में वर्षा साधारण हुई है अथवा साधारण से अधिक हुई है।

(ख) इस वर्ष रबी की फसल अच्छी होने की आशा की जाती है।

कलकत्ता टेलीफोन जिला

८२. श्री टी० के० चौधरी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) कलकत्ता टेलीफोन जिला प्रशासनिक पदालियों की कुल संख्या ;

(ख) उनमें से कितने सिलेक्शन ग्रेड पद हैं ;

(ग) क्या ऐसा कोई नियम है कि सिलेक्शन ग्रेड पदों का सामान्य क्लर्क श्रेणी के पदों से यह अनुपात होना चाहिये कि

प्रत्येक दस क्लर्कों के मुकाबिले में एक सिलेक्शन ग्रेड पद हो ;

(घ) सिलेक्शन ग्रेड पदों के चुनाव के लिये निश्चित प्रमाप ;

(ङ) क्या इन श्रेणियों की भर्ती करने के लिये कोई परीक्षा ली जाती है ; तथा

(च) उक्त कार्यालय में सिलेक्शन ग्रेड पदों पर इस समय काम करने वाले व्यक्तियों में कितने ग्रेजुएट (स्नातक) हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ६११।

(ख) ३१।

(ग) जी नहीं, किन्तु निदेशक सिद्धांत यह है कि छुट्टी रक्षित कर्मचारियों को निकाल कर प्रत्येक दस उत्तर वर्ग तथा अवर वर्ग क्लर्कों के लिये साधारण एक सिलेक्शन ग्रेड क्लर्क मंजूर किया जाता है।

(घ) सिलेक्शन द्वारा पद पूर्ति नहीं की जाती है, अपितु अयोग्य व्यक्तियों को अस्वीकृत करके वरिष्ठता के आधार पर की जाती है।

(ङ) जी नहीं।

(च) ३।

लौह-प्रस्तर

८३. श्री देवगम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जनवरी १९५३ से ३१ मार्च, १९५३ तक बादाम पहाड़ और कुल्दिया से प्रत्येक खान मालिक के द्वारा कितनी मात्रा में लौह प्रस्तर भेजा गया है, तथा प्रत्येक वास्तविक खान के मालिक का क्या नाम है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अल्लगेशन) : जनवरी, १९५३ से ३१ मार्च, १९५३ तक बादाम पहाड़ और कुल्दिया स्टेशनों से प्रत्येक वास्तविक खान मालिक द्वारा भेजे गये लौह-प्रस्तर की मात्रा तथा मालिकों के नाम उपलब्ध नहीं हैं। अपितु इस अवधि में माल भेजने वालों के नाम तथा उनके द्वारा भेजे गये लौह-प्रस्तर सम्बन्धी जानकारी उपलब्ध है, और यहां एक विवरण संलग्न किया जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ८]



सोमवार,
१ 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—प्रश्नों के अतिरिक्त कार्यवाही)

शासकीय वृत्तान्त

७४७

७४८

लोक-सभा

सोमवार, १ मार्च, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

३-५ म० प०

पाकिस्तान को अमरीकी सैनिक सहायता सम्बन्धी वक्तव्य

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य एवं रक्षा मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू): अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे एक ऐसे विषय पर बोलने का अवसर दिया जो कि न केवल इस सदन के अधिकतर सदस्यों के मन में है बल्कि देश के अनेक व्यक्तियों के भी। इसका सम्बन्ध हाल ही में प्राप्त हुए उस पत्र से है जो संयुक्त राज्य अमरीका के राष्ट्रपति ने इसके बारे में जारी किये गये वक्तव्य की एक प्रति के साथ मेरे पास भेजा है। मुझे पत्र २४ फरवरी को प्राप्त हुआ तथा मेरे विचार में वह पत्र और वक्तव्य प्रेस में २६ फरवरी को प्रकाशित हो गये थे। माननीय सदस्यों ने उन्ह पढ़ा है और मैं उन्हें यहाँ नहीं पढ़ूँगा, किन्तु निर्देश की सुविधा के लिये मैं उस पत्र और वक्तव्य तथा अपने उत्तर की एक एक प्रति सदन-पटल पर रखता हूँ।

संयुक्त राज्य अमरीका के राष्ट्रपति द्वारा भारत के प्रधान मंत्री को भेजा गया पत्र जो २४ फरवरी, १९५४ को प्राप्त हुआ।

“प्रिय प्रधान मंत्री जी,

मैं आपके पास यह व्यक्तिगत संदेश इसलिये भेज रहा हूँ क्योंकि मैं चाहता हूँ कि पाकिस्तान को सैनिक सहायता देने के सम्बन्ध में मैंने जो निश्चय किया है, उसकी सूचना जनता को मालूम होने से पूर्व आपको प्राप्त हो जाये। मैं आपको स्वयं इस बात से भी सूचित करना चाहता हूँ कि इस कार्यवाही से भारत के प्रति हमारी मित्रता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसके विपरीत, हम अपने दोनों देशों के बीच मैत्रीपूर्ण सम्बन्धों को और अधिक सुदृढ़ बनाने का निरन्तर प्रयत्न करते रहेंगे।

हमारी दोनों सरकारें इस बात से सहमत हैं कि शान्ति के सम्बन्ध में उनकी आकांक्षाएँ एक जैसी हैं। वर्तमान परिस्थितियों के सम्बन्ध में यदि हमारी व्याख्या अलग अलग हो और अपने लक्ष्यों की पूर्ति के साधनों के सम्बन्ध में यदि हम भिन्न मत रखते हों, यह तो माना ही गया है कि प्रभुसत्ता सम्पन्न राष्ट्रों को अपनी इच्छानुसार निर्णय करने का अधिकार है। मैंने मध्यपूर्व में सम्भव्य आक्रमण का मुकाबला करने की समस्या का बहुत समय से ध्यानपूर्वक अध्ययन किया है और मेरा यह विश्वास है कि सुरक्षा-सम्बन्धी समस्याओं

के बारे में पाकिस्तान और तुर्की के बीच विचार विनिमय से न केवल पाकिस्तान और तुर्की का ही बल्कि समूचे स्वतन्त्र संसार का हित होगा। पाकिस्तान के प्रतिरक्षात्मक सामर्थ्य में सुधार होने से भी सारे स्वतन्त्र संसार के हितों की रक्षा हो सकेगी और इसी दृष्टि से हमारी ओर से यह सहायता प्रदान की जायेगी इस विषय के सम्बन्ध में इस सरकार के विचार एक सार्वजनिक वक्तव्य में व्यक्त हैं जिसको मैं जारी करूंगा और जिसकी एक प्रति राजदूत एलेन आपको दे दूँगे।

हम जो कुछ करने का सोच रहे हैं और जिससे पाकिस्तान सहमत है, वह किसी भी रूप में भारत के विरुद्ध नहीं है। और मैं खुले आम इस बात की पुष्टि कर रहा हूँ कि यदि किसी देश को, जिनमें पाकिस्तान भी शामिल है, दी जाने वाली हमारी सहायता का दुरुपयोग किया गया और उसका दूसरे पर आक्रमण के लिये प्रयोग किया गया तो मैं इस प्रकार के आक्रमण का प्रतिकार करने के लिये अविलम्ब, अपने वैधानिक अधिकारों के अनुरूप संयुक्तराष्ट्र संघ में और उसके बाहर भी उपयुक्त कार्यवाही करूंगा। मुझे विश्वास है कि पाकिस्तान-तुर्की पारस्परिक सहायता समझौता, जिसके सम्बन्ध में बातचीत चल रही है, इस बात का काफी सबूत है कि दोनों देशों का उद्देश्य केवल प्रतिरक्षा ही है।

मैं जानता हूँ कि आप और आप की सरकार इस बात को भली भाँति समझते हैं कि स्थिरता और शक्ति के लिये प्रथम आवश्यक बात आर्थिक प्रगति करना है। इस देश की सरकार ने इस बात को समझते हुये, भारत को सहायता प्रदान की है और इसी बात को ध्यान में रखते हुए मैं कांग्रेस से सिपारिश कर रहा हूँ कि पर्याप्त आर्थिक

और टैकनिकल सहायता देना जारी रखा जाये। स्वतन्त्र संसार के हितों की दृष्टि से भी हमारा यह विश्वास है कि भारत की सैनिक प्रतिरक्षा-क्षमता सुदृढ़ रहनी चाहिये और हमने उस तौर-तरीके की भी सराहना की है जिससे आपकी सरकार ने अपने देश की सैनिक व्यवस्था का प्रबन्ध-संचालन किया है। यदि आपकी सरकार यह तय करे कि परिस्थितियों के अनुसार उस प्रकार की सैनिक सहायता लेनी आवश्यक है जैसी हमारे पारस्परिक सुरक्षा-कानून में निर्दिष्ट है तो आप विश्वास रखें कि आपकी प्रार्थना पर मैं अत्यन्त सहानुभूतिपूर्वक विचार करूंगा।

मुझे खेद है कि इस विषय के बारे में निराधार अफवाहें फैलाई गई हैं। अब जो सारी बातें मालूम हो गई हैं, मुझे आशा है कि हमारे निर्णय का वास्तविक अभिप्राय समझा जायेगा।

आपका शुभचिन्तक,
ड्वाइट डी० आइज़नहावर

राष्ट्रपति आइज़नहावर द्वारा दिया गया वक्तव्य

गत १६ फ़रवरी को पाकिस्तान और तुर्की ने कई मामलों के बारे में—जिनमें शान्ति और सुरक्षा-व्यवस्था को अधिक सुदृढ़ बनाने के तरीके भी शामिल हैं—और अधिक परस्पर सहयोग के तरीके ढूँढने के इरादे की घोषणा की थी। इस सरकार ने उनके इस कदम का स्वागत किया। अब पाकिस्तान की सरकार ने अमरीका से सैनिक सहायता मांगी है।

मैंने बारम्बार यह कहा है कि आक्रमण से सुरक्षा के लिये प्रादेशिक संगठनों की स्थापना अपने अस्तित्व की रक्षा करने और प्रगति की ओर अग्रसर होने का सबसे अधिक प्रभावकारी तरीका है। आज के युग में कोई

राष्ट्र अकेला रह कर अपने अस्तित्व की रक्षा नहीं कर सकता। गत ३० जून को कांग्रेस को भेजी गई अपनी रिपोर्ट में मैंने कहा था कि हमें प्रादेशिक आधार पर राजनीतिक, सैनिक और आर्थिक एकीकरण की दिशा में किये जाने वाले प्रयत्नों का प्रोत्साहन देना चाहिये। अतएव मुझे कांग्रेस द्वारा प्रदान किये गये अधिकार के अन्तर्गत पाकिस्तान का अनुरोध स्वीकार करने में प्रसन्नता है, लेकिन यह सहायता अपेक्षित प्रतिरक्षा सहायता— कार्यक्रम सम्बन्धी समझौता होने के बाद ही दी जा सकेगी।

मैं यह स्पष्ट करना चाहता हूँ कि इस समझौते के अन्तर्गत मिलने वाले शस्त्रास्त्र, सामग्री तथा सेवायें केवल सहायता लेने वाले देश की आन्तरिक सुरक्षा कायम रखने, न्याय संगत तरीके से अपनी आत्मरक्षा करने या उस प्रादेशिक संगठन, जिसका वह अंग हो, के क्षेत्र की रक्षा में भाग लेने के लिये ही प्रयुक्त की जा सकेगी। सहायता प्राप्त करने वाले किसी भी देश को यह जिम्मेदारी भी अवश्य लेनी पड़ती है कि वह किसी दूसरे राष्ट्र के विरुद्ध किसी प्रकार की आक्रामणात्मक कार्यवाही में भाग नहीं लेगा। ये जिम्मेदारियाँ समस्त राष्ट्रों को—चाहे उनकी राजनीतिक विचारधारा तथा उनकी अन्तर्राष्ट्रीय नीतियाँ कुछ भी क्यों न हों—पर्याप्त आश्वासन प्रदान करती हैं कि जो शस्त्रास्त्र अमरीकन स्वतन्त्र विश्व की सुरक्षा के लिये उपलब्ध करेगा, वे किसी प्रकार भी उनकी सुरक्षा को खतरे में नहीं डालेंगे। मैं कह सकता हूँ कि यदि अमरीका द्वारा किसी भी देश को, जिसमें पाकिस्तान भी शामिल है, दी जाने वाली सहायता का दुरुपयोग किया गया या उसका किसी अन्य देश पर आक्रमण करने में प्रयोग किया गया तो मैं अपने वैधानिक अधिकारी के अनुसार ऐसे आक्रमण के प्रति-

कार के लिये संयुक्त राष्ट्र संघ में और उससे बाहर भी तत्काल उपयुक्त कार्यवाही करूँगा। और आगे कार्यवाही करने के सम्बन्ध में मैं कांग्रेस से भी परामर्श करूँगा।

संयुक्त राज्य अमरीका की यह हार्दिक इच्छा है कि मध्य पूर्व में अधिक से अधिक स्थिरता और शक्ति हो जैसा कि उसने स्वतंत्र संसार के अन्य भागों में भी चाहा है। उसका विश्वास है कि इस क्षेत्र के लोगों की अपने निजी ढंग से जीवन को बनाये रखने तथा विकसित करने और अपनी इच्छानुसार सामाजिक प्रगति करने की स्मृहा को पूरा करने के लिये सबसे उचित उपाय यह है कि इस क्षेत्र की शक्ति बढ़ाई जाये ताकि कोई आक्रमण न कर सके तथा आक्रमण का भय भी कम हो जाये। यदि उसकी सहायता मांगी जाय तो संयुक्त राज्य अमरीका इस प्रयास में सहायता करने के लिये तैयार है।

मेरा उत्तर अभी तक प्रकाशित नहीं हुआ है। यह एक छोटा सा उत्तर है और इसलिये मैं इसे सदन में पढ़ कर सुना दूँगा।

“प्रिय राष्ट्रपति जी,

मैं आपको आपके उस व्यक्तिगत सन्देश के लिये धन्यवाद देता हूँ जो दिल्ली स्थित आपके राजदूत ने मुझे २४ फरवरी को दिया था। इस सन्देश के साथ संयुक्त राज्य द्वारा पाकिस्तान को दी जाने वाली सैनिक सहायता के बारे में आपके वक्तव्य की प्रति भी थी। आपने जो आश्वासन दिया है मैं उसको समझता हूँ। फिर भी, आप इस सम्बन्ध में मेरी सरकार तथा हमारे लोगों के विचार जानते हैं। वे विचार और नीति, जिन्हें हमने बहुत सोचने समझने के पश्चात् अपनाया है, हमारी इस इच्छा पर आधारित है कि हम शान्ति और स्वतन्त्रता को बढ़ाने में सहायक हों हम उस नीति का अनुसरण करते रहेंगे।”

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

उत्तर यह है। इस सम्बन्ध में मैं कुछ और शब्द कहना चाहूंगा जैसा कि सदन को मालूम हो है राष्ट्रपति आइज़नहावर ने अपने पत्र में कुछ आश्वासन दिये हैं तथा यह भी बतलाया है कि उनके उद्देश्य क्या हैं। मैं ने कभी भी इस सदन में किसी भी व्यक्ति या देश के उद्देश्यों को चुनौती नहीं दी है—मैं उनके उद्देश्यों का विश्लेषण नहीं कर सकता। हमें तथ्यों पर, जैसे भी वे हों, विचार करना होगा। जहां तक राष्ट्रपति आइज़नहावर का सम्बन्ध है, मुझे विश्वास है कि भारत के प्रति उनकी कोई दुर्भावना नहीं है, वह भारत का भला ही चाहते हैं और वह कोई ऐसा कदम नहीं उठाएंगे जिससे भारत को हानि पहुंचे। यह उद्देश्यों का सवाल नहीं है बल्कि कुछ परिणामों का जो कुछ कार्यवाहियों से निकलते हैं। और पाकिस्तान को सैनिक सहायता दिये जाने के मामले में हमें यही प्रतीत हुआ है कि इसके परिणाम बुरे ही होंगे। कहा गया है कि यह सहायता पाकिस्तान को केवल मजबूत बनाने के लिये दी जा रही है जिससे वह आक्रमण से अपनी रक्षा कर सके तथा सुरक्षा और शान्ति बनाये रखे। मैं यह नहीं समझ पाया हूं कि किस प्रकार के आक्रमण की आशंका की जाती है तथा कहां से यह आक्रमण होने की सम्भावना है। मेरे विचार में पाकिस्तान पर किसी ओर से आक्रमण होने की सम्भावना नहीं है; किन्तु इस मसले पर और अधिक प्रकाश डालने के लिये संयुक्त राष्ट्र में पाकिस्तानी प्रतिनिधि ने एक या दो दिन पहले ही न्यूयार्क में कुछ बातें कह कर अपना भय प्रकट कर दिया था। उन्होंने कहा था, “हम इस बात की प्रत्याभूति चाहते हैं कि एशिया की दो सबसे बड़ी ताकतें हमें अकेला छोड़ देंगी।” उनका अभिप्राय चीन और भारत से था। यह बात भी मेरी समझ में नहीं आती कि चीन पाकिस्तान पर

किस प्रकार आक्रमण कर सकता है—क्या वह काराकोरम दर्रे से होता हुआ पाकिस्तान में आयेगा या वह और किसी तरह से। जहां तक भारत का सम्बन्ध है मेरे विचार में मुझे सदन को फिर से यह याद दिलाने की जरूरत नहीं है कि हमारा दृष्टिकोण कैसा रहा है। मैं इस सम्बन्ध में कुछ और आगे कहूंगा।

जहां तक सुरक्षा और शान्ति बनाये रखने का सम्बन्ध है इसमें तर्क करने की आवश्यकता नहीं है। यह तथ्य है कि जब से इस सहायता की घोषणा की गई है तब से असुरक्षा तथा तनातनी और भी बढ़ गई है। जैसा कि मैंने बतलाया उद्देश्य चाहे जो भी हो परिणाम यही हुआ है कि भारत और पाकिस्तान में जो परिस्थितियां थीं वे वैसी नहीं रहीं और असुरक्षा की भावना बढ़ गई है। एशिया के अन्य देशों, पश्चिमी देशों आदि में भी यह भावना घर करती जा रही है कि स्थिति नाजुक हो चली है और लोग डरने लगे हैं कि न जाने क्या परिणाम निकलें।

जहां तक भारत का सम्बन्ध है सदन को याद होगा कि हम पाकिस्तान के सामने पिछले तीन वर्षों से लगातार ‘युद्ध-निषेध की घोषणा’ का प्रस्ताव रखते रहे हैं। युद्ध-निषेध घोषणा को अधिक स्पष्ट शब्दों में अनाक्रमण संधि कहा जा सकता है। हमने यह प्रस्ताव अनेक बार रखा है तथा पाकिस्तान ने कुछ न कुछ कारण बतला कर इसे स्वीकार करने से इंकार कर दिया है। यदि इस प्रकार की किसी घोषणा के प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया गया होता तो आज दोनों देशों और आसपास के क्षेत्रों में तनातनी कम हो जाती तथा दोनों देशों में अधिक सुरक्षा की भावना फैली हुई होती। इससे हमें उन समस्याओं को सुलझाने में सहायता मिलती जो कि हमारे सामने खड़ी हुई हैं। संयुक्त

राज्य अमरीका द्वारा पाकिस्तान को जो सैनिक सहायता दी जा रही है उस पर हमें इस बात को ध्यान में रखते हुए विचार करना है कि पाकिस्तान ने हमारी युद्धनिषेध धोषणा के प्रस्ताव को अस्वीकार कर लिया है। मैं यह कह सकता हूँ कि इस बात की कल्पना करना भी आसान नहीं है कि वर्तमान परिस्थितियों में चीन या भारत पाकिस्तान पर आक्रमण कर सकता है चाहे उद्देश्य कुछ भी क्यों न हों। मैं मामले की ठोस बातों को ध्यान में रखते हुए ऐसा कह रहा हूँ।

तो फिर, आक्रमण का प्रश्न कैसे उठता है और किस तरह इसके आधार पर पाकिस्तान को सैनिक सहायता दी जा रही है? मुझे तो इसके लिये कोई कारण दिखाई नहीं पड़ता। जहां तक मेरा सम्बन्ध है, यदि पाकिस्तान अपने आप को आर्थिक रूप से और, सामान्य अर्थ में, सैनिक रूप से भी मजबूत बनाता है तो मैं इसका स्वागत करूंगा; परन्तु अब जो तरीका अपनाया गया है वह सामान्य तरीका नहीं। इस तरीके से सामान्य स्थिति में अन्तर हो गया है और इससे शान्ति भंग होने का खतरा है।

अमरीका के राष्ट्रपति ने कहा है कि पाकिस्तान को जो सैनिक सहायता दी जा रही है, उसका वह आक्रमण-कार्य में उपयोग नहीं करने देंगे। मुझे इसमें सन्देह नहीं कि राष्ट्रपति आक्रमण के विरुद्ध हैं। परन्तु विगत अनुभव से हम यह जानते हैं कि आक्रमण होता है और उसे रोक नहीं जाता। साढ़े छः वर्ष हुए काश्मीर पर हमला हुआ जिसके बड़े भयंकर परिणाम निकले; परन्तु अमरीका ने अभी तक उसकी निन्दा नहीं की है और हमसे कहा जाता है कि विश्व-शान्ति के हित में हम इस विषय पर जोर न दें। इसी तरह आक्रमण फिर हो सकता है और कहा जा सकता है कि

यह आक्रमण नहीं है, जैसा कि पिछले आक्रमण के समय उस वक्त तक कहा जाता रहा था, जब इसे छिपाना असम्भव हो गया। यदि इस प्रकार के आक्रमण के लिये मार्ग सुगम कर दिया जायेगा तो यह आक्रमण फिर होगा, चाहे अमरीका उसे रोकने की कितनी ही इच्छा रखे। फिर वर्षों तक चर्चा होती रहेगी कि यह आक्रमण है या नहीं। अमरीका द्वारा पाकिस्तान को दी जाने वाली सैनिक सहायता से इस प्रकार के आक्रमण के लिये प्रोत्साहन मिल जायेगा।

अमरीका के राष्ट्रपति ने कहा है कि यदि हम अमरीका से सैनिक सहायता की प्रार्थना करें तो वह उस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। इस विचार को प्रकट करने में राष्ट्रपति ने हमारे साथ या स्वयं अपने साथ न्याय नहीं किया है। पाकिस्तान को दी जाने वाली सैनिक सहायता का विरोध करते हुए भी यदि हम स्वयं इसे स्वीकार करते हैं तो हम ढोंगियों और बिना सिद्धान्त वाले अवसरवादियों की तरह व्यवहार करेंगे।

जैसा मैं कई बार कह चुका हूँ, अमरीका द्वारा पाकिस्तान को जो सैनिक सहायता दी जा रही है उससे हमारे लिये भारत में और एशिया में एक गम्भीर स्थिति उत्पन्न हो गई है। इससे भारत और पाकिस्तान की आपसी समस्याओं को सुलझाना और कठिन हो जायेगा। भारत और पाकिस्तान के लिये इन समस्याओं का सुलझाना और पड़ोसियों के रूप में अपनी भौगोलिक स्थिति तथा सामान्य इतिहास की दृष्टि से, मित्रता एवं सहयोगपूर्ण सम्बन्ध स्थापित करना बहुत आवश्यक है। ये समस्याएँ तब ही हल हो सकती हैं जब ये दोनों देश, बिना दूसरे लोगों के हस्तक्षेप के, स्वयं इन्हें हल करने का प्रयत्न करें। वास्तव में, अन्य देशों के हस्तक्षेप से

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

ही ये समस्यायें पहले सुलझाई नहीं जा सकी हैं। हाल ही में, भारत और पाकिस्तान के बीच एक नया और अधिक मैत्रीपूर्ण वातावरण उत्पन्न हो गया था और दोनों प्रधान मंत्रियों के सीधे ही एक दूसरे से बातचीत करने के फलस्वरूप इन समस्याओं के सुलझाने में काफी प्रगति हो रही थी। परन्तु यह प्रगति अब रुक गई है और नई कठिनाइयां सामने खड़ी हो गई हैं।

अमरीका पाकिस्तान को सैनिक सहायता देकर एक प्रकार से इन समस्याओं में हस्तक्षेप कर रहा है, जिससे भविष्य में भयंकर परिणाम निकलने की सम्भावना है।

इस समय जम्मू और काश्मीर राज्य में युद्ध-विराम रेखा के दोनों तरफ संयुक्त राष्ट्र संघ की ओर से बहुत से अमरीकी प्रेक्षक भौजूद हैं। इस झगड़े में हम अब इन अमरीकी प्रेक्षकों की तटस्थ नहीं समझ सकते; इसलिये हम उनका वहां रहना अनुचित दिखाई देता है।

एशिया के देशों पर इस सहायता के जो प्रभाव हो सकते हैं, उनका मैं पहले जिक्र कर चुका हूँ। एशिया के बहुत से देशों ने एक सम्बन्धी अवधि तक परतन्त्र रहने के बाद स्वतन्त्रता प्राप्त की है। वे अपनी स्वतन्त्रता को बहुत अधिक महत्व देते हैं और हम ऐसी किसी चीज को जो उनकी स्वतन्त्रता में बाधा डालेगी हानिकारक और विश्व शान्ति के लिये खतरनाक समझते हैं।

हाल ही में, २६ जनवरी को अमरीका के उप-विदेश-मंत्री, श्री वाल्टर एस० राबर्टसन ने अमरीका की कांग्रेस की सदन विनियोग उप-समिति के सामने एक वक्तव्य दिया था। मेरे पास, इस वक्तव्य का कोई सरकारी अभिलेख नहीं है। वक्तव्य २६

जनवरी को दिया गया था और शायद इसे २३ या २४ फरवरी को प्रकाशित किया गया था। इसके बारे में पत्रों में दो प्रकार की रिपोर्टें हैं, परन्तु दोनों का अर्थ एक ही सा है। एक प्रेस रिपोर्ट में कहा गया है कि उन्होंने कांग्रेस की सदन विनियोग उप-समिति से यह कहा कि अमरीका को चाहिये कि वह अनिश्चित काल के लिये एशिया में अपना प्रभुत्व जमाये रखे और जब तक चीन का साम्यवादी शासन टूट न जाये तब तक उसके खिलाफ सैनिक मोर्चा बनाये रखे। दूसरी रिपोर्ट में कहा गया है कि अमरीका को एशिया में अनिश्चित काल के लिये उपरोक्त उद्देश्य प्राप्त होने तक अपनी शक्ति बनाये रखनी चाहिये। चाहे अमरीका अपनी शक्ति बनाये रखना चाहता हो या स्पष्ट रूप से अपना प्रभुत्व जमाना चाहता हो, इससे कोई अन्तर नहीं पड़ता; उद्देश्य दोनों में एक ही है। जैसा मैं कह चुका हूँ, यह वक्तव्य कोई पांच दिन पहले प्रकाशित हुआ है। जहां तक चीन की जनवादी सरकार का सम्बन्ध है, सब जानते हैं कि हमारी और अमरीका की नीति भिन्न है। हम चीन की इस सरकार को मान्यता दे चुके हैं और हमारे उसके साथ मैत्रीपूर्ण सम्बन्ध हैं। इसलिये इस विषय में हमारी और अमरीका की नीति एकदम भिन्न है। हमारे लिये यहां अमरीका के एक जिम्मेदार अधिकारी का यह वक्तव्य काफी महत्व रखता है जिसमें उन्होंने कहा है कि अमरीका को एशिया पर एक अनिश्चित काल के लिये प्रभुत्व जमाये रखना चाहिये। चाहे उद्देश्य कुछ भी हो, एशिया के देश, और निस्सन्देह ही भारत इस नीति को कभी स्वीकार नहीं कर सकता। वे किसी भी देश के अधीन रहने का विचार नहीं रखते। हमें इन सब बातों को ध्यान में रख कर ही हाल की घटनाओं पर, विशेषतः पाकिस्तान को दी

जाने वाली इस सहायता पर विचार करना चाहिये ।

पाकिस्तान के प्रधान मंत्री ने कहा है कि इस सैनिक सहायता से मुस्लिम देशों को एक करने में और मजबूत बनाने में बहुत कुछ सहायता मिलेगी; उन्होंने कहा कि पाकिस्तान ने एक नया कदम उठाया है जिससे वह विश्व के मामलों में अब महत्वपूर्ण भाग लेने के योग्य हो जायेगा । मैं पाकिस्तान के प्रधान मंत्री की आलोचना करना नहीं चाहता, परन्तु यह बात मेरी समझ में नहीं आती कि एक गैर देश से हथियार लेकर मुस्लिम देश किस तरह शक्तिशाली हो सकेंगे और किस तरह कोई देश दूसरे देश की सैनिक सहायता पर निर्भर होकर अन्तर्राष्ट्रीय मामलों में महत्वपूर्ण रूप से भाग ले सकेगा ।

पाकिस्तान के प्रधान मंत्री ने यह भी कहा है कि इस सैनिक सहायता से काश्मीर की समस्या हल करने में सहायता मिलेगी । इससे स्पष्ट है कि उनका दिमाग किस तरफ चल रहा है और वह किस तरह इस सैनिक सहायता का उपयोग करना चाहते हैं । सैनिक सहायता का लड़ाई में या लड़ाई के खतरे में ही उपयोग किया जाता है ।

मैं एक बात का और जिक्र करना चाहता हूँ । हमारे लिये यह एक सोचने की बात है कि विभिन्न देश आपस में सैनिक विषयों पर जो समझौता करते हैं वे संयुक्त राष्ट्र संघ के घोषणा पत्र की भावना के कहां तक अनुकूल हैं । संयुक्त राष्ट्र संघ एक विशिष्ट उद्देश्य से स्थापित किया गया था और यह उद्देश्य घोषणा पत्र में उल्लिखित किया गया है । मैं चाहता हूँ कि सदन इस बात पर विचार करे कि विभिन्न देशों के खास तौर पर जब दोनों पक्ष संयुक्त राष्ट्र संघ के सदस्य हों,

इस तरह सैनिक गठ-बन्धनों में शामिल होने से यह उद्देश्य कहां तक पूरा किया जा रहा है ।

यह चीज भी धीरे धीरे स्पष्ट होती जा रही है कि किस प्रकार संयुक्त राष्ट्र संघ की महासभा में महत्वपूर्ण विषयों पर बहस नहीं होने दी जाती और जब किसी विषय पर बहस होती भी है तो पहले से ही कुछ निर्णय कर लिये जाते हैं जिन्हें, ऐसा मालूम होता है, कि संयुक्त राष्ट्र की महासभा पर थोप दिया जाता है। तो, यह तरीका ही है जिससे संयुक्त राष्ट्र संघ अपने उद्देश्यों को पूरा कर सकेगा या जिससे वर्तमान तनाव में कमी हो सकेगी ।

इस तनाव समस्त देशों के लोगों में भय और सन्देह की भावना फैली हुई है । हमें हर मामले को इस दृष्टि से देखना है कि उससे भय और सन्देह की इस भावना में वृद्धि होती है या कमी । क्या इसमें कोई सन्देह हो सकता है कि पाकिस्तान को जो सैनिक सहायता दी जा रही है उससे सुरक्षा की भावना उत्पन्न होने के बजाय भय और सन्देह की भावनाओं में और फलतः देशों के बीच तनाव में वृद्धि ही होगी ?

अब ज़रा काश्मीर का मामला लीजिये । सदन इसके लम्बे इतिहास से परिचित है और जानता है कि पिछले दो वर्षों से किस प्रकार अन्य प्रश्नों के साथ इस प्रश्न पर भी विचार हो रहा है कि काश्मीर में जनमत संग्रह करने के अभिप्राय से किसनी सेना रहने दी जाये । अब तक इस प्रश्न पर कोई समझौता नहीं हो सका है । अब इस सारे विषय पर एक बिल्कुल भिन्न दृष्टिकोण से विचार किया जाना है क्योंकि युद्ध-विराम रेखा के परे पाकिस्तान में बाहरी देशों से सेनाएँ लाई जा रही हैं ताकि पाकिस्तान उनसे काम ले सके । इस चीज से काफी अन्तर पड़ता है । जैसा कुछ समय पूर्व मैंने कहा था, इस सैनिक सहायता से भारत और एशिया में जो संतुलित

- [श्री जवाहरलाल नेहरू]

स्थिति थी वह बिगड़ गई है। मैं पाकिस्तान अथवा भारत की सैनिक शक्ति के बारे में इतना नहीं सोच रहा था—हालांकि यह भी एक तत्सम्बन्धी विषय है—जितना मेरा मतलब उन सब बातों से था जिनसे यह गड़बड़ पैदा हो गई है और जिनमें से कुछ की ओर मैं आपका ध्यान दिला चुका हूँ।

भारत किसी भी कार्य के लिये और किसी भी परिस्थिति में अपनी स्वाधीनता का सौदा नहीं करना चाहता।

मुझे विश्वास है कि इस गम्भीर स्थिति में यह सदन और हमारे देशवासी एकता से काम करेंगे। यह किसी दल का प्रश्न नहीं है। यह एक राष्ट्रीय प्रश्न है जिस पर दो मत ही नहीं सकते।

डा० लंका सुन्दरम् (विशाखापटनम्) : मैं सभा के नेता से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि उन्होंने जो अभी तक ऐतिहासिक वक्तव्य दिया है, वे इस विषय पर चर्चा के सम्बन्ध में क्रम-पत्र में प्रस्ताव रखें ताकि विश्व को बताया जा सके कि इस विषय पर सभा उन से सहमत है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इस पर विचार कर के ही कुछ कहूंगा।

श्री रामचन्द्र रेड्डी (नल्लोर) : रेलवे आय-व्ययक पर चर्चा के लिए तीन दिन अर्थात् १२ घंटे से कुछ कम समय नियत किया गया है। इस में से औद्योगिक वित्त निगम जांच समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा के लिए दो घंटे निकाल लेने पर बहुत कठिनाई होगी। मेरी प्रार्थना है कि आप सदन को बता दें कि क्या और किसी दिन समय दे कर इस की पूर्ति की जायेगी।

अध्यक्ष महोदय : इस पर अभी निर्णय करने की बजाये चर्चा आरम्भ करनी चाहिये। फिर यह देख कर कि चर्चा में कितनी बातें कही गई हैं और इसे जारी रखने की आवश्यकता है कि नहीं इस का निर्णय किया जायेगा। यदि आवश्यकता हो तो प्रश्न काल न रख कर अथवा ऐसे अन्य किसी ढंग से कार्य चलाया जा सकेगा।

श्री टी० के० चौधरी (बरहामपुर) : इस के अतिरिक्त मेरी यह भी प्रार्थना है कि सरकार को औद्योगिक वित्त निगम जांच समिति के प्रतिवेदन की और प्रतियां सदस्यों को उपलब्ध करनी चाहियें।

अध्यक्ष महोदय : क्या मंत्री, श्री गुहा, इस विषय की ओर ध्यान देंगे ?

वित्त उप-मंत्री (श्री ए० सी० गुहा) : मुझे इन की ओर से अभी पत्र मिला है। मेरा विचार है कि इस में कुछ समय लग जायेगा। मैं नहीं समझता कि आज ही ऐसा करना संभव है। मुझे अभी इन का पत्र मिला है। मैं प्रयत्न कर रहा हूँ कि कार्यालय यथाशीघ्र प्रतियां भेज दें। यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं उन्हें अपनी प्रति उधार दे सकता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न एक सदस्य को प्रति देने का नहीं है। क्योंकि प्रतिवेदन छपाया गया है। मैं समझता हूँ कि प्रतियों की काफ़ी संख्या होगी ही।

श्री एस० एस० मोरे (शोलापुर) : यह सदस्यों में परिचालित की जाए।

अध्यक्ष महोदय : सब पांच सौ सदस्यों में इसे परिचालित करने की आवश्यकता नहीं जो लेना चाहें उन्हें प्रति मिलनी चाहिये।

कई माननीय सदस्य : हम सब इस की प्रति चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री इस ओर ध्यान दें और बतायें कि क्या वे सायं तक प्रतियां दे सकते हैं ? क्या वे ऐसा करेंगे ?

श्री ए० सी० गुहा : मैं भरसक प्रयास करूंगा । मैं अभी कार्यालय से सम्पर्क प्राप्त करूंगा और मैं समझता हूँ कि यह संभव हो सकेगा ।

रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा—जारी

अध्यक्ष महोदय : अब सभा रेलवे आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा आरम्भ करेगी । यथापूर्व नियम के अनुसार प्रत्येक सदस्य के लिए पन्द्रह मिनट का समय होगा और दलों के नेताओं के लिए २० मिनट का ।

श्री राम चन्द्र रेड्डी (नल्लोर) : इस बात से सब सहमत हैं कि जो रेलवे आय-व्ययक माननीय मंत्री ने प्रस्तुत किया है वह यथेष्ट संतोषजनक है । विशेषतः उस में तृतीय श्रेणी के यात्रियों को दी गई सुविधाएं और रेलवे कर्मचारियों के अधिक कल्याण के उपबन्ध श्लाघनीय हैं ।

मैं इस आय-व्ययक की कुछ महत्वपूर्ण बातों के सम्बन्ध में कुछ कहूंगा । मुझे इस बात पर सदा आश्चर्य रहा है कि रेलवे का आय-व्ययक पृथक् क्यों रखा जाता है । रेलवे अन्य राष्ट्रीय उपक्रमों की तरह एक राष्ट्रीय उपक्रम है जिस पर सरकार का नियंत्रण है । इस में गैर-सरकारी उपक्रमों को १९५० से समाप्त किया जा चुका है । ऐसी स्थिति में इसे अन्य आय-व्ययक से पृथक् रखना उपयुक्त नहीं है । यदि किसी कारणवश राष्ट्र के लिये एक ही आय-व्ययक रखना सम्भव न हो तो रेलवे, डाक तथा तार और सिन्दरी उर्वरक फ़ैक्टरी आदि जैसे अन्य राष्ट्रीय उपक्रमों का एक आय-व्ययक तैयार करना चाहिये ।

बताया गया है कि रेलवे के पुनर्वर्गीकरण के फलस्वरूप कुछ लाभ हुए हैं । परन्तु हम इस के और वर्गीकरण की प्रत्याशा कर रहे थे जिस से आर्थिक व्यवस्था अधिक अच्छी हो सके और प्रशासन का कुशल संवाहन हो सके ।

मेरा विचार है कि रेलों का एक और क्षेत्र बनाया जाना चाहिये जिस में आंध्र और हैदराबाद की रेलवे व्यवस्था तथा केन्द्रीय रेलवे का कुछ भाग सम्मिलित हो और उस का मुख्यालय हैदराबाद अथवा नागपुर में हो ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि वाल्टेयरमद्रास शाखा पर बहुत अधिक कार्य है । मेरा सुझाव है कि भीड़ को कम करने के लिए वाल्टेयर से मद्रास तक दोहरी लाइन बनाई जाये । मेरा अभिप्राय यह नहीं कि एक ही वर्ष के आय-व्ययक में इस का उपबन्ध हो, वरन् प्रति वर्ष कुछ मील तक दूसरी लाइन बनाने का उपबन्ध किया जाना चाहिये । अन्यथा रेलवे विभाग को स्वयं बहुत हानि हो रही है क्योंकि उन्हें विवश हो कर अपना कोयला रेल द्वारा भेजने को बजाय जहाज द्वारा भेजना पड़ता है । इस पर प्रति वर्ष व्यय होने वाला लगभग एक करोड़ रुपया बचाया जा सकता है ।

रेलवे लाइनों का सर्वेक्षण १९३० या १९३१ तक होता रहा है परन्तु तत्पश्चात् बन्द कर दिया गया था । मंत्री महोदय को इस बात पर तत्परता से विचार करना चाहिये कि आंध्र के भीतर के भाग को भी विचार तथा सुविधाएं प्राप्त करने का अवसर दिया जाये । मुझे यह निश्चय है कि नल्लोर से कुडप्पा अथवा कोई और लाइन बहुत अच्छी रहेगी जिस से नल्लोर के उपेक्षित क्षेत्र और रायल-सीमा के दुर्भिक्ष पीड़ित क्षेत्र की ओर ध्यान

[श्री रामचन्द्र रेड्डी]

दिया जा सके। ऐसी लाइन अरंथंगी और हसन-मंगलोर लाइनों से भी अधिक उपयोगी और लाभदायक होगी। भ्रष्टाचार विरोधी समिति की नियुक्ति के लिये मैं सरकार को बधाई देता हूँ। मेरा विचार है कि किसी विशेष समिति की बजाय विभाग के कर्मचारियों को ही भ्रष्टाचार समाप्त करने के लिए अग्रसर होना चाहिये। इस समिति में अधिकतर कांग्रेसी हैं इस कारण सभापतित्व करने से श्री कृपालानी को स्वयं कोई लाभ नहीं होगा। कोई बड़ी बात नहीं कि वह जो विमर्ति टप्पणी देंगे वह प्रतिवेदन से भी बड़ी हो। तो भी इस का प्रतिवेदन शीघ्र आना चाहिये।

सरकार द्वारा सब प्रकार के प्रबन्ध किये जाने पर भी बिना टिकट यात्रा बढ रही है। सरकार को इस की ओर अधिक ध्यान देना चाहिये, ताकि विभाग को इस हानि से बचाया जा सके और यात्रियों में भी अनुशासन की भावना पैदा हो।

मुझे पता लगा है कि पुनर्वर्गीकरण के पश्चात् भी पदाधिकारी पदाली के साथ भिन्न भिन्न प्रकार का व्यवहार किया जाता है। माननीय मंत्री को यह देखना चाहिये कि सब क्षेत्रों में कार्य करने वाले पदाधिकारियों के साथ समान व्यवहार हो। यदि उन के वेतनों में अन्तर हो और पदोन्नति के सम्बन्ध में भिन्न नियम हों तो इन भिन्नताओं को शीघ्र दूर करना चाहिये।

यह समझ में नहीं आता कि बंगलौर के हिन्दुस्तान विमान कारखाने से संलग्न रेल के डिब्बों के कारखाने को क्यों नहीं बढ़ाया जाता। इस प्रयोजन के लिए नियत की गई राशि भी पर्याप्त नहीं प्रतीत होती। इस में बने हुए डिब्बे आयात किये गये विदेशी

डिब्बों का मुकाबला कर सकते हैं। जब यह कारखाना इस संतोषजनक ढंग से कार्य कर रहा है तो इस को शीघ्र ही विकसित क्यों नहीं किया जाता। इस उपक्रम के निर्माण कार्य से देश की रेल के डिब्बों की समस्या भी हल हो सकती है।

श्री एस० बी० रामस्वामी (सलेम) :
भारतीय रेलों ने इस वर्ष भी प्रभावोत्पादक शीघ्र उन्नति कर दिखाई है। राष्ट्र के इस सब से बड़े सरकारी उद्योग के कार्य का सुयोग्य तथा व्यापारिक ढंग से प्रबन्ध करने के लिये रेल मंत्रालय को बधाई अवश्य दी जानी चाहिये। स्वयं यह बात ही बड़ी सराहनीय है कि ८६७ करोड़ रुपये के मूल्य के इतने बड़े उद्योग के स्वामी भारत के नागरिक हैं तथा उन्हें ५.५ प्रतिशत लाभांश दिया गया है। परन्तु रेलों के विकास के लिये तथा यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं के विकास के लिये वित्तों का जिस प्रकार उपयोग किया गया है वह और भी अधिक सराहनीय है जहां कहीं हम जाते हैं, हमें चारों ओर विकास ही विकास दृष्टिगोचर होता है। परन्तु इस का अभिप्राय यही नहीं है कि कुछ मामलों में रेलवे-प्रशासन की आलोचना नहीं की जा सकती। यह कहा जा सकता है कि प्रथम पंच वर्षीय योजना काल में रेलों पर कुल ४०० करोड़ रुपये व्यय होने थे परन्तु योजना के प्रथम तीन वर्षों में केवल २०० करोड़ रुपये व्यय हुये हैं। इस से यह स्पष्ट हो जाता है कि कुल राशि में से २०० करोड़ रुपये तथा योजना काल के २ वर्ष अभी शेष हैं और इस आधार पर यह कहा जा सकता है कि व्यय कालानुसार नहीं हुआ है। मैं तो यह देखना चाहता हूँ कि योजना के पांचों वर्ष समाप्त होने से पहिले अवशिष्ट २०० करोड़ रुपये व्यय हो जायें। इस दृष्टि से मैं रेलवे मंत्री से

आग्रहपूर्ण निवेदन करता हूँ कि वह उखाड़ी गई लाइनों को पुनः बनाने तथा नई लाइनें बनाने के लिये अधिक धन नियत करें।

मैं निवेदन करता हूँ कि बंगलौर-सलेम लाइन को सब से अधिक प्राथमिकता दी जाये। इस के कई कारण हैं। एक कारण यह है खण्डवा-हिंगोली मित्रान का यह अनिवार्य उपांग है। परन्तु इस के पूर्ण होने पर भी छोटी लाइन के पश्चिमी तथा उत्तरी क्षेत्रों से पूर्वी तथा दक्षिणी क्षेत्रों को आने जाने में कठिनाई रहेगी। अतः सलेम से बंगलौर का एम० जी० मिलान की तत्कालीन आवश्यकता है। दूसरा कारण यह है कि इस से वाणिज्य लाभ होगा। यदि सलेम को मदुराई से मिलाने के लिये इस छोटी लाइन को सलेम से डिन्डीगल तक बढ़ा दी जाये तो माल को दक्षिण से उत्तर को ले जाने में बड़ी सहायता मिलेगी तथा पंजाब का त्रावनकोर-कोचीन से सीधा मिलान हो जायेगा। तीसरा कारण यह है कि यह लाइन युद्ध की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है क्योंकि त्रिचनापली में एक छावनी है। इस के अतिरिक्त एक छावनी बंगलौर में है और पूना में उन का प्रधान कार्यालय है।

दूसरी बात जिस पर मैं जोर देना चाहता हूँ यह है कि खातों को देख कर यह जानने से मुझे दुख होता है कि वाच एण्ड वार्ड पर अधिक खर्च किये जाने पर भी यातायात या स्टोर में माल के खो जाने अथवा उस में टूट फूट हो जाने के कारण दी जाने वाली क्षतिपूर्ति बहुत अधिक है। मैं देखता हूँ कि पिछले चार वर्षों में १४ या १५ करोड़ रुपये क्षतिपूर्ति के रूप दिये जा चुके हैं। मैं चाहता हूँ कि इस में अधिक से अधिक कमी करने की दृष्टि से रेलवे प्रशासन इस ओर ध्यान दे।

तीसरी बात यह है कि रेलों की गति को बढ़ाया जाये। मैं देखता हूँ कि औसत रूप में

डाक गाड़ी २५ मील, यात्री गाड़ी १५ मील, तथा माल गाड़ी ६ और १० मील के बीच की गति से चलती हैं। वास्तव में यह कम है। आजकल वायु यातायात के समय में यदि रेलें अपनी गति में वृद्धि नहीं करती हैं तो उन्हें अपनी आय में हानि उठानी पड़ेगी। इसी कारण मैं इस बात पर जोर देता हूँ कि यथासम्भव रेलों की गति में वृद्धि की जाये।

४ म० प०

दूसरा प्रश्न सड़कों पर पुल बनाने का है। यह खेदजनक बात है कि इस कार्य के लिये अधिक धन नियत नहीं किया गया है। प्रत्येक उपनगर तथा नगर में, आप देखते हैं कि रेलवे तथा सड़क के चौराहों से लोगों को बड़ी असुविधा होती है तथा इस के परिणामस्वरूप समय नष्ट होता है। मैं रेलवे प्रशासन से निवेदन करता हूँ कि वह इस सम्बन्ध में पहिले बनाये गये नियमों में इस दृष्टि से संशोधन करें कि वे वहां सड़कों पर पुल अवश्य बनाये जहां रेलवे लाइन से इस प्रकार की बाधा होती है।

रेलों के कार्य में समय पाबन्दी होनी चाहिये। इस के अतिरिक्त रेलवे प्रशासन को चाहिये कि वे जिस वेतन-श्रेणी की कर्मचारियों जैसे कुली आदि, को यह भली प्रकार समझा दे कि वे माल को एक स्थान से दूसरे स्थान को ले जाने तथा रखने उठाने में अपना उत्तरदायित्व महसूस करें।

अन्त में रेलवे प्रशासन से मैं निवेदन करता हूँ कि वे मेरी बताई गई सारी बातों पर ध्यान दें।

श्री नटेशन (तिरुवल्लूर) : श्रीमान्, वास्तविक आय-व्ययक प्रस्तुत करने के लिये मैं माननीय रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ। इस से विद्यमान लाइनों के पुनः स्थापन की तथा कर्मचारियों व यंत्रियों दोनों को अधिक

[श्री नटेशन]

सुविधा का उपबन्ध करने की सच्ची इच्छा प्रकट होती है। परन्तु आय-व्ययक से कुछ ऐसे झुकाव भी प्रकट होते हैं जिन पर हमें ध्यान देना पड़ता है।

मैं मंत्री जी के उस आश्वासन का स्वागत करता हूँ जो उन्होंने 'विकास बचत' के हित में रेलों के किरायों तथा भाड़ों में समायोजन करने के सम्बन्ध में दिया है। यह आवश्यक है कि यदा कदा यात्री तथा माल-यातायात की दरों का अध्ययन किया जाये। श्रीमान, यह मांग की जाती है कि तृतीय श्रेणी की दरों में कमी अवश्य होनी चाहिये। परन्तु ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे प्रशासन के लिये यह तनिक भी सम्भव नहीं है कि वे उस पर विचार करे। कुछ बचत करनी है। निर्माण, मरम्मत तथा देख रेख आदि में बचत की गुंजाइश होनी चाहिये।

माननीय मंत्री ने बताया है विस्तार-कार्यक्रम को आगे बढ़ाने के लिये प्रबन्ध किया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री के इस कथन से प्रसन्न हूँ कि वह उस अन्तर में यथासम्भव कमी करने का प्रयत्न कर रहे हैं जो आजकल उच्च तथा निम्न श्रेणियों में विद्यमान है तथा निम्न श्रेणी के यात्रियों के लिये सुविधाओं का उपबन्ध किया जा रहा है।

यह प्रकट किये गये इस मत पर मुझे अचम्भा है कि तम्बरम-विल्लुपुरम लाइन के विद्युतीकरण की योजना पर अभी तक ध्यान दिया जा रहा है। दक्षिण में इस मामले का कई वर्षों से विरोध हो रहा है। 'दि हिन्दू' तथा 'दि मेल' दैनिक पत्रों ने, जो दक्षिण भारत के लोगों के मत का प्रतिनिधित्व करते हैं, इस के बारे में लिखा है। बहुत सी प्रादेशिक भाषाओं के पत्रों ने भी इस मामले को सामने ला रखा है। 'दि हिन्दू' ने लिखा है कि रेलवे मंत्री ने

इस लाइन के विद्युतीकरण करने की आवश्यकता पर ध्यान ही नहीं दिया है। 'दि मेल' ने भी ऐसे ही विचार प्रकट किये हैं। मेरे कहने का अभिप्राय यह है कि योजना रेलों के समक्ष है तथा परिमाण पूर्ण हो गया है। योजना के अन्तर्गत उपलब्ध सामग्री तथा धन के साथ अब यह आसान है कि योजना को तुरन्त आगे बढ़ाया जाये।

मद्रास-बम्बई एक्सप्रेस तथा ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस की चाल बढ़ाने के सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूँ कि सामान्य परिस्थिति स्थापित होने के साथ साथ इन दो एक्सप्रेस रेलों की चाल में वृद्धि अवश्य होनी चाहिये। यह मामला मैंने क्षेत्रीय समिति में भी प्रस्तुत किया था परन्तु वहाँ प्रशिक्षक व्यक्तियों ने कहा कि ऐसा करना सम्भव नहीं है। मेरी समझ में नहीं आता कि यह सम्भव क्यों नहीं है। मद्रास-बम्बई एक्सप्रेस अब युद्धपूर्व काल की अपेक्षा दो घण्टे अधिक लेती है। मेरी समझ में नहीं आता कि जब कि रेल पहिले कम समय में बम्बई पहुंच सकती थी तो अब उतने समय में क्यों नहीं पहुंच सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या यात्री के लिये यह लाभदायक नहीं है कि वह उतने ही किराये में अधिक समय तक रेल में यात्रा करे ?

श्री नटेशन : स्वभावतः प्रत्येक व्यक्ति यह चाहता है कि वह यथासम्भव तीव्र गति से यात्रा करे। उदाहरणार्थ, विशेषकर मद्रास से दिल्ली आने वाले लोग यही चाहते हैं।

मद्रास में ऊपरी पुलों के बारे में मेरे माननीय मित्र ने कुछ कहा था। हम देखते हैं कि प्रत्येक वर्ष इस कार्य के लिये आय व्ययक में उपबन्ध किया जाता है परन्तु मद्रास-निगम को भी आवश्यक धन जुटाना पड़ता है। माननीय उपमंत्री ने दूसरे सदन में कहा था कि रेलवे प्रशासन ने योजना आयोग से प्रा

की है कि वह एक करोड़ रुपया ऋण के रूप में दे दे। मुझे पूर्ण आशा है कि मद्रास निगम कुछ ऋण की प्रार्थना करेगा। मद्रास में तो आपसी झगड़ों का जोर शोर है। क्या मैं मद्रास के लोगों को यह कह दूँ कि वे रेलवे मंत्रालय तक न आ कर मद्रास में ही ऊपरी पुलों के लिए आन्दोलन करें।

हमारी कुछ रेलों में शीतोष्ण-नियन्त्रण व्यवस्था है जो विदेशियों द्वारा की जाती है। यदि आप शीतोष्ण-नियन्त्रण के क्षेत्र में आविष्कारों के लिये ५०,००० रुपये दें, तो मुझे विश्वास है कि बहुत से लोग आगे बढ़ेंगे।

प्रशासन सम्बन्धी अधिकारियों के बारे में भी मैं कुछ कहना चाहता हूँ। मध्य रेलवे के महा-प्रबन्धक ने कहा है कि शीतोष्ण-नियन्त्रण की सम्पूर्ण व्यवस्था की रूपरेखा मध्य रेलवे के कारखाने ने बनाई थी और उन्होंने कहा कि भारत में इस प्रकार की सामग्री की रूप रेखा तथा सामग्री का बनाना प्रथम बार हुआ है। जब कि हमारे व्यक्ति यह कर सकते हैं तो क्या उन के लिये यह बहुत कठिन है कि वे द्वितीय श्रेणी के डिब्बों को शीतोष्ण-नियन्त्रित बनाने के लिये कोई संयन्त्र लगा दें। इस प्रकार शीतोष्ण-नियन्त्रण में बचत अवश्य होगी।

मैं देखता हूँ कि लिग्नाइट (एक प्रकार का कोयला) का, जिस की खानें दक्षिण भारत में हैं, यथाशीघ्र प्रयोग नहीं किया जा रहा है। मुझे बताया गया है कि रेल के इंजिनों में लिग्नाइट जलाने तथा बायलरों में लिग्नाइट-तेल प्रयोग करने से उत्तर भारत से कम कोयला लाना पड़ेगा। रेलवे मंत्रालय को लिग्नाइट के प्रयोग में विकास या खोज के लिये आवश्यक धन की व्यवस्था करनी चाहिये।

मुझे आशा है कि रेलें सब ढंग से, ठीक एक व्यापार गृह की भांति, बचत कर सकती है

और रेलवे मंत्रालय अगले वर्ष इस से भी बेहतर आंकड़े हमारे सामने रखेगा।

श्री टी० बी० विठ्ठल राव (खम्मम) : योजना के अनुसार हमारा रेलवे आयव्ययक मुख्यतया पुनर्स्थापन का रहा है, विकास का बहुत कम। गत वर्ष हम से कहा गया था कि प्रारम्भिक दोनों वर्षों में प्रगति स्वभावतः ही अधिक नहीं होगी, किन्तु तत्पश्चात् उस में तेजी जाएगी। किन्तु तृतीय वर्ष में भी कोई उल्लेखनीय प्रगति नहीं हुई है। इस का एक मुख्य कारण यह है कि हम विदेशों पर निर्भर हैं। हम ने विदेशों में कितने ही इंजिनों तथा डिब्बों का आर्डर दिया है किन्तु वे हमें समय पर नहीं मिलते। इस से न केवल हमारी फैक्टरियों तथा वर्कशापों पर प्रभाव पड़ता है, अपितु हमारी खुद की फैक्टरियों द्वारा निर्माण पर प्रभाव पड़ता है। बेलजियम से हम ने अंडरफ्रेमों का आर्डर दिया है जिन का मूल्य टाटा द्वारा निर्मित अंडरफ्रेमों से दूना है और फिर भी हमें वे समय पर नहीं मिल पाते। और इस का परिणाम क्या होता है? हिन्दुस्तान एयरक्रैफ्ट फैक्टरी बंगलोर जिस की क्षमता १८० डिब्बे प्रति वर्ष उत्पादित करने की है, केवल १२० डिब्बे बना पाती है। और जब कि इस फैक्टरी में निर्मित डिब्बे की लागत लगभग १,३०,००० रु० आती है, आयातित डिब्बे की लागत २,६०,००० रु० आती है। किन्तु इस से सबक सीखने के बजाए हम बराबर अपने आर्डर बाहर भेजते चले जाते हैं। बाहर के देशों को हम ने इंजिनों का आर्डर दिया है जिन का मूल्य ५½ लाख रुपये प्रति इंजिन होगा जब कि चितरंजन में निर्मित इंजिन का मूल्य ४ से ४½ लाख रुपये आता है। और इस पर भी हमें इस बात की निश्चितता नहीं रहती कि समय पर हमें माल मिल जाएगा।

आयव्ययक से पता चलता है कि रेलवे सामग्री के संरक्षण के लिए विशेष रूप से

[श्री टी० बी० विठ्ठल राव]

प्रयत्न किया जाएगा। इस बात की वास्तव में अत्यन्त आवश्यकता है कि हम इस सामान का मितव्ययता के साथ प्रयोग करें। किन्तु आयोजन के जमाने में रहते हुए भी इस मामले में हम मितव्ययता न कर के अतिशयता कर रहे हैं। जब कि सन् १९४६ में हम ने विदेशों से ७ करोड़ रुपए का यह सामान मंगाया था, सन् १९५२-५३ में हम ने ८ करोड़ रुपये का सामान मंगाया। आत्मनिर्भरता के हमारे कार्यक्रम का यह हाल है। हमारे इस सामान स्टॉक का मूल्य १९५४ में ४ करोड़ रुपए और घट जाने की सम्भावना है, जैसा कि स्वयं माननीय मंत्री जी ने कहा।

आवश्यक वस्तुएं हमारे पास बहुत कम मात्रा में हैं। उदाहरणार्थ होज़ पाइप जैसी सामान्य वस्तु को ही लीजिए। इन की कमी होने से हमें यह करना पड़ता है कि आने वाली गाड़ी का होज़ पाइप निकाल कर जाने वाली गाड़ी में लगाना पड़ता है।

अब मैं एक दूसरे महत्वपूर्ण विषय, कोयले के परिवहन पर आता हूँ। सन् १९५२ में बंगाल तथा बिहार की कोयला खदानों में औसतन ३,१४४ वेगन प्रति दिन उपलब्ध थे जब कि सन् १९५३ में ३,११२ ही अर्थात् ३२ वेगन प्रति दिन कम उपलब्ध थे। वेगनों की संख्या बढ़ाने की माँग बराबर की जाती रही है। किन्तु आश्वासनों के बावजूद भी स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ है। केवल यही नहीं। कितनी ही फैक्ट्रियां कोयले की कमी के कारण बन्द हो गयी हैं।

जहां तक दक्षिण का प्रश्न है, बेज़वाड़ा एक गम्भीर अवरोध है। वहां लूप लाइन बनाई जा रही है परन्तु इस से अवरोध में कोई विशेष अंतर नहीं आयेगा। जब तक कि मद्रास और बेज़वाड़ा के मध्य दोहरी लाइन न होगी, यातायात का यह अवरोध जारी

रहेगा। डालमियापुरम सीमेंट कारखाने के निदेशक बोर्ड के सभापति ने उस दिन अपने भाषण में बतलाया कि कोयला उन्हें ७० रु० प्रति टन जाकर पड़ता है। यह सभी को विदित है कि सीमेंट की लागत में कोयले का भाग ३० प्रतिशत रहता है। इसलिए दक्षिण के उद्योगों के हित में यह आवश्यक है कि बेज़वाड़ा तथा मद्रास के मध्य परिवहन अवरोध तुरन्त दूर किया जाए। फिर, सन् १९५२-५३ में केवल कोयले के ही परिवहन से रेलवे ने २२ करोड़ रुपये कमाये थे। किन्तु फिर भी यह उद्योगों के कोयले की आवश्यकता को पूरी नहीं कर सकी है।

पहियों का आर्डर इटली दिया गया है। ये टाटा आयरन वर्क्स में आसानी से निर्मित किये जा सकते हैं। यहां हम उन्हें ८६० रु० में तैयार कर सकते हैं जब कि इटली से मंगाने में हमें १६०० रु० देने पड़ेंगे।

रेलवे के वित्त सम्बन्धी मामलों पर विचार करने के लिए एक समिति की स्थापना की जाती है। मेरा सुझाव है कि इस के निर्देश के पदों को विस्तृत किया जाना चाहिए।

हिंगोली खंडवा लाइन के लिए ७.५० करोड़ का उपबन्ध है। किन्तु गत वर्ष की भांति इस वर्ष भी केवल १० लाख रुपये की व्यवस्था आयव्ययक में की गयी है। यह राशि बहुत कम है। दूसरी चीज़ बम्बई-मंगलोर सेक्शन के बारे में है। अंग्रेजों ने अपने नौवहन उद्योग के हित में इस भाग की उपेक्षा कर दी थी। किन्तु अब इसे शीघ्र हाथ में लिया जाना चाहिए। चमरंज नगर-सत्यमंगलम को भी हाथ में नहीं लिया गया है। इस के बारे में सन् १९५२ में निर्णय किया गया था। अब कहा गया है कि वित्त उपलब्ध होने की दशा में १९५४-५५ में इसे लिया जाएगा। इस रेलवे के लिए मैसूर के लोग गत ३० वर्षों से

मांग कर रहे हैं और फिर भी माननीय मंत्री जी ने यकायक दूसरी लाइन लेने का निर्णय कर लिया ।

फिर मैं श्रम-कल्याण के प्रश्न पर आता हूँ । लगभग १,३०० रेलवे कर्मचारी क्षय से ग्रसित हैं । सरकार ने यह निर्णय किया था कि ३०० चारपाइयों का एक अस्पताल बनाया जायेगा । लेकिन अब यह निर्णय किया गया है कि विद्यमान सेनेटोरियम में ही विस्तार किया जायेगा । रेलवे कर्मचारियों के लिए अस्पतालों की बहुत आवश्यकता है । हमें उन-के लिये अधिक अस्पतालों का प्रबन्ध करना होगा । जहां तक मकानों का सम्बन्ध है, हम रेलवे कर्मचारियों के लिए ८,००० या ९,००० मकान प्रति वर्ष के हिसाब से बना रहे हैं । यदि इस दर से हम ने उन के लिए मकान बनाये तो मुझे नहीं मालूम हम कब तक सारे रेलवे कर्मचारियों को मकान उपलब्ध करा सकेंगे । शायद ८० वर्ष में । दिल्ली में स्टेशन को विकसित करने के लिए आप २० लाख रुपये खर्च कर रहे हैं । बेशक आप कीजिये । लेकिन पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन के सामने श्रेणी ४ के कर्मचारियों के मकानों की हीन दशा पर भी निगाह डालिए ।

श्री कंडासानी (तिरुचनगोड) : श्रीमान्, मैं तिरुचनगोड के निर्वाचन क्षेत्र से आता हूँ और वहां देखता हूँ कि तीसरे दर्जे के रेल के डिब्बों में मुसाफिर वस्तुओं की तरह भरे रहते हैं । बन्दरों तक को वेगनों में तीन फीट स्थान तो मिल जाता है लेकिन मुसाफिरों को छः इंच भूमि भी मिलना कठिन है । मेरा सुझाव है कि ऐसा प्रबन्ध किया जाना चाहिए जिस से किसी भी डिब्बे में उस की समाई से अधिक मुसाफिरों को न भरा जाए ।

जहां तक नई लाइनों के खोलने का प्रश्न है, सलीम लाइन को मुसूरी, टोट्टियाम तथा

नामकल होते हुए त्रिचिनापल्ली से मिला देना चाहिए ।

मुझे यह कहते हुए बड़ा खेद होता है कि पुनर्वर्गीकरण के बाद से पत्रों के आने-जाने में अधिक समय लगने लगा है । इस में शीघ्रता होनी चाहिए ।

गाड़ों, कन्डक्टरों आदि को भत्ते बहुत कम दिये जाते हैं । ये भत्ते उन्हें फासले के समनुसार दिये जाने चाहियें ।

श्री काचिरोयर (कुडलूर) : सन् १९५४-५५ का आयव्ययक यद्यपि कुछ पहलुओं में काफ़ी संतोषजनक है, किन्तु जहां तक दक्षिण भारत तथा मद्रास का सम्बन्ध है यह अत्यन्त निराशाजनक है । इस से कुछ हद तक स्पष्ट पता चलता है कि दक्षिण भारत के साथ सरकार सौतेली मां जैसा व्यवहार कर रही है । पंच वर्षीय योजना में दक्षिण में, विशेषकर मद्रास में, एक भी बड़ी परियोजना प्रारम्भ नहीं की गयी है । वहां अनेक ऐसे स्थान हैं जहां रेलवे लाइन होना बहुत जरूरी है तथा रेल खुल जाने पर वहां लाभ भी बहुत होगा, लेकिन फिर भी एक भी नई लाइन वहां नहीं खोली जा रही है । कोई अन्य बड़ी योजना जैसे तम्बारम से विल्लापुरम तक की लाइन का विद्युतीकरण, योजना में सम्मिलित नहीं है यद्यपि आवश्यक प्राक्कलन रेलवे बोर्ड के पास कई वर्ष से मौजूद हैं । यह बड़ी विचित्र चीज़ मालूम होती है, क्योंकि लोगों को अधिक सुविधा प्राप्त होने के अतिरिक्त इससे रेलवे के व्यय में भी कमी होगी । किन्तु माननीय मंत्री जी द्वारा दिये गये आश्वासन की दृष्टि में मुझे आशा है कि निकट भविष्य में ही इसे लिया जायेगा ।

रेलवे द्वारा प्रति वर्ष एक करोड़ टन कोयला प्रयुक्त होता है । इतना कोयला उपभोग करने के बावजूद भी केन्द्रीय सरकार ने दक्षिण अर्काट में नीवेली के लिगनाइट

[श्री काचिरोयर]

खदान पर कोई ध्यान नहीं दिया है, जहां कि विस्तृत क्षेत्र में कोयला तथा अन्य वस्तुओं की उपस्थिति बतलाई जाती है। यदि इन खदानों में संतोषजनक रूप से काम किया जाये तो दक्षिण में अनेक औद्योगिक परियोजनाएं स्थापित की जा सकती हैं तथा दक्षिण की आर्थिक दशा में भी इस से बहुत सुधार होगा। इस समय एक अग्रिम योजना कार्यान्वित की जा रही है जिस में बहुत पुराने तथा घिसेपिटे औजारों का प्रयोग किया जा रहा है। माननीय उत्पादन मंत्री जब हाल में वहां गये थे तो वस्तुस्थिति उन के सम्मुख रखी गयी थी। किन्तु मुझे नहीं मालूम कि इस दिशा में क्या कार्यवाही की गयी है। इस समय मद्रास सरकार पर इस काम का भार है। यदि केन्द्रीय सरकार उस के न्यून साधनों में अनुदानों तथा ऋणों द्वारा योग दे, तो यह कार्य संतोषजनक रूप से हो सकता है।

माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण के दौरान में बतलाया कि रेलवे बोर्ड द्वारा इस रेलवेज को निदेश भेज दिये गये हैं कि कुछ चीजों जैसे खाट की चादरें, मेजपोश, झाड़न, तोलिया इत्यादि की अपनी आवश्यकताएं खे खादी का प्रयोग कर के पूरी करें। हाल में मिलों के बने कपड़े पर शुल्क लगाये एक कोष भी निर्मित किया गया है जिस से खादी का विकास किया जायेगा। लेकिन यदि सरकार केवल खादी को ही पसन्द करेगी, तो हथकरघा उद्योग का क्या होगा जिस पर कि लाखों व्यक्तियों का जीवन अविलम्बित है। इस प्रकार के तरीकों से देश की उन्नति नहीं हो सकती।

दक्षिण की जनता की आम इच्छा यह है कि डालमियापुरम स्टेशन का नाम कल्लाकुडी कर दिया जाये क्योंकि यह वास्तव में उक्त नाम के गांव पर ही बसा हुआ है और डाल-

मियापुरम तो वहां बाद को बन गयी बस्ती का नाम है। मुझे मालूम हुआ है कि माननीय मंत्री जी को इस सम्बन्ध में अनेक प्रतिनिधान भी प्राप्त हुए हैं। आशा है सरकार शीघ्र ही इस बात पर ध्यान देगी।

रेलवेज द्वारा मुसाफिरों को कई वर्ष से सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं, किन्तु अभी यह कार्य पूरा नहीं हुआ है। इस सम्बन्ध में कम से कम बड़े तथा महत्वपूर्ण स्टेशनों जैसे चिदाम्बरम, कुड्डलूर जंक्शन, बलमपादुकी इत्यादि पर शीघ्र ध्यान देने की आवश्यकता है। प्लेटफार्म पर छतों की, अच्छे शौचालयों की तथा अन्य सुविधाओं की वहां अत्यन्त आवश्यकता है।

कुछ वर्ष पूर्व मद्रास से त्रिचुनापल्ली तक मुख्य लाइन पर जनता एक्सप्रेस चालू की गयी थी, किन्तु बाद को इसे विल्लुपुरम से त्रिचुनापल्ली की कोर्ड (शाखा) लाइन से होकर बदल दिया गया। चूंकि मुख्य लाइन पर सीधी जाने वाली गाड़ियां बहुत कम हैं इसलिए लोगों को मद्रास जाने में बहुत कठिनाई होती है। फिर विल्लुपुरम से त्रिचुनापल्ली से मिलाने वाली कोई गाड़ियां नहीं हैं। इसलिये माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि जनता गाड़ी को पुनः मुख्य लाइन पर चालू किया जाए।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा (पटना पूर्व) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेलवे मंत्री ने जिस ढंग से इस सदन में अपना भाषण दिया है, उसके लिये मैं उन्हें बधाई देती हूं।

हमें मालूम है कि युद्धकाल से पूर्व हम मन्दी के कारण देश में रेलों का संधारण अथवा अभिनवीकरण नहीं कर सके। युद्धकाल में यद्यपि रेलवे की आय पर्याप्त रही, किन्तु

उपकरण तथा सामग्री न मिलने के कारण यह काम न हो सका। इस के उलट चार हजार मील पटरी तथा चालीस लाख शहतीरें देश से बाहर भेजी गईं। १५ प्रतिशत मीटर-गेज माल डिब्बे तथा आठ प्रतिशत से अधिक मीटर-गेज इंजन भी बाहर भेजे गये। तो इस तरह से जहां एक ओर यातायात बहुत बढ़ गया वहां दूसरी ओर सामान आदि की कमी होती गई।

देश के बटवारे के परिणामस्वरूप ईस्टर्न पंजाब रेलवे तथा आसाम रेलवे का प्रादुर्भाव हुआ। आसाम रेलवे का अन्य भारतीय रेलवेज से कोई सम्पर्क नहीं रहा तथा इधर कराची बन्दरगाह के हमारे हाथ से निकल जाने के कारण माल आदि बम्बई बन्दरगाह पर लाना अथवा ले जाना पड़ा। बम्बई बन्दरगाह की धारिता पहले ही बहुत ज्यादा थी तथा विभाजन के बाद स्थिति और भी जटिल हुई। तो इन सभी बातों को दृष्टि में रखते हुए इंजनों डिब्बों आदि तथा पटरियों का नवीकरण एक अनिवार्य बात बन गई थी। अप्रैल १९५१ में जितनी गाड़ियां तथा इंजिन सूची पर थे उनका एक-तिहाई भाग अपना सामान्य समय काट चुके थे; इसी तरह माल डिब्बों का एक-चौथाई भाग अपना सामान्य समय काट चुका था। १९५१ के मध्य में ढोने का माल ५८,००० वैगन-भार से बढ़ कर १०६,००० वैगन-भार से अधिक हो गया था। गति तथा सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए सिगनल व्यवस्था में सुधार करना आवश्यक हो गया था। इसके अलावा यात्रियों को सुविधायें देनी थीं और कर्मचारीवर्ग की स्थिति भी सुधारनी थी। इस परिस्थितियों की पृष्ठभूमि में यदि रेलवे मंत्रालय की प्राप्तियों को देखा जाये, तो वह निस्सन्देह शानदार दिखाई देंगी।

यात्रियों को दी गई सुविधाओं को ही लीजिये। कुछ समय पहले बहुत से यात्री

पायदानों पर तथा गाड़ियों की छतों पर यात्रा किया करते थे। अब ऐसी कोई बात देखने में नहीं आती है। कुम्भ मेले पर रेलवे प्रशासन ने निस्सन्देह सराहनीय काम किया है। इसके लिये वह बधाई के पात्र हैं। कुम्भ मेले के बाद ही हम इलाहाबाद पहुंचे, किन्तु हम ने वहां कोई असाधारण भीड़ नहीं देखी। रेलवे प्रशासन ने अपनी इस जिम्मेदारी को भली भांति निभाया है।

कुछ लोगों की यह आदत बन गई है कि वह रेल गाड़ियों में भीड़ होने की शिकायत करते रहते हैं। वास्तव में इस समय कोई भीड़ नहीं। वह केवल गड़े मुर्दे उखाड़ रहे हैं।

हमें इस बात की प्रसन्नता है कि रेलवे प्रशासन ने अधिकांश स्टेशनों पर सायबानों की व्यवस्था की है। पानी तथा रोशनी का भी अच्छा प्रबन्ध किया गया है। इतना ही नहीं, कई स्टेशनों पर यात्रियों के लिए मिट्टी तथा दांतन की भी व्यवस्था की गई है।

यात्रियों के प्रति अधिकारियों का बर्ताव बहुत सुधर गया है। यह एक महत्वपूर्ण परिवर्तन है।

जहां तक वित्तीय स्थिति का सम्बन्ध है गत वर्ष कुछ माननीय सदस्यों ने आशंका प्रकट की थी कि मन्दी आ जाने के कारण रेलवे की प्राक्कलित आय वसूल नहीं होगी। परन्तु आज हम देखते हैं कि उनका प्राक्कलन कितना सही निकला है। १९५२-५३ के लिये कुल आय का संशोधित प्राक्कलन २६९.५५ करोड़ रुपये था जबकि वास्तव में २७०.५६ करोड़ रुपये वसूल हुआ है। कार्यवहन-व्यय का संशोधित प्राक्कलन १८८.८५ करोड़ रुपये था जबकि वास्तविक व्यय १८७.९६ करोड़ रुपये रहा। प्राक्कलित बचत ९.४८ करोड़ रुपये थी जबकि वास्तविक बचत १३.१९ करोड़ रुपये हुए रही। सारांश यह

[श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा]

है कि. माननीय मंत्री का प्राक्कलन अधिकांश रूप से सही रहा है ।

वर्ष १९५३-५४ के लिये कुल प्राक्कलन २७२.२८ करोड़ रुपये था तथा संशोधित प्राक्कलन २७२ करोड़ रुपये था । कार्यवहन-व्यय में निस्सन्देह कुछ वृद्धि हुई थी, परन्तु यह भी कुछ ऐसी विशिष्ट घटनाओं के कारण हुई जो कि बजट पेश करने के बाद घटी थीं ।

१९५४-५५ से सम्बन्धित आंकड़ों के बारे में मेरा विचार है कि मंत्री जी अपनी बजट प्रस्थापनायें प्रस्तुत करने में अति-सावधान रहे हैं । देश के बढ़ते हुए आर्थिक कार्यकलाप को दृष्टि में रखते हुए हमें आशा करनी चाहिये कि हमारी आय प्राक्कलित आय से अधिक होगी । यात्रियों के यातायात से अधिक आय न हो, किन्तु माल के लाने ले जाने से अवश्य ही प्राक्कलित आय से कुछ अधिक आय प्राप्त होगी । यदि हम 'बिना टिकट के सफर' को रोकने में सफल होंगे तो यात्रियों के यातायात से भी हमें कुछ अधिक आय प्राप्त होगी । इस बारे में हमें कोई प्रभावी कार्यवाही करनी होगी । हम ने देखा है कि छोटे छोटे रेलवे स्टेशनों पर गाड़ी के आने के समय तक भी टिकट-घर नहीं खुलते हैं । इस तरह से ९९ प्रतिशत मुसाफिर बिना टिकट के रेलगाड़ी पर चढ़ जाते हैं । हमें इन बुराइयों को किसी न किसी तरह रोकना होगा । मैं समझती हूँ कि रियायती टिकट जारी करके भी हम रेलवे की आय बढ़ा सकते हैं ।

इस के अलावा मैं कुछेक सुझाव देना चाहती हूँ । एक सुझाव यह है कि परिवहन व्यवस्था में अधिकाधिक समन्वय प्राप्त किया जाना चाहिये । हमारे जैसे पिछड़े

हुए देश में यह आवश्यक है कि वर्तमान परिवहन सुविधाओं को अधिकाधिक मित-व्ययी ढंग से उपयोग में लाया जाना चाहिये तथा परिवहन व्यवस्था का विकास सर्वतो-मुखी आयोजन के आधार पर होना चाहिये । योजना आयोग ने भी समन्वय की बात को कुछ महत्व दिया है, परन्तु ऐसा प्रतीत होता है कि यह योजना प्रत्येक परिवहन प्रणाली की अलग अलग अपेक्षाओं के आधार पर बनाई गई है । इस में समस्त परिवहन प्रणाली की आवश्यकताओं को एक साथ नहीं लिया गया है । अतः मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि निम्नलिखित बातों को दृष्टि में रखते हुए योजना का संशोधन किया जाना चाहिये ।

पहली बात यह है कि विभिन्न प्रकार के परिवहन साधनों को इस तरह से एकीकृत किया जाना चाहिये कि एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने के लिये परिवहन सुविधायें संयुक्त रूप से उपलब्ध हों । दूसरी बात यह है कि विभिन्न प्रकार की यातायात व्यवस्थाओं के बीच 'थ्रू बुकिंग' की पर्याप्त सुविधायें होनी चाहिये । तीसरी बात यह है कि उपकरण तथा गाड़ियां इस प्रकार की होनी चाहियें कि उन से दो प्रयोजन पूरे हो सकें तथा उन्हें एक प्रकार की यातायात व्यवस्था से हटा कर दूसरे प्रकार की यातायात व्यवस्था में लगाया जा सके । इस उद्देश्यपूर्ति के लिये मेरे विचार में एक संस्था स्थापित की जानी चाहिये । इस में विभिन्न प्रकार की परिवहन प्रणालियों के प्रतिनिधि होने चाहिये । यह संस्था एक योजना बना सकती है तथा आवश्यक परामर्श दे सकती है । स्वयं योजना आयोग ने भी इस प्रकार का केन्द्रीय निकाय स्थापित करने की सिफारिश की है ।

भारतीय रेलों में इस समय ८५० करोड़ रुपये की पूंजी लगी हुई है । इन रेलों को

चलाने में लोक-सेवा के अलावा वित्तीय तथा वाणिज्यिक बातों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिये। माल उठाने का जो खर्चा लिया जाता है वह किसी मूल सिद्धान्त पर आधारित होना चाहिये। मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि यातायात की सुविधायें देने वालों तथा यातायात की सुविधायें लेने वालों के हितों का समन्वय किया जाना चाहिये। वर्तमान व्यवस्था उत्पादकों तथा उपभोक्ताओं दोनों के लिये बोझिल है।

जहां तक क्षतिपूर्ति के दावों का सम्बन्ध है इन की संख्या बढ़ती चली जा रही है तथा यह एक चिन्ताजनक बात है। रेलवे प्रशासन ने इस समय तक चोरी की घटनाओं को रोकने के लिये जो कार्यवाही की है वह अप्रभावी सिद्ध हुई है। मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि इस सम्बन्ध में कोई ठोस कार्यवाही की जानी चाहिये। इतना ही नहीं, अपितु रेलवे प्रशासन को अपने जोखिम पर न कि भेजने वाले के जोखिम पर माल उठाना चाहिये जैसे कि संयुक्त राज्य अमेरिका अथवा सोवियत रूस में होता है। यह ठीक है कि शायद हम इस समय ऐसा न कर सकेंगे, परन्तु हमारा यह लक्ष्य होना चाहिये तथा इस की पूर्ति के लिये हमें कदम उठाना चाहिये।

मुसाफिर गाड़ियों अथवा माल गाड़ियों द्वारा जो माल उठाया जाता है उसे बांधने के सम्बन्ध में उन पर भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा ७४-क के अन्तर्गत कुछ शर्तें लागू होती हैं। इस से माल भेजने वालों को कठिनाइयां पेश आती हैं। इस के अलावा मार्गान्त स्थानों अथवा स्टेशनों पर माल उतारने चढ़ाने का काम मजदूरों द्वारा होता है। इस से उन पर काफ़ी दबाव पड़ता है। इस काम के लिये यांत्रिक साधन प्राप्त किये जाने चाहिये। इतना ही नहीं माल रखने के लिये

जो 'शेड' बनाये गये हैं उन की मरम्मत आदि की जानी चाहिये। इस सम्बन्ध में भारतीय प्रमापीकरण संस्था से भी परामर्श किया जाना चाहिये।

आखिरी बात यह है कि माल डिब्बों में निर्माण सम्बन्धी दोष पाये गये हैं। यही कारण है कि इन डिब्बों के बाहर से बन्द होते हुए भी माल चोरी हो जाता है। इन डिब्बों को फिर से बनाये जाने की आवश्यकता है। इस पर शीघ्र ध्यान दिया जाना चाहिये।

यह प्रसन्नता की बात है कि मोकामेह के स्थान पर गंगा पर पुल बनाने का काम शुरू हुआ है। हमारे रेल प्रशासन की यह प्राप्ति न केवल भारत में अपितु सारे विश्व में प्रमुख होगी। कहा जाता है कि न केवल भारत में अपितु सारे संसार में इस तरह से इतनी बड़ी नदी को बांधने का अभी तक कोई प्रयत्न नहीं हुआ है। मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि रेलवे प्रशासन को भारत भर के अच्छे अच्छे इंजीनियरों की सहायता से तथा विश्व-ख्याति के विशेषज्ञों की सहायता से यह काम करना चाहिये।

इस पुल के निर्माण के सिलसिले में जिन लोगों से ज़मीन अधिग्रहीत की गई है, उन्हें आश्वासन दिया गया था कि उन्हें निर्माण कार्य के समय कोई न कोई वैकल्पिक काम दिया जायगा। परन्तु अब इन अभागों व्यक्तियों की उपेक्षा की जा रही है। जो भी भर्ती होती है वह क्षेत्रीय चुनाव बोर्ड द्वारा होती है। इस बोर्ड में बिहार का कोई सदस्य नहीं। परिणाम यह हुआ है कि जनता में भारी निराशा फैल गई है। इन लोगों की तरफ से जो भी प्रार्थनापत्र दिये जाते हैं वे रद्दी की टोकरी में डाल दिये जाते हैं। इस तरह से सैकड़ों व्यक्ति बेकार हो रहे हैं। मुझे खेद है कि मैं इस मामले को मंत्रणा

[श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा]

समिति में नहीं उठा सकी हूँ क्योंकि उस समिति का कर्मचारियों की भर्ती आदि से कोई सम्बन्ध नहीं।

मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि क्षेत्रीय चुनाव बोर्ड में बिहार के सदस्य को लिया जाना चाहिये तथा इन भूमिहीन व्यक्तियों के मामले पर सहानुभूति से विचार किया जाना चाहिये।

श्री भागवत झा आज्ञाद (पूर्निया व संधाल परगना) : क्या बोलने के लिये दिये जाने वाले समय की अवधि बढ़ा कर पन्चीस मिनट कर दी गई है ?

उपाध्यक्ष महोदय : पन्द्रह मिनट।

श्री भागवत झा आज्ञाद : यह बड़े आश्चर्य की बात है कि श्री टी० बी० विट्ठल राव ने रेलवे मंत्रालय की आलोचना इंजनों की व्यवस्था से आरंभ की है। जब हम सब चित्तरंजन गये थे तो उन्होंने स्वयं ही इस निर्माणशाला की प्रशंसा की थी क्योंकि यहाँ तय्यार होने वाले इंजन की लागत कलकत्ता उतरने वाले विदेशी इंजन से केवल एक लाख रुपये ही अधिक होती है।

आयव्ययक की सब से उत्तम विशेषता यह है कि निर्माण मशीनरी तथा रेलवे इंजनों तथा डिब्बों के निमित्त उस में आगामी वर्ष के लिये ९५ करोड़ रुपये का नियतन किया गया है।

माननीय मंत्री ने विश्वास दिलाया है कि निर्माण कार्यों पर होने वाले व्यय को भी बढ़ाने का उपाय किया जा रहा है। इस के लिये आगामी दो वर्षों में १६,००० डिब्बे तथा ८३० इंजन क्रय किये जायेंगे। मुझे इस में क्रय के इतने बड़े कार्यक्रम की सफलता में सन्देह जान पड़ता है। इन १६,००० डिब्बों में

से १०,००० देश के अन्दर ही तय्यार कराये जा सकते हैं। ६,००० की जो कमी रह जाती है उसे देशी निर्माण करने वाले तथा इंजी-नियरिंग उद्योग पूरा कर सकते हैं। मूलांशकर समिति के अनुसार इन की कार्यक्षमता का एक बहुत बड़ा भाग बेकार पड़ा हुआ है।

१९५२-५३ के मूल प्राक्कलन के अनुसार २३.४७ करोड़ रुपये के आधिक्य की आशा की जाती थी परन्तु संशोधित प्राक्कलन के अनुसार केवल ९.४८ रुपये का ही आधिक्य रह गया। इसी प्रकार १९५३-५४ में होने वाले आधिक्य की धनराशि मूल प्राक्कलन के अनुसार ९.३१ करोड़ रुपये तथा संशोधित प्राक्कलन के अनुसार ३.१८ करोड़ रुपये थी। इसलिये १९५४-५५ के संबंध में ५.१४ करोड़ रुपये के आधिक्य होने की आशा के फलीभूत होने के सम्बन्ध में भी बहुत सन्देह है। केन्द्रीय सरकार अधिक से अधिक रुपया लगाती जा रही है परन्तु लाभ की मात्रा बराबर घटती जा रही है। इसलिये रेलवे की आर्थिक स्थिति बड़ी चिन्ताजनक जान पड़ती है।

[पंडित ठाकुर दास भागवत पीठासीन हुए]

यह प्राक्कलन कुछ ऐसी धारणाओं पर आधारित है जो बहुत ही आपत्तिजनक हैं। उन में से एक यह है कि आगामी वर्ष में माल तथा यात्रियों से होने वाली कुल आय बढ़ जायेगी। प्राथमिक वस्तुओं के भावों में गिरावट आ जाने से मुझे ऐसी आशा नहीं जान पड़ती है कि माल तथा यात्रियों से होने वाली आय में वृद्धि होगी। दूसरी बात यह है कि संचालन कुशलता का भी ह्रास हो रहा है जिस के कारण गत महीनों में बहुत सी रेल दुर्घटनायें हो चुकी हैं। मुझे विश्वास है कि जब तक सरकार इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिये कटिबद्ध न हो जाय तब तक रिपोर्टों तथा सिफारिशों से कोई दोष दूर नहीं हो

सकता। रेल दुर्घटनाओं की बढ़ती हुई संख्या के कारण साधारण जनता एक प्रकार से सशंकित होती जा रही है। इसलिये मुझे आशा नहीं है कि यात्रियों से होने वाली आय में किसी प्रकार की वृद्धि होगी।

माल के आने जाने से होने वाली आय में भी किसी प्रकार की वृद्धि होने की मुझे आशा नहीं है। देश के औद्योगिक क्रियाकलाप में अवश्य ही वृद्धि हुई है परन्तु डिब्बों का अभाव अभी भी यथावत् बना हुआ है। आगामी दो वर्षों में मांग के अनुसार डिब्बों के संभरण में वृद्धि होने का भी मुझे विश्वास नहीं है यद्यपि माननीय मंत्री ने विश्वास दिलाया है कि डिब्बों की संख्या बढ़ा कर १६ हजार कर दी जायेगी। इस का कारण है कि देश में केवल १०,००० डिब्बे ही बनाये जा सकते हैं।

माननीय मंत्री ने पुनर्वर्गीकरण के संबंध में एक पुस्तिका बंटवाई है जिस में बताया गया है कि इस का क्या प्रभाव हुआ है। पुनर्वर्गीकरण का लाभ बताते हुए माननीय मंत्री ने स्वयं ही कहा है कि एक सीमित काल के आंकड़े ही प्राप्य हैं इसलिये कोई विश्वसनीय तुलना करना संभव नहीं है। कितने दुख की बात है कि दो वर्ष बीत जाने के पश्चात् भी माननीय मंत्री पुनर्वर्गीकरण के प्रभाव का कोई अन्दाजा लगाने में असमर्थ हैं।

जहां तक पंचवर्षीय योजना का सम्बन्ध है। प्रथम तीन वर्षों में २०० करोड़ रुपया व्यय किया जा चुका है जबकि पूरे पांच वर्षों में ४०० करोड़ रुपये का व्यय किया जाना है। माननीय मंत्री ने आगामी दो वर्षों में १९५ करोड़ रुपये विकास पर खर्च किये जाने की बात कही है। माननीय मंत्री ने यह भी बताया है कि वित्तीय संसाधनों में ६० करोड़ रुपये की कमी पड़ने का अंदाजा लगाया

जाता है। परन्तु मेरा तो कहना है कि कार्य-वहन व्यय बढ़ता जा रहा है तथा आधिक्य में उत्तरोत्तर कमी होती जा रही है विकास निधि की बाक़ी भी कम होती जा रही है। इसलिये पंचवर्षीय योजना के सम्बन्ध में कोई आशाजनक परिस्थिति नहीं जान पड़ती है।

जहां तक विकास कार्यक्रमों का सम्बन्ध है मुझे यह देख कर संतोष है कि कुछ नई लाइनों बिछाई जा रही हैं तथा कुछ पहले की उखाड़ी गई लाइनों फिर से लगाई जा रही हैं। फिर भी विकास कार्य की गति ऐसी है कि देश के बढ़ते हुए औद्योगिक क्रियाकलाप के लिये बहुत ही अपर्याप्त है। जो विकास किया भी जा रहा है वह ऐसा है कि देश के प्रत्येक भाग का उस में विचार नहीं किया जाता है। संथाल पर्वना के उत्तर से तथा दक्षिण से दो रेलवे लाइनों कलकत्ता को जाती हैं। दोनों के बीच में संथाल पर्वना का विशाल क्षेत्र है जिस में संचार की कोई भी सुविधा नहीं है। इसीलिये मैंने प्रस्ताव रक्खा था कि पिरपैतियों को गोड्डा से होते हुए डुम्का से मिला दिया जाये; तथा इसी लाइन को देवधर तक बढ़ा दिया जाये। डुम्का ज़िले का मुख्य कार्यालय है। सब से निकटवर्ती रेलवे स्टेशन डुम्का से ४५ मील की दूरी पर है। इसलिये विकास का ढंग बहुत ही खराब है।

माननीय मंत्री ने कहा है कि स्टेशनों पर रोशनी तथा पानी का प्रबन्ध बहुत अच्छा कर दिया गया है। परन्तु मैंने तो देखा है कि केवल ऐसे ही स्टेशनों पर इस प्रकार का प्रबन्ध किया गया है जहां से मंत्री तथा 'मालिकों' के गुजरने की कोई संभावना समझी गई है। पिरपैतियों जैसे छोटे छोटे स्टेशन अब भी उसी दशा में पड़े हुए हैं। तीसरे दर्जे के प्रतीक्षागृह के स्थान पर थोड़ी सी जगह का ऐसा प्रबन्ध किया गया है जिस में से हो

[श्री भागवत झा आज़ाद]

कर लोग निकलते बैठते हैं। पानी के लिये जो कुआं है वह गर्मियों में सूख जाता है पाखाने तथा पेशाब का कोई भी प्रबन्ध नहीं है। मैं तो केवल यह बताना चाहता हूँ कि सरकार के काम करने का ढंग ठीक नहीं है। सब कुछ होता है। संसद में इतनी इतनी बातें कही जाती हैं। फिर भी सरकार के काम करने का ढंग वही है। मैं ने अपनी आंख से स्टेशन मास्टर को सब यात्रियों के सामने लोगों से बखशीश मांगते देखा है। माल बुक करने के लिये यात्रियों से खुले आम रिश्वत ली जाती है।

इसीलिये हालांकि तरह तरह के वायदों से विश्वास दिलाया जाता है, हर प्रकार के विकास की योजनायें बनाई जाती हैं परन्तु कोई भी सुधार नहीं होता है। रेलवे मंत्रालय को छोटी छोटी बातों पर अधिक जोर देना चाहिये जिस में कोई रुपये का खर्च नहीं है तथा जिस के लिये अफसरों के ईमानदारी से काम करने की ही आवश्यकता है।

श्री राघवाचारी (पेनुकोंडा) : मेरा कई वर्षों का अनुभव है कि हम लोग शिकायतें करते हैं उन को सुना जाता है और अन्त में हम देखते हैं कि वही समस्यायें फिर भी बनी हुई हैं। प्रति वर्ष आय कम होती जा रही है। अर्थव्यवस्था में कोई सुधार नहीं है जनता के कष्ट बढ़ते जा रहे हैं।

विकास कार्यों में प्राथमिकता ऐसे कार्यों को नहीं दी जाती है जिन को दी जानी चाहिये। दूसरे सदन में माननीय मंत्री ने कहा है कि प्रति वर्ष १५० मील रेलवे लाइन बढ़ाई जा रही है। प्रतिवर्ष कम से कम २५० मील रेलवे लाइन बढ़ाना आवश्यक है। प्राथमिकता बढ़के उन स्थानों को मिलनी चाहिये जहां

संचार की कोई भी सुविधायें नहीं हैं। अपनी पहली वक्तृता में मैं ने रायद्रुग तथा टुमकुर को मिलाने के लिये एक रेलवे लाइन बनाने के लिये कहा था। विभाग ने इन स्थानों का नाम शलत समझा तथा भारत के नक्शे में इन्हें यह स्थान ही ढूँढे न मिले तब इन्होंने भूगर्भ सम्बन्धी विभाग तथा सर्वेक्षण विभाग को लिखा। अन्त में महीनों की लिखा पढ़ी के पश्चात् एक आदमी मुझ से पूछने आया कि यह स्थान कहां है। यदि वे सब पहले ही मुझ से पूछ लेते तो इतना कष्ट क्यों होता। अन्त में मुझे उत्तर मिला कि यह रेलवे लाइन लाभप्रद नहीं होगी। आर्थिक सुविधा ही क्या सब कुछ है। संचार की सुविधाएं तो देश के हर भाग के लिए होनी ही चाहिए। इसके लिए भी कोई कसौटी होनी चाहिए जैसे डाक विभाग के लिये है। किसी को रेलवे स्टेशन तक पहुंचने के लिये ६० या ७५ मील से अधिक नहीं चलना पड़ेगा। इस प्रकार का कोई लक्ष्य निर्धारित किया जाये। हमारे देश में ऐसे स्थान भी हैं कि लोगों को रेल की सूरत देखने के लिये १०० मील से भी अधिक चलना पड़ता है। ऐसे स्थान भी रायलसीमा तथा आंध्र में हैं जहां लोगों ने आज तक रेल या इंजन की शकल नहीं देखी है।

जहां तक रेलों में बहुत अधिक भीड़ होने का प्रश्न है यह ठीक है कि अब रेलों में उतनी भीड़ नहीं होती है। परन्तु इस का कारण केवल सुविधाओं का बढ़ाया जाना ही नहीं है। इस का एक कारण यह भी है कि यात्रियों की संख्या बहुत घट गई है। अधिक भीड़ का होना यह ठीक है कि स्वयं यात्रियों की ही जिम्मेदारी पहले है फिर भी रेलों के सम्बन्ध में तो सरकार का एकाधिकार है। टैक्सी या बस में भीड़ हो तो उस का तो उपाय भी है परन्तु रेल में भीड़ होना पर यात्री बिल्कुल

निरुपाय होता है। इसलिये यह जिम्मेदारी सरकार की है तथा सरकार को इस का उपाय करना चाहिये। रेल गाड़ियों की संख्या में कुछ वृद्धि तो अवश्य की गई है। उन का कहना है कि प्रथम श्रेणी समाप्त कर दी है अतः तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिए अवश्य ही स्थान की सुविधा बढ़ गई होगी किन्तु मेरा विचार तो यह है कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों को स्थान सम्बन्धी कोई सुविधा नहीं मिली है। अब अधिक दूर जाने वाले यात्रियों का प्रश्न मैं लेता हूँ। उन के लिए एक डिब्बा होता है जिस में वे लोग गाड़ी चलने वाले स्टेशन से तो आसानी से बैठ जाते हैं किन्तु बीच में कोई उचित प्रबन्ध न होने के कारण सभी लोग चाहे वह थोड़ी दूर जा रहे हों अथवा कम दूर इसी डिब्बे में बैठते हैं। कहने को तो कंडक्टर भी होता है किन्तु भगवान ही जाने कि वह कहां रहता है।

आयव्ययक से पता चलता है कि आपने करोड़ों रुपये पानी, प्लेटफार्म के विस्तार, तथा उन पर शेड डालने में व्यय किये हैं। मेरा निवेदन तो यह है कि स्टेशन प्लेटफार्मों पर शेड डालने की अपेक्षा वहां पर पेड़ लगाने चाहियें। प्रतिवेदन में कहा है कि प्लेटफार्मों पर सीमेंट का फर्श किया जायगा, यह भी अनावश्यक है। सुविधाओं के सम्बन्ध में मेरा निवेदन यह है कि इस प्रकार के कार्य करने चाहियें जिन से कुछ और अधिक लाभ हो।

बंगलौर-गुण्टकल तथा धर्मावरम्-पकाला रेलवे लाइनों सन् १८८० में बनाई गई थीं और तब से लेकर आज तक उन लाइनों के किसी भी स्टेशन पर विस्तार के नाम पर कुछ भी नहीं किया गया है। इस वर्ष कुछ स्टेशनों का सुधार किया है। उस लाइन पर एक नया स्टेशन बनाया गया है, अभी एक महीना भी नहीं हुआ जबकि यह स्टेशन खुला था किन्तु वहां के फर्श एवं बहानों की इमारतों की दीवारों

में दरारें आ गई हैं। इसका उत्तरदायित्व किस पर है? इन नई इमारतों के निर्माण में हजारों रुपये लगे और उनकी देखभाल, टूट फूट और मरम्मत के लिए अभी सैकड़ों रुपये की आवश्यकता पड़ गई। जनता के खर्चे पर ऐसी सुविधा देने से क्या लाभ? यह तो एक प्रकार से अपव्यय है। स्टेशन पर कार्य करने वाले कर्मचारियों के भकानों को भी नहीं सुधारा गया, वे उन्हीं पुराने मकानों में रह रहे हैं। अतः इस प्रकार की दी जाने वाली सुविधाएं सावधानी के साथ दी जानी चाहियें ताकि जो रुपया व्यय होता है वह अच्छी तरह व्यय हो।

किराये की दर के बारे में मेरा विचार है कि वह दर एक समान नहीं होनी चाहिए अपितु ७०० या १००० हजार मील की दूरी के बाद वह मामूली सी हो जानी चाहिए और इस प्रकार निस्सन्देह ही यातायात में वृद्धि होगी, और यात्रियों को भी इससे सुविधा मिलेगी।

भ्रष्टाचार के बारे में भी एक समिति है, मैं समझता हूँ कि निर्णय करने एवं अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में इसे काफी समय लगेगा सम्भवतः एक या दो वर्ष भी लग जायें और जब तक इसकी सिफारिशों को क्रियान्वित करने के बारे में निर्णय होगा तब तक सम्भवतः इस सदन का कार्यकाल ही समाप्त हो जाये और तदोपरांत भी यह भ्रष्टाचार पहले की ही भांति चलता रहे।

भोजनादि की व्यवस्था के विषय में भी कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। उपमंत्री जी ने कहा था कि इसमें जांच की आवश्यकता है। दक्षिण रेलवे में भोजन अच्छा और सस्ता भी मिलता है जबकि उत्तर रेलवे में उतना अच्छा नहीं मिलता और महंगा भी मिलता है। ऐसा प्रतीत होता है कि भोजनादि की व्यवस्था करने के ठेके या तो छोटे छोटे ठेकेदारों को

[श्री राघवाचारी]

उठा दिये जाते हैं अथवा बेच दिये जाते हैं। इसके बारे में जांच होनी चाहिए और यह व्यवस्था कम से कम उस स्तर की तो की जानी चाहिए जैसी कि दक्षिण रेलवे में है।

रेलों में होने वाले व्यय में कमी करने की भी बहुत आवश्यकता है। रेलों के लिए प्रयोग में आने वाले स्लीपर जो विदेशों से मंगाये जाते हैं उनका प्रबन्ध यहां के जंगलों से करके व्यय में कमी की जा सकती है।

आयव्ययक को देखने से प्रकट होता है कि व्यय में वृद्धि करने का उपबन्ध किया गया है। रेलवे की नौकरी अन्य नौकरियों की अपेक्षा आज अच्छी समझी जाती है क्योंकि इसमें बहुत सी सुविधायें दी गई हैं। किन्तु यह देखा गया है कि जितना कार्य एक कर्मचारी को करना चाहिए उतना नहीं हो पाता।

पुनर्वर्गीकरण के बारे में माननीय मंत्री जी ने स्वयं ही यह स्वीकार किया है कि इससे कार्यक्षमता में कोई वृद्धि नहीं हुई है। कर्मचारियों की संख्या में भी कोई कमी नहीं हुई है। सदन के सभी क्षेत्रों ने यह अनुरोध किया है कि पुनर्वर्गीकरण की फिर से जांच हो, और मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी ऐसा करेंगे।

श्री एम० खुदा बख्श (मुशिदाबाद) :
रेलवे मंत्री के भाषण से जो चित्र सामने आता है वह बहुत आशाजनक नहीं है। आधिक्य में कमी, यात्रियों से होने वाली आय में भारी कमी, पंचवर्षीय योजना में दिये जाने वाले अंशदान में ८० करोड़ की कमी, तथा वास्तविक यात्रा की दूरी की अपेक्षा अधिक दूरी का किराया लेने की सम्भावना, यही बातें रेलवे मंत्री के भाषण की विशेषताएं हैं। उनका कहना है कि ईंधन के कारण खर्च में ७ करोड़ की वृद्धि हुई है। पिछले वर्ष रेलवे आयव्ययक

के समय भाषण करते समय मैंने कहा था कि वापिसी टिकट तथा अन्य प्रकार की सुविधाएं यात्रियों को दी जानी चाहिए ताकि यात्रियों की संख्या में वृद्धि हो। यात्रा को अधिक आकर्षक बनाने का हमें प्रयत्न करना चाहिए ताकि रेलों में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में वृद्धि हो।

ईंधन में जो वृद्धि हो रही है उसका एक कारण यह है कि इंजिन चालक इंजिन कोयले को छल कपट से बेचते हैं, इसके बारे में रेलवे के एक उच्चाधिकारी का ध्यान भी आकर्षित किया गया था किन्तु कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

चितरंजन लोकोमोटिव कारखाना में उत्पादन बढ़ाने का विचार है, यह बहुत ही प्रशंसनीय कार्य है। बड़ी प्रसन्नता की बात है कि रेलों में १६,००० माल के डिब्बे और बढ़ेंगे। रेलवे मंत्री ने बताया है कि सवारी के डिब्बे और मंगाने के लिए विदेशों को आर्डर नहीं दिया गया है। किन्तु हमें यह देखना है कि जो आर्डर विदेशों को दिये जा चुके हैं उनमें कैसी प्रगति हो रही है। अभी कितना माल आना शेष है।

कलकत्ता क्षेत्र के उपनगरों में बिजली की गाड़ियां चलाने का कार्य प्रारम्भ हुआ है, यह अच्छी बात है। मुझे और भी प्रसन्नता है कि तेलदंगा-खजूरिया-माल्दा परियोजना का कार्य प्रारम्भ होने को है। इससे १२० मील की दूरी तथा असुविधाएं भी कम हो जाती हैं।

माननीय मंत्री जी ने कहा है कि सामान्य आय में ४ प्रतिशत लाभांश रेलवे देती है। उन्होंने बताया था कि वे किराये तथा भाड़े की व्यवस्था में समायोजन करने के सम्बन्ध में कुछ सुझावों को क्रियान्वित करने एवं उनकी संभावनाओं के सम्बन्ध में विचार कर

रहे हैं, जो कि विकासात्मक अर्थ के लिए आवश्यक हैं। किन्तु इस वक्तव्य से सम्भवतः ही कोई बात समझ में आवे। रेलवे वित्तीय आयुक्त ने प्रेस सम्मेलन में जो बातचीत की थी उससे प्रकट हुआ था कि वह कुछ वस्तुओं के किराये में कमी कर रहे हैं तथा रेलों को इस प्रकार जो कुल हानि होगी उसकी पूर्ति के लिए अन्य वस्तुओं के किराये में वृद्धि करेंगे। एक का किराया कम करके दूसरे के बढ़ाने से क्या लाभ? मुझे आश्चर्य है कि माननीय मंत्री जी ने इसके वैधानिक पहलू के बारे में भी सोच लिया है। वास्तविक दूरी की अपेक्षा अधिक दूरी के लिए किराया लेने का तात्पर्य तो यह होगा कि उस वस्तु का भी किराया ले रहे हैं जो कि बिकी नहीं है। मैं तो यह समझता हूँ कि जो चीज विधान के अनुसार उचित नहीं है उसका प्रस्ताव ही नहीं करना चाहिए था।

सुविधाओं के सम्बन्ध में मेरी विचार धारा सदैव ही यह रही है कि नई सुविधाएं दी जायं और पुरानी सुविधाएं बनी रहें। प्रथम श्रेणी समाप्त हो जाने के बाद से द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को बैठने के लिए जो स्थान मिला करता था अब वह कम हो गया है। हमें यह भी प्रयत्न करना चाहिए कि यात्रियों को वह सुविधा भी दें जो कि अब तक उनको मिलती रही है।

चोरियां तथा चोरी से माल ले जाने को कम करने के लिए प्रशासन पूरी कार्यवाही कर रहा है। भ्रष्टाचार को रोकने के लिए जो समिति बनी है उसने एक प्रश्नावली तैयार की है। मेरा विचार है कि इस समिति द्वारा की जाने वाली जांच की सीमा को यह प्रश्नावली बहुत ही सीमित कर देती है। उन्होंने केवल यातायात विभाग को लिया है। किन्तु महत्वपूर्ण बात तो रेलवे पदाधिकारियों में व्याप्त भ्रष्टाचार को दूर करना है। क्योंकि इसका

प्रभाव सीधा जनता पर पड़ता है। माननीय रेलवे मंत्री से मैं यह आश्वासन चाहता हूँ कि रेलों में प्रचलित सभी प्रकार के भ्रष्टाचारों के बारे में यह समिति जांच करेगी।

अन्त में एक बात दौरो के सम्बन्ध में और कहनी है। देश की समस्त परियोजनाओं और राष्ट्रीय निर्माणों को देखने जाने वाले व्यक्तियों को सस्ते दामों पर टिकट दिये जायें। विधान सभाई सदस्यों को ये टिकट यदि निशुल्क न दिये जायें तो कम से कम सस्ते दामों पर मिलने चाहिए।

सभापति महोदय : औद्योगिक वित्त निगम के प्रतिवेदन की २० प्रतियां सदस्यों के प्रयोजनार्थ पुस्तकालय में रख दी गई हैं। कुछ प्रतियां सूचना-कार्यालय में भी रखी हैं जो सदस्यों को मांगने पर मिल सकेंगी।

श्री राधा रमण (दिल्ली नगर) : सभापति जी, मैं, रेलवे मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में जिन बातों की तरफ हमारा ध्यान खींचा है उनके सम्बन्ध में, दो चार बातों को लेकर अपने विचार प्रकट करूंगा। मैं जानता हूँ कि समय का ध्यान रखते हुए उन सब बातों पर, जिनको कि मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में रक्खा है, विचार प्रकट करना बहुत मुश्किल है।

सबसे पहले मेरा यह खयाल है कि जब हम इस सदन के सदस्य की हैसियत से कुछ बातें करते हैं तो हमें इस बात का ध्यान रखना होता है कि हम अपने मिनिस्टर की निन्दा न करें और न अपने वजीर की तारीफ ही करें। हकीकत की तरफ हमारा ध्यान ज्यादा जाना चाहिये। मुझे कुछ स्पीचेज के सुनने का मौका मिला और मैंने यह देखा कि बहुत कुछ जो कहा गया वह इन दोनों से रंगा हुआ था। मेरी यह कोशिश होगी कि मैं हकीकत की तरफ अपने मिनिस्टर साहब का ध्यान

[श्री राधा रमण]

दिलाऊं और यह उम्मीद करूं कि जहां वह निहायत ही जांफिशानी से, निहायत कोशिश से और निहायत ही मेहनत से इस मिनिस्ट्री के कार्य का सम्पादन कर रहे हैं, उस को चला रहे हैं, और पिछले एक साल में जहां उन्होंने इस विभाग में बहुत कुछ सुधार किये, उन्नति की है, वहां जो बाकी बातें रह गई हैं उनकी तरफ वह और भी ज्यादा गौर करेंगे, ताकि हिन्दुस्तान में यह एक बहुत बड़ा विभाग, जिस पर हमें फक्र है और रहेगा, ज्यादा से ज्यादा अच्छा बन सके और दुनिया के रेलवे के महकमों में सबसे अब्बल नाम पा सके।

मुझे इसके कहने में जरा भी शुबह नहीं है कि जबसे हमारे वजीर, लाल बहादुर शास्त्री जी ने रेलवे का काम सम्भाला है उस वक्त से अब तक रेलवे में कुछ ऐसे सुधार हुए हैं जिन पर हमें संतोष हो सकता है। पूरा संतोष भले न हो, लेकिन यह कहना बिल्कुल मुनासिब होगा, कि उन्होंने इस महकमे को अपने हाथ में लेने के पश्चात् बहुत काफी वक्त देकर और तकलीफ उठा कर जो मुनासिब कार्रवाई करके उसमें सुधार करने थे उनको करने की कोशिश की है और उनकी स्पीच से यह साफ टपकता है कि एक साल में जो उन्होंने किया है वह सराहनीय है। मगर साथ साथ यह भी हमें मानना पड़ेगा कि आज जो रेलवे की अवस्था है वह ऐसी संतोषजनक नहीं है कि जो इतने बड़े आजाद देश के लिए, जिसमें कि हम रहते हैं, बहुत अच्छी कही जा सके। इसलिए मैं जहां वजीर साहब को उन कामों के लिए जो उन्होंने इस साल में किये हैं मुबारकबाद दूंगा और जो उन्होंने आगे के लिए हमको उम्मीदें दिलायीं उस सब के लिए भी वह मुबारकबाद के मुस्तहक हैं, मगर मैं यह भी कहूंगा कि अभी बहुत कुछ काम करने को बाकी है और वह काम जल्दी से जल्दी करने चाहिए।

एक माननीय सदस्य : वह काम जल्दी ही होगा।

श्री राधा रमण : मेरे भाई कह रहे हैं कि वह काम जल्दी ही होगा। इसमें शक नहीं कि जिस आदमी में नेकनीयती होती है, मेहनत करने का जज़्बा होता है और वह रात दिन एक कर सकता है, आखिरकार वह कामयाब होता है और मुझे इसका यकीन है कि लाल बहादुर जी जिस तरह इस काम पर जुटे हुए हैं उस से वह हमारी उन उम्मीदों को पूरा कर सकेंगे जो आज हम उन से वाबस्ता कर रहे हैं। मगर मैं चन्द बातों की तरफ उनका ध्यान जरूर दिलाना चाहता हूं। मैं समझता हूं कि शायद वह चीज़ उनके ध्यान में भी जरूर होंगी लेकिन अगर और ज्यादा गहराई से वह उन पर ध्यान दें तो जनता को उससे और भी संतोष हो सकता है।

पहली बात इस सिलसिले में मुझे यह कहनी है कि साल के शुरू में ही रेलवे विभाग में कुछ ऐसी दुर्घटनायें हुई थीं कि जिनकी वजह से सारे हिन्दुस्तान में एक ऐसा ख्याल फैल गया था कि रेलवे के एडमिनिस्ट्रेशन को जितना अच्छा कहा जाता है उतना वह है नहीं। लेकिन यह एक बड़ी खुशी की बात है कि मिनिस्टर साहब ने इस बात की अहमियत को समझते हुए फौरन एक एन्क्वायरी कमेटी बिठायी है और उसने अपना काम करना भी शुरू कर दिया है। मुझे यकीन है कि इन दुर्घटनाओं से हमारा रेलवे विभाग अपने आपको बहुत ज्यादा सम्बन्धित रखेगा और इस एन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट बहुत जल्द हमारे सामने आयेगी और उसके परिणाम-स्वरूप मुझे उम्मीद है कि हम उन दुर्घटनाओं को अपने मुल्क में आगे बिल्कुल खत्म कर सकेंगे। मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में यह जिक्र किया है कि उन्होंने स्टूडेंट्स के

लिए, टूरिस्ट्स के लिए और ऐसे लोगों के लिए जो कि आमदौरफ्त के जरिये अपने ज्ञान को बढ़ाना चाहते हैं उन रियायतों को जो अब तक थीं और बढ़ा दिया है। मैं उनको मुबारकवाद देता हूँ कि उन्होंने यह कदम उठाया जो कि हमारे मुल्क में आज से बहुत बरस पहले उठना चाहिए था, लेकिन मैं एक बात जरूर कहूंगा कि उन्होंने इसको यहां तक ही रखा है कि जो स्टूडेंट या टूरिस्ट पहले १२ की तादाद में जाते थे उनको जो रियायत मिलती थी वह अब उनको मिलेगी जो चार की तादाद में जायेंगे। हमारा मुल्क बहुत बड़ा है और बदकिस्मती से कहिए अभी हमारे मुल्क वालों में टूरिस्ट ट्रेफिक के मुतल्लिक बहुत ज्यादा चाह पैदा नहीं हुई है। जरूरत इस बात की है कि हम अपने इतने बड़े मुल्क की खूबसूरती को और यहां की अच्छी अच्छी इमारतों को अपने उन नौजवानों को दिखलायें जो अपने आपको आने वाले हिन्दुस्तान के लिये तैयार कर रहे हैं। इसके लिए अगर हम उनको ज्यादा से ज्यादा सहूलियत दे सकें तो बहुत अच्छी बात है। मेरा ऐसा यकीन है कि इसमें रेलवे का कुछ नुकसान भी नहीं होगा। मैं समझता हूँ कि अगर ऐसी ऐसी संस्थाओं के सदस्यों को, जो हमारे देश के एक कोने से दूसरे कोने तक फैली हुई हैं और बहुत अच्छा काम कर रही हैं, एक्स्ट्रिटेड सर्टीफिकेट पर सिगलमैन के लिए भी यह कंसेशन दिया जाय तो इससे हमारे नौजवानों में बहुत जागृति पैदा होगी और वह देश के कोने कोने में जाकर उन चीजों को देखेंगे जिससे उनके दिल में देश में काम करने की, उसको उन्नत बनाने की स्वाहिश पैदा होगी और उनके अन्दर देश की खिदमत करने का जज्बा उभरेगा। मुझे मालूम है कि इंग्लैण्ड में यूथ होस्टल की एक संस्था है और उस संस्था की मेम्बरशिप दुनिया के तमाम सम्य देशों में फैली हुई है।

वह अपने सदस्यों को एक कार्ड देते हैं और उसके जरिये किसी भी सम्य देश की रेलवे जहां कि वह संस्था काम करती है, उनको आधा भाड़ा लेकर देश के एक कोने से दूसरे कोने तक जाने देती है। यहां पर इस सिलसिले में वजीर साहब का और रेलवे मिनिस्ट्री का ध्यान खींचा गया था लेकिन अभी तक इसका कोई नतीजा नहीं निकला है। मैं इस चीज को वजीर साहब के सामने रखना चाहूंगा कि ऐसी संस्थायें हमारे मुल्क में हैं, बहुत से नौजवान इन संस्थाओं के मेम्बर हैं और वह बहुत अच्छा काम कर रही हैं। अगर रेलवे मिनिस्ट्री ऐसी संस्थाओं के नौजवानों को, जिनके पास आइडेंटिटी कार्ड हों, यह सुभीता दे दे कि वह अकेले सफर में भी रियायत पाकर एक कोने से देश के दूसरे कोने तक जा सकें तो इससे बहुत लाभ होगा और वह नौजवान जो इतना खर्च करके, गुरबत की वजह से या किसी और वजह से, अपने देश को नहीं देख पाते हैं वह उसको देख सकेंगे। ऐसा करने से इनको बहुत सुभीता मिलेगा। इसलिये मैं इस ओर अपने मिनिस्टर साहब का ध्यान दिलाऊंगा।

एक बात जो मिनिस्टर साहब ने कही उससे मुझे बड़ी खुशी हुई। वह यह कि रेलवे में काफी करप्शन है। यों करप्शन तो हिन्दुस्तान के सारे मुहकमों में है और उसके खिलाफ आवाज भी बहुत बलन्द की जाती है, शिकायत भी ऊपर से नीचे तक काफी की जाती है। हम यह नहीं कह सकते हैं कि हमारे वजीरों में इस करप्शन को कायम रखने की स्वाहिश है या वह इसे दूर करना नहीं चाहते मगर कुछ ऐसी उलझनें हैं कि जिनके मातहत वह उसको दूर करने में कामयाब नहीं हो पा रहे हैं और वह उनकी सामर्थ्य से बाहर माना जाता है। मैं समझता हूँ कि हमको इस तरफ जल्द से जल्द कोई बहुत बड़ा कदम

[श्री राधारमण]

उठाना पड़ेगा क्योंकि इसकी वजह से मुल्क बहुत ही नीचे की तरफ जा रहा है। लेकिन आज हम रेलवे मिनिस्ट्री की बात कर रहे हैं इसलिए हमें यह बात जान कर निहायत खुशी हुई कि मिनिस्टर साहब ने आचार्य कृपलानी की अध्यक्षता में एक ऐसी कमेटी का आयोजन किया है कि जो रेलवे डिपार्टमेंट में जितना करप्शन हो रहा है उसकी छानबीन करे। मैं समझता हूँ कि कृपलानी जी बहुत योग्य आदमी हैं और उनकी ज़बान से हम करप्शन के बारे में ज्यादा से ज्यादा सुनते भी हैं। मुझे इस बात का यकीन है कि वह इस मसले पर बहुत ध्यान देंगे और मेहनत से कोई ऐसी मशीनरी स्थापित करेंगे कि जिसकी रेलवे से शुरुआत हो और दूसरी मिनिस्ट्रीज़ के अन्दर भी उसको कायम किया जा सके और मुल्क में से करप्शन जल्द से जल्द दूर हो सके।

एक बात मैं आखिर में और कहना चाहता हूँ। वक्त कम है इसलिए दो चार बातों की तरफ ही मैं ध्यान दिला सकूंगा। मैं यह कहना चाहता हूँ कि अपनी स्पीच में मिनिस्टर साहब ने आफिसर नम्बर १ और आफिसर नम्बर २ के मुताल्लिक कुछ अपना ख्याल जाहिर किया है। यह एक ऐसी बेइंसाफी है कि जिसके मुताल्लिक उनसे पिछले साल भी कहा गया था और इस साल भी कहा गया है और इसलिये उन्होंने उसकी तरफ इशारा भी किया है। लेकिन मैं उन से सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि यह मसला हमारी गवर्नमेंट के सामने कई वर्षों से चला आता है और यह एक ऐसी बेइंसाफी है कि जब इस बारे में मिनिस्टर साहब से अकेले में बात करते हैं तो वह कहते हैं कि क्या करें, यह क्लास १ और क्लास २ बढ़ाई के ज़माने में बने थे,

अच्छे एक्सपीरियन्सड अफसरों की ज़रूरत थी इन्हें लोअर ग्रेड स्टाफ से प्रमोट किया गया था। इस तरह से क्लास १ और क्लास २ अफसर बना दिये गये। क्योंकि अब वह ज़माना पलट गया और हिन्दुस्तान आज़ाद हो गया। हम अब क्लासलैस और कास्टलैस सोसायटी और समानता आदि की बहुत सी बातें सामने रखते हैं। मगर छोटी छोटी बातों में हम यह देखते हैं कि हम इन तफरीकों को मिटाने में समर्थ नहीं होते तो फिर बड़ी बातों को करने में हम कैसे सफल होंगे, हमें इन छोटी छोटी तफरीकों को दूर होते न देखने में बड़ा आश्चर्य और अफसोस होता है। बाद में हम इस बड़े मसले को कैसे हल कर सकेंगे जिसे कि हम तमाम हिन्दुस्तान पर लागू करना चाहते हैं और तमाम हिन्दुस्तान में वैलफेयर स्टेट को कायम करना चाहते हैं।

इस सिलसिले में मेरे पास बहुत से मैमोरेण्डम हैं और बहुत मेरे पास खतोकिताबत भी मौजूद हैं। सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान इन में से कुछ की तरफ दिलाना चाहता हूँ जिससे जाहिर हो जायगा कि यह बेइंसाफी कितनी गहरी है और हमको कितनी जल्द इसको दूर करना चाहिये। बावजूद इसके कि हमारे मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में कहा है कि मैं इसको देख रहा हूँ और जल्द अज़ जल्द इस तफरीक को दूर करने की कोशिश करूंगा, लेकिन मुझे इसका यकीन नहीं होता कि वह इसको जल्द दूर कर सकेंगे और यह तफरीक जल्द खत्म हो सकेगी। मैं तो इसलिए उनका ध्यान इसकी तरफ दिलाना चाहता हूँ और कहना चाहता हूँ कि इस तफरीक को एक साल में नहीं बल्कि एक दो महीने में ही दूर कर देना चाहिये। यदि वह इसे इतनी जल्द दूर कर सकें तो यह एक ऐसी चीज़ होगी जिससे बहुत बड़े स्टाफ को

मिलेगा और जनता में भी इससे बड़ी क्रम बढ़ जायगी। तो मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि इसमें “लांग स्टैंडिंग इनजस्टिस सर्कड बाई रेलवेमैन”, में यह लिखा है :

“रेल कर्मचारियों द्वारा बहुत देर से सहन किया गया अन्याय”

“माननीय रेल तथा परिवहन मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री ने फरवरी १९५३ में संसद् में अपने आयव्ययक सम्बन्धी भाषण में घोषणा की थी कि श्रेणी १ की सेवा (उच्च रेलवे सेवा) के लिये श्रेणी २ तथा श्रेणी ३ के पदाधिकारियों की पदोन्नति के अनुपात में वास्तविक वार्षिक भर्ती का ३३। प्रतिशत बढ़ा दिया गया है। १९४९ से यह २५ प्रतिशत निश्चित किया गया था और उससे पहले यह २० प्रतिशत था। वस्तुतः इन पदाधिकारियों के सम्बन्ध में कभी यह प्रतिशतक पूरा ही नहीं हुआ और १९४२ से आगे के आंकड़े देखने से यह ज्ञात होता है कि उन्हें कम से कम १४५ पदोन्नतियों से वंचित रखा गया है जो कि उनके बीच से होनी चाहिये थीं। इसके अतिरिक्त क्योंकि श्रेणी २ सेवा में श्रेणी ३ से भर्ती किये जाते हैं, अतः यह अनुमान लगाया गया है कि उसी अवधि में इन १४५ व्यक्तियों की श्रेणी १ में पदोन्नति न होने के कारण श्रेणी ३ के कम से कम १००० कर्मचारी अपनी स्थायी पदोन्नति से वंचित हो गये हैं। निम्नलिखित तथ्यों से स्थिति स्पष्ट पता लग जाती है

सभापति महोदय : शान्ति, शान्ति । क्या यह एक लम्बा दस्तावेज है ? यदि यह एक लम्बा दस्तावेज है तो वह इसे माननीय मंत्री को दे दें ।

श्री राधा रमण : मैं यह कह रहा हूँ कि...

सभापति महोदय : पहले ही समय बहुत हो चुका है ।

श्री राधा रमण : मैं इस को ज्यादा नहीं पढ़ता । यह चीज मैंने आपके सामने रख दी । यह कागजात मुझे मिले हैं, इन से आप को सारी बात का पता लग जायगा । मैं चाहता हूँ कि आप इस को देखें, आप देख भी रहे हैं । इसलिए मैं आप से यही इल्लिजा करूँगा, कि इस सिलसिले में फूड मिनिस्ट्री ने एक कदम उठाया था, उसको कुछ ही अरसा हुआ है, और उसका एक बड़ा अच्छा नतीजा भी निकला है । अगर आपकी मिनिस्ट्री भी इस तरफ कदम उठाये और इन लोगों के साथ जो बेइसाफी हो रही है उस को हमेशा के लिये खत्म कर दें तो वह हमारे लिये एक बहुत ही अच्छी बात होगी ।

अब और बातों का ज्यादा जिक्र न करते हुए और बैठते हुए आखिर मैं आप से यही कहूँगा कि हमें पूरा इत्मीनान है कि हमारे वजीर साहब पूरे दिल से और लगन से उन तमाम मसलों को जो हमारे मुल्क में रेलवे से ताल्लुक रखते हैं, हल करने की कोशिश में लगे हुए हैं । लेकिन आज यह कह देना कि हम ने बहुत कुछ कर लिया है और हमारे बहुत से मसले हल हो गए हैं, यह बात नहीं है । आज भी हमारे सामने बहुत से मोटे मोटे मसले हैं, मसलन् यह.....

सभापति महोदय : शान्ति, शान्ति । मैं माननीय सदस्य से अपने भाषण को समाप्त करने की प्रार्थना करूँगा । समय हो चुका है । फिर भी वे बोलते जा रहे हैं । वह पहले ही बहुत समय ले चुके हैं ।

श्री राधा रमण : केवल एक मिनट और । मैं एक स्थानीय बात के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ । एक मिनट में मैं समाप्त कर दूँगा ।

सभापति महोदय : परन्तु एक मिनट तो कभी समाप्त ही नहीं होगा ।

श्री राधा रमण : मैं एक मिनट से अधिक नहीं लूंगा और अपना भाषण समाप्त कर दूंगा ।

मैं यह अर्ज कर रहा था कि दिल्ली पहले तीन चार लाख की आबादी का शहर था, आज उसकी आबादी करीब करीब बीस लाख है । लेकिन आप जरा नज़र डालें तो आपको पता लगेगा कि दिल्ली में जितने स्टेशन, तीन या चार, जो पहले थे, उतने ही आज भी हैं । उनकी वृद्धि कुछ बढ़ गयी, यह भी नहीं है । यह बात कही गयी कि नयी दिल्ली का स्टेशन बढ़ाया जायगा । लेकिन मैं आप से यह कहूंगा कि इस शहर में जहां कि पार्लियामेंट लगती हो, जहां कि मिनिस्ट्री खुद रहती है, वहां इस तरह की हालत हो यह ठीक नहीं है । यहां आसपास छोटे छोटे टाउनशिप्स स्टेशन की बात चली थी, पहले इस बात का ख्याल भी किया गया था और एक कमेटी ने इस पर गौर भी किया । लेकिन आखिर में यह समझा गया कि डी० टी० एस० बस सर्विस से काम चल जायगा और रेलवे की जरूरत नहीं है । मैं समझता हूं कि यह ख्याल ठीक नहीं है और इस बात की निहायत जरूरत है कि इस तरह के बढ़ते हुए शहर में ज्यादा स्टेशन कायम किये जायं जिससे यहां की आमदरफ्त में ज्यादा सहूलियत हो ।

मैं आपका बहुत शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे इतना वक्त दिया ।

श्री आर० के० चौधरी (गौहाटी) : रेलवे बजट के प्रिय विषय पर मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिये मैं कृतज्ञ हूं । मुझे मालूम नहीं कि मैंने सवेरे किसका मुंह देखा था कि मुझे यह सौभाग्य मिला है । मैं आपको विश्वास दिला देना चाहता हूं कि मैं अपने कमरे में अकेला ही रहता हूं और बगल के पलंग पर संसदीय पत्र बिखरे हुए थे और

कुछ नहीं था । शायद उन पत्रों की ओर श्रद्धा भरी दृष्टि से देखने पर ही यह सौभाग्य मिला हो । विषय पर आने के पूर्व मैं यह कह दूं कि पिछले कुछ वर्षों में रेलवे के समुचित प्रशासन के कारण उसमें पर्याप्त सुधार हुआ है ।

मुझे यह जानकर प्रसन्नता है कि आसाम और गारो की पहाड़ियों के बीच के समवर्ती जिलों का पर्यालोकन आरम्भ कर दिया गया है । यह अत्यन्त महत्वपूर्ण कार्य है । आसाम और गारो पहाड़ियों के बीच समुचित संचरण के अभाव में वह जिला अविकसित पड़ा है । रेल मार्ग बन जाने पर राज्य में सीमेंट, कोयला और दूसरे खनिज पदार्थों का उत्पादन बढ़ जायेगा । मैं यह भी बता दूं कि सिल्चर और लुशाई पहाड़ियों के बीच रेल मार्ग अत्यन्त आवश्यक है । मैं यह नहीं कहता कि वहां रेलों से अच्छी आमदनी होगी । हमें आसाम में रेलों को आमदनी की दृष्टि से नहीं देखना चाहिये; हमें उन पर आसाम और समस्त भारत की सुरक्षा की दृष्टि से विचार करना है । लुशाई और गारो पहाड़ियां पाकिस्तान के नजदीक हैं ।

उत्तर पूर्वी सीमान्त भाग लगभग हमारे हाथों से बाहर चला गया है अथवा चला जा रहा है । हमें इन सब को रेल में आंखें धंसा कर शूतरमुर्ग की तरह नहीं देखना चाहिये । हमें स्थिति का अनुभव करना है । यात्रियों की संख्या अथवा सामान की तादाद की दृष्टि से इस ओर देखना ठीक नहीं है । हमें इस पर विचार करना चाहिये कि पहले की तरह पाण्डु में अलग मुख्यालय रखने से भारत को लाभ होगा ।

हम से कहा गया था कि पाण्डु में एक उच्च शक्ति सम्पन्न पदाधिकारी रहेगा । यह कार्य अभी तक पूरा नहीं किया गया है । यह बहुत ही शोचनीय अवस्था है । आजकल हम

गौहाटी से कलकत्ता ४२ घण्टे से कम समय में नहीं पहुंच सकते। कुछ समय पहले मैंने सुझाव रखा था कि यदि पाकिस्तान भारत से समझौता करने के लिये वस्तुतः तैयार है तो वह उक्त आधार पर इसका आरम्भ क्यों नहीं कर देता है। उन्हें चाहिये कि वे रानाघाट और करीमगंज के आसपास के भाग का प्रशासन हमारे सुपुर्द कर दें। हम उन्हें प्रतिवर्ष आय का कुछ भाग देते रहेंगे। मेरा विश्वास है कि माननीय मंत्री इस सुझाव की ओर गम्भीरतापूर्वक ध्यान देंगे। यदि पाकिस्तान समझौता करने की वास्तविक इच्छा रखता है तो वह अवश्य ही इस बात से सहमत होगा।

मैं एक और विषय पर बोलना चाहता हूँ। जब कभी भी मैं रेल से यात्रा करता हूँ तो मेरी क्षुधा तीव्र हो जाती है। मैं नहीं जानता कि इसका कारण कोयले की गन्ध या रेल में निरन्तर हिलते-डुलते रहने से ऐसा होता है। वहाँ मुझे घर की अपेक्षा अधिक भूख लगती है और स्वभावतः मेरा ध्यान भोजनादि की व्यवस्था की ओर चला जाता है। मुझे मछली आदि के स्थान पर भारतीय प्रणाली से तैयार किया हुआ भोजन अधिक रुचिकर लगता है। मुझे यह जान कर अत्यधिक आश्चर्य हुआ कि रेलों में भोजनादि की व्यवस्था में प्रतिवर्ष हानि होती रहती है। अभिज्ञप्ति शुल्क देख कर मुझे बड़ा अवरज होता है। उसमें पांच सौ गुना वृद्धि हो गई है।

सभापति महोदय : भोजन की चर्चा बहुत मजेदार है लेकिन श्री चौधरी द्वारा वक्तृता देते समय घड़ी खामोश नहीं है।

श्री आर० के० चौधरी : मैं तो स्त्रियों के समान अधिकार चाहता हूँ। कुछ महिला वक्ताओं को अधिक समय दिया गया था।

मैं भोजन आदि की चर्चा समाप्त करता हूँ। रात्रि में खोमचे वालों पर लगाया गया

प्रतिबंध एक दम उठा देना चाहिये। क्या यह सेकण्ड क्लास के यात्रियों के लाभ के लिये किया गया है? क्या वास्तव में वे गहरी नींद सो पाते हैं? कुछ यात्री मिलने बाजों की आशा में रहते हैं और कुछ बिदा होने वाले साथियों के दुख से दुखी। रेल यात्रा में चैन की नींद का प्रश्न ही नहीं उठता है। ऐसी अवस्था में पान अथवा सिगरेट के खौमचों पर प्रतिबन्ध लगाना गलत है।

श्री अलगेशन : वे चाय और दूध का खोमचा लगा सकते हैं।

श्री आर० के० चौधरी : लेकिन सिगरेट और पान का क्या होगा? तीसरे दर्जे के यात्री पान खाना पसन्द करते हैं। मुझे मालूम है वृद्ध आदमी रात को कई-कई बार अपनी पत्नियों को केवल पान खिलाने के लिये जगाते हैं। कम से कम एक या दो बार उन्हें ऐसा करना पड़ता है। मेरे कथन का तात्पर्य यह है कि रेलवे प्रशासन के दोनों मंत्री बड़े लज्जे स्वभाव के हैं। इसका यह अर्थ नहीं है कि उन्होंने कुछ नहीं किया है। उन्होंने ऐसे बहुत से कार्य किये हैं जिनके विषय में जनता को मालूम नहीं है। उदाहरण के लिये आसाम लीजिये। वहाँ पर प्लेट फार्म के ऊपर छतें लगा दी गई हैं। मेरे मित्र यह नहीं समझें कि मैं किसी साधारण बात को अत्यधिक महत्व दे रहा हूँ आसाम में वर्षा से जो अमुविधा होती थी वह अब दूर हो गई है और मैं उस दिन की कामना करता हूँ जब सब स्टेशनों पर छतें लगा दी जायेंगी।

सभापति महोदय : अधिक समय लेकर माननीय सदस्य अवांछनीय प्रथा ठहरा रहे हैं। मैं दूसरे सदस्य का नाम बोल रहा हूँ।

कुमारी एनी मस्करिन : (त्रिवेन्द्रम) यह...

श्री आर० के० चौधरी : मुझे उनके (कुमारी एनी मस्करीन) के हाथों हानि उठानी पड़ रही है ।

कुमारी एनी मस्करीन : यह मेरा दुर्भाग्य है कि मुझे दिवस की अन्तिम बेला में बोलने का अवसर मिला है जबकि संध्या सब ओर फैल रही है और यह सदन अंधकार की गहन राशि में डूब रहा है तथा.....

सभापति महोदय : यदि माननीय सदस्य अपना भाषण स्थगित करना चाहें तो वह चार मिनट बाद ऐसा कर सकती हैं ।

कुमारी एनी मस्करीन : श्रीमान्, रेलवे बजट का पुनर्लोकन हमारा कर्तव्य है । यह एक ऐसा विभाग है जिसके स्थायित्व और विकास का वित्तीय स्थायित्व से गहरा सम्बन्ध है । प्रारम्भ में भारतीय रेलें अंग्रेजों द्वारा सैनिक कार्यों के लिये बनाई गई थीं; उसके बाद प्रशासन की दृष्टि से समस्त नगरों से उनका सम्बन्ध जोड़ा गया और अन्त में, देश के विपुल संसाधनों का शोषण करने के लिये

सारे देश में रेलों का प्रसार किया गया । इसके बाद कांग्रेस ने देश की बागडोर सम्भाली । उस समय द्वितीय महायुद्ध ने भारतीय रेलों पर एकाधिकार कर रखा था; फिर युद्ध से जर्जरित इंजिन, विभाजन की आस्तियों और दायित्व से उत्पन्न गम्भीर परिणाम, राज्यों की रेलें और उनका एकीकरण, मुआवजे का भुगतान और देश में अभाव वाले क्षेत्रों में खाद्यान्न पहुंचाने का महत्वपूर्ण कार्य और रेलवे सामग्रियों के लिये फैक्ट्रियों का विकास इन सब बातों के लिये और अन्य पुर्जों के लिये भी बाहर से सहायता लेनी पड़ती थी ।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल पर रख सकती हैं । सभा कल दो बजे मध्याह्न तक के लिये स्थगित की जाती है ।

इसके पश्चात् सभा, मंगलवार २ मार्च, १९५४ के दो बजे तक के लिये स्थगित हुई ।