

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १—प्रश्नोत्तर) **Gazettes & Debates Unit**
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'

खंड १, १९५५

(२२ फरवरी से २२ मार्च, १९५५)

1st Lok Sabha



नवां सत्र, १९५५

(खंड १ म अंक १ से अंक २० तक हैं)

विषय—सूची

खंड १ (अंक १ से २०—२२ फरवरी से २२ मार्च, १९५५)

अंक १—मंगलवार, २२ फरवरी १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

स्तम्भ

तारांकित प्रश्न संख्या १ से ४, ६ से ८, १० से १८, २१ से २७, २९, ३०, ३२ से ३४, ३६ से ४१, ४३ और ४४ .

१—४६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५, ९, १९, २८, ३१, ३५, ४२, ४५ और ४६ से ५२ .

४६—५५

अतारांकित प्रश्न संख्या १ से ८

५५—६२

अंक २—बुधवार, २३ फरवरी, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३, ९४, ११५, १३७, १२६, ५४ से ६१, ६४ से ६६, ६९ से ७२, ७४, ७६ से ७८, ८२ से ८५, ८७ से ९१, ९३ .

६३—१०९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६२, ६३, ६७, ६८, ७२, ७५, ७९ से ८१, ८६ ९२, ९५ से ११४, ११६ से १२५, १२७ से १३६, १३८ .

१०९—१३८

अतारांकित प्रश्न संख्या ९ से ३९ .

१३९—१५८

अंक ३—गुरुवार, २४ फरवरी, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३९ से १४४, १४७, १५० से १५२, १७४, १९४, १५३, १५५, १६०, १६१, १८४, १६२ से १६५, १६९, १७१ से १७३, और १७५ से १८० .

१५९—२०४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४५, १४६, १४८, १४९, १५४, १५६ से १५९, १६६ से १६८, १७०, १८१ से १८३, १८५ से १९३ और १९५ से २०३ .

२०४—२२२

अतारांकित प्रश्न संख्या ४० से ५४ और ५६ से ५८ .

२२३—२३४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २०४ से २०७, २१५, २१६, २१०, २१२, २१७,
२१८, २२०, २२३ से २२६, २३०, २३२ से २३६ और
२३८ से २४७ २३५—२७८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २०८, २०९, २११, २१३, २१४, २१९, २२१,
२२२, २२७ से २२९, २३१, २३७, और २४८ से २८० २७८—३०५

अतारांकित प्रश्न संख्या ५९ से ६७ ३०५—३१०

अंक ५—सोमवार, २८ फरवरी, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २८३ से २८७, २८९, २९१, २९२, २९४, २९६
से २९९, ३०२, ३०५, ३०६, ३११ से ३१९, ३२३ से ३२५, ३२७
से ३३१, ३३३ और ३३४ ३११—३५९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २८१, २८२, २८८, २९०, २९३, २९५, ३००,
३०१, ३०३, ३०४, ३०७ से ३०९, ३२० से ३२२, ३२६, ३३२
और ३३५ से ३३९ ३६०—३७२

अतारांकित प्रश्न संख्या ६८ से ८२ ३७२—३८०

अंक ६—मंगलवार, १ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३४० से ३४२, ३८४, ३४३, ३४५, ३४७, ३४८,
३५० से ३५२, ३५५, ३५६, ३५८, ३८१, ३५९, ३६०, ३६२,
३८५, ३९५, ३६३ से ३७३, ३७५, ३७७ और ३७८ ३८१—४२७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३४४, ३४६, ३४९, ३५३, ३५४, ३५७, ३६१,
३७४, ३७६, ३७९, ३८२, ३८३, ३८६ से ३९४, ३९६ और
३९७ ४२८—४३९

अतारांकित प्रश्न संख्या ८३ से ९८ ४३९—४४८

अंक ७—बुधवार, २ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३९९ से ४०१, ४०३, ४०४, ४०६, ४०८ से
४१०, ४१२ से ४१५, ४१८ से ४२०, ४२३, ४२५, ४२८ से
४३०, ४३२, ४३४, ४३५, ४३७ और ४४१ से ४४८ ४४९—४९३

अल्प सूचना प्रश्न तथा उत्तर ४९३—४९५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

स्तम्भ

तारांकित प्रश्न संख्या ३९८, ४०२, ४०५, ४०७, ४११, ४१६, ४१७,
४२२, ४२४, ४२६, ४२७, ४३१, ४३३, ४३६
४३८ से ४४० और ४४९ से ४५५
अतारांकित प्रश्न संख्या ९९ से १०५

४९५-५०९
५०९-५१४

अंक ८—गुरुवार, ३ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३५८, ४५९, ४६१, ४६४—४७३, ४७५, ४७६
४७८, ४७८क, ४७९, ४८०, ४८२, ४८३, ४८५, ४८९ और
४९१-४९४

५१५-५६०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४५६, ४५७, ४६०, ४६२, ४६३, ४७४, ४७७,
४८१, ४८६—४८८, ४९०, ४९५—५०२ और ५०४-५३४
अतारांकित प्रश्न संख्या १०६-१२८

५६०-५९१
५९१-६०८

अंक ९—शुक्रवार, ४ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३८, ५४० से ५४७, ५५०, ५५९, ५५१-क,
५५२, ५५४ से ५५६, ५६०, ५६१, ५६३, ५६४, ५६६, ५६७,
५७० से ५७३ और ५७५ से ५७८

६०९-६५२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३५ से ५३७, ५३९, ५४८, ५४९, ५५३, ५५७
से ५५९, ५६२, ५६५, ५६८, ५६९, ५७४, और ५७९ से ५८२
अल्प-सूचना प्रश्न संख्या २
अतारांकित प्रश्न संख्या १२९ से १३९

६५२-६६२
६६३-६६४
६६४-६७०

अंक १०—सोमवार, ७ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५८५ से ५९६, ५९८ से ६०१, ६०३, ६०७,
६१० से ६१५, ६१९ से ६२३, ६२५, ६२६, ६२९ से ६३३,
६३५, ६३६, ६३८, ६३९ और ६४१

६७१-७१९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५८३, ५८४, ५९७, ६०२, ६०४ से ६०६, ६०८,
६०९, ६१६ से ६१८, ६२४, ६२७, ६२८, ६३७ और ६४०
अतारांकित प्रश्न संख्या १४० से १५४

७१९-७२८
७२८-७३६

अंक ११—गुरुवार, १० मार्च १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

स्तम्भ

तारांकित प्रश्न संख्या ६४३, ६४५ से ६५०, ६५३, ६५४, ६५६, ६५७, ६६०, ६६३, ६६४, ६६५, ६६७, ६७२, ६७३, ६७५ से ६७७, ६७९ से ६८२, ६८६, ६८७, ६८९ से ६९१, ६९४ से ६९९, ७०२, ७०५ और ७०९

७३७—७८७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६४२, ६४४, ६५१, ६५२, ६५५, ६५८, ६५९, ६६१, ६६२, ६६६, ६६८ से ६७१, ६७४, ६७८, ६८४, ६८५, ६८८, ६९२, ७००, ७०२, ७०३, ७०४, ७०६ से ७०८, ७१० से ७१७ और ७१९ से ७२९

७८७—८१४

अतारांकित प्रश्न संख्या १५५ से २०५

८१४—८४६

अंक १२—शुक्रवार, ११ मार्च १९५५

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण

८४७

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७३१ से ७३५, ७३७, ७४२, ७४५, ७५०, ७५१, ७५५, ७५९, ७६१, ७६२, ७६५ से ७६७, ७६९, ७७०, ७७२ से ७७९, ७८१, ७८३, ७८५, ७८६, ७९०, ७९२ से ७९४, ७९६, ७९८ और ७९९

८४७—८९५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७३०, ७३६, ७३८ से ७४१, ७४४, ७४६ से ७४९, ६५२ से ७५४, ७५६ से ७५८, ७६०, ७६३, ७६८, ७७१, ७८०, ७८२, ७८४, ७८७ से ७८९, ७९१, ७९५, ७९७ और ८००

८९६—९१३

अतारांकित प्रश्न संख्या २०६ से २२२

९१३—९२८

अंक १३—शनिवार, १२ मार्च, १९५५

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण

९२९

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८०१, ८०३ से ८०५, ८०७, ८१२, ८१३, ८६०, ८१४, ८१५, ८१७, ८१९ से ८२३, ८२६, ८३१, ८३४ से ८३६, ८४५, ८३८, ८४०, ८४२, ८४४, ८४६, ८४९, ८५२ और ८५४

९२९—९७२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८०२, ८०६, ८०८ से ८११, ८१६, ८१८, ८२४, ८२५, ८२७ से ८३०, ८३२, ८३७, ८४१, ८४३, ८४७, ८४८, ८५०, ८५१, ८५३, ८५५, ८५७ से ८५९ और ८६१ से ८६३

९७३—९८९

अतारांकित प्रश्न संख्या २२५ से २४५

९८९—१००४

अंक १४—सोमवार, १४ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

स्तम्भ

तारांकित प्रश्न संख्या ८६४ से ८६८, ८७१ से ८७४, ८७७, ८७८, ८८१, ८८३, ८८५, ८८८, ८९१, ८९२, ८९४, ८९५, ८९७, ९००, ९०१, ९०३, ९०४, ९०६, ९०७, ९१०, ९१५, ९१७, ९१८, ९२० और ९२१ १००५—१०५१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८६९, ८७०, ८७५, ८७६, ८७९, ८८०, ८८२, ८८४, ८८६, ८८७, ८८९, ८९०, ८९३, ८९६, ८९८, ८९९, ९०२, ९०५, ९०९, ९११ से ९१४, ९१६, ९१९ और ९२२ से ९५४ १०५१—१०८४
अतारांकित प्रश्न संख्या २४६ से २७५ १०८४—११०८

अंक १५—मंगलवार, १५ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ९५५ से ९६७, ९६९, ९७०, ९७४, ९७५, ९७७, ९७९ से ९८२, ९८४ से ९९०, ९९२ से ९९६, ९९९ से १००२ और १००४ से १०१० ११०९—११५६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ९६८, ९७१ से ९७३, ९७८, ९८३, ९९१, ९९७, ९९८ और १००३ ११५६—११६१
अतारांकित प्रश्न संख्या २७६ से २९२ ११६१—११७०

अंक १६—बुधवार, १६ मार्च १९५५

सदस्य द्वारा अपथ-ग्रहण ११७१

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०११ से १०१८, १०२०, १०२१, १०२३ से १०२६, १०२८, १०३०, १०३४, १०३५, १०३७, १०३९, १०४२, १०४३, १०४७ से १०४९ और १०५१ से १०६३ ११७१—१२२०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०२२, १०२७, १०२९, १०३१ से १०३३, १०३६, १०३८, १०४०, १०४१, १०४४ से १०४६, १०५० और १०६४ से १०८८ १२२०—१२४३
अतारांकित प्रश्न संख्या २९३ से ३०९ १२४४—१२५४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०८९ से १०९१, १०९३, १०९६ से ११००, ११०२ से ११०४, ११०९, १११५, १११६, १११८, ११२० से ११२४, ११२६, ११२८, ११२९, ११३२ से ११३४, ११३६ और ११३७	१२५५—१२९७
--	-----------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०९२, १०९४, १०९५, ११०१, ११०५ से ११०८, १११० से १११४, १११७, १११६, ११२५, ११२७, ११३१, ११३५, ११३८ से ११६८, ११७० और ११७१ .	१२६८—१३२४
---	-----------

अतारांकित प्रश्न संख्या ३१० से ३३६	१३२४—१३४०
--	-----------

अंक १८—शुक्रवार १८ मार्च, १९५५

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण	१३४१
----------------------------------	------

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११७२ से ११७८, ११८० से ११८२, ११८४ से ११८८, ११९०, ११९३, ११९४, ११९६ से १२००, १२०३, १२०५, १२०८ से १२१०, १२१२ से १२१४, १२१६, १२१८ से १२२१ और १२२४	१३४१—१३८७
--	-----------

अल्प-सूचना प्रश्न संख्या ३ और ४	१३८७—१३९१
---	-----------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११७९, ११८३, ११८९, ११९१, ११९२, ११९५, १२०१, १२०२, १२०४, १२०६, १२०७, १२११, १२१५, १२१७, १२२२, १२२३ और १२२५ से १२३०	१३९१—१४०३
---	-----------

अतारांकित प्रश्न संख्या ३३७ से ३४६	१४०३—१४०८
--	-----------

अंक १९—सोमवार, २१ मार्च, १९५५

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण	१४०९
----------------------------------	------

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२३१, १२३३ से १२३६, १२३८, १२४१, १२४३, १२४५ से १२४७, १२५०, १२५२ से १२५९, १२६१, १२६२, १२६५, १२६६, १२६८ से १२७१, १२७४, १२७५, १२७७, १२७९ और १२८०	१४०९—१४५६
--	-----------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२३२, १२३७, १२३९, १२४०, १२४२, १२४४, १२४८, १२४९, १२५१, १२६०, १२६३, १२६४, १२६७, १२७२, १२७३, १२७६, १२७८, १२८१ से १२८३ और १२८५ से १२९४	१४५६—१४८३
--	-----------

अतारांकित प्रश्न संख्या ३४७ से ३७६	१४७४—१४९४
--	-----------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२९६—१३००, १३०४, १३०६, १३०७,
 १३०९, १३१३, १३१४, १३१८, १३१९, १३२१, १३२३—१३२७,
 १३३०, १३३२—१३३४, १३४०—१३४३, १३४६—१३५१,
 १३५३, १३५५, १३५७, १३६० १४९५—१५४२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२९५, १३०१—१३०३, १३०५, १३०८,
 १३१०—१३१२, १३१५—१३१७, १३२०, १३२२, १३२८,
 १३२९, १३३१, १३३८—१३३९, १३४४, १३४५, १३५२,
 १३५४, १३५६, १३५८, १३५९, १३६१—१३६६ १५४३—१५६०

अतारांकित प्रश्न संख्या ३७७—४१५ १५६०—१५८६

अनुक्रमणिका १—१२६



लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ प्रश्नोत्तर)

५१५

लोक-सभा

गुरुवार, ३ मार्च १९५५

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई
[सरदार हुक्म सिंह पीठासीन हुए]
प्रश्नों के मौखिक उत्तर

सभापति महोदय : अब प्रश्न पूछे जायें ।

श्री ए० एम० थामस : श्रीमान्, मैं एक औचित्य प्रश्न रखता हूँ । पूर्व अवसरों पर उपाध्यक्ष महोदय ने यह निर्णय किया है कि अध्यक्ष पद पर आसीन होते हुए भी उपाध्यक्ष महोदय को चर्चा में भाग लेने का अधिकार है । इस मामले में, प्रश्न आप के नाम में है और यद्यपि आप अध्यक्ष पद पर आसीन हैं, फिर भी क्या आप सरकार से इस प्रश्न का उत्तर देने के लिये नहीं कह सकते ?

सभापति महोदय : माननीय सदस्य के कहने के ढंग से ही प्रकट होता है, कि वे कठिनाई का अनुभव करते हैं ।

श्री गाडगील : केवल इतना ही बन्धन है कि आप अनुपूरक प्रश्न नहीं कर सकते ।

शिव राव समिति

*४५८. श्री भक्त दर्शन : क्या श्रम मंत्री २ दिसम्बर, १९५४ को दिये गये
680 LSD

५१६

तारांकित प्रश्न संख्या ६२२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शिव राव समिति की विभिन्न सिफारिशों पर कोई अन्तिम निर्णय किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या उस की एक प्रति सभा की टेबल पर रखी जायेगी ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) प्रान्तीय सरकारों के साथ इस विषय पर मंत्रणा हो रही है और आशा है कि अन्तिम निर्णय शीघ्र ही हो जायेगा ।

(ख) निर्णय की एक प्रतिलिपि जब यह अन्तिम रूप में तैयार हो जायेगी, सभा के सामने रखी जायेगी ।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि वे ऐसी कौन सी कठिनाइयां हैं जिन की वजह से इतनी देरी हो रही है ?

श्री आबिद अली : कोई खास कठिनाइयां तो नहीं हैं । बहरहाल सन्, १९५४ में कुछ प्रान्तीय सरकारों के इस मामले में क्या इरादे हैं उन की जानकारी के बाद मिनिस्ट्रियों का फैसला भी मालूम करना जरूरी था और अब प्रान्तीय सरकारों से बातचीत चल रही है । उम्मीद है कि जल्दी फैसला हो जायेगा ।

श्री भक्त दर्शन : क्या यह सत्य है कि बहुत सी प्रान्तीय सरकारों ने इस बात का

विरोध किया है कि एम्प्लायमेंट एक्स्चेंजों का भार उन के ऊपर छोड़ दिया जाये। अगर केन्द्रीय सरकार ने यह भार उन के ऊपर ही छोड़ दिया तो उन को कुछ आर्थिक सहायता भी देनी चाहिये, क्या उन्होंने ने इस सम्बन्ध में कोई राय भेजी है ?

श्री आबिद अली : ४० फीसदी तो देते ही हैं। अभी केन्द्रीय सरकार जो मदद देती है वह परिमाण तो जारी ही रहेगा।

श्री रूप नारायण : क्या मैं जान सकता हूँ कि पिछले दिनों जो प्रान्तों के श्रम मंत्रियों की बैठक हुई थी उस में क्या डिस्सिजन हुआ ?

श्री आबिद अली : यही हुआ था कि यह काम प्रान्तीय सरकारों के जिम्मे दे दिया जाये, और सेन्टर देख रेख तो रक्खेगा ही।

श्री चट्टोपाध्याय : काम दिलाऊ दफ्तरों के राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में आने के बाद, गोरखपुर की मजदूर भरती संस्था केन्द्र के आधीन रहेगी अथवा उत्तर प्रदेश राज्य सरकार के आधीन ?

श्री आबिद अली : गोरखपुर की संस्था की स्थिति भिन्न है। यह कोयला खानों के श्रमिकों की भरती करती है। गत वर्ष एक समिति नियुक्त की गई थी और उस समिति की सिफारिशों के अनुसार परिवर्तन किये गये थे : अतः, उस विशिष्ट संस्था के बारे में अब आगे कोई परिवर्तन करने का विचार नहीं है।

श्री चट्टोपाध्याय : गोरखपुर की मजदूर भरती संस्था की स्थिति भिन्न क्यों है ?

श्री आबिद अली : क्योंकि इसका कार्य भिन्न है।

श्री गिडवानी : अनेक राज्यों द्वारा इस समय जो कर्मचारी काम में लगाये हुये

हैं, क्या उनकी सेवायें जारी रहेंगी अथवा उस सम्बन्ध में कुछ परिवर्तन किये जायेंगे ?

श्रम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) : अनेक कर्मचारियों की भरती स्वयं राज्यों द्वारा की गई है और जब वे दूसरे स्थानों को भेजे जायेंगे तो वे राज्यों के ही आधीन रहेंगे। जिन कर्मचारियों की भरती केन्द्र द्वारा हुई है, उनके बारे में राज्यों से फैसला किया जायेगा। मुझे विश्वास है कि उनको अपनी नौकरी से हाथ नहीं धोना पड़ेगा।

रेलों में खाने पीने की व्यवस्था

*४५९. **श्री झूलन सिंह :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गोरखपुर रेलवे स्टेशन पर एक "अन्न पूर्णा" स्टाल खोलने के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : गोरखपुर रेलवे स्टेशन पर एक अन्नपूर्णा भोजन गृह खोलने का अब कोई विचार नहीं है।

श्री झूलन सिंह : जब कि अन्नपूर्णा स्टेशन पर अच्छे और सस्ते भोजन की व्यवस्था कर रहा है, तो फिर यह विचार क्यों छोड़ दिया गया है ?

श्री शाहनवाज खां : खाने पीने की व्यवस्था के सम्बन्ध में अलगेश्वर समिति की सिफारिशों के अनुसार यह तय किया गया है कि प्रत्येक रेलवे के कम से कम एक महत्वपूर्ण स्टेशन पर विभाग की ओर से खाने पीने की व्यवस्था होनी चाहिये। यह निश्चय किया गया है कि उत्तर पूर्व रेलवे के गोरखपुर स्टेशन पर विभाग की ओर से खाने पीने की व्यवस्था की जाये।

सेठ अचल सिंह : क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि किन उसूलों पर स्टेशनों पर अन्नपूर्णा की कैंटीन और स्टाल्स खोली जाती हैं ?

श्री शाहनवाज खां : पहले तो जहां पर अन्नपूर्णा की कैंटीनस शुरू हुई थीं, वहां उसका बुनियादी उसूल यह था कि जो सीरियल फूड्स हैं, यानी गेहूं और चावल वह नहीं दिये जायेंगे और दूसरी चीजों और सब्जियों के खाने तैयार किये जायेंगे, लेकिन चूंकि अब तो खाना बहुत काफी है, गेहूं और चावल की कमी नहीं है इसलिये अन्नपूर्णा की जो खास चीजें थीं उनकी अब कोई ज्यादा जरूरत महसूस नहीं होती ।

श्री भागवत झा आजाद : मैं यह जानना चाहता हूं कि श्री वल्लभदास, जिस को रेलवे मंत्रालय ने लाड़ प्यार से बिगाड़ रखा है, यात्रियों को कब तक खराब भोजन देता रहेगा और कष्ट दायक बना रहेगा ?

सभापति महोदय : माननीय सदस्य को इतने विशेषणों का प्रयोग नहीं करना चाहिए और न ही इतने भ्रम बना लेना चाहिए ।

श्री चट्टोपाध्याय : क्या गोरखपुर रेलवे स्टेशन से अन्नपूर्णा, केवल इस कारण से कि उस का एक विशेष स्तर था, हटा दिया गया है ?

श्री शाहनवाज खां : गोरखपुर स्टेशन पर अन्नपूर्णा भोजन गृह कभी खुला ही नहीं । तब इस के विशेष स्तर का प्रश्न कैसे उठ सकता है ?

सभापति महोदय : अब प्रश्न संख्या ४६१ लिया जाय ।

श्री भागवत झा आजाद : मैं यह सुझाव देता हूं कि इस के साथ साथ प्रश्न संख्या ५०० भी ले लिया जाये ।

सभापति महोदय : माननीय मंत्री इस पर विचार करें कि क्या वे इन दोनों प्रश्नों का एक साथ उत्तर दे सकते हैं ?

खाद्यान्न तथा तिलहन

***४६१. श्री विश्व नाथ राय :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि खाद्यान्नों और तिलहन के भाव बड़ी तेजी से गिरते जा रहे हैं यहां तक कि उत्पादकों को अपना पूरा पारिश्रमिक भी नहीं मिल पा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का मूल्य स्थिर करने के सम्बन्ध में कोई कार्यवाही करने का विचार है ; और

(ग) क्या सरकार का उन क्षेत्रों में, जहां कि भाव बहुत नीचे गिर गये हैं अथवा जहां कि दलालों ने किसानों को सस्ते भाव पर खाद्यान्न बेचने को बाध्य कर दिया है, क्रय केन्द्र खोलने का विचार है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) खाद्यान्नों और तिलहन के भाव सामान्यतः गिर गये हैं किन्तु कुछ अलग अलग के क्षेत्रों को छोड़ कर इतने नहीं गिरे हैं कि उत्पादक अपना पारिश्रमिक भी न पा सके ।

(ख) सरकार कृषि उत्पादों के भावों में तेजी से आने वाली इस गिरावट को रोकने का पहले से ही उपाय कर रही है ।

(ग) छः राज्यों की सरकारों को पहले ही इस सम्बन्ध में अधिकृत कर दिया गया है कि वे पीड़ित क्षेत्रों में मोटा अनाज खरीदें ।

श्री विश्व नाथ राय : क्या इस बात की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित किया गया है कि उत्तर प्रदेश के उस क्षेत्र में, जहां कि बस्तियां बसाई गई हैं, इस समय तिलहन १५ रुपये प्रति मन के हिसाब से बेचा जा रहा है तथा धान और अन्य खाद्यान्नों के भाव भी बहुत मंदे हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : उत्तर प्रदेश के बस्ती जिले से मुझे एक सूचना मिली है। मुझे अन्य किसी शिकायत की सूचना नहीं मिली है।

श्री विश्व नाथ राय : मेरा अभिप्राय उत्तर प्रदेश के उस क्षेत्र से है जहां कि बस्तियां बसाई गई हैं तथा जहां राज्य सरकार का फार्म एशिया भर में सब से बड़ा है।

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे इस प्रश्न के सम्बन्ध में सूचना मिलनी चाहिये।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मैं जानना चाहती हूं कि कर जांच आयोग को इस सिफारिश की दृष्टि से कि मंदे बाजार में राज्यों को व्यापार अपने हाथ में नहीं लेना चाहिये कृषि उत्पादकों के मंदे बाजार में राज्यों द्वारा किये जाने वाले व्यापार के सम्बन्ध में सरकार की भावी नीति क्या होगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : अभी सरकार द्वारा कर जांच आयोग के प्रतिवेदन का विश्लेषण तथा उस सम्बन्ध में निर्णय किया जाना शेष है। माननीय सदस्य को तब तक इस प्रश्न के उत्तर की प्रतीक्षा करनी होगी।

कुमारी एनी मैस्करोनी : क्या सरकार एक व्यक्ति की औसत आय को नजर में रख कर मूल्य निर्धारित करेगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : मूल्य सम्बन्धी हमारी जो नीति है, वह कई विचारों पर आधा-

रित है परन्तु यह पता नहीं है कि इन विचारों का कितना प्रभाव पड़ेगा क्योंकि यह एक नई ही चीज है।

सभापति महोदय : माननीय मंत्री कुछ कहना चाहते थे।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : मैं यह कहना चाहता था कि सरकार किसी सामान्य तरीके से राज्य व्यापार में हाथ नहीं डालना चाहती। सरकार ने अभी तक सहायता स्वरूप ही कुछ मंडियों में जहां कि खाद्यान्नों के मूल्य बहुत गिर गये हैं, खाद्यान्न खरीदने का निश्चय किया है। खाद्यान्न सीधे किसानों से खरीदा जायेगा, दलालों से नहीं।

श्री डाभी : सरकार ने किस आधार पर यह निश्चय किया है कि वर्तमान मूल्य इतने नहीं गिरे हैं कि उत्पादक को अपना पारिश्रमिक भी न मिल सके और क्या सरकार ने किसी क्षेत्र में किसानों से अनाज खरीदा है ?

श्री ए० पी० जैन : मूल्यों के तुलनात्मक आंकड़ों, तथा कुछ सालों के समाहार मूल्यों इत्यादि अनेक बातों को ध्यान में रख कर हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि १० रुपये प्रति मन गेहूं का मूल्य ऐसा है, जोकि अपारिश्रमिक नहीं कहा जा सकता। बाजरा, ज्वार और मक्का इत्यादि खाद्यान्नों के भाव गेहूं के १० रुपये प्रति मन के भाव के समान स्तर पर ही नियत किये गये हैं।

श्री डाभी : मेरे प्रश्न के दूसरे भाग का उत्तर नहीं दिया गया है।

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार को पता है कि धान गत वर्ष १६ रुपये मन बिकता था और इस साल धान ८ रुपये मन बिकता है और इसी तरह से ज्वार, बाजरा और ऐसी दूसरी चीजों को भी सरकार बहुत कम भाव

पर खरीदने को तैयार है। उत्तर बिहार में चम्पारन और मुजफ्फरपुर के नेपाल के समीपवर्ती इलाकों में भी ८ रुपये मन धान बिकता है। कपड़े के भाव तो ३ प्रतिशत ही गिरे हैं, जब कि धान तथा अन्य चीजों के भाव ५० प्रतिशत गिर रहे हैं। क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री ए० पी० जैन : यह सच है कि जब खाद्यान्नों की कीमतें घट गई हैं, तब भी निर्मित वस्तुओं की कीमतें, जिन का किसान उपयोग करते हैं, बिल्कुल नहीं घट रही हैं। सरकार सब तरह से कृषकों की सहायता करने का प्रयत्न कर रही है। कुछ कृषि उत्पादों के सम्बन्ध में हम ने निर्यात नीति उदार कर दी है, उदाहरणतः चावल के सम्बन्ध में हम ने २० प्रतिशत निर्यात शुल्क हटा दी है और चावल का निर्यात बढ़ाया जा रहा है। तिलहन के निर्यात के लिये भी हम ने उदारतापूर्वक एक अभ्यंश निश्चित किया है। जैसा मैं ने पहले कहा, हम ने कुछ विशिष्ट क्षेत्रों में, जहां कि मूल्य निश्चित स्तर से नीचे गिर गये हैं, मोटा अनाज भी खरीदना शुरू किया है।

नवीन रेलवे कारखाना

*४६४. **श्री डी० सी० शर्मा :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निकट भविष्य में माल के डिब्बे बनाने के लिये दूसरा कारखाना खोलने के सम्बन्ध में कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो इस को कब कार्यान्वित किया जायेगा ;

(ग) क्या इस काम के लिये कोई स्थान चुन लिया गया है ; और

(घ) इस कारखाने के खोलने के लिये अनुमानतः कितना धन चाहिये।

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

(ख) से (घ). प्रश्न ही नहीं उठते।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या यह सच नहीं है कि रेलवे मंत्रालय के पास माल के डिब्बे का अभाव है ? यदि हां, तो वह इस कमी की पूर्ति के लिये क्या करने वाली है ?

श्री शाहनवाज खां : यद्यपि इस समय माल के डिब्बों की कुछ कमी है, किन्तु ऐसी आशा है कि प्रतिवर्ष हमारे देश में लगभग १२,००० माल के डिब्बों का निर्माण हो सकेगा और हम यह समझते हैं कि भविष्य में हमारी आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये यह संख्या पर्याप्त सिद्ध होगी।

श्री डी० सी० शर्मा : भारत में जितने माल के डिब्बों की मांग है, उतनी संख्या में भारत में बनने वाले डिब्बों का संभरण कब तक हो सकेगा ?

श्री शाहनवाज खां : इस के लिये अधिक से अधिक तीन या चार साल लगेंगे।

श्री डी० सी० शर्मा : यह देखते हुए कि मांग के अनुसार माल के डिब्बों का निर्माण नहीं हो पा रहा है, क्या इस से बचत पूर्ण सिद्ध नहीं होगा कि बजाय दूसरे देशों को माल के डिब्बे का आदेश देने के उन का निर्माण भारत में ही किया जाये ?

सभापति महोदय : यह तर्क की बात है।

श्री टी० बी० विठ्ठल राव : भारत में बनने वाले यह डिब्बे भारत में अंग्रेजों के कारखानों द्वारा तैयार किये जाते हैं अथवा भारतीय कारखानों द्वारा ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : माल के डिब्बे तैयार करने वाले कुछ सार्थों के अभी योरोपीय नाम ही हैं, किन्तु मैं समझता हूँ कि उन के अधिकांश अंश तथा प्रबन्धक अभिकरण भारतीयों के हाथ में ही हैं ।

रेलों का विद्युतीकरण

*४६५. श्री एम० आर० कृष्ण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेलवे के कुछ विभागों में विद्युतीकरण के सम्बन्ध में कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो १९५५ में किन किन विभागों में बिजली लगाई जायेगी ; और

(ग) उस पर अनुमानतः कितना व्यय होगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). इगातपुरी से भुसावल तक के विभाग में बिजली लगाने के सम्बन्ध में एक प्रस्ताव है, किन्तु उस सम्बन्ध में अभी तक कोई निर्णय नहीं हुआ है ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

श्री एम० आर० कृष्ण : मैं वह आधार जानना चाहता हूँ जिस पर उक्त मार्गों को विद्युतीकरण के लिये चुना गया है ?

श्री शाहनवाज खां : इस का आधार यातायात का बाहुल्य है ।

श्री एम० आर० कृष्ण : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या हैदराबाद के कुछ मार्गों के विद्युतीकरण का कोई प्रस्ताव है ?

श्री शाहनवाज खां : वर्तमान में नहीं है ।

श्री एम० आर० कृष्ण : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या विद्युतीकरण के कारण

रेलों में कोयले के सम्भरण में कमी से मंत्रालय अवगत है ?

सभापति महोदय : मैं यह नहीं समझता हूँ कि इस बात का प्रश्न से क्या सम्बन्ध है ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच नहीं है कि रेलवे बोर्ड के सभापति द्वारा दिये गये वक्तव्य के अनुसार यदि आप किसी भी मार्ग का विद्युतीकरण करना चाहते हैं तो विदेशों से विद्युति सम्बन्धी सामान और उपकरण का आयात करना पड़ेगा और इसीलिये वर्तमान में मार्गों के विद्युतीकरण का विचार त्याग दिया गया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : यह सच है कि जब हम विद्युतीकरण करते हैं तो हमें स्टीम ट्रेक्टरों के लिये मात्रा से अधिक आयात करना पड़ता है । यह भी एक कारण है किन्तु अगले दो वर्षों में इस देश के भीतर ही बहुत से विद्युत-सम्बन्धी उद्योगों की स्थापना का प्रयत्न किया जा रहा है । ऐसी अवस्था में हम विद्युतीकरण योजनाओं को निर्भीकतापूर्वक आगे बढ़ा सकते हैं ।

श्री तिममय्या : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार उन मार्गों के विद्युतीकरण का विचार रखती है जहां विद्युत अधिक मात्रा में उपलब्ध है ।

श्री अलगेशन : विद्युतीकरण का कार्य आरम्भ करते समय इस बात का भी ध्यान रखा जायेगा । विद्युत उपलब्धि और उपलब्ध होने की दर मुख्य बातें होंगी जिन को ध्यान में रखा जायेगा ।

रेलों में श्रेणी विभाजन

*४६६. श्री गिडबानी : क्या रेलवे मंत्री यह बातने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय रेलों में यात्रियों के लिये श्रेणी-विभाजन पद्धति में परिवर्तन करने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो जिन परिवर्तनों की ओर दृष्टिपात किया गया है उसका क्या स्वरूप है ; और

(ग) उस के क्या कारण हैं ?

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

(ख) तथा (ग). रेलगाड़ियों में यात्रा की श्रेणियों की संख्या में कमी करने की नीति के अनुसरण १ अक्टूबर, १९५२ के प्रथम श्रेणी में तीव्रता के साथ कमी की जा रही है । १ अप्रैल, १९५५ से विद्यमान प्रथम श्रेणी को पूरी तरह समाप्त कर दिया जायेगा । वर्तमान द्वितीय, इंटर और तृतीय श्रेणियों को क्रमशः प्रथम, द्वितीय और तृतीय श्रेणियों में बदला जा रहा है ।

श्री गिडवानी : प्रथम और द्वितीय श्रेणी के नये बनाये गये कम्पार्टमेंटों की सुविधायों में क्या अन्तर रहेगा ? मेरा विश्वास है कि मेरा प्रश्न स्पष्ट है ।

श्री शाहनवाज खां : ऐसा विचार है कि किरायों में वृद्धि किये बिना ही वर्तमान द्वितीय श्रेणी के स्टैंडर्ड को ऊंचा कर दिया जायेगा और उस में पढ़ने योग्य प्रकाश, अच्छी सीटें और तकिये आदि की विशेष सुविधायें रहेंगी ।

कुछ माननीय सदस्य : खड़े हुए —

सभापति महोदय : मैंने पहले ही माननीय सदस्यों से कहा है कि वे अपने स्थानों पर खड़े हो सकते हैं ताकि मैं उन को देख सकूँ परन्तु जब तक मैं किसी को नहीं कहता हूँ तब तक उन को बोलना आरम्भ नहीं करना चाहिये ।

श्री गिडवानी : क्या कम्पार्टमेंटों को नवीन मॉडल के अनुसार बनाने में कुछ अति-

रिक्त व्यय करना होगा ? यदि हां, तो कितनी रकम खर्च होगी ?

श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्य को मालूम है कि रेल मंत्रालय यात्री सुविधायें के उपबन्ध के लिये ३ करोड़ रुपया खर्च कर रहा है, तथा इसमें कोई सन्देह नहीं कि इन अतिरिक्त सुविधायों में कुछ रुपया खर्च हो सकता है

श्री जयपाल सिंह : प्रथम वर्गीकरण के लिये रेल ने कितने करोड़ रुपये खर्च किये और केवल पुनः वर्गीकरण के लिये और कितने करोड़ खर्च हुए ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : नाम और डिजायनों को नया रूप देने के लिये किये गये अपरिमित व्यय के सम्बन्ध में अनेक अतिशयोक्तिपूर्ण गथायें हैं । इस में इतना व्यय नहीं लगता है ।

श्री जयपाल सिंह : क्या मैं आंकड़े जान सकता हूँ ?

श्री सारंगधर दास : क्या यह सच है कि मंत्री महोदय ने पिछले वर्ष कहा था कि प्रथम श्रेणी को उसके वर्तमान रूप में समाप्त कर दिया जायेगा ? क्या द्वितीय श्रेणी को प्रथम श्रेणी में परिवर्तन कर देने में उन के पहले भाषण का विरोध नहीं होता है ?

श्री अलगेशन : यह सामान्य तर्क का विषय है । अब हमारे पास केवल द्वितीय इंटर और तृतीय श्रेणियां ही बचती हैं । प्रथम श्रेणी के अभाव में द्वितीय श्रेणी नहीं हो सकती है अतः इसे अधिक बोधगम्य बनाने के लिये हम डिजायन में परिवर्तन कर रहे हैं ।

श्री एस० सी० सामन्त : माननीय मंत्री ने पहले कहा था कि प्रथम श्रेणी समाप्त

कर दी जायेगी, लेकिन अब पुनर्गठित करने पर भी प्रथम श्रेणी विद्यमान है और इंटर श्रेणी अंतर्ध्यान हो गई है। क्या यह असंगत नहीं है ?

सभापति महोदय : उस प्रश्न का उत्तर दिया जा चुका है।

श्री गिडवानी : क्या इस का यह अर्थ समझा जाये कि इंटर श्रेणी को द्वितीय श्रेणी में बदल देने पर किराये में कोई परिवर्तन नहीं होगा और द्वितीय श्रेणी में पुरानी इंटर श्रेणी के समान का किराया वसूल किया जायेगा ?

श्री अलगेशन : हां :

श्री सारंगधर दास : क्या मैं जान सकता हूं कि वायु-अनुकूलित श्रेणी को प्रथम श्रेणी के नाम में पुकारने में क्या आपत्ति है। उस के बाद की श्रेणियां द्वितीय, तृतीय हो सकती हैं, इस प्रकार वर्तमान द्वितीय श्रेणी यथावत् बनी रहेगी।

श्री अलगेशन : इसे ऐसा ही नाम देने का विचार है। वायु-अनुकूलित डिब्बे ज्यों के त्यों रहेंगे।

सभापति महोदय : : सदस्यों को रेलवे बजट सम्बन्धी सामान्य चर्चा के दौरान में इन बातों की चर्चा करने का अवसर मिलेगा।

पर्यटकों के लिये विशेष रेल गाड़ियां

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

(क) १९५४ में पर्यटकों के लिये कितनी विशेष गाड़ियों का प्रबन्ध किया गया है ; और

(ख) उक्त गाड़ियों में 'हल' किस्म के डिब्बों की कितनी संख्या है ?

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

(ख) पन्द्रह।

श्री रघुनाथ सिंह : इससे आमदनी क्या हुई ?

श्री शाहनवाज खां : इस के लिये नोटिस चाहिये।

श्री रघुनाथ सिंह : क्या हम यात्रियों की संख्या जान सकते हैं ?

श्री शाहनवाज खां : इस के लिये भी नोटिस चाहिये।

मेनगनीज खान (बंगलौर) में दुर्घटनायें

*४६८. श्री एस० सी० सामन्त : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिसम्बर, १९५४ के अन्त में बंगलौर के निकट मेनगनीज खान में कोई दुर्घटना हुई थी ;

(ख) यदि हां, तो इस दुर्घटना में कितने व्यक्ति मरे अथवा घायल हुए ;

(ग) क्या दुर्घटना की कोई जांच की गई है ; और

(घ) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) हां। तुमकुर जिले के वेंकजीगुड्डा (वजरा) खान में २३ दिसम्बर, १९५४ को एक दुर्घटना हुई थी।

(ख) पांच व्यक्ति मरे और चार को साधारण चोटें आईं।

(ग) हां।

(घ) जांच से प्रकट हुआ है कि दुर्घटना का कारण प्रबन्ध में त्रुटि थी और दुर्घटना के लिये उत्तरदायी व्यक्तियों के विरुद्ध दंडिक कार्यवाही की जा रही है।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जानना चाहता हूँ कि मृत पांच व्यक्तियों में से स्त्रियों की संख्या कितनी है ?

श्री आबिद अली : मेरा विचार है कि किसी महिला श्रमिक ने जान नहीं गंवाई है ।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जानना चाहता हूँ कि जिस सुरंग में दुर्घटना हुई है उस का कोई सहारा था ?

श्री आबिद अली : श्रीमान्, मेरी प्रार्थना है कि उस विषय पर अधिक चर्चा नहीं की जाये । क्योंकि हम मालिक, एजेंट और दुर्घटना के लिये उत्तरदायी सब व्यक्तियों के विरुद्ध दंडिक कार्यवाही कर रहे हैं ।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जानना चाहता हूँ कि खान निरीक्षक दुर्घटना के कितने घंटे बाद वहां पहुंचे ?

श्री आबिद अली : खान निरीक्षक के मुख्य कार्यालय से १५० मील की दूरी पर स्थित है और इसीलिये इस में कुछ समय लग गया ।

श्री बासप्पा : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या दुर्घटना में किसी व्यक्ति की अद्भुत ढंग से मृत्यु से रक्षा हुई और यदि हां, तो इस आश्चर्यजनक रक्षा का क्या स्वरूप था तथा क्या पूर्व कार्यवाही द्वारा अधिक व्यक्तियों की रक्षा नहीं की जा सकती थी ?

श्री आबिद अली : उन की मृत्यु तत्क्षण हुई थी ।

पर्यटक यातायात

*४६९. श्री सारंगधर दास : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पहले यहां उपस्थित अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक

संघ के सदस्यों ने यह सुझाव दिया था कि देश में अधिक पर्यटकों को आकर्षित करने के लिये बहि शुल्क और पारपत्र विनियमन में जटिलतायें कम होना चाहिये ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रक्रिया के सरल बनाने के लिये कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ; और

(ग) जिन प्रस्तावित शिथिलताओं की अनुमति दी जायेगी उनका क्या स्वरूप है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) कदाचित उक्त निर्देश दिसम्बर, १९५४ में बम्बई जेनेवा मोटर दौड़ का आयोजन करने वाले संगठनकर्ता—एलायंस इंटरनेशनल डी टूरिज्म से है । दौड़ के प्रमुख—श्री मंच द्वारा दिये गये सुझावों का सम्बन्ध सीमा पर सामान और चलार्थ घोषणा पत्रों के रखने और कुछ औपचारिकताओं में शिथिलता करने से भी सम्बन्धित है । पारपत्र शिथिलताओं के लिये कोई सुझाव नहीं था ।

(ख) भू-सीमा प्रदेश के बाहर 'ट्रिपटिक'—वह पद्धति जिस के अनुसार मोटरगाड़ी को अस्थायी समय के लिये किसी देश की सीमा में लाने के लिये पत्र दिया जाता है:—को वैध आधार देने पर विचार किया जा रहा है ।

(ग) उपरोक्त (ख) में निर्देशित पद्धति का प्रसारण करने पर निर्दिष्ट अवधि में बिना बहि शुल्क दिये पर्यटक अपनी कारें ला और ले जा सकते हैं ।

श्री सारंगधर दास : मैं जानना चाहता हूँ कि पारपत्र और बहि शुल्क आदि के सम्बन्ध में पर्यटकों को दी जाने वाली सुविधायें इस देश के नागरिकों को भी मिलेंगी ?

श्री अलगेशन : सुविधा का उद्देश्य विदेशियों द्वारा देश में मोटर कारें लाने से सम्बन्धित है। अब सागर-पत्तन में प्रवेश करते समय वे अपनी कारें ला सकते हैं और वापिस ले जाने की अवस्था में वे इन कारों को छः महीने तक रख सकते हैं। उक्त सुविधायें भूसीमा प्रदेश में भी दी जायेंगी।

श्री कासलीवाल : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच नहीं है कि पारपत्र विनिमयों में केवल जटिलतायें ही नहीं हैं, परन्तु पारपत्र नियंत्रक कार्यालय में कर्मचारियों की कमी है तथा पारपत्र नियंत्रण कार्यालय के कर्मचारी अंग्रेजी में भली भाँति शिक्षित नहीं हैं।

श्री अलगेशन : मेरा विचार है कि यह प्रश्न दूसरे मंत्रालय की ओर निर्देशित किया जाना चाहिये।

चीनी के भाव का सिद्धांत

*४७०. श्री हेडा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चीनी मिल मालिकों और उस के उत्पादकों के बीच लाभ बांटने के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा अक्टूबर, १९५४ में स्वीकृत सूत्र को संशोधित करने के लिये सरकार एक विशेषज्ञ समिति नियुक्त करने का विचार रखती है ; और

(ख) यदि हां, तो समिति में किन हितों का प्रतिनिधित्व किया जायेगा ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) हां, अग्रेतर परीक्षण के लिये सूत्र किसी विशेषज्ञ समिति को सुपुर्द करने का विचार है किन्तु जहां तक १९५३-५४ की ऋतु में इसे लागू करने का प्रश्न है

इस में परिवर्तन करने की कोई मंशा नहीं है।

(ख) प्रस्तावित विशेषज्ञ समिति की रचना अभी अनिर्णीत है।

श्री हेडा : क्या यह सच नहीं है कि दक्षिण भारत के कारखानों में लागू होने वाला सूत्र निजाम चीनी कारखाने में लागू नहीं किया गया था और इसे दी गयी विशेष छूट का कारण क्या है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं नहीं समझता कि हम ने कोई छूट दी थी। परन्तु यह राज्य सरकार का कारखाना है और उस ने दूसरे लोगों की भाँति इसे तुरन्त नहीं माना।

श्री बी० पी० नायर : क्या सरकार चीनी के कारखानों के बहीखातों में दिखाये गये लाभों के स्थान पर असली लाभ जानने के लिये कुछ विचार कर रही है और क्या सरकार ऐसे लाभों को कम करने के लिये कुछ कार्यवाही करना चाहती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : हम सदैव असली लाभ ही जानने का प्रयत्न करते हैं ?

श्री बी० पी० नायर : कैसे ?

श्री ए० पी० जैन : सन्तुलन-पत्रों से।

श्री बी० पी० नायर : माननीय मंत्री ने कहा कि सन्तुलन-पत्रों से वह लाभों का पता लगा लेते हैं। पर मेरा प्रश्न था कि क्या सरकार के पास बही खातों में दिखाये गये लाभों के स्थान पर असली लाभों को जानने का कोई तरीका है। सन्तुलन-पत्रों में तो बहीखातों के ही लाभ दिखाये जायेंगे।

श्री ए० पी० जैन : मैं नहीं समझता कि सन्तुलन-पत्रों को छोड़ किसी दूसरे तरीके से लाभों का पता लगाया जा सकता है।

डा० रामा राव : इस सूत्र के जटिल स्वरूप और किसानों की असहायता और चीनी की कमी की दृष्टि में क्या सरकार के पास चीनी के दाम सीधे रूप में बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है।

श्री ए० पी० जैन : चीनी का दाम बढ़ाने से इसका कोई सम्बन्ध नहीं है। उस सूत्र के अधीन चीनी के दाम के आधार पर गन्ने का दाम निश्चित किया जायेगा।

असैनिक उड्डयन विकास योजनायें

*४७१. **श्री मुरारका :** क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में देश में असैनिक उड्डयन के विकास की किस प्रकार की योजनायें बनाई जायेंगी; और

(ख) क्या इस सम्बन्ध में राज्य सरकारों से सुझाव मांगे गये हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में शामिल की जाने वाली योजनाओं का अभी तक निश्चय नहीं किया गया है। दिग्दर्शक सिद्धान्त यही होगा कि प्रविधिक और सुविधा की दृष्टि से हवाई अड्डों में विद्यमान सुविधाओं को बढ़ाया जाये और उन्हें आधुनिक बनाया जाये। नये हवाई अड्डों के बनाने के लिये उपबन्ध किया जायेगा। योजना में दोनों वायु-निगमों को नयी सामग्री खरीदने में सहायता देने का भी उपबन्ध किया जायेगा।

(ख) नहीं, श्रीमान्।

श्री मुरारका : क्या मैं जान सकता हूँ कि कितने हवाई अड्डे बनने जा रहे हैं और किन-किन राज्यों में ?

श्री राज बहादुर : इस समय पहली पंचवर्षीय योजना के दौरान में हम पांच हवाई अड्डों का निर्माण समाप्त कर चुके हैं और तीन का निर्माण हो रहा है, एक कंडला में, एक उदयपुर में, और तीसरा चंडीगढ़ में। नये हवाई अड्डों के लिये निम्न स्थानों के चुनाव पर विचार किया जा रहा है : तुली-हाल, कलकत्ता (बंगाल उड्डयन क्लब के लिये) कुरनूल, शिलांग, रक्सोल, जोगबानी, अजमेर, लुगाई पहाड़ियां, रत्नागिरी कोजीकोडे, गोपालपुर-आँन-सी मालदा, कांगड़ा घाटी, नौगांव (आसाम), भागलपुर और हुबली।

श्री मुरारका : मैं जान सकता हूँ कि अंतर्राष्ट्रीय वायुचर्चा को अन्य देशों तक ले जाने के बारे में सरकार की योजना क्या है ?

श्री राज बहादुर : हमारा प्रयोगात्मक प्रस्ताव यह है कि विद्यमान चर्चाओं में बड़े हुये यातायात के लिये सात विमान खरीदे जायें, ३ चर्चाओं के विस्तार के लिये और ४ विमान विद्यमान ४ कौंस्टेलेशनों के स्थान पर, और साथ ही विद्यमान कारखानों, हैंगरों, जमीन और दूसरी सामग्री का भी विस्तार किया जाये।

सेठ अचल सिंह : नागरिक उड्डयन विकास योजनाओं के अधीन जो नागरिक हवाई अड्डे खुलेंगे, तो क्या यह मुनासिब नहीं होगा कि आगरा जो कि एक पर्यटक केन्द्र है, वहां पर भी एक नागरिक हवाई अड्डा स्थापित किया जाये ?

श्री राज बहादुर : सिविल अड्डा आगरे को बनाया जाना एक बात है और आगरा को एयर सर्विस (वायुचर्चा) से सम्बन्धित करना दूसरी बात है। आगरा

होकर एक वायु सेवा की योजना बनाई गई है और वह निकट भविष्य में चालू की जायेगी, ऐसी आशा है ।

श्रीमती तारकेश्वरी सिंहा : मैं जान सकती हूँ कि क्या दूसरी पंचवर्षीय योजना को अंतिम रूप देने से पहले सरकार बढ़ती हुई दुर्घटनाओं की दृष्टि में वर्तमान विमानों की विशेषतः डकोटों की कार्य-प्रणाली की जांच करने के लिये एक विशेषज्ञ समिति नियुक्त करना चाहती है ।

श्री राज बहादुर : विमान का चुनना एक बहुत ही प्राविधिक बात है और इस बारे में हमें विशेषज्ञों द्वारा दिये गये परामर्श पर अवलंबित रह कर काम करना पड़ता है । एक विशेषज्ञ समिति ने, जिसमें हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड के श्री वी० के० घाटके और दो हमारे अपने विभागीय इंजीनियर थे, ने इस बात की जांच की थी । उन्होंने कुछ सिफारिशों की थीं, जिन पर हम विचार कर रहे हैं ।

श्री एन० पी० दामोदरन : मैं जान सकता हूँ कि क्या दूसरी पंचवर्षीय योजना में कालीकट में हवाई अड्डा बनाने का कोई विचार है ?

श्री राज बहादुर : हां, मैंने बताया है, कोजीकोडे या कालीकट ।

रेलवे कर्मचारियों का वृद्धावकाश

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

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड द्वारा २३ दिसम्बर, १९५३ को निकाले गये एक पत्र के अनुसार पूर्वी और पूर्वोत्तर रेलवे के अधिकारियों ने कुछ पदाधिकारियों

और दूसरे कर्मचारियों को यह नोटिस दिया था कि वे अप्रैल, १९५४ से सेवा निवृत्ति में समाप्त होने वाली छुट्टी पर चले जायें;

(ख) क्या यह सच है कि उनमें से अधिकांश को काम पर वापस बुलाया गया है; और

(ग) इस समय इन रेलों में कितने पदाधिकारी और दूसरे कर्मचारी वृद्धावकाश-आयु तक पहुंच चुकने के बाद भी काम कर रहे हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) हां, राज्य रेलवे संस्थापन संहिता, जिल्द २ के नियम २०४६ (२) (क) के द्वारा शासित होने वाले कुछ अनुसचिवीय कर्मचारियों को (पत्र रेलवे के मनसचिवीय कर्मचारियों के ऊपर लागू नहीं होता) ।

(ख) नहीं, केवल एक व्यक्ति को काम पर वापस बुलाया गया है ।

(ग) कुछ कर्मचारियों को पुनः सेवायोजित किया गया है, पर उनकी संख्या मालूम नहीं है । ऊपर (क) में उल्लिखित अनुसचिवीय कर्मचारियों को वृद्धावकाश आयु-प्राप्त नहीं माना जाता है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : मंत्री जी ने अभी बताया कि पुनः सेवायोजित व्यक्तियों की संख्या मालूम नहीं है । मैं जान सकता हूँ कि संख्या क्यों मालूम नहीं जब कि मंत्रालय को कर्मचारियों के ऊपर पूरा अधिकार है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : हम इस जानकारी को प्राप्त करके सभा-पटल पर रख सकते हैं । इस समय यह उपलब्ध नहीं है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : मैं जान सकता हूँ कि एक पदाधिकारी को, जिस नोटिस दिया जा चुका था, क्यों वापस बुलाया गया ? उसे वापस बुलाने का कारण क्या है ?

श्री अलगेशन : वह पदाधिकारी नहीं, एक अनुसूचिवीय कर्मचारी मात्र है। विद्यमान नियमों के अधीन यदि कोई वस्तुतः कार्य-कुशल हों तो, उसे ६० वर्ष की आयु तक पुनः सेवायोजित किया जा सकेगा, और यह व्यक्ति उस वर्ग में आता है, इसीलिये उसे पुनः सेवायोजित किया गया।

श्री अजित सिंह : मैं जान सकता हूँ कि क्या नोटिस के फलस्वरूप कितने पदाधिकारियों और दूसरे कर्मचारियों पर प्रभाव पड़ा, और यह नोटिस देने का विशेष कारण क्या था ? क्या मैं यह भी जान सकता हूँ, कि नोटिस किस आधार पर दिया गया था ?

श्री अलगेशन : मैं प्रश्न समझा नहीं।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपना प्रश्न दुहरा दें। वह दोनों प्रश्न अलग-अलग पूछ लें।

श्री अजित सिंह : मैं जानना चाहता हूँ कि इस नोटिस के फलस्वरूप कितने पदाधिकारी और दूसरे कर्मचारी प्रभावित हुए और यह नोटिस किस आधार पर दिया गया था।

सभापति महोदय : वह जानना चाहते हैं कि कितने पदाधिकारियों पर इस का प्रभाव पड़ा है ?

श्री शाहनवाज़ खां : जैसा माननीय उपमंत्री ने पहले बताया था, इस समय हमारे पास ठीक ठीक जानकारी नहीं है। यदि

माननीय सदस्य एक अलग प्रश्न रखें, तो वह प्राप्त की जा सकती है :

इस परिवर्तन का कारण गृह कार्य मंत्रालय द्वारा दिया गया इस नियम का स्पष्टीकरण था। पहले यह बताया गया था कि १ अप्रैल, १९३८ से पहले सरकारी सेवा में स्थायी रूप से प्रविष्ट होनेवाले कर्मचारियों से ५५ वर्ष की आयु तक सेवा करने की अपेक्षा की जाती है, पर यदि वह ६० वर्ष की आयु तक कार्यकुशल रहे, तो सामान्यतः उसे सेवा में रखना चाहिये। यह मूल नियम था, और बाद में जो कोई भी ६० वर्ष से पहले सेवा निवृत्त होता था, उसे कारण दर्शाने के लिये नोटिस दिया जाता था। बाद में स्पष्टीकरण में यह बातया गया कि कारण दर्शाने के लिये नोटिस आवश्यक नहीं है, और जिन व्यक्तियों को रखा जाये उन का निर्णय कार्यकुशलता के ही आधार पर किया जाये। यही कारण है।

कृषि सम्बन्धी आंकड़ों में प्रशिक्षण

*४७३. श्री बी० भिश्त्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कृषि सम्बन्धी आंकड़ों के लिये नव-संगठित केन्द्र में प्रशिक्षण की अवधि क्या है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : लगभग दस हफ्ते।

अन्तर्राष्ट्रीय आंकड़ा प्रशिक्षण केन्द्र

*४७५. श्री इब्राहिम : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय कृषि गवेषणा संस्था, नई दिल्ली में आयोजित डिजाइनों और सर्वेक्षण टैक्नीकों के सम्बन्ध में खोले गये अन्तर्राष्ट्रीय आंकड़ा प्रशिक्षण केन्द्र में कितने भारतीय कृषि, पशुपालन और आंकड़ा सम्बन्धी पदाधिकारी प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : इस केन्द्र में तेरह भारतीयों ने प्रशिक्षण प्राप्त किया ।

रेलवे कर्मचारियों के क्वार्टर

*४७६. श्री रनदमन सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जैसा कि रेलों के पुनर्वर्गीकरण के समय वादा किया गया था, रेलवे अधिकारी अब तक अपने कर्मचारियों को रहने के लिये क्वार्टर नहीं दे सके हैं ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस बारे में कर्मचारियों का एक शिष्टमंडल हाल में उन से मिला था ; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में क्या कार्यवाही की गयी या करने का विचार है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) नहीं श्रीमान् । जितने भी कर्मचारियों का तबादिला इस शर्त पर किया गया था कि उन को तुरन्त क्वार्टर दिये जायेंगे, उन सब को क्वार्टर दिये जा चुके हैं । परन्तु उन अधिकांश कर्मचारियों को, जिन का इस शर्त पर दिल्ली को तबादिला किया गया था कि उन को कुछ समय तक क्वार्टर न मिलेंगे, उन को अब तक क्वार्टर नहीं दिये जा सके हैं ।

(ख) हां, श्रीमान् ।

(ग) विषय सक्रिय रूप से विचाराधीन है ।

श्री रनदमन सिंह : जबकि ये रेलवे कर्मचारी खास तौर से परमानेंट मुलाजिम माने जाते हैं, तब उन के लिये मकान देना क्या आवश्यक नहीं समझा जाता ?

श्री शाहनवाज खां : जी, आवश्यक तो जरूर माना जाता है और रेलवे मिनिस्ट्री पूरी पूरी कोशिश कर रही है कि जल्दी से जल्दी यह तमाम क्वार्टर मुहैया किये जायें ।

श्री रनदमन सिंह : इस में कितना वक्त लगेगा ?

श्री शाहनवाज खां : यह कहना जरा मुश्किल है ।

श्री भागवत झा आजाद : मैं जान सकता हूं कि मांग में कितने प्रतिशत निवास-स्थान की कमी पड़ गयी है ?

श्री शाहनवाज खां : मेरे पास ठीक ठीक प्रतिशतक के आंकड़े इस समय नहीं हैं ।

पंडित डी० एन० तिवारी : अभी माननीय पार्लियामेंटरी सेक्रेटरी साहब ने कहा कि कुछ ऐसे लोगों को भी तबदील किया गया जिन के साथ यह शर्त थी कि उन को क्वार्टर जल्दी नहीं दिये जायेंगे, तो क्या मैं जान सकता हूं कि इन मुलाजिमों को ट्रांसफर करते वक्त इस में उन की रजामन्दी ले ली गई थी ?

श्री शाहनवाज खां : जी हां, इस बात में तो सब से पहले उन की रजामन्दी ले ली गई थी ।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या यह सच नहीं है कि रेजीडेंशल एकोमोडेशन के बारे में जितनी भी जोनल रेलवेज हैं और जो वहां के इम्प्लायज (कर्मचारी) हैं उन को रहने की सुविधा ठीक ठीक जो मिलनी चाहिये वह नहीं मिल रही है ?

श्री शाहनवाज खां : कोशिश तो यही है कि उन सब को ऐसी सहूलियत मिले ।

सरदार ए० एस० सहगल : यह क्या सच है कि

सभापति महोदय : मैं यह बात माननीय सदस्यों के ध्यान में ला चुका हूँ कि प्रश्न पूछने से पहले उन को अनुमति लेनी चाहिये। अब माननीय सदस्य पूछ सकते हैं।

सरदार ए० एस० सहगल : यह क्या सच नहीं है कि ईस्टर्न रेलवे में और खास कर बिलासपुर के डिस्ट्रिक्ट में वहाँ के कर्मचारियों को रहने की सुविधा ठीक ठीक नहीं है ?

श्री शाहनवाज़ खां : जैसा कि मैं पहले अर्ज कर चुका हूँ हम मानते हैं कि जैसी सुविधायें हासिल होनी चाहियें, वैसी यहाँ पर अभी तक हम नहीं दे सके हैं, लेकिन मेरी कोशिश है कि जल्दी से जल्दी तमाम वह सुविधायें उन को दे दूँ।

श्री केलप्पन : मैं जान सकता कि क्या अधिसूचित नगरपालिकाओं और पास के क्षेत्रों में मकान किराया भत्ता देने की व्यवस्था करने वाले सरकारी आदेश के अनुसार कोयम्बटूर के पास पोडानूर के रेल कर्मचारियों ने उनको मकान किराया भत्ता दिये जाने के बारे में एक ज्ञापन भेजा और यदि भेजा था, तो क्या सरकार ने इस बारे में कोई निर्णय किया है ?

श्री शाहनवाज़ खां : मुझे इस विशेष मामले का पता नहीं है। यदि माननीय सदस्य अलग प्रश्न रखें, तो हम उत्तर देने की कोशिश करेंगे।

स्नातकोत्तर शिक्षा

*४७८. **डा० राम सुभग सिंह :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या सरकार आयुर्वेद में स्नातकोत्तर शिक्षा का एक केन्द्र जामनगर (सौराष्ट्र) में खोलना चाहती है ;

(ख) यदि हां, तो वह केन्द्र कब तक स्थापित किया जायेगा ; और

(ग) उस केन्द्र को स्थापित करने में कितना व्यय होगा ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) हां।

(ख) और (ग) . विषय विचाराधीन है।

डा० राम सुभग सिंह : यदि मुझे ठीक याद है तो एक दिन माननीय स्वास्थ्य मंत्री ने सभा में कहा था कि इस प्रकार की चिकित्सा प्रणाली अवैज्ञानिक है। अब किन कारणों से सरकार वहाँ स्नातकोत्तर संस्था खोल रही है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : सरकार ने कुछ समय पहले जामनगर में एक गवेषणा संस्था खोली थी और केन्द्रीय सरकार और सौराष्ट्र सरकार के योग से वह स्नातक-पूर्व स्कूल भी चल रहा है और अब ये दोनों सरकारें स्नातकोत्तर प्रशिक्षण की प्रस्थापना पर विचार कर रही हैं।

मैं इस आरोप को स्वीकार नहीं करती कि मैं ने कभी आयुर्वेद को अवैज्ञानिक चिकित्सा प्रणाली कहा है। मैं ने केवल यही कहा है कि आधुनिक चिकित्सा प्रणाली में जो कोई भी प्रस्थापना या प्रणाली की जाये वह वैज्ञानिक आधार पर सिद्ध होनी चाहिये।

डा० राम सुभग सिंह : जिन अध्यापकों और कर्मचारियों को इस संस्था में नियुक्त किया जायेगा क्या उन्हें वही सुविधायें और रियायतें दी जायेंगी जो एलोपैथी की संस्थाओं में अध्यापकों और कर्मचारियों को दी जाती हैं ?

राजकुमारी अमृत कौर : जब ब्यौरे की जांच की जायेगी तो इस विषय पर विचार किया जायेगा।

श्री तिम्मय्या : केन्द्र ने देश में कितने आयुर्वेदिक कालिजों को वित्तीय सहायता दी है ?

राजकुमारी अमृत कौर : यह कर्तव्य राज्य सरकारों का है और केन्द्र देश में किसी प्रकार के चिकित्सा कालिज का संधारण नहीं करता ।

श्री भागवत झा आजाद : क्या आधुनिक चिकित्सा प्रणालियों में आयुर्वेद को सम्मिलित करने के लिये स्वास्थ्य मंत्री ने अपने निर्णय में संशोधन किया है ।

राजकुमारी अमृत कौर : जी नहीं आयुर्वेद आधुनिक चिकित्सा प्रणाली में सम्मिलित नहीं हैं ।

श्री डी० सी० शर्मा : मैं भी यही पूछना चाहता था । एक अनुपूरक प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री ने कहा था कि आयुर्वेदिक चिकित्सा प्रणाली आधुनिक चिकित्सा प्रणाली नहीं है ? मैं जानना चाहता हूँ कि आधुनिक चिकित्सा प्रणाली क्या होती है ।

सभापति महोदय : उन्होंने इस का उत्तर दे दिया है, वे इसे अस्वीकार करती हैं ।

राजकुमारी अमृत कौर : मैं ने यह कई बार कहा है कि आधुनिक चिकित्सा प्रणाली युगों से प्राप्त किये गये ज्ञान की समष्टि है ।

श्री भागवत झा आजाद : क्या माननीय मंत्री यह विशेषज्ञ राय दे रही हैं ।

नार्वे के नाविक

*४७८.क, श्री राधा रमण : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गहरे सागर में मछली पकड़ने के आधुनिक ढंगों का प्रशिक्षण भारतीय मछुओं को देने के लिये

नार्वे के २१ नाविकों का दल भारत आया है ;

(ख) क्या यह सहायता नाव के सहायता कार्यक्रम के अधीन दी जा रही है ; और

(ग) यदि हां, तो उस कार्यक्रम की शर्तें और निबन्धन क्या हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी, हां, पच्चीस ।

(ख) जी हां ।

(ग) नार्वे के सहायता कार्यक्रम के अधीन किये गये करार की एक प्रति लोक-सभा पटल पर रखी जा रही है [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २९] .

श्री राधा रमण : इस समय उस दल ने अपना मुख्यालय कहां स्थापित किया है और वह किन स्थानों पर कार्य करेगा ?

डा० पी० एस० देशमुख : करार द्वारा निर्धारित किया गया इस के कार्य का स्थान नींदाकारा है जिस के दोनों ओर लगभग दस वर्ग मील का क्षेत्र भी ले लिया है । मुख्यालय के सम्बन्ध में मुझे ठीक पता नहीं, यह अवश्य उस स्थान के आस पास ही होगा ।

श्री राधा रमण : किन विचारों को ध्यान में रखते हुए भारत सरकार ने इस दल को आमंत्रित किया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह एक करार के अनुसरण में किया गया है । मुझे संदेह है कि माननीय सदस्य ने प्रश्न नहीं पढ़ा ।

श्री राधा रमण : क्या यह योजना भारता के देशी मछुओं के लिये हानिकारक सिद्ध नहीं होगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : हमें निश्चय है कि इस से हानि नहीं होगी, इस से उन्हें लाभ ही होगा ।

श्रीमती इला पालचौधरी : क्या भारत ने तब से कोई मछली पकड़ने वाला जहाज खरीदा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां ।

श्री हेडा : क्या मछली पकड़ने का प्रशिक्षण केवल त्रावनकोर कोचीन क्षेत्र में ही किया जाता है या आंध्र उड़ीसा और अन्य तट के क्षेत्रों में भी ?

डा० पी० एस० देशमुख : स्थानीय मछुओं को वहां प्रशिक्षण दिया जाता है और कुछ लोग प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये नार्वे भी भेजे जाते हैं ।

मोटर यातायात उद्योग

*४७९. **श्री बी० पी० नायर :** क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने यह जानने के लिये कोई प्रयत्न किये हैं कि मोटर यातायात उद्योग में डीजल तेल की गाड़ियों को चलाने वाले ड्राइवरों को क्षय रोग जैसे कतिपय रोग हो जाते हैं ;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने कोई ऐसा उपबन्ध किया है जिस में नियोक्ताओं को इस बात के लिये बाध्य किया गया हो कि वे डिजिल के ड्राइवरों को अतिरिक्त पौष्टिकता दें ताकि उनमें ऐसे रोगों का प्रतिरोध बढ़ जाये; और

(ग) यदि हां तो उसका व्यौरा क्या है ?

श्रम मंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) जी नहीं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री बी० पी० नायर : क्या यह सच है कि डीजल तेल की गाड़ी के ड्राइवर के विशेष रूप से इंजन के समीप बैठे रहने के कारण यह सर्वथा आवश्यक है कि इस बात को ध्यान में रखते हुए ड्राइवरों को जलने से दुर्गन्ध सांस द्वारा उसके अन्दर चली जाती है, उसका कुछ बचाव किया जाये ?

श्री आबिद अली : जी नहीं । डीजल इंजन की मोटर के ड्राइवरों को कोई ऐसा खतरा नहीं है जो डीजल के इंजन के प्रयोग के कारण पैदा होने वाला समझा जाता हो ।

श्री बी० पी० नायर : क्या यह जांच के पश्चात् विशेषज्ञ डाक्टरों की अभिलिखित राय है या यह केवल उन कुछ लोगों की राय है जो यातायात उद्योग को चलाते हैं ?

सभापति महोदय : माननीय सदस्य को राय चाहिये तथ्य नहीं ।

श्री बी० पी० नायर : मैं अधिकृत राय चाहता था क्योंकि डीजल ट्रक में कुछ अन्तर है ।

सभापति महोदय : वे पूछते हैं कि क्या मंत्री को पता है कि वैज्ञानिकों या विशेषज्ञों ने राय दी है ।

श्री आबिद अली : भारत सरकार के विशेषज्ञ ने यह राय दी है ।

श्री बी० पी० नायर : क्या यह सच है कि राज्य की यातायात और गैर-सरकारी यातायात दोनों में जो डीजल बसें चलाई जा रही हैं वे प्रायः सब भारी गाड़ियां हैं जो कि ६ या दस टन की हैं और क्या सरकार ने ऐसा उपबन्ध किया है कि इन भारी गाड़ियों के चलाने के लिये न्यूनतम समय निहित किया जाये जो कि उन से भिन्न हो जो दो या तीन टन के ट्रकों के लिये हैं ?

श्री आबिद अली : निस्संदेह यह भारी गाड़ियां हैं परन्तु उसका डीजल तेल के प्रयोग से किसी खतरे के प्रश्न से कोई सम्बन्ध नहीं है। जहां तक प्रश्न के उत्तर

श्री बी० पी० नायर : क्या यह सच नहीं है कि भारी गाड़ी के चलाने में निश्चय ही अधिक शक्ति लगानी पड़ती है और यदि हां तो क्या यह सच नहीं कि ६ या १० टन की गाड़ियों को चलाने में ड्राइवरों और कंडक्टरों को उनकी अपेक्षा अधिक शक्ति लगानी पड़ती है जो दो या तीन टन के ट्रकों को चलाते हैं ?

श्री आबिद अली : जैसा मैंने कहा है ये भारी गाड़ियां हैं और सामान्य गाड़ियों की अपेक्षा इन में अधिक शक्ति लगानी पड़ती है।

डाक तथा तार विभाग के कर्मचारियों की नियुक्तियां

*४८०. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि निम्न संवरण दर्जे के कर्मचारियों की उन के घर के जिलों में नियुक्ति के हाल के आदेशों से डाक तथा तार विभाग के क्लर्कों की पदोन्नतियों पर उलटा प्रभाव पड़ा है;

(ख) क्या सरकार को डाक तथा तार विभाग के कर्मचारियों के संघ की ओर से इस आदेश के विरुद्ध कोई अभ्यावेदन मिला है; और

(ग) यदि हां, तो इस पर क्या निर्णय किया गया है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ये आदेश केवल मुख्य पोस्टमास्टरों और निरीक्षकों पर लागू होते हैं और

निम्न संवरण दर्जे के सभी कर्मचारियों पर लागू नहीं होते और क्लर्कों की पदोन्नतियों पर इसका किसी प्रकार कोई प्रभाव नहीं पड़ता।

(ख) जी हां।

(ग) उपरोक्त (क) में वर्णित श्रेणियों के कर्मचारियों की उनके घरों के क्षेत्रों में नियुक्ति न करने के आदेश इस विचार से जारी किये गये थे ताकि कोई कर्मचारी अपने पूर्व के सम्बन्धों या सम्पर्कों से प्रभावित न हों अथवा अपने अधिकार का दुरुपयोग न करें और यह निर्णय लोक सेवा तथा लोक के बृहत्तर हितों के लिये किया गया था। यह स्थिति संघ को समझा दी गई थी ?

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या सरकार को इस बात का पता लगा है कि उन पोस्ट मास्टरों को जिन्हें अपने घर के नगरों से अन्य स्थानों पर स्थानान्तरित कर दिया जाता है, वे तन कम थोड़ा होने के कारण बहुत कठिनाई सहनी पड़ती है।

श्री राज बहादुर : वस्तुतः जैसा मैंने अभी बताया प्रशासन पदाधिकारियों को उन कारणों का जो मैंने बताये हैं अपने घर के नगरों से दूर के जिलों या स्थानों पर लगाना पड़ता है।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या ये आदेश जारी करने से पूर्व सरकार को और अधिक शिकायतें मिलने लग गई थीं ?

श्री राज बहादुर : मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्य को यह जान कर हर्ष होगा कि यह निर्णय एक सेवा संघ के सुझाव पर ही किया गया था।

श्री भक्त दर्शन : अभी माननीय मंत्री महोदय ने बताया कि इस प्रकार के आदेश दिये गये हैं कि इंस्पेक्टर लोग जिस जिले

के रहने वाले हों वहां वह न रक्खे जायें । तो क्या इस का यह अर्थ लगाया जाना चाहिये कि जो सुपरिन्टेन्डेन्ट साहबान हैं वह भी अपने स्थानों में नहीं रहन दिये जायेंगे ?

श्री राज बहादुर : आज्ञा का जो विस्तार है वह यह है कि सुपरिन्टेन्डेन्ट, इंस्पेक्टर और हेड पोस्ट मास्टर जिन मुकामों के रहने वाले हों, उन मुकामों पर उन की नियुक्ति न हो बल्कि अन्य स्थानों पर हो ।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या सरकार को मालूम है कि गवर्नमेंट के दूसरे मुहकमों के अफसरान अपने जिलों में रहते हैं, जैसे सब इंस्पेक्टर और इंस्पेक्टर पुलिस? तो क्या पोस्टल डिपार्टमेंट और डिपार्टमेंटों से कुछ भिन्न है ?

श्री राज बहादुर : सौभाग्यवश अन्य मुहकमों की जिम्मेदारी मेरे ऊपर नहीं है ।

दिल्ली राज्य को अनुदान

*४८२. **श्री आर० एन० सिंह :** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री, यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंचवर्षीय योजना के अधीन कृषकों को तकावी ऋण के रूप में वितरण के लिये दिल्ली राज्य सरकार को कुल कितनी राशि अनुदान स्वरूप दी गई ;

(ख) राज्य प्राधिकारियों ने अब तक कुल कितनी राशि का ऋण दिया है ;

(ग) क्या यह सच है कि इस राशि का बड़ा भाग उपयोग में लाया नहीं गया है ; और

(घ) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) ।

(क) योजना के पहले तीन वर्षों में, कृषकों

में तकावी रूप में वितरण के लिये भारत सरकार ने दिल्ली राज्य के लिये २४ लाख रुपये की राशि की स्वीकृति दी थी ।

(ख) राज्य सरकार ने २१, ३६, ७०० रुपये का उपयोग किया है ।

(ग) नहीं श्रीमान् ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री आर० एन० सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि तकावी लेने के लिए कितनी दरखास्तें आईं ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस के लिये तो स्टेट गवर्नमेंट से पूछना होगा ।

विस्थापित रेलवे कर्मचारी

*४८३. **श्री टी० बी० विट्ठल राव** क्या रेलवे मंत्री २ दिसम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६२५ के उत्तर के सम्बन्ध में बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने कर्मचारियों ने मूलतः पाकिस्तान के लिये विकल्प दिया था और कितनों को ३१ जनवरी, १९५५ तक पुनः नियुक्त किया गया ; और

(ख) कितने मामले अभी तक विचाराधीन हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) लगभग ६४,००० रेलवे कर्मचारियों ने मूलतः पाकिस्तान के लिये विकल्प दिया था और उन में से ३०० को भारतीय रेलवे में पुनः नियुक्त किया गया है ।

(ख) लगभग ७०० पुनः नियुक्ति के लिये प्रार्थना कर रहे हैं और उन के मामले विचाराधीन हैं ?

श्री टी० बी० विट्ठल राव : मैं जानना चाहता हूं कि क्या भारत स्थित पाकिस्तान के उच्च आयुक्त से कोई पत्र, इस अभिप्राय से

कि इन व्यक्तियों के साथ नियुक्तियों के सम्बन्ध में हमदर्दी की जाये, मिला है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : हमें इसके बारे में कोई जानकारी नहीं है ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : जब मंत्री महोदय पिछली बार नागपुर गये थे तो क्या इन व्यक्तियों का कोई प्रतिनिधि-मंडल उन से मिला था और क्या उन्होंने उनको विश्वास दिलाया था कि वह उन के मामलों पर विचार करेंगे । क्या कोई निश्चित तिथि बताई जा सकती है जब यह कार्यवाही पूरी हो जायेगी ?

श्री शाहनवाज खां : वर्तमान अनुदेशों के अनुसार इन सब रेलवे के कर्मचारियों के, जिन्होंने पाकिस्तान के लिये आखरी बार विकल्प प्रकट किये थे परन्तु जो पाकिस्तान नहीं गये थे, मामलों पर सहानुभूति से विचार किया जा रहा है । शर्त यह है कि सुरक्षा की दृष्टि से उन पर कोई आरोप न लगा हो ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : पहले एक प्रश्न में मैं ने पूछा था कि क्या इन व्यक्तियों से पुलिस अधिकारियों से अपने चरित्र के बारे में प्रमाण पत्र आदि प्राप्त करने के लिये कहा गया था और उस समय मुझे बताया गया था कि ऐसा नहीं किया गया । अब कौन से ऐसे सुरक्षा सम्बन्धी मामले हैं जिन के बारे में मंत्री महोदय निर्देश कर रहे हैं ?

श्री शाहनवाज खां : यदि किसी कर्मचारी के विरुद्ध पुलिस की कोई रिपोर्ट हो तो हमें उस पर विचार करना पड़ता है ।

श्री निम्बयार : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार की यह नीति है कि जब तक किसी रेलवे कर्मचारी को, जिस ने

पाकिस्तान के लिये अपना विकल्प प्रकट किया हो, अच्छे चरित्र का प्रमाण-पत्र पुलिस से प्राप्त नहीं होता तब तक उस की पुनः नियुक्ति नहीं होती है ।

श्री शाहनवाज खां : सभा मेरे साथ सहमत होगी कि यह एक बहुत नाजुक मामला है । किसी कर्मचारी की, जिस ने पाकिस्तान के लिये विकल्प प्रकट किया हो, पुनर्नियुक्ति करने से पहले उस की सद्भावना को जानना हमारे लिये आवश्यक होता है और इसीलिये हमें पुलिस से रिपोर्ट मांगनी पड़ती है ।

यमुना में नालियों का गन्दा पानी

*४८५. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) यमुना में नालियों के गन्दे पानी के जा मिलने को रोकने की योजना लागू करने में कहां तक प्रगति हुई है ;

(ख) क्या यह सच है कि राजधानी में अन्तड़ियों की बीमारियों से मरने वालों की संख्या बढ़ती जा रही है ;

(ग) क्या यह भी सच है कि विश्व स्वास्थ्य संगठन के विशेषज्ञों ने, जो हाल ही में भारत आये थे, यह राय प्रकट की थी कि उस नदी में गिरने वाली गन्दी नालियों के पानी में बहुत से रोग-कीटाणु रहते हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है या की जाने वाली है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) यमुना नदी में नजफगढ़, निगमबोध और दिल्ली दरवाजे के गन्दे नालों के फालतू पानी के आ पड़ने से गन्दगी पड़ती है ।

नजफगढ़ में गन्दे नाले के पानी को साफ करने का संयंत्र लगाने के लिये भूमि प्राप्त कर ली गयी है और उसे लगाने का काम अगले वित्तीय वर्ष के प्रारम्भ में शुरू हो जायेगा ।

निगमबोध पर पम्पिंग स्टेशन के विस्तार का काम पूरा हो चुका है । मशीनें आ गई हैं और उन्हें लगाने का काम जल्दी ही शुरू हो जायेगा ।

दिल्ली दरवाजे से किलोकरी तक क्षधा नाला बनाने की योजना, जो रेलवे लाइन के पार जायेगा, तैयार है और रेलवे अधिकारियों की सम्मति मिलते ही इस पर काम प्रारम्भ हो जायेगा ।

(ख) ऐसा कोई समाचार नहीं मिला ।

(ग) हाल ही में विश्व स्वास्थ्य संस्था का कोई विशेषज्ञ दिल्ली नहीं आया है और न उस ने ऐसी राय प्रकट की है ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : इस योजना को लागू करने में कितना व्यय होगा ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : इस सम्बन्ध में मेरे पास जानकारी नहीं है ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : इन मशीनों को लगाने का काम कब पूरा हो जायेगा और योजना कब पूरी होगी ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : इस सारे काम को पूरा करने में कम से कम दो तीन साल होंगे ।

नौकरी दफ्तर

*४८९. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत भर के नौकरी दफ्तरों का प्रशासन राज्य सरकारों को सौंप दिया गया है या सौंपने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस से इन दफ्तरों के कर्मचारियों की संख्या और उन के वेतनों में कमी हो जायेगी ; और

(ग) इस के क्या कारण हैं ?

अम उपमंत्री(श्री आबिद अली) : (क) से (ग). इस सम्बन्ध में राज्य सरकारों से बातचीत की जा रही है और आशा है कि जल्दी ही अन्तिम निर्णय किया जायेगा ।

कांग्रेस अधिवेशन के लिये आवड़ी में रेलवे लाइन

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

(क) सरकार ने आवड़ी में सत्यमूर्ति नगर तक जहां जनवरी, १९५५ में कांग्रेस अधिवेशन हुआ था, नई रेलवे लाइन बनाने पर कितना खर्च किया ;

(ख) यह लाइन कितने दिन तक प्रयोग में आई ;

(ग) इस लाइन पर कितने लोगों ने यात्रा की; और

(घ) टिकटों की बिक्री से कुल कितनी आय हुई ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) लगभग ३ लाख रुपये ।

(ख) १५ जनवरी, से २४ जनवरी १९५५ तक कुल दस दिन का लय ।

(ग) २,०५,८३७ ।

(घ) (१) भाग (ग) में उल्लिखित यात्रियों से १,२१,५६३ रुपये की आय हुई ।

(२) मद्रास एगमोर और मद्रास सेन्ट्रल स्टेशनों के बीच कांग्रेस अधिवेशन के कारण आने जाने वालों के कारण अनुमानत : ७ लाख रुपये की आय हुई

श्री बीरस्वामी : रेलवे मंत्रालय इस लाइन के बनाने पर हुई हानि की पूर्ति के लिये क्या करेगा ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : हानि कोई नहीं हुई, लाभ शायद हुआ हो ।

तम्बाकू का विकास

*४९२. श्री अमजद अली : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूसरी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित करने के लिये तम्बाकू विकास की कोई योजना है ?

(ख) क्या इस सम्बन्ध में भारत की केन्द्रीय तम्बाकू समिति की योजना उष-समिति की सिफारिशों प्राप्त हुई हैं ; और

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

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) दूसरी पंचवर्षीय योजना के सम्मिलित करने के लिये तम्बाकू के विकास की प्रस्थापनायें अभी सरकार के विचाराधीन हैं ।

श्री अमजद अली : क्या राज्य सरकारों को इस सम्बन्ध में कोई हिदायत दी गई है कि तम्बाकू की खेती पर गम्भीरतापूर्वक कार्यवाही की जाये ?

डा० पी० एस० देशमुख : हमें इस बात की अधिक चिन्ता है कि तम्बाकू की खेती जिस भूमि पर की जाती है उस का क्षेत्र घटाया जाये ।

कच्चे लोहे पर समुद्र भाड़ा

*४९३. श्री देवगम : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता कान्टीनेन्टल लाइन्स ने नवम्बर १९५४ में कच्चे लोहे पर भाड़ा ५ शिलिंग बढ़ा दिया और ७ जनवरी, १९५५ को उस में ढाई शिलिंग की और वृद्धि कर दी और इस की सूचना सम्बद्ध व्यापारियों को नहीं दी ;

(ख) क्या यह सच है कि विलम्बित दर के लिये अनियमित जहाजों (ट्रेम्पर्स) के भाड़े से लाभ न उठा सकने के कारण भारत के माल भेजने वाले निर्दिष्ट देशों में बीमा भाड़ा सहित मूल्य में दूसरों का मुकाबिला नहीं कर सकते ; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां, मालूम हुआ है कि कान्फ्रेंस ने इस वृद्धि के सम्बन्ध में सूचना नहीं दी । साधारणतया वह साधारण वृद्धियों की सूचना देती है न कि किसी वस्तु विशेष के भाड़े की वृद्धि की ।

(ख) अनियमित जहाजों के भाड़े समय समय पर बदलते रहते हैं जब कि कान्फ्रेंस के दर किसी अवधि विशेष में एक से रहते हैं । इसलिये यह नहीं कहा जा सकता कि अनियमित जहाजों के भाड़े सदा ही कम होंगे और उन से निर्दिष्ट देशों में माल का बीमा भाड़ा सहित मूल्य कम हो जायगा ।

(ग) सरकार ने कलकत्ता कान्टीनेन्टल कान्फ्रेंस के साथ, कलकत्ता से जाने वाले कच्चे लोहे पर विलम्बित छूट की पद्धति समाप्त करने के प्रश्न पर बातचीत शुरू कर दी है और अब यह पता चला है कि उस

बात से कान्फ्रेंस ने इस पद्धति को समाप्त कर दिया है और शुद्ध दर प्रणाली प्रारम्भ की है।

पानागढ़ हवाई अड्डे के कर्मचारी

*४९४. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पश्चिमी बंगाल के विमान कर्मचारी संघ कलकत्ता हवाई अड्डा डमडम के मुख्य सचिव से पानागढ़ हवाई अड्डे के उपकरणों और कर्मचारियों के सम्बन्ध में ३ दिसम्बर, १९५४ का कोई ज्ञापन मिला है; और

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

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां।

(ख) इस अभ्यावेदन पर विचार किया जा रहा है।

श्रीमती इला पालचौधरी : क्या पानागढ़ हवाई अड्डे के कर्मचारी कारखाना अधिनियम के अधीन रजिस्टर्ड हैं और क्या उन्हें वे सब सुविधायें नहीं मिलनी चाहियें जिन का कि इस अधिनियम में उन के लिये उपबन्ध है ?

श्री राज बहादुर : जहां तक हमारा सम्बन्ध है, वहां एक ही स्थाई कर्मचारी नियुक्त किया गया है बाकी सभी कर्मचारी विशेषतया उसी स्थान के लिये नियुक्त किये गये हैं।

श्रीमती इला पालचौधरी : क्या सरकार इन कर्मचारियों को किसी अन्य हवाई अड्डे या हिन्दुस्तान विमान कारखाने में नियुक्त करने पर विचार करेगी ?

श्री राज बहादुर : यह तो इस बात पर निर्भर है कि सरकार के पास उन्हें खपाने के लिये कितनी गुंजाइश है।

श्रीमती इला पालचौधरी : क्या इस हवाई अड्डे के उपकरणों, जिन में विमान भी हैं, का भारतीय उड्डयन उद्योग ठोक ढंग से प्रयोग नहीं कर सकता, और यदि नहीं तो क्यों नहीं ?

श्री राज बहादुर : इस पर बहुत देर तक विचार किया गया है। हमें विवश हो कर इस परिणाम पर पहुंचना पड़ा है कि ऐसा सम्भव नहीं है। इस का कारण यह है कि कर्टिस कमेण्डोज (ढंग के) विमान माल या यात्री ले जाने के लिये उपयुक्त नहीं हैं। यह विमान डकोटा से लगभग ५० प्रतिशत अधिक बोझ लाद सकता है परन्तु इस में पेट्रोल शत प्रतिशत अधिक लगता है और साथ ही ये इतने सुरक्षित नहीं हैं जितने कि होने चाहियें।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

पर्यटन

*४५६. श्री एस० एन० दास : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के भीतरी पर्यटन के प्रश्न पर विचार किया गया था या किया जा रहा है। जिससे कि तीर्थ यात्रियों, छुट्टी पर जाने वाले युवकों और मजदूरों के लिये सुविधाओं का प्रबन्ध किया जा सके; और

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कोई सर्वेक्षण किया गया है या करने का विचार है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख) भीतरी पर्यटन के विकास के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है, इस में अन्य बातों के अतिरिक्त तीर्थयात्रियों

और छुट्टी पर जाने वाले युवकों और मजदूरों के लिये सुविधाओं का प्रबन्ध करना भी शामिल हैं ।

परसिया में खान दुर्घटना

*४५७. { सरदार हुक्म सिंह :
श्री पी० सी० बोस :

क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में परसिया की कोयला खान में १० दिसम्बर, १९५४ को हुई खान दुर्घटना की जांच की गई है;

(ख) यदि हां, क्या सरकार ने जांच के प्रतिवेदन पर विचार किया है; और

(ग) क्या कम्पनी ने कोई लापरवाही बरती थी ?

श्रम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) :

(क) से (ग). इस दुर्घटना के कारणों और परिस्थितियों की जांच करने के लिये एक जांच न्यायालय बनाया गया है और जांच अभी जारी है । न्यायालय की उपपत्तियां अभी नहीं मिली हैं ।

दक्षिणी रेलवे में नौकरी के खाली स्थान

*४६०. श्री केशवेयंगार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अभी तक मैसूर रेलवे कहलाने वाली रेलवे के कितने नौकरी के खाली स्थान संविलयन के बाद भी "मैसूर रेलवे के नौकरी के खाली स्थान" समझे गये हैं ;

(ख) नौकरी के यह खाली स्थान किस श्रेणी में रिक्त हुये हैं ; और

(ग) क्या इस प्रकार के सुरक्षण घोषित स्थानों पर भी लागू होते हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) भूतपूर्व मैसूर स्टेट रेलवे कर्मचारियों के पुष्टीकरण के लिये १४-४-१९५१ तक अर्थात् दक्षिणी रेलवे के निर्माण के दिन तक, वर्तमान

नौकरी के १४६ स्थाई अधोषित खाली स्थान भूतपूर्व मैसूर स्टेट रेलवे के खाली स्थान समझे गये हैं ;

(ख) सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें खाली स्थानों का श्रेणीवार व्यौरा दिया गया है [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३०] ।

(ग) नहीं, क्योंकि घोषित स्थानों में कोई स्थाई खाली पद नहीं था ।

पठानकोट-जम्मू सड़क

*४६२. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पठानकोट-जम्मू सड़क के निर्माण में अभी तक कितनी प्रगति हुई है ; और

(ख) इस काम के कब तक पूरे हो जाने की आशा की जाती है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख), कुछ वर्ष पूर्व कोलतार पड़ी हुई एक तरफा सड़क जिस पर रास्ते में पड़ने वाली मुख्य नदियों पर पुल भी थे, बनाई गई थी । दोतरफा यातायात के योग्य बनाने के लिये सड़क को चौड़ा करने का काम किया जा रहा है और आशा की जाती है कि जुलाई १९५५, के अन्त तक यह कार्य समाप्त हो जायेगा ।

भारत और पाकिस्तान के मध्य रेल यातायात

*४६३. श्री ए० एन० विद्यालंकार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत और पाकिस्तान के मध्य रेल यातायात के सम्बन्ध में वित्तीय व्यवस्था क्या है ;

(ख) क्या पाकिस्तान न इस यातायात से सम्बन्धित अपनी तमाम वित्तीय देयताओं का भुगतान कर दिया है ।

(ग) क्या माल तथा यात्रियों के यातायात के लिये लाहौर-फ़िरोज़पुर रेल मार्ग को भी खोलने का विचार है; और

(घ) यदि हां, तो कब ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) पाकिस्तान और भारत के मध्य होने वाला तमाम माल और पारसल यातायात "भुगतान किया गया—भुगतान करना है" प्रणाली के अनुसार बुक किया जाता है। इस प्रणाली के अनुसार बुक करने वाले देश के सीमान्त स्टेशन तक का शुल्क का भुगतान ले लिया जाता है तथा यात्रा के शेष भाग के लिये लिख दिया जाता है कि शुल्क का भुगतान किया जाना है ।

यात्रियों को प्रत्येक देश के सीमान्त स्टेशन तक का टिकट दिया जाता है तथा यात्री दूसरे देश के पहले सीमान्त स्टेशन पर फिर अपना टिकट खरीदते हैं ।

(ख) यह प्रश्न ६ नवम्बर, १९४६ के बाद के किये गये कार्य के सम्बन्ध में उत्पन्न नहीं होता है क्योंकि उस दिनांक से "भुगतान किया गया—भुगतान करना है" प्रणाली को लागू कर दिया गया है । ६ नवम्बर, १९४६ से पहले के सौदों के सम्बन्ध में जो दावे हैं उनका वित्तीय निपटारा सितम्बर, १९४६ के "अवमूल्यन" के समय से रूका हुआ है और यह निपटारा, भारत तथा पाकिस्तान की सरकारों के बीच सरकारी मामलों के समन्वय के सम्बन्ध में कोई निर्णय हो जाने पर, कर दिया जायेगा ।

(ग) और (घ). लाहौर-फ़िरोज़पुर रेल-मार्ग को खोलने के लिये पाकिस्तान की सरकार से अभी तक कोई औपचारिक प्रार्थना प्राप्त नहीं हुई ।

हवाई अड्डे

*४७४. श्री आर० एस० तिवारी : क्या संचार मंत्री एक विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिस में निम्न-लिखित बातें दिखाई गई हों :

(क) पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत उसके आरम्भ होने के समय से कितने हवाई अड्डों का निर्माण किया गया है और कितने हवाई मार्ग आरम्भ किये गये हैं ;

(ख) उन पर कितना व्यय हुआ ;

(ग) ये हवाई अड्डे कहां कहां पर हैं और किन मार्गों पर विमान चलत हैं ; और

(घ) क्या सरकार विन्ध्य प्रदेश के लिये भी हवाई अड्डे बनाने और हवाई मार्ग आरम्भ करने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं माननीय सदस्य द्वारा इच्छित विवरण सदन-पटल पर प्रस्तुत करता हूं । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३१]

विदेशी पर्यटक

*४७७. श्री बी० डी० शास्त्री : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५२-५३, १९५३-५४ तथा १९५४-५५ में अब तक विदेशी पर्यटकों के आगमन से कितना राजस्व अर्जित किया गया है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज़ खां): १९५२-५३ में अर्जित की गई विदेशी विनिमय की राशि का अनुमान लगभग २.५ करोड़ रुपया लगाया जा सकता है । १९५३-५४ तथा १९५४-५५ के आकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

न्यूटन चिकली कोयला खान में दुर्घटना

*४८१. ठाकुर युगल किशोर सिंह :
क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या न्यूटन चिकली कोयला खान में हाल में हुई दुर्घटना में जिन कोयला खोदने वाले मजूरों की जाने गई उनकी विधवाओं तथा बच्चों को प्रतिकर का भुगतान करने के सम्बन्ध में कोई निर्णय किया गया है;

(ख) यदि हां, तो भुगतान मापमान क्या है; और

(ग) इस काम के लिये कुल कितनी धन राशि मंजूर की गई है ?

श्रम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) :

(क) आश्रितों को कामगार प्रतिकर अधिनियम के अनुसार जितना प्रतिकर मिल सकता है दिया जायेगा । इसके अतिरिक्त सरकार तथा कुछ अन्य निकायों द्वारा शोकाकुल परिवारों को भुगतान करने के लिये कुछ तदर्थ सहायता राशियां भी मंजूर की गई थीं ।

(ख) और (ग). प्रतिकर की मात्रा कामगार प्रतिकर अधिनियम में दिये हुये मापमान के अनुसार, निर्धारित की जाती है । प्रबंधकों ने इस हिसाब में छिदवाड़ा के कामगार प्रतिकर आयुक्त के पास ६५,०३० रुपये की राशि जमा कर दी है । सहायतार्थ मंजूर की गई राशियों का व्योरा देने वाला एक विवरण लोक सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३२]

डाक तथा तार लेखा सेवा

*४८६. श्री लुषार चटर्जी : क्या संचार मंत्री २४ नवम्बर, १९५४ के अता-

रांकित प्रश्न संख्या २६६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डाक तथा तार लेखा सेवा परीक्षा के सम्बन्ध में विमुक्त अंक प्राप्त करने की सीमा को निर्धारित करने के सम्बन्ध में अब तक कोई निर्णय किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या पुनरीक्षित निर्णय के आधार पर पुराने परीक्षार्थियों के मामलों पर भी विचार किया जायेगा ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) हां ।

(ख) नहीं ।

भारतीय नौवहन

*४८७. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय निर्यातकों से इस प्रकार की शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि भारतीय जलयानों से माल भेजने में उनको बड़ी असुविधा का सामना करना पड़ता है ; और

(ख) यदि हां, तो इन शिकायतों के सम्बन्ध में जांच करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाहियां की हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) इंग्लैण्ड तथा यूरुप के व्यापार में भारतीय जलयानों द्वारा भेजे गये माल के देर से आने तथा अन्य बातों के सम्बन्ध में माल भेजने वालों से एक दो शिकायतें प्राप्त हुई हैं ।

(ख) इन शिकायतों की ओर तत्संबंधी भारतीय नौवहन समवायों का ध्यान आकर्षित किया गया है, और सरकार ने उन पर नियमित तथा कुशल सेवा के बनाये रखने के लिये भी जोर दिया है ।

दिल्ली के धोबी

*४८८. श्री पुन्नूस : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को दिल्ली के धोबियों से एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ;

(ख) उस अभ्यावेदन का उद्देश्य क्या है; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर):

(क) दिल्ली राज्य प्राधिकारियों से किये गये अभ्यावेदन की प्रतियां प्राप्त हुई हैं ।

(ख) उस अभ्यावेदन में एक धोबी उपनगर बनाये जाने, अनुज्ञप्ति फ़ीस के समाप्त किये जाने तथा वर्तमान जल-शुल्क की दर के कम किये जाने की मांग की गई थी ।

(ग) यह विषय दिल्ली राज्य सरकार के विचाराधीन है ।

खाद्य नीति

*४९०. श्री एल० एन० मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने १९५५ की खाद्य सम्बन्धी नीति की रूपरेखा तैयार कर ली है ;

(ख) यदि हां, तो वह क्या है ;

(ग) क्या गेहूं का कोई रक्षित भंडार बनाया जायेगा;

(घ) यदि हां, तो उस में संग्रह किये जाने वाले गेहूं की मात्रा कितनी होगी; और

(ङ) उसे किन स्रोतों से प्राप्त किया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) से (ङ). इस समय देश की

खाद्य संभरण की स्थिति बहुत संतोषजनक है । चावल तथा मोटे अनाज पहले से ही पूर्ण रूप से अपनियंत्रित किये जा चुके हैं और गेहूं के लिये नये मुक्त-क्षेत्र बना कर या वर्तमान मुक्त गेहूं क्षेत्रों का विस्तार कर के गेहूं सम्बन्धी नियंत्रणों को और अधिक शिथिल करने की वर्तमान नीति को जारी रखने की प्रस्थापना है ।

चावल या मोटे अनाज के आयात करने का अब कोई प्रश्न नहीं है । वास्तविकता तो यह है कि सरकार ने चावल के निर्यात की आज्ञा दे दी है ।

कुछ हद तक वर्तमान खपत के लिये और कुछ हद तक केन्द्रीय रक्षित भंडार के लिये गेहूं का आयात करने का विचार है । अभी यह बताना कठिन है कि हम कितना गेहूं केन्द्रीय रक्षित भंडार में रख सकेंगे और गेहूं का आयात हम किन निश्चित स्रोतों से कर सकेंगे ।

रेल के डिब्बों का कारखाना, अजमेर

*४९५. श्री नवल प्रभाकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अजमेर के रेल के डिब्बे तथा वैगन के कारखाने में १९५४ में कितने माल डिब्बों और सवारी डिब्बों की मरम्मत की गई ;

(ख) उसी काल में वहां पर कितने नये माल डिब्बे और सवारी डिब्बे तैयार किये गये ;

(ग) ये माल डिब्बे किन श्रेणियों के हैं ; और

(घ) प्रत्येक श्रेणी क कितने डिब्बे

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (घ). एक विवरण सभा-पटल पर रख

दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३३].

विदेशी पर्यटक

*४९६. श्री चौधरी मुहम्मद शफी : क्या परिवहन मंत्री सभा पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिस में यह दिखाया गया हो कि :

(क) १९५४ में भारत का पर्यटन करने वाले विदेशी पर्यटकों की संख्या क्या थी, प्रत्येक देश के आंकड़े अलग अलग दिये जायें ; और

(ख) सरकार द्वारा नियोजित पर्यटक पथ प्रदर्शकों की संख्या कितनी है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) : एक विवरण लोक-सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३४]

(ख) सात।

सीमान्त सड़क (पंजाब)

*४९७. सरदार अकरपुरी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार पंजाब की सीमा के साथ साथ एक पक्का सड़क बनाने का विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उस की अनुमानित लागत कितनी है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). भारत सरकार ऐसी कोई सड़क बनाने का विचार नहीं कर रही है। यह

विषय मूल रूप से राज्य सरकार से सम्बन्ध रखता है।

अजमेर के डाक कर्मचारी

*४९८. श्री एम० बी० भार्गव : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) अजमेर के प्रधान डाक घर में काम करने वाले डाकियों की संख्या कितनी है ;

(ख) वे कितने खंडों में काम करते हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि दिन की दोनों डाकों का वितरण करने के लिये केवल एक ही डाकिया नियुक्त किया गया है, जिस का परिणाम यह है कि जनता को पत्र बहुत विलम्ब से प्राप्त होते हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का विचार किया जा रहा है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) सात अवकाशित डाकियों समेत डाकियों की संख्या ५७ है।

(ख) प्रत्येक वितरण (डिलीवरी) में २४ गश्त होते हैं।

(ग) किसी भी डाकिये से दोनों डिलीवरियां नहीं बंटवाई जाती हैं। असाधारण परिस्थितियों में, जब कि अनुपस्थितियों की संख्या बहुत अधिक होती है, तो एक ही डाकिये से निकटवर्ती गश्त के वितरण के काम को भी करने के लिये कहा जाता है।

(घ) यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

नये डाक टिकट बेचने वाले डाकघर

*४९९. सेठ गोविन्द दास: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ऐसे डाकघरों की संख्या बढ़ाने का विचार कर रही है जो नये डाक टिकटों को, उन के जारी किये जाने के बाद, आरम्भ के कुछ दिनों में बेचते हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : नये प्रचलित किये गये डाक-टिकट सदा ही सब डाक घरों में भेज दिये जाते हैं । केवल दो अवसरों पर ही समय के अभाव के कारण स्मारक-टिकटों का प्रचलन सीमित रह गया और सारे कार्यालयों में इन का वितरण नहीं किया जा सका ।

खाद्यान्नों के भावों में गिरावट

* ५००. श्री भागवत झा आजाद : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जिन स्थानों पर भाव बहुत अधिक गिर गये हैं, वहां पर किसानों को सहायता देने के लिये सरकार ने अभी तक भिन्न भिन्न प्रकार का मोटा आनज कितनी मात्रा में खरीदा है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : राज्य सरकारों से पूछताछ की जा रही है और शीघ्र ही एक विवरण सभा की पटल पर रखा जायेगा ।

खाद्य नियंत्रण आदेश का प्रख्यापन

*५०१. श्री एन० बी० चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या पश्चिमी बंगाल सरकार ने हाल ही के खाद्य नियंत्रण आदेश के प्रख्यापन से पहले भारत सरकार से परामर्श किया था ?

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

जल की रोगहारी विशेषतायें

*५०२. श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दो रूसी विशेषज्ञ, इस देश में खनिज-युक्त जल आरोग्य केन्द्र (स्या) स्थापित करने की दृष्टि से, जल की रोगहारी विशेषताओं की जांच करते हुए सारे देश का दौरा कर रहे हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उन के परिश्रम का क्या फल निकला है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) दो रूसी विशेषज्ञों ने १ जनवरी, से ६ फरवरी, १९५५ तक देश का दौरा किया और खनिज-युक्त झरनों की जांच करने के सम्बन्ध में दो जगह गये ।

(ख) ३ फरवरी, १९५५ को रूसी विशेषज्ञों के विचारों को व्यक्त करने वाला एक प्रतिवेदन प्राप्त हुआ था और उस की जांच की जा रही है ।

दिल्ली परिवहन सेवा

*५०४. डा० सत्यवादी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम-जातियों के लिये रिक्तियों के सुरक्षण का सिद्धांत दिल्ली परिवहन सेवा पर लागू नहीं किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो इस के कारण ;

(ग) क्या सरकार अपेक्षित अभ्यंग को सुरक्षित करने की प्रस्थापना करती है ; और

(घ) क्या दिल्ली परिवहन सेवा के विभिन्न व्यवसायों में सेवायुक्त अनुसूचित

जातियों के व्यक्तियों की वर्तमान संख्या तथा सम्पूर्ण संख्या के सम्बन्ध में उनके अनुपात को बताने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जायेगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ग). दिल्ली सड़क परिवहन प्राधिकार ने अपने संगठन में १२ प्रतिशत पदों को अनुसूचित जातियों के लिये सुरक्षित कर देने के सिद्धांत को स्वीकार कर लिया है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

(घ) अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण लोक-सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३५]

बिना टिकट यात्रा

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

(क) क्या हाल ही में पूर्वोत्तर रेलवे की पीलीभीत शाहजहांपुर ब्रांच लाइन पर बिना टिकट यात्रा का पता लगाने के लिये धावा किया गया था ;

(ख) कितने व्यक्ति बिना टिकट यात्रा करते हुए पकड़े गये ;

(ग) उन से किराये तथा दंड के रूप में क्रमशः कितनी रकम वसूल की गई ; और

(घ) पकड़े गये व्यक्तियों, किराया, जुर्माना तथा दंड के रूप में वसूल की गई रकमों को देखे यह धावा सन् १९५४ के प्रारम्भ से किये गये इसी प्रकार के पहले धावों की तुलना में कैसा रहा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां, ६ फरवरी, १९५५ को।

(ख) छः

(ग) किराया—नौ आने दंड—कुछ भी नहीं।

(घ) सन् १९५४ में शाहजहांपुर-पीलीभीत संक्शन पर किये गये आठ धावों की तुलना में, ६ फरवरी १९५५ को किया गया धावा पकड़े गये व्यक्तियों की संख्या सम्बन्ध में कोई सहज गोचर असाधारणता को प्रकट नहीं करता है, यद्यपि वसूल किया गया किराया तथा दंड बहुत कम था।

इंडियन एयरलाइंस कार्पोरेशन-यातायात

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

(क) इंडियन एयरलाइंस में जुलाई से दिसम्बर, १९५४ की अवधि में (१) यात्री यातायात, (२) भाड़ा यातायात और (३) डाक ले जाने को टन मील संख्या क्या रही ; और

(ख) सन् १९५४ में इंडियन एयर लाइंस कार्पोरेशन को कुल कितनी हानि उठानी पड़ी ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) मैं अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण लोक-सभा-पटल पर रखता हूँ। [देखिये परिशिष्ट, ३, अनुबन्ध संख्या ३६]

(ख) लाभ तथा हानि का लेखा वित्तीय वर्ष के अनुसार निकाला जाता है और कार्पोरेशन का वित्तीय वर्ष ३१ मार्च को समाप्त होता है : ब्याज तथा अवसयण प्रभार के लिये उपबन्ध करने

के पश्चात् एयर लाइंस कार्पोरेशन का पत्री वर्ष, १९५४ में राजस्व से अधिक होने वाला व्यय कोई १११.६३ लाख रुपये निकलता है।

सड़कों का विकास

*५०७. श्री भक्त दर्शन : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
(क) क्या नेपाल को जाने वाली उत्तर प्रदेश, बिहार तथा पश्चिमी बंगाल की सड़कों के विकास की कोई योजना तैयार की गई है ; और

(ख) यदि हां, तो उस का ब्यौरा क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) और (ख). भारत सरकार ने नेपाल को जाने वाली सड़कों के विकास के लिये कोई विशेष योजना नहीं बनाई है। इसकी मुख्य जिम्मेदारी सम्बन्धित राज्य सरकारों पर है। भारत सरकार ने फिर भी नेपाल को जाने वाली या नेपाल की सीमा से गुज़रने वाली सड़कों के विकास के लिये, जिनकी एक सूची सभा की मेज पर रखी गई है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३७] उत्तर प्रदेश तथा बिहार सरकार को अनुदान दिया है। इस के अतिरिक्त भारत सरकार ने वर्तमान पंचवर्षीय योजना में नेपाल सीमा के पास के राष्ट्रीय राजमार्ग २८ए के जो बिहार में चकिया से रक्सौल तक जाता है, विकास को भी शामिल किया है।

हवाई डाक

*५०८. श्री झूलन सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वायुयानों के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने की दशा में क्या उसको नष्ट हो जाने से बचाने के लिये हवाई डाक को

अग्नि सिद्ध लिफाफों में बन्द करने का कोई प्रयत्न किया गया है; और

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

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :
(क) और (ख). अब तक की गई जांच से यह ज्ञात होता है कि ऐसे अग्नि सिद्ध थैलों का बनाना, जो वायु दुर्घटनाओं के समय तेज ज्वालाओं में पड़ी डाक को पूर्णतया सुरक्षित रख सकें, संभव नहीं है। इस मामले की अग्रेतर जांच की जा रही है।

पंजाब की निर्माण तथा नाली योजना

*५०९. श्री डी० सी० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री १४ सितम्बर, १९५४ के अतारांकित प्रश्न संख्या ४५४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगी :

(क) क्या पंजाब सरकार ने अब तक जल प्रदाय तथा नाली सम्बन्धी कोई योजनायें पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किये जाने के लिये प्रस्तुत की हैं ;

(ख) यदि हां, तो उन का ब्यौरा तथा उन की लागत ; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या निर्णय किये हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) जी हां।

(ख) अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट, ३, अनुबन्ध संख्या ३८].

(ग) भारत सरकार ने पंजाब सरकार को योजना की अधवी में व्यय किये जाने के लिये उसे की नगरीय जल प्रदाय तथा जल निस्सारण योजनाओं के लिये ७५.० लाख रुपये की ऋण और ग्रामीण जल प्रदाय तथा स्वच्छता सम्बन्धी योजनाओं के लिये

२१.० लाख रुपये का सहायक-अनुदान स्वीकृत किया है ।

हिन्दी में तार

*५१०. श्री हेडा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में तारघरों में हिन्दी चालू करने का क्या कार्यक्रम है; और

(ख) क्या कुछ ऐसे तारघर हैं जहाँ केवल हिन्दी में ही काम होता है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) १९५५ के अन्त तक हिन्दी के लगभग ४५० प्रशिक्षित आपरेटर उपलब्ध हो जायेंगे । शनैः शनैः ग्रामीण क्षेत्रों में भी इस सेवा का विस्तार किया जायेगा और बड़े बड़े तारघरों में सेवा के घंटे बढ़ाये जायेंगे ।

(ख) जी नहीं ।

कान्सटिलेशन विमान सेवा

*५११. श्री मुरारका : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का दिल्ली और बम्बई के बीच प्रतिदिन एक कान्सटिलेशन विमान चलाने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इस सेवा की कब से चालू होने की संभावना है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) नहीं, श्रीमान ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

१२६. गदेषणा परिषद् की दूध संभरण योजना

*५१२. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बातने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत सरकार और दिल्ली राज्य सरकार के बीच इस सम्बन्ध में बातचीत हुई थी कि दिल्ली राज्य सरकार भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् की दूध संभरण योजना अपने हाथ में ले ले ; और

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

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) और (ख). जी हां । अभी बातचीत चल रही है ।

कोयला खानों के श्रमिकों के लिये अ

*५१३. श्री बी० पी० नायर : क्या श्रम मंत्री २९ नवम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ४४७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोयला खान श्रमिक कल्याण निधि से निकाली गई धनराशि से ३१ दिसम्बर, १९५४ तक कोयला खान श्रमिकों के लिये कितने मकान बने; और

(ख) उस तिथि तक कितने प्रतिशत श्रमिकों को उपयुक्त मकान नहीं मिले ?

श्रम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) :

[(क) कोयला खान श्रमिक कल्याण निधि से २१५३ मकान बनवाये गये हैं । जिन मकानों के लिये कोयला खान श्रमिक कल्याण निधि से वित्तीय सहायता दी गई है, उनकी संख्या यह है :-

मंजूरी दी गई	३३८०
निर्मिति	१५९४
जिनका निर्माण हो रहा है	६३

(ख) यह जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

मिली जुली खेती

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

(क) क्या १९४१ और १९४६ के बीच भारत के तीन प्रान्तों में मिली जुली खेती के सम्बन्ध में कोई अनुसंधान किये गये ;

(ख) यदि हां, तो उन प्रान्तों के क्या नाम हैं ;

(ग) उससे कौन कौन से आर्थिक लाभ प्राप्त हुये ;

(घ) प्रयोग में जो दोष तथा कमियां पाई गईं, क्या बाद में उनको दूर करने के कोई प्रयत्न किये गये; और

(ङ) इस समय किन किन राज्यों में मिली जुली खेती हो रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन):

(क) जी हां, चार प्रान्तों में मिली जुली खेती के सम्बन्ध में परीक्षण किये गये ।

(ख) उत्तर प्रदेश, सी० पी० और बरार (जो अब मध्य प्रदेश है), पश्चिमोत्तर सीमाप्रान्त और सिन्ध (जो अब पाकिस्तान में हैं) ।

(ग) इन योजनाओं के अन्तर्गत जो अन्तिम परिणाम निकले हैं, उनसे पता चलता है कि सामान्यतः मिली जुली खेती साधारण खेती के मुकाबले में अधिक लाभकारी है ।

(घ) जी नहीं । ये प्रयोग जारी नहीं रखे गये ।

(ङ) सरकार को कोई जानकारी नहीं है । भारतीय कृषि गवेषणा परिषद

मिली जुली खेती की योजना का आर्थिक प्रबन्ध किसी राज्य में नहीं कर रही है ।

अखिल भारतीय चिकित्सा सेवा

*५१५. श्री रघुनाथ सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सरकार का एक केन्द्रीय चिकित्सालय अथवा स्वास्थ्य सेवा का गठन करने का विचार है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर): जी हां । भारत सरकार एक केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा का गठन करने के लिये एक प्रस्ताव पर विचार कर रही है । इस सेवा में उन सारे पदों को छोड़ कर जो रेलवे तथा रक्षा मंत्रालयों के अधीन हैं, चिकित्सा लोक स्वास्थ्य और चिकित्सा गवेषणा सम्बन्धी सारे पद केन्द्रीय सरकार के नियंत्रण में होंगे ।

विहटले परिषदें

*५१६. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने डाक और तार विभाग में विहटले परिषदों की स्थापना करने का निश्चय किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस सम्बन्ध में जारी किये गये आदेशों की एक प्रति सभा-पटल पर रखेगी ; और

(ग) यदि नहीं, तो कब तक इस प्रस्थापना को कार्यान्वित किया जायेगा ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां ।

(ख) इस योजना के ब्यौरे पर विचार किया जा रहा है ।

(ग) अभी इस अवस्था में कोई तिथि नहीं बताई जा सकती ।

रेलगाड़ियों के डिब्बे और इंजन

*५१७. श्री बी० मिश्र: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस साल पश्चिमी जर्मनी से अभी तक कितने भाप के इंजन मंगाये गये हैं ;

(ख) इन इंजनों की कुल लागत कितनी है ;

(ग) क्या यह सच है कि मांग के एक बड़े भाग की अभी पूर्ति नहीं हुई है ; और

(घ) यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १-४-१९५४ से ३१-१-१९५५ तक ७३ इंजन हैं ।

(ख) लोक-सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनु-बन्ध संख्या ३९]

(ग) जी हां, किन्तु पश्चिमी जर्मनी से इंजनों के संभरण में कोई विलम्ब नहीं है ।

(घ) इंजन देने के सम्बन्ध में जो संविदा है उस के अनुसार इंजन तैयार किये जा रहे हैं, अतः यह प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता ।

बेकारी का बीमा

*५१८. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या श्रम मंत्री १६ नवम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बेकारी के बीमे की समस्या का अध्ययन करने के लिये नियुक्त किये गये कर्मचारी दल ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है; और

(ख) यदि नहीं, तो प्रतिवेदन के कब तक प्रस्तुत होने की संभावना है ?

श्रम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) :

(क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) लगभग दो मास में ।

भारतीय टेलीफोन उद्योग

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

(क) क्या भारतीय टेलीफोन उद्योगों के प्रबन्ध निदेशक इसके उत्पादों की बिक्री के लिये १९५४-५५ में विदेश गये ; और

(ख) यदि हां, तो वे किन किन देशों को गये और उनके जाने से क्या परिणाम निकले ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां ।

(ख) नवम्बर, १९५४ में भारतीय टेलीफोन उद्योगों के प्रबन्धक बर्मा गये और जनवरी-फरवरी १९५५ में प्रबन्ध निदेशक इंडोनेशिया गये । बर्मा में इस समय अधिक व्यापार की कोई आशाएँ नहीं हैं, क्योंकि वहाँ की सरकार ने अभी हाल ही में एक विदेशी सार्थ को एक बड़ा ठेका दिया है । प्रबन्ध निदेशक ने अभी हाल ही में इंडोनेशिया जाने के सम्बन्ध में अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है । प्रतिवेदन में जो सुझाव दिये गये हैं, उन पर विचार किया जा रहा है ।

कलकत्ता पत्तन

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

(क) १९५३-५४ में कलकत्ता पत्तन से कुल कितने राजस्व की प्राप्ति हुई ;

(ख) क्या यह सच है कि यद्यपि पिछले वर्ष के मुकाबले में राजस्व की प्राप्ति कम हुई है, किन्तु व्यय बढ़ गया है ;

(ग) यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं ; और

(घ) अगले वर्ष के लिये प्राप्ति और व्यय में संतुलन लाने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) ८,१७,७२,५६६ रुपये ।

(ख) जी हां ।

(ग) यातायात के घटने के कारण आय कम हुई । न्यूनतम मजूरी अधिनियम के उपबन्धों के कार्यान्वित के परिणामस्वरूप जो अतिरिक्त खर्चा हुआ, मुख्यतः उसी से व्यय में वृद्धि हो गई ।

(घ) १ जून, १९५४ से कुछ वस्तुओं पर पत्तन भार बढ़ा दिये गये ।

फार्म विकास

*५२१. श्री आर० एन० सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राज्य अमरीका की सरकार की सहायता से फार्म विकास का एक कार्य क्रम चलाने की कोई प्रस्थापना है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस मामले में कोई निर्णय किया गया है ; और

(ग) इस कार्यक्रम की मुख्य बातें क्या हैं ?

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

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते

परासिया कोयले की खान

*५२२. श्री नवल प्रभाकर : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में परासिया कोयले की खान में से अब तक कितनी लाशें निकली हैं ; और

(ख) क्षतिपूर्ति के रूप में अब तक कितनी राशि दी गई है ?

श्रम मंत्री (श्री खंडू भाई देसाई) :

(क) ६० ।

(ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४०]

पोरपंजाल में डाक का परिवहन

*५२३. श्री चौधरी मुहम्मद शफी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शीत ऋतु में जम्मू और काश्मीर राज्य के पोरपंजाल (बनिहाल का दर्रा) में डाक ले जाने के लिये सामान्यतः कितने व्यक्ति लगाये जाते हैं ;

(ख) पिछले दो वर्षों में इस पथ पर जो दुर्घटनायें हुई उन से कितने कर्मचारी आहत हुए ;

(ग) कर्मचारियों को क्या सुविधाएँ दी जाती हैं ; और

(घ) पिछले दो वर्षों में बर्फ के तूफानों से जो व्यक्ति मरे अथवा घायल हुए उन के रिश्तेदारों को कितना प्रतिकर दिया गया ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) डाक विभागीय रूप से नहीं ले जाई जाती है, अपितु एक बाहर के ठेकेदार,

मैसर्स राधा किशन को० यह काम करत है । जब दर्रा बर्फ से ढक जाता है, तो ठेकेदार सामान्यतः ३० से ४० तक मजदूर लगा लेता है । प्रत्येक मजदूर २० सेर का बोझ ले जाता है ।

(ख) ठेकेदार ने बताया है कि पिछले दो वर्षों से कोई दुर्घटना नहीं हुई और न कोई हताहत हुआ है ।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठते क्योंकि यह काम विभाग की ओर से नहीं किया जाता है । सारा उत्तरदायित्व ठेकेदार का ही है ।

कपास

*५२४. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में कपास का उत्पादन बढ़ाने के लिये सरकार ने क्या उपाय किये ; और

(ख) उक्त अवधि में इस पर कितना खर्च हुआ ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) और (ख). लोक-सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४१]

बिना टिकट के यात्रा

*५२५. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५४ में भारतीय रेलों में बिना टिकट के यात्रा करने-वालों की अनुमानित संख्या क्या है और उस से अनुमानतः कितनी हानि हुई ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : १९५४ में बिना टिकट के यात्रा करते हुए ७६,२३,३३७

यात्री पकड़े गये और उन से अधिक किराये तथा जुर्माने के रूप में १,५४,११,६१५ रुपये वसूल हुए । किन्तु १९५४ में बिना टिकट के यात्रा करने वाले ऐसे यात्रियों की संख्या जो कि पकड़े नहीं गये, और उस से भारतीय रेलों को हुई हानि का अनुमान उपलब्ध नहीं है ।

रेलों में स्थान सुरक्षित करवाने की सुविधायें

*५२६. डा० सत्यवादी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई सेन्ट्रल रेलवे स्टेशन पर गाड़ियों में स्थान सुरक्षित करवाने की सुविधा की व्यवस्था न होने के कारण यात्रियों को स्थान सुरक्षित करावने के लिये वहां से दो-तीन मील दूर चर्चगेट स्टेशन तक जाना पड़ता है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के कारण ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) बम्बई सेन्ट्रल स्टेशन पर गाड़ियों में स्थान सुरक्षित नहीं किये जाते । सभी आरक्षण चर्चगेट रिजर्वेशन आफिस में किया जाता है जो चर्चगेट स्टेशन के बिल्कुल सामने है ;

(ख) जनता की मांग पर रिजर्वेशन आफिस चर्चगेट में रखा गया है । बीच में होने के कारण यह लोगों के लिये अधिक सुविधाजनक है ।

अलगेशन समिति का प्रतिवेदन

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

(क) विभाग की ओर से भोजन-व्यवस्था के सम्बन्ध में अलगेशन समिति ने क्या सिफारिशें की हैं ;

(ख) क्या सरकार ने उन को स्वीकार कर लिया है ; और

(ग) यदि हां, तो उन की कार्यान्विती किस प्रकार की जा रही है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जिन रेलवेज पर विभाग की ओर से कोई भोजन-व्यवस्था नहीं है, वहां प्रयोग रूय में एक सीमा के अन्दर, कम व्यय वाली भोजन की व्यवस्था होनी चाहिये, ताकि सेवा का एक मान दंड स्थापित हो सके ।

(२) बिना लाभ हानि के आधार पर विभागीय भोजन-व्यवस्था करने के लिये पग उठाये जाने चाहियें ।

(ख) और (ग). जी हां । उन को कार्यान्वित किया जा रहा है ।

परिवहन मंत्रणा परिषद्

*५२८. { सरदार हुक्म सिंह :
श्री विभूति मिश्र :

क्या परिवहनमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में सड़क द्वारा परिवहन में संचरण की स्वतंत्रता और मोटर गाड़ियों पर करों में कमी के सम्बन्ध में परिवहन मंत्रणा समिति द्वारा नवम्बर, १९५४ को दी गई सिफारिशों पर तब से कोई विनिश्चय किये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो वे विनिश्चय किस प्रकार के हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). भाग लेने वाली सरकारों को परिषद् की सिफारिशों का अनुसमर्थन करना है, और उन से अनुसमर्थन करने

और सिफारिशों को लागू करने के लिये प्रार्थना की गई है ।

ट्रेक्टर परीक्षा केन्द्र

*५२९. { डा० राम सुभग सिंह :
श्री रनदमन सिंह :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ब्रिटिश सरकार ने हाल ही में फोर्ड मोटर समवाय के कृषि मंत्रणाकार और कोलम्बो योजना की शल्पिक सहयोग योजना के अधीन रायल कृषि संस्था के मंत्रणाकार इंजीनियर श्री एस० जे० राइट को भारत में ट्रेक्टर परीक्षा केन्द्र खोलने के सम्बन्ध में भारत सरकार को मंत्रणा देने के लिये भेजा है ; और

(ख) यदि हां, तो उन्होंने क्या परामर्श दिया है और वह केन्द्र कब स्थापित करने का विचार है ?

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

(ख) एक ट्रेक्टर परीक्षा केन्द्र स्थापित करने के सम्बन्ध में खाद्य तथा कृषि मंत्रालय को मंत्रणा देने के लिये कोलम्बो योजना के अधीन श्री राइट की सेवायें ले ली गई हैं । श्री राइट ३१ जनवरी, १९५५ को आये हैं और स्थिति का अध्ययन कर रहे हैं । इस समय यह कहना संभव नहीं है कि ट्रेक्टर परीक्षा केन्द्र कब स्थापित किया जायेगा । श्री राइट से संपूर्ण प्रतिवेदन प्राप्त होने पर एक विस्तृत योजना तैयार की जायेगी ।

चीनी का राज्य द्वारा व्यापार

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

करेंगे कि क्या राज्य द्वारा चीनी का व्यापार करने के फलस्वरूप प्राप्त हुए लाभ का ध्यान रखते हुए सरकार का इस योजना को जारी रखने का विचार है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : राज्य द्वारा चीनी का व्यापार किसी लाभ के लिए नहीं, वरन् उचित मूल्यों पर चीनी का पर्याप्त संभरण सुनिश्चित करने के लिये, जारी रखा जा रहा है।

गेहूं का उत्पादन

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

(क) वर्ष १९५४ में गेहूं की कितनी मात्रा का उत्पादन किया गया ;

(ख) क्या पंच वर्षीय योजना के अधीन निश्चित की गई अधिकतम सीमा पूरी कर ली गई है ; और

(ग) यदि हां, तो कितने टन गेहूं का उत्पादन किया गया ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) से (ग). संगत जानकारी का एक विवरण लोक सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४२]

मछुओं को ऋतु सम्बन्धी चेतावनी

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

(क) तट के क्षेत्रों के मछुओं की उनके मछली पकड़ने के लिये जान से पूर्व खराब ऋतु आरम्भ होने के सम्बन्ध में, पहले से चेतावनी देने के लिये क्या प्रबन्ध किये गये हैं ;

(ख) क्या मछुओं को सीधे ऋतु विज्ञान विभाग से सूचना मिलेगी या किसी अभिकरण द्वारा सूचना मिलेगी ; और

(ग) इन प्रबन्धों से तुरन्त ही किन किन पत्तनों को लाभ पहुंचेगा ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण लोक-सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४३]

रेलवे कर्मचारियों को पहाड़ी भत्ता

*५३३. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे के शिमला और कांगड़ा घाटी विभाग के रेलवे कर्मचारियों को पहाड़ी और प्रतिकर भत्ते देने के विषय में कोई अभ्यावेदन मिले हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या विनिश्चय किये गये हैं ?

रेलवे और परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां।

(ख) बोर्ड ने उन भत्तों की स्वीकृति दे दी है और उन्हीं दरों और शर्तों पर स्वीकृति दी है जो डाक और तार विभाग के कर्मचारियों पर लागू होती हैं।

पैप्सू में डाक और तार विभाग के कर्मचारी

*५३४. डा० सत्यवादी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पैप्सू का डाक व तार विभाग केन्द्रीय सरकार ने अपने नियन्त्रण में किस तारीख से लिया ;

(ख) इस परिवर्तन के समय वहां के टेलीफोन आपरेटरों का वेतन-क्रम क्या था ;

(ग) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा वेतन-क्रम लागू करने तथा वरिष्ठता-सूची तैयार करने में पैप्सू के कुछ पुराने कर्मचारियों को वे लाभ नहीं दिये गये; और

(घ) यदि हां, तो इसके कारण क्या हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) १३-४-५०

(ख) (१) ४०-२-६० रुपये, और
(२) ४५-३-६० रुपये ।

(ग) प्रश्न स्पष्ट नहीं है । लिये गये सब स्थाई कर्मचारियों को केन्द्रीय या पूर्व-रियासत के वेतन-क्रम को चुनने का विकल्प दिया गया था ।

उनकी वरिष्ठता के प्रश्न पर सरकार सक्रिय-रूप से विचार कर रही है ।

(घ) ऊपर (ग) के उत्तर के अनुसार यह प्रश्न ही नहीं उठता ।

दिगवाडीह कोयला खान में दुर्घटना

१०६. श्री पी० सी० बोस : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २ जनवरी १९५५ को झरिया कोयले के क्षेत्रों में दिगवाडीह कोयले की खान में कोयले की तह को आग लग गई थी ।

(ख) यदि हां तो इस आग लगने के क्या कारण हैं ;

(ग) इसे रोकने के लिये क्या कार्यवाही की गई ;

(घ) आग के कारण कोयले की लगभग कितनी हानि हुई ; और

(ङ) इसके फलस्वरूप खान के कितने श्रमिकों की छटनी की गई ?

श्रम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) :

(क) जी हां, १ जनवरी, १९५५ को संख्या १५ की तह से सम्बन्धित एक खान मार्गों में से गहरा धुंवा उठता हुआ देखा गया था ।

(ख) इस समय जितना पता है उसके अनुसार यह स्वतः ही गर्मी पैदा होने की घटना नहीं प्रतीत होती प्रत्युत यह स्थानीय रूप से सुलगी हुई छोटी सी आग थी ।

(ग) आग ग्रस्त क्षेत्र को बन्द कर दिया गया है ।

(घ) क्योंकि यह एक छोटी स्थानीय आग का मामला दिखाई देता है इस लिये अधिक हानि नहीं हुई होगी । इस बात का अभी पता नहीं कि हानि कितनी हुई है ।

(ङ) एक की भी नहीं ।

एवजी कर्मचारी

१०७. श्री रामानन्द बास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी बंगाल विभाग के पोस्टमास्टर जनरल ने महानिदेशक के आदेश के बावजूद भी, डाक तथा तार विभाग की मोटर सेवा में एवजी कर्मचारी रखने की मंजूरी अभी तक नहीं दी ; और

(ख) यदि हां, तो इस विषय में क्या कार्यवाही की गई है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर)

(क) और (ख). जी हां । एवजी कर्मचारियों की आवश्यकता नहीं बताई जाता क्योंकि वस्तुतः चलने वालों गाड़ियों की संख्या स्थाई ड्राइवरो की संख्या में बहुत कम है । तो भी इस स्थिति का पुनर्गव-लौ लन किया जायेगा ।

रेलवे डाक सेवा की मोटरों के ड्राइवर

१०८. श्री रामानन्द दास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कर्मचारिवृन्द की कमी के कारण कलकत्ता में रेलवे डाक सेवा की मोटरों के ड्राइवरों को कार्य के सामान्य घंटों से अधिक काम करने के लिये बाध्य किया जाता है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार इस विषय में क्या कार्यवाही करना चाहती है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) कर्मचारिवृन्द की कमी के कारण नहीं प्रत्युत किसी प्रशासनीय आवश्यकता के कारण कलकत्ता में किसी समय रेलवे डाक सेवा के ड्राइवर को अधिक समय कार्य करना पड़ता है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

डाक की मोटरें

१०९. श्री रामानन्द दास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि कलकत्ता में डाक लाने ले जाने के लिये ऐसी खराब हुई मोटर गाड़ियों का प्रयोग किया जा रहा है जो चलाने के योग्य नहीं ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार का इस विषय में क्या कार्य करने का विचार है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) और (ख). केवल चलाये जाने योग्य मोटर गाड़ियों को ही काम में लाया जाता है। तो भी शिघ्र ही ऐसी ३३ मोटर गाड़ियों का स्थान पर, जो बहुत मील चल चुकी हैं नई मोटर गाड़िया चलाने का विचार है ।

बड़ौदा के लिये केन्द्रीय तार घर

११०. डा० अमीन : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बड़ौदा के लोगों की ओर से बड़ौदा में केन्द्रीय तार घर खोलने के लिये कोई अभ्यावेदन मिला है ; और

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या निश्चय किया गया है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां, हाल ही में ।

(ख) हाल के यातायात आंकड़ों से वर्तमान तार घर की शाखा को केन्द्रीय तार घर बनाना उचित नहीं दिखाई देता ।

औषधि निर्माण जांच समिति

१११. डा० अमीन : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि औषधि निर्माण जांच समिति की इस सिफारिश पर कि औषधि अधिनियम के एक रूप तथा प्रभावी प्रवर्तन के लिये औषधि नियंत्रण का केन्द्रीयकरण कर देना चाहिये, सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : औषधि निर्माण जांच समिति द्वारा की गई सिफारिश पर राज्य सरकारों के विचार पूछे गये हैं ।

वह सिफारिश हाल ही में त्रिवेंद्रम में हुई केन्द्रीय स्वास्थ्य परिषद् की बैठक में भी रखी गई थी ।

सहकारी खेती बाड़ी

११२. श्री कर्णो सिंहजी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को राजस्थान सरकार की ओर से सहकारी

खेती बाड़ी के विकास के लिये कोई प्रस्थापनायें मिली हैं; और

(ख) क्या इस प्रयोजन के लिये कोई राशि नियत की गई है ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

राजस्थान के नगरों में जलसंभरण और सफाई की योजना

११३. श्री कर्णी सिंहजी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि प्रथम पंच वर्षीय योजना के पहले तीन वर्षों में, नगरों में जल संभरण नालियां बनाने और कूड़ा करकट की सफाई की योजना के लिये, केन्द्रीय सरकार के लिये कितनी धन राशि नियत की गई है ; और

(ख) उन नगरों और कस्बों के क्या नाम हैं जिन के लिये इन योजनाओं का अनुमोदन किया गया है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) कुछ नहीं ।

(ख) प्रथम पंचवर्षीय योजना के पहले तीन वर्षों में राजस्थान सरकार से कोई योजनायें नहीं मिली और इस कारण ऐसी योजनाओं के अनुमोदन का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

एक्सप्रेस गाड़ी

११४. श्री कर्णी सिंहजी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बीकानेर से दिल्ली के लिये कोई एक्सप्रेस गाड़ी चलाने के लिये कोई प्रस्थापना मिली है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या निश्चय किया गया ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) ऐसी कोई प्रस्थापना नहीं मिली ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

रेल पथ

११५. श्री ए० एन० विद्यालंकार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में कितने यात्रियों ने यात्रा की :

(१) पाकिस्तान से भारत ।

(२) भारत से पाकिस्तान, भारत और पाकिस्तान के बीच खुले रेल पथों द्वारा; और

(ख) भारत और पाकिस्तान के बीच खुले रेल पथों के नाम क्या हैं और इन पथों से कितनी आय हुई है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) (१) ४,७२,४२६ यात्री पाकिस्तान से भारत आये, और

(२) ५,५८,८५१ यात्री भारत से पाकिस्तान गये ।

(ख) भारत और पाकिस्तान के बीच यतायात के लिये निम्न लिखित रेल पथ खुले हैं । प्रत्येक पथ से प्राप्त हुई आय की जानकारी एकत्र की जा रही है और वह जानकारी मिलने पर लोक सभा पटल पर रखी जायेगी ।

रेल पथों के नाम

पूर्वी रेलवे

१. राणाघाट (भारत) से दराना (पाकिस्तान)

२. बनगांव (भारत) से बेनापोल (पाकिस्तान) ।

उत्तर पूर्व रेलवे

३. राधिकापुर (भारत) परबतीपुर (पाकिस्तान)

४. गीतालदाह (भारत) लालमनीरहर (पाकिस्तान)

५. चंगरबंध (भारत) पटग्राम (पाकिस्तान)

६. करीमगंज (भारत) कुलौरा (पाकिस्तान)

७. हल्दीबाड़ी (भारत) परबतीपुर (पाकिस्तान)

उत्तर रेलवे

८. अमृतसर (भारत) लाहौर (पाकिस्तान)

नौवहन टन भार

११६. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय भारत का कुल कितना नौवहन टन भार है ; और

(ख) विश्व टन भार की तुलना में यह उस का कितने प्रतिशत है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) ४,६८,११० कुल पंजी-वट्ट टन भार ।

(ख) लगभग आधा प्रतिशत ।

देश की हवाई सेवाएं

११७. श्री मूरारका : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश की किन हवाई सेवाओं से सब अधिक आय होती है ;

(ख) किस पथ पर सब से अधिक यातायात है ; और

(ग) उस हवाई पथ का नाम क्या है जिस पर घाटा हो रहा है और जिस का व्यय उस की आय में से पूरा नहीं होता ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) कलकत्ता—गोहाटी ।

(ख) कलकत्ता—अग्रतल्ला ।

(ग) हवाई एकीकृत व्यवस्था में यह ठीक तरह से बताना साधारणतः कठिन है कि किस पथ पर सब से अधिक आय होती है और किन पथों पर घाटा होता है । सामान्यतः जिस पर अधिकतम सामान ले जाया जाता है उस में अधिक आय होनी चाहिये और जिस पथ पर बोझ ले जाने की क्षमता से भी कम सामान ले जाया जाता है, वहां घाटा होता है । किन्तु इस बात से स्थिति और भी जटिल हो जाती है कि सब पथों पर किराये एक रूप नहीं हैं । उपरोक्त बातों को देखते हुए परिशिष्ट में दिये गये विवरण के पथों को स्वावलम्बी नहीं कहा जा सकता । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४४]

भारत में मुद्रणालय

११८. श्री विभूति मिश्र : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या निम्न जानकारी उपलब्ध है :

(क) भारत में मुद्रणालयों की राज्य-वार संख्या कितनी है ;

(ख) उन में कुल कितने व्यक्ति लगे हुए हैं ; और

(ग) विभिन्न राज्यों में कामकरों को दी जाने वाली मजूरियां कितनी हैं ?

अम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) : (क) से (ग). उपलब्ध सूचना सभा-पटल पर रखी जाती है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४५]

भारतीय टेलीफोन उद्योग

११९. श्री के० सी० सोधिया : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय टेलीफोन उद्योग (इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज), द्वारा निर्मित माल प्रायः किन लोगों को बेचा जाता है ;

(ख) विभिन्न पदार्थों के दाम क्या हैं और वे विदेशों में बने हुए उन्हीं सामानों की तुलना में कैसे हैं ; और

(ग) १९५३-५४ वर्ष में इस के उत्पादन में से कितने मूल्य का सामान डाक तथा तार विभाग द्वारा खरीदा गया था ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) मुख्यतः बिक्री डाक तथा तार व रेलवे विभागों में ही होती है, पर कुछ व्यापारिक फर्मों और संस्थायें भी कुछ सामान खरीदती हैं ।

(ख) भारतीय टेलीफोन उद्योग द्वारा निर्मित मुख्य पदार्थों के दामों की तुलना आयातित पदार्थों के दामों के साथ नीचे दी जाती है :—

भारतीय टेली- फोन उद्योग के उत्पादन का मूल्य	आयातित मूल्य
१	२
रुपये	रुपये
थोटो डेस्क टेलीफोन प्रत्येक ८६-०-० १११-११-०	
सी० बी० डेस्क टेली- फोन प्रत्येक ६६-०-० ८६-२-०	
हायल प्रत्येक १७-१२-० २२-५-०	
पूनीसिस्टम बैंक प्लेटें (१००० की संख्या) २६३-०-० ३६०-०-०	

१	२
रुपये	रुपये
रिले (बी० जे० आर० १३१६ए०१ जेड-आर०) प्रत्येक १८-४-० २१-१०-०	
रिले (बी० जे० आर० १८४१ ए० ३ जेड- आर) प्रत्येक २२-५-० २४-१३-०	
सिंगल चैनल कैरियर ९६५०-०-० १५६५०-०-०	

(ग) १,१६,३१,७२२ रुपये ।

चीनी शोधक कारखाने

१२०. श्री के० सी० सोधिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार चीनी शोधक-कारखानों के उत्पादनों के ऊपर कुछ शुल्क लगाती है और यदि हां, तो कितना ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : देश में अभी तक कोई चीनी शोधक कारखाना स्थापित नहीं हुआ है। आयातित कच्ची चीनी का शोधन इस समय विद्यमान चीनी कारखानों में होता है और इस चीनी पर भी उतना ही शुल्क लगता है, जितना इन कारखानों में गन्ने से बनने वाली चीनी पर।

समुद्रपार संचार सेवा

१२१. श्री के० सी० सोधिया : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन किन भारतीय समाचार एजेंसियों को अपने प्रेस-समाचार समुद्रपार संचार सेवा द्वारा विदेश भेजने के लिये सुविधा दी गई है;

(ख) इस की शर्तें और किन-किन देशों के लिये यह सुविधा दी गयी है; और

(ग) दूसरी समाचार-एजेंसियों को यह सुविधा क्यों नहीं दी गयी ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) विदेशों को समाचार भेजने की

सुविधा अभी तक प्रेस ट्रस्ट ऑफ इंडिया को ही दी गयी है।

(ख) यह सेवा अभी प्रायोगिक स्थिति में ही है, और प्रति दिन दो घंटे के लिये प्रति ट्रांसमीटर ६०० रुपये लिये जाते हैं। अभी पी० टी० आई० अपने प्रेस समाचार जापान, नेपाल और अफगानिस्तान को ही भेज रही है।

(ग) यह सेवा अभी प्रायोगिक स्थिति में ही है और अन्य समाचार एजेंसियों को भी जो इस के लिये आवेदन करें यह सुविधा देने के प्रश्न पर तब विचार किया जायेगा, जब समुद्रपार बेतार सेवा के पास पर्याप्त टेक्नीकल सामग्री उपलब्ध हो जायगी।

नौकरी दफ्तर

१२२. श्री डी० सी० शर्मा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२, १९५३ और १९५४ में (राज्यवार) कितने मैट्रिक पास व्यक्तियों ने अपने आप को नौकरी दफ्तरों में पंजीबद्ध कराया था ;

(ख) उन में से कितने व्यक्तियों के पास टेक्नीकल योग्यतायें भी थी ; और

(ग) सम्बन्धित काम दिलाऊ दफ्तरों के द्वारा हो कर कितने व्यक्तियों को काम दिलाया गया ?

श्रम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) :

(क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४६]

(ख) यह सूचना उपलब्ध नहीं है, क्योंकि टेक्नीकल योग्यता रखने वाले मैट्रिक पास व्यक्तियों के बारे में अलग आंकड़े नहीं रखे जाते।

कोयला खानों में दुर्घटना

१२३. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ वर्ष में कोयला खानों में कितने व्यक्ति घातक दुर्घटनाओं का शिकार हुए थे ;

(ख) कितने मामलों में प्रबन्धकों के विरुद्ध अभियोग चलाये गये थे ;

(ग) कितने अभियोगों में दोष सिद्ध हुआ; और

(घ) प्रति हजार लगे हुए व्यक्तियों के अनुपात से और निकाले गये प्रति दस लाख टन कोयले के अनुपात से कितने व्यक्ति मरे ?

श्रम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) :

(क) ३३१।

(ख) १४।

(ग) मामले अभी विचाराधीन हैं ;

(घ) अस्थायी गणना के अनुसार संख्या क्रमशः ०.६८ और ६.० है :

नौकरी दफ्तर

१२४. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में (राज्यवार) कितने इंटरमीजिएट पास व्यक्तियों ने अपने आप को नौकरी दफ्तरों में पंजीबद्ध कराया ;

(ख) उन में से कितने व्यक्तियों के पास टेक्नीकल योग्यतायें भी थीं ;

(ग) उक्त काल में इन काम-दिलाऊ दफ्तरों के द्वारा हो कर कितने व्यक्तियों को काम मिला ?

धम मंत्री (श्री खंडूभाई देसाई) :

(क) और (ग). अक्टूबर, १९५२ से बाद के ही आंकड़े उपलब्ध हैं और वे लोक सभा के टबल पर रखे जाने वाले विवरण में दिये जा रहे हैं [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४७]

(ख) चूंकि आजकल शिक्षित व्यक्तियों के विषय में पंजीयन के आंकड़े व्यवसायवार न संगृहीत किये जाते हैं ; और न रखे जाते हैं, इसलिये टैकनीकल योग्यतायें भी रखने वाले इंटरमीडिएट पास व्यक्तियों के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

लोहा और मंगनीज अयस्कों (ओर्स)

के बारे में भाड़े की दरें

१२५. श्री देवगम : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पहले-पहल किस वर्ष में कलकत्ता से भारतीय लोहा अयस्क ले कर जहाज यूरोप गया था ;

(ख) उस समय कलकत्ते से हैम्बर्ग, एंटवर्प, रौटरडम और ब्रेयेन तक के लिये कान्फरेंस लाइनरस् की भाड़े की दरें क्या थीं ;

(ग) क्या यह सच है कि कलकत्ता कौंटीनेंटल कान्फरेंस लाइंस ने कलकत्ते से यूरोपियन बन्दरगाहों जैसे कि हैम्बर्ग, एंटवर्प, रौटरडम और ब्रेयेन तक के लिये लौहे के अयस्कों के जहाज से ले जाये जान के बारे में एक डिफर्ड रिबेट (स्थगित ऋण) प्रणाली अपना रखी है ; और

(घ) क्या यह भी सच है कि यदि कोई निर्यातक अपना माल कान्फरेंस के जहाज द्वारा माल ले जाये जाने के बाद ३-४ महीने के अन्दर चार्टर्ड स्टीमर द्वारा भेजे, तो उस दशा में स्थगित छूट जब्त भी की जा सकती है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). पता चला है कि पहल-पहले यह माल १९५० में गया था और उस समय भाड़े की शुद्ध दर प्रति टन लगभग ४५ शिलिंग थी ।

(ग) और (घ). हां । निर्यातकों को स्थगित छूट देने की प्रणाली कलकत्ता और भारत के अन्य भागों में कुछ समय से चल रही है । छूट छः महीने बाद उस दशा में दी जाती है यदि इस बीच निर्यातक चार्टर्ड स्टीमर या कान्फरेंस लाइन को छोड़ अन्य जहाजों द्वारा माल न भेजे । फिर भी यह पता चला है कि कोई निर्यातक यदि कान्फरेंस की मंजूरी ले किर किसी दूसरे जहाज से माल भेजे, तो कान्फरेंस के नियमों के अनुसार वह ऐसा कर सकता है और उस की छूट भी जब्त न होगी । यह भी पता चला है कि कलकत्ता कौंटीनेंटल कान्फरेंस लाइंस ने अब तक चालू स्थगित छूट प्रणाली के स्थान पर हाल में शुद्ध दर प्रणाली भी शुरू की है ।

रेलवे के कर्मचारी

१२६. पंडित एम० बी० भार्गव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय पश्चिमी रेलवे में बेतार संचालकों और संधारण (मैटेनेंस) सम्बन्धी व्यक्तियों की कुल संख्या कितनी है ;

(ख) उन में से स्थायी बेतार संचालकों और संधारण व्यक्तियों का प्रतिशत कितना है ;

(ग) क्या यह सच है कि संचालन की ओर स्थायी व्यक्तियों का प्रतिशतक संधारण की ओर से व्यक्तियों की तुलना में कम है ;

(घ) यदि हां, तो इस के कारण क्या हैं ;

(ङ) क्या यह सच है कि पश्चिमी रेलवे में बेतार-संचालकों की पदोन्नति की कोई गुंजाइश ही नहीं है और रेलवे बोर्ड द्वारा इस बारे में विभिन्न रेलों में कोई एक सी नीति निश्चित नहीं की गयी है ;

(च) विभिन्न भारतीय रेलों में बेतार संचालकों के विभिन्न ग्रेडों की संख्या क्या है ;

(छ) क्या यह सच है कि बेतार-संचालकों को कठिन और श्रमसाध्य काम करना पड़ता है और "आवरस ऑफ एम्प-लायेमेंट" विनियमों के अधीन उन को "इंटेन्सिव" के रूप में वर्गीकृत किया गया है ; और

(ज) यदि सच है, तो उन के रौस्टर में लिखित काम के घंटे कितने हैं और क्या बेतार सम्बन्धी व्यक्तियों के बुढ़ापे में उन के काम में ढील या परिवर्तन करने की व्यवस्था की गयी है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) बेतार संचालक — ७६।

संधारण सम्बन्धी व्यक्ति—४६।

(ख) बेतार संचालक — ८६%
संधारण सम्बन्धी व्यक्ति—६१%

(ग) नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जी नहीं, पश्चिमी रेलवे में बेतार संचालकों के लिये बेतार यातायात निरीक्षक और यातायात मुख्य निरीक्षक के रूप में पदोन्नति की गुंजाइश है। विभिन्न रेलों में पदोन्नति के पृथक् पृथक् अवसर हैं।

(च) विहित वेतन-प्राप्त में सभी रेलों में केवल एक ही ग्रेड है—रूपये ८०—५—१२० दक्षता अवरोध— ८—२००—१०/२—२२०।

(छ) और (ज). बेतार लाइनों पर चालू यातायात के स्वरूप के अनुसार बेतार संचालकों को "इंटेन्सिव" या "कंटीन्युअस" के रूप में वर्गीकृत किया गया है। "इंटेन्सिव" वर्ग में प्रति सप्ताह ४५ घंटे के काम की और "कंटीन्युअस" वर्क में प्रति सप्ताह ५४ घंटे के काम की व्यवस्था की गयी है। व्यक्तिगत संचालकों की आयु के कारण रौस्टर में कुछ ढील नहीं की जाती।

डाक कर्मचारियों को क्षतिपूर्ति तथा पहाड़-भत्ता

१२७. श्री हेम राज : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कांगड़ा डाक डिवीजन के कर्मचारियों द्वारा क्षतिपूर्ति तथा पहाड़ भत्ता दिये जाने के बारे में कोई अभ्यावेदन भेजा है ;

(ख) यदि हां, तो कब ; और

(ग) उस पर क्या निर्णय किया गया ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) हां।

(ख) १४-६-५३, २५-२-५४ और ८-१०-५४ को।

(ग) विषय विचाराधीन है।

रेलों पर प्रत्यय पत्र (क्रेडिट नोट्स) द्वारा भुगतान

१२८. श्री देवगम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय कलकत्ता (के० पी० गोदी) को भेजे जाने वाले माल के प्रत्यय

पत्रों द्वारा भुगतान की सुविधा किन-किन फर्मों को मिली हुई है ;

(ख) प्रत्येक फर्म द्वारा पृथक् पृथक् कितनी प्रत्याभूति की गई है ;

(ग) जुलाई-दिसम्बर, १९५३ की छमाही में ऐसी प्रत्येक फर्म ने औसतन कितना भाड़ा दिया और उस का मासिक अनुपात कितना है ;

(घ) कितनी फर्मों ने प्रत्यय-पत्रों का भुगतान नहीं किया ;

(ङ) प्रत्यय-पत्र द्वारा भुगतान की सुविधा के लिये उन्होंने कितनी प्रत्याभूति दी थी और प्रत्याभूति से कितनी अधिक राशि भाड़े में ली गयी ; और

(च) उन फर्मों के नाम तथा कितनी राशि प्रत्याभूति से अधिक ली गयी ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना देने वाला विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४८]

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा के पटल पर रख दी जायेगी।

(घ) कुछ नहीं।

(ङ) प्रत्याभूति की राशि संलग्न विवरण में दिखायी गयी है। प्रत्याभूति से अधिक राशि नहीं ली गयी है।

(च) कुछ नहीं।

लोक-सभा वाद-विवाद

गुरुवार, ३ मार्च १९५५

(भाग २-प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

खंड १, १९५५

(२१ फरवरी से १२ मार्च १९५५)

1st Lok Sabha



नवां सत्र

(खंड १ में अंक १ से अंक १५ तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय.

नई दिल्ली ।

विषय-सूची

(खंड १, अंक १ से १५—२१ फरवरी से १२ मार्च १९५५)

अंक १ सोमवार, २१ फरवरी, १९५५	स्तम्भ
सदस्य द्वारा शपथग्रहण	१
राष्ट्रपति का अभिभाषण	१—१०
सर्वश्री बोरकर, जमनादास मेहता, सल्वे और शारदा का निधन	१०-११
स्थगन प्रस्ताव—	
आन्ध्र में निर्वाचन	११-१२
पटल पर रखे गये पत्र—	
आठवें सत्र में पारित तथा राष्ट्रपति द्वारा अनुमति दिये गये विधेयकों का विवरण	१२-१३
भारतीय विमान अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें	१३-१४
सूती वस्त्र मशीनरी, कास्टिक सोडा तथा ब्लीचिंग पाउडर, मोटर गाड़ियों के स्पार्किंग प्लग, स्टीरिक एसिड तथा ओलीक एसिड, आयल प्रेशरलेम्प और रंग उद्योग के सम्बन्ध में प्रशुल्क आयोग के प्रतिवेदन और तत्सम्बन्धी सरकारी अधिसूचनायें तथा संकल्प	१४—१६
अचल सम्पत्ति अधिग्रहण तथा अर्जन अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें	१६
केन्द्रीय उत्पादन शुल्क तथा नमक अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें	१७
अत्यावश्यक पण्य अध्यादेश, १९५५	१७
मोटर गाड़ी हैंड टायर इन्फ्लेटर उद्योग के सम्बन्ध में प्रशुल्क आयोग का प्रतिवेदन और तत्सम्बन्धी सरकारी संकल्प तथा अधिसूचना	१७-१८
भारतीय प्रशुल्क अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें	१८
श्री हरेकृष्ण महताब का त्यागपत्र	१८
अंक २—मंगलवार, २२ फरवरी, १९५५	
स्थगन प्रस्ताव—	
आन्ध्र में निर्वाचन	१९-२३
पटल पर रखे गये पत्र—	
मद्रास अत्यावश्यक पदार्थ नियंत्रण तथा अधिग्रहण (अस्थायी शक्तियां) आन्ध्र संशोधन अधिनियम	२६
भारतीय मानक संस्था (प्रमाणन चिन्ह) नियम	२६
कोयला खान (संरक्षण तथा सुरक्षा) नियम	२७
प्रेस आयोग का प्रतिवेदन, भाग २ और ३	२७

१९५५-५६ के लिये रेलवे आय-व्ययक—उपस्थापित—	स्तम्भ
विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विधेयक—	२७—६७
संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव—असमाप्त	
डा० एम० एम० दास	६७—७२
श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी	७३—७६
श्रीमती जयश्री	७६—७८
श्री वी० जी० देशपांडे	७८—८५
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती	८५—८९
श्री एन० एम० लिंगम	८९—९२
श्रीमती इला पाल चौधरी	९२-९३
श्री नन्द लाल शर्मा	९३—१०२
कुमारी एनी मस्करीन	१०२—१०४
श्री एस० एन० दास	१०४—११७
श्री एस० एम० मोरे	११७—१२२

अंक ३—बुधवार, २३ फरवरी, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

आश्वासनों, वचनों तथा प्रतिज्ञाओं पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के विवरण	१२३-२४
अनुदानों की अनुपूरक मांगें, १९५४-५५—उपस्थापित	१२५
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—बीसवां प्रतिवेदन—उपस्थापित	१२५
सभापति तालिका	१२५
राष्ट्रपति के अभिभाषण के सम्बन्ध में प्रस्ताव—असमाप्त	१२५—२३०

अंक ४—गुरुवार, २४ फरवरी, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

परिसीमन आयोग अन्तिम आदेश संख्या २०, २१ तथा २२	२३१-३२
कर्मचारी राज्य बीमा निगम का वार्षिक वृत्तान्त तथा परीक्षित लेखा, १९५२-५३	२३२

प्राक्कलन समिति—

चारहवां प्रतिवेदन—उपस्थापित	२३२
भारत के औद्योगिक उधार तथा विनियोग निगम लिमिटेड सम्बन्धी विवरण	२३३—३५
सभा का कार्य—	
समय क्रम का नियतन	२३५—३९
राष्ट्रपति के अभिभाषण के सम्बन्ध में प्रस्ताव—असमाप्त	२३९—३२२

अंक ५—शुक्रवार, २५ फरवरी, १९५५

	३२३
सर्वश्री आर० वी० थामस तथा ई० जॉन फिलिपोज़ का निधन	
पटल पर रखे गये पत्र—	
दामोदर घाटी निगम के आय व्ययक सम्बन्धी प्राक्कलन, १९५५-५६	३२३
हिन्दुस्तान हाजसिंग फैक्टरी लिमिटेड का १-४-५३ से ३१-७-५४ तक की अवधि का वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखे	३२४
भारत में एक लोहे तथा इस्पात के कारखाने की स्थापना के लिये रूस के साथ करार का मूल-पाठ	३२४
तारांकित प्रश्न संख्या ६७७ के अनुपूरक प्रश्न के उत्तर की शुद्धि	३२४—२५
सभा का कार्य—	३२५—२६
राष्ट्रपति के अभिभाषण के सम्बन्ध में प्रस्ताव—स्वीकृत	३२६-५९, ४१४—३६
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—बीसवां प्रतिवेदन—स्वीकृत	३५९—६०
अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिमजातियों के लिये कल्याण विभाग बनाने के बारे में संकल्प—अस्वीकृत	३६०—८२
प्रसारण निगम के बारे में संकल्प—असमाप्त	३८२—४१३

अंक ६—सोमवार, २८ फरवरी, १९५५

राज्य सभा से सन्देश	४३७
भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक—राज्य सभा द्वारा पारित रूप में पटल पर रखा गया	४३८
बीमा (संशोधन) विधेयक—राज्य सभा द्वारा पारित रूप में पटल पर रखा गया	४३८
आयात तथा निर्यात (नियंत्रण) संशोधन विधेयक—राज्य सभा द्वारा पारित रूप में पटल पर रखा गया	४३८
विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विधेयक—	
संयुक्त समिति को सौंपा गया—	४३८—८०
श्री एस० एस० मोरे	४३९—४२
श्री एम० डी० जोशी	४४२—४५
श्रीमती मुचेता कृपालानी	४४५—५०
श्री बैरो	४५०—५२
डा० कृष्णस्वामी	४५२—५६
बाबू रामनारायण सिंह	४५६—६०
श्री एन० बी० चौधरी	४६०—६४
डा० एम० एम० दास	४६४—७८

	स्तम्भ ४८०—५०६
औषध (संशोधन) विधेयक—संशोधित रूप में पारित—	
विचार करने का प्रस्ताव—	
राजकुमारी अमृत कौर	४८०—८४, ४९२—९६
श्री गिडवानी	४८४—८५
श्री वी० बी० गांधी	४८५—८६
श्रीमती कमलेन्दुमति शाह	४८७—८८
श्रीमती इला पाल चौधरी	४८८—९०
डा० रामा राव	४९०—९१
श्री धुलेकर	४९१—९२
खण्ड १ से १७—	४९६—५०४
पारित करने का प्रस्ताव	५०४—५०६
श्री कासलीवाल	५०४—०५
सरदार ए० एस० सहगल	५०५—०६
दन्तचिकित्सक (संशोधन) विधेयक—	
संशोधित रूप में पारित	५०६—०८
विचार करने का प्रस्ताव—	५०६—०७
राजकुमारी अमृत कौर	५०६—०७
खण्ड १ से १७	५०७
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	५०८
घाय पर निर्यात शुल्क बढ़ाने के बारे में संकल्प—स्वीकृत	५०८—१०
मूंगफली, मूंगफली की खली, मूंगफली की खली के चूरे और डीकार्टी	-
केडेट बिनौले की खली इत्यादि के बारे में संकल्प—असमाप्त	५११—१५
१९५५-५६ के लिये सामान्य आय-व्ययक—उपस्थापित	५१५—६४
वित्त विधेयक पुरःस्थापित	५६५—६६
बंक ७—मंगलवार, १ मार्च, १९५५	
समिति के लिये निर्वाचन—	
राष्ट्रीय छात्र सेना निकाय की केन्द्रीय मंत्रणा समिति	५६७—६८
मूंगफली, मूंगफली की खली, मूंगफली की खली का चूरा, डीकार्टीकेडेट बिनौले	
की खली इत्यादि के बारे में संकल्प—स्वीकृत	५६८—९१
१९५४-५५ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें	५९१—६४
विनियोग विधेयक—पुरःस्थापित तथा पारित	६४३—४५
आयात तथा निर्यात (नियंत्रण) संशोधन विधेयक—विचार करने का	
प्रस्ताव असमाप्त	६४६—६०
श्री करमरकर	६४६—६६०
श्री यू० एम० त्रिवेदी	६६०

अंक ८—बुधवार, २ मार्च, १९५५

स्तम्भ

पटल पर रखे गये पत्र—

सरकार द्वारा आश्वासनों आदि पर की गई कार्यवाही का विवरण	६६१-६२
राष्ट्रपति से सन्देश	६६२
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
इक्कीसवां प्रतिवेदन—उपस्थापित	६६२-६३
अत्यावश्यक पण्य विधेयक—पुरःस्थापित	६६३
१९५५-५६ के लिये रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा—असमाप्त	६६३-७४०

अंक ९—गुरुवार, ३ मार्च, १९५५

१९५५-५६ के लिये रेलवे-आयव्ययक—

सामान्य चर्चा—असमाप्त	७४१-८२१, ८२२
राज्य सभा से सन्देश	८२१
श्रमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक—राज्य सभा द्वारा पारित रूप में पटल पर रखा गया	८२२

अंक १०—शुक्रवार, ४ मार्च, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

परिसीमन आयोग अन्तिम आदेश संख्या २३	८२३
अचल सम्पत्ति के अधिग्रहण तथा अर्जन अधिनियम के अधीन अधिसूचना	८२३-२४
सदस्य का निरोध से मुक्त किया जाना	८२४
१९५५-५६ के लिये रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा—समाप्त	८२४-७५
१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांगें—रेलवे—	
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड	८७५-७८-९१९-२२
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
उन्नीसवां प्रतिवेदन—स्वीकृत	८७९-८०
इक्कीसवां प्रतिवेदन—स्वीकृत	८८०-८१
खान (संशोधन) विधेयक—धारा ३३ और ५१ का संशोधन—पुरःस्था- पित।	८८१
औद्योगिक विवाद (संशोधन) विधेयक—	
(नये परिच्छेद ५ क का रखा जाना)—पुरःस्थापित	८८१-८२
मुफ्त, बलात् अथवा अनिवार्य श्रम निवारण विधेयक—वापस लिया गया	८८२-९६
श्री आर० के० चौधरी	८८२-८४
श्री बीरेन दत्त	८८४-८७

	स्तम्भ
श्री हेम राज	८८७-९०
डा० सत्यवादी	८९०-९२
श्री खंडूभाई देसाई	८९२-९४
श्री डी० सी० शर्मा	८९४-९६
महिला तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक—विचार के लिये प्रस्ताव—	
स्थगित—	८९६
श्रीमती जयश्री	८९६-९८, ८९९-९००
श्री पाटस्कर	९००-९०६
भारतीय कार्मिक संघ (संशोधन) विधेयक—	
(नई धारा १५ क का रखा जाना)—विचार के लिये प्रस्ताव—असमाप्त—	९०६
श्री नम्बियार	९०६-१४
श्री वेंकटारमन	९१४-१८
श्री टी० बी० विट्ठल राव	९१८-२०
१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांगे—रेलवे—	९२०-२२

बंक ११—शनिवार, ५ मार्च, १९५५

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
भारत और पाकिस्तान के बीच नहरी पानी का झगडा	९२३-२५
आयात तथा निर्यात (नियंत्रण) संशोधन विधेयक—पारित—	
विचार करने का प्रस्ताव—	९२५-६३
श्री एन० सी० चटर्जी	९२५-२८
श्री पाटस्कर	९२८-३३
श्री एस० एस० मोरे	९३३-३७
श्री वी० बी० गांधी	९३७-३९
श्री ए० एम० थामस	९३९-४१
श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी	९४१-४५
श्री एन० एम० लिंगम	९४५-४७
श्री वी० पी० नायर	९४७-५५
श्री तुलसीदास	९५५-५८
श्री झुनझुनवाला	९५८-६०
श्री बंमल	९६०-६३
श्री हेडा	९६३-६८
श्री आर० के० चौधरी	९६८-७०
श्री अच्युतन	९७०-७२
श्री बोगावत	९७२-७३
श्री करमरकर	९७४-९३

खण्ड १ से ५—पारित करने का प्रस्ताव—	१९३-९४, १९५-९७
श्री करमरकर	१९४, १९६-१९७
श्री बी० पी० नायर	१९४-९५
श्री सारंगधर दास	१९५-९६
अत्यावश्यक पण्य विधेयक— प्रवर समिति को सौंपा गया—	१९८-१०११
विचार करने तथा प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव—	१९८-१०१६
श्री करमरकर	१९८, १९-१००२
श्री वेंकटरामन	१९८-९९
पंडित डी० एन० तिवारी	१००२-१००८
श्री एस० सी० सामन्त	१००८-०९
श्री राघवाचारी	१००९-१०११
श्री काज्रमी	१०१३-१०१४
श्री रामचन्द्र रेड्डी	१०१४-१०१५
श्री अलगेशन	१०१५
सभा का कार्य	१०१२, १०१३, १०१४

रेलवे सामान (अवैध ऋञ्जा) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव—असमाप्त—	१०१६-१०२४
श्री अलगेशन	१०१६-१०१८
श्री नम्बियार	१०१८-१०२४

अंक १२—सोमवार, ७ मार्च, १९५५

विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति	१०२५-२६
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
बाईसवां प्रतिवेदन—उपस्थापित	१०२६
१९५४-५५ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगें—	
रेलवे —उपस्थापित	१०२६
१९५४-५५ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगें—	
आंध्र—उपस्थापित	१०२६
१९५५-५६ के लिये आंध्र का आय—	
ब्ययक—उपस्थापित	१०२७-२८
१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांगें—रेलवे—	
भाग संख्या १—रेलवे बोर्ड	१०२७-११३६

पटल पर रखे गये पत्र—

पौण्डों में दिये जाने वाले निवृत्ति वेतनों के भुगतान के बारे में दायित्व के हस्तान्तरण के सम्बन्ध में भारत तथा ब्रिटेन की सरकारों के मध्य हुआ पत्र-व्यवहार

११३७

समिति के लिये निर्वाचन—

राष्ट्रीय छात्र-सेना निकाय की केन्द्रीय मंत्रणा समिति

११३७-३८

१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांगें—रेलवे—

११३८-१२५६

मांग संख्या ३—विविध व्यय .

मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय—प्रशासन;

मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय—

मरम्मत और अनुरक्षण

मांग संख्या ६—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन कर्मचारी

मांग संख्या ७—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन (ईंधन)

मांग संख्या ८—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन कर्मचारी और ईंधन के अतिरिक्त

मांग संख्या ९—साधारण कार्यवहन व्यय—

विविध व्यय

मांग संख्या ९क—साधारण कार्यवहन व्यय—

श्रम कल्याण

मांग संख्या १०—सरकार द्वारा संचालित गैर-सरकारी लाइनों और दूसरों को भुगतान

मांग संख्या ११—कार्यवहन व्यय—

अवक्षयण रक्षित निधि में विनियोग

मांग संख्या १२क—चालू लाइनों पर काम—

(राजस्व)—श्रम कल्याण

मांग संख्या १२ ख—चालू लाइनों पर काम—

(राजस्व) श्रम कल्याण के अतिरिक्त

मांग संख्या १४—राजस्व रक्षित निधि में विनियोग

मांग संख्या १५—नई लाइनों का निर्माण—

पूंजी तथा अवक्षयण रक्षित निधि

मांग संख्या १६—चालू लाइनों पर नये काम

मांग संख्या १७—चालू लाइनों पर बदलाव के काम

मांग संख्या १८—चालू लाइनों पर काम—

विकास निधि

मांग संख्या १९—विजगापटम् चन्द्रगाह पर पूंजी व्यय	
मांग संख्या २०—सामान्यराजस्व को देय लाभांश	
विनियोग (रेलवे) विधेयक पुरः स्थापित और पारित	१२५७-५८
१९५५-५६ के लिये लेखानुदान की मांगें	१२५८-७२
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक—	
पुरःस्थापित और पारित	१२७३-७४
श्रमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक—पारित	१२८६-९४
विचार करने का प्रस्ताव—	
डा० केसकर	१२७४-७६
श्री एच० एन० मुकर्जी	१२७७-८०
श्री एन० सी० चटर्जी	१२८०-८१
श्री वेंकटरामन्	१२८१-८२
श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी	१२८२-८४
श्रीमती खोंगमेन	१२८४
श्री डी० सी० शर्मा	१२८४-८६
खण्ड १ से ३—पारित करने का प्रस्ताव—	१२९४
डा० केसकर	१२९४
अंक १४—शुक्रवार, ११ मार्च, १९५५	
तारांकित प्रश्न के उत्तर की शुद्धि	१२९५
सभा का कार्य—	
आन्ध्र का आय-व्ययक	१२९६-९८
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५४-५५ और लेखानुदानों की मांगें, १९५५-५६	
—आन्ध्र	१२९८-१३३८
आन्ध्र विनियोग विधेयक—पुरःस्थापित और पारित	१३३७-३९
आन्ध्र विनियोग (लेखानुदान) विधेयक—	
पुरःस्थापित और पारित	१३३९-४०
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५४-५५—रेलवे	१३४०-४२
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक—	
पुरःस्थापित और पारित	१३४३-४६
रेलवे सामान (अवैध कब्जा) विधेयक—	
विचार करने तथा प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव—असमाप्त—	
पंडित ठाकुर दास भार्गव	१३४३-४६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
बाईसवां, प्रतिवेदन—स्त्रीकृत	१३४६-४७

	स्तम्भ
प्रसारण निगम के बारे में संकल्प—अस्वीकृत	१३४७-५६
डाक व तार के वित्त के पृथक्करण के बारे में संकल्प—वापस ले लिया गया	१३५६-८५
श्रमिकों द्वारा सामूहिक संपन्न के बारे में संकल्प—असमाप्त	१३८५-९४

बंक १५—शनिवार, १२ मार्च, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

३१ दिसम्बर, १९५४ को समाप्त हुये अर्द्ध वर्ष में आई० एस० डी० लन्दन द्वारा स्वीकृत न किये गये न्यूनतम टेण्डर वाले मामलों का विवरण	१३९५
विभिन्न आश्वासनों, वचनों और प्रतिज्ञाओं पर सरकार द्वारा की गयी कार्यवाही का विवरण	१३९५-९६
रेलवे सामान (अवैध कब्जा) विधेयक—प्रवर समिति को सौंपा गया	१३९७-१४२१

विचार करने और प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव—

पण्डित ठाकुर दास भार्गव	१३९५-१४०५
श्री राघवाचारी	१४०६-०७
श्री सिंहासन सिंह	१४०७-०८
श्री आर० के० चौधरी	१४०८
श्री बर्मन	१४०८-०९
श्री मूलचन्द दूबे	१४०९-१०
श्री एस० सी० सामन्त	१४१०
सरदार हुक्म सिंह	१४१०-११
श्री बी० एन० मिश्र	१४११-१२
श्री एम० डी० जोशी	१४१२
श्री अलगेशन	१४१२-२०

औषधीय तथा प्रसाधन सामग्री (उत्पादन शुल्क) विधेयक—संशोधित रूप

में पारित—	१४२१
विचार करने और प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव	१४२९-३०, १४४२, १४५२-५९
श्री ए० सी० गुहा	१४२९-३०
श्री बंसल	१४३०-३१
श्री डाभी	१४३१-३२
श्री एस० सी० सामन्त	१४३२-३३
श्री धुलेकर	१४३३-३४
पण्डित ठाकुर दास भार्गव	१४३४-३५
डा० रामा राव	१४३६-३७
श्री एन० राचय्या	१४४०-४१
श्री सिंहासन सिंह	१४४१-४२

	स्तम्भ
श्री नंद लाल शर्मा	१४४२-४६
श्री सी० आर० अय्युण्णि	१४४६-४८
श्री एन० एम० लिंगम	१४४८-५२
खण्ड १ से २१ तथा अनुसूची पारित करने का प्रस्ताव—	१४६०-६६
श्री ए० सी० गुहा	१४६६-६७
समुद्र सीमा शुल्क (संगोवन) विधेयक—समाप्त नहीं हुआ—	१४६७-७२
विचार करने का प्रस्ताव—	१४७४-८०
श्री ए० सी० गुहा	१४६७-७२
श्री सी० सी० शाह	१४७४-७८
श्री एच० एन० मुकर्जी	१४७८-८०
प्रधान मंत्री की नागपुर यात्रा के दौरान हुई घटना के बारे में वक्तव्य	• १४७३-७४

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

७४१

७४२

लोक सभा

गुरुवार, ३ मार्च, १९५५

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई ।

[सरदार हुक्म सिंह पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

१२ बजे मध्याह्न

१९५५-५६ के लिये रेलवे

आय-व्ययक

सामान्‍ह चर्चा

सभापति महोदय : अब हम पुनः रेलवे आय-व्ययक पर चर्चा आरम्भ करते हैं । कल श्री गणपति राम बोल रहे थे ।

यदि सभा की यह इच्छा है कि अधिक सदस्य भाग लें, तो हमें प्रत्येक सदस्य का समय कम करना पड़ेगा ।

माननीय सदस्य : जी हां ।

सभापति महोदय : यदि सभा यह चाहती है, तो हम इसे कम कर के सामान्यतया दस मिनट कर सकते हैं ।

श्री टी० बी० बिट्टल राव (खम्मग) : क्या मंत्री महोदय आज उत्तर देंगे या कल ?

672 LSD

सभापति महोदय : माननीय मंत्री वाद-विवाद का उत्तर कल देंगे । अब श्री गणपति राम अपना भाषण आरम्भ करें ।

श्री गणपति राम (जिला जौनपुर-पूर्व-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : चेयरमेन महोदय, मैं कल कह रहा था कि रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन, इलाहाबाद, के सेक्रेटरी के काम और एफीशियेंसी के विषय में आप का रेलवे बोर्ड काफी सन्न है । उन की भी कुछ शिकायतें हैं । मैं सदन के समक्ष और खास तौर से रेलवे मिनिस्टर के समक्ष उनको रखना चाहता हूं । उन्होंने मिनिस्टर साहब के पास मैमोरेण्डम भेजा था, जिस में उन की दो तीन मांगें हैं जिन को मैं पढ़ कर सुना देना चाहता हूं :

१. पद पर मेरा वेतन निश्चित किया जाये ।
२. मेरे वास्तविक पद से सम्पक रखा जाये ।
३. भावी उन्नति के लिये पदोन्नति का अवसर ।

उन्होंने यह मैमोरेण्डम रेलवे मिनिस्टर साहब के पास २१ नवम्बर, १९५३ को भेजा था । उन्होंने उस में कहा है कि यहा आश्वासन दिया गया था कि जो लोग सर्विसेज में लिये जायेंगे और खास तौर से रिग्रुपिंग के समय उन की सैलरी का और दूसरी सुविधाओं का ख्याल किया जायगा । लेकिन

[श्री गणपति राम]

वह आश्वासन अभी तक पूरा नहीं किया गया है। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड ने बम्बई कलकत्ता और मद्रास के सेक्रेटरीज को हाउस एलाउंस और और भी फैसिलीटीज दी हैं। तो इलाहाबाद के सेक्रेटरी को भी कम्पेन्सेटरी एलाउंस और हाउस एलाउंस मिलना चाहिये।

क्लास २ गजेटेड आफिसर्स की तरफ से २६-५-५३ को एक रिप्रेजेंटेशन मिनिस्टर साहब को पेश किया गया था। वह उन आश्वासनों के सम्बन्ध में है जो कि रेलवे मिनिस्टर साहब ने क्लास २ के गजेटेड आफिसर्स को दिये थे। उन की मांग है कि जो आश्वासन रेलवे मिनिस्टर साहब ने क्लास २ गजेटेड आफिसर्स को दिये हैं उन को पूरा किया जाना चाहिये।

अब मैं एक ऐसा केस जो कि बहुत ही रीजनेबल है माननीय मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता हूँ। यह केस साल भर से रेलवे डिपार्टमेंट के सामने पड़ा हुआ है और उस पर कोई विचार नहीं हो रहा है। आप के दिल्ली के रेलवे के आफिस में एक सच्चिदानन्द नाम का क्लर्क एकाउंट साइड में चार साल पहले से काम कर रहा था, और उस ने एस० ए० एस० एक्जामिनेशन पास कर लिया है। लेकिन रेलवे डिपार्टमेंट के ५-७-५४ के सर्कुलर में कहा गया है कि जो फिर एस० ए० एस० का एक्जामिनेशन दगे उन को लिया जायेगा। मैं यही कहना चाहता हूँ कि इन लोगों की मांग यही थी जिन लोगों ने एक्जामिनेशन पास कर लिया है उन को एग्जम्पशन मिलना चाहिये। इस के लिये एक दरखास्त रेलवे मंत्री महोदय को दी गयी थी और मैंने खुद उन के मैमोरेण्डम को पेश किया था, लेकिन मझे खेद है कि आप का विभाग इतना डिस्कटियस है

कि मुझे एक भी जवाब नहीं दिया गया। मैं आप से कहना चाहता हूँ कि जो क्लास ३ और क्लास ४ के लोग हैं उन की पुकार को आप खास तौर से सुनने की कोशिश करे।

इस के आगे मैं आप से कहना चाहता हूँ कि जो रेलवे के क्लास ३ और क्लास ४ के सर्वेंट्स हैं उन की बहुत सी मांगें हैं। मैं खास तौर से ट्रेन एग्जामिनर्स के बारे में कहना चाहता हूँ जिन को कि टेक्निकल सुपरवाइजर कहा जाता है। इन का केस सेंट्रल पे कमीशन के सामने भी किया गया था और उन का कहना था कि जो और टेक्निकल सुपरवाइजरस को मिलता है वह उन को भी मिलना चाहिये। इस मांग को यहां के पहले रेलवे मंत्री श्री जान मथाई ने भी मान लिया था और हमारे पार्लियामेंटरी सेक्रेटरी मिस्टर शाहनवाज खां के जब वह एक्सीडेंट इन्क्वायरी कमेटी के सिलसिले में गये थे, सामने भी यह सवाल आया था और उन्होंने अपनी रिपोर्ट के पैरा ५५ में यह रिक्मेंडेशन की है :

“हम सिफारिश करते हैं कि इस समस्या की ध्यानपूर्वक जांच होनी चाहिये और ट्रेन एग्जामिनर्स के वेतनक्रम में उपयुक्त संशोधन होना चाहिये ताकि इस श्रेणी के कर्मचारियों से अन्याय न हो और उन में निराशा की भावना पैदा न हो।”

मैं माननीय मंत्री महोदय के सामने उन के इस मैमोरेण्डम को पेश करना चाहता हूँ जो कि उन्होंने २७-२-५५ को पेश किया है। वह मेरे पास भी है और मैं उस को पेश करना चाहता हूँ। उस पर गौर किया जाये। उन की उचित मांगों पर ध्यान दिया जाये क्योंकि अगर आप क्लास ३ और क्लास ४ के लोगों को सुविधायें नहीं देते हैं तो जो

रेलवे की सीवयोरिटी के सम्बन्ध में आप मुसाफिरो को मृविधायें देना चाहते हैं वह भी नहीं मिल सकेंगी। यह मेरी खास मांग है जो मैं उन के सामने पेश करना चाहता हूँ। इस पर मैं चाहता हूँ कि खास तौर से ध्यान दिया जाये।

इस के आगे मैं कहना चाहता हूँ कि आप के विभाग में थोड़े दिन पहले असिस्टेंट्स के चुनाव के लिये १६० केंडीडेट उपस्थित हुए जिन में से ६० पास हुए और उस के थोड़े दिन बाद जो इम्तिहान हुआ उस में १७० से मैं २४ ही पास हुए। मुझे कहना यह है कि आप के क्लास ३ सर्वेन्ट्स में यह असंतोष है कि जहां कि एक नान-मैट्रिक को प्रोमोशन के लिये क्वालीफाइड समझा जाता है वहां पर ग्रेजुएटों और इंटरमीडियेट को अन्क्वालीफाइड समझा जाता है। इसलिये मेरा आप से कहना है कि नान-मैट्रिक के मुकाबले ग्रेजुएटों और इंटरमीडियेट को अन्क्वालीफाइड न समझा जाय। इस तरफ आप को ध्यान देना चाहिये।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अब अपनी स्पीच खत्म करें। माननीय सदस्य को शिकायत थी कि उन को समय नहीं मिलता। लेकिन जब वह शुरू करते हैं तो खत्म नहीं करना चाहते।

श्री गणपति राम : मुझे एक बात और कहनी है। हमारे माननीय मंत्री महोदय जब बाबतपुर आये थे तो वहां की जनता ने उन से यह मांग की थी कि अगर शाह-जहांपुर पुरी फास्ट पैसेन्जर बाबतपुर में रुकने लगे तो वहां की जनता को बहुत सहूलियत हो सकती है। उस पर माननीय मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि वे हमारे यहां एप्लीकेशन दें, उस पर विचार किया जायेगा हम ने चार दिन पहले एप्लीकेशन दे दी है। मैं समझता हूँ कि आप इस पर ध्यान देंगे।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ। वहां के व्यापारियों की शिकायत है कि लखनऊ - बनारस रेलवे लाइन पर कोल वैगन की सप्लाई की कोई व्यवस्था नहीं है। इस लाइन पर इस की व्यवस्था की जाये।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य का भाषण समाप्त समझा जायेगा। मैं अगले सदस्य को बोलने के लिये कहता हूँ।

श्री बल्लथ रास (पुदुकोट्टै) : पिछले पांच वर्षों में हमें एकीकृत रेलवे पद्धति का अनुभव हुआ है और वर्गीकरण पद्धति की त्रुटियां और परिणाम हमारे समक्ष हैं। इस सम्बन्ध में जिन बातों पर अभी तक चर्चा हो चुकी है उन्हें छोड़ कर मैं उस तथ्य की ओर ध्यान केन्द्रित करने का प्रयत्न करूंगा कि सरकार इस दिशा में दूरदर्शिता से काम लेने में असफल रही है।

यह सही है कि एकीकरण सफल सिद्ध हुआ है। रेल-उद्योग का वित्त दृढ़ आधार-भूमि पर है और उस के संचालन में स्थापित्व आ गया है। लेकिन इस परिणाम पर संतोष कर लेना ही पर्याप्त नहीं है। रेल-प्रशासन से यह प्रगट होना चाहिये कि केवल कर्तव्य की पूर्ति ही नहीं की गई है प्रत्युत भावी समृद्धि के लिये मार्ग निकाला गया है। मुझे लगता है कि जिस पंच वर्षीय योजना ने इन पांच वर्षों में हमारी दिशा प्रदर्शित की है वही रेल-प्रशासन का भी पथ निर्देश करेगी। मालूम होता है जिस कन्वेंशन समिति ने हाल ही में अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है वही रेल व्यवस्था के भावी भाग्य पर आच्छादित हो रही है। रेलवे केन्वेंशन समिति, १९५४ के पर्यवेक्षणों से कोई लाभ नहीं हुआ है। रेलवे व्यवस्था को इस प्रकार की कोई सहायता नहीं दी गई है कि वह निर्भीक और संसाधनयुक्त नीति ग्रहण कर अपनी आय में वृद्धि कर सके।

[श्री बल्लाथ रास]

१९५१ और १९५२ में रेलें अपने विकास की चरम सीमा में थी इस समय अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार तथा देश के भीतर बाहर खाद्यान्न का आना-जाना प्रगति पर था अतः उस की आय में वृद्धि हुई। किन्तु १९५२ के पश्चात् १९५३ और १९५४ में यात्री-यातायात तथा खाद्यान्न को मंगाने भेजने की गति एकदम सामान्य अवस्था में आ गई।

इस संदर्भ में ही हमें यह विचार करना पड़ेगा कि योजना किस प्रकार हमारी सहायता कर सकती है। योजना में रेल पद्धति के साथ ही सड़क पद्धति, जहाज पद्धति और वायु मार्ग पर भी विचार किया गया है किन्तु खेद है कि चारों पद्धतियों में समायोजन का कोई प्रयत्न नहीं किया है। यद्यपि परिवहन और रेलवे मंत्रालय का प्रभारी एक ही व्यक्ति है तथापि दोनों पद्धतियों में आये दिन जो अन्तर पैदा होते हैं उन में संधि कराने के लिये उचित समय पर कोई प्रभावपूर्ण कार्यवाही नहीं की गई है। परिणामस्वरूप दोनों पद्धतियों के संचालन की कुशलता में हास हो गया है। अतः मेरा सुझाव है कि सड़क यातायात, वायुमार्ग, जहाज और रेल पद्धतियों में समायोजन स्थापित करने का कार्य किसी आयोग के सुपुर्द कर दिया जाये। उक्त समन्वय के अभाव में आय की दशा तथा यातायात पद्धति की उपयोगिता में कोई सुधार नहीं होगा। चारों साधनों की संयुक्त रूप से तथा पृथक-पृथक कुशलता वृद्धि के लिये इंग्लैंड की ही भांति एक आयोग स्थापित करने की आवश्यकता है जो इस मामले की जांच करेगा।

रेलों की आय वृद्धि करने का एक उपाय यह है कि देश के उन सुदूर भागों में

रेल मार्गों का निर्माण करना जहां परिवहन पद्धति अभी तक पुरःस्थापित नहीं की गई है। उस कार्य के लिये भी अलग समिति बनाने का मैं सुझाव प्रस्तुत करता हूं, ताकि उक्त क्षेत्रों में रेल मार्गों को फैलाया जाये और विस्तृत किया जाये। माननीय मंत्री ने पहले ही उस दिशा की ओर संकेत किया है कि देश के आन्तरिक भागों में रेल मार्ग बनाने से उद्योगों की वृद्धि, खानों का विकास और यातायात में विस्तार होने से आय में वृद्धि होगी। यह शुभ शकुन है और मैं आशा करता हूं कि यह यत्न शीघ्र ही व्यवहन हों जाये।

इस वर्ष रेल मंत्रालय ने दूर की यात्रा के किराये और माल भाड़े में रियायतें दी हैं परन्तु इस का यह अर्थ नहीं है कि देश की वृहद जन समुदाय — कृषक वर्ग और छोटे-छोटे व्यापारी—दूरी पर यात्रा करने वालों के लिये स्वयं अधिक किराया भुगतें। यह ऋतु की क्रूरता के शिकार—जन समुदाय के प्रति बुरा व्यवहार है। हर्ष की बात तो जब होती कि तीसरे दर्जे के यात्रियों के किराये सर्वथा अस्पृश्य होते। आबादी का अधिकांश भाग व्यापार तथा अन्य छोटे-मोटे कार्यों के लिये प्रायः कम दूरी की यात्रा करता है और सरकार के संचालन का बोझ एवं आगामी वर्षों में योजना की सफलता इसी वर्ग की जनता के कंधों पर है। ऊंट को गर्दन पर से थोड़ा सा बोझ उतार लेने पर वह स्वच्छंद गति से अपने मार्ग की ओर चला जाता है उसी प्रकार यदि आप जनता पर बढ़ाये गये इस थोड़े से किराये को भी हटा देंगे तो लोग योजना की कार्य-न्वित्ति में सहयोग करने के लिये स्वतः आगे बढ़ेंगे। अन्यथा परिणाम यह होगा कि सरकार और जनता में परस्पर विश्वास समाप्त हो जायगा।

इंग्लैंड में वर्गीकरण १९२० में हुआ था; उस समय वहाँ १००० गैर सरकारी समवाय थीं। सब का एकीकरण कर दिया गया और एक संठगन उद्भूत हुआ। वहाँ की सांख्यिकी यह बताती है कि पुनर्वर्गीकरण और एकीकरण के परिणामस्वरूप व्यय ८ करोड़ के स्थान पर ५.७५ करोड़ पौंड रह गया। इस प्रकार लगभग २ करोड़ पौंड की बचत हुई। लेकिन भारत में व्यय में निरन्तर वृद्धि हो रही है; इस में कोई सन्देह नहीं कि आय भी बढ़ रही है। लेकिन व्यय वृद्धि बढ़ती हुई आय को डकार रही है। इस के साथ ही बजट की त्रुटि में भी शीघ्र ही संशोधन करने की आवश्यकता है। मैं अनुभव करता हूँ कि वर्तमान वर्गीकरण में अत्यंत प्रगतिशील और उदार दृष्टिकोण से पुनः वर्गीकरण करने की आवश्यकता है।

श्रीमती जयश्री (बम्बई-उपनगर) : रेलवे की कुशलता में वृद्धि करने पर रेल मंत्री को बधाई देने का अवसर प्राप्त करने के लिये मुझे प्रसन्नता है।

१९५५-५६ की रेलवे आय-व्यय सम्बन्धी प्रस्थापनायें इस बात की पूर्ण परिचायक हैं कि रेलवे मंत्री और प्राधिकारी वर्ग रेलवे सेवा के वर्तमान स्तर में सुधार करने के लिये कटिबद्ध हैं। अध्यापकों तथा विद्यार्थियों को और दशहरा-दिवाली की छट्टियों के अवसर पर किराये में रियायतें दे कर उन्होंने रेल यात्रा को अधिक रोचक बनाया है। जनता ने इन बातों की सराहना की है। त्रि-सदस्यीय प्रतिनिधिमंडल ने विदेशी रेलों के भ्रमण के पश्चात् रेल मंत्री को जो प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है उस में रेलों को जनता के लिये अधिक हितकर बनाने की दृष्टि से कुछ उपयोगी सुझाव दिये हैं। प्रतीक्षा भवनों की सुविधायें

प्रकाश-व्यवस्था, असुखद ऋतु से रक्षा, पीने के पानी का प्रबन्ध, स्वच्छता आदि के सम्बन्ध में समिति की सिफारिशों में विशेष जोर दिया गया है। बजट में ३ करोड़ रुपयों का उपबन्ध किया गया है किन्तु यह रकम यद्यपि प्रयाप्त नहीं है। थोड़ी दूर के यात्रियों के किराये में जो वृद्धि की गई है उस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। बम्बई और कलकत्ता सरीखे नगरों से आस-पास आने और जाने वाले यात्रियों की संख्या अधिक रहती है। मेरा सुझाव है कि उपनगरों में आने जाने वाले यात्रियों और प्रतिदिन के टिकट वालों के कष्ट पर ध्यान देना चाहिये। माल-भाड़े के सम्बन्ध में भी यही बात है। मेरा विचार है कि कर संग्रह के लिये रेलों को माध्यम नहीं बनाना चाहिये। उप-नगरीय यात्रियों के लिये प्रथम श्रेणी का रेल किराया बनाये रख कर और भी अन्याय किया गया है। मेरा सुझाव है कि उपनगर यात्रियों के लिये उपयोगी कार्य करने वाले यात्री सहायता एसोसिएशन से भी कुछ व्यक्तियों को उस समिति में लेना चाहिये जो उपनगर सेवाओं की अवस्था में सुधार करने का कार्य कर रही हैं।

उपनगरीय रेलगाड़ियों में चोरी की प्रायः जो घटनायें होती रहती हैं मैं उस का भी उल्लेख करूंगी। प्रथम श्रेणी में यात्रा करने वाली महिला-यात्रियों के डिब्बों में भी चोरी हो जाती है। रेलवे पुलिस की कुशलता के विरुद्ध शिकायतें हैं। लगता है कि रेलवे प्रशासन और रेलवे पुलिस में समन्वय की कमी है। कुछ ऐसा उपाय करने की आवश्यकता है कि रेलवे पुलिस रेलवे प्रशासन के अधीन कार्य कर सके।

दावों के सम्बन्ध में भी लोगों को शिकायत है। दावों में वृद्धि होने से असंतोष बढ़ गया है। इस समस्या का पुनः परीक्षण

[श्रीमती जयश्री]

कर किसी न्यायसंगत हल ढूंढने की आवश्यकता है। हाल ही में अखिल भारतीय परिवहन प्रयोक्ता सम्मेलन की स्वागत समिति के उप सभापति और यात्री तथा यातायात सहायता एसोसिएशन, बम्बई के अध्यक्ष श्री जी० डी० मोदी ने दावों से सम्बन्धित विधि में कुछ संशोधनों के सुझाव उपस्थित किये थे।

माननीय मंत्री ने रेल सेवाओं में खादी के प्रयोग की जो बात कही है उस के लिये मैं उन्हें बधाई देती हूँ। प्राधिकारियों से मेरा एक सुझाव यह भी है कि लाउड-स्पीकरों का प्रयोग किया जाये। हाल ही में जब मंत्री महोदय बम्बई में थे तो उन्होंने अपने भाषण में कहा था कि लोगों के सब स्थानों पर थूकने से प्रतीक्षालय गन्दे हो जाते हैं। नल की टूटिया खुली छोड़ दी जाती है, रोशनी और पंखे चलते रहते हैं तथा प्लश का प्रयोग नहीं किया जाता है। यात्रियों की अपनी गलती के कारण ही भिक्षा मांगने एवं अनधिकार खोमचागिरी को प्रोत्साहन मिलता है। यात्रियों को चाहिये कि वे रेलों को अपनी निजी सम्पत्ति समझ कर उन्हें कोई क्षति न होने दें। यथार्थ में सम्यता का इतिहास परिवहन तथा संचार का इतिहास है। परिवहन और संचार के साधन आर्थिक सम्बृद्धि के मध्यम ही नहीं वरन् सांस्कृतिक और सामाजिक प्रगति के अप्र-दूत हैं।

श्री जी० डी० सोमानी (नागौर-पाली)
यह हार्दिक प्रसन्नता का विषय है कि रेलवे विभाग ने प्रथम पंच वर्षीय योजना के ४०० करोड़ रुपये के लक्ष्य को पूरा ही नहीं किया है प्रत्युत वह उस से कुछ आगे बढ़ गया है, तथा वह हमारी विकासोन्मुख अर्थव्यवस्था की आवश्यकतायें पूरी करने का यथाशक्ति प्रयत्न कर रहा है।

साथ ही मैं माननीय मंत्री का ध्यान भारतीय उद्योग तथा वाणिज्य मंडल संघ की सिफारिशों की ओर दिलाऊंगा। जिस में उन्होंने द्वितीय पंच वर्षीय योजना के प्रत्येक वर्ष में १५०० मील नई रेलवे लाइन बनवाने की सिफारिश की है। मुझे यह सुन कर बड़ी निराशा हुई है कि रेलवे बोर्ड ने इस पर अपनी अक्षमता प्रगट की है। रेलवे मंत्री जी को यह ज्ञात होगा कि सरकार द्वितीय पंच वर्षीय योजना के अन्त तक इस्पात के उत्पादन को १०.८ लाख टन से ६० लाख टन करना चाहती है, साथ ही वह सीमेंट के उत्पादन की भी ४५ लाख टन से १ करोड़ टन तक वृद्धि करने को कटि-बद्ध हैं। इस का तात्पर्य यह है कि हमारी अर्थ व्यवस्था के अन्य क्षेत्रों तथा अन्यान्य वस्तुओं के उत्पादन में भी समान वृद्धि होगी; किन्तु रेलवे बोर्ड जिस प्रकार की योजना बना रहा है, उस से हमारी स्थिति में किन्चित् मात्र सुधार की आशा नहीं। आज भी रेलवे में औद्योगिक केन्द्रों के यातायात को वहन करने की पूरी क्षमता नहीं है। इसलिये रेलवे बोर्ड को द्वितीय पंच वर्षीय योजना के प्रति अपने दृष्टिकोण में आमल परिवर्तन कर देना चाहिये। जिस से उस की प्रगति अन्य क्षेत्रों की प्रगति के ही समक्ष रहे।

रेलवे मंत्री ने द्वितीय पंच वर्षीय योजना के सम्बन्ध में हमें कोई निश्चित संकेत नहीं दिया है। इस से हम उन की विकास योजनायें तथा लक्ष्य जानने में असमर्थ हैं, अतः यह उचित है कि सभा को रेलवे बोर्ड के द्वितीय पंच वर्षीय कार्यक्रम के सम्बन्ध में तुरन्त अवगत कराया जाय।

अब मैं रेलों के भाड़े के सम्बन्ध में कुछ कहूंगा। वास्तव में यह हर्ष का विषय है कि खाद्यान्नों, दालों तथा उर्वरकों के

सम्बन्ध में कुछ छूट दी गई है। अच्छा होता यदि रेलवे मंत्रालय दूसरे अभ्यावेदनों पर भी विचार करता; किन्तु रेलवे मंत्री ने कम दूरी के यातायात पर दर बढ़ाने की योजना प्रस्तुत की है। यह स्पष्ट है कि अधिकांश औद्योगिक यातायात, कम दूरी के यातायात के अन्तर्गत आता है। यह पहिले से ही भारग्रस्त है क्योंकि १९४८ में दरों को बदला गया था। इसके पश्चात् अधिक दूरी पर कम भाड़े की पद्धति से कम दूरी के यातायात की परिवहन दरें और भी बढ़ गई हैं।

दूसरे, कम दूरी के यातायात पर एक विशेष कर भी लगता है और तीसरे चुंगी दर का कुछ ऐसा स्तर है कि इस से यह भाड़ा और भी बढ़ जाता है। इस प्रकार यद्यपि कम दूरी की यातायात दर को घटाना सभी भांति उचित था तथापि उस की दर को १० प्रतिशत बढ़ा दिया गया है।

यद्यपि रेलवे मंत्री ने आश्वासन दिया है कि वृद्धि प्रति मील पर १ पाई के हिसाब से अत्यल्प हुई है, तथापि इस का उद्योगों पर क्या प्रभाव पड़ेगा इस ओर माननीय मंत्री जी ने कम ध्यान दिया है।

माननीय मंत्री ने कल दूसरी सभा में यह कहा कि हमारे देश की भाड़े की दरें अन्य किसी देश की तुलना में कम हैं यद्यपि अन्य देशों से यह तुलना किसी भी दृष्टि से उचित नहीं है तथापि मैं जापान से इस की तुलना करूंगा। जापान के संचालन के अनुपातिक आंकड़े १९५१-५२, १९५२-५३ तथा १९५३-५४ में क्रमशः १.०१४, १.०१० तथा ०.९९९ हैं। इस से यह स्पष्ट होता है कि जापान की राष्ट्रीय रेलें भाड़े तथा किराये से अपने संचालन का व्यय भी नहीं निकाल पाती

हैं। तब यह कहना कि हमारी दरें बहुत कम हैं, अनुचित है।

रेलवे बोर्ड को दूसरे देशों के भाड़ा दरों की वैज्ञानिक आधार की, तथा जिस पद्धति से वह अपने उद्योगों की सहायता कर रहे हैं, परीक्षा करनी चाहिये। केवल कह देना कि हमारी भाड़ा दरें कई देशों से कम हैं भाड़ा दरों के सम्पूर्ण अर्थ को भ्रांत करना है।

मैं आदरपूर्वक यह निवेदन करूंगा कि भाड़ा दरों में यह कठोर परिवर्तन नित्तांत अनुचित है; विशेषतः ऐसे समय जब कि वे भाड़ा दरों को कम करने की दीर्घकालीन मांग का औचित्य समझते हैं तथा स्वयं रेलवे मंत्री ने इस सम्बन्ध में एक समिति के निर्माण का वचन दिया था। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री कल इस समिति के निर्माण की घोषणा कर देंगे।

देश के औद्योगिक विकास को ध्यान में रखते हुए भाड़े की दरों वैज्ञानिक आधार पर निश्चित होनी चाहियें, जिस से कि औद्योगिक विकास में सहायता मिले। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री कल, समिति के निर्माण के सम्बन्ध में निश्चित रूप से घोषणा करेंगे तथा उस समिति में रेलवे के प्रभाव ग्राहकों अर्थात् औद्योगिकों तथा व्यापारियों को भी प्रतिनिधित्व मिलेगा।

श्री एस० बी० रामस्वामी (सैलम) : मैं भारतीय रेलवे की १९५३-५४ की पुस्तिका के कुछ अंशों के पक्ष में नहीं हूँ। उदाहरणार्थ राजस्व में कमी हुई है। शुद्ध आधिक्य में कमी हुई है तथा संचालन अनुपात बढ़ गया है। मालगाड़ियों की गति घटी है तथा अन्यान्य कई चीजों में भी कमी हुई है। कई स्थानों पर 'प्रगति के स्थान पर गत्यावरोध के चिन्ह दिखाई देते हैं। यद्यपि नुकसान

[श्री एस० वी० रामास्वमी]

तथा खोई हुई चीजों के दावों में पर्याप्त कमी हुई है और वह राशि ३ करोड़ से घट कर २ करोड़ हो गयी है तथापि इतने बड़े देखभाल विभाग के होते हुए यह बहुत अधिक है। नये दावों में भी वृद्धि हुई है; यद्यपि बिना टिकट यात्रा पर भी रोक लगी है तथा इस में हुई आय में वृद्धि हुई है। मैं आशा करता हूँ कि इस सम्बन्ध में आगे और भी कड़ी निगरानी की जायेगी।

रेलवे मंत्रालय वर्ष १९५४-५५ में कुल ६० करोड़ रुपये की खरीद करेगा जिस में से स्वदेशी सामग्री ६४ करोड़ रुपये की होगी, तथा विदेशों से २५ करोड़ रुपये का आयात होगा मैं आशा करता हूँ कि भविष्य में यथा सम्भव स्वदेशी सामग्री का ही उपयोग किया जायेगा।

अब मैं 'टेलको' तथा चित्तरंजन कारखाने की बात पर आता हूँ। लोक लेखा समिति ने यह सिफारिश की थी कि राज्य सरकार इसे संभाले। मेरे विचार से निम्नलिखित कारणों से सरकार को इसे नहीं लेना चाहिये; क्योंकि इस से इन दोनों के कार्यों की तुलना हो सकती है दसवें प्रतिवेदन के खंड २ के परिशिष्ट २१ में उन्होंने चित्तरंजन तथा 'टेलको' के तुलनात्मक मूल्य आंकड़े दिये हैं। चित्तरंजन के उत्पादन का व्यय 'टेलको' से अधिक है, उन्होंने इस का यह कारण बताया है कि वहां कर्मचारियों के लिये उपनगर निर्माण तथा अन्य आधुनिक सुविधायें प्रदान की गई हैं। जिस में ७ करोड़ से अधिक रुपये व्यय हुए हैं। मुझे यह भी ज्ञात हुआ है कि 'टेलको' को विभिन्न अवधियों में विभिन्न प्रकार के ब्वायलर निर्माण करने को कहा गया है। यदि एक या दो ही प्रकार के ब्वायलरों के बड़े आर्डर दिये जाते तो लागत में २५ प्रतिशत की कमी हो सकती थीं।

भविष्य में मंत्रालय को इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि वे एक या तो प्रकार के ब्वायलरों के बड़े आर्डर दें। जिस से कि उन की लागत में पर्याप्त कमी हो जाये।

मैं ने 'टेलको' में दौरा करते समय, देखा कि वहां लेखे में कार्ड पद्धति उपयोग में लाई जाती है। चित्तरंजन में अभी ऐसा नहीं है। इस से ज्ञात हो जाता है कि निजी क्षेत्र का कार्य कितनी कुशलता, पूर्णता तथा उत्तरदायित्व से होता है, ये बातें गैर सरकारी क्षेत्र में नहीं दिखाई देतीं वहां दायित्व विभाजित रहता है और कर्तव्य की वह अन्तरंग भावना भी नहीं दिखाई देती जैसी कि निजी क्षेत्र में। मैं ये बातें इस लिये कह रहा हूँ कि गैर सरकारी क्षेत्र में भी इन्हीं बातों को यथाशीघ्र लाने की आवश्यकता है, जिस से उस का सुधार हो और इस काम में भी प्रगति हो।

रेलों की भोजन-व्यवस्था के सम्बन्ध में मेरा यह मत है कि रेलवे को इस की व्यवस्था अपने हाथ में लेनी चाहिये। इसे वह लागत मूल्य पर देने के सिद्धांत पर ही ले सकती है। यदि अनिवार्य रूप से हानि हो तो भी सड़े गले भोजन से तो रेलवे द्वारा हानि उठाना ही अधिक अच्छा है।

नई रेलों के निर्माण के प्रश्न पर मैं सैलम बंगलौर लाइन के सम्बन्ध में कहूंगा। मुझे आशा है कि अगले वर्ष इस लाइन पर काम प्रारम्भ कर दिया जायेगा। इस लाइन का निर्माण बहुत आवश्यक है क्योंकि यह खंडवा-हिंगोली लाइन की अनिवार्य पूरक लाइन होगी। इस के पूरा हुए बिना भटिंडा से त्रिवेन्द्रम तक सीधी छोटी लाइन नहीं बन सकती है।

राज्य सरकार ने सैलम से तिरुचिरापल्ली तक लाइन बनाने की सिफारिश की है, किन्तु जब तक आप इसे करूर, डिंडीगल तथा मदुरा तक नहीं बढ़ायेंगे तब तक इस की कोई उपयोगिता नहीं होगी। इस से दूरी भी घट जायेगी तथा उत्तर व दक्षिण के बीच के व्यापार को भी पर्याप्त सहायता मिलेगी।

श्री फ्रैंक एंथनी (नाम निर्देशित-आंग्ल-भारतीय) : मैं सीधे शब्दों में यह कह सकता हूँ कि रेलवे मंत्री जी का भाषण व बजट—दोनों ही अच्छे हैं।

रेलवे ऐसे विशाल उपक्रम में कठिनाइयों तथा असंगतियों का होना अनिवार्य है, इसी कारण हम रेलवे के सम्बन्ध में अपने में संतुष्ट हो कर बैठने का ख्याल अस्तित्व नहीं कर सकते न तो इस में पुरानी नौकरशाही ढंग की दोशहीनता मान कर आराम से बैठ सकते हैं।

माननीय मंत्री के भाषण में जो बातें कही गई हैं, मैं उन के सम्बन्ध में संक्षिप्त निर्देश करूँगा। पहली बात लम्बी यात्राओं के लिये किराये की कमी के बारे में है। लम्बी यात्राओं के लिये किरायों में कमी कर दी गई है और छोटी यात्राओं में किरायों को बढ़ा दिया गया है। जहां तक मेरा विचार है, इस प्रकार के प्रबंध से यात्रियों से प्राप्त होने वाली आय पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। क्योंकि लम्बी यात्रा करने वाले तो यात्रा गाड़ी से करगे ही किन्तु छोटी यात्रा करने वाले मोटरों आदि में यात्रा करना ठीक समझेंगे। ठीक इसी प्रकार की बात छोटे मोटे सामान के बारे में भी होगी। मैं इस सम्बन्ध में पहले भी कह चुका हूँ कि छोटे सामान के यातायात में बड़ी ढिलाई होती है और अब उस के किराये की दरें भी बढ़ा दी गई हैं, जिस से और अधिक प्रतिकूल प्रभाव पड़ने

की आशंका है। मैं समझता हूँ कि इस सम्बन्ध में भी रेलवे की आय में कमी होगी। मैं माननीय मंत्री से यह भी पूछना चाहता हूँ कि क्या यात्रियों के किराये का अधिकांश भाग थोड़ी दूरी के यात्रियों से ही नहीं प्राप्त होता ?

माननीय मंत्री ने इस बात पर भी जोर दिया है कि डिब्बों का पूरी मितव्ययता से और बहुत कम प्रयोग किया जायेगा। इस विषय को सब से पहले देखा जाना आवश्यक है। रेलवे बोर्ड के प्रतिवेदन से ज्ञात होता है कि बड़ी लाइन तथा छोटी लाइन से हालेज में कमी हो गई है। उस के साथ ही टन भार भी कम हो गया है। इस का अर्थ है कि डिब्बों को ठीक प्रकार प्रयोग में नहीं लाया गया। हम अभी इस क्षेत्र में बहुत कुछ कर सकते हैं और इस प्रकार इन के सामर्थ्य को व्यर्थ नहीं गंवा सकते।

माननीय मंत्री ने मुआवजे (प्रतिकर) के दावों की स्थिति में सुधार के बारे में भी निर्देश किया है। मैं समझता हूँ कि अभी बहुत कुछ किया जाना शेष है। अभी २.८ करोड़ रुपये मुआवजे के रूप में दिये जाने हैं। सब से बड़ी रकम खोई गई वस्तुओं के बदले में हो जाने वाली है। जहां तक मेरा विचार है, मैं समझता हूँ इस स्थिति में सुधार किया जा सकता है। यदि हम माल चढ़ाते तथा उतारते समय कड़ी निगरानी रखें तो स्थिति में सुधार हो सकता है। अभी तो केवल स्टेशन मास्टर ही देख-रेख करता है, किन्तु यदि उस की सहायता के लिये सुरक्षा पदाधिकारी भी नियुक्त किये जायें तो बड़ा लाभ हो सकता है। इसी प्रकार से माल उतारते समय भी अधिक देखरेख से काम लिया जा सकता है। वहां पर भी स्टेशन मास्टर के साथ किसी दूसरे के हस्ता-

[श्रीफ़ोंक एन्थनी]

क्षर होने चाहियें—इस के झूठे दावों के लिये गुंजाइश नहीं रहेगी ।

इसी के अन्दर दूसरी २८ लाख रुपये की मद और है जो ऐसे माल के लिये दी जायेगी जो कि वर्षा में खराब हो गया है । मैं इस का कारण नहीं समझ सका हूँ । यह जो रुपया दिया जायगा, इतना ही रुपया लगा कर वर्षा से बचाव के साधन तैयार किये जा सकते हैं ।

इस के बाद माननीय मंत्री ने पुनर्वर्गीकरण के बारे में कहा था । अभी तक हमें उस का पूरा ब्यौरा ज्ञात नहीं हुआ है । इस सम्बन्ध में मैं सदैव से कहता आया हूँ कि वैज्ञानिकन आवश्यक है । खैर, जब हमें इस के बारे में पूरा ब्यौरा प्राप्त होगा तभी कुछ कहा जा सकेगा ।

कुछ समय हुआ, रेलवे कर्मचारियों ने यह तथ्य प्रकट किया था कि पुनर्वर्गीकरण से कर्मचारियों की प्रवर्तन-पटुता में कमी आ गई है । यह सत्य भी है । वे लोग सारा दोष इस वर्गीकरण को ही देते हैं । बहुत समय से उस की उन्नति वेतन की मासिक वृद्धि, आदि विषयों में खराबियां उत्पन्न हो गई हैं ।

मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने शिक्षा के प्रयोजनों के लिये यात्रा में कुछ रियायतें दी हैं । किन्तु साथ ही साथ मुझे इस बात का खेद है कि उन्होंने रेलवे पाठशालाओं के अध्यापकों को रियायतें नहीं दीं ।

पहले जो कुछ सुविधायें उन अध्यापकों को दी गई थीं वे भी वापिस ली गई हैं । मैं बार बार यही कहता आया हूँ कि उन्हें भी रियायतें दी जायें किन्तु कुछ नहीं किया गया है । मैं प्रार्थना करता हूँ कि

अध्यापकों को यह रियायतें अवश्य दी जायें ।

मुझे प्रसन्नता है कि माननीय मंत्री ने द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारियों के बकाये के बारे में आश्वासन दिया है । मुझे आशा है कि मामले को अधिक लम्बा न किया जायेगा । उन्हें अभी तक अपनी पदालि के कर्मचारियों की संख्या के सम्बन्ध में कोई भी निश्चय नहीं हुआ है । कुछ वर्ष पूर्व उन को इस सम्बन्ध में पता था, किन्तु अब प्रथम श्रेणी के कनिष्ठ अधिकारी भी उन के स्थान पर काम करते हैं ।

मैं माननीय मंत्री की यह बात नहीं समझ सका कि संवरण तथा बिना संवरण के पदों में अन्तर करने के लिये पर्याप्त स्वतन्त्रता से काम लिया जाये । मैं संवरण के सिद्धांत को बढ़ाने का विरोध करता हूँ । मेरे विचार में पुराना तरीका ठीक था । वह ऐसे पदों के लिये था जिन में वेतन ४०० रुपया मिलता हो, और उस में वरिष्ठता तथा उपयुक्तता देख कर ही नियुक्ति करनी चाहिये । मैं यह नहीं चाहता कि अयोग्य व्यक्तियों को आगे लाया जाये किन्तु जहां तक अधीक्षणेतर पदों का प्रश्न है, उन में वरिष्ठता तथा उपयुक्ता का ध्यान रखा जाये ।

संवरण के बारे में गत सत्र में मुझे माननीय मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि उन के परिणाम उसी समय बता दिये जाया करेंगे जब कि बोर्ड की बैठक समाप्त हो जाया करेगी—किन्तु वह आश्वासन पूरा नहीं किया जा रहा । इस के सम्बन्ध में मैं बहुत से उदाहरण दे सकता हूँ । यदि उस बोर्ड के परिणाम शीघ्र ही नहीं सुनाये जाते तो इस का अर्थ है कि एक व्यक्ति को उसके गलत तरीके पर हटाये जाने या नीचे

रखे जाने के बारे में अभ्यावेदन देने के अधिकार से भी वंचित किया जा रहा है।

इस के अतिरिक्त मुझे ऐसे मामलों के बारे में भी ज्ञात हुआ है, जहां पर संवरण बोर्ड के परिणामों को रद्द कर दिया गया है। इस कार्यवाही से रेलवे कर्मचारियों के अन्दर एक और प्रकार की भावना फैल जाती।

इस के पश्चात् माननीय मंत्री न तदर्थ न्यायाधिकरण की ओर भी निर्देश किया है। मैं समझता हूँ कि यच्चिकाओं की ५ से १२ हजार के बीच है। जहां तक मैं समझता हूँ अधिक अभ्यावेदन अपर्याप्त वेतन स्तरों के सम्बन्ध में है। मैं नहीं जानता कि क्या श्री शंकर शरण इतने अभ्यावेदनों पर कार्यवाही कर सकेंगे अथवा नहीं मेरे विचार में इस काम में उन्हें दो या तीन वर्ष से कम समय नहीं लगेगा। कुछ वर्गों के वेतन स्तरों में अनियमितताएँ हैं जिन पर माननीय मंत्री को ध्यान देना चाहिये। मैं इस सम्बन्ध में यह सुझाव देता हूँ कि एक व्यक्ति के न्यायाधिकरण के बजाय इस मामले पर एक दूसरा वेतन आयोग विचार करे।

मुझे प्रसन्नता है कि माननीय मंत्री ने कहा है कि औषधियों की सुविधा देने के सम्बन्ध में केन्द्र से अधिक समन्वय करने की आवश्यकता है। पहले एक सुझाव यह दिया गया था कि रेलवे का औषधि विभाग स्वास्थ्य मंत्रालय को ही लेना चाहिये। मेरा कहने का तात्पर्य यह है कि समन्वय इस प्रकार का हो कि डाक्टरों को कार्यपालिका के नियंत्रण से परे रखा जाये। आजकल स्थिति यह है कि रेलवे का एक डाक्टर अपने स्थानीय रेलवे अधिकारी को प्रसन्न कर लेता है और फिर अपने काम की परवाह नहीं करता—इसके साथ ही, क्योंकि रेलवे कर्मचारी अन्य डाक्टरों से

बीमारी के प्रमाणपत्र नहीं ले सकते, इस कारण से भी उन्हें डाक्टर को कुछ न कुछ देना पड़ता है—जिसका परिणाम यह होता है कि रेलवे का डाक्टर अपने व्यावसायिक कार्य से परे हो जाता है।

अन्त में मैं आवासस्थानों के बारे में कहना चाहता हूँ। इस सम्बन्ध में भी ध्यान दिया जाना चाहिये। जो कुछ किया जा रहा है, वह पर्याप्त नहीं है, क्योंकि यह भी एक महान समस्या है। रेलवे कर्मचारी इसके हल के लिये १०-१५ वर्ष तक प्रतीक्षा नहीं कर सकते दूसरे आवास स्थानों के आवंटन में जो थोड़ी बहुत अनियमितताएँ चलती हैं उन्हें भी रोका जाये। मैं प्रार्थना करता हूँ कि आवासस्थानों के आवंटन में चालक कर्मचारियों का, जो पर्याप्त मेहनत करते हैं, भी पूरा ध्यान रखा जाये।

श्री बी० के० दास (कंटाई) : १९५५-५६ में समाप्त होने वाली योजना अवधि का यह अन्तिम आयव्ययक है। इस अवधि में ४०० करोड़ रुपये के व्यय का लक्ष्य रखा गया था जिसे पूरा किया गया है। पहले वर्ष की कमी भी इस वर्ष पूरी कर दी गई है। पुनर्संस्थापन का कार्य भी इस वर्ष पूरा कर लिया गया है। मशीनरी आदि पर २५० करोड़ रुपया व्यय किया गया है। पुनर्संस्थापन कार्य की पूर्ति के लिये कतिपय निधियों में जो रुपया दिया गया है, वह पर्याप्त नहीं है। परीक्षक से पता चलता है कि मूल्य-ह्रास तथा विकास निधियों में कुछ कमी हुई है। मूल्य-ह्रास रक्षित निधि में शेष १०२.६८ करोड़ रुपया था। जबकि आयव्ययक में ९९.३१ करोड़ दिखाया गया था। विकास निधि में १५.६२ करोड़ के स्थान पर ३.६१ करोड़ रुपया होगा। इस वर्ष में राजस्व रक्षित निधि में ३८.३७ करोड़ के बजाय ४६.८७ करोड़ रुपये हो जायेंगे। अतः मूल्य-ह्रास एवं विकास निधियों में क्रमशः

[श्री बी० के० दास]

३.३७ करोड़ और १२.०१ करोड़ रुपये की कमी हुई है। गत वर्ष अतिरेक को विकास निधि में डाला गया था। अब के इसे राजस्व निधि में डाला जायगा। मैं इस योजना का समर्थन करता हूँ क्योंकि विकास निधि सामान्य राजस्व पर ही आश्रित है। भविष्य में विकास निधि द्वारा ६० करोड़ रुपये तक का व्यय किया जायगा अतः रेलवे इसे साधारण राजस्व में से ही ऋण के रूप में लेगी। यह तो ठीक है। यह रेलवे की वित्तीय अवस्था की स्थिरता का द्योतक नहीं है किन्तु इस स्थिति में यह प्रबन्ध ही ठीक है।

अब हमें विभिन्न रेलों की आय तथा व्यय की ओर भी देखना है। सेंट्रल रेलवे को इस बार शुद्ध लाभ ६.६२ करोड़ रुपये का रहेगा। पूर्वी रेलवे को शुद्ध लाभ ८.७८ करोड़ रुपये का रहेगा। इसी प्रकार उत्तर रेलवे को ०.५६ करोड़ लाभ और उत्तर-पूर्वी रेलवे को ६.८३ करोड़ रुपये का घाटा रहेगा। दक्षिण रेलवे की कुल आय ०.६१ करोड़ रुपये की है। और घाटा ३.६६ करोड़ रुपये का। पश्चिमी रेलवे को ७.०६ करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ रहेगा। इन सब बातों के कहने का अभिप्राय यह है कि हमें सारी रेलों को इस प्रकार प्रकार चलाना चाहिये कि वे आत्म निर्भर हो जायें। मैं इन दो रेलों में घाटे के कारण को भी नहीं समझ सका हूँ। इन दो रेलों को भी अपना व्यय पूरा कर सकने योग्य बनाया जाना चाहिये। इन आंकड़ों आदि से हमें यह पता चलता है कि अभी व्यय तथा आय के मामलों में पर्याप्त सावधानी से काम लेने की आवश्यकता है। यह आलोचना भी हुई थी कि रेलवे के कार्यवाहक व्यय आय के अनुरूप नहीं रहे अतः इस सम्बन्ध में निरन्तर ध्यान की आवश्यकता है।

प्राप्तियों के साथ ही साथ व्यय की वृद्धि भी तनिक अधिक प्रतीत होती है। खैर यह ठीक है—क्योंकि यात्रियों के लिये सुविधाओं, आदि के उपबन्ध किये गये हैं—फिर भी व्यय आय के अनुरूप ही होना चाहिये—क्योंकि यदि निधियों में कमी हो गई तो इस से मामला बिगड़ जायेगा। निस्संदेह अभिसमय समिति ने यह निर्धारित किया है कि रेलवे को ४ प्रतिशत लाभांश देना चाहिये—किन्तु फिर भी यह कोई प्रसन्नता का कारण नहीं है। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे वाले अपनी आर्थिक व्यवस्था सुधारने के लिये सदैव प्रयत्नशील रहेंगे ?

थोड़ी दूरी की यात्रा के लिये किरायों के बढ़ाये जाने के प्रश्न पर सभा में आलोचना हुई है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस सम्बन्ध में दोबारा विचार करेंगे।

अब रेलवे की द्वितीय, मध्यम तथा तृतीय श्रेणी को प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय श्रेणी कहा जायेगा। मेरे विचार में द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में सोने का प्रबन्ध भी होना चाहिये। क्योंकि फिर केवल दो ही श्रेणियां रह जायेंगी। और यह प्रबन्ध करना आसान होगा।

जहां तक विस्तार कार्यक्रम का सम्बन्ध है, उस में पर्याप्त प्रगति हो रही है। निस्संदेह नई लाइनों, आदि के बनाये जाने की मांग इतनी अधिक है कि संभवतया रेलवे के पास सारे कार्यों को त्रिगुणित करने के लिये धन भी न हो—किन्तु फिर भी मैं यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि फरक्का में पुल बनाये जाने के प्रश्न पर गंभीरता से विचार किया जाये। तिलडंगा—खजूरिया-मालदा लाइन सम्बन्धी सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और बलूराघाट के सर्वेक्षण किये जाने का विचार है। यह काम उस समय

तक पूरा न हो सकेगा जब तक कि फरक्का में एक पुल नहीं बनाया जाता। यह स्थान गंगा की बांध योजना का एक भाग है और इसी पर कलकत्ता की बन्दरगाह की हलचल निर्भर करती है। कल श्रीमती पालचौधरी ने पश्चिमी बंगाल में परिवहन सम्बन्धी कठिनाइयों का वर्णन करते हुए कहा था कि पश्चिमी बंगाल का नाम कहीं भी नहीं आता। किन्तु उनकी जानकारी के लिये मैं बताना चाहता हूँ कि एक लाइन का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और दूसरी लाइन के सर्वेक्षण के बारे में विचार किया जा रहा है। यदि इन दोनों लाइनों को शीघ्र ही बना दिया जाये तो हमारे राज्य में परिवहन की अधिकतर कठिनाइयाँ दूर हो जायेंगी।

परिवहन मंत्री का ध्यान में इस बात की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ कि पश्चिमी बंगाल राज्य में एक समुद्रीय स्थान या कहीं स्थल पर स्वास्थ्यप्रद स्थान विकसित करने का प्रस्ताव है, जिस पर लाखों रुपया व्यय होगा। मेरा विचार है कि जब तक उस स्थान को, जिसे दिघा कहा जाता है, किसी निकट के रेलवे स्टेशन के साथ नहीं मिलाया जाता, तब तक इस उद्देश्य की पूर्ति होना कठिन है। मैं रेलवे मंत्री से यह भी प्रार्थना करूँगा कि वह इस बात पर ध्यान देने का यत्न करें कि उप-विभागीय कस्बों को निकट के रेलवे स्टेशनों से मिलाया जाय, क्योंकि प्रायः ऐसे कस्बे हैं जो निकटतम रेलवे स्टेशनों से ३० या ४० मील की ही दूरी पर हैं। आजकल लोगों की हवाई यात्रा करने की प्रवृत्ति बढ़ रही है, अतः उन्हें कैसे समझाया जा सकता है कि २० या ४० मील के अन्तर पर स्टेशन नहीं बनाया जा सका। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री उस प्रान्त को भी ध्यान में रखेंगे जहाँ से मैं आता हूँ। रेलवे पुनर्वर्गी-

करण के सम्बन्ध में मैं इतना कहना चाहता हूँ कि पूर्वी रेलवे पर बहुत अधिक भीड़ रहती है। मैं मंत्री जी से यह प्रार्थना भी करूँगा कि वह पुनर्वर्गीकरण करते समय इस बात का ध्यान रखें कि इस महाखंड के किस भाग में ज्यादा भीड़ रहने के कारण अधिक दबाव रहता है।

श्री नम्बियार (मयरम्) : बहुत से माननीय सदस्यों ने रेलवे मंत्री को बजट पर धन्यवाद दिया है, किन्तु मैं उन्हें धन्यवाद नहीं दे सकता। इस के तीन मुख्य कारण ये हैं कि किराये और भाड़े की दरें भी बढ़ गई हैं, पुनर्वर्गीकृत रेलों में कार्यक्षमता का ह्रास हो रहा है, और आये दिन दुर्घटनायें होती रहती हैं, और तीसरे उन्होंने रेलवे श्रमिकों के साथ असंतोषजनक सम्बन्ध बना रखा है, ये ही कारण हैं कि हम उन्हें बजट पर बधाई नहीं दे सकते— वास्तव में, अब की अवस्था भूतकाल की अपेक्षा बहुत ही गई गुजरी है।

मैं यह बताना चाहता हूँ कि किराये और भाड़े में बढ़ोत्तरी के कारण छोटी छोटी यात्राओं के यात्रियों पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ेगा चालू वर्ष और आगामी वर्ष की प्राप्ति (आय) में १० करोड़ रुपये का अन्तर है, जब कि माननीय मंत्री कहते हैं कि किराये और भाड़े बढ़ जाने से केवल ४ करोड़ रुपये का अन्तर पड़ा है। वे आंकड़े बताते तो हैं किन्तु उन के सम्बन्ध में तथ्य पेश नहीं कर सकते। इन तीन बातों के सम्बन्ध में मैंने रेलवे बोर्ड कार्यालय से पूछताछ की थी कि १५० मील तक तथा ८५० मील तक की यात्राओं से और २० मन या उससे अधिक के भार से प्राप्त होने वाले किराये और भाड़े के आंकड़े क्या हैं, किन्तु वे भी मुझे कुछ नहीं बता सके हैं। आश्चर्य है कि श्री

[श्री नम्बियार]

लाल बहादुर शास्त्री ने राज्य-सभा में बताया कि ४ करोड़ रुपये का अन्तर पड़ेगा । मैं इस बात को स्वीकार नहीं कर सकता । यदि कोई स्वीकार भी करे तो वह १० करोड़ रुपये के अन्तर का कारण भी नहीं जान सकता । मंत्री जी का कहना है कि आय में २.७ करोड़ रुपये की बढ़ोत्तरी होगी । हम यह नहीं मान सकते क्योंकि प्रस्तुत बजट में ६.५५ करोड़ रुपये की बढ़ोत्तरी हो चुकी है, और आगामी वर्ष में आप इस प्रकार की बढ़ोत्तरी की आशा नहीं कर सकते । भाड़ों में वृद्धि होने के भी चिह्न दिखाई दे रहे हैं श्री एल० बी० शास्त्री ने अपने भाषण में कहा है कि दैनिक उपयोग की वस्तुओं पर आधी पाई प्रति सेर तक भाड़ा बढ़ेगा । मेरे मित्र श्री जी० डी० सोमानी पहले ही इस बात का उल्लेख कर चुके हैं । मैं समझता हूँ कि रेलवे वित्तों में कहीं कोई भारी गड़बड़ है और जैसा श्री सोमानी ने कहा है, इस सारी स्थिति पर पुनर्विचार होना चाहिये—जिससे मूल्य-ह्रास रक्षित निधि, राजस्व रक्षित निधि और अर्थ निधियों का पुनः-मूल्यांकन हो ।

जहां तक आगामी वर्ष की ७.१४ करोड़ रुपये की राजस्व रक्षित निधि के विनियोग का प्रश्न है, इस का कोई भी कारण नहीं बताया गया है । रेलवे अभि-समय समिति के प्रतिवेदन से आप को पता चलेगा कि उन्होंने इस बात पर जोर दिया है कि विकास निधि का विनियोग होना चाहिये । इस के बावजूद हुआ यह है कि ७.१४ करोड़ की अगले वर्ष की अतिरिक्त राशि को राजस्व रक्षित निधि, जो घाटे की अवधि के लिये रखी गई है, में जोड़ दिया गया है । इससे यह स्पष्ट होता है कि माननीय रेलवे मंत्री घाटे की अवधि की आशा लगाये बैठे हैं—अर्थात् वह यह सोचते हैं

कि रेल की आय में कमी होगी, और इस रक्षित निधि को उसी के लिये रखा जाना चाहिये । इससे यह स्पष्ट हो जाता है कि रेलवे वित्त में कहीं गड़बड़ है । इसलिये मैं यह कहूंगा कि इस विषय पर गंभीरता से सोचने की आवश्यकता है । मैं जोरदार शब्दों में इस बात का विरोध करता हूँ । इस अतिरिक्त राशि को राजस्व रक्षित निधि में नहीं जोड़ा जाना चाहिये । मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री यह गलती दूर करेंगे और इस उक्त राशि को विकास निधि में रखेंगे ताकि विकास सम्बन्धी अर्थनीति के साथ-साथ हमारा काम चलता रहे ।

सरदार ए० एस० सहगल (बिलास पुर) : आपके सुझाव के अनुसार ?

श्री नम्बियार : पुनर्वर्गीकरण के सम्बन्ध में मेरा यह विचार है कि कार्यक्षमता घट गई है । रेलवे मंत्री ने यह भी सिद्ध नहीं किया है कि कार्यक्षमता बढ़ गई है । अब देखिये मैं रेलवे श्रमिकों और अन्य कर्म-चारियों से भी मिला हूँ और मुझे पता चला है कि कार्यक्षमता, वास्तव में, घट गई है । हमें अब यह सोचना है कि छः महाखंडों में हुए इस पुनर्वर्गीकरण को चलने दिया जाय अथवा इन की संख्या बढ़ा दी जाये । मैं इस के सम्बन्ध में केवल इतना जानता हूँ कि कार्यक्षमता बहुत घट गई है । पुनर्वर्गीकरण करते समय यह वायदा किया गया था कि कार्यक्षमता बढ़ेगी, माल अधिक जल्दी से आता-जाता रहेगा, किराये भाड़े कम होंगे आदि—किन्तु अब ऐसी कोई भी बात नहीं हुई है ।

अब श्रमिकों के साथ बनाये गये सम्बन्ध या सम्पर्क को लीजिये । माननीय रेलवे मंत्री का कहना है कि उन्हें श्रमिकों से प्यार है । मान लीजिये उनका कहना सही

किन्तु वह जो कुछ भी किया करते हैं, उस से ऐसी कोई बात जाहिर नहीं होती। वह कहते हैं कि रेलवे कर्मचारी संघ के साथ उनके अच्छे सम्बन्ध हैं। भला बताइये कि किस प्रकार के संघ के साथ उन्होंने अच्छे सम्बन्ध बना रखे हैं? ठीक है उनके कई गिने-चुने लोगों के साथ अच्छे सम्बन्ध हैं। अभी हाल की बात है कि श्री एस० गुरुस्वामी ने दिल्ली में रेलवे संघ का एक अधिवेशन आयोजित किया था। इसमें देश भर के लगभग दो सौ प्रतिनिधि शामिल हुए थे। संघ के सभापति श्री वासवादा द्वारा दी गई सूचना के बावजूद भी इन लोगों को न तो पास दिये गये और न छट्टी मिली। क्या रेलवे मंत्री ने यही सम्बन्ध बना रखा है? रेलवे बोर्ड और मंत्री जी ने श्री वासवादा की सिफारिशें तो मंजूर कीं, किन्तु रेलवे संघ के महा मंत्री श्री एम० गुरुस्वामी की प्रार्थना ठुकरा दी गई जिस से इन दो सौ व्यक्तियों को न तो पास मिले और न छट्टी मिली।

कल की बात है कि मेरे मित्र श्री वी वी० गिरि ने बताया कि संघ के नेताओं में कुछ अनबन है, और उन्हें संगठित होना चाहिये। यह इस बात के कहने का स्थान नहीं है। यह कार्मिक संघ का मंच नहीं कि ऐसी बात कही जाये। हम बाद में इस का निर्णय कर सकते हैं। यहां पर, जो मुख्य बात मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि इस मत-भेद का वास्तविक कारण यह है कि रेलवे मंत्रालय व्यर्थ में ही इस देश के कार्मिक संघों के आन्तरिक कार्यों में हस्तक्षेप करता रहता है। रेलवे मंत्रालय यह कहता है कि वह केवल उन्हीं कार्मिक संघों को स्वीकृति प्रदान करेगा जिन्हें वह पसन्द करता है। यह तो एक बड़ी ही विचित्र सी प्रणाली है, जो कि अन्याय और अनीति पर आधारित है। यह तो अमेरिका तथा

अन्य साम्राज्यवादी देशों की प्रणाली का अन्धानुरकरण है। हम इसे कदापि स्वीकार नहीं कर सकते।

कल, श्री वी० वी० गिरि ने भी कहा था कि श्रमिकों और उद्योगपतियों में अच्छे सम्बन्ध होने चाहिये। हम भी यही चाहते हैं। हम यह नहीं चाहते कि रेलवे विभाग के प्रबन्ध में हमारा हाथ हो। हम तो केवल यही चाहते हैं कि रेलवे बोर्ड इन श्रमिकों के साथ उचित व्यवहार करे और यदि उनका कोई संघ श्रमिकों का प्रतिनिधित्व करता है तो उसे स्वीकृति प्रदान की जाये। दक्षिण-रेलवे-श्रमिक-संघ को १० प्रतिशत से अधिक सदस्यता प्राप्त है, तो भी अभी तक उसे स्वीकृत नहीं किया गया। क्या यह अनीति नहीं है?

इसी प्रकार रेलवे बोर्ड ने रेलवे में काम करने वाले ३०० कर्मचारियों को राष्ट्रीय सुरक्षा नियमों के अधीन काम से अलग कर दिया था। हमने उन व्यक्तियों को पुनः काम पर लगाने के लिये बार बार रेलवे बोर्ड से अपनी प्रार्थना की, परन्तु बोर्ड ने सभी प्रार्थनाओं को ठुकरा दिया। इन्हीं में से एक कर्मचारी श्री अनन्त नारायणम् मामले की मद्रास उच्च न्यायालय में अपील की गयी थी, और न्यायालय ने उसे सभी अपराधों से मुक्त करते हुए यह घोषणा की, कि इसे फिर से काम पर लगाया जाये। तो इस प्रकार से रेलवे बोर्ड को उसे फिर से काम पर लगाना ही पड़ा। बाकी सभी कर्मचारियों की भी यही स्थिति थी और उन पर भी साम्यवादी पार्टी से सम्बन्ध रखने का आरोप लगाया गया था। जब तक व्यक्ति के विषय में न्यायालय ने पक्ष में निर्णय दे दिया है और उसे रेलवे ने पुनः कार्य पर लगा लिया है तो अन्य व्यक्तियों को भी काम पर क्यों न लगा लिया गया?

[श्री नम्बियार]

उनका मामला पिछले ६ वर्षों से अनिर्णीत अवस्था में ही पड़ा है।

रेलवे मजदूरों के वेतन के सम्बन्ध में स्थिति यह है कि तृतीय वर्ग के कर्मचारियों का वेतन तो औसतन १५० रुपया प्रतिमास है जो कि ४०० रुपये प्रतिमास तक भी बढ़ सकता है, परन्तु चतुर्थ वर्ग अर्थात् मजदूरों का वेतन केवल ८१ रुपये है। अतः इस वेतन-क्रम में भी सुधार करने की आवश्यकता है।

इसके साथ ही साथ उन की दशा भी दयनीय है। १९४७ से पूर्व उन्हें जो सुविधायें प्राप्त थी आज वे सभी उन से छीन ली गयी हैं। पहले, स्टेशन ५ पर काम करने वाले कुछेक अत्यावश्यक कर्मचारियों को बिना किराये के ही क्वार्टर मिलते थे, परन्तु अब ऐसा नहीं होता, बल्कि क्वार्टरों के किराये बहुत बढ़ा दिये गये हैं। कर्मचारियों को आजकल स्थायी भी नहीं किया जा रहा है। लगभग १,८०,००० कर्मचारी अभी तक अस्थायी स्थिति में ही हैं। आज रेलवे कर्मचारियों के पुत्रों को नौकरी में भरती करते समय प्राथमिकता भी नहीं दी जाती। और फिर अधिक समय तक काम करने पर जो भत्ता मिलता है, वह भी आजकल कम कर दिया गया है। तथा छुट्टियां भी कम कर दी गयी हैं। कर्मचारियों को पद वृद्धि के सम्बन्ध में भी आज वे सुविधायें प्राप्त नहीं हैं जो पहले थीं। वरिष्ठता की दृष्टि से जिसको दर-वृद्धि मिलनी चाहिये, उसे नहीं मिलती और सीधे ही नये व्यक्तियों को चुन कर ऊंचे पदों पर लगा दिया जाता है।

अतः मेरी प्रार्थना है कि इन व्यक्तियों की इस दयनीय दशा की ओर अवश्य ध्यान दिया जाना चाहिये।

जहां तक न्यायाधिकरण का सम्बन्ध है, वह इन तथ्यों को सदैव अपने सामने रख कर उचित ढंग से निर्णय करे। मजदूर सदैव सहयोग के लिये तैयार हैं। अतः यह सम्बन्ध तभी ठीक हो सकेगा जब कि आप भी उनके साथ सहानुभूतिपूर्ण व्यवहार करेंगे।

कुमारी ऐनी मैस्करिन (त्रिवेन्द्रम्) : प्रतिवर्ष आयव्ययक संत्र ही एक ऐसा अवसर आता है जब कि हम इस बात की जांच कर सकते हैं कि देश ने कितनी उन्नति की है, प्रशासन में क्या क्या कमियां रह गयी हैं, और सरकार की किन किन त्रुटियों के कारण देश को हानि उठानी पड़ी है। अब हमें देखना यह है कि पिछले आठ वर्षों में रेलवे प्रशासन ने कितनी उन्नति की है और यदि कहीं पर कोई त्रुटि दृष्टिगत होती है तो उसकी ओर स्पष्ट संकेत करना है।

[श्री बर्मन पीठासीन हुए]

रेलवे प्रशासन की प्रशंसा करते हुए एक उपमंत्री ने ऐसा कहा है कि हमारा रेलवे प्रशासन इतना सुचारु रूप से चल रहा है कि यह अमेरिकन रेलवे प्रशासन जो कि संसार में सर्वोत्तम समझा जाता है, के दूसरे नम्बर पर आता है। परन्तु वास्तव में यह वक्तव्य निराधार है। इस समय अमेरिका में रेलों का जाल बिछा हुआ है, उन रेलवे लाइनों की लम्बाई २,५१,८६५ मील है, परन्तु भारत में केवल ३३,५६६ मील है। और फिर वहां पर रेलों से प्राप्त होने वाली आय का ७६.१ प्रतिशत धन रेलवे की उन्नति के लिये लगा दिया जाता है। परन्तु यहां पर इन बातों की ओर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। तो फिर आप कैसे कहते हैं कि हम एक कल्याणकारी राज्य स्थापित करना चाहते हैं ?

रेलवे का सारे का सारा प्रशासन ही ढीले ढाले ढंग से चल रहा है। और फिर रेल-दुर्घटनाओं से तो इसका नाम और भी बदनाम हो गया है। १९५० से १९५४ तक ८५,६१५ रेल दुर्घटनायें हो चुकी हैं। उन में १,४७,५४६ व्यक्ति घायल हुए और २२,०७२ व्यक्ति मर गये हैं। इस प्रकार से राष्ट्र की कितनी हानि हो रही है।

रेलवे वर्कशापों का हाल देखिये। वहां अच्छे सामान, अच्छे रूपांकन, और अच्छे कारीगरों के अभाव के कारण अच्छे रेलवे इंजन नहीं बनते हैं और उन्हीं के कारण से रेल दुर्घटनायें इतनी अधिक संख्या में होती हैं। तो इन रेल दुर्घटनाओं से बचाव का यही एक उपाय है कि रेलवे प्रशासन को ही बदल दिया जाये और फिर से सारा कार्य ठीक प्रकार से चलाया जाये।

रेलवे प्रशासन इतना मंहगा है कि उस का भार कर-दाताओं को वहन करना कठिन हो रहा है। व्यर्थ में ही न जाने कितनी निकाय बनाये हुये हैं। एक रेलवे बोर्ड है, एक केन्द्रीय परिवहन बोर्ड है, एक प्रादेशिक उपभोक्ता परामर्शदात्री समिति है इसी प्रकार से और भी न जाने कितने निकाय हैं। परन्तु सभी का कार्य लगभग एक जैसा ही है।

इसी प्रकार से रेलों को खंडों में विभक्त कर देने के विषय में मैं यह कहना चाहती हूं कि इनका प्रशासन ठीक प्रकार से नहीं चल रहा है। ये खंड अपनी आय की अपेक्षा अधिक खर्च कर देते हैं।

दक्षिणी रेलवे खंड में इधर तो रेलों का एक जाल सा बिछा हुआ है, परन्तु रेलों का यह जाल केवल बैजवाड़ा तक ही फैला हुआ है, इस के आगे रुकावट सी आ जाती है और फिर और आगे रेलों की बहुत ही कमी है। जिस के कारण हमें अनेकानेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

सिवाय एक लाईन के दक्षिण में और कहीं भी रेलों का विकास नहीं हुआ। त्रिवेन्द्रम कैम्प लाईन जिसमें रेलों की आवश्यकता सब से अधिक है, की ओर हम ने ध्यान ही नहीं दिया।

‘भारतीय रेलें’ नामक पुस्तक से प्रतीत होता है कि ब्रिटिश काल में रेलों की आय अधिक थी और खर्च कम था, परन्तु आज आश्चर्य है कि आय कम हो रही है और खर्च बढ़े जा रहे हैं। तो इस से यही निष्कर्ष निकलता है कि आज रेलवे प्रशासन अव्यवस्थित तथा अनुचित ढंग से चल रहा है। उन्होंने अपने कर्तव्य का पालन ठीक प्रकार से नहीं किया है और देश के धन का व्यर्थ में नाश किया है।

श्री सी० आर० नरसिंहन् (कृष्णगिरि): आज देश की आर्थिक स्थिति पर्याप्त रूप से सुधर गयी है, और इसलिए रेलवे प्रशासन का अपने उज्ज्वल भविष्य के सम्बंध में आशावादी होना स्वाभाविक ही है। देश की आर्थिक स्थिति और रेलवे प्रशासन की समृद्धि दोनों ही अन्तर्सम्बन्धित हैं। स्वतंत्रता प्राप्ति के उपरान्त देश की आर्थिक स्थिति कुछ समय के लिये निराशाजनक थी और इसलिये रेलवे की स्थिति भी वैसी ही थी, परन्तु आज तो आर्थिक स्थिति सुधर रही है, अतः रेलवे का भविष्य भी पर्याप्त उज्ज्वल जान पड़ता है। इसी आशा से माननीय रेलवे मंत्री ने राजस्व को बढ़ाने के लिये, लोगों की भावना का दुरुपयोग करते हुए, अधिक दूरी के लिए कम और कम दूरी के लिये अधिक किराया नियत करने का प्रस्ताव किया है। किन्तु अब मुझे आशा है कि इस सभा के वाद-विवाद से प्रभावित हो कर वह ५० मील से कम दूरी पर जाने वाले यात्रियों के लिये किराया कम कर देंगे।

निस्सन्देह उखड़ी हुई रेलवे लाइनों को ठीक करने के लिये पर्याप्त उपबन्ध किया

[श्री सी० आर० नरसिंहन्]

गया है, किन्तु खेद की बात है कि सल्लेम जिले को कोई सहायता नहीं दी गई है हालांकि युद्ध काल में वहां १०० मील रेलवे लाइन उखाड़ दी गई थी, जो अभी तक नहीं लगाई गई है। मैं मंत्री महोदय से आशा करता हूं कि सर्वेक्षण में अधिक विलम्ब न करते हुए शीघ्र ही इन लाइनों को चलाने की कृपा करेंगे।

बंगलौर स्टेशन से मिलाने वाली लाइनों को सुधारने की अपेक्षा बंगलौर स्टेशन को उन्नत करने के लिये अधिकाधिक खर्च किया जा रहा है, जब कि बंगलौर के स्टेशन की अधिक उन्नति नहीं हो सकती। मिलाने वाली लाइन बहुत अधिक निपुण शिल्पिक तथा अन्य योजना के द्वारा बनाई गई थी और यह जनता के लिये बहुत लाभदायक है तथा महाराष्ट्र वाणिज्य मंडल ने इसे सुधारने के सम्बन्ध में संकल्प भी पारित किया है। इन सब बातों पर ध्यान देते हुए मंत्री महोदय को इस लाइन को सुधारने का उपबन्ध करना चाहिये तथा बीच के स्टेशनों की भीड़ को कम करने के लिये भी कुछ उपाय करना चाहिये।

आरोग्यता की दृष्टि से रेलवे की कैटीन में स्वच्छता की उचित व्यवस्था अनिवार्य है। इस की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

बन्दर लोगों के खाद्य पदार्थों और परसलों की वस्तुओं को हानि पहुंचाते रहते हैं और रेलवे वर्मचारी उनकी तनिक भी परवाह नहीं करते। उन का ऐसा व्यवहार सर्वथा अनुचित है। अतः सरकार को बन्दरों के उपद्रव को रोकने के लिए समुचित कार्यवाही करना चाहिये।

श्री नेतूर पी० दामोदरन (टेल्लिचेरी) :
उत्तर की अपेक्षा दक्षिण में रेलें बहुत कम

हैं। गंगा के मैदान में तो रेलों का जाल बिछा हुआ है और पश्चिमी घाट के साथ इर्नाकुलम—किलोन रेल को छोड़ कर और कोई लाइन नहीं है। भारत रेलों का मानचित्र तभी पूर्ण होगा जब बम्बई से कन्या कुमारी तक रेलवे लाइन बिछ जायेगी।

हासम-मंगलौर रेलवे लाइन के ऊपर पश्चिमी घाट से मैसूर तक की लाइन को प्राथमिकता दी जानी चाहिये थी। टेल्लिचेरी-कुर्ग-मैसूर लाइन के दो परिमाण भी हो चुके हैं और परिमाण के प्रतिवेदनों में भी इस लाइन के निर्माण पर जोर दिया गया है और उपमंत्री श्री अलगेशन ने इस का निर्माण कारखाने की घोषणा भी की थी। वहां की जनता की बड़ी तीव्र मांग है कि कुर्ग तक लाइन बिछाई जाये। मंगलौर-हसन लाइन का काम कठिन और दुर्गम है क्योंकि इस लाइन को बड़े ऊंचे मैदानों में पश्चिमी घाटों में से गुजरना पड़ेगा, और यह जिस प्रदेश से गुजरेगी वहां बहुत कम क्षेत्र आबाद है। दूसरी ओर टेल्लिचेरी और मैसूर के बीच बड़े बड़े नगर हैं और यह लाइन दो तीन प्रान्तों अर्थात् मलनाद प्रदेश के लिये अत्यन्त अनिवार्य है। मालाबार के क्षेत्र की केन्द्रीय तथा मद्रास सरकार द्वारा उपेक्षा की जाती है, हालांकि वहां की जनता और नगरपालिका तथा बोर्डों आदि ने अनेक बार इस लाइन के निर्माण की मांग की है। अब मद्रास राज्य की सरकार ने भी इस लाइन को द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित करने की सिफारिश कर दी है। मालाबार, कुर्ग और मैसूर के विकास के लिये, वीनाद के रास्ते से शोखूर-नीलंबुर लाइन को कुर्ग तक बढ़ाना भी अत्यन्त आवश्यक है। इस के अतिरिक्त कोल्लेंगोड-त्रिचुर रेलवे लाइन का निर्माण भी अनिवार्य है।

कालीकट अत्यन्त महत्त्वपूर्ण और विकास-शील नगर है, और इस का स्टेशन बड़ी बुरी दशा में है। अतः पश्चिम पहाड़ी के पास का नवीन स्टेशन बनाया जाना चाहिये और वर्तमान स्टेशन को मालगोदाम के रूप में प्रयोग में लाया जा सकता है। बड़गारा और कलचाट आदि स्टेशनों को भी फिर से बनाना चाहिये। इन शब्दों के साथ मैं समाप्त करता हूँ।

श्री राधेलाल व्यास (उज्जैन) : जो रेलवे बजट रेलवे मंत्री ने पेश किया है उस के लिये मैं उन को बधाई देता हूँ। पिछले चार पांच वर्षों में रेलों ने काफी प्रगति की है और उस पर हमें अभिमान है। एक विशेष महत्त्व की बात यह है कि चित्तरंजन में इंजन बनने लगे हैं और उस में काफी प्रगति हुई है। इसी तरह पैरम्बूर में इंटेगरेल कोच फैक्टरी में सवारी के डिब्बों का निर्माण किया जा रहा है। इस के सम्बन्ध में मुझे यह सुझाव देना है कि जहां हम इतनी प्रगति कर रहे हैं वहां हमें विदेशों में माल निर्यात करने के लिये भी तैयार रहना चाहिये। हमें यह भी देखना चाहिये कि हम अपने पड़ोसी देशों में जैसे पाकिस्तान, अफगानिस्तान, बर्मा, सीलोन इत्यादि में हमारे माल की कितनी डिमांड हो सकती है और उस डिमांड को पूरा करने के लिये हमें उत्पादन भी बढ़ाना चाहिये। पैरम्बूर फैक्टरी के बारे में मेरा यह सुझाव है कि वहां काम की दो शिफ्टें होनी चाहियें और वहां ३५० डिब्बे प्रतिवर्ष के बजाय ७०० डिब्बे प्रतिवर्ष बनाये जाने चाहियें। ऐसा करने से मैं समझता हूँ देश को काफी लाभ होगा। इसी तरह से हमारे यहां रेलों में और भी सुधार हुए हैं। दूरी के यात्रियों के लिये किराये की दर में कमी हुई है और यह स्वागत करने की चीज है। लेकिन मैं रेल मंत्री से यह निवेदन

करूंगा कि हमारा यह एक अनुभव है कि जब कभी कभी दूर के यात्री खास तौर से देहात के गरीब किसान या मजदूर जाते हैं और दूरी के टिकट मांगते हैं तो जब तक वे कुछ भेंट न कर दें या काफी खुशामद न करें या कोई सिफारिश न लावें तब तक उन्हें टिकट नहीं दिया जाता। इस वास्ते जब भी कोई शिकायत इस बारे में आये तो उस मुलाजिम के खिलाफ कड़ी से कड़ी कार्रवाई की जानी चाहिये।

खादी के बारे में यह कहा गया है कि खादी का प्रसार करने के लिये और इस को प्रोत्साहन देने के लिये खादी खरीद की जाने वाली है। मुझे मालूम हुआ है कि खादी को खरीदने के लिये खादी भंडारों से भी रेलवे बोर्ड द्वारा टेंडर मांगे जाते हैं। मुझे यह सुन कर बहुत दुःख हुआ और साथ ही साथ आश्चर्य भी। सब को मालूम है कि खादी भंडारों में दो भाव नहीं हुआ करते। वहां पर जो भी जाये उस को एक ही निश्चिन्त दर पर खादी दिया जाता है। इस प्रकार टेंडर मांग कर और नक्ली और सस्ती खादी को खरीद कर प्रोत्साहन दिया जाये इस से आश्चर्य की बात और कोई नहीं हो सकती। इस वास्ते मैं निवेदन करूंगा कि जो भी खादी रेलवे बोर्ड को खरीदनी है उसे भंडारों की ही मारफत खरीदा जाये।

अब जो प्रगति हमारी रेलों ने की है उस के बारे में मैं पहले ही कह चुका हूँ कि उस पर हमें अभिमान है। लेकिन, श्रीमान्, मुझे अपने मध्य भारत के बारे में कुछ कहना है। रेलों ने जितनी प्रगति की है उस का असर मध्य भारत पर क्या पड़ा है इस के बारे में मैं जो कुछ भी कहूंगा वह कोई टीका टिप्पणी की दृष्टि से नहीं, परन्तु जैसा वहां की जनता महसूस करती है उस की दृष्टि से कहूंगा। मुझे यह कहते हुए दुःख होता है कि पिछले चार पांच

[श्री राधेलाल व्यास]

वर्षों में जो भी प्रगति हुई है यदि उस को मध्य भारत की जनता की दृष्टि से देखा जाये तो सिवाय अफसोस के और कुछ भी नहीं है। यदि आप उस नक्शे को देखें जो कि हमको सप्लाई किया गया है तो आप बहुत से चतुर्भुज इस में पायेंगे। मध्य भारत, विन्ध्य प्रदेश, मध्य प्रदेश, और उड़ीसा, इन में बहुत से गैप्स हैं। अभी हमारे माननीय सदस्य श्री दामोदरन और कुमारी एनी मैस्करिन ने दक्षिण के बारे में कहा। यह ठीक है कि त्रावनकोर-कोचीन में रेलों का होना जरूरी है। वहां पर रेलें नहीं हैं। बंगलौर और बम्बई के बीच में नहीं हैं। लेकिन जितने बड़े गैप्स इन चार राज्यों में हैं उतने शायद इस नक्शे में आप को कहीं न मिलें। सब से बड़ा एक गैप आगरा, कोट, गुना और बीना का है। दूसरा चतुर्भुज कोटा, बीना, भोपाल और उज्जैन का है। यह भी एक बहुत बड़ा चतुर्भुज है। इसी तरह से दो और बहुत बड़े चतुर्भुज हैं ग्वालियर नागपुर में बहुत बड़ा गैप है बिलासपुर का और उड़ीसा का चौथा गैप है। मुझे बड़ा दुःख होता है कि सारे हिन्दूस्तान में इतने बड़े गैप्स कहीं नहीं हैं जितने बड़े कि यहां पर हैं। अगली पंचवर्षीय योजना में रेलवे बोर्ड को इन सैकड़ों मील के गैप्स को खत्म करने के उपाय सोचने चाहिये और पहले जो योजना बने वह इन गैप्स को खत्म करने के लिये और इन इलाकों में रेलवे का प्रसार करने की योजना बनाई जानी चाहिये। मध्य भारत में यदि आप माइलेज को देखें तो आप पायेंगे कि वहां पर बहुत ही कम मील लम्बी रेलवे लाइनें हैं। इन में कुछ नेरो गेज भी हैं। वहां की स्थिति यह है कि ग्वालियर से भिड़, ग्वालियर से शिवपुर और ग्वालियर से शिवपुरी यह रेलवे लाइनें ऐसी हैं जिन में यात्रियों को सफर

करना बहुत ही दुखद मालूम पड़ता है। एक घंटे में १० मील से ज्यादा ये गाड़ियां नहीं चलती हैं और यदि आप किराये को देखें तो वह बहुत ज्यादा है। जहां ग्वालियर से शिवपुरी ७२ मील है वहां उस का ११२ मील लगा कर उसी हिसाब से किराया लिया जाता है। ग्वालियर से शिवपुरी १२४ मील है लेकिन किराया १८६ मील का लिया जाता है। कहने को तो कहा जाता है कि किराया पांच पाई फी मील के हिसाब से लिया जाता है लेकिन मील कैसे बढ़ जाते हैं यह मेरी समझ में नहीं आया है। लोगों में इस बारे में जो प्रतिक्रिया हो सकती है उसका आप अंदाजा लगा सकते हैं। इस के बारे में लोगों में बड़ी बेचैनी पाई जाती है। आगरा और उज्जैन के बीच जो नेरो गेज लाइन है उस पर सफर करने वालों से ३४ मील के बजाय ४२ मील का किराया लिया जाता है। इस के बारे में लोगों में बड़ा असन्तोष पाया जाता है। इन रेलवे लाइनों को खत्म कर के इन जगह रेलवे बोर्ड को मीटर गेज या ब्रोडगेज लाइनें बिछानी चाहिये। ऐसा करने से रेलवे को लाभ होगा। यदि कोई ग्वालियर से शिवपुरी जाना चाहता है तो उस को पूरे १२ घंटे लगते हैं। इस वास्ते कोई भी यात्री गाड़ी द्वारा सफर करना पसन्द नहीं करता।

इस वास्ते ये लोग बसों, ट्रक्स इत्यादि से ही सफर करने के ज्यादा इच्छुक होते हैं। इस से रेलवे बोर्ड को भी नुकसान हो रहा है। मेरा निवेदन है कि रेलवे बोर्ड को इस ओर ध्यान देना चाहिये ताकि जो नुकसान हो रहा है उस से बच सके।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि मध्य भारत के ग्वालियर, शिवपुरी, गुना, राजगढ़, शाहजहांपुर और

उज्जैन के जिलों के बीच कोई रेलवे लाइन नहीं है। नक्शे को देखने से आप को मालूम होगा कि सेन्ट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे की गाड़ियां हमारे मध्य भारत के किनारे पर से हो कर जाती हैं। यहां इन जिलों में इन गाड़ियों के हो कर न जाने से बड़ी तकलीफ होती है। इन इलाकों का सर्वे भी हुआ था। ग्वालियर से शिवपुरी हो कर वहां से गुना, राजगढ़, आगरा, शाहजहांपुर होते हुए उज्जैन तक एक रेलवे लाइन बिछाई जाये तो इस से बहुत लाभ होगा। शिवपुरी तक एक ३२ मील का टुकड़ा है वह नेरो गेज से, ब्रौड गेज हो जायेगा। मंत्री महोदय ने कहा है कि उज्जैन और इंदौर के बीच में एक नई रेलवे लाइन बिछाई जायेगी लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि यह किस के लिए बिछाई जा रही है। ट्रांसपोर्ट की बड़ी तकलीफ थी, माल के यातायात में बड़ी डिफिकल्टी थी इस को दूर करने के लिये, व्यापारियों के लाभ के लिये और वहां से देश के दूसरे हिस्सों में माल भेजने में जो दिक्कत होती थी उस को दूर करने के लिये और लाभ उठाने के लिये ही यह रेलवे लाइन बिछाई जा रही है। इस से लोगों में कोई उत्साह नहीं हो सकता। इसलिये मैं उनसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि यदि वे चाहते हैं कि लोगों में उत्साह हो तो उन को चाहिये कि ग्वालियर से उज्जैन तक एक नई लाइन बिछा दें। भोपाल और उज्जैन के बीच जो लाइन है उस में इतनी ज्यादा भीड़ होती है कि लोगों को चढ़ने तक की जगह नहीं मिलती। इस लाइन पर १४ मालगाड़ियां और ६ पैसेंजर गाड़ियां भी चलती हैं। इन सब गाड़ियों के आने जाने से बड़ी तकलीफ का सामना करना पड़ता है। बड़ौदा से एक लोकल गाड़ी जाती है वह आम तौर पर लेट जाती है। लोग कहते हैं कि यह कैसा स्वराज्य हुआ कि इस जमाने में यह गाड़ियां

देर से जाती हैं। इस का नतीजा यह होता है कि मुसाफिरों को कनेक्शन नहीं मिलते हैं। भोपाल और उज्जैन के बीच जो गाड़ी जाती है वह अक्सर लेट जाती है जिस के कारण एक तो लोगों को बड़ी तकलीफ होती है और दूसरे उन को दूसरी गाड़ियों के कनेक्शन नहीं मिलते जिन पर कि उन को जाना होता है। पहले तो उज्जैन तक एक डिब्बा लगा करता था वह भी बन्द कर दिया गया है। उज्जैन एक बहुत भारी तीर्थ स्थान है, वहां मेले होते रहते हैं, हजारों और लाखों यात्री वहां जाते हैं उन की सुविधा के लिये पहले रेलवे बोर्ड स्पेशल गाड़ियां चलाया करता था परन्तु आज इस की ओर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है कि कितने यात्री आयेंगे और उन की सुविधा के लिये कितनी गाड़ियां चलाई जानी चाहियें। हर जगह पर यही हालत है। लोग कहते हैं कि जो सुविधायें पहले अंग्रेजों के जमाने में थीं वे आज कहीं नहीं हैं। इस लिये रेलवे बोर्ड को इन सब बातों की ओर ध्यान देना चाहिये और इन को दूर करने की कोशिश करनी चाहिये जिस से लोगों की शिकायतें दूर हों। उज्जैन और भोपाल के बीच जो गाड़ी चलती है वह बहुत ही कम स्पीड से चलती है और बहुत समय लगता है। इस को एक्प्रेस बनाया जा सकता है जिस से कि समय की बचत हो। उज्जैन से ग्वालियर तक एक नई रेलवे लाइन चालू की जा सकती है ताकि लोग जल्दी से यात्रा कर सकें और जगह जगह बदलने की जरूरत न हो। वैस्टर्न रेलवे की एक फ्रैंटियर मेल जो जाती है लेकिन उसमें थर्ड क्लास के पैसेंजर बैठ नहीं सकते हैं। और जो एक लोकल ट्रेन है जो कि गुना और मथुरा के बीच चलती है वह आम तौर पर लेट होती है। केवल एक ही गाड़ी से लोग सफर करते हैं और उस में इतनी भीड़ रहती है कि लोगों के लिये सफर

[श्री राधेलाल व्यास]

करना मुश्किल हो जाता है और उन को बड़ी भारी तकलीफ का सामना करना पड़ता है ।

उस में सात आठ डिब्बे रहते हैं, जिन में से एक स्लीपिंग कोच चली गयी, एक लेडीज के लिये डिब्बा चला गया, एक डिब्बा अपर क्लास के लिये चला गया, एक डिब्बा तीन सौ मील से ऊपर जाने वालों के लिये चला गया, एक गार्ड का डिब्बा चला गया । एक दो डिब्बे रह जाते हैं जो कि मामूली यात्रियों के लिये रहते हैं । उन में मामूली यात्री चल सकते हैं । पहले एक जनता गाड़ी चलती थी, पर वह बन्द कर दी गयी । इस से जनता को तकलीफ हो गयी । यह कोई अच्छी नीति नहीं है । मैं चाहता हूँ कि रतनाम से दोहद तक या दिल्ली से बड़ौदा तक एक जनता एक्सप्रेस चलायी जाये जिस से यात्रियों को तकलीफ न हो । केवल एक गाड़ी से काम नहीं चल सकता ।

अन्त में मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि नई गाड़ियों को खोलते समय उन को विचार करना चाहिये कि उज्जैन से ग्वालियर तक एक नई लाइन चलायें । उज्जैन और भोपाल के बीच इतना ज्यादा लोड रहता है कि समय पर माल नहीं आता । उस के लिये जरूरी है कि एक नई गाड़ी खोली जाये । वह जल्दी ही खोली जानी चाहिये । यह चार जिलों की मांग है । मध्य भारत गवर्नमेंट ने भी इस की सिफारिश की है ।

इन्हीं शब्दों के साथ जो आप ने मुझे समय दिया उस के लिये धन्यवाद देते हुए मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ ।

श्री तिमैया (कोलार—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ) : स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् रेलों का पर्याप्त विकास होने के उपलक्ष

में मैं माननीय रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूँ । किन्तु खेद की बात है कि रेलवे के कार्य वहन व्यय में वृद्धि हो गई है और इसी कारण मंत्री महोदय रेलवे का किराया और भाड़ा बढ़ाने का प्रस्ताव कर रहे हैं । पहले १५० मील तक का किराया भाड़ा बढ़ा कर निर्धन व्यक्तियों और कृषकों पर बोझ डालना सर्वथा अनुचित है । दूसरी ओर लंबी यात्रा करने वालों के लिये किराया कम कर दिया गया है, जो साधारणतया धनी लोग होते हैं । अतः मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि वह कम दूरी के लिये किराया न बढ़ायें ।

३०० मील से कम दूरी के लिये १० प्रतिशत भाड़ा बढ़ाना भी निर्धन व्यक्तियों और कृषकों आदि की दृष्टि से अनुचित है । मंत्री महोदय को इस प्रस्ताव को भी वापस ले लेना चाहिये ।

तृतीय श्रेणी के यात्रियों की गाड़ियों में शौचालय बहुत गन्दे रहते हैं और उन के विश्रामालय की भी बुरी दशा है । रेलवे के उपाहार-गृहों में जो वस्तुयें मिलती हैं, वे नगर की अपेक्षा बहुत मंहगी होती हैं और साथ ही गली सड़ी होती हैं । इस प्रकार रेलवे स्टेशनों पर जनता को लूटा जाता है । दूसरी बात यह है कि टिकट कलक्टर भोले भाले ग्रामीणों को टिकटों के बारे में भी परेशान करते रहते हैं । हमारी प्रार्थना पर माननीय मंत्री ने बंगलौर से दिल्ली तक का एक सीधा डिब्बा लगवा दिया है, किन्तु उस में स्थान सुरक्षित करने की यह दशा है कि जब मैं ने सात दिन पहले से स्थान सुरक्षित रखने के लिये रेलवे अधिकारियों को कहा, तो मुझे यह उत्तर मिला कि कोई स्थान खाली नहीं है । परन्तु यात्रा वाले दिन मैं ने देखा कि रास्ते के यात्रियों को वे स्थान दे दिये गये थे । मैं ने किसी सस्ते के यात्री से स्थान

बदल लिया। मद्रास स्टेशन पर मुझे वहां के सुपरिन्टेंडेंट ने कहा कि मभी स्थान बंगलौर से दिल्ली जाने वालों के लिये ही नहीं हैं, मद्रास से दिल्ली जाने वालों के लिये कुछ स्थान सुरक्षित करने होते हैं। इस प्रकार मुझे अपने सामान और बच्चों के साथ हर डिब्बे के अन्दर जा कर स्थान की खोज करनी पड़ी। इतनी असुविधायें उत्पन्न करने वाली यह प्रणाली व्यर्थ है।

मैसूर राज्य की रेलवे के अधिकारी अत्यन्त कुशल और प्रवीण थे और एकीकरण के समय वहां की सरकार के साथ करार किया गया था कि उन की वरिष्ठता आदि कायम रखी जायेगी। किन्तु रेलवे बोर्ड ने उन में से कुछ अधिकारियों को प्रथम श्रेणी के पद दे कर शेष को द्वितीय और तृतीय श्रेणियों के पदों पर लगा दिया है। इस प्रकार उन के साथ सौतेली मां वाला बर्ताव किया गया है।

[श्रीमती सुषमा सेन पीठासीन हुईं]

अतः मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह इन अधिकारियों के प्रति सहानुभूति रखते हुए इन के साथ न्याय करने की कृपा करेंगे।

एकीकरण से पहले मैसूर राज्यों में रेलों के विकास की कई योजनायें थीं, किन्तु एकीकरण के पश्चात् कुछ भी नहीं हुआ है, मंगलौर-डासन लाइन का अभी परिमाण ही हो रहा है। मैं प्रार्थना करता हूं कि इस लाइन को प्रथम पंचवर्षीय योजना में ही पूरा कर दिया जाना चाहिये।

कोलार जिले में १०६ मील की छोटी लाइन है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूं कि इसे बड़ी लाइन बनाने के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित कर लेना चाहिये।

कोलार जिले में नन्दी पहाड़ी स्टेशन है, जिस की व्यवस्था पहाड़ी स्टेशन के रूप में होनी चाहिये।

श्रीमती कमलेन्दु मति शाह (जिला गढ़वाल—पश्चिम व जिला टिहरी गढ़वाल व जिला बिजनौर—उत्तर) : सभापति महोदय, मैं आप को धन्यवाद देती हूं कि आप ने मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया। रेलवे मंत्री को मैं बधाई देती हूं कि उन्होंने मेरे ख्याल से एक काफी अच्छा बजट रक्खा है और उन के भाषण में काफी अच्छी अच्छी बातें मौजूद हैं। मेरे विचार से चाहे कुछ भी कोई कहे हमारे रेलवे के मंत्री महोदय गरीबों की सुख सुविधा का ध्यान रखते हैं। मैं ने एक दो सुझाव जो उन के पास भेजे थे, उन्होंने उन पर विचार विमर्श करने का आश्वासन दिया है। उसके लिये भी मैं उन का बहुत आभार मानती हूं।

बजट में सड़कों के निर्माण के सम्बन्ध में भी जिक्र है और यह स्वागत योग्य है कि नयी सड़कों के निर्माण की तरफ आवश्यक कदम उठाये जा रहे हैं। इसी तरह की और भी अच्छी अच्छी बातें उस में रक्खी गयी हैं। सड़कों की बात मैं इसलिये कह रही हूं कि यदि सड़कें बनेंगी तभी उन पर रेलवे लाइन चल सकती है, इसलिये पहले सड़कें बनें फिर उन के ऊपर रेलवे चलाई जा सकती हैं। देश के अन्य स्थानों में भी मैं देखती हूं कि बजट में नई नई लाइनों का एक जाल सा बिछा दिया है और उन का यह कार्य सराहनीय है।

मैं मंत्री महोदय की सेवा में एक निवेदन करना चाहती हूं और आशा करती हूं कि वे उस पर विचार करने की कृपा करेंगे। मेरा निवेदन और मांग यह है कि ऋषिकेश से रुद्रप्रयाग तक जो लगभग ८२ मील पड़ता है, एक रेलवे लाइन खोलने की कृपा करें।

[श्रीमती कललेन्दु मति शाह]

अभी तो शायद यह मालूम हो कि इस में बहुत खर्चा आयेगा। लेकिन बाद में इस लाइन के बन जाने से रेलवे विभाग को १५ गुनी आय इस लाइन के खुल जाने से होने लगेगी। रेलवे मंत्री मेरे सुझाव पर विचार करें और मेरी उन से प्रार्थना है कि यह रेलवे लाइन खोली जाये। इस का एलाइनमेंट ८, ९ वर्ष पहले हो चुका है और यदि वह मेरे जिले के जिलाधीश से इस विषय की फाइल मांगेंगे तो उस में उन को इस एलाइनमेंट के बाबत पूरी बातें मिलेंगी। इसलिये मेरी आप से प्रार्थना है कि ऋषिकेश से रुद्रप्रयाग तक एक रेलवे लाइन खोलने के बारे में अवश्य विचार करें। इस लाइन के खुलने से जो लाभ होंगे वह जिलाधीश से पूछ सकते हैं और यदि आप उधर के किसी आदमी से इस सम्बन्ध में पूछेंगे तो आप स्वयं जान सकेंगे कि यह कितनी लाभप्रद होगी।

आज कल थड क्लास कम्पार्टमेंट्स में जो बर्थ होती हैं वे काफी संकरीं होती हैं और उन पर सोना और बैठना तो दूर रहा ऊपर चढ़ने में भी बहुत तकलीफ होती है, उन बर्थों को यदि १२ इंच और अधिक चौड़ा कर दिया जाये तो ठीक होगा और रेल यात्रियों को सुविधा होगी।

दूसरा मेरा आप से यह निवेदन है कि अभी कुछ महीन पहले जब मैं दक्षिण भारत की तरफ गयी थी तो मेरे देखने में आया कि वहां रेल से सफर करने वाले तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये खाने का भी बहुत अच्छा प्रबन्ध है और बहुत साफ सुथरे तरीके से केले के पत्तों में दही, भात या सांभर, भात जिस को वह कहते हैं, वह देते हैं और वह भोजन बहुत ही सस्ता होता है और तीन आने में क आदमी का मजे में पेट भर जाता है। इसी तरह का खाने का प्रबन्ध

यदि रेलों में और स्थानों में भी हो जाये तो बहुत अच्छा है और गरीबों को शुद्ध और साफ और साथ ही सस्ता खाना मिलने लगे और आज जो उन को मैला और मक्खियों वाला खाना खाना पड़ता है उस से वह बच जायें। मैं चाहती हूं कि इस तरह का कुछ प्रबन्ध किया जाये और रेलों में कैटीन खोली जाये जहां लोगों को साफ और सस्ता भोजन मिल सके। मेरी प्रार्थना है कि इस प्रो ध्यान दिया जायगा और स्टेशनों पर इस तरह से साफ और सस्ता खाना लोगों को मिले।

मेरा आप से एक यह निवेदन है कि यदि रेलवे में दो ही क्लास रहें तो काफी अच्छा होगा। मैं ने चीन में देखा कि वहां पर सौफ्ट और हार्ड दो ही क्लास हैं। इस से मैं समझती हूं कि निम्न क्लास के जो आदमी हैं उन को काफी स्थान मिल जायगा। अभी उन को कोई स्थान ही नहीं मिलता और वे लटकते हुए और दरवाजा पकड़े हुए जाते हैं, इसलिये उन के वास्ते और ज्यादा डिब्बे बढ़ाने की भी आवश्यकता है। मेरे ख्याल से दो ही क्लास रखे जायें तो उस से भी फायदा होने की संभावना है।

रेलवे विभाग में जो भ्रष्टाचार चल रहा है उस के बारे में मुझे यही कहना है कि भ्रष्टाचारियों को उचित रूप से कड़ा दंड मिलना चाहिये, यही मेरी आप से प्रार्थना है क्योंकि अपराधियों को और जो भ्रष्टाचारी हैं उन को कड़ा दंड दे कर ही हम गरीबों और निरपराधियों को आराम और राहत पहुंचा सकते हैं। बस मुझे इतना ही आप की सेवा में निवेदन करना था।

श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता उत्तर-पूर्व) : यह सभा और समस्त देश रेलों के संचालन और हमारी अर्थ-व्यवस्था

पर इस के प्रभाव को बहुत महत्व की दृष्टि से देखते हैं।

इतने महत्वपूर्ण विभाग के लिये जितने कुशल एवं समुचित प्रशासन की आवश्यकता है, वह दिखाई नहीं देता। सभा में पूछे गये प्रश्नों के उत्तरों में कहा जाता है कि अमुक प्रतिवेदन प्रकाशित नहीं होगा और अमुक स्टेशन को फिर से बनाने की योजना पर विचार नहीं किया जायगा, जब कि उस स्टेशन पर अत्यधिक यातायात रहता है। रेलों में डकैतियां सम्बन्धी प्रश्न के उत्तर में कहा गया है कि ऐसा होता ही रहता है। एक प्रश्न के उत्तर में श्री अलगेशन कहते हैं कि चित्तरंजन में ८६ इंजिन तैयार किये गये हैं और इन में ४५ बुआयलर आयात किये गये थे और ४१ वहीं बनाये गये थे और श्री एस० वी० रामस्वामी के अनुरोध पर उत्तर देते हैं कि १२० से अधिक इंजिन तैयार करने के लिये कुछ समय तक बुआयलरों का आयात करना पड़ेगा। इस प्रकार के उत्तरों से स्पष्ट पता लगता है कि रेलवे प्रशासन कैसा है और इस का भविष्य कैसा होगा।

रेलवे की आय में कुछ वृद्धि हुई है किन्तु १९५१-५२ की तुलना में ८ करोड़ कम है। देश की वर्तमान उत्पादन वृद्धि को ध्यान में रखते हुए रेलवे की आय बहुत कम है। रेलवे के आंकड़ों के अनुसार रेलवे के पास अधिक इंजन है और अधिक डिब्बे हैं, तथा कोलम्बो योजना और संयुक्त राज्य के विदेशी सहायता कार्यक्रम के अधीन अधिक शक्ति वाले इंजन प्राप्त किये गये हैं। इतना कुछ होते हुए भी समझ में नहीं आता, कि गाड़ियों की स्थिति क्यों नहीं सुधरती।

क्या यह इस लिये है कि लाइनों की स्थिति खराब है? क्या यह इतनी खराब है कि हमारे पास उच्च शक्ति के इंजन होते

हुए भी यातायात उतनी तेजी से नहीं चल सकता जितनी तेजी से चलना चाहिये? या इस का कारण यह है कि महत्वपूर्ण स्थानों पर लाइन के सामर्थ्य में रुकावटें हैं और विस्तार रुका हुआ है।

मेरे विचार में इन सब प्रश्नों का सम्बन्ध पुनर्वर्गीकरण से है, जिस के बारे में माननीय मंत्री ने कहा है कि यह अब मानी हुई बात है और इसे स्वीकार करना चाहिये। मैं निश्चित रूप से यह नहीं कहता कि पुनर्वर्गीकरण गलत है और इसे बदल देना चाहिये। मैं यह कहता हूं कि मंत्री महोदय ने संसद् को वचन दिया था कि पुनर्वर्गीकरण के परिणामों की पूरी जांच की जायेगी। वास्तव में इस की सरसरी जांच भी नहीं हुई और संसद् को इस विषय पर चुप रहने के लिये कहा गया है। सदन या देश इस बात की प्रशंसा नहीं कर सकता।

माननीय मंत्री ने यह भी बड़ी सावधानी से कहा है कि किरायों और वस्तु भाड़ों में सोच समझ कर परिवर्तन किये गये हैं, ताकि रेलवे आय में किसी संभावित कमी को दूर किया जा सके। हमें याद है कि माननीय मंत्री ने यह आश्वासन तो नहीं दिया था कि किरायों और वस्तु भाड़ों में कोई वृद्धि नहीं की जायेगी। किन्तु हम इस बात के लिये तैयार नहीं थे कि माननीय मंत्री इतनी जल्दी किरायों में "विचारपूर्ण पुनःसमायोजन" करने के लिये कहेंगे। अब यह बात हो गई है। इस के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है। मैं पुनरावृत्ति नहीं करना चाहता। मंत्री जी ने यह तर्क दिया है कि इस से अधिक लोगों पर प्रभाव नहीं पड़ेगा और रेलवे की आय में भी कोई अधिक वृद्धि नहीं होगी। यदि ऐसी बात है तो फिर इसे जारी करने की आवश्यकता ही क्या है? फिर मैं उन से यह पूछना चाहता हूं कि क्या यह सच नहीं है कि रेलवे के

[श्री एच० एम० मुकर्जी]

अधिकांश यात्री कम दूरी के यात्री होते हैं यदि यह सच है तो इस प्रणाली को, जिस का प्रभाव, किरायों और वस्तु भाड़े के सम्बन्ध में निर्धन लोगों पर पड़ता है, बिना सोचे समझे क्यों जारी किया जाये? मुझे इस विषय में बहुत निराशा हुई है?

इस के बाद मैं एक ऐसे मामले का उल्लेख करना चाहता हूँ जिस का सम्बन्ध मेरे नगर, कलकत्ता, और मेरे राज्य पश्चिमी बंगाल से है और यह हावड़ा और बर्दवान के बीच रेलवे लाइन पर बिजली लगाने के बारे में है। माननीय मंत्री ने कहा है कि इस के लिये मंजूरी दी जा चुकी है और यह कार्य १९५७ के मध्य में समाप्त हो जायेगा। १३ मास पूर्व पश्चिमी बंगाल के मुख्य मंत्री ने कहा था कि १९५६ के मध्य तक कलकत्ता और कल्यानी के बीच बिजली की गाड़ियां चलने लगेंगी। अब कहा जाता है कि १९५७ के मध्य तक हावड़ा से बर्दवान तक हम बिजली की गाड़ियों द्वारा यात्रा कर सकेंगे। सियालदा विभाग को तो बिलकुल भुला दिया गया है। मैं जानता हूँ कि दिल्ली के शासक वर्ग में यह भावना प्रचलित है कि कलकत्ता के विकास की ओर जितना कम ध्यान दिया जाये, उतना ही अच्छा है। किन्तु ऐतिहासिक कारणों से, देश की आर्थिक व्यवस्था में कलकत्ता का विशेष स्थान बन चुका है। कलकत्ता के आर्थिक विकास की उपेक्षा को कलकत्ता, पश्चिमी बंगाल और देश के लोग अधिक देर तक सहन नहीं करेंगे। सरकार अब भी गंगा बांध योजना की ओर कोई ध्यान नहीं दे रही। रेलवे मंत्री, जो कि परिवहन मंत्री भी हैं, अच्छी तरह जानते हैं कि इस बांध के बिना कलकत्ता की बन्दरगाह का कोई भविष्य नहीं है।

एक प्रश्न जिस का मुझे प्रतिवर्ष उल्लेख करना पड़ता है, स्टोर का प्रश्न है। रिपोर्ट में बताया गया है कि १९५३-५४ के अन्त में स्टोर शेष ५२.३६ करोड़ था। यह पिछले वर्ष की तुलना में ५ करोड़ रुपये कम है। मैं आपको यह बताना चाहता हूँ कि स्टोर जांच समिति ने यह सिफारिश की थी कि चालू वर्ष से पहले १० करोड़ रुपये की कमी हो जानी चाहिये थी। यद्यपि इस समिति ने बहुत कठोर शब्द प्रयोग किये हैं, फिर भी स्टोर शेष को शीघ्रता से कम करने का प्रयत्न नहीं किया जा रहा। इस ने यह भी सिफारिश की थी कि फालतू स्टोर को देश की औद्योगिक आवश्यकताओं के लिये उपलब्ध कराना चाहिये। इस समय करोड़ों रुपये का सामान बेकार पड़ा हुआ है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि देश के उद्योगों के विकास में रेलवे ने क्या योग दिया है।

मैं उन से यह भी पूछना चाहता हूँ कि विदेशों से बहुत से स्टोर का क्रय क्यों जारी रखा जा रहा है १९५३-५४ में विदेशों से २६ करोड़ रुपये का माल खरीदा गया था। यह बात बहुत चिन्ताजनक है। इस वर्ष भी इस पर लगभग २६ करोड़ रुपया खर्च किया जायेगा। मेरे विचार में यह राशि बचाई जा सकती है।

अब केवल दो तीन बातें और हैं। पहली यह है कि वेतन श्रेणियों में संशोधन करने के लिये कर्मचारियों की मांग बराबर जारी है। मेरे पास कुछ आंकड़े हैं, जिन से प्रकट होता है कि बंगाल आसाम रेलवे सहकारी ऋण संस्था, लिमिटेड और बंगाल-नागपुर रेलवे सहकारी ऋण संस्था से, जो कि मुख्यतः श्रेणी ३ के कर्मचारियों के लिये हैं, लिये गये ऋणों की राशि की हालत बढ़ गई है। श्रमिकों की हालत इतनी

खराब है कि उन के लिये ऋण लेना आवश्यक हो जाता है ।

आवास के सम्बन्ध में मित्रा समिति ने ४ लाख क्वार्टर बनाने की जो सिफारिश की थी, उसे क्रियान्वित करने में अभी बहुत समय लगेगा ।

पांच हजार शरणार्थी परिवारों ने, जिन्होंने सरकार की सहायता के बिना अपने आप को बसाया है, यह मांग की है कि पूर्वी रेलवे में लक्ष्मीपुर हाल्ट को छोटा स्टेशन बनाया जाये ।

इस मांग का बहुत से उत्तरदायी व्यक्तियों ने समर्थन किया है, किन्तु प्रशासन ने अब तक इस पर कोई ध्यान नहीं दिया ।

अन्त में मैं राष्ट्रीय सुरक्षा के सुरक्षण नियमों के प्रयोग किये जाने का विरोध करता हूँ । इन्हें अब भी ऐसे तरीके से लागू किया जा रहा है जिस की न्यायपालिका ने निन्दा की है । इन नियमों के अन्तर्गत कई बार श्रमिकों पर यह आरोप लगाया गया है कि "तुम जनता और रेलवे कर्मचारियों में साम्यवाद की विचारधारा फैलाते हो ।" एक न्यायाधीश ने ऐसी कार्यवाही की बहुत आलोचना की है । रेलवे प्रशासन को समझना चाहिये कि अब स्थिति कितनी बदल रही है और लोग स्वयं समाज के समाजवाद के आधार पर पुर्ननिर्माण का महत्व समझ रहे हैं ।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाजख़ां) : कतिपय माननीय सदस्यों ने सदन में बेटिकट यात्रा, यात्री सुविधाओं और जलपान व्यवस्था के सम्बन्ध में कहा है । चर्चा आरम्भ होने के समय से ही वे इन विषयों पर बोल रहे थे । हाल ही में माननीय मंत्री महोदय ने मुझे उपरोक्त विषयों की देखभाल करने का कार्य

दिया था अतः मैं तत्सम्बन्धी कुछ तथ्य सदन के समक्ष प्रस्तुत करूंगा ।

मैं इस बात से इंकार नहीं करता हूँ कि रेलों में अभी भी पर्याप्त संख्या में लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं । दिसम्बर के महीने में रेलवे मजिस्ट्रेटों की सहायता से उत्तर रेलवे, उत्तर-पूर्वी रेलवे और केन्द्रीय रेलवे में बेटिकट यात्रा रोकने के लिये विशेष कार्यवाही की गई थी । हम ने दिल्ली में समस्त रेलवे दंडाधीशों की एक बैठक आयोजित की थी । हम ने दंडाधीशों से अपील की कि वह इस कार्य में हमें सहयोग दें और समीचीन प्रयत्नों से काम लें । बारह रेलवे दंडाधीशों के प्रतिवेदन मेरे पास हैं । एक महीने में बिना टिकट यात्रा करने वालों की संख्या १५,०५० थी । इस संख्या में ८८४ भिखारी थे और रेलवे कर्मचारियों की संख्या १५४ थी । जुमाना आदि के रूप में लगभग एक लाख रुपये की रकम प्राप्त हुई । प्रकट है कि बेटिकट यात्रा की बीमारी का अंत नहीं हुआ है । इस सम्बन्ध में हम ने अन्य वर्गों के साथ उस का हल निकाल लिया है लेकिन विद्यार्थ वर्ग अभी भी वैसा ही करते आ रहे हैं । यद्यपि रेलें विद्यार्थियों को रियायत देती हैं फिर भी अधिकांश मामलों में विद्यार्थी ही अधिक उत्पात करते हैं । जिन शिक्षा संस्थाओं के छात्रों को रोजमर्रा रेल से यात्रा करनी पड़ती है हम इन संस्थाओं के प्रधान अध्यापकों से प्रार्थना कर रहे हैं कि वे माहवारी टिकटें खरीद लें । कुछ क्षेत्रों में परिणाम बहुत अच्छा हुआ है और अवस्था में सुधार हो रहा है । मेरी विद्यार्थियों से अपील है कि स्वतंत्र देश के निवासियों को रेल में बिना टिकट यात्रा करना गरिमामय नहीं है और विशेष रूप से विद्यार्थियों सरीखे जाग्रत व्यक्तियों को यह बात शोभा नहीं देती है ।

[श्री शाहनवाज खां]

ऐसी अनेक घटनायें भी हमारे ध्यान में आई हैं जब कि बिना टिकट यात्रा में रेलवे कर्मचारियों का हाथ रहा है। हम इस प्रकार के कृत्यों में सहयोग करने वाले रेल कर्मचारियों के प्रति किसी प्रकार की दया प्रदर्शित नहीं करेंगे। जब कभी इन मामलों में जुर्माना वसूल किया जाता है तो जुर्माना की रकम के साथ ही टिकट की बिक्री से होने वाली आय भी बढ़ जाती है।

इस के पश्चात् मैं सुविधाओं के प्रश्न पर आता हूँ। माननीय सदस्यों को मालूम है कि सब रेलों में डिप्टी जनरल मैनेजर (सुविधायें) नियुक्त किये गये हैं। माननीय रेलवे मंत्री तथा रेलवे बोर्ड यात्रियों के लिये उचित सुविधाओं पर सब से अधिक ध्यान देते हैं। मैं स्वयं भी कई स्थानों पर चक्कर लगाता हूँ और लोगों को यह नहीं मालूम होने देता कि मैं सभा-सचिव हूँ। कई बार छद्म वेश में जाता हूँ और मुझे यह मानने में कोई झिझक नहीं है कि तीसरे दर्जे के डिब्बों, प्रतीक्षालयों, टट्टियों, स्नानगृहों आदि में सफाई की ओर उतना ध्यान नहीं दिया जाता जितना कि दिया जाना चाहिये। बाद में मैं ने उप महाप्रबन्धकों (सुविधाशाखा) को साथ लिया और निरीक्षण करते समय उन्हें तीसरे दर्जे की टट्टियों में ले गया जिस से कि वे देखें कि वहाँ कैसी सफाई है।

मैं सभा को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे को इस समस्या का ध्यान है। मैं स्वयं कई उप महा प्रबन्धकों (सुविधाशाखा) से मिला हूँ, और सभा को विश्वास दिलाता हूँ कि इन अधिकारियों को ईमानदारी, परिश्रम और जनता तथा यात्रियों के प्रति सहानुभूति रखने के कारण चुना गया है। ये युवक अधिकारी उन में से बहुत से युवक हैं—बड़ा अच्छा काम कर रहे हैं।

श्री डाभी (कैरा-उत्तर) : वे गाड़ियों-प्लेटफार्मों बल्कि बड़े स्टेशनों तक पर दिखाई नहीं पड़ते।

श्री शाहनवाज खां : वे यह तो कहते नहीं फिरते कि हम उप महा प्रबन्धक हैं।

अब मैं उस समस्या का उल्लेख करूँगा जिस की चर्चा इस सभा में बहुधा हुआ करती है—अर्थात् भोजन व्यवस्था की समस्या। इस सम्बन्ध में भी मुझे यह मान लेने में कोई झिझक नहीं है कि कुछ रेलों पर भोजन व्यवस्था उतनी अच्छी नहीं है जितनी कि होनी चाहिये। रेलों पर भोजन व्यवस्था का स्तर ऊँचा करने के लिये माननीय मंत्री ने अलगोशन भोजन व्यवस्था समिति बनाई थी जिसे बहुत अधिकार दिये गये थे। इस सभा को सदा यही शिकायत रही है कि भारतीय रेलों पर कुछ एकाधिकार बन चुके हैं और कुछ निहित स्वार्थ वाले पक्ष बन चुके हैं। मैं सभा को विश्वास दिलाता हूँ कि अलगोशन समिति ने इस समस्या पर गहरा विचार किया और आप को यह जान कर प्रसन्नता होगी कि इस समिति ने सिफारिश की है कि बड़े बड़े एकाधिकार तोड़ देने चाहियें जिस से कि भोजन व्यवस्था का स्तर ऊँचा उठ सके।

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : हाल ही में दक्षिण में मैं ने देखा कि वहाँ लों पर इतना अधिक खाना दिया जाता है कि उस का अधिकतर भाग नष्ट हो जाता है, क्या आप उन से कहेंगे कि इतना अधिक खाना न दिया करें।

श्री शाहनवाज खां : मुझे विश्वास है कि रेलवे मंत्रालय माननीय रक्षा संगठन मंत्री के सुझाव का ध्यान रखेगा।

डा० लंका सुन्दरम (विशाखापटनम्) : जन की बात गलत है।

श्री शाहनवाज खां : वे चूँकि उत्तरी भारत के रहने वाले हैं, इसलिये वे शायद दक्षिण वालों की अपेक्षा कम खाते हैं ।

भोजन व्यवस्था का स्तर ऊँचा उठाने का भरसक प्रयत्न किया जा रहा है, और जैसा कि माननीय रेलवे मंत्री ने अपने आय व्ययक भाषण में कहा था, विभिन्न प्रदेशों की रुचि के अनुसार भोजन व्यवस्था करने का प्रयत्न किया जा रहा है । हमारा विचार है कि विशिष्ट प्रकार का खाना दिया जाये जिस से कि प्रत्येक प्रदेश में उस की रुचि अनुसार वैसा खाना मिल सके ।

कुछ माननीय सदस्यों ने यह आरोप लगाया है कि कुछ भोजन व्यवस्था करने वालों को जब यह पता चलता है कि कोई बड़ा आदमी यात्रा कर रहा है तो वे उसे बढ़िया खाना देते हैं परन्तु जब कोई साधारण व्यक्ति हो तो उसे मामूली खाना मिलता है । मैं ने सभा में ये बातें सुनी थीं और मैं ने इन की परीक्षा की । मैं यहां से पूर्व की ओर गया और एक स्थान पर मैं ने सभा सचिव की हैसियत से खाने का आर्डर दिया । मैंने विशेष रूप से कहा कि रेलवे द्वारा निर्धारित खाना दिया जाय जिस का मूल्य १ रुपया ४ आने है । इस में एक प्लेट मांस और दो प्लेट सब्जियां होती हैं । परन्तु जब वह 'निर्धारित' खाना आया तो मैं ने देखा कि उस में सात प्लेटें थीं और हलुआ भी था

डा० लंका सुन्दरम् : चूँकि आप सभा सचिव थे ।

सरदार हुक्म सिंह (कपूरथला-भटिंडा) : मंत्री होते तो दस प्लेटें होतीं ।

श्री शाहनवाज खां : मैंने निर्धारित खाने की प्लेटें रख कर बाकी लौटा दीं । आगे चल कर जब कलकत्ते के समीप पहुंचे

तो मैं बंगाली बन गया मैं ने चादर ओढ़ ली और बंगाली दिखने की चेष्टा करने लगा । मैं रेलवे के एक बड़े उपाहार गृह में गया । कुछ समय तो किसी ने मेरी ओर ध्यान ही नहीं दिया । अन्त में कोई आया और मैं ने उसे चाय लाने को कहा । चाय आई और मैं उस में दूध डालता रहा परन्तु उस का रंग नहीं बदला । अन्त में मैं ने उसे कुछ दूध मेज पर रखने के लिये कहा । उस ने पूछा "आप को यह दूध किस लिये चाहिये" मैं ने कहा कि मेरे डिब्बे में एक बच्चा है । (अन्तर्बाधाएं)

श्री त्यागी : उन का तात्पर्य अपने मंत्री से है । (अन्तर्बाधाएं)

श्री शाहनवाज खां : मैं ने वह दूध अपने साथ लिया । मैं हावड़ा पहुंचा तो पूर्व रेलवे के महा प्रबन्धक वहां थे । मैं ने उन से उस दूध का विश्लेषण कराने के लिये कहा जोकि रेलवे की प्रयोगशाला में किया गया । सभा सम्भवतः उस विश्लेषण का परिणाम जानना चाहेगी । परिणाम यह था कि उस दूध में मलाई का ८० प्रतिशत भाग नहीं था । मलाई निकालने के बाद उस दूध में ५५ प्रतिशत पानी मिल दिया गया था । जब मैं लौटा तो उस सम्बन्ध में कार्यवाही प्रारम्भ की गयी । मैं सभा को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि ऐसी बातों को बहुत बुरा समझा जा रहा है और जो ठेकेदार जनता की सेवा को छोड़ कर कोई और रास्ता अपनाना चाहते हैं उन के लिये भविष्य में रेलों पर कोई स्थान नहीं रहेगा ।

मुझे मालूम है कि कई और सदस्य रेलवे आयव्ययक पर बोलना चाहते हैं और यदि मैं अधिक समय लूँ तो वे आपत्ति करेंगे । परन्तु एक बड़ी महत्वपूर्ण बात है जिस का उल्लेख सभा में किया गया और मैं आप की तथा सभा की अनुमति से लगभग १० मिनट लूंगा

कुछ माननीय सदस्य : ठीक है ।

सभापति महोदय : पांच मिनट ।

श्री शाहनवाज़ खां । इस सभा में तथा राज्य सभा में रेलवे दुर्घटना जांच समिति के प्रतिवेदन का उल्लेख किया गया है और चूंकि मैं उस समिति का सभापति हूँ मेरा नाम भी कई बार लिया गया । मैं इस समिति के प्रतिवेदन के बारे में वास्तविकता सभा के सामने रखना चाहता हूँ । आप को याद होगा कि १९५३ के अन्त में और १९५४ के प्रारम्भ में कई बड़ी दुर्घटनाएँ हुईं और सारे देश में जनता उद्वेलित थी । स्वाभाविक ही है कि सरकार को इस परिस्थिति का पता था और माननीय रेलवे मंत्री ने २० जनवरी को इस सभा में एक समिति की नियुक्ति की घोषणा की जिस का काम १ जनवरी, १९५३-से १० जनवरी, १९५४ तक हुई सारी बड़ी घटनाओं का पुनरीक्षण करना, पिछले वर्ष में इन की जांच करने वाले विभिन्न अधिकारियों की सिफारिशों की जांच करना और रेलों पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिये सिफारिशें करना था ।

इस का दूसरा काम उन सिफारिशों की जांच करना था जो कि जांच अधिकारियों ने पहले हुई दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में की थीं और साथ ही यह मालूम करना भी कि उन सिफारिशों को किस हद तक कार्यान्वित किया गया ।

सभा को मालूम है कि मैं उस समिति का सभापति था और रेलों के मुख्य सरकारी निरीक्षक श्री मुबाई और मध्य रेलवे के सेवा निवृत्त महाप्रबन्धक श्री सेन उस के सदस्य थे । समिति ने सारी रेलों का दौरा किया । विशेषतया हम उन सब स्थानों पर गये जहाँ बहुत सी दुर्घटनाएँ हुई थीं या जहाँ यातायात बहुत था । हम ने १

फरवरी से काम प्रारम्भ किया और हमें तीन महीनों में अपना प्रतिवेदन देने के लिये कहा गया था । स काल में समिति ने ३२८२ दुर्घटनाओं का पुनरावलोकन किया और मैं सभा को विश्वास दिला सकता हूँ कि समिति ने रेलों के संचालन के सभी पहलुओं पर गम्भीरतापूर्वक विचार किया । मैं सभा में अपने सहकारियों श्री मुबाई और श्री सेन और समिति के सचिव श्री टी० एन० दर के प्रति कृतज्ञता प्रकट करना चाहता हूँ जिन्होंने बड़ा परिश्रम किया और समिति के काम में बड़ी दिलचस्पी ली । यह प्रतिवेदन ३० अप्रैल को माननीय मंत्री को दिया गया ।

सभा को मालूम है कि मैं रेलों का विशेषज्ञ नहीं हूँ परन्तु श्री मुबाई और श्री सेन मेरे साथ थे जो कि रेलवे संचालन के विशेषज्ञ हैं । मैं सभा को बताना चाहता हूँ कि हम ने इस समिति के प्रतिवेदन में न तो कुछ छिपाया है और न ही कोई बात बढ़ा-चढ़ा कर कही है । हम तो यह मालूम करना चाहते थे कि परिस्थिति क्या है जिस से कि हम माननीय मंत्री को ठीक ठीक हालत बता सकें जिन्होंने समिति नियुक्त की थी ।

माननीय सदस्यों ने पुनरावलोकन समिति के प्रतिवेदन में कुछ बातें देखी होंगी । मैं एक पैरा पढ़ कर सुनाऊंगा यह पुनरावलोकन समिति के प्रतिवेदन में है । मैं इस समिति का सभापति था और रेलवे बोर्ड के सभापति श्री मदवार, श्री एल० पी० मिश्र और श्री रंजीत सिंह उस के सदस्य थे । श्री पट्टाभि रमण उस के सचिव थे । उस में कहा गया है—“रेलवे की प्रक्रियाओं और व्यवहारों में जो भी त्रुटि हो सकती है, समिति ने बहुत अच्छी तरह उस की जांच की है ।”

कुमारी ऐनी मैस्करोन : समिति ने पुलों के बहुधा टूटने का क्या कारण बताया है ?

श्री शाहनवाजखां : वे बहुत देर के बने हुए थे ।

संक्षेप में मैं यह कहना चाहता हूँ कि समिति ने जो कुछ देखा उसे वैसे ही अपने प्रतिवेदन में लिखा । हमें पूरी तरह मालूम था कि रेलों को कौन सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । हमें यह भी मालूम था कि माल और सामान की बहुत कमी है । मुझे से पहले एक माननीय सदस्य बोले और उन्होंने ने कहा कि रेलों पर बहुत सा सामान जमा हो रहा है । मैं सभा को यह बतला सकता हूँ कि कुछ एक प्रकार के सामान का आधिक्य हो सकता है, किन्तु कुछ विशेष प्रकार के सामान की कमी थी, जिस से रेल विभाग को बहुत कठिनाई हो रही थी । सामान की इस कमी के लिये रेलवे बोर्ड अथवा रेल मंत्रालय को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता क्योंकि हमें यह सामान एक अन्य अभिकरण द्वारा मंगवाना पड़ता था । रेल विभाग को कितनी ही कठिनाइयों का सामना करना पड़ता था । किन्तु इस समिति का इन कठिनाइयों अथवा समस्याओं से कुछ सम्बन्ध नहीं था । हम तो केवल यह जानना चाहते थे कि रेल विभाग के कार्यवहन में क्या क्या कमियाँ और त्रुटियाँ हैं । समिति ने अपने प्रतिवेदन में आदर्श स्थितियों का वर्णन किया है । सभा इस बारे में मुझे से सहमत होगी कि जो आदर्श परिस्थितियाँ हम रेलों पर लाना चाहते हैं वह अभी तक नहीं आ सकी हैं ।

यह प्रतिवेदन पहले माननीय मंत्री के सम्मुख प्रस्तुत किया गया और उस के उपरान्त सभी रेलवे विभागों को उन की टिप्प-

णियों के लिये भेजा गया । ७ जुलाई, १९५४, को राष्ट्रीय रेलवे उपभोक्ता परामर्शदात्री समिति की बैठक हुई थी । उस बैठक में कुछ एक सदस्यों ने यह इच्छा प्रकट की थी कि वे भी, जनता के प्रतिनिधियों के रूप में, रेल दुर्घटना जांच समिति के काम में सम्मिलित होना चाहते हैं । मुझे जान पड़ता है कि पुनर्विलोकन समिति की नियुक्ति के बारे में कुछ मिथ्याबोध था, अतः मैं चाहता हूँ कि सभा उन परिस्थितियों को समझे जिन में पुनर्विलोकन समिति की नियुक्ति की गई थी । इन सदस्यों की इच्छानुसार २४ सितम्बर को यह समिति बनाई गई । इस का काम वास्तविक परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए और सभी रेल विभागों से प्राप्त सुझावों पर विचार करते हुए रेल दुर्घटना जांच समिति के प्रतिवेदन का पुनर्विलोकन करना था और उसे यह सुझाव भी देने थे कि रेल दुर्घटना जांच समिति की सिफारिशों की अभिपूर्ति किस प्रकार हो सकती है । मुझे पुनर्विलोकन समिति के काम में सम्मिलित होने को कहा गया । मुझे रेलवे बोर्ड द्वारा यह बताया गया कि कुछ अतिरिक्त सामग्री ऐसी भी है जो हमारे दौरे के समय उपलब्ध नहीं थी । मैं स्पष्ट कहता हूँ कि मुझे इस में सम्मिलित होने में कुछ भी संकोच नहीं हुआ । यह कहना सत्य नहीं है कि मुझे इस के लिये बाध्य किया गया ।

वह अतिरिक्त सामग्री जो हमारे सामने रखी गई वह ब्रिटिश और अमरीकन रेलों के कार्य कौशल के बारे में थी । जो स्थिति हमने अपनी जांच के दौरान में देखी वह हमारे विचार में संतोषजनक नहीं थी । किन्तु जब ब्रिटेन और अमरीका की रेलों के बारे में हमें वास्तविक तथ्यों का पता चला और हमें यह भी ज्ञात हुआ कि उनके पास अच्छे से अच्छा सामान रहता है और

[श्री शाहनवाज़ खां]

किसी चीज़ का अभाव नहीं होता तो हम इस परिणाम पर पहुंचे कि जो दुर्घटनायें हमारे यहां होती हैं और उनके परिणाम-स्वरूप जितने व्यक्ति यहां मरते हैं अथवा घायल होते हैं उनकी संख्या उन देशों की तुलना में बहुत कम है ।

श्री ए० एम० थाम्स (एरणाकुलम्)
क्या इन देशों में हमारे देश में मुक्काबिले में यातायात अधिक नहीं होता है ?

श्री शाहनवाज़ खां : पुनरीक्षण समिति के प्रतिवेदन से माननीय सदस्य ने यह ज्ञात किया होगा कि समिति ने यह स्वीकार किया है कि भारतवर्ष में इस समय जो स्थिति है उसमें निरन्तर उपयुक्त तथा अत्याधिक सुपरिवीक्षण की आवश्यकता पर अधिक आग्रह नहीं किया जा सकता है । रेलवे दुर्घटना जांच समिति की प्रायः सभी सिफ़ारिशों इस कंडिका में समाविष्ट हैं ।

रेलवे दुर्घटना जांच समिति की रिपोर्ट को जनता में परिचारित क्यों नहीं किया गया है, यह बताने की स्थिति में मैं नहीं हूँ, संभव है कि माननीय मंत्री अपने भाषण में इस पर कुछ प्रकाश डालें ।

पंडित डी० एन० तिवारी (सारन-दक्षिण) : सभानेत्री जी, रेलवे मिनिस्टर साहब ने अपने इतने वर्षों की कार्रवाई से और अपने इस साल के बजट से ऐसा कर दिया कि हम लोगों को जो विरोधी दलों के कुछ सुन्दर भाषण सुनने को मिलते थे, उस से हम लोक महरूम रह गये । लोग उन की तारीफ़ ही करते हैं और पार साल या उस से पिछले साल जो स्केदिंग क्रिटिसिज्म लोग किया करते थे उन को सुनने से हम लोग महरूम रह गये, इस से बढ़ कर तारीफ़ की बात और क्या हो सकती है ।

कुछ लोगों ने रेलवे टेलिस्कोपिक रेट्स के बारे में सवाल उठाया है । उस सदन में भाषण देते हुये रेलवे मिनिस्टर साहब ने कहा है कि मैं जर्नी के चार लेग कर दू या नहीं यह सोच रहा हूँ । तीन लेग से चलना ठीक नहीं इसलिये चार लेग कर देना ठीक होगा । कोई भी जानवर या कोई भी गाड़ी चार लेग वाला अच्छा होता है । इस वास्ते मैं कहूंगा कि आप एक लेग १०० मील का कर दें और १०० मील से ऊपर और ३०० मील तक का दूसरा लेग करके किराया बढ़ा दें तो कोई मुजायका नहीं है । इस लिये कि गरीब लोग कचेहरी या अपने सम्बन्धियों के पास जाते हैं तो वह नजदीक नजदीक ही जाते हैं । इस लिये १०० मील तक का किराया न बढ़ाने से उन लोगों को ज्यादा किराया नहीं देना पड़ेगा । साथ ही आशा है कि हमारे रेलवे मंत्री जी कुछ उन लोगों के लिये भी करेंगे जो थोड़ी दूर तक माल ले जाने वाले हैं ।

रेलवे में बहुत प्रगति हुई है, यह जाहिर ही है और लेबर के लिये भी कुछ इन्तजाम हुआ है और आखिरी भाषण जो मंत्री महोदय ने दिया उस में उन्होंने कहा है कि मैंने एक नेगोशिएटिंग इन्स्ट्रूमेंट कायम कर दिया है और इससे सब लोग सैटिस्फाइड हैं । लेकिन मैं इस सम्बन्ध में इतना कहूंगा कि वह डिस्ट्रिक्ट लेवल पर भी होना चाहिये जिस में एम्प्लायीज के छोटे ग्रीवान्सेज डिस्ट्रिक्ट लेवल पर ही खत्म हो जायें । मुझे रेलवे एम्प्लायी के ग्रीवान्सेज को रिप्रेजेन्ट करने का मौका मिला है, उस में मैं ने देखा है कि कुछ अफसरों में ह्यूमन टच न रहने की वजह से मामला बिगड़ जाता है और अगर डिस्ट्रिक्ट लेवल पर नेगोशिएटिंग मैशीनरी कायम कर दी जाय तो बहुत आसानी से

हल हो जायेगी और रेलवे बोर्ड को भी बहुत तकलीफ नहीं उठानी पड़ेगी ।

मैं एक और बात बतलाना चाहता हूँ । सब कुछ तो बजट में अच्छा है लेकिन एक बात की खामी है । एक्स्प्लेनेटरी मेमो-रैंडम के पेज ८ पर लिखा हुआ है :

“कोयले की खपत बढ़ गई है ।”

यह बहुत खतरनाक है । मैंने इसके बारे में एक आध प्रश्न भी किये थे कि कोल की चोरी बहुत होती है । आप पहलेजाघाट और मोकामाघाट की तरफ जा कर देखिये कि जो कंट्रैक्टर्स सिन्डर्स लेते हैं वह किस तरह से ड्राईवर्स को एक आध रुपया दे कर ज्यादा कोयला गिरवा लेते हैं । इस तरह से यह मालूम होगा कि रेट आफ कंजमेशन नहीं बढ़ा है बल्कि कोयले की चोरी की मात्रा अधिक हो गई है, इस पर ध्यान दिया जाय तो बहुत सुधार हो सकता है और खर्च भी बहुत कम हो जायेगा ।

आज रेलवे ही एक ऐसी सर्विस है जिस की तारीफ चारों तरफ हो रही है । एडमिनिस्ट्रेशन के और महकमों के बारे में जरूर शिकायत है, लेकिन रेलवे की तारीफ सब लोग करते हैं । लेकिन इतनी तारीफ के होते हुये भी एक रेलवे ऐसी है जो आज तक सभी सुविधाओं से महरूम रही है और वह है नार्थ ईस्टर्न रेलवे इस रेलवे का एक पूरा का पूरा रीजन गोरखपुर से पाण्डू तक बराबर नेगलेक्टेड रहा है । मुझे साउथ में ट्रेवल करने का मौका मिला है, मीटरगेज की बड़ी सुन्दर गाड़ियां वहां पर हैं और बड़ा अच्छा इंतजाम है, लेकिन हमारे यहां की यह मीटरगेज गाड़ी है जो गोरखपुर से चलती है, न मालूम क्या हो जाता है कि वह ठीक नहीं हो पाती । आज कल जो चेअरमैन हैं वह नार्थ ईस्टर्न रेलवे के जैनरल मैनेजर रह चुके हैं आशा है, कि वह इस के लिये कुछ चेष्टा करेंगे ।

श्री एल० बी० शास्त्री : वह उसी तरफ के रहने वाले हैं ।

पंडित डी० एन० तिवारी : उस तरफ के होने की वजह से शायद वह अपन यहां की चीज की तरफ ध्यान न दे सकते होंगे । वह लाइन इलाहाबाद तक आई है, लेकिन शायद दुर्भाग्यवश हमारे मिनिस्टर साहब को बहुत कम इस लाइन से चलने का मौका मिला होगा इसलिये वह वहां की तकनीकों को नहीं जानते होंगे । इस गाड़ी में न लाइट का ठिकाना है, न पानी का और न पाखाने का ठिकाना है । बड़ी ही गन्दगी रहती है । किसी भी चीज का ठिकाना नहीं है ।

एक माननीय सदस्य : उधर के लोग गन्दे होंगे ।

पंडित डी० एन० तिवारी : आप के खयाल से जो पैसेन्जर वहां जाते हैं वह गन्दे हो सकते हैं, क्योंकि आप शायद साफ सुथरी जगह के रहने वाले हैं और ऊंचे क्लास के हैं । लेकिन गवर्नमेंट ने अनडेवेलप एरिया को डेवेलप करने का बीड़ा उठाया है इस लिये आप की ओर न देख कर अनडेवेलप एरिया को डेवेलप करना उन का पहला फर्ज है । इस लिये मैं कहता हूँ कि नार्थ ईस्टर्न रेलवे में सुधार कम हुआ है और वहां पैसेन्जर्स एमेनेटीज भी कम है । मैं सोनपुर स्टेशन का मामला लेता हूँ । सोनपुर एक ऐसा स्टेशन है जो बहुत बड़ा है और संसार का सब से बड़ा मेला वहां लगता है । शायद संसार का सब से बड़ा प्लेटफार्म भी वहीं पर है, लेकिन यात्रियों के इस पार से उस परा जाने के लिये कोई फुट ब्रिज नहीं है । एक प्रश्न का उत्तर देते हुए श्री शाहनवाज खां ने हम को बतलाया था कि यह तय हो गया है कि फुट ब्रिज बना दिया जाये लेकिन कब बनाया जायेगा इस का कोई ठिकाना नहीं । हर साल वहां एक दो आदमी कट कर मर जाते हैं । मालूम होता है कि हमारे

[पंडित डी० एन० तिवारी]

रेलवे मंत्री वहां कुछ और बलिदान चाहते हैं तभी जा कर वह ब्रिज बनेगा मैं उन से बतलाना चाहता हूं कि यही नहीं कि वहां पैसेंजर ही कटते हैं, बल्कि एक स्टेशन मास्टर का लड़का भी कट गया जो बाप को खाना देने आया था। दक्षिण की तरफ से रेलवे स्टेशन को जाने के लिये कोई रास्ता नहीं है। जो भी अफसरान गये होंगे उन्होंने देखा होगा कि सोनपुर का प्लेटफार्म इतना बड़ा है, करीब एक मील लम्बा है, कि आदमी इस सिरे से उस सिरे तक जाने की तकलीफ को बहुत महसूस करता है।

दूसरी बात जो आप की रिपोर्ट में है वह यह कि टाइमिंग बहुत इम्प्रूव हुआ है। और सब जगह जरूर इम्प्रूव हुआ है लेकिन एन० ई० आर० में जरा भी इम्प्रूवमेन्ट नहीं हुआ है। रोज कुछ न कुछ शिकायत इस बारे में पटना के अखबार में रहती है। इस रेलवे पर अफसरान का व्यवहार भी ठीक नहीं है और टाइमिंग तो ठीक है ही नहीं। खास कर इलाहाबाद पैसेंजर और ३१३ अप ट्रेन तो तीन-तीन चार-चार घंटे तक लेट रहती है। साथ ही जो पहलेजाघाट जाने वाली गाड़ियां हैं वे भी कभी टाइम पर नहीं आती और बराबर पटना का कनेक्शन छूट जाया करता है।

इस के बाद मैं घाट टू घाट बुकिंग की बात कहना चाहता हूं। पहलेजाघाट से पटना की बात पर खास तौर से ध्यान दिलाना चाहता हूं। पटना बिहार का कैपिटल है और पहलेजाघाट से बहुत से लोग पटना जाते हैं। हर एक को चार आना पैसा ज्यादा देना पड़ता है। इसलिये लोग क्या करते हैं कि जहाज वालों से मिल कर वे पैसा दिये चले जाते हैं, या कम पैसा दे कर चले जाते हैं, या नाव पर चले जाते हैं। इस से रेलवे की

आमदनी घट जाती है। मैं जानना चाहता हूं कि क्यों घाट टू घाट बुकिंग नहीं होती है। जब लोगों का चोरी से कम दाम दे कर काम चल जाता है तो वह चार आना रेलवे को क्यों दें? एक बात और है। एन० ई० रेलवे० में बहुत से टेम्पोरेरी एम्पलाई हैं। मैं ने प्रश्न किया था तो कहा गया था कि इन को निकाला नहीं जायगा। अब १६६ आदमियों को नोटिस गया है कि तुम सरविस कमीशन के सामने उपस्थित होओ। जगह केवल ६० हैं। १६६ आदमियों को बुलाया जा रहा है। न मालूम इन को कैसे एडजस्ट किया जायगा। उचित तो यह था कि ६० जगह दे कर जो बचते उन को पीछे जगह दी जाती।

साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं कि आप के यहां कुछ सीजनल एम्प्लॉयमेंट्स होते हैं। उन लोगों का कोई ठीक नहीं होता। बेचारे टकटकी लगाये देखते रहते हैं कि काम मिलता है या नहीं। उन में से कभी किसी को बुलाया जाता है कभी किसी को। उन की उम्र टेम्पोरेरी काम करते ही बीत चुकी है। इन का भी कुछ इंतजाम करना चाहिये।

सभापति महोदय : अब आप खत्म करिये।

श्रीमती मायदेव (पूना—दक्षिण) : विरोधी दल के सदस्यों के भाषण सुनने के उपरान्त यह संशय होने लगता है कि रेलवे बजट में कोई अच्छी बातें भी हैं या नहीं। थोड़ी बहुत आलोचना तो होती ही है किन्तु इस का यह अर्थ नहीं है कि बजट में कोई प्रशंसनीय बातें हैं ही नहीं। भूतपूर्व श्रम मंत्री श्री वी० वी० गिरि ने तथा अन्य लोगों ने रेलवे प्रशासन की जो प्रशंसा की है उस का मैं भी समर्थन करती

हूँ। रेलवे प्रशासन के प्रतिवेदन पर दृष्टि-पात करने से ज्ञात होता है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों से ६१ करोड़ रुपये की आमदनी हुई है और अन्य दर्जों से केवल १० करोड़ रुपये की आमदनी हुई है, फिर भी बड़े खेद की बात है कि तीसरे दर्जे के यात्रियों को सुविधायें देने की ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। पिछले वर्ष भी यही हाल था और इस वर्ष भी प्रथम दो श्रेणियों के किराये न बढ़ा कर तीसरे दर्जे के किराये बढ़ाये गये हैं। माननीय रेलवे मंत्री यह भी कहते हैं कि इस प्रकार की वृद्धि से कोई विशेष लाभ नहीं होगा। यदि ऐसा है तो किराया बढ़ा कर जनता को निराश करने से क्या लाभ है ?

दूसरी बात यह है कि यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधायें देने की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये। यह ठीक है कि डाक गाड़ियों में १२ शयन गाड़ियां जोड़ी गई हैं। १००० स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर छतें डाली गई हैं और २७ स्टेशनों पर पीने के पानी का प्रबन्ध किया गया है, किन्तु भारत में हजारों स्टेशन हैं और अभी बहुत काम किया जाना बाकी है। जब रेलवे की आमदनी इतनी बढ़ रही है तो सुविधाओं में भी वृद्धि की जानी चाहिये।

डा० कृष्णस्वामी (कांचीपुरम्) : मैं माननीय रेलवे मंत्री को उन के सुन्दर भाषण के लिये धन्यवाद देता हूँ। उन्होंने जो कुछ कहा है उस का चार पांच शीर्षकों में विश्लेषण किया जा सकता है। वे ये हैं :— अधिक दूरी पर कम किराये की प्रणाली का औचित्य और उस के परिणाम, रेलवे विकास योजना, पुनर्वर्गीकरण तथा योजना कार्यों में प्रशासकीय सहायता, सड़क, रेलवे तथा नौवहन के परिवहन सम्बन्धी दावों में एकसूत्रता। मैं इन सब बातों के विषय में विस्तारपूर्वक तो नहीं कह सकूंगा किन्तु उन पर कुछ

प्रकाश अवश्य डालूंगा। अधिक दूरी पर कम किराये के सिद्धांत को मेरे विचार से कोई भी सदस्य बुरा नहीं कह सकता है। जो व्यक्ति लम्बी यात्रा करता है उसे अवश्य ही अधिक सुविधायें दी जानी चाहियें। यह मैं मानता हूँ कि अधिकतर यात्री ऐसे होते हैं जो लम्बी यात्रा नहीं करते हैं। उन्हें प्रायः थोड़ी ही दूर जाना होता है। किन्तु लम्बी यात्रा करने वालों को रियायत देने से निश्चय ही प्रोत्साहन मिलेगा और इस प्रकार रेलवे की आमदनी में वृद्धि होगी।

मैं यह नहीं जानता कि माननीय रेलवे मंत्री ने इसी सिद्धांत को क्यों अपनाया और आमदनी बढ़ाने के अन्य साधनों पर विशेष ध्यान क्यों नहीं दिया ? यदि माननीय मंत्री ने अन्य साधनों के विषय में भी सभा में कहा होता तो अधिक श्रेयस्कर होता और इस विषय को भलीभांति समझने में हमें सहायता प्राप्त होती।

अब मैं सामान के ऊपर लगाये गये भाड़े के सम्बन्ध में कहता हूँ। वैगन यदि पूरा भर जाये तो उस के किराये में थोड़ी रियायत दी जानी चाहिये और यदि वह खाली रहे तो भाड़े की दर में थोड़ी वृद्धि होनी चाहिये क्योंकि ऐसी दशा में वैगन का पूरा उपयोग नहीं होने पाता है और उस का शेष भाग बेकार रहता है। साथ ही वस्तुओं के महत्त्व को भी ध्यान में रखा जाना चाहिये। ऐसा नहीं होना चाहिये कि बीस मन से कम वजन की सब वस्तुओं का एक सा भाड़ा लिया जाये। श्री सोमानी ने ठीक ही कहा है कि भाड़े निश्चित करने से पहले इस विषय पर बहुत ही वैज्ञानिक ढंग से सोचन की आवश्यकता है। किन्तु दुर्भाग्यवश रेलवे मंत्रालय इस विषय पर अधिक ध्यान नहीं देता है। माननीय रेलवे मंत्री इस बात पर अवश्य गर्व कर सकते हैं कि

[डा० कृष्णस्वामी]

जितना रुपया उन के विभाग को दिया जाता है वह सब खर्च हो जाता है जब कि अन्य विभाग उसे पूरा पूरा व्यय नहीं कर पाते। माननीय मंत्री ने कहा है कि प्रथम पंचवर्षीय योजना का यह अंतिम वर्ष है कि जब उन्होंने ने १ अरब २६ करोड़ रुपये व्यय किये हैं। द्वितीय योजना में लगभग १० अरब रुपये व्यय होंगे। अतः मेरा यह निवेदन है कि अभी से समुचित रूप से व्यय करने का सूत्रपात किया जाना चाहिये।

अब मैं मूल्य-ह्रास निधि के बारे में कहता हूँ। माननीय मंत्री ने कहा है कि उन्होंने इस के लिये ३५ करोड़ रुपये निश्चित किये हैं। यह ठीक है, किन्तु यह रकम रुपये के रूप में व्यय होगी या इस का सामान खरीदा जायगा। रेलवे बोर्ड ने प्रतिवेदन में जो कुछ कहा है उस के अनुसार हमारे पास लगभग ८,००० इंजन हैं। प्रत्येक इंजन चालीस वर्ष तक चलता है। इस हिसाब से हमें २०० नये इंजन प्रतिवर्ष प्राप्त करने चाहियें। भारत सरकार प्रतिवर्ष ४०० इंजन देने की स्थिति में नहीं है अतः अगली योजना में ऐसी असत्य बातें नहीं रखनी चाहियें इसी प्रकार उस में प्रतिवर्ष १,५०० मील लम्बी रेलवे लाइन बनाने की कल्पना की गई है किन्तु क्या हमारे पास इतना सामान है? मैं तो कहता हूँ कि प्रतिवर्ष यदि १,००० मील लम्बी लाइन भी बन गई तो बहुत काफी है।

अन्त में मैं पुनर्वर्गीकरण के प्रश्न को लेता हूँ। श्री गोपालस्वामी आर्यंगार ने जो वर्गीकरण किया था वह केवल फासलों को बराबर बांटने की दृष्टि से किया था किन्तु मेरा यह निवेदन है कि परिवहन की सुविधाओं और अन्य सब बातों पर भली भांति

विचार करने के बाद ही इस ओर कदम उठाया जाना चाहिये।

चौ० रणवीर सिंह (रोहतक) :
सभानेत्री जी, जो भी समय मुझे मिला है उस को मैं रेलवे मंत्री जी या रेलवे मं-लय का गुणगान करने में खत्म नहीं करना चाहता क्योंकि इस देश की हर एक गाड़ी और हर एक स्टेशन उन के अच्छे गुणों की जीती जागती शहादत है। मुझे शास्त्री जी से कुछ अर्ज करना है। मैं उन का मश्कर हूँ कि उन्होंने ने हमारे इलाके की उठी हुई लाइन का अपनी तकरीर में जिक्र किया। लेकिन लोगों को खाली तकरीर से किस तरह तसल्ली हो सकती है? मैं जानता हूँ कि हमारे शास्त्री जी ने दो साल पहले अपनी स्पीच में यहां एक बयान दिया था कि इस रेलवे लाइन को दोबारा डागने के लिये २२ लाख रुपये का खर्च किया जा रहा है, शास्त्री जी ने और इस सदन ने उस को मंजूर किया। वह मंजूर हो गई इस के इजावा उस का १९५० का जो सेन्ट्रल बोर्ड आफ ट्रान्स्पोर्ट के अन्दर प्रोग्राम बना उस में उस को दोबारा बिछाने का हुक्म दिया गया और इस सदन की मंजूरी को पटक दिया गया। तो फिर भला मंत्री महोदय के एक चीज के खाली जिक्र कर देने से किस तरह लोगों के दिल को शान्ति मिल सकती है?

मुझे एक और अर्ज करनी है। मुझे पता नहीं कि किस तरह से दोबारा उठाई गई रेलवे लाइनों को डालने का प्रोग्राम बना है और उस के अन्दर क्या कारण प्री-क्या बातें रखी गई हैं, लेकिन मेरे सामने सन् १९४०-४१ की रेलवे बोर्ड की एन रिपोर्ट है। उस रिपोर्ट के अन्दर लिखा हुआ है कि लड़ाई के अन्दर जो रेलवे लाइनें

बनी हैं उन में से सब से पहले वह उठाई जाए जो सब से ज्यादा घाटे वाली हो और इस तरह से जब सारी घाटे वाली लाइनें उठ जायें तो उन के बाद वह उठाई जायें जिन से कम मुनाफा होता है। अगर मैं इस बात को अपने ध्यान में रखूँ तो, सभानेत्री जी मैं मंत्री महोदय से यह बताना चाहूँगा कि जब सन् १९४०-४१ में ८ लाइनें उठाई गई थीं तो उन में इमारी रोहतक, गुहाना, पानीपत की लाइन नहीं थीं। उस के बाद सन् १९४१-४२ के अन्दर १० लाइनें छोटी मोटी उठाई गई थीं। उन के अन्दर हमारी लाइन का एक छोटा सा हिस्सा था और सन् १९४२-४३ में जा कर के हमारी लाइन उठाई गई थी। इस से जाहिर होता है कि हमारी लाइन के अन्दर जो आमदनी थी वह पहली ८ और १० लाइनों की आमदनी से ज्यादा थी। लेकिन जब उन को उठाने का सवाल आता है तो हमारी लाइन सब से बाद में आती है और जो ८ लाइनें पहले उठाई गई थीं उन में से कई एक पहले बिछा दी गईं। मुझे नहीं मालूम कि इस का क्या कारण है। इस में क्या बात छिपी हुई है। मैं ने यहां लाइब्रेरी से रिपोर्ट हासिल कर के इस को जानने की कोशिश की लेकिन मुझे बताया गया कि सेट्रल बोर्ड आफ ट्रान्स्पोर्ट की जो रिपोर्ट्स हैं वह नहीं आई हैं। खैर, मैं ज्यादा इस बारे में जाना नहीं चाहता।

एक और बात मैं मंत्री महोदय से अर्ज करना चाहता हूँ। इस सभा ने कभी मंजूरी नहीं दी कि चंडीगढ़ की लाइन को बिछा दिया जाय। मुझे मालूम नहीं कि किस तरह से रेलवे बोर्ड को यह अधिकार पहुंचता है कि इस सभा की मंजूरी को ठुकरा दिया जाय और जिस चीज की किसी खास हालत की वजह से कोई खास मंत्रिमंडल रिक्वेस्ट करे उस को मान ले।

श्री एल० बी० शास्त्री : यह अपनी सरकार से पूछिये।

श्री० रणवीर सिंह : उस के बारे में ही मैं आप से अर्ज करूँगा। बहुत से दोस्त हैं जो मुझ से गिला करते हैं और कहते हैं कि चंडीगढ़ वह इलाका है जिस इलाके से हमारे पंजाब मंत्रिमंडल के ट्रान्स्पोर्ट मिनिस्टर मेम्बर चुन कर आये हैं और इसी वजह से इस को पहले लिया गया। मुझे मालूम नहीं कि इस में सदाकत है या नहीं। वैसे शायद मैं इतनी कड़वी बातें न कहता...

श्री एल० बी० शास्त्री : पंजाब के ट्रान्स्पोर्ट मिनिस्टर ही नहीं, बल्कि सारी गवर्नमेंट की तरफ से यह बात कही गई थी।

श्री० रणवीर सिंह : वह भी मैं अर्ज करूँ कि क्यों मैं आज इतनी कड़वी कड़वी बातें अर्ज करने के लिये उठा। अब तक मैं ने यह बात बर्दाश्त की। लेकिन अब एक और बयान छपा है हमारे माननीय मुख्य मंत्री का कि वह चंडीगढ़ को दस मील की लाइन बना कर एक दूसरी लाइन से मिलाना चाहते हैं। मुझे डर है कि इस से जो हम को थोड़ा सा आपने अपने बयान में आश्वासन दिया है कहीं वह भी खत्म न हो जाय। मैं माननीय मंत्री जी से बतलाना चाहता हूँ कि हमारे यहां यह आम चर्चा है कि हमारे यहां के मुख्य मंत्री उस इलाके से खड़े होना चाहते हैं। मुझे इस का बहुत विश्वास नहीं कि हमारे मंत्रिमंडल के जो फैसले होते हैं उन पर इन बातों का कोई असर होगा लेकिन बहरहाल जैसा लोग मेरे इलाके में कहते हैं वह बात मैं आप से अर्ज करना चाहता था।

इस के अलावा कुछ और बातें भी मैं आप से कहना चाहता हूँ। मेरे इलाके के बहुत से लोगों का खयाल है कि पंजाब से कटें और अगर दिल्ली का बड़ा सूबा

[चो० रणवीर सिंह]

बने तो उसके साथ गट्टे । और उसके अन्दर एक कारण यह है कि उनको गिला है कि इस इलाके के लोगों के साथ सौतेली मां जैसा स्लूक होता रहा है और यह जो आज रेलों की बात है इस से यह साबित हो जाता है कि हमारे यहां जो रेलवे लाइन बननी थी और जिसको पार्लियामेंट ने मंजूर किया पंजाब की कैबिनेट या पंजाब की असैम्बली चाहे वह कितनी ही जबरदस्त या कितनी ही एकमत वाली क्यों न हो उसको कैसे बदल सकती है । यह बात मेरी समझ में नहीं आई । मेरे खयाल में तो उसको ऐसा करने का कोई अधिकार नहीं है ।

सभानेत्री जी, एक और बात में आप से अर्ज करना चाहता हूं, और वह है काश्तकारों के बारे में । जब वह अपनी फसल काट लेता है और बाजार में लाना चाहता है तो रेल का मंत्रालय वहां के लदान बन्द कर देता है । इस का नतीजा यह होता है कि गुड़ वगैरह जिस के भाव पहले ही काफी गिर गये हैं उस को इस की मित में रुपया या आठ आना फी मन और भी कम मिलते हैं । इस वास्ते मेरी आप से यह प्रार्थना है कि इसकी जांच करने के लिये कि क्या ऐसा आप के अफसर व्यापारियों से मिल कर तो नहीं करते । एक कमेटी बिठा दी जाये जो यह देखे कि क्या रेल के कर्मचारियों की वजह से गरीब किसान को आठ आने या एक रुपया कम तो नहीं मिलता । इस बात की पूरी तरह से जांच की जानी जरूरी है और मैं चाहता हूं कि कोई ऐसा इन्तजाम किया जाये कि जिस बक्त किसानों का माल मंडी में आये तो लदान न मिलने की वजह से भाव न गिरने पायें ।

श्री जे० आर० मेहता (जोधपुर) :
मैं सामान्य विषयों पर कुछ कहने से पूर्व कुछ विशेष विषयों की ओर संकेत करना

चाहता हूं । मैं उन रेलवे कर्मचारियों के बारे में कहना चाहता हूं जो पहले देशी राज्यों की रेलों में काम करते थे जो अब केन्द्र के अधीन हैं । मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि माननीय मंत्री यह आदेश देने वाले हैं कि ऐसे सब कर्मचारियों के साथ न्याय किया जाये और उन के स्तर आदि ठीक किये जायें । मुझे आशा है कि ऐसे कर्मचारियों के प्रति जो उदासीनता फैली हुई है वह दूर हो जायेगी और उन का पूरा ध्यान रखा जायगा ।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : मुझे खेद है कि इस चर्चा में मुझे अन्तरयण करना पड़ रहा है । मैं सभा को इस बजट का स्वागत करने के लिये धन्यवाद देता हूं । मैं उन महिला सदस्यों को भी धन्यवाद दिये बिना नहीं रह सकता हूं जिन्होंने इतने मधुर शब्दों में इस बजट का समर्थन किया है । अनेक सदस्यों को यह सन्देह हो गया है कि हमारे देश की विकासोन्मुख अर्थनीति के साथ हमारा परिवहन पूर्ण सहयोग नहीं दे सकेगा । यह मैं महसूस करता हूं कि परिवहन को विकास कार्य में योग देना चाहिये, इतना ही नहीं उसे आर्थिक विकास से भी एक कदम आगे होना चाहिये ।

इस बीच हमें रेलवे क्षेत्र में पुनःसंस्थापन और प्रतिस्थापन जैसी समस्याओं का सामना करना पड़ा है । अब हम विकास तथा विस्तार की ओर बढ़ रहे हैं । यातायात में सुविधा देने के लिये रेलवे प्रशासन जो विभिन्न प्रयत्न कर रहा है वे अब फलीभूत हो रहे हैं ।

हम ने १९५३-५४ में जो कार्य किये थे उन को उस से पूर्व के वर्ष के कार्यों की अपेक्षा अच्छा नहीं कहा जा सकता है ।

इस के अनेक कारण हैं। दिसम्बर, १९५३ से फरवरी, १९५४ तक कुम्भ मेले के कारण बड़ी भीड़ रही थी। उधर पटसन और गन्ने के उत्पादन में कमी रही और इधर अन्न का आयात कम हो गया। इन बातों से यातायात में बड़े चक्कर पड़ गये। किन्तु इस वर्ष जब कभी अधिक यातायात का अवसर आया हम ने उस से पहले ही उचित कार्यवाही प्रारम्भ कर दी। इस का परिणाम यह हुआ कि अनेक व्यस्त मार्गों पर यातायात सरल हो गया। मैंने राज्य सभा में जो आंकड़े दिये थे उन्हें यहां दोहराने की आवश्यकता नहीं है। सौराष्ट्र क्षेत्र में मंडवाड़ी के मार्ग में, राजस्थान में, बेजवाड़ा से मद्रास जाने वाली उत्त रपूर्वी लाइनों पर और रतलाम-गोधरा की ओर यातायात बढ़ गया है। १९५४-५५ में अक्टूबर से जनवरी के व्यस्त समय में ब्राड गेज पर वैगनों में सामान लादने का प्रतिशतता में १९५२-५३ की अपेक्षा ५.२६ प्रतिशत और १९५३-५४ की अपेक्षा ७.४८ प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

मीटर गेज पर इसी अवधि में, माल डिब्बों के लदान में, १९५२-५३ के आंकड़ों की तुलना में, ४.१६ प्रतिशत, तथा १९५३-५४ के आंकड़ों की तुलना में ६.७ प्रतिशत बढ़ती हुई है। हम यह भी योजना बना रहे हैं कि आगामी वर्ष में परिवहन क्षमता में उत्तरोत्तर २० प्रतिशत की वृद्धि की जाये जिस में पूर्वी रेलवे के कोयला लदान की १० प्रतिशत वृद्धि भी सम्मिलित है।

अप्रैल से दिसम्बर, १९५४ तक प्रति वैगन दिवस के टन मीलों की संख्या मीटर गेज पर ८ प्रतिशत तथा बड़ी लाइन पर ६ प्रतिशत बढ़ी है। इसी प्रकार वर्ष के पहले नौ महीनों में प्रति इंजन घंटों की संख्या २१४६ से बढ़ कर २२१६ हो गई है। राज्य सभा में भी मैंने टन मीलों,

यात्री मीलों, प्रति टन के राजस्व अर्जन मीलों, प्रतिवैगन दिवस के वैगन मीलों, प्रति वैगन दिवस के टन मीलों और प्रति गाड़ी दिवस के गाड़ी मीलों के आंकड़े दिये थे, जिन में १९५३ की तुलना में, अप्रैल से लेकर दिसम्बर, १९५४ तक प्रत्येक में २ से लेकर ६ प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी।

१९५०-५१ की तुलना में, १९५३-५४ में यात्रियों की संख्या ६.४ प्रतिशत कम थी जबकि सीटों की संख्या में १०.५ प्रतिशत वृद्धि की गई। इस से प्रकट होता है कि यात्रियों के यातायात के सम्बन्ध में १७ प्रतिशत उन्नति हुई।

१९५०-५१ की तुलना में कार्यवहन व्यय में ४१.३६ करोड़ रुपये की जो वृद्धि हुई है उस में से ३० करोड़ रुपया ऐसे कर्मचारी प्रभारों पर, जैसे, वेतन के केन्द्रीय वेतन आयोग मापमानों तथा अधिनिर्णय पंचाटों की कार्यान्विति पर, वेतन के साथ मंहगाई भत्ते के विलयन के फलस्वरूप भविष्य में निधियों तथा उपदानों में हुई वृद्धि पर सस्ते अनाज की दुकानों के स्थान पर बढ़े हुए नकद मंहगाई भत्ते, दिये जाने पर, कर्मचारियों को दी जाने वाली वार्षिक वेतन वृद्धियों पर जो प्रतिवर्ष १ करोड़ रुपये बढ़ रही हैं, यातायात के बढ़ जाने पर संचालन तथा संधारण के लिये आवश्यक अतिरिक्त कर्मचारी तथा यात्रा करने वाली जनता को दी जाने वाली और अधिक सुविधाओं पर व्यय हुए हैं।

गतवर्ष की तुलना में, कर्मचारी प्रभारों में, चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों में ४.१३ करोड़ रुपये की वृद्धि हुई और टूट फूट की मरम्मत तथा संधारण में आधा करोड़ रुपया और खर्च हुआ है।

कुछ सदस्यों ने कहा है कि हमारा संचालन अनुपात बढ़ रहा है। १९५३ में

[श्री अलगेशन]

इंगलैंड की रेलों का संचालन अनुपात ६२ प्रतिशत था, कनाडा की रेलों का संचालन अनुपात ६३ से ले कर ६४ प्रतिशत तक था, आस्ट्रेलिया की रेलों पर ६१.४ से ले कर १२०.६५ प्रतिशत था जब कि भारतीय रेलों का संचालन अनुपात लगभग ८२ प्रतिशत था ।

मेरे माननीय मित्र, श्री अशोक महत ने कुछ बातें कही थीं । उन्होंने रूस और अमरीका के सम्बन्ध में कुछ आंकड़े दिये थे । मुझे खेद है कि वह उपस्थित नहीं हैं अन्यथा मैं उन से पूछता कि उन की जानकारी का स्रोत क्या है । किसा आर्थिक पत्रिका हमारे देश के औद्योगिक उत्पादन के आंकड़ों को लेकर उन्होंने १९५१ तथा १९५४ के औद्योगिक उत्पादन की तुलना की और कहा कि वृद्धि २३ प्रतिशत है जब कि उसी समय में माल के लदान में केवल ७ प्रतिशत की वृद्धि हुई । सरकारी आंकड़े इस से भिन्न हैं, परन्तु मैं उन की बात नहीं कहता हूँ । रेलवे के काम की सफलता का अनुमान हमें रेलवे के आंकड़ों से लगाना चाहिये । मील संख्या १९३८-३९ में ४१,१५६ थी और १९५३-५४ में ३४,४०६ हो गई । अर्थात् १६.४ प्रतिशत कम हो गई । १९३८-३९ के आरम्भ में टन संख्या ८८३.६ लाख टन थी और १९५३-५४ में यह संख्या ६६३.६ लाख टन हो गई अर्थात् १२.४५ प्रतिशत की वृद्धि हुई ।

अब मैं किरायों और भाड़ों में जो वृद्धि की गई है उस प्रश्न को लेता हूँ । यह ठीक है कि १५० मील तक हम किराये प्रतिमील एक चौथाई पाई बढ़ा रहे हैं और यह भी ठीक है कि छोटी छोटी यात्रा करने वालों की संख्या बहुत अधिक है । परन्तु इस का यह अर्थ नहीं है कि लम्बी यात्रा करने वालों का अंशदान भी इसी अनुपात में कम

है । छोटी यात्रा करने वाले प्रत्येक यात्री का किराया नहीं बढ़ा है । उदाहरण के लिये ६ मील तक के किराये में कोई वृद्धि नहीं हुई है सातवें मील पर एक आना बढ़ाया गया है अर्थात् तीन आने के स्थान पर चार आने कर दिया गया है । इसी प्रकार यदि आप बीस मील की दूरी को

तो आप देखेंगे कि उन यात्रियों को छोड़ कर जो ७ मील, १२ मील, १४ मील या १६ मील के यात्री हैं, किसी भी यात्रा का किराया नहीं बढ़ा ३०० मा

यात्रियों की प्रतिशतता कम हो परन्तु उन की संख्या भी करोड़ों में आयेगी । उस में इन मील संख्याओं के यात्रियों की संख्या को मिला दीजिये । तब यह संख्या और भी बढ़ी हो जायेगी । दुध वालों तथा विद्यार्थियों की संख्या भी यदि इन में जोड़ दी जाये जो कि मासिक पास बनवा लेते हैं और जिन के किराये में कोई वृद्धि नहीं होगी, तो यह संख्या करोड़ों तक पहुंच जायेगी । इस प्रकार यदि हम उन की संख्या भी जोड़ें जिन के किराये में कोई वृद्धि नहीं हुई है तो संभवतः प्रतिशतता का अंक कोई छोटा नहीं होगा । इसलिये यह कहना ठीक नहीं है कि सभी छोटी यात्रा करने वालों को आवश्यक रूप से अधिक किराया देना पड़ेगा ।

खाद्यान्नों के भाड़ों में जो रियायत दी गई है उस के सम्बन्ध में मांग की गई है कि यह रियायतें ३०० मील से कम दूरी को भेजे जाने वाले माल पर भी दी जानी चाहिये : वास्तविकता यह है कि ३०० मील से कम का भाड़ा अधिक नहीं है । यह समय मूल्यों की गिरावट का है, इसलिये हमें ज्यादा चिन्ता उपभोक्ता की नहीं वरन् उत्पादक की करनी चाहिये । उत्पादक को अधिक से अधिक

(औद्योगिक विवाद) विधेयक

मूल्य मिलना चाहिये। उदाहरण के लिये बेजवाड़ा से मद्रास की दूरी को लीजिये। यह दूरी २६८ मील की है और इस का भाड़ा केवल नौ आने ६ पाई प्रति मन है। यदि चावल का औसत मूल्य १५ रुपये प्रति-मन हो तो यह भाड़ा मोटे रूप से उस भाड़े का केवल ३ प्रतिशत होगा। इस लिये रियायत की आवश्यकता उस माल के लिये है जो, बहुत दूर भेजा जाता है।

सभापति महोदय : अब कुछ ही मिनट शेष हैं, वह अपना भाषण कल जारी रख सकते हैं। अब सचिव अपना संदेश पढ़ेंगे

राज्य सभा से सन्देश

सचिव : मुझे राज्य सभा के सचिव से यह सन्देश प्राप्त हुआ है :

“राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम ६७ के उपबन्ध के अनुसार मैं श्रमजीवी | पत्रकार | (औद्योगिक विवाद) विधेयक, १९५५ की एक प्रति, जिसे राज्य सभा द्वारा २ मार्च, १९५५ की बैठक में संशोधितरूप में पारित किया गया है, प्रेषित करता हूँ।”

श्रमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक

सचिव : मैं श्रमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक, १९५५ को, जैसा कि उसे राज्य सभा द्वारा पारित किया गया है, सभा पटल पर रखता हूँ।

१९५५-५६ के लिये रेलवे

आयव्ययक

सामान्य चर्चा

श्री एस० सी० सामान्त (तामलूक) : रेलवे आयव्ययक पर चर्चा करने के लिये दो दिन नियत किये गये हैं। बहुत से सदस्य भाषण देना चाहते हैं, अतः मेरा निवेदन है कि समय के सम्बन्ध में कुछ रियायत की जानी चाहिये।

श्री डॉ० सी० शर्मा (होशियारपुर) : मैं इस का समर्थन करता हूँ।

डा० सुरेश चन्द्र (औरंगाबाद) : सभा इस का समर्थन करती है क्योंकि अनेकों ऐसे सदस्य हैं जिन को अभी तक बोलने का अवसर नहीं मिला है। इस विषय पर हैदराबाद का कोई भी प्रतिनिधि अपने विचारों को व्यक्त नहीं कर सका है। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है।

श्री डॉ० सी० शर्मा : पहले हम को चार दिन मिला करते थे और अब केवल दो ही दिये गये हैं। इस अवधि को बढ़ाया जाना चाहिये।

डा० सुरेश चन्द्र : अपने निर्वाचन-क्षेत्रों की शिकायतों को व्यक्त करने का यही अवसर हम को मिलता है। यदि अब अवसर नहीं मिला तो फिर कभी नहीं मिलेगा।

सभापति महोदय : सरकार इस पर बाद को विचार करेगी। मैं अभी कोई निर्णय नहीं दे सकता हूँ। अब सभा स्थगित होती है।

इस के पश्चात् लोक-सभा शुक्रवार, ४ मार्च, १९५५ को ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।