

सोमवार, ७ मार्च १९५५

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

प्रनोंत्तर भाग १

६७१

६७२

लोक सभा

सोमवार, ७ मार्च १९५५

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई ।

[सरदार हुक्म सिंह पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

भारत की उत्तरी सीमा

*५८५. श्री भक्त दर्शन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत की उत्तरी सीमा के समानान्तर खींची गई "इनर लाइन" का ब्यौरा क्या है, जिस से आगे विदेशी बिना विशेष अनमति-पत्र के नहीं जा सकते हैं; और

(ख) क्या उस रेखा को पूरी तरह से हटा देने अथवा उसमें उचित संशोधन करने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) "इनर लाइन" का विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १]

(ख) सरकार के सामने इस रेखा को हटाने का कोई प्रश्न नहीं है, किन्तु इसके संशोधन का सम्पूर्ण प्रश्न सरकार के विचाराधीन है ।

688 LSD

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस "इनर लाइन" को बिना पर्मिट पार करने के बारे में अब तक कितने विदेशियों को गिरफ्तार किया गया या सजायें दी गईं ?

श्री अनिल के० चन्दा : इस प्रश्न की सूचना चाहिये ।

श्री भक्त दर्शन : क्या माननीय मंत्री महोदय के ध्यान में यह बात आई है कि इस रेखा के गढ़वाल जिले में विष्णु प्रयाग तक होने के कारण बहुत से विदेशी पर्यटक उससे आगे बद्रीनाथ फूलों की घाटी, हेमकुंड लोकपाल और सतोपन्त ग्लेशियर तक नहीं जा पाते हैं? उन लोगों को मार्ग पर हर प्रकार की सुविधा देने के लिये यह रेखा पीछे हटा दी जाय, क्या इसके बारे में भी कोई विचार किया जा रहा है ?

श्री अनिल के० चन्दा : यह हो सकता है, लेकिन यह प्रश्न सरकार के विचाराधीन है ।

बनावटी धागा

*५८६. श्री झूलन सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कपास, जूट और ऊन के भारतीय उद्योग पर जहां तक इन चीजों के उत्पादन का सम्बन्ध है, बनावटी धागे का क्या प्रभाव पड़ा है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : जहां तक सरकार को पता है, बनावटी धागे से कपास, जूट और ऊन के उद्योगों के उत्पादन पर कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़ा है।

श्री झूलन सिंह : यहां पैदा होने वाले जूट और कपास के स्थान पर इस बनावटी धागे का प्रयोग किस हद तक हुआ है ?

श्री कानूनगो : इसका प्रयोग बहुत कम किया गया है ?

यूरेनियम अयस्क की खानें

*५८७. श्री केशवैंगार : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन विभिन्न राज्यों में यूरेनियम अयस्क (कच्चे यूरेनियम) की खानों का पता लगा है ;

(ख) क्या इन खानों को खोदा जा रहा है ; और

(ग) यदि हां, तो इस पर क्या व्यय हुआ और यह कार्य किस अभिकरण (सरकारी या गैर-सरकारी) द्वारा हो रहा है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) बिहार, मद्रास और राजस्थान राज्यों में कच्चे यूरेनियम की खानों का पता लगा है।

(ख) और (ग). पाई गई खानों में अधिकतर घटिया किस्म का कच्चा यूरेनियम निकला है। उनकी सीमा का पता खाई खोद कर और बर्मों से खोदाई करके लगाया जा रहा है। खोदाई का कार्य करने की अवस्था अभी नहीं आई है अतः व्यय का प्रश्न नहीं उठता। जहां पर यूरेनियम हरितमणि या अम्रक की खानों में उपोत्पाद के रूप में पाया जाता है, वहां उनकी खुदाई खानों के ठेकेदारों द्वारा और अणुशक्ति विभाग के कच्चे सामान

विभाग के पदाधिकारियों की देखरेख में होती है। उनके सम्पूर्ण उत्पादन को वही विभाग एक निश्चित दर पर बेच देता है।

श्री केशवैंगार : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या हमारी सरकार यूरेनियम का आयात कर रही है, यदि हां, तो कितना आयात होता है ?

श्री अनिल के० चन्दा : सूचना मेरे पास नहीं है।

कुमारी एनी मैस्करोन : क्या यूरेनियम को साफ करने के लिए भारत में कोई कारखाने खोले गये हैं ?

श्री अनिल के० चन्दा : सिंहभूम यूरेनियम क्षेत्र से प्राप्त कच्ची धातु से यूरेनियम निकालने की प्रक्रिया के लिए अणुशक्ति विभाग घाटशिला में एक प्रयोगात्मक अग्र संयंत्र लगाने जा रहा है।

कुमारी एनी मैस्करोन : क्या यह कारखाना यूरेनियम प्राप्त होने के स्थान से निकट है या बहुत दूर है ?

श्री अनिल के० चन्दा : नहीं, यह उसी क्षेत्र में है।

भारत-पाकिस्तान सीमा क्षेत्र

*५८८. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी और पश्चिमी पंजाब के भारत-पाकिस्तान सीमा क्षेत्र पर कांटेदार तारों की बाड़ लगाने का कोई विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो यह बाड़ कब लगायी जायेगी ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) और (ख). जी नहीं।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या सीमा रेखा बनाने और उस पर खम्भे गाड़ने का भी कोई विचार है ?

श्री सादत अली खां : पंजाब (भारत) और पंजाब (पाकिस्तान) के बीच सम्पूर्ण सीमा को इन सीमा खम्भों के निर्माण से निश्चित करने का विचार है।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : पूर्वी और पश्चिमी पंजाब के बीच यह सीमा रेखा कितने मील लम्बी है ?

श्री सादत अली खां : मुझे पूर्व सूचना चाहिए।

राजनयिक सम्बन्ध

*५८९. श्री डी० सी० शर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५४ में भारत ने किन देशों के साथ राजनयिक सम्बन्ध स्थापित किये हैं ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : इस वर्ष में हमने बल्गेरिया और रोमानिया में राजदूतावास खोले और जद्दा के महावाणिज्य दूतावास को राजदूतावास के स्तर का बना दिया।

श्री डी० सी० शर्मा : इन वाणिज्य दूतावासों के खोलने में लगभग कितना व्यय होगा ?

श्री अनिल के० चन्दा : अभी हमने कार्यालय नहीं खोले हैं। यूगोस्लाविया स्थित हमारे राजदूत को इन देशों ने मान्यता दी है।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या इस समय हमारे देश और इन देशों के बीच कोई व्यापार सन्धि या सांस्कृतिक सन्धि है ?

श्री अनिल के० चन्दा : मुझे पूर्व सूचना चाहिए। मेरा ख्याल है कि इन दोनों देशों के साथ अभी हमारी कोई व्यापार सन्धि नहीं है।

सेठ गोविन्द दास : क्या कोई ऐसे भी देश हैं जिनसे कि हम लोगों के सम्बन्ध स्थापित करने के सम्बन्ध में कोई बातचीत या लिखा-पढ़ी चल रही है ?

श्री अनिल के० चन्दा : बहुत से देशों से।

सेठ गोविन्द दास : क्या यह मालूम हो सकता है कि ऐसे कितने देश हैं और कहां कहां हैं ?

श्री अनिल के० चन्दा : उनके नामों की लम्बी सूची है।

श्री एम० एस० गुहरादस्वामी : क्या भारत सरकार इस वर्ष अन्य देशों में नये दूतावास खोलने जा रही है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : हमारे पास एक लम्बी सूची है कि हम किन देशों में विभिन्न प्रकार के दूतावास खोलना चाहते हैं। वित्तीय साधनों तथा अन्य मामलों को ध्यान में रख कर हम इस प्रश्न पर विचार करते हैं कि किस को प्राथमिकता दें। इस वर्ष के लिए हमने दो या तीन को छांट लिया है। लगभग एक दर्जन शेष हैं।

निष्क्रान्त कृषि-भूमि

*५९०. श्री गिडवानो : क्या पुनर्वास मंत्री निम्न बातों का एक विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करें कि :

(क) बम्बई राज्य में निष्क्रान्त कृषि-भूमि का क्षेत्रफल कितना है ,

(ख) क्या कोई निष्क्रान्त कृषि-भूमि विस्थापितों को पाकिस्तान में छूट गई उनकी भूमि के बदले में अर्ध-स्थायी आधार पर दी गयी है ; और

(ग) यदि नहीं, तो कब तक ऐसा आवंटन किया जाने वाला है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) बम्बई में कुल निष्क्रांत कृषि-भूमि इस प्रकार है :—

(१) पूरी तरह से कुछ एक व्यक्तियों की २५,६५८ एकड़

(२) मिली-जुली सम्पत्ति ५,८६२ एकड़

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रारम्भिक कार्य आरम्भ कर दिया गया है और आवश्यक आंकड़े इकट्ठे हो जाने पर आवंटन शुरू कर दिया जायेगा ।

श्री गिडवानी : इसमें कितना समय लग जायेगा ?

श्री जे० के० भोंसले : पिछली बार जब मैं बम्बई में था, मुझ से वादा किया गया था कि मार्च के अंत तक आंकड़े इकट्ठे हो जायेंगे ।

श्री गिडवानी : इस बात को ध्यान में रख कर कि कई वर्ष व्यतीत हो गये, क्या सरकार उन लोगों को जो भूमि के बजाय नकद प्रतिकर के इच्छुक हैं, नकद प्रतिकर देगी ?

श्री जे० के० भोंसले : पहले, हमें सभी भूमि दावेदारों को आवंटित करनी है । दूसरे, यदि उस विशेष राज्य में भूमि उपलब्ध नहीं है तो हम दूसरे राज्यों में उपलब्ध भूमि देने का विचार करेंगे । तीसरे, जब विस्थापित लोग भूमि के स्थान पर नकद प्रतिकर मांगेंगे तो उस पर विचार किया जायेगा ।

श्री गिडवानी : क्या सरकार इस कार्य में जल्दी करने का प्रबन्ध करेगी ?

श्री जे० के० भोंसले : अवश्य, जैसा कि मैं कह चुका हूँ ।

संयुक्त राष्ट्र संघ के महा सचिव का आगमन

*५९१. **श्री रघुनाथ सिंह :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त राष्ट्र संघ के महासचिव के दिल्ली के स्वागत के

सम्बन्ध में अमरीकी अखबारों ने 'उचित पर अनमना' 'अराजनयिकता' आदि, शब्दों द्वारा भारत विरोधी प्रचार करना प्रारम्भ कर दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ऐसे झूठे प्रचार को रोकने के लिए क्या कार्यवाही कर रही है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) कुछ समाचार पत्रों ने दिल्ली में संयुक्त राष्ट्र संघ के महासचिव के स्वागत को 'उनमना' बताया है ।

(ख) संयुक्त राष्ट्र संघ के महासचिव के स्वागत की पूरी खबर विदेश स्थित भारतीय दूतावासों के पास तुरन्त पहुंचा दी गयी थी । महासचिव ने स्वयं न्युयार्क के एक प्रेस सम्मेलन में इस आरोप को अस्वीकार किया है और उन्होंने बताया है कि उनका बहुत सुन्दर स्वागत किया गया था ।

श्री रघुनाथ सिंह : क्या आप यह बता सकते हैं कि अमरीका के किन किन अखबारों में यह सब चीजें शायद हुई थीं ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : जी नहीं, अखबारों का सवाल नहीं है, बल्कि प्रेस रिपोर्ट्स का है । जिन जिन के पास प्रेस एजेन्सी की रिपोर्ट गई उन्होंने उसे छाप दिया और सिर्फ अमरीका में ही नहीं बल्कि और मुल्कों में भी वह छपी थी ।

दुकानों का बनाया जाना

*५९२. **श्री राधा रमण :** क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रमेश नगर में ८० दुकानें बनाने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है और दिल्ली में

लाल किले के निकट विस्थापित व्यक्तियों के लिए प्रस्तावित मार्केट के लिए कितनी धन-राशि रखी गई है ;

(ग) कब तक इन भवनों के तैयार होने की आशा है ; और

(घ) किस प्रकार के भवन बनाये जायेंगे ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) जी हां।

(ख) रमेश नगर में बनाई जाने वाली दुकानों पर २,०८,७०० रुपये और लाल किले के निकट की मार्केट पर १०,३०,५०० रुपये का अनुमित व्यय होगा।

(ग) आशा की जाती है कि रमेश नगर में जून १९५५ में और लाल किले के निकट की मार्केट में अगस्त १९५५ तक दुकानें बन जायेंगी।

(घ) सभी दुकानें एक मंज़िल की होंगी।

श्री राधा रमण : लाल किले के क्षेत्र में कितनी दुकानें बनाई जा रही हैं ?

श्री जे० के० भोंसले : प्लेजर गार्डन मार्केट में ४१० और लाजपत राय मार्केट में ८६४।

श्री राधा रमण : ये दुकानें किन को दी जायेंगी ? क्या किन्हीं जगहों से दुकानदारों को उठा कर यहां बसाया जाएगा ?

श्री जे० के० भोंसले : ये दुकानें पात्र दुकानदारों को दी जायेंगी; वास्तव में अलॉट करने का काम हमारे द्वारा नहीं होता। यह राज्य सरकार का काम है।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या किन्हीं जगहों से या बस्तियों से दुकानदारों को उठा कर यहां बसाया जाएगा, अथवा किसी भी विस्थापित व्यक्ति को यहां दुकान अलॉट होगी, या उन ही को प्राथमिकता दी जाएगी ?

श्री जे० के० भोंसले : सबसे पहले लाजपत राय मार्केट के दुकानदारों को अलॉट होंगी।

श्री राधा रमण : लाजपत राय मार्केट के दुकानदारों को वहां से उठा कर और कहीं ले जाने के सम्बन्ध में सरकार ने क्या निश्चय किया है, जिससे यह जगह दुकानदारों और किरायेदारों के लिए स्थायी तौर पर उपयुक्त बनाई जा सके ?

श्री जे० के० भोंसले : मैं बता चुका हूं कि हम वहां ८६४ दुकानें बनवा रहे हैं। मैं समझता हूं कि लगभग २५० दुकानें खाली कर दी गई हैं, और वह जगह हमें दी गई है; और अब इंजीनियर नये निर्माण का खाका तैयार करने में व्यस्त हैं।

श्री राधा रमण : जिन दुकानदारों को लाजपत राय मार्केट से उठा कर इस नई जगह दुकानें दी जाएंगी, क्या उन्हें उतना ही किराया देना पड़ेगा जितना वे इस समय देते हैं, अथवा उसमें कुछ अन्तर होगा ?

श्री जे० के० भोंसले : नहीं, श्रीमान्। उन्हें उन नई दुकानों, आदि के निर्माण पर निर्धारित मूल्य के अनुसार किराया देना पड़ेगा।

ताले

*५९३. **श्री एम० एस० गुहगदस्वामी :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशों से दरवाजों के ताले, स्पूट केसों के ताले तथा अन्य ताले मंगाने के क्या कारण हैं ; और

(ख) क्या यह सच है कि इन आयातों के कारण देश में बहुत से लोग बेकार हो गए हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) कम मूल्यों पर अच्छे स्वदेशी ताले

बनाने के निमित्त प्रोत्साहन देने और स्वदेशी उत्पादन में पूर्ति करने के लिये कुछ अंश में 'दरवाजों के ताले' और 'स्यूट केसों' के ताले बाहर से आयात करने की अनुमति दी गई है।

(ख) नहीं, श्रीमान् ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : १९५४-५५ के इस आयात का कुल मूल्य कितना है ?

श्री करमरकर : अनुज्ञप्ति के अनुसार इस का व्योरा इस प्रकार है :—

जनवरी—जून, १९५४

दरवाजों के ताले ३९,२९९ रुपये ।

स्यूट केसों के ताले ५८,३१७ रुपये ।

जुलाई—दिसम्बर, १९५४

दरवाजों के ताले ८०,५५१ रुपये ।

स्यूट केसों के ताले ९१,९९४ रुपये ।

इन अनुज्ञप्तियों पर कितना आयात हुआ है, इसके आंकड़े मेरे पास नहीं हैं ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : इन आयातों पर कितना आयात शुल्क लगाया गया ?

श्री करमरकर : ६६ २/३ प्रतिशत तक ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या माननीय मंत्री को मालम है कि इन विदेशी आयातों से एक जोरदार होड़ चली है जिसके परिणामस्वरूप स्थानीय ताले और स्थानीय सामग्री बाजार में नहीं रहे, और कोई खरीदार भी नहीं रहे ।

श्री करमरकर : यह सच नहीं है कि स्थानीय ताले बाजार में नहीं रहे हैं ; और इस का एक अभिप्राय यह भी है कि इन आयात किये गये तालों, जिन्हें ६६ २/३ प्रतिशत शुल्क देने के कारण महंगे दामों बेचा जा रहा है, और स्वदेशी उत्पादन में एक स्वस्थ प्रतिद्वन्द्विता हो ।

सेठ गोविन्द दास : क्या यह बात सही नहीं है कि बाहर से जो ताले मंगाए जा रहे हैं उनकी बनिस्बत हमारे देश में अच्छे ताले बनते हैं, और क्या गवर्नमेंट इस बात पर विचार कर रही है कि अब इस प्रकार के ताले बाहर से मंगवाने की कोई आवश्यकता नहीं है ?

श्री करमरकर : हमारे देश में जो लॉक्स बनते हैं वे अच्छे भी बनते हैं और खराब भी । पर यह जो हमने इम्पोर्ट के बारे में एक मर्यादा रखी है वह ऐसी मर्यादा है जिससे यहां पर बनने वाले लॉक्स भी अच्छी क्वालिटी के बन सकें । अगर माननीय सदस्य के पास कोई इन्फार्मेशन हो कि इससे यहां पर बनने वाले लॉक्स को धक्का पहुंचता है तो उस पर विचार कर सकते हैं ।

सेठ गोविन्द दास : क्या मैं जान सकता हूं कि बाहर से जो ताले मंगाए जाते हैं उनमें से सरकारी विभागों के लिए कितने लिये जाते हैं और यहां के बने हुए कितने ?

श्री करमरकर : जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं कि जहां तक सम्भव हो सकता है यहां का ही बना हुआ माल इस्तैमाल किया जाता है ।

लाभों पर नियंत्रण

*५९४. श्री हेडा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार घरेलू रेफ्रीजैरेटरों (पूर्ण), वायु अनुकूलरों (एयर कंडीशनरों) और कुकिंग रेंजों आदि के विक्रय पर आयातकों को होने वाले लाभों को नियंत्रित करना चाहती है ;

(ख) यदि सच है, तो कितने प्रतिशत लाभ की अनुमति देने का विचार है ; और

(ग) इस नियंत्रण को कार्यान्वित करने के लिये क्या तरीका अपनाया जायेगा और उसे कब लागू किया जायेगा ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) से (ग), सरकार इन मदों पर होने वाले लाभों की जांच कर रही है।

श्री हेडा : क्या सरकार को एयर कंडीशनरों के आयात मूल्य का और देश में वे जिस मूल्य पर उपलब्ध होते हैं, उस मूल्य का कुछ अन्दाज है ?

श्री करमरकर : हमें कुछ अन्दाज है और कुछ मामलों में आयातित एयर कंडीशनरों पर ७० प्रतिशत तक का लाभ लिया जाता है।

श्री हेडा : मैं जान सकता हूँ कि क्या यह लाभ उससे अधिक नहीं है, जितना सरकार देना चाहेगी और यदि हां, तो सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री करमरकर : निश्चय ही हम इसे भारी लाभ मानते हैं। हाल में हमने आयातकों और निर्माताओं की एक बैठक बुलाई थी, जिसमें वे कुछ निष्कर्षों पर पहुंचे थे। हमने इस बारे में अपने निर्णयों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया है।

नेपाल को सहायता

*५९५. श्री विभूति मिश्र : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने नेपाल के बाढ़ग्रस्त क्षेत्रों में स्कूलों के भवन निर्माण के लिये कुछ आर्थिक सहायता दी है ; और

(ख) यदि हां, तो इस कार्य के लिए किस आधार पर और कुल कितनी सहायता दी गई है ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) और (ख). जी हां, १६,१५० रु० की राशि भिन्न भिन्न बाढ़-ग्रस्त पाठशालाओं के भवन भवनों को सहायता देने के उद्देश्य से बांटी गई। पूंजी के बटवारे का निश्चय नेपाल सरकार के शिक्षा

मंत्रालय तथा स्थानीय सज्जनों के परामर्श से भारतीय दूतावास ने किया।

श्री विभूति मिश्र : क्या बाढ़ग्रस्त क्षेत्रों में स्कूलों का निर्माण कार्य समाप्त हो गया है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : सहायता का काम कभी समाप्त नहीं होता है।

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार जो स्लकू बनवा रही है उनके ऊपर यह लिखवा देना चाहती है कि बाढ़ आने के कारण उनका पुनः निर्माण भारत सरकार द्वारा कराया गया है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : जी नहीं, हम इस तरह अपने इश्तहार नहीं दिया करते हैं।

रेशम उद्योग

*५९६. श्री एस० सी० सामन्त : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी बंगाल में रेशम उद्योग को पुनर्जीवित करने के लिये सरकार ने १९४७ से अब तक क्या कार्यवाही की है ;

(ख) क्या यह सच है कि रेशम और रेशम के माल के भेजने के बारे में पश्चिमी बंगाल सरकार को विशेषतः पश्चिमी देशों से बहुत से आर्डर मिल रहे हैं ; और

(ग) यदि सच है, तो क्या उद्योग का पुनर्गठन करने का कुछ विचार है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री श्री कानूनगो) : (क) केन्द्रीय सरकार द्वारा दी गयी सहायता का एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २]।

(ख) और (ग). पता चला है कि विभिन्न देशों ने पश्चिमी बंगाल के रेशम के सामान के बारे में पूछताछ की है ; राज्य सरकार

उनकी आवश्यकता और रुचि के अनुसार माल के निर्माण को संगठित करने के लिये कार्यवाही कर रही है।

श्री एस० सी० सामन्त : पश्चिमी बंगाल में शहतूत के जापानी प्रकारों के प्रचार के बारे में मैं जान सकता हूँ कि क्या इसे मंजूर किया गया है और क्या वितरित किये गये शहतूत नीरोग हैं ?

श्री कानूनगो : अभी इसका निर्धारण करना समय से बहुत पूर्व है।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जान सकता हूँ कि ४८,००० रुपये की लागत से जो गवेषणा केन्द्र बनने वाला था क्या वह स्थापित हो चुका है और यदि हां, तो कहां ?

श्री कानूनगो : बरहमपुर में।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं देखता हूँ कि चरखे के सुधारे गये नमूने के लिये केवल ५०० रुपये स्वीकृत किये गये हैं। क्या यह सच नहीं है कि आसाम के निधि राम दास ने एक चरखा बनाया है, जो बड़ा उपयोगी है ; मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार उसका प्रचार करेगी ?

श्री कानूनगो : श्री दास की खोज का या किसी भी अन्य खोज का परीक्षण किया जायेगा।

श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : विदेशी बाजारों को सुनिश्चित करने के लिये क्या सरकार ने इसके लिये कुछ कार्यवाही की है कि निर्यात किये गये माल के प्रकार को बनाये रखा जाये ?

श्री कानूनगो : इस बारे में राज्य सरकार उपयुक्त कार्यवाही कर रही है।

श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : माल के निर्यात के लिये ?

श्री कानूनगो : निर्यात होने वाले माल के निरीक्षण के लिये।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जान सकता हूँ कि क्या हम अच्छी किस्म की जापानी रीलों की मशीनों को काम में ला रहे हैं और क्या रीलों की मशीनों को भारत में निर्यात करने के लिये कुछ कोशिश की गयी है ?

श्री कानूनगो : अभी नहीं क्योंकि आदर्शों (पैटर्न) के बारे में हमें कोई निश्चय नहीं है।

टाटा आयरन और स्टील कंपनी

***५९८. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टाटा आयरन और स्टील कंपनी ने जमशेदपुर में अपनी इस्पात-उत्पादन-क्षमता बढ़ाने के लिये कुछ प्रस्ताव भेजे हैं ;

(ख) यदि हां, तो उनके विस्तार-कार्यक्रम का निश्चित स्वरूप क्या है ; और

(ग) सरकार उनको क्या सहायता देना चाहती है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) टाटा आयरन और स्टील कंपनी ने सरकार को सूचित किया है कि वह और विस्तार की अपनी एक योजना के लिये सरकार की मंजूरी लेना चाहती है ?

(ख) योजना के व्यौरे अभी तैयार नहीं किये गये हैं।

(ग) इस समय प्रश्न नहीं उठता।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : टाटा द्वारा इस समय कितने इस्पात का निर्माण किया जाता है और भविष्य में उनके विस्तार-कार्यक्रम की क्या सीमा होगी ?

श्री करमरकर : १९५१ में विक्रेय इस्पात की मात्रा के बढ़ाने में पहले कुल उत्पादन

क्षमता ७,५०,००० टन थी। १९५८-५९ में विस्तार के बारे में उत्पादन-क्षमता ९,३१,००० टन हो जायेगी।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : विस्तार का अनपात क्या होगा ?

श्री करमरकर : व्यौरे तैयार किये जा रहे हैं। मेरी माननीय मित्र तब तक प्रतीक्षा कर लेंगी।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मैं जान सकती हूँ कि क्या सरकार को पता है कि टाटा ने इस कार्यक्रम में शामिल होने के लिये कुछ विदेशी पूंजीपतियों से भी कहा है ?

श्री करमरकर : इस बारे में मुझे पूर्व-सूचना चाहिये। जहाँ तक मैं देखता हूँ मेरे पास जो टिप्पणियाँ हैं, उनमें इस बारे में कोई जानकारी नहीं है।

श्री बासप्पा : हमारे लक्ष्य भूत समाज-वादी ढांचे की दृष्टि में क्या किसी प्राइवेट कंपनी को इस प्रकार वित्तीय सहायता देना उचित है ?

श्री करमरकर : मेरी समझ से मेरे माननीय मित्र को इस प्रश्न के उत्तर के लिये दूसरा उपयुक्त अवसर खोजना होगा।

श्री टी० बी० बिट्ठल राव : टाटा आयरन और स्टील कंपनी ने यह प्रस्ताव सरकार के पास कब भेजा था ?

श्री करमरकर : मेरे पास ठीक तारीख तो नहीं है, पर यह अभी हाल ही में आया था।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : टाटा द्वारा सरकारी मंजूरी के लिये इस प्रस्ताव के रखे जाने से पहले क्या सरकार ने उसे इस बारे में और वित्तीय सहायता का कोई आश्वासन दिया था ?

श्री करमरकर : सभी को दिये गये इस सामान्य आश्वासन के अतिरिक्त और

कोई आश्वासन नहीं दिया गया है कि हम इस्पात उद्योग का विस्तार चाहते हैं।

सहायता शिविर

*५९९. श्री के० सी० सोधिया : क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी पाकिस्तान से आये विस्थापित व्यक्तियों के स्थायी सहायता-शिविरों में इस समय कुल कितने व्यक्ति हैं ;

(ख) क्या उनकी संख्या कम करने के लिये कोई कार्यवाही की जा रही है ;

(ग) यदि हां, तो किस प्रकार की कार्यवाही की गयी है ; और

(घ) १९५४ वर्ष में इन शिविरों पर कुल कितना व्यय किया गया ?

पुनर्वासि उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) से (घ). जानकारी एकर्र की जा रही है और यथासमय लोक-सभा के पटल पर रख दी जायेगी।

श्री के० सी० सोधिया : अन्य शिविरों की तुलना में इन सहायता केन्द्रों में क्या विशेष बात है ?

श्री जे० के० भोंसले : ये सरकार के स्थायी दायित्व हैं। दूसरे अस्थायी शिविर मात्र हैं।

श्री के० सी० सोधिया : वे स्थायी दायित्व क्यों हैं ?

सभापति महोदय : यह दायित्व सरकार ने अपने ऊपर ले लिया है, अतः अब तर्क करने का प्रश्न नहीं है।

श्री के० सी० सोधिया : मैं यह जानना चाहता था कि क्या यह इन शिविरों में रहने वाले के ऊपर निर्भर है या किसी और बात के ऊपर ?

श्री जे० के० भोंसले : वे वृद्धि और अपंग हैं, जो दुर्भाग्य से अपनी आजीविका स्वयं नहीं कमा सकते ।

दूसरा डी० डी० टी० कारखाना

*६००. श्री सारंगधर दास : क्या उत्पादन मंत्री १८ नवम्बर, १९५४ को दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या १६९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूसरे डी० डी० टी० कारखाने के लिये स्थान सुझाने के लिये कोई विशेषज्ञ समिति नियुक्त की गई थी ;

(ख) यदि हां, तो क्या उसने अपना प्रतिवेदन भेज दिया है ;

(ग) क्या स्थान के बारे में कुछ निश्चय किया गया है ; और

(घ) क्या भारत स्थित संयुक्त राज्य टैक्नीकल सहयोग नियोजन ने कारखाने की स्थापना के बारे में सहायता का कोई वचन दिया है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) अभी नहीं ।

(घ) नहीं ।

श्री सारंगधर दास : किन किन शहरों पर विचार हो रहा है ?

श्री के० सी० रेड्डी : मैं माननीय सदस्य को इतनी जानकारी दे सकता हूँ । पहले इन राज्यों के दावे थे । दिल्ली, बम्बई में उल्लासनगर और परनारा, कलकत्ता में एक स्थान, त्रावनकोर-कोचीन में आलवे, बिहार में डालमिया नगर, मैसूर में मांडया और पैप्सू में राजपुरा ।

श्री सारंगधर दास : इस दूसरे कारखाने के लिये कितनी पूंजी आवश्यक होगी और

वर्तमान कारखाने की तुलना में यह कैसी होगी ?

श्री के० सी० रेड्डी : ऐसी तुलना करने से पहले हमें कई बातों का ध्यान रखना पड़ता है । तो अनुमान से मैं बता दूँ कि १,४०० टन डी० डी० टी० पैदा करने वाले संयंत्र के लिये लगभग ७५ लाख रुपयों की पूंजी अपेक्षित होगी ।

कपड़ा

*६०१. श्री विश्व नाथ राय : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि १९५४ में विदेशी कपड़े के आयात की तुलना में भारतीय कपड़े का निर्यात अधिक था ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : हां श्रीमान् । आयात से कहीं अधिक था ।

श्री विश्व नाथ राय : मैं जान सकता हूँ कि गत वर्ष कितने रुपयों के कपड़े का निर्यात किया गया था ?

श्री कानूनगो : १९५४ में निर्यात किये गये मिल के कपड़े का मूल्य ५८१४.५९ लाख रुपये था । हथकरघे के कपड़े का निर्यात ५७९.८ लाख गज था । हाल के वर्षों में अर्थात् १९५३-५४ में भारत में फुटकर माल के आयात का मूल्य १०२ लाख रुपये था ।

श्री विश्व नाथ राय : मैं जान सकता हूँ कि क्या दक्षिण पूर्व एशियायी देशों को भारतीय कपड़े के निर्यात को सुधारने के लिये कुछ कार्यवाही की गयी है ?

श्री कानूनगो : निर्यात में वृद्धि करने का काम तो सदैव चलता रहता है ।

श्री आल्लेकर : किस प्रकार के कपड़े का आयात होता है और किस प्रकार के कपड़े का निर्यात ?

श्री कानूनगो : निर्यात किये गये प्रकार भूरे (ग्रे) और वैसे सब प्रकार के कपड़े होते हैं। आयात किये गये प्रकार प्रायः आरकंडी, छातों का कपड़ा और इटली के साटिन होते हैं।

श्री विश्व नाथ राय : क्या पिछले वर्ष में तिब्बत को हमारा निर्यात उससे पहले के वर्ष की तुलना में कम हो गया है ?

श्री कानूनगो : मेरे पास कोई जानकारी नहीं है।

श्री गार्डिल्लगन गौड़ : पहले एक बार सरकार ने बताया था कि देश में कपास के धागे की कमी है। मैं जान सकता हूँ कि सरकार ने किन विशेष कारणों से निर्यात की अनुमति दी है ?

श्री कानूनगो : आंतरिक आवश्यकताओं की पूर्ति हो गयी है, अतः माल का निर्यात होता है।

श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन : माननीय मंत्री ने अभी बताया कि आरकंडी का आयात होता है। इस तथ्य को दृष्टि में कि भारत में बहुत बढ़िया मलमल बनती है, क्या आरकंडी का आयात आवश्यक है ?

श्री कानूनगो : आरकंडी एक छोटी सी मद है।

श्रीमती सुषमा सेन : साटिन भारत में बनता है। हम आयात क्यों करते हैं ?

श्री कानूनगो : इटैलियन साटिन भारत में नहीं बनता।

अफगान प्रतिनिधि मंडल

*६०३. श्री बी० डी० शास्त्री : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी, १९५५ के मध्य में अफगानिस्तान से कोई औद्योगिक प्रतिनिधि-मंडल भारत आया था ;

(ख) यदि आया था, तो उस यात्रा का मुख्य उद्देश्य क्या था ; और

(ग) क्या प्रतिनिधि मंडल सरकार के निमंत्रण पर आया था ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ग). हां, श्रीमान्।

(ख) प्रतिनिधि मंडल के आगमन का मुख्य उद्देश्य भारतीय हथकरघा वस्त्र संघठन और घरेलू और छोटे मोटे उद्योगों के ढांचे और टेकनीक का स्वयं अध्ययन करना था।

श्री बी० डी० शास्त्री : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस डेलीगेशन ने देश के किस किस हिस्से में दौरा किया है ?

श्री कानूनगो : बम्बई, हैदराबाद, मद्रास, दिल्ली, लखनऊ और आन्ध्र इन जगहों में दौरा किया है।

श्री बी० डी० शास्त्री : क्या मैं जान सकता हूँ कि जिस सिलसिले में ये लोग आये थे उस सिलसिले में सरकार ने उनसे कोई परामर्श किया है जिससे कि हमारे इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट में तरक्की हो सके ?

श्री कानूनगो : वह देखने आये थे और सब जगह देखने का उनको मौका दिया गया।

चावल का निर्यात

*६०७. श्री वीरस्वामी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९५४-५५ में भारत से कुछ चावल का निर्यात किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो अब तक कितनी मात्रा का निर्यात किया गया है ; और

(ग) किन बन्दरगाहों से होकर यह निर्यात हुआ था ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) हां, श्रीमान् ।

(ख) अप्रैल से दिसम्बर, १९५४ तक ६,९३० टन ।

(ग) कलकत्ता और बम्बई ।

श्री वीरस्वामी : मैं उन देशों के नाम जानना चाहता हूँ जिन्हें चावल भेजा गया है ।

श्री करमरकर : वर्तमान में मेरे पास नाम नहीं हैं । मुझे पूर्व सूचना चाहिये ।

श्री रामचन्द्र रेड्डी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आंध्र क्षेत्र से बम्बई बन्दर द्वारा कुछ चावल का निर्यात किया गया है ?

श्री करमरकर : मद्रास पत्तन से भी अब इसकी अनुमति दी गई है लेकिन बम्बई अथवा अन्य किसी बन्दरगाह द्वारा आंध्र चावल के सम्बन्ध में मेरे पास कोई तत्काल जानकारी नहीं है ।

श्री वीरस्वामी : क्या मैं विदेशों को चावल निर्यात करने के कारण जान सकता हूँ ।

श्री करमरकर : युद्ध के पहले हमारे यहां के कुछ अच्छे किस्म के चावल का विदेशी बाजार सर्वथा सीमित था लेकिन देश के आन्तरिक उपभोग के लिये चावल के सम्भरण की पर्याप्त मात्रा को दृष्टिगत करते हुए हम विदेशी बाजार की सम्बृद्धि करना चाहते हैं ।

डा० रामा राव : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आंध्र के व्यापारियों की ओर से इस आशय के अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं कि, काकिनाडा, विशाखापटनम्, मसुलीपटनम्, आदि आंध्र पत्तनों द्वारा निर्यात की अनुमति दी जाये ? यदि हां, तो इसके लिये अनुमति नहीं दी गई है ?

श्री करमरकर : हाल ही में हमने मद्रास पत्तन होकर निर्यात करने का प्रबन्ध किया है । मेरा विचार है कि यह आंध्र के समीप है ।

श्री सारंगधर दास : मैं उन राज्यों के नाम जानना चाहता हूँ जहां से निर्यात हेतु चावल प्राप्त किया जाता है ?

श्री करमरकर : मैं उन राज्यों के सही-सही नाम नहीं जानता हूँ जो वस्तुतः निर्यात करते हैं लेकिन निर्यातकर्ता सभी राज्यों में मिल सकते हैं ।

पश्मीना ऊन

*६१०. श्रीमती कमलेंदुमति शाह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पुराने समय में तिब्बत से टेहरी-गढ़वाल को आने वाला सम्पूर्ण बढ़िया पश्मीना इस वर्ष चीन में आयात कर दिया गया है ;

(ख) क्या टेहरी-गढ़वाल की जनता ने सरकार को इस हानि से अवगत कराया है तथा कहा है कि इस कारण भविष्य में पश्मीना उद्योग की क्षति होगी ; और

(ग) यदि हां, तो सरकार इस विषय में क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) सरकार के पास स्पष्ट जानकारी नहीं है । व्यापार आंकड़ों से हमारे ऊन आयात में कोई उल्लेखनीय परिवर्तन दिखाई नहीं देता है ।

(ख) और (ग). भारत सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है । फिर भी राज्य सरकार से पूछताछ की जा रही है ।

श्रीमती कमलेंदुमति शाह : क्या इन्क्वायरी करने के बाद सरकार कोई ऐसा उपाय करेगी कि जिससे दूसरे साल ऐसी कठिनाई उत्पन्न न हो ?

श्री करमरकर : हां, हां, जरूर ।

श्री भक्त दर्शन : क्या मंत्री महोदय ने इस सुझाव पर भी विचार किया है कि इस बात की कठिनाई को दूर करने का एक ही उपाय है कि चीन की सरकार के साथ तिब्बत के व्यापार सम्बन्धी समझौता कर लिया जाय और इस प्रकार जब तक वहां से ऊन न आवे तब तक अपने यहां ऊन का उत्पादन बढ़ाने का प्रयत्न किया जाय ?

श्री करमरकर : कठिनाई तो दूसरी है । जो ऊन यहां आया है वह पंजाब और दूसरे ठिकानों में ठहर गया है । ऊन के आने की कोई तकलीफ नहीं है ।

श्रीमती कमलेंद्रमति शाह : क्या सरकार को पता है कि ऊन न आने के कारण हमारा पैसा भी गया और हमारी आमदनी भी नहीं हुई ?

श्री करमरकर : पैसे गये होंगे तो व्यापारियों की गलती से गये होंगे । इसका पता हमको नहीं है । ऊन तो यहां काफी है और आगे भी हो जायेगी ऐसी हमारी अपेक्षा है ।

श्रीमती कमलेंद्रमति शाह : जो ऊन आती थी वह नहीं आयी इस लिए हमारे यहां लोगों को बड़ा घाटा हुआ है ?

श्री करमरकर : अब पहले से ही ठीक इन्तजाम हो जातेगा ।

पाकिस्तान को जल सम्भरण

***६११. सरदार अकरपुरी :** क्या सिंचाई तथा विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नहरी पानी का सम्भरण सम्बन्धी पाकिस्तान के साथ किया गया करार समाप्त हो जायेगा ;

(ख) क्या अपर बारी दोआब नहर का पानी पूर्ण रूप से पंजाब के लिये सुरक्षित रहेगा अथवा अन्य राज्यों में भी इसे वितरित किया जायेगा ; और

(ग) यदि हां, तो किन किन राज्यों में ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र):

(क) कदाचित् माननीय सदस्य का निर्देश ४ मई, १९४८ के अन्तर अधिराज्य करार की ओर है । पुनर्निर्माण और विकास के अन्तर्राष्ट्रीय बैंक की सद्भावना से भारत और पाकिस्तान के बीच आजकल जो वार्ता चल रही है इनके परिणामस्वरूप किसी करार के निर्णय पर पहुंचने तक उक्त समझौता बना रहेगा ।

(ख) और (ग). अपर बारी दोआब नहर से पाकिस्तान को आजकल जो पानी दिया जा रहा है शनैः शनैः उसे बन्द कर देने पर उसका उपयोग पंजाब, राजस्थान, पंजूसू, और जम्मू तथा काश्मीर राज्यों के अविकसित क्षेत्रों में किया जायेगा ।

सरदार अकरपुरी : क्या मैं जान सकता हूं कि इस नहर के साथ साथ ट्यूबवैल लगा कर भी उस में पानी बढ़ाने की तजवीज कोई है, और अगर है तो कितना तक ?

श्री एस० एन० मिश्र : यह सवाल तो इससे उठता नहीं है ।

प्रादेशिक परिशोधन आयुक्तों की बैठक

***६१२. श्री टी० बी० विट्ठल राव :** क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में प्रादेशिक परिशोधन आयुक्तों की एक बैठक हुई थी ; और

(ख) यदि हां, तो बैठक में क्या-क्या निर्णय किये गये हैं ?

पुनर्वासि उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले):

(क) हां ।

(ख) बैठक में किन्हीं निर्णयों की आशा नहीं की गई थी । बैठक की सिफारिशें मंत्रालय के विचाराधीन हैं ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : मैं जानना चाहता हूं कि विस्थापित व्यक्ति (क्षतिपूर्ति

तथा पुनर्वास) अधिनियम, १९५४ के अधीन निर्मित मसविदे के नियमों को अन्तिम रूप के विषय पर भी उक्त बैठक में विचार किया गया था और यदि हां, तो क्या इसे अन्तिम रूप दे दिया गया है ?

श्री जे० के० भोंसले : जहां तक मंत्रालय का सम्बन्ध है हमने नियमों को अन्तिम रूप दे दिया है और वे सरकार द्वारा नियुक्त मंत्रणा समिति के समक्ष हैं ।

हिंदी में प्रसारण (ब्राडकास्ट)

***६१३. सेठ गोविन्द दास :** क्या सूचना और प्रसारण मंत्री उन रेडियो स्टेशनों के नाम बताने की कृपा करेंगे जहां से हिन्दी में कोई प्रोग्राम प्रसारित नहीं किये जाते हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : हिन्दी के प्रोग्राम सभी स्टेशनों से प्रसारित होते हैं । इन प्रोग्रामों को ठीक ढंग से केवल श्रीनगर स्टेशन से चालू करने का प्रश्न सोचा जा रहा है ।

सेठ गोविन्द दास : जहां तक श्रीनगर का सम्बन्ध है यह प्रयत्न वहां पर कितने दिन से चल रहा है और इसका निर्णय कितने दिनों में हो जाने की आशा है ?

डा० केसकर : जल्दी ही हो जायेगा । चूंकि श्रीनगर स्टेशन हमारे हाथ में अभी हाल ही में आया है, इस लिये इस में कुछ देर लग गई ।

सेठ गोविन्द दास : अभी माननीय मंत्री जी ने कहा कि सभी स्टेशना से हिन्दी के कार्यक्रम प्रसारित होते हैं, तो कितना कितना समय हिन्दी के कार्यक्रमों के लिये कहां पर है ?

डा० केसकर : इस का व्योरा देने के लिये तो नोटिस चाहिये, लेकिन मैं माननीय सदस्य को इतना बता सकता हूं कि हर

स्टेशन पर, वहां हिन्दी का कितना प्रचार है और लोगों का वहां हिन्दी से कितना ताल्लुक है, यह सब देख कर हिन्दी के लिये समय दिया जाता है ।

सरदार अकरपुरी : क्या मैं जान सकता हूं कि रेडियो पर जो इतनी कठिन हिन्दी बोली जाती है उस को आसान करने का कोई तरीका अस्त्यार किया जा रहा है जिस से आम लोग उस को समझ सकें ?

डा० केसकर : जो एक के लिये कठिन है वही दूसरे के लिये आसान है ।

श्री बी० डी० शास्त्री : क्या मैं जान सकता हूं कि विदेशों से किन किन रेडियो स्टेशन्स पर से हिन्दी में कार्यक्रम आते हैं ?

डा० केसकर : यह कहना तो मुश्किल है, लेकिन कई विदेशी रेडियो स्टेशन्स से हिन्दी में कार्यक्रम प्रसारित होते हैं ।

सेठ गोविन्द दास : जिन जिन विदेशी स्टेशनों से हिन्दी में कार्यक्रम आते हैं उन के सम्बन्ध में क्या कोई लिखा पढ़ी केन्द्रीय सरकार से हुई है, और जहां से नहीं आते हैं क्या उन से इस सम्बन्ध में कोई लिखा पढ़ी चल रही है ?

डा० केसकर : विदेशी रेडियो स्टेशनों की कोई मजबूरी नहीं है कि वे हिन्दी में कार्यक्रम प्रसारित करें, लेकिन बहुत से स्टेशन ऐसे हैं जो कि समझते हैं उन को ऐसे कार्यक्रम चलाने चाहियें, और वह उन को चलाते हैं । उन में से कुछ ऐसे हैं जैसे यूनाइटेड नेशन्स, ब्रिटिश ब्राडकास्टिंग कारपोरेशन या कुछ अमरीका के रेडियो आर्गेनाइजेशन्स । वह इस मामले में हम से सलाह लेते हैं कि योग्य आदमी उन को दिये जायें, लेकिन बहुत से हमारे ऐसे पड़ोसी रेडियो संग हैं, जो हम से कोई सलाह नहीं लेते हैं और अपनी तरफ से रेडियो पर हिन्दी चलाते हैं ।

श्री अल्लेकर : मैं जानना चाहता हूँ कि कितने स्टेशनों से हिन्दी में शिक्षा दी जाती है ?

डा० केसकर : मेरे पास सब स्टेशनों के व्योरे नहीं हैं, लेकिन जिन जिन प्रान्तों की मातृभाषा हिन्दी नहीं है, वहाँ सभी जगह हिन्दी की शिक्षा दी जाती है।

विस्थापित व्यक्तियों को प्रतिकर

*६१४. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विस्थापित व्यक्तियों को नकद अथवा अन्य रूप में अभी तक दिये जाने वाली प्रतिकर की कुल रकम; और

(ख) उन राज्यों के नाम जहाँ क्षति-पूर्ति कर दी गई है तथा वह किस सीमा तक दिया गया है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) : (क) और (ख). दो विवरण जिनमें (१) नकद तथा अन्य रूप में विस्थापित व्यक्तियों को दिये जाने वाले प्रतिकर की रकम और (२) विभिन्न क्षेत्रों में कृष्य-भूमि के रूप में यह बतलाया गया है लोक-सभा के पटल पर रखे जाते हैं। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३]

श्री एम० एल० अग्रवाल : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या विवरण संख्या १ में बताये गये भुगतान इन व्यक्तियों को प्रतिकर के रूप में देय पूर्ण भुगतान हैं अथवा उन्हें दूसरी किश्त भी मिलती है ?

श्री जे० के० भोंसले : दूसरी किश्त भी है। इसे अन्तर्कालीन क्षतिपूर्ति कहा जाता है। शब्द से ही इसका अर्थ स्पष्ट है।

श्री एम० एल० अग्रवाल : मैं जानना चाहता हूँ कि विवरण संख्या २ में उल्लिखित भूमि और कुल विस्थापित व्यक्तियों को देय क्षतिपूर्ति की अंतिम व्यवस्था है अथवा ये उन्हें अस्थायी आवंटन के रूप में दिये गये हैं।

श्री जे० के० भोंसले : उक्त आवंटन अंतिम रूप में किया गया है।

राजनयिक विमुक्तियां

*६१५. श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में वर्तमान में ऐसे विदेशी कितनी संख्या में हैं जो संयुक्त राष्ट्र संघ के विशेषज्ञों की भांति ही राजनयिक विमुक्तियां अथवा विशेष स्वत्वों का उपभोग करते हैं;

(ख) उनमें से कितने यथार्थतः भारत में नियत राजदूत अथवा संयुक्त राष्ट्र संघ द्वारा अधिकार प्राप्त विशेष ही हैं ; और

(ग) उनमें से कितने अमरीका के नागरिक हैं और कितने ब्रिटेन के नागरिक हैं ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) १,४९९।

(ख) कूटनीतिज्ञ	३३३
दूतालय के	
अन्य कर्म-	
चारी	७९९

वाणिज्य	
दूतावास	
पदाधिकारी	१७९
संयुक्त राष्ट्र	
अधिकारी	
वर्ग और विशेषज्ञ	१९२

(ग) अमरीका के	
नागरिक	२४७
ब्रिटिश	
नागरिक	१५६

श्री एच० एन० मुकर्जी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार इस बात से संतुष्ट है कि अमरीका सदृश कुछ देशों के कूटनीतिज्ञों की अनुपातहीन वृहद् संख्या है ?

श्री सादत अली खां : जी, हां।

श्री एन० एम० लिगम् : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या रूस में कुछ ऐसे नागरिक हैं जिन्हें इस प्रकार की राजनयिक विमुक्तियां दी गई हैं ?

श्री सादत अली खां : निस्संदेह।

श्री एन० एम० लिगम् : उनकी कितनी संख्या है ?

श्री सादत अली खां : ६० ।

श्री हेडा : गत वर्ष और दो वर्षों पहले क्या संख्या थी और यदि संख्या में वृद्धि हो रही है तो इसके क्या कारण हैं ?

श्री सादत अली खां : इसके लिये मुझे पूर्व सूचना चाहिये।

सभापति महोदय : प्रश्न संख्या ६१८ मेरे नाम से है। ऐसा निर्णय किया गया है कि जो सदस्य अपने स्थान पर नहीं हैं उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाये। हम अगला प्रश्न लेंगे।

ऊन कातने के चर्खें

*६१९. श्री भक्त दर्शन : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री १२ मई, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २४२९ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तंत्र से अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड का ध्यान इस

सुझाव की ओर आकर्षित किया गया है कि सूत कातने के चर्खों की भांति ऊन कातने के चर्खों में सुधार करने के लिये अच्छा पुरस्कार रखा जाना चाहिये ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में बोर्ड ने क्या निर्णय किया है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी हां।

(ख) यह मामला अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड के विचाराधीन है।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस सम्बन्ध में निर्णय करने में देरी क्यों हो रही है और कब तक निर्णय कर लिया जायेगा ?

श्री कानूनगो : यह बोर्ड के पास विचाराधीन है और जब वह चाहेंगे, करेंगे।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि मंत्रालय की ओर से बोर्डों को कोई स्मरण पत्र भेजा गया है या भेजा जा रहा है ?

श्री कानूनगो : सूचना दी गई है।

टाइप राइटर्स

*६२०. श्री झूलन सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उपयोग की दृष्टि से भारत में निर्मित टाइप राइटर्स आयात किये जाने वाले टाइप राइटर्स की तुलना में कैसे हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : अभी भारत में सम्पूर्ण टाइप राइटर्स नहीं बनाये जाने लगे हैं। फिर भी देश की एक सार्थ ने बताया है कि उन्होंने टाइप राइटर्स के १० में से ९ हिस्से बना लिये हैं और इन भागों से मिली-जुली मशीनों का परीक्षण किया जा रहा है।

श्री झूलन सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि स्वदेश में निर्मित और आयात किये जाने

वाले टाइप राइटर्स की तुलनात्मक कीमतें क्या हैं ?

श्री कानूनगो : अभी वह बाजार में नहीं लाया गया है और अनुमानित मूल्य के अतिरिक्त उसकी कोई कीमत नहीं है ?

श्रीमती कमलेंद्रमति शाह : क्या यह सम्भव नहीं है कि हिन्दी और अंग्रेजी के टाइप राइटर्स हमारे देश में ही बनने लगें ?

श्री कानूनगो : अभी तक तो अंग्रेजी टाइप राइटर्स के बारे में कोशिश हो रही है और जब वह ठीक तरह से बनने शुरू हो जायेंगे तो हिन्दी टाइप राइटर्स की बारी आयेगी ।

भारत और हिन्देशिया के बीच सीधी जलयात्रा

*६२१. **श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लोहे के सामान और हथकरघा वस्तुओं के अधिक आयात की दृष्टि से भारत और हिन्देशिया के बीच सीधी जलयात्रा आरम्भ करने के लिये दक्षिण भारत वाणिज्य परिषद् की ओर से सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो इस विषय में सरकार का क्या मत है ; और

(ग) क्या इस विषय में कोई निर्णय किया गया है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) तथा (ग). प्रश्न नहीं उठते ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस विषय में हिन्देशिया की सरकार ने भारत सरकार से कुछ

निवेदन किया है तथा क्या उन्होंने इस पर कोई सम्मति प्रकट की है ?

श्री करमरकर : नहीं, श्रीमान् । जहां तक मुझे मालूम है ऐसा नहीं किया गया है ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या मैं लोहे के सामान और हथकरघा उत्पाद की वह मात्रा जान सकता हूँ जिसका हिन्देशिया से भारत में आयात किया गया है ?

श्री करमरकर : हम हथकरघा उत्पाद का निर्यात करते हैं आयात नहीं । हम हिन्देशिया से किसी भी हथकरघा उत्पाद का आयात नहीं करते हैं ।

चाय

*६२२. **श्री रघुनाथ सिंह :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय चाय के अधिक मूल्य के कारण अमरीका में उसकी मांग घटती जा रही है ; और

(ख) क्या इस सम्बन्ध में सरकार का ध्यान अमरीका के टी एसोसियेशन के सभापति द्वारा जनवरी, १९५५ में कलकत्ते में दिये गये उस भाषण की ओर आकर्षित हुआ है जो चाय के अधिक मूल्य तथा अमरीका के साथ व्यापार पर उसकी प्रतिक्रिया के सम्बन्ध में था ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) सरकार को विदित हुआ है कि यह ऊंची कीमत चाय की मांग बढ़ जाने के कारण हुई है ।

(ख) जी हां ।

श्री रघुनाथ सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि १९५३ और १९५४ में कितनी टी एक्सपोर्ट की गई ?

श्री करमरकर : १९५३ में टी इम्पोर्ट जो पास्ड फार एंट्री थी वह थी १०५ मिलियन

पाउंड और १९५४ में ११५.७ मिलियन पाउंड यानी १० मिलियन पाउंड ज्यादा।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मैं जानना चाहती हूँ कि यहां पर चाय जिस कीमत पर बेची जाती है और निर्यात बाजार में भारतीय चाय की जो कीमत प्राप्त होती है उन दोनों में लगभग क्या अन्तर है ?

श्री करमरकर : इसके लिये मुझे पूर्व-सूचना चाहिये।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : श्रीमान्, एक सप्ताह पूर्व मैंने यही प्रश्न पूछा था और तब भी माननीय मंत्री ने कहा था कि उन्हें पूर्व-सूचना चाहिये।

श्री करमरकर : यह पूर्वसूचना की पद्धति नहीं है। यदि आपको उत्तर चाहिये तो प्रश्न प्रस्तुत कीजिये।

विदेशी दल का आगमन

***६२३. श्री राधा रमण :** क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि भारत की युवक समाजवादी संस्था के सहयोग से भारत की विभिन्न सामुदायिक योजनाओं में रचनात्मक कार्य करने के लिये भिन्न भिन्न देशों का प्रतिनिधित्व करने वाले नवयुवकों का एक दल १९५६ की जनवरी के प्रथम सप्ताह में भारत आ रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार उन्हें इस कार्य में कुछ सुविधाएं देने का विचार रखती है ?

योजना उपमन्त्री (श्री एस० एन० मिश्र) :

(क) नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

काफी

***६२५. श्री हेडा :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४-५५ के लिये कहवे के सम्बन्ध में निर्यात कार्यक्रम क्या है ; और

(ख) अभी तक कितनी मात्रा में काफी निर्यात किया गया है ?

वाणिज्य मन्त्री (श्री करमरकर) :
(क) और (ख). वर्तमान में सरकार ने काफी बोर्ड की यह सिफारिश करली है कि १९५५ के प्रथम चार महीनों में ४,००० टन काफी का निर्यात किया जाना चाहिये। इसमें से जनवरी और फरवरी १९५५ में २,००० टन काफी के निर्यात की अनुमति दी गई है। समुन्नत फसल उपलब्ध होने पर निर्यात का अग्रेतर आवंटन निर्धारित किया जायेगा।

श्री हेडा : वर्तमान अवस्था में सरकार का इस वर्ष की फसल के बारे में क्या अनुमान है तथा देश में इसके उपयोग की मात्रा के विषय में उनका क्या विचार है ?

श्री करमरकर : आगामी वर्ष की फसल के प्राक्कलन के बारे में हम निश्चित नहीं हैं। जहां तक उपभोग का सम्बन्ध है कहवा पीने की प्रथा बढ़ती जा रही है। १९४८ और १९५३ के बीच कहवे का उपभोग १५,१८४ टन और १८,३८३ टन था। १९५४ में यह २०,००० टन है।

श्री हेडा : मैं पिछले दो महीनों में निर्यात की जाने वाली कहवे की किस्में और स्तर जानना चाहता हूँ ?

श्री करमरकर : मेरा अनुमान है कि अधिकांश कहवे की किस्म अरेबिका थी तथा

कुछ शेबस्टा थी। इसमें बाद में संशोधन किया जा सकता है।

श्री एन० एम० लिगम् : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या निर्यात शुल्क में कमी करने का उद्देश्य निर्यात को प्रोत्साहित करना था ?

वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी): निर्यात शुल्क में कमी इसलिये नहीं की गई है कि निर्यात में वृद्धि हो। लेकिन विदेशी बाजारों में कहे के प्रचलित भावों का लेखा जोखा करने के बाद ही ऐसा किया गया है।

विस्थापित विद्यार्थियों तथा संस्थाओं को सहायता

***६२६. श्री डी० सी० शर्मा:** क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्कूल और कालिजों में पढ़ने वाले पश्चिम पाकिस्तान के विस्थापित विद्यार्थियों को १९५४-५५ में अभी तक कितनी आर्थिक सहायता दी गई है ; और

(ख) उक्त अवधि में पश्चिम पाकिस्तान के विस्थापित स्कूलों और कालिजों को अभी तक कितनी सहायता दी गई है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले):

(क) ५५.९७ लाख रुपये।

(ख) १०.१० लाख रुपये।

श्री डी० सी० शर्मा : पश्चिम पाकिस्तान के विस्थापित स्कूलों और कालिजों को दी गई आर्थिक सहायता का उनके द्वारा पाकिस्तान में छोड़ी गई सम्पत्ति के मूल्य से क्या अनुपात है ?

श्री जे० के० भोंसले : गत सत्र में जब प्रतिकर अधिनियम पारित हुआ था, तो प्रवर समिति ने यह सिफारिश की थी और संसद ने यह निश्चय किया था कि जिन संस्थाओं की सम्पत्ति पाकिस्तान में रह गई है उनकी न्यास सम्पदाओं का ख्याल नहीं किया जायेगा, और इस प्रकार सभी स्कूल तथा कालिज, जो

टूटे थे अथवा नहीं टूटे थे एक समान स्तर पर हैं।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या माननीय मंत्री के ध्यान में यह बात आई है कि विस्थापित स्कूलों तथा कालिजों ने इस सम्बन्ध में एक ज्ञापन भेजा है कि केन्द्रीय सरकार की पर्याप्त सहायता के अभाव में उन्हें आर्थिक संकट का सामना करना पड़ रहा है ?

श्री जे० के० भोंसले : मुझे इस विशिष्ट ज्ञापन की निश्चित रूप से जानकारी नहीं है। फिर भी सरकार यह जानती है कि विस्थापित स्कूलों और कालिजों के सामने धन सम्बन्धी कठिनाइयाँ हैं और हमने उनकी सहायता करने का भरसक प्रयत्न किया है।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या पंजाब के सीमान्त क्षेत्रों के स्कूलों और कालिजों के साथ इस सम्बन्ध में कुछ वरीयता का व्यवहार किया गया है, और यदि हाँ, तो किस प्रकार का ?

श्री जे० के० भोंसले : हम वस्तुतः राज्य सरकारों द्वारा की गई सिफारिशों के अनुसार चलते हैं और विस्थापित विद्यार्थियों और अध्यापकों की संख्या तथा विभिन्न स्कूलों और कालिजों की अपेक्षाओं का भी ध्यान रखते हैं।

श्री डी० सी० शर्मा: भारत के कालिजों में पढ़ रहे पश्चिम पाकिस्तान के विस्थापित विद्यार्थियों को जो सहायता दी गई है, वह आर्थिक सहायता के रूप में है। अथवा ऋण या अनुदान के रूप में है ? यह सहायता किस रूप में दी गई है ?

श्री जे० के० भोंसले: यह सहायता अनुदानों के रूप में दी गई है। पहले हमने ऋण दिये थे किन्तु अब वे माफ़ कर दिये गये हैं।

श्री गिडवानी : क्या सरकार उल्हास नगर बस्ती में जहाँ विस्थापित व्यक्ति सड़के

अधिक संख्या में बसे हुये हैं और जहां कुछ प्रारम्भिक स्कूल ही हैं तथा एक भी माध्यमिक स्कूल तथा कालिज नहीं है, और अधिक स्कूलों और कालिजों का निर्माण करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

श्री जे० के० भोंसले : हम इस विषय में दमई सरकार से पत्र व्यवहार कर रहे हैं ।

जमींदारों तथा राजाओं के भवन

***६२९. श्री सारंगधर दास :** क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य द्वारा ले लिये गये जमींदारों और राजाओं के भवनों के लिये एक राष्ट्रीय न्यास बनाने की कोई प्रस्थापना है ;

(ख) यदि हां, तो कितना तक इस न्यास की स्थापना हो जाने की आशा है ;

(ग) अभी तक जमींदारों तथा राजाओं के कितने भवन ले लिये गये हैं ; और

(घ) इन भवनों का उपयोग किस हेतु किया गया है अथवा करने का विचार है ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) से (घ). यह तो सभी जानते हैं कि विभिन्न राजाओं और जमींदारों के भवनों से भवनों का या तो उपयोग ही नहीं किया जाता या फिर उनका अपर्याप्त उपयोग किया जाता है और बहुत से मामलों में तो भवनों की तो ठीक तरह से देखभाल भी नहीं की जा रही है । यह सुझाव दिया गया है कि यदि इन भवनों के स्वामियों से ठीक तरह से प्रार्थना की जाये तो वे बिना इस बात का ख्याल किये हुये कि बदले में उनको क्या मिलता है इन भवनों को पूर्णतः अथवा कुछ वर्षों के लिये देने को तैयार हो सकते हैं । तदनुसार अनेक राज्य सरकारों से यह कहा गया है कि इसके पूर्व कि मालिकों से यह प्रार्थना की

जाये कि वे अपने भवनों को सार्वजनिक उपयोग के लिये दे दें । वे इन भवनों के बारे में आवश्यक जानकारी प्राप्त करें और उनका किस किस काम के लिये प्रयोग किया जा सकता है, इस आधार पर उनका वर्गीकरण करें । इन भवनों के बारे में यह देखकर कि उनका आकार क्या है, उनमें कितना स्थान है तथा वे कहां पर स्थित हैं केन्द्रीय अथवा राज्य सरकार इनका उपयोग अनेक कार्यों उदाहरणतः अस्पतालों, स्कूलों, बालगृहों, पुस्तकालयों, आमोद प्रमोद केन्द्रों, सामुदायिक स्थानों, सहकारी भाण्डारों, ग्राम पंचायतों, कुटीर उद्योगों के उत्पादों के प्रदर्शन कक्षों, अजायबघरों इत्यादि के लिये किया जा सकता है । कुछ लोगों ने यह भी सुझाव दिया है कि उचित प्रबन्ध के लिये एक 'राष्ट्रीय न्यास' की स्थापना की जानी चाहिये ।

सूती वस्त्र

***६३०. श्री टी० बी० विट्ठल राव :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इस पर विचार कर लिया है कि कुछ क्रिस्मों के सूती वस्त्रों के आयात का हमारे उद्योगों पर तथा हमारी विदेशी विनिमय की स्थिति पर क्या प्रभाव पड़ेगा ; और

(ख) यदि हां, तो स्थिति क्या है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ख). हां, श्रीमान् स्थिति पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है ।

कृषि सम्पत्ति

***६३१. श्री गिडवानी :** क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कृषि सम्पत्ति के लिये सिन्ध, पश्चिमोत्तर सीमान्त प्रदेश, और लोचिस्तान के क्रमशः कितने दावेदार हैं ;

(ख) उन्होंने पाकिस्तान में कुल कितने एकड़ भूमि छोड़ी है ; और

(ग) अभी तक कितने दावेदारों को कृषि भूमि का आवंटन कर दिया गया है, और इस प्रकार की कितनी एकड़ भूमि का आवंटन हुआ है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) कृषि सम्पत्ति के लिये सिन्ध, पश्चिमोत्तर सीमान्त प्रदेश और बिलोचिस्तान के दावेदारों की संख्या क्रमशः २४,४००, ९,०७० और १३० है।

(ख) सिन्ध, पश्चिमोत्तर सीमान्त प्रदेश और बिलोचिस्तान राज्यों के भूस्वामियों के स्वामित्व की ७.९२ लाख एकड़ भूमि के दावों का सत्यापन विस्थापित व्यक्ति दावा अधिनियम, १९५० के अधीन कर दिया गया है।

(ग) ९,७२७, दावेदारों को अर्धस्थायी आधार पर ३३,८०,०३० रुपये के मूल्य की १,९८,६३३ एकड़ भूमि तथा बागों का आवंटन किया गया है।

श्री गिडवानी : भावलपुर को सम्मिलित करते हुये गैर पंजाब क्षेत्र के दावेदारों को देने के लिये कुल कितने मान्य एकड़ भूमि उपलब्ध है ?

श्री जे० के० भोंसले : लगभग ५ १/२ लाख एकड़।

श्री गिडवानी : पंजाब की पद्धति के अनुसार प्रतिकर योजना के अन्तर्गत वे जितनी मान्य एकड़ भूमि के अधिकारी हैं उसका कुल क्षेत्रफल क्या होगा ?

श्री जे० के० भोंसले : मैं इस सम्बन्ध में सूचना चाहूंगा।

श्री गिडवानी : क्या सरकार को मालूम है कि यद्यपि हैदराबाद (दक्षिण) में कुछ विस्थापित व्यक्तियों को भूमि का आवंटन किया गया है किन्तु उनको उस पर कब्जा नहीं

दिया गया है, और क्या सरकार इस पर विचार करेगी और उनको कब्जा दिलवायेगी ?

श्री जे० के० भोंसले : हैदराबाद में भूमि का आवंटन करने में कुछ कठिनाई हुई है किन्तु अब मैं समझता हूँ कि यह समस्या काफी हल हो गई है और कुछ ही मामले रह गये हैं। हम उनको जल्दी से निपटाने की कोशिश करेंगे।

रूसी रूई

*६३२. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह ज्ञान की कृपा करेंगे कि :

(ग) क्या हाल ही में देश में रूसी रूई का आयात किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी मात्रा का आयात किया गया है और प्रत्येक गांठ की कितनी कीमत दी गई है ;

(ग) यह मूल्य बाजार में प्रचलित मूल्य के मुकाबले में कैसा है ; और

(घ) क्या भविष्य में और अधिक रूसी रूई का देश में आयात किया जायेगा ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) हां, श्रीमान्।

(ख) १९५४ में ६० गांठों का आयात किया गया। भाड़ा तथा बीमा सहित इस रूई का मूल्य १,५६० रुपये प्रति कंडी (२ गांठें) है।

(ग) रूसी रूई का मूल्य अन्य देशों से आयातित इसी प्रकार की कपास के मूल्य के लगभग बराबर ही है।

इस समय सभी देशों से आयात के लिये अनुज्ञप्तियां खुले तौर से दी जाती हैं।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : दूसरे देशों से आयातित रूई की उपयुक्तता के मुकाबले में रूस से आयातित रूई की उपयुक्तता कितनी है ?

श्री कानूनगो : इस की तो जांच की जानी है। आयात थोड़ी सी मात्रा में ही किया गया था और मिलें उसके गुण प्रकार का अनुमान नहीं लगा सकी हैं।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : रूसी कपास की उपयुक्तता की जांच किये बिना उसका आयात किये जाने का विशिष्ट कारण क्या है ?

श्री कानूनगो : यह जांच का सवाल नहीं है। रेशे की लम्बाई हमें बड़ी आकर्षक लगी और अब यह मालूम करना है कि इसे किस अनुपात में अन्य रूई के साथ मिलाया जाये तथा उसे कैसे काता जाये।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या इसे रूसी कपास से कोई कपड़ा बनाया गया है ?

श्री कानूनगो : अवश्य बनाया गया होगा। रूसी कपास की केवल ६० गांठें दी थीं, किन्तु हमें इस बारे में कोई जानकारी नहीं है।

श्री हेडा : मुझे ज्ञात हुआ है कि वह लम्बे रेशे वाली कपास थी। यदि हां, तो यह कपास उस लम्बे रेशे वाली कपास के मुक़ाबिले में जो हम मिस्र से मांगते हैं अथवा भारत में पैदा करते हैं, कैसी है ?

श्री कानूनगो : रेशे की लम्बाई की दृष्टि से वह कपास अन्य देशों से आयातित कपास के मुक़ाबले में अच्छी है।

दृष्टांक

*६३३. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में ऐसे मुस्लिम प्रवासियों की संख्या क्या है जो पाकिस्तान से अल्पकालीन दृष्टांक पर भारत आकर नियत अवधि से अधिक समय तक यहां ठहर गये हैं ; और

(ख) क्या उनके अधिक ठहरने का कारण यह है कि वे पाकिस्तान लौटने के इच्छुक नहीं थे ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) १९५१ से १९५४ तक की अवधि में अपने अनुज्ञापत्रों तथा अल्पकालीन दृष्टांकों की अवधि से अधिक ठहर जाने वाले पाकिस्तानियों की संख्या ६०९ थी। यह निश्चित रूप से नहीं कहा जा सकता है कि वे सब उत्तर प्रदेश के ही थे।

(ख) सम्भवतः उनके रुकने का कारण यही है कि वे भारत में ही रहना चाहते हैं और पाकिस्तान लौटना न चाहते-हैं।

श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या उन व्यक्तियों के खिलाफ जो यहां नियत समय से अधिक ठहरे हैं कोई कार्यवाही की गई है ?

श्री अनिल के० चन्दा : सामान्यतः वे अपने दृष्टांकों की अवधि बढ़ाये जाने के लिये निवेदन करते हैं और पत्र-व्यवहार चलता रहता है।

श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या ऐसा कोई मामला नहीं है जिसमें दृष्टांक की अधिकतम अवधि समाप्त हो गई हो और उसको आगे न बढ़ाया गया हो ?

श्री अनिल के० चन्दा : मुझे इस प्रश्न के लिये सूचना की आवश्यकता है।

श्री एम० एल० अग्रवाल : ६०० के लगभग इन व्यक्तियों में से, जो कि नियत अवधि से अधिक ठहरे रहे, क्या कुछ व्यक्ति उस वर्ग के थे, जो कि प्रधान मंत्रियों के १९५० के समझौते के अन्तर्गत आता था ?

श्री अनिल के० चन्दा : मुझे इस सम्बन्ध में जानकारी नहीं है।

जम्मू तथा काश्मीर में मुसलमानों का प्रवेश

*६३५. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १९ दिसम्बर, १९५४ को ४९ मुसलमानों को बिना अनुज्ञापत्र

पत्र के जम्मू में प्रवेश करने का प्रयत्न करते हुये गिरफ्तार किया गया था ;

(ख) यदि हां, तो उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी ; और

(ग) ऐसे व्यक्तियों के प्रवेश को रोकने के लिए क्या उपाय किये गये ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली खां): (क) से (ग). १९ दिसम्बर, १९५४ को बिना अनुज्ञा पत्र के जम्मू में प्रवेश करने का प्रयत्न करते हुये ४९ मुसलमानों को गिरफ्तार किया गया था। उन सभी को सीमा के उस पार भेज दिया गया था। सीमान्त पर पुलिस और सेना लगा दी गयी है और इस प्रकार के अनाधिकृत व्यक्तियों के प्रवेश को रोकने के लिए गश्त किया जा रहा है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या उन लोगों से काश्मीर या भारत के प्राधिकारियों द्वारा पूछताछ की गई थी ? क्या उनके प्रवेश का कारण जानने का कोई प्रयत्न किया गया था ?

श्री सादत अली खां : ये सामान्य ढंग के अवैध प्रवेशमात्र ही हैं।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : यह सामान्य ढंग क्या हैं ? क्या वे शान्ति के प्रयोजन से आये थे या शत्रुता के प्रयोजन से ?

श्री सादत अली खां : प्रयोजन भिन्न हो सकते ह, वे केवल आ गये थे।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : इस दल के कितने लोग काश्मीर के पाकिस्तान द्वारा अधिकृत क्षेत्र से आये थे और कितने पाकिस्तानी क्षेत्र से आये थे ?

श्री सादत अली खां : मुझे पूर्व सूचना चाहिये।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या कुछ अन्य लोगों ने भी जम्मू काश्मीर में प्रवेश करने का प्रयत्न किया है ?

श्री सादत अली खां : हमारे पास कोई जानकारी नहीं है।

पश्चिमी पंजाब से प्रव्रजन

***६३६. श्री रघुनाथ सिंह :** क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सियालकोट, पश्चिमी पंजाब से लगभग ४०० आर्य मेघ परिवार भारत में लाये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इसके कारण क्या हैं ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले): (क) नहीं, सियालकोट से केवल ८० आर्य मेघ भारत में लाये गये हैं।

(ख) भारत में उनके आने के निश्चय के व्यक्तिगत अलग अलग कारण हैं। जैसे कि:—

(१) पाकिस्तान में उनकी आर्थिक स्थिति का बिगड़ना ;

(२) भारत से गये हुए मुसलमानों का उनके साथ दुर्व्यवहार ;

(३) भारत में आये हुए अपने सम्बन्धियों के साथ रहने की भावना।

श्री रघुनाथ सिंह : क्या यह सत्य है कि पाकिस्तान सरकार की यह नीति हो गयी है कि ईस्ट बंगाल से और दूसरे स्थानों से हिन्दू लोगों को बाहर किया जाय और इसीलिये हिन्दू लोग ईस्ट बंगाल से भागे आ रहे हैं ?

श्री जे० के० भोंसले : मुझे तो मालूम नहीं कि पाकिस्तान सरकार का ऐसा ख्याल है या नहीं।

बम्बई में विस्थापित व्यक्तियों के लिए गृहों का निर्माण

***६३८. श्री गिडवानी :** क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने करेंगे कि :

(क) बम्बई राज्य में बसे विस्थापित व्यक्तियों के लिए गृहों के निर्माण के हेतु,

बम्बई सरकार को वर्ष १९५४-५५ के लिए कुल कितनी रकम आवंटित की गई है ;

(ख) क्या राज्य सरकार ने उक्त रकम को व्यय कर दिया है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले):

(क) ९२.३४ लाख रुपये ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) (१) राज्य सरकार पूर्व के वर्षों में मंजूर किये गये कार्यों को पूरा करने में व्यस्त रही ।

(२) भूमि के न मिलने के कारण ।

(३) लम्बी मानसून ऋतु में निर्माण कार्य प्रारम्भ न कर सकने के कारण ।

(४) विस्थापित व्यक्तियों द्वारा उन बैरकों को जिनको मकानों में बदला जाना था; खाली करने से इंकार करने के कारण ।

(५) बम्बई राज्य को केन्द्रीय सरकार द्वारा दिये जाने वाले उन 'प्रतिशतता प्रभारों' के जो राज्य के लोक निर्माण निर्धारण में देरी होने के कारण विभाग द्वारा किये गये कार्यों पर दिये जाते हैं ।

श्री गिडवानी : क्या यह राशि इस वर्ष गृह निर्माण पर व्यय की जायेगी या व्ययपगत हो जायेगी ।

श्री जे० के० भोंसले : मैं तो समझता हूँ कि यह व्ययपगत हो जायेगी ।

श्री गिडवानी : क्या अगले वर्ष के आय-व्ययक में इस राशि का, जो कि इस वर्ष व्ययपगत हो जायेगी, उपबन्ध किया जायेगा ?

श्री जे० के० भोंसले : उसकी मांग राज्य सरकार को करनी है ।

तिब्बत को जाने वाले व्यापारी और यात्री

*६३९. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने चीन से तिब्बत में व्यापार और यात्रा के लिए प्रतिवर्ष जाने वाले भारतीयों को और सुविधायें देने की प्रार्थना की है ; और

(ख) सरकार को अपनी इस प्रार्थना का क्या उत्तर मिला है ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली खां) : (क) और (ख). भारत और चीन सरकारें तिब्बत के सम्बन्ध में चीनी-भारतीय करार को जिसमें व्यापारियों और यात्रियों को और सुविधायें देने, उनकी जान और माल की रक्षा करने तथा यात्रियों के लिए विश्राम गृहों के निर्माण के लिए उप-बन्ध हैं, पूर्ण रूप से लागू करने के लिए कार्य-वाही कर रही हैं ।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : उन भारतीय व्यापारियों और यात्रियों की संख्या क्या है जो प्रति वर्ष तिब्बत जाते हैं ।

श्री सादत अली खां : यह संख्या गत वर्ष की अपेक्षा तीन गुनी है । गत वर्ष औसत संख्या ४०० थी ।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या भारतीय व्यापारी आग्नेयस्त्र ले जा सकेंगे जैसा कि वे चीनी-भारतीय करार के सम्पन्न होने से पूर्व ले जा सकते थे ?

श्री सादत अली खां : नहीं, श्रीमान् ।

श्री भक्त दर्शन : क्या मंत्री महोदय को इस बात की सूचनाएं मिली हैं कि इस समझौते के बावजूद भी हमारे व्यापारियों को वहां तरह तरह के टैक्स देने पड़ते हैं और तरह तरह की कठिनाइयां उठानी पड़ती हैं ?

श्री सादत अली खां : हमारे पास कोई ऐसी इत्तला नहीं है। धीरे धीरे सब कुछ आसानी से होता जायेगा।

सिगरेनी कोयला खानें

*६४१. श्री टी० बी बिठल राव : क्या योजना मंत्री २२ फरवरी, १९५५ के तारांकित प्रश्न संख्या ५१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि सिगरेनी कोयला खानों के सहायताार्थ हैदराबाद सरकार को विशेष विकास निधि में से जब भी कभी ऋण मंजूर किया जायेगा तो उस पर किस दर से ब्याज लगाया जायेगा

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : जब ऋण की प्रार्थना का निर्णय करते समय ब्याज की दर निर्धारित की जायगी और वह ऋण की मंजूरी देने के समय के बाजार की प्रचलित परिस्थितियों पर निर्भर होगी।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

कनाट सर्कस नगरपालिका बाजार

*५८३. सरदार हुक्म सिंह : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कनाट सर्कस नगरपालिका बाजार संस्था की ओर से कोई अभ्यावेदन मिला है जिस में उन विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्वास की प्रार्थना की गई है जिन्हें बाजार में अस्थायी प्रकार की दुकानें आवंटित की गई थीं ; और

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

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) जी हां।

(ख) इस विषय पर राज्य सरकार के परामर्श से विचार किया जा रहा है और राज्य सरकार ने विस्थापित व्यक्तियों के लिये गृहों, दुकानों के निर्माण हेतु उपयुक्त स्थानों का सुझाव दिया है।

छोटे पैमाने के उद्योगों का निगम

*५८४. { श्री एस० एन० दास :
श्री मुरारका :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में एक छोटे पैमाने के उद्योगों का निगम स्थापित किया गया है ; और

(ख) यदि हां तो इस की मुख्य रूप रेखा क्या है और अब तक जो कार्यक्रम बनाया गया है, वह क्या है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) हां श्रीमान।

(ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबंध संख्या ४]

इंगलैंड को वस्त्र निर्यात

*५९७. डा० राम सुभग सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंगलैंड की सरकार का एक राज-मंत्री इंगलैंड में भारतीय वस्त्र के आयात के प्रश्न पर भारत सरकार से बातचीत करने के लिये हाल ही में नई दिल्ली आया था ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार से इस प्रश्न पर अनुसचिवीय स्तर पर बातचीत हुई थी ; और

(ग) इस बातचीत का क्या परिणाम निकला ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ख). हां श्रीमान भारत और इंग्लैंड के बीच वस्त्र व्यापार के साथ ही अन्य बहुत से विषयों पर बातचीत हुई थी।

(ग) यह बातचीत परीक्षात्मक प्रकार की ही थी।

भारतीय टेक्नीकल कर्मचारीवृन्द

*६०२. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या उत्पादन मंत्री सभा पटल पर एक ऐसा विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो कि उत्पादन मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन विभिन्न राज्य उपक्रमों के कितने भारतीय टेक्नीकल कर्मचारियों को १९५०-५४ में विदेशी टेक्निकल परामर्शदाताओं ने प्रशिक्षण दिया और यह भी दिखाया गया हो कि किस स्तर तक प्रशिक्षण दिया गया था ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण लोक सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबंध संख्या ५]

कुटीर उद्योग

*६०४. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों के नाम जिन्होंने कुटीर उद्योगों को प्रोत्साहन देने के लिये सार्किल के भागों का निर्माण करने तथा ऊनी वस्त्र बुनने के केन्द्र स्थापित किये हैं; और

(ख) अब तक कितना काम किया गया है तथा भविष्य का कार्यक्रम क्या है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : एक विवरण सभा-पटल पर

रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबंध संख्या ६]

कोयले की खानें

*६०५. श्री भागवत झा आजाद : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार भविष्य में सभी नई कोयले की खानों का प्रबन्ध करने के सम्बन्ध में कोई योजना तैयार कर रही है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : अप्रैल १९४८ के उद्योग नीति प्रस्ताव को ध्यान में रखते हुये सरकार कोयले की खोज और नई खानों की स्थापना का दायित्व उत्तरोत्तर अपने हाथों में ले लेने के विषय में विचार कर रही है।

कमालपुर त्रिपुरा पर पाकिस्तानी धावा

*६०६. श्री दशरथ देव : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९५० के मध्य में कमालपुर (त्रिपुरा) के कस्बे के क्षेत्र पर एक पाकिस्तानी धावा हुआ था ;

(ख) क्या उस धावे में कुछ दुकानें और घर बिल्कुल जल कर राख हो गये थे ;

(ग) क्या उस धावे के कारण हुई क्षति के लिए पीड़ितों ने पूरी क्षतिपूर्ति का अभ्यावेदन दिया था ; और

(घ) उन्हें पूरी क्षतिपूर्ति देने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) (क) और (ख). जी हां। १ अप्रैल, १९५०, को कमालपुर से पूर्वी पाकिस्तान को गये कुछ निष्क्रमणार्थियों ने, जो सीमा पार करके पुनः त्रिपुरा आ गये थे, कुछ पाकिस्तानी अनियमित सेनाओं की सहायता से उस कस्बे पर धावा किया था, और उसे लूट लिया था तथा घरों को और सारे बाजार को जला दिया था।

(ग) और (घ). क्षतिपूर्ति के लिये कोई ऐसा अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ था। पाकिस्तानी सरकार से तुरन्त इस घटना के बारे में विरोध किया गया था, और उस सरकार ने इस बात को अस्वीकार किया था कि पाकिस्तानी सेनाओं ने इस घावे में भाग लिया था।

त्रिपुरा सरकार ने उपद्रवों से पीड़ित व्यक्तियों को ऊनी और सूती कपड़े और कम्बल मुफ्त बांटने के साथ साथ उन्हें नकद दान, पुनर्वास ऋण और तदर्थ अनदानों के रूप में दो लाख रुपये से ऊपर की तुरन्त सहायता दी थी।

विदेशी प्रतिस्पर्धा

*६०८. श्री के० पी० त्रिपाठी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वस्त्र उद्योग की मशीनों से देशी निर्माण को विदेशी उत्पादों की प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ रहा है ; और

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

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) नहीं श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

अमरीकन बन्धियों के बारे में पीकिंग वार्ता

*६०९. श्री अमजद अली : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पीकिंग में स्थित भारत के राजदूत अथवा संयुक्त राष्ट्र संघ में भारत के स्थायी प्रतिनिधि से, पीकिंग में डा० हैमरशोल्ड और श्री चाऊ एन० लाई के बीच हो रही वार्ता के बारे में कोई प्रतिवेदन मिला है ; और

(ख) यदि हां, तो प्रतिवेदन का व्यौरा क्या है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) जी हां ।

(ख) यह वार्ता गुप्त थी और उसका व्यौरा देना लोक हित में नहीं है। विशेषकर जबकि वह बातचीत एक विदेशी सरकार और संयुक्त राष्ट्र संघ के महासचिव के बीच हुई थी।

गांधी सागर बांध

*६१६. श्री डामर : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गांधी सागर बांध के निर्माण पर अब तक कितनी राशि व्यय की जा चुकी है, और

(ख) इस बांध के पूरे होने की कब तक आशा है ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) जनवरी १९५५ के अन्त तक १७३.३१ लाख रुपये ।

(ख) जून १९५९ तक ।

जलविद्युत् योजनायें

*६१७. श्री एन० सोमना : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण को जलविद्युत् योजनाओं के तत्सम्बन्धी परिणामों की जांच करने के लिये कोई विशेषज्ञ समिति बनाई गई थी ;

(ख) यदि हां, तो क्या समिति ने अपना प्रतिवेदन दे दिया है ;

(ग) समिति ने क्या क्या सिफारिशें की ; और

(घ) उनमें से कौन सी स्वीकार कर ली गई हैं ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र):

(क) हां, श्रीमान् ।

(ख) हां, श्रीमान् ।

(ग) और (घ). प्रतिवेदन की जांच की जा रही है ।

निष्क्रान्त सम्पत्ति विवाद

***६१८ सरदार हुक्म सिंह :** क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान के पुनर्वास मंत्री ने दिसम्बर १९५४ में वार्ता द्वारा निष्क्रान्त सम्पत्ति विवाद को सुलझाने के लिये पाकिस्तान सरकार की इच्छा अभिव्यक्त करने वाला कोई ज्ञापन दिया है ; और

(ख) क्या निकट भविष्य में इस प्रश्न पर विचार करने का विचार है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां, सचिवालय स्तर पर चर्चा पहली मार्च १९५५ से कराची में आरम्भ हो चुकी है ।

नमक

***६२४. डा० राम सुभग सिंह :** क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सांभर झील (राजस्थान) के आस पास गैर-सरकारी व्यक्तियों को भी नमक बनाने की अब अनुमति प्राप्त है ;

(ख) यदि हां, तो क्या गैर-सरकारी व्यक्तियों द्वारा नमक बनाये जाने के लिये कोई स्थान निश्चित किया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो उन स्थानों के नाम क्या हैं ?

उत्पादन उपमंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) राजस्थान में गैर सरकारी व्यक्तियों को सरकारी नमक के कारखाने से २५ मील के बाहर नामक बनाने की आज्ञा है ।

(ख) और (ग). कोई स्थान खास तौर पर इसके लिये निश्चित नहीं किया गया है । पता लगा है कि फलोदी में गैर-सरकारी व्यक्तियों ने नमक बनाने का काम शुरू कर दिया है ।

त्रिपुरा में विस्थापित व्यक्तियों के उपनगर

***६२७. श्री दशरथ देव :** क्या पुनर्वास मंत्री निम्न जानकारी देने वाला विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा में विस्थापित व्यक्तियों के उपनगरों की कितनी संख्या हैं ;

(ख) इन उपनगरों में बसाये गये विस्थापित व्यक्तियों की कितनी संख्या है ;

(ग) ऐसे विस्थापित व्यक्तियों की संख्या कितनी है जो विभिन्न समयों में इन उपनगरों को छोड़ गये हैं ;

(घ) इन उपनगरों में कृषि सम्बन्धी ऋण प्राप्त करने वाले विस्थापित व्यक्तियों की संख्या कितनी हैं ; और

(ङ) इन उपनगरों में जिन विस्थापित व्यक्तियों को ५ कोनियों से कम भूमि मिली है, उनकी संख्या क्या है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) से (ङ). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबंधसंख्या ७]

निर्यात प्रत्यय प्रत्याभूति निगम

***६२८. श्री के० पी० त्रिपाठी :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार एक निर्यात प्रत्यय प्रतिभूति निगम स्थापित करना चाहती है ;

(ख) यदि हां, तो इसके अन्दर क्या क्या वस्तुएं आयेंगी ;

(ग) ये प्रत्याभूतियां किन देशों के लिये दी जाएंगी ; और

(घ) प्रत्याभूति कितनी मात्रा की होगी ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर): (क) से (घ). निर्यात प्रत्यय प्रत्याभूति निगम स्थापित करने की एह प्रयोगात्मक योजना तैयार की जा चुकी है। अभी विस्तृत बातों का अन्तिम रूप में निर्णय नहीं किया गया है। व्यापारियों से परामर्श किया जा रहा है।

साम्प्रदायिक दंगे

*६३७. **सरदार हुकम सिंह :** क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९४७ के साम्प्रदायिक दंगों के सम्बन्ध में साक्षियों के बयान लिखने के लिये १९४८ में एक तथ्य जांच समिति नियुक्त की गई थी ;

(ख) अब तक इन बयानों को किस उपयोग में लाया गया है ; और

(ग) क्या गवेषणा छात्र इस समय की घटनाओं का अध्ययन करने के लिये इन विवरणों को देख सकते हैं ?

पुनर्वासि उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले)

(क) जी, हां।

(ख) विवरण १९४७ की घटनाओं सम्बन्धी अभिलेखों के अंग हैं और जब कभी अवसर होता है तो इन्हें सरकारी तौर पर देखा जाता है।

(ग) जी, नहीं।

काफी विक्रय विस्तार (संशोधन) अधिनियम

*६४०. **श्री एन० सोमना :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या काफी बोर्ड की कालावधि बढ़ा दी गयी है ;

(ख) यदि हां, तो किस तिथि तक ;

(ग) काफी विक्रय विस्तार (संशोधन) अधिनियम के उपबंधों के अधीन बोर्ड का पुनर्गठन कब होगा ; तथा

(घ) क्या उक्त अधिनियम के अधीन नियम तैयार हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) हां श्रीमान्।

(ख) ३१ मार्च, १९५५ तक।

(ग) ऐसी आशा की जाती है कि संशोधित काफी अधिनियम के अधीन पहली अप्रैल, १९५५ से इस बोर्ड का पुनर्गठन किया जाएगा।

(घ) नियम अभी बन रहे हैं।

अमरीकी माल खरीदो-अधिनियम

१४०. **श्री एन० बी० चौधरी :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री संयुक्त राज्य अमेरिका के अमरीकी माल खरीदो अधिनियम के सम्बन्ध में २२ दिसम्बर, १९५४ को पूछे गए अतारांकित प्रश्न संख्या ८९२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि इस सम्बन्ध में और क्या कार्यवाही की गयी है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : अमरीकी माल खरीदी अधिनियम का भारत के अमेरिका के साथ हुए व्यापारिक सम्बन्धों पर किंचित् मात्र भी प्रत्यक्ष प्रभाव नहीं पड़ा है। इसलिए अमेरिका को इस अधिनियम के लागू होने से उत्पन्न होने वाली कठिनाइयों को दूर करने के लिए कार्यवाही करने का कोई प्रश्न ही नहीं है।

द्वितीया पंचवर्षीय योजना

१४१. **श्री एन० बी० चौधरी :** क्या योजना मंत्री ९ दिसम्बर, १९५४ को पूछे

गए अतारांकित प्रश्न संख्या ६५१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिमी बंगाल की सरकार ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित करने के लिए सिंचाई परियोजना के अतिरिक्त और भी कोई योजनाएं भेजी हैं ; तथा

(ख) यदि हां, तो वे किस प्रकार की योजनाएं हैं और उनमें से प्रत्येक योजना पर लगभग कितना धन लगेगा ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) जी, श्रीमान् ।

(ख) योजना आयोग को निम्नलिखित विषयों से सम्बन्ध रखने वाली योजनाएं प्राप्त हुई हैं:—

(रुपये लाखों में)

१. विद्युत	७,२७.००
२. छोटी छोटी योजनाएं	
जिन पर १० लाख से कम खर्च आएगा ।	
जल नालियां	१,१८.५७
बाढ़ पीड़ितों की सहायता	१३.१९
परिमाण और अनुसन्धान	६.२०
प्रशिक्षण	१.६५

प्रतिकर

१४२. श्री कर्णो सिंह जी : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ३१ दिसम्बर १९५४ तक राजस्थान में और विशेषकर बीकानेर विभाग में कुल कितने विस्थापित व्यक्तियों को प्रतिकर दिया जा चुका है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) : ३१ दिसम्बर, १९५४ तक राजस्थान में ६७,२८ विस्थापित व्यक्तियों को नकद रूपों के रूप में, राष्ट्र-ऋणों के समायोजन के द्वारा तथा सम्पत्तियों और कृषि योग्य भूमियों के रूप में प्रतिकर दिया जा चुका है । बीकानेर

विभाग के लिए जो अलग आंकड़े मांगे गए हैं, वे अभी उपबलब्ध नहीं हैं, वैसे उस विभाग में ५,२७० विस्थापित व्यक्तियों को उनके मंजूर हुए दावों के आधार पर, १,०३,६६४ एकड़ कृषि योग्य भूमि प्रतिकर के रूप में आवंटित की गयी है ।

सामुदायिक आयोजकों का प्रशिक्षण

१४३. श्री देवगम : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंचवर्षीय योजना में किए गए संविदानुसार आदिम जातियों के नव-युवकों को, सामुदायिक आयोजकों और समाज-सेवकों के रूप में कार्य करने का, प्रशिक्षण दिया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो योजना काल में प्रति-वर्ष कितने व्यक्तियों को प्रशिक्षित किया गया है ;

(ग) प्रशिक्षणार्थियों की अर्हता क्या मांगी गयी है ;

(घ) प्रशिक्षणार्थियों को भरती करने का कौन सा उपाय अपनाया गया है ; तथा

(ङ) सामुदायिक आयोजकों का वेतन कितना है और उनका भविष्य कैसा होगा ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) से (ङ). क्योंकि सामुदायिक परियोजना और राष्ट्रीयता विस्तार सेवा खंड में 'सामुदायिक आयोजक' नामक कोई भी अधिकारी नहीं है, अतः इस प्रश्न का वास्तविक तात्पर्य स्पष्ट नहीं माननीय सदस्य जिन वर्गों के विषय में जानकारी चाहते हैं उनके पूर्णरूपेण स्पष्टीकरण के उपरान्त हमें राज्य सरकारों से जानकारी एकत्रित करनी होगी ।

ताले

१४४. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करगे कि :

(क) १९५२-५३, १९५३-५४ तथा १९५४-५५ (३१ जनवरी, १९५५ तक) इन्हीं वर्षों के दौरान में कुल कितने द्वार-ताले सूटकेस ताले और अन्य प्रकार के ताले विदेशों से आयात किए गए हैं ; तथा

(ख) ये ताले किन किन देशों से आयात किए गए हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) वास्तविक और ठीक ठीक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) द्वार-तालों और सूटकेस के तालों के विषय में केवल सुलभ मुद्रा क्षेत्र से ही आयात करने की अनुमति है। अलग अलग देशों के नाम उपलब्ध नहीं हैं।

वस्त्र

१४५. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि सरकार ने ऐसे कपड़े की बिक्री की अवधि छः मास तक और बढ़ा दी है जिसकी बिक्री की अवधि बीत चुकी है ;

(ख) ३१ दिसम्बर, १९५४ को देश में ऐसा कुल कितना कपड़ा था जिसकी बिक्री की अवधि समाप्त हो चुकी थी ;

(ग) क्या कारण था कि इतने भारी परिमाण में कपड़ा बिना बिके ही पड़ा रहा ; तथा

(घ) इस कपड़े को बेचने में व्यापारियों की सहायता करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) हां, श्रीमान्।

(ख) से (घ). ऐसा कुल कपड़ा, जिसकी बिक्री की अवधि बीत चुकी है, के सम्बन्ध में जानकारी उपलब्ध नहीं है, क्योंकि ऐसे कपड़े के बारे में सरकार आंकड़े नहीं रखा करती।

बाल-फिल्म-उत्सव

१४६. सरदार हुक्म सिंह : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल ही में नई दिल्ली में हुए तृतीय बाल-फिल्म उत्सव के लिये सांस्कृतिक फिल्म संस्था को कोई सहायता दी थी ; तथा

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

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) हां, श्रीमान्।

(ख) सांस्कृतिक फिल्म संस्था को एक ३५ मिली-मीटर फिल्म-मशीन, एक मशीन-चालक की सेवाएं और फिल्म विभाग द्वारा तैयार की गयीं दो बाल-फिल्म पत्रिकाएँ उधार दी गयी थीं।

गन्ने का गुड़

१४७. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके हाल ही के मद्रास के दौरे में उनसे कोई ऐसा अभिवेदन किया गया था कि निजी व्यापारियों को गन्ने के गुड़ और शक्कर के निर्यात की अनुमति दी जाए ;

(ख) क्या यह सत्य है कि सहकारी संस्थाएँ अपना पूरा कोटा निर्यात नहीं कर सकीं हैं ; तथा

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार किसी ऐसी प्रस्थापना पर विचार कर रही है कि निजी व्यापारियों को अधिक परिमाण में निर्यात करने की अनुमति दी जाए ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री श्री० टी० टी० कृष्णामाचारी) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) तथा (ग). सहकारी संस्थाओं के लिये निर्यात के लिये जो कोटे मंजूर किए थे वे मार्च, १९५५ के अंत तक समुद्री जहाजों द्वारा भेजे जा सकते हैं । इसलिये अभी यह कहना कठिन है कि वे अपने कोटे में से कितना माल भेज सकेंगी । तो भी, तीन फरवरी, १९५५ से, गुड़ और शक्कर को मार्च, १९५५ तक निर्यात करने के लिये उदारता पूर्वक अनज्ञप्तियां दी जा रही हैं । इस निर्यात-कार्य में भाग लेना चाहने वाले व्यापारी निर्यात व्यापार नियंत्रण कर्ताओं से आवेदन कर सकते हैं । इतनी स्वतंत्रता देने के उपरान्त भी निर्यात की स्थिति साधारण ही है ।

रुई

१४८. सरदार लाल सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ के दौरान में संयुक्त राज्य अमेरिका से कितनी रुई आयात करनी है ;

(ख) इस रुई के रेशे की लम्बाई कितनी होगी ;

(ग) भारतीय पत्तन पर पहुंचने पर इस रुई की प्रत्येक गांठ की लगभग कितनी कीमत होगी ; तथा

(घ) इन पर कुल कितनी लागत आएगी ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री० टी० टी० कृष्णामाचारी) : (क) ऐसी आशा की जाती है कि लगभग १,२५,००० गांठें आयात की जाएंगी ।

(ख) १-१/१६" तथा इससे ऊपर

(ग) ७८४ पौंड की प्रत्येक कैंडी पर लगभग १,५६८ रुपये ।

(घ) लगभग ११,७६,४१,६०० रुपये ।

आकाशवाणी केन्द्रों में कर्मचारी

१४९. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आकाशवाणी के प्रत्येक केन्द्र में कितने स्थायी कर्मचारी और कितने अस्थायी कर्मचारी काम कर रहे हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० कैस-कर) : जानकारी एकत्रित की जा रही है और शीघ्र ही सभा-पटल पर रख दी जाएगी ।

लण्डन में भारतीय उच्चायुक्त

१५०. श्री एन० आर० नायडू : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि लण्डन में भारतीय नये उच्चायुक्त को एक नयी मोटर कार संभरित की गयी है ;

(ख) यदि हां, तो वह मोटरकार कहाँ की बनी है और उस पर कितनी धन-राशि लगायी गयी है ;

(ग) पूर्ववर्ती उच्चायुक्त जो दो मोटर कारें उपयोग में ला रहे थे, वे कहाँ गयी हैं ; तथा

(घ) क्या उन्हें बेच दिया गया है, यदि हां तो वे कितने को बेची गयी है और किस को बेची गयी है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) ब्रिटेन स्थित भारतीय उच्चायुक्त को उनके अपने उपयोग के लिए सरकारी

खर्च पर सदैव केवल एक ही मोटर कार दी जाती रही है ।

(घ) नये उच्चायुक्त उसी मोटर कार का उपयोग कर रही हैं जिसका उपयोग पूर्ववर्ती उच्चायुक्त कर रहे थे ।

अस्पृश्यता पर वार्तायें

१५१. डा० सत्यवादी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आल इंडिया रेडियो के प्रत्येक स्टेशन से १९५४ में छुआछूत के विरुद्ध कितनी वार्तायें प्रसारित की गईं ।

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : सूचना संकलित की जा रही है और यथा समय वह सभा में पेश की जायगी ।

मध्य भारत में विस्थापित व्यक्तियों की बस्ती

१५२. श्री डामर : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य भारत में विस्थापित व्यक्तियों की बस्ती में लगाई गई मशीनरी की लागत क्या है ;

(ख) उन की लागत में से अब तक अवक्षयण के लिये कितनी कमी की गई है ; और

(ग) इस मशीनरी की अधिस्थापित क्षमता का कितना प्रतिशत उपयोग में लाया गया है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) से (ग). खेद है कि बिना स्थान के नाम बताए हुए, जहां मशीनरी लगी हुई है, अपेक्षित जानकारी नहीं दी जा सकती ।

भविष्य निधि

१५३. सरदार हुकम सिंह : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिमी पाकिस्तान की निजी संस्थाओं के विस्थापित अध्यापकों की भविष्य निधियों की अदायगी के सम्बन्ध में, हाल ही में कोई अभिवेदन प्राप्त हुआ है ;

(ख) क्या उन्हें उनकी भविष्य निधियों में से कोई अन्तरिम प्रतिकर दिया गया है ; तथा

(ग) क्या इस मामले पर पाकिस्तान से कोई बातचीत हुई है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) से (ग). जी, हां ।

फिल्में

१५४. सरदार इकबाल सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में कुल कितनी विदेशी फिल्में भारत में मंगवाई गयी थीं । प्रत्येक देश से कितनी कितनी मंगवाई गयी थीं ; तथा

(ख) १९५४ में कुल कितनी भारतीय फिल्में, विदेशों को भेजी गयी थीं और किस किस देश को कितनी कितनी भेजी गयी थीं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) तथा (ख) जानकारी, जहां तक प्राप्त हो सकती है, एकत्रित की जा रही है, और सभा-पटल पर रख दी जाएगी ।

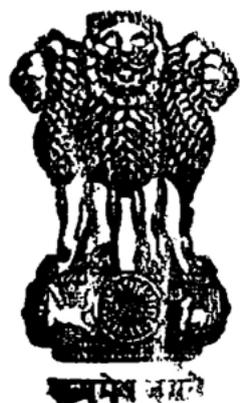
लोक-सभा वाद-विवाद

(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 फ़ैक्टरी 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
चाय 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 कब्जा) 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 सिंहसन 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)

१०२५

१०२६

लोक-सभा

सोमवार, ७ मार्च, १९५५

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[सरदार हुक्म सिंह पीठासीन हुये]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

१२ बजे मध्याह्न

श्री नम्बियार (मयूरम्) : मैं सभा को सूचित करना चाहता हूँ कि मैं ने ३ मार्च, १९५५ को एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना दी थी। वह पांडीचेरी का एक मामला था। पुलिस ने जनता को पीटा था।

सभापति महोदय : यह दूसरी बात है। सूचना कब दी थी ?

श्री नम्बियार : तीसरी मार्च को सूचना दी गई थी पर अभी तक कुछ नहीं हुआ। हमें अध्यक्ष महोदय ने बताया था कि स्थगन प्रस्ताव के लिये नियम २१६ का सहारा लेना चाहिये। पर कुछ भी परिणाम नहीं निकला।

सभापति महोदय : मैं इस सम्बन्ध में जांच करूंगा।

विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति

सचिव : मुझे सभा को सूचित करना है कि संविधान (तीसरा संशोधन) विधेयक

692 LSD

पर, जो संसद् के सदनों द्वारा सातवें सत्र, १९५४ के दौरान पारित किया गया था, राष्ट्रपति ने २२ फरवरी, १९५५ को अनुमति प्रदान की।

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

बाईसवां प्रतिवेदन

श्री आल्लेकर (उत्तर सतारा) : मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों सम्बन्धी समिति का बाईसवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

१९५४-५५ के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगें—रेलवे

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : मैं रेलों पर केन्द्रीय सरकार के १९५४-५५ के व्यय के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगों का एक विवरण प्रस्तुत करता हूँ।

१९५४-५५ के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगें—आन्ध्र

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) : मैं १९५४-५५ में आन्ध्र राज्य के व्यय के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगों का एक विवरण प्रस्तुत करता हूँ।

१९५५-५६ के लिए आन्ध्र आय-व्ययक

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) :
मैं १९५५-५६ के लिये आन्ध्र राज्य के अनुमानित आय और व्यय का एक विवरण प्रस्तुत करता हूँ ।

यद्यपि आन्ध्र के चुनावों के परिणाम निर्वाचक पदाधिकारियों द्वारा घोषित किये जा रहे हैं तथापि औपचारिक रूप में उन की अधिसूचना जन प्रतिनिधान अधिनियम १९५१ की धारा ७४ के अधीन १५ मार्च, १९५५ को या उसके पश्चात् जारी की जायेगी जिसका परिणाम यह होगा कि चालू वित्तीय वर्ष के पूर्व लेखों पर मत प्राप्त करने के लिये नये विधान मंडल की बैठक बुलाना संभव नहीं होगा । अतः आन्ध्र के आयव्ययक को संसद् में पेश करना आवश्यक है । जिस आधार पर ये प्राक्कलन तैयार किये गये हैं उन की विस्तृत व्याख्या बजट मसविदे के साथ परिचालित हुए श्वेतपत्र में की गई है । बजट ठोस रूप से वर्तमान आय तथा व्यय के स्तर पर निर्भर है तथा अतिरिक्त करारोपण की तरकीबें नये मंत्रालय तथा विधान सभा के सोचने के लिए छोड़ दी गई हैं । जहां तल व्यय का प्रश्न है, बजट में अनिवार्य तथा आवश्यक योजनाओं के लिये स्थाई स्वीकृति का उप न्ध है । नई विधान-सभा आन्ध्र के नये बजट का विस्तृत परीक्षण करेगी । इसी दौरान में सभा को प्रथम छै महीने के व्यय

अनुदानों की मांगें—रेलवे
के लेखे तथा तत्स्थानी विनियोग विधेयक पर मतदान के लिये आमंत्रित करता हूँ । जब नई सरकार विकास की नई योजनाओं के सम्बन्ध में विचार करेगी, उस समय सभा इन प्राक्कलनों के सम्बन्ध में मुझसे विस्तृत भाषण की अपेक्षा नहीं रखेगी ।

सभापति महोदय : वर्ष १९५५-५६ के आन्ध्र बजट की प्रतियां सदस्य लोग प्रकाशन काउन्टर से प्राप्त कर सकते हैं ।

१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांगें—रेलवे

मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड

सभापति महोदय : शुक्रवार, ४ मार्च, १९५५ को सभा में मांग संख्या १ पर विचार हो रहा था ५ मार्च को सदस्यों ने दूसरे कटौती प्रस्तावों का भी संकेत दिया था । ये दोनों सूचियां सदस्यों में परिचालित कर दी गई हैं । इन सूचियों में आये हुए सभी कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत हुआ माना जायेगा । ५ मार्च के कटौती प्रस्तावों की संख्याएँ इस प्रकार हैं :-

१०, ११, १२, १५, १७, २०, ५८, ६०, ६४, ६७, ७३, ७४, ७५, ७९, ८५, ८६, ८७, ८८, ९९, १००, १०४, १०५, १०७, १०८, १११, ११३, ११६, १८३, १८९, १९०, १९२, १९३, १९७, २१६, २२२, २२६, ३३६, ३४१, ३४२, ३४३ और ३४४ ।

निम्न लिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :

प्रस्तावक का नाम	कटौती आधार	राशि
श्री नम्बियार (मयूरम)	दक्षिण रेलवे श्रम संघ को मान्यता देना	रुपये १००
	दक्षिण रेलवे श्रम संघ के विषय में संघ का चंदा वसूल करने के बारे में विभेद	१००

प्रस्तावक का नाम	कठौत आधार	राशि
श्री नम्बियार (मयूरम्)	दिल्ली में भारतीय रेलवे जनों की राष्ट्रीय फेडरेशन की महापरिषद के प्रतिनिधियों को विशेष पास तथा छुट्टी देने से इन्कार	१००
"	कर्मचारियों संबंधी अभ्यावेदनों को निबटाने में रेलवे बोर्ड आफिस में विलम्ब	१००
"	राष्ट्रीय सुरक्षा के नियमों की रक्षा के अधीन निकाले गये, निलम्बित या बलात् छुट्टी पर भेजे गये कर्मचारियों को फिर काम पर लेना	१००
"	वर्तमान अनुशासन तथा अपील के नियमों में परिवर्तन	१००
श्री टी० बी० विठ्ठलराव	किराये तथा भाड़े में वृद्धि	१००
"	भूतपूर्व एन० एस० रेलवे के उन कर्मचारियों की शिकायतें जिन्होंने नौकरी की पुरानी शर्तें पसन्द की थीं	१००
श्री तुषार चटर्जी	वी० पी० बारासात-त्रसीरहाट जैसी लाइट रेलवे लाइनों को सरकार द्वारा न लेना	१००
"	अपर्याप्त यात्री सुविधायें	१००
श्री नम्बियार	उन सब कर्मचारियों का पुनः नौकरी पर लगाया जाना जिन्होंने पाकिस्तान जाने की इच्छा प्रकट की थी	१००
"	एक व्यक्ति न्यायाधिकरण को सौंपे गये विषयों के क्षेत्र का विस्तार	१००
"	श्रेणी ३ तथा ४ में पदोन्नति से भरे जाने योग्य सभी पदों पर सीधी भर्ती बन्द करने की आवश्यकता	१००
"	ऐसे कर्मचारियों को जो किसी श्रेणी के लिये स्वास्थ्य की दृष्टि से अयोग्य हों परन्तु अन्य श्रेणियों के लिये योग्य हों, पूरी उपलब्धियां देने की प्रत्याभूति	१००
"	लाइन पर काम करने वाले रेलवे जनों से बीच बीच में १२ घंटे दिन में काम लेने की पद्धति को हटाने की आवश्यकता	१००
"	लाइन को अधिक अच्छे प्रकार से रखने के लिये प्रत्येक गैंग की लम्बाई को कम करके तीन मील बनाना	१००

[सभापति महोदय]

प्रस्तावक का नाम	कटौती आधार	राशि
		रुपये
श्री नम्बियार	सब कर्मचारियों को इयूटी की वर्दी देना	१००
”	कर्मचारियों को अपर्याप्त चिकित्सा सहायता	१००
श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता—उत्तर-पूर्व)	भूतपूर्व बी० एन० रेलवे के कर्मचारियों के साथ परिशिष्ट २-क की परीक्षा में बैठने के विषय में विभेद	१००
”	भूतपूर्व बी० एन० रेलवे क्लियरिंग अकाउन्ट्स आफिस के निम्नतम श्रेणी के क्लर्कों का यह अभ्यावेदन कि उन्हें अग्रता के आधार पर अगले वेतन-क्रम में लिया जाये	१००
”	जनता एक्सप्रेस तथा अन्य लम्बे फासले की गाड़ियों में भीड़ भाड़	१००
”	सियालदह विभाग, पूर्व रेलवे के विद्युतीकरण की आवश्यकता	१००
”	चित्तरंजन में केवल एकमात्र प्रतिनिधि श्रमिक संघ को मान्यता न देना	१००
”	समूचे चित्तरंजन उपनगर को प्रतिषिद्ध क्षेत्र बनाये रखना	१००
”	रेलवे के कार्य-चालन पर और भारत की अर्थ-व्यवस्था पर पुनर्वर्गीकरण के प्रभाव पर विचार करने का प्रश्न	१००
”	क्वार्टरों के निर्माण की धीमी गति और श्रेणी ३ तथा ४ के कर्मचारियों को क्वार्टरों में गम्भीर त्रुटियाँ	१००
”	रेलवे सुरक्षा संगठन की असफलता और वाच एंड वार्ड कर्मचारियों में असन्तोष	१००
श्री नम्बियार	मार्टिन लाइट रेलवे व्यवस्थाओं को सरकार के अधीन लेने की वांछनीयता	१००
”	एक लाख जन संख्या के नगरों में कर्मचारियों को मकान किराया भत्ता देने की आवश्यकता	१००
”	रेलवे जनों में तपेदिक की वृद्धि तथा उन के उपचार के लिये अपर्याप्त व्यवस्था	१००
”	अकाउन्ट्स क्लर्कों को परिशिष्ट २-क परीक्षा पास किये बिना अगले उच्च वेतन क्रम में पदोन्नति देना	१००

प्रस्तावक का नाम	कटौती आधार	राशि
श्री नम्बियार	रेलवे स्टेशनों के पुस्तक स्टालों पर सोवियत तथा चीनी प्रकाशनों की विक्री पर रोक	रुपये १००
”	भाग 'ग' क्षेत्रों में कर्मचारियों के आधे मंहगाई भत्ते को वेतन में मिला देने का उन के मकान किराया भत्ते पर प्रभाव	१००
श्री एच० एन० मुकर्जी	खड़गपुर वर्कशाप में हड़ताल की स्थिति	१००
श्री के० के० बसु (डायमंड हार्बर)	लक्ष्मीकांतपुर तथा ककड़ीप के बीच नई रेलवे लाइन न खोलना	१००
श्री एन० बी० चौधरी (घाटल)	खड़गपुर गन-शौप में कुछ प्रकार के श्रमिकों को अकुशल श्रेणी में रखना	१००
श्री टी० बी० विट्टल राव	कर्मचारियों के उपदान के मामलों को निबटाने में विलम्ब	१००
”	उन कर्मचारियों को पुनः नौकरी पर रखना जिन्होंने पहले पाकिस्तान जाने की इच्छा प्रकट की थी	१००
”	जिन कर्मचारियों ने भूत पूर्व एन० एस० रेलवे की सेवा शर्तों को पसंद किया था उन के विषय में गाडगिल समिति की सिफारिशों की अभिपूर्ति	१००
”	स्टेशन मास्टर्स और असिस्टेंट स्टेशन मास्टर्स के वेतन-क्रमों का पुनरीक्षण	१००
”	ट्रेन एक्जामिनरों के वेतन-क्रमों का पुनरीक्षण	१००

सभापति महोदय : ये सभी कटौती प्रस्ताव सभा के समक्ष हैं ।

श्री फ्रैंक एन्थनी (नाम निर्देशित—आंग्ल-भारतीय) : मांग संख्या ४ के अन्तर्गत मेरा एक कटौती प्रस्ताव है । मैं इसे मांग १ के अन्तर्गत रख देता किन्तु मैंने सोचा कि इसे 'प्रशासन' के अधीन रखना अधिक उचित होगा ।

सभापति महोदय : 'प्रशासन' पर चर्चा चल रही है । माननीय सदस्य इस विशेष

मांग पर कटौती प्रस्ताव किये बिना भी बोल सकते हैं ।

श्री नम्बियार : मैं रेलवे बोर्ड के प्रशासन तथा सामान्यतः रेलों के सम्बन्ध में बोलता रहा हूँ । मैं कह रहा था कि समान कार्य के लिये समान वेतन की मद पर विचार कर के उसे भी एक व्यक्ति के न्यायाधिकरण में शामिल कर लिया जाय । साक्षर तथा निरक्षर आग झोंकने वालों के वेतन क्रम के अन्तर को समाप्त कर दिया जाय । अनुशासन

[श्री नम्बियार]

तथा अपील के नियमों में आमूल परिवर्तन किया जाय। निम्नतर वेतन-क्रम में पदाव-नति करने के दंड को मजूरी भुगतान अधि-नियम में भी स्वीकार नहीं किया गया है। इसी प्रकार वेतन-वृद्धि न करना तथा अवकाश से पूर्व भविष्यनिधि घटा देना मजूरी भुगतान अधिनियम के प्रतिकूल है। अतः इन प्रश्नों को पुनर्विचार के निमित्त न्यायाधिकरण के सम्मुख प्रस्तुत किया जाना चाहिये।

पहिले रेलवे कर्मचारियों को कई रिया-यतें दी जाती थीं, जो अब हटा दी गई हैं। इन पर भी एक व्यक्ति के न्यायाधिकरण में विचार किया जाना चाहिये। तृतीय तथा चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के किराये में वृद्धि कर दी गई है। आवश्यक कर्मचारियों को अब मपत आवास नहीं दिये जाते। एक लाख से भी अधिक कर्मचारियों के स्थायीकरण पर रोक लगी हुई है और उन्हें स्थायी नहीं बनाया जा रहा है। तृतीय तथा चौथी श्रेणी के पदों में सीधी भरती की जा रही है, तथा वर्षों के अनुभवी कर्मचारियों की पदोन्नति रोक दी गई है। नियुक्ति के समय कर्मचारियों के पुत्रों को अधिमान्यता दी जानी चाहिये। उन के आश्रितों को निःशुल्क डाक्टरी चिकित्सा की सुविधा दी जानी चाहिये। लाइनों के अस्थायी श्रमिकों, जिन की संख्या २०,००० है उन को आकस्मिक श्रमिकों के वर्ग में स्थानान्तरित कर उन के कुल वेतन में बहुत कमी कर दी गई है।

इस के अलावा पहिले दो या तीन लाख श्रमिकों को अपने अपने त्यौहारों के उपलक्ष में छुट्टी मिलती थीं किन्तु अब वे छुट्टियां काट दी गई हैं, और उन्हें अपने त्यौहार मनाने के लिये भी छुट्टी लेनी पड़ती है।

मुझे इस सम्बन्ध में भी रेलवे बोर्ड से बहुत शिकायत है कि उस न उन भूतपूर्व

रेलवे कर्मचारियों को जिन्होंने पाकिस्तान जाने की इच्छा प्रकट की थी अथवा जो पाकि-स्तान जा कर लौट आये हैं, पुनः नियुक्त करना अस्वीकार कर दिया है। उन्हें अवश्य नियुक्त कर लिया जाना चाहिये।

एक दूसरी बात जिस पर मुझे गम्भीर आपत्ति है, वह है 'देखभाल' कर्मचारियों का 'सुरक्षा विभाग' में परिवर्तन। यदि केवल नाम परिवर्तन का ही उद्देश्य होता तो मुझे कोई आपत्ति नहीं हो सकती थी, किन्तु दुःख यह है कि देखभाल शाखा की "एक्स" शाखा का, जो अब सुरक्षा विभाग के अधीन होगी, यह कर्तव्य है कि वे रेलवे में कार्मिक संघों की कार्यवाहियों पर दृष्टि रखें, इन लोगों की नियुक्ति सीधे सी० आई० डी० विभाग से होती है। अब उन्हें शस्त्रास्त्र चलाने का भी प्रशिक्षण भी दिया जाता है जिस से वे ऐसी कार्यवाहियों का दमन कर सकें। इस प्रकार रेलवे मंत्रालय अपने अधीन एक पृथक पुलिस दल रखना चाहता है, जिस को वह संकट के समय उपयोग कर सकें। क्या यह उचित है? यदि वे उन का दमन ही करना चाहते हैं तो वे राज्य की पुलिस के पूर्ण सहयोग के बिना ऐसा नहीं कर सकते। तब भला इस परिवर्तन की क्या आवश्यकता है? यह सब श्रमिक कार्य-वाहियों तथा कार्मिक संघ आन्दोलन के दमन करने के निमित्त है, जिस पर मुझे गम्भीर आपत्ति है।

अब मैं विभागीय भोजन-व्यवस्था के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहूंगा। निःसन्देह विभागीय भोजन व्यवस्था यात्रियों के लिये अच्छी है, किन्तु इस का यह तात्पर्य नहीं कि इस का मूल्य श्रमिकों को चुकाना पड़े। हाल ही में दक्षिण रेलवे में एक बड़ा रुचिकर परिपत्र जारी हुआ है, जिस के विरोध में मुझे कई पत्र तथा तार प्राप्त हुए हैं। इस के

फलस्वरूप अब भोजन-व्यवस्था विभाग कर्मचारियों को प्रतिदिन सांवर-भात और दही-भात तथा प्रातः और सांघ आधा आधा कप कहवा मिला करेगा जब कि इस से पूर्व उन्हें दोनों समय पूरा भोजन तथा प्रातः और सांघ एक-एक कप कहवा मिला करता था। संयोग की बात यह है कि रेलवे मंत्री हाल ही में वहां का दौरा समाप्त कर के आये थे। सरकार सामाजिक ढांचे के समाज के अधीन कर्मचारियों से सहयोग की अपेक्षा रखती हैं। सहयोग होना चाहिये, किन्तु क्या इस प्रकार सहयोग हो सकता है। माननीय मंत्री को इन बातों पर विचार करना चाहिये।

हाल ही में संरक्षण की दरों में भी वृद्धि हो गई है। अब तक मकान-किराया वेतन का १० प्रतिशत था। अब वेतन का १ प्रतिशत अतिरिक्त संरक्षण दर के रूप में और बढ़ाया गया है।

अन्त में, रेलवे कर्मशालाओं में कार्य समितियां नहीं हैं। औद्योगिक विवाद अधिनियम के अन्तर्गत सभी उद्योगों में कार्य समितियां हैं। किन्तु केवल रेलवे में ही यह समितियां नहीं बनाई गई हैं। कर्मशालाओं में औजारों की कमी है। दुर्घटनाएँ बढ़ती जा रही हैं तथा सुरक्षा की तरकीबें कम की जा रही हैं। इसीलिये उत्पादन के हित में तुरन्त कार्य समितियां बनाई जानी चाहियें।

एक और बात शेष रह गई है जिसे मैं सभा के समक्ष कहना चाहता हूँ। यह कर्मचारियों की गोपनीय फाइल के सम्बन्ध में है। मैं बहुत समय से इसे हटा देने के पक्ष में अनुरोध कर रहा हूँ। परन्तु इसे हटाने के बजाय रेलवे ने इस में "निष्ठा" का एक स्तम्भ जोड़ रखा है, जिस में यदि उच्चाधिकारी 'संशयपूर्ण' लिख दें तो उस कर्मचारी का सारा जीवन बिगड़ सकता है। सुधार के

स्थान पर इस प्रकार की कठिनाइयां पैदा की जा रही हैं जिस से कर्मचारियों में बहुत असंतोष बढ रहा है। इसलिये रेलवे मंत्री से मेरा अग्रह है कि वह स्थिति में सुधार करें।

श्री फ्रैंक एंथनी : मैं अपना वक्तव्य कर्मचारियों की स्वतंत्रता तथा उन की उपयुक्तता तक ही सीमित रखूंगा।

मेरा सर्वप्रथम अनुरोध यह है कि रेलवे प्रशासन को रेलवे कर्मचारियों को निवृत्ति-वेतन तथा भविष्यनिधि व उपदान देने के सम्बन्ध में विचार किया जाना चाहिये। उक्त सुविधाओं के अभाव के कारण एक रेलवे कर्मचारी नौकरी से निवृत्त होने पर नित्तान्त धनहीन तथा दरिद्र हो जाता है, जब कि दूसरे विभाग का एक अन्य कर्मचारी सौ अथवा दो सौ पये का निवृत्ति वेतन पाते हुए अपना जीवन आदरपूर्वक व्यतीत करता है। मेरे अनुरोध का कारण यह है कि भविष्य निधि का हिसाब-लगाने का आधार वहीं है किन्तु निवृत्ति वेतन के हिसाब लगाने का आधार बदल गया है।

मेरे विचार से रेलवे प्रशासन को इस पर अधिक व्यय नहीं करना पड़ेगा। निःसन्देह इकट्ठी धन राशि पाने का लोभ बहुत बड़ा होता है, तथापि उन का यह निर्णय तुल्य नहीं कहा जा सकता। इसलिये पहिले यह उन के निर्णय पर छोड़ दिया जाये कि सम्बन्धित व्यक्ति भविष्य निधि की पुरानी योजना के अन्तर्गत ही रहना चाहता है अथवा निवृत्ति-वेतन की योजना स्वीकार करता है।

मेरा दूसरा प्रश्न इंजिन से सम्बद्ध कर्मचारिवृन्द की पदोन्नति से सम्बन्धित है। निःसन्देह इतने बड़े विभाग में असंगतियों का होना अनिवार्य है; तथापि कुछ असंगतियां बड़ी गम्भीर हैं जिनके कारण कर्मचारियों में असंतोष तथा निराश

[श्री फैंक एन्थनी]

की वृद्धि होती है ; उदाहरणार्थ इलाहाबाद के विभाग के इंजिन ड्राइवर जिन्हें एक निश्चित ठेके के आधार पर नियुक्त किया गया था तथा उनकी पदोन्नति के कुछ मार्ग निश्चित किये गये थे ; किन्तु हुआ यह है कि उन्हें निरक्षरों अथवा अर्द्ध-साक्षरों के साथ मिला दिया गया है, और पदोन्नति केवल ज्येष्ठता के आधार पर ही निश्चित की जाने लगी है । परिणाम यह हुआ है कि अनुभवहीन तथा अर्हतारहित ड्राइवर आज डाक तथा यात्री गाड़ियों के प्रभारी बने हुए हैं ।

फिरोजपुर विभाग में भी यही हाल है । केवल ज्येष्ठता के आधार पर निरक्षर अथवा अर्द्ध-साक्षर ड्राइवरों को भी 'ग' श्रेणी से 'ख' श्रेणी में पदोन्नत किया जा रहा है किन्तु कोयला झोंकने वालों की पदोन्नति के लिये उन्होंने मैट्रिक परीक्षा पास करने की अनिवार्य शर्त रखी है ।

दक्षिणी रेलवे में स्थिति बिल्कुल उलटी है । मने कर्मचारियों की ओर से एक अभ्यावेदन दिया था ; वहां 'क' श्रेणी के कोयला झोंकने वालों को साक्षर वर्ग में नियुक्त किया गया था तथा साक्षर कर्मचारियों की भांति ही उनकी पदोन्नति की शर्तें निश्चित की गईं किन्तु कई वर्ष पश्चात् उन्हें अर्द्ध-साक्षर वर्ग के अन्तर्गत रख दिया गया अब निवेदन यह है कि यह बचन से हटाना तो नहीं, अपितु विश्वास-घात करना भी है ।

रेलों में दुर्घटनाओं की भी वृद्धि हो रही है । यदि निष्पक्ष जांच हो तो यह पता लगेगा कि इसका कारण निरक्षर, अर्हताहीन ड्राइवरों को अर्हता प्राप्त तथा शिक्षित ड्राइवरों के समक्ष रखना है । ये लोग ऐसे पदों पर पहुंचा दिये गये हैं जिन का इन्हें

कोई अनुभव नहीं, न ही इसकी कोई क्षमता है । यह भी इन दुर्घटनाओं का एक बड़ा कारण है ।

अब मैं स्टेशन मास्टर्स के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहूंगा । उन का पद बहुत महत्वपूर्ण है तथा उन के दायित्व बहुमुत्ती तथा कठिन हैं । तथापि इन के साथ बड़ा अपेक्षित व्यवहार किया जाता है । वेतन आयोग ने इन स्टेशन मास्टर्स के लिये वेतन स्तर निश्चित किये । लेकिन वेतन आयोग की सिफारिशों को गलत रूप से क्रियान्वित तथा वर्गीकृत किया गया । फलस्वरूप अनेक असंगतियां रह गईं । ८७ प्रतिशत व्यक्तियों को निम्नतर वेतन स्तर में घसीट लिया गया । वेतन आयोग का यह अभिप्राय कदापि नहीं था उनका तात्पर्य यह था कि १००—१८५ रुपये के वेतन क्रम वाले स्टेशन मास्टर्स ६४—१७० वेतन-क्रम वाले स्टेशन मास्टर्स के कम-से-कम २० से २५ प्रतिशत तक हों ।

यद्यपि केन्द्रीय मंत्रणादाता बोर्ड की सभी सिफारिशों को क्रियान्वित किया जा रहा है, तथापि स्टेशन मास्टर्स द्वारा सम्बन्धित सिफारिशों पर अमल नहीं हो रहा है । स्थिति इतनी असंगत तथा उपहासास्पद है कि स्टेशन मास्टर्स द्वारा अधीक्षित होने वाले कर्मचारियों का कुल वेतन उन से अधिक है ।

अब मैं गाड़ों के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहूंगा । भूतपूर्व 'ख' तथा 'क' रेलवे में गाड़ों की दो श्रेणियां थीं । अब रेलवे ने तीन वर्ग बना दिये हैं, जो पहिले 'ख' श्रेणी में थे अब वह 'ग' श्रेणी में डाल दिये गये हैं । इस प्रकार उन के वेतन क्रम तथा उन्नति की सुविधाओं पर कुठाराघात हुआ है ।

एक विचित्र बात और है जो किसी प्रकार भी तर्क संगत प्रतीत नहीं होती है। वह यह है कि स्टेशन से बाहर रहने पर गार्ड का भत्ता डेढ़ रुपया प्रति सौ वर्ग मील है जब कि ड्राइवर को उतनी ही दूरी के लिये तीन रुपये छः आने मिलते हैं। यह एक मनमानी दर है जिस का कोई आधार ज्ञात नहीं होता।

मैं पश्चिम रेलवे के बिजली की गाड़ियां चलाने वाले ड्राइवरों के विषय में कुछ कहना चाहता हूँ। वे अकेले ही गाड़ियां चलाते हैं। भाप के इंजिनों पर उनका जैसा ही कार्य करने वाले व्यक्तियों की अपेक्षा वे कहीं अधिक शिक्षित हैं। वे सब ही कम-से-कम मैट्रिक पास हैं और उन्होंने पंच वर्षीय विशिष्ट प्रशिक्षण प्राप्त किया है। प्रश्न यह है कि उन के साथ क्या हो रहा है? एक रेलवे प्रशासन ने सिफारिश की थी कि उन को भाप के इंजिनों पर काम करने वाले 'ख' श्रेणी के व्यक्तियों के समान बना दिया जाय। वह निवेदन अस्वीकार कर दिया गया। मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करता हूँ कि वह उनके मामले की जांच करें।

गत वर्ष मैं ने यह निवेदन किया था कि अधिसमय भत्ता की गणना साप्ताहिक आधार पर की जाय। मेरा विचार था कि उप मंत्री ने मेरा निवेदन स्वीकार कर लिया है, परन्तु मेरी सूचना यह है कि ऐसा नहीं किया जा रहा है। मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करता हूँ कि वह अधिनिर्णोता के पंचाट की ओर ध्यान दें। मैं उस से स्पष्टतः यह समझता हूँ कि अधिसमय भत्ता की गणना के लिये वे सप्ताह को मानदण्ड मानते हैं। ऐसी परिस्थिति में मेरी समझ में नहीं आता कि गणना मासिक आधार पर क्यों होती है। अतः मैं सम्मानपूर्वक निवेदन करता हूँ कि अधिनिर्णोता की इच्छा ऐसी नहीं, अपितु यह है कि जिस सप्ताह में कोई व्यक्ति

निश्चित समय से अधिक समय तक कार्य करे, उसे उस सप्ताह के लिये अधिसमय भत्ता मिलना चाहिये।

फिर, स्थानापन्न भत्ते का प्रश्न है, जहां तक मुझे विदित है, रेलों ने कोई समान सिद्धान्त नहीं बनाया है। यह बात लगभग स्थानीय पदाधिकारियों की इच्छा पर छोड़ी जाती है। विभिन्न रेलों में विभिन्न अवधियों तक स्थानापन्न स्थिति में कार्य करने पर स्थानापन्न भत्ता मिलता है। मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करता हूँ कि वह स्थानापन्न भत्ता देने के सम्बन्ध में एक समान सिद्धान्त बनायें। हमारे औद्योगिक न्यायालयों का यह एक मत है कि जब कोई व्यक्ति अपने से उच्चतर पद पर स्थानापन्न रूप में कार्य करे तो उसे स्थानापन्न भत्ता, जो उस पद के वेतन मान का न्यूनतम हो, दिया जाना चाहिये। यदि इस की अपेक्षा स्वयं उस का वेतन अधिक हो, तो उस का वेतन स्थानापन्न वेतन मान की एक वृद्धि से बढ़ जाना चाहिये। जहां तक स्थानापन्न काल का सम्बन्ध है, मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि वह उदारता से काम लें। मैं जानता हूँ कि इस सम्बन्ध में विभिन्न औद्योगिक न्यायालयों ने विभिन्न निर्णय दिये हैं। कोई एक सप्ताह के पक्ष में है तो कोई एक मास के। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह एक ऐसी समान अवधि निर्धारित करें जिस के उपरान्त प्रत्येक व्यक्ति को अपने से उच्चतर पद पर स्थानापन्न रूप में कार्य करने पर स्थानापन्न भत्ता पाने का अधिकार हो। मेरा विचार है कि यदि वह यह काल एक सप्ताह या १० दिन का रखें तो इस में कोई उदारता की बात नहीं होगी।

अनियमित वसूली के बारे में मुझे कुछ कहना है। रेलवे मंत्री को विदित है कि निश्चित वेतन-मानों के लागू होने से अनेकों ज्येष्ठ कर्मचारियों को बहुत हानि हुई है। ज्ञांसी

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

के ड्राइवरों के मामले की ओर मैं ने मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित किया था। मैं ने दिखाया था कि निश्चित वेतन-मानों और पुरानी अनियमित वसूली दर के परिणामस्वरूप इन लोगों को अपने पूर्ववर्ती औसत वेतन की अपेक्षा १०० पये से १५० रुपये तक प्रति मास हानि होती है। श्री गोपालस्वामी आयंगर ने वचन दिया था कि वह अनियमित वसूली में इस प्रकार कमी करने की कार्यवाही करेंगे कि उन को उस से कम प्राप्त न हो जो उन्हें निश्चित वेतन मान के लागू होने से पहिले प्राप्त होता था। मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह श्री गोपालस्वामी आयंगर के वचन की पूर्ति करें।

गत आयव्ययक सत्र में मैं ने चलती गाड़ियों में काम करने वाले कर्मचारियों के विश्राम गृह का मामला उठाया था। उप मंत्री ने इस सम्बन्ध में कार्यवाही करने का वचन दिया था और मेरा ख्याल है कि इन विश्राम गृहों के बारे में, विशेषकर दक्षिण रेलवे में कुछ कार्यवाही की गई थी। कुछ ऐसे कारणों से जिन की व्याख्या नहीं की जा सकती, एम० एण्ड एस० एम० रेलवे में विश्राम गृहों में वही परिस्थितियाँ विद्यमान हैं। इस का कर्मचारियों पर अत्यन्त बुरा प्रभाव पड़ता है। आप को एक कमरा, २ चारपाई और २२ व्यक्ति मिलते हैं। कोई सुविधा नहीं होती। यहां तक कि पीने तक का पानी नहीं होता। ये ऐसी बातें हैं जिन की व्यवस्था की जा सकती है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि वह कुछ कार्यवाही करने के लिये कड़े अध्यादेश दें। मैं नहीं जानता कि रेलवे मंत्री यह स्वीकार करेंगे कि प्रार्थनाओं में वृद्धि हो गई है। एक सभा में जिस का मैं सभापति था जिस में अधिकतर चलती गाड़ियों पर काम करने वाले कर्मचारियों ने

भाग लिया था उन्होंने इस स्थिति की व्याख्या की थी। उन्होंने कहा था कि कर्मचारी दोषी हैं और इस का उत्तरदायित्व रेलवे मंत्री पर है। उन का यह बड़ा स्पष्ट विचार था कि निरीक्षणालय के कर्मचारी अपने कर्तव्य का पालन नहीं कर रहे हैं। यात्रा करते हुए मैं ने देखा है कि अनेक प्रकार से भीतरी सिगनल (होप सिगनल) अस्पष्ट हो गये हैं। भवन बन गये हैं। कुछ यान्त्रिक त्रुटि के कारण बाहरी सिगनल (आऊटर सिगनल) झुक गये हैं। भीतरी सिगनल दिखाई नहीं पड़ सकता क्योंकि यह किसी कारण अस्पष्ट होता है। मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस पर विचार करें। बाहरी सिगनल के साथ हम दोहरा भीतरी सिगनल क्यों न लगायें ताकि यदि मोड़ भी हो तो भी आदमी दोहरे सिगनल के परे देख सकेगा, चाहे भीतरी सिगनल ठीक हो या न हो। इस के अतिरिक्त कर्मचारियों ने मुझसे शिकायत की है कि यहां तक कि यदि उन्होंने विश्राम तक न किया हो, तो भी उन्हें यात्री या डाक गाड़ियां ले कर जाने के लिये बाध्य किया जाता है। इस सम्बन्ध में मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि वह अपने स्थानीय पदाधिकारियों को आदेश दें कि जहां कर्मचारी यह शिकायत करें कि उन्हें पर्याप्त विश्राम नहीं मिला है, तो उन्हें यात्री या डाक गाड़ी ले कर जाने के लिये बाध्य न किया जाये। एक धारणा यह भी है, कि विशेषकर दक्षिणी रेलवे पर पथ सुरक्षित नहीं है। मैं नहीं जानता कि इस का उपचार क्या हो सकता है, परन्तु फिर भी इस मामले की जांच होनी चाहिये।

जो कर्मचारी अवकाश प्राप्त हो जाता है उस से तुरन्त ही क्वार्टर खाली कराया जाता है। मकानों की अत्यन्त कमी होने की दृष्टि से, मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करता हूँ कि

वह ऐसे व्यक्ति को यथोचित समय तक रहने दें। यथोचित समय से मेरा अभिप्राय यह है कि व्यक्ति को उस समय तक रहने की अनुमति दी जाय जब तक कि उसे अपनी भविष्य निधि का कम से कम ६० प्रतिशत प्राप्त न हो जाये।

सभापति महोदय : मैं सभा का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि जहाँ तक इस मांग और अन्य मांगों का संबंध है, हमें समय का बटवारा करना चाहिये। यदि माननीय सदस्य चाहें तो हम आज सारा दिन इसी मांग पर विचार-विमर्श कर सकते हैं। और १० तारीख को अन्य मांगों का। यदि यह युक्तियुक्त प्रतीत हो तो ऐसा कर सकते हैं या माननीय सदस्य जो भी अन्य सुझाव दें उसी के अनुसार चल सकते हैं।

श्री टी० वी० विट्ठल राव : आप जो कहते हैं वह सर्वथा संगतिपूर्ण है।

सभापति महोदय : आज हम इस मांग पर विचार-विमर्श करेंगे। मैं माननीय सदस्यों से निवेदन करता हूँ कि वे अपने भाषणों को यथा सम्भव छोटा करने का प्रयत्न करें।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : ५ म० ५० तक ?

सभापति महोदय : जी हाँ।

श्री टी० वी० विट्ठल राव : तब मंत्री महोदय उत्तर कब देंगे।

श्री नम्बियार : ११ तारीख को।

सभापति महोदय : वह कितना समय लेंगे ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : उत्तर उप मंत्री देंगे। कदाचित वह आध घंटा से अधिक न लेंगे।

सभापति महोदय : तब तो, मैं उन्हें साढ़े चार बजे उत्तर देने के लिये कहूँगा और

पांच बजे हम समाप्त कर देंगे। माननीय सदस्यों से मैं निवेदन करता हूँ कि वे अपने भाषण को दस मिनट में समाप्त कर दें, और यदि कोई विशेष बात हो। पन्द्रह मिनट भी दिये जा सकते हैं।

श्री राघवाचारी (पेनुकोंडा) : गत वर्ष हम ने स्थानीय कठिनाइयों, आदि से सम्बद्ध कुछ कठौती प्रस्तावों के बारे में एक ज्ञापन प्रस्तुत करने की प्रक्रिया अपनाई थी।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं यह आवश्यक नहीं समझता कि पिछले वर्ष की प्रक्रिया, अर्थात् बातों के बारे में रेलवे मंत्रालय से पूछना और प्रत्येक बात के उत्तर में पटल पर ज्ञापन रखा जाना, इस वर्ष अपनाई जाय। वह बहुत भद्दी प्रक्रिया है और यह किसी भी अन्य मंत्रालय के मामले में नहीं अपनाई जाती। यहाँ हम अधिकाधिक प्रश्नों का उत्तर देने का प्रयत्न करते हैं। माननीय सदस्यों द्वारा सभा में कुछ ऐसी बातें पूछी जा सकती हैं और उन का उत्तर मैं उन के पास भेजने को तैयार भी हूँ।

सभापति महोदय : यह, हम निश्चित कर सकते हैं। मेरे पास यह मांग है कि वही प्रक्रिया अपनाई जाये। मैं ने माननीय मंत्री की आपत्ति भी सुनी है। मैं इन पर विचार करूँगा। मैं महसूस करता हूँ कि हमें कोई मध्य का उपाय खोजना होगा जिस से इन कठिनाइयों को दूर किया जा सके। और माननीय मंत्री भी उस पर ध्यान दे सकें।

श्री ए० एम० थामस (एरणाकुलम) : आपने यह ठीक ही कहा था कि बहुत से सदस्य रेलवे बोर्ड की चर्चा के समय स्थानीय समस्याओं की चर्चा करेंगे। मैं स्वयं एक स्थानीय मामला उठाना चाहता हूँ, अर्थात् रेलवे बोर्ड के विपक्ष में एरणाकुलम क्विलोन लाइन का मामला। वर्तमान आय व्ययक

[श्री ए० एम० थामस]

संबन्धी भाषण में माननीय मंत्री ने कहा था कि यह लाइन अप्रैल १९५७ के अन्त तक बन कर तैयार हो जायेगी । जिस शीघ्रता से यह लाइन बनाई जा रही है, उस के लिये रेलवे बोर्ड बधाई का पात्र है । परन्तु इन लाइनों के बारे में मेरी एक शिकायत है । रेलवे मंत्रालय यथासम्भव रेलवे लाइनों के विद्युतीकरण की मध्यमगति की नीति अपना रहा है । अपने आय-व्ययक भाषण के पैरा ३० में उन्होंने ने कहा है कि अधिक मात्रा में विद्युत् शक्ति के प्राप्त होने पर रेलों को आवश्यकतानुसार अपनी विद्युतीकरण योजनायें बनानी होंगी । अपने पिछले आयव्ययक भाषण में भी माननीय मंत्री ने कहा था कि क्विलोन-एरणाकुलम लाइन के संचालन के लिये विद्युतीकरण की व्यवस्था करने पर विचार किया जा रहा है । परन्तु रेलवे बोर्ड के १९५३-५४ के प्रतिवेदन के पृष्ठ ६७ पर कहा गया है कि “यह निश्चित हुआ है कि अभी क्विलोन-एरणाकुलम लाइन का विद्युतीकरण न किया जाय ।” मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे बोर्ड ने यह निश्चय क्यों किया है और रेलवे मंत्री ने यह क्यों स्वीकार कर लिया है ।

श्री एल० बी० शास्त्री : यह पुरानी कहानी है ।

श्री ए० एम० थामस : यह पुरानी कहानी नहीं है । इस सभा में यह बताया गया है कि इस लाइन के विद्युतीकरण पर १.५५ करोड़ रुपये की अधिक लागत आयेगी । परन्तु मेरा ख्याल है कि इस लाइन पर होने वाले यातायात की दृष्टि से यह पूंजी विनियोग करना सर्वथा उचित है ।

[श्री वर्मन पीठासीन]

बीच में बोलते हुए माननीय मंत्री के सभा-सचिव ने कहा था कि किसी लाइन के विद्युती-

करण के लिये यातायात की मात्रा और विद्युत् शक्ति की प्राप्यता का ध्यान रखा जायगा यदि इन दोनों बातों की दृष्टि से इस रेलवे सम्पर्क पर विचार किया जाय तो मेरा निवेदन यह है कि सम्पूर्ण भारत में कहीं भी कोई भी ऐसी लाइन न होगी जिसे यातायात के लिये खोलते ही विद्युतीकरण की आवश्यकता हो । परन्तु मैं यह कहने का साहस करता हूं कि इस लाइन पर यात्री यातायात की मात्रा का ध्यान रखते हुए यह कहना ठीक है कि इस लाइन से उस से दुगुनी आय होगी जितनी कि आशा की जाती है । अधिक व्यय केवल १.५ करोड़ रुपये है । इतनी आय होते हुए भी रेलवे बोर्ड ने इस लाइन के विद्युतीकरण का विचार क्यों त्याग दिया है, मेरी समझ में नहीं आता । कदाचित् सरकार यह कह सकती है कि यदि हम इस लाइन का विद्युतीकरण भी करें तो भी आवश्यक विद्युत् शक्ति प्राप्त न होगी । यदि निश्चय काफी पहिले कर लिया जाता तो मेरा विचार है कि राज्य सरकार विद्युत् शक्ति की प्राप्यता की व्यवस्था कर देती । कोयले के अत्याधिक मूल्य का ध्यान रखते हुए मेरा सुझाव है कि एरणाकुलम-कोट्टयम् लाइन को डीजिल इंजिनों से बिजली प्राप्त कर के तुरन्त खोला जा सकता है । एरणाकुलम-क्विलोन लाइन पर बिजली के इंजिनों के चालू होने के पश्चात् डीजिल सामग्री को क्विलोन-त्रिवेन्द्रम् क्षेत्र में काम में लाया जा सकता है । अतः मैं निवेदन करता हूं कि रेलवे मंत्रालय इस लाइन के विद्युतीकरण पर विचार करे ।

इस के अतिरिक्त मैं पी० टी० ओ० (विशेष रियायती टिकट) रियायत के बारे में कुछ कहना चाहता हूं ।

श्री अलगेशन : इस पर सामान्य आय-व्ययक की चर्चा में विचार किया जा सकता है ।

श्री ए० एम० थामस : युद्ध पूर्व काल में छुट्टी के दिनों में घर या अन्य स्थान को जाने के लिये सहायक रेलवे यात्रा की प्रणाली लागू हुई थी। वह कुछ वर्षों तक चली और १९४६ में अचानक ही बन्द हो गई। इस सभा में अनेक बार मांग करने पर भी कि वह प्रणाली या उस के स्थान पर कोई अन्य प्रणाली लागू की जाये कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

सभापति महोदय : माननीय सभापति का सुझाव है कि सामान्य आयव्ययक के समय ही इस पर विचार किया जा सकता है।

श्री ए० एम० थामस : मैं रेलवे मंत्रालय से यह जानना चाहता हूँ कि अब क्या स्थिति है, क्योंकि अभी इस विषय में कोई भी निर्णय नहीं हो पाया है।

श्री अलगेशन : पी० टी० ओ० (विशेष रियायती टिकट) से सभी सरकारी कर्मचारी लाभ उठा सकते हैं, अतः यह बात यदि सामान्य आयव्ययक पर की चर्चा के दौरान ही उठाई जाये तो अधिक अच्छा होगा।

श्री ए० एम० थामस : मैं यह कहना चाहूँगा कि स्वयं रेलवे आय-व्ययक में सरकार की यह नीति है कि रेलवे के विशेष रियायती टिकट सभी वर्गों को मिल सकें। माननीय मंत्री के आयव्ययक भाषण से भी इस बात का पता चलेगा कि विद्यार्थी वर्ग, अध्यापक वर्ग एवं अन्य वर्गों को और विभिन्न प्रयोजनार्थ रियायत दी गई है।

मैं यह नहीं समझ सकता कि इस पात्र वर्ग को कैसे छोड़ दिया गया है जब यह बताया जाता है कि मंत्री महोदय इस पर विचार करेंगे। अब चूंकि यह बताया जा चुका है कि सामान्य आयव्ययक या गृह मंत्रालय सम्बन्धी चर्चा में इसे अधिक औचित्यपूर्ण ढंग से इस प्रश्न को उठाया जा सकता है

अतः मैं इस समय इस रियायत का उल्लेख नहीं करना चाहता, फिर भी मैं रेलवे मंत्रालय से इस बात पर अनुरोध करूँगा कि वह इस पहलू पर विचार करे और वित्त मंत्रालय पर वह इस बात का दबाव डाले कि बेचारे केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को ये रियायतें मिलें।

एक और यह सुझाव देना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय जिस समय नई रियायतों के बारे में विचार करेगी, उस समय रियायत के पात्र वर्गों में पत्रकार वर्ग को भी रखे। अन्य राष्ट्रों में भी पत्रकार विशेष रियायती टिकटों से लाभ उठा सकते हैं। यहां इस समय जब कि पंचवर्षीय योजनाएँ चल रही हैं पत्रकारों और संवाददाताओं का देश भर में घूम कर उन योजनाओं के बारे में लोगों को जानकारी देना बहुत आवश्यक है, जिस के लिये उन्हें रियायती टिकट मिलने चाहियें। प्रकाशन और प्रचार की दृष्टि से भी यह बात आवश्यक हो जाती है क्योंकि वे और बातों के साथ साथ रेलवे प्रशासन का सही चित्र लोगों के सामने रख सकते हैं।

श्री अलगेशन : साधु, साधु।

श्री ए० एम० थामस : मैंने देश के कई प्रमुख दैनिक पत्रों में रेलवे विभाग की कार्य कुशलता और इस प्रशासन की क्षमता के सम्बन्ध में कुछ लेख पढ़े हैं। मैं आप को यह भी बता दूँ कि रेलवे मंत्रालय के प्रकाशनों में भी वे बातें देखने को कहां मिलती हैं जो इन पत्रकारों के लेखों में मिलती हैं। सरकार और जनता के हित के दृष्टिकोण से, प्रचार और प्रसार के दृष्टिकोण से आप इस बात पर जरा विचार करें कि पत्रकार समाज को इन रियायती टिकटों से लाभान्वित करना कितना आवश्यक है।

आयव्ययक पर सामान्य चर्चा के दौरान दक्षिण के दो-तीन सदस्यों ने रेलवे मंत्रालय

[श्री ए० एम० थामस]

का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था कि कन्या कुमारी को दक्षिण रेलवे से मिलाना कितना आवश्यक है। यह वास्तव में बहुत ही आवश्यक है, और मुझे इस बात की प्रसन्नता भी है कि मंत्रालय ने तत्सम्बन्धी सर्वेक्षण का आश्वासन भी दिया है। इसी के साथ साथ मैं यह अनुरोध भी करूंगा कि क्विलोन-एरणाकुलम सम्पर्क का एक अनुपूरक सम्पर्क हमें उक्त राज्य के देवीकोल-क्षेत्र के वागान वाले हिस्से में पहुंचा सकेगा अर्थात् देवीकोलम् क्षेत्र जिस पर हमें विचार करना है। इस का यह लाभ होगा कि त्रावनकोर-कोचीन राज्य से जहां के उत्पादन से हम बहुत डालर कमाते हैं, सीधा सम्पर्क बना रहेगा, और वहां से माल बहुत तेजी से विदेशों को भेजा जा सकेगा।

मैंने रेलवे मंत्रालय के समक्ष अपने कुछ सुझाव रखे हैं और मैं आशा करता हूँ कि मुझे इस बात के लिये क्षमा मिलेगी कि मैंने अपने राज्य के लिये ही कुछ कहा है, और मांग की है। मुझे इतना ही कहना है।

श्री जांगड़े (बिलासपुर-रक्षित-अनुसूचित जातियाँ) : जिस शांति के साथ और लोगों की तकलीफों को ध्यान में रखते हुए रेलवे मंत्री महोदय ने बजट पेश किया है और खास कर कम दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों के लिये जो किराया की दरों में कमी की है उस की मैं प्रशंसा किये बिना नहीं रह सकता। इस के साथ साथ देश में जितनी प्रगति हुई है और रेलों ने जितनी तरक्की की है उस को भी देख कर प्रसन्नता होती है। इन सब बातों के साथ साथ मैं रेलवे मंत्री का ध्यान दो तीन बातों की तरफ दिलाना चाहता हूँ। सब से पहले तो मैं बिलासपुर रेलवे कालौनी के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहूंगा। बिलासपुर रेलवे स्टेशन की जनसंख्या करीबन १०,०००

के ऊपर है। वहां पर केवल एक मिडल स्कूल है और सारी कालौनी में कहीं भी हाई स्कूल नहीं है। हमने कई बार मांग की है कि वहां पर एक हाई स्कूल जरूर होना चाहिये लेकिन अभी तक इस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। वहां से हाई स्कूल दो तीन मील के फासले पर है लेकिन वहां पर भी उतने विद्यार्थी होते हैं कि बिलासपुर रेलवे कालौनी के लड़के लड़कियों को भरती करना उन के लिये बहुत ही मुश्किल हो जाता है। वे कहते हैं कि जब हम वहां के लोगों को ही दाखिल नहीं कर सकते तो दूसरी जगहों के लड़कों को कैसे भरती कर लें। बिलासपुर नगर के हाई स्कूल तो जिले की १६ लाख जनता की जरूरतों को पूरा नहीं कर सकते तो रेलवे कालौनी के लड़कों को कैसे भरती करें।

इस वास्ते बिलासपुर रेलवे कालौनी के लिये एक हाई स्कूल नितान्त आवश्यक है। हाई स्कूल खोलना एक पेयॉयिंग कनसर्न है, यह आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद होना है। एक बार आप बिल्डिंग बना लीजिये और फिर हर साल रैकॉरिंग एक्सपेंसिस जो होंगे वे बहुत ही कम पड़ेंगे। इस लिहाज से भी यदि वहां पर एक हाई स्कूल खोल दिया जाय तो गवर्नमेंट को कोई नुकसान नहीं होगा। इस वास्ते मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि बिलासपुर रेलवे कालौनी में एक हाई स्कूल तुरन्त ही खोल दिया जाय जिस से वहां की जनता की बहुत देर से चली आ रही शिकायत दूर हो।

दूसरी बात मैं बिलासपुर भंगी कालौनी के बारे में कहना चाहता हूँ। वहां पर भंगियों की जनसंख्या १,५०० है इस कालौनी में केवल दो तीन नालियां हैं, तीन वाटर पाइप हैं और दो या तीन लैट्रिन्ज हैं। भंगियों को जो

मकान दिये गये हैं उन मकानों में दरारें पड़ गई हैं और कई बार तो वहां पर संप और विच्छृ भी देखने में आते हैं। इस भंगी बस्ती की हालत सुधारना बहुत आवश्यक है और इस ओर भी जल्दी ध्यान दिया जाना चाहिये।

अब मैं भंगी बच्चों की पढ़ाई के बारे में कुछ शब्द कहना चाहता हूं। वहां पर हम देखते हैं कि रेलवे प्राथमिक स्कूलों में और मिडल स्कूलों में भंगियों के बच्चों की फीस माफ नहीं की जाती है, उन को निःशुल्क शिक्षा नहीं दी जाती है। हम देखते हैं कि मध्य प्रदेश में और अन्य जगहों पर जब एक स्कूल में दो तीन भाई बहिन पढ़ते हैं तो छोटी कक्षा में पढ़ने वाले भाई या बहिन की फीस माफ हो जाती है। पर रेलवे स्कूलों में यह फीस माफ नहीं की जाती है। दो तीन साल तक तो यह माफ की गई पर जनरल मैनेजर के अभी हाल के आर्डर के अनुसार उन की फीस माफ नहीं की जाती है। उस पर भी सरकार को ध्यान देना चाहिये। बिलासपुर रेलवे कालौनी में शिक्षकों की हालत भी बड़ी शोचनीय है। मध्य प्रदेश के अन्य स्कूलों के शिक्षकों के वेतन बढ़ चुके हैं परन्तु हमें समझ नहीं आता कि हमारे रेलवे मिनिस्टर या रेलवे शासन द्वारा वहां के शिक्षकों के प्रति क्यों उदासीनता दिखाई जा रही है। आज जब हम प्राथमिक शिक्षा को अनिवार्य करने जा रहे हैं और शिक्षा के मामले में कदम पर कदम बढ़ाते चले जा रहे हैं तो वहां के रेलवे शिक्षकों की अवहेलना की जाये यह बात समझ में नहीं आती है। वहां पर जो २५, ३० साल पुराने जो शिक्षक हैं और उन के इलावा जो ट्रेड शिक्षक भी हैं उन को जो वेतन दिया जाता है वह मध्य प्रदेश के बाकी स्कूलों के अध्यापकों के मुकाबले में बहुत कम दिया जाता है। और इस वास्ते उन के वेतन के एरीयर्स पड़े हुए हैं। रेलवे मंत्री को उन की ओर

जल्दी से जल्दी ध्यान देना चाहिये। अब म रेलवे सर्विस कमीशन के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहना चाहता हूं। रेलवे सर्विस कमीशन कलकत्ता के द्वारा पूर्वी मध्य प्रदेश और उड़ीसा के बहुत ही कम आदमी लिये गये और लिये जाते हैं। पहले भी मेरी यही शिकायत थी और अब भी मेरी यही शिकायत है। इस की तरफ भी मंत्री महोदय को ध्यान करना चाहिये।

यदि मंत्री महोदय नक्शा उठा कर देखें तो उन को पता चलेगा कि अभी तक भी कितने ही हजार वर्ग मील के इलाके में कोई भी रेल की लाइन नहीं है। आप रोहतक से गोहाना पानीपत रेलवे लाइन बनाने पर तो विचार कर सकते हैं और बना भी रहे हैं जिस की दूरी निकट रेल से केवल २० या २५ मील है परन्तु ऐसे इलाकों में जहां पर कि कई हजार वर्ग मील में कोई रेलवे मार्ग है ही नहीं आप कोई भी विचार नहीं कर रहे हैं। यह बात मेरी समझ में नहीं आती। यदि आप नक्शा देखें तो आप पायेंगे कि विजयानाग्राम से बल्लरशाह तक ३०० मील दूर और रायपुर से काजीपेट तक ४०० मील दूर का एक लाख वर्ग मील का इलाका ऐसा है जहां पर कि कोई भी रेलवे लाइन नहीं है। अनूपुरकटनी से डालटनगंज बरवाडीह और रायगढ़ से इलाहबाद सतना तक ५०,००० वर्ग मील से अधिक का इलाका है उस में भी कोई रेलवे मार्ग नहीं है। बिलासपुर से मंडला, द्रुगडोगरगढ़ से मंडलकटनी तक २५, ३० हजार वर्ग मील का क्षेत्र है वहां पर भी कोई रेलवे ट्रैक नहीं है। मैं देखता हूं कि कई घने स्थानों पर जो डिसमेंटल लाइन्स हैं वह पुनः स्थापित की जा रही हैं। उड़ीसा, मध्य प्रदेश, विन्ध्य प्रदेश, मध्य भारत और आन्ध्र के कुछ इस प्रकार के इलाके हैं कि जहां हजारों तथा लाखों वर्ग मील पर रेलवे लाइन नहीं है। मेरी समझ में नहीं आता

[श्री जांगड़े]

कि इतने बड़े गैप को कब पूरा किया जायगा। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र की बहुत पिछड़ी हुई स्थिति है, यहां पर जितनी जल्दी लाइनें खोली जायें उतना ही अच्छा होगा। आप डिस्मॉन्टड लाइनों को पुनः स्थापित कर रहे हैं पर क्या कारण है कि आप इन इलाकों की ओर ध्यान नहीं देते जहां पर कि न सड़कें हैं, न हाईवेज हैं और न कोई और यातायात का साधन है। सरकार क्यों इस तरफ नहीं ध्यान देती यह हमारी समझ में नहीं आता। आसाम की भी यही बुरी हालत है।

रेलवे लाइनों के डबलिंग के सम्बन्ध में भी मुझे कुछ कहना है। अभी नागपुर से रौरकेला या नागपुर से चांपाकोरवा (स्टील प्लांट के लिये), तक डबलिंग करने का विचार किया जा रहा है। मैं समझता हूँ कि डबलिंग में उतना ही खर्च पड़ेगा जितना कि नई लाइन डालने में। अगर हम यह डबलिंग करने के बजाय नये क्षेत्र में से रेलवे लाइन ले जायें तो लाइन की कैपेसिटी भी बढ़ जायगी और वहां वालों को सुविधा भी हो जायेगी। मैं इस बारे में दूसरा सुझाव यह देना चाहता हूँ कि अगर आप नागपुर से चांपाकोरवा तक डबलिंग करना भी चाहते तो उसे नये मार्ग से करिये जिस से कि कुछ नये क्षेत्र खुल सकें और उस क्षेत्र के लोगों को यह सुविधा मिल सके।

अब मैं कटनी जंक्शन के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। लास्ट इयर भी मैं ने स के बारे में कहा था और मिनिस्टर साहब को लिखा भी था। मिनिस्टर साहब ने मेरे पत्र के उत्तर में मुझे लिखा था और यहां भी बतलाया था कि इस की व्यवस्था हो जायेगी। लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं हुआ है। कटनी जंक्शन की हालत तो एक सड़ियल स्टेशन से भी खराब

है। वहां पर सैंकड़ों यात्री बिना टिकट उतरते और चले जाते हैं। उन का चैकिंग नहीं होता। लोगों को वहां पर पांच पांच, छः छः घंटे बैठना पड़ता है। उन को गाड़ियां नहीं मिलतीं। स्टेशन की हालत तनी खराब है और उस पर इतनी धूल उड़ी है कि ऐसा मालूम होता है कि यहां पर दोरों का बाजार लगा है। प्लैटफार्म्स पर धूल उड़ती रहती है। न वहां पानी पीने का इन्तिजाम है न बै ने का न नहाने का और न वहां थर्ड और सैंकिड क्लास के यात्रियों के हरने की जगह है। कटनी एक बड़ा जंक्शन है। उस की तरफ ध्यान देना बहुत जरूरी है।

स के उपरान्त मैं टिकट कलैक्टरों के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। हम रेलवे के कर्मचारियों की संख्या दिनों दिन बढ़ाते जा रहे हैं और उन की तनखाह और फैसिलिटी भी बढ़ा रहे हैं फिर भी आप देखेंगे कि वे अपने कर्तव्य हीन होते जा रहे हैं। वे गाड़ियों पर टिकट चैक नहीं करते पर मैं ने खुद देखा है कि सैंकिड इंटर क्लास के डिब्बों और डाइनिंग कारों में अधिकतर पड़े रहते हैं। इस का परिणाम यह होता है कि रेलवे को रेवेन्यू में करोड़ों रुपये का नुकसान होता है। इस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। टिकट कलैक्टरों और टिकट एग्जामिनरों के ऊपर मैं ने कोई देखभाल करने वाला नहीं देखा। इस सम्बन्ध में अगर हमारी सरकार ध्यान दे तो बहुत कुछ हो सकता है। हमारे कम्युनिस्ट लीडर बैठे हुए हैं, लेकिन यह इन लोगों से कभी यह नहीं कहेंगे कि तुम को वफादारी के साथ अपना कर्तव्य करना चाहिये। ऐसा उपदेश यह कभी उन को नहीं देते।

इस के अलावा मैं आप से हरिजनों के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। यह मैं जानता हूँ कि हमारे मिनिस्टर साहब हरिजनों के

लिये बड़े दयालू हैं और बड़ी उदारता से वे हरिजनों को लेना चाहते हैं। फिर भी जितना होना चाहिये उतना नहीं हो रहा है। इस के कारण का मैंने यहां पर अनुसूचित जातियों के कमिश्नर के विषय में बोलते वक्त जिक्र किया था। कहा जाता है कि इलाहबाद के पब्लिक सर्विस कमीशन द्वारा ८८ जगहों का एडवर्टाइजमेंट किया गया लेकिन हरिजनों को एक भी जगह नहीं दी गई। मैं कहना चाहता हूं टिकट कलेक्ट करने के लिये शैड कुली के लिये, फायर मैन के लिये, कोई खास योग्यता की आवश्यकता नहीं है। इन जगहों के लिये मैट्रिक या ग्रेजुएट की कोई आवश्यकता नहीं होती। अगर कोई मैट्रिक या ग्रेजुएट हो तो मुझे उस का कोई विरोध नहीं है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि इन जगहों के लिये तो इतनी पढ़ाई की जरूरत नहीं है जितनी कि ईमानदारी की। इन जगहों में आप हरिजनों को ले सकते हैं। अगर इन स्थानों में हरिजनों को लिया जाय तो उन की संख्या बढ़ सकती है।

कहा जाता है कि क्लास ४ में हरिजनों की संख्या २५ और ४२ प्रतिशत है। ये लोग भंगी और झाड़ू देने वाले लोग हैं। इन में हरिजनों की संख्या इसलिये ज्यादा है कि और कोई वर्ग इस काम को नहीं करना पसन्द करते। पहले अंग्रेजों के जमाने में शैड कुली और फायर मैन में हरिजनों की संख्या ज्यादा होती थी। इस का कारण यह था कि उस समय ये पोस्टें हीन समझी जाती थीं। इसलिये ऊंची जाति के लोग उस में नहीं जाते थे। अब इन जगहों की और सुविधायें और तनखाहें बढ़ गयी हैं। इसलिये अब इन जगहों पर और लोग भी जाने लगे हैं और हरिजनों की संख्या कम पड़ गयी है। क्लास ४ में तो जब तक कोई और भाई भंगी और झाड़ू देने का काम नहीं लेते तब तक हरिजनों की संख्या ज्यादा

बनी रहेगी। परं जहां तक क्लास ३ की पोस्टों का सम्बन्ध है, असिस्टेंट स्टेशन मास्टर और टिकट कलेक्टर और टिकट एग्जामिनरों की पोस्टों का सम्बन्ध है उन में हरिजनों की संख्या नहीं के बराबर है। मैं कहना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में आप उसी प्रकार से करें जैसा कि गृह मंत्रालय ने किया है। तीन चार महीने पहिले यहां १८० असिस्टेंटों के लिये इम्तिहान हुआ। उस में केवल २४ लिये गये। पर उन में एक भी हरिजन नहीं आ सका। मैं चाहता हूं कि हरिजनों के लिये अलग परीक्षा ली जाये जिस में केवल हरिजन ही कम्पीट कर सकें। अगर ऐसा किया जायगा तो हरिजनों की संख्या बहुत ज्यादा बढ़ जायेगी। जनरल हिन्दुओं के साथ अगर उन को कम्पीट करना होगा तो वे उन की बराबरी में नहीं पहुंच सकेंगे। हमारे गृह मंत्रालय ने यह किया है कि इतनी पोस्टों के लिये हरिजनों के सिवा और किसी को नहीं लिया जायेगा। अगर रेलवे विभाग में भी ऐसा किया जाय तो उन की संख्या बढ़ सकती है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय इस पर ध्यान देंगे।

इस के उपरान्त मैं रायपुर और धातरी लाइन के बारे में कहना चाहता हूं। यह एक छोटी लाइन है। सरकार ने कहा है कि हम छोटी लाइनों को बढ़ावा नहीं देना चाहते। यह ४८ मील का सफर है और इस में मुसाफिरों को सात आठ घंटे लगते हैं। हर स्टेशन पर गाड़ी घंटे आध घंटे खड़ी रहती है। इस की हालत अभी तक नहीं सुधरी है। मैं चाहता हूं कि रायपुर से रायगढ़ तक या डूंगर गढ़ से राय गढ़ तक एक शटल गाड़ी चलायी जाय युद्ध के पूर्व यह चलती थी। और कलकत्ता से नागपुर तक एक जनता गाड़ी चलायी जाय। लेकिन जब हम इस के लिये कहते हैं तो कहा जाता है कि हमारे

[श्री जांगड़े]

पास कोचेज नहीं हैं। अन्य स्थानों के लिये कोचेज उपलब्ध हो जाती हैं लेकिन इस क्षेत्र के लिये कोचेज उपलब्ध नहीं होती। मैं कहना चाहता हूँ कि इलाहबाद के लिये दक्षिण से और मध्य प्रदेश से हजारों यात्री रोज जाते हैं। बिलासपुर से इलाहबाद जाने वाली कोई गाड़ी नहीं है। क्यों न बिलासपुर से इलाहबाद के लिये एक गाड़ी चलायी जाये। बिलासपुर से बीना जाने के लिये भी एक गाड़ी होनी चाहिये। इस यात्रा में लोगों को ६ या ७ घंटे तक पड़े रहना पड़ता है। बीना से कटनी तक और कटनी से बिलासपुर तक दो गाड़ियां अलग अलग हैं। अगर इन दोनों को मिला कर एक कर दिया जाय और एक गाड़ी सीधी बिलासपुर से बीना जाय तो लोगों को इस से बहुत सुविधा हो सकती है और १२ से १४ घंटे में यह सफर पूरा हो सकता है जिस के लिये पूरे २४ घंटे बिताने पड़ते हैं। मैं आशा करूंगा कि मंत्री साहब इस तरफ ध्यान देंगे। इस से लोगों को दिल्ली राजस्थान तथा उत्तर भारत आने जाने में बहुत सुविधा होगी। नहीं तो लोगों को तीन तीन चार चार दिन रास्ते में लग जाते हैं और बहुत तकलीफ होती है। इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय ध्यान देंगे, ऐसा मेरा विश्वास है।

श्री आल्लेकर (उत्तर सतारा) : मेरा यह निवेदन है कि रेलवे बोर्ड रेल पथों को बढ़ाने और इस सम्बन्ध में अपनी योजना का पुनर्नवीकरण करने का कदम उठाये। रेलवे की वर्तमान व्यवस्था माल तथा यात्री यातायात में पूरी नहीं उतर पाती है। यदि हम आगामी २३ वर्षों में उत्पादन को दो गुना करना चाहते हैं तो यह काम तभी हो सकता है जब हम इस बीच रेल-पथों का दूना निर्माण करें। दूसरे शब्दों में यह कहा जायगा कि आगामी २३ वर्षों में कुल ३५,००० मील

लम्बी लाइनें बनाई जायेंगी जो १२,६६,००० वर्ग मील क्षेत्र में बिछेंगी। कहने का यह तात्पर्य है कि प्रति ३७ वर्ग मील क्षेत्र में एक-एक मील लम्बी लाइन बनेगी। इंग्लैंड में प्रति ४½ वर्ग मील क्षेत्र में एक एक मील लम्बी लाइन है। यदि हमारा यही कार्यक्रम रहा तो हम राष्ट्रीय आय को बढ़ा सकेंगे। जब तक हम यातायात-परिवहन के साधन नहीं बढ़ा सकते तब तक हम बाकी योजना को पूरा नहीं कर सकते। इस सम्बन्ध में मैं यह सुझाव दूंगा कि आप प्रति वर्ष १,५०० मील लम्बी लाइनें बनाते जायें ताकि आप निश्चित अवधि में लक्ष्य को पूरा कर सकें। इसी गति से काम करते हुए आप प्रत्येक प्रान्त की मांग को पूरा कर सकते हैं। मेरे प्रान्त के बारे में कहा गया है कि कोंकण रेलवे का राष्ट्रीय महत्व है, अतः इस का और करड़-चिपलुन रेलवे का निर्माण करना पड़ेगा। कोड़ेगांव-सतारा रेलवे का, जिस का सर्वेक्षण हो चुका है, निर्माण प्रारम्भ होना चाहिये। पांच वर्ष बाद कोयना घाटी परियोजना २,४०,००० किलोवाट बिजली पैदा कर सकेगी। इस से करड़-चिपलुन रेलवे, जो देश और कोंकण को मिलायेगी, को कुछ और भी महत्व प्रदान होगा। इस से उक्त परियोजना के उस ओर के क्षेत्र तथा दक्षिण रेलवे का भी विद्युतीकरण हो सकेगा।

मेरे क्षेत्र में लोनांद-फाल्टन-अक्लुज कुर्दवाड़ी खण्ड यातायात की दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण है। यदि इस क्षेत्र में रेलवे लाइन का निर्माण होगा तो वर्तमान ३-४ चीनी के कारखानों और भावी कारखानों से अधिक आय प्राप्त हो सकेगी और वहां के लोगों को भी काफी लाभ होगा। इस रेलवे के निर्माण से हमारे देश के उद्योगीकरण में बहुत हद तक सहायता मिल सकेगी। कोड़ेगांव-सतारा रेलवे के बारे में मैंने सुझाव

दिया है कि यह जिले के मुख्यालय सतारा को वर्तमान लाइन से मिलायेगी। इस लाइन का सर्वेक्षण बहुत पहिले हो चुका है परन्तु उस पर अभी कार्य आरम्भ नहीं हुआ है। हम ने रेलवे की पुनर्व्यवस्था का एक बहुत बड़ा काम पूरा कर दिया है। अब हमें रेलवे लाइनों का विस्तार करना है। रेलवे लाइनों को दोहरा करने की अखिल भारतीय योजना के साथ साथ इस काम को भी शीघ्र ही प्रारम्भ कर देना चाहिये। ऐसा करने से बेकारी की समस्या भी बहुत कुछ हल हो जायेगी।

दूसरी बात में यह कहना चाहता हूँ कि सब रेलों पर पार्सलों और सामान की भाड़े की दरें एक सी कर दी जायें। मैं देखता हूँ कि पश्चिमी रेलवे और मध्य रेलवे पर एक मन दूध के १५० मील के लिये केवल आठ आने लगते हैं, जब कि दक्षिणी रेलवे पर एक रुपया आठ आने लगते हैं। सब रेलें संघ सरकार की हैं और सब के लिये एक ही रेलवे प्रशासन है। अतः प्रभारों के सम्बन्ध में भी एकरूपता वांछनीय है। मैं निवेदन करता हूँ कि माननीय रेलवे मंत्री इस पर विचार करें।

बारसी लाइट रेलवे पर १२.५ प्रतिशत जो अतिरिक्त प्रभार लिया जाता है, उस को अब समाप्त कर देना चाहिये, क्योंकि अब इस को कायम रखने का कोई उचित कारण नहीं प्रतीत होता।

एक बात और है जिस की ओर मैं माननीय मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। कृषकगण अथवा उपभोक्ताओं को बिल्टियां देने में बड़ा विलम्ब किया जाता है। कभी कभी तो इस काम में महीनों लग जाते हैं। इस तरह वे उन औजारों अथवा इंजनों का उपयोग करने से वंचित रह जाते हैं और उन को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि इस सम्बन्ध

में एक आदेश जारी कर दिया जाये कि इन मामलों में व्यर्थ का विलम्ब न किया जाये, ताकि उपभोक्ता उन चीजों को ठीक समय पर प्राप्त कर सकें।

दूसरी बात इस सम्बन्ध में यह है कि रेलवे श्रमिकों को अपने काम में बड़ी सावधानी रखनी चाहिये। चीनी, शीशा, तथा मशीनरी सम्बन्धी अनेक नाजुक चीजें असावधानी पूर्वक चढ़ाने व उतारने से टूट जाती हैं और इस तरह से केवल निर्माता अथवा उपभोक्ता को ही नुकसान नहीं होता, अपितु रेलवे को भी काफी नुकसान होता है, क्योंकि रेलवे को उस की क्षतिपूर्ति अदा करनी पड़ती है। अतः एक आदेश जारी कर दिया जाना चाहिये कि रेलवे श्रमिक नाजुक चीजों के सम्बन्ध में विशेष सावधानी बरतें।

रेल-दुर्घटनाओं से बचने के लिये यह अत्यावश्यक है कि रेलवे लाइनों, पथों, पुलों की जांच करने में और भी अधिक सावधानी बरती जानी चाहिये।

मैं एक और सुझाव सम्पूर्ण परिवहन विभाग के संगठन के सम्बन्ध में भी देना चाहता हूँ। यदि रक्षा मंत्रालय वायु-बल, नौ-बल और सेना-बल तीनों की व्यवस्था कर सकता है तो फिर रेलों, पोत-निर्माण, वायु-पथों और राष्ट्रीय राजमार्गों को भी एक ही परिवहन मंत्रालय के अधीन क्यों नहीं कर दिया जाता? मुझे आशा है कि ऐसा होने से समस्या के हल होने में सहायता मिलेगी और जनता इन वर्द्धमान दरों के प्रति इतना रोष प्रकट नहीं करेगी। वस्तुतः दरों में जो कुछ वृद्धि की गई है, वह वृद्धि ऐसी नहीं है जिस से लोगों को परेशानी उठानी पड़े। यदि हम इंग्लैंड या रूस जायें, तो हम देखेंगे कि वहां किराये की दरें यहां से बहुत अधिक हैं। यदि रेलों में और अधिक सुविधाओं की व्यवस्था कर दी जाती है, तो मेरे विचार

[श्री आलतेकर]

में यह व्यवस्था किसी प्रकार भी समाज की समाजवादी रूप रेखा के विरुद्ध नहीं जायेगी । यदि साम्यवादी रूस में किराये की वर्द्धमान दरें हैं, तो फिर इस देश में ही उन के प्रति आपत्ति क्यों उठाई जाये । लम्बी यात्रा करने वालों को अधिक सुविधा की आवश्यकता होती है । ट्रकों और अन्य गाड़ियों में भी यह होता है कि प्रथम कुछ मीलों का अधिक किराया लिया जाता है । मुझे आशा है कि यदि यात्रियों को और अधिक सुविधायें दी जायें और अगले २० या २५ वर्षों में लाइनों का खूब विस्तार किया जाय तो जनता ऐसी प्रस्थापनाओं के प्रति कोई आपत्ति नहीं करेगी ।

श्री पी० रामस्वामी (महबूबनगर—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : मैं हैदराबाद स्टेट से आता हूं । पहले हिन्दुस्तान के अन्दर हैदराबाद स्टेट की एक खास हैसियत थी और वह चौथा सिटी कहलाता था । इतना ही नहीं वहां पर सिकन्द्राबाद एन० एस० रेलवे का हेड-क्वार्टर था जो कि उस जमाने की फर्स्ट क्लास रेलवे थी । ब्रिटिश राज्य के जमाने में वह मिल्टरी की सर्जन कमान्ड का हेड क्वार्टर भी था । उस की जो भी इम्पोर्टेंस उस जमाने में थी वह इन्डीपेन्डेन्स होने के बाद नहीं रही । एक्स एन० एस० रेलवे को सेन्ट्रल रेलवे में मिला देने से तो उस की पोजीशन और भी खराब हो गई है । आज वहां पर अनएम्पलायमेंट इतना बढ़ गया है कि हजारों की तादाद में लोग बेकार हो गये हैं । आज कल वहां पर गरीब आदमी तो रह ही नहीं सकता है । जो लोग वहां पर पहले किराये के मकानों में रहते थे उन से अमीर लोग डेढ़ डेढ़ हजार और दो दो हजार रुपया पगड़ी दे कर किरायानामा अपने नाम करवा लेते हैं । अब तो वह गरीब लोगों के रहने की जगह ही नहीं रह गई है ।

जो रेलवे का रिग्रुपिंग हुआ है उस के अन्दर बहुत बड़ी गलती हुई है । आज बम्बई में सेन्ट्रल और वैस्टर्न दोनों रेलवेज का हेडक्वार्टर रक्खा गया है । बेहतर तो यह होता कि उन में से सेन्ट्रल को सिकन्द्राबाद में रक्खा जाता । वहां पर हर तरह की सहूलियत मौजूद है । वहां पर जितनी एलेक्ट्रिसिटी जितना फ्यूएल और जितना वाटर चाहिये मिल सकता है । वहां पर काफी प्लेटफार्म्स भी हैं । लेकिन नहीं मालूम क्यों बम्बई ऐसी कन्जेस्टेड एरिया में दो रेलवेज के हेडक्वार्टर्स रख कर हैदराबाद स्टेट की एक्स० एन० एस० रेलवे के आफिसर्स को वहां से बम्बई ले जा कर दिक्कतों का सामना करने के लिये रख दिया है । इतना ही नहीं इन्ट्रेशन की वजह से स्टाफ को भी बड़ी दिक्कत हो गई है । सेन्ट्रल रेलवे और एक्स० एन० एस० रेलवे के सिस्टम में पहले बहुत फर्क था । जो तरीका पहले एन० एस० रेलवे में था वह मैं आप को बतलाना चाहता हूं । पहले एन० एस० रेलवे के क्लर्कों की सीनियारिटी को देखते हुए उन में से आडिट इन्स्पेक्टर को चुना जाता था । दस पन्द्रह साल तक काम करने के बाद प्रोबेशनर इन्स्पेक्टर उन को बना दिया जाता था । उन का लियेन क्लेरिकल स्टाफ से खत्म हो जाया करता था और चार पांच साल काम करने के बाद उन को ऐग्जामिनेशन ले कर आफिशिएटिंग आडिट इन्स्पेक्टर बना दिया जाता था और इस तरह से वैकेन्सीज भर ली जाती थीं और २३, २४ साल काम करने के बाद वह २०० से ३५० रु० के ग्रेड में पहुंच जाते थे । जब पहली दिसम्बर, १९५१ को इन्ट्रेशन हुआ तो उन लोगों की २०० से ३५० रु० के ग्रेड को और उन की २३, २४ साल की सर्विस को न देखते हुए उन को एक दम से ५५ से १३० रु० की ग्रेड में

ला कर डाल दिया गया है। यह कितना बड़ा अन्याय उन लोगों के साथ हुआ है। ऐसी हालत उन की हो गई कि मानो २३, २४ साल तक उन्होंने ने कोई काम ही नहीं किया। इतने दिनों नौकरी करने के बाद उन की जिम्मेदारियां बढ़ गईं, उन की जरूरतें बढ़ गईं, लेकिन इतने एक्सपीरियेंस के बाद भी उन को ५५ से १३० की ग्रेड में डाल देना उन के साथ बड़ी ज्यादाती है। साढ़े तीन साल से वे लोग अपील कर रहे हैं, लेकिन उन की कोई सुनवाई नहीं होती है। हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने कई जगह लोगों को एश्यो-रेन्स दिया है कि रेलवे इन्ट्रेशन की वजह से किसी को कोई तकलीफ नहीं होगी और किसी के हक को नजरअन्दाज नहीं किया जायेगा, लेकिन २५, २६ साल तक नौकरी करने के बाद जो आदमी २०० से ३५० की ग्रेड में पहुंचता है उस को एक दम से १०० रुपये पर ला कर पटक देना कहां का इन्साफ है। एक दम से उस को ५०, ६० परसेन्ट का नुकसान हो जाता है और उस की सारी सीनियारिटी और सैलेरी मारी जाती है। ऐसी हालत में कैसे वह गरीब अपनी जिन्दगी बसर कर सकते हैं और अपने काम को अंजाम दे सकते हैं। इस पर हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब को ध्यान देना चाहिये।

इन्ट्रेशन के पहले मैंने एन० एस० रेलवे में बहुत सफर किया है और मैंने उस की पहले की हालत को देखा है। थोड़े ही दिन पहले उस में बड़े अच्छे डिब्बे मंगाये गये थे, उन में फैंस वगैरह सारी सहूलतें थीं लेकिन इन्ट्रेशन के बाद वह डिब्बे न जाने कहां गये। मैं जब भी दिल्ली आता हूं तो देखता हूं कि जो सैकेन्ड और थर्ड क्लास के डिब्बे हम को मिलते हैं वह पहले वाले नहीं हैं। उन की जगह पर आज जी० आई० पी० के और एम० एण्ड एस० एम० के पुराने

डिब्बों को लगा दिया है। यही नहीं थर्ड क्लास के जो डिब्बे पहले बहुत अच्छी हालत में थे, अब उन की हालत बहुत खराब हो गई है स्टेशन और वेटिंग रूम्स भी बहुत गन्दी हालत में पड़े हुए हैं। एमेनेटीज की भी यही हालत है।

सिकन्दराबाद एक डिवीजनल हैडक्वाटर है। पहले उस स्टेशन को रेलवे यात्री ही इस्तेमाल करते थे लेकिन आज वहीं से बस ट्रांसपोर्ट भी चलती है। वहीं पर जो ठहरने की जगह है वहां पर बहुत ही भीड़ लगी रहती है वहां पर इतनी गंदगी पड़ी रहती है कि आप वहां पर जा कर बैठ भी नहीं सकते। इतना ही नहीं वहां पर नवाब शाही के जमाने में प्लेटफार्म पर थोड़ी बहुत छत थी और वह उतनी ही आज भी है। जो भी ट्रेन आती है उस का ४/५ हिस्सा छत के बाहर ही रहता है और इस छत का केवल फर्स्ट और सैकेन्ड क्लास के यात्री ही फायदा उठा सकते हैं, सारे का सारा बाकी प्लेटफार्म खुला है। इस वास्ते जरूरत इस बात की है कि इस सारे के सारे प्लेटफार्म पर छत डाली जाये ताकि तमाम यात्रा करने वाले मुसाफिरों को फायदा पहुंच सके। बैठने का कोई इंतजाम न होने के कारण जो भी मुसाफिर वहां आते हैं उन को बेंचों पर बैठ कर ही रात गुजारनी पड़ती है। वहां पर लैट्रिन्स का भी कोई अच्छा इन्तजाम नहीं है। करनूल महबूबनगर स्टेशन की भी यही हालत है। वहां पर प्लेटफार्म के ऊपर छत डालने की जरूरत है। मुझे मालूम है कि कई बार तो मैं गाड़ी में जगह ढूँढते ढूँढते ही भीग गया था। इस वास्ते मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूं कि वे इस तरफ ध्यान दें और कुछ न कुछ इस बात का इंतजाम जरूर करें। मैं अपने परसनल एक्सपीरियेंस से बताता हूं कि कई बार जब मैं जड़चरला से गाड़ी में चढ़ने के लिये स्टेशन पर आया तो वेटिंग रूम

[श्री पी० रामस्वामी]

न होने की वजह से मुझे काफी रात तक जब तक कि मुझे गाड़ी नहीं मिली बेंच पर बैठ कर बिना छत के ही गुजारनी पड़ी । मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री इस ओर जरूर ध्यान देंगे ।

अध्यक्ष महोदय अभी दो तीन साल हुए लालागुडा में जहां पर कि ६० प्रतिशत वर्कमैन रहते हैं बहुत दरखास्तें देने के बाद १९५२ में मिडिल स्कूल हाई स्कूल बना दिया गया । मगर उस हाई स्कूल की हालत इतनी खराब है जिस को कि मैं बयान नहीं कर सकता । एक रेलवे की इंस्टीट्यूट के अन्दर कुछ हट्स के अन्दर यह स्कूल चलाया जा रहा है । तीन चार साल से हम दरखास्तें कर रहे हैं कि इस स्कूल के लिये किसी पक्की बिल्डिंग का इन्तजाम किया जाय लेकिन उस की तरफ अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया गया है । हम देखते हैं कि इस साल के बजट के अन्दर भी इस काम के लिये कोई भी रुपया नहीं रखा गया है । मैं यहां पर एक बात बताना चाहता हूँ । जहां पर यह स्कूल है उस से कोई ५० या ६० गज की दूरी से रेल गाड़ी गुजरती है । खुदा न करे अगर उस गाड़ी की कोई चिंगारी न हट्स पर पड़ जाये तो जल कर राख हो जायेंगी । इस वास्ते मेरी मंत्री महोदय से यह प्रार्थना है कि वे किसी न किसी तरह गुंजायश निकाल कर इस स्कूल के लिये एक पक्की बिल्डिंग जरूर बनवा ।

अध्यक्ष महोदय जी मैमोरेण्डम हैदराबाद के मेम्बरों की तरफ से पेश किया गया है और जिस में रेलवे लाइनें बिछाने और दूसरी कई बातों का जिक्र किया गया है मैं उस की हिमायत करता हूँ और आशा करता हूँ कि गवर्नमेंट उस पर जल्दी से जल्दी गौर करेगी । इस के साथ ही साथ मैं प्रार्थना करता हूँ कि निजामाबाद, रामगुण्डम से रायपुर

वाया बलायदुला (बस्तर स्टेट) तक एक रेलवे लाइन बिछा दी जाय तो लोगों को और रेलवे को बहुत ही फायदा होगा । इस के बारे में श्री जांगड़े ने भी कहा है और मैं फिर कहता हूँ कि ऐसा करने से न सिर्फ लोगों को ही फायदा होगा बल्कि रेलवे को भी इस से फायदा पहुंचेगा ।

श्रीमती उमा नेहरू (जिला सीतापुर व जिला खेरी-पश्चिम) : मैं रेलवे मंत्री को बहुत मुबारकबाद देती हूँ कि उन्होंने ने अपने बजट में लोगों को एमिनिटीज और कनसेशनज देने का फैसला किया है । लेकिन यह सब देखने के बाद मैं इस बजट को इस नजर से देखती हूँ जब हम एक वैलफेयर स्टेट बनाने जा रहे हैं और हमारा इरादा एक सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसायटी कायम करना है और इस के साथ ही साथ जब मैं अपने पांच साला प्लान पर नजर डीढ़ती हूँ तो मुझे ऐसा दिखाई देता है कि हमें रेलवे में अभी बहुत उन्नति और तरक्की करनी है । जब मैं पांच साला प्लान को देखती हूँ तो मुझे ऐसा लगता है कि जितनी तेजी से हमें उस प्लान के मुताबिक चलना चाहिये था हम उतनी तेजी से नहीं चल पा रहे हैं । सारा रेलवे का नक्शा मेरे सामने है और जितनी रेलवे लाइनें बनाई जा रही हैं और जितनी प्रोडक्शन हो रही है और जितने और बातें हो रही हैं इन सब बातों के होते हुए भी हम आज भी यह शिकायत होती हुई देखते हैं कि चारों तरफ छोटे स्टेशनों से हमारा माल नहीं निकल सकता है । कभी कभी तो गुड़ नहीं निकल सकता है और कभी दालें नहीं निकल सकती हैं । न वैगंज की कमी के बारे में कई बार बड़े बड़े अफसरों को लिखा गया है और जो जवाब हमारे पास आता है वह यह है कि अंडर कंसिड्रेशन है । लेकिन पता नहीं कि कब तक यह चीज अंडर कंसिड्रेशन

रहती है और कब फैसला किया जाता है। यही होता है कि कई वर्ष बीत जाते हैं लेकिन कोई भी फैसला नहीं हो पाता है। एक कहावत है कि उम्मीद पर दुनिया कायम है और कभी न कभी चीज मिल ही जायेगी। आप सोशलिस्टिक स्टेट बनाने जा रहे हैं लेकिन मैं आप को बता देना चाहती हूँ कि सोशलिस्टिक स्टेट कायम करने वाले इतने हल्के कदम नहीं बढ़ाया करते जितने कि आप बढ़ा रहे हैं। इस वास्ते आप को तेज कदम बढ़ाने चाहियें। इसके साथ ही साथ मैं आपको यह भी बता देना चाहती हूँ कि अगर आप सोशलिस्टिक पैटर्न आफ स्टेट बनाना चाहते हैं तो आप को नीचे से ऊपर की तरफ चलना होगा न कि ऊपर से नीचे की तरफ। जितने भी थर्ड क्लास में गरीब लोग सफर करते हैं या जो मिडिल क्लास लोग हैं सब से पहले आप को उन की भलाई के काम करने चाहियें और जितने भी पैसे वाले या धनी लोग हैं आप को जरूर बेरहमी से उन के ऊपर टैक्स लगाने चाहियें। उन से आप यह टैक्स वसूल भी कर सकते हैं, और जो कनसेशन आप को देने हैं वे आप नीचे दर्जे के लोगों को दे सकते हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए जब मैं बजट को देखती हूँ या जब मैं इन बोगीज और इस क्लासिफिकेशन को देखती हूँ तो यह पाती हूँ कि कभी तो सैकेंड क्लास को फर्स्ट क्लास कर दिया जाता है और कभी फर्स्ट क्लास को सैकेंड क्लास कर दिया जाता है। आप ने इस हाउस में ही कहते हुए सुना है कि इस काम पर कोड़ों पया इधर से उधर हम कर रहे हैं, सिर्फ इसलिये कि यह फर्स्ट क्लास हो तो यह सैकेंड क्लास हो और यह सैकेंड क्लास हो तो यह फर्स्ट हो।

श्री अलगेशन : बिल्कुल गलत बात है।

श्रीमती उमा नेहरू : आप जो कह रहे हैं सही कह रहे हैं लेकिन मैं देख रही हूँ

कि आप ने तीसरे दर्जे में जहां पंखे लगा दिये हैं वहां आज भी हालत यह है कि थर्ड क्लास के डिब्बों में जहां २५ आदमियों के बैठने की जगह होती है पचास आदमी बैठते हैं। अगर २५ की जगह है तो ५० टिकट इश्यू कर दिये जाते हैं। कभी ऐसा नहीं होता कि अगर २५ की जगह है तो सिर्फ २५ ही टिकट दिये जायें। इसलिये जो पंखे हैं वे हमारे लिये बेकार होते हैं।

दूसरे जब हम सैकेंड क्लास में सफर करते हैं जो कि फर्स्ट क्लास से कनवर्ट किये गये हैं, तो दिखाई देता है कि कहीं पानी नहीं है तो कहीं शीशा ही नदारद है। मैं आप से अलग नहीं हूँ और न मैं आप का क्रिटिसिज्म करती हूँ। मैं तो समझती हूँ कि हम और आप सब एक हैं और हम को अपनी कमजोरियों को दूर करना चाहिये। मैं तो आप को कांस्ट्रक्टिव सजेशन देना चाहती हूँ। मैं यह तो जरूर कहूंगी कि जो चीजें हो रही हैं वे गलत नहीं हैं। मैं ने पहले भी कहा था और आज भी कह रही हूँ कि जो खराबियां हैं उन को हम हटायेंगे। कुछ उलट फेर तो हम कर रहे हैं। मिनिस्टर साहब से मुझे यह कहना है।

अभी एक अनरेबिल मैम्बर ने रशिया की और दूसरी दूसरी बातें कहीं। मैं आप से कहना चाहती हूँ कि आप टैक्स लें लेकिन साथ ही साथ हम को सारी फैसिलिटीज दें तो टैक्स देना बुरा नहीं लगता लेकिन जब हम को नेसेसिटीज आफ लाईफ नहीं मिल रही है और फिर भी टैक्स लगता है तो हमको तकलीफ-देह मालूम होता है। इसलिये मैं आप से कहूँ कि इन चीजों पर हमें ख्याल रखना चाहिये।

अभी हाल में मैं चीन गई थी और मैं ने वहां पर रेलों को गौर से देखा। वहां पर रेलों में इतनी सफाई है कि जितनी मैं ने

[श्रीमती उमा नेहरू]

कहीं देखी नहीं। वहां पर मैंने कमाल की कोचेज देखीं। वहां पर बच्चों वाली औरतों के लिये एक खांस कोचेज होती है जिनमें सिर्फ बच्चे वाली औरतें बैठ सकती हैं उनको मदर्स कोचेज कहते हैं। उन कोचेज में मदर्स को हर तरह की फैसिलिटीज दी जाती हैं। लेकिन जिन औरतों के बच्चे नहीं होते वे उनमें नहीं बैठ सकतीं। इस तरह से वहां के लोग हमसे ज्यादा तरक्की कर रहे हैं। अगर हम भी उन लाइनों पर चलें तो हम भी आगे बढ़ेंगे। हमको इन बातों का ख्याल रखना चाहिये। दूसरे मैं देखती हूँ कि हमारे आदमी भी कुछ ऐसे हैं जो गाड़ी को गन्दा कर देते हैं। इसके लिये तो मैं आपको कुछ नहीं कह सकती। यह जरूर है कि हमारे मिनिस्टर साहब ने बहुत कोशिश की है, और रेलवे आफिसर्स भी बहुत कोशिश करते रहते हैं। लेकिन अच्छा यह हो कि ट्रैवलिंग पब्लिक यह कहे कि जो आप कर रहे हैं वह सही कर रहे हैं मैं चाहती हूँ कि मिनिस्टर साहब इस तरफ गौर से देखेंगे मुमकिन है कि जिस गाड़ी में मिनिस्टर साहब जाते हों वह साफ रहती हों या अगर वह मामूली दरजे से भी सफर करते हों तो वह साफ रहता हो। अफसर लोग उन की गाड़ी को देखने आवेंगे। मैं मैम्बर पार्लियामेंट हूँ। जब मैं जाती हूँ तो लोग आते हैं। कोई चटखनी देखता है कोई कुछ देखता है लेकिन मैं उन लोगों को देखती हूँ जो कि मैम्बर पार्लियामेंट नहीं। उनके लिये यह सहूलियतें नहीं हैं। अगर आप सोशलिस्टिक पैटर्न की सोसायटी बना रहे हैं तो उसमें तो यह होना चाहिये कि आपको गरीब से गरीब आदमी का उतना ही विचार करना चाहिये जितना कि आप मैम्बर पार्लियामेंट का करते हैं। यह दो तीन चीजें मुझे आपसे कहनी थीं। मैं सही चीज कह रही हूँ।

मेरी कास्टोट्यूएन्सी बहुत प्रोडक्टिव है। उसके वास्ते भी मुझे कुछ कहना है। मेरे पास मिनिस्ट्री से खत आते रहते हैं और मैं भी उस उम्मीद में हूँ कि चीजें होंगी। मैं यह कहना चाहती हूँ कि ट्रांसपोर्ट इतना होना चाहिये कि जो प्रोडक्शन होता है उसको हटाया जा सके। मैं देखती हूँ कि कई जगह जहां प्रोडक्शन होता है वहां पर रेलवे स्टेशन भी नहीं हैं। उनका भी बन्दोबस्त करना चाहिये। अगर प्रोडक्शन फैलता है तो ट्रांसपोर्ट को भी फैलना चाहिये। ये दोनों चीजें बराबर चलती रहेंगी तो मुझे यकीन है कि जो आपका पांच साल का प्लान है उसमें कामयाबी होगी। मैं इतना ही कहना चाहती हूँ कि ये चीजें सही हों।

मैं सुनती हूँ कि फर्स्ट क्लास सैकेंड क्लास हो जायगा और इंटर सैकेंड क्लास हो जायगा। मैं तो यह चाहती हूँ कि ये नाम ही न रहते। मैं जब देखती हूँ कि कोई फर्स्ट में चल रहा है कोई सैकेंड में चल रहा है और कोई थर्ड में चल रहा है, तो तकलीफ होती है। अगर यह क्लासिफिकेशन हट जाता तो ज्यादा अच्छा होता। मैं अपने भाई से कह देना चाहती हूँ कि सरकार जितना पैसा चाहती है हम देने को तैयार हैं लेकिन हमको सब फैसिलिटीज तो दीजिये। आप हमको पूरी नेसेसिटीज आफ लाइफ दीजिये। फिर टैक्स देने में भी मजा आता है। लेकिन जब खाने को नहीं है और खाली टैक्स ही टैक्स है तो परेशानी होती है। लेकिन मुझे सरकारसे पूरी हमदर्दी है क्योंकि वह सोशलिस्ट पैटर्न की सोसाइटी बनाना चाहती है और इसके लिये मैं उसे मुबारकबाद देती हूँ।

श्री बीरेन दत्त (त्रिपुरा—पश्चिम) :
त्रिपुरा के बारे में हमने जब कभी यह प्रश्न उठाया कि वहां पर भी लोक तन्त्रात्मक

शासन की स्थापना की जाये, तो उस के उत्तर में यह बताया गया कि त्रिपुरा राज्य एक सामरिक क्षेत्र में स्थित है, अतः वहां लोकतन्त्र की स्थापना नहीं की जा सकती। त्रिपुरा को सामरिक महत्व का स्थान बताने पर भी, रेलवे मंत्रालय ने उस के प्रति इतनी उपेक्षा क्यों दिखाई है यह मेरी समझ में नहीं आता। पहले रेलवे मंत्री ने ऐसा आश्वासन दिया था कि त्रिपुरा को भारत के अन्य भागों से मिलाने वाली एक रेलवे लाइन बनाई जायेगी किन्तु अब हम इस दिशा में कुछ भी नहीं होता देख रहे हैं। यातायात के साधनों के अभाव से हमें अपने सामान का निर्यात करने तथा बाहर से सामान मंगाने में काफी असुविधा होती है, क्योंकि प्रत्येक काम विमानों द्वारा ही होता है। जो चीज हम खरीदते हैं, वह बहुत तेज भाव पर मिलती है और अपनी चीजों को बेचते समय हमें उन का बहुत कम मूल्य मिलता है। राज्य के सारे लोगों की आर्थिक स्थिति बहुत गिर गई है। हम अनेक विकास संबंधी परियोजनाओं, इत्यादि के बारे में सुनते हैं, किन्तु दुर्भाग्य से हम इन से पूर्णतः वंचित रहे हैं। वहां तो केवल पुलिस सेना इत्यादि का ही शासन है।

राज्य संचार समिति ने इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्री को लिखा और माननीय मंत्री ने अपने उत्तर में बताया कि वे इस की ओर ध्यान देंगे, किन्तु अपने बजट भाषण में उन्होंने ने इस रेलवे लाइन का कुछ भी उल्लेख नहीं किया है।

मैं ने अपना कटीती प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है। मैं ने माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित किया है कि अगरतला से हो कर कालकाली से सुब्रूम तक एक रेलवे लाइन बनने से सारे राज्य को फायदा हो सकता है। यह लाइन संभवतः २४० मील लम्बी होगी। किन्तु हम नहीं जानते

कि क्या स सम्बन्ध में कोई सर्वेक्षण कार्य चल रहा है।

सभा के दोनों पक्षों की ओर से यह बात सुनने को मिली है, कि रेलवे बोर्ड और रेलवे प्रशासन दोनों ही पिछड़े हुए क्षेत्रों की ओर ध्यान नहीं देते हैं। हम नहीं चाहते कि हम स रेल की सुविधा से वंचित रहें। इस रेल सम्पर्क के अभाव में हम को काफी परेशानी उठानी पड़ रही है। जितने भी मंत्री यहां से अगरतला गये, उन्होंने ने इस लाइन के लिये आश्वासन दिया किन्तु व्यावहारिक रूप में हम कुछ भी होता नहीं देख रहे हैं।

जैसा कि हम जानते हैं, त्रिपुरा राज्य पाकिस्तान से घिरा हुआ है। मैं माननीय रेलवे मंत्री से निवेदन करूंगा कि वे इस बात की ओर ध्यान दें। अगरतला नाम का एक स्टेशन है, जो कि संभवतः त्रिपुरा राज्य में है। यह स्टेशन पूर्वी पाकिस्तान को सामान भेजने इत्यादि के काम में आ सकता है और यात्रियों को भी इस से काफी सुविधा हो सकती है। यदि इस समय यह काम हो जाये, तो हम को बड़ी सुविधा मिलेगी। मानचित्र में त्रिपुरा को देखने से पता चलेगा कि यहां पर कोई बड़ी नदी अथवा पर्वत नहीं है। अतः इस लाइन के बनाने में रेलवे बोर्ड को अधिक ध्यान नहीं करना पड़ेगा। यह क्षेत्र लाइन बनाने के उपयुक्त है।

हम सुनते हैं कि त्रिपुरा में तेल की खानें और कोयले की खानें मिलने की संभावना हैं तथा जूट और कपास का उत्पादन बढ़ाया जा सकता है, किन्तु चूंकि यातायात के साधनों का अभाव है और केवल विमान द्वारा ही वहां जाया जा सकता है, अतः कोई भी किसी उद्योग में पूंजी लगाने का साहस नहीं करता।

प्रायः हर वर्ष हमारे राज्य में भुखमरी होती है। इस के दो कारण हैं। फसल के पकने के समय मूल्य बहुत गिर जाते हैं।

[श्री वीरेन दत्त]

लोग अपना चावल और अन्य चीजें बेच देते हैं। आप को यह सुन कर आश्चर्य होगा कि बहुत से क्षेत्रों में इस वर्ष चावल केवल एक रुपये मन बिका है। बाद में, वहां के लोग उसी चावल को ऊंचे भाव पर खरीदते हैं। वहां खाद्यान्नों की पैदावार बहुत अधिक मात्रा में होती है। किन्तु उस से उत्पादन को कोई लाभ नहीं होता। सरकार इस राज्य को धन तथा चावल के रूप में सहायता प्रदान करती है, किन्तु इस क्षेत्र की प्राथमिक आवश्यकता क्या है, इस की ओर ध्यान नहीं देती। इस रेलवे लाइन के खोलने का प्रश्न वहां के लोगों के लिये जीवन और मृत्यु का प्रश्न है। मैं अधिक कुछ नहीं कह सकता। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि अन्य विकास कार्यों के साथ साथ वे इस की ओर भी ध्यान दें।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मैं कुछ विशेष बातें ही कहना चाहता हूं।

अनेक माननीय सदस्यों ने इस बात की ओर निर्देश किया है कि रेलवे मंत्रालय को और रेलवे बोर्ड को एकाधिकार प्राप्त है। श्री अशोक मेहता ने बताया था कि उत्तम प्रशासन के हित में शक्ति का विकेन्द्रीकरण आवश्यक है। मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय के कार्य और उत्तरदायित्व केवल नीति सम्बन्धी मामलों तक ही सीमित रहने चाहियें। उन्हें दिन प्रति दिन के प्रशासन में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिये। मैं माननीय रेलवे मंत्री से निवेदन करता हूं कि वह इस विषय पर गंभीरतापूर्वक विचार करें और प्रशासन में विलम्ब, कौशलहीनता तथा अनिश्चय आदि दोषों को दूर करने के लिये शक्ति का विकेन्द्रीकरण करने का प्रयत्न करें।

हम समाज से वर्ग भेद की भावना दूर करना चाहते हैं। इसलिये यह आवश्यक है

कि रेलों में तीन श्रेणी के डिब्बे नहीं रखे जायें। कुछ विदेशों में रेलों में केवल दो ही श्रेणियां अर्थात् प्रथम और द्वितीय श्रेणियां रखी गई हैं। वर्तमान स्थिति में अपने देश में भी यदि दो ही श्रेणियां रहने दी जायें, तो अधिक अच्छा होगा। इस से किसी प्रकार रेलवे आय तथा रेलवे प्रशासन को नुकसान होने की सम्भावना नहीं है।

श्री ए० एम० थामस ने पत्रकारों को रेलवे रियायत देने के सम्बन्ध में सुझाव दिया है। मैं इस का समर्थन करता हूं और साथ ही साथ यह भी चाहता हूं कि यह रियायत नव दम्पति को भी दी जाये, जो कुछ समय के लिये आमोद-प्रमोद के लिये कहीं जाना चाहते हों।

[सरदार हुक्म सिंह पीठासीन]

अब मैं चामराजनगर-सन्ध्यामंगलम् लाइन के बारे में कहूंगा। उस क्षेत्र की जनता इस लाइन के निर्माण के लिये बहुत दिनों से निवेदन कर रही है। रेलवे मंत्रालय को इस रेलवे लाइन से होने वाले लाभ के बारे में विश्वास दिल दिया था रेलवे मंत्री ने यह वचन दिया था कि यह लाइन द्वितीय पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित की जा सकती है। यह वचन उस समय दिया गया था, जब कि रेलों मैसूर सरकार के अधिकार में थीं। मैसूर सरकार इस लाइन के बनाने का विचार कर रही थी। किन्तु रेलों के एकीकरण होने से वह ऐसा नहीं कर सकी। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूं कि वह अपने वचन को पूरा करें। इस लाइन के बनने से यहां के पिछड़े हुए क्षेत्र को काफी सहायता मिलेगी और यह लाइन काफी लाभकारी भी सिद्ध होगी।

कुछ माननीय सदस्यों ने मैसूर-तेल्लिचेरी लाइन का सुझाव दिया है। वह एक

अत्यावश्यक लाइन है। मंसूर का मलबार से मिलना बहुत जरूरी है। कुर्ग से हो कर जाने वाली लाइन बनाने से कुर्ग के साथ भी संबंध जोड़ा जा सकता है। मुझे आशा है कि माननीय रेलवे मंत्री इस विषय में सर्वेक्षण करवाने के लिये सहमत होंगे।

अब मैं रेलों पर भोजन-व्यवस्था तथा रेलवे बुक स्टालों के सम्बन्ध में, कुछ शब्द कहूंगा।

भोजन-व्यवस्था के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है किन्तु मैं इस बात को पुनः कहना चाहता हूँ कि दक्षिण रेलवे के अलावा अधिकांश रेलों में भोजन-व्यवस्था खराब है। मैं समझता हूँ कि ठेकेदारों के द्वारा भोजन की व्यवस्था के स्थान पर विभाजित भोजन-व्यवस्था सदैव उत्तम सिद्ध होगी। इस के अतिरिक्त विभिन्न रेलों पर भोजन की दरों में अन्तर है। पता नहीं इस का क्या कारण है।

श्री अलगेशन : क्या आप उपहार गृहों की बात कर रहे हैं।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मैं पूर्वी रेलवे पर के भोजन-व्यवस्था वाले डिब्बों के बारे में कह रहा हूँ।

बुक स्टालों के बारे में मैंने एक पत्र द्वारा माननीय मंत्री को बताया था कि रेलवे बुक स्टालों के सम्बन्ध में निरन्तर एकाधिकार रहा है। एक दो अपवादों को छोड़ कर सदा ह्वीलर कम्पनी का ही आधिपत्य है। भले ही ह्वीलर कम्पनी अब भारतीयों के हाथ में हो, पर इतने समय तक इस का ही एकस्व बने रहने देना मेरी समझ में नहीं आता। फिर इन बुक स्टालों पर बड़ी निम्न कोटि की पुस्तकें मिलती हैं। इस क्षेत्र में दूसरे लोगों को भी आने देना चाहिये। अब समय बदल गया है, इस प्रणाली को भी बदलना चाहिये। एक कंपनी के

एकस्व के स्थान पर बहुत से व्यक्तियों को स्थान मिलना चाहिये।

मुझे यह कहते हुए खेद है कि दक्षिण रेलवे के साथ विमाता जैसा व्यवहार किया जा रहा है। माननीय मंत्री के पास सदस्यों तथा अन्य लोगों से बहुत शिकायतें आती रहती हैं और वह यह भली भांति जानते हैं। दक्षिण रेलवे के महा प्रबन्धक का ध्यान मैंने एक कर्मचारी के साथ किये गये अन्याय की ओर आकर्षित किया और उस गलती को ठीक करने के लिये कहा। मुझे उत्तर मिला कि 'संसद् सदस्यों से दैनिक प्रशासन में हस्तक्षेप की आशा नहीं की जाती है।' तो क्या हमारा यह काम नहीं है कि ऐसे मामलों की ओर उस का ध्यान आकर्षित करें? दुर्भाग्य है कि रेलवे प्रशासन में ऐसे व्यक्ति अब भी विद्यमान हैं।

भूतपूर्व राज्यों की रेलों के कर्मचारियों के मामले अब तक नहीं निपटाये जा सके हैं। आशा है कि नया बोर्ड पिछले बोर्ड की अपेक्षा अच्छा काम करेगा।

गाड़ी के परीक्षक (एग्जामिनर) अपने संघ के द्वारा अपनी उचित मांगों को मंजूर कराने के लिये वर्षों से प्रयत्न कर रहे हैं, पर उन पर अब तक ध्यान नहीं दिया गया।

दूसरी बात यह है कि सरकार पहली और दूसरी श्रेणी के पदाधिकारियों का अन्तर आग्रहपूर्वक बनाये रखना चाहती है, यह अब नहीं रहना चाहिये। दोनों के उत्तरदायित्व और कृत्य एक ही हैं। आप समाजवादी ढांचे और कल्याण राज्य की बात करते हैं, पर यह अन्तर किस के कल्याण के लिये बनाये रखा जा रहा है।

श्री एल० बी० शास्त्री : तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों के लिये।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मैं कह रहा हूँ कि पहली और दूसरी श्रेणी में

[श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी]

अन्तर क्यों है ? इस समय यह स्थिति है कि तीसरी श्रेणी का कर्मचारी पहली श्रेणी में पहुंचने की आशा नहीं कर सकता ।

श्री एल० बी० शास्त्री : तीसरी श्रेणी के कर्मचारी की पदोन्नति पहले दूसरी श्रेणी में होती है और तब वह पहली श्रेणी में जा सकता है । इस समय पहली श्रेणी में बहुत से लोग ऐसे हैं, जो पहले तीसरी श्रेणी में काम कर चुके हैं ।

श्री अशोक मंहता (भंडारा) : कितने ?

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : कितने प्रतिशत लोगों की दूसरी श्रेणी से पहली श्रेणी में पदोन्नति की जाती है ? मुझे बताया गया था कि इस के लिये कुछ प्रतिशतक निश्चित हैं । पर क्यों न सारा क्षेत्र प्रत्येक व्यक्ति के लिये खुला रहे ? वे वर्ग-भेद क्यों रखे जा रहे हैं ?

सभापति महोदय : क्या कुंजरू समिति की एक सिफारिश यह नहीं थी कि २५ प्रतिशत स्थान तीसरी श्रेणी के लोगों के लिये निश्चित किया जाये ?

श्री एल० बी० शास्त्री : पहले २५ प्रतिशत था, पर गत वर्ष अपने बजट-भाषण में मैंने बताया था कि यह बढ़ा कर अब ३३½ प्रतिशत कर दिया गया है, और प्रायः सभी स्थान भर गये हैं ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : अन्त में मैं रेलवे के सुरक्षा कर्मचारिवर्ग का उल्लेख करूंगा । इस का क्या काम है ? स्थानीय पुलिस और राज्य अधिकारी भी इन की सहायता करते हैं । पर इस से क्या सुधार हुआ ? अब भी हत्याओं और चोरियों के अनेकों समाचार रोज सुनने को मिलते हैं । अभी कल ही का समाचार है कि मद्रास के पास एक दूल्हे की दूसरे दर्जे के एक डिब्बे

में हत्या कर दी गई । इन कारणों से रेल के ऊंचे दर्जों की यात्रा में हवाई यात्रा से भी अधिक खतरा पैदा हो गया है ।

रेल दुर्घटनायें भी अब बहुत अधिक होने लगी हैं । उस दिन हम दिल्ली आ रहे थे, तो हमारी गाड़ी एक माल गाड़ी के पटरी से उतर जाने के कारण बारह घंटे रुकी रही और रेलवे अधिकारी उसे आगे या वापस भेजने का फैसला नहीं कर सके । मेरा आग्रह है कि दुर्घटनायें रोकने के लिये पूरी-पूरी कार्यवाही करनी चाहिये ।

मेरा यह भी अनुरोध है कि सुरक्षा संगठन में काम करने वाली सुरक्षा पुलिस को सुरक्षा पुलिस पदाधिकारी के अधीन काम करना चाहिये ।

श्री एल० बी० शास्त्री : माननीय सदस्य कुछ भ्रम में हैं । सुरक्षा संगठन का सामान्य विधि-व्यवस्था आदि से कोई संबंध नहीं है, न रेलों में होने वाली हत्याओं, डकैतियों और चोरियों से । यह सरकारी रेलवे पुलिस का काम है, जो राज्य सरकार के अधीन काम करती हैं । रेलवे से उस का कोई सम्बन्ध नहीं है, उस का बिल्कुल पृथक कार्य है ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मुझे इस स्पष्टीकरण से विशेष खुशी हुई । रेलों में होने वाली चोरियां रुकी नहीं हैं प्रत्युत बढ़ रही हैं । पार्सलों आदि के बारे में बड़े बड़े दावे किये जाते रहे हैं । मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वह इस बारे में उचित कार्यवाही करें ।

श्री एम० डी० जोशी (रत्नागिरी—दक्षिण) : अब तक हमारी ओर कोई भी मंत्री नहीं गया था, पर अभी कुछ समय पहले प्रधान मंत्री वहां गये थे, और उस के बाद रेलवे मंत्री वहां गये, और अब मुझे आशा है कि वहां की हालत पर ध्यान दिया जायेगा ।

माननीय मंत्री को मैं उन के इस आश्वासन के लिये धन्यवाद देता हूँ कि कोंकण क्षेत्र को बम्बई और मंगलौर के बीच बनने वाली रेल से जोड़ दिया जायेगा । उपयुक्त संचार और परिवहन की कमी के कारण यह क्षेत्र बड़ा पिछड़ा रहा है । केवल आठ महीने स्टीमर मिलते हैं । राज्य की बसें भी अপর्याप्त हैं । इस क्षेत्र में आप को आज भी भारत के प्राचीन युग की झलक देखने को मिल जायेगी ।

बम्बई की २८ लाख जनसंख्या में ६ लाख व्यक्ति मेरे जिले के हैं, जिन में से अधिकांश छोटी मोटी सरकारी नौकरियों पर, या मिलों में या पुलिस में हैं, ये कभी कभी घर जाना चाहते हैं, पर स्टीमर की यात्रा बड़ी मंहगी पड़ती है । यदि बम्बई और कोंकण के बीच या गोआ तक एक रेलवे लाइन बन जाये, तो गरीब जनता को बहुत लाभ होगा ।

हमारे यहां का एलफोन्सो ग्राम विश्व-विख्यात है । पर दूसरे स्थानों के ग्राम रेल-भाड़ा कम होने के कारण बम्बई में सस्ते पड़ते हैं । स्टीमर भाड़ा बहुत अधिक है यहां तक कि ६-७ दर्जन ग्रामों की टोकरी पर चार रुपये तक पड़ते हैं । मुझे आशा है कि हमारी यह मांग अब पूरी की जायेगी और कोंकण को बम्बई से रेल द्वारा जोड़ दिया जायेगा । इस से गरीब किसानों को बहुत लाभ होगा ।

श्री आल्लेकर ने करङ्-चिपलुन लाइन की बात की थी, जो सह्याद्रि घाट से हो कर कोंकण को जायेगी, हमारे लिये यह बड़ी अच्छी रहेगी, परन्तु सब से पहले बम्बई से मंगलौर वाली लाइन बननी चाहिये । ये छोटे मोटे खंड तो बाद में बन सकते हैं ।

अगले वर्ष में जो १,३०० मील लंबी लाइनें बनने वाली थीं उन को बढ़ा कर

१५०० मील कर दिया गया है । अगली पंचवर्षीय योजना में भी ५,००० मील नई लाइनें बनाने का विचार है । मेरा आग्रह है कि पश्चिमी तट की इस रेलवे के बारे में ढील न डाली जाये । इस संसद् का काल समाप्त होने से पहले ही यह बन जानी चाहिये और इस प्रकार आशा है कि अगली योजना की अवधि में पूरा पश्चिमी तट परिवहन की दृष्टि से मिलाया जायेगा ।

श्री गिडवानी (थाना) : मैं शरणार्थी रेल-कर्मचारियों की कुछ दिक्कतों के बारे में और उल्लास नगर में रेलवे स्टेशन बनाने के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ ।

उल्लास नगर भारत के कुछ विशालतम शरणार्थी शिविरों में से एक है । दो वर्ष पहले विट्टल वाडी और अम्बरनाथ के बीच स्टेशन खोलने का वचन दिया गया था पर अब तक कुछ नहीं हुआ । यह स्थिति सुधरनी चाहिये ।

कुछ रेलवे कर्मचारियों ने पहले पाकिस्तान में रहने का विकल्प चुना था पर पीछे वहां स्थिति बिगड़ने पर वे भारत आ गये । उन को नौकरियां तो मिल गयीं, पर दूसरे शरणार्थियों जैसी सुविधायें नहीं मिली हैं । मैं ने रेलवे मंत्री को लिखा, तो उन्होंने ने बताया कि यह मामला गृह मंत्रालय के विचाराधीन है । मुझे ३ मार्च को ही गृह मंत्रालय से पत्र मिला है कि मामला अब भी विचाराधीन है और यथाशीघ्र निर्णय किया जायेगा । उन में से एक व्यक्ति का पत्र मुझे मिला है जिस में उस ने बताया है कि छोटे से वेतन पर बड़े परिवार के साथ निर्वाह करना उस के लिये बड़ा कठिन हो रहा है । इस मामले में आठ वर्ष बीत गये । यदि कोई व्यक्ति कुछ महीने पहले आ गया और दूसरा व्यक्ति नेताओं के वचनों आदि के सहारे कुछ समय वहां बना रहा और स्थिति के बिगड़ने पर आया, तो दोनों में यह अन्तर क्यों रखा जाये ?

[श्री गिडवानी]

जैसा श्री शाहनवाज खां ने कहा उन की सच्चाई, देशभक्ति आदि में सन्देह करने का प्रश्न नहीं है अतः सरकार को शीघ्र ही इस दिशा में कुछ काम करना चाहिये ।

फिर बन्दरगाहन्यास (पोर्ट-ट्रस्ट) के कर्मचारी हैं । उन्हें पहले तो सरकारी कर्मचारी मानकर विकल्प दिया गया, पर पीछे उन्हें गैर सरकारी कर्मचारी मान कर विकल्प नहीं दिया गया । उन को भी आना पड़ा और उन के मामले भी निलंबित पड़े हुए हैं । मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि ७-८ वर्षों से पड़े हुए इन मामलों का वह निपटारा करें ।

तीसरे दर्जे के यात्रियों के बारे में मैं बहुत सी बातों को नहीं लूंगा । परन्तु उन के लिये की गयी शौच-व्यवस्था बड़ी गन्दी है । उस दिन मैं ने दिल्ली जंक्शन की टट्टियां देखी थीं । श्री शाहनवाज खां को स्वयं गुप्त रूप से जा कर उन्हें देखना चाहिये ।

तीसरे दर्जे के टिकट घर के पास १२-१३ टट्टियां हैं, पर पेशाब घर एक भी नहीं है । फलतः सवेरे भीड़ होने पर लोग तांगा स्टैण्ड के सामने के पूरे रास्ते को पेशाबघर के काम में लाते हैं । सरकार को सभी बड़े स्टेशनों पर पेशाबघर भी बनाने चाहियें । कुछ स्नानघर भी बनाने चाहियें ।

बम्बई में उपनगरीय रेलों में पहला और तीसरा दो ही दर्जे होते हैं । परिणामतः तीसरे दर्जे में बहुत भीड़ होती है । सरकार की उन में भी अन्य रेलगाड़ियों की भांति तीन दर्जे रखने चाहियें ।

माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि छोटी मोटी बातों की ओर तुरन्त ध्यान दिया जाना चाहिये । जहां तक सुविधाओं का प्रश्न है, स्थानीय सदस्यों से भी परामर्श करना चाहिये । वर्षमें दो बार होने वाली समिति की बैठक

के अलावा और भी ऐसे अवसर होने चाहियें, जब विशेषतः तीसरे दर्जे के व्यक्तियों की शिकायतें सरकार के ध्यान में लायी जा सकें ।

श्री आर० एस० बीवान (उस्मानाबाद) ।
तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये बर्थ का उपबन्ध करने और विशेष रूप से उन के लिये सोने की व्यवस्था करने के लिये मैं माननीय रेलवे मंत्री को बधाई देता हूं । मैं प्रार्थना करता हूं कि इन सुविधाओं का विस्तार किया जाना चाहिये । और तृतीय श्रेणी के यात्रियों को सारे भारत में यह सुविधा उपलब्ध कराई जाये ।

विभिन्न प्रदेशों के लिये बनाये गये मंत्रणा बोर्डों के सम्बन्ध में भी मेरा सुझाव है । इन समितियों में जिन व्यक्तियों को लिया गया है वे प्रायः नगरों के रहने वाले हैं और जनसमूह से उन का कोई सम्पर्क नहीं है । इन में मुफस्सिल के रहने वाले, व्यावसायिक नगरों से सम्बन्धित और तृतीय श्रेणी के यात्रियों के संगठनों की ओर से कुछ व्यक्ति लिये जाने चाहियें जो जनसाधारण की शिकायतों को स्वर प्रदान कर सकें । समिति के सदस्यों को उन स्थानों का भी भ्रमण करना चाहिये जहां भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में समाचार मिले हों । यात्रियों की असुविधाओं के सम्बन्ध में पूछताछ करना भी उन का कर्तव्य है ।

रेल मंत्रालय प्रायः उन स्थानों पर ही नई रेलवे लानों का निर्माण करता है जहां व्यापारिक क्षेत्र हो अथवा जिन स्थानों पर उन्हें अधिक आय की आशा हो । परन्तु यह बात विस्मृत कर दी जाती है कि रेल लाइनों की अनुपस्थिति में लोगों का आर्थिक स्तर पतनोन्मुख हो रहा है आर्थिक स्तर की प्रगति और रेल लाइन का निर्माण परस्पर सम्बन्धित है ।

मैं ने अपने अभ्यावेदनों में इस आशय के सुझाव प्रस्तुत किये थे कि शोलापुर, पार्ली लटूर और लटूर रोड के बीच नवीन रेल-मार्ग बनाये जायें। लटूर हैदराबाद राज्य का एक प्रमुख व्यवसायिक नगर है। यदि पार्ली विकाराबाद और लटूर के बीच के १८ मील के अन्तर को रेल मार्ग बना कर मिला दिया जाय तो चार या पांच मुख्य व्यवसाय-केन्द्र परस्पर सम्बद्ध हो जायेंगे। इस विषय की ओर पिछले दो वर्षों में भी ध्यान नहीं दिया गया है। यदि आप शोलापुर को पार्ली से मिला दें तो बंगलौर से दिल्ली का मीटर गेज सम्बन्ध पूर्ण हो जायेगा। किन्तु इस पर भी ध्यान नहीं दिया गया है। तीसरा सुझाव मैं ने कुर्दवाडी स्टेशन के सम्बन्ध में उपस्थित किया था। इस स्टेशन से लोग पण्डरपुर—दक्षिण की काशी—जाते हैं। लेकिन स्टेशन की दशा अचिन्तनीय है। वहां दूसरे स्टेशन पर पहुंचने के लिये दो फर्लांग का मार्ग तय करना पड़ता है। वर्षा में अत्याधिक कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यदि कुर्दवाडी के स्टेशन में रूप परिवर्तन कर दिया गया तो लाखों व्यक्तियों का संकट मोचन हो जायेगा। इस प्रकार की लाइनों को आप अग्रता दीजिये। लटूर रोड स्टेशन पर कर्मचारिवर्ग के लिये पर्याप्त क्वार्टर्स नहीं हैं। अच्छे क्वार्टर्स के अभाव में स्टेशन मास्टर तीन या चार बार लूट लिया गया है। क्वार्टर्स के सिलसिले में मैं ने रेलवे अधिकारियों से प्रार्थना की थी किन्तु उस पर कोई विचार नहीं किया गया है। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री इस विषय पर विचार करेंगे।

भोजन-व्यवस्था-मान के सम्बन्ध में मुझे एक बात कहनी है। ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस में हमें अच्छा भोजन मिलता है। बम्बई से मद्रास और बम्बई से दिल्ली की यात्रा करने वाले व्यक्तियों को भी इसी प्रकार का सस्ता भोजन मिलना चाहिये। भोजन-व्यवस्था

मान के एक कर्मचारी से मुझे बात करने का अवसर मिला। वह इस बात की शिकायत कर रहा था कि उसे केवल ४० रुपये मिलते हैं। और यदि प्याले, तश्तरियां आदि टूट जायें तो ठेकेदार पैसे काट लेता है। अतः इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि उन्हें मानव के लिये आवश्यक सामान्य सुविधायें प्रदान की जायें।

एक महत्वपूर्ण बात और है। समाचार पत्रों में विभिन्न क्षेत्रों की समय-सारिकाओं में परिवर्तन के लिये सुझाव मांगे जाते हैं। समय-सारिका में परिवर्तन करने के सुझाव मैं ने दो बार दिये परन्तु उन पर कभी विचार नहीं किया गया और न मुझे कारण ही बताया गया कि उस पर विचार क्यों नहीं किया गया है। मैं ने प्रार्थना की थी कि पार्ली से रवाना होने वाली गाड़ी वर्तमान समय से एक घंटा पहले रवाना हो ताकि वह हैदराबाद एक घंटा पहले पहुंच जाये और इस प्रकार उस गाड़ी से आने वाले व्यक्ति दिल्ली के लिये ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस उपलब्ध कर सकें। पार्ली से गाड़ी एक घंटा पहले रवाना होने में रेलवे को कोई क्षति नहीं होती है। सुझाव प्रस्तुत करने वालों को इस बात से सूचित करना चाहिये कि उन के सुझाव व्यवहार्य हैं अथवा नहीं।

इस के बाद माल के डिब्बों का प्रश्न है। भिन्न भिन्न स्टेशनों को डिब्बों का आवंटन वहां पर आने वाले माल यातायात पर निर्भर होना चाहिये। किसी व्यापारी विशेष को डिब्बों का निर्धारण स्टेशन-मास्टर की इच्छा और प्रसन्नता पर निर्भर है। मंत्रणा बोर्ड को इस बात की सलाह दी जानी चाहिये कि वे शिकायतें सुनें और लोगों के कष्ट पर विचार करें।

श्री बी० जी० वैशपांडे (गुना) : मुझे अंग्रेजी में बोलने का मोह हो रहा है विशेषकर

[श्री वी० जी० देशपांडे]

इस लिये कि अगर अंग्रेजी में भाषण न दो तो रेलवे मंत्रालय उत्तर नहीं देता, यह मैं वर्षों से देखता आ रहा हूँ। अब भी सर्व-साधारण चर्चा में रेलवे मंत्री जी के सम्बन्ध में इस अनुभव के कारण आज मैं अंग्रेजी में बोलने का विचार कर रहा था, परन्तु इस पर भी मैंने रेलवे मंत्रालय के विषय में अपने मन पर नियंत्रण किया है।

रेलवे मंत्रालय से हिन्दी के विषय में मुझे जो आशा थी वह पूरी नहीं हुई, विशेषकर स्टेशनों के नाम जब से हिन्दी में लिखने शुरू हुए हैं। मुझे यह देख कर दुःख होता है कि हिन्दी का अर्थ शायद यह मान लिया गया है कि मराठी को अशुद्ध कर दो तो हिन्दी बन गई। पहले जो शुद्ध नाम थे उनको अशुद्ध लिखने का बड़ा कार्यक्रम बम्बई और दूसरी जगहों में शुरू हो गया है।

श्री नंदलाल शर्मा (सीकर) : हिन्दी में ही अशुद्ध लिखा जाता है।

श्री वी० जी० देशपांडे : हिन्दी प्रचार के पहले आप ने देखा होगा कि कल्याण स्टेशन का नाम मराठी में 'कल्याणः' था। इस के बाद वह 'कल्याण' बन गया और हिन्दी होते ही वह भी बदल कर 'कल्यान' बन गया।

श्री एल० बी० शास्त्री : हिन्दी में 'कल्यान' गलत है।

श्री वी० जी० देशपांडे : गलत है, लेकिन आप के रेलवे मिनिस्टर होने के बाद लिखा गया। यह बड़ी लज्जा की बात है कि हिन्दी भाषा भाषी मंत्री होने के बाद यह हो रहा है। आगे चल कर बम्बई शहर है। पहले यह 'मुंबई' था अब 'बम्बई' बन गया है। बम का पूरा अर्थ हम मराठी में जैसे समझते हैं वह बम मारने का है। इसी प्रकार से पहले 'पुणे' शब्द था और अब 'पूना'

हो गया है और 'खिड़की' का 'किरकी' हो गया है। ऐसी तब्दीलियां लाई जायें, मुझे इस में कोई ऐतराज नहीं है लेकिन इस का यह अर्थ न लगाया जाय कि जहां पर मराठी जरा अशुद्ध हुई वहां पर शुद्ध हिन्दी बन जायेगी। इस प्रकार का आक्षेप हिन्दी भाषा के विस्तार पर न आये यह प्रार्थना मैं रेल मंत्री से करना चाहता हूँ।

पहले भी कई बार कई बातें मैंने रेलवे मंत्री से कही थी लेकिन उन पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। अब मैं सिर्फ दो तीन बातें ही कहना चाहता हूँ। सब से पहली बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि जब पिछले वर्ष हैदराबाद में हिन्दू सभा का अधिवेशन हो रहा था तो मैंने कंसेशंज के बारे में रेलवे मंत्री से प्रार्थना की थी। इस के बारे में लिख कर भी दिया गया था और हमें यह कहा गया था कि ऐसे कंसेशंज केवल सामाजिक और शैक्षणिक संस्थाओं को ही मिलते हैं। लेकिन कांग्रेस अधिवेशन के समय मैंने देखा है कि वहां पर कंसेशंज दिये गये हैं। इस प्रकार का पक्षपात रेलवे के कंसेशंज में दिया जाय इस का निषेध मैं आज करना चाहता हूँ।

श्री एल० बी० शास्त्री : कोई भी कंसेशंज नहीं दिये गये, आप को गलत बताया गया है।

श्री नम्बियार (मयूरम) : कांग्रेस नगर तक एक विशेष लाइन ही तो बनाई गई थी और अन्य सुविधायें दी गई थीं।

श्री एल० बी० शास्त्री : हम अन्य दलों के लिये भी ये प्रबन्ध कर सकते हैं।

श्री वी० जी० देशपांडे : आश्वासन तो दिये जाते हैं लेकिन उन पर अमल नहीं किया जाता। दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि वहां पर बात सी चर्चा इस विषय पर

हुई कि किस प्रकार का वर्गीकरण होना चाहिए। वर्गीकरण के विषय में इंग्लैंड और कई दूसरे देशों के उदाहरण यहां दिये गये हैं। मैंने पीछे भी इस का निषेध किया था कि आप ने जो वर्गीकरण किया है वह बिल्कुल भी ठीक नहीं है। जैसा वर्ग भेद आज हो रहा है वैसा हम ने कभी अंग्रेजों के राज्य में भी नहीं देखा था। आप ने एयर कंडीशन क्लाम जारी की है और उस का किराया भी बहुत रखा है। इस प्रकार की वर्गभेद की बात आप के समाजवादी समाज की रचना के बिल्कुल विरुद्ध जाती है, जिस की कि प्रतिज्ञा आप ने कर रखी है। मैं मांग करता हूं कि सब प्रकार के वर्ग रेलों से हटा दिया जाये और एक ही क्लास रेलवे पर हो और अमीर गरीब सब उसी क्लास में बैठकर सफर करें और जितनी सुविधायें आप आज दे रहे हैं व सब सुविधायें उसी एक क्लास में सफर करने वालों को दी जायें।

अब एक दो बातें मैं रेट्स के बारे में बतलाना चाहता हूं। रेट्स के बारे में अभी हमारे माननीय सदस्य श्री आलतेकर साहब ने बताया कि इंग्लैंड में कई रेट्स हैं और रूस में कई रेट्स हैं और इसलिये हमारे यहां भी कई रेट्स होने चाहियें। वह कौन सा तर्कवाद उन्होंने ने कहा मुझे तो कुछ पता नहीं लगा। इस रेट के बारे में मैं विरोध करना चाहता हूं। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की बड़ी शिकायत जो कि वहां के लोगों को है और जिस के बारे में मैं ने पहिले भी शिकायत की थी और मैं समझता हूं कि चूंकि वह शिकायत हिन्दी में की गई थी, इस वास्ते उस का कोई उत्तर नहीं दिया गया, आज फिर बतलाना चाहता हूं। ग्वालियर से जाने के लिये या ग्वालियर से शिवपुरी जाने के लिये या उज्जैन से आगरा जाने के लिये जितने मील होते हैं उस से ज्यादा मील लगाये जाते हैं और उस हिसाब से ज्यादा किराया लिया

जाता है। ऐसा क्यों होता है इसके बारे में मैं ने कई बार पूछा है लेकिन अभी मुझे इस के बारे में कुछ भी नहीं बतलाया गया है। गरीब लोग आते हैं और कहते हैं कि यह हमारे साथ लूट हो रही है लेकिन इस के बारे में अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं आशा करता हूं कि इस बार मंत्री महोदय इस शिकायत पर ध्यान देंगे और किराया घटाने की कोशिश करेंगे।

बार बार मैंने शिकायत की है कि मध्य भारत में रेलवे लाइनें कम हैं। इस के लिये ग्वालियर से उज्जैन तक एक रेलवे की लाइन आप शुरू कीजिये। इस लाइन पर और रेल चलाने के लिये पिछले साल भी हम ने मांग की थी और लिख कर भी दिया था। इस का जवाब हमें यह आया कि इस की कोई जरूरत नहीं है। मैं प्रार्थना करूंगा कि वहां यात्रा करने वाले बहुत होते हैं और कम से कम आप एक लोकल गाड़ी शुरू कीजिये।

एक विषय और जिस के बारे में मुझे कुछ निवेदन करना है। अजमेर में रिफ्यूजीज के बड़े बड़े जत्थे हैं। वहां के अधिकारियों ने उन को पहले आश्वासन दिया था कि उन को नौकरी में ले लेंगे। उन में बहुत बेकारी फैली हुई है। उन्होंने ने बार बार प्रार्थना की है कि इन को कम से कम रेलवे में जो नीचे के दर्जे के कुली या पोर्टर इत्यादि के काम में नौकरी देने की सुविधा दी जाये। इस से उन के पुनर्वास का प्रश्न हल हो जायेगा।

अन्त में एक और बात कह कर अपना भाषण समाप्त करता हूं। गर्मियों के दिनों में हर एक डिब्बे के अन्दर, कैरिज के अन्दर ठंडा पानी पीने का प्रबन्ध रेलवे मंत्रालय को कर देना चाहिये। यह मेरी प्रार्थना है।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा (पटना—पूर्व):
अंग्रेजी में कहावत है, कि मुबह से दिन भर का परिचय मिल जाता है ।

पिछले दो तीन दिनों की बहस को सुनने के बाद मैं यह महसूस करती हूँ कि आज भी जितनी मांगें पेश की गई हैं उन सब पर हमारे मंत्री महोदय सोच विचार करने की कोशिश करेंगे । दिखाई तो यह देता है कि सदस्यों ने कुछ अपनी अपनी मांगें पेश की हैं पर मैं समझती हूँ कि इन मांगों के पीछे हजारों और लाखों लोगों की मांगें हैं । इस वास्ते हमें इन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिये । मेरी जो अपनी पहली मांग है वह रेलवे के दूसरी श्रेणी के जो अफसर हैं उन के बारे में है, जिन्हें क्लास टू अफसर कहा जाता है । अभी हमारे एक सदस्य अपने भाषण में उन का जिक्र कर रहे थे । उन की जो मांगें हैं उन के बारे में शायद उनको इतना ज्यादा अनुभव नहीं था और मैं सोचती हूँ यही वजह है कि वे इन की मांगों को अच्छी तरह मंत्री महोदय के सामने पेश नहीं कर सके हैं । मैं इन मांगों को फिर मंत्री महोदय के सामने पेश करने की कोशिश करूंगी । इस नाते सब से पहली बात तो यह है कि वह जो क्लास टू के आफिसर्स हैं वे आप के बहुत शुक्रगुजार हैं कि आप ने उन को क्लास वन आफिसर्स की हैसियत से जगहें दी हैं । यह ठीक है कि इन पौधों पर मंत्री महोदय ने पिछले साल पानी दिया और वे पौधे फिर हरे भरे हो गये । परन्तु यह जो उम्मीदें मंत्री महोदय ने दिलाई थीं वे पूरी नहीं हो पाई और रेलवे बोर्ड के बड़े बड़े कर्मचारियों ने उन पौधों को पानी दे कर उन को जिन्दा नहीं रखा और वे फिर से मुर्झा रहे हैं । और इस बार हमें फिर आप के सामने आ कर कहने के लिये मजबूर होना पड़ा है कि कुछ बातें जो कि अफसर सुलझा सकते हैं, जहां पैसा खर्च होने की कोई बात नहीं है, उन को भी

अभी तक नहीं किया गया है । मसलन आप के यहां ४५० टेम्पोरेरी पोस्टें हैं । इस में आप कह सकते हैं कि जो ग्रेन शाप्स आदि की पोस्टें हैं वे तो टेम्पोरेरी कैटेगरी में आती हैं । उन के बारे में मुझे कुछ नहीं कहना है । फिर भी ३५० पोस्टें हैं जो कि टेम्पोरेरी हैं और लोगों को उन पोस्टों पर पांच, आठ और दस साल तक हो गये पर उन को कनफर्म नहीं किया गया है । यह बड़ी ज्यादाती है । इस से नौकरी करने वालों को बहुत धक्का पहुंचता है ।

दूसरी बात यह है कि जो तीसरी श्रेणी के कर्मचारी हैं उन का भी ऊपर चढ़ना रुक गया क्योंकि दूसरी श्रेणी को कनफर्म नहीं किया गया ।

माननीय मंत्री जी ने कहा कि उन्होंने ने क्लास २ के अफसरों को ३३ प्रतिशत क्लास १ में जाने का मौका दिया है लेकिन उस में एक बड़ी गलत फहमी है । मैं एक मिसाल आप के सामने रखना चाहती हूँ । आपने यह आर्डर दिया है कि ३३ परसेंट वेकेंसीज इन लोगों से भरी जायेंगी । नतीजा यह हुआ है कि मान लीजिये कि २७ वेकेंसीज हैं और आप का हुक्म है कि इन में ६ क्लास २ के कर्मचारी जायेंगी । होता क्या है । होता यह है कि ऐसे आदमी इन जगहों पर भेजे जाते हैं जिन के रिटायर होने में ६ महीना या साल दो साल बाकी रहता है । आप का हुक्म है कि सीनियर आदमी लिये जायें । उस के बाद डेढ़ दो बरस में वह ६ जगहें फिर खाली हो जाती हैं क्योंकि वह लोग रिटायर हो जाते हैं । तो इन ६ जगहों में से फिर क्लास २ वालों को सिर्फ तीन जगहें दी जाती हैं । वह जगहें भी करीब दो साल में खाली हो जाती हैं क्योंकि लोग रिटायर हो जाते हैं । और फिर तीन में से एक आदमी क्लास २ का लिया जाता है यह आप के बड़े बड़े अफसर कर रहे हैं । आप का आर्डर पोस्ट्स के लिये नहीं है, वेकेंसीज के लिये है । इसलिये तीन में से

दो क्लास वन को और एक क्लास २ को दी जाती है। इस तरह से जो आप ने फरमान जारी किया है वह पूरा हो जाता है। मैं यह बात खास कर के माननीय मंत्री महोदय के सामने रखना चाहती हूँ। यह इतनी बड़ी एनामली है। यह महकमे की तरफ से ढीलापन है। इस को आप देखने की कोशिश करें।

तीसरी बात यह है कि आप ने उन लोगों को जगह दी है जरूर किन्तु आप ने कहा है कि जो क्लास दो के अफसर १०, १५ वर्ष से काम कर रहे हैं उन को ही सीनियर स्केल में लिया जाय इस में मुझे कुछ नहीं कहना है। मैं यह नहीं कहना चाहती कि क्लास वन के अफसरों को हटा दिया जाय और सारे क्लास टू के अफसर रख लिये जायें। अगर किसी क्लास टू अफसर ने सीनियर स्केल में दस वर्ष काम किया हो तो उस को क्लास वन में प्रमोशन की अधिक गुंजाइश होगी। लेकिन उस का दस साल की सर्विस का ५ साल ही माना जाता है। यह नहीं होना चाहिये। इसी तरह से स्वर्गीय रफी साहब के सामने पोस्ट्स एंड टेलीग्राफ का मामला पेश हुआ था। उन्होंने २५ परसेंट पोस्टें बेकेंसीज नहीं, पोस्ट एंड टेलीग्राफ के दूसरे दर्जे के और तीसरे दर्जे के कर्मचारियों के लिये रख दी थीं। न सिर्फ क्लास वन में बल्कि एडमिनिस्ट्रेटिव काडर में भी २५ परसेंट जगहें रिजर्व कर दी थीं। सेंट्रल पी० डब्ल्यू० डी० में भी यही और राज्य सरकारों में भी यही बात है। मैं प्रार्थना करती हूँ कि इस चीज को आप भी हटा दें ताकि जो आप ने उन को चीजें दी हैं उन से वे पूरा पूरा फायदा उठा लें। ऐसा करके आप जो बड़े हैं उन के आशीर्वाद ले लें और जो छोटे हैं उन को फलते फूलते देखेंगे और उन के अरमानों को पूरा होते देखेंगे।

दूसरी बात मुझे तीसरे दर्जे के आदमियों के लिये कहनी है। उस में एक बात मुख्य है

उस के लिये तो मंत्री जी ने कह दिया कि वह ट्रिब्यूनल के सामने है। इसलिये मैं उस पर तो नहीं बोलना चाहती। किन्तु उन का कहना है कि ३-५-४८ के पहले ७६ से १७६ तक की तनखाह वालों को इंटर और सैकिंड क्लास के पासेज मिलने का आर्डर हुआ है। बहुत से सीनियर लोग भी इस में थे। लेकिन एडमिनिस्ट्रेशन की देरी की वजह से उन को वे स्केल नहीं मिल सका। इसलिये उन को थर्ड क्लास के पास मिलते हैं। जिन को सैकिंड और इंटर क्लास के पास मिलते हैं उन से ये सीनियर हैं।

इस के अलावा जो बाबू लोग हैं उन को क्वार्टर नहीं मिले हैं क्योंकि वह नान इसेंशियल सरविस हैं। यह भी एक बड़ी ज्यादाती है। इस को मैं आप के ध्यान में लाना चाहती हूँ।

पहले उन को जो मैडिकल फंसिलिटीज मिलती थीं वह उन को अब नहीं मिलती हैं। मेरी समझ में नहीं आया कि इसकी क्या वजह है। क्या वे अब बीमार नहीं होंगे या उन को दवा की जरूरत नहीं होगी या वे भले चंगे आते हैं और बीमार नहीं होते। यह चीजें उन से छीन ली गयीं यह बड़ी ज्यादाती है। इन चीजों को बदला जाय।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैडिकल फंसिलिटीज कौन सी छीन ली गयीं ?

श्री नम्बियार : पहिले आश्रितों को जो चिकित्सा सुविधायें मिलती थीं वे वापिस ले ली गयी हैं।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मैं यही कह रही हूँ कि जो फंसिलिटीज उन को पहिले दी गई थीं वह उन को मिलनी चाहियें।

एक बात मैं और कहना चाहती हूँ। पाण्डे साहब जो कि अब रेलवे बोर्ड के

[श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा]

चेयरमैन हैं वह गंगा ब्रिज का जो महकमा है उस के मैनेजर रह चुके हैं। वहां पर उन्होंने काम भी किया था और नाम भी पैदा किया क्योंकि उन्होंने ने लोगों से कुछ सहानुभूति के शब्द कहे थे। इसलिये वहां के लोगों को बड़ी उम्मीदें हो गयी थीं कि जब वह मैनेजर साहब रेलवे बोर्ड के चेयरमैन हो जायेंगे तो सारा मामला सुलझ जायगा। पर अभी तक इस मामले में कुछ नहीं हो सका है। पिछले साल भी मैं ने यह बात उठाई थी। मेरे पास आंकड़े हैं। जहां तक क्लास वन के अफसरों का ताल्लुक है गंगा ब्रिज पर केवल एक बिहारी क्लास वन का अफसर है। जहां तक क्लास टू का सवाल है, एक भी कोई अफसर बिहार या यू० पी० का नहीं है। तीसरे दर्जे के आदमियों में सिर्फ दो हेडक्लर्क बिहार के हैं और यू० पी० का कोई नहीं है। करीब करीब ७५ प्रतिशत सुपरवाइजरी पोस्ट्स हैं वह एक ही राज्य को गयी हैं। ऐसा क्यों हुआ कि बिहार और यू० पी० के लोग इस योग्य नहीं समझे गये। क्या यह इसलिये कि हमारे मंत्री महोदय यू० पी० के हैं तो यू० पी० वालों को सजा मिली है, और चूंकि बिहार, यू० पी० का पड़ोसी है इसलिये बिहार को भी सजा में शामिल कर लिया गया है। मैं इस बारे में ज्यादा दखल नहीं देना चाहती ताकि मंत्री महोदय यह न कहें कि संसद् के सदस्य भीतरी मामलों में दखल देते हैं।

श्री अलगेशन : उस दिन मैं ने बताया था कि मुकामा पुल परियोजना पर बिहार के कितने कितने लोग काम कर रहे हैं।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मेरे पास आंकड़े हैं जो चेलेंज नहीं किये जा सकते। अगर वह चेलेंज किये जायें तो मैं अपनी गलती सुधारने के लिये तैयार हूं।

श्री विभूति मिश्र : क्या मंत्री जी बतला सकते हैं कि मुकामा में बिहार के कितने आदमी रखे गये हैं।

श्री अलगेशन : मैं ने पहले बतलाया है।

सभापति महोदय : बिहार और उत्तर प्रदेश का झगड़ा यहां नहीं चल सकता।

श्री गिडवानी : जो भी हो, यह प्रान्तीयता है।

कुछ माननीय सदस्य : प्राविंशियलिज्म।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मुझे वाक्यात खत्म करने दीजिये। यहां आवाजें आती हैं कि यह प्राविंशियलिज्म है। मैं तो दो राज्यों की बात करती हूं। यहां तो मैम्बर लोग अपनी अपनी कांस्टीट्यूएँसी को मक्खन लगाना चाहते हैं। और इन दो राज्यों में न जाने कितने करोड़ आदमी रोजी पाने को बैठे हैं मेरा सुझाव है मंत्री महोदय को कि यह इतना बड़ा प्राजेक्ट है, इसलिये एक स्पेशल कमीशन मुकर्रर कर दिया जाय अगर जोनल कमीशन होता है तो लोगों को विश्वास हो जाता है कि जिस जोन का कमीशन है उस जोन के आदमी लिये जायेंगे। अगर आप ऐसा नहीं करेंगे तो आप को मुसीबत पड़ेगी। कुछ ही समय बाद आप को गंगा ब्रिज के लिये दस या १५ हजार मजदूरों की आवश्यकता पड़ेगी। उस वक्त कुछ लोगों को उन्हें भड़काने का एक हैंडिल मिल जायगा। और कोई आप के साथ कोआपरेशन नहीं कर सकेगा। इसलिये मैं आप से अपील करती हूं कि गंगा ब्रिज के लिये एक स्पेशल कमीशन मुकर्रर किया जाय ताकि लोगों की बहाली का इन्तिजाम हो जाय इस से लोगों को यह ख्याल हो जायगा कि जिस का जो हक है उस को वह मिल रहा है और उन के दिल में इस तरह का ख्याल न रहने पावे कि रेलवे

बोर्ड या रेलवे मंत्री उन के साथ अन्याय कर रहे हैं ।

पंडित एम० बी० भागव (अजमेर-दक्षिण) : हम विगत दो या तीन दिन से रेलवे बजट पर चर्चा कर रहे हैं । विरोधी दल के सदस्यों ने जो कुछ भी कहा हो इस तथ्य से इन्कार नहीं किया जा सकता कि गत सात वर्षों में रेलवे प्रशासन में चतुरंग उन्नति हुई है । गाड़ियों में भीड़ कम हो गई है, माल डिब्बे और यात्रियों के लिये स्थान उपलब्ध होने लगा है और इंजिन व डिब्बों के निर्माण में हम प्रगति कर रहे हैं । हम आत्मनिर्भरता की ओर अग्रसर हो रहे हैं । आशा की जाती है कि अगले दस वर्षों में हमारे रेलों पूर्णतः स्वावलम्बी बन जायेंगी ।

किन्तु हम उस आदर्श को प्राप्त नहीं कर सके हैं जो ८६० करोड़ रुपये की पूंजी विनियोग वाले देश के इस सर्व प्रथम उद्योग के लिये वांछनीय है । अमरीका में रेल मार्गों की लम्बाई १,२७,००० मील है जब कि भारत में यह केवल ३५,००० मील है । देश की विशालता और जनसंख्या इस बात की मांग करती है कि सामान्य उन्नति के कार्यक्रम में द्रुतगति से काम किया जाये । द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ४,०००-५,००० मील के रेल मार्ग का विस्तार कोई महत्वकांक्षी अथवा संतोषजनक रूप-रेखा नहीं है ।

रेलवे बोर्ड की नीति यह रही है कि सुविकसित क्षेत्रों को अधिक समुन्नत रूप दिया जाये और अविकसित अथवा अल्प-विकसित क्षेत्रों को अपेक्षित ही रहने दिया जाये । राजस्थान जैसे राज्य में—जो भारत का दूसरा बड़ा राज्य है—रेल मार्गों का विकास नहीं हो रहा है यों कहना चाहिये कि यह अत्यन्त दयनीय स्थिति में है ।

[श्रीमती सुषमा सैन पीठासीन]

राजस्थान और अजमेर की ओर निरन्तर इस बात की मांग की जा रही है कि कोटा को वजीराबाद से मिलाने वाली एक रेलवे लाइन बनाई जाये । यह केवल १२० मील का फासला है । अंग्रेजी राज में इस का सर्वेक्षण किया गया था किन्तु उस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई । मेरा निवेदन है कि अनेक औद्योगिक केन्द्रों को श्रृङ्खलाबद्ध करने की दृष्टि से यह लाइन अत्यन्त महत्वपूर्ण है । बूंदी में एक सीमेंट फैक्ट्री है और वह राजस्थान के सीमेंट भण्डार के नाम से सुविख्यात है इस के अतिरिक्त देवली केकड़ी और पूरवाड़ आदि अन्य व्यवसायिक केंद्र हैं । यदि इन सब स्थानों को परस्पर रेल मार्ग द्वारा मिला दिया जाये तो रेलवे को पर्याप्त आय हो सकती है ।

मुझे यह जान कर आश्चर्य हुआ कि पर्यटक केन्द्रों की सूची में अजमेर का नाम सम्मिलित नहीं किया गया है । ऐतिहासिक, धार्मिक और स्थापत्य-कला की दृष्टि से अजमेर का नाम उक्त सूची में होना चाहिये । पृथ्वी राज से ले कर अंग्रेजी हुकूमत तक अजमेर में वास्तुकला की दृष्टि से सुन्दर इमारतें बनती रही हैं और विदेशियों ने उस की भूरि भूरि प्रशंसा की है ।

रेलवे स्टेशनों के नवीकरण कार्यक्रम में भी अजमेर और राजस्थान की उपेक्षा की गई है । ब्यावर भारत में ऊन-व्यापार सम्बन्धी प्रथम केन्द्र है तथा वहां अनेक सूती वस्त्रों की मिलें भी हैं किन्तु वहां का स्टेशन दयनीय अवस्था में है । वहां का प्लेटफार्म कच्चा है और उस पर कोई छत नहीं है । स्टेशन के पास वाले रेलवे क्रॉसिंग पर घंटों यातायात रुका रहता है रेलवे के ऊपर से जाने के पुल के निर्माण की मांग बहुत समय से की जा रही है किन्तु अभी तक कोई परिणाम नहीं निकला है ।

[पण्डित एम० बी० भार्गव]

अभी कुछ ही दिनों पूर्व श्री यू० एम० त्रिवेदी ने बताया कि अजमेर के इंजिन वर्कशाप के प्रति न्याय नहीं किया जा रहा है। १९१८ में भारत में यही ऐसा वर्कशाप था जहां इंजिन तैयार किये जाते थे। १९३५ तक वहां यह काम होता रहा। सरकारी प्रतिवेदन और वेजवुड प्रतिवेदन में यह स्वीकार किया गया है कि कुशलता एवं लागत की दृष्टि से अजमेर में निर्मित इंजिन आयात किये जाने वाले इंजिनों से किसी प्रकार कम नहीं थे। किन्तु इंजिन निर्माण का सारा कार्य आज चितरंजन में केन्द्रित कर दिया गया है। सामरिक दृष्टि से यह एक भयंकर भूल होगी कि विमानों से बम डालने के वर्तमान युग में देश का यह मुख्य उद्योग सीमावर्ती स्थान में ही स्थापित कर दिया जाये। अतः मेरा निवेदन है कि अजमेर को कम से कम आयात के समय के लिये इंजिन निर्माण केन्द्र के रूप में विकसित किया जाये।

श्री तुषार चटर्जी : मैं इस थोड़े से समय में पूर्वी रेलवे से सम्बन्धित कुछ निर्दिष्ट समस्याओं का ही उल्लेख करूंगा। सबसे पहली समस्या है हावड़ा की उपनगरीय गाड़ियों में होने वाली भीड़।

वैसे तो गाड़ियों में यात्रियों की भीड़ पर सामान्य चर्चा के दौरान बहुत कुछ कहा जा चुका है किन्तु मैं सियालदह और हावड़ा से चलने वाली उपनगरीय गाड़ियों में होने वाली विशेष प्रकार की भीड़ की ओर मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करूंगा। यह सही है कि उपनगरीय गाड़ियों के विद्युतीकरण की योजना चल रही है, लेकिन यह घोर समस्या है। क्या मंत्रालय को स्मरण है कि हावड़ा से बंदेल अथवा बर्दवान तक जाने वाली गाड़ियों की संख्या अरब एड्ड पूर्व की संख्या से भी कम है यद्यपि जनसंख्या में पर्याप्त वृद्धि हो गई है। दूसरी क्रम नाई यह

है कि इन गाड़ियों की रफ्तार में कमी हो गई है। प्रति घंटा दस पन्द्रह मिनट अधिक लगते हैं और कलकत्ता में प्रतिदिन दफ्तर जाने वाले हजारों कर्मचारियों को देर से पहुंचना पड़ता है। यद्यपि मैं विद्युतीकरण योजना की प्रशंसा एवं उस का समर्थन करता हूं, किन्तु मंत्रालय से मेरा निवेदन है कि तात्कालिक हल की दृष्टि से कुछ कार्यवाही की जानी चाहिये।

श्री एल० बी० शास्त्री : माननीय सदस्य को कदाचित् स्मरण होगा कि इन प्रश्नों की जांच करने के लिये एक समिति स्थापित करने का हमारा विचार है।

श्री तुषार चटर्जी : इसी लिये मैं इस विषय की ओर मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

हावड़ा से बर्दवान जाने वाली गाड़ियों में शौचालयों की कमी की ओर जब ध्यान दिलाया गया तो मंत्रालय की ओर से उस समय कहा गया कि विषय पर उचित ध्यान दिया जायेगा किन्तु अभी तक कुछ नहीं किया गया है। हावड़ा से खड़गपुर और आगे जाने वाली गाड़ियों में स्विच बोर्डों की हालत बहुत बुरी है और उन का प्रयोग अत्यन्त जोखिमपूर्ण है। गाड़ियों में सफाई करने वाले कर्मचारियों की संख्या अपर्याप्त है। वाकुंडा आदि स्थानों पर ऊंचे धरातल पर प्लेटफार्म न होने से महिला यात्रियों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। बारासेट-बसीरहाट रेलवे के सम्बन्ध में मंत्री महोदय ने कहा था कि सर्वेक्षण किया जा रहा है। वस्तुतः यह प्रशंसनीय संवाद है। किन्तु बंगाल प्रदेशीय लाइट रेलवे की अवस्था अत्यन्त दयनीय है और इस पर भी विचार किया जाना चाहिये। लाइट रेलवे के कर्मचारियों को जितना कम

वेतन मिलता है वह कल्पनातीत है। उन्हें केवल तेईस पये मासिक मिलता है। प्रबन्ध की अवस्था गई बीती है। यदि सरकार ने इस की व्यवस्था नहीं संभाली तो किसी दिन यह भस्मसात् हो जायेगी। इस दिशा में लाभ की आशा करना तो गलत सिद्धान्त होगा। विकास कार्यक्रम के युग में विद्यमान रेल भागों का बन्द होने देना ठीक नहीं है।

रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में भी मैं कुछ कहूंगा। पूर्वी रेलवे के स्टेशन मास्टर्स की अवस्था शोचनीय है। उन का वेतन-स्तर बहुत कम है। उन के कर्त्तव्य उत्तरदायित्व और प्रशिक्षण को देखते हुए उन का वेतन कुछ अधिक होना चाहिये। मुझे यह भी मालूम हुआ है कि असंगतियां दूर करने के लिये संयुक्त मंत्रणा समिति ने जो सिफारिशें प्रस्तुत की थीं उन्हें समुचित रूप में क्रियान्वित नहीं किया गया है। असिस्टेंट स्टेशन मास्टर्स की भी यही शिकायत है कि उन्हें उचित वेतन नहीं दिया जाता।

श्री सिंहासन सिंह (जिला गोरखपुर-दक्षिण) : आठवीं कांग्रेस के बाद रेलवे का यह पहला बजट संसद् के सामने पेश हुआ है। आठवीं कांग्रेस ने समाज की व्यवस्था क्या हो, समाज की रूप रेखा क्या हो इस पर अपना विचार प्रकट किया और आशा थी कि उस विचार का सक्रिय रूप इन दो बजटों में, रेलवे और आम बजट में कहीं न कहीं दिखलाई पड़ेगा। लेकिन हम को उस समाज की कोई रूपरेखा इन में नहीं दिखलाई पड़ी। यह रूप मैं तब समझता जब तनखाहों में कोई क्रम होता, कोई अनुपात होता। आज रेलवे बोर्ड की मांग हमारे सामने उपस्थित है। रेलवे बोर्ड के सर्व प्रथम अधिकारी की तनखाह ४,००० पये माहवार है। वहीं उन के पिअन की तनखाह ४० पये माहवार

है। मुझे अन्देश है कि यह सौ प्रतिशत का तफरका रहते हुए क्या इस को समाजवादी पैटर्न समझा जा सकता है। मुझे आशा थी कि उस की कोई झलक इस में होगी। मैं ने देखा और हिसाब लगाया है कि सदर्न रेलवे में प्रथम और द्वितीय श्रेणी का जो वेतन क्रम है और जो तृतीय श्रेणी और चतुर्थ श्रेणी का वेतन क्रम है उस में एक और दस का फर्क है। अगर १३ हजार कई सौ रुपये प्रथम श्रेणी के अफसर का सालाना वेतन है तो नीची श्रेणी वालों का १३०० है। अगर हम इसी अनुपात को उचित रीति से कायम रखते तो शायद हम कह सकते थे कि यह समाजवादी पैटर्न पर है। लेकिन हम जानते हैं कि तनहा रेलवे मंत्री यह नहीं कर सकते। हम बाहर बैठकर बोलते तो कुछ और है और करते कुछ हैं। सरकार में आने पर उन का क्रम और हो जाता है। और इस लिये हमारी आवाज की सुनवाई कुछ कम हो जाती है।

अब एक तरफ तो लाइनों के डबलिंग का कार्य हो रहा है और एक तरफ नई लाइनें बनाने का काम हो रहा है। इस में अभी हमारे कतिपय मित्रों ने कहा कि डबलिंग का काम रोक दिया जाय और दूसरी जगह नई लाइनें बढ़ाई जायें। लेकिन इस का स्वरूप बदल भी सकता है। यानी लाइन डबल भी हो जाये लेकिन उसी मार्ग से नहीं जिस मार्ग से कि पहली लाइन गई है। अगर उसी लाइन के साथ साथ दूसरी लाइन बनाई जायेगी तो आवागमन की सुविधा तो बढ़ जायेगी मगर जनता को अधिक सुविधा मिले, इस में सन्देह है। इसलिये अगर हम को दिल्ली से लखनऊ तक डबल लाइन करनी है तो उस का अगर हम बीच का कुछ रूप बदल दें तो इस से जनता को लाभ हो जायगा। उचित तो यह था कि पहले सब स्थानों को पहुँचाने के लिये लाइन बनाते और फिर डबलिंग

[श्री सिंहासन सिंह]

का विचार करते । लेकिन अगर माल पहुंचाने के लिये डबलिंग करना जरूरी है तो भी उस का रूप बदला जा सकता है । उस के बीच के खंड को बदल दिया जाय ताकि डबलिंग का परपत्र भी सर्व हो जाये और लोगों को सुविधा भी बढ़ जाय ।

एक मुझे अपनी स्थानीय शिकायत करनी है । अभी मैं गोरखपुर से आज ही आया हूं । वहां पर मुझे मालूम हुआ है कि गोरखपुर और देवरिया के बीच में सब बुकिंग बन्द है । गोरखपुर के दो स्टेशन पश्चिम से और देवरिया के दो स्टेशन पूरब तक हर प्रकार की बाहर से आमद बन्द है । परिणाम यह हुआ है कि कपड़े इत्यादि के भाव गोरखपुर में बढ़ गये हैं । गल्ले के भाव बढ़ गये हैं । मेरी समझ में नहीं आता कि जब लाइन एक है, क्रम एक है तो गोरखपुर जो केन्द्र स्थान है वहां का बुकिंग क्यों बन्द हो जाय और देवरिया जो दूसरा केन्द्र स्थान है उस का बुकिंग क्यों बन्द किया जाय । भदनी और खलीलाबाद की बुकिंग खुली है और बीच की बुकिंग बन्द हो गई है । इस पर मैं चेयरमैन महोदय का और मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं । बुकिंग बन्द होने से बड़ा गोल माल हो जाता है । गोरखपुर केन्द्र स्थान है । वहां का बुकिंग बन्द है । वहां के महाजनों को माल का दाम बढ़ाने का बहाना मिल गया है । वह कहते हैं कि हम ट्रक से माल लाते हैं इस लिये माल की कीमत बढ़ जाती है । जनता में इस के लिये रोष पैदा होता है । जनता में यह रोष पैदा होने के कारण तो हम गोरखपुर में अभी एक अलेक्शन में हार कर आये हैं । वहां पर अधिकारियों ने करों के लगाने में और वसूल करने में जुल्म किया था इसलिये जनता में रोष था और जनता हमारी बात सुनने का तयार नहीं थी । इसलिये मैं कहता

हूं कि इस तरह की रोक थाम से बड़ी दिक्कत होती है ।

अब दूसरी बात सर्विसिज के करप्शन के बारे में है । करप्शन के बारे में एक कमेटी हमारे मंत्री महोदय ने सन् १९५३ में कायम की । आज तक उस कमेटी की रिपोर्ट नहीं आयी है । हम चाहते हैं कि कोई ऐसा इन्तिजाम हो कि हर आदमी यह समझे कि उस की योग्यता के मुताबिक नौकरी मिलेगी । किसी को किसी से कुछ कहने की जरूरत न हो । लेकिन दुर्भाग्य है कि आज यह भावना सब में फैली हुई है कि जब तक पहुंच न हो तुम को नौकरी नहीं मिल सकती । इस से हम लोगों को बड़ी दिक्कत होती है । हम लोगों के पास आदमी आते हैं कि हम उन की सिफारिश कर दें । हम उन से कहते हैं कि सिफारिश से काम नहीं होगा, योग्यता से काम होगा । लेकिन आम लोगों के दिलों में यह गलतफहमी फैल गयी है कि योग्यता से कुछ नहीं होगा । जिस की पहुंच हो उस का काम होगा । अभी एक लेडी मैम्बर ने कहा था कि बिहार के बारे में गंगा त्रिज के लिये एक कमीशन बना दिया जाय । इस तरह की भावना लोगों में पैदा होना दुःख की बात है । ऐसी व्यवस्था हो कि हर एक आदमी समझे कि अगर वह योग्य है तो जरूर ले लिया जायेगा । उस को किसी की सिफारिश की जरूरत नहीं पड़ेगी । यह सिफारिश की भावना निकलनी चाहिये । अगर सख्ती से काम लिया जाय तो यह दूर हो सकती है । यह एक बड़े घातक विचार का विस्तार हो रहा है । हर एक समझता है कि अगर उस की सिफारिश है, पहुंच है तो उस को नौकरी मिल जायेगी और जिस की पहुंच नहीं है तो उस को नहीं मिलेगी । आज जो द्वितीय और तृतीय श्रेणी का सवाल चल रहा है उसमें भी यही है । इसलिये आप को ध्यान देना चाहिये कि जनता का

हर एक आदमी यह समझे कि यदि वह रेलवे की या अन्य नौकरी के उपयुक्त होगा तो उस को पायेगा नहीं तो नहीं पायेगा। लेकिन जब कोई अनुपयुक्त को पाते देखता है तो उपयुक्त पात्र के मन में यह सन्देह होता है कि मेरी पहुंच होती तो मैं भी पा जाता।

अब मैं केवल एक मिनट में अपने रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि गोरखपुर में डैमेज्ड गाड़ियां इतनी अधिक पड़ी हुई हैं कि वह गाड़ियों का एक कब्रगाह सा बन गया है। मैं जानना चाहता हूं कि ब्रिटिश टाइम्स में या लड़ाई के पहले या तो लड़ाई के बाद गाड़ियां डैमेज्ड हुईं, लेकिन अब गाड़ियों का डैमेज होने का क्रम क्यों इतना जारी है कि बड़ी बड़ी गाड़ियां वहां हजारों की तादाद में पड़ी हुई हैं, टूटी हुई और बेकार फेंकी हुई गाड़ियां पड़ी हुई हैं। मैं नहीं समझता कि आज लड़ाई खत्म हुए करीब दस वर्ष हो गये, लेकिन गाड़ियों के सिलसिले में जो महामारी आई हुई थी, वह आज के दिन क्यों जारी है? मैं चाहता हूं कि हमारे रेलवे मंत्री महोदय और उनके अधिकारीगण डैमेज्ड गाड़ियों की समस्या के बारे में ध्यान दें।

अब मैं एक छोटी सी घटना की तरफ आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं। चार तारीख को एक बारात सेकेंड क्लास में बैठी हुई थी, गाड़ी रवाना होने को थी, सिगनल हो चुका था और लाइन क्लियर मिल चुका था और स्टार्टर सिगनल भी हो चुका था, इसी बीच कुछ लेन देन के सिलसिले में वारातियों से गोलमाल हुआ उन्होंने ने देने से इन्कार किया और तुरन्त गाड़ी डैमेज कर दी गयी। यह इन्व्वायरी करने की बात है। जनरल मैनेजर को फोन हुआ कि गाड़ी डैमेज कर दी गई, दूसरी गाड़ी आने में काफी देर लगी। आगरा फोर्ट पर उस गाड़ी में कोई डैमेज की निशानी नहीं थी, लाइन क्लियर

हो चुका था और स्टार्टर सिगनल भी हो चुका था लेकिन रुपये की लेन देन की बात की वजह से ऐन वक्त पर गाड़ी को डैमेज डिक्लेयर कर दिया गया और उस गाड़ी को यार्ड में कर दिया गया। मैं नहीं जानता कि उस वाक्ये पर क्या कार्यवाही हमारे रेलवे अधिकारियों की तरफ से हुई। मैं चाहता हूं कि इस तरह की घटनायें न हों और गाड़ी के खुलने से पहले पूरी तरह से इस बात का इतमीनान कर लिया जाये कि गाड़ी डैमेज तो नहीं है ताकि यात्री लोगों को असुविधा न हो।

सरदार ए० एस० सहगल (बिलासपुर) :
इस जमाने में जब कि हमारे यहां की जनता और खास कर हमारे यात्रा करने वाले लोग जब कि बहुत ज्यादा सफर कर रहे हैं, बिजली की गाड़ी डाक गाड़ी, तेज एक्सप्रेस उस हालत में फुल आटोमैटिक ट्रेनों का न होना यह अच्छा वाज नहीं है। आज इस बात की बहुत जरूरत है कि इलाहाबाद, मुक्तिपुर, सेक्शन और योतमाल सेक्शन में फुल आटोमैटिक ट्रेन सर्विस होनी चाहिये जो कि यात्रियों की सुरक्षा की दृष्टि से आवश्यक है। वहां पर फुल आटोमैटिक न होने से पैसेन्जर्स जो उस में जाते हैं उन को ज्यादा से ज्यादा खतरा है। इस के अतिरिक्त मैं यह अर्ज करूंगा कि यह पैसेन्जर सर्विसेज में लाइन पैसेन्जर सर्विसेज की तरह से नहीं देखी जातीं। जैसे कि हम दूसरी में लाइन पैसेन्जर सर्विसेज को मानते हैं, इन लाइनों को नहीं मानते और इन लाइनों पर जो भी हमारे क्रियूज, गार्ड्स, और ड्राइवर्स वगैरह काम करते हैं, वह जूनियर लोग होते हैं और मैं नहीं समझता कि ऐसे जूनियर लोगों को वहां पर रखना जो कि वहां पर नान आटोमैटिक ट्रेन्स चला रहे हैं कहां तक वाजिब होगा?

इस के साथ साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि गार्ड्स के पे स्केल और माइलेज काफी

[सरदार ए० एस० सहगल]

अपर्याप्त हैं, उन को जो तनख्वाहें मिलती हैं, वह बहुत कम हैं, ऐसा मेरा ख्याल है। इस के अतिरिक्त उन को जो ट्रेवलिंग एलाउन्स मिलता है वह अब बढ़ा दिया गया है। अगर माइलेज उन का बढ़ाया नहीं गया है लेकिन जो उन को असल में माइलेज और ट्रेवलिंग एलाउन्स मिलना चाहिये वह नहीं मिलता है। यह जो हमारा रनिंग स्टाफ है यह रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन का बैंक बोन है, जिस तरह से कि मनुष्य के शरीर में रीढ़ की हड्डी का महत्व होता है, ठीक उसी प्रकार रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन में रनिंग स्टाफ का स्थान है और इस नाते हमारे रेलवे विभाग और मंत्री महोदय को उन की तरफ विशेष ध्यान देना चाहिये। इस के साथ ही साथ मैं यह भी कहूंगा हमारे रेलवे कर्मचारियों को गणतन्त्र दिवस और स्वतन्त्रता दिवस जैसे राष्ट्रीय महत्व के दिनों पर यानी २६ जनवरी को और १५ अगस्त को कंसेशन मिलना चाहिये। इस तरह का कंसेशन पहले उन को मिलता था लेकिन उस के बाद आगे चल कर यह कंसेशन वापिस ले लिया गया और मैं चाहता हूँ कि वह कंसेशन फिर उन के लिये जारी किया जाय। कंसेशन यह था कि जो कर्मचारी इन तारीखों पर यानी रिपब्लिक डे और इंडिपेंडेंस डे के दिन काम करते हैं उन को उन तारीखों के मुताबिक तनख्वाह मिलनी चाहिये।

इस के अतिरिक्त मैं आप का ध्यान कुछ थोड़े से शब्दों में नानदेन स्टेशन की हालत की तरफ दिलाना चाहता हूँ। मुझे जाने का वहां सौभाग्य प्राप्त हुआ और जो कुछ मैं ने वहां पर देखा उस की रिपोर्ट वहां पर जो कम्प्लेंट बुक है उस में मैं ने दर्ज कर दी। वह एक तीर्थ स्थान है और वहां पर हजारों, लाखों यात्री तीर्थ यात्रा के उद्देश्य से आते जाते हैं, वहां के स्टेशन का ठीक से निर्माण

करना बहुत जरूरी है। वहां पर यात्रियों के लिये आरामगाह को ठीक से तबदीली कर के बनाना चाहिये।

इस के साथ साथ मैं आप का ध्यान आल इंडिया टिकट चेंकर्स कान्फ्रेंस जो हुई है उस की तरफ दिलाना चाहूंगा। वह कान्फ्रेंस ६ जनवरी १९५४ को उड़ीसा प्रान्त में बहरामपुर नामक स्थान में हुई थी और वहां पर जो प्रस्ताव पास किये गये थे मैं चाहता हूँ कि हमारा रेलवे बोर्ड और मंत्री महोदय उन प्रस्तावों पर गौर करें और देखें कि आया उन की जो मांगें और ग्रीवियन्सेज हैं वह उचित हैं कि नहीं और अगर उचित हैं तो कहां तक हम उन को पूरा कर सकते हैं।

साथ ही साथ मैं यह कहूंगा कि आज हमारे यहां पर जो कंडक्टर्स हैं हम को रेलवे बोर्ड के हुक्म के मुताबिक उन की जगहों पर ट्रेवलिंग टिकट एग्जामिनर्स में से ले कर भरती किया जाता था, लेकिन अब उस पर ज्यादा गौर नहीं किया जाता। जब रेलवे बोर्ड का यह हुक्म है तो मैं नहीं समझता कि उस पर क्यों नहीं अमल किया जाता, इस हुक्म को जो कि रेलवे बोर्ड ने दिया था उस हुक्म को जारी रखना और उस को मान्यता दिलाना यह रेलवे बोर्ड और मंत्री महोदय का काम है। ताकि टिकट एग्जामिनर के प्रमोशन के जो चांसेज हैं वह कटौल न हों।

इस के साथ साथ क्लासिफिकेशन ऐज पबलिक सर्वेन्ट्स के सम्बंध में यह कहना है कि चूंकि रेलवेज पर टिकट चैकिंग स्टाफ, जो लोग काम करते हैं वह इंडियन पैनल कोड के सैक्शन २१(८) और २१(९) के बमूजिब सेन्ट्रल गवर्नमेंट के कर्मचारी हैं, इसलिए टिकट चैकिंग स्टाफ को भी पबलिक सर्वेन्ट डिक्लेयर किया जाना चाहिये और इस नाते जो भी प्रोटैक्शन या दूसरे फायदे

पढ़ते हों, उन को भी उन का हकदार बनाना चाहिये। आज उन के इस परिभाषा में न होने के कारण किसी किस्म का प्रोटैक्शन और बेंनिफिट उन को नहीं मिलता है। उन को लीगल डिफेंस प्रोवाइड करने के बारे में भी मुझे यह कहना है कि इंडियन रेलवेज इस्टैब्लिशमेंट कोड पार्ट १ के रूल १६०२(१) की भावना के अनुसार अगर ड्यूटी के सिलसिले में या ड्यूटी अंजाम देने में कोई लीगल सूट किसी टिकट चैकर पर होता है तो उस को डिफेंड करने की पूरी जिम्मेदारी सम्बन्धित रेलवे के जनरल मैनेजर को अपने ऊपर लेनी चाहिये।

अब मैं आप का ध्यान बिलासपुर से इलाहाबाद तक एक्सप्रेस ट्रेन का होना जरूरी है तथा बिलासपुर में तीसरे और चौथी श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों के क्वार्टरों की ओर दिलाना चाहता हूँ, जहां पर कि कोल स्टाफ रहता है और जहां पर कि कोयला निकाला जाता है, उन के सामने जो क्वार्टर्स हैं उन का मुलाहिजा करें, इस के लिये आप खुद जायं या अपने अफसरों को भेजें, और तब आप को मालूम होगा कि वहां जो रहने वाले हैं उन के स्वास्थ्य पर कितना प्रतिकूल असर पड़ता है और मैं चाहता हूँ कि इस ओर शीघ्र ध्यान दिया जाय। साथ ही साथ पानी ले जाने की नाली ले जाने में जो विभिन्नता होती है वह दूर की जावे। यानी समानता का व्यवहार तीसरे और चौथे वर्ग के कर्मचारी के साथ बरता जावे।

इस के साथ साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि दूसरे स्कूलों में तो ऐसा कायदा है कि अगर दो भाई किसी स्कूल में पढ़ते हैं तो एक भाई से फीस आधी ली जाती है, लेकिन रेलवे में खास कर ईस्टर्न में इस तरह का कायदा नहीं है। मध्य प्रदेश में तो ऐसा कायदा है कि अगर एक भाई स्कूल में पढ़ता

है और उस का छोटा भाई भी पढ़ता है तो उस से आधी फीस ली जाती है, लेकिन रेलवे में इस तरह का कायदा नहीं है। मैं चाहता हूँ कि ईस्टर्न रेलवे में जो यह हालत है उस पर मंत्री महोदय गौर करें और क्या यह उचित नहीं है कि अगर दो भाई पढ़ते हों तो उन को यह कंसेशन दिया जाये ?

मुंगली तहसील के लोगों की मांग है कि बिलासपुर मंडला लाइन का बनाना जरूरी है जिस का जिक्र मैं पहले कर चुका हूँ : इस के साथ साथ वहां पर ओवर ब्रिज की बहुत जरूरत है। आप का सारा स्टाफ रेलवे का उस लाइन की तरफ रहता है, आप का जो रेलवे ब्रिज है, वह रेलवे स्टेशन के भीतर में है, अगर आप वहां ओवर ब्रिज बनायें तो कर्मचारियों को और उन के बच्चे जो पढ़ने आते हैं उन को आने जाने में काफी सुविधा होगी। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूँ और आशा करता हूँ कि मैंने जो चन्द एक सुझाव दिये हैं मंत्री महोदय उन पर गौर करेंगे।

श्री नंद लाल शर्मा :

वन्दे गुरुपदं वन्दे अवाङ्मनसगोचरम् ।

रक्त शुक्ल प्रभा मिश्रमतर्वयम् त्रैपुरं महः ॥

माननीय सभानेत्री महोदया, मैं माननीय रेलवे मंत्री का नाम श्री शास्त्री लाल बहादुर, इस रूप से प्रारम्भ करता हूँ। कारण यह है कि आप ने त्रिपदी किरायों की जो निश्चित की है उस में आप ने ट्रायडिक मूव रक्खा है। जिस तरह पृथ्वी पर सत, रज और तम तीन गुण होते हैं उसी प्रकार से आप ने दूरी के हिसाब से किरायों में तीन टांगे दे दीं।

एक माननीय सदस्य : अब चार हो गईं ।

श्री नंद लाल शर्मा : टांगें तीन ही दी गई किरायों की. चौथी नहीं है। इसलिए मैं इतना ही कहूंगा कि यह ड्रायोडिक मूव है। बल्कि सतोगुण, रजोगुण और तमोगुण होने के कारण ही मैं समझता हूँ कि शास्त्री जी ने अपने शास्त्रीत्व को भी ढबा कर पंग्रेजी का प्रधान्य कर दिया। जब पहले पहल शास्त्री जी यहां पधारे तो हम सब को यह आशा हुई कि वह बहुत कुछ करेंगे, शास्त्री जी ने किया भी और अब भी प्रयत्न कर रहे हैं। इस सम्बन्ध में मैं अपने मन में उन के प्रति किसी प्रकार का समादर कम नहीं करता। केवल इतनी बात जरूर कहता हूँ कि रेलवे बोर्ड और वह जार्ज फिफथ, हिज मैजेस्टी किंग एम्परर आफ इंडिया की तरह से चल कर के, सेन्टर में पहुंचने के बाद जनता से दूर होते जा रहे हैं।

श्री रघुनाथ सिंह (जिला बनारस मध्य) : ऐसी बात नहीं है।

श्री नंद लाल शर्मा : मैं कोई शास्त्री जी के व्यक्तित्व पर आरोप नहीं कर रहा हूँ, केवल यही कहना चाहता हूँ कि पहले पहल उन का भाषण हिन्दी में आरम्भ हुआ लेकिन अब वह हिन्दी में बोलने में हिचकिचाते हैं और इस लिये जनता की पहुंच के बाहर चले गये। इस के आगे और भी बातें हैं, केवल हिन्दी मात्र नहीं है। जनता से सम्बन्धित क्षेत्र में जो पहली टांग शास्त्री जी ने रखी और जिस पर अपनी कुदृष्टि कर के किराया बढ़ाया, सामान्य जनता उसी टांग के अन्दर यात्रा करने वाली है।

एक माननीय सदस्य : वह ठीक कर दिया है।

श्री नंद लाल शर्मा : मैं निवेदन करूंगा कि यह जो ६० परसेन्ट व्यक्ति हैं दुर्भाग्य से आप उन्हीं को सबसे कम सुविधा देते हैं, जिन के लिये कि आय सोशल वेलफेयर

स्टेट और सोशलिस्ट पैटर्न आफ सोसायटी इत्यादि की बातें कहते हैं। सामान्य जनता के सम्बन्ध में निश्चित रूप से मैं कहता हूँ कि भारतीय जनता अत्यन्त दरिद्र है, बहुत दुःखी है। इस की दूसरे देशों के साथ तुलना करना, अमरीका और इंग्लैंड के स्वप्न लेना, मैं समझता हूँ, भारत की परिस्थिति से आंख मूंद लेना है। मेरा सम्बन्ध विशेषकर राजस्थान से है। राजस्थान के लोग अत्यन्त दरिद्र हैं परन्तु उन को बहुत कम किराया देना पड़ता था। उन को पोस्टेज के लिये बहुत कम देना पड़ता था। उन के लिये खाने पीने की सामग्रियां बहुत सस्ती थीं। परन्तु इस इन्ट्रेशन के बाद उन बेचारों का खर्च बढ़ गया, परिस्थिति उन की खराब हो गई। अभी उस दिन की बात है मैं ने राजस्थान के एक कार्यकर्ता से बात चीत की। वह कहने लगे :

“हमें विजित जाति समझा जाता है”

जैसे ब्रिटिश लोग इंडियन्स को ट्रीट करते थे, वैसे ही अब सेन्ट्रल गवर्नमेंट स्टेट्स को ट्रीट करती है। हमारे साथ यह व्यवहार किया जाता है। इन्ट्रेशन कर लिया, वहां के लोगों का ग्रेड नीचा हो गया और बाहर से जो लोग गये उन का एकाधिकार हो गया। चूंकि वहां के लोगों की तादाद कम थी इस लिये उन के अधिकारों को छीन लिया गया।

मेरा समय कम है, मुझे इनके समय के ही अन्दर कहना है, इस लिये मैं यही कहूंगा कि आप तीनों टांगों का संतुलन कर लें। दो टांगों के मनुष्य और पक्षी होते हैं, चार टांगों के पशु और यह तीन टांगों जो हैं वह शायद सत, रज और तम की शास्त्री जी की नामंजुरी हैं।

“रक्त शुक्ल प्रभा मिश्रमतं व्यत्रैपुरमहः”

यह मैं उन के साथी सहायक उपमंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि

१६ फरवरी को आप फतेहपुर चरू लाइन का उद्घाटन करने के लिये स्वयं पधारें किन्तु मैं देखता हूँ कि बजट में कहीं इस लाइन का वर्णन नहीं मिलता । पहले मैं ने स्वयं शास्त्री जी से प्रार्थना की उन्होंने ने कहा था कि दो तीन दिन तक रिपोर्ट आप को मिलेगी । पंच वर्षीय योजना के संग रखी गई उस का नाम ले दिया गया, लेकिन अभी तक आप उस पर शान्त बैठे हैं ।

श्री एल० बी० शास्त्री : आप ने बजट के भाषण को पढ़ा नहीं है, आप देखिये कि उस में है या नहीं फतेहपुर चरू लाइन । उस में यह लिखा है कि उस का काम शुरू हो गया है ।

श्री रघुनाथ सिंह : आप शास्त्र पढ़ते हैं, भाषण नहीं ।

श्री नंद लाल शर्मा : अगर भाषण की बात कहते हैं तो भाषण का तो पता नहीं किन्तु बात यह है कि बजट के ब्यौरे में किसी खास डिमान्ड के अन्दर इस का पता मुझे नहीं चला है । बहरहाल अगर मेरी कोई गलती है तो मंत्री महोदय मुझे ठीक कर सकते हैं, मैं ने जहां तक देखा है डिमान्ड्स में और विशेषकर उस स्थान पर जहां पर कि आप की सर्वे लाइन्स दी गई हैं वहां पर उस का सर्वथा अभाव पाया है ।

श्री नेवटिया (जिला शाहजहांपुर—उत्तर व खेरी—पूर्व): उस में इस के लिये २५ लाख रुपया रखा गया है ।

श्री एल० बी० शास्त्री : आप सर्वे लाइन्स को न देखिये । उस पर काम चल रहा है और कंस्ट्रक्शन वर्क शुरू हो गया है ।

श्री नंद लाल शर्मा : मैं माननीय मंत्री महोदय को इन बातों के लिये अवश्य धन्यवाद दे रहा हूँ कि जनता को जिन बातों की आवश्यकता है, जनता को जिन फैसिलिटीज की

जरूरत है उस के स्वास्थ्य के लिये उस की रक्षा के लिये उस के आराम के लिये, वह आप उस को देने का प्रयत्न कर रहे हैं । लेकिन मैं कहता हूँ कि भारतीय जनता सब से अधिक दुःख सहने की शक्ति रखती है किन्तु इस समय उस के पास काफी शक्ति नहीं है इस लिये आप जितनी काफी सहायता उस की कर सकें उतनी कीजिये । अगर उन का स्टैन्डर्ड आफ लाइफ बढ़ाने के नाम से उन पर खर्च ज्यादा लादा गया तो उन के लिये आज आय का कोई साधन नहीं है और वह उस भार के नीचे दब जायेगी । इस लिये जो उन के ऊपर आप किराया बढ़ा रहे हैं उन को रोकने की चेष्टा कीजिये । आप फस्ट क्लास वालों को कोई भी सुविधा न दें, एयर कंडीशन्ड वालों के लिये आप क्या करें क्या न करें यह मैं कहने के लिये तैयार नहीं हूँ क्योंकि जन सामान्य जो है वह फर्स्ट क्लास और एयर कंडीशन्ड में चलने वाली नहीं है । आप उन ब्रेचरों को साधारण से साधारण स्थान दें लेकिन अगर आप थर्ड क्लास कम्पार्टमेंट में पांच सौ मील के ऊपर की यात्रा करने वालों को कमर सीधी करने का प्रबन्ध कर दें तो भी बहुत कृपा होगी ।

इस के अतिरिक्त ओवर क्रॉडिंग का प्रश्न निरन्तर आप के सामने चल रहा है । इतनी कड़ाई करने पर भी जनता गाड़ियों के बाहर लटकती हुई चलती है । कभी हम दिल्ली स्टेशन के पास पास के छोटी लाइन्स के स्टेशनों के पास जाते हैं तो हम लोग बराबर देखते हैं कि लोग बाहर लटक कर चलते रहते हैं, और कहीं कहीं कट कर मर भी जाते हैं, लेकिन सरकार ने, विशेषकर रेलवे मंत्रालय ने इस ओर तनिक भी ध्यान नहीं दिया । अगर आप नई गाड़ी नहीं चला सकते या और कुछ नहीं कर सकते तो कम से कम उन को बाहर न लटकने दीजिये । आप को चाहिये कि आप रुकावट डालें कि बाहर कोई लटक कर न चले । भले ही गाड़ी छूट जाय

[श्री नंद लाल शर्मा]

दूसरी गाड़ी वह पकड़ लेंगे, लेकिन कम से कम कटने से तो बच जायेंगे।

इस के साथ मैं फिर ध्यान दिलाना चाहता हूँ फतेहपुर चूरू लाइन की तरफ। आप ने इस का उद्घाटन किया, आप उस के लिये २५ लाख रुपया दे रहे हैं। मैं कहता हूँ कि वहाँ की जनता इस के लिए स्वयं स्थान बनाने को तैयार है और सब प्रकार की सेवा करने को तैयार है। केवल कुछ काम आरम्भ हो, अगर आप एक कदम बढ़ायें तो जनता दस कदम बढ़ाने को तैयार है।

श्री आई० ईयाचरण (पोन्नानी—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ) : माननीय रेलवे मंत्री ने कहा कि जहाँ तक अनुसूचित जातियों के लोगों की नियुक्ति का सम्बन्ध है उन की अवस्था में सुधार हुआ है। हम इस का स्वागत करते हैं। किन्तु इस के सम्बन्ध में कोई आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं अतः उन के कथन को मान लेना सम्भव नहीं है। माननीय मंत्री ने यह भी व्यक्त किया कि रेलवे सेवा आयोग में भी अनुसूचित जाति के सदस्य लिये गये हैं। मुझे नहीं मालूम कि क्या सब रेलों में ऐसा किया गया है। दक्षिण रेलवे में उन का उचित प्रतिनिधान नहीं है। सेवा आयोग के सचिव ने स्वयं यह कहा है कि अनुसूचित जाति के सदस्यों से सम्बन्धित नियम और विनियमन केवल कागजों तक ही सीमित हैं। ऐसी दशा में न्याय की क्या आशा की जा सकती है? चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिये रिक्त स्थानों का विज्ञापन भले ही प्रादेशिक भाषाओं में छपता हो किन्तु उसे नौकरी दफ्तरों में नहीं भेजा जाता। परिणाम यह होता है कि उक्त दफ्तर उन से सम्पर्क स्थापित नहीं कर पाते हैं। मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करूँगा कि वह प्रत्येक रेलवे जोन में एक एक समिति नियुक्त कर संरक्षण नियमों की जांच कराये।

नई रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में कोल्लान-गोड-त्रिचूर रेलवे लाइन का सर्वेक्षण चार बार हो चुका है और रेलवे मंत्री ने भी उस के शीघ्र निर्माण के महत्व का अनुभव किया है। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वे अगली पंच वर्षीय योजना में इस लाइन को सब से पहले रखें।

श्री एम० डी० रामस्वामी (अर्-पुक्कोटायी) : मैं ने कई बार अर्पुक्कोटायी में रेलवे लाइन बनाने के लिये प्रार्थना की है और इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री को अभ्यावेदन भी भेजे गये हैं। परन्तु जितने भी प्राथमिकता के कार्य इस समय हो रहे हैं उन में से किसी में भी अर्पुक्कोटायी को नहीं रखा गया।

माननीय उप-मंत्री ने स्वयं अर्पुक्कोटायी को देखा है और वह इस रेलवे लाइन की आवश्यकता को समझते हैं। माननीय मंत्री ने उस स्थान की नगरपालिका परिषद् के प्रतिनिधिमंडल को भी वचन दिया था कि वह इस बात पर विचार करेंगे। अतः मेरी उन से प्रार्थना है कि वे इसे द्वितीय पंच वर्षीय योजना में अवश्य सम्मिलित कर लें।

आयव्ययक भाषण में कहा गया है कि न केवल विकास सम्बन्धी अर्थ-व्यवस्था की आवश्यकताओं को पूरा किया जायेगा प्रत्युत कुछ और अलग अलग पड़े क्षेत्रों को रेलवे यातायात की सुविधायें भी दी जायेंगी। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री अर्पुक्कोटायी की मांग को पूरा करेंगे। इस लाइन के बन जाने से अर्पुक्कोटाई के पूर्व के ५,००० मील के क्षेत्र को भी लाभ पहुंचेगा।

विरुद्धनगर से अर्पुक्कोटायी को जाने वाली सड़क दो स्थानों पर लाइन पर से गुजरती है। वहाँ घंटों यातायात रुका रहता है।

अतः मेरा अनुरोध है कि इन सड़कों के ऊपर से जाने वाले पुल बनाये जायें।

कुर्दुवाड़ी जंक्शन से पांडरपुर को जाने वाली छोटी लाइन की असुविधाओं को दूर करने के लिये, मेरी यह प्रार्थना है कि उसे बड़ी लाइन बना देना चाहिये। और सरकार को उसे अपने हाथ में लेना चाहिये।

श्री नवल प्रभाकर (बाह्य दिल्ली—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ) : मैं आप को धन्यवाद देता हूँ कि आप ने कृपा कर के मुझे थोड़ा समय अपने विचार प्रकट करने के लिये दिया। मैं रेल मंत्री महोदय को भी धन्यवाद देता हूँ दिल्ली वालों की ओर से कि उन्होंने नई दिल्ली के शरणार्थी भाइयों की बस्तियों के लिये कुछ थोड़ा सा काम किया है। नई दिल्ली से विनयनगर होते हुए एक उपनगरीय रेलवे लाइन उन्होंने चलाई है, लेकिन उस रेलवे लाइन को देखने से ऐसा मालूम होता है कि वह बिल्कुल अचूरी है। उस उपनगरीय रेलवे न तो पूरी बस्तियों तक पहुंच पाती है और जहां वह पहुंच पाती है वह भी पर्याप्त नहीं है। पटेलनगर से जो सीधी मोतीनगर को सड़क जाती है वह नजफगढ़ रोड को क्रॉस करती है। वह सड़क जब रेलवे लाइन को क्रॉस करती है तो एक सिगनल सड़क के एक तरफ है और एक सिगनल दूसरी तरफ है, अगर वहां स्टेशन बनाना है तो वह मेरी समझ में असुविधाजनक होगा। नजफगढ़ रोड पर बहुत सी बस्तियां जैसे रमेश नगर, कीर्तीनगर, तिलक नगर और मोतीनगर, रिहैबिलिटेशन मिनिस्ट्री को तरफ से अभी नई कौलोनी बन रही है, उन के पास से एक मीटर गेज रेलवे लाइन गुजरती है, वहां के लोगों ने लिखा है और कई बार मेरे पास भी आये और उन्होंने कहा कि, अगर यह रेलगाड़ी बीच में जो उपनगर पड़ते हैं वहां पर अगर यह ठहरने लगे तो उन लोगों को काफी सुविधा हो सकती

है। अभी पिछले दिनों मैं उधर गया था, पटेल नगर से आगे मैं ने देखा दो सिगनल खड़े हुए हैं, एक लाइन के एक तरफ और दूसरा लाइन के दूसरी तरफ और सुना कि यहां कोई स्टेशन बनने वाला है, वह स्थान जहां पर वह सिगनल खड़े हुए हैं वहां पर अगर कोई स्टेशन बनने वाला है, तो मेरी समझ में वह कोई स्टेशन बनने के लिये उचित जगह नहीं है, क्योंकि वहां उस के पास से पटेल नगर से उधर कीर्तीनगर की ओर जाने वाली तनाम सड़कें तिलक नगर से मिलती हैं, नजफगढ़ रोड के साथ मिलती हैं और अगर वहां स्टेशन बनता है तो असुविधाजनक होगा। मेरी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि उस के भी आगे बढ़ कर के या तो रमेश नगर के पास रेलवे स्टेशन को बनायें और वहां पर यह जो मीटर गेज लाइन अहमदाबाद से दिल्ली तक आती है, उस का एक स्टेशन वहां बना दिया जाय। इस के साथ ही एक ब्राडगेज लाइन भी चलती है अगर वह जो नई दिल्ली से बाहर बाहर जो उपनगरीय रेलवे चला रहे हैं उस को भी अगर आप इधर से ले जावें तो वह भी अच्छा काम हो जायेगा।

एक माननीय सदस्य : आप उचित स्थान से उस को अनुचित स्थान में ले जाना चाहते हैं। वह जो पटेल नगर के पास रास्ता है, उस उचित रास्ते से हटा कर दूसरी ओर ले जाना चाहते हैं।

श्री नवल प्रभाकर : मेरे ह्याल में आप ने देखा नहीं। सभानेत्री जी, मैं आप के द्वारा उन से कहा चाहता हूँ कि उन्होंने ने उस को देखा नहीं होगा कि वह जो सड़क पार जाती है उस सड़क के दोनों तरफ सिगनल हैं। स्टेशन के पास स्टेशन बना हो तो क्या वह सुविधाजनक बात होगी? क्योंकि फिर स्टेशन सराय रोहिल्ला स्टेशन के पास हो जायगा।

[श्री नवल प्रभाकर]

शकूरबस्ती के पास जो हमारे रेलवे के कर्म-चारी हैं वह झोंपड़ियां बना रहे हैं और पिछले दिनों जब मूसलाधार बारिश हुई तो उन की झोंपड़ियों के चारों तरफ पानी ही पानी भर गया, मैं ने खुद उन की वह हालत देखी कि चारों तरफ उन के पानी बहता था और नहर का पानी भी उधर आने लगा था, उस में मछलियां तैर रही थीं और मँढक फुदक रहे थे। हमने मंत्री महोदय को इस सम्बन्ध में एक पत्र लिखा, लेकिन अभी तक उन को मकान नहीं दिये गये हैं, उन के लिये मकान बनने चाहिये, उन के लिये इस तरह का कोई प्रावधान होना चाहिये। मेरी यह मांग है कि वहां शकूर बस्ती में जो हरिजन लोग पड़े हुए हैं उन के लिये मकानों की व्यवस्था तुरन्त हो जानी चाहिये।

बाग कड़े खां के अन्दर जो हमारे रेलवे के क्वार्टर्स हैं, उन की बस्ती में से पहले सड़क हो कर गुजरती थी लेकिन अब सुना है कि रेलवे वाले उस को बंद कर के उस सड़क को बन्द किया चाहते हैं। इस सड़क के बन्द किये जाने से वहां के रहने वाले लोगों को काफी असुविधा का सामना करना होगा और बाजार पहुंचने के लिये जो कि उस के सामने पड़ता है उन्हें डेढ़ मील का चक्कर काट कर पहुंचना पड़ेगा।

इस के अतिरिक्त देहली के आस पास जो स्टेशन हैं जैसे सराय हेली, सब्जी मन्डी आदि वहां पर शौडों का कोई इन्तजाम नहीं है, इसलिये मेरी मांग है कि देहली के आस पास के रेलवे स्टेशनों पर शौड्स का इन्तजाम होना चाहिये। मैं ने पहले भी जिक्र किया था और आज फिर ध्यान दिलाना चाहता हूं कि देहली के अन्दर से हो कर रेल के इंजिन काफी धुंआं फेंकते चले जाते हैं जिस से नगर वासियों को काफी असुविधा का अनुभव होता है और इसलिये मेरी मांग है कि देहली के आस पास जो बड़े स्टेशन हैं वहां से देहली तक के लिये

बिजली की रेलगाड़ी चलायी जानी चाहिये। स्लीपिंग कार्स के बारे में मैं तना ही बताना चाहता हूं कि जब तीन दिन पहले लोग अग्नी सीट रिजर्व कर लेते हैं, तो उन को आसानी से सीट मिल जाती है लेकिन अगर कोई ऐन वक्त पर ठीक टाइम पर जा कर सीट लेना चाहता है तो हांलांकि सीट खाली होती है ताहम अगर रेलवे वालों को कुछ टिप किये हुए सीटें नहीं मिल पाती हैं। इसलिये मैं चाहता हूं कि हमारे रेल मंत्री महोदय इस की तरफ गौर करें और इस को हटाने के लिये आवश्यक कार्यवाही करें।

एक बात मैं रेलवे टाइमटेबुल के बारे में कह कर बैठ जाऊंगा और वह यह है कि मैं हिन्दुस्तान के एक कोने से दूसरे कोने तक घूमा हूं और मैं ने करीबन हर एक बड़े रेलवे स्टेशन के ऊपर जब मैं ने उन से रेलवे का टाइमटेबुल मांगा है तो न तो हिन्दी में टाइमटेबुल मिला और न अंग्रेजी में मिला, और किसी कम्पनी का टाइमटेबुल पेश कर देते हैं कि यह टाइमटेबुल आप ले लीजिये। यह भी रेलवे टाइमटेबुल है। मैं यह जानना चाहता हूं कि रेलवे की तरफ से जो टाइमटेबुल होता है, उस का क्या होता है और वह कहां चला जाता है, उस का कोई पता नहीं चलता, क्या वह रद्दी में बिक जाता है या वह इतनी जल्दी बिक जाता है, कुछ पता नहीं चलता है। पहली जनवरी को रेलवे का टाइमटेबुल निकला, चार, पांच जनवरी को पूछा गया तो पता नहीं चला कि कहां इतनी जल्दी खत्म हो गया। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगा कि वह देखें कि बोगों को रेलवे का टाइमटेबुल मिल सके।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं और वह यह है कि रिवाड़ी से देहली तक जो मीटरगेज लाइन चलती है उस को अगर ब्राडगेज कर दिया

जाय तो बड़ी सुविधा होगी और जो वस्तियां आसपास में बसी हुई हैं उनमें भी आने जान की बड़ी सुविधित हो जायगी ।

इसके अलावा एक शब्द और कह कर मैं बैठ जाता हूं और वह यह है कि रेलवे के अन्दर नौकरी देने के सम्बन्ध में हरिजनों को प्राथमिकता नहीं दी जाती है, इसलिये मैं चाहूंगा कि रेलवे और डेकों आदि के अन्दर हमारे हरिजन भाइयों को प्राथमिकता दी जाय चाहिये । आप ने जो मुझे इतना समय बोलने का दिया, उस के लिये धन्यवाद ।

श्री अलगेशन : माननीय सदस्यों ने बहुत सी बातों के सम्बन्ध में कहा है और मेरे लिये इन सब बातों का उत्तर देना संभव नहीं है । परन्तु मैं कुछ महत्वपूर्ण बातों का और विशेषतः कर्मचारियों के मामलों से सम्बन्धित बातों का उत्तर देने का प्रयत्न करूंगा ।

इस समय न्यायाधिकरण कार्यवाही कर रहा है । संभवतः सभा को विदित है कि यह जुलाई १९५३ में बनाया गया था । फेडरेशन ने अपनी सब मांगों को दिसम्बर में ही अन्तिम रूप दिया था और रेलवे बोर्ड ने भी इस मामले के सम्बन्ध में अपना पक्ष प्रस्तुत कर दिया है । अब आशा है कि न्यायाधिकरण शीघ्र ही उस पर कार्यवाही आरम्भ करेगा और कार्य को समाप्त करने तक इसे जारी रखेगा । ऐसा दिखाई देता है कि श्री नम्बियार को यह भ्रम हो गया है कि जो मामले न्यायाधिकरण को भेजे गये हैं वे बहुत अधिक नहीं हैं । यह सच है कि केवल पांच बड़े मामले न्यायाधिकरण के समक्ष रखे गये हैं जिनमें से पहला कर्मचारियों के विभिन्न वर्गों के वेतन-क्रमों के पुनर्वितरण का है जिस का निश्चय संयुक्त मंत्रणा समिति की सिफारिशों पर किया गया था । उस प्रश्न का पुनरावलोकन करना है । मैं समझता

हूं कि केवल इस के अन्तर्गत बहुत सी बातें संभवतः एक ही से भी अधिक—न्यायाधिकरण के समक्ष रखी गई हैं । इस से यह अनुभव किया जा सकता है कि जिन मामलों पर न्यायाधिकरण ने कार्यवाही करनी है वे कम नहीं हैं और इन के अन्तर्गत वेतन-क्रमों आदि का वितरण भी आ जायेगा । निस्सन्देह यह दावा नहीं किया जा सकता कि वेतन-क्रमों के वितरण के बहाने सभी कर्मचारियों को उच्च वेतन-क्रम देने चाहिये । वस्तुतः मैं समझता हूं कि फेडरेशन ने एक बात यह भी कही है कि कुछ कर्मचारियों के केवल चार प्रतिशत दैनिक काम करने वाले क्लर्कों के वेतन-क्रम अर्थात् ५५—१३० रुपये में रखना चाहिये । न्यायाधिकरण इन सब बातों पर विचार करेगा कि यह प्रतिशतता उचित है अथवा नहीं । परन्तु जैसा मंत्री जी ने पहले ही अपने अभिभाषण में कहा है, यदि इन सब विषयों के अतिरिक्त अन्य विषयों को भी न्यायाधिकरण के पास भेजना आवश्यक समझा गया तो फेडरेशन के परामर्श से ऐसा कर दिया जायगा ।

श्री नम्बियार ने अनुशासन सम्बन्धी नियमों की ओर भी निर्देश किया था और कहा था कि उनमें पूर्णतः परिवर्तन कर देना चाहिये । इस प्रश्न का बार बार पुनरावलोकन किया गया है और १९५३ में ही फेडरेशन के परामर्श से कतिपय रूप भेद किये गये हैं । इस से कर्मचारियों को अपने मामले प्रस्तुत करने की बहुत गुंजाइश रह जाती है । मुझे बताया गया है कि जब तक कोई ऐसा मामला न हो जिसमें महा प्रबन्धक या विभाग के प्रमुख पदाधिकारियों के समक्ष गंभीर दुर्व्यवहार प्रकट किया गया हो, सम्बन्धित व्यक्ति को सदा यह अधिकार होगा कि उस की जांच की जाये । वह पूछ ताछ करने वाले प्राधिकारी के समक्ष स्वयं उपस्थित हो सकता है और कार्मिक संघ के कर्मचारी

[श्री अलगेशन]

को भी साथ ले जा सकता है और उस के लिये अभ्यावेदन भेजने के हेतु यह सब रास्ते खुले हैं ।

इस सम्बन्ध में जो एक महत्वपूर्ण रियायत दी गई है वह यह है कि यदि यह मामला गुंसा हो जिस में वह महा प्रबन्धक के पास ले जाया जा सके तो वह सदैव अपना मामला दर न्यायाधिकरण के समक्ष रख सकता है और वह इस पर अवश्य विचार करेंगे । इस पर भी मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि इन अनुशासन सम्बन्धी नियमों को और सुगम बनाना संभव हो तो हम उन पर विचार कर सकते हैं और इस विषय में कोई निश्चय कर सकते हैं ।

श्री नम्बियार ने सुरक्षा सेना की ओर भी निर्देश किया है और कहा है कि सुरक्षा और प्रतिपालन कर्मचारियों को सुरक्षा सेना के रूप में संगठित किया जा रहा है और यह भी कि उस सुरक्षा सेना का मुख्य क्रय कार्मिक संघ के कार्यों को गुप्त रूप से देखना है; मुझे पता नहीं कि कैसे उन की यह धारणा बनी है । दावों के भुगतान के बारे में रेलवे को जो कई वर्षों से हानि हो रही है वह सब को ज्ञात है । हम उस से बचने और उसे कम करने की कार्यवाही करते रहे हैं । इस प्रयोजन को पूरा करने के विचार से ही सुरक्षा और प्रतिपालन कर्मचारियों का पुनर्गठन किया जा रहा है और उन की व्यवस्था कौशलपूर्ण आधार पर की जा रही है । यदि मैं दावों के भुगतान के आंकड़े दूँ, तो उस से स्थिति और स्पष्ट होगी । यद्यपि इस वर्ष १९५३-५४ में इस हानि में कमी हो गई है फिर भी बहुत हानि हुई है । १९५२-५३ में और १९५३-५४ में ३,१८,००,००० पये और २,८६,००,००० रुपये का घाटा हुआ था । रेलवे विभागों में इन बड़े घाटों को रोकना होगा और हम इस सम्बन्ध में आवश्यक कार्यवाही करते रहे हैं । यदि हम

सुरक्षा सेना को सशस्त्र सेना बनाना चाहें तो संभवतः सारी सेना को सशस्त्र नहीं किया जायगा । केवल कुछ प्रतिशत लोगों को सशस्त्र बनाया जायगा । मैं चाहता हूँ कि नम्बियार जैसे व्यक्ति को इस मामले में सहयोग देना चाहिये और यह प्रयत्न करना चाहिये कि हमारी इस कार्यवाही का कुछ काम हो और हानि न हुआ करे यदि हानि का पूर्ण परिहार न भी हो तो कम-से-कम बहुत मात्रा तक यह कम हो जायेगी ।

भोजन व्यवस्था के प्रश्न के सम्बन्ध में मैं कुछ शब्द कहना चाहता हूँ । मैं उन माननीय सदस्यों का आभारी हूँ जिन्होंने दक्षिण रेलवे में विभागीय भोजन-व्यवस्था की सिफारिश की है । हम सब को ही इस पर हर्ष है और हम अन्य रेलों में भी इस प्रकार की व्यवस्था करना चाहते हैं ताकि यात्रियों को सस्ता और पौष्टिक भोजन दिया जा सके । निस्सन्देह हम ने आहार सूचियों के प्रामाणिक बनाने का प्रयत्न किया था । यह संभव नहीं है, क्योंकि स्वभावतः मेरे पंजाबी मित्र अपने भोजन में अधिक चावल नहीं चाहेंगे । उन्होंने ने शिकायत की थी कि दक्षिण रेलवे पर चावल बहुत दिया जाता है । (अन्तर्बाधायें) देश भर में आहार-सूची के प्रामाणिक बनाना संभव नहीं है क्योंकि यह कठिन है, परन्तु खण्डों के आधार पर आहार-सूची बनाने के लिये कार्यवाही की गई है और हम इस विभागीय भोजन-व्यवस्था को चलाना चाहते हैं । परन्तु जो माननीय सदस्य यह विभागीय-भोजन-व्यवस्था प्रचलित करना चाहते हैं, उन्होंने ने देखा होगा कि कुछ सदस्यों का यह आक्षेप है कि विभागीय भोजन-व्यवस्था से हानि होती है और स्वभावतः उन्होंने ने दक्षिण रेलवे के कुछ आंकड़े उद्धृत भी किये हैं ।

वर्ष १९५३-५४ में दक्षिण रेलवे में लगभग ४½ लाख पये का घाटा हुआ था और पूर्व रेलवे के भूतपूर्व वी० एन० आर० विभाग में भी इस समय भी विभागीय-भोजन व्यवस्था है, प्रायः ऐसी ही स्थिति है अतएव इन घाटों को कम करने के लिये कुछ कार्य ही का सुझाव दिया गया था और मैं समझता हूँ कि उसी दृष्टि से दक्षिण रेलवे के कर्मचारियों के भोजन के बीजक कम करने की कार्यवाही की है। मैं आशा करता हूँ कि इसे गलत नहीं समझा जायेगा और इस से गलत धारणा नहीं बनाई जायगी और जिस भावना से यह किया गया है उसे अनुभव किया जायगा।

श्री नम्बियार : यह कभी बहुत थोड़ी है और इस से आप को कुछ लाभ नहीं होगा।

श्री अलगेशन : इस में कर्मचारियों का अपना हित है और अन्य रेलवे विभागों का भी हित है। अन्य रेलवे विभागों के क्षेत्रों में भी यह विभागीय भोजन-व्यवस्था सफल होनी चाहिये और होना भी ऐसा चाहिये कि हम यह व्यवस्था बिना घाटे के कर सकें मेरा यह अभिप्राय कदापि नहीं है कि हम घाटों को सर्वथा समाप्त करना चाहते हैं, परन्तु हमें ऐसा प्रबन्ध अवश्य करना चाहिये कि ये घाटे न्यूनतम हों। भोजन व्यवस्था के सम्बन्ध में तो मैं यही कहना चाहता हूँ।

श्री एस० सी० सामन्त (तामलुक) : क्या रेलवे विभागों में भोजन-व्यवस्था का एकाधिकार समाप्त कर दिया जायेगा ?

श्री अलगेशन : मुझे आशा है कि मेरे माननीय मित्र ने भोजन व्यवस्था समिति का प्रतिवेदन पढ़ा है जिस में कतिपय निदेशक सिद्धान्त दिये गये हैं। उन्हें 'निदेशक सिद्धान्त' कहा गया है। मैं इस शब्दावली से सहमत नहीं हूँ परन्तु शब्दावली यही है। हम ने ऐसी कुछ सीमाओं की सिफारिश भी की है जिन से अधिक के ठेके ठेकेदार नहीं कर सकेंगे

ताकि इस समय के बड़े बड़े ठेके पर्याप्त रूप से कम कर दिये जायें और उस से बाधकार न रहे।

मैं सभा को यह सूचना देना चाहता हूँ कि इस समिति की सिफारिशों को अतिशीघ्र लागू करना चाहते हैं।

श्री निसहासन सिंह : क्या कोई निश्चित तिथि निर्धारित नहीं की गई ?

श्री अलगेशन : कोई निश्चित तिथि नहीं रखी गई परन्तु हम शीघ्र ही यह कार्य कर रहे हैं।

श्री नम्बियार ने स्थायीकरण के बारे में बात की है। हम ने रेलवे प्रशासनों को शीघ्र स्थायीकरण करने के लिये कहा है। निस्तन्देह कुछ देर हो गई है क्योंकि वरिष्ठता की सूचियों को अन्तिम रूप नहीं दिया गया। अब जबकि न सूचियों को पूर्णतः तैयार कर दिया गया है, स्थायीकरण करने में कोई कमी नहीं होनी चाहिये।

श्री नथनी ने इस वर्ष के आयव्यय की "मैत्रीपूर्ण" आलोचना करते हुए कुछ बहुत प्रासंगिक बात उठाई हैं। हम पहले निवृत्ति-वेतन के प्रश्न को लगे। उन्होंने ने स्वयं यह कहा है कि रेलवे कर्मचारी इस विषय के अच्छे निर्णायक नहीं हो सकते। संभवतः उन्होंने ने इस में अपना मामला रखा था। वस्तुतः हम ऐसी कार्यवाही नहीं कर सकते जिसे रेलवे कर्मचारी स्वयं स्वीकार न करें। इस प्रश्न पर एक बार या दो बार नहीं, वरन् कई बार विचार किया गया था कि भविष्य निधि रखी जाए अथवा निवृत्ति-वेतन रखा जाये, और यह भी कि क्या रेलवे कर्मचारी को निवृत्ति-वेतन प्राप्त करने वाला व्यक्ति बन जाये। एक बात है कि रेलवे की सेवा में खतरा रहता है। उन लोगों के लिये यह व्यवस्था बहुत अनुचित होगी कि

[श्री अलमेशन]

जो निवृत्ति से पहले ही मर जाते हैं या जिन्हें सेवा छोड़नी पड़ी है। हो सकता है कि निवृत्ति-वेतन की व्यवस्था और उस के नियम वर्तमान भविष्य निधि के नियमों के समान लाभदायक न हों। अतः हमें इस एक बात का भी ध्यान रखना है और यह भी देखना है कि पहले भी और अब भी फंडेशन को इस विषय में कोई अभिप्रेत नहीं है कि हम निवृत्ति-वेतन का क्रम चलायें। मैं समझता हूँ कि ब्याज की दर ३ प्रतिशत से ३.२५ प्रतिशत तक बढ़ा देने के कारण चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारीवर्ग के लिये निवृत्ति-वेतन के बजाय वर्तमान व्यवस्था ही अधिक लाभदायक है।

जिस एक और पहल पर विचार करना है वह यह है कि क्योंकि रेलवे एक वाणिज्यिक उपक्रम है अतएव सेवा निवृत्ति के लाभों, इत्यादि से सम्बन्धित बकाया देय साथ के साथ देते जाना चाहिए और कोई देय राशि बाकी नहीं रहने देनी चाहिये। इस समय दायित्व निश्चित किये जाते हैं और उन का साथ ही साथ भुगतान कर दिया जाता है और रेलवे के कार्य संचालन के लिये, जो कि एक वाणिज्यिक उपक्रम है, एक आवश्यक बात भी है। इस के बारे में केवल यही बातें कहना चाहता हूँ। परन्तु इस समस्या का हल यह होगा कि रेलवे कर्मचारियों को सेवा-निवृत्ति के पश्चात् लम्बे लाभ की वार्षिकियां खरीदने के लिये प्रेरित किया जाये और सरकार ने तो पहले ही सामान्य वार्ड की योजना आरम्भ कर दी है जिस का लाभ यह सेवा-निवृत्त रेलवे कर्मचारी भी उठा सकते हैं।

श्री एन्थनी शिकायत कर रहे थे कि कर्मचारियों से पहले १५० घंटे काम कराया जाता है और फिर उन को बहुत समय तक छुट्टी दे दी जाती है, जिस से महीने भर में ५४ घंटे प्रति सप्ताह से अधिक न होने दिया जाये और वे ओवर टाइम न ले सकें। रेलवे

कर्मचारियों के काम में कुछ कमी या वृद्धि होती रहती है और उन के काम की दशाओं में इस के लिये व्यवस्था होनी चाहिये, परन्तु मुझे विश्वास है कि यह अंतर इतना नहीं हो सकता कि एक रेलवे कर्मचारी को एक महीने जितना काम डेढ़ हफ्ते में करना पड़े और फिर उसे शेष तीन हफ्ते काम न मिले।

उन्होंने ने मोटरमैनो का भी उल्लेख किया और कहा कि उन के पास कोई सहायक नहीं होते और उन का काम बड़ा कड़ा होता है, अतः उन को रेल-इंजिनो के ड्राइवरो के समकक्ष मानना चाहिये। इन दोनों व्यक्तियों का काम देख कर कोई भी यह न कहेगा कि मोटरमैनो का काम उतना कड़ा है, जितना रेल-इंजन-ड्राइवरो का। ज्यादा से ज्यादा उनको कार ड्राइवरो के समकक्ष माना जा सकता है और उन्हें वेतन-क्रम रु० १५०-२५५ मील-भत्ता दिया जाता है। उन्हें रेल-इंजन-ड्राइवरो के समकक्ष माना जाये, यह मांग मेरी समझ से उचित मांग नहीं है।

श्री एन्थनी ने फिर विशेषतः गाड़ी पर चलने के भत्ते (रनिंग एलाउन्स) के बारे में गाड़ों और ड्राइवरो के बीच भेद-भाव रखे जाने का उल्लेख किया। यह भत्ता केवल भोजन के व्यय के लिये ही नहीं दिया जाता, बल्कि उठाये गये अतिरिक्त उत्तर-दायित्व के लिये मजूरी का एक अंग है। रेल गाड़ी के प्रभारी ड्राइवर का काम गाड़ के काम से कहीं अधिक मुश्किल होता है। इन दोनों वर्गों के मील-भत्ते में अन्तर सदा से चला आया है। और कोई नई बात नहीं है। सब से पहले ड्राइवर ही इस बात का विरोध करेंगे कि उन का काम गाड़ के काम के समकक्ष है।

श्री एन्थनी ने एवजी भत्ते का भी उल्लेख किया था। यह प्रश्न अधिकरण

के सामने है और विचारणीय एक बात यह भी है कि उच्चतर स्थान में काम करने वाले कर्मचारियों को दिये जाने वाले एवजी वेतन के लिये समय की कुछ न्यूनतम अवधि रखी जाये या नहीं। श्री एन्थनी द्वारा उठाई गयी बात इस के अन्तर्गत आ जाती है। यदि एवजी का समय २१ दिन से अधिक न हो, तो एवजी भत्ता नहीं दिया जाता, पर यह सीमा अभी हाल में बढ़ा कर ४२ दिन कर दी गयी है, यद्यपि इस नियम के कुछ अपवाद भी हैं। नियमों में समय के बारे में किसी बन्धन के बिना ही गाड़ी में चलने वाले कर्मचारियों को एवजी वेतन देने की व्यवस्था है।

अब मैं अपने मित्र श्री थामस की बात लूंगा। उन्होंने ने श्री गुरुपादस्वामी ने पत्रकारों की बात कही थी कि उन को ये रियायतें दी जायें। दोनों माननीय मित्रों को यह बताते हुए मुझे खुशी है कि भारत सरकार के प्रधान केन्द्र दिल्ली में मान्यता-प्राप्त प्रेस संवाददाताओं को पहले और दूसरे दर्जे के लिये कम किराये की रियायत मील-कूपन-पुस्तिकायें दी जाती हैं, जो १२ महीने के अन्दर-अन्दर यथार्थतः प्रेस के काम के लिये ही कुल १,००० मील तक की यात्राओं के सम्बन्ध में दी जाती हैं। पहले दर्जे की कूपन-पुस्तिका के दाम जो दूसरे दर्जे के किराये के अनुसार जोड़े जाते हैं, १,००० मील के लिये रु० ८३-८-० आते हैं, और उसी प्रकार दूसरे दर्जे की कूपन-पुस्तिका के दाम ड्यौढ़े दर्जे के किराये के अनुसार जोड़े जाते हैं और १,००० मील के लिये रु० ५४-११-० आते हैं। मैं समझता हूँ कि इस से पत्रकारों के लिये रियायतों की बात करने वाले मेरे दोनों मित्रों को संतोष होगा।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : दूल्हा और दुल्हन के लिये क्या होगा ?

श्री अलगेशन : वह तब तक नहीं हो सकता, जब तक श्री गुरुपादस्वामी इस विभाग का प्रभार न संभाल लें।

विशेष रियायती टिकटों (पी० टी० ओ०) की बात उठाई गई थी और मैं ने अपने मित्र से यह बात सामान्य आयव्ययक की चर्चा के समय छेड़ने को कहा था। विशेष रियायतों टिकटों की सुविधा केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों को १९४८ में ही दी गई थी, पर अस्थायी रूप से १९४९ में वापस ले ली गयी। रेलवे वालों से भी वैसा ही करने को कहा गया और तदनुसार गजेटेड कर्मचारियों को पहले जो २४ अकेली यात्राओं की सुविधा दी जाती थी बिलकुल बंद कर दी गयी और तीसरी और चौथी श्रेणियों के कर्मचारियों को दी जाने वाली १२ अकेली यात्राओं की रियायत कम कर के ६ कर दी गयी।

ऐसा नहीं है कि रेलवे के तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की रियायतें खत्म कर दी गई हों, अपितु यह रियायत कुछ कम कर दी गई है, अर्थात् अब वे साल में केवल छः एक तरफ की यात्रायें कर सकेंगे। यह सारा सवाल सब सरकारी कर्मचारियों के संबंध में उठाया जा सकता है।

श्री नम्बियार : क्या रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में मूल स्तर ही कायम नहीं रखा जा सकता ?

श्री अलगेशन : जब केन्द्रीय सरकार के सारे कर्मचारियों के सम्बन्ध में विचार करना है, तो फिर केवल रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में ही ऐसा करना उचित नहीं है।

श्री टी० बी० शिठलराय : जब यह रियायत छीनी गई थी, तो यह बताया गया था कि इस का एक कारण यह है कि रेलगाड़ियों में बहुत भीड़ रहती है।

श्री अलगेशन : उस का भी ख्याल रखना है। यद्यपि भीड़ काफी कम हो गई है, किन्तु अभी पूरी तरह से खत्म नहीं हुई है।

श्री ए० एम० थामस : मुझे विश्वास है कि रेलवे मंत्रालय इस समस्या पर सहानुभूति-पूर्वक विचार कर रहा है।

श्री अलगेशन : यदि सारे सरकारी कर्मचारियों के लिये इस समस्या पर सहानुभूतिपूर्ण ढंग से विचार किया जाता है, तो निस्सन्देह उन के साथ हमारी सहानुभूति है।

रेलवे में अनुसूचित जाति के लोगों को नौकरी देने के सम्बन्ध में सवाल उठाया गया था। जहां तक रेलों का सम्बन्ध है हमने रेलवे सेवा आयोग को अति कठोर अनुदेश जारी कर दिये हैं कि अनुसूचित जाति तथा आदिम जाति के अभ्यर्थियों के लिये जो प्रतिशत नियत किया गया है, वह पूरा हो जाना चाहिये। और इस के लिये हम ने अनुसूचित जातियों के स्थानों के लिये प्रथक रूप से विज्ञापन देने को कहा है, ताकि अनुसूचित जाति के अभ्यर्थियों की नियुक्तियां प्रथक रूप से हो सकें। हम ने ऐसा किया है। किन्तु अब भी मुझे यह कहते हुए खेद है

श्री मात्तन (तिरुवल्ला) : क्या पिछड़ी हुई जातियां भी सम्मिलित की जाती हैं ?

श्री अलगेशन : जी नहीं। इतने पर भी मुझे यह कहते हुए खेद है कि प्रतिशत पूरा नहीं हो पाया है। किन्तु मैं अपन माननीय मित्रों को आश्वासन देता हूं कि हम इस दिशा में सब कुछ जो कि संभव होगा, करेंगे और इस बात का ध्यान रखेंगे कि रेलवे में अनुसूचित जातियों तथा आदिम जातियों के अभ्यर्थियों की नियुक्तियां उन के हिस्से के अनुसार हों।

मैं इस सम्बन्ध में एक छोटी सी सूचना देना चाहता हूं, यद्यपि यह सूचना केवल प्रकुशल श्रमिकों के ही बारे में है। मेरे पास गत छः महीने के आंकड़े हैं। गोल्डेन राफ वर्कशाप में ७३० लोगों की भरती हुई, जिस में १११ व्यक्ति अनुसूचित जातियों के थे।

श्री तिममरा (कोलार—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : यह कौन सी रेलवे पर है ?

श्री अलगेशन : दक्षिण रेलवे पर। दक्षिण रेलवे की पिरामबुर वर्कशाप में भी ४२२ व्यक्तियों की जो भरती हुई उस में १०१ व्यक्ति अनुसूचित जातियों के थे। यह प्रतिशत नियत किये गये १२^१/_२ प्रतिशत से कहीं अधिक है।

मेरे मित्र, श्री गुरुपादस्वामी, ने बुक-स्टालों का प्रश्न उठाया। इस प्रश्न पर पहले वाली केन्द्रीय मंत्रणा परिषद् तथा राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता परिषद् के द्वारा विचार कर लिया गया है और यह निर्णय किया गया है कि जिन बुक-स्टालों ने संतोषजनक सेवा की है, उन को न उठाया जाये। परिषद् ने यह निर्णय दिया है कि ऐसे बुक-स्टालों के उठाने का कोई कारण नहीं है। किन्तु यदि कुछ अन्य व्यक्ति ऐसे स्टेशनों पर स्टाल खोलना चाहते हैं और इस के लिये आगे आते हैं, तो उन के मामले पर उन के पक्ष में विचार किया जा सकता है। किन्तु यह भी सत्य है कि दक्षिण रेलवे पर कुछ बुक-स्टालों के लिये विज्ञापन दिया, तो हमें कोई उत्तर नहीं मिला। समवाय इस काम को नहीं करना चाहते क्योंकि इस से जल्दी और आसानी से लाभ नहीं होता है। इस बात को भी ध्यान में रखना है, किन्तु हम उन स्टेशनों के सम्बन्ध में प्रार्थनापत्र लेने को तैयार हैं, जहां पर इस समय कोई बुक स्टाल नहीं है।

श्री गुरुपादस्वामी और श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा दोनों ने द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारियों के बारे में प्रश्न उठाया । इस सम्बन्ध में बहुत से उपाय किये गये हैं और मेरा विचार है कि हम इस प्रश्न को संतोषजनक ढंग से सुलझा सकें क्योंकि मेरे मित्र, श्री फ्रैंक एन्थनी ने, जिन्होंने ने इस प्रश्न को सदैव उठाया, इस बार इस प्रश्न के सम्बन्ध में कुछ भी नहीं कहा है । यह इस का प्रमाण है कि इस प्रश्न का संतोषजनक ढंग से प्रतिपादन किया जा चुका है ।

सभा को ज्ञात है कि रिक्त स्थानों की पूर्ति बढ़ा कर ३३ $\frac{1}{3}$ प्रतिशत कर दिया गया है । द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारियों को जो कि तीन वर्ष से अधिक समय से वरिष्ठ वेतन-क्रम के पदाधिकारियों के स्थान पर काम कर रहे हैं उन्हीं पदों पर रखा जायेगा और उन को निम्न पदों पर नहीं भेजा जायेगा । उन मामलों में जहां कि द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारी वरिष्ठ वेतन-क्रम के पदाधिकारियों के स्थान पर बराबर काम कर रहे हैं, किन्तु तीन साल पूरे होने में तीन महीने से कम समय ही केवल अपेक्षित है, तो यह कमी माफ कर दी जायेगी, बशर्ते कि उस वरिष्ठ वेतन-क्रम के स्थान पर उस का काम संतोषजनक रहा हो । द्वितीय श्रेणी से प्रथम श्रेणी के लिये स्थायी पदोन्नति के लिये ५० वर्ष की आयु का प्रतिबन्ध हटा दिया गया है । अन्य पदों पर काम करने वाले जिन द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारियों को पहले केवल एक वर्ष की अधिमानित वरिष्ठता दी गई थी उन्हें अब प्रथम श्रेणी में उन के लिये निर्धारित मूल वेतन के अनुसार अथवा द्वितीय श्रेणी की स्थायी सेवा और अन्य पद पर दिये गये निरन्तर कार्य के अर्द्धकाल अर्थात् इन में से जो काल अधिक हो, उस की सीमा तक और अधिकतम पांच वर्ष की कालावधि तक की वरिष्ठता दे दी गई है । मेरा विचार है कि इतना सब कुछ करने के बाद द्वितीय श्रेणी

के पदाधिकारियों को अब शिकायत करने का कोई कारण नहीं रहता ।

श्री गिडवानी ने उलहास नगर की शरणार्थी बस्ती के लिये एक स्टेशन का प्रश्न उठाया । शायद वे यह भी जानते हैं कि वे इस विषय में अभ्यावेदन दे रहे हैं, कि दो स्टेशन का पहले से ही सुझाव रखा गया है । प्रश्न दूसरे स्टेशन तथा उस के लिये चुने गये स्थान के बारे में है । किन्तु बम्बई सरकार उस स्थान से सहमत नहीं है । उस ने एक दूसरे स्थान की सिफारिश की । अतः इस विषय पर बम्बई सरकार से परामर्श किया जा रहा है, और शीघ्र ही हम एक स्टेशन बनवा सकेंगे । मैं श्री गिडवानी से केवल इतना ही कह सकता हूं । मैं एक बात का और निर्देश करना चाहता हूं । मेरे विचार में श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी ने इस का उल्लेख किया था । मुझे खेद है कि वे सभा में इस समय उपस्थित नहीं हैं । उन्हीं ने एक कार्यवाही के सम्बन्ध में दक्षिण रेलवे के महाप्रबन्धक को एक पत्र लिखा और उन्हें उस का यह उत्तर मिला कि संसद सदस्यों को महा प्रबन्धक के पास ऐसी चीजें लिख कर नहीं भेजनी चाहियें । यह एक कटु प्रश्न है और मैं कहना चाहता हूं कि कर्मचारियों के सम्बन्ध में संसद् सदस्यों इत्यादि के द्वारा भेजे जाने वाले अभ्यावेदनों की संख्या बढ़ती जा रही है । मेरे मित्र, श्री फ्रैंक एन्थनी मेरी इस बात का समर्थन करेंगे कि उन्हीं ने स्वयं अनेक अभ्यावेदन भेजे हैं और उन को सर्वदा संतोषजनक उत्तर भेजना संभव नहीं हो सका है । बजाय इस के कि संसद् सदस्य प्रमुख पदाधिकारियों को लिखें, वे मुझको अथवा माननीय मंत्री को इस सम्बन्ध में लिख सकते हैं, किन्तु यहां पर भी अभ्यावेदनों की संख्या इतनी बढ़ती जा रही है कि मुझको अथवा माननीय मंत्री को उन सब पर विचार करना संभव नहीं हो सका है । इस का एक

[श्री अलगेशन]

परिणाम यह हुआ है कि कर्मचारियों की शिकायतों से सम्बन्धित अभ्यावेदनों के लिये भी एक मार्ग खुल गया है। मैं यह नहीं कहता माननीय सदस्य कर्मचारियों के मामलों में कोई रुचि न लें और यदि कोई अन्याय का मामला उन को मालूम होता है तो वे उस के बारे में बोर्ड को अथवा मुझको न लिखें। माननीय सदस्य इस बात को स्वयं महसूस करेंगे कि कर्मचारियों की शिकायतों के लिये रास्ता खोल देने से अनुशासनहीनता आयेगी और रेलवे के कौशलपूर्ण कार्य में बाधा पड़ेगी।

श्री गिडवानी : मान लिया जाये कि उच्च पदाधिकारी किन्हीं कारणों से प्रार्थना-पत्रों को आगे भेजने से मना कर देते हैं, तो फिर क्या किया जाये ?

श्री अलगेशन : माननीय सदस्य मुझ को क्षमा करेंगे कि मैं इन बातों का विस्तारपूर्वक विवेचन नहीं कर रहा हूँ। मैं अपने माननीय मित्रों को केवल यह बताना चाहता हूँ कि इस प्रकार से अभ्यावेदन भेजने में काफी कठिनाइयाँ हैं और वे मेरी इस बात से सहमत होंगे कि वे केवल उन्हीं मामलों को अपने हाथ में लें, जहाँ कि वे देखें कि बहुत बड़ा अन्याय हुआ है। मैं इस विषय पर अधिक नहीं कहना चाहता।

सभापति महोदय : क्या माननीय मंत्री और अधिक समय लेंगे ?

श्री अलगेशन : मैं एक मिनट में ही समाप्त करता हूँ। अनेक माननीय सदस्य और अधिक लाइन बनाने के लिये पुनः कह रहे हैं। श्री एम० डी० रामस्वामी तो कह ही चुके हैं कि मैंने एक वायदा किया है। वस्तुतः हम उपलब्ध साधनों तथा प्राथमिकताओं का ध्यान रखते हुए अधिक से अधिक लाइनें बनाना चाहते हैं। यह वास्तव है कि मद्रास सरकार ने अपनी पहली सिफारिशों में उस लाइन को सम्मिलित नहीं किया है,

जिस का मेरे मित्र ने उल्लेख किया। शायद मद्रास सरकार उस की फिर सिफारिश करे, और हम उस मामले पर विचार कर सकें। चामाराजानगर-सथ्यमंगलम् लाइन के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि जैसे ही बंगलौर सथ्यम लाइन के सम्बन्ध में सर्वेक्षण का प्रतिवेदन प्राप्त हो जायेगा, दोनों लाइनों के सम्बन्ध में उचित निर्णय किया जायेगा।

सभापति महोदय : अब मैं सभा का मत प्राप्त करने के लिये मांग संख्या १ प्रस्तुत करूँगा। इस सम्बन्ध में अनेक कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये हैं। क्या कोई माननीय सदस्य किसी कटौती प्रस्ताव को वापिस लेना अथवा उस के लिये अनुरोध करना चाहता है ?

श्री नम्बियार : मैं अपने कटौती प्रस्तावों के लिये अनुरोध करता हूँ।

सभापति महोदय : तब मैं सारे कटौती प्रस्ताव सभा का मत प्राप्त करने के लिये प्रस्तुत करता हूँ।

कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए।

सभापति महोदय द्वारा निम्न मांग का प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया और स्वीकृत हुआ :

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
१	रेलवे बोर्ड	४२,४३,००० रुपये

इस के पश्चात् लोक-सभा गुरुवार, १० मार्च, १९५५ के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।