

# लोक-सभा

बुधवार १५ दिसम्बर १९५४

## वाद-विवाद

(भाग १—प्रश्नोत्तर)

अंक ७, १९५४

(१४ से २४ दिसम्बर, १९५४)

1st Lok Sabha



अष्टम सूत्र १९५४

( खण्ड ७ म. अंक २१ से अंक २९ तक है )

लोक-सभा सचिवालय,  
नई दिल्ली ।

## विषय-सूची

खंड ७—अंक २१-२९ (१४ से २४ दिसम्बर, १९५४)

अंक २१—मंगलवार, १४ दिसम्बर, १९५४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

स्तम्भ

तारांकित प्रश्न संख्या १११३, १११४, १११८, से  
११२२, ११२४, ११२५, ११२७, ११२८, ११३०,  
११३२ से ११३४, ११३६ ११३८, ११४५, ११४७  
से ११५०, ११५२, ११५४, ११५७, ११६१,  
११६२, ११६४ और ११६६ . . .

१६९९—१७४०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १११५ से १:१७, ११२३,  
११२६, ११२९, ११३१, ११३५, ११३७,  
११४०, ११४२ से ११४४, ११४६, ११५१,  
११५३, ११५५, ११५६, ११५८ से ११६०,  
११६३, ११६५, ११६८ और ११६९ . . .

१७४०—५२

अतारांकित प्रश्न संख्या ७१९ से ७४८ . . .

१७५२—१७७६

अंक २२— बुधवार, १५ दिसम्बर, १९५४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११७१, ११७३, ११७६, ११७७  
११७९ से ११८२, ११८७, ११९०, ११९१, ११९३  
११९४, ११९६ से १२०१, १२०३, १२०४, १२०६,  
से १२०८, १२११, १२१३, १२१४, १२१६, १२१८,  
१२२१ से १२२३, १२२७ से १२३२ और १२३५ .

१७७७—१८२५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११७०, ११७२, ११७४,  
११७५, ११७८, ११८३ से ११८६, ११८८, ११८९,  
११९२, ११९५, १२०२, १२०५, १२०९, १२१०,  
१२१२, १२१५, १२१७, १२१९, १२२०, १२२४  
से १२२६, १२३४, और १२३६ से १२४९ .

१८२५—४९

अतारांकित प्रश्न संख्या ७४९ से ७७० और ७७२ से ८०३

१८४९—८२

( अ )

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२५१ से १२५४, १२५६, १२५८, १२५९, १२६२ से १२६४, १२६९, १२७१, १२७३ से १२७५, १२७७, १२७९, १२८२ से १२८५, १२८७, १२८८, १२९०, १२९१ और १२९३ से १२९७ .

१८८३—१९२५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२५०, १२५५, १२५७, १२६०, १२६१, १२६५ से १२६८, १२७०, १२७२, १२७६, १२७८, १२८०, १२८१, १२८६, १२८९, १२९२, १२९८, और १३०५ से १३०७ . . .

१९२५—३८

अतारांकित प्रश्न संख्या ८०४ से ८१४ और ८१६ से ८१९ .

१९३८—५०

अंक २४—शुक्रवार, १७ दिसम्बर, १९५४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३०८ से १३१३, १३१५ से १३१८, १३२१ से १३२३, १३२५, १३२६, १३२८, १३२९, १३३२, १३३३, १३३५ से १३३८, १३४१ से १३४५ और १३४७ .

१९५१—९६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३१४, १३१६, १३२०, १३२४, १३२७, १३३०, १३३१, १३३४, १३४०, १३४६ और १३४८ से १३६७ . . . . .

१९९७—२०१७

अतारांकित प्रश्न संख्या ८२० से ८५०, और ८५२ . . . . .

२०१८—२०३८

अंक २५—सोमवार, २० दिसम्बर, १९५४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२६८ से १३७२, १३७५ से १३७८, १३८०, १३८१, १३८३ से १३८५, १३८७ से १३९०, १३९२, १३९४, १३९५, १३९७ और १३९९ से १४०९

२०३९—८५

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ५ , . . . . .

२०८५—८७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३७३, १३७४, १३७९, १३८२, १३८६, १३९१, १३९३, १३९६, १३९८, १४१० से १४२०, १४२२ और १४२३ . . . . .

२०८७—९९

अतारांकित प्रश्न संख्या ८५३ से ८८१ . . . . .

२०९९—२११८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४२४ से १४३८, १४४०, १४४१,  
१४४३ से १४४६, १४४८, १४४९, १४५१ से १४५५

२११९—६४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४३९, १४४२, १४४७, १४५०,  
१४५६, १४५९ से १४६९, १४७१ से १४७५

२१६४—७६

अतारांकित प्रश्न संख्या ८८२ से ८९१ . . .

२१७६—८०

अंक २७—बुधवार, २२ दिसम्बर, १९५४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४७६ से १४८३, १४८८ से १४९०,  
१४९२ से १४९४, १४९६, १४९७, १४९९, १५००,  
१५०२ और १५०४ से १५०७ . . .

२१८१—२२२८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४८४ से १४८७, १४९१, १४९५,  
१४९८, १५०१, १५०३, १५०८ से १५२२, १५२२—क,  
१५२३ से १५३३ और १५३५ से १५५७ . . .

२२२९—६३

अतारांकित प्रश्न संख्या ८९२ से ९२५ . . .

२२६३—८६

अंक २८—गुरुवार, २३ दिसम्बर, १९५४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १५५८ से १५६१, १५६३ से  
१५६६, १५६९ से १५७३, १५७५, १५७६, १५७८,  
१५७९, १५८१, १५८२ और १५८३ . . .

२२८७—२३२८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १५६२, १५६७, १५६८, १५७४, १५७७,  
१५८०, १५८२—क, १५८४ से १५९३, १५९३—क,  
१५९४ से १६०१, १६०३ से १६२१, १६२१—क, १६२२ से  
१६२४, १६२४—क, १६२५ से १६२९, १६३१ से १६३५

२३२८—६४

अतारांकित प्रश्न संख्या ९२६ से ९७७ . . .

२३६४—९६

अंक २९—शुक्रवार, २४ दिसम्बर १९५४

स्तम्भ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ६, ७, ९, १० और ८ .

२३९७—२४१८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १६३६ से १६७३, १६७३क और

१६७४ से १६८६ . . . . .

२४१९—५१

अतारांकित प्रश्न संख्या ९७८ से ९९४ . . . . .

२४५२—६४

—————

( ५ )

# लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ प्रश्नोत्तर)

१७७७

१७७८

## लोकसभा

बुधवार, १५ दिसम्बर १९५४

-----

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

भिखना थोरी पुल

\*११७१. श्री एस० एन० दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि उत्तर पूर्वी रेलवे की नैपाल सीमा तक जाने वाली भिखना थोरी लाइन पर पुल को फिर से बनाया जाने वाला है ; और

(ख) यदि हां, तो यह काम कब प्रारम्भ किया जायेगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) भिखना थोरी भाग में कोई पुल नहीं है जिसके पुन-निर्माण का प्रश्न विचाराधीन हो ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस लाइन पर कोई और पुल ऐसा है जो इतना कमजोर है कि उस पर होकर गाड़ी में पर्याप्त बोझ ले जाना सम्भव नहीं है और उस कारण उत्तरी बिहार को रेलवे निर्माण सामग्री ले जाने नहीं दी जाती है ?

571 L. S. D.

श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्य द्वारा पूछा गया प्रश्न कुछ अस्पष्ट है । किन्तु मैं समझता हूँ कि वह भिखना थोरी पुल का निर्देश कर रहे हैं । यह पुल तब बनाया गया था जब यह लाइन सर्वप्रथम चालू की गयी थी और १९१५ की भीषण बाढ़ के कारण वह बह गया था और तब से उसका पुननिर्माण नहीं किया गया है । पत्थर से भरी गाड़ियां उस भाग में उच्च मार्ग पर से होकर गुजरती हैं और उस उच्च मार्ग से यह उद्देश्य पूरा हो रहा है ।

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार को मालूम है कि नरकटियागंज से भिखना थोरी जाने के लिये आषाढ़ से असौज तक रेलवे का मार्ग बन्द रहता है, और अभी तक सरकार छोटी छोटी नदियों पर भी पुल नहीं बनवा पायी है ?

श्री शाहनवाज खां : जिस खास सेक्शन के बारे में सवाल किया गया है उसमें जब कि बहुत ज्यादा बारिश होती है तो दस दिनों के लिये ज्यादा से ज्यादा रास्ता बन्द रहता है ।

उत्प्लावकों (ग्लाइडरों) का निर्माण

\*११७३. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बड़े पैमाने पर उत्प्लावकों (ग्लाइडरों) के निर्माण की कोई योजना सरकार के विचाराधीन है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार इस विषय में कब निर्णय करने की प्रस्थापना करती है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :  
(क) तथा (ख)। हिन्दुस्तान एअर क्राफ्ट  
लिमिटेड, बंगलौर उत्प्लावकों के निर्माण की  
एक प्रस्थापना पर विचार कर रही है।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या मैं जान  
सकता हूँ कि भारत की उत्प्लावकों सम्बन्धी  
आवश्यकता कुल कितनी है ?

श्री राज बहादुर : यह बताना कठिन  
है, किन्तु उत्प्लवन कार्यवाहियों में रुचि बढ़ने  
पर उनकी अधिक मांग होगी। अभी तो  
केवल दो उत्प्लवन क्लब हैं एक दिल्ली में है  
और दूसरा पूना में है।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या मैं जान  
सकता हूँ कि विमान-बल के लिए भी उत्प्लावकों  
की कोई आवश्यकता है ?

श्री राज बहादुर : हां, श्रीमान्।

श्री जोकीम आल्वा : क्या सरकार एक  
उत्प्लावक के निर्माण की ठीक ठीक लागत  
जानती है, केवल इस कारण कि मैंने चार  
विभागों के छः पदाधिकारियों को टेलीफोन  
किया और वे, सुरक्षा सम्बन्धी कारणों से मुझे  
मूल्य नहीं बता सके ?

श्री राज बहादुर : मैं इसे कोई कठिन  
प्रश्न नहीं समझता हूँ। दिल्ली का प्रविधिक  
केन्द्र इसमें लगा हुआ है उत्प्लवन क्लब एक  
अर्ध-सरकारी संस्था है और वहां उत्प्लवन में  
रुचि रखने वाले व्यक्तियों की मदद से कार्य  
हो रहा है। मैं लागत के आंकड़े दे सकता हूँ।

भारत में सामान्य प्रकार के उत्प्लावक के निर्माण की

अनुमानित लागत . . . . .	५,००० रुपये
इसी प्रकार के उत्प्लावक की अनुमानित आयातित लागत . . . . .	६,००० रुपये
मध्यवर्ती प्रकार के उत्प्लावकों के निर्माण की लागत . . . . .	८,००० रुपये
अनुमानित आयातित लागत . . . . .	१०,००० रुपये
एडवॉन्स सेल प्लेन के निर्माण की लागत . . . . .	११,००० रुपये
आयातित वायुयान की लागत . . . . .	१४,००० रुपये
दो आसन वाले उत्प्लावकों के निर्माण की लागत . . . . .	१३,००० रुपये
अनुमानित आयातित लागत . . . . .	१६,००० रुपये

विमान सेवाओं का प्रसार

\*११७६. श्री गिडवानी : क्या संचार  
मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि विमान  
सेवाओं के प्रसार तथा सहायक लाइनों से  
उन्हें पूरक बनाने से सम्बन्धित योजनाओं के  
कार्यान्वित किये जाने में अभी विलम्ब है ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :  
(क) तथा (ख)। यह कहना कि विमान

सेवाओं का प्रसार सम्बन्धी योजनाओं को  
कार्यान्वित करने में विलम्ब हुआ है ठीक नहीं  
होगा। इंडियन एअर लाइन्स कारपोरेशन  
के वर्तमान जाल से विमान परिवहन सम्बन्धी  
मांगें जहां तक देश के प्रमुख केन्द्रों का सम्बन्ध  
है, पूरी हो जाती हैं। कारपोरेशन सहायक  
सेवाएं चलाकर इस जाल के अन्य केन्द्रों तक  
फैलाये जाने की सम्भावनाओं का, ऐसी  
क्रियाओं के आर्थिक दृष्टिकोण का ध्यान  
रखते हुए बराबर परीक्षण कर रहा है। एक  
नये प्रकार के विमानों के लिए, जिन्हें "हेरन"

कहते हैं, आर्डर दिया गया है और उनके भारत पहुंचने पर अगले वित्तीय वर्ष में अनेक सहायक सेवाओं पर कार्य चालू हो जायेगा।

**श्री गिडवानी :** चालू की जाने वाली इन सहायक लाइनों की संख्या क्या होगी और उनके मार्ग क्या होंगे ?

**श्री राज बहादुर :** मैंने वह जानकारी सभा को पहले ही दे दी है, किन्तु माननीय सदस्य के लिए मैं पुनः उसे दोहराऊंगा। अगले वर्ष के प्रारम्भ में हम "हेरन" विमान प्राप्त करने की आशा करते हैं, किन्तु हम १-१-१९५५ से डकोटा विमानों से अपनी सहायक सेवाएं चालू करने की प्रस्थापना करते हैं। प्रस्थापित मार्ग ये हैं :

१. दिल्ली—आगरा—ग्वालियर—भोपाल—इंदौर—औरंगाबाद—बम्बई;

२. मद्रास—तिरुचिरापल्ली—मदुरा—त्रिवेन्द्रम—कोचीन—कोयम्बटूर—बंगलौर—मद्रास ;

३. दिल्ली—बीकानेर—जोधपुर—अहमदाबाद—राजकोट।

**श्री हेडा :** क्या सरकार रात्रि हवाई डाक सेवा में भी कुछ सहायक लाइनें चालू करने की प्रस्थापना करती है ?

**श्री राज बहादुर :** वह अभी विचाराधीन नहीं है।

**श्री रघुरामैया :** क्या मैं जान सकता हूं कि मद्रास और विजयवाड़ा के बीच एक सहायक लाइन के सम्बन्ध में कोई निर्णय किया गया है ?

**श्री राज बहादुर :** ज्यों ही "हेरन" विमान हमें प्राप्त होंगे, हम उनमें से एक या दो को मद्रास-विजयवाड़ा—मद्रास क्षेत्र में चालू करने का प्रयत्न करेंगे।

**श्री टी० एस० ए० चेट्टियार :** इस तथ्य को दृष्टि में रखते हुए कि ये लाइनें समग्र रूप

से लगभग १ करोड़ रुपये के घाटे पर चल रही हैं, क्या इन लाइनों के प्रसार का यह अर्थ है कि और अधिक घाटा होगा ? अथवा क्या सरकार यह समझती है कि वे आत्म-निर्भर हो जायेंगी ?

**श्री राज बहादुर :** मैं माननीय सदस्य का ध्यान मुख्य प्रश्न के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर की ओर आकृष्ट करता हूं अर्थात् ये सहायक सेवाएं उन्हें चलाने के आर्थिक दृष्टिकोण का उपयुक्त ध्यान रखते हुए चालू की जायेंगी।

### टिकटों का पुनः विक्रय

\*११७७. **श्री डाभी :** क्या रेलवे मंत्री २७ सितम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १३८० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या काम में लाये जा चुके रेलवे के टिकटों के पुनः विक्रय के घोटाले से सम्बन्धित सरकार को प्राप्त रिपोर्ट पर अब विचार कर लिया गया है; और.

(ख) यदि हां, तो क्या कार्यवाही की गयी है ?

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

(ख) काम में लाये जा चुके टिकटों के पुनः विक्रय के लिये उत्तरदायी टिकट कलक्टर पर अभियोग लगा कर सेवा मुक्त कर दिया गया है।

**श्री डाभी :** क्या मामला समाप्त हो गया है ?

**श्री शाहनवाज खां :** अभी उसे अभियोग-पत्र दिया गया है। मामला अभी चल रहा है।

**श्री डाभी :** क्या इस के सम्बन्ध में हम अधिक ब्यौरा जान सकते हैं ?

**अध्यक्ष महोदय :** यदि उसे अभियोग-पत्र दे दिया गया है तो मेरे विचार से मामला अभी विचाराधीन है।



श्री भागवत झा आजाद : क्या यह बात सरकार के ध्यान में आई है कि कुछ स्टेशनों से काम में लाये जा चुके महीनों तक टिकट वापस नहीं भेजे जाते हैं, जैसा कि नियमों के अनुसार किया जाना चाहिए। यदि ऐसा है, तो क्या यह देखने के लिये कि ऐसे टिकटों को इकट्ठा न होने दिया जाये क्या कोई व्यवस्था है ?

श्री शाहनवाज खां : इस विषय में बहुत ही स्पष्ट आदेश हैं। काम में लाये जा चुके सब टिकट इकट्ठा किये जाने के अगले दिन लेखा कार्यालय को भेज दिये जाते हैं; उनको सामान्यतः इकट्ठा नहीं होने दिया जाता है। एक मामला हमारे ध्यान में आया है और सरकार इसके प्रति कठोर रवैया अपना रही है।

#### धातुनिर्मित हेंगा

\*११७९. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ५ मार्च, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६६७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृषि विद्यालय, आनन्द में बनाया गया धातुनिर्मित हेंगा किसानों द्वारा काम में लाने के लिये भेज दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसका मूल्य क्या है और उसे किन स्थानों पर काम में लाया जा सकता है; और

(ग) क्या साधारण बैल उसे चला सकता है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) और (ख). उक्त हेंगा अभी प्रयोगात्मक स्थिति में है।

(ग) जी हां।

पंडित डी० एन० तिवारी : किन स्थानों पर उससे अभी तक प्रयोग किया गया है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : उसी विद्यालय में—आनन्द विद्यालय में जहां वह बनाया गया है। मुख्य प्राध्यापक की यह रिपोर्ट है कि वह बहुत सन्तोषजनक रीति से कार्य कर रहा है। परन्तु यह अनुभव किया जाता है कि देश के अन्य भागों की भूमि के लिये उसे उपयुक्त बनाने के हेतु उसमें कुछ सुधार करने होंगे।

पंडित डी० एन० तिवारी : कैसी भूमि—कड़ी या नरम ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : दोनों। विभिन्न प्रकार की भूमियों के लिये उसे उपयुक्त बनाने के हेतु उसमें कुछ फेर-बदल करना होगा।

श्री राघवाचारी : क्या हम एक की औसत लागत जान सकते हैं ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : कोई ३० रुपया।

#### सहकारिता आन्दोलन

\*११८०. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सहकारी समितियों में प्रचलित ब्याज की ऊंची दर के कारण न चुकाये गये ऋण बढ़ते जा रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो समितियों को सुविधा देने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने की प्रस्थापना करती है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) जी नहीं, न चुकाये गये ऋण केवल सहकारी समितियों द्वारा ली जाने वाली ब्याज की अधिक दरों के कारण ही नहीं हैं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

श्री विभूति मिश्र : पहले कोआपरेटिव सोसाइटियों की तरफ से किसानों को १२ परसेंट सूद पर कर्जा दिया जाता था।

वह ६ परसेंट हो गया और बहुत सी सोसाइटियां ६ और १० परसेंट पर कर्जा देती हैं। किसानों पर सूद का बोझ इतना ज्यादा हो गया है कि उन पर सोसाइटियों का कर्जा जमा हो गया है। किसान सोसाइटियों को कर्जा नहीं अदा कर पाते हैं और सोसाइटियां गवर्नमेंट को रुपया नहीं दे पाती हैं। क्या सरकार उनकी मुक्ति के लिये कुछ सोच रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : सूद की दर तो अलग अलग है और स्टेट गवर्नमेंट इन पर विचार कर सकती है।

श्री विभूति मिश्र : यह कर्जा तो रिजर्व बैंक द्वारा दिया जाता है, और जब तक रिजर्व बैंक या केन्द्रीय सरकार कुछ नहीं करेगी तो प्रान्तीय सरकारें क्या कर सकती हैं, वे तो एजेंट हैं ?

श्री ए० पी० जैन : रिजर्व बैंक की सूद की दर तो बहुत कम है।

श्री भागवत झा आजाद : क्या मैं जान सकता हूँ कि प्रश्न के भाग (ख) के जवाब में माननीय मंत्री ने जो यह कहा कि कोऑपरेटिव सोसाइटीज में सूद की दर अधिक है वह ओवरड्यूज के जमा होने का कारण नहीं है तो अगर सूद की दर के कारण ऐसा नहीं हो रहा है तो वहां पर इतना अधिक कर्जा जमा होने का क्या कारण है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : इस के अनेक कारण हैं। न चुकाये गये ऋण मुख्यतः कृषि बाजार में मन्दी आने तथा देश के कुछ भागों में फसलों के नष्ट हो जाने के कारण हैं। फसलों के नष्ट हो जाने के कारण किसान समिति को अपना अदा करने की स्थिति में नहीं है।

श्रीमती इला पालचौधरी : क्या यह सच है कि सहकारी समितियां आय कर से मुक्त हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा :: मेरे विचार से ऐसा ही है। ऐसा बहुत से राज्यों में है।

डाक तथा तार विशेषज्ञ समिति

\*११८१. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या संचार मंत्री सभा पटल पर एक ऐसा विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो :

(क) डाक तथा तार कर्मचारियों की सेवा शर्तों के सम्बन्ध में जांच करने के लिये नियुक्त की गयी विशेषज्ञ समिति की किन सिफारिशों को अभी तक स्वीकार नहीं किया गया है; और

(ख) स्वीकृत की गयी सिफारिशों में से कौन सी अब तक कार्यान्वित की गयी हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) और (ख). डाक तथा तार विशेषज्ञ समिति के प्रतिवेदन की एक प्रति तथा महा-निदेशक के परिपत्र संख्या २४ दिनांक २०-१२-५२ की एक प्रति, जिसमें सिफारिशों के सम्बन्ध में सरकार के आदेशों की प्रतिलिपियां हैं, लोक सभा के पुस्तकालय में पहले ही रख दी गयी हैं।

सभी स्वीकृत की गयी सिफारिशों, केवल मद संख्या ६ के अतिरिक्त जो बाल चपरासियों के रात्रि की ड्यूटी तथा अतिरिक्त समय की ड्यूटी पर रखे गये जाने का निषेध करती है, पहले ही कार्यान्वित कर दी गयी हैं। इस पर अग्रेतर विचार किया जा रहा है।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : डाक तथा तार विभाग के कर्मचारियों के लिये प्रत्येक दिन के लिये काम के कितने घंटे निश्चित किये गये हैं ?

श्री राज बहादुर : वह सेवा की विभिन्न श्रेणियों के अनुसार विभिन्न हैं। उदाहरण के लिये, रेलवे डाक सेवा में कार्य के घंटे डाक तथा तार कर्मचारियों के कार्य के घंटों से भिन्न हैं।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या सरकार देहातों के डाकियों को, जिनको सारा समय

देहाती क्षेत्रों में घूमते ही रहना पड़ता है, कोई विशेष भत्ता देती है ?

श्री राज बहादुर : उनके वेतन उसी आधार पर निश्चित किये जाते हैं और हम बड़ी संख्या में एजेंटों आदि को नियुक्त करते हैं जो डाक ले जाते हैं तथा अन्य कार्य भी करते हैं ।

ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या उन को कोई परिवहन भत्ता दिया जाता है अथवा उनको सायकिल दी गयी है ?

श्री राज बहादुर : मेरे विचार से डाकियों को कोई परिवहन भत्ता नहीं दिया जाता है ।

#### उत्प्लवन (ग्लाइडिंग) स्कूल

\*११८२. श्री भागवत झा आजाद : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार निकट भविष्य में कोई उत्प्लवन स्कूल खोलने की प्रस्थापना करती है; और

(ख) इस समय भारत में कितने उत्प्लवन स्कूल, निजी अथवा सरकारी स्वामित्व वाले, कार्य कर रहे हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर)

(क) निकट भविष्य में दो नये उत्प्लवन केन्द्र, एक इलाहाबाद में तथा दूसरा बंगलौर में, खोलने की प्रस्थापना है ।

(ख) दो-एक निजी नयी दिल्ली में हैं तथा एक सरकारी स्वामित्व वाला पूना में है ।

श्री भागवत झा आजाद : लोगों की उत्प्लवन सीखने की बढ़ती हुई इच्छा को दृष्टि में रखते हुए, न केवल इस को प्रोत्साहन देने के लिये सरकारी स्कूल खोलने अपितु गैर-सरकारी उत्प्लवन स्कूलों को प्रोत्साहन देने के लिये सरकार द्वारा क्या प्रयत्न किये जा रहे हैं ?

श्री राज बहादुर : हम ने असैनिक उड्डयन के महा निदेशालय में विशेष विभाग स्थापित किया है और असैनिक उड्डयन महा-निदेशक के लिये एक उत्प्लवन परामर्शदाता नियुक्त किया है। वह देश में उत्प्लवन सम्बन्धी गतिविधियों को प्रोत्साहन देने का प्रयत्न कर रहा है । इसके अतिरिक्त, पूना उत्प्लवन केन्द्र तथा दिल्ली उत्प्लवन क्लब में उत्प्लवन को प्रोत्साहन देने के विचार से प्रत्येक उड़ाने की फीस को कम कर के एक रुपया प्रति उड़ान कर दिया गया है ।

श्री भागवत झा आजाद : जैसा कि माननीय मंत्री ने बताया केवल एक गैर-सरकारी उत्प्लवन केन्द्र है । क्या इस स्कूल को कोई अनुदान आर्थिक, सहायता अथवा कोई अन्य सहायता दी जा रही है और क्या सरकार ऐसे और भी क्लब खोलने की प्रस्थापना करती है ?

श्री राज बहादुर : यह तो कुछ कल्पनात्मक सा है । यदि किसी केन्द्र में एक उत्प्लवन क्लब खोलने के प्रयत्न किये जायेंगे तो हम उस प्रार्थना पर उसके गुण दोषों के आधार पर विचार करेंगे ।

श्री लोकीम आल्वा : क्या सरकार वायुबल के लिये उत्प्लवन क्लबों की भूमि बल के रूप में महत्ता का अनुभव करती है क्योंकि हमारे पड़ोसी तथा विभाजित राज्य में हमारे यहां से अधिक उत्प्लवन क्लब हैं और असैन्यीकरण के पश्चात् जर्मनी में ७०० उत्प्लवन क्लब हैं ?

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य बिना कोई सूचना दिये प्रश्न पूछें ।

श्री राज बहादुर : यद्यपि इस विषय में कि क्या उत्प्लवन वास्तव में उड्डयन सीखने में कोई सहायता है अथवा नहीं, विशेषज्ञों की समितियां एक दूसरे से भिन्न हैं, तथापि हम इस बन्ध को मान्यता देते हैं कि देश में उत्प्लवन को

कम से कम एक आमोद के रूप में ही प्रोत्साहन दिया जाना चाहिये ।

श्री टी० एस० ए० चेटियार : क्या मैं जान सकता हूँ.....

अध्यक्ष महोदय : मैं अगला प्रश्न ले रहा हूँ ।

#### अमृतसर-लाहौर रेल सम्पर्क

\*११८७. श्री राधा रमण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन व्यक्तियों की संख्या जिन्होंने ३० नवम्बर, १९५४ से अब तक अमृतसर से लाहौर और लाहौर से अमृतसर को चलने वाली रेलगाड़ियों से यात्रा की ;

(ख) इस लाइन पर यात्रियों को किस प्रकार की सुविधायें दी गयी हैं; और

(ग) उस तिथि तक इस लाइन से हुई आय तथा उस पर हुआ व्यय क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) २८-१०-५४ से ३०-११-५४ तक ८२३६ १/२ व्यक्तियों ने भारत से पाकिस्तान की और १०,३६० व्यक्तियों ने पाकिस्तान से भारत की यात्रा की ।

(ख) इस लाइन पर यात्रा करने वालों को सभी सामान्य सुविधायें उपलब्ध हैं ।

(ग) ३०-११-५४ तक यात्री सेवा सम्बन्धी आय तथा व्यय इस प्रकार है :

आय	६,५१२ रुपये
व्यय	
आवर्तक	३,०३५ रुपये
अनावर्तक	१८,२६० रुपये

श्री राधा रमण : क्या इन गाड़ियों के लिये सीधे टिकट जारी करने की कोई व्यवस्था की गयी है ?

श्री अलगेशन : मेरे विचार से अब—मेरे कथन में संशोधन किया जा सकता है—हम

अपने भाग तक के लिये टिकट जारी करते हैं और वह भी ऐसा ही करते हैं ।

श्री राधा रमण : क्या सरकार भारत से पाकिस्तान को सीधी गाड़ियां भेजने का प्रबन्ध करने में सफल हुई है, और यदि हां, तो नवीनतम स्थिति क्या है ?

श्री अलगेशन : हां, मेरे विचार से इस प्रश्न पर एक सम्मेलन में जो निकट भविष्य में ही आयोजित किया जायेगा, विचार किया जायेगा ।

श्री भागवत झा आजाद : क्या यह सच है कि इस लाइन के दोनों किनारों पर होने वाली सीमा-शुल्क पड़ताल चौयनिन को रोकने जैसी होने की अपेक्षा यात्रियों को परेशान करने वाली जैसी होती है ?

श्री अलगेशन : निस्सन्देह सीमा शुल्क पड़ताल तो करनी ही होती है और उससे जनता को यदि परेशानी नहीं होती तो असुविधा अवश्य हो सकती है । परन्तु इसे तो सहन करना ही होगा ।

केन्द्रीय ट्रेक्टर संस्था के द्वारा भांडारों का ऋय

\*११९०. श्री मुरारका : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान प्राक्कलन समिति की आलोचना की ओर दिलाया गया है जो उसने केन्द्रीय संस्था द्वारा अतिरिक्त पुर्जों तथा भांडारों की ऋय पद्धति के सम्बन्ध में की है; और

(ख) क्या सरकार ने इन भांडारों तथा पुर्जों के अनियमित तथा उल्टे सीधे तरीके से खरीदे जाने से सम्बन्धित परिस्थितियों के विषय में कोई जांच की है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) जी हां ।

(ख) केन्द्रीय ट्रेक्टर संस्था के कार्यकरण के सम्बन्ध में प्राक्कलन समिति के ७वें प्रति-

वेदन में की गई विभिन्न सिफारिशों पर अभी विचार किया जा रहा है। अगले कुछ सप्ताहों में उनके सम्बन्ध में सरकार से आदेश प्राप्त होने की आशा है।

**श्री मुरारका :** क्या मैं जान सकता हूँ कि इस प्रकार ऋय किये गये भांडारों का, जिनके सम्बन्ध में प्राक्कलन समिति ने आपत्ति उठाई है, कुल कितना मूल्य है ?

**श्री एम० बी० कृष्णप्पा :** प्रश्न प्राक्कलन समिति की सिफारिशों के सम्बन्ध में है। यदि माननीय सदस्य कुल मूल्य ज्ञात करना चाहते हैं तो मैं उसे बताने को तैयार हूँ यदि मुझे पर्याप्त सूचना दी जाये।

**श्री मुरारका :** प्रश्न केन्द्रीय ट्रैक्टर संस्था द्वारा भांडारों के अनियमित तथा उल्टे सीधे तरीके से खरीदे जाने के सम्बन्ध में था। मैं इस प्रकार के भांडारों की कुल मूल्य जानना चाहता हूँ।

**श्री एम० बी० कृष्णप्पा :** इसको मैं बाद में बता सकता हूँ।

**अध्यक्ष महोदय :** इस समय उनके पास आंकड़े नहीं हैं। वह पूर्व-सूचना चाहते हैं।

**श्री भागवत झा आजाद :** भांडारों की इस उल्टे सीधे तरीके से की गई खरीद के सम्बन्ध में मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इसका उत्तरदायित्व किसी एक प्राधिकारी पर निश्चित कर दिया गया है तथा क्या इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही की गई है ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) :** हम इस सारे प्रश्न की जांच कर रहे हैं तथा शीघ्र ही कोई कार्यवाही की जायेगी। मैं माननीय सदस्य से थोड़ा धैर्य रखने की प्रार्थना करता हूँ।

**श्री मुरारका :** क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार प्राक्कलन समिति की सिफारिश के अनुसार मामले की जांच के लिये कोई

मूल्य गणक नियुक्त करने की प्रास्थापना करती है ?

**श्री ए० पी० जैन :** हम सम्पूर्ण प्रश्न की जांच कर रहे हैं तथा सरकार शीघ्र ही इसके सम्बन्ध में कोई निश्चय करेगी।

### राष्ट्रीय नौकरी सेवा

**\*११९१. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :** क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन शिवाराव समिति की सिफारिश के अनुसार एक राष्ट्रीय नौकरी सेवा के स्थापित किये जाने में सहायता देने के हेतु विशेषज्ञों को भेजने के लिये सहमत हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो भारत में आने वाले विशेषज्ञों की संख्या क्या होगी ?

**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :**

(क) और (ख). भारत सरकार ने भारत में एक राष्ट्रीय सेवा स्थापित करने के लिये अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संघ से विशेषज्ञ भेजने की कोई प्रार्थना नहीं की है। परन्तु राष्ट्रीय नौकरी सेवा की (१) व्यावसायिक मार्गदर्शन तथा योग्यता की जांच करने तथा (२) नौकरी सम्बन्धी सूचनाओं को इकट्ठा करने से सम्बन्धित विकास योजनाओं में सहायता करने के हेतु दो विशेषज्ञों की सेवाओं की प्रार्थना की जा रही है।

**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :** क्या मैं जान सकती हूँ कि अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन ने इन विशेषज्ञों को भारत भेजना स्वीकार कर लिया है तथा यदि हां, तो आने वाले विशेषज्ञों की क्या संख्या है ?

**श्री आबिद अली :** हमारी सिफारिशें अभी प्रेषित नहीं की गई हैं। हम अभी इस विषय पर विचार कर रहे हैं।

**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :** क्या मैं जान सकती हूँ कि इन विशेषज्ञों को बुलाने से

पूर्व सरकार ने इस प्रस्थापित योजना की अनुमानित लागत की गणना कर ली है, तथा यदि हां, तो क्या मैं लागत जान सकती हूँ ?

श्री आबिद अली : जैसा कि मैंने पहले बताया सारा विषय विचाराधीन है ।

मछली पकड़ने का कार्य

\*११९३. श्री सी० आर० अट्टुण्णि : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या नार्वे के तथा जापान के निवासियों ने भारत में आकर समुद्र से नवीन प्रणालियों के द्वारा मछली पकड़ने का कार्य प्रारम्भ कर दिया है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : जी हां, उत्तर स्वीकारात्मक है ।

श्री सी० आर० अट्टुण्णि : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस कार्य के लिये नार्वे तथा जापान के कितने निवासी यहां आये हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : हमने जापान की 'टोकियो फिशिंग कम्पनी लिमिटेड' को सन् १९५१ से एक ट्रालर की सहायता से पश्चिमी समुद्र तट पर कार्य प्रारम्भ करने की अनुमति दी थी, तथा उन्होंने भारतीयों को प्रशिक्षित किया है तथा अब उक्त कम्पनी ने हम को लिखा है कि उसने अपना कार्य बन्द कर दिया है, और वह जापान को लौट गयी है, परन्तु उसने लगभग ३४ व्यक्तियों को प्रशिक्षित किया है तथा ये व्यक्ति अब इस कार्य को कर रहे हैं ।

नार्वे से आये व्यक्तियों के सम्बन्ध में जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं, त्रावनकोर कोचीन में सामुदायिक परियोजना के अधीन हमारी एक नार्वेजियन परियोजना है, जो कोई १० वर्ग मील के क्षेत्र में कार्य करती है जहां वह मछुवों की देशी नार्वे का यंत्रीकरण करके उनको अधिक सुविधायें देकर तथा इसी प्रकार की अन्य बातें करके मछुवों की दशा सुधारने का विचार करती है ।

श्री सी० आर० अट्टुण्णि क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या उन व्यक्तियों को जो मछली पकड़ने का कार्य वास्तव में कर रहे हैं, प्रशिक्षण देने का विचार है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : इन में से अधिस्तर व्यक्ति मछुवे ही हैं । मछली पकड़ने के कार्य का प्रशिक्षण लेने के लिये केवल मछुवे ही आते हैं । सामान्यतः ऐसा ही है ।

श्री जोकीम आल्वा : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार का विचार पश्चिमी किनारे के त्रावनकोर-कोचीन तथा मलाबार के मछुवा जाति के बुद्धिमान लड़कों को प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये जापान भेजने का है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : हमने पर्याप्त व्यक्तियों को प्रशिक्षित किया है । हमने अपने ही समुद्र तटों पर ट्रालरों द्वारा मछली पकड़ने के कार्यों के लिये जापानी विशेषज्ञों को बुलाया था तथा उन्होंने पर्याप्त संख्या में व्यक्तियों को प्रशिक्षित किया है । हम अपने आदमियों को जापान क्यों भेजें ? हमें जापान जाने की आवश्यकता नहीं है ।

श्री ए० एम० थामस : क्या मैं जान सकता हूँ कि नार्वे परियोजना के इस समय त्रावनकोर-कोचीन में कार्य कर रहे अधिकारियों ने अपनी गतिविधियों को बढ़ाने का कोई प्रस्ताव भेजा है, तथा यदि हां, तो सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या किया है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : यह प्रश्न केवल नार्वे के सहायता कार्यक्रम के सम्बन्ध में है, तथा मैं नहीं जानता कि अपनी गतिविधियों को बढ़ाने के सम्बन्ध में उन्होंने ने कोई प्रस्ताव भेजा है ।

यात्री सुविधायें

\*११९४. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ३०० मील 'अथवा' उससे अधिक दूरी के

तीसरी श्रेणी के यात्रियों के लिये रक्षित डिब्बों पर अनधिकृत रूप से कब्जा कर लेने वाले यात्रियों को दण्ड देने अथवा रोकने के लिये वर्तमान व्यवस्था क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : अधिक दूरी वाले प्रत्येक डिब्बे के प्रभारी विशेष यात्री टिकट जांच करने वाले को यह ध्यान रखना होता है कि कम दूरी के यात्रियों द्वारा कोई अनधिकृत कब्जा नहीं किया जाता है। यदि कम दूरी वाला कोई यात्री पकड़ा जाता है तो विशेष यात्री टिकट जांचकर्ता को उसे उस डिब्बे से उतार कर किसी अन्य डिब्बे में स्थान देने का अधिकार है। यदि कोई यात्री ऐसा करने से इन्कार करता है तो भारतीय रेलवे अधिनियम, १८६० की धारा १०६ के अधीन उस पर अभियोग चलाया जा सकता है।

ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या इस तरह का स्टाफ स्टेशनों पर रखा जाता है या ट्रेनों के साथ जाता है ?

श्री शाहनवाज खां : मैंने अर्ज किया है कि एक स्पेशल ट्रेवलिंग टिकट एग्जैमिनर उस गाड़ी के साथ जाता है।

ठाकुर युगल किशोर सिंह : सभी गाड़ियों के साथ जाता है या सिर्फ उनके साथ जिनमें कि ऐसे डिब्बे लगे होते हैं ?

श्री शाहनवाज खां : अनुमान जाता है।

श्री पुन्नूस : क्या सरकार यह जानती है कम दूरी वाले यात्रियों को डिब्बों में अत्यधिक भीड़ भड़क्का का सामना करना पड़ता है तथा इसीलिये इन कम दूरी वाले यात्रियों को दूर वाले डिब्बों में घुसने के लिये विवश होना पड़ता है ?

श्री शाहनवाज खां : सरकार को इसकी जानकारी है।

अध्यक्ष महोदय : यह तथ्य तो बता रहे हैं। यह कोई प्रश्न नहीं है।

### दिल्ली सुधार प्रन्यास

\*११९६. श्री बी० आर० वर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पूर्व दिल्ली सुधार प्रन्यास (इम्प्रूवमेंट ट्रस्ट) ने दिल्ली में धोबियों की एक अलग बस्ती बसाने के सम्बन्ध में एक योजना बनाई थी; और

(ख) यदि हां, तो इस योजना में कितनी प्रगति हुई है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) जी हां।

(ख) योजना इसके पश्चात् समाप्त कर दी गई थी।

श्री बी० आर० वर्मा : क्या माननीय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि यह स्कीम क्यों ड्राप की गई ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : यह स्कीम १९४६ में रखी गई थी। उसके बाद सी० पी० डब्ल्यू० डी० ने कहा कि इस जमीन की किसी और काम के लिये जरूरत है। इसलिये वह स्कीम ड्राप कर दी गई।

श्री बी० आर० वर्मा : क्या माननीय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५५-५६ के बजट में कोई कालोनी बनाने का कोई प्रबन्ध किया जायेगा ?

राजकुमारी अमृत कौर : इम्प्रूवमेंट ट्रस्ट से ऐसी कोई स्कीम नहीं आई है।

### डाक थैलों का ले जाया जाना

\*११९७. श्री आई० ईयाचरण : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिवहन प्राधिकारी द्वारा मार्ग अनुज्ञा की स्वीकृति दिये जाते समय बस मालिकों के लिये गैर सरकारी बसों में डाक के थैलों को ले जाना अनिवार्य है;

(ख) क्या इस विषय में किन्हीं कठिनाइयों का अनुभव हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो इन कठिनाइयों को दूर करने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

संचार उपनंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) सभी गैर सरकारी बसों के मालिकों के लिये डाक ले जाना अनिवार्य नहीं होता है। परन्तु कुछ राज्यों में मार्ग अनुज्ञाय देते समय यह शर्त लगा दी जाती है कि अनुज्ञाधारी को आवश्यकता पड़ने पर डाक भी ले जानी पड़ेगी।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

श्री आई० ईयाचरण : क्या इन बसों के मालिकों को कोई पारिश्रमिक दिया गया है, और यदि हां, तो किस आधार पर ?

श्री राज बहादुर : हम डाक ले जाने के लिये टैन्डर मांगते हैं और जो टैन्डर विभाग के लिये सब से अधिक लाभदायक होता है उसे स्वीकार कर लिया जाता है।

श्री आई० ईयाचरण : क्या सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि बसों के मालिकों को रुपया देने के बदले बस मालिक उल्टे सरकार को कुछ मार्गों पर डाक ले जाने के लिये रुपया देते हैं ?

श्री राज बहादुर : ऐसा ही है। कुछ मामलों में ऐसा ही हुआ है। बस मालिक ऐसा करने के लिये इसलिये तैयार हो जाते हैं क्योंकि इस से उनको सम्बद्ध राज्य सरकारों से मार्ग अनुज्ञायें प्राप्त करने में सहायता मिलती है।

रेलगाड़ियों के लिये सशस्त्र रक्षक

\*११९८. श्री एम० एन० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे के भूतपूर्व ओ० टी० सैक्शन पर माल गाड़ियों

के लिये रात में सशस्त्र रक्षकों की व्यवस्था नहीं की जाती है;

(ख) क्या रात की ड्यूटी वाले गाड़ों ने कितनी ही बार ऐसे रक्षकों की मांग की है; और

(ग) यदि हां, तो उनकी प्रार्थना पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) रात में चलने वाली कुछ माल गाड़ियों पर सशस्त्र रक्षकों की यथावश्यक व्यवस्था की गयी है, परन्तु यह प्रबन्ध रात में चलने वाली सभी गाड़ियों पर नहीं है।

(ख) हां, बरौनी जंक्शन के कुछ गाड़ों की तरफ से छपरा और कटिहार के बीच चलने वाली गाड़ियों के लिये।

(ग) छपरा और कटिहार के बीच चलने वाली पांचों प्रमुख गाड़ियों पर रात में सशस्त्र रक्षकों की व्यवस्था कर दी गयी है।

श्री एम० एन० सिंह : माल गाड़ियों जिन पर सशस्त्र रक्षकों का प्रबन्ध नहीं किया जाता और इस कारण उनमें जो चोरियां हो जाती हैं उनको रोकने के लिये सरकार क्या इंतजाम करती है ?

श्री शाहनवाज खां : इस वक्त रेलवेज के पास इतने ज्यादा हथियारबन्द गाड़ नहीं हैं कि उनको हर एक गाड़ी के साथ भेज दिया जाये। गाड़ियों में चोरियां और डकैतियां जो होती हैं, यह एक लॉ एण्ड आर्डर का मसला है जो कि स्टेट गवर्नमेंट्स की ही मदद से हल हो सकता है।

ठाकुर युगल किशोर सिंह : जिन गाड़ियों पर सशस्त्र रक्षकों की व्यवस्था की जाती है क्या उनमें भी चोरी होने की खबर सरकार को मिलती है या नहीं ?

श्री शाहनवाज खां : यह अफसोस की बात है कि जिन गाड़ियों के ऊपर सशस्त्र रक्षक



जाते हैं कभी कभी उनमें भी चोरी और डकैती की वारदातें होती हैं ।

### रेलवे इंजन

\*११९९. श्री एन० एम० लिंगम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ३० नवम्बर, १९५४ को भारतीय रेलवेज में कितने कनेडियन डब्ल्यू० जी० इंजन काम में लाये जा रहे थे;

(ख) इन इंजनों की सामान्य आयु क्या है; और

(ग) इन इंजनों की साधारण कार्यक्षमता क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) २०० ।

(ख) प्रतिस्थापन के लिये वाष्पचालित रेलवे इंजनों की सामान्य आयु ४० वर्ष है ।

(ग) इन इंजनों की साधारण कार्यक्षमता सन्तोषजनक रही है ।

श्री एन० एम० लिंगम : क्या यह सच है कि इन कनेडियन इंजनों में से अधिकांश के ब्यालरों में दरारें पड़ गयी हैं और कार्यारम्भ के पांच वर्ष के अन्दर ही उनकी वर्कशापों में बड़े पैमाने पर मरम्मत करनी पड़ी थी ?

श्री शाहनवाज खां : जहां तक इन इंजनों के ब्यालरों का सम्बन्ध है, हमें उनमें कोई विशेष खराबी दिखाई नहीं दी है । कोई असामान्य क्षति नहीं देखी गयी है ।

श्री एन० एम० लिंगम : आयु, कार्यक्षमता और लागत के सम्बन्ध में यह इंजन चित्तरंजन लोकोमोटिव फ़ैक्टरी में बनाये गये इंजनों की तुलना में कैसे हैं ?

श्री शाहनवाज खां : वह तुलना में ठीक उतरते हैं ।

श्री एन० एम० लिंगम : यह तो एक अस्पष्ट सा उत्तर है ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न भी बहुत व्यापक प्रकार का था ।

श्री ए० ए० थामस : माननीय सभासचिव ने यह बताया है कि इन इंजनों की सामान्य आयु ४० वर्ष होती है । क्या मैं जान सकता हूं कि अब जो इंजन चलाये जा रहे हैं उनकी औसत आयु क्या है ?

श्री शाहनवाज खां : हमारे पास ५००० से अधिक इंजन हैं । क्या माननीय सदस्य मुझ से प्रत्येक इंजन की आयु को याद रखने की आशा करते हैं ?

श्री ए० एम० थामस : मैं तो केवल इस समय की औसत आयु जानना चाहता था ।

श्री शाहनवाज खां : हमारे बहुत से रेलवे इंजन आयु सीमा को पार कर चुके हैं ।

### कृषि ऋण

\*१२००. श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार निकट भविष्य में फोर्ड प्रतिष्ठान के परामर्शक श्री चैस्टर डैविस द्वारा की गयी सिफ़ारिशों के परिपालन स्वरूप कोई अखिल भारतीय कृषि ऋण परिषद् स्थापित करने की प्रस्थापना करती है; और

(ख) यदि करती है तो उसकी संरचना क्या होगी ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) इस प्रश्न पर रिज़र्व बैंक आफ़ इंडिया की ग्राम्य ऋण सर्वेक्षण सम्बन्धी रिपोर्ट के प्राप्त होने के पश्चात ही विचार किया जायेगा ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या मैं दी जाने वाली सहायता की प्रकृति तथा जिस शासन तंत्र के द्वारा यह अखिल-भारतीय कृषि ऋण परिषद् कार्य करेगी उसे ज्ञात कर सकता हूं ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : योजना आयोग और फ़ोर्ड प्रतिष्ठान के निमंत्रण पर श्री चैस्टर डैविस को इस देश में नियंत्रित किया गया था। उन्होंने ने तीन महीने तक देश की ग्रामीण अवस्थाओं का अध्ययन करने के बाद एक रिपोर्ट दी, और उनके अनुसार, उन्होंने सरकार को एक अखिल भारतीय कृषि ऋण परिषद् स्थापित करने का परामर्श दिया। उक्त रिपोर्ट सरकार के विचाराधीन है और उसके सम्बन्ध में कोई निर्णय हम रिज़र्व बैंक आफ इंडिया की ग्राम्य ऋण सर्वेक्षण सम्बन्धी रिपोर्ट के उपलब्ध होने पर ही करना चाहते हैं।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : मैं यह और बता दूँ कि अब ग्राम्य ऋण सर्वेक्षण सम्बन्धी रिपोर्ट उपलब्ध हो गयी है और हम उस रिपोर्ट के सम्बन्ध में शीघ्र ही कोई निर्णय करने की प्रस्थापना करते हैं।

श्री पुष्पत : क्या ग्राम्य ऋण के प्रश्न पर विचार करते समय सरकार ग्राम्य ऋण अस्तित्व के परिमाण का भी कोई सर्वेक्षण कर रही है ?

श्री ए० पी० जैन : रिज़र्व बैंक ने एक पूर्णरूपेण सर्वेक्षण किया है और इस सर्वेक्षण की रिपोर्ट अभी हाल ही में सरकार को प्रस्तुत की गयी है। वह विचाराधीन है।

श्री एस० एन० दास : क्या इस रिपोर्ट की एक एक प्रति इस सभा के प्रत्येक सदस्य को दी जायेगी ?

श्री ए० पी० जैन : यह प्रश्न वित्त मंत्री से पूछा जाना चाहिये।

### रेलवे पुल

\*१२०१. श्री एल० जोगेश्वर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने ब्रह्मपुत्र नदी पर, अमीनगांव को पांडु अथवा कैनफुज्ज पहाड़ियों से मिलाने वाले पुल को बनाने के लिए सर्वेक्षण कार्य करने के विषय में कोई कार्यवाही की है;

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार की कार्यवाहियां की गयी हैं;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में आसाम सरकार ने भारत सरकार के पास कोई सर्वेक्षण योजना भेजी है;

(घ) यदि हां, तो उस योजना के मुख्य अंग क्या हैं;

(ङ) इस सम्बन्ध में भारत सरकार ने कितनी वित्तीय सहायता देने का वचन दिया है और राज्य सरकार इस व्यय का कितना अंश वहन करेगी ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

(ग) नहीं, श्रीमान्।

(घ) तथा (ङ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते हैं।

### रेलवे लाइनें

\*१२०३. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शाहजहांपुर-नैलानी छोटी लाइन के विश्वयुद्ध में उखाड़ दिये जाने के पश्चात् पुनः चालू न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ख) क्या सरकार उसे शीघ्र चालू करने की प्रस्थापना करती है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) तथा (ख). पहाड़ी प्रदेशों के अतिरिक्त अन्य प्रदेशों में छोटी लाइनों (नैरोगेज) को रखना साधारण नीति के अनुरूप नहीं है और यदि राज्य-सरकार इन स्थानों को जोड़ने वाली किसी नयी छोटी लाइन बनाये जाने की सिफारिश करे तो द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत निर्माण के लिए प्रस्तावित की गयी अन्य योजनाओं के साथ उस पर भी विचार किया जायेगा।

श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या मैं जान सकता हूँ कि युद्ध में उखाड़ी गयी कितनी लाइनें अभी तक चालू नहीं की गयी हैं ?

अध्यक्ष महोदय : क्या माननीय सदस्य अपना प्रश्न उत्तर प्रदेश तक ही सीमित रखते हैं अथवा उनका निर्देश सारे भारत से है ?

श्री एम० एल० अग्रवाल : उत्तर प्रदेश में ।

श्री शाहनवाज खां : उसके लिए मुझे सूचना की आवश्यकता होगी, किन्तु इस सम्बन्ध में मैं यह कहता हूँ कि माननीय सदस्य द्वारा निर्दिष्ट विशिष्ट लाइन पिछले युद्ध में नहीं बल्कि उसके पूर्व के युद्ध में अर्थात् १९१८ के युद्ध के समय उखाड़ी गयी थी ।

### देशी औषधियां

\*१२०४. डा० सत्यवादी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या देशी औषधियों सम्बन्धी मंत्रणा समितियों ने कोई प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या समितियों की सिफारिशों की प्रतियां सभा पटल पर रखी जायेंगी ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) हां ।

(ख) आयुर्वेद सम्बन्धी मंत्रणा समिति की जिसकी बैठक १२ अक्टूबर, १९५४ को हुई थी, सिफारिशों की एक प्रति सभा पटल पर रखी जाती है । [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ३३]

डा० सत्यवादी : क्या मैं मंत्रणा समिति द्वारा रखे गये सुझावों के प्रति सरकार की प्रतिक्रियाओं को जान सकता हूँ ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : हमने सभी सिफारिशों स्वीकार कर ली हैं ।

डा० सत्यवादी : क्या तिब्बिया कालेज ने सरकार से किसी अनुदान के लिए कोई मांग की है, और यदि हां, तो क्या मैं उस के सम्बन्ध में सरकार की प्रतिक्रिया को जान सकता हूँ ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : दिल्ली के तिब्बिया कालेज ने कुछ सहायता की मांग की है । हमें आवेदनपत्र प्राप्त हुआ है और वह विचाराधीन है ।

श्री भागवत झा आज्ञाद : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या मंत्रणा समिति द्वारा कोई अपवाद किया गया है और क्या यह देशी औषधि "आधुनिक औषधि" की परिभाषा के अन्तर्गत आती है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि लगभग चार दिन पूर्व उन्होंने ऐसा प्रश्न पूछा था ।

श्री भागवत झा आज्ञाद : माननीय मंत्री ने बताया था कि देशी औषधि "आधुनिक औषधि" में शामिल नहीं की जाती हैं । मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह देशी औषधि "आधुनिक औषधि" के अन्तर्गत आती है ।

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : आयुर्वेद "आधुनिक औषधि" के अन्तर्गत नहीं आ सकता है ।

### इमारती लकड़ी पर गवेषणा

\*१२०६. श्रीमती इला पाल चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दार्जिलिंग जिले में इमारती लकड़ियों पर कोई गवेषणा की गयी है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार उस जिले में कम ज्ञात इमारती लकड़ियों का उपयोग करने की प्रस्थापना करती है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) हां ।

(ख) कुछ कम ज्ञात लकड़ियां जैसे कपासी, सौर और छिलौनी पहले ही से काम में लायी जाती हैं । अन्य लकड़ियों को काम में लाने की संभावना विचाराधीन है ।

श्रीमती इ.आ. पालचौधरी : क्या मैं जान सकती हूं कि दार्जिलिंग जिले में कोई कागज बनाने के कारखाने खोलने की प्रस्थापना है, क्योंकि इस कार्य के लिए यहां पर्याप्त मात्रा में इमारती लकड़ी उपलब्ध हो सकती है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : मेरी जानकारी में नहीं । मैं उसके लिए सूचना चाहता हूं । वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय यह बता सकता है ।

श्रीमती इ.आ. पालचौधरी : क्या मैं यह भी जान सकती हूं कि क्या चाय पेटियां बनाने का कारखाना चालू करने की कोई प्रस्थापना है, क्योंकि दार्जिलिंग जिले में उस वस्तु का बहुतायत से उपयोग किया जाता है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : जूते के फीते और सामान बन्द करने के डिब्बे, ऊंचे दर्जे का फर्नीचर और दूसरी चीजों के लिए पहले ही इसका उपयोग किया गया है । अधिक कारखाने चालू करने का प्रश्न वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय को निर्दिष्ट करना होगा ।

श्रीमती इ.आ. पालचौधरी : क्या मैं जान सकती हूं कि क्या कम ज्ञात इमारती लकड़ी जो अन्य वाणिज्यिक कार्यों के लिए काम में लायी जा सकती है, दूसरे देशों को निर्यात की जाती है ?

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से यह प्रश्न वाणिज्य मंत्रालय से पूछा जा सकता है ।

एअर लाइन्स कारपोरेशन को ऋण

\*१२०७. श्री के० सी० सोधिया : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४-५५ में अब तक दोनों एअरलाइन्स कारपोरेशनों में से प्रत्येक को कितना ऋण मंजूर किया गया है;

(ख) किस कार्य के लिए वह मंजूर किया गया था; और

(ग) उसकी क्या शर्तें हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). इंडियन एअरलाइन्स कारपोरेशन को वार्षिक ४ १/२ रुपये सैकड़े प्रतिवर्ष की देय ब्याज की दर पर ५० लाख रुपये का ऋण मंजूर किया गया है । मूलधन सन् १९५८-५९ से प्रारम्भ होकर दो वार्षिक किस्तों में चुकाया जायेगा । ऋण कारपोरेशन के चालू कार्यवाहक खर्च को पूरा करने के लिये दिया गया है । एअर इंडिया इन्टरनेशनल कारपोरेशन को १९५४-५५ में अब तक कोई ऋण नहीं दिया गया है ।

श्री के० सी० सोधिया : क्या इन लाइनों को कोई आर्थिक सहायता मंजूर की गयी है ?

श्री राज बहादुर : नहीं, श्रीमान् ।

जमींदारी उन्मूलन

\*१२०८. श्री रणदमन सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जमींदारी-उन्मूलन के सम्बन्ध में सरकार ने कोई ऐसे निर्देशक सिद्धान्त बनाये हैं, जिन में यह व्यवस्था की गई हो कि एक जमींदार के पास कम से कम कितनी जमीन होनी चाहिये ।

(ख) यदि हां, तो उसके ब्यौरे क्या हैं; और

(ग) ज़मींदारी-उन्मूलन के बाद ज़मींदारों से प्राप्त होने वाली ज़मीन के उपयोग के लिये सरकारी सिद्धान्त क्या हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

(ग) प्रत्येक राज्य के विधान में स्थानीय दशाओं के अनुसार सुसंगत सिद्धान्त दिये हुए हैं ।

श्री रणदमन सिंह : क्या मंत्री महोदय इसको हिन्दी में बतलाने की कृपा करेंगे :

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

(ग) हर एक सरकार अपने हालात के मुताबिक कानून बना रही है ।

श्री रणदमन सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि जिन किसानों ने ज़मींदारी उन्मूलन के पहले ज़मींदारों से मुआवज़ा दे कर ज़मीन ले ली थी और जिसको उन्होंने उपजाऊ बना लिया था, उस ज़मीन से वे किसान ज़मींदारी उन्मूलन के बाद बेदखल कर दिये गये हैं, उनके लिये क्या किया जायेगा ?

श्री ए० पी० जैन : ज़मींदारी उन्मूलन से जो ज़मीन मिल रही है उसके बारे में उसूल यह है कि वह खेती करने वालों को कुछ पैसा दे कर दी जाती है ।

श्री रणदमन सिंह : बटवारे के सिलसिले में एक परिवार की संख्या कितनी नानो गयी है ?

श्री ए० पी० जैन : वह तो हर एक राज्य में अलग अलग है ।

श्री रणदमन सिंह : एक परिवार के पास ज्यादा से ज्यादा कितनी ज़मीन होनी चाहिये ?

श्री ए० पी० जैन : अभी तक तो इसका निर्णय नहीं हुआ है । राज्य सरकारों से पूछा गया है कि उनके यहां कितनी ज़मीन है और किस किस के पास कितनी कितनी है । जब इसका ब्यौरा ले लिया जायेगा तब यह प्रश्न तै होगा ।

श्री एन० बी० चौधरी : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या यह तथ्य है कि कतिपय राज्य सरकारों ने भारत सरकार से संविधान के कतिपय धाराओं के संशोधन के लिए प्रार्थना की है जिससे कि वे अपनी भूमि-सुधार विधियों में शीघ्रता कर सकें ।

श्री ए० पी० जैन : इस सम्बन्ध में संविधान में संशोधन करने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है और शीघ्र ही कोई निर्णय घोषित किया जायेगा ।

अध्यक्ष महोदय : संख्या १२११, श्री विश्वनाथ रेड्डी ।

एक माननीय सदस्य : श्री विश्वनाथ रेड्डी यहां हैं ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य सावधान रहें जब उनके प्रश्न रखे जायें अन्यथा उन्हें छोड़ दिया जायेगा ।

श्री विश्वनाथ रेड्डी : संख्या १२११, श्रीमान् ।

रेलवे दर न्यायाधिकरण

\*१२११. श्री विश्वनाथ रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि अनेक व्यापार मंडलों ने सरकार के पास यह अभ्यावेदन किया है कि रेलवे दर न्यायाधिकरण के समक्ष मामले निपटाने की वर्तमान प्रक्रिया में पक्षों का काफी खर्च होता है और बहुत समय नष्ट होता है; और

(ख) यदि हां, तो इन कठिनाइयों को दूर करने के लिए क्या कार्यवाही किये जाने की प्रस्थापना है ?

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

(ख) विषय विचाराधीन है ।

श्री विश्वनाथ रेड्डी : क्या मैं जान सकता हूँ कि प्रतिवर्ष रेलवे दर न्यायाधिकरण के समक्ष पुनर्विलोकन के लिए कितने मामले आते हैं और उनमें से कितने निर्णय किये जाते हैं ?

श्री अलगेशन : बहुत अधिक मामले नहीं होते हैं । मेरे पास ठीक ठीक संख्या नहीं है; उनकी संख्या चार या पांच हो सकती है ।

श्री विश्वनाथ रेड्डी : देश के वाणिज्यिक तथा औद्योगिक समुदाय की भारतीय रेलों के किराये और भाड़े का पुनर्विलोकन किये जाने की मांग को दृष्टि में रखते हुए, क्या मैं जान सकता हूँ कि यह देखने के लिये कि कोई पुनर्विलोकन किया जाये कोई प्रयत्न किये जा रहे हैं ?

श्री अलगेशन : एक पुनर्विलोकन करने की प्रस्थापना है ।

श्री बासप्पा : क्या मैं जान सकता हूँ कि किन वस्तुओं के सम्बन्ध के दर में यह भेद उत्पन्न होता है ?

श्री अलगेशन : मुझे सूचना की आवश्यकता है । मामलों के व्यारे मेरे पास नहीं हैं ।

श्री बासप्पा : आखिर चार या पांच मामले होंगे ।

डा० लंका सुन्दरम् : क्या मैं जान सकता हूँ कि काम के अभाव के कारण, जिसका माननीय मंत्री ने कुछ समय पूर्व उल्लेख किया, रेलवे दर न्यायाधिकरण को बनाये रखने में कुल कितना व्यय होता है ?

श्री अलगेशन : वह एक संविहित संस्था है और उसे अवश्य ही बनाये रखना है । मेरे

विचार से लागत अधिक नहीं है । यदि माननीय सदस्य एक अलग प्रश्न पूछें तो मैं आंकड़े दे सकता हूँ । मेरे पास यहां आंकड़े नहीं हैं ।

#### अगरतला में जल संभरण

\*१२१३. श्री बीरेन दत्त : क्या स्वास्थ्य मंत्री १७ सितम्बर, १९५४ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ५२३ के उत्तर का निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे कि त्रिपुरा के लिए प्रस्थापित जलकल और नाली योजना किस प्रकार की है और उसके कार्यान्वित किये जाने में कितने समय लगेगा ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : अगरतला नगर की जल संभरण तथा नाली योजना अभी पूरी तौर से तैयार नहीं हुई है । अभी यह बताना संभव नहीं है कि योजना कब कार्यान्वित की जायेगी ।

#### हाथियों द्वारा फसलों का नाश

\*१२१४. श्री दशरथ देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह ज्ञात है कि त्रिपुरा में अनेक स्थानों पर हाथी तथा अन्य जंगली जानवर फसलों को नष्ट कर डालते हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार इसको रोकने के लिए कौन से उपाय काम में लाने की प्रस्थापना करती है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) तथा (ख) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रखी जायेगी ।

श्री दशरथ देव : क्या यह तथ्य नहीं है कि जब से त्रिपुरा सरकार ने आदिम जाति के लोगों से अनुज्ञप्ति प्राप्त बन्दूकें ले ली हैं तब से हाथी और बाघ का खतरा विभिन्न भागों में और बढ़ गया

है ? क्या सरकार इन बन्दूकों को अविलम्ब वापस करने का विचार करती है ।

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हमें जो जानकारी प्राप्त होती है उसका एक भाग यह भी हो सकता है ।

**भारतीय डाक टिकट शताब्दी प्रदर्शनी**

\*१२१६. श्री राम शरण : क्या संचार मंत्री हाल ही में हुई भारतीय डाक टिकट शताब्दी प्रदर्शनी पर हुआ व्यय बताने की कृपा करेंगे ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : मोटे तौर से १० लाख ६० हजार रुपये । ठीक-ठीक आंकड़े तैयार नहीं हैं ।

श्री राम शरण : खर्च की मुख्य मुख्य मदें क्या हैं ?

श्री राज बहादुर : टिकट संग्रह करने वाले भवन का निर्माण, नाट्य-गृह का निर्माण, अन्तर्राष्ट्रीय टिकट संग्रह प्रदर्शनी का संगठन, अन्तर्राष्ट्रीय बाल डाक टिकट रूपांकन प्रतियोगिता का संगठन, डाक प्रदर्शनी का संगठन, विदेशी अभ्यागतों का आतिथ्य, मुद्रण पर व्यय, परिवहन व्यय, प्रदर्शनी में रखी गई वस्तुओं का बीमा-व्यय, चौखटों की लागत, यात्रा व्यय, प्रकाश पर व्यय, कर्मचारियों का वेतन, किराया, आदि ।

श्री राम शरण : उस हाल के निर्माण में कितना रुपया खर्च हुआ और उसका क्या उपयोग हो रहा है ?

श्री राज बहादुर : हाल में रुपया जो खर्च हुआ वह लगभग दो लाख ५० हजार से ऊपर खर्च हुआ और वह हाल भिन्न-भिन्न उपयोगों में लाया जायेगा, एग्जिबीशन्स के लिये और विभाग के और भी कामों के लिये ।

श्री एस० एन० दास : टिकटों की बिक्री अथवा अन्य प्रकार से कितनी आय हुई ?

श्री राज बहादुर : भारत के सभी डाकघरों में उत्सव के अवसर पर चलाये गये टिकटों की पहले दिन की बिक्री से ६,५२,४५७ रुपये प्राप्त हुए थे । यह पहले दिन की बिक्री के आंकड़े हैं ।

श्री तिममय्या : शताब्दी प्रदर्शनी में कितने प्रकार के नये टिकट जारी किये गये थे ?

श्री राज बहादुर : चार प्रकार के, जिन्हें सम्भवतः माननीय सदस्य ने देखा भी होगा ।

**अन्तर्राष्ट्रीय दूर संचार संघ**

\*१२१८. श्री इब्राहीम : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय दूर संचार संघ की प्रशासकीय परिषद् का भारत भी सदस्य है; और

(ख) यदि हां, तो इस संघ की सदस्यता से क्या लाभ हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी हां ।

(ख) अन्तर्राष्ट्रीय दूर संचार संघ की सदस्यता से मुख्य लाभ ये हैं :

(१) सामान्यतया दूर संचार के सभी साधनों तथा विशेषकर भारत के साधनों में सुधार तथा उनके वैज्ञानिक ढंग से उपयोग के लिये अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग प्राप्त करना;

(२) टेक्निकल सुविधाओं के नवीनतम विकासों के सम्बन्ध में जानकारी प्राप्त करना तथा भारतीय दूर संचार सेवाओं की क्षमता में सुधार करने एवं उन्हें जनता को उपलब्ध करा कर उनकी उपादेयता में वृद्धि करने की दृष्टि से उनको अत्यधिक कुशलतापूर्वक प्रयोग में लाना ।

(३) भारतीय रेडियो सेवाओं के लिये रेडियो वारंवारता स्पेक्ट्रम का उचित वितरण

करवाना और उनके वारंवारिता (फ्रीक्वेंसी) के नियतन का पंजीयन जिससे दूसरे देशों के रेडियो स्टेशनों से बाधा न उपस्थित की जा सके ।

(४) कुशल सेवा के अनुरूप यथासम्भव कम से कम प्रशुल्क रखने के हेतु अन्य प्रशासनों से सहयोग;

(५) दूर संचार सेवाओं के सहयोग से समुद्र और वायु में जीवन को सुरक्षित बनाने में सहायता करना; और

(६) दूरसंचार के विषय में टेक्निकल तथा कार्य संचालन के तरीकों में सुधार करने के लिये अन्य प्रशासनों के सहयोग से टेक्निकल अध्ययन करना ।

श्री के० जी० देशमुख : सरकार इसके लिये क्या अंशदान दे रही है ?

श्री राज बहादुर : १.७८ लाख रुपये वार्षिक ।

पश्चिमी जर्मनी का चिकित्सा प्रतिनिधिमण्डल

\*१२२१ श्री बी० मिश्र : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या पश्चिमी जर्मनी के चिकित्सा विशेषज्ञों का कोई प्रतिनिधिमण्डल नवम्बर, १९५४ के अन्तिम सप्ताह में भारत आया था;

(ख) यदि हां, तो उसके आने का मुख्य प्रयोजन क्या था; और

(ग) क्या प्रतिनिधिमण्डल सरकार के निमंत्रण पर आया था ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) जी हां ।

(ख) वे अध्ययन के लिये आये थे ।

(ग) जी नहीं ।

कोलार की सोने की खानों में चट्टान का फटना

\*१२२२. श्री तिम्मय्या : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ३० नवम्बर, १९५४ को कोलार की सोने की खानों में चट्टान फट गई थी ;

(ख) यदि हां, तो हताहत व्यक्तियों की संख्या कितनी थी; और

(ग) दुर्घटना के कारण क्या थे ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) जी हां ।

(ख) चार व्यक्ति मरे; एक के गहरी चोटें लगी थीं ।

(ग) दुर्घटना की जांच की जा रही है ।

श्री तिम्मय्या : क्या शोक संतप्त परिवारों को कुछ सहायता दी गई है ?

श्री आबिद अली : निश्चय ही । मजदूर प्रतिकर अधिनियम के अन्तर्गत यदि मृतकों के परिवार वालों को सहायता नहीं मिली होगी, तो अवश्य मिलेगी ।

श्री तिम्मय्या : क्या पिछले वर्ष नियुक्त की गई चट्टान फटने की जांच करने वाली समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है और यदि हां, तो उसकी सिफारिशें क्या हैं ?

श्री आबिद अली : यदि माननीय सदस्य १९५२ में फटने वाली चट्टान की दुर्घटना की जांच का निर्देश कर रहे हैं, तो उसकी रिपोर्ट तो सभा पटल पर १४ मई, १९५३ को ही रख दी गई थी ।

श्री जोकीम आल्वा : क्या यह सत्य है कि खानों के निरीक्षण सम्बन्धी सारे नियम सरकार के पास हैं, किन्तु निरीक्षकों द्वारा जो निरीक्षण किया जाता है वह अनियमित होता है और उचित ढंग से नहीं किया जाता है ?



श्री आबिद अली : यह ठीक नहीं है ।

श्री पी० सी० बोस : चट्टान फटने की यह दुर्घटना कितनी गहराई पर हुई थी और इस अवलम्बित चट्टान का प्रति वर्ग इंच पर सम्भवतः कितना दबाव होता है ?

श्री आबिद अली : दुर्घटना ३०-११-५४ को घटी थी । द्वितीय भाग के उत्तर के लिये मैं पूर्व सूचना चाहूंगा ।

श्री पी० सी० बोस : मैं उसकी गहराई जानना चाहता था ।

श्री आबिद अली : गहराई लगभग २६० फुट थी ।

#### पर्यटक यातायात

\*१२२३. श्री भक्त दर्शन : क्या परिवहन मंत्री २ दिसम्बर, १९५४ को दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या ६६६ के उत्तर के सम्बन्ध में सभा पटल पर एक ऐसा विवरण रखेंगे, जिसमें १९५४ में अब तक विभिन्न राज्यों को पर्यटक यातायात को प्रोत्साहित करने के लिये दी गई आर्थिक सहायता की राशि दर्शायी गई हो ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा सचिव (श्री शाहनवाज खां) : एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ३४]

श्री भक्त दर्शन : इस विवरण पत्र से स्पष्ट है कि अभी तक दो राज्य सरकारों को ही आर्थिक सहायता दी गयी है । मैं जानना चाहता हूँ कि अन्य राज्य सरकारों ने इसके लिये आवेदन किया था या नहीं, या उनकी मांगें अभी विचाराधीन हैं ?

श्री शाहनवाज खां : इस साल मैं कुल दो लाख रुपया हमारे पास था जो कि इस काम के लिये दिया जा सकता था । जो जो सिफारिशें हमारे पास राज्य सरकारों ने भेजी हैं, उनमें से जो सब से जरूरी थीं, उनको हम ने दे दिया ।

श्री भक्त दर्शन : क्या ऐसी योजना भी तैयार की गयी है कि इस पर्यटन उद्योग के सम्बन्ध में जो गैर-सरकारी संस्थाएं कार्य कर रही हैं उनको भी सहायता दी जाये, और यदि ऐसी कोई योजना है, तो क्या उस पर कोई निर्णय किया गया है ?

श्री शाहनवाज खां : जी अभी तक तो ऐसा कोई नहीं किया गया है ।

श्री हेडा : क्या इस सम्बन्ध में सरकार कुछ नये आफिसेज खोल रही है और कुछ नये आफिसर्स का चुनाव इस सम्बन्ध में हो रहा है ?

श्री शाहनवाज खां : जहां जहां जरूरत समझी जाती है, खोले जाते हैं वक्त ब वक्त ।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : हम ने बंगलौर, औरंगाबाद, शिमला, ऊटकमंड और दार्जिलिंग में नये आफिस खोले हैं ।

श्री कासलीवाल : क्या पर्यटक यातायात को प्रोत्साहन देने की कोई योजना सरकार के विचार में है ?

श्री शाहनवाज खां : जी हां । हमारी निगाह में एक व्यापक योजना है । इस योजना को ठीक प्रकार से तैयार करने के लिये हम राज्य के प्रतिनिधियों की एक बैठक १७ दिसम्बर को बुला रहे हैं ।

#### डाक के थैलों की चोरी

\*१२२७. श्री डाभी : क्या संचार मंत्री १४ दिसम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६१७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ५ अप्रैल, १९५४ को मद्रास मेल से चोरी गये डाक के थैलों के सम्बन्ध में पुलिस ने जांच पूरी कर ली है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां ।

(ख) पुलिस अपराधियों का पता नहीं लगा सकी है इस कारण खेद है कि इस मामले को "बिना पता लगाया गया" समझा गया है ।

विस्तृत दुग्धशाला संस्था

\*१२२८. श्री भागवत झा आज़ाद : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के निकट एक विस्तृत दुग्धशाला (डेरी) संस्था की स्थापना करने की योजना सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रयोजन के लिये कोई स्थान चुन लिया गया है; और

(ग) क्या इस संस्था में दुग्धशाला विज्ञान की उपाधि का पाठ्यक्रम आरम्भ किया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) जी हां ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) इससे सम्बन्धित प्रस्ताव विस्तार योजना के अंग हैं ।

श्री भागवत झा आज़ाद : ऐसी योजना पर जिसका उत्तर हां में है, आवर्तक अथवा अनावर्तक व्यय क्या होगा ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : यह निकालना पड़ेगा । यह केवल अगली पंच वर्षीय योजना के लिए एक प्रस्थापना है ।

श्री भागवत झा आज़ाद : इस विस्तृत दुग्धशाला योजना में दुग्धशाला संस्था से क्या अन्तर है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : बंगलौर में जो दुग्धशाला गवेषणा संस्था छोटे पैमाने पर चल रही है हम उसे बढ़ा देंगे । हम इसे एक बड़ी चीज़ अर्थात् राष्ट्रीय दुग्धशाला गवेषणा

संस्था बनाना चाहते हैं जिसके पांच छः विभाग होंगे । इसके साथ एक केन्द्रीय दुग्धशाला कालेज भी होगा ।

श्री एस० एन० दास : प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री ने कहा था कि योजना पर विचार किया जा रहा है और बाद में उन्होंने कहा कि अभी इसका विचार ही है । यह विचार कब पैदा हुआ था और इसके फलीभूत होने में कितना समय लगेगा ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : यह विचार नहीं है, यह एक प्रस्थापना है । हम ने गवेषणा संस्था, बंगलौर के निर्देशक से एक योजना प्रस्तुत करने के लिये कहा था । उन्होंने वर्तमान दुग्धशाला संस्था को राष्ट्रीय स्तर पर विस्तृत करने और इसे बड़ा विभाग बनाने की कतिपय प्रस्थापनाएं भेजी हैं । यह दूसरी पंच-वर्षीय योजना के लिए है । यह मैं ने कहा था ।

श्री भागवत झा आज़ाद : क्या यह सच है कि बंगलौर की वर्तमान संस्था एक बहुत अच्छे स्थान पर है, परन्तु सरकार इसे किसी और स्थान पर ले जाना चाहती है । यदि हां, तो इसका क्या कारण है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : बंगलौर की वर्तमान गवेषणा संस्था का क्षेत्र बहुत सीमित है । इसके पास केवल १५० एकड़ भूमि है जबकि राष्ट्रीय संस्था के लिए कम से कम भूमि लगभग २,००० एकड़ चाहिये । हमें प्रति दिन एक लाख गैलन के हिसाब से निरन्तर छना हुआ पानी चाहिये । यह सब आवश्यक है । हम ने अभी यह निश्चय नहीं किया कि इस दुग्धशाला संस्था को दूसरे स्थान पर ले जाया जाये अथवा नहीं ।

श्री बासप्पा : क्या वर्तमान संस्था के निकट मैसूर में पर्याप्त भूमि है जिसे इस संस्था में लिया जा सकता है और क्या उस भूमि को लेने के लिए भरसक प्रयत्न किया जा रहा है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : हम इस संस्था को बंगलौर में ही रखने के लिए भरसक प्रयत्न कर रहे हैं, परन्तु इसमें बहुत सी कठिनाइयां हैं। हमें पर्याप्त जल और पर्याप्त भूमि नहीं मिल सकी। हमें कम से कम २,००० एकड़ भूमि चाहिये। इस समय उस क्षेत्र में हमारे पास २,००० एकड़ भूमि नहीं है।

श्री एन० राचय्या उठे—

चीनी की मिलें

\*१२२९. श्री गिडबानी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सरकार ने देश में चीनी की मिलें स्थापित करने के लिए अपनी अनुज्ञापन नीति को उदार बनाने का निश्चय किया है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : उत्पादन वृद्धि में अधिक क्षमता के लिये अनिवार्य आवश्यकताओं की मांग को ध्यान में रखते हुए वर्तमान मिलों के विस्तार और नये कारखाने स्थापित करने के लिए उदार भाव से अनुज्ञप्तियां दी जाती हैं।

श्री गिडबानी : कितनी मिलों के लिये अनुज्ञप्तियां देने का विचार है और किन आधारों पर ये अनुज्ञप्तियां दी जायेंगी ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : हम इन दो वर्षों में उत्पादन में लगभग ४½ लाख टन की वृद्धि करना चाहते हैं। अतः इसके लिए हम ने प्रार्थनापत्र मांगे हैं। लगभग ८० प्रार्थनापत्र आये हैं—इनमें से लगभग ३० वर्तमान मिलों के विस्तार और उत्पादन बढ़ाने के लिए हैं और २५ नये कारखाने खोलने के लिए हैं।

श्री गिडबानी : क्या कोई क्षेत्र चुन लिये गए हैं और ये मिलें किन किन क्षेत्रों में खोली जायेंगी ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : ये सारे देश में खोली जायेंगी। जहां से भी प्रार्थनापत्र आयेंगे

उन पर विचार किया जायेगा और सामान्यतः यह अनुभव किया जाता है जैसा कि स्वर्गीय श्री किदवई कहा करते थे अब चीनी के कारखानों के लिए दक्षिण भारत को अधिमान दिया जाता है।

श्री रामचन्द्र रेड्डी : दक्षिण भारत से कितने प्रार्थनापत्र प्राप्त हुए हैं और राज्यानुसार कितनों के पक्ष में निर्णय किया गया है ?

श्री एम बी० कृष्णप्पा : हम ने २५ प्रार्थनापत्रों पर निर्णय दे दिया है और ये अधिकतर बम्बई से आये हैं। हम ने बम्बई के लिए ११ अनुज्ञप्तियां दी हैं, जिन में से १० चीनी के सहकारी कारखानों के लिए हैं और एक गैर-सरकारी लिमिटेड सार्थ है। हम ने दो अनुज्ञप्तियां हैदराबाद के लिये दी हैं, एक मैसूर के लिए, दो आंध्र के लिए, एक मद्रास के लिए, एक पैप्सू के लिए और सौराष्ट्र में १ तथा बम्बई में २ साफ करने वाले कारखानों के लिए अनुज्ञप्तियां दी हैं।

श्री केलप्पन : इस समय काम के अभाव के कारण कितनी मिलें बेकार पड़ी हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : लगभग १५९ में से उत्तर भारत में लगभग २५ बेकार पड़ी हैं।

चिड़ियाघर

\*१२३०. श्री राधा रमण : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में लोधी बाग के पास एक चिड़ियाघर और एक झील बनाने की प्रस्थापनाओं के सम्बन्ध में कोई प्रगति हुई है;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रगति हुई है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० कृष्णप्पा) : (क) से (ग). आरम्भ में दिल्ली

राज्य सरकार के द्वारा पुराने किले के पास एक चिड़ियाघर बनवाने का विचार था। अब यह निश्चय किया गया है कि इस योजना को पूरा करने का उत्तरदायित्व केन्द्रीय सरकार को लेना चाहिये। इस प्रयोजन के लिए एक विदेशी विशेषज्ञ की सेवा प्राप्त करने के लिए कार्यवाही की जा रही है।

**श्री राधा रमण :** क्या वनस्पति उद्यान लगाने की भी योजना है यदि हां, तो यह कहाँ लगाया जायेगा ?

**श्री एम० बी० कृष्णप्पा :** उक्त स्थान एक वनस्पति उद्यान लगाने के लिए ही था। एक समिति बनाई गई थी और उसकी यह राय है कि जो उद्यान हम लगा रहे हैं उसमें दोनों होने चाहियें—चिड़ियाघर भी, वनस्पति उद्यान भी।

**श्री राधा रमण :** सरकार का क्या विचार है कि इन दो परियोजनाओं पर कब तक कार्य आरम्भ होगा ?

**श्री एम० बी० कृष्णप्पा :** बहुत शीघ्र। हम ने वन महानिरीक्षक को उन कुछ विशेषज्ञों से परामर्श करने के लिए कहा है जो देहरादून में विश्व वन सम्मेलन के लिए आये हैं। वह उन विदेशी विशेषज्ञों से परामर्श लेगा जिन के देशों में ऐसे उद्यान हैं और उसके तुरन्त पश्चात् हमारे निश्चय करने की सम्भावना है।

**श्री राधा रमण :** क्या केन्द्रीय सरकार ने इस प्रयोजन के लिए कोई निश्चित राशि अलग रखी हुई है ?

**श्री एम० बी० कृष्णप्पा :** जी हां। हम ने यह उद्यान लगाने के लिये ४.३ लाख रुपये दिल्ली सरकार को दिये हैं और संभवतः वह राशि इसी प्रयोजन के लिए है।

### गाड़ियों का देर से चलना

**\*१२३१. पंडित डी० एन० तिवारी :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी, १९५४ से सभी महाखण्डों में और विशेषतः पूर्वोत्तर रेलवे में रेलों के चलने की समय की पाबन्दी और नियमितता नष्ट हो गई है;

(ख) यदि हां, तो गाड़ियों के देर से और अनियमित रूप से चलने के विशेष कारण क्या हैं; और

(ग) क्या इस का रेलों की आय पर भी प्रभाव पड़ा है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग)। अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबंध संख्या ३५]

**पंडित डी० एन० तिवारी :** विवरण में यह कहा गया है कि अत्यधिक गर्मी और वर्षा ऋतु का रेलों की समय की पाबन्दी पर प्रभाव पड़ता है। क्या शरद् ऋतु का रेलों की समय की पाबन्दी पर प्रभाव पड़ता है अथवा नहीं ?

**श्री शाहनवाज खां :** सामान्यतः शरद् काल में कुछ सुधार हो जाता है, परन्तु कभी कभी कतिपय ऐसे हालात हो जाते हैं जिस से शरद् ऋतु में भी गाड़ियां ठीक समय पर नहीं चलतीं—जैसे बड़े बड़े मेले, कुम्भ मेले आदि।

**पंडित डी० एन० तिवारी :** क्या गाड़ियों के ठीक समय पर न चलने के कारणों में अत्यधिक गर्मी भी एक कारण बताया गया है ? मैं यह जानना चाहता था कि क्या यह जानने का कोई वैज्ञानिक आधार है कि गाड़ियों के समय की पाबन्दी पर गर्मी, वर्षा या सर्दी का प्रभाव पड़ता है ?

**श्री शाहनवाज खां :** अत्यधिक गर्मी और अत्यधिक वर्षा का गाड़ियों के समय की

पाबन्दी पर काफी प्रभाव पड़ता है। अत्यधिक गर्मी के कारण हमारे बहुत से गार्ड, ड्राइवर और फायरमैन इत्यादि बीमार पड़ जाते हैं और कभी कभी बहुत से स्टेशनों पर पानी की कमी भी हो जाती है। मौनसून के कारण लाइन टूट जाती है।

पंडित डी० एन० तिवारी उठे—

### कृषि कालेज

\*१२३२. श्री मुरारका : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवें प्रतिवेदन की कण्डिका ५३ में दी गई प्राक्कलन समिति की सिफारिश के अनुसार सरकार ने उन राज्यों के छात्रों के लिए, जिनमें उनके अपने कृषि कालेज नहीं हैं, समीपवर्ती राज्यों के कालेजों में प्रवेश के कोई प्रबन्ध किये हैं;

(ख) क्या सरकार ने समीपवर्ती राज्यों के छात्रों के लिए और जगहों का प्रबन्ध करने के सम्बन्ध में राज्य कृषि कालेजों से परामर्श किया है; और

(ग) यदि हां, तो इसका क्या परिणाम निकला ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) से (ग)। इस विषय में राज्य सरकारों को नहीं लिखा गया। इसका कारण यह है क्योंकि सरकार प्राक्कलन समिति की सिफारिशों पर विचार कर रही है और केन्द्रीय कृषि कालेज को भारतीय कृषि गवेषणा संस्था से पृथक् एक संस्था के रूप में चलाने का विचार किया गया है। कालेज के पुनर्गठन की प्रस्थापनाओं पर इस समय विचार किया जा रहा है। अन्तिम रूप से पुनर्गठन होने तक केन्द्रीय कृषि कालेज इसी प्रकार चलाया जायेगा और इसमें उन राज्यों के छात्रों को प्रविष्ट किया जायेगा जिनके अपने कृषि कालेज नहीं हैं।

श्री मुरारका : किन किन राज्यों में कृषि कालेज नहीं हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : सभी भाग 'ग' राज्यों में तथा कुछ भाग 'ख' राज्यों में कृषि कालेज नहीं हैं। वे राज्य जिनमें उनके अपने कृषि कालेज नहीं हैं, ये हैं :—दिल्ली, अजमेर, कुर्ग, त्रिपुरा, त्रावनकोर-कोचीन, पेप्सू, हिमाचल प्रदेश, मनीपुर, बिलासपुर तथा काश्मीर।

श्री मुरारका : क्या सरकार उन राज्यों को जिनके यहां इस प्रकार के कालेज नहीं हैं खोलने के लिये कोई विशेष अनुदान देने का विचार रखती है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : प्राक्कलन समिति की ऐसी ही सिफारिश है। हम इस पर विचार करेंगे। सरकार इस पर अब भी विचार कर रही है।

श्री एस० एन० दास : क्या इस बात का कोई अनुमान लगाया गया है कि इस पंचवर्षीय योजना में सरकार को कितने कर्मचारियों की आवश्यकता होगी और इन कालिजों के प्रयोजनार्थ इन कर्मचारियों के प्रशिक्षण के लिए वर्तमान क्षमता क्या है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : प्राक्कलन तो बना दिया गया है किन्तु विस्तृत बातों की सूचना देने के लिए मुझे पूर्व-सूचना चाहिए।

### रेलवे दुर्घटनाएं

\*१२३५. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर पूर्व रेलवे में गोरखपुर के निकट जगतबेला विस्फोट के सम्बन्ध में जो जांच की गई थी उसका क्या परिणाम हुआ ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा सचिव (श्री शाहनवाज खां) : वांछित जानकारी का विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ३६]

ठाकुर युगल किशोर सिंह : इस इन्क्वायरी की रिपोर्ट पर सरकार ने अब तक क्या कार्रवाई की ?

श्री शाहनवाज खां : अभी तक तो कोई खास कार्रवाई नहीं की है ।

ठाकुर युगल किशोर सिंह : इन दुर्घटनाओं में लोगों की जान माल को खतरे से बचाने के लिये सरकार क्या कर रही है ?

श्री शाहनवाज खां : इस में रेलवे मिनिस्ट्री यही उम्मीद कर सकती है कि जो कानून है उसको स्टेट गवर्नमेन्ट्स और दूसरे आदमी मानेंगे ।

ठाकुर युगल किशोर सिंह : इन मामलों में पुलिस का कसूर मालूम होने पर सरकार ने उसके खिलाफ़ क्या कार्रवाई की ?

श्री शाहनवाज खां : उस पर हम कोई कार्रवाई नहीं कर सकते, सिर्फ़ अफसोस ही जाहिर कर सकते हैं ।

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

### दूर-संचार का प्रशिक्षण

\*११७०. सरदार हुक्म सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दूर-संचार के क्षेत्र में विदेशों जो विकास हैं उसके साथ बराबरी बनाए रखने के लिए अब तक कितने पदाधिकारियों ने विदेशों में शिक्षा ली है; और

(ख) क्या दूर-संचार में कुछ और अधिक पदाधिकारियों को प्रशिक्षित करने का सरकार का विचार है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ५७ ।

(ख) जी हां; जब और जैसे-जैसे आवश्यकता होगी प्रशिक्षण दी जायेगी ।

### अदरक (रेशे)

\*११७२. श्री बी० पी० नायर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय अदरक में जमैइका तथा अन्य दूसरे देशों में उत्पन्न होने वाली अदरक की अपेक्षा बहुत अधिक रेशे (ज़िन्जीबार ऑफ़सीनेल) होते हैं;

(ख) क्या इसी कारण भारतीय अदरक का मूल्य विश्व के बाजार में अपेक्षाकृत कम है; और

(ग) भारतीय अदरक में रेशे को कम करने के लिए यदि कोई कार्यवाही की गई हो, तो क्या है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) जी हां ।

(ख) जी नहीं विदेशी अदरक की अपेक्षा भारतीय अदरक का मूल्य २० प्रतिशत से ३० प्रतिशत अधिक बताया गया है ।

(ग) अदरक गवेषणा योजना, मद्रास के वर्तमान कार्यक्रम के अनुसार विभिन्न प्रकार के परीक्षणों के अन्तर्गत एक व्यवस्था की गई है जिससे अन्य प्रकार के अदरकों को कम रेशे वाले अदरक से अलग किया जायेगा । आसाम में एक दूसरी योजना भी स्वीकृत हो चुकी है ।

### खाद्य तथा कृषि संगठन

\*११७४. श्री डी० सी० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतवर्ष ने खाद्य तथा कृषि संगठन के सिलसिले में १९५४ में तथा जब तक के आंकड़े उपलब्ध हैं तब तक, कितना व्यय किया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : भारत सरकार ने खाद्य तथा कृषि संगठन को पत्री वर्ष १९५४ के लिए वार्षिक

अंशदान के रूप में ११,७४,२६८ रुपये दिये हैं।

#### रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति

\*११७५. श्री एस० सी० सिंघल : क्या रेलवे मंत्री २४ नवम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ३४० के अनुपूरक प्रश्नों के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति पर अब तक कितना व्यय हुआ है; और

(ख) इस समिति के सदस्यों को इस अवधि में, दैनिक तथा यात्रा-भत्ता के रूप में कितना धन दिया गया है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) तथा (ख). अब तक कुल १,१२,५१३ रुपये ८ आने व्यय हुए हैं जिसमें दैनिक तथा यात्रा-भत्ता के रूप में सदस्यों को दिये गये २४,६१२ रुपये २ आने भी सम्मिलित हैं।

#### अखिल भारतीय भवन-निर्माण कर्ता संघ की मांगें

\*११७८. श्री टी० बी० बिट्ठल राव : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय भवन-निर्माणकर्ता संघ ने सरकार के समक्ष कुछ मांगें रखी हैं;

(ख) यदि हां, तो उनकी क्या मांगें हैं; और

(ग) सरकार ने उनके सम्बन्ध में क्या कायवाही की है ?

श्रम मंत्री (श्री के० के० बेसाई): (क) जी हां।

(ख) उन्होंने ये मांगें की हैं कि :

(१) उनके संघ को मान्यता दी जाये;

(२) भवन निर्माण-कर्ताओं के लिए मकान बनाने की योजना तैयार हो;

(३) सवेतन सप्ताहिक अवकाश हो।

(४) कार्य-भार निश्चित हो।

(५) भवन निर्माण-कर्ताओं के लिए त्रि-दलीय श्रम बोर्ड बनाया जाये।

(६) उस ठेकेदार के विरुद्ध जो कर्मचारियों को आदतन तंग एवं उन का शोषण करता है, उसके विरुद्ध विभागीय कार्यवाही की जाये।

(ग) केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग ने संघ को सूचना दी है कि वे अपनी शिकायतें राज्य सरकार से करें क्योंकि ये शिकायतें उन कर्मचारियों के सम्बन्ध में हैं जो ठेकेदारों के यहां भवन-निर्माण आदि उद्योग में काम करते हैं।

#### रेलवे कर्मचारी

\*११८३. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्व रेलवे के ४५० क्लर्क (लिपिक) सिगनलर, तथा अनाज की दुकानों के भूतपूर्व कर्मचारियों की पद-अवनति करके उन्हें चतुर्थ श्रेणी में नियुक्त कर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

वेरेल तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अल्लगेशन) : (क) पूर्व रेलवे की बंगाल नागपुर रेलवे शाखा के २८४ क्लर्कों की जो अनाज की दुकानों पर काम करते थे और मैट्रिक पास नहीं थे तथा ७ सिगनलर जिन्होंने मैट्रिक पास नहीं किया था, पद-अवनति करके

चतुर्थ श्रेणी में नियुक्त कर दिया गया है । भूतपूर्व इण्डियन रेलवे उपविभाग के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

(ख) भूतपूर्व बी० एन० रेलवे पर मुख्यतः अनाज की दुकानों पर काम करने के लिए कुल ८८५ कर्मचारियों को, जिन्होंने मैट्रिक पास नहीं किया था, अस्थाई तौर पर भरती किया गया था । उनको उनकी शिक्षा विषयक योग्यता एवं उनके कार्य के अनुसार स्थायी पदों पर खपाने के प्रश्न पर विचार किया गया था । जिनको स्थायी रूप से तृतीय श्रेणी के कर्मचारी बनाने के लिए अनुपयुक्त समझा गया उन्हें वैकल्पिक काम चतुर्थ श्रेणी में जैसा कि ऊपर बताया गया है, दिया गया ।

#### चिकित्सा सम्बन्धी सहायक कर्मचारी

\*११८४. डा० रामा राव : क्या स्वास्थ्य मंत्री ६ सितम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५३७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में चिकित्सा सम्बन्धी सहायक कर्मचारियों की प्रशिक्षण योजना में कितनी प्रगति हुई है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर): योजना पर आगे और भी विचार हुआ है । विभिन्न राज्यों से आये परस्पर-विरोधी मतों को देखते हुए यह विचार हुआ है कि इस योजना को केन्द्रीय स्वास्थ्य परिषद् की आगामी बैठक में, जो १९५५ के प्रारम्भ में होगी, रखा जाये ।

#### वनस्पति (रंग)

\*११८५. श्री बहादुर सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन के विशेषज्ञों ने उद्जनित वनस्पति-तेल में रंग मिलाने के लिए कोई उपयुक्त सामग्री का

पता लगाने के लिये पशु-चिकित्सा संस्था, बरेली में कोई गवेषणा की है; और

(ख) यदि हां, तो क्या किसी स्थायी एवं हानिरहित रंग का पता चला है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) जी नहीं ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

#### परिवहन कर्मचारी संघ

\*११८६. श्री नानादास : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात का ज्ञान है कि कुछ परिवहन कर्मचारी संघों ने त्रि-दलीय सम्मेलन, जिसमें राज्य सरकार, केन्द्रीय सरकार, तथा कर्मचारियों के प्रतिनिधि हों, की मांग की है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार का विचार इस प्रकार का सम्मेलन बुलाने का है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अल्लगेशन) : (क) तथा (ख). हमें ऐसी कोई मांग प्राप्त नहीं हुई है ।

#### भारतीय एयर लाइन्स निगम विमान

\*११८८. श्री टी० के० चौधरी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अक्टूबर १९५४ में इंडियन एयरलाइन्स निगम के पांच विमानों को, जो दमदम तथा पटना विमान-क्षेत्रों से रवाना हुये थे, रवाना होने के थोड़ी देर बाद ही खराबी शुरू होने के कारण विवश हो कर उतरना पड़ा था;

(ख) क्या दमदम तथा अन्य विमान-क्षेत्रों पर उड़ान करने से पूर्व विमानों की कोई जांच करने का प्रबन्ध है; और

(ग) उपरोक्त मामलों में से प्रत्येक में किस प्रकार के विमान थे, और उनमें से प्रत्येक ने कितने घंटे की उड़ान की है ?



संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) २२ अक्टूबर, १९५४ को भारतीय एयरलाइन्स के तीन विमान दमदम विमान क्षेत्र से ढाका, इम्फाल, और अगरतला के लिए रवाना हुए और उन्हें कुछ कारणों से दमदम लौटना पड़ा इसका उल्लेख उस विवरण में किया गया है, जिसे मैं सभा-पटल पर रखता हूँ। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ३७] उसी दिन दरभंगा उड्डयन के एक विमान को जो पटना से कलकत्ता के लिए रवाना हुआ, विवश होकर आसनसोल में उतरना पड़ा। आप देखेंगे कि यही एक ऐसा विमान था जिसमें इंजिन की खराबी हुई थी।

(ख) उन सभी विमानों का, जो जन-सेवा के काम आते हैं, उपयुक्त अनुज्ञा प्राप्त विमानों की देखभाल करने वाले इंजीनियरों द्वारा प्रतिदिन परीक्षण किया जाता है। रेडियो सामान की जांच नागरिक उड्डयन विमान द्वारा अनुमोदित रेडियो पदाधिकारी, अथवा रेडियो इंजीनियरों द्वारा की जाती है। उपरोक्त मामलों में किसी विशेष जांच की आवश्यकता नहीं समझी गई।

(ग) पहले तीन विमान तो डेकोटा थे, और चौथा विमान बोनानजा था। इन विमानों ने क्रमशः १२२०८, ११८०५, १२७८८, तथा ५५३ घंटों की उड़ान की थी।

#### नमूने के भाप के बाध्य-इंजन

\*११८९. श्री संगण्णा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सर हैरी रिकार्डो ने नमूने के तौर पर एक भाप का इंजन बनाया है जिसे अल्प विकसित देशों के कृषि-फार्मों में उपयोग के लिए उपयुक्त समझा जाता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार भारतीय परिस्थितियों में इसकी उपयोगिता निर्धारित करने की दृष्टि से जांच करेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) प्राप्त सूचना से प्रतीत होता है कि इंग्लैंड के राष्ट्रीय गवेषणा विकास निगम की एक योजना के अधीन इंग्लैंड की एक फ़र्म ने भाप से चलने वाला एक मूल-चालक बनाया है। सार्थ के एक प्रतिनिधि ने नमूने के इंजनों के बारे में भारत सरकार को कुछ सूचना दी है। यह प्रस्ताव किया गया था कि बनाने वाले सार्थ से प्रयोगशाला तथा क्रियात्मक जांच के लिए एक या दो दर्जन इंजिन भेजने को कहा जाये। ये अभी नहीं आये हैं।

(ख) हां, श्रीमान्; यदि बनाने वाले सार्थ से नमूने के इंजन प्राप्त हो जायें।

#### मोज़े, बनियाइन, आदि माल की बुकिंग

\*११९२. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि डाक गाड़ियों द्वारा मोज़े, बनियाइन, आदि की बुकिंग की सुविधाओं को बन्द कर देने के कारण लुधियाना के होज़ियरी उद्योग को संकट का सामना करना पड़ा था ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : जी नहीं। होज़ियरी का जो माल सामान के रूप में बुक किया जाता है, उसे ७४ डाउन अमृतसर-हावड़ा मेल को छोड़ कर मेल, एक्सप्रेस और पैसेंजर (यात्री) गाड़ियों द्वारा ले जाया जाता है और जो पार्सल के रूप में बुक किया जाता है, वह ७४ डाउन अमृतसर-हावड़ा और ३२ डाउन फ्रंटियर मेल गाड़ियों को छोड़ कर सब मेल, एक्सप्रेस और पैसेंजर गाड़ियों द्वारा ले जाया जा सकता है।

## डाक और तार मंत्रणा समिति

\*११९५. श्री भीखा भाई : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ प्रादेशिक डाक और तार मंत्रणा समितियां उनके लिए निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार काम नहीं कर रही हैं; और

(ख) क्या यह सच है कि राजस्थान और अजमेर जैसे कुछ राज्यों में मंत्रणा समितियों की बैठकें एक वर्ष का समय गुजर जाने के बाद भी नहीं बुलाई जातीं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी नहीं ।

(ख) सामान्यतया नहीं । तथापि राजस्थान सर्किल में जो कि केवल गत वर्ष बना था, बैठकें बुलाने में कुछ विलम्ब हो गया था, क्योंकि इस प्रश्न पर विचार किया जा रहा था कि बैठकें कितने समय के बाद होनी चाहिए ।

## उड़ीसा में विभागीय कार्यालय का स्थान

\*१२०२. श्री आर० एन० देव : क्या रेलवे मंत्री १७ नवम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ७४, जो कि उड़ीसा में विभागीय कार्यालय के स्थान के बारे में था के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इस मामले में कोई निर्णय किया है ; और

(ख) यदि हां, तो वह क्या है ?

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

(ख) उत्पन्न नहीं होता ।

## कालीघाट-फालटा रेलवे

\*१२०५. श्री के० के० बसु : क्या रेलवे मंत्री सभा-पटल पर एक ऐसा विवरण

रखने की कृपा करेंगे जिस में यह बताया गया हो कि :

(क) गत तीन वर्षों में कालीघाट-फालटा रेलवे समवाय को कितना साहाय्य दिया गया है;

(ख) यह राशि कैसे निश्चित की जाती है;

(ग) क्या इस रेलवे को लेने का विचार है;

(घ) क्या इस रेलवे की सेवाओं में सुधार करने की कोई गुंजाइश है ; और

(ङ) क्या अन्य उपनगरीय रेलवे की अपेक्षा इस रेलवे पर यात्रा-भाड़ अधिक हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). एक विवरण पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ३८]

(ग) जी नहीं ।

(घ) इस रेलवे ने बताया है कि उसकी सेवाएं काफ़ी संतोषजनक हैं किन्तु यदि आय में वृद्धि हुई तो और सुविधाएं दी जायेंगी ।

(ङ) यात्रा भाड़ों के वर्तमान स्तर इस प्रकार के अन्य लाइट रेलवे के भाड़ा स्तरों से अधिक नहीं हैं ।

## वणिक नौ-बल में भर्ती

\*१२०९. श्री बीरस्वामी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वणिक नौ-बल में पदाधिकारियों और नाविकों की भर्ती के लिए क्या योग्यता चाहिए;

(ख) क्या मछुआ समुदाय के उम्मीदवारों को कोई अधिमान दिया जा रहा है;

(ग) १९५३ में और १९५४ में ३१ अक्टूबर, १९५४ तक कितने उम्मीदवार भर्ती किये गये; और

(घ) उन में से कितने मछुआ समुदाय और अनुसूचित जातियों के हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (घ). संभवतः माननीय सदस्य उन उम्मीदवारों के सम्बन्ध में जानकारी चाहते हैं जिन्हें भारत सरकार द्वारा स्थापित विभिन्न प्रशिक्षण संस्थापनों में वणिक्-नौ-बल में पदाधिकारी नाविक बनाये जाने के लिए प्रशिक्षार्थियों के रूप में लिया जाता है ; अपेक्षित जानकारी का एक विवरण पटल पर रखा जाता है । [[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ३९]

### हाथी

\*१२१०. मुल्ला अब्दुल्लाभाई : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री पटल पर एक ऐसा विवरण रखने की कृपा करेंगे जिस में यह बताया गया हो कि :

(क) १९५२-५३ और १९५३-५४ में कितने हाथियों का निर्यात किया गया ;

(ख) इस से कुल कितनी राशि वसूल हुई ; और

(ग) ये किन किन देशों को निर्यात किये गये थे ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : १९५२-५३ में १०४ हाथी और १९५३-५४ में (अप्रैल १९५३ से सितम्बर १९५३ तक) २८ हाथी निर्यात किये गये थे । चूंकि अक्टूबर १९५३ से हाथियों के निर्यात पर नियन्त्रण हटा दिया गया था, अतः सितम्बर १९५३ से बाद के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

(ख) तथा (ग). यह जानकारी उपलब्ध नहीं है क्योंकि हाथियों के निर्यात के सम्बन्ध में अलग रिकार्ड नहीं रखा जाता बल्कि "अन्य प्रकार के पशु" में सम्मिलित किया जाता है ।

### रेलवे दुर्घटना

\*१२१२. श्री रघुनाथ सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २४ नवम्बर, १९५४ को पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर स्टेशन पर दो मालगाड़ियां आपस में टकरा गईं, जिसके फलस्वरूप धन-जन की हानि हुई ;

(ख) यदि हां, तो क्या क्षति हुई ; और

(ग) दुर्घटना के कारण क्या थे ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) और (ख). २४ नवम्बर, १९५४ को २३-५८ के करीब नं० ८८६ डाऊन माल गाड़ी, समस्तीपुर स्टेशन गार्ड की पटरी नं० ६ पर चली गयी और उसी पटरी पर माल गाड़ी नं० ७९८ के पहले खड़े डिब्बों से टकरा गयी । दुर्घटना में न कोई मरा और न घायल हुआ । इससे रेल-सम्पत्ति को लगभग ८९१० रुपये की क्षति हुई ।

(ग) रेलवे अधिकारियों की एक कमेटी इस दुर्घटना के कारण की जांच कर रही है । प्रत्यक्ष रूप से ऐसा जान पड़ता है कि अन्तर्पाश-गियर खराब था जिसके कारण नं० ८८६ डाऊन गाड़ी बन्द पटरी पर चली गयी ।

### अमेरिका से शल्य-चिकित्सक

\*१२१५. श्री एम० एस० गुरुयादस्वामी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या अमेरिकन शल्य-चिकित्सकों के किसी दल ने नवम्बर, १९५४ के मध्य में देश का दौरा किया था ;

(ख) यदि हां, तो क्या वे सरकार के निमन्त्रण पर आये थे ; और

(ग) उनके आने का क्या उद्देश्य था ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) जी हां ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) बम्बई में अन्तर्राष्ट्रीय शल्य-चिकित्सक कालेज की भारतीय शाखा की बैठक में सम्मिलित होने और भारतीय शल्य-चिकित्सकों से मिलने के लिए ।

#### बिना टिकट यात्रा

\*१२१७. सरदार ए० एस० सहगल : क्या रेलवे मंत्री २४ नवम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ३१६ के सम्बन्ध में अनुपूरक प्रश्न के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस वर्ष जब्बलपुर के रेलवे पुलिस प्राधिकारियों ने भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा ११३ के अधीन टिकट कलक्टरों द्वारा पकड़े गये बिना टिकट के यात्रियों को हिरासत में लेने से इन्कार कर दिया था;

(ख) यदि हां, तो क्या इस अभिप्राय की कुछ हिदायतें रेलवे पुलिस को जारी की गई हैं; और

(ग) गत दो वर्षों में इस रेलवे पर बिना टिकट की यात्रा के कारण आय की कितनी हानि हुई ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) उन यात्रियों को, जिनके विरुद्ध भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा ११३ के अधीन कार्यवाही की जाती है, सामान्यतया पुलिस हिरासत में नहीं लेती जबतक कि उन्हें धारा १३२ के अधीन भी गिरफ्तार न किया गया हो । पुलिस ने ऐसे व्यक्तियों को हिरासत में लेने से इन्कार नहीं किया ।

(ख) उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) इसका ठीक ठीक अनुमान लगाना संभव नहीं है । तथापि पिछले २ वर्षों में मध्य

रेलवे पर बिना टिकट के यात्रियों से वसूल किये गये अतिरिक्त किराये और जुर्माने की राशि इस प्रकार थी :

	रुपये
१९५२-५३	१९,६२,५८८
१९५३-५४	१५,९५,३११.

#### कान्बला पत्तन के समीप प्रकाश स्तम्भ

\*१२१९. डा० राम सुभग सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कान्बला पत्तन के समीप लुशिंगटन शोल्ज पर समुद्र में प्रकाश-स्तम्भ बनाने का अनुमानित व्यय क्या होगा ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : कोई निश्चित अनुमान अभी तैयार नहीं किया गया है, किन्तु उस अस्थायी अनुमान के आधार पर, जो कुछ समय पूर्व तैयार किया गया था, निर्माण व्यय लगभग ५० लाख रुपये होगा ।

#### नौवहन निगम

\*१२२०. श्री मगन लाल बागडी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक द्वितीय नौवहन निगम स्थापित करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में अब तक क्या निर्णय किया गया है ?

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

(ख) मामले की अभी प्रारम्भिक जांच हो रही है और अभी कोई अन्तिम निर्णय नहीं किया गया है ।

#### डाक सेवाओं का यन्त्रीकरण

\*१२२४. सरदार हुक्म सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डाक सेवाओं के यन्त्रीकरण के लिए कोलम्बो योजना की टेक्निकल सहायता

योजना के अधीन डाक और तार विभाग को दिये गये दो ब्रिटिश डाक विशेषज्ञों द्वारा जो परामर्श और विस्तृत योजनाएं प्रस्तुत की गई थीं क्या उनके अनुसरण में अब तक कोई पग उठाये गये हैं; और

(ख) यदि हां, तो वस्तुतः कौन कौन सी मशीनें लगाई गई हैं और किन किन स्थानों पर ?

संचार उपमंत्री (श्री राज ब्रह्मादुर) :

(क) जी हां ।

(ख) ब्रिटिश डाकखाना विशेषज्ञों ने जो सिफारिशें की हैं, वे तीन श्रेणियों में आती हैं :

(१) उन मौजूद इमारतों में जिन में पुनर्निर्माण की आवश्यकता नहीं है, मशीनें लगाना ।

(२) यन्त्रीकरण की परियोजनाएं जिन में नई इमारतें बनानी पड़ती हैं ।

(३) सामान्य सिफारिशें ।

मद (१) के अन्तर्गत आने वाली सिफारिशों की जांच की गई है और ५५-५६ में ऐसी मशीनें लगाने की कार्यवाही हो रही है ।

उन यन्त्र-सज्जित नई इमारतों के निर्माण-सम्बन्धी सब प्रस्तावों को जिनके बारे में विशेषज्ञों ने योजनाएं प्रस्तुत की थीं, अनुमोदित किया जा चुका है ।

कलकत्ता में नई इमारत बनाने के सम्बन्ध में जो प्रस्ताव था, वह अभी विचाराधीन है । अनुमोदित योजनाओं को केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग में भेजा गया है ताकि शिल्पकार के नकशे तैयार हो सकें । मशीनें नई इमारतों का निर्माण, कार्य शुरू हो जाने पर लगाई जायेंगी ।

वे सामान्य सिफारिशें जो (१) फरनीचर (मेज-कुर्सी, आदि) के प्रमापीकरण, (२) ढाकघरों की इमारतों में सार्वजनिक हालों की

चौड़ाई और सार्वजनिक काउटरों की लम्बाई के सम्बन्ध में कुछ प्रमापों को अपनाने; (३) अत्यधिक डाक भेजने वाले सार्थों के साथ सम्पर्क रखने, आदि के सम्बन्ध में थीं, क्रियान्वित की जा चुकी हैं ।

अदरक (आड़ती)

\*१२२५. श्री बी० पी० नायर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मसाला जांच समिति के १९५३ के प्रतिवेदन में उल्लिखित यह बात सरकार को विदित है कि आड़ती अदरक के बाजार मूल्य का २० प्रतिशत अदरक उत्पादकों से ले लेते हैं; और

(ख) यदि हां, तो अदरक की खेती करने वालों को अधिकतम मूल्य मिले, इसके लिये सरकार क्या कार्यवाही करना चाहती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : जी हां ।

(ख) खेतीहरों को अधिकतम मूल्य प्राप्त हो इसके लिये व्यवस्थित मंडियां तथा अनुज्ञप्त गोदामों को स्थापित करने के लिये केन्द्र चुनने की योजना विचाराधीन है ।

माल यातायात का बुकिंग

\*१२२६. श्री एस० सी० सिंघल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे स्टेशनों को प्रायः माल यातायात की बुकिंग बन्द कर देने के लिए आकस्मिक आदेश मिल जाते हैं; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे आदेश जारी करने की क्या प्रक्रिया है और कौन से अधिकारी आदेश जारी करते हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) वहां की स्थितियों या असैनिक गाड़ियों आदि के कारण

जब कभी आवश्यकता होती है, कतिपय क्षेत्रों के बीच आवश्यकतानुसार यातायात अंशतः या पूर्णतः रोक दिया जाता है।

(ख) साधारणतया या तो कार्य-संचालकों द्वारा रोक लगाई जाती है या वाणिज्यिक विभागों द्वारा, जो इस बात पर निर्भर होता है कि क्या स्थितियां कार्य-संचालन से सम्बन्धित हैं या वाणिज्यिक कार्य से। जहां तक संभव है, अकस्मात् रोक लगाने की पद्धति को हटाया जाता है और मालगोदामों पर सूचना पत्र लगा कर जनता को उस तिथि की पूर्व-सूचना दी जाती है, जिस तिथि से रोक लगाई जाती है। साधारणतया, यदि कार्य-काल के आरम्भ होने से पहले रोक की ठीक सूचना न दी जा सके, तो रोक लगाने वाले आदेश को, जिस दिन वह प्राप्त होता है, उसी दिन स्टेशन पर लगाना अनिवार्य नहीं होता।

पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिये टेलीफोन

\*१२३४. श्री भीखाभाई : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछड़े हुए क्षेत्रों में दूर के स्थानों को टेलीफोन की लाइनों के द्वारा मिलाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने ऐसे पिछड़े हुए क्षेत्रों का सर्वेक्षण आरम्भ किया है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) तथा (ख). शेष जिलों के मुख्यालयों वाले नगरों में ट्रंक टेलीफोन की सुविधाओं का उपबन्ध करने के लिये अनुदेश दिये जा चुके हैं। सरकार ने सब डिवीज़नों में भी इसी प्रकार की ट्रंक सुविधाएं देने का हाल ही में निर्णय किया है।

आयोडीन नमक

\*१२३६. श्री हेम राज : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या पंजाब सरकार ने आयोडीन नमक बनाने के लिये संयंत्र स्थापित करने के लिये केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना की है;

(ख) यदि हां, तो संयंत्र पर कितनी लागत आने की संभावना है और इसका कितना भाग केन्द्रीय सरकार देगी; और

(ग) यह कहां स्थापित किया जायेगा और इसकी वास्तविक क्षमता क्या होगी ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) :

(क) जी, नहीं।

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

विश्रामालय

\*१२३७. { श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :  
श्री जी० एल० चौधरी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे स्टेशनों पर विश्रामालयों को तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये खोल देने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इन विश्रामालयों का उपयोग करने के लिये तीसरे दर्जे के यात्रियों को क्या देना पड़ेगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) रेलवे को ये अनुदेश दिये जा चुके हैं कि रेलवे स्टेशनों के विश्रामालयों को सब श्रेणियों के यात्रियों के लिये खोल दिया जाये।

(ख) जो अब लिया जाता है, फिर भी वही लिया जायेगा।

**पोलियो (बाल पक्षाघात)**

\*१२३८. डा० सत्यवादी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) यूनीसेफ द्वारा भारत में पोलियो के इलाज के लिये अब तक कितनी धनराशि खर्च अथवा आवंटित की गई है; और

(ख) देश में पोलियो का इलाज करने के लिये क्या कार्यक्रम बनाया गया है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर):

(क) २२,६०० डालर ।

(ख) भारत सरकार द्वारा सहायता प्राप्त अथवा पोषित भारत में पोलियो का इलाज करने के कार्यक्रम का ब्यौरा देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।  
[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४०]

**शाहनवाज समिति का प्रतिवेदन**

\*१२३९. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री २४ नवम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ३४८ के अनु-पूरकों के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में "पुनरीक्षण समिति" के प्रतिवेदन के परीक्षण में राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ताओं के सलाहकार परिषद् के जो सदस्य सम्मिलित किये गये हैं, उनकी संख्या क्या है; और

(ख) सरकार को 'पुनरीक्षण समिति' का प्रतिवेदन कब प्राप्त हुआ था और प्रतिवेदन का परीक्षण कब आरम्भ किया गया था ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) दो सदस्य, अर्थात् श्री एल० पी० मिश्र और श्री टी० एस० पट्टाबिरमन, संसद् सदस्य ।

(ख) सरकार को "पुनरीक्षण समिति" का प्रतिवेदन नवम्बर, १९५४ के पहले सप्ताह

में प्राप्त हुआ था । उसी महीने के दूसरे सप्ताह में इसका परीक्षण आरम्भ कर दिया गया था ।

**मोटर गाड़ी योग्य सड़कों का निर्माण**

\*१२४०. श्री दशरथ देव : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तोलियापारा से अमरपुर तक मोटर गाड़ी योग्य सड़कें बनाने की योजना छोड़ दी गई है;

(ख) यदि नहीं, तो निर्माणकार्य कब आरम्भ करने की आशा की जाती है; और

(ग) इस सड़क विशेष के बनाने पर अनुमानतः कितनी लागत आयेगी ?

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

(ख) चालू वित्तीय वर्ष के अन्दर ।

(ग) १८.७५ लाख रुपये ।

**प्रकाश स्तम्भ**

\*१२४१. श्री एम० एस० गुरुयादस्वामी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वर्ष के अन्दर देश में प्रकाश स्तम्भों के विकास और उन्नति के लिए क्या प्रगति की गई है;

(ख) चालू वर्ष में इस कार्य के लिये कितनी राशि मंजूर की गई है;

(ग) इस राशि में से कितनी राशि खर्च हुई है;

(घ) प्रकाश-स्तम्भों के उस सामान पर कितनी लागत आयेगी, जिसके लिये विदेशों में व्यादेश दिये जा चुके हैं; और

(ङ) कब तक सामान पहुंचाने की आशा की जाती है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) एक विवरण सभा पटल

पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४१]

(ख) ५ लाख रुपये।

(ग) अब तक २.६७ लाख रुपये खर्च हो चुके हैं।

(घ) १५,४८,१६५ रुपये।

(ङ) ७,५२,१०३ रुपये की लागत के सामान की मार्च १९५५ से पहले पहुंचने की आशा की जाती है और शेष सामान दिसम्बर १९५५ के अन्त तक पहुंच जायेगा।

#### अदरक का निर्यात

\*१२४२. श्री वी० पी० नायर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अदरक का निर्यात बढ़ाने के लिये सरकार ने क्या प्रयत्न किये हैं ;

(ख) क्या इंगलिस्तान तथा अमरीका ने इस वस्तु का निर्यात कम कर दिया है; और

(ग) यदि हां, तो १९५०-५१ से १९५३-५४ तक कितने प्रतिशत कम किया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) से (ग). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४२]

#### मोटर गाड़ी संशोधन विधेयक

\*१२४३. सरदार हुस्म सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मोटर गाड़ी संशोधन विधेयक प्रस्तुत करने का प्रस्ताव अभी है;

(ख) यदि हां, तो विधेयक पुरःस्थापित करने की कब संभावना है; और

(ग) विधेयक प्रस्तुत करने में विलम्ब का क्या कारण है ?

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

(ख) विधेयक की रूपरेखा पर, जो प्रायः पुरःस्थापित करने के लिये तैयार था, हाल के कतिपय न्यायिक निर्णयों की दृष्टि से पुनरीक्षण किया जा रहा है; और यथाशीघ्र इसे पुरःस्थापित किया जायेगा।

#### केन्द्रीय रेडियो ट्रेसर प्रयोगशाला

\*१२४४. श्री डाभी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार भारतीय कृषि सम्बन्धी संस्था, नई दिल्ली, में एक केन्द्रीय रेडियो ट्रेसर प्रयोगशाला स्थापित करने का विचार करती है;

(ख) यदि हां, तो ऐसी प्रयोगशाला खोलने का क्या उद्देश्य है; और

(ग) इसके कब खुलने की संभावना है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) जी, हां।

(ख) हमारे देश की मिट्टी की फास-फोरस उर्वरता का निश्चय करने के लिये, और उसमें फासफोरस उत्पन्न करने और उर्वरक को प्रयोग करने से सम्बन्धित अध्ययन आदि के लिये एक प्रयोगशाला स्थापित की जा रही है।

(ग) आगामी तीन महीनों के अन्दर।

#### भारत के राष्ट्रीय खेल क्लब को ऋण

\*१२४५. श्री भागवत झा आजाद : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या सरकार ने भारत के राष्ट्रीय खेल क्लब को कोई ऋण दिया है या देने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्यौरा है; और



(ग) क्या सरकार ने क्लब को ऋण की प्रतिभूति के रूप में गिरवी के लिये अपनी सम्पत्ति बताने को कहा है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) :

(क) भारत के राष्ट्रीय खेल क्लब को ऋण देने का विचार किया गया है ।

(ख) (६ लाख रुपये) का ऋण १ अप्रैल, १९५६ से आरम्भ हो कर २० वार्षिक किस्तों में वसूल किया जायेगा और इस पर ४ १/२ प्रतिशत वार्षिक ब्याज होगा ।

(ग) जी हां ।

सिंगारेणी कोलियरी साइडिंग तक रेलवे लाइन

\*१२४६. श्री टी० बी० विट्ठल राव :  
क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिंगारेणी कोयला खान समवाय ने खान तक रेलवे लाइन (साइडिंग) के निर्माण पर जो लागत आई उसमें से अपना अंशदान दे दिया है;

(ख) यदि हां, तो रेलवे विभाग को वास्तव में कितनी राशि दी गई; और

(ग) लाइन ले जाने का काम कब तक पूरा होने की सम्भावना है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) हां श्रीमान्, ३ दिसम्बर, १९५४ को ।

(ख) रेलवे विभाग के पास ३,४२,६७५ रुपये जमा किये गये हैं ।

(ग) समवाय ने खुदाई और मेहराबदार नालियों व पुलों के निर्माण का कार्य अपने अभिकरण द्वारा करना स्वीकार कर लिया है । जब समवाय अपने हिस्से का काम कर चुकेगा तो रेलवे विभाग को पटड़ी के निर्माण में केवल चार मास का समय लगेगा ।

नदी पर पुल

\*१२४७. श्री भीखा भाई : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि पिछली मौनसून की ऋतु में माही नदी में बाढ़ आ जाने के कारण डूंगरपुर और बांसवाड़ा जिलों से आवागमन कुछ मास के लिये बन्द रहा; और

(ख) क्या राजस्थान सरकार ने इस नदी पर पुल बनाने की कोई योजना भेजी है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) पिछली मौनसून ऋतु में निर्दिष्ट क्षेत्रों की हालत के बारे में सरकार को कोई जानकारी नहीं है । सम्बन्धित सड़कों का उत्तरदायित्व राज्य सरकार पर है ।

(ख) राजस्थान सरकार से इस बारे में कोई औपचारिक प्रस्थापनाएं प्राप्त नहीं हुई हैं ।

गाड़ियों का देर से चलना

\*१२४८. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या रेलवे मंत्री गाड़ियों के देर से चलने के बारे में २४ नवम्बर, १९५४ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न सं० ३१७ के उत्तर के सम्बन्ध में एक विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिसमें निम्नलिखित जानकारी हो :

(क) उत्तर-पूर्व रेलवे पर समय की पाबन्दी का आन्दोलन आरम्भ होने के पूर्व तथा पश्चात कितनी बार गाड़ियां देर से चलीं; और

(ख) अब समय की पाबन्दी के आन्दोलन की गति किस प्रकार बढ़ाई गई है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). एक विवरण जिसमें अपेक्षित जानकारी दी

गई है सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४३]

**बम्बई के नाविकों का अभ्यावेदन**

\*१२४९. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी: क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई के नाविकों से एक त्रिखण्ड चिकित्सा बोर्ड नियुक्त करने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो अभ्यावेदन में मुख्य बातें क्या थीं; और

(ग) उस पर क्या कार्यवाही की गई अथवा करने का विचार है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). २० नवम्बर, १९५४ को एक अभ्यावेदन माननीय मंत्री को जब वे बम्बई के दौरे पर गये हुए थे, भारतीय नाविकों के राष्ट्रीय संघ के सभापति ने दिया था। अभ्यावेदन में अन्य बातों के साथ साथ यह भी सुझाव था कि सरकार, जहाजों के मालिकों और नाविकों का एक चिकित्सा बोर्ड स्थापित करे। एक विवरण जिसमें अभ्यावेदन की मुख्य मुख्य बातें दी गई हैं सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४४]। सारे विषय पर सरकार विचार कर रही है।

**तैरता डाक-घर**

७४९. श्री एन० बी० चौधरी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) श्रीनगर में तैरते डाक-घर द्वारा कितने क्षेत्र की सेवा की जा रही है ;

(ख) क्या यह सफलतापूर्वक कार्य कर रहा है;

(ग) क्या अन्य स्थानों पर भी ऐसे डाक-घर खोलने का सरकार का विचार है;

(घ) यदि हां, तो किन स्थानों पर ?

**संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :**

(क) पर्यटनकाल में अर्थात् १५ अप्रैल, १९५४ से ३१ अक्टूबर, १९५४ के दौरान में तीन तैरते डाक-घर खोले गये थे।

वे निम्नलिखित क्षेत्रों के लिये थे :-

(१) झेलम-शेखबाग, राम मुंशी बाग, सोनवार बाग, राजबाग, आरमवारी।

(२) डल झील—गगरिबल नुक्कड़, डल गेट और आस पास के नाले, चिनारबाग और क्लब नाला।

(३) नगीनबाग—नसीमबाग, नगीन बाग और आस पास के नाले।

(ख) जी हां।

(ग) और (घ). इसकी जांच की जायेगी।

**केन्द्रीय रेलवे सेवा आयोग की सिफारिशें**

७५०. श्री कर्णो सिंङ्जी : क्या रेलवे मंत्री केन्द्रीय रेलवे सेवा आयोग, बम्बई की सिफारिशें सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे जो भूतपूर्व भारतीय राज्य रेलों के नान-गजेटिड पदों और वेतन-क्रमों को भारतीय सरकार की रेलों द्वारा निर्धारित वेतन-क्रमों के समान करने के बारे में थीं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : प्रश्नाधीन सिफारिशें विभागिक थीं, अतः उन्हें उपलब्ध करना सम्भव नहीं है।

**विशेष गाड़ियां**

७५१. श्री एन० राचय्या : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अक्टूबर १९५४ में दुसहरा उत्सव पर अन्य स्टेशनों से मैसूर तक कितनी विशेष गाड़ियां चलाई गई थीं;

(ख) उनसे कितनी आय हुई; और

(ग) यह गाड़ियां चलाने पर कुल कितना व्यय हुआ ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगोशन) : (क) यात्रियों के लिये मैसूर जाने वाली ३३ विशेष गाड़ियां चलाई गई थीं ।

(ख) लगभग ३५,००० रु०

(ग) लगभग ८,२०० ० ।

चाय के बागान में काम करने वाले

७५२. श्री नानादास : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन स्थायी और अस्थायी काम करने वालों (पुरुषों, स्त्रियों और बच्चों की अलग अलग) की संख्या क्या है जो निम्न-लिखित चाय के बागान में नियुक्त हैं :—

(१) आसाम,

(२) कचार,

(३) दार्जिलिंग,

(४) दुआर, और

(५) तराई; और

(ख) उन क्षेत्रों में पृथक् पृथक् कितने एकड़ भूमि में चाय पैदा की जा रही है ?

श्रम मंत्री (श्री के० के० देसाई) : (क) और (ख). उपलब्ध जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है । [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४५]

केन्द्रीय और दिल्ली राज्य सरकारों की  
स्वास्थ्य योजनायें

७५३. श्री आर० एन० सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) अपने अपने कर्मचारियों के लिये केन्द्रीय तथा दिल्ली राज्य सरकारों द्वारा चलाई

गई अंशदान स्वास्थ्य सेवा योजनाओं में क्या अन्तर है;

(ख) दिल्ली में भारत सरकार ने, अंशदान स्वास्थ्य योजना के अन्तर्गत, अपने कर्मचारियों के लिये किन किन स्थानों पर औषधालय खोले गये हैं और उन में से प्रत्येक में लगाये गये डाक्टर का इस बारे में क्या अनुभव है;

(ग) ऊपर के भाग (ख) में निर्दिष्ट औषधालयों में से प्रत्येक में कुल कितने कर्मचारियों के लिये व्यवस्था की गयी है; और

(घ) कार्य करने के समय के आधार पर प्रत्येक रोगी को कितना समय दिया जाता है और इन औषधालयों में चिकित्सा प्राप्त करने के लिये आने वालों की औसत क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) हमें दिल्ली राज्य की अंशदान स्वास्थ्य सेवा योजना के बारे में कोई जानकारी नहीं है । अतः इसके और दिल्ली अथवा नई दिल्ली में केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिये अंशदान स्वास्थ्य सेवा योजना के अन्तर का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ख) और (ग). तीन विवरण सभा-पटल पर रखे जाते हैं । [पुस्तकालय में रखे गये हैं । देखिये संख्या एस०-४९९/५४] जिन में (१) उन स्थानों के नाम जहां अंशदान स्वास्थ्य सेवा योजना के अन्तर्गत औषधालय खोले गये हैं और इनमें कितने सरकारी कर्मचारियों के लिये व्यवस्था की गई है (२) प्रत्येक औषधालय से सम्बद्ध गजेटिड और नान-गजेटिड कर्मचारिवृन्द की संख्या और (३) अंशदान स्वास्थ्य सेवा योजना औषधालयों में से प्रत्येक में लगाये गये डाक्टर का अनुभव दिया गया है ।

(घ) लगभग ४ १/३ मिनट ।

## ग्लाइडरों का निर्माण

७५४. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में भारत में कितने ग्लाइडरों का निर्माण किया गया; और

(ख) उन पर कितनी लागत आई है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) १९५४ में असैनिक उड्डयन विभाग के शिल्पिक केन्द्र में एक सीट वाले तीन ग्लाइडरों का निर्माण किया गया था। मद्रास टैक्नालोजी संस्था ने, जो एक निजी संस्था है, उसी प्रकार का एक प्राइमरी ग्लाइडर बनाया था जिसकी जुलाई, १९५४ में उड़ान करके परीक्षा ली गई थी।

(ख) १९५३-५४ में असैनिक उड्डयन विभाग के शिल्पिक केन्द्र द्वारा बनाये गये तीन ग्लाइडरों पर लगभग २६,८८० रु० लागत आई। मद्रास टैक्नालोजी संस्था द्वारा बनाये गये ग्लाइडर पर लागत के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं है।

## पंजाब और पैप्सू में चीनी के कारखाने

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

(क) पंजाब और पैप्सू में चीनी के कारखाने खोलने सम्बन्धी कितने प्रार्थना पत्र सरकार द्वारा विचार किये जाने के लिये पड़े हुए हैं;

(ख) किन किन स्थानों पर चीनी के कारखाने खोलने की अनुज्ञा दी गई है;

(ग) उन व्यक्तियों के नाम क्या हैं जिन्हें अपने कारखाने की अनुज्ञा दी गई है; और

(घ) क्या भारत सरकार ने इन कारखानों की सहायता करने के लिये कोई रुपया दिया है अथवा देने का वचन दिया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) दो।

(ख) और (ग). एक विवरण सभापटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४६]

(घ) जी नहीं।

## ट्रैक्टरों का आयात

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

(क) १९५४ के दौरान में, अभी तक, आयात किये गये ट्रैक्टरों की संख्या कितनी है; तथा

(ख) वे कौन कौन से देश हैं, जहां से ये आयात किये गये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) तथा (ख). जनवरी, १९५४ से सितम्बर, १९५४ तक निम्नलिखित ब्योरे-अनुसार १८२१ ट्रैक्टर आयात किये जा चुके हैं :—

भेजने वाले देश	संख्या
ब्रिटेन	१,३३०
संयुक्तराष्ट्र अमेरिका	१८५
पश्चिमी जर्मनी	१४८
इटली	१६
कनाडा	४३
आस्ट्रिया	३०
चैकोस्लोवाकिया	६५
रूस	४
कुल संख्या	१,८२१

## भूमिहीन मजदूर

७५७. श्री डी० सी० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अभी तक, भूमिहीन कृषि मजदूरों को कितनी भूमि वितरित की जा चुकी है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी भूमि का वितरण नहीं किया गया ।

#### विमानों के लिए सुरक्षा व्यवस्था

७५८. श्री डी० सी० शर्मा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में ऐसे कितने हवाई अड्डे हैं, जहां विमानों के, सुरक्षित रूप में पहुंचने तथा भूमि पर उतरने, में सहायता करने वाले, अतिरिक्त सुरक्षा की व्यवस्था की गई है; तथा

(ख) इन यंत्रों की प्रतिष्ठापना पर अनुमानतः कितना खर्च आयेगा ?

- संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर):

(क) यह स्पष्ट नहीं कि माननीय सदस्य का "अतिरिक्त सुरक्षा-व्यवस्था" से क्या अभिप्राय है । इस देश में, ऐसे हवाई अड्डों की संख्या ६७ है, जहां एक या अधिक दृश्य तथा रेडियोयुक्त संरक्षण-यंत्र दिये गये हैं ।

(ख) ७५.०० लाख रुपया ।

#### विमान पत्तन

७५९. श्री डी० सी० शर्मा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में ऐसे कौन कौन से नये विमान-पत्तन हैं, जिन्हें इस समय, बनाया जा रहा है, अथवा विकसित किया जा रहा है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण मैं पटल पर रखता हूं । [ देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४७ ]

#### रेलवे समितियां

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

(क) १९५४ में निम्नलिखित समितियों की कितनी बैठकें हुई हैं :—(१) राष्ट्रीय रेलवे उपयोक्ता परामर्शदात्री परिषद्, (२)

खंड-रेलवे उपयोक्ता परामर्शदात्री समितियां, तथा (३) रेलवे उपयोक्ता परामर्शदात्री समितियां; तथा

(ख) इसी कालावधि में, इन समितियों द्वारा, मुख्य रूप से किन किन प्रश्नों पर विचार किया गया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १९५४ में निम्नलिखित बैठकें हुई थीं :—

(१) राष्ट्रीय रेलवे उपयोक्ता परामर्शदात्री परिषद् द्वारा—एक ।

(२) खंड-रेलवे उपयोक्ता परामर्शदात्री समितियों द्वारा :—

उत्तरी रेलवे	२
उत्तर-पूर्वी रेलवे	३
मध्य रेलवे	२
पश्चिमी रेलवे	३
दक्षिणी रेलवे	३
पूर्वी रेलवे	४

(३) प्रादेशिक रेलवे उपयोक्ता परामर्शदात्री समितियों द्वारा—

उत्तरी रेलवे :

दिल्ली समिति	२
उत्तर प्रदेश समिति	३
राजस्थान समिति	२

उत्तर-पूर्वी रेलवे :

मुजफ्फरपुर समिति	३
लखनऊ समिति	३
पांडु समिति	२

मध्य रेलवे :

बम्बई समिति	३
झांसी समिति	३
सिकन्दराबाद समिति	३

पश्चिमी रेलवे :

बम्बई समिति	४
अजमेर समिति	४
गोंडल समिति	४

दक्षिणी रेलवे :

त्रिचनापल्ली समिति	४
मैसूर समिति	४
मद्रास समिति	४

पूर्वी रेलवे :

कलकत्ता समिति	४
नागपुर समिति	४
पटना समिति	४

(ख) उक्त बैठकों में मुख्य रूप से विचारे गये प्रश्न संलग्न विवरण में दिये गये हैं। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४८]

**विमान समवायों के कर्मचारी**

७६१. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५० से १९५४ तक के दौरान में घटित होने वाली वैमानिक-दुर्घटनाओं के कारण, नियंत्र-शिखरों में काम करने वाले कितने इंजीनियरों, विमान-चालकों, रेडियो-पदाधिकारियों तथा कर्मचारियों को निलम्बित किया गया है; तथा

(ख) क्या उन इंजीनियरों, विमान-चालकों तथा रेडियो-पदाधिकारियों की अनुज्ञप्तियां फिर से, उन्हें दे दी गयी हैं ?

**संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :**

(क) ३ इंजीनियरों तथा २३ विमान-चालकों की अनुज्ञप्तियां निलम्बित की गयी थीं, एक इंजीनियर की अनुज्ञप्ति रद्द कर दी गयी थी।

(ख) केवल एक के अतिरिक्त, अन्य सभी मामलों में अनुज्ञप्तियां निर्धारित अवधियों के लिए निलम्बित की गयी थीं, अतः उन कालावधियों के उपरान्त, वे स्वयमेव फिर से दे दी गयीं। इस एक मामले में एक इंजीनियर की अनुज्ञप्ति, किसी विशेष घटना के कारणों की जांच में निलम्बन के कारण, निलम्बित की हुई है।

**हैदराबाद में डाक-घर भवन**

७६२. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कारण है कि अभी तक हैदराबाद में मुख्य डाकघर के भवन के निर्माण का कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है, यद्यपि चालू वर्ष के आयव्ययक में, इस बारे में एक अपेक्षित उपबन्ध भी रखा गया है;

(ख) भवन के निर्माण-कार्य को गति देने के लिए, यदि कोई कार्यवाही की गयी है, तो वह क्या है; तथा

(ग) क्या कार्यालय की अधिक भीड़-भाड़ को कम करने के उद्देश्य से, कोई अस्थायी प्रबन्ध करने का विचार है ?

**संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :**

(क) तथा (ख). आशय यह है कि हैदराबाद मुख्य डाकघर का प्रस्थापित नया भवन, न केवल हैदराबाद मुख्य डाकघर को अधिवास स्थान दे सके, अपितु विभाग के तारघरों तथा अनेकों अन्य कार्यालयों को भी अधिवास स्थान दे सके। ऐसी आशा की जाती है कि इस पर ६ लाख से अधिक रुपया खर्च आयेगा। किसी कार्य को प्रारम्भ करने से पूर्व योजना के परीक्षण तथा सभी प्रारम्भिक बातों को अन्तिम रूप देने में, प्रायः कुछ समय लग जाता है। इस प्रस्तुत मामले के बारे में हमारा पूर्व-विचार यह था कि यह कार्य १९५४ और १९५५ के मध्य प्रारम्भ हो जायेगा। परन्तु वास्तव में, योजनाओं को अभी अभी ही अन्तिम रूप दिया गया है, और कार्य प्रारम्भ होने से पूर्व इसमें कुछ समय लगेगा।

कार्य को शीघ्रतापूर्वक विकसित करने के लिए हर प्रकार का प्रयत्न किया जा रहा है।

(ग) और अधिक अस्थायी प्रबन्ध संभव नहीं है, भवन का सारा अतिरिक्त अधिवास-स्थान १९५१ में पहले ही ले लिया गया है, और डाकघर के साथ लगा दिया गया

है। सामान्य डाकघर के लिए और अधिक खाली अधिवास स्थान प्राप्य नहीं हैं।

हैदराबाद में डाक और तार विभाग के कार्यालय

७६३. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हैदराबाद तथा सिकन्दराबाद के दो नगरों में, ऐसे भवनों के किराये के रूप में प्रतिवर्ष कुल कितनी धन राशि दी जाती है, जिनमें डाकघर, तारघर तथा डाक और तार विभाग के अन्य कार्यालय स्थापित हैं; तथा

(ख) कितने कार्यालय विभाग के अपने भवनों में, स्थित हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) २८,७५० रुपये ७ आने प्रति वर्ष।

(ख) ३०।

कुल्लू घाटी के साथ टेलीफोन सम्पर्क

७६४. श्री भागवत झा आज्ञाद : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का कुल्लू घाटी का शेष भारत के साथ टेलीफोन सम्पर्क स्थापित करने का, कोई विचार है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :  
जी हां। एक प्रस्थापना विचाराधीन है।

कांगड़ा तथा कुल्लू घाटियों में विमान-पट्टी

७६५. श्री भागवत झा आज्ञाद : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का, एक कांगड़ा में और दूसरी कुल्लू घाटी में विमान-पट्टी बनाने का विचार है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :  
जी, हां। इन प्रस्थापनाओं के विषय में, अभी तक खोज हो रही है, और निर्णय करने से पूर्व उस क्षेत्र में सभी संभव स्थानों का विस्तार पूर्वक भू-परिमाण करना आवश्यक होगा।

गायों का कृत्रिम गर्भाधान

७६६. सेठ गोविन्द दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५३-५४ में कितनी गायों का कृत्रिम रूप से गर्भाधान किया गया और उन में कितने गर्भाधान सफल हुए;

(ख) इस कार्य के लिये रखे गये सांडों, डाक्टरों और अन्य कर्मचारियों के ऊपर कितनी राशि व्यय की गई; और

(ग) किन-किन राज्यों में यह व्यवस्था की गई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) से (ग). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४९]

सड़क निर्माण

७६७. सेठ गोविन्द दास : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में खंदराला होकर तिब्बत को जाने वाली सड़क का कितना भाग बन गया है; और

(ख) सड़क का यह बना हुआ भाग तिब्बत सीमा से कितनी दूर है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). तिब्बत की सड़क जो हिन्दुस्तान-तिब्बत रोड कहलाती है खंदराला में से होकर नहीं जाती। इसका माना हुआ पथ है शिमला-नारकंडा-रामपुर-गौरा-सराहन-बांगदू-चिनी-तिब्बत सीमा। इस सड़क पर रामपुर तक मोटर चल सकती है और एक छः फुट चौड़ा पथ चिनी तक काट दिया गया है जो सीमा से ६० मील की दूरी पर है।

नारकंडा और सराहन के बीच एक दूसरा पथ भी है जो खंदराला और बाहूली

हो कर जाता है। इस पथ पर खंदराला तक मोटर चल सकती है, बाहली तक जीप जा सकती है और शेष खच्चर पथ है।

### यात्रियों की सुविधायें

७६८. श्री झूलन सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधा के लिये वाचनालयों और पुस्तकालयों की व्यवस्था की गई है;

(ख) इस सुविधा की व्यवस्था करने में कितना आवर्ती और अनावर्ती व्यय होता है; और

(ग) क्या रेलवे स्टेशनों के प्रतीक्षालयों में रेडियो-सैटों के लगाये जाने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) बड़े बड़े स्टेशनों पर ठेकेदारों द्वारा पुस्तकों, पत्रिकाओं, समाचार पत्रों आदि की बिक्री के अतिरिक्त रेल-प्रशासकों की ओर से वाचनालयों और पुस्तकालयों की कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) नहीं।

### वनस्पति उद्योग

७६९. श्री झूलन सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में उत्पन्न होने वाले खाद्य तेल की कितनी मात्रा वनस्पति उद्योग में खप जाती है;

(ख) वनस्पति के निर्माण की प्रक्रिया में कच्चे तेल का कितना प्रतिशतक नष्ट हो जाता है, यदि होता है तो;

(ग) वनस्पति के मूल्य का उस कच्चे तेल के मूल्य से क्या अनुपात है जिस से इसका निर्माण किया जाता है;

(घ) क्या यह उद्योग अपने निर्माण कार्य के लिए तेल के अतिरिक्त किसी अन्य कच्चे माल पर भी निर्भर है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) :

(क) भारत में वनस्पति के निर्माण के लिए केवल मूंगफली, तिल और बिनौले के तेलों का ही प्रयोग किया जाता है। इन तेलों का कुल औसत उत्पादन लगभग ७.५ लाख टन प्रति वर्ष है। वनस्पति के निर्माण में प्रयुक्त होने वाले तेलों की मात्रा लगभग २ लाख टन प्रति वर्ष है, जिसमें से ६० प्रतिशत से अधिक मूंगफली का तेल होता है।

(ख) तेल की शुद्ध हानि लगभग १.० प्रति शत से २.० प्रतिशत है।

(ग) यह अनुपात कच्चे तेल के मूल्य के अनुसार समय समय पर बदलता रहता है।

(घ) जी नहीं।

### रेलवे कर्मचारियों के काम के घंटे

७७०. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एस० आई० रेलवे उपविभाग के कारखाना लेखा परीक्षण तथा समय उपविभागों के क्लर्क साढ़े आठ घंटे प्रतिदिन कार्य करते हैं जबकि अन्य उपविभागों में क्लर्कों के काम के घंटों में पहिले ही कमी कर दी गई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) सरकार का ख्याल है कि गोल्डन राक कारखाना लेखा कार्यालय के



कर्मचारी सोमवार से शुक्रवार तक ६,१/२ घंटे प्रतिदिन और शनिवार को ३,१/२ घंटा प्रति दिन कार्य करते हैं जबकि समय उपविभाग के कर्मचारी सोमवार से शुक्रवार तक ८,१/२ घंटा प्रतिदिन और शनिवार को ४,१/२ घंटा प्रतिदिन कार्य करते हैं, और यह कारखाना के घंटों के अनुकूल है।

(ख) क्योंकि समय उपविभाग के कर्मचारियों तथा दुकानों के क्लर्कों को दुकान के घंटों के अनुसार कार्य करना पड़ता है।

(ग) यह प्रश्न कि लेखान्तर्गत समय कार्यालय कर्मचारियों के काम के घंटों को ४७ घंटों से घटा कर कम किया जाये या नहीं, आजकल रेलवे प्रशासन के विचाराधीन है।

#### तार-संचार के उपकरण का आयात

७७२. श्री तिम्मय्या : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बंगलौर के भारतीय टेलीफोन उद्योग को २८० लाख रुपये के मूल्य के तार-संचार उपकरण, संलग्न भाग तथा कच्चा माल का आयात करने की अनुज्ञा दी गई है;

(ख) भारतीय टेलीफोन उद्योग को यह अनुज्ञा कब दी गई थी और उसकी अवधि कब समाप्त होगी; और

(ग) इस अनुज्ञा के आधार पर विभिन्न देशों से कितने मूल्य का माल मंगाया गया है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां।

(ख) मूलतः अनुज्ञा २६ जुलाई, १९५१ को दी गई थी और प्रति वर्ष उसका नवीकरण किया जाता है; अन्तिम नवीकरण २५ जुलाई, १९५५ तक का है।

(ग) ३८,८४,४६४ रुपये, जिनका विस्तृत विवरण नीचे दिया गया है :—

देश का नाम	मूल्य
इंग्लैंड	२५,२०,७९०
अमरीका	७,६६४
स्वेडन	१०,८७,६३५
स्वीट्ज़रलैंड	३६,३५०
जर्मनी	१,६२,४४०
फ्रांस	८३
आस्ट्रेलिया	१,२१९
आस्ट्रिया	८०
डेनमार्क	९०५
फिनलैंड	४७,७७०
हालैंड	१६,८१७
इटली	२,३८१

कुल योग

३८,८४,४६४

#### चीनी रेडियो चित्र सेवा

७७३. श्री राधा रमण : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई में समुद्रपार संचार सेवा ने चीन के साथ उस समय जबकि प्रधान मंत्री वहां गये हुए थे, रेडियो चित्र सेवा स्थापित की थी; और

(ख) उस पर क्या व्यय हुआ ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां।

(ख) कोई अतिरिक्त व्यय नहीं हुआ क्योंकि यह सेवा मौजूद उपकरण तथा कर्मचारियों से ही खोली गई थी।

भारत और चीन के बीच विमान सेवा

७७४. श्री भागवत झा आजाद : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत और चीन के बीच नियमित रूप से कोई विमान सेवा चालू करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो उसका विस्तृत विवरण क्या है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) तथा (ख). चीन की सरकार ने सिद्धान्त रूप में यह स्वीकार कर लिया है कि चीन के लिए एक भारतीय विमान सेवा चालू की जाये, परन्तु विमान सेवा दोनों सरकारों में एक द्विपक्षीय विमान करार होने के पश्चात ही आरम्भ होगी। करार की शर्तों पर विचार-विमर्श आरम्भ करने के लिए प्रारम्भिक कार्यवाही की जा रही है।

### रेलवे बुकिंग

७७५. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पिछले कुछ वर्षों से उत्तर पूर्व रेलवे के पहलेजाघाट और दीघा तथा महेन्द्र घाटों के बीच दोनों ओर से यात्री तथा माल दोनों का बुकिंग बन्द कर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) एक ओर पहलेजाघाट और दूसरी ओर दीघा तथा महेन्द्र घाटों के बीच एक किनारे से दूसरे किनारे तक के यात्रियों तथा माल की बुकिंग की कभी भी अनुमति नहीं थी।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### परिवहन सुविधायें

७७६. श्री संगण्णा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने उड़ीसा-आंध्र राज्य मार्गों पर परिवहन की गाड़ियों के चालन को नियमित बनाने के लिए भारत सरकार को कोई प्रस्ताव भेजा है; और

(ख) यदि हां, उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### भर्ती

७७७. श्री धूसिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ जनवरी से ३१ अक्टूबर, १९५४ तक की अवधि में उत्तर पूर्व रेलवे में कितने गार्ड और असिस्टेंट स्टेशन मास्टर भर्ती किये गये हैं; और

(ख) उनमें अनुसूचित जाति के कितने व्यक्ति हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) गार्ड : ३१ असिस्टेंट स्टेशन मास्टर : कोई नहीं। उत्तर पूर्व रेलवे पर इस श्रेणी में प्रत्यक्ष भर्ती नहीं होती है।

(ख) गार्ड : १

असिस्टेंट स्टेशन } प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।  
मास्टर }

### माल यातायात का परिवहन

७७८. श्री केशवैयंगार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि मुख्यतः मुख्य स्टेशनों के माल गोदामों के ठसाठस भरे रहने और वहां स्थान के अभाव के कारण माल-यातायात के परिवहन में रुकावट और विलम्ब होता है;

(ख) क्या सरकार का विचार इस दोष के निवारण के लिए विद्यमान गोदामों का विस्तार और जहां आवश्यकता हो वहां नये गोदाम बनाने का है; और

(ग) यदि हां, १९५४-५५ में किन किन स्टेशनों पर विस्तार कार्य आरम्भ किया गया है या करने का

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). यह सच है कि कुछ उपविभागों तथा यार्डों में इधर-उधर की गति के लिए बहुत ही सीमित स्थान है। ये क्षेत्र व यार्ड निम्न हैं :—

- (१) विजयवाड़ा हो कर मद्रास की ओर
- (२) राइचूर हो कर मद्रास की ओर।
- (३) बड़ी लाइन से छोटी लाइन पर माल लाने में कुछ विलम्ब।
- (४) आसाम रेल सम्पर्क पर।

कुछ स्थानों पर आवश्यक सुधार कार्य करके यह दोष दूर किया जा रहा है, जैसे,

- (१) विजयवाड़ा।
- (२) अरकोनम्।
- (३) साबरमती।
- (४) रतलाम।
- (५) अलीपुर द्वार।

#### मालदा बाह्य अभिकरण

७७९. पंडित डी० एन० तिवारी क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या मालदा बाह्य-अभिकरण के लिए टेन्डर मांगे गये थे;
- (ख) यदि हां, तो कितने टेन्डर प्राप्त हुये; और
- (ग) कितने टेन्डर सफल रहे?

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

(ख) चार।

(ग) अन्तिम वरण अभी नहीं हुआ है।

#### रेल-भाड़ा

७८०. श्री संगण्णा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या ग्रामों से दूध न देने वाली गाँवों को प्रजनन केन्द्रों को वापस लाने के लिए रेलवे भाड़ा में कोई छूट दी जाती है; और

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक रेलवे महाखण्ड में कितनी छूट दी जाती है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). जी नहीं। फिर भी, एक रियायती भाड़े की सुविधा बड़ी लाइन के स्टेशनों से ४ पहियों के वेगन का भाड़ा साढ़े चार आने प्रति मील है, जबकि इसका साधारण यातायात भाड़ा नौ आने प्रति मील है, और छोटी लाइन के स्टेशनों से चार पहियों वाले वेगन का भाड़ा आठ आने प्रति मील है। उन दूध न देने वाली गाँवों के लिए, जो कलकत्ता, बम्बई तथा मद्रास क्षेत्रों से, और टाटानगर, जबलपुर तथा मदन महल से चलने के लिए देश के सारे पहाड़ी स्थानों को भेजी जाती हैं, दी जाती है।

#### हैदराबाद-काज़ीपेट रेल दुर्घटना

७८१. { श्री रनदमन सिंह :  
श्री १० मिश्र :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सितम्बर, १९५४ में हुई काज़ीपेट रेल दुर्घटना में बिना दावेदार सम्पत्ति का मूल्य क्या है; और

(ख) उसको निपटाने के लिए सरकार क्या उपाय करने जा रही है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : मुंसिफ दण्डाधिकारी, जनगांव जिनके पास यह सम्पत्ति जमा है, द्वारा अब तक दिये गये आंकड़ों के अनुसार उसका मूल्य ७,२१२ रुपये १० आना है।

(ख) दुर्घटना के बाद तुरन्त बचाई गयी सम्पत्ति को हैदराबाद स्टेशन पुलिस ने मुंसिफ दण्डाधिकारी, जनगांव के पास जमा करा दिया और उस सम्पत्ति को दण्ड प्रक्रिया संहिता के नियमों के अनुसार धीरे धीरे निपटाया जा रहा है।

## जमैका रैड

७८२. श्री सी० आर० अय्युण्णि : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जमैका में "जमैका रैड" नामक जानवर की, जो काफी मात्रा में दूध देता है, कोई विशेष नस्ल तैयार की गयी है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह जानवर बोझ ढोने के काम भी आ सकता है; और

(ग) क्या सरकार कुछ जानवर खरीद कर भारत में उन की नस्ल बढ़ान का विचार करती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) जमैका में भारतीय और यूरोपीय जानवरों की नस्लों को मिला कर एक नस्ल तैयार की गयी है। यह जानवर वहां के स्थानीय जानवरों की अपेक्षा अधिक दूध देते हैं। इस प्रकार के जानवरों के कई नाम जैसे 'जमैका रैड' या 'गुडहोप रैड' हैं।

(ख) इस प्रकार के जानवरों की बोझ ढोने की विशेषता की परीक्षा नहीं की गयी है पर भारत में इस प्रकार नस्लों की मिलावट से उत्पन्न जानवरों से पता चला है कि यह बोझ ढोने के काम के लिये अधिक उपयोगी नहीं होंगे।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

## पुल

७८३. श्री गणपति राम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करें कि :

(क) उत्तर प्रदेश में १९५३-५४ और १९५४-५५ (३१ अक्टूबर, १९५४ तक) में कितने नये रेलवे पुल बनाये गये हैं; और

(ख) उन पर कितनी राशि व्यय की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) (क) १९५३-५४ और १९५४-५५ में कुल १४६ नये रेलवे पुल बनाये गये।  
(ख) ३७.७६ लाख रुपये।

## रेलवे पुल

७८४. श्री गणपति राम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या बनारस जिला बोर्ड ने बनारस-मडुम्पाडीह रेलवे पर ऊपर से जाने का अथवा नीचे से जाने का एक पुल बनाने की सिफारिश की है ?

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

## रेलवे स्टेशन

७८५. श्री ब्रह्म चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आसाम के बोंगाई गांव और फकीरग्राम रेलवे स्टेशनों को नये ढंग से बनाने के लिए कितनी धन राशि मंजूर की गई है;

(ख) क्या इस मंजूर की गई राशि में प्लेटफार्मों पर छतें बनाने का व्यय भी सम्मिलित है; और

(ग) इन स्टेशनों को नये ढंग से बनाने का काम कब प्रारम्भ होगा ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) बोंगाई गांव रेलवे स्टेशन को नये ढंग से बनाने के लिए ५.८४ लाख रुपये और फकीरग्राम स्टेशन पर यात्रियों के लिए विभिन्न सुविधाओं की व्यवस्था के लिए १.४४ लाख रुपये मंजूर किये गये हैं। बोंगाईगांव रेलवे स्टेशन को नये ढंग से बनाने के लिए व्यय किये जाने वाले ५.८४ लाख रुपये की राशि में से ४.७१ लाख रुपये की राशि चालू वर्ष (१९५४-५५) के लिए नियत कर दी गयी है और १.१३ लाख रुपये की राशि १९५५-५६ के अग्रिम निर्माण कार्यक्रम

के लिए अलग रख दी गयी है। फकीरग्राम के लिए मंजूर की गई सम्पूर्ण राशि वर्तमान वर्ष में ही खर्च के लिये रख दी गयी है।

(ख) हां, श्रीमान्।

(ग) चालू वर्ष के निर्माण कार्यक्रम के सभी काम चालू वर्ष में ही शीघ्र प्रारम्भ किये जायेंगे।

**असैनिक संभरण विभाग कर्मचारियों को काम दिलाना**

७८६. श्री संगण्णा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा राज्य में खाद्य नियंत्रणों के अन्त होने के फलस्वरूप क्या वहां के असैनिक संभरण विभाग के कुछ कर्मचारियों ने डाक और तार विभाग के उड़ीसा सर्कल में नियुक्ति के लिए आवेदनपत्र दिये हैं; और

(ख) यदि हां, तो उन्होंने किस प्रकार के पदों के लिए आवेदन पत्र दिये हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां।

(ख) उन्होंने क्लर्कों और चौथी श्रेणी की नौकरियों के लिए आवेदन-पत्र दिये हैं।

**बोंगाई गांव डाकखाना**

७८७. श्री ब्रह्म चौधरी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम में बोंगाईगांव डाकखाने का भवन बनाने के लिए भूमि अर्जित कर ली गयी है;

(ख) यदि हां, तो निर्माण का काम कब प्रारम्भ होगा; और

(ग) भवन निर्माण के लिए कितनी राशि की आवश्यकता है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) और (ख). भूमि अर्जित करने की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि डाकखाने

का वर्तमान पुराना भवन गिराने और उसी स्थान पर १९५५-५६ में एक नया और बड़ा भवन तैयार करने का विचार है।

(ग) लगभग ५०,००० रुपये।

**डाक और तार संघ**

७८८. श्री बी० एन० चौधरी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) संचार विभाग के कर्मचारियों के श्रमिक संघों के चलाने के बारे में अभिनवीकरण नीति का अब तक किस सीमा तक पालन हुआ है; और

(ख) जब यह नीति पूरी तरह लागू हो जायेगी तो इस मामले में क्या सुधार हो जायेंगे ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) संचार मंत्रालय के अधीन डाक तथा तार यूनियनों के सम्बन्ध में अभिनवीकरण नीति का पालन इस सीमा तक हुआ है कि उपनिष्ठ हितों वाली बहुत सी यूनियनों (जिनमें औद्योगिक कर्मचारी यूनियन भी सम्मिलित है) को संगठित किया गया है और डाक तथा तार कर्मचारियों का एक राष्ट्रीय संघ स्थापित कर दिया गया है।

(ख) नयी नीति के पूर्ण प्रकार लागू हो जाने पर निम्न सुधारों के हो जाने की आशा है :—

(१) सामान्यतया एक विशेष श्रेणी के सरकारी कर्मचारियों की एक ही यूनियन हुआ करेगी।

(२) विभिन्न यूनियनों में अस्वस्थ विद्वेष नहीं होगा।

(३) कर्मचारी संगठित होंगे और हर मामले में उसकी संगठित आवाज होगी और

इससे कर्मचारियों और नियोजकों—दोनों को सुविधा रहेगी ।

### ममलिंग डाकघर

७८९. डा० सत्यवादी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सीरी डाकघर के क्षेत्र में स्थित ममलिंग (पेप्सू में कंडाघाट क्षेत्र) में एक प्रयोगात्मक डाकघर खोला गया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोगात्मक डाकघर से कितने ग्रामों एवं कितने क्षेत्र में कार्य होगा तथा इस पर कितना मासिक व्यय होगा;

(ग) सीरी डाकघर से कितने क्षेत्र एवं गांवों का काम चलता है, और इस डाकघर में कितने ग्राम-डाकिये हैं; और

(घ) इन डाकघरों में काम का मासिक औसत क्या है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ममलिंग (कण्डाघाट) में १ नवम्बर, १९५३ को एक डाकघर खोला गया था । सीरी डाकघर पर इसका बिल्कुल भी प्रभाव नहीं पड़ा है ।

(ख) ममलिंग अतिरिक्त विभागीय शाखा कार्यालय द्वारा १८६७ व्यक्तियों एवं १४,७१,३६० वर्गमील का काम पूरा हो जाता है ।

इस डाकघर पर ५६ रुपये ८ आना प्रति मास व्यय होता है ।

(ग) सीरी अतिरिक्त विभागीय शाखा कार्यालय द्वारा ४,२५३ व्यक्तियों एवं ४६,१७,३६० वर्ग मील का काम पूरा हो जाता है । इस डाकघर में एक ग्रामीण डाकिया है ।

(घ) प्रति मास औसतन किया जाने वाला काम इस प्रकार है :—

रजिस्टर्ड पार्सल मनीआर्डर पत्र

सीरी	२५	—	२५	३५५	} भेजे गये (निकासी)
ममलिंग	२५	—	—	१५०	

सीरी	२५	२५	७५	८७५	} प्राप्त हुए (प्राप्ति)
ममलिंग	—	—	२५	३००	

### दरभंगा रेलवे स्टेशन

७९०. श्री एल० एन० मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दरभंगा रेलवे स्टेशन (उत्तर पूर्व रेलवे) के प्रतीक्षा कक्ष तथा अल्पाहार कक्ष में बिजली होते हुए भी बिजली के पंखे नहीं हैं; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). रेलवे का वर्तमान जनित्र छोटा और पुराना है जो केवल रात को ही चलाया जाता है । अतिरिक्त पंखों के भार उठाने की क्षमता इस जनित्र में नहीं है । दरभंगा रेलवे स्टेशन को फिर से बसाने का कार्यक्रम १९५५-५६ के लिए तैयार किया गया है; और बांछित अतिरिक्त बिजली सम्बन्धी बातचीत बिहार सरकार से हो रही है । ऐसी आशा की जाती है कि आगामी गर्मियों तक प्रतीक्षाकक्ष तथा अल्पाहार-कक्ष में पंखे लग जायेंगे ।

### सीरी डाकघर

७९१. डा० सत्यवादी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पेप्सू डाकसेवा का जब से केन्द्र में विलय हुआ है, तब से पटियाल्ला क्षेत्र के अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर, सीरी के काम का मासिक औसत क्या है; और

(ख) इस डाकघर की देखभाल के लिए विभाग ने प्रति वर्ष कितना व्यय किया है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) अतिरिक्त विभागीय शाखा कार्यालय के काम का मासिक औसत इस प्रकार है :—

	रजिस्टर्ड पारसल मनीआर्डर रजिस्टर्ड पत्र		नहुए पत्र	
घाप्ति	२५	२५	७५	८७५
निकासी	२५	—	२५	३७५

(ख) अतिरिक्त विभागीय शाखा कार्यालय, सीरी का वार्षिक औसत व्यय २,१४५ रुपये १२ आने है ।

आर० एस० एम० डिवीजन के मुख्यालय

७९२. { श्री लोकनाथ मिश्र :  
ठाकुर युगल किशोर सिंह :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भाग 'क' राज्य के किसी भाग को किसी ऐसे आर० एम० एस० डिवीजन का नियतन किया गया है जिसका मुख्यालय किसी दूसरे राज्य में हो;

(ख) यदि हां, तो उस राज्य का तथा उस स्थान का नाम जहां कि ऐसा आर० एम० एस० डिवीजन स्थित है क्या है; और

(ग) इस अपवादस्वरूप छूट के क्या कारण हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) आर० एम० एस० डिवीजन का किसी भी राज्य को नियतन नहीं किया गया है । इसलिए एक आर० एम० एस० डिवीजन का मुख्यालय जो किसी राज्य की सेवा करता है, उस राज्य में अथवा उसके बाहर हो सकता है ।

(ख) आर० एम० एस० 'सी' डिवीजन जो बिहार क्षेत्र के नियंत्रण में है, तथा 'एन'

डिवीजन जो उड़ीसा क्षेत्र के नियंत्रण में है, के मुख्यालय कलकत्ता में हैं ।

(ग) कलकत्ता में या उसके आस-पास बहुत से डाक कार्यालय होने के कारण और बहुत सी रेलवे लाइनों का अंतिम स्टेशन होने के कारण, इसका महत्त्व बढ़ गया है और यह आवश्यक हो गया है कि आर० एम० एस० के मुख्यालय यहां बनाये जायें । कलकत्ता में डिवीजन रहने के कारण, डिवीजनों का उचित नियंत्रण होता है एवं उनकी देखभाल हो जाती है तथा रेलवे अधिकारियों से सम्पर्क बना रहता है ।

अगरतला के यात्रियों को विमान यात्रा में रियायत

७९३. श्री दशरथ देव : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने गत वर्ष त्रिपुरा के गंगा स्नान-यात्रियों को अगरतला से कलकत्ता जाने के लिए हवाई यात्रा में रियायत दी थी;

(ख) यदि हां, तो दी गई रियायत की क्या दर थी; और

(ग) क्या सरकार का विचार गंगा-स्नान-यात्रियों को जनवरी से मार्च १९५५ तक की अवधि में भी हवाई यात्रा में छूट देने का है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) नहीं श्रीमान् ।

भटनी रेलवे स्टेशन

७९४. श्री विश्वनाथ राय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सरकार का विचार भटनी जंक्शन स्टेशन (उत्तर-पूर्व रेलवे) पर ऊपर से जाने का एक पुल तथा बुकिंग आफिस बनाने का है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : जी नहीं; इस स्टेशन पर बुकिंग की पहले से ही अच्छी व्यवस्था की हुई है और स्टेशन के पूर्वी किनारे से प्लेटफार्म तक आने के लिए एक अच्छी सड़क बनी हुई है।

#### कर्मचारियों में भ्रष्टाचार

७९५. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री २६ नवम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ४७६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भूतपूर्व सौराष्ट्र रेलवे के कितने गज़िटेड पदाधिकारी १३ लाख रुपये के गबन में शिकार हुए हैं;

(ख) क्या उन सभी की सेवाएं निलम्बित (मुअत्तिल) कर दी गई हैं; और

(ग) गबन के हो जाने के कितने महीने बाद इसका पता चला ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) चार पदाधिकारियों के सम्बन्ध में जांच समिति जांच कर रही है।

(ख) जी हां।

(ग) इन अनियमितताओं का सम्बन्ध १ अप्रैल, १९५० को केन्द्रीय सरकार द्वारा रेल को लेने के बाद की अवधि से है; और नवम्बर, १९५१ में पश्चिम रेलवे में मिल जाने के कुछ महीने बाद ही ये अनियमितताएं प्रकाश में आ गईं।

#### एन्ड्रूस ढाल की दुर्घटना

७९६. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या श्रम मंत्री २ अक्टूबर, १९५४ को एन्ड्रूस ढाल संख्या २१ में जो घातक दुर्घटना हुई थी उसके सम्बन्ध में खानों के कनिष्ठ निरीक्षक ने जो जांच की थी उसके निर्णय बताने का विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे ?

श्रम मंत्री (श्री के० के० देसाई) : एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५०]

#### रेलवे अस्पताल

७९७. श्री वीरस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे के चिंगलपट अस्पताल में औषधियों का संभरण अपर्याप्त है और रोगियों को बाहर से दवाई लेनी पड़ती है; और

(ख) क्या उस अस्पताल में भर्ती होने वाले रोगियों के लिए कोई प्रबन्ध है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) चिंगलपट अस्पताल में दवाइयों के अपर्याप्त संभरण अथवा अच्छी दवाइयों की मांग के सम्बन्ध में कोई सूचना नहीं मिली है।

(ख) चिंगलपट में केवल डिस्पेन्सरी है और रोगियों को भर्ती करने का कोई प्रबन्ध नहीं है। जिन रोगियों को भर्ती करने की आवश्यकता समझी जाती है उन्हें विलुपुरम् के रेलवे अस्पताल भेजा जाता है।

#### नई रेलवे लाइनें

७९८. श्री वी० डी० शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विन्ध्य प्रदेश सरकार ने उस राज्य में रेलवे लाइनों के निर्माण के लिये अपनी सिफारिशें भेजी हैं; और

(ख) यदि हां, तो उनके ब्यौरे क्या हैं ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।



## रेलवे कर्मचारी

७९९. श्री धीरस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे के त्रिचनापल्ली जंक्शन के लोकोशेड (इंजिन-शेड) के क्लर्कों को ८ ३/४ घंटे प्रति दिन काम करना पड़ता है;

(ख) क्या सम्बन्धित क्लर्कों ने काम करने के घंटों को कम करने की प्रार्थना करते हुए कोई अग्र्यावेदन किया है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां । सप्ताह में शनिवार को छोड़ कर अन्य दिन वे ८ ३/४ घंटे प्रति दिन काम करते हैं और शनिवार को १/४ घंटे ।

(ख) जी हां; दक्षिण रेलवे को मिला है ।

(ग) उनकी प्रार्थना स्वीकार करना तो संभव नहीं था; किन्तु उपस्थिति-पंजी की फिर से व्यवस्था करने का प्रश्न विचाराधीन है ।

## काम दिलाऊ दफ्तर

श्री राम बास : क्या भ्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२, १९५३ तथा १९५४ में (३० सितम्बर, १९५४ तक) राज्यवार कितने स्नातकों ने काम दिलाऊ दफ्तरों में नाम लिखाये;

(ख) उनमें से कितने ऐसे थे जिन्होंने शिल्पिक शिक्षा प्राप्त की थी; और

(ग) कितनों को काम दिलाऊ दफ्तर द्वारा नौकरी प्राप्त हुई ?

भ्रम मंत्री (श्री के० के० विसाई) : (क) तथा (ग). स्नातकों सम्बन्धी सूचना केवल अक्टूबर, १९५२ से प्राप्त है । सांख्यिकीय कामों के लिये प्रार्थियों का उनके राज्यवार वर्गीकरण नहीं किया जाता । फिर भी, विवरण १, जिसमें प्रत्येक राज्य में काम दिलाऊ दफ्तर में पंजीकृत स्नातकों तथा नौकरी दिलाऊ दफ्तरों द्वारा उन्हें दिलाये गये कामों की संख्या दी है, सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५१]

(ख) स्नातकों सम्बन्धी सूचना केवल तीन बड़े समूहों में एकत्र की जाती है, अर्थात् (१) इंजीनियरिंग, (२) चिकित्सा तथा (३) अन्य ।

विवरण २, जिसमें इंजीनियरिंग तथा चिकित्सा स्नातकों के पंजीयन की संख्या दी है, सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५१]

## रेलवे कर्मचारियों के लिए क्वार्टर

८०१. मुल्ला अब्दुल्लाभाई : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सितम्बर १९५४ तक मध्य रेलवे की तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कितने कर्मचारियों को रहने के क्वार्टर नहीं दिये गये थे; और

(ख) उन्हें क्वार्टर देने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) लगभग ३७,००० कर्मचारियों को रेलवे क्वार्टर नहीं मिले हैं ।

(ख) रेलवे नीति के अनुसार अति-आवश्यक कर्मचारियों को, जिन्हें किसी भी समय कार्य के लिये बुलाया जा सकता है, तथा ऐसे स्टेशनों पर जहां निजी निवास-स्थान का अत्यधिक अभाव है क्वार्टर देने की व्यवस्था है । मध्य रेलवे तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के

कर्मचारियों के लिए प्रति वर्ष १,२०० से १,३०० तक क्वार्टर बनवाती है और आशा है कि आगामी १० वर्षों में स्थिति में पर्याप्त सुधार हो जायेगा ।

### रेलों पर चोरी

८०२. मुल्ता अब्दुल्लाभ.ई : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२-५३ और १९५३-५४ में मध्य रेलवे पर यात्रियों के सामान की चोरी की कितनी घटनाएँ हुईं ;

(ख) इस संख्या का विगत दो वर्षों की संख्या के साथ तुलनात्मक अनुपात क्या है ; और

(ग) १९५२-५३ तथा १९५३-५४ में यात्री-गाड़ियों में सुरक्षा-साधनों में दोष या आभाव के परिणामस्वरूप ऐसी कितनी घटनाएँ हुईं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख), मध्य रेलवे पर १९५०-५१ से १९५३-५४ तक यात्रियों

के सामान की चोरी की घटनाओं की संख्या इस प्रकार है :—

१९५०-५१	१९४३
१९५१-५२	१९५७
१९५२-५३	१२२१
१९५३-५४	८९६

(ग) रेलवे प्रशासन को ऐसी किसी घटना की सूचना नहीं दी गई ।

### नागपुर में रेलवे बर्कशाप

८०३. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्व रेलवे का नागपुर बर्कशाप में एक कंटीन खोली जायेगी ; और

(ख) यदि हाँ, तो कब ?

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

(ख) कार्य आरम्भ करने के लिए कार्यवाही की जा रही है ।



## विषय-सूची

खंड ९—अंक १६-३२ ६ से २४ दिसम्बर, १९५४.

अंक १६—सोमवार, ६ दिसम्बर, १९५४.

	स्तम्भ
श्री गिरजा शंकर बाजपेयी की मृत्यु . . . . .	१२०५-०६
स्थगन प्रस्ताव —	
बैंक कर्मचारियों की हड़ताल . . . . .	१२०७-१२
राज्य-सभा से सन्देश . . . . .	—
खंड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक . . . . .	१२१३-१४
याचिका प्राप्त . . . . .	१२१४
संशोधित प्रश्न संख्या १४६८ पर पूछे गये अनुपूरक प्रश्न के उत्तर में शुद्धि . . . . .	१२१४-१५
राज्य-सभा की बैठकों से सदस्यों के अनुपस्थित रहने से सम्बन्धित समिति—	
छठा प्रतिवेदन—स्वीकृत . . . . .	१२१५-१६
खंड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक—	
खंडों पर विचार—असमाप्त . . . . .	१२१६-८६
खंड ६६ से ८० . . . . .	१२१८-२७
खंड ८१ से ८८ . . . . .	१२२७-५७
खंड ८९ से ९६ और ९८ से १०२ . . . . .	१२५७-८६

अंक १७—मंगलवार, ७ दिसम्बर, १९५४.

सभा का कार्य—

सत्र के शेष भाग के लिये सरकारी कार्य का क्रम . . . . .	१२८७-८८
खंड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक—	
खण्डों पर विचार—समाप्त . . . . .	१२८४-१३८७
खण्ड २२ . . . . .	१२८८-१२९६
खण्ड ८९ से १०२ (खण्ड ९७ को छोड़ कर) और नया खण्ड ९३ क	
खण्ड १०३ से ११३ और ११५, ११६ और अनुसूची, नया	
खण्ड ११५क, खंड १ और २ . . . . .	१२९६-१३७६
संशोधित रूप में पारित होने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	१३७६-७८

## अंक १८—बुधवार, ८ दिसम्बर, १९५४

## पटल पर रखे गये पत्र—

	स्तम्भ
निवारक निरोध अधिनियम सम्बन्धी सांख्यिकीय विवरण . . . . .	१३७६-८
विदेशी-जन पंजीयन अधिनियम के अन्तर्गत विमुक्ति घोषणायें . . . . .	१३८०-८
पुनर्वास वित्त प्रशासन का प्रतिवेदन . . . . .	• १३८
निवारक निरोध (संशोधन) विधेयक—	
याचिका उपस्थापित . . . . .	१३८
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
सत्रहवां प्रतिवेदन—उपस्थापित . . . . .	१३८६
तुर्की की महान राष्ट्र-सभा के प्रधान से प्राप्त सन्देश . . . . .	१३८२
दंड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक—संशोधितरूप में पारित	१३८२-१४३६
श्री एम० ए० अय्यंगार . . . . .	१३८३-८६
श्री ए० एम० थामस . . . . .	१३८६-६२
श्री एच० एन० मुकर्जी . . . . .	१३८२-६७
श्री एस० एस० मोरे . . . . .	१३८७-६८
श्री दातार . . . . .	१३९९-१४०७
पंडित ठाकुर दास भार्गव . . . . .	१४०७-१३
श्री एन० सी० चटर्जी . . . . .	१४१३-१५
श्री आर० डी० मिश्र . . . . .	१४१५-२१
डा० काटजू . . . . .	१४२३-३१
हिन्दू अवयस्कता तथा संरक्षकता विधेयक—	
संयुक्त समिति में सदस्यों के नामनिर्देशित करने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	१४३१-८८
श्री पाटस्कर . . . . .	१४३१-४०
श्री वी० जी० देशपांडे . . . . .	१४४०-४८
श्री टेक चन्द . . . . .	१४४८-५२
श्री बी० सी० दास . . . . .	१४५२-५६
श्रीमती जयश्री . . . . .	१४५६-५७
श्री डी० सी० शर्मा . . . . .	१४५७-५८

## अंक १९—बृहस्पतिवार, ९ दिसम्बर, १९५४.

## स्थगन प्रस्ताव—

सशस्त्र पुर्तगाली सैनिकों द्वारा भारतीय राज्य क्षेत्र का अतिक्रमण और एक भारतीय ग्रामीण का अपहरण . . . . .	१४५६-६९
भारतीय प्रशुल्क (तृतीय संशोधन) विधेयक . . . . .	१४६०-६१
हिन्दू अवयस्कता तथा संरक्षकता विधेयक—	
संयुक्त समिति के लिये सदस्य नाम-निर्देशित करने का प्रस्ताव . . . . .	१४६१-१५१
श्री डी० सी० शर्मा . . . . .	१४६१-६

श्रीमती सुचेता कृपलानी . . . . .	१४६३-६६
श्री एन० सी० चटर्जी . . . . .	१४६६-७२
श्री बोगावत . . . . .	१४७२-७६
पंडित ठाकुर दास भार्गव . . . . .	१४७६-६८
श्री पी० सुब्बा राव . . . . .	१४६२-६७
श्रीमती उमा नेहरू . . . . .	१४६७-१५००
सरदार इकबाल सिंह . . . . .	१५००-०२
श्री पाटस्कर . . . . .	१५०२-१४
निवारक निरोध (संशोधन विधेयक)—	
विचार प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	१५१६-४६
डा० काटजू . . . . .	१५१६-४२
श्री एम० एम० गुरुपादस्वामी . . . . .	१५४२-४६

अंक २०—शुक्रवार, १० दिसम्बर, १९५४.

पटल पर रखा गया पत्र—

समुद्र सीमा शुल्क अधिनियम के अधीन अधिसूचना निवारक निरोध (संशोधन) विधेयक—	१५४७
---	------

विचार करने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	१५४७-८६
श्री ए० के० गोपालन . . . . .	१५४८-५७
श्री जी० एच० देशपांडे . . . . .	१५५७-६१
श्री वीरस्वामी . . . . .	१५६१-६३
श्री अशोक मेहता . . . . .	१५६३-६६
श्री एम० पी० मिश्र . . . . .	१५६९-७६
श्री वी० जी० देशपांडे . . . . .	१५७६-८५
श्री टेक चन्द . . . . .	१५८५-८७
श्री एन० एम० लिंगम . . . . .	१५८७-८६

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों एवं संकल्पों सम्बन्धी समिति—

पन्द्रहवां प्रतिवेदन—स्वीकृत . . . . .	१५८६
सत्रहवां प्रतिवेदन—स्वीकृत . . . . .	१५९०

दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक (नई धारा १०६क का रखा जाना)—

पुरःस्थापित . . . . .	१५९१
-----------------------	------

ना (संशोधन) विधेयक (नई धारा १४२क का रखा जाना)—पुरःस्थापित १५९१

तस्पति उत्पादन तथा विक्रय प्रतिषेध विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव—अस्वीकृत . . . . .	१५९१-१६०४
श्री डाभी . . . . .	१५९१-९२
डा० पी० एस० देशमुख . . . . .	१५९२-१६०४

## भारतीय शस्त्रास्त्र (संशोधन) विधेयक (धारा १ और २६, आदि का संशोधन)—

प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव—अनिश्चित काल तक के लिये

स्थगित . . . . .	१६०४-१७
श्री यू० सी० पटनायक . . . . .	१६०४-१
डा० काटजू . . . . .	१६११-१
श्रीमती इला पालचौधरी . . . . .	१६१२-१
ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क . . . . .	१६१३-१
श्री कानावाड़े पाटिल . . . . .	१६१५-१७

## महिला तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	१६१७-३४
श्रीमती उमा नेहरू . . . . .	१६१७-१६
श्री पाटस्कर . . . . .	१६१६-२२
श्रीमती सुषमा सेन . . . . .	१६२२
श्रीमती जयश्री . . . . .	१६२२-२३
श्रीमती ए० काले . . . . .	१६२३
श्रीमती मायदेव . . . . .	१६२३-२५
श्री केशवैयंगार . . . . .	१६२५
श्रीमती इला पालचौधरी . . . . .	१६२५-२६
श्री डी० सी० शर्मा . . . . .	१६२६-२८
श्री टी० एस० ए० चेट्टियार . . . . .	१६२८-३०
श्री धुलेकर . . . . .	१६३१-३३

## विद्युत सम्भरण (संशोधन) विधेयक (धारा ७७ आदि का संशोधन)—

पुरःस्थापित . . . . .	१६३१
-----------------------	------

अंक २१—शनिवार, ११ दिसम्बर, १९५४

## स्थगन प्रस्ताव—

सैन्य सामान निकाय के सिपाही क्लर्कों की छंटनी . . . . .	१६३५-३
---	--------

## सभा का कार्य—

रेलवे अभिसमय सर्मात के प्रतिवेदन सम्बन्धी संकल्प के बारे में समय-

नियतन . . . . .	१६३८-३
-----------------	--------

## निवारक निरोध (संशोधन) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	१६३९-१७३
श्री एन० एम० लिंगम . . . . .	१६३९-४
श्री एन० सी० चटर्जी . . . . .	१६४१-४
श्री रामचन्द्र रेड्डी . . . . .	१६४६-५
श्री केशवैयंगार . . . . .	१६५०-५
श्रीमती ए० काले . . . . .	१६५२-५

	स्तम्भ
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती . . . . .	१६५४-६०
श्री कासलीवाल . . . . .	१६६०-६२
श्री भागवत झा आज़ाद . . . . .	१६६२-६६
डा० एन० बी० खरे . . . . .	१६६६-७६
श्री दातार . . . . .	१६७७-६०
डा० कृष्णस्वामी . . . . .	१६६०-६४
श्री चट्टोपाध्याय . . . . .	१६६४-६७
श्री सी० आर० नरसिंहन . . . . .	१६६७-६८
श्री मूलचन्द दुबे . . . . .	१६६८-१७००
पण्डित के० सी० शर्मा . . . . .	१७००-०२
श्री राघवाचारी . . . . .	१७०३-०५
कुमारी एनी मैस्करीन . . . . .	१७०५-०७
श्री आर० सी० शर्मा . . . . .	१७०७-१४
श्री सारंगधर दास . . . . .	१७१४-१७
पण्डित ठाकुर दास भार्गव . . . . .	१७१७-३२
श्री एच० एन० मुकर्जी . . . . .	१७३२

अंक २२—सोमवार, १३ दिसम्बर, १९५४.

स्थगन प्रस्ताव—

सैन्य सामान निकाय के सिपाही क्लर्कों की छंटनी . . . . .	१७३३-३४
न्यूटन चिखली खान में दुर्घटना . . . . .	१७३५-३८
आंध्र में निर्वाचन सम्बन्धी जलूस पर कथित गोली-कांड . . . . .	१७३८-३९
पटल पर रखे गये पत्र—	
विमान निगम नियम . . . . .	१७३९-४०
औद्योगिक वित्त निगम सम्बन्धी लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन . . . . .	१७४०
अनुदानों की अनुपूरक मांगें—१९५४-५५—पटल पर रखी गई . . . . .	१७४०
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (आंध्र राज्य)—१९५४-५५—पटल पर रखी गई . . . . .	१७४०
मंत्री का एक बैंक से कथित सम्बन्ध . . . . .	१७४०-४५
निवारक निरोध (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	१७४५-१८०८
श्री एच० एन० मुकर्जी . . . . .	१७४५-५०
डा० एस० एन० सिंह . . . . .	१७५०-५२
ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क . . . . .	१७५२-५५
श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा . . . . .	१७५५-५६
आचार्य कृपालानी . . . . .	१७५६-६१
डा० काटजू . . . . .	१७६१-७४
खंड १ तथा २ . . . . .	१७७४-६६



पारित करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	१७६६-१८०८
डा० काटजू . . . . .	१७६६-१८०८
श्री नन्द लाल शर्मा . . . . .	१८००-०५
श्री लक्ष्मय्या . . . . .	१८०५-०६
श्री पुन्नूस . . . . .	१८०६-१८०८

अंक २३—मंगलवार, १४ दिसम्बर, १९५४.

पटल पर रखे गये पत्र—

रक्षा सेवाओं के विनियोग लेखे, १९५२-५३ . . . . .	१८०६-१०
रक्षा सेवाओं के विनियोग लेखे, १९५२-५३ का वाणिज्यिक परिशिष्ट . . . . .	१८०६-१०
लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन, रक्षा सेवायें १९५४ . . . . .	१८०६-१०
तारांकित प्रश्न संख्या ८६२ के उत्तर में शुद्धि . . . . .	१८१०

सभा का कार्य—

सरकारी कार्य के क्रम के बारे में वक्तव्य . . . . .	१८१०-११
--	---------

चाय (द्वितीय संशोधन) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	१८११-३०
श्री टी० टी० कृष्णमाचारी . . . . .	१८११-१३, १८२७-३०
श्री तुषार चटर्जी . . . . .	१८१४-१७
श्री एन० एम० लिंगम् . . . . .	१८१७-१९
श्री बर्मन . . . . .	१८१९-२०
श्री के० पी० त्रिपाठी . . . . .	१८२०-२३
श्री ए० एम० थामस . . . . .	१८२३-२४
श्री रामचन्द्र रेड्डी . . . . .	१८२४-२५
श्री दामोदर मेनन . . . . .	१८२५-२६
श्री के० सी० सोधिया . . . . .	१८२६-२७
श्री पुन्नूस . . . . .	१८२७
खण्ड १ और २ . . . . .	१८३०-३२
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	१८३२
श्री टी० टी० कृष्णमाचारी . . . . .	१८३२

भारतीय प्रशुल्क (तृतीय संशोधन) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	१८३२-५५
श्री कानूनगो . . . . .	१८३२-३६, १८४८-५५
श्री वी० पी० नायर . . . . .	१८३७-४०
श्री तुलसीदास . . . . .	१८४०-४१
डा० लंकामुन्दरम् . . . . .	१८४१-४३
श्री झुनझुनवाला . . . . .	१८४३-४४

	स्तम्भ
श्री ए० एम० थामस . . . . .	१८४४-४६
श्री कासलीवाल . . . . .	१८४६-४७
श्री वी० बी० गांधी . . . . .	१८४७-४८
खण्ड १ और २ . . . . .	१८५५
*पारित करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	१८५५-६२
श्री कानूनगो . . . . .	१८५५-५६
डा० लंका सुन्दरम् . . . . .	१८५६-५७
श्री टी० टी० कृष्णमाचारी . . . . .	१८५७-६२
औद्योगिक विवाद (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	१८६३-७७
श्री के० के० देसाई . . . . .	१८६३-६४, १८७४-७७
श्री अमजद अली . . . . .	१८६४-६५
श्री बिमला प्रसाद चालिहा . . . . .	१८६५-६६
श्री पुन्नूस . . . . .	१८६६-६८
श्री बी० एस० मूर्ति . . . . .	
श्री वेलायुधन . . . . .	१८६६-७०
श्री केशवयंगार . . . . .	१८६८-६९
श्री पी० सी० बोस . . . . .	१८७०-७१
श्री के० पी० त्रिपाठी . . . . .	१८७१
श्री एस० वी० रामस्वामी . . . . .	१८७१-७३
ठाकुर युगल किशोर सिंह . . . . .	१८७३-७४
खण्ड १ से ३ . . . . .	१८७८
पारित करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	१८७८
श्री के० के० देसाई . . . . .	१८७८

अंक २४, बुधवार, १५ दिसम्बर, १९५४.

स्थगन प्रस्ताव—

आन्ध्र में निर्वाचन जलूस पर कथित गोलीकांड . . . . .	१८७९-८३
पश्चिमी बंगाल में पुलिस वालों की भूख हड़ताल तथा सेना का बुलाया जाना . . . . .	१८८३-८५
पटल पर रखे गये पत्र— . . . . .	
आन्ध्र के बारे में राष्ट्रपति के अधिनियम . . . . .	१८८५-८७
आश्वासनों आदि पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही सम्बन्धी विवरण . . . . .	१८८७-८८
केन्द्रीय उत्पादन शुल्क तथा नमक अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचना . . . . .	१८८७
दिल्ली सड़क परिवहन प्राधिकारी के सन्तुलन-पत्र तथा लेखापरीक्षा प्रति-वेदन . . . . .	१८८८-८९

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—

अठारहवां प्रतिवेदन—उपस्थापित . . . . .	१८८६
सभा का कार्य—	
सरकारी कार्य का क्रम . . . . .	१८८६-६१
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
टेपियोका मांड और आटे के निर्यात पर प्रतिबन्ध . . . . .	१८६१-६२
रेलवे अभिसमय समिति के प्रतिवेदन के बारे में संकल्प—असमाप्त . . . . .	१८६२-१६७३
अनर्हता निवारण (संसद् तथा भाग 'ग' राज्य विधान-मंडल) द्वितीय संशोधन विधेयक—पुरःस्थापित . . . . .	१६७४

अंक २५—गुरुवार, १६ दिसम्बर, १९५४.

श्री ज्वाला प्रसाद श्रीवास्तव का निधन . . . . .	१६७५
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
इम्फाल, मनीपुर में सत्याग्रहियों पर लाठी चार्ज . . . . .	१६७६-७७
परिसीमन आयोग (संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित . . . . .	१६७७
रेलवे अभिसमय समिति के प्रतिवेदन सम्बन्धी संकल्प—स्वीकृत . . . . .	१६७७-२००८
१६५४-५५ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें—असमाप्त . . . . .	२००८-६२

अंक २६—शुक्रवार, १७ दिसम्बर, १९५४.

स्थगन प्रस्ताव—

पश्चिमी बंगाल में पुलिस के सिपाहियों की भूख हड़ताल और सेना का बुलाया जाना . . . . .	२०६३-६८
पटल पर रखे गये पत्र—	
खनिज कन्सेशन नियमों में संशोधन . . . . .	२०६८
१६५४-५५ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें . . . . .	२०६८-६६, २१०८-१०
१६५४-५५ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें—आंध्र . . . . .	२०६६-२१०८
विनियोग (संख्या ४) विधेयक—पुरःस्थापित और पारित . . . . .	२१११-१२
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
अठारहवां प्रतिवेदन—स्वीकृत . . . . .	२११२
सरकारी औद्योगिक उपक्रमों की देखभाल और नियंत्रण करने वाली संविहित निकाय सम्बन्धी संकल्प—अस्वीकृत . . . . .	२११२-१०
अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिये कल्याण विभाग के बारे में संकल्प—असमाप्त . . . . .	२१५०-५६

अंक २७—शनिवार, १८ दिसम्बर, १९५४.

स्तम्भ]

श्रीमती विजय लक्ष्मी का त्याग पत्र . . . . .	२१५७
अध्यक्ष को पद से हटाये जाने के बारे में संकल्प—अस्वीकृत . . . . .	२१५७-७४, २२४२-७८
१९५४-५५ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें—आन्ध्र . . . . .	२१७४-६०, २२२७-२८
परिसीमन आयोग (संशोधन) विधेयक—	
प्रवर समिति को सौंपा गया . . . . .	२१६०-२२२७
श्री पाटस्कर . . . . .	२१६०-२२००
श्री बर्मन . . . . .	२२०१-०६, २२२३-२५
पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय . . . . .	२२०८-१३
श्री आर० डी० मिश्र . . . . .	२२०७-०८, २२१३-२३
आन्ध्र विनियोग विधेयक—पुरःस्थापित और पारित . . . . .	२२२७-२६

अनर्हता निवारण (संसद् तथा भाग 'ग' राज्य विधान-मंडल) द्वितीय संशोधन विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	२२२६-३६
श्री पाटस्कर . . . . .	२२२६-३१, २२३२, २२३६
श्री धुलेकर . . . . .	२२३२-३३
श्री आर० के० चौधरी . . . . .	२२३३-३४
पंडित ठाकुर दास भार्गव . . . . .	२२३४-३६
पंडित सी० एन० मालवीय . . . . .	२२३६
खण्ड १ और २ . . . . .	२२३७
पारित करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	२२३८

चाय (संशोधन) विधेयक—

राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	२२३८
श्री करमरकर . . . . .	२२३८-३६
श्री ए० एम० थामस . . . . .	२२३८-३६
श्री एन० एम० लिंगम् . . . . .	२२३९
खण्ड १ और २ . . . . .	२२३९-४०
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	२२४०

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विधेयक—

संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव—अपूर्ण . . . . .	२२४०-४२
डा० एम० एम० दास . . . . .	२२४०-४२

## अंक २८—सोमवार, २० दिसम्बर, १९५४.

## स्थगन प्रस्ताव—

## स्तम्भ

सशस्त्र पुर्तगाली सैनिकों द्वारा भारतीय राज्यक्षेत्र का अतिक्रमण .	२२७६-८२
पश्चिमी बंगाल में पुलिस वालों द्वारा भूख हड़ताल के बारे में वक्तव्य .	२२८२-८४
पटल पर रखे गये पत्र—	
विनियोग लेखा (डाक तथा तार) १९५२-५३ और लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन १९५४ . . . . .	२२८४
संविधान (चतुर्थ संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित . . . . .	२२८४-८५
महिलाओं तथा लड़कियों का अनैतिक पण्य दमन विधेयक—पुरःस्थापित .	२२८५-८६
आर्थिक स्थिति के बारे में प्रस्ताव—अपूर्ण . . . . .	२२८६-२३६४

## अंक २९—मंगलवार, २१ दिसम्बर, १९५४.

विदेशों को जीपों तथा सेना के कुछ अन्य सामान के लिये दिये गये आर्डरों के बारे

में वक्तव्य . . . . .	२३६५-६६
सभा का कार्य . . . . .	२३६६-६८
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
चाय निर्यात के अधिकारों में सट्टेबाजी . . . . .	२३६८-७१
आर्थिक स्थिति के बारे में प्रस्ताव—संशोधित रूप में पारित . . . . .	२३७१-२४५७
राज्य सभा से सन्देश . . . . .	२४५७-५८

## अंक ३०—बुधवार, २२ दिसम्बर, १९५४.

पटल पर रखे गये पत्र—

प्रेस आयोग की सिफारिशों के बारे में विवरण . . . . .	२४५९
समुद्र सीमा-शुल्क अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें . . . . .	२४५९
अस्पृश्यता (अपराध) विधेयक सम्बन्धी साक्ष्य . . . . .	२४६०
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति—सातवां प्रतिवेदन —उपस्थापित . . . . .	२४६०
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—उन्नीसवां प्रतिवेदन—उपस्थापित . . . . .	२४६०
प्राक्कलन समिति—	
कार्यवाही का विवरण, खण्ड ३—उपस्थापित . . . . .	२४६१
पंचवर्षीय योजना के वर्ष १९५३-५४ के प्रगति-प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव—	२४६१
अपूर्ण . . . . .	२५२२, २५२२-५२
परिसीमन आयोग (संशोधन) विधेयक—	
प्रवर समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित . . . . .	२५२२
राज्य सभा से सन्देश . . . . .	२५५२

अंक ३१—गुरुवार, २३ दिसम्बर, १९५४

स्थगन प्रस्ताव—

स्तम्भ

इम्फाल में एक संसद् सदस्य की गिरफ्तारी और प्रजा समाजवादी दल के कार्यालय पर पुलिस का छापा . . . . .	२५५३-५७
यूगोस्लाविया के संघीय जनवादी गणराज्य के राष्ट्रपति तथा भारत के प्रधान मंत्री का संयुक्त वक्तव्य . . . . .	२५५७-६१
पटल पर रखे गये पत्र—	
विभिन्न आश्वासनों आदि पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का विवरण जून, १९५३ में हुए अन्तर्राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन के ३६वें अधिवेशन की सिफारिशों पर की गई कार्यवाही के विवरण . . . . .	२५६१-६२
न्यूनतम मजूरी निवारण व्यवस्था के सम्बन्धी अभिसमय संख्या २६ के अनुसमर्थन के बारे में विवरण . . . . .	२५६२-६३
रक्षित तथा सहायक वायु सेना अधिनियम—नियम, १९५३ में संशोधन . . . . .	२५६३
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
पी० टी० आई० और यू० पी० आई० द्वारा निजी उद्यम को समाचारों का दिया जाना . . . . .	२५६३-६८
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति—सातवां प्रतिवेदन—स्वीकृत . . . . .	२५६८-७१
समवाय विधेयक की संयुक्त समिति में सदस्यों की नियुक्ति . . . . .	२५७२
परिसीमन आयोग (संशोधन) विधेयक—	
प्रवर समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	२५७२-२६१६
श्री पाटस्कर . . . . .	२५७२-७८, २६०७-२६१६
श्री एन० एम० लिंगम् . . . . .	२५७९-८
श्री बी० एस० मूर्ति . . . . .	२५८१-८३
श्री राघवाचारी . . . . .	२५८३-८४
श्री साधन गुप्त . . . . .	२५८४-८६
श्री टी० एन० सिंह . . . . .	२५८६-८९
श्री भागवत झा आज़ाद . . . . .	२५८९-९०
श्री जांगड़े . . . . .	२५९०-९३
श्री एम० एल० अग्रवाल . . . . .	२५९३-९५
श्री कासलीवाल . . . . .	२५९५-९६
पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय . . . . .	२५९६-२६००
श्री कजरोल्कर . . . . .	२६००-०१
श्री नवल प्रभाकर . . . . .	२६०१-०४
श्री कक्कन . . . . .	२६०४-०५
श्री पी० एल० बारुपाल . . . . .	२६०५-०६

	स्तम्भ
श्री गणपति राम . . . . .	२६०६-०७
खण्ड १ और २— . . . . .	
पारित करने का प्रस्ताव—स्वीकृत . . . . .	२६१६-२६२५
पंच वर्षीय योजना के १९५३-५४ के प्रगति-प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव—	
असमाप्त . . . . .	२६२५-७२
श्री रिशांग किशिंग की गिरफ्तारी . . . . .	२६७२
राज्य-सभा से सन्देश . . . . .	२६७२-७४

अंक ३२—शुक्रवार, २४ दिसम्बर, १९५४ ।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
मध्य भारत और राजस्थान में अफीम की खेती .	२६७५-७७
पटल पर रखे गये पत्र—	
भारत की रेलों के १९५२-५३ के विनियोग लेखे, भाग १—पुनर्विलोकन	२६७७
भारत की रेलों के १९५२-५३ के विनियोग लेखे, भाग २—व्योरेवार	
विनियोग लेखे . . . . .	२६७७
भारत सरकार की रेलों के १९५२-५३ के ब्लाक लेखे (ऋण लेखों वाले	
पूँजी के विवरणों सहित), सन्तुलन पत्र और लाभ-हानि के लेखे .	२६७७
१९५२-५३ के लिये रेलवे की कोयला खानों के कार्य का पुनर्विलोकन और	
सन्तुलन पत्र और कोयले, आदि की पूरी लागत के विवरण	२६७७-७८
लेखापरीक्षा प्रतिवेदन, रेलवे, १९५४ . . . . .	२६७८
केन्द्रीय बाढ़ नियंत्रण बोर्ड की दूसरी बैठक में किये गये विनिश्चय के बारे	
में विवरण . . . . .	२६७८
तारांकित प्रश्न संख्या ८७६ और १२६५ के उत्तरों में शुद्धि	२६७८-७९
प्रतिभूति ठेके (विनियमन) विधेयक—पुरःस्थापित . . . . .	२६८०
पंच वर्षीय योजना के १९५३-५४ के प्रगति-प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव—	
संशोधित रूप में स्वीकृत . . . . .	२६८०-२७०३
अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के आयुक्त के प्रतिवेदन के	
बारे में प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	२७०३-४३
और सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—उन्नीसवां	
प्रतिवेदन—वाद-विवाद स्थगित . . . . .	२७४३-४८
भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक (धारा ४९७ का संशोधन)—	
पुरःस्थापित . . . . .	२७४८
भारतीय धर्म परिवर्तन (विनियमन तथा पंजीयन) विधेयक—पुरःस्थापित	२७४९-५८
महिला तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	२७५३-६३
श्री धुलेकर'	२७५३-५७

	स्तम्भ
श्री पाटस्कर . . . . .	२७५७-६३
श्रीमती उमा नेहरू . . . . .	२७६३
श्री टेक चन्द . . . . .	२७६३
वाद-विवाद स्थगित . . . . .	२७६३
भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक—(नई धारा २६४ख का रखा जाना)—	
परिचालित करने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	२७६४-६७
श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा . . . . .	२७६४-६५, २७६४
डा० काटजू . . . . .	२७६५-६६
वाद-विवाद स्थगित . . . . .	२७६७
मजूरी भुगतान (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	२७६७-६९
डा० एन० बी० खरे . . . . .	२७६७-६८, २७६९
श्री के० के० देसाई . . . . .	२७६८-६९
वाद-विवाद स्थगित . . . . .	२७६९
भारतीय चिकित्सा परिषद् (संशोधन) विधेयक—	
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	२७६९-८०
सरदार ए० एस० सहगल . . . . .	२७६९-७६, २७७७-७८
राजकुमारी अमृत कौर . . . . .	२७७६-७७, २७७८-७९
वाद-विवाद स्थगित . . . . .	२७८०
निःशुल्क, बलात् अथवा अनिवार्य श्रम निवारण विधेयक—	
परिचालित करने का प्रस्ताव—असमाप्त . . . . .	२७८०
श्री डी० सी० शर्मा . . . . .	२७८०-८२, २७८३-८६
श्री के० के० देसाई . . . . .	२७८२-८३
श्री आर० के० चौधरी . . . . .	२७८७
राज्य-सभा से सन्देश . . . . .	२७८८
हिन्दू विवाह विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में पटल पर रखा गया . . . . .	२७८८



# लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २ प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

१८७९

१८८०

## लोक-सभा

बुधवार, १५ दिसम्बर, १९५४

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई।

[ अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए ]

प्रश्नोत्तर

( देखिये भाग १ )

१२ बजे मध्याह्न

स्थगन प्रस्ताव

आन्ध्र में निर्वाचन जलूस पर कथित  
गोलीकांड

गृह-कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : ११ दिसम्बर, १९५४ को मध्याह्न के पश्चात् कुरनूल से आठ मील दूर गार्गेयी-पुरम में, वहां के साम्यवादियों ने, उसी रात्रि में होने वाली सभा के प्रारंभस्वरूप एक जलूस निकाला था। जलूस में भाग लेने वाले व्यक्तियों की संख्या लगभग १०० थी लगभग ३-३० म० प० यह जलूस गांव की एक गली से गुजरा, जिस में कुछ ऐसे व्यक्तियों के मकान थे जो साम्यवादियों का समर्थन नहीं करते थे। साम्यवादियों ने इन व्यक्तियों को गाली देना प्रारम्भ कर दिया, जिस पर उस गली के निवासियों

ने इस प्रकार की गालियां न देने की प्रार्थना की। इस गांव में ६ तारीख के एक समारोह के कारण एक हैड कान्स्टेबुल तथा अन्य चार सिपाहियों को वहां भेजा गया था और उन्होंने जलूस वालों से निवेदन किया कि वे गली में और आगे न बढ़ें जिस से कि शांति स्थापित रहे। परन्तु जलूस वालों ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया तथा वे मकानों की छत पर चढ़ गये जोकि मिट्टी तथा पत्थर के बने हुए थे तथा उस क्षेत्र के निवासियों पर पत्थर फेंकना प्रारम्भ कर दिया। जिस पर दूसरे पक्ष वालों ने भी ऐसा ही करना प्रारम्भ कर दिया। हैड कान्स्टेबुल ने दोनों ही पक्षों को पत्थर फेंकने से मना किया। इस पर उस क्षेत्र के निवासियों ने पत्थर फेंकना बन्द कर दिया परन्तु जलूस वाले फिर भी पत्थर फेंकते ही रहे जिस के कारण बहुत से व्यक्तियों को चोटें आईं। चोट खाने वालों में हैड कान्स्टेबुल तथा एक और सिपाही भी था। चेतावनी देने के पश्चात् हैड कान्स्टेबुल ने एक गोली चलाई परन्तु जलूस वालों ने तब भी पत्थर फेंकना बन्द नहीं किया जिस पर उस ने तीन अथवा चार गोलियां और चलाई। जब यह हो रहा था तभी कुछ जलूस वाले दूसरे मकान पर चढ़ गये तथा कुछ अन्य व्यक्तियों पर पत्थर फेंकने लगे। इन पत्थरों से बहुत से व्यक्तियों को चोट लगी तथा वहां के एक व्यक्ति ने अपनी इकनाली अनुज्ञप्ति-प्राप्त बन्दूक से साम्यवादियों पर गोली चलाई। इस के पश्चात् भीड़ छंट गई। बाद में इस

[ डा० काटजू ]

घटना की सूचना पा कर डिस्ट्रिक्ट सुपरिन्टेंडेंट पुलिस संध्या के समय हथियार बन्द दो जत्थों को ले कर उस स्थान पर गये तथा सुरक्षा सम्बन्धी आवश्यक कार्यों को पूर्ण कर के स्थिति को सुधारा ।

११ दिसम्बर को कुरनूल के अस्पताल में १४ व्यक्ति दाखिल हुए जिस में से सात भर्ती कर लिये गये तथा सात दवा ले कर घर चले गये । हैड कान्स्टेबुल तथा सिपाही १२ दिसम्बर को अस्पताल आये जिन की पत्थरों से लगी चोटों की मरहम पट्टी की गई ।

हैड कान्स्टेबुल के प्रतिवेदन पर भारतीय दण्ड संहिता की धारा १४७ तथा ३२७ के अधीन २१ जलूस वालों पर मामला दायर कर दिया गया । नौ अभियुक्त पकड़ लिये गये तथा जमानत पर छोड़ दिये गये । घायल होने वाले एक जलूस वाले के बयान के आधार पर भारतीय दंड संहिता की धारा १४७, १४८, २२४, तथा ३२६ के अधीन तथा शस्त्रास्त्र अधिनियम की धारा १६(च) के अधीन उस मोहल्ले के कुछ निवासियों के विरुद्ध मामला दायर किया गया । शिकायत की जांच की जा रही है ।

१२ दिसम्बर को मध्याह्न पश्चात कुरनूल के उप-विभागीय दंडाधिकारी ने घटना की जांच प्रारम्भ की । यह जांच १४ तारीख को समाप्त हो गई है तथा सरकार को आशा है कि उस का प्रतिवेदन आज या कल में यहां आ जायेगा । जैसे ही वह प्राप्त होगा सरकार शीघ्र ही उस की जांच करेगी ।

श्री ए० के० गोपालन (कन्नूर) : आज प्रातः मुझ एक संसद् सदस्य के द्वारा जिन्होंने उस स्थान का दौरा किया है, सूचना मिली है कि अस्पताल में १३ व्यक्ति

हैं । मडिकल आफिसर ने कहा है कि ये चोटें बन्दूक की गोलियों की हैं । इस से साफ पता चलता है कि पुलिस ने जलूस पर गोली नहीं चलाई । सूचना यह है कि पुलिस ने हवा में गोली चलाई थी जिस से कि भीड़ तितर बितर हो जाये ।

अध्यक्ष महोदय : मैं एक गलतफहमी को दूर कर देना चाहता हूं । वह यह है कि जब कोई स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता है तब अध्यक्ष के लिये किसी भी पक्ष से तथ्य ज्ञात करना आवश्यक नहीं होता है । दोनों पक्षों की प्रारम्भिक बातें सुन कर ही यह निश्चित किया जाता है क्या स्थिति इतनी गंभीर है कि सभा का कार्य रोक कर उस पर चर्चा की जाये । अध्यक्ष अथवा सभा यह निश्चित नहीं कर सकती कि यह घटना वास्तव में हुई है अथवा नहीं । इसलिये माननीय मंत्री का वक्तव्य सुनने के पश्चात मैं इस प्रश्न पर चर्चा करने की आवश्यकता नहीं समझता हूं । परिणाम दंडाधिकारी की जांच से ज्ञात हो जायेगा । इस समय प्रश्न यह है कि क्या यह घटना इतनी गंभीर है कि स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाये । यह दोनों ही पक्ष जानते हैं घटना समाप्त हो चुकी है तथा यह एक प्रकार से शवपरीक्षा के जांच के समान है, इसलिये मैं स्थगन प्रस्ताव के लिये सम्मति देना आवश्यक नहीं समझता हूं ।

श्री ए० के० गोपालन : यह घटना उस जलूस से सम्बन्धित है जो निर्वाचन के लिये निकाला गया था । ११ फरवरी को निर्वाचन प्रारम्भ होने तक निर्वाचन आन्दोलन के फलस्वरूप, जलूस, सभायें आदि सारे आन्ध्र में होंगी । तथ्यों पर मतभेद हो सकता है परन्तु जलूस तथा सभायें अन्य स्थानों पर भी होंगी । इसलिये यदि इस पर चर्चा नहीं हुई कि जो कुछ हुआ वह ठीक है तो यह

उपयुक्त नहीं होगा। उन के बताये हुए सभी तथ्य मेरे तथ्यों के विरुद्ध हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि इस पर चर्चा नहीं की गई तो ऐसी अन्य घटनायें भी हो सकती हैं। इसलिये यह जनता के लिये बड़ा ही गंभीर प्रश्न है।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं उन के इस कथन से सहमत नहीं हूँ कि प्रश्न अविलम्बनीय है। यह भविष्य के लिये एक गंभीर प्रश्न हो सकता है। परन्तु मैं यह आशा नहीं करता हूँ कि क्योंकि निर्वाचन समीप हैं इसलिये जितने जलूस तथा सभायें होंगी उन सभी में हिंसात्मक कार्यवाहियाँ की जायेंगी और जिस से शान्ति तथा व्यवस्था को खतरा होगा। इसलिये केवल चुनावों की समीपता के कारण ही इस प्रस्ताव पर चर्चा नहीं की जा सकती।

### पश्चिमी बंगाल में पुलिस वालों की भूख हड़ताल तथा सेना का बुलाया जाना

**अध्यक्ष महोदय :** एक अन्य स्थगन प्रस्ताव भी है :—

“पश्चिमी बंगाल के पुलिस के सशस्त्र तथा अन्य सिपाहियों की भूख हड़ताल तथा उन का काम संभाल लेने के लिये सेना के बुलाये जाने से उत्पन्न स्थिति।”

प्रत्यक्षतः यह स्थिति गंभीर प्रतीत होती है मैं तथ्य जानना चाहता हूँ।

**डा० काटजू :** इस का उत्तर देने के लिये मैं एक या दो दिन का समय चाहता हूँ। परन्तु मेरा विचार है कि प्रचलित विधि के अनुसार, यह स्थानीय असैनिक प्राधिकारियों का अधिकार है कि वे जब चाहें तथा आवश्यक समझे, स्थानीय सेना को अपनी सहायता के लिये बुला सकते हैं।

इसलिये मेरा विचार है कि यह ऐसा करना उन के अधिकार क्षेत्र में था। उन्होंने ने स्थिति की गंभीरता के कारण सहायतार्थ सेना को बुलाया होगा। मैं यह सब अपने वक्तव्य में बताऊंगा।

**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसिरहाट) :** हड़ताल पिछले तीन दिन से हो रही है जिस से स्थिति और गंभीर हो गई है परन्तु अभी तक हम में से किसी ने भी इस प्रश्न पर कोई ध्यान नहीं दिया था। आज समस्या इतनी गंभीर हो गई है कि लगभग सम्पूर्ण पश्चिमी बंगाल में फैल गई है, मुझे आश्चर्य है कि तब भी माननीय मंत्री को इस की सूचना नहीं है।

**अध्यक्ष महोदय :** यदि उन को ज्ञात था कि ऐसी स्थिति वहां तीन दिन तक रही तो यह विषय अविलम्बनीय नहीं रहा है। ऐसा मेरा निर्णय है। हमें माननीय मंत्री से तथ्यों को ज्ञात करना चाहिये। मैं यह बता देना चाहता हूँ कि यदि चौबीस घंटे बीत जाते हैं तो वह विषय अविलम्बनीय नहीं रह जाता है।

**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :** मैं यह कहना चाहती हूँ कि न केवल सेना ही बुलाई गई है अपितु महा-निरीक्षक (इंस्पेक्टर जनरल) का कथन है कि आज स्थिति कल से भी अधिक खराब है इसलिये यह विषय अविलम्बनीय है।

**अध्यक्ष महोदय :** मुझे ज्ञात नहीं कि महा-निरीक्षक अथवा किसी अन्य व्यक्ति ने क्या कहा है। माननीय मंत्री एक वक्तव्य देंगे। वह कितने दिन का समय चाहते हैं ?

**डा० काटजू :** दो दिन। आज पन्द्रह है तथा आप १७ को वक्तव्य देने की अनुमति दें।

**रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) :** क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या मामला

[श्री त्यागी]

तय हो चुका है जबकि सेना वापस बुला ली गई है, पुलिस ने कार्य फिर प्रारम्भ कर दिया है तथा दशा शान्तिपूर्ण है ? फिर भी क्या विषय अविलम्बनीय रह जाता है ?

**अध्यक्ष महोदय :** ये सब वह अपने वक्तव्य में बता सकते हैं । हमें सभा का समय नष्ट नहीं करना चाहिये । (अन्तर्बाधा)

**श्री एच० एन० मुर्जी (कलकत्ता उत्तर-पूर्व) :** क्या मैं एक स्पष्टीकरण कर सकता हूँ ?

**अध्यक्ष महोदय :** इस प्रकार बाधा डालना ठीक नहीं । मैं ने तथ्य पूछे हैं । माननीय गृह मंत्री स्थिति के सम्बन्ध में परसों एक पूर्ण वक्तव्य देंगे जिस के पश्चात् मैं इस के प्रस्तुत किये जाने के सम्बन्ध में विचार करूंगा ।

**डा० एन० बी० खरे (ग्वालियर) :** मेरे स्थगन प्रस्ताव के सम्बन्ध में जोकि सरकार की .....

**अध्यक्ष महोदय :** उन के स्थगन प्रस्ताव का विषय वही है जिसे एक अन्य सदस्य प्रस्तुत कर चुके हैं । उस के सम्बन्ध में सभा में एक वक्तव्य दिया जा चुका है तथा वह माननीय सदस्य उस वक्तव्य से सन्तुष्ट हो चुके हैं । उन की अनुपस्थिति के कारण वे उस को नहीं सुन पाये अब मैं कोई सहायता नहीं कर सकता हूँ । ऐसा अनुभव किया गया है कि इन प्रस्तावों के द्वारा अनुचित लाभ उठाया जाता है इसलिये मैं इन पर अपने कक्ष में विचार करना पसन्द करता हूँ ।

पटल पर रखे गये पत्र

**आन्ध्र के बारे में राष्ट्रपति के अधिनियम**

**गृह-कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० टटजू) :** मैं आन्ध्र राज्य विधान-मंडल

(शक्ति प्रत्यायोजन) अधिनियम, १९५४ की धारा ३ के अधीन इन में से प्रत्येक अधिनियमों की एक प्रति पटल पर रखता हूँ :—

- (१) भारतीय विधि-जीवी परिषद् (आंध्र संशोधन) अधिनियम, १९५४ (१९५४ का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या ७) ।
- (२) श्री वेंकटेश्वर विश्वविद्यालय (संशोधन) अधिनियम, १९५४ (१९५४ का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या ८) ।
- (३) मद्रास कृषक तथा रैयत संरक्षण (आन्ध्र संशोधन) अधिनियम, १९५४ (१९५४ का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या ९) ।
- (४) संस्था पंजीयन (आंध्र संशोधन) अधिनियम, १९५४ (१९५४ का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या १०) ।
- (५) मद्रास मोटर गाड़ी (यंत्रियों तथा माल का करारोपण) आंध्र संशोधन अधिनियम, १९५४ (१९५४ का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या ११) ।
- (६) आन्ध्र गैर-सरकारी वन परि-रक्षण अधिनियम, १९५४ (१९५४ का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या १२) ।
- (७) आन्ध्र ईसाई विवाह मान्यीकरण अधिनियम, १९५४ (१९५४ का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या १३) ।
- (८) आन्ध्र इनाम कृषक संरक्षण अधि-नियम १९५४ (१९५४ का

राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या १४)।

(६) मद्रास जिला बोर्ड (संशोधन) आन्ध्र द्वितीय संशोधन अधिनियम, १९५४ (१९५४ का राष्ट्रपति का अधिनियम संख्या १५)।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एस-४८६/५४]

आश्वासनों इत्यादि पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही सम्बन्धी विवरण

संसद् कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : मैं सदस्यों के द्वारा दिये गये सुझावों पर विभिन्न सत्रों में मंत्रियों द्वारा दिये गये आश्वासनों, प्रतिज्ञाओं तथा वचनों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का विवरण पटल पर रखता हूँ :

- |                                       |                                 |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| (१) अनुपूरक विवरण संख्या ३ . . . . .  | लोक सभा का सप्तम सत्र, १९५४ ।   |
| [देखिये परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या १] |                                 |
| (२) अनुपूरक विवरण संख्या ६ . . . . .  | लोक सभा का षष्ठ सत्र, १९५४ ।    |
| [देखिये परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या २] |                                 |
| (३) अनुपूरक विवरण संख्या १४ . . . . . | लोक सभा का पंचम सत्र, १९५३ ।    |
| [देखिये परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या ३] |                                 |
| (४) अनुपूरक विवरण संख्या १६ . . . . . | लोक सभा का चतुर्थ सत्र, १९५३ ।  |
| [देखिये परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या ४] |                                 |
| (५) अनुपूरक विवरण संख्या २४ . . . . . | लोक सभा का तृतीय सत्र, १९५३ ।   |
| [देखिये परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या ५] |                                 |
| (६) अनुपूरक विवरण संख्या २३ . . . . . | लोक सभा का द्वितीय सत्र, १९५२ । |
| [देखिये परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या ६] |                                 |
| (७) अनुपूरक विवरण संख्या २४ . . . . . | लोक सभा का प्रथम सत्र, १९५२ ।   |
| [देखिये परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या ७] |                                 |
| (८) विवरण संख्या ३ (सुझाव) . . . . .  | लोक-सभा का पंचम सत्र, १९५३ ।    |
| [देखिये परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या ८] |                                 |

केन्द्रीय उत्पादन शुल्क तथा नमक अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचना

राजस्व और असैनिक व्यय मंत्री श्री एम० सी० शाह) : मैं, केन्द्रीय उत्पादन शुल्क तथा नमक अधिनियम, १९४४ की धारा ३८ के अन्तर्गत केन्द्रीय उत्पादन शुल्क अधिसूचना संख्या ४६, दिनांक २६ नवम्बर, १९५४ की एक प्रति पटल पर रखता हूँ ।  
[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एस-४९७/५४]

दिल्ली सड़क परिवहन अधिकारी के संतुलन-पत्र तथा लेखा परीक्षा प्रतिवेदन

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : मैं, दिल्ली सड़क परिवहन प्राधिकार अधिनियम, १९५० की धारा ३८ की उपधारा (३) के अन्तर्गत इन पत्रों की एक एक प्रति पटल पर रखता हूँ :

(१) दिल्ली सड़क परिवहन प्राधिकार के १९५१-५२ तथा १९५२-५३ सम्बन्धी संतुलन-पत्र ।

## [श्री अल्लगेशन]

- (२) १९५१-५२ और १९५२-५३ के प्राधिकार के हानि-लाभ के लेखे ।
- (३) १९५१-५२ और १९५२-५३ के लेखों पर दिल्ली परिवहन सेवा के महाप्रबन्धक का वित्तीय पुनरीक्षण ।
- (४) लेखापरीक्षा की आपत्तियों पर प्राधिकार के उत्तरों के साथ १९५१-५२ और १९५२-५३ के प्राधिकार के वार्षिक लेखों की लेखापरीक्षा के प्रतिवेदन । [पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एस.—४९५/५४]

### गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

#### अठारहवां प्रतिवेदन

श्री आल्लेकर (उत्तर सतारा) : मैं गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का अठारहवां प्रतिवेदन उपस्थित करता हूँ ।

### सभा का कार्य

#### सरकारी कार्य का क्रम

संसद कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : मुझे यह जान कर प्रसन्नता है कि समय के प्रस्तावित बंटवारे को देखे सभा की वैधानिक कार्यवाही अधिक शीघ्रता से समाप्त हो रही है । निश्चित समय से पहले ही दो घंटे की बचत हो गई है और मैं आशा करता हूँ कि समय की और बचत हो जायेगी । मैं ने कल बताया था कि सरकार राज्य-सभा द्वारा पारित चाय (संशोधन)

विधेयक को इस सभा के विचार तथा पारण के लिये प्रस्तुत करना चाहती है जिस से अवशेष समय का उपयोग हो सके ।

वैधानिक कार्यवाही के लिये अभी हमें और समय मिलेगा अतः सरकार चालू सत्र में ही परिसीमन आयोग अधिनियम १९५२ के संशोधन के लिये एक विधेयक को पुरःस्थापित करना, उस पर विचार करना और उस को पारित करना चाहती है । इस विधेयक की महत्ता को ध्यान में रखते हुए इसे चाय (संशोधन) विधेयक पर प्राथमिकता दी जायेगी । मुझे ज्ञात है कि इस सत्र की प्रस्तावित कार्य सूची में इस विधेयक का उल्लेख नहीं किया गया था, किन्तु कुछ बातों को ध्यान में रखते हुए परिसीमन आयोग अधिनियम, १९५२ को संशोधित करना आवश्यक समझा गया है । यह विधेयक परिसीमन आयोग को यह सोचने का अवसर देने के लिये बनाया गया है कि कुछ रक्षित स्थानों के सम्बन्ध में कुछ राज्यों को अन्तिम आदेश देने से पहले वह अनुसूचित जातियों तथा आदिम जातियों की जनसंख्या के आंकड़ों पर पुनर्विचार करे । दुर्भाग्य से कुछ राज्यों में अनुसूचित जातियों की जनगणना के आंकड़ों में गड़बड़ी है जिस के परिणामस्वरूप प्रारम्भ में जनगणना के प्रकाशित आंकड़ों में परिवर्तन करना पड़ेगा । अतः यह आवश्यक है कि परिसीमन आयोग अधिनियम में उचित संशोधन कर दिया जाय जिस से कि आयोग को, जहां आवश्यक हो, जनगणना के आंकड़ों के पुनरीक्षण का अधिकार मिल सके । मैं निवेदन करता हूँ कि सभा इसी सत्र में इस विधेयक पर विचार करे और इसे पारित करे ।

जैसा मैं ने कल कहा था, यदि समय मिला तो मैं विश्वविद्यालय अनुदान आयोग

विषय की ओर ध्यान दिलाना  
विधेयक को भी संयुक्त समिति को सौंपे  
जाने के लिये प्रस्तुत करना चाहता हूं ।

के प्रतिवेदन के बारे में संकल्प

प्रतिबन्ध दूर किया गया है । दाम आवश्यकता  
से अधिक न गिर जायें इसलिये भारत सरकार  
ने स्थिति को सुधारने के लिये १०,०००  
टन टेपियोका का आटा और २,००० टन  
मांडी को निर्यात करने की अनुमति दे दी  
है । सरकार टेपियोका के तथा उस से बनी  
वस्तुओं के मूल्यों पर नज़र रखेगी और  
उत्पादकों तथा उपभोक्ताओं के हित को  
रक्षा के लिये आवश्यक कार्यवाही करेगी ।

## अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना टेपियोका मांड और आटे के निर्यात पर प्रतिबन्ध

श्री ए० के० गोपालन (कन्नूर) :  
अविलम्बनीय लोक-महत्व को ध्यान में रखते  
हुए मैं नियम २१५ के अन्तर्गत माननीय  
खाद्य तथा कृषि मंत्री से निवेदन करता  
हूं कि टेपियोका की मांडी और आटे के  
निर्यात पर जो प्रतिबन्ध है उसे दूर किया  
जाय ताकि त्रावनकोर-कोचीन तथा मद्रास  
राज्य के मालाबार ज़िले के कृषि तथा औद्यो-  
गिक मजदूरों में फैली बकारी से उत्पन्न हुई  
स्थिति में सुधार हो सके ।

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम०  
बी० कृष्णप्पा) : इस सम्बन्ध में श्री मात्तन  
तथा श्री थामस से भी एक अल्पसूचना प्रश्न  
प्राप्त हुआ है ।

स्थिति इस प्रकार है कि हाल ही में  
केवल टेपियोका ही नहीं बल्कि अन्य कृषि  
सम्बन्धी वस्तुओं के दाम घट गये हैं । लगभग  
सात महीने पहले यह गिरावट शुरू हुई थी  
किन्तु पिछले कुछ महीनों से दाम अच्छे  
हैं । त्रावनकोर-कोचीन में टेपियोका एक  
मुख्य सहायक भोजन है इसलिये वहां की  
सरकार वहां के निर्धन वर्ग के लिये इसे  
सुरक्षित रखना चाहती है । अतः वहां की  
सरकार के निवेदन पर ही टेपियोका के  
निर्यात की अनुमति नहीं दी गई है ।

अभी तक तो त्रावनकोर-कोचीन से  
अन्य राज्यों को भी टेपियोका का निर्यात  
बन्द था किन्तु केवल एक महीने पहले यह

## रेलवे अभिसमय समिति के प्रति- वेदन के बारे में संकल्प

अध्यक्ष महोदय : इस संकल्प के लिये  
छः घंटे का समय निश्चित किया गया है ।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल०  
बी० शास्त्री) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि यह सभा रेलवे द्वारा  
सामान्य राजस्व को अभी दिये  
जाने वाले लाभांश की दर का  
तथा सामान्य वित्त से रेलवे वित्त  
को पृथक् करने से सम्बन्धित अन्य  
विषयों का पुनरीक्षण करने के  
लिये नियुक्त की गई समिति के  
उस प्रतिवेदन में, जो ३०-११-५४  
को संसद् में प्रस्तुत किया गया  
था, समाविष्ट सिफारिशों का अनु-  
मोदन करती है ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

सभा को ज्ञात है कि संसद् की दोनों  
सभाओं की एक समिति १२ मई, १९५४  
को इस सभा के एक संकल्प द्वारा तथा  
राज्य-सभा के १४ मई, १९५४ के संकल्प  
के द्वारा नियुक्त की गई थी । यह समिति  
सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर  
की जांच करने तथा सामान्य वित्त से रेलवे  
वित्त को पृथक् करने से सम्बन्धित अन्य  
विषयों पर विचार करने के लिये नियुक्त

## [ श्री एल० बी० शास्त्री ]

की गई थी । इस समिति के पुनरीक्षण से पता चलता है कि रेलवे वित्त को सामान्य वित्त से पृथक् करने के सिद्धान्त से पिछले पांच वर्षों में संतोषप्रद कार्य हुआ है और रेलवे ने अपना कार्य सुचारु रूप से संचालित किया है ।

सामान्य राजस्व को देय लाभांश के सम्बन्ध में समिति ने इस महत्वपूर्ण प्रश्न पर भली भांति विचार किया है कि क्या रेलवे को केवल एक वाणिज्यिक संस्था ही समझा जाय जिस का अधिपति सामान्य राजस्व है और जिस की दिलचस्पी विनियोजित पूंजी पर लाभ पाने में रहती है या उसे केवल एक लोक-हितकारी संस्था समझा जाय जिस का उद्देश्य लाभ पाना न हो और जो विनियोजित पूंजी पर न्यूनतम दर से सूद देती हो । समिति इस परिणाम पर पहुंची कि रेलवे को पूर्णरूपेण न तो केवल वाणिज्यिक संस्था समझा जाय और न केवल लोक हितकारी संस्था ही । इन दोनों दृष्टिकोणों में संतुलन होना चाहिये । अगले पांच वर्षों में रेलवे की वित्तीय आवश्यकताओं तथा देश की विकास योजनाओं पर व्यय के लिये सामान्य राजस्व की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए समिति ने यह सिफारिश की है कि अगले पांच वर्षों तक लाभांश की दर वही रखी जाय जो पहले थी । उसने यह आवश्यक समझा है कि देय लाभांश की रकम के सम्बन्ध में रेलवे वित्त को कुछ छूट दी जाय जो इस प्रकार होगी :

- (१) भारतीय रेलवे में पूंजी के बहुत अधिक विनियोजन के कारण रेलवे विभाग इस बड़ी हुई पूंजी पर उसी औसत दर से सूद दे जिस दर से भारत सरकार द्वारा प्रतिवर्ष वाणि-

ज्यिक विभागों से ली जाती है । इस बड़ी हुई पूंजी का मूल्यांकन रेलवे बोर्ड द्वारा किया जायगा यद्यपि यह एक अरब रुपये के लगभग आंकी जाती है ।

- (२) नई लाइनों पर विनियोजित पूंजी को देय लाभांश कम किया जायगा जैसे सूद की औसत दर वही कर दी जायगी जो वाणिज्यिक विभागों के लिये है । नई लाइनों पर विनियोजित पूंजी पर देय लाभांश के सम्बन्ध में एक विलम्ब-काल घोषित कर दिया जायगा अर्थात् निर्माण काल में तथा लाइन चालू होने के पांच वर्ष तक यही दर रहेगी और छठे वर्ष से उस रकम का चुकाया जाना प्रारम्भ होगा जो इस प्रकार विलम्बित हो गई है ।

सदस्यों को ज्ञात हो गया होगा कि अभिसमय समिति की ये सिफारिशें रेलवे के वास्तविक कार्य तथा भविष्य के कार्यक्रम को ध्यान में रखते हुए १९४९ के संकल्प के उपबन्धों के पुष्टिकरण के लिये की गई हैं । रेलवे की वित्तीय स्थिति तथा वित्त-व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने के लिये १९४९ के अभिसमय द्वारा मान्य सिद्धान्त को आगे बढ़ाया गया है । वह सिद्धान्त यह है कि पूंजी-व्यय पर लाभ के स्तर को बढ़ा कर अधिक पूंजी विनियोग को रोका जाय । नई लाइनों के सम्बन्ध में जिस छूट की मैंने चर्चा की है उस से नई रेलों को प्रोत्साहन मिलेगा ।

समिति ने रेलवे की वास्तविक आस्तियों को बनाये रखने की आवश्यकता को भी मान्यता दी है और यह सुझाव दिया है कि अवक्षयण रक्षित निधि में प्रति वर्ष ३५



करोड़ रुपया दिया जाये । पिछले पांच वर्षों में वास्तव में इस के लिये ३० करोड़ रुपया प्रति वर्ष दिया गया था ।

यात्रियों तथा रेलवे के मजदूरों को सुविधायें देने के लिये विकास निधि को चालू रखने और इस प्रकार अत्यधिक पूंजी विनियोग को रोकने की आवश्यकता को पूरी मान्यता दी गई है ।

अगले पांच वर्षों के विकास व्यय के लिये विकास निधि के पर्याप्त न होने के कारण समिति ने यह सिफारिश की है कि विकास योजनाओं के हेतु सामान्य राजस्व से रेलवे को ऋण दिया जा सकता है । इस ऋण पर रेलवे उसी औसत दर पर ब्याज देगी जो वाणिज्यिक विभागों से ली जाती है ।

एक ओर, आगामी वर्षों में, रेलवे उपक्रम की आर्थिक स्थिति के इतनी अच्छे होने की आशा नहीं है कि सामान्य राजस्व को दिया जाने वाला अंशदान बढ़ा दिया जाये, वरन् होना तो यह चाहिये कि जो अंशदान दिया जा रहा है उस को भी कम कर दिया जाये तभी रेलवे सम्बन्धी सुविधाओं का प्रसार करने के लिये और अधिक संसाधन उपलब्ध हो सकते हैं । दूसरी ओर देश के और भी व्यापक हितों के देखते हुए, दूसरी पंच वर्षीय योजना के काल में, जो पहली पंच वर्षीय योजना की तुलना में आधार में तथा व्यापकता में और भी बड़ी होगी, सामान्य राजस्व की अतिरिक्त संसाधनों की आवश्यकताओं से भी विमुख नहीं हुआ जा सकता है । इसलिये, समिति की सिफारिशों में, रेलवे की तथा सामान्य राजस्व की आवश्यकताओं में संतुलन स्थापित करने का प्रयत्न किया गया है ।

मैं सभा से इस संकल्प को स्वीकार करने की सिफारिश करता हूँ ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** संकल्प प्रस्तुत हुआ ।

श्री एन० श्री कांतन नायर (क्विलोन व मावलिककरा) ने संशोधन संख्या ३, श्री दामोदर मेनन (कोजिकोड) ने संशोधन संख्या ४ और डा० लंका सुन्दरम (विशाखा-पटनम्) ने संशोधन संख्या १ प्रस्तुत किये ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** संशोधन प्रस्तुत हुए ।

**श्री तुलसीदास (मेहसाना पश्चिम) :** रेलवे अभिसमय समिति की प्रथा है कि जहां तक हो सके इस के प्रतिवेदन सर्व सम्मत हों और कोई विमति टिप्पणी न लगाई जाये । इसलिये जिन बातों पर मेरा मतभेद है उन्हें मैं यहां सभा के सामने कहूंगा ।

मैं यह अनुभव कर रहा हूँ कि रेलवे का लेखा जोखा, वाणिज्यिक रीति से नहीं रखा जाता है । जब कभी भी कोई पूंजीगत खर्च किया जाता है तो वह प्रचारित पूंजी में जोड़ दिया जाता है, साथ ही साथ बहुत से ऐसे खर्चे हैं जो पूंजीगत व्यय जैसे ही होते हैं परन्तु वे अवक्षयण निधि के खाते में डाले जाते हैं । रेलों का प्रसार होना है इसलिये नये सिरे से खोली जाने वाली लाइनों का खर्चा भारित पूंजी में जोड़ दिया जाता है । इस खर्चे से रेलवे को आय कोई नहीं होती है और उलटे पूंजीगत व्यय पर सामान्य राजस्व को चार प्रतिशत ब्याज देना पड़ता है । कहा यह जाता है कि रेलवे की आर्थिक सहायता करने के लिये सामान्य राजस्व को रुपया उधार लेना पड़ता है । सरकार के कितने ही उपक्रम हैं, कार्पोरेशन हैं, इन की सब की अपनी पूंजी होती है जो स्थिर पूंजी कही जाती है तथा जिस पर किसी निश्चित दर से ब्याज नहीं लिया जाता है जबकि कार्यशील पूंजी या ऋण-पूंजी पर इतनी ऊंची दर से ब्याज लिया जाता है जितने का कि लवे भुगतान नहीं कर सकती है ।

[श्री तुलसीदास]

बुनियादी सच्चाई यह है कि रेलवे उपक्रम में कोई स्थिर पूंजी नहीं है। सारी पूंजी ऋण-पूंजी है इसलिये रेलवे को कुल पूंजी पर चार प्रतिशत देना पड़ता है। १९४६ को रेलवे अभिसमय समिति ने सिफारिश की थी कि स्थिर पूंजी तथा ऋण पूंजी दोनों नहीं होनी चाहियें। रेलवे की कुल स्थिर राशि हो सकता है १,००० करोड़ रुपये हो और ऋण-पूंजी ६०० करोड़ रुपये हो। इस प्रकार स्थिर पूंजी १०० करोड़ रुपये है। यह १०० करोड़ स्थिर पूंजी नहीं है जैसा कि कहा जाता है वरन् यह ऋण-पूंजी है।

कोई भी ऐसा उपक्रम नहीं चलाया जा सकता है जिस की पूंजी का ६० प्रतिशत अंश ऋण-पूंजी हो। इसीलिये मैं कहता हूँ रेलवे का लेखा जोखा इस प्रकार रखा जाता है जिस से कि वास्तविक स्थिति का हमें पता नहीं चलने पाता है।

अवक्षयण निधि के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि यह वास्तव में अवक्षयण निधि नहीं है। १९४६ की रेलवे अभिसमय समिति ने भी यही बात कही थी। अवक्षयण निधि का अनुमान आगामी वर्षों में होने वाले प्रतिस्थापनों तथा नवीकरणों के आधार पर किया जाता है। अन्यथा पूंजी आस्तियों के ह्रासमान प्रभाव के आधार पर अवक्षयण निधि से कोई तुलना नहीं की जा सकती है। मान लीजिये ६०० करोड़ की स्थिर पूंजी है और आय कर उस का साधारण अवक्षयण है तो ऐसी हालत में वह पांच प्रतिशत से कदापि अधिक नहीं हो सकता है। इस हिसाब से भी आगामी पांच वर्षों का औसत ११ करोड़ रुपये होगा और यदि इस अब तक की अनुमानित निधि में जोड़ दिया जाय, जो ३० करोड़ रुपये है, तो यह रकम ४१ करोड़ रुपये से कम नहीं होगी।

इसलिये इसे "अवक्षयण निधि" नहीं वरन् "प्रतिस्थापन तथा नवीकरण निधि" कहा जाना चाहिये।

समिति के अनुसार अधिक पूंजी विनियोग १०० करोड़ रुपये का है। यह अधिक पूंजी विनियोग किसी प्रकार की मूर्ति सम्पत्ति के कारण नहीं है वरन् आरम्भ में किये गये अन्य कई प्रकार के व्यय हैं, तथा वह भुगतान है जो विभिन्न रेलों को अपने अधिकार में लेने के कारण विनिमय दरों के अन्तर के सम्बन्ध में किये गये हैं। इस १०० करोड़ पर भी रेलवे को ३.१८ प्रतिशत देना पड़ता है। यह भी रेलवे पर एक प्रकार का भार है।

रेलवे कुल ऋण पूंजी पर चार प्रतिशत देती रहेगी और आगामी पांच वर्षों तक घाटा होता रहेगा जो इन निधियों के नाम डाला जायेगा और पांच वर्ष के पश्चात् यह सभी निधियां समाप्त हो जायेंगी। तब माननीय रेलवे मंत्री को रेलवे के किराये तथा माल भेजने की भाड़ा दरों को बढ़ाना पड़ेगा। रेलवे को केवल अधिक राजस्व प्राप्त करने वाला उद्योग नहीं समझा जाना चाहिये। इस भाड़ा बढ़ाने का प्रभाव समाज पर तो पड़ेगा ही साथ ही साथ विभिन्न उद्योगों पर भी इस का प्रभाव बड़ा खराब होगा क्योंकि उन को कच्चे माल तथा कोयले के मंगाने पर अधिक व्यय करना पड़ेगा। इस से उत्पादन लागत बढ़ेगी और इस का प्रभाव सारे देश की जनता पर पड़ेगा।

हम अपने देश की औद्योगिक क्षमता को बढ़ा रहे हैं और इस के लिये अपने विदेशी बाजारों का भी विकास कर रहे हैं। यदि माल भेजने की भाड़ा दरें बढ़ीं तो सारे आर्थिक ढांचे पर इस का बहुत ही घातक प्रभाव पड़ेगा। दुर्भाग्य से हमारे समक्ष यह पहलू रखा गया है कि रेलवे को किराया तथा भाड़ा बढ़ा

कर अधिक संसाधन प्राप्त करने चाहियें नहीं तो उस का आय-व्ययक सन्तुलित नहीं हो सकेगा । इसलिये जब तक रेलवे का लेखा जोखा उचित प्रकार से न रखा जाय हम नहीं जान सकते कि ऐसा करना रेलवे के लिये आवश्यक है या नहीं है ।

इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि रेलवे की कुल स्थिर सम्पत्ति का एक प्रविधिक मूल्यांकन सर्वेक्षण किया जाये । उस के बाद जितने भी अवक्षयण का अब तक अनुमान किया गया है उतना कुल पूंजी में से निकाल दिया जाये । इस का प्रभाव यह होगा कि कुल पारित पूंजी अथवा सामान्य राजस्व द्वारा दिया गया कुल ऋण घट कर लगभग ५० प्रतिशत रह जायेगा । यदि यह रकम कम हो जायेगी तो सामान्य राजस्व को ब्याज की हानि होगी । यदि ऋण पूंजी पर का ब्याज देने के बाद भी रेलवे को आय हो तो अवक्षयण निधि का प्रबन्ध करने के बारे में जितनी आय बचे उस का आधा सामान्य राजस्व को एक भागीदार के नाते दे दिया जाये । यदि ऐसा किया गया तो लेखा प्रणाली ठीक आधार पर आ जायेगी ।

वर्तमान स्थिति ऐसी है कि यदि सामान्य राजस्व को रेलवे से ब्याज न मिले तो सामान्य राजस्व को उतनी हानि होगी और उसे अपने आय-व्यय का सन्तुलन करने के लिये और अधिक करारोपण करना पड़ेगा । जो तरीका मैं ने बताया है उस से हानि कम हो जायेगी । यदि ऐसा न किया गया तो सामान्य राजस्व को रेलवे से ब्याज मिलता रहेगा, सभी निधियां कम होती जायेंगी और भारित पूंजी बढ़ती जायेगी । पहले-जो आंकड़े दिये गये थे उन के अनुसार आशा की जाती थी कि १९५०-५५ में प्रत्येक वर्ष रेलवे के आय-व्ययक में अतिरेक बढ़ता रहेगा । परन्तु अब जो आंकड़े दिये गये हैं उस के अनुसार आगामी पांच वर्षों में रेलवे

में किसी प्रकार के अतिरेक की आशा नहीं है, वरन् घाटा होने की आशंका है । इसलिये रेलवे के लेखे जोखे को ठीक करने का अवसर आ गया है । ऐसी परिस्थिति आ गई है कि रेलवे को किरायों तथा माल ले जाने के भाड़ों की दरों को बढ़ाना पड़ेगा ।

रेलवे दर समिति ने इस पर विचार किया है । भाड़े की दरें ऐसे आधार पर नियत की जानी चाहियें जिस से कि अन्य उद्योगों पर बुरा प्रभाव न पड़े । इस समिति ने कार्य-करण के सम्बन्ध में बहुत सी शिकायतें की हैं । इसलिये मेरा सुझाव है कि देश के विकास के साथ रेलवे के विकास का समन्वय करना बहुत आवश्यक है क्योंकि एक ओर हम औद्योगिक उत्पादन बढ़ाना चाहते हैं तो दूसरी ओर दरों के बढ़ जाने से उत्पादन का ह्रास होने लगेगा ।

**डा० लंका सुन्दरम् :** इस प्रतिवेदन में रेलवे प्रशासन की एक एक बात को लिया गया है परन्तु इतने महत्वपूर्ण प्रश्न को हल करने के लिये इस समिति की छै बैठकें भी नहीं की गईं । इस कार्य के लिये संयुक्त संसदीय समिति के स्थान पर एक विशेषज्ञ समिति नियुक्त किये जाने की आवश्यकता थी क्योंकि यह विषय बहुत ही पेचीदा, वित्तीय तथा प्रशासन सम्बन्धी है । इस का परिणाम यह हुआ कि उक्त समिति को अधिकांशतः उन्हीं तथ्यों तथा परामर्शों पर निर्भर रहना पड़ा जो कि रेलवे बोर्ड ने प्रस्तुत किये । रेलवे बोर्ड एक पूर्ण रूप से सुरक्षित संस्था रही है जिस के मामलों में किसी को हस्तक्षेप नहीं करने दिया जाता है और यदि कोई प्रयत्न किया जाता है तो उस का स्वागत नहीं किया जाता है ।

प्रतिवेदन की कंडिका १८ में अधिक पूंजी विनियोग के सम्बन्ध में कहा गया है कि :

लंका सुन्दरम्]

इसका पूजा विनियोग का रेलवे बोर्ड द्वारा ठीक ठीक अनुमान लगाया जाना चाहिये ।”

यह काम रेलवे बोर्ड के लिये नहीं छोड़ा जाना चाहिये था वरन् यह काम तो इसी समिति के करने का था । आंकड़ों का अदल बदल तथा समूहन कर के ऐसी स्थिति उत्पन्न कर दी गई है जिस के अन्तर्गत माननीय रेलवे तथा परिवहन मंत्री ने आंकड़ों का समूहन अनेक प्रकार की निधियों में तथा लाभांशों में कर दिया है ।

जैसा कि पहले मैं ने कहा है, इस बात के लिये अनेक कारण हैं कि यह विशिष्ट संकल्प सभा के समक्ष क्यों लाया जाय । कार्य मंत्रणा समिति का सदस्य होने के नाते मुझे वे कारण मालूम हैं । मैं सभी बातों के विस्तार में नहीं जा सकता हूँ किन्तु ६०० करोड़ रुपये के उपक्रम का भाग्य इस प्रकार निपटाया जा रहा है । मैं पुनः दोहराता हूँ कि जहां तक रेलवे वित्त और सामान्य वित्त का संबंध है, योग्य प्रविधिविज्ञों तथा विशेषज्ञों द्वारा जांच की जानी चाहिये थी ।

आप की सिफारिश यह है कि अगले पांच वर्षों के लिये यथापूर्व स्थिति हो । इस विशिष्ट सिफारिश की ओर सभा का ध्यान आकृष्ट करने का मैं ने प्रयत्न किया है । वह सिफारिश सूची (संख्या ८, पैरा ३७) में दी गई है । रेलवे मंत्रालय इन पांच वर्षों में रेलवे के साधारण कार्यों का एक पुनर्विलोकन अगली अभिसमय समिति को विचारार्थ प्रस्तुत करे । मुझे खेद है कि यह इस प्रकार किया गया है । यह विशेषज्ञों द्वारा विचारणीय प्रश्न है और इस प्रकार नहीं निपटाया जाना चाहिये ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** क्या सभा यह समझे कि माननीय सदस्य यह चाहते हैं कि

इस विषय पर अभिसमय समिति द्वारा विचार किये जाने से पूर्व, विशेषज्ञ समिति विस्तृत अनुसन्धान करे जिस से अभिसमय समिति अपना स्वतंत्र निर्णय दे सके ?

**डा० लंका सुन्दरम :** यह बहुत पेचीदा और कठिन प्रश्न है और प्रवर समितियों के इतना समय और इतनी प्रविधिक क्षमता नहीं होती है । मेरे तर्क का यही मुख्य आशय है ।

अब मैं अपने संशोधन के सम्बन्ध में कुछ कहता हूँ । मेरे माननीय मित्र श्री तुलसी दास किलाचन्द ने भाड़ा प्रणाली के सम्बन्ध में निर्देश किया था । आसनसोल से कलकत्ता कोयला ले जाने का भाड़ा जिस की दूरी रानीगंज कोयला खानों से १२५ मील है, ५ रुपये ७ आने हैं; धनबाद से कलकत्ता (दूरी १६१ मील) : ७ रुपये है; आदरा से कलकत्ता (दूरी १७७ मील) : ७ रुपये ११ आने है । यह एक बात है जिसे माननीय सदस्य याद रखें । अब इसी प्रकार अन्य स्थानों की दरों को देखिये । एक तो आसनसोल धनबाद, आदरा से बम्बई तक और दूसरा इन्हीं स्थानों से अहमदाबाद बड़ौदा तक । आसनसोल से बम्बई (कुल १२१६ मील) का भाड़ा १८ रुपये ३ आने है; आसनसोल से अहमदाबाद (१,१६७ मील) तक २० रुपये ३ आने हैं; आसनसोल से बड़ौदा (१,१६२ मील) तक २० रुपये ३ आने है; दूसरे शब्दों में, अहमदाबाद और बड़ौदा तक बम्बई से कम दूरी होने पर भी अधिक भाड़ा लिया जाता है । एक और उदाहरण लीजिये । धनबाद से बम्बई (११८० मील) तक का भाड़ा १८ रुपये ३ आने है; धनबाद से बड़ौदा (दूरी ११५५ मील) तक का भाड़ा १६ रुपये १२ आने है; धनबाद से अहमदाबाद (दूरी ११६०

मील) तक का भाड़ा १६ रुपये १४ आने है। इसी प्रकार इन्दौर के लिये भाड़े की तुलना किये जाने पर यह उदाहरण सर्व साधारण होगा और सारे देश पर लागू होगा।

**उपाध्यक्ष महोदय :** क्या ये सब बातें इस से उत्पन्न होती हैं ? क्या रेलवे अभिसमय समिति को इन विषयों पर आलोचना करने और यह कहने का कि किसी व्यापार के लिये एक दर होनी चाहिये, अधिकार है ? रेल के आय-व्ययक सम्बन्धी चर्चा में ये बातें अधिक संगत हो सकती हैं।

**डा० लंका सुन्दरम् :** समिति के प्रतिवेदन से यह साधारण धारणा है कि किराये और भाड़ों में वृद्धि की जाय।

**उपाध्यक्ष महोदय :** समिति इस प्रकार का कोई सुझाव न देने और ऐसी कोई धारणा न उत्पन्न करने के लिये विशेष रूप से सतर्क थी।

**डा० लंका सुन्दरम् :** मैं पैरा २३ का निर्देश कर रहा हूँ। इस सम्बन्ध में मेरे दो मुख्य विचार इस प्रकार हैं : जैसा कि इस प्रतिवेदन में कहा गया है, रेलों की वित्तीय स्थिति बहुत उत्साहजनक नहीं है और वह समस्यापूर्ण है। अंशदान पांच करोड़ रुपये अधिक बढ़ाने से अवश्य ही किराये और भाड़े में वृद्धि होगी।

मेरा कथन यह है कि मैं विशेष कर भाड़े के वैज्ञानिक न होने के प्रश्न के बारे में बहुत चिन्तित हूँ। आज प्रातःकाल मेरे माननीय मित्र श्री अलगेशन से जब यह पूछा गया कि क्या इस सम्बन्ध में रेलवे दर न्यायाधिकरण को कोई निर्देश किया गया था तो उन्होंने ने नकारात्मक उत्तर दिया था और कहा था कि यह प्रश्न विचाराधीन है। किन्तु यह प्रश्न अनेक वर्षों से विचाराधीन

है। अतः यह स्पष्ट है कि रेलवे बोर्ड तथा रेलवे मंत्रालय इस विषय पर कोई निर्णय नहीं कर पा रहे हैं।

**श्री अलगेशन :** मैं ने यह नहीं कहा था कि इस पुनर्विलोकन का कार्य रेलवे दर न्यायाधिकरण को सौंपना चाहते थे। किन्तु यह प्रस्थापना की जाती है कि ऐसा पुनर्विलोकन किया जाय। मैं ने यही कहा था।

**डा० लंका सुन्दरम् :** रेलवे बोर्ड के समक्ष यहां दो पद्धतियां हैं। उन्होंने ने इन शब्दों का प्रयोग किया था "न्यायाधिकरण के पास अधिक काम नहीं है"। आर्थिक, औद्योगिक तथा अन्य दशाओं के आधार पर वह भाड़ा प्रणाली का बराबर पुनर्विलोकन क्यों नहीं करता है ? न्यायाधिकरण के समक्ष याचिकायें क्यों प्रस्तुत की जायें ? वह लगातार पुनर्विलोकन का कार्य नहीं करता रहता है ?

**श्री अलगेशन :** इस से यह दिखाई पड़ता है कि भाड़ा प्रणाली में कोई दोष नहीं है।

**डा० लंका सुन्दरम् :** निर्धारित किरायों और दरों में कोई एकरूपता नहीं है। इसी कारण मैं ने अनेक स्टेशनों से आंकड़े बताये हैं।

**श्री एल० बी० शास्त्री :** क्या डा० लंका सुन्दरम् यह उपयुक्त समझते हैं कि न्यायाधिकरण इस प्रश्न का विवेचन करे, क्योंकि वह एक अर्ध-न्यायिक संस्था है और जो भी मामले उसे निर्दिष्ट किये गये हैं वह किरायों के औचित्य के बारे में रहे हैं ? यदि इस विषय पर किसी समिति को विचार करना ही हो, तो वह निश्चय ही रेलवे दर न्यायाधिकरण नहीं हो सकता है।

**डा० लंका सुन्दरम् :** रेलवे दर न्यायाधिकरण इस बात की प्रतीक्षा करता है

[डा० लंका सुन्दरम्]

कि शिकायतें प्रस्तुत की जायें। यदि माननीय रेलवे मंत्री भाड़े के वैज्ञानिकन के प्रश्न की विवेचना नहीं करना चाहते हैं तो वह कोई दूसरी संस्था स्थापित करें। न्यायाधिकरण एक संविहित संस्था है और जब तक हम संविधान को संशोधित न करें उसे बनाये रखना हमारा कर्त्तव्य है। किन्तु हमारा आग्रह भाड़े के वैज्ञानिकन की अत्यावश्यकता के विषय में है, अन्यथा औद्योगीकरण की प्रगति पर बुरा प्रभाव पड़ेगा और आगामी वर्षों में सरकार पंच वर्षीय योजना के अधीन अनेक मामलों को नहीं निपटा सकेगी।

इस के बाद मुझे इस बात से भी संतोष नहीं हुआ है कि संयुक्त समिति यह निर्णय कर सकी कि रेलवे कोई वाणिज्यिक उपक्रम है या सार्वजनिक उपयोगिता का उपक्रम है; और जब तक यह निर्णय न हो जाय आप ऐसी कोई नीति निर्धारित नहीं कर सकेंगे जिस से कि समस्या सुलझ सके।

**उपाध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य का दृष्टिकोण क्या है ?

**डा० लंका सुन्दरम् :** मेरे विचार से यह सार्वजनिक उपयोगिता का उपक्रम है, और इस सभा को इस विषय में स्पष्ट घोषणा कर देनी चाहिये। मैं समिति के इस निर्णय से संतुष्ट नहीं हूँ कि वह दोनों का एक मिश्रण है। मैं इस अवसर पर यह कहना चाहता हूँ कि वह सार्वजनिक उपयोगिता का ही उपक्रम है।

लाभांश की दर के प्रश्न के सम्बन्ध में, मेरे विचार से चार प्रतिशत बहुत ऊँची दर है। अतः तीन प्रतिशत बहुत उपयुक्त दर है। मैं ने प्रतिवेदन के पैरा ३० की ओर संकेत किया है जिस में यह कहा गया है कि यदि रेलवे भुगतान करने में असमर्थ हो तो साधारण राजस्व से पुनः देने के लिये

कहा जाय। अतः रेलवे से साधारण राजस्व को और साधारण राजस्व से रेलवे को यह आदान प्रदान क्यों किया जाय ?

**श्री एन० श्रीकान्तन नायर :** मैं ने मूल संकल्प में दुहरा संशोधन रखा है। एक सिफारिश संख्या २ से सम्बन्धित है। मेरे विचार से चार प्रतिशत बहुत अधिक है और अगले पांच वर्षों के लिये केवल ३१/२ प्रतिशत लाभांश देने की आवश्यकता है। इस उद्देश्य के लिये पहले तीन करोड़ रुपये नियत किये गये थे और मेरा यह सुझाव है कि वह चार करोड़ रुपये कर दिया जाय।

कुछ हद तक मेरे पूर्व वक्ताओं ने मेरे तर्क उपस्थित किये हैं। मेरी भी यही धारणा है कि रेलवे अभिसमय समिति की सिफारिशों संतोषजनक नहीं हैं। उस की सिफारिशों से मेरी यह धारणा हुई है कि रेलवे को सार्वजनिक उपयोगिता की संस्था नहीं माना गया है, बल्कि उसे रुपया बनाने की एक मशीन समझा गया है।

एक तर्क यह रखा गया है कि रेलवे यदि खुले बाजार से ऋण ले तो उसे ब्याज की ऊँची दर देनी पड़ेगी, जो उस के द्वारा सामान्य राजस्व में दिये जाने वाले लाभांश की दर से अधिक होगी। यह एक ऐसा विचित्र तर्क है जो कोई सरकार अपनी रेलवे या अपनी जनता के समक्ष नहीं रख सकती है।

दूसरा तर्क यह रखा गया है कि रेलवे पिछले पांच वर्षों में साधारण ब्याज के अतिरिक्त सात करोड़ रुपये और देती आई है। यह कोई कारण नहीं होता चाहिये कि रेलवे से अधिक रुपया खींचा जाय या वही ब्याज की दर जारी रखी जाय खास कर जबकि वह घाटे में काम कर रही हो।

रेलवे बोर्ड ने यह घोषणा की है कि यदि ब्याज चार प्रतिशत की मूल दर से

देना पड़ा तो ३१ करोड़ रुपये की कमी होगी। षाटा पूरा करने के लिये पृष्ठ ७ पर दिये गये सुझाव भी स्वीकार करने योग्य नहीं हैं। उस में दो सुझाव हैं। प्रथम विलम्बकाल का प्रावधान है। उस से अन्तिम ऋण का बोझ और अधिक बढ़ जाता है और बुरा दिन कुछ टल जाता है। जहां तक भाड़े में समन्वय करने का सम्बन्ध है, किसी भी समन्वय से उद्देश्य पूरा नहीं हो सकता है। वह समन्वय किराये और भाड़े में केवल वृद्धि करने के लिये ही होगा। अतः यह उचित नहीं है कि हम किराये और भाड़े में वृद्धि करें विशेष कर जबकि देश में आर्थिक मन्दी है और रुपये की कमी है। जनता किराये और भाड़े में वृद्धि किसी प्रकार बर्दाश्त नहीं कर सकती है। अतः मेरे विचार से सब से अधिक उपयुक्त मार्ग यह है कि प्रति वर्ष ६ १/४ करोड़ रुपये ब्याज कम कर दिया जाय—या ब्याज की दर एक चौथाई कम कर दी जाय। अपने भाषण के अन्त में डा० लंका सुन्दरम् ने भी यही सुझाव रखा था। फिर भी मेरी धारणा है कि सामान्य राजस्व का रेलवे पर कुछ हक है। इस बात की उपेक्षा नहीं की जा सकती है कि रेलवे ३.१७ प्रतिशत ब्याज अभी देती है और संभव है कि भविष्य में उसे कुछ अधिक देना पड़े। इसलिये मैंने सुझाव दिया है कि तीन प्रतिशत के स्थान पर ३ १/२ प्रतिशत होना चाहिये।

ब्रिटिश रेलों और भारतीय रेलों के तुलनात्मक अध्ययन से यह स्पष्ट होगा कि युद्धकाल में निजी कंपनियों को ब्रिटिश रेलों में विनियोजित इतनी ही पूंजी के लिये केवल ३.७५ प्रतिशत ब्याज मिलता था। पिछले कुछ वर्षों में, १९४१ के द्वितीय करार के आधार पर निजी कंपनियों को दी जाने वाली पुरानी दर को क्रायम रखने के लिये ब्रिटिश सरकार बहुत अधिक सहायता दे

रही है। रेलवे सेवा को बनाये रखने के लिये ब्रिटिश राज कोष (एक्सचेकर) प्रतिवर्ष डेढ़ से दो करोड़ पाँड तक होता है। ऐसे समय में हमारी सरकार यह कहती है कि रेलवे ब्याज के रूप में न केवल अपना उत्तरदायित्व पूरा करे बल्कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना को चलाने के लिये पर्याप्त अंशदान भी दे। मैं इसे नहीं समझ पाता हूँ। हमारी मांग यह है कि भारत सरकार महाजन की तरह बर्ताव न करे। यद्यपि लाभांश की दर ३ १/२ प्रतिशत निर्धारित की गई है और यद्यपि हम सहमत हैं कि अगले पांच वर्षों के लिये औसत ब्याज की न्यूनतम दर ३.१८ प्रतिशत होगी, फिर भी सामान्य राजस्व को ब्याज की दर के अतिरिक्त ३.२ प्रतिशत लाभांश प्राप्त होगा।

[ श्री बर्मन पीठासीन हुए ]

ब्याज की दर अथवा लाभांश को कम करने के लिये दूसरा महत्वपूर्ण कारण यह है कि रेलवे की जमा पूंजी बराबर कम होती जा रही है। जैसा कि माननीय सदस्य श्री तुलसीदास ने बताया है, रेलवे की रक्षित निधि धीरे धीरे समाप्त हो रही है। १९५२-५३ में प्रारम्भिक शेष, १,२२,८२,८५,००० रुपये था। १९५४-५५ में उस निधि का अन्तिम शेष ९८,१६,१७,००० रुपये अनुमानित किया जाता है। इस प्रकार दो वर्षों में लगभग २४,६६,६८,००० रुपये खर्च किये जा चुके हैं। रेलवे विकास निधि का १९५२-५३ में प्रारम्भिक शेष २२,४७,६५,००० रुपये था और १९५४-५५ में अन्तिम शेष १३,६६,३०,००० रुपये अनुमानित किया जाता है। इस प्रकार ८,८१,३५,००० रुपये खर्च हो गये हैं। इस प्रकार पिछले दो या तीन वर्षों में रक्षित निधि में से ३३,५०,००,००० रुपये खर्च हो चुके हैं। रेलवे बोर्ड और समिति ने भी यह मान लिया है कि भविष्य में भी रक्षित

[ श्री एन० श्रीकान्तन नायर ]

निधि पर अधिक बोझ रहेगा । यदि सभा इस बात पर आग्रह करे कि लाभांश चार प्रतिशत प्राप्त हो, तो जैसा कि श्री तुलसीदास ने बताया है, रेलवे के लिये कोई रक्षित निधि नहीं रहेगी । अतः मेरा यह निवेदन है कि दर ३ १/२ प्रतिशत तक कम कर दी जाय ।

दूसरा परिवर्तन मैं यह चाहता हूँ कि रेलवे परिवहन का उपयोग करने वाले यात्रियों की सुविधा के लिये न्यूनतम नियतन को और अधिक बढ़ा दिया जाय । पहले वह तीन करोड़ रुपये निर्धारित किया गया था । हम जानते हैं कि प्रथम पंचवर्षीय योजना में अनेक नई लाइनें चालू की गई हैं और दूसरी पंचवर्षीय योजना में १५०० मील नई लाइनें बनाने की प्रस्थापना है । अतः इस विस्तार के होते हुए न्यूनतम नियतन नहीं बढ़ाया गया है । यह उचित नहीं है । फिर, रेलवे बोर्ड ने सिफारिश की है और समिति ने यह स्वीकार कर लिया है कि अन्य मदों जैसे माल गोदामों, यात्रियों के लिये प्लेट फार्मों और अन्य कार्यों के अन्तर्गत होने वाला व्यय उस में जोड़ दिया जाये । यहां रेलवे बोर्ड ने इस सभा को और समिति को बताया है कि यदि यह नई मदें जोड़ भी दी जायें, तो यात्रियों की सुविधाओं के मामले में कोई अन्तर नहीं पड़ेगा । ऐसा नहीं हो सकता है । अतः यात्रियों की सुविधा के लिये न्यूनतम नियतन के बढ़ाये जाने के लिये दो आधार हैं । एक तो यह कि नई लाइनें बढ़ाई गई हैं और अगले पांच वर्षों में १५०० मील लाइनें और बढ़ाई जाने वाली हैं । दूसरा आधार यह है कि अन्य मदों जैसे माल गोदामों, प्लेटफार्मों आदि पर होने वाला व्यय भी इस में जोड़ा जा रहा है । अतः मेरा यह आग्रह है कि तीन करोड़ रुपये की राशि बढ़ा कर चार करोड़ रुपये

कर दिया जाय । श्री दामोदर मेनन का यह संशोधन कि वह पांच करोड़ रुपये कर दी जाय, स्वीकार करने में मुझे कोई आपत्ति नहीं है । यह बहुत अधिक नहीं होगी क्योंकि दो मदों के अन्तर्गत वृद्धि करनी है । यदि सभा इस को बहुत अधिक समझती है तो कम से कम चार करोड़ रुपये की राशि रेलवे परिवहन के सभी प्रकार के उपभोक्ताओं की सुविधाओं के लिये पृथक् रक्षित कर दी जाय ।

**सभापति महोदय :** श्री आर० डी० मिश्र ।

**श्री दामोदर मेनन :** आप के पूर्व उपाध्यक्ष महोदय ने कहा था कि अन्य वक्ताओं से पहले संशोधनों के प्रस्तावक भाषण देने के लिये बुलाये जायेंगे । मैं अन्तिम संशोधन-प्रस्तावक हूँ । अतः मैं आशा करता हूँ कि आप मुझे अवसर देंगे ।

**सभापति महोदय :** मैं उन्हें अगला अवसर दूंगा ।

**श्री आर० डी० मिश्र (जिला बुलन्द-शहर) :** रेलवे कनवेंशन कमेटी की रिपोर्ट देख कर मुझे बड़ा अफसोस हुआ । उस का कारण यह है कि सन् २४ में यह निश्चय किया गया कि रेलवे का और जनरल फाइनेन्स का हिसाब अलग अलग रखा जाय और यह तो किया गया कि रेलवे कितना रुपया जनरल फाइनेन्स को दे । इस के बाद बहुत सी कमेटियां हुईं । सन् ४९ में पार्लियामेंट की एक कमेटी नियुक्त की गई । उस ने यह निश्चय किया कि पांच साल के बाद हिसाब देखा जाय कि कितना रुपया मिलना चाहिये । उस के मुताबिक इस साल भी एक कमेटी बनाई गई और उस कमेटी के लिये १२ तारीख को हमारे हाउस ने मेम्बर नामजद किये और १४ तारीख को



काउंसिल आफ स्टेट्स से नामजद हो गये । १२ तारीख को कमेटी बनने के बाद उस का कोई काम नहीं हुआ । पहली अक्टूबर को वह कमेटी बुलाई गई । उस दिन उन्होंने ने सिर्फ एक क्वेश्चनेयर तैयार किया और रेलवे बोर्ड से कह दिया कि इन के जवाबात दे और अपना एक मेमोरेंडम तैयार कर के कमेटी को दे और फाइनेन्स कमिश्नर से भी एक रिपोर्ट मांगी । उस के बाद कमेटी की बैठक १२, १३, और १५ नवम्बर को हुई । हमारी पार्लियामेंट १२ नवम्बर से शुरू हुई है । लिहाजा इस कमेटी के मेम्बरान इस से दो तीन दिन पहले आ गये होंगे । और तीन दिन में उस कमेटी ने उस काम को खत्म कर दिया । इस रिपोर्ट से मालूम होता है कि रेलवे बोर्ड ने कोई मेमोरेंडम कमेटी को दिया था और फाइनेन्सल कमिश्नर ने भी कोई रिप्यू दिया था । लेकिन हम को कोई मेमोरेंडम नहीं सप्लाई किया गया जिस से हम पता लगा सकें कि जो सिफारिश कमेटी ने की है वह मेमोरेंडम से निकलती है या नहीं । हम अपनी राय कैसे कायम करें । यह रिपोर्ट हमारे सामने है । पांच-चार बातें रेलवे बोर्ड व फाइनेन्सल कमिश्नर की हमारे सामने रख दीं । उन को हम कैसे मालूम करें कि वह कहां तक सही हैं । मैं यह तरीका जरा गलत समझता हूं कि पार्लियामेंट के मेम्बरान को वह डाक्यूमेंट न सप्लाई किये जायें जोकि कमेटी को दिये गये थे । हम कैसे अपनी राय कायम करें और सोचें कि कितना रुपया रेलवे को देना चाहिये । पहली शिकायत तो मेरी यह है ।

दूसरी बात यह है कि रेलवे का इतना कम्प्लीकेटेड हिसाब है । उसे जांचने के लिये एक कमेटी मुकर्रर की गई ताकि वह संसद् को सही मशविरा दे कि कितना रुपया खनरल फाइनेन्स को रेलवे से मिलना चाहिये । इस काम में जनता का जितना रुपया लगा

हुआ है उतना लाभ भी होता है या नहीं होता है । लेकिन इस कमेटी ने तीन दिन में सरसरी तौर पर रेलवे के कुल हिसाब की जांच कर ली यह बात मेरी समझ में नहीं आई । तीन दिन में तो एक छोटे से दफ्तर के हिसाब की जांच करना भी मुश्किल है ।

अब देखिये कि रेलवे बोर्ड ने दो तीन मोटी मोटी बातें रख दीं वही कमेटी ने मान लीं । पहली यह कि जो चार पर सेंट अब तक लेते हैं वही आगे पांच साल तक लिये जाइये, और फिर कुछ दिक्कतें रख दीं कि कुछ नई लाइनें बनानी हैं इसलिये उस में कुछ कन्सेशन यहां मिलनी चाहिये और कुछ और बातों में वहां कन्सेशन मिलना चाहिये । और कमेटी ने कह दिया कि बिल्कुल ठीक । तो एक इतने बड़े कन्सर्न के मुताल्लिक इस तरीके की रिपोर्ट पार्लियामेंट के सामने पेश हो इसे मैं गलत समझता हूं और मैं अपने रेलवे मिनिस्टर साहब से कहना चाहता हूं कि वह इस की पूरी जांच करने की कोशिश करें । इस तरह से कमेटी को दो तीन बैठकें बुलाई जायें और फिर पांच साल के लिये मुहर लगा दी जाय यह ठीक नहीं है । मुझे रेलवे बोर्ड का कोई ऐतबार नहीं है । मुझे पहले ऐतबार था कि रेलवे बोर्ड कुछ काम करता है । लेकिन अब मेरी राय रेलवे बोर्ड के मुताल्लिक यह है कि वह बिल्कुल गलत जाता है । उन का हाल मुगलिया सल्तनत की तरह से है । कोई बात उन से कही जाय वह सुनने के लिये तैयार ही नहीं है । इस बारे में मैं एक मामूली सी मिसाल दूं । वैसे मैं ने रेलवे बोर्ड के बारे में कहानियां तो बहुत कुछ सुन रखी थीं लेकिन जब तक आदमी पर खुद पर नहीं बीतती है वह ठीक से नहीं समझ पाता है । मैं अपनी एक मिसाल आप को बतलाना चाहता हूं । इसी तजरबे से मैं कहता हूं कि मुझे यकीन नहीं है कि जो मेमोरेंडम उन्होंने ने दिया है वह सही होगा ।

[ श्री आर० डी० मिश्र ]

अपने तजरबे के बाद मैं रेलवे बोर्ड की हर चीज को शक की निगाह से देखने लगा हूँ। दूध का जला छाछ को भी फूंक फूंक कर पीता है। इसी तरह से मैं रेलवे बोर्ड के सब कामों को शुबहे की नजर से देखता हूँ। जब मैं यहां पार्लियामेंट में आया तो मैं ने चाहा कि एक एक्सप्रेस देहली-बुलन्दशहर खुर्जा हो कर चले तो अच्छा है। यहां पर एक रेलवे का महकमा है। मैं ने रेलवे मिनिस्टर साहब से अर्ज किया कि यह जो लाइन टूंडला होती हुई कलकत्ता को जाती है इस लाइन पर इस वक्त चार थू एक्सप्रेस गाड़ियां देहली से चलती हैं। उन का गाड़ियाबाद से खुर्जा तक कोई स्टापेज नहीं था। इन चार गाड़ियों में से कोई भी बुलन्दशहर और हापुड़ होती हुई नहीं जाती थी। मैं ने मिनिस्टर साहब से कहा कि अगर आप इन चार गाड़ियों में से एक को डाइवर्ट कर दें ताकि वह हापुड़-बुलन्दशहर हो कर जाय और बाद में खुर्जा पर मेन लाइन में मिल जाय तो रेलवे का कोई नुकसान नहीं होगा और इस से लोगों को बहुत आराम हो जायगा। मिनिस्टर साहब ने उस मामले को रेलवे बोर्ड को रेफर कर दिया। उस का यह नतीजा हुआ कि तूफान एक्सप्रेस जोकि खुर्जा और टूंडला होती हुई जाती थी और जिस से कि मुसाफिरो को बड़ा आराम था, डाइवर्ट कर दी गई मगर वह मथुरा आगरा हो कर जाने लगी। अब आप अन्दाजा कीजिये कि इस से मुसाफिरो को क्या फायदा हुआ और इस से रेलवे को क्या फायदा हुआ। मैं मिनिस्टर साहब से कहता हूँ कि वह रेलवे बोर्ड से पूछें कि इस गाड़ी के मथुरा-आगरा हो कर डाइवर्ट करने से देहली से कलकत्ता जाने वाले मुसाफिरो को क्या आराम मिला और रेलवे को कितना फायदा हुआ। यह देख कर मैं ने सोचा कि

अच्छा होता अगर मैं मिनिस्टर साहब को यह मामला रिप्रेजेंट न करता। यह रेलवे बोर्ड का कारनामा है। यह है नम्बर १।

एक माननीय सदस्य : ये बातें तो आप को बजट के समय कहनी चाहियें।

श्री आर० डी० मिश्र : इस वक्त मैं इन बातों को इसलिये कहना चाहता हूँ क्योंकि यह जो हमारे सामने रिपोर्ट पेश है इस में रेलवे बोर्ड का मामला है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस हाउस ने यह पास किया कि इस हाउस के मेम्बरो को रेलवे पास दिया जाय ताकि वे सारे हिन्दुस्तान में सफर कर सकें। पास की कोई डेफीनीशन एक्ट में नहीं थी।

सभापति महोदय : शान्ति, शान्ति। यह प्रकरणसंगत नहीं है। प्रश्न तो आय या राजस्व को बांटने का है।

श्री आर० डी० मिश्र : मैं यह सबमिट कर रहा हूँ कि इस कमेटी की रिपोर्ट का कुल बेसिस है रेलवे बोर्ड का मैमोरेण्डम और फाइनैन्शल कमिश्नर की रिपोर्ट। मैं कहता हूँ कि ये डाकूमेंट हम को सप्लाई नहीं किये गये ताकि हम जांच सकते। और मैं एक मिसाल दे रहा था कि रेलवे बोर्ड हम को किस तरह से मिसडाइरेक्ट करता है। अगर हम को मैमोरेण्डम मिलता तो हम उस को देखते और राय कायम करते कि कितना रुपया मिलना चाहिये। लेकिन हम को यह मैमोरेण्डम नहीं मिला इस से मुझे लगता है कि कहीं हम को मिसडाइरेक्ट तो नहीं किया गया है। मैं कोई शिकायत नहीं कर रहा हूँ। मैं यह बतला रहा था कि यहां मेम्बरोन को रेलवे पास देने के लिये कानून पास हुआ। अब रेलवे में पासी के लिये कायदा यह है कि फर्स्ट क्लास के

पास वाले के साथ दो सर्वेंट एलाउड हैं और सैकंड क्लास वाले के साथ एक सर्वेंट एलाउड है। रेलवे का यह रूल मौजूद था। रेलवे बोर्ड ने पार्लियामेंट के मेम्बरों के पासों को टिकट माना। इस के सम्बन्ध में एक सदस्य ने मिनिस्टर साहब को एक पत्र लिखा। मिनिस्टर साहब ने यह मानला रेलवे बोर्ड को रेफर किया, तो उन्होंने कहा कि यह पास टिकट की तरह इस्तेमाल हो सकता है।

श्री एस० एन० दास (दरभंगा मध्य) : रेलवे बोर्ड के काम के सम्बन्ध में आप बंजट के समय कह सकते हैं।

श्री आर० डी० मिश्र० : मैं यह कह रहा हूँ कि मिनिस्टर साहब ने पास का मामला रेलवे बोर्ड को रेफर किया और उन्होंने कहा कि इस पास को टिकट के तौर पर इस्तेमाल किया जाय और जो पास बना कर मेम्बरों को दिये गये उस पर यह लिख भी दिया गया। इस तरह से उन्होंने ला के खिलाफ इंटरप्रेशन दिया। पार्लियामेंट ने 'पास' तै किया रेलवे बोर्ड को उस को 'टिकट' कहना उचित नहीं था। जो मैं ने मिसालें दीं वह यह बतलाने के लिये कि मुझे रेलवे बोर्ड का कैसा तजर्बा है और इसीलिये मैं कहता हूँ कि दूध का जलो छाछ को भी फूक फूक कर पीता है। रेलवे बोर्ड के मेमोरेण्डम की बिना पर यह रिपोर्ट आई है। इसलिये मैं इस रिपोर्ट को ज़रा शुबहे की निगाह से देखता हूँ।

अब यह सवाल उठता है कि जब रेलवे बोर्ड की ऐसी हालत है तो कमेटी की इस रिपोर्ट पर जो हमारे सामने है हम क्या राय दें। हम से कहा जाता है कि हम इस रिपोर्ट को मान लें। इस रिपोर्ट को देखने से पता चलता है कि कमेटी ने दो सजेशन रखे हैं जो कि पैरा १३ में दिये गये हैं। एक तो यह है :

“(a) a small fixed percentage on the Capital-at-charge, plus sharing of profits after payment of interest.”

यानी उन्होंने एक सजेशन यह रखा कि सूद के देने के बाद थोड़ा सा नियत रुपया असल पर ले लिया जाय और कुछ मुनाफे में से लिया जाय। और दूसरा सजेशन यह रखा :

“(b) Interest on Capital, plus ap levy of Income-tax as on other Government Undertakings together with or without any contribution for investment, fixed or varying.”

जैसे सरकारी दूसरे व्यापारी कामों में लगे हुए रुपये का सूद तथा इन्कम टैक्स का लेवी लिया जाय और उस के बाद लगे हुए रुपये का कोई कन्ट्रीब्यूशन नियत किया हुआ या बदलता हुआ लिया जाय या नहीं लिया जाय। क्योंकि प्रत्येक कर्माशियल कन्सर्न को मूल रुपये पर सूद देना पड़ता है और आमदनी पर सरकार को इन्कम टैक्स देना पड़ता है और इस के बाद हिस्सेदारों को मुनाफा या डिविडेंड देना पड़ता है।

कर्माशियल कन्सर्न्स अपना एकाउन्ट इन्कम टैक्स कानून के अनुसार ठीक-ठाक रखती हैं परन्तु रेलवे अपना हिसाब उस कानून के मुताबिक नहीं रखती, इसलिये आग जा कर इस रिपोर्ट में यह लिखा है कि अगर कमेटी ने दूसरी तजवीज़ मानी तो रेलवे एंकाउन्टिंग में बड़ी गड़बड़ी हो जायेगी। रेलवे बोर्ड कहता है कि हम अलग अलग हर तरह का एकाउन्ट नहीं रख सकते जिस तरह का एंकाउन्टिंग इन्कमटैक्स एक्ट के मुताबिक कर्माशियल कन्सर्न्स रखती हैं।

[ श्री आर० डी० मिश्र ]

इस से रेलवे का तमाम एकाउन्टिंग स्ट्रक्चर बदल जायगा, इसलिये इस चीज को न मानिये । क्यों साहब, अगर सब कर्मशियल कन्सन्स को जिस तरह से इन्कम टैक्स के क्रायदे के मुताबिक अपना एकाउन्ट रखना है तो रेलवे भी जो एक कर्मशियल कन्सन्स है वह अपना हिसाब उस तरह क्यों न रखे जैसे इन्कमटैक्स ऐक्ट में चाहा गया है । अगर उन का हिसाब-किताब और आडिट का सिस्टम इन्कम टैक्स के क्रायदे के तरीके का रहता तो हमारी यह कमेटी कुछ सही नतीजे निकाल कर एक सही रिपोर्ट इस सदन को दे सकती थी । मेरी राय में कमेटी को अपनी रिपोर्ट में रेलवे एकाउन्ट्स को ठीक तौर पर मेन्टेन करने के बारे में रेलवे बोर्ड को सजेशन देना चाहिये था लेकिन वह सुझाव इस में हम नहीं पाते । वहां पर रेलवे एकाउन्टों के अन्दर बड़ी गड़बड़ी होती है । बड़े बड़े सरप्लस स्टॉक पड़े रहते हैं और दूसरी बड़ी बड़ी शिकायतें होती हैं और आजकल एक रेलवे ऐन्टी-कॉरप्शन कमेटी बंठी है जब उस की रिपोर्ट आयेगी तब पता चलेगा कि रेलवे में कितनी गड़बड़ी होती है । रेलवे में हिसाब रखने का जो तरीका है वह गलत है और उन्हें ठीक से अपना हिसाब रखना चाहिये । इस कमेटी की रिपोर्ट में बारहवें पेज पर स्टॉक क्वार्टर्स के रेंट्स के बारे में जिक्र है, आडिट ने भी इस के बारे में रेलवे बोर्ड का ध्यान दिलाया था लेकिन अभी तक रेलवे बोर्ड ने तय नहीं किया कि कितना रुपया किस से किराये का लेना चाहिये । कमेटी की रिपोर्ट के बारहवें पेज पर पच्चसवीं लाइन के करीब ऐसा दिया हुआ है कि कमेटी ने रेलवे की १९५१ की आडिट रिपोर्ट के पैरा ४२ से यह देखा कि रेलवे क्वार्टरों से पर्याप्त किराया नहीं लिया गया । १९ मई, १९५४ को संसद् के समक्ष प्रस्तुत की गई आडिट रिपोर्ट

(रेलवेज) १९५३ में भी यह कहा गया है कि रेलवे बोर्ड ने निवासस्थानों के व्यय के अनुसार उन से पर्याप्त आय के प्रश्न को अब तक तय नहीं किया है

रेलवे बोर्ड ने यह काम नहीं किया । यह सभी चीजें दिखलाती हैं कि काफ़ी गड़बड़ है और इस के मुताल्लिक हमें ठीक तौर से जांच कर फ़ैसला करना चाहिये कि कितना हम को रेलवे से कंट्रीब्यूशन लेना चाहिये । इस तमाम हिसाब की गड़बड़ी का नतीजा यह हो रहा है कि जितनी आमदनी इस रेलवे से हम को होनी चाहिय वह नहीं हो रही है ।

आडिट रिपोर्ट में ऐसा लिखा गया है कि कुछ क्वार्टरों से जो किराया लिया जाता है वह ४ प्रतिशत कम है ।

रेंट जो हम चार्ज करते हैं उस के मुताल्लिक रेलवे बोर्ड ने हिसाब ठीक से नहीं किया । इसी तरह दूसरी और ऐसी चीजें हैं । हिसाब ठीक से न रखने के कारण किस तरीके से हम इस नतीजे पर पहुंच सकते हैं कि रेलवे को जनरल फ़ाइनेंस के लिये कितना रुपया देना चाहिये और कितना रुपया नहीं देना चाहिये । मैं मिनिस्टर साहब से अर्ज करूंगा कि आप ज़रा रेलवे बोर्ड को ठीक कीजिये और इस से काम ज़रा ढंग से लीजिये ताकि यह इस तरह की कार्यवाही न करें कि मांगें रास्ता किघर को, दें किघर को । मांगें बुलन्दशहर को और दें आगरे को, मांगें पास और दें टिकट । इस तरह से इन को काम करने की इजाजत न देनी चाहिये । रेलवे का काम ठीक होना चाहिये और कर्मशियल लाइन पर होना चाहिये ।

श्री रघुवीर सहाय (जिला एटा उत्तर पूर्व व जिला पूर्व बदायूं) : डिवीडेंड के मुताबिक क्या राय है ?

श्री आर० डी० मिश्र : जो राय इस पर कमेटी ने दी है उसका मैं स्वागत करता हूँ । जब दूसरी और कोई रिपोर्ट नहीं है तो इसको तो मानना ही है और इस पर वोट करना है । कमेटी की रिपोर्ट में चार परसेंट लिखा है तो उसके होते हुए हम कोई और ऐसा सुझाव नहीं दे सकते कि दो परसेंट लिया जाय या छे परसेंट लिया जाय । हां, अलबत्ता अगर तमाम मैटिरियल और सारे एकाउन्ट हमारे सामने रखे जाते कि इतना कैपिटल लगा और इतनी आमदनी और खर्च है तो जरूर हम कोई नतीजा निकाल सकते थे और उस की बिना पर यह सक्ते थे कि तीन परसेंट लिया जाय या बिल्कुल न लिया जाय, लेकिन जब कुछ मसाला हमारे सामने नहीं है तो कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है, वह कि हमें पास करनी है और दूसरी बात हम मौजूदा सूरत में कर ही नहीं सकते । मेरी समझ में तो इस तरीके से कमेटी बना कर उस की रिपोर्ट पेश करना हाउस की मंजूरी के लिये महज हाउस का टाइम बर्बाद करना है और कुछ नहीं है और इस प्रकार की रिपोर्ट से हम किसी सही नतीजे पर नहीं पहुंच सकते ।

श्री दामोदर मेनन : मेरा संशोधन ब्याज की दर को घटा कर ३.१८ प्रतिशत करने और विभास निधि निम्नतम अंशदान ३ करोड़ रुपये से बढ़ा कर ५ करोड़ रुपया करने के बारे में है ।

माननीय मंत्री ने अपने भाषण में बताया कि समिति ने इस बात पर विचार किया है कि रेलों केवल लोक-सेवा के प्रयोजन से ही चलाई जायें अथवा इन से

लाभ भी प्राप्त किया जाये; और देश की वर्तमान परिस्थिति को देखते हुए उस ने लाभ प्राप्त करना आवश्यक ही समझा है ।

रेलों के विभास के कार्य को भी अन्य विकास के कार्य में ही समझना चाहिये । और इनके विस्तार और विभास की ठीक व्यवस्था करनी चाहिये । इसके लिये धन की आवश्यकता होगी जो रेलवे विभाग के लाभ अथवा सरकार से लिये गये ऋण से प्राप्त हो सकता है । रेलवे बोर्ड के वक्तव्यों के अनुसार यदि रेल भाड़ा और सामान का भाड़ा बढ़ा कर धन प्राप्त किया गया तो यह जनता के लिये बड़ा अहितकर होगा । रेलवे बोर्ड का कहना है कि संभालन व्यय के अतिरिक्त और अवक्षयण निधि की व्यवस्था करने के पश्चात् यदि ४ प्रतिशत ब्याज रखा जाय तो रेलवे विभाग को ३१ करोड़ रुपये का घाटा रहेगा । यह घाटा कैसे पूरा होगा ? सब बातों पर विचार करने के पश्चात् मैं इस परिणाम पर पहुंचा हूँ कि ४ प्रतिशत लाभांश जिसकी समिति ने सिफारिश की है, जारी रखना ठीक न होगा । सरकार ३.१७ प्रतिशत ब्याज पर ऋण प्राप्त कर रही है जो अगले कुछ वर्ष में ३.१८ प्रतिशत हो जायेगा । इसीलिये मैंने ३.१८ प्रतिशत का प्रस्ताव किया है । इससे रेलवे विभाग को कुछ लाभ भी प्राप्त होगा ।

यदि सामान्य राजस्व को दिया जाने वाला लाभांश घटा कर ३.१८ प्रतिशत कर दिया जाये तो रेलवे विभाग की लाभ प्रस्ताव भी बढ़ जायेगी ।

समिति के प्रतिवेदन से स्पष्ट है कि विभास निधि पर अधिक बोझ डाला जा रहा है और रेलवे बोर्ड यह चेतावनी दे रहा कि आगे के लिये विकास निधि में कोई अंशदान नहीं किया जायेगा । तीसरी श्रेणी के यात्रियों की दशा बढ़ दयनीय है, उनकी

[ श्री दामोदर मेनन ]

सुविधायें देने के लिये भी उसी निधि में से ध्येय किया जायेगा । इसलिये मैं सुझाव देता हूँ कि निम्नतम अंशदान ३ करोड़ की बजाय ५ करोड़ रुपये रखा जाये ।

श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता उत्तर-पूर्व) : हम स्वीकार करते हैं कि सामान्य राजस्व में लाभांश दिया जाना चाहिये क्योंकि इस में पूंजी लगी हुई है और उस पूंजी से अवश्य कोई आय होनी चाहिये ।

सरकार द्वारा चलाये जाने वाले कार्यों के भार-साधक लोग अधिक सक्षम होने चाहिये और उन्हें जनता के हितों की ओर भी विशेष ध्यान देना चाहिये । इसी दृष्टिकोण से हमें इस संकल्प पर विचार करना है । इसीलिये मैं कहता हूँ कि हमें निश्चित रूप से यह वचन नहीं देना चाहिये कि अगले पांच वर्ष में रेलवे विभाग सामान्य राजस्व में ४ प्रतिशत लाभांश देगा । ऐसा भी हो सकता है कि रेलवे किसी वर्ष अधिक लाभांश दे और कई वर्षों में ऐसा भी हुआ है कि कुछ भी नहीं दिया गया हो । अतः हमें बाध्य नहीं किया जाना चाहिये ।

इस प्रकार का वचन दे कर हमें पहले ही बहुत हानि हो रही है । हमें धमकियां दी जा रही हैं कि भाड़े बढ़ाये जायेंगे और साथ ही यह भी कहा गया है कि यदि ४ प्रतिशत लाभांश दिया जायेगा तो विकास निधि में समायोजन करने के लिये कोई राशि शेष नहीं रहेगी ।

रेलवे प्राधिकारियों की ओर से खले तौर पर यह धमकी दी गई है और रेलवे अभिसमय ने हमें कोई आश्वासन नहीं दिया है कि इस धमकी को कार्यान्वित नहीं किया जायेगा । सम्भव है कि माननीय मंत्री आज कोई आश्वासन दें कि अगले पांच वर्ष में भाड़े नहीं बढ़ाये जायेंगे ।

अंग्रेज साम्राज्यवादियों ने पहले ही ब्याज वसूल करने में कोई कसर उठा नहीं रखी थी । १९४६-५० तक उन्होंने ने ६७८ करोड़ रुपया ब्याज के रूप में प्राप्त किया । हमें यह नहीं भूलना चाहिये कि रेलों के निर्माण में भारतीयों का खून-पसीना एक हो गया है ।

उस समय रेलों में अधिक से अधिक पूंजी लगा कर धन का अपव्यय किया जाता था क्योंकि अंग्रेज हिस्सेदारों को विश्वास था कि उन्हें ४½ प्रतिशत ब्याज अवश्य ही मिलेगा ।

चाहे हमें इस बात का बड़ा गर्व है कि हमारी रेलवे प्रणाली एशिया भर में प्रमुख और सारे विश्व में चौथे दर्जे पर है, परन्तु अपनी जनसंख्या और संसाधनों को देखते हुए अभी इस के विकास की बड़ी आवश्यकता है । माननीय मंत्री इस दुविधा में पड़े हुए हैं कि यदि रेलवे विभाग पंच वर्षीय योजना में अंशदान देता है तो रेलों का विस्तार नहीं हो पाता और यदि रेलों का विस्तार किया जाता है तो पंच वर्षीय योजना में अंशदान नहीं दिया जा सकता । मूल कारण तो धन की कमी कही जा सकती है और इस दुविधा का कोई विशेष अर्थ नहीं । हमारी जनशक्ति ही काफ़ी है जिस के सहारे हम विकास-कार्य कर सकते हैं ।

१९०८ में मक्के प्रतिवेदन में यह सिफारिश की गई थी कि देश में रेलें लगभग एक लाख मील लम्बी बनाई जानी चाहियें । जब उस समय की समिति के अंग्रेज सभापति इसे सम्भव समझते थे तो कोई कारण नहीं कि इस समय यह कार्य नहीं हो सकता । हमारे मन में जो मकड़ी के जाल-सा भ्रम पैदा हुआ है उसे निकाल कर हमें इस बात पर बड़े ध्यान से विचार करना चाहिये ।

रेलवे बोर्ड और समिति के निर्धारण के अनुसार लगभग १०० करोड़ रुपये की पूंजी आवश्यकता से अधिक लगाई गई है। उद्योग के निजी भाग में अधिक पूंजी लगाई जा रही है क्योंकि वे लोग अधिक लाभ प्राप्त करना चाहते हैं।

रेलों के विकास के लिये मैं बड़ा उत्सुक हूँ और साथ ही मैं रेलवे मंत्री से यह आश्वासन भी चाहता हूँ कि रेल-भाड़े नहीं बढ़ाये जायेंगे और यात्रियों की सुविधाओं और श्रमिक कल्याण का विशेष ध्यान रखा जायेगा।

आय-व्यय पर चर्चा करते समय हम ने कई बार कहा है कि यात्रियों को सुविधाएँ देने पर बहुत कम व्यय किया जाता है। श्रमिक कल्याण की यह हालत है कि बेवारे श्रमिक टूटे-फूटे माल के डिब्बों में रह रहे हैं और उन के लिये निवास-स्थान की व्यवस्था नहीं की जा सकी है।

**श्री एल० बी० शास्त्री :** श्री मुकजी जानते हैं कि क्वार्टर बनाये जा रहे हैं और वे अप्रैल के समाप्त होते ही अथवा मई के शुरू में उन लोगों को दिये जायेंगे जो माल के टूटे-फूटे डिब्बों में रह रहे हैं।

**श्री एच० एन० मुकजी :** मुझे यह जान कर बड़ी प्रसन्नता हुई है कि रेलवे मंत्री इस विषय में कार्यवाही कर रहे हैं।

१९४९ में श्री अलगेशन ने भी कहा था कि यात्रियों को सुविधाएँ देने पर बहुत कम व्यय किया जाता है और उन के बदले अधिक धन प्राप्त किया जाता है। इस से पता चलता है कि यात्रियों को सुविधाएँ देने और श्रमिक कल्याण की उन्हें भी चिन्ता रहती है। मुझे आशा है कि दिये गये आश्वासनों को कार्यान्वित करने के लिये कार्यवाही की जा रही है।

रेलवे के लिये कई प्रकार से धन प्राप्त किया जा सकता है। रेलवे परिवहन उद्योग का विकास किया जा सकता है और इंजीनियरिंग उद्योग की २५ या ३० प्रतिशत बेकार शक्ति का प्रयोग कर के आयात को रोका जा सकता है और रेलों का सामान देश में ही बना कर काफी धन बचाया जा सकता है।

१९४८-४९ से ईन्धन का व्यय ७ करोड़ रुपया बढ़ गया है। सामान के अवशेष में भी जो कमी की जा सकती थी वह नहीं की गई है। इस प्रकार जो धन बचाया जा सकता था उस की ओर अधिक ध्यान नहीं दिया गया और माननीय मंत्री ने अपने वचनों को कार्यान्वित नहीं किया है। कलकत्ता क्षेत्र में बिजली लगाने के प्रश्न को ही लीजिये। हम कब तक यह प्रतीक्षा करते रहेंगे कि इस क्षेत्र में बिजली लगाई जायेगी। मेरे विचार में गाड़ियों को भाप से चलाने की अपेक्षा बिजली से चलाने पर लगभग आधा खर्च आता है। अतः हमारे लिये सोच समझ कर खर्च करना आवश्यक है और इस खर्च के लिये देश में और देश के बाहर उचित दरों पर ऋण लिया जा सकता है। हमें विदेशों से ऋण लेने पर कोई आपत्ति नहीं है। हम केवल इतना चाहते हैं कि यह अत्यधिक ऊँची दरों पर न लिया जाये और विदेशी अभिकरण हमारे मामलों में हस्तक्षेप न करें।

मैं फिर से कहता हूँ कि मंत्री महोदय हमें आश्वासन दें कि अगले ५ वर्षों में किराये और वस्तु-भाड़े बढ़ाये नहीं जायेंगे और कर्मचारियों के कल्याण के लिये सुविधाएँ दी जायेंगी।

भाषण समाप्त करने से पहले मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। यह बहुत आश्चर्य की बात है कि जब कोई इंजिन

[श्री एच० एन० मुकर्जी]

खरीदा जाता है तो उसे रखने के लिये एक इमारत बनाई जाती है और इस पर जो लागत आती है, वह पूंजी व्यय में से पूरी की जाती है, किन्तु जब कर्मचारियों के लिये क्वार्टर बनाये जाते हैं, तो उन का व्यय विकास निधि में से लिया जाता है। विकास निधि का प्रयोग और चीजों के लिये होना चाहिये। एक लोक कल्याण राज्य में ऐसा तो नहीं होना चाहिये कि उन मनुष्यों, जो कि इंजिन चलाते हैं, की अपेक्षा इंजिन की अधिक देखभाल की जाये। यह इसलिये होता है कि विभिन्न निधियों के सम्बन्ध में हमारी विभिन्न लेखा प्रणालियां हैं। टेकनिकल (शिल्पी) लोग जो इन प्रणालियों को चलाते हैं, कहते हैं कि वे इन को अच्छी तरह समझते हैं और गैर-टेकनिकल लोगों को हस्तक्षेप नहीं करना चाहिये। इसीलिये मैं माननीय मंत्री से कहता हूं कि वे देश की रेलवे व्यवस्था को विकसित करने का दृढ़ निश्चय करें और रेलवे कर्मचारियों को संतुष्ट करने का प्रयत्न करें, ताकि वे क्षमता और ईमानदारी से काम कर सकें। इन की संख्या भी बढ़ेगी और बहुत से लोगों को काम भी मिलेगा। धन आप जहां से चाहें, ले सकते हैं। श्रमिक आप की सब से बड़ी पूंजी हैं और आप इन से काम लें।

मेरी धारणा है कि रेलवे मंत्री रेलवे कर्मचारियों के लिये अवश्य कुछ न कुछ करना चाहते हैं, किन्तु उस निराशा के वातावरण से जिस ने उन्हें घेर रखा है, उन्हें निकलना होगा।

**श्री ए० एन० विद्यालंकार (जालन्धर) :** जिस प्रस्ताव पर हम इस समय विचार कर रहे हैं उस का स्कोप बहुत ही लिमिटेड है, बहुत ही सीमित है। इसलिये बहुत सी बातें जो कि वक्ताओं ने रेलवे मिनिस्ट्री के बारे में पुत्र से पहले कही हैं, उन का प्रस्ताव

से कोई ताल्लुक नहीं था। इस वास्ते में उन बातों पर नहीं जाऊंगा। जहां तक इस प्रस्ताव का ताल्लुक है इस का सम्बन्ध सिर्फ उस रिपोर्ट से है जिस में हमें इस बात पर विचार करना था कि रेलवे के फाइनेंसेज जोकि जनरल फाइनेंसेज से अलग किये जा चुके हैं उन में से कितना जनरल फाइनेंसेज को हिस्सा मिले, किस तरीके से मिले, एकाउंट्स कैसे रखे जायें इत्यादि इस रिपोर्ट में कुछ फंड्स का जिक्र किया गया है जैसे कैपिटल फंड, डैवलपमेंट फंड, डिप्रि-सिएशन फंड या रिजर्व फंड जिन पर हमें विचार करना है और उन पर विचार करते समय इस डिस्कशन का स्कोप कुछ लिमिटेड सा हो जाता है। इस में कोई शक नहीं कि जिस वक्त हम कोई ऐसी रिपोर्ट जैसी कि हमारे सामने है पर विचार करना शुरू करते हैं तो कुछ ऐसा महसूस होने लगता है कि शायद सोरे मामले पर सम्पूर्ण रूप से विचार नहीं किया गया। अभी मेरे एक दोस्त ने कहा है कि इतने थोड़े समय में इतने बड़े सवाल पर पूरी तरह विचार होना बड़ा कठिन था और कमेटी को ज्यादा विचार करना चाहिये था। मैं तो समझता हूं कि इस के ऊपर ज्यादा लम्बे चौड़े विचार की गुंजाइश भी नहीं थी, क्योंकि यह एक टेक्निकल सा एकाउंट्स रखने का 'सब्जेक्ट' है। फिर भी मैं महसूस करता हूं कि जब कभी इस तरह की कोई रिपोर्ट हमारे सामने आती है ऐसा महसूस होता है कि इस समय जो एकाउंटिंग का सिस्टम है उस के अन्दर तब्दीली की जरूरत है, उस में तरकीम की जरूरत है या उस को पूरी तरह आवर-हाल करने की जरूरत है। ये जो रूज वौरह हैं यह बहुत पहले बनाये गये थे और ऐसा मालूम होता है कि ये आजकल की परिस्थितियों से मेल नहीं खाते। इन की वजह से हम कुछ बन्धनों में या जंजीरों में जकड़े



हुए से लगते हैं और उन में से निकलने की कोशिश करते हैं लेकिन निकल नहीं सकते। तो मेरा पहला सुझाव यह है कि हम कोई ऐसा तरीका ढूँढें जिस से कि हम इन तमाम रुल्ज को सिम्पलिफाई कर सकें, इन को आसान बना सकें। जो कनवेंशन कमेटी बिठाई गई थी उस ने इस बारे में कोई सिफारिश नहीं की कि इन एकाउन्ट्स को इस तरह रखा जाय या इस तरह न रखा जाय। इस वास्ते इस एकाउंटिंग सिस्टम को नई जरूरतों के मुताबिक बनाने के लिये मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से दरखास्त करूंगा कि यदि आवश्यक हो तो एक कमेटी बिठा दी जाय जो इस सारे मामले की जांच करने के बाद अपनी रिपोर्ट पेश करे। मिसाल के तौर पर अभी इस सदन में यह सवाल उठाया गया है कि फलां चीज को डेवलपमेंट फंड में डाला जाय और फलां को डेवलपमेंट फंड में न डाला जाय। मेरे दोस्त श्री मुकर्जी ने अभी सवाल उठाया था कि रेलवे के इंजन जहां खड़े रहते हैं उन के लिये भी मकान या कोठे बनाये जाते हैं उस को तो कैपिटल फंड में डाला जाता है और मजदूरों के लिये जो क्वार्टर बनते हैं उन को आप डेवलपमेंट फंड में डाल देते हैं, ऐसा क्यों किया जाता है ?

मैं उन को कहूंगा कि कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में जो किया वह तो अच्छा ही किया, अर्थात् रेलवे के मजदूरों के क्वार्टरों के खर्च को बजाय इस के कि कैपिटल फंड में डालते, जिस पर हमेशा चार परसेंट सूद देना पड़ता डेवलपमेंट फंड के जिम्मे डाल दिया, जिस पर कोई सूद नहीं देना पड़ता और इस बात की चिन्ता नहीं करनी पड़ेगी कि अगर थोड़े से और क्वार्टर बना देंगे, और इतना कैपिटल खर्च करेंगे तो उस के ऊपर चार परसेंट के हिसाब से सूद देना पड़ जायेगा। बल्कि 'सी' रेलवे सर्वेन्ट्स के क्वार्टर्स को

डेवलपमेंट फंड में डाल दिया गया है और उस को कैपिटल एकाउन्ट में नहीं रखा। जितने भी एकाउंटिंग के मौजूदा सिस्टम हैं और हमारे सामने और इस कमेटी के सामने एक ढांवा बना रखा है उस के अन्दर हम कैसे बंटवारा करें यह प्रश्न हमारे सामने है। मैं महसूस करता हूँ कि कम से कम रेलवे के जो क्लास तीन के एम्प्लायीज हैं उन के लिये किराया बढ़ाने का प्रश्न ही पैदा न होना चाहिये। मिनिस्टर साहब कहते हैं कि यहां क्वार्टर बनाने हैं, ऊपर से रेलवे बोर्ड कहता है कि इस के अन्दर कैपिटल एक्सपेंडिचर बढ़ जायगा और हमारा इतना खर्च हो जायगा, इसलिये नये क्वार्टरों के लिये खर्च की गुंजाइश नहीं है। कमेटी ने इस दिक्कत का हल यह तलाश किया कि क्लास ३ के क्वार्टरों पर जो खर्चा हो उसे भी कैपिटल एकाउन्ट में न डाल कर डेवलपमेंट फंड में डाल दिया, आप सूद देने से बच जायेंगे। मजदूरों के लिये जो विश्राम और मनोरंजन की सामग्री उपस्थित की जायगी, उस का खर्चा भी डेवलपमेंट फंड से लिया जायगा। परन्तु रिपोर्ट के तेरहवें सफ़े पर लिखा गया है :

किन्तु वे यह सिफारिश करेंगे कि 'रेलवे बोर्ड को रेलवे क्वार्टरों से लिये गये किराये के निर्धारण के प्रश्न पर विचार करना चाहिये और इस बात की व्यवस्था करनी चाहिये कि क्लास ३ के लिये बनाये गये सभी आवासस्थानों से लागत पूंजी के अनुरूप किराया लिया जाये।'

मैं इस की ज़रा वज़ाहत चाहता हूँ। आया इन फिकरों का मतलब यह है और कमेटी का कुछ ऐसा इशारा है कि क्लास तीन के सर्वेन्ट्स की बिल्डिंग्स का किराया कुछ बढ़ाया जाय, उन के किराये में कुछ इजाफ़ा किया जाय तो मैं कहूंगा कि ऐसा उन्हें नहीं करना चाहिये। कमेटी के इस सज़ेशन

[श्री ए० एन विद्यालंकार]

को मैं पसन्द नहीं करता, उस के लिये वह कोई और सूरत निकालें। इस वक्त जो किराया क्लास तीन और चार के रेलवे इम्प्लायीज से वसूल किया जाता है वह काफी है, किराये के अन्दर और इजाफ़ा करने से उन की कास्ट आफ़ लिविंग बढ़ जायगी। उस कमी को पूरा करने के लिये आप को कोई और रास्ता निकालना चाहिये ताकि उन्हें सस्ते मकान दिये जा सकें और उन के किराये न बढ़ें। मैं समझता हूँ कि इस कमेटी की रिपोर्ट में जो यह इशारा है कि उन के क्वार्टर्स के रेंट्स बढ़ा दिये जायें और जो कैपिटल एक्सपेंडिचर हुआ है उस के मुताबिक़ उस का खर्चा निकाला जाय। मैं समझता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर साहब उस के ऊपर अमल नहीं करेंगे। जैसे मैं ने पहले भी कहा कि हमारा हिसाब-किताब रखने का तरीका या सिस्टम जैसा होगा वैसा ही हमारा आउटलुक और ऐप्रोच होगा। हम उसी दृष्टिकोण से सारे मामले पर विचार करने लग जायेंगे। मिसाल के तौर पर रेम्युनरेटिवनेस के मुताल्लिक़ ४.२५ परसेंट का एक टेस्ट रक्खा गया अब उस को बढ़ा कर पांच परसेंट कर दिया गया। कोई प्राजेक्ट रेम्युनरेटिव है, या मुनाफ़ा दे सकता है या नहीं इस बात की परख करने के लिये कमेटी के सामने कोई खास मसाला-मौजूद नहीं था और उसे उसी हिसाब किताब रखने के तरीके के आधार पर इस का अन्दाज़ा लगाना था, जो तरीका आज चला हुआ है। इसलिये कमेटी और किसी परिणाम पर पहुंच ही नहीं सकती थी। वर्तमान ढंग से हिसाब रखा जाये तो जब कोई कैपिटल एक्सपेंडिचर होगा आप को दिक्कत होगी। अगर आप रेम्युनरेटिवनेस के टेस्टस को सख्त करेंगे तो बहुत कठिनाइयां आयेंगी। हमें इस पांच साला प्लान के अन्दर बहुत काम करने हैं और इसलिये

मैं समझता हूँ कि हमें नये सिरे से सब बातों पर विचार करना चाहिये और बहुत ज्यादा अपने ऊपर जंजीरें एकाउंटिंग की और दूसरी टेकनिकल चीजों की जंजीरें नहीं जकड़नी चाहियें। कुछ बन्धन जरूर होने चाहियें, क्योंकि यह एकाउंटिंग का मामला है और मैं श्री ए० एन० मुकर्जी से सहमत नहीं हूँ कि कोई इस में लिमिट नहीं होनी चाहिये। मिसाल के तौर पर चार परसेंट रख दिया क्योंकि जब तक हम इस को तय नहीं करेंगे हमारी एकाउंटिंग किस लिहाज़ से होगी। आप अगर कोई सिस्टम नहीं रखते तो रुपये का इन्तज़ाम ठीक नहीं चलेगा। रेलवे कहेगी कि हम अपना खर्च करते जायेंगे और कैपिटल में दूसरी तरफ़ से हम खर्च कर देंगे, हमें कोई निश्चित ढांचा अपने सामने बनाना ही चाहिये। जो नुक्ता-चीनी श्री मुकर्जी ने की मैं समझता हूँ उस में तो कुछ सार नहीं। उन्होंने ने यह कहा कि अगर फ़ोर परसेंट रखना हो तो जैसा पेज सात पर कहा गया है "अगर हमें डेवलप-मेंट फ़ंड को भी फायनेंस करना है तो इस चार परसेंट में कुछ नहीं बचेगा" और इस-लिये श्री मुकर्जी ने इस चार परसेंट के सम्बन्ध में शिकायत की। लेकिन आठवें पेज पर इस का जो जवाब दिया गया और बतलाया गया कि आखिर हम पांच साला प्लान को चलवा रहे हैं और उस की वजह से आखिर रेलवे के अन्दर भी तरक्की होगी, रेलवे ज्यादा रेम्युनरेटिव होगी, हमारी बहुत सारी चीजें आगे बढ़ेंगी। परन्तु श्री मुकर्जी ने इस बात को छोड़ दिया और उस को उन्होंने ने नहीं पढ़ा तो मैं कहूंगा कि अगर एक चीज़ को हम आधा ही पढ़ कर या आधी बात को सामने रखें तो हम ठीक नतीजे पर नहीं पहुंच सकेंगे। मैं समझता हूँ कि जो जवाब आठवें सफ़े पर दिया और पैराग्राफ़ १७ में जो उन्होंने

ने निर्णय किया मैं उस से बिलकुल सहमत हूँ और मैं समझता हूँ कि वह बिलकुल ठीक है। लेकिन जैसे मैं ने कहा कि आखिर दिक्कत जो हमें महसूस हो रही है वह दिक्कत एक ही है कि हमारा इस वक्त का जो ढांचा है वह कुछ ऐसा जकड़ कर हमें रखता है, ऐसी उस की एकाउंटिंग बनी है कि उस के अन्दर किसी का कसूर नहीं है और न ही रेलवे बोर्ड का कसूर है। रेलवे बोर्ड भी इस से बन्धा हुआ है। जो आज हम पास करते हैं कुछ कानून बने हुए हैं, गवर्नमेंट का हर एक अंग अपने अपने तरीके से किसी न किसी चीज से बन्धा हुआ है। उन तमाम चीजों के बावत हमारी पार्लियामेंट ही फ़ैसला कर सकती है और जैसे मैं ने पहले आप को सुझाव दिया कोई ऐसी कमेटी बिठाई जाय जो रेलवे के फ़ाइनेंस, वर्किंग और उस के एकाउंटिंग सिस्टम के बारे में विचार करे और जो नुक्तेनजर हो और जो आउट-लुक हो वह सिर्फ़ यह न हो कि एक बड़े ऑडिटर जनरल को या एकाउन्टेंट को बिठा दिया जाय क्योंकि वह तो महज़ एकाउंटिंग के नुक्ते निगाह से देखेगा, वह तो दो और दो चार है कि नहीं यही देखेगा लेकिन इतना ही काफी नहीं है, एकाउंटिंग के आउट-लुक के अलावा ह्यूमन आउटलुक और इन्सानी डेवलपमेंट की दृष्टि से भी देखना ज़रूरी है और यह भी ध्यान रखना चाहिये कि जो एकाउन्ट्स या हिसाब-किताब हम बनाते हैं वे एक आगे ही आगे बढ़ती हुई सोसाइटी के लिये हैं, एक विकास करते हुए समाज के लिये हैं। हमारा एकाउंटिंग सिस्टम ऐसा होना चाहिये जिस में डेवलपमेंट के लिये ज्यादा से ज्यादा फ़ंड्स मिल सकें और हमें देखना चाहिये कि एकाउंटिंग सम्बन्धी कानून हमें इतना न जकड़ दें कि हमारे डेवलपमेंट काम रुक जायें। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर महोदय मेरे इस सुझाव को कबूल करेंगे।

**सभापति महोदय :** जिन सदस्यों ने प्रस्तुत विषय पर बोलने के लिये सूचना दी है, उन के नाम मेरे पास पड़े हैं, अतः वे बार-बार न उठें।

**श्री बा० दास (जाजपुर-क्योंझर) :** वर्तमान अभिसमय समिति के दृष्टिकोण से मुझे बहुत निराशा हुई है। मैं पहली अभिसमय समिति का भी सदस्य था। एक पुराना सदस्य होते हुए मैं ने यह अनुभव किया था कि वस्तु-भाड़े की ऊंची दरें जोकि १९४६ या १९४७ में शुरू की गई थीं, राष्ट्रीय सरकार के स्थापित होने पर घटा दी जायेंगी। परन्तु राष्ट्रीय सरकार ने इस मामले में अपने आप को बेबस पाया, क्योंकि रेलवे प्रशासन—रेलवे बोर्ड—पुराने औपनिवेशिक ढंग का था। १९४६ और १९४७ में रेलवे कर्मचारियों की संख्या तीन गुना बढ़ गई थी और श्रमिकों और प्रशासन पर आवश्यकता से बहुत अधिक खर्च किया जाता था। इन सब बातों के होते हुए वस्तु-भाड़े की दरों को घटाया नहीं गया। मेरे मित्र श्री शास्त्री और उन के पूर्वाधिकारी श्री गोपालस्वामी ने विकास निधि, अवक्षयण निधि आदि स्थापित कर दी थीं। अवक्षयण निधि को ३५ करोड़ रुपये तक बढ़ा दिया गया है, किन्तु यह काम बड़ी चालाकी से किया गया है। हम ने रेलवे मंत्री को राजस्वों में से २५,००० रुपये तक पूंजीगत वस्तुओं को बदलने पर खर्च करने की अनुमति दी थी। किन्तु रेलवे मंत्रालय में इस का कोई लेखा नहीं रखा गया कि इन पांच या सात वर्षों में इस प्रयोजन के लिये कितना खर्च किया गया है। समिति ने सिफ़ारिश की है कि पूंजी से आधिक्य को कम करना चाहिये। किन्तु यह सिफ़ारिश कोई ठोस सिफ़ारिश नहीं है, जिस की कि यह सभा या रेलवे बोर्ड जांच कर सके। पिछले रेलवे बोर्ड ने ऐसी बातें की थीं; और इन क्षतियों के लिये दावा भी किया

[श्री बी० दास]

गया था । सर एडवर्ड बेंथाल ने हमारी लाइनों और आस्तियों को विदेशों में भेज दिया था और उस में से कुछ भी वापस नहीं आया । मैं इस बात की सराहना करता हूँ कि श्री शास्त्री अब उन के स्थान पर नई लाइनें बनवा रहे हैं । क्या हम ने उन आस्तियों का मूल्य प्राप्त किया है ? माननीय मंत्री कहेंगे कि दावे किये गये हैं किन्तु घेरी जानकारी के अनुसार ऐसे कोई दावे नहीं किये गये ।

मेरे विचार में रेलवे की पूंजी के विभाजन के पक्ष में कोई तर्क नहीं दिया जा सका है । मैं आशा करता हूँ कि नया रेलवे बोर्ड राष्ट्रीय दृष्टिकोण को अपनायेगा और हर तरीके से मितव्ययता करने का प्रयत्न करेगा । मैं जानता हूँ कि वर्तमान रेलवे मंत्री ने विकास के नाम पर नये स्टेशन बनाये हैं और अन्य बहुत से सुधार किये हैं । किन्तु इन्हें पूंजीव्यय पर भारित नहीं किया गया । खर्च अधिक किया जा रहा है किन्तु लाभांश कम दिखाया जा रहा है, केवल इसलिये कि सामान्य राजस्वों को ५ प्रतिशत अंशदान दिया जा सके । मेरे मित्र श्री पुन्नूस ने एक संशोधन में यह सुझाव दिया है कि अंशदान  $3\frac{1}{4}$  प्रतिशत होना चाहिये । मैं उन से प्रार्थना करूंगा कि सारी वित्तीय समस्याओं पर एक साथ विचार करना चाहिये । सामान्य राजस्वों को और पांच या दस करोड़ रुपये से वंचित कर देना उचित नहीं होगा । सामान्य राजस्वों को ही पांच करोड़ रुपये की क्षति हुई है ।

माननीय मंत्री को निर्धनों का बहुत श्याल है । किन्तु सामान्य कर-दाताओं से ले कर निर्धनों को वे सुविधायें देना उचित नहीं है । आवश्यकता इस बात की है कि ठीक समन्वय किया जाये और प्रशासन को संतुलित किया जाये । रेलवे हमारा

सब से बड़ा उद्योग है । किन्तु इसे अपना प्रशासन ऐसे बदलना चाहिये कि यह एक आदर्श समवाय बन सके । सार्वजनिक उपयोगिता समवाय का अर्थ यह नहीं कि सारा धन श्रमिकों और पदाधिकारियों पर खर्च कर दिया जाये और करदाता को कुछ न दिया जाये । अंग्रेजी औपनिवेशिक शासकों ने जिस तरह करदाताओं का खून चूस कर रेलवे को बनाया है, उसे देख कर यह दावा किया जा सकता है कि रेलवे सामान्य राजस्वों में अधिक अंशदान दे ।

डा० कृष्णस्वामी (कांचीपुरम्) : रेलवे अभिसमय समिति ने कुछ ऐसी सिफारिशें की हैं, जोकि विवादास्पद नहीं हैं । मेरे विचार में सभा इन्हें बिना संकोच के स्वीकार कर लेगी । मुझे यह देख कर हर्ष हुआ है कि समिति ने श्री तुलसीदास के इस सुझाव को कि रेलवे में लेखापालन के वाणिज्यिक सिद्धान्तों का अनुसरण करना चाहिये, स्वीकार नहीं किया, क्योंकि ऐसा करने से बहुत आपत्तिजनक परिणाम निकलते । रेलवे जैसे राज्य के उपक्रम में जिसे कि जनता के हित में चलाया जाना है, भाड़े और वस्तु-भाड़े की दरों का इस सिद्धान्त के अनुसार निश्चित नहीं करने दिया जा सकता ।

मैं तीन महत्वपूर्ण विषयों के सम्बन्ध में समिति से सहमत नहीं हूँ । उस ने कहा है कि अवक्षयण के मामले को प्राथमिकता देनी चाहिये । मेरे विचार में हमें रेलवे आस्तियों को बदलने के प्रश्न पर पहले से अधिक ध्यान देना चाहिये । रेलवे आस्तियों को बदलने पर जोर देना और बात है और एक अवक्षयण निधि के लिये व्यवस्था करना बिल्कुल और बात है । मैं यह नहीं समझ सकता कि अवक्षयण निधि और विकास निधि में भेद करने की क्या आवश्यकता है । पहली बात यह है कि अवक्षयण को

आस्तियों की उपयोगिता पर आधारित करना अनिवार्य नहीं है। दूसरी यह है कि कई बार आर्थिक दृष्टिकोण से आस्तियों को पहले बदल देना उपयोगी होता है और कई बार आस्तियों की उपयोगिता समाप्त हो जाने के बाद भी बदलना वांछनीय नहीं होता। इस के अतिरिक्त टेकनालोजी की प्रगति के कारण संयंत्र बहुत शीघ्र पुराने हो जाते हैं। इसलिये अवक्षयण निधि की व्यवस्था करने में हमें इन बातों का ध्यान रखना है और हमें विकास के उद्देश्य को भी सामने रखना है।

भविष्य के लिये रेलवे नीति निर्धारित करने के मामले में, मैं माननीय रेलवे मंत्री से कहूंगा कि मुख्य बात जो हमें ध्यान में रखनी चाहिये यह नहीं है कि रेलवे को अपनी आय से कितना रुपया मिल सकता है, बल्कि यह कि देश का विकास कितनी जल्दी हो सकता है। मेरे समिति का भी यही दृष्टिकोण था। उस ने यह सुझाव दिया था कि हमारे देश में एक लाख मील लम्बी लाइन होनी चाहिये। हम इस समस्या को कैसे हल कर रहे हैं? मेरे विचार में समिति वित्त मंत्रालय और अन्य सरकारी विभागों में से किसी ने भी रेलवे का मालिक होने का उत्तरदायित्व नहीं समझा। यदि रेलवे किसी निजी उपक्रम द्वारा चलाई गई होती तो सट्टे बाजों ने अपना रुपया लगाया होता और इन को विकसित किया होता। फिर भी इन्हें चलाने में जो कठिनाइयां पेश आती हैं, उन का सामना किया जाना चाहिये। हमें खेद है कि समिति ने इन का सामना नहीं किया। मेरा विचार है कि रेलवे के मामले में प्रशासन के तीन विभागों—रेलवे, योजना आयोग और वित्त मंत्रालय को मिल कर काम करना चाहिये। इन तीनों का एक संयुक्त निकाय होना चाहिये जो इस बात का निर्णय करे कि रेलवे

का विकास कैसे हो और रेलवे को विनियोग के लिये कितना धन दिया जाये। बड़े हर्ष की बात है कि रेलवे अभिसमय समिति ने यह सिफारिश की है, कि रेलवे को दिये गये ऋणों पर भी व्याज की दर उतनी ही हो, जितनी कि राज्य द्वारा चलाये गये अन्य वाणिज्यिक उपक्रमों को दिये गये ऋणों पर होती है। रेलवे धन की उपादेयता के विषय में समिति ने अपनी एक अन्य सिफारिश में यह सुझाव दिया है, कि रेलवे धन की उपादेयता इसी में है कि ऋण पर लिये हुए धन का कम से कम पांच प्रतिशत अवश्य लाभान्वित हो। इस पांच प्रतिशत में, केवल रेलों को प्रत्यक्ष रूप से होने वाले लाभ ही नहीं, अपितु इस धन के परिणामस्वरूप देश का अप्रत्यक्ष रूप से प्राप्त होने वाले लाभ भी सम्मिलित हैं। इस अप्रत्यक्ष रूप से प्राप्त होने वाले, सामाजिक और राजनीतिक लाभ के विषय में, १९०५ में सिंचाई-आयोग ने भी सिफारिश की थी। परन्तु यह तभी प्राप्त हो सकेगा, जब सरकार के योजना-विभाग रेलवे प्रशासन तथा वित्त-मंत्रालय, इन तीनों में, सहयोग हो। रेलवे विभाग अभी तक स्वावलम्बी नहीं बन सका है और इसे अन्य विभागों की सहायता की आवश्यकता है। अतः, आज यह आवश्यक है, कि देश के वाणिज्य तथा व्यापार को दृष्टि में रखते हुए रेलवे धन के बारे में एक नया दृष्टिकोण बनाया जाये।

समिति ने यह भी सुझाव दिया है कि रेलवे विभाग को इस बात की पूरी स्वतंत्रता हो कि जब उस के पास इस की विकास निधि में पर्याप्त अतिरिक्त धन बच आय, केवल तभी वह ऋण वापिस दे। यह एक बहुत अच्छा सुझाव है, क्योंकि इस में ऋण वापिस करने की अपेक्षा रेलवे-विकास के कार्य को ऊंचा स्थान दिया गया है।

आज हमारे देश को, केवल अधिक धन लगाने की ही आवश्यकता नहीं है, अपितु

[डा० कृष्णस्वामी]

इस बात की भी आवश्यकता है कि धन को अच्छी प्रकार से लगाया जाये। इस कार्य के लिये परिवहन प्रणाली के विस्तार की आवश्यकता है। राष्ट्रीय उत्पादन में परिवहन उद्योग द्वारा दिया गया योग कभी भी भुलाया नहीं जा सकता। यह एक महान साधन है, जिस के द्वारा देश का आर्थिक ढांचा विकसित किया जा सकता है। और इस के लिये आवश्यकता इस बात की है कि सभी विभाग, विशेष रूप से सरकारी, पारस्परिक सहयोग द्वारा देश-निर्माण का प्रयत्न करें।

श्री कृष्णचन्द्र (जिला मथुरा—पश्चिम):  
रेलवे कनवेंशन कमेटी की रिपोर्ट आज हमारे सामने है। जो पुरानी व्यवस्था चली आ रही है, जो पुराना तरीका चला आ रहा है, जो पुराना रिवाज चला आ रहा है, आम तौर से इस कमेटी ने उन पुरानी बातों का समर्थन किया है। और मैं समझता हूं, जैसा कि आज इस भवन के सामने कहा गया है, कि या तो इस कमेटी को कोई बहुत अच्छा और उपयुक्त मौका नहीं मिला कि वह रेलवे के हिसाब किताब और रेलवे की व्यवस्था पर इकनामिक दृष्टि से पूरे तौर से गौर करती या जैसा कि यहां पर एक मेरे मित्र ने कहा है कि जो बातें कमेटी के सामने विचारार्थ थीं, और जिस तरह का रेलवे के हिसाब का ढांचा बना हुआ है उन सब को देखते हुए कमेटी के सामने बहुत बड़ा क्षेत्र नहीं था इन चीजों पर विचार करने का जब तक कि रेलवे के एकाउन्ट के ढांचे में भी कोई तबदीली नहीं की जाती। मैं समझता हूं कि यद्यपि कमेटी बहुत कुछ बन्धी हुई थी रेलवे के मौजूदा एकाउन्ट्स के ढांचे के तरीके से परन्तु तो भी कमेटी अगर चाहती तो इन सब बातों पर जिन के बारे में उस ने सिफारिश की है, उन पर

अपनी दृष्टि ओरिजिनल तरीके से डाल सकती थी। कमेटी की रिपोर्ट को देखने से पता चलता है कि कमेटी के सामने जो रेलवे के फ़ाइनेंशियल कमिश्नर ने अगले पांच वर्ष का रेलवे की भावी आर्थिक स्थिति का ढांचा पेश किया उस से कमेटी को इस बात का पता चला कि रेलवे के फ़ायनेंस, रेलवे की आमदनी और खर्चों को देखते हुए अगले पांच सालों में जनरल रेवेन्यूज को कोई ज्यादा हिस्सा रेलवे से मिल सकता है, इस की गुंजायश नहीं है बल्कि ऐसा मालूम होता है, रिपोर्ट को देखने से कि कमेटी को इस बात में सन्देह था कि जो अभी तक कंट्रीब्यूशन जनरल रेवेन्यूज को मिल रहा है अगर उस कंट्रीब्यूशन के ऊपर अनुरोध किया गया अगर उस को भी कायम रक्खा गया तो बहुत मुमकिन है कि डेवलपमेंट फंड का जो साइज जो परिमाण आज रेलवे अपने हिसाब में रखवाती है बहुत मुमकिन है कि उस परिमाण को वह पूरे तौर पर कायम न रख सके और उस परिमाण में उस को कमी करना पड़े और इस वास्ते हम देखते हैं कि कमेटी ने अपनी सिफारिशों में यह भी एक सिफारिश की है कि यदि आगे कभी डेवलपमेंट फंड का साइज जरूरत से नीचे आ जाय तो जनरल रेवेन्यूज से डेवलपमेंट फंड को रेलवेज के विकास के लिये अस्थायी ऋण टेम्परेरी लोन के तौर पर जनरल रेवेन्यूज से डेवलपमेंट फंड ले सके ताकि रेलवे का विकास पूरी तौर से जिस रफ़्तार से वह चल रहा है उसी रफ़्तार पर उस को कायम रक्खा जा सके। यह ऋण जो दिया जायगा उस ऋण को रेलवे जनरल रेवेन्यूज को अदा करेगी, और तब दर्जे का सूद जो भी हो उसी हिसाब से अदा करेगी। उस सिफारिश को देखते हुए इस बात का इतमीनान होता है, इस बात का यकीन होता है कि कमेटी के सामने गम्भीर

स्थिति थी। कमेटी के सामने एक बहुत खुशनुमा तस्वीर नहीं थी। रेलवे की भावी स्थिति का ख्याल रखते हुए कमेटी को इस बात का अन्देश था कि बहुत मुमकिन है कि आगे चल कर रेलवे को जो आज मुनाफा हो रहा है, रेलवे की आज जो हालत है आगे हालत उतनी अच्छी न रहे, इन सब बातों को देखते हुए कमेटी ने ज्यादा गौर करना मुमकिन है जरूरी न समझा हो और उन्होंने ने जो सिफारिशें हमारे सामने की हैं उन को जब हम इन बातों को अपने दृष्टिकोण में रख कर देखते हैं तो मैं समझता हूँ कि कमेटी की सिफारिशें हमारे मानने के काबिल हैं और अच्छी हैं और उस के सिवा दूसरी कोई सिफारिशें कमेटी कर नहीं सकती थीं। आज रेलवे हमारे इस देश का सब से बड़ा कारोबार और राष्ट्रीय उद्योग है। साथ ही आज हमारे लोकहित का भी यह सब से बड़ा काम है। हमारी यह पब्लिक युटिलिटी कन्सर्न सब से बड़ी है, साथ ही यह हमारी सब से बड़ी नेशनल इंडस्ट्रियल ग्रुंडरटेकिंग है। रेलवे के ऊपर जब हम दृष्टिपात करते हैं तो इन दोनों दृष्टिकोणों को हमें अपने सामने रखना पड़ेगा कि यह नेशनल एन्ड इंडस्ट्रियल ग्रुंडरटेकिंग है और साथ ही यह पब्लिक युटिलिटी का कन्सर्न है। हम इन दोनों बातों को नहीं भुला सकते जब हम रेलवे पर विचार करते हैं। कमेटी ने भी इन सब बातों पर अच्छी तरह से गौर किया है। एक आध बातें मैं कमेटी की सिफारिशों के मुताल्लिक कहना चाहता हूँ। पहली बात तो यह है कि कमेटी ने यह तजवीज की है, सिफारिश की है कि जो आगे नई रेलवे लाइन बनाई जायं, रेल के जो नये मार्ग बनाये जायें उन के ऊपर यह चार फ्रीसदी का मुनाफा उसी रोज से जारी नहीं होगा कि जिस रोज से वह रुपया रेलवे को निर्माण के लिये दिया जायगा। कमेटी की सिफारिश यह है कि नई लाइन

का जब तक निर्माण होगा तब तक कोई पैसा उस पूंजी पर रेवेन्यूज को नहीं दिया जावेगा और उस के पांच साल बाद तक भी नहीं दिया जावेगा। निर्माण खत्म हो जाने के पांच साल बाद, लाइन पूरी मुकम्मिल हो जाने के बाद जब छद्म साल आयगा तो उस वक्त सिफारिश यह है कि रेलवे चार परसेंट उस पर नहीं देगी बल्कि जो कर्मशियल कामों के लिये कर्मशिप्रज डिपार्टमेंटों के लिये गवर्नमेंट का जो इंटरैस्ट की दर है तीन परसेंट या ३.१८ परसेंट वह उन लाइनों के कैपिटल के ऊपर रेलवे देगी। लेकिन शर्त यह है कि ६ साल के बाद जो पिछला बचा हुआ मुनाफा है, जो पिछला बचा हुआ सूद है, यानी निर्माण के समय का और पहले पांच साल का, वह भी रेलवे देगी, अगर उस रेलवे लाइन के, हिसाब में कोई मुनाफा है और देने की गुंजाइश है। लेकिन अगर गुंजाइश है तो मेरे कहने का मतलब यह है कि मैं इस बात का स्पष्टीकरण चाहता हूँ कि इस में यह भेद क्यों रक्खा गया? अगर वह रेलवे लाइन खड़ी हो जाती है तो ४ परसेंट पूरा रेलवे क्यों न दे बजाय ३.१८ परसेंट रियायत के। पांच साल छोड़े गये हैं और निर्माण का काल छोड़ा गया है। निर्माण का काल और पांच साल यह रियायत काफी है। उस के बाद जब रेलवे लाइन खड़ी हो जाय और मुनाफा उस को होने लगे तो उस को मुनाफे में से पूरा डिविडेन्ड देना चाहिये।

जो एग्जेनेटीज आज रेलवे मुताफिरी के लिये और व्यापारियों के लिये दे रही है, हर एक कोई उस को जानता है। हम में से हर एक को ज्ञात है और बाहर भी इस का पूरा अनुभव किया जाता है कि आज रेलवे एग्जेनेटीज की तरफ, लोगों को सुविधायें देने की तरफ, थर्ड क्लास और दूसरे क्लासों के मुताफिरी को आराम देने की तरफ

[ श्री कृष्ण चन्द्र ]

स्टेशनों की उन्नति के लिये, स्टेशनों पर नीचे दर्जे के मुसाफिरों के विश्रामालयों के लिये, उन की खुराक और भोजन के लिये, पानी के लिये तथा इन सब बातों के साथ और जो दूसरी सुविधायें रेलवे वैसेन्जर्स को चाहियें उन के वास्ते जितना खर्च आज किया जा रहा है और जितना ध्यान उन की तरफ दिया जा रहा है उतना पहले कभी नहीं हुआ। हम में से हर एक इस बात को महसूस करता है कि आज इस की रफ्तार पहले से तेज भी हो रही है। कमेटी की जो रिपोर्ट हमारे सामने है, उस में कमेटी ने सिफारिश की है कि आज जो एग्जिजीव हैं जो सुविधायें पहले से कायम हैं उन के क्षेत्र को और बढ़ा दिया जाय। उस में व्यापारियों की सुविधायें भी शामिल कर दी जाये जैसे कि इम्प्रूव्ड गुड्स शेड, लोडिंग और अनलोडिंग, प्लेटफार्म्स और वेटिंग शेड्स फार ट्रेडिंग पब्लिक। अभी तक यह चीजें एग्जिजीव में शामिल नहीं थीं, लेकिन अब कमेटी की सिफारिश है कि इन चीजों को भी एग्जिजीव में शामिल कर लिया जाय। कमेटी ने एग्जिजीव के क्षेत्र को तो बढ़ा दिया है लेकिन साथ ही कमेटी ने यह सिफारिश भी की है कि इन एग्जिजीव के लिये जो रुपया सालाना इअरमार्क किया जायगा, निर्धारित किया जायेगा, वह बदस्तूर ३ करोड़ कायम रहेगा। मेरी समझ में नहीं आता कि जब एग्जिजीव का स्कोप बढ़ाया जाता है, क्षेत्र बढ़ाया जाता है तो साथ में रुपये की तादाद भी क्यों नहीं बढ़ाई जानी चाहिये। अगर एक तरफ एग्जिजीव के क्षेत्र को बढ़ाया गया, व्यापारियों को सुविधा देने लोडिंग और अनलोडिंग के लिये और उन पर रुपया खर्च किया जायेगा तो जो सुविधायें आज पैसन्जर्स को दी जा रही हैं उन में कमी आयेगी।

मेरा निवेदन है कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब, जो खुद इस के लिये उत्सुक रहते हैं

वह इस पर पूरा विचार करेंगे।

श्री वी० बी० गांधी (बम्बई नगर-उत्तर) : रेलवे अभिसमय समिति, १९५४ द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रतिवेदन, देश के लिये हितकर है। अतः इसी प्रतिवेदन पर आधारित रेलवे मंत्री जी के इस प्रस्ताव का मैं पूर्ण समर्थन करता हूँ।

वास्तव में, रेलवे अभिसमय समिति, १९५४, के प्रतिवेदन ने हमारे सामने एक ऐसा उपयुक्त सूत्र रखा है जो हमारी सभी गंभीर समस्याओं को हल कर सकता है।

समिति की एक सिफारिश में कहा गया है कि नई लाइनों के निर्माण के लिये, विकास-निधि से धन न ले कर, बिल्कुल नया लेखा प्रारम्भ किया जाये। इस से नये निर्माण को प्रोत्साहन मिलेगा।

प्रतिवेदन में एक स्थान पर लिखा हुआ है, कि रेलवे बोर्ड को इस बात का भय है कि आगामी वर्षों में कहीं रेलवे को घाटा न पड़ जाये, परन्तु यह भय निराधार है।

तीस वर्ष हुए, जब रेलवे वित्त को सामान्य वित्त से पृथक् कर दिया गया था। इस का भयानक परिणाम यह हुआ है कि जब जब भी रेलवे वित्त ने सामान्य वित्त से धन की मांग की, तभी रेलवे वित्त की अपेक्षा सामान्य वित्त की स्थिरता को अधिक महत्व दिया गया। परन्तु अब हमें इस चलत धारणा को तिलांजलि देनी चाहिये। यदि आप रेलवे वित्त को पृथक् रखना ही चाहते हैं, तो इसे इतना अलग रखें कि वह प्रत्येक कार्य को अपने हित की दृष्टि से कर सके।

समिति एक बात का निर्णय करना छोड़ गई है, कि क्या रेलवे विभाग को एक वाणिज्यिक संस्था के रूप में रखा जाये अथवा एक लोकोपयोगी सेवा के रूप में। वास्तव में, तो यह एक लोक-उपयोगिता सेवा के रूप



में है, परन्तु समिति ने इस का पूर्ण निर्णय नहीं किया है ।

और फिर प्रतिवेदन में, यह भी स्पष्ट नहीं किया गया है, कि क्या रेलों से प्राप्त होने वाला आय-कर लोकोपयोगी सेवा के धन के रूप में प्रयुक्त होगा । प्रतिवेदन से ऐसा आभास मिलता है कि समिति इस धन को इस प्रकार से प्रयुक्त करना चाहती है जैसे किती वाणिज्यिक संस्था में किया जाता है । परन्तु वास्तव में वह एक गलत धारणा होगी । हमारे रेलवे विभाग को इस ओर एक पक्षपात रहित और उदार दृष्टिकोण अपनाना चाहिये ।

अन्त में, मैं प्रतिवेदन की कंडिका ३७ में निर्दिष्ट तदर्थ समिति स्थापित करने के विचार का समर्थन करता हूँ जोकि हर दृष्टि से रेलों के कार्य का ध्यानपूर्वक निरीक्षण करेगी । परन्तु दुःख की बात है कि रेलवे बोर्ड ने इस विचार को त्याग दिया है । मुझे इस बात का पूर्ण विश्वास है कि यह तदर्थ समिति देश के लिये लाभप्रद होगी ।

श्री यू० एम० त्रिवेदी (चित्तौड़) : इस समिति का क्षेत्र, दुर्भाग्यवश बहुत ही सीमित सा रहा है, अन्यथा यह रेलवे से सम्बन्ध रखने वाली सभी समस्याओं के बारे में महत्वपूर्ण सिफारिशें करती । प्रतिवेदन की कण्डिका २६ में दिये गये सुझाव के अतिरिक्त और कहीं भी, समिति ने, रेलवे के खर्च अथवा खर्च के नियंत्रण के विषय में अपनी सिफारिश नहीं की है ।

ऐसा कहा गया है कि रेलवे एक लोकोपयोगी संस्था है, परन्तु, वास्तव में, यह एक वाणिज्यिक उपक्रम है । इस में कोई सन्देह नहीं । रेलवे, यात्रियों को निःशुल्क सैर नहीं कराती, उन से पैसे ले कर यात्रा कराती है । हां कभी-कभी हम इसे राष्ट्रीय कार्यों के लिये प्रयोग में लाते हैं, परन्तु इस का

यह अर्थ नहीं कि यह एक वाणिज्यिक उपक्रम नहीं है । हम ने तो इसे अपने घर की चीज समझ रखा है । हम बिना टिकट ही मुफ्त सैर करना चाहते हैं और जब कोई टिकट देखने वाला आ जाय तो हम उसे बुरा भला कहने लगते हैं । रेलवे के कर्मचारी रेलवे के सामान से ही अपने मकान बनवाते हैं । इसी प्रकार से ६७ करोड़ रुपये का सामान रेलवे के स्टोरों में व्यर्थ ही पड़ा हुआ है और उस का कोई लाभ नहीं उठाया जाता । तो इस प्रकार से आज रेलवे विभाग की इतनी दुर्दशा हो रही है । रेलवे विभाग को इतने कम अंश में लाभ होने का यही तो कारण है । वास्तव में, प्रत्येक पदाधिकारी को अपना उत्तरदायित्व समझना चाहिये, और ऐसी व्यवस्था करनी चाहिये कि रेलवे से देश को अधिक से अधिक धन प्राप्त हो सके ।

भूतपूर्व राजस्थान रेलवे, मेवाड़ सरकार का एक निजी उपक्रम था, जिस से बहुत अधिक लाभ होता था । परन्तु आज हमारे राष्ट्रीय रेलवे विभाग की क्या दशा है ? अतः हमें अपने दृष्टिकोण को बदलना चाहिये और रेलवे को एक वाणिज्यिक संस्था के रूप में मानना चाहिये ।

अब रेल-यात्रियों को सुविधायें प्रदान करने के लिये तीन करोड़ रुपया निश्चित किया गया है । परन्तु यह धन भी बड़े बड़े ठेकेदारों की जेबों में चला जाता है और जनता को सुविधायें बहुत कम मात्रा में प्राप्त होती हैं ।

अतः इस की दशा को सुधारने का यही एक उपाय है कि इसे एक वाणिज्यिक उपक्रम बनाया जाये, जिस का वास्तविक उद्देश्य देश की सेवा करना हो । यह भी नहीं समझना चाहिये कि रेलवे संस्था कोई लोकहितैशी सभा है जो अपने कर्मचारियों को मुफ्त में वेतन-भत्ते, आदि बांटा करती

## [श्री यू० एम० त्रिवेदी]

है। पैसा तो करदाता देता है। एक जमाना था जब आप यात्रा पर कम खर्च भी करते थे और आप को आराम भी अधिक मिलता था किन्तु अब यह भी जमाना है जब आप पैसा भी अधिक खर्च करते हैं और आप को आराम भी नहीं मिलता। जिन रेलवे स्टेशनों पर सुविधाओं का प्रबन्ध किया गया है वहाँ यात्रियों को उन सुविधाओं से कोई लाभ नहीं होता अपितु रेलवे कर्मचारी, वे बड़े हों अथवा छोटे, पूरा पूरा लाभ उठाते हैं। उदाहरण के लिये पानी ठंडा करने के यंत्र एवं विश्राम-कक्षों को ही लीजिये। यात्रियों को ठंडा पानी शायद ही मिलता हो किन्तु स्टेशन के रेलवे कर्मचारी ठंडे पानी का लाभ उठाते हैं। ठीक यही बात विश्राम-कक्षों की है। आप किसी स्टेशन पर जाइये, और यदि आप विश्राम-कक्षों में ठहरना चाहें तो आप को बताया जायगा कि वह खाली नहीं है क्योंकि साहब, रेलवे के साहब, ठहरे हुए हैं। इस प्रकार हम देखते हैं कि रेलवे द्वारा दी गई इन सुविधाओं का लाभ केवल रेलवे कर्मचारी ही उठाते हैं और यात्रियों को कोई लाभ नहीं पहुंचता।

अतः मेरा निवेदन है कि माननीय मंत्री इस पर विचार करें और इस की छान-बीन करें। इस समिति का दृष्टिकोण बहुत कुछ अंशों में ठीक है। मेरा निवेदन यह है कि जब कभी हम अभिसमय समिति की नियुक्ति करें तो उस का उद्देश्य केवल यही न हो कि निधि का नियतन किस प्रकार होना चाहिये अपितु वह यह भी देखे कि किस प्रकार रेलों में आय प्राप्त होगी एवं किस प्रकार रेलों देश की सेवा करेंगी।

श्री मुहीउद्दीन (हैदराबाद नगर) :  
दुख के साथ कहना पड़ता है कि रेलों की आर्थिक व्यवस्था सम्बन्धी सम्पूर्ण समस्या पर विचार करने के लिये आवश्यक तथ्य

अथवा आंकड़े नहीं दिये गये हैं। अभिसमय समिति के प्रतिवेदन के साथ-साथ ज्ञापन एवं समिति को दिये गये अन्य कागजात को छपवा कर सदस्यों में परिचालित कराया जा सकता था।

सर्वप्रथम महत्वपूर्ण प्रश्न जिस का समिति ने उल्लेख किया है यह है कि क्या रेलवे एक वाणिज्यिक उपक्रम है अथवा लोकोपयोगी। समिति ने दोनों विकल्पों के गुणों अथवा अवगुणों की चर्चा नहीं की है। मेरी समझ में यह बात नहीं आई कि समिति ने इस का स्पष्ट विवेचन क्यों नहीं किया कि यह एक वाणिज्यिक उपक्रम है अथवा लोकोपयोगी समिति ने इस बात को स्पष्ट न कर के इसे ज्यों-का-त्यों छोड़ दिया है। कम-से-कम मैं यह नहीं मान सकता कि रेलवे दोनों ही प्रकार का उपक्रम है। यह एक ही प्रकार का उपक्रम होना चाहिये।

पूर्ण विश्वास के साथ मैं यह कह सकता हूँ कि जब हम यह कहेंगे कि रेलवे एक लोकोपयोगी उपक्रम है तो निश्चय ही भ्रान्ति होगी। किन्तु जब दूसरी ओर हम यह कहेंगे कि यह एक वाणिज्यिक उपक्रम होना चाहिये तो एकदम से लेखा रखने, अवक्षयण निधि, और आस्तियों आदि के बारे में हमारा ध्यान आकर्षित हो जाता है।

यदि इस के बारे में स्पष्टीकरण कर दिया जाता तो मैं निश्चय ही इस समिति के प्रतिवेदन का समर्थन करता। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूँ कि वह इस बात का स्पष्टीकरण करें कि क्या रेलवे को एक वाणिज्यिक उपक्रम मानना चाहिये।

रेलों की भविष्य सम्बन्धी आर्थिक व्यवस्था के बारे में रेलवे बोर्ड बड़ा निराशावादी है। उस का कहना है कि जब तक लाभांश की दर नहीं घटाई जाती, और

किराये एवं सामान के भाड़े की दर में वृद्धि नहीं की जाती तब तक विकास अथवा अवक्षयण रक्षित निधि की मांगों की पूर्ति नहीं हो सकती। किन्तु दूसरी समिति बहुत ही आशावादी है। उस का कहना है देश की आर्थिक व्यवस्था के विकास के साथ साथ रेलों की आय भी बढ़ेगी। किन्तु मैं इन व्यापक कविव्यों से सहमत नहीं हूँ। रेलवे बोर्ड के निराशावादी एवं समिति के आशावादी दृष्टिकोणों से हम एक संदिग्ध एवं अनिश्चित स्थिति में पड़ गये हैं।

देश के भावी विकास में रेलवे तथा परिवहन को बहुत ही महत्वपूर्ण कार्य करना है। इसके लिये हमें यह देखना होगा कि हमारे पास विकास, नई रेलों के निर्माण तथा नष्ट प्रायः आस्तियों को बदलने के लिये एक निधि रखी हो। रेलवे बोर्ड का ऐसा विचार है कि इस काम के लिये हमारे पास आगामी पांच वर्षों में धन की कमी रहेगी। अब यह देखना आवश्यक है कि क्या अवक्षयण की दर जो हम दे रहे हैं नष्ट-प्रायः आस्तियों को बदलने के लिये काफी है, और क्या देश में रेलों के भावी विकास के लिये हमारे पास काफी निधि है। मेरा निवेदन यह है कि सरकार से रेलों ने जो पूंजी ली है, उस पर रेलें मामूली-सा ब्याज दें और शेष धन आस्तियों के बदलने एवं देश में रेलों का विकास करने के काम आये।

**श्री एस० एन० दास :** मैं आप की आज्ञा से, इस विषय पर कुछ कहने से पहले एक बात कहना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि आप मुझे उस के लिये क्षमा करेंगे। जो माननीय सदस्य आप की आंखों को पकड़ लेते हैं उन को पहले बोलने का मौका मिल जाता है और वे ज्यादा टाइम भी ले लेते हैं। जिन सदस्यों को बोलने का मौका बाद में मिलता है, तो उस वक्त हाउस में

कोरम ही नहीं रहता और बार बार कोरम पूरा करने के लिये घंटियां बजानी पड़ती हैं जिस की वजह से बड़ी बदनामी होती है..

**सभापति महोदय :** जिन माननीय सदस्यों ने अपने नाम पहले भेज दिये थे, उन्हें बोलने के लिये कहा गया था। जो सदस्य आरम्भ में बोलते हैं उन्हें अधिक बातें कहनी होती हैं और स्वाभाविकतया बाद में बोलने वाले उन्हें दोहराते नहीं, इसलिये उन्हें कम समय लगता है।

**श्री एस० एन० दास :** मेरा अभिप्राय यह था कि जो माननीय सदस्य बोल चुके उन्हें भी सभा में उपस्थित रहना चाहिये ताकि वे अन्य सदस्यों की नई बातों को सुन सकें।

**श्री अमजद अली :** अधिक महत्वपूर्ण व्यक्तियों का ध्यान रखिये।

**श्री एस० एन० दास :** मैं कहना चाहता था कि स्वराज मिलने के बाद जब १९४६ में रेलवे कन्वेन्शन कमेटी बिठाई गई की उस समय रेलों की कार्य प्रणाली और रेलों के अन्दर जो दूसरे महकमे थे जैसे रेलों के जो कारखाने चलते हैं उन सब की खोज करने और उन में सुधार लाने के लिये कमेटी बिठा कर जांच करने का उपयुक्त समय नहीं था। रेलवे रिगुपिंग जो इसी बीच हुआ और जो रियासतों की रेलें थीं वे भी केन्द्रीय सरकार के कब्जे में आईं, इसलिये अब मैं समझता हूँ कि रेलवे कन्वेन्शन कमेटी बिठाने से पहले तमाम आर्थिक और दूसरे पहलुओं पर विस्तार से विचार कर लेना चाहिये था और फिर इन सब चीजों को इस कमेटी के सामने रखना चाहिये था। इन सब चीजों को ध्यान में रखते हुए इस कमेटी को फैसला करना चाहिये था कि साधारण वित्त और रेलवे वित्त में क्या सम्बन्ध हो और अगले पांच वर्षों में साधारण राजस्व में रेलवे कितना अनुदान दे।

[श्री एस० एन० दास]

संसदीय कमेटी की रिपोर्ट के पैरा ३७ को देखने से पता चलता है कि जब इस कमेटी ने रेलवे के इकनॉमिक वर्किंग की जांच एक विशेष कमेटी द्वारा कराने के सुझाव के सम्बन्ध में विचार करना शुरू किया, तब रेलवे बोर्ड के यह कहने पर कि 'रेलवे की आय और व्यय के रुख पर निरन्तर कड़ी निगाह रखी जाती है और एक अलग तदर्थ समिति की नियुक्ति की आवश्यकता नहीं थी।' इस सुझाव पर विचार करना छोड़ दिया और आगे भी इस प्रकार की जांच की आवश्यकता नहीं मानी गई। मेरे विचार में ऐसा करना ठीक नहीं हुआ। मेरा तो विचार है कि अगले पंचवर्षीय पुनर्विलोकन के पहले ही इस प्रकार की कमेटी बैठाई जाय जो रेलवे के कामों के बारे में हर पहलू से जांच करे।

इस बात का इंतजार नहीं किया जाना चाहिये कि पांच साल के बाद जो कन्वेंशन कमेटी बैठे वही इस पर विचार करे और तभी इस कमेटी की नियुक्ति की जाय। इस वक्त रेलवेज के वर्किंग के बारे में पूरा चित्र देश के सामने और खास कर संसद के सामने रखने की आवश्यकता है और मैं रेलवे मिनिस्टर साहब से अपील करता हूँ कि वे एक ऐसी कमेटी जल्दी से जल्दी नियुक्त करें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा कि १९२४ में जो कमेटी बिठाई गई थी उस ने कहा था कि रेलवे फाइनेंस को जनरल फाइनेंस से अलग किया जाना न सिर्फ देश के ही हित में है बल्कि यह रेलवे और जनरल फाइनेंस के हित में भी है और ऐसा कर भी दिया जाना चाहिये। यहां पर यह प्रश्न भी उठाया गया है कि क्या रेलवे पब्लिक यूटिलिटी कन्सर्न है या कमर्शियल कन्सर्न है। मैं इस की पेचीदगियों में जाना नहीं चाहता।

मैं तो समझता हूँ कि यह पब्लिक यूटिलिटी कन्सर्न भी है और कमर्शियल कन्सर्न भी। हम यहां पर दोनों हैसियतों से बैठे हैं। जब हम इस सवाल पर टैक्स पेयर की हैसियत से विचार करना शुरू करते हैं तो हम समझते हैं कि क्योंकि हम ने रेलों के निर्माण और विस्तार के लिये रुपया लगाया है, इस वास्ते हमें इस में से नफा मिलना चाहिये। दूसरी हमारी हैसियत जनता के प्रतिनिधियों की है। इस हैसियत से हमें यह देखना है कि रेलों में लोगों को अधिक से अधिक सुविधायें मिलनी चाहियें और फ्रेट्स और फेयर्ज यानी भाड़ा और किराया कम होना चाहिये। जब हम संसद के मैम्बरों की हैसियत से इस सवाल पर विचार करते हैं तो हम समझते हैं कि यह पब्लिक यूटिलिटी कन्सर्न होना चाहिये। तो हमारी यह दोनों हैसियतें हैं।

इस का पब्लिक यूटिलिटी का भी काम है और साथ ही साथ टैक्स पेयर को नफा देना भी इस का काम है, इस का यह भी काम है कि यह सरकार को जोकि टैक्स पेयर की प्रतिनिधि है मुनाफा भी दे। तो सचमुच यह एक पब्लिक यूटिलिटी कन्सर्न भी है और साथ ही एक व्यापारिक संस्था भी है। इसलिये हम को इस पर इन दोनों हैसियतों से विचार करना चाहिये।

अब इस के सम्बन्ध में एक बात और हमारे सामने आती है। जो चित्र रेलवे बोर्ड ने अगले पांच वर्षों के आय-व्यय के भविष्य के बारे में कमेटी के सामने रखा है उस के बारे में कहा गया है कि वह एक निराशाजनक चित्र है। कहा गया है कि अगले पांच वर्षों में जो रेलवे की आमदनी होगी वह ऐसी नहीं होगी जिस की बुनियाद पर हम कोई बहुत बढ़िया चित्र खींच सकें। मेरा ख्याल है कि अगर रेलवे के वर्किंग के बारे में जानकारी प्राप्त करने के लिये

कोई कमेटी बैठाई गई होती और उस के आंकड़े और दूसरे विषय हमारे सामने होते तो यह जो निराशाजनक चित्र रेलवे बोर्ड ने कमेटी के सामने रखा है यह न रखा जाता। हम को मालूम है कि रेलवे के बहुत से ऐसे कारखाने हैं जिन की काम करने की क्षमता बहुत ज्यादा है लेकिन उस क्षमता के अनुसार उन में काम नहीं हो पाता है। हम लोग चित्तरंजन का कारखाना देखने गये थे। यह बात सही है कि वह कारखाना अभी नया है और उस के साथ जो दूसरे उद्योग चलने वाले हैं उन का निर्माण होना बाकी है, लेकिन फिर भी हम ने देखा कि वहां बहुत बड़ी तादाद में काम करने वाले और मशीनें बेकार थीं। केवल चित्तरंजन के कारखाने की ही यह बात नहीं है। और भी बहुत से कारखाने हैं जिन की उत्पादन की क्षमता बहुत ज्यादा है और जहां आदमी भी बहुत ज्यादा हैं, लेकिन चूंकि उन की ठीक निगरानी नहीं होती है इसलिये उन कारखानों में जितना उत्पादन हो सकता है उतना नहीं होता। रेलवे केवल यातायात का साधन ही नहीं है, उस के पास बहुत से कारखाने हैं उन को भी वह चलाती है और इस तरह से उस के पास उत्पादन का बहुत बड़ा काम है। इस कारण, जैसा मैं ने कहा यह एक व्यापारिक संस्था भी है। लेकिन एक व्यापारिक संस्था की दृष्टि से इस की जितनी निगरानी होनी चाहिये वह नहीं होती है। इस झमेले में कि यह पब्लिक यूटिलिटी कन्सर्न है या व्यापारिक संस्था है, हमारा रेलवे बोर्ड भी कभी कभी झमेले में पड़ जाता है। और जब रेलवे बजट के समय इस सदन में यह कहा जाता है कि किराया घटना चाहिये क्योंकि गरीब जनता इतना किराया वहन नहीं कर सकती, और जब व्यवसायी लोग यह शिकायत करते हैं कि माल ढोने का किराया बहुत ज्यादा है, इस की दर पर फिर से विचार करना

चाहिये तो रेलवे बोर्ड बहुत घबरा जाता है। जब हम कहेंगे कि यह कर्माशयल संस्था है तो उस पर उसी दृष्टि से विचार किया जायगा। मैं नहीं जानता कि दूसरे देशों में किराया निर्धारित करने का क्या ढंग है, लेकिन मैं समझता हूं कि जो लोग रेल से सफर करते हैं उन का किराया निश्चित करने का कोई आधार होना चाहिये। मुझे यह भी नहीं मालूम कि हमारे देश में जो किराया घटाया या बढ़ाया जाता है वह किस आधार पर किया जाता है। अगर यह रेलवे व्यापारिक संस्था है तो उस के किरायों का निर्धारण, फिर चाहे वह फ्रेट हो या फेयर हो, वैज्ञानिक ढंग पर होना चाहिये। मैं नहीं जानता कि अब तक इस वैज्ञानिक ढंग से इस किराये और भाड़े की दर का निश्चय रेलवे ने किया है या नहीं। इसलिये इस बात को देखते हुए मैं कहूंगा कि इस बात की बहुत जरूरत है कि एक कमेटी इस को देखने के लिये निर्माण की जाय।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं। डेवलपमेंट फंड का दायरा बहुत बढ़ा दिया गया है। डेवलपमेंट फंड में जो चीजें पहले थीं उन से कुछ और ज्यादा चीजें उस में रख दी गई हैं। उस में रेलवे ट्रांसपोर्ट को इस्तेमाल करने वालों के फायदे और बढ़ा दिये गये हैं। मालूम नहीं कि जो कमेटी ने सिफारिश की है उस का क्या अर्थ है। क्या यात्रियों की सुविधा के लिये जो कम से कम तीन करोड़ रुपया रखा जाता है वह कायम रहेगा या कि यात्रियों की सुविधा और जो रेलवे के दूसरे इस्तेमाल करने वाले लोग हैं उन की सुविधाओं के लिये मिला कर तीन करोड़ रुपया रहेगा। मेरा सुझाव यह है कि जो तीन करोड़ रुपया यात्रियों की सुविधा के लिये रखा गया है वह आगे के लिये भी कायम रहना चाहिये और जो

[ श्री एस० एन० दास ]

लोग दूसरे तरीके से रेलवे ट्रांसपोर्ट का इस्तेमाल करते हैं उन के लिये और रकम इअरमार्क कर दी जाय ।

एक बात और कह कर मैं खत्म करता हूँ । यह प्रस्ताव जो माननीय मंत्री जी ने सभा के सामने रखा है यह गोलमोल सा मालूम होता है । रिपोर्ट में जो सिफारिशों की गई हैं वे एक जगह ठीक से नहीं लिखी गई हैं । मैं समझता हूँ कि जिस तरह का प्रस्ताव सन् १९४६ में कांस्टीट्यूट असेम्बली में आया था और जिस तरह सुव्यवस्थित ढंग से उस में हर एक चीज रखी गई थी उसी तरह अगर इस में भी रख दी जाती तो यह झमेला न उठता । पब्लिक एकाउंट्स कमेटी में यह सवाल उठा था कि प्रस्ताव में डिप्रिसियेशन फंड के लिये १५ करोड़ रखा गया था लेकिन रिपोर्ट से मालूम होता है कि रेलवे ने १५ करोड़ के बदले ३० करोड़ पया हर साल डिप्रिसियेशन फंड में रखा है और रेलवे और आडीटर जनरल के बीच इस विषय में मतभेद पैदा हो गया कि क्या रेलवे बोर्ड को यह अधिकार है कि पांच वर्ष के अन्दर बिना सभा की राय के जो मिनिमम १५ करोड़ रखा गया था उस को बढ़ा कर ३० करोड़ कर दिया जाय । मालूम नहीं कि यह विवाद खत्म हुआ या नहीं । इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि जो भी कमेटी की सिफारिश हो उस को १, २, ३ नम्बर कर के नपे तुले शब्दों में रखा जाना चाहिये था जिस में आगे चल कर विवाद की गुंजाइश न रहे ।

इन शब्दों के साथ मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ और आशा करता हूँ कि रेलवे के वर्किंग की जांच करने के लिये जल्दी ही एक कमेटी का निर्माण किया जायगा ।

श्री रघवीर सहाय (जिला एटा—उत्तर पूर्व व जिला बदायूँ—पूर्व): यह तो सभी

जानते हैं कि सन् १९२४ तक रेलवे वित्त सामान्य वित्त में शामिल था और उसी वर्ष यह सामान्य वित्त से अलग किया गया था । इस के अलग करने का उद्देश्य रेलवे वित्त के प्रशासन में लचीलापन लाना था । सन् १९२४ में जब रेलवे वित्त अलग किया गया तो भारत पूंजी पर एक प्रतिशत व्याज निश्चित किया गया था, किन्तु १९५० में यह दर बढ़ा कर ४ प्रतिशत कर दी गई सन् १९५० में जो प्रस्ताव रखा गया था उस में यह भी कहा गया था कि लाभांश के प्रश्न पर पांच वर्ष के बाद विचार किया जाना चाहिये । यह समिति केवल इसी प्रश्न पर विचार करने के लिये बनाई गई थी । इस समिति ने यह सिफारिश की है कि लाभांश की दर ज्यों की त्यों रहनी चाहिये । विरोधी पक्ष के कुछ सदस्यों ने कुछ संशोधन रखे हैं जिन में कहा गया है कि लाभांश की दर घटा कर ३ १/२ प्रतिशत अथवा ३ १/८ प्रतिशत कर देनी चाहिये । समिति ने इस संशोधन पर भी विचार किया था और अन्त में वह इसी निष्कर्ष पर पहुंची है कि यह दर ४ प्रतिशत ही रहनी चाहिये । हो सकता है कि लाभांश की दर में कमी करने का जो प्रस्ताव किया गया है वह इस आधार पर किया गया हो कि रेलवे बोर्ड ने यह बताया है कि गत ५ वर्षों में रेलवे वित्त की आय में ३१ लाख की कमी हुई है, अतः यह अच्छा नहीं लगता कि आगामी वर्षों में भी लाभांश की दर ४ प्रतिशत रहे ।

दूसरी बात यह भी ध्यान में रखनी चाहिये कि प्रथम पंचवर्षीय योजना के अधीन हम रेलों का विकास कर रहे हैं । द्वितीय पंचवर्षीय योजना भी लागू होने वाली है । अतः हमें अपने सामान्य वित्त को ऐसा रखना होगा कि यह द्वितीय पंचवर्षीय

योजना के अन्तर्गत रेलवे विकास के व्यय को भी सहन कर सके ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

एक संशोधन यह भी रखा गया था कि सुविधाओं के लिये जो ३ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है उसे बढ़ा कर ४ करोड़ अथवा ५ करोड़ कर दिया जाय, यदि हमारी रेलों को इस मद में कुछ धन बढ़ाने का सामर्थ्य हो तो हर कोई इस का स्वागत करेगा, क्योंकि सुविधाओं पर जितना अधिक व्यय होगा उतना ही अच्छा है । हम तो केवल इतना ही कर सकते हैं कि रेलों पर यह दबाव छालें कि वे आगामी वर्षों में ३ करोड़ की अपेक्षा अधिक धन इस मद के लिये रखें ।

श्री एच० एन० मुकर्जी ने यह भी कहा था कि सरकार इस बात का आश्वासन दे कि आगामी ५ वर्षों में सामान के भाड़े एवं किराये की दर में कोई वृद्धि नहीं होगी । वैसे तो सभी इस का स्वागत करेंगे किन्तु यह कहां तक सम्भव है कि कोई मंत्री भविष्य के लिये ऐसा आश्वासन देगा । यह व्यावहारिक बात नहीं है ।

प्रतिवेदन में एक दो बातें बड़ी अच्छी हैं । एक तो यह है कि नई रेलवे लाइनें बनाने के लिये प्रोत्साहन दिया जाय जिस के लिये बड़ी बड़ी रियायत देने की भी व्यवस्था की गई है । नई रेलवे लाइनों के बनाने पर जो धन व्यय होगा उस धन पर ब्याज की दर अन्य मदों पर लिये जाने वाले ब्याज की अपेक्षा कम होगी और दूसरे वह देर से भी लिया जायगा । यह ब्याज प्रतिवर्ष नहीं लिया जायगा । अपितु यह तब तक स्थगित रहेगा जब तक कि रेलें चालू न हो जायें और उन्हें चलते हुए ५ वर्ष न बीत जायें ।

दूसरी बात यह है कि अवक्षयण रक्षित निधि में जो १५ करोड़ रुपये की राशि थी उसे बढ़ा कर अब ३५ करोड़ कर दिया

गया है । अतः मैं संकल्प का समर्थन करता हूँ ।

श्री पी० सब्बा राव (नौरंगपुर)

इस रिपोर्ट में रेलवे बोर्ड से सिफारिश की गई है कि किराया निर्धारित करने के विषय में जांच की जाय और इस बात का प्रयत्न किया जाय कि तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों के सभी क्वार्टरों से इतना किराया प्राप्त हो जो उन पर खर्च हुई राशि से अधिक हो । यह एक सामान्य सी बात है और सभी जानते हैं कि तृतीय श्रेणी की एक तिहाई कर्मचारियों को क्वार्टर मिले हैं और दो तिहाई कर्मचारियों को नहीं । निजी मकानों के लिये उन्हें काफ़ी किराया देना पड़ता है । ऐसा देखा गया है कि एक कर्मचारी, जिसे क्वार्टर मिला है, दूसरे कर्मचारी से, जिसे कि क्वार्टर नहीं मिला है, तीन गुना या चार गुना तक किराया वसूल करता है । मैं यह चाहता हूँ कि क्वार्टरों के निर्माण-समय के बारे में विचार किये बिना सभी क्वार्टरों का एक समान किराया निश्चित होना चाहिये । इस सिफारिश से मैं पूर्णतया सहमत हूँ कि तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों के क्वार्टरों का मूल्य पूंजी खाते के नाम लिखा जाय ।

नई लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में पैरा १६ में जो सिफारिश की गई है उस से मैं पूर्णतया सहमत हूँ । मैं यह निवेदन करूंगा कि मीलों की बढ़ी हुई संख्या का कोई ख्याल नहीं करना चाहिये । पहाड़ी रेलों के बनाने में काफ़ी व्यय होता है । मेरे विचार से अब उन के बनाने की कोई आवश्यकता नहीं है । अब जितनी भी लाइनें बनाई जायेंगी वे सब जनता के लाभ के लिये होंगी । हमें किसी ऐसी लाइन का निर्माण नहीं करना चाहिये जिस से कि कोई आय न हो ।

हिंगलोई-खंडवा लाइन, छोटी लाइन से बड़ी लाइन पर माल ले जाने और लाने के समय जो अधिक भाड़ा देना पड़ता था

[श्री पी० सुब्बा राव]

उस को कम करने के लिये बनाई गई है, और इसलिये भी कि दक्षिण से उत्तर तथा उत्तर से दक्षिण माल के डिब्बों को लाने और ले जाने में सहूलियत हो। इसलिये इस पर बढ़ा कर अधिक भाड़ा लेने में कोई तुक नहीं है। लाभांश की दर ४ प्रतिशत रखने में तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है, बशर्तकि हम उतना वसूल कर सकें जितना कि हमें करना चाहिये।

बिना टिकट यात्रा करने वालों की संख्या बढ़ गई है। विश्व में कहीं भी ऐसा नहीं है जहां बिना टिकट यात्रा होती है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वे तीन या चार व्यक्तियों की एक समिति नियुक्त करें जो विदेश में जा कर इस बात का अध्ययन करें और यह मालूम करें कि वहां बिना टिकट यात्रा करने वालों को रोकने के लिये उन्होंने क्या कार्यवाही की है। रेलवे कर्मचारियों को पास देने एवं उन के प्रयोग पर ध्यान रखना चाहिये क्योंकि वे इन का बड़ा दुरुपयोग करते हैं। मैं आशा करता हूं कि सुविधाओं के लिये जो तीन करोड़ रुपया नियत किया गया है वह सुविधा देने में ही व्यय किया जायगा।

**श्री हेडा :** यह जो रिपोर्ट हमारे सामने प्रस्तुत की गई है यह एक बहुत ही मजेदार रिपोर्ट है वह इस अर्थ में कि इस से कुछ ऐसा लगता है कि इस में कुछ भी नहीं है लेकिन वास्तव में तकरीबन हर चीज इस के अन्दर संक्षिप्त में मौजूद है। इस कन्वैन्शन के सुपुर्द एक बहुत बड़ा काम किया गया था और वह था हमारे राष्ट्र का सब से बड़ा व्यवसाय जिस में कि उद्योग का पहलू भी शामिल है और लगभग एक हजार करोड़ रुपये जिस की मूल पूंजी है। उस कार्य का आर्थिक निर्माण व आर्थिक ढांचा कैसा हो,

उसके अन्दर मूल पूंजी कितनी लगे, कैसे आये, सूद देना चाहिये या नहीं देना चाहिये, और अगर देना चाहिये तो उस की दर क्या हो, इत्यादि मामले उस कमेटी के सुपुर्द किये गये थे। इन सब बातों का विवरण हमारे सामने लाया जाता है और वह भी बहुत संक्षिप्त रूप में। लेकिन फिर भी एक बात जरूर है कि हर प्रश्न के हर पहलू पर कहीं न कहीं कुछ न कुछ प्रकाश अवश्य डाला गया है। पांच वर्षों में इस प्रकार का एक विवरण हमारे सामने आता है और हर बार इन सब पहलुओं पर विचार किया जाता है। पहला सवाल जिस के ऊपर कि इस में चर्चा की गई है वह यह है कि रेलवेज एक ऐसा व्यवसाय है जोकि जनहितकारी कार्य है और मैं समझता हूं कि इस सम्बन्ध में जो रिपोर्ट में मान्यता दी गई है वह तकरीबन, सर्वमान्य होनी चाहिये। उन्होंने एक स्वर्ण पदक प्राप्त किया है यह कह कर कि यह दोनों ही है। यह जनहितकारी कार्य भी है और साथ साथ व्यवसाय का पहलू भी इस के अन्दर शामिल है और यही कारण है कि आगे चल कर चार प्रतिशत की मूल पूंजी के ऊपर लाभ कहिये, डिविडेंड कहिये, जनरल रेवेन्यूज में देने का जो संकेत है, जो सुझाव है, वह सुझाव सब के लिये मान्य है और मैं समझता हूं कि बहुत कम सदस्यों की ओर से उस का विरोध हुआ है। साथ ही साथ हम यह आशा कर सकते हैं कि यह चार प्रतिशत देने के बाद जो कुछ भी बचता है यानी वाजबी चीजें जो उठानी चाहियें जैसे कि डेप्रिसियेशन रिज़र्व फंड और इस तरह के फंडस वगैरह के लिये रुपया निकालने के बाद जो कुछ भी बचता है जिसे कि असली मुनाफा कहा जा सकता है, उस के बारे में कुछ सदस्यों ने यह राय जाहिर की है कि उस का ५० प्रतिशत फिर जनरल रेवेन्यूज में आना चाहिये। मैं समझता



हूँ कि यह चीज़ वाजिब नहीं होगी। जब हम इसे एक पब्लिक युटिलिटी यानी जनहितकारी कार्य समझते हैं। तब ऐसी हालत में फिर जो कुछ भी बचता है वह जनहित में ही लगाया जाना चाहिये न कि जनरल रेवेन्यूज़ के अन्दर आना चाहिये। जनहित के सम्बन्ध में अब जो हमारा फंड यहां मौजूद है उस के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि आम तौर पर यह होता है कि जहां से ज्यादा शोर होता है या जहां से कुछ कष्ट होने की संभावना होती है उन स्थानों के ऊपर ज्यादा ध्यान दिया जाता है, क्योंकि आम तौर पर घर्षण के सिद्धान्तों पर ही लोगों का ज्यादा ध्यान होता है और यही कारण है कि कुछ सदस्यों ने यह सुझाव दिया है कि कम से कम तीन करोड़ रुपये जो इस में दिखाये गये हैं वह उतनी रकम केवल मुसाफिरों के लिये और उन की सुविधा के वास्ते, उन की सहूलियतों के ऊपर ही खर्च होनी चाहिये।

बाकी जो दूसरी सुविधायें हैं उन के वास्ते और रकम बढ़ा दी जाय। कुछ लोगों ने सुझाव दिया है कि कम से कम तीन करोड़ ज़रूर रखा जाय। कुछ ने सुझाव दिया है कि इस को पांच करोड़ किया जाय, बाकी रकम और चीजों में खर्च की जाय। इस सम्बन्ध में मैं यह अर्ज करूंगा कि इस समय में यह तीन करोड़ की रकम माने लेता हूँ। लेकिन अगर रेलवे में ज्यादा लाभ हो तो उसी हिसाब से इस को चार करोड़ या पांच करोड़ कर दिया जाय। मैं इस के लिये कोई परसेंटेज नहीं रखना चाहता। मैं चाहता हूँ कि कम से कम तीन करोड़ तो रखा ही जाय और यदि ज्यादा लाभ हो तो उस हिसाब से इस को चार या पांच करोड़ कर दिया जाय।

एक चीज़ का मैं और उल्लेख करना चाहता हूँ। वह यह है कि जिस प्रकार हिसाब रखा जाता है वह तरीका ठीक नहीं है।

श्री तुलसी दास जी ने इस विषय में काफी विस्तार से चर्चा की है और जो कुछ उन्होंने कहा है और जो कुछ मैं ने समझा है वह यह है कि हिसाब रखने की वही पद्धति होनी चाहिये जैसी कि कर्मशियल फर्म्स में होती है। इस प्रकार की पद्धति न होने की वजह से हर वर्ष जब हमारे सामने रेलवे का बजट आता है तो हम यह नहीं समझ पाते कि हमारी क्या पोजीशन है। हम को यह पता नहीं चलता कि हमारी कितनी पूंजी कहां लगी हुई है।

साथ ही जो रकम डेप्रिसियेशन के लिये निकाली जाती है वह भी ठीक तरीके से नहीं निकाली जाती है। वह भी उसी प्रकार से निकाली जानी चाहिये जैसे कि दूसरे उद्योगों में किया जाता है। हर चीज़ के लिये ५ परसेंट निकालना ठीक नहीं है। अगर एक चीज़ की उम्र बीस साल है तो उस के लिये तो पांच परसेंट निकालना ठीक होगा। लेकिन अगर किसी चीज़ की उम्र पचास साल है तो उस के लिये भी पांच परसेंट निकालना बहुत ज्यादा होगा। इस के बखिलाफ अगर किसी चीज़ की उम्र दस बारह साल है तो उस के लिये पांच परसेंट निकालना बहुत कम होगा। तो यह जो पांच परसेंट का तरीका रखा गया है वह ठीक नहीं है। रेलवे में भी जो डेप्रिसियेशन लगाया जाय वह उसी तरीके से लगाया जाय जिस तरीके से कि दूसरे उद्योगों में लगाया जाता है।

नई लाइनें कहां तक मुनाफा देती हैं और कहां तक मुनाफा नहीं देती हैं, इस सम्बन्ध में इस के अन्दर बड़ी अच्छी चर्चा है हालांकि वह बहुत संक्षेप में है। यह कहा गया है कि जब हम नई लाइन खोलते हैं तो पहले-पहल उस में मुनाफा नहीं होता है। इसलिये नई लाइन की पहली पांच साल की स्थिति अलग समझी जानी चाहिये

[श्री हेडा]

और बाद की पांच सालों की अलग अवस्था समझी जानी चाहिये । इस सम्बन्ध में मैं एक और बात कहना चाहता हूँ । वह यह है कि केवल इतना ही नहीं देखना चाहिये कि नई लाइन कितना नफा देती है या नुकसान देती है । उस के नफे का अनुमान लगाने के लिये यह भी आवश्यक है कि आप उस मुनाफे का हिसाब भी लगायें जोकि इस नई लाइन के बनने से उस बड़ी लाइन को हुआ है जिस से कि यह मिलती है । ये जो नई लाइनें होती हैं ये बड़ी लाइनों की फीडर होती हैं । और इन के जरिये से जो मुख्य लाइन को फायदा पहुंचता है उस पर ध्यान नहीं दिया जाता । इसलिये पहले पांच साल का अलग से विचार करना मुझे श्रेयस्कर नहीं मालूम देता । मेरा ख्याल है कि रेलवे मिनिस्टर के पास जितनी भी नई योजनायें हैं उन में से कोई योजना भी ऐसी नहीं होगी जोकि उन को मुनाफा न दे । उन में हर एक योजना ऐसी है जोकि बराबर मुनाफा देगी और इस लिहाज से अगर शुरू से ही उस के ऊपर ३.१८ प्रतिशत के बजाय जनरल रेवेन्यू में ४ प्रतिशत दे दिया जाय तो कोई नामुनासिब नहीं होगा । मेरा विश्वास है कि जिस प्रकार हमारा देश प्रगति कर रहा है और जिस प्रकार यहां उद्योगों का उत्पादन बढ़ रहा है और जनता का जीवन स्तर ऊंचा हो रहा है उस को देखते हुए कोई भी ऐसी नई लाइन नहीं होगी जोकि मुनाफा न दें । हमारा ख्याल है कि हर नई लाइन आप को बराबर फायदा देगी । सवाल सिर्फ यह है कि उस से जो मुनाफा हो उस का अनुमान सही सही होना चाहिये ।

कुछ मित्रों ने इस तरफ ध्यान दिलाया है कि जहां तक एमेनिटीज का सवाल है नीचे के लोगों को उतनी एमेनेटीज नहीं मिलती हैं जितनी कि उन को मिलनी

चाहियें । पहले यह काफी हद तक सही था लेकिन नये माननीय मंत्री के आने के बाद इस में बड़ा अन्तर पड़ गया है । अब तीसरे दर्जे के मुसाफिरो को भी काफी सुविधायें मिलने लगी हैं । फिर भी अधिक सुविधाओं की आवश्यकता है और इसीलिये मैं ने चाहा है कि जो तीन करोड़ की रकम है वह केवल मुसाफिरो की सुविधा के लिये ही रिजर्व कर दी जाय । और दूसरों के लिये हमारा जो मुनाफा हो उस के लिहाज से और रकम दी जा सकती है ।

एक यह ख्याल जाहिर किया गया है कि हम बचत कर के रखें जोकि नई लाइनें बनाने के काम आवे । मैं समझता हूँ कि यह ठीक नहीं होगा । अगर ऐसा किया गया तो रेलवेज पर आवश्यकता से अधिक भार डालना होगा । जो डेवलपमेंट के खर्च दिखाये जाते हैं वे वास्तव में खर्च नहीं होते हैं । मैं चाहता हूँ डेवलपमेंट के नाम से जो नई लाइनें निकाली जायें उन के लिये नई पूंजी ली जाय । नफे की जो रकम बचती है उस को पूंजी में परिवर्तित करना मैं समझता हूँ कि उचित नहीं होगा । ऐसा करने से जनहितकारी कामों के लिये हमारे पास रकम कम रह जायेगी । इसलिये मैं चाहता हूँ कि हम जितनी नई योजनायें लावें उन के लिये हम जनरल रेवेन्यूज से नई पूंजी ले लें और उस के ऊपर चार परसेंट दें ।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि भविष्य में जो विवरण दिया जाय वह तफसीलवार होना चाहिये और जो काम हम कर रहे हैं उस के बारे में उस विवरण से लोगों को सही कल्पना मिलनी चाहिये और लोगों को सारी चीज स्पष्ट होनी चाहिये । ऐसा नहीं होना चाहिये जैसा कि इस दस्तावेज में है जोकि आज हमारे सामने है । इस

को तो बहुत ध्यान से देखा जाय तो कोई चीज समझ में आती है और इस के साथ साथ संदर्भ के लिये बहुत से कागजात निकाले जायें तो चीज समझ में आती है । अगर ऐसा नहीं किया जाता तो किसी चीज का पता ही नहीं लगता । इसलिये मेरी आशा है कि भविष्य में जो हमारे पास इतना बड़ा उद्योग है उस की जो रिपोर्ट आवेगी वह तफसील से होगी ।

**श्री राघवचारी (पेनुकोंडा) :** रेलवे प्रणाली को केवल उपयोगिता की दृष्टि से ही देखना उचित नहीं होगा । इस कारण मैं इस बात से सहमत हूँ कि इस को वाणिज्यिक दृष्टि से भी देखना चाहिये, किन्तु इस सम्बन्ध में हम ने जो नीति अपनाई है इस से मुझे सन्देह है कि हमारी पंचवर्षीय योजना, विशेषकर नई रेलवे लाइन के विस्तार अथवा निर्माण के सम्बन्ध में, पूरी हो सकेगी । दूसरी बात यह कि पांच प्रतिशत का न्यूनतम आय का जो मानदण्ड हम निश्चित करना चाहते हैं उस से नई रेलवे लाइनों के निर्माण में बाधा पड़ सकती है । विशेषकर जिन क्षेत्रों में अभी रेलों का विकास नहीं हो सका है, वहाँ के लिये इस प्रकार का मानदण्ड निर्धारित करना और भी हानिकर सिद्ध होगा । यद्यपि २६ और ३० कंडिकाओं में विकास निधि की व्यवस्था है फिर भी नई रेलवे लाइनों के निर्माण में इस से बाधा उपस्थित होगी । अतः इस सम्बन्ध में यह बात निश्चित और स्पष्ट रूप से बताई जानी चाहिये कि क्या इस प्रकार की लाभकारी परियोजनाओं से देश के उन भागों में उपयोगिता और विकास की दृष्टि से नई लाइनों के निर्माण में बाधा नहीं पड़ेगी जिन को वास्तव में आर्थिक सहायता की आवश्यकता है ?

**श्री सिंहासन सिंह (जिला गोरखपुर-दक्षिण) :** आज जो विषय भवन के सामने

उपस्थित है वह बड़ा सुन्दर और प्रभावशाली विषय है । मुनाफे में कितना हक रेलवे दे यह विषय विचारणीय है । जो कमेटी की रिपोर्ट भवन के सामने है उस को देखने से पता चला कि कमेटी के सामने जो आंकड़े रेलवे बोर्ड ने रखे उन पर केवल तीन दिन की बैठक में विचार किया गया और उस के बाद उस की रिपोर्ट इस भवन के सामने पेश हुई । और अब भवन से यह आशा की जाती है वह जो मसले कमेटी के सामने थे उन को बगैर देखे हुए ही एक मत से या भिन्न मत से अपनी राय दे । कमेटी ने अपनी रिपोर्ट के पेज १ पर लिखा है कि प्रेजेंट रेट्स और फेप्रर्स और फ्यूचर प्रास्पेक्ट्स के ऊपर रेलवे अपने रेट आधारित करेगी । वह प्रेजेंट रेट्स और फ्यूचर प्रास्पेक्ट्स क्या हैं और रेलवे बोर्ड ने क्या चीज सबमिट की वह हमारे सामने नहीं है । उस को बिना सामने रखे हुए ही हम अपनी राय देने जा रहे हैं कि रिपोर्ट बिल्कुल सही है या गलत है ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** क्या रेलवे बोर्ड का ज्ञापन माननीय सदस्यों को नहीं बाटा गया ?

**श्री सिंहासन सिंह :** जी नहीं । कम से कम उस का सारांश ही हमें मिलना चाहिये था । तां हम भी समझते कि क्या बात है । हमारे सामने केवल रिपोर्ट है ।

दूसरी बात इस रिपोर्ट में है कि माइनर एडजस्टमेंट्स के लिये सम्भव है । कमेटी की रिपोर्ट में है कि क्या होगा ।

हमारे सामने एक प्रश्न रक्खा गया है कि डिविडन्ड रेट कम कर के या रेलवे फ्रेट का रेट बढ़ा कर के डेवलपमेंट फंड को बढ़ाया जाय । लेकिन उन्होंने रेट को बढ़ाने का कोई तरीका हमारे सामने नहीं रक्खा है । रेट के बढ़ने की जरूरत है या नहीं है यह भी हमारे सामने नहीं

[श्री सिंहासन सिंह]

है न यही है कि डिविडेन्ड कम करने के क्या सुझाव हैं। इन बातों की कमी के साथ हमें अपनी राय देना है कि यह रिपोर्ट सही है या नहीं। इस के साथ डिविडेन्ड ४ परसेंट रक्खा गया। कमेटी ने कागजात को इसी अक्टूबर को रेलवे बोर्ड से मांगा और तीन दिन, १२, १३, और १५ नवम्बर की बैठक में .....

**उपाध्यक्ष महोदय :** यह विषय एक या दो मास तक उन के समक्ष रह चुका है।

**श्री सिंहासन सिंह :** हम रिपोर्ट देख रहे हैं। सौभाग्य से हमारे उपाध्यक्ष जी उस कमेटी के सभापति हैं। तीन दिन ही तो कमेटी की बैठक हुई। आप के सामने यह विषय कभी से रहा हो, लेकिन आप ने कागजात पहली अक्टूबर को मांगे और मुझे पता नहीं कि वह आप के पास कब आये, लेकिन बैठकों की जो रिपोर्ट है उस में तीन ही तारीखें दी हैं। १२, १३ और १५ नवम्बर को बैठ कर कमेटी ने अपनी रिपोर्ट भवन के सामने दे दी और उस रिपोर्ट को देखने से मालूम होता है कि जैसा मेमो-रैंडम रेलवे बोर्ड के फाइनेन्शियल कमिश्नर ने दिया था वस्तुतः उसी की रिपोर्ट को ले कर इस के अन्दर यह आया है ...

**उपाध्यक्ष महोदय :** यदि किसी माननीय सदस्य को ज्ञापन आदि की आवश्यकता थी तो वे इन्हें मांग सकते थे।

**श्री राघवाचारी :** पहले हमें इन्हें पढ़ने का समय नहीं मिलता और जब एक या दो दिन पूर्व हम इन्हें पढ़ते हैं और कोई चीज हमें उस में नहीं मिलती तो उस समय उसे मांगना ठीक नहीं प्रतीत होता।

**श्री सिंहासन सिंह :** जो कुछ भी हो, अपनी निजी राय और सही राय देने में

जो हमारी अक्षमता है मैं उस को बता रहा हूं कि किन कारणों से हम अपनी सही राय नहीं दे सकते, लेकिन जो रिपोर्ट हमारे सामने है उस के ऊपर अगर हम अपनी राय आधारित करें तो मैं एक बात सरकार के सामने रखना चाहता हूं कि सरकार ने गत वर्ष जो कमेटियां बनाई थीं उन कमेटियों की रिपोर्ट भी हमारे सामने नहीं है। दूसरी कमेटी रेलवे भ्रष्टाचार का पता लगाने के लिये निर्धारित की गई थी कि रेलवे में किस तरह का भ्रष्टाचार प्रचलित है उस से रेलवे की आमदनी पर क्या असर पड़ता है और क्या नहीं पड़ता है, उस भ्रष्टाचार का सम्बन्ध जनता से ही होता है या रेलवे की आमदनी पर भी प्रभाव पड़ता है। अगर वह रिपोर्ट भी हमारे सामने हो तो आज हम तुलना के साथ कह सकते कि यह रिपोर्ट सही है या नहीं है। हमारा डिविडेन्ड बढ़ सकता है या घट सकता है।

इस रिपोर्ट में यह भी राय है और उस के अन्दर सुझाव है कि किराया बढ़ाया जाना चाहिये। लेकिन यह सुझाव कहीं नहीं है कि खर्चा कम कर के हमारा डिविडेन्ड बढ़ सकता है या खर्चा कम कर के आमदनी ज्यों की त्यों रह सकती है। जो चोरियां होती हैं उन का बन्द कर के अगर हम सब बातों को ज्यों का त्यों भी रखें, सब बातों को ध्यान में रखते हुए अपने काम करें तो भी खर्चा घट सकता है। इसलिये अगर वह रिपोर्ट आ गई होती तो हम सही तरीके से राय देते कि सब बातें किस तरह से होनी चाहियें। जो खर्चे फजूज हो रहे हैं उन को भी हम कम कर सकते हैं।

इस में एक बड़ी चोज हमारे सामने है कि २५,००० तक रूपा न्यु माइनर वर्क्स में डाला जायेगा। बड़ी खर्शों की बात

है कि जबकि मजदूरों का काम २०, २५ हजार रुपये में बनता है तो वह काम माइनर वर्क्स में डाले जायेंगे। इस से मजदूरों का भला होगा और उन के काम में सहूलियत होगी। अभी रेलवे बोर्ड नया बना है और इस रेलवे बोर्ड से मुझे बड़ी आशा है क्योंकि उस के अन्दर एक ऐसे व्यक्ति हैं जिन को मैं जानता हूँ और जिन के हृदय में कम से कम यह अहसास है कि यह मुल्क मेरा है और इस मुल्क की तरक्की करने की मेरी जिम्मेदारी है।

**एक माननीय सदस्य :** सब की है।

**श्री सिंहासन सिंह :** सब की है, जिस दिन मुल्क में यह अहसास होगा वह दिन सौभाग्य का होगा। यहां रेट और खर्च की बात की गई, लेकिन जो रेलवे मजदूरों के क्वार्टर बने हुए हैं उन की ओर आप का ध्यान नहीं है। बड़े आदमियों के बंगलों की बात तो आपके हृदय में है लेकिन मजदूरों के मकानों की छतें चूरही हैं, उन के बैठने की जगहें वैसी की वैसी ही हैं तो क्या हम इस वेलफेअर स्टेट के सामने उन की बात भी निवेदन न करें। वह यहां पर नहीं हैं इसलिये इस में जितनी चीजें हैं सब देखने में बड़ी सुन्दर दिखाई देती हैं। लेकिन वाकई में जो सब स्थानों पर उन के मकानों का रूप है जब हम उस पर विचार करते हैं तो हमें बड़ा खेद होता है। मैं माननीय रेलवे मंत्री महोदय से पहले भी कह चुका हूँ और आज भी कहता हूँ कि आप की जिम्मेदारी बहुत बढ़ गई है। अगर प्रत्येक बात को इकट्ठा कर के देखा जाय तो आज वाकई बहुत तरक्की देखने को मिलती है। नई रेलवे लाइनें चालू हुई हैं, रेलवे स्टेशनों की संख्या बहुत बढ़ गई है, बिजली उन पर लग गई है, पानी का इन्तजाम हुआ है। लेकिन हम को इस पर विचार करना होगा कि इस से देश कितना आगे बढ़ा।

मैं चाहता था कि कमेटी अपने सामने दूसरा दृष्टिकोण रखती डिविडेन्ड को तय करते हुए। अभी यहां यह कहा गया कि हमारे देश का आर्थिक ढांचा सोशलिस्टिक होगा। आर्थिक ढांचा सोशलिस्टिक होगा, इस के द्वारा केन्द्र के जितने व्यवसाय हैं वह राज्य के नियंत्रण में आयेंगे। अगर इन व्यवसायों के जरिये हम अपनी आमदनी न बढ़ा सके तो और कौन से जरिये होंगे जिन से हम राजस्व की आमदनी बढ़ायेंगे। अगर वास्तव में हम ने व्यवसायों को राज्य के अधिकार में ले लिया और सारा काम राज्य के जरिये चला और सब से यही २ परसेंट ३ परसेंट डिविडेन्ड मिलने लगा तो राजस्व नीचे गिर जायेगा। और हम को टैक्सेशन बढ़ाना पड़ेगा। आज हम देखते हैं कि वैसे ही टैक्सेशन के कारण हाहाकार मचा हुआ है। संयोग से मुझे रूस का बजट देखने को मिल गया। उस को पढ़ने से मालूम हुआ कि उन के राजस्व का ६० फीसदी केवल व्यवसाय से आता है। केवल १० परसेंट दूसरे तरीकों से आता है। वहां पर ६० परसेंट आमदनी व्यवसायों से होती है। अगर हम अपनी आर्थिक प्रणाली सोशलिस्टिक करने जा रहे हैं तो हमारे व्यवसाय से राष्ट्र का खजाना निर्मित होना चाहिये। लेकिन वह तो हम ने सिर्फ ४ परसेंट रक्खा है। मैं आशा करता हूँ कि यह ४ परसेन्ट से और ज्यादा बढ़ जायेगा।

दूसरे इस रिपोर्ट में लिखा है कि रेट को बढ़ाया जाय। तो बढ़ाने का बेसिस क्या हो? इस को हम मानें कि उस से मुनाफ़ा होता है। मुनाफ़े का हम ने आंकड़ा रक्खा कि पांच फ़ीसदी मुनाफ़ा हो तो समझा जाय कि मुनाफ़ा होता है। पहले पांच फ़ीसदी मुनाफ़ा नहीं था, ४.१७ परसेंट था। अब इस रिपोर्ट में पांच परसेंट कर दिया है। पांच परसेंट मुनाफ़ा हो तब तो चार परसेंट

[श्री सिंहासन सिंह]

दे, अगर पांच फ्रीसदी से कम मुनाफ़ा हो, तो डिविडेन्ड कुछ नहीं। अब आप विचार करें कि पांच फ्रीसदी मुनाफ़े की केवल रेलवे से उम्मीद की जाती है। समझ में नहीं आता कि रेलवे अधिक से अधिक मुनाफ़ा क्यों नहीं कर पाती। हम देखते हैं कि जो निजी व्यवसायी होते हैं मिल वाले हैं वह अपने व्यवसाय में बीस बीस परसेंट तक मुनाफ़ा करते हैं, आखिर क्या वजह है कि जब सरकार कोई व्यवसाय चलाये और कोई काम करे तब मुनाफ़ा कम हो और प्राइवेट एंटरप्राइज़ में अधिक। जब प्राइवेट कैपिटलिस्ट लोग उसी काम को चलायें तब काफ़ी मुनाफ़ा होने लगता है। जब गवर्नमेंट व्यवसाय शुरू करे तो घाटा हो जाय और प्राइवेट लोग उसी काम को करें तो मुनाफ़ा हो जाय। मैं समझता हूँ कि गवर्नमेंट की इस रेलवे अंडरटेकिंग में जो ४.१७ या पांच फ्रीसदी का मुनाफ़ा आंका गया है वह कम है और मुनाफ़े में कमी की वजह यह है कि हमारे शासन सूत्र में कहीं कुछ खराबी या कमजोरी है और इस में हम सही तरीके से उस आदमी को जो देश के पैसे को बर्बाद करता है, उस को पकड़ नहीं पाते हैं और अगर पकड़ भी पाते हैं तो सज़ा नहीं कर पाते, इसलिये हमारे सामने कमी है। मैं यहां साफ़ बतला दूँ कि इस रिपोर्ट को पढ़ कर मुझे कुछ हर्ष नहीं हुआ, कुछ खेद ही हुआ क्योंकि हम देश के भावी रूप और उस के विकास के बारे में कैसे आगे बढ़ेंगे और उस के लिये जो सामग्री होनी चाहिये उस के बारे में रिपोर्ट हमें आगे नहीं ले जाती, उस के सम्बन्ध में रिपोर्ट कुछ दबी दबी सी मालूम होती है और एक मजबूरी की सी दशा का हमें भान होता है कि रेलवे बोर्ड जो कर रहा है सही कर रहा है और हम चार परसेंट से आगे बढ़ नहीं सकते। रिज़र्व भी बढ़ा कर तीस करोड़ से पैंतीस

करोड़ कर दिया गया है ताकि रेलवे रिहैबिलिटेशन, एफ़िशियेंसी और एमेनिटीज़ प्रोवाइड कर सके और अपना आब्लिगेशन इन के सम्बन्ध में पूरा कर सके। मैं इस का स्वागत करता हूँ और यह बढ़ना चाहिये था लेकिन हमें यह भी देखना चाहिये कि वाक़ई लोगों को सहूलियतें पहुंचती हैं और वाक़ई हम कितनी चीज़ें मज़बूत और दृढ़ बना रहे हैं। अब एमिनिटीज़ प्रोवाइड करने की बाबत बात तो बहुत की जाती है लेकिन मैं बतलाऊँ कि जनता को बजाय इस के कि आप स्टेशन शानदार बनाये अगर उस को गाड़ी जल्दी और घंटे घंटे पर मिले तो यह उस के लिये ज्यादा सहूलियत होगी बनिस्बत इस के कि स्टेशन शानदार बनाया जाय या उस को वहां ठहरने के लिये जगह मिल जाय लेकिन अगर उस को गाड़ी न मिले और वहां पर चार घंटा वेंटिंग रूम में ठहरना पड़े तो मेरे नज़दीक यह कोई आप मुसाफ़िरों को सहूलियत नहीं दे रहे हैं, क्योंकि अगर उसे वक्त पर और जल्दी गाड़ी मिल सके, तो वह वहां ठहरना पसन्द नहीं करेगा और फ़ौरन गाड़ी पर सवार हो कर जाना चाहेगा। आज रेलगाड़ियों में भीड़ कम करने के उपाय हो रहे हैं और नई रेलें बढ़ाई जा रही हैं ताकि ओवरक्राउडिंग रेलगाड़ियों में न हो। हम ने १५०० मील नई रेलवे लाइन के निर्माण की योजना बनाई है। उन योजनाओं से मुनाफ़ा नहीं लिया जायगा, और रेलवे के बढ़ाने में जो क़र्ज़ लिया जायगा उस पर जो सूद होगा वह भी जनरल फ़ंड बर्दाश्त करेगा। हमारे देश में रेलगाड़ियों की कमी है और नये रेल मार्गों का विस्तार अति आवश्यक है। अभी मैं ने एक जगह पढ़ा था कि तीस हज़ार मील रेलवे लाइन्स जो जर्मन्स ने गत युद्ध में खराब कर दी थीं उन को रूस की जनता व सरकार ने छै वर्ष में पूरी तरह बिछा दिया और रेलगाड़ियां चालू कर दीं तो क्या कारण है कि

हमारे देश में भी उसी उत्साह और लगन से यह काम न हो सके और मैं तो अपने रेलवे मंत्री से कहूंगा कि पन्द्रह सौ नहीं बल्कि पन्द्रह हजार मील रेलवे लाइन बनाने के लिये जितना रुपया उन को दरकार हो वह उन्हें मिलना चाहिये लेकिन रुपया मिलने में लोगों के सामन यह चीज रहती है कि इस में मुनाफ़ा कितना मिलता है, क्योंकि यही एक खास इंडस्ट्री गवर्नमेंट की है जो राष्ट्रीय इंडस्ट्री कही जाती है । नेशनलाइजेशन इंडस्ट्रीज का इस देश में हो कि नहीं, नेशनलाइजेशन की ओर यह पहली इंडस्ट्री है जो नेशनलाइज्ड है लेकिन इस इंडस्ट्री से भी पूरा मुनाफ़ा जितना गवर्नमेंट को मिलना चाहिये नहीं मिलता है । यह बड़े दुःख और खेद की बात है कि गवर्नमेंट जिस किसी काम को, अपने हाथ में लेती है तो उस में गड़बड़ होती है और काम ठीक से नहीं होता और रुपये का अपव्यय होता है । क्या सिंदरी की रिपोर्ट पढ़ें और क्या फ़ाइनेंशियल कारपोरेशन की रिपोर्ट पढ़ें सारे कामों में रिपोर्ट में मिलता है कि गड़बड़ी है । मैं अपने रेलवे मंत्री की सेवा में निवेदन करूंगा कि वह रेलवे का शासन प्रबन्ध लौह हस्त से चलायें जिस में इस में कोई गड़बड़ न रहे और देश को इस इंडस्ट्री से अधिक लाभ मिल सके । रेलवे में गड़बड़ की बातें पहले अक्सर सुना करते थे लेकिन अब उम्मीद है कि चूँकि यह मुहकमा उन के हाथ में है और नये रेलवे बोर्ड का संचालन हो गया है तो वह गड़बड़ दूर होगी और इस चार परसेंट मुनाफ़े को अपने समय में ही आप आठ परसेंट कर के दिखा देंगे । चार परसेंट से भला नहीं हो सकता, हमें अपने मंत्री महोदय से आशा करनी चाहिये कि वह दो वर्ष के अन्दर इस को आठ परसेंट तक बढ़ा कर ले जायेंगे और इस को बढ़ा कर ले जाने की क्षमता उन में विद्यमान है । इस के अतिरिक्त इस रिपोर्ट में वेतनों के उच्चतम स्तर को कम करने की ओर कहीं संकेत नहीं

है, हमें वेतनों की समस्या पर भी गंभीरता से विचार करना चाहिये । इस संबंध में गांधी जी के पास एक पत्र में लिखा था कि आज या ब्रिटिश राज्य की ही तरह कांग्रेस राज्य नहीं ही रहा है और क्या ब्रिटिश काल की तरह आज भी गवर्नर और दूसरे ऊंचे सरकारी पदाधिकारी वही लम्बे लम्बे वेतन और भत्ते आदि नहीं पा रहे हैं, गांधी जी ने उस के सम्बन्ध में लिखा था कि मुझे तमाम आंकड़ों के सम्बन्ध में पूरी जानकारी नहीं है, इसलिये मैं नहीं कह सकता कि यह आंकड़े सही हैं या ग़लत लेकिन अगर उन में कुछ भी आ गार हो तो मैं आप की बात से सहमत हूँ कि हम ठीक दिशा में नहीं जा रहे हैं । हम उधर भी देखें कि हम कुछ खर्चा कम भी कर सकते हैं या नहीं कर सकते हैं और मैं यह मानने को तैयार नहीं हूँ कि इस में खर्चा कम नहीं किया जा सकता ।

अधिक न कहते हुए मैं सिर्फ़ यही कहूंगा कि यह जो रिपोर्ट आई है यह तो पांच वर्ष के लिये पास ही करना है लेकिन पांच वर्ष के भीतर आप फिर कमेटी बिठाइये और साथ ही यह जो भ्रष्टाचार कमेटी बैठी हुई है उस की भी रिपोर्ट अपने सामने रख कर आप डिवीडेंड को और अधिक बढ़ा सकें तो देश का बड़ा कल्याण होगा और उस से राष्ट्रीयकरण जो हो रहा है उस में और अन्य सब विषयों में प्रगति होगी और अगर इसी एक राष्ट्रीय व्यवसाय में, जो आज हमारा है हमारी तरक्की नहीं होती और हम मुनाफ़ा नहीं करते तो हम नेशनलाइजेशन के लिये अच्छा नमूना पेश नहीं करेंगे । मैं शास्त्री जी से बहुत उम्मीद रखता हूँ और मुझे आशा है कि वह अपने लौह हाथों से कड़ाई के साथ इस का काम चलायेंगे और नई पार्लियामेंट के आने के पहले पहले दो वर्ष के अन्दर ही चार परसेंट से पांच परसेंट और छै परसेंट कर के दिखा सकेंगे ।

दूसरे यह जो रेलवेज में क्लेम्स आते हैं इन के बारे में भी काफ़ी गड़बड़ पाई जाती

[ श्री सिंहासन सिंह ]

है, अक्सर झूठे क्लेम्स आते हैं। माल रक्खा हुआ होता है लेकिन उस का क्लेम ले लिया जाता है और क्लेमेंट और क्लेम्स आफिसर मिल कर क्लेम का रुपया बांट खाते हैं और फिर दो वर्ष के बाद माल पांच रुपये में नीलाम कर दिया जाता है। यह सारी गड़बड़ियां आज कल रेलवे विभाग में हो रही हैं और मैं मंत्री महोदय से चाहूंगा कि वह इन सब अनियमितताओं को रोकें जिस से रेलवे विभाग की आय बढ़े। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं। जहां तक इस मौजूदा रिपोर्ट का सवाल है, इस का समर्थन तो करना ही है और मैं उम्मीद करता हूं कि आप विभाग का संचालन उत्तम रीति से करेंगे।

श्री बेलायुधन (क्विलोन व मावेलिककरा—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि यह प्रतिवेदन समय से पहले ही तैयार किया जा चुका है। अन्तरिम संसद में रेलवे आय-व्ययक पर बोलते समय मैं ने रेलवे के पुनर्संगठन के बारे में कई सुझाव दिये थे।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अब कल पर ही अपना भाषण रखें।

अनर्हता निवारण (संसद तथा भाग 'ग' राज्य विधान-मंडल) द्वितीय संशोधन विधेयक

विधि मंत्रालय में मंत्री (श्री पाटस्कर) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि अनर्हता निवारण (संसद तथा भाग 'ग' राज्य विधान-मण्डल) अधिनियम, १९५३ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि अनर्हता निवारण (संसद तथा भाग 'ग' राज्य विधान-मंडल) अधिनियम, १९५३ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाय।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री पाटस्कर : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं।

इस के पश्चात् लोसभा गुरुवार १६ दिसम्बर, १९५४ के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।