

बुधवार, २ मार्च १९५५

लोक-सभा वाद - विवाद

(भाग १---प्रश्नोत्तर)

1st Lok Sabha

खंड १, १९५५

(२२ फरवरी से २२ मार्च, १९५५)



नवां सत्र, १९५५

(खंड १ म अंक १ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

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

अंक ४—शुक्रवार, २५ फरवरी, १९५५

स्तम्भ

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 २६०

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, २८६ 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	४९५-५०९ ५०९-५१४
अतारांकित प्रश्न संख्या ९९ से १०५	

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	५६०-५९१
अतारांकित प्रश्न संख्या १०६-१२८	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	६५२-६६२
अल्प-सूचना प्रश्न संख्या २	६६३-६६४
अतारांकित प्रश्न संख्या १२९ से १३९	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	७१९-७२८
अतारांकित प्रश्न संख्या १४० से १५४	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, ८१६ से ८२३, ८२६, ८३१, ८३४ से ८३६, ८४५, ८३८, ८४०, ८४२, ८४४, ८४६, ८४६, 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, ९०८, 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, ०७८, 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, १११९, ११२५, ११२७, ११३१, ११३५, ११३८ से ११६८, ११७० और ११७१ .	१२९८—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—१४७३
--	-----------

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

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

अतारांकित प्रश्न संख्या ३७७—४१५ १५६०—१५८६

अनुक्रमणिका १—१२६

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १--प्रश्नोत्तर)

४४६

४५०

लोक-सभा

बुधवार २ मार्च, १९५५

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई ।

[अध्यक्ष महोदय पोठासोन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

विस्थापितों के लिये औद्योगिक योजनायें

*३६६. सरदार हुक्म सिंह : क्या पुन-
र्बाँस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विस्थापितों के रोजगार के लिये औद्योगिक योजनाओं को प्रोत्साहन देने का कोई निश्चय किया है ;

(ख) इस योजना में कितने व्यक्तियों को रोजगार मिल जायेगा ; और

(ग) दिसम्बर १९५४ में किये गये इस निश्चय के अनुसार क्या कोई उद्योग प्रारम्भ किया जा चुका है ?

पुनर्बाँस उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) जी हां ।

(ख) लगभग एक दर्जन औद्योगिक योजनाओं का निश्चय कर लिया गया है और उनसे प्रारम्भ में लगभग १,५०० व्यक्तियों और बाद में लगभग २,००० व्यक्तियों को रोजगार मिलने की आशा है । अधिक योजनायें विचाराधीन हैं ।

(ग) इस योजना के अनुसार फरीदाबाद में तीन उद्योग खोले जा चुके हैं ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या केवल ऋण देने की ही योजना है या अनुदानों द्वारा भी सहायता दी जायेगी ?

श्री जे० के० भोंसले : केवल ऋण; पर में नहीं समझता कि अनुदानों से माननीय सदस्य का क्या अभिप्राय है । हम भूमि भी देते हैं और उद्योगपतियों के नकशों के अनुसार भूमि पर ढांचा भी तैयार करा देते हैं ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या सरकार इन पांच शरणार्थी क्षेत्रों में कारखाने खोलने के लिये विभिन्न उद्योगपतियों को तीन करोड़ रुपये देना चाहती है ?

श्री जे० के० भोंसले : जी हां, इस वर्ष और आगामी वर्ष में ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या यह तीन करोड़ रुपये उन उद्योगपतियों को ही दिये जायेंगे जो नये सिरे से उद्योग प्रारम्भ करेंगे या कुछ राशियां उन कारखानों को भी दी जायेंगी जो पहले से स्थापित हो चुके हैं और जिन्हें सहायता की बहुत आवश्यकता है ?

श्री जे० के० भोंसले : नये उद्योगपतियों को और उन पुराने उद्योगपतियों को भी जो विस्तार करना चाहते हैं । इस धन के देने का प्रयोजन विस्थापितों को विभिन्न बस्तियों में रोजगार दिलवाना है और उद्योगपति जहां भी कहीं व्यापार में वृद्धि करना चाहेंगे, सरकार उन्हें आवश्यक ऋण अवश्य देगी । पर सरकार महाजन नहीं बन सकती ।

श्री वी० पी० नायर : फरीदाबाद योजना के अधीन लगभग कुल कितना धन व्यय हुआ

श्री फरीदाबाद योजना में कितने व्यक्ति स्थायी नौकरी में हैं ?

श्री जे० के० भोंसले : मैं बता चुका हूँ कि १,५०० व्यक्तियों को रोजगार मिल गया है और लगभग ५६ लाख रुपये व्यय हुये हैं।

श्री गिडवानी : क्या सरकार जो धन दे रही है उस पर व्याज लेगी, और क्या सरकार इसे निर्व्याज नहीं देगी जैसा कि उसने उधार तथा विकास निगम में किया है ?

श्री जे० के० भोंसले : मैं प्रश्न भली भाँति समझ नहीं पाया।

अध्यक्ष महोदय : क्या यह सच है कि सरकार ऋणों पर व्याज ले रही है और जिस प्रकार उधार तथा विकास निगम को निर्व्याज ऋण दिया जाता है उस प्रकार ऋण नहीं दे रही।

श्री जे० के० भोंसले : मैं नहीं जानता कि विकास निगम किस दर से व्याज ले रहा है पर हमारे व्याज की दर भूमि के लिये ४ प्रतिशत, निर्माण के लिये $5\frac{1}{2}$ प्रतिशत और औद्योगिक ऋण का ५० प्रतिशत $4\frac{1}{2}$ प्रतिशत है।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं अगला प्रश्न ले रहा हूँ।

फिल्म संगीत

*४००. श्री भक्त दर्शन : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री १७ दिसम्बर, १९५४ को दिये गये अतारांकित प्रश्न संख्या २३ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि फिल्म संगीत को प्रसारित करने के विषय में फिल्म निर्माताओं के साथ जो वार्ता हुई थी, उसका अन्तिम परिणाम क्या हुआ ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० क्लेसकर) : यह निश्चय किया गया है कि उन निर्माताओं से, जो फिल्म प्रोड्यूसर्स गिल्ड आफ

इंडिया के सदस्य हैं, कंट्रैक्ट फिर से जारी किया जाय और उनके रिकार्डों में से जो रेडियो चुन ले उन को आवश्यकतानुसार प्रसारित किया जाय। इस संबंध में २३ फरवरी, १९५५ की प्रेस विज्ञप्ति सभा की मेज पर रक्खी है। [द्विजिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १३]

प्रेस विज्ञप्ति में करार के संबंध में जिन दो महत्वपूर्ण प्रश्नों का निश्चय किया गया है, उनका उल्लेख किया गया है। वे यह हैं (१) रेडियो पर रेकार्ड बजाते समय फिल्म और गाने वाले का नाम सुनाया जाय ; (२) रेकार्ड के प्रति ओर के लिये १ रुपये की वर्तमान दर कुछ समय तक जारी रक्खी जाय।

श्री भक्त दर्शन : क्या इस का यह तात्पर्य है कि आकाशवाणी पर जिस प्रकार पहले निम्न श्रेणी के गाने प्रसारित किये जाते थे वे अब फिर प्रारम्भ कर दिये जायेंगे, या इसका प्रयत्न किया जायेगा कि गानों का स्तर ऊंचा रखा जाय ?

डा० क्लेसकर : माननीय सदस्य ने, इस संबंध में जितने प्रश्नोत्तर इस सभा में हुये हैं, उनके बारे में जानकारी नहीं रक्खी है। कई बार यह सवाल उठाया गया और मैंने बार बार कहा कि फिल्म के गाने रेडियो पर प्रसारित करने के बारे में हमने एक निश्चित नीति रक्खी है, उस नीति में कतई परिवर्तन नहीं हुआ है। बात यह हुई थी कि बहुत से अच्छे अच्छे प्रोड्यूसर्स ने गलतफहमी में आकर हमारे साथ जो कंट्रैक्ट था उसे बन्द कर दिया। अब उन्होंने मान लिया है कि उन्होंने जो कंट्रैक्ट खत्म किया था वह गलतफहमी से किया था और उन्होंने अपनी बातें वापस लीं। उनके कंट्रैक्ट्स फिर से जारी किये जा रहे हैं। मैं माननीय सदस्यों को यह बताना चाहता हूँ कि फिल्मों के गाने चुनने के लिये एक सेंट्रल कमेटी यहां बनाई जायेगी और वह जो गाने चुनेगी वही रेडियो पर प्रसारित किये जायेंगे।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि आजकल दिल्ली में जो भारतीय फिल्मों की सर्वप्रथम गोष्ठी हो रही है उस में फिल्म संगीत के स्तर को उठाने के बारे में भी कोई विचार किया जा रहा है, या उसके संबंध में कोई सुझाव मांगे गये हैं ?

डा० केसकर : इस समय जो फिल्म सेमिनार हो रहा है वह कोई सरकारी चीज नहीं है और वह, अकादमी, जो कि एक स्वतंत्र बाडी है, उसकी ओर से हो रहा है। मुमकिन है इस संबंध में उसमें कुछ हो, लेकिन मुझे इसका पता नहीं है।

मंडी नमक खानें

*४०१. **श्री झूलन सिंह :** क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मंडी की पहाड़ी नमक खानों का लाभ उठाने के लिये बर्मे से खुदाई का क्या परिणाम रहा ; और

(ख) यह खानें पाकिस्तान बनने से पहाड़ी नमक की जो कमी हो गयी थी, उसको किस हद तक पूरा करेंगी ?

उत्पादन मंत्री के सभासचिव (श्री आर० जी० दुबे) : (क) मंडी की खानों में बर्मे की खुदाई से पता चला है कि उनमें ६६,००० टन प्रतिवर्ष उत्पादन की दर से कम-से-कम १० वर्ष के लिये पर्याप्त नमक है। अतिरिक्त संग्रह और भू-संबंधी आंकड़ों का पता लगाने के लिये बर्मे की अग्रेतर खुदाई जारी है।

(ख) लगभग ७५ प्रतिशत।

श्री झूलन सिंह : क्या बर्मे की खुदाई के इन कामों में धन की कमी या अन्य सामान की कमी के कारण कुछ कठिनाई पैदा हुई ?

श्री आर० जी० दुबे : वित्त की कोई कठिनाई नहीं है। गत जून में अग्रेतर खुदाई कर के फल जानने का निश्चय किया गया था। इसी बीच में हमने कलकत्ता की एक कंपनी

से एक विशेष मशीन मंगाई थी। वह मशीन देर से यहां आई।

श्री झूलन सिंह : यहां से कितनी मात्रा में पहाड़ी नमक निकाला जायेगा और नमक की खानों के भारत से बाहर जाने में जो हानि हुई उसके तुलनात्मक आंकड़े क्या हैं ?

श्री आर० जी० दुबे : जैसा कि उत्तर में बताया गया है, हमारी आवश्यकता का ७५ प्रतिशत यहां से प्राप्त होगा। मैं तुलनात्मक आंकड़े नहीं दे सकता।

सेठ अचल सिंह : क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि जो मंडी में साल्ट है, और जो पाकिस्तान में है उनकी कोई ऐना-लिसिस की गई है ? यदि की गई है, तो दोनों में क्या कोई फर्क है ?

श्री आर० जी० दुबे : जहां तक हमारी मालूमात है, उनमें कोई फर्क नहीं है।

श्री बंसल : सरकार मंडी से पहाड़ी नमक निकालने के अतिरिक्त देश में पहाड़ी नमक बनाने के कार्य को प्रोत्साहन देने के लिये क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री आर० जी० दुबे : यह प्रश्न पैदा ही नहीं होता क्योंकि मंडी ही एक ऐसा स्थान है जहां पहाड़ी नमक की बड़ी खान है।

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : पहाड़ी नमक का निर्माण नकली पहाड़ी नमक के बिना संभव नहीं है।

फलों का निर्यात

*४०३. **श्री विश्व नाथ राय :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय फलों, विशेषतया आम जैसे मौसमी फलों, के निर्यात को बढ़ाने के लिये किसी योजना पर विचार किया जा रहा है ; और

(ख) क्या १९५४-५५ में फलों का निर्यात गत वर्ष की अपेक्षा बढ़ गया है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :
(क) भारतीय आमों को बेचने की एक योजना विचाराधीन है। व्यौरा तैयार किया जा रहा है।

(ख) जी हां।

श्री विश्व नाथ राय : क्या मौसमी फलों का निर्यात करने के निमित्त उन्हें सुरक्षित रखने के लिये कोई कार्यवाही की गयी है ?

श्री करमरकर : इस कार्य की देखभाल सुरक्षित रखने वाला उद्योग कर रहा है और मैं माननीय मित्र को बताना चाहता हूँ कि इस कार्य में उन्नति हो रही है।

श्री विश्व नाथ राय : क्या सरकार को पता है कि मौसमी फल बरबाद होते हैं और उन्हें, यदि सुरक्षित रखा जाय, तो खाद्य के काम में लाया जा सकता है ?

श्री करमरकर : हमें तो केवल यह शिकायत मिली है कि सब फलों को सुरक्षित नहीं रखा जा सकता और वे कभी कभी खराब हो जाते हैं।

श्री बी० पी० नाथर : क्या मसाला समिति ने यह बताया है कि हजारोटन काजू का फल बरबाद होता है क्योंकि उन्हें सुरक्षित रखने का कोई प्रबन्ध नहीं है ; और क्या सरकार के सामने इन अच्छे फलों, जिनकी बेचने की कोई व्यवस्था नहीं, से लाभ उठाने की कोई योजना है ?

श्री करमरकर : मुझे इस बात का पता नहीं है। पर यदि माननीय सदस्य उत्तर चाहते हैं तो वह खाद्य मंत्रालय से प्रश्न पूछें।

चीन का सरकारी मानचित्र

*४०४. श्रीमती इला पालचौधरी :
क्या प्रधानमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने चीन की सरकार से यह शिकायत की है कि उसने चीन के सरकारी मानचित्र में भारत का भी कुछ भाग सम्मिलित कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या उत्तर प्राप्त हुआ ?

बैदेशिक कार्य-उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) और (ख). चीन की सरकार का ध्यान इस संबंध में पूर्व ही आकर्षित किया जा चुका है। उत्तर में हमें बताया गया था कि चीन की सरकार के पास मानचित्रों को संशोधित करने का समय नहीं था और वह पुराने मानचित्र ही इस्तेमाल कर रही है। इस बात पर, फिर कुछ लिखने की आवश्यकता नहीं समझी गई। भारत की सीमा के संबंध में कोई संदेहात्मक बात नहीं है और यह सबको भली भांति विदित है।

श्रीमती इला पालचौधरी : दो वर्ष पूर्व, किस बात पर यह प्रश्न छोड़ दिया गया था ?

श्री अनिल के० चन्दा : यह तो पुराने मानचित्र हैं।

श्री एन० एम० लिंगम : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि बाद के संस्करणों के संबंध में उन्होंने कोई वचन नहीं दिया है, क्या सरकार उनका ध्यान इस ओर आकृष्ट करेगी कि उनका यह कार्य पंचशील, जिस पर दोनों देशों के हस्ताक्षर हैं, के विरुद्ध है ?

अध्यक्ष मशुदय : शान्ति, शान्ति। अब हम अगला प्रश्न लेंगे।

भोपाल में बैरागढ़ की विस्थापितों की बस्ती

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

(क) भोपाल राज्य में जिस भूमि पर बैरागढ़ की विस्थापितों की बस्ती बसायी गई है, उसका क्षेत्रफल और मूल्य क्या है ;

(ख) भूमि किससे और किन शर्तों पर खरीदी गई थी ; और

(ग) प्रत्येक मकान की भूमि और निर्माण का मूल्य क्या है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले):

(क) भूमि का क्षेत्रफल १०० एकड़
भूमि का मूल्य ४०,००० रुपये ।

(ख) भूमि श्री दातार सिंह से भू-अधिग्रहण अधिनियम के अधीन ली गयी थी ।

(ग) प्रत्येक मकान के निर्माण का औसत खर्च १,५८७ रुपये है, जिसमें ४९३ रुपये का विकास व्यय भी सम्मिलित है । प्रत्येक मकान की भूमि का मूल्य २५ रुपये है ।

श्री गिडवानी : क्या सरकार को विदित है कि उसने कृषि मंत्रालय के परामर्शदाता श्री दातार सिंह, जो इस समय योजना मंत्रालय में कृषि परामर्शदाता हैं, से ४०,००० रुपये में जो भूमि ली है वह उन्हें भोपाल के नवाब द्वारा उपहार के रूप में या किसी गाने पर मिली थी ? यदि नहीं, तो क्या सरकार इस बात की जांच करेगी कि उन्होंने भोपाल के नवाब से भूमि क्यों खरीदी और किस मूल्य पर ?

श्री जे० के० भोंसले : मुझे पता नहीं कि उन्होंने भोपाल के नवाब से या किसी अन्य व्यक्ति से भूमि खरीदी, पर अब हम इस संबंध में जांच करेंगे ।

श्री गिडवानी : श्री दातार सिंह ने सरकार के विरुद्ध एक व्यवहार मुकदमा चलाया है, क्योंकि वह भूमि के मूल्य के रूप में दिये

गये सरकारी धन ४०,००० रुपये से कन्ट्रिब्यूट नहीं थे । यदि ऐसा है, तो इस व्यवहार मुकदमे का क्या परिणाम हुआ ?

श्री जे० के० भोंसले : यह सच है कि उन्होंने एक मुकदमा चलाया है, पर उस मुकदमे का निर्णय अभी नहीं हो पाया है ।

श्री गिडवानी : क्या श्री दातार सिंह को दिल्ली में निष्क्रांत कृषि-भूमि विशेष रूप से दी गयी है क्योंकि दिल्ली राज्य में गैर-पंजाबी क्षेत्र के विस्थापितों को भूमि दी जाने वाली थी, और यदि ऐसा है, तो क्या वह भूमि अब भी उनके अधिकार में है ? दिल्ली राज्य में पंजाबी विस्थापितों को न दी जाने वाली भूमि उनको किन विशेष कारणों में दी गयी थी ?

श्री जे० के० भोंसले : मुझे इस प्रश्न का पता नहीं है, पर मैं इसकी जांच करूंगा ।

भारतीय कोयला खानें

*४०८. श्री सारंगधर दास : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान भारत को खनन, भूतत्वीय तथा धातु विज्ञान संबंधी संस्था के वार्षिक उत्सव पर दिये गये उसके सभापति के भाषण की ओर आकर्षित किया गया है जिसमें उसने भारतीय कोयला खानों की खुदाई के आधुनिक उपायों को अपनाने की आवश्यकता पर जोर दिया है ;

(ख) क्या यह सच है कि उसने यह भी बताया है कि खानों में प्रकाश की ठीक व्यवस्था नहीं है ; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है या करने जा रही है ?

उत्पादन मंत्री के सभापति (श्री आर० जी० दुबे) : (क) से (ग), सरकार को भाषण की कोई प्रति देखने को नहीं मिली है पर सरकार ने एक प्रति मंगवाई है । भाषण में

कही गयी बातों के संबंध में तभी विचार किया जायेगा जब सरकार भाषण को देख ले।

श्री सारंगधर दास : क्या खानों में, हाल में हुई सभी दुर्घटनायें इन्हीं अवस्थाओं के फलस्वरूप हुई हैं ?

अध्यक्ष महोदय : उन ही के कारण जिनका अभिभाषण में जिक्र था ?

श्री सारंगधर दास : जी हां।

श्री आर० जी० दुबे : मैं यह बता दूँ कि १९५१ में कोयला उद्योगों के लिये कार्य करने वाले दल नियुक्त किये गये थे। उन्होंने भी उसी प्रकार की सिफारिश की थी। कोयला आयुक्त को इन सिफारिशों को क्रियान्वित करने के अनुरोध दे दिये गये हैं, किन्तु कठिनाई यह है कि राष्ट्रपति द्वारा उनके अभिभाषण में दिये गये यंत्रीकरण के सुझाव से छंटनी होगी, इसलिये सरकार इस मामले में सतर्कता से कार्य कर रही है।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या यह योजना हाथ से खोदने वाले खनिकों के स्थान पर बर्मों से खोदने वाली तथा दूसरी मशीनों को प्रयुक्त करने के संबंध में है ?

श्री आर० जी० दुबे : यहां अक्टूबर १९५४ के समाचार का एक अंश दिया गया है, जिसमें यंत्रीकरण के संबंध में वर्तमान अवस्था बताई गई है। कोयला काटने की मशीनों तथा एक स्थान से दूसरे स्थान को सामान ले जाने वाली पेटियां भी दी गई हैं। अक्टूबर १९५४ के सूचना समाचार के अनुसार ४४५ कोयला काटने वाली मशीनें दी गई हैं।

डा० राम सुभग सिंह : माननीय संसद् सचिव ने कहा है कि यदि सिफारिशें लागू हो गईं तो इससे कोयले की खानों में छंटनी हो जायेगी। क्या सरकार ने खानों की रक्षा व्यवस्था की परीक्षा की फिक्र की है ; तथा

क्या उत्पादन मंत्रालय ने श्रम संघ के उन प्रस्तावों पर विचार किया है जिनमें छंटनी द्वारा प्रभावित हुये व्यक्तियों को उत्पादन मंत्रालय के अन्य उपक्रमों में वैकल्पिक कार्य देने का सुझाव है ?

श्री आर० जी० दुबे : जहां तक सुरक्षा व्यवस्था का संबंध है, खानों के मुख्य निरीक्षक की सूचना से मुझे ज्ञात हुआ है कि प्रकाश का प्रश्न महत्वपूर्ण है। इसलिये परिणाम की दृष्टि से खानों में बिजली तेजी से लगाई जा रही है। दूसरी बातों के संबंध में कोयला आयुक्त सारे मामले की परीक्षा करेंगे कि ज्यों-ज्यों कोयले का उत्पादन बढ़ता जाय त्यों-त्यों हम यंत्रीकरण भी प्रारम्भ करते जायें और यदि यंत्रीकरण से हमें कर्मचारियों की संख्या घटानी पड़े तो इन लोगों का उपयोग अधिक उत्पादन में हो सके।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या यह सच है कि देश के कोयले की खानों में असन्तोषजनक कार्य होने से सरकार सारी कोयला खानों को हथिया कर उनके राष्ट्रीयकरण का विचार कर रही है ?

श्री आर० जी० दुबे : यह प्रश्न श्रम मंत्री जी से पूछा जाना चाहिये।

भूमि सुधार

*४०६. श्री हेडा : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने, भूदान आंदोलन का, उनकी भूमि सुधार नीति पर हुये प्रभाव का मूल्यांकन किया है ; तथा

(ख) यदि हां, तो उसका सम्भाव्य प्रभाव क्या होगा ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) और (ख). योजना आयोग भूदान आंदोलन की प्रगति से सम्पर्क रखने

का प्रयत्न करता है, किन्तु अभी उसके कार्य का विस्तृत मूल्यांकन करने का समय नहीं आया है ।

श्री हेडा : क्या सरकार तथा योजना आयोग के बीच, तथा दूसरी ओर भूदान आन्दोलन के नेताओं के बीच विचारों का अधिकतर आदान-प्रदान होता रहता है ?

योजना तथा सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री नन्दा) : जी हां । योजना आयोग के सदस्यों तथा माननीय सदस्य द्वारा निर्देश किये गये कार्यकर्ताओं के बीच अधिकतर आदान-प्रदान होता रहता है ।

श्री हेडा : इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये कि, राज्य सरकारों ने एक अधिकतम सीमा निश्चित कर दी है जिसे वे मितव्ययी तथा कौटुम्बिक चक कहते हैं, क्या इस प्रश्न पर भूदान आन्दोलन के नेताओं से चर्चा की गई है तथा उनकी क्या प्रतिक्रिया हुई है इस प्रश्न पर उनका क्या मत है ?

श्री नन्दा : जहां तक अधिकतम सीमा का प्रश्न है, नीति निश्चित हो चुकी है तथा क्रियान्विति की जा रही है । इस सम्बन्ध में कहीं से आपत्ति नहीं की गई है ।

श्रीमती इला पालचौधरी : इस आन्दोलन के अधीन भूमि-खण्डों को किस प्रकार संयोजित किया जाता है ?

श्री नन्दा : इस आन्दोलन के संचालकों ने यह स्पष्ट कर दिया है कि वे दान में प्राप्त हुई भूमि का सहयोगी तरीके से विकास करना पसन्द करते हैं ।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या सरकार को पता है कि बिहार में भूमि समस्या को सुलझाने के लिये ४० लाख एकड़ का लक्ष्य निश्चित किया गया था, जिस में से ३० लाख एकड़ भूमि प्राप्त हो चुकी है ? क्या सरकार

यह सोचती है कि बिहार की भूमि समस्या का हल हो गया है ?

श्री नन्दा : इसका प्रश्न से कोई सम्बन्ध नहीं है ।

कपड़ा मिलों का वैज्ञानिकन

***४१०. पंडित डी० एन० तिवारी :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में कितनी कपड़ा मिलों में वैज्ञानिकन प्रारम्भ किया गया था; तथा

(ख) १९५४ में वैज्ञानिक होने से कितने श्रमिक बेकार हो गये ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) वैज्ञानिकन एक ऐसी प्रक्रिया है जिसके अधीन उत्पादन तथा व्यवस्था के सभी पहलू आ जाते हैं । किसी दिये गये वर्ष में पृथक् पृथक् मिलों के विवरण देना सम्भव नहीं है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या सरकार द्वारा मिलों के वैज्ञानिकन के आंकड़े अथवा प्राक्कलन रखे जाते हैं ?

श्री कानूनगो : किस पहलू का वैज्ञानिकन-कताई का अथवा बुनाई का ?

पंडित डी० एन० तिवारी : बुनाई का ।

श्री कानूनगो : सरकार ने इसका हिसाब नहीं लगाया है क्योंकि बुनाई विभाग में वैज्ञानिकन की बहुत अधिक मांग नहीं है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या यह सच है कि बुनाई के वैज्ञानिकन को ध्यान में रखते हुये इसकी दर प्रति गज सस्ती हो गई है, तथा फलस्वरूप वितरण तथा बित्री की दर भी सस्ती हो गई है ?

श्री कानूनगो: यदि यह संतुलित हो तो यह अन्य विभागों के वैज्ञानिकों के ऊपर निर्भर करता है ।

श्री भागवत झा आजाद : क्या माननीय मंत्री को इस सभा में पारित किया गया वह संकल्प याद है जिसके अनुसार छंटनी हुये श्रमिक को उपयुक्त सुविधायें दी जायेंगी; यदि हां, तो—माननीय मंत्री जो वैज्ञानिकों के सम्बन्ध में अनजान हैं, अतः इसे ध्यान में रख कर—में जानना चाहता हूं कि विभिन्न मिलों में वैज्ञानिकों के फलस्वरूप छंटनी हुये श्रमिकों को किस प्रकार उपयुक्त सुविधायें दी जायेंगी ?

श्री कानूनगो : संकल्प में कहा गया है कि यदि श्रमिकों को काम मिल जायेगा तो, श्रम बचाने वाली मशीन के रूप में वैज्ञानिकों की अनुमति दी जायेगी और मशीनें स्थापित की जायेंगी ।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : संसद् में इस संकल्प के पारित होने के पश्चात् कितने स्वयंचालित करघे चालू किये गये हैं ?

श्री कानूनगो : कोई नहीं ।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या वैज्ञानिकों के फलस्वरूप सरकार को श्रमिकों की बेकारी की कोई सूचना मिली है ?

श्री कानूनगो : ऐसा नहीं हुआ है । इस संकल्प के पश्चात् बनाई क्षेत्र में कोई स्वयंचालित करघा चालू नहीं किया गया है ।

गांवों में बिजली लगाना

*४१२. श्री विभूति मिश्र : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रथम पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ से ३१ दिसम्बर, १९५४ तक विभिन्न राज्यों को गांवों तथा छोटे कस्बों में बिजली लगाने

की योजनाओं के अधीन दिये गये अनुदानों में से अब तक कुल कितना व्यय हुआ है ।

(ख) क्या गांवों तथा छोटे कस्बों में बिजली लगाने की योजनाओं से बेकार लोगों को काम मिला है; तथा

(ग) यदि हां, तो कितनों को काम मिला है ?

सिंचाई और विद्युत् उद्यमंत्रि (श्री हाथी) : (क) से (ग) . राज्य सरकारों से सूचना एकत्र की जा रही है और उपयुक्त समय पर सभा-पटल पर रखी जायेगी ।

श्री विभूति मिश्र : जो बिजली का चार्ज ६ आने है क्या उसको सरकार घटा कर छोटे छोटे व्यवसायियों को, जैसे लुहार, बढ़ई या साइकिल रिपेयर करने वालों को अपना व्यवसाय चलाने के लिये बिजली प्राप्त करने में सहायता करेगी ?

श्री हाथी : यह रेट अभी तक हमारे सामने नहीं आये हैं ।

श्री हेडा : क्या सरकार ने ऐसा सिद्धांत अथवा नियम बनाया है कि उत्पादित विद्युत् का कुछ प्रतिशत उस परियोजना के निकटवर्ती गांवों में वितरित किया जायेगा ?

श्री हाथी : वास्तव में, यह गांवों में बिजली लगाने की योजनाओं के लिये है । जिस योजना के सम्बन्ध में प्रश्न किया गया है वह ऐसे स्थानों में जहां बिजली नहीं है अथवा जिन ग्रामीण क्षेत्रों में कुटीर उद्योगों के विकास की सम्भावनायें हैं वहां बिजली देकर अधिक व्यक्तियों के काम देने के सम्बन्ध में हैं ।

श्री भागवत झा आजाद : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि गांवों में बिजली लगाने की योजनाओं में बहुत धनराशि व्यय की जा रही है, क्या सरकार ने विभिन्न राज्यों के अन्तर्गत बिजली लगाने की योजनाओं के प्रतिशत को आंका है ?

श्री ाथी : वास्तव में राज्य सरकारों से ऐसा करने को कहा गया है तथा उन्होंने उसी के अनुसार योजनायें बनाई हैं ।

इस्पात री-रोलिंग उद्योग

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

(क) क्या सरकार भारत के इस्पात री-रोलिंग उद्योग के उत्पादन की वर्तमान पद्धति को पुनर्संगठन करने का विचार कर रही है ;

(ख) क्या उद्योग के विभिन्न एकक मितव्ययता तथा क्षमतापूर्वक चल रहे हैं । तथा

(ग) क्या उन एककों की पारस्परिक आन्तरिक प्रतिद्वन्द्विता भी चल रही है ?

***वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :**

(क) इस्पात उत्पादन की प्रस्तावित वृद्धि से सम्बन्धित इस्पात री-रोलिंग उद्योग सार्वजनिक हित की किस प्रकार पूर्ति कर सकता है, यह प्रश्न विचाराधीन है ।

(ख) री-रोलिंग उद्योग द्वारा उत्पादित इस्पात की विभिन्न श्रेणियों का उत्पादन मूल्य मुख्य उत्पादकों की लागत से अधिक है ।

(ग) प्रतिद्वन्द्विता की गुंजाइश बहुत कम है, क्योंकि इस उद्योग पर नियंत्रण है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह सच है कि इस उद्योग में कच्चे माल का संभरण उचित नहीं है जिससे प्रगति के मार्ग में बाधा होती है । यदि हां, तो सरकार इस सम्बन्ध में क्या उपचार कर रही है ?

श्री करमरकर : यह सच है कि कुछ छोटे कारखाने कच्चे माल के रूप में सरियों के स्थान पर छोटे छोटे टुकड़े काम में लाते हैं ।

क्योंकि टुकड़े कम मिलते हैं इसलिये इस सम्बन्ध में अभी कुछ ठोस कार्य नहीं किया जा सका है ।

श्री एस० सी० सामन्त : इस सम्बन्ध में प्रशुल्क बोर्ड का क्या मत है ?

श्री करमरकर : इसके लिये मुझे पूर्व-सूचना की आवश्यकता होगी ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह उद्योग देश में उपयुक्त रीति से बटा हुआ है अर्थात् देश भर में फैला हुआ है ?

श्री करमरकर : जहां तक मैं जानता हूं, ऐसा नहीं है ।

अणुशक्ति

*४१४. डा० राम सुभग सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमेरिका की कांग्रेस की संयुक्त अणुशक्ति समिति के कुछ सदस्य हाल ही में दिल्ली आये थे ;

(ख) यदि हां, तो क्या उन्होंने कुछ भारतीय अणु-वैज्ञानिकों के साथ कोई बातचीत की; और

(ग) वह बातचीत किस प्रकार की थी ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) अणुशक्ति के सम्बन्ध में पारस्परिक सहयोग ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या भारतीय वैज्ञानिकों तथा इंजीनियरों को अमेरिका के रिएक्टर ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट में बुलाया जाने के प्रश्न पर भी उस समिति में बातचीत हुई थी ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मुझे पता नहीं है कि वहां किस प्रकार की बातचीत हुई । मैं वहां उपस्थित नहीं था ।

डा० राम सुभग सिंह : दिल्ली आने वाली समिति का मुख्य प्रयोजन क्या था— क्या वह अणु शक्ति को शान्तिपूर्ण प्रयोजनों के लिये उपयोग किये जाने की सम्भावनाओं के उद्देश्य से आई थी; अथवा कोई अन्य विशिष्ट प्रयोजन था ?

श्री जवाहर लाल नेहरू : वह विशेष दल सारे देशों में जा रहा था। इस दल ने बहुत से देशों का दौरा किया था और इसी के अन्तर्गत वे दो दिनों तक दिल्ली में भी ठहरे। चास्तव में, जहां तक मुझे यह याद है, हमें उनके यहां आने से केवल दो दिन पूर्व ही सूचना प्राप्त हुई थी। वे लोग हमारे यहां आये और मेरे विचार में कुछ दिन पहले ही चले गये।

कपड़ा सीने की मशीनें

*४१५. श्री अमजद अली : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कपड़ा सीने की मशीनों के निर्माताओं की संस्था से उन मशीनों के कुछ भागों का आयात करने के लिये अनुज्ञप्तियों के दिये जाने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस अभ्यावेदन पर क्या कार्यवाही की गई है अथवा किये जाने का विचार है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख). नहीं श्रीमान्। किन्तु सिविंग मशीन इंडस्ट्रीज एसोसिएशन लुधियाना से एक अभ्यावेदन अवश्य प्राप्त हुआ है। अभ्यावेदन में लिखी गई कुछ बातों के बारे में पंजाब सरकार से जानकारी की प्रतीक्षा की जा रही है।

श्रीमती इला पालचौधरी : क्या भारत में भी ऐसे पुर्जों के निर्माण किये जाने का कोई प्रयत्न किया जा रहा है ?

श्री करमरकर : हां, श्रीमान्। दो बहुत कार्यक्षम एकक हैं जो अच्छी मशीनों का निर्माण करते हैं।

सरदार हुक्म सिंह : जो शिकायत लुधियाना की सिंगर सोयंग मशीन एसोसिएशन से प्राप्त हुई है, क्या उस में यह आरोप भी लगाया गया है कि अभी तक अनुज्ञप्तियों केवल विभिन्न व्यक्तियों को दी गई है और संस्थाओं तथा वास्तविक उपभोक्ताओं को नहीं दी गई; और क्या इस आरोप में कोई तथ्य है ?

श्री करमरकर : मुझे माननीय सदस्य द्वारा दिये गये ठीक वक्तव्य के सम्बन्ध में पता नहीं है।

औद्योगिक प्रबन्ध सेवा

*४१८. श्री के० सी० सोधिया : क्या उत्पादन मंत्री ८ दिसम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६०१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने औद्योगिक प्रबन्ध सेवा के गठन के बारे में अब तक कोई निर्णय कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो उस सेवा में कितने कर्मचारी रखे जाने का विचार है और उनकी भर्ती का तरीका क्या होगा; और

(ग) यदि नहीं, तो किस समय तक सरकार का इस विषय को अन्तिम रूप देने का विचार है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :
(क) जी नहीं।

(ख) उत्पन्न नहीं होता।

(ग) अभी सरकार इस विषय पर विचार कर रही है, और औद्योगिक प्रबन्ध सेवा के संगठन के बारे में एक शीघ्र निर्णय किये जाने की आशा है।

श्री के० सी० सोधिया : क्या इस प्रश्न को अधिकतम प्राथमिकता नहीं दी गई ?

श्री के० सी० रेड्डी : जी हां। इस मामले को उचित प्राथमिकता दी गयी है।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि विभिन्न उपक्रमों के, जिन्हें उत्पादन मंत्रालय चलाता है, प्रबन्ध निदेशक तथा निदेशक किस आधार पर चुने जाते हैं ?

श्री के० सी० रेड्डी : उपयोगिता, अर्हता आदि के आधार पर।

श्री भागवत झा आजाद : क्या औद्योगिक प्रबन्ध के लिये कोई पदालि अथवा पुंज है जिससे इस देश में चलाये जाने वाले सभी विशेष उपक्रमों के लिये पदाधिकारी लिये जायें ?

श्री के० सी० रेड्डी : सारा प्रश्न उसी से सम्बन्ध रखता है। सरकार एक पदालि के स्थापन की वांछनीयता पर विचार कर रही है और इस अधिक महत्वपूर्ण समस्या पर बड़ा गम्भीर ध्यान दिया जा रहा है। इस प्रश्न पर विभिन्न स्तरों में चर्चायें हो चुकी हैं और मैं माननीय सदस्य की जानकारी के लिये यह भी कह देता हूँ कि शीघ्र ही निर्णय किये जाने की सम्भावना है।

टिटेनियम डायोक्साइड उद्योग

*४१६. कुमारी एनी मैस्करिन : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार के पास टिटेनियम डायोक्साइड उद्योग के राष्ट्रीयकरण अथवा प्रसार की कोई योजना है ?

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

कुमारी एनी मैस्करिन : क्या सरकार को पता है कि इस उद्योग के प्रसार की पर्याप्त गुंजाइश है, और विश्व के चार उद्योगों में से

एक होने के कारण देश इसका प्रसार चाहता है ?

श्री कानूनगो : वास्तव में इसका आन्तरिक उपभोग तो सीमित ही है और वह विशेष एकक तभी चलता रह सकता है जबकि निर्यात की मांग अच्छी हो।

कुमारी एनी मैस्करिन : क्या माननीय मंत्री को यह पता है कि हमारे कारखाने में तैयार हुआ टिटेनियम डायोक्साइड समस्त आन्तरिक मांग को पूरा करता है और हम उसे विदेशों को भी भेज रहे हैं ?

श्री कानूनगो : ठीक यही मैंने कहा था। यह प्रगति कर रहा है क्योंकि निर्यात के लिये कुछ मांग हो गई है।

कुमारी एनी मैस्करिन : क्या मैं जान सकती हूँ कि क्या सरकार का विचार इस देश की द्वितीय पंचवर्षीय योजना के औद्योगिकरण कार्यक्रम में इस उद्योग को भी सम्मिलित करने का है ?

श्री कानूनगो : यह उसमें सम्मिलित है। किन्तु इस एकक को अपने पूरे सामर्थ्य तक कार्य करना चाहिये। कुछ वर्षों तक के लिये हमारा यही उद्देश्य है।

अणुशक्ति आयोग

*४२०. श्री डी० सी० शर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अणुशक्ति विभाग में काम करने वाले विदेशी वैज्ञानिकों तथा विशेषज्ञों की संख्या कितनी है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : दो।

श्री डी० सी० शर्मा : क्या भारत में वैज्ञानिकों को अणुशक्ति के विषय में प्रशिक्षण देने के लिये पर्याप्त सुविधायें विद्यमान हैं ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य का "पर्याप्त" शब्द से क्या अभिप्राय है। इस कार्य के कतिपय पहलुओं में प्रशिक्षण सम्बन्धी सुविधायें हैं। उन सुविधाओं से लाभ उठाया जाता है। कुछ सुविधाओं की कमी है, और हम अपने व्यक्तियों को प्रशिक्षण के लिये नार्वे, फ्रांस, इंग्लैण्ड तथा अन्य देशों में भी भेजते हैं।

श्री डी० सी० शर्मा : इस विषय पर हाल ही में अथवा गत वर्ष के दौरान प्रशिक्षण लेने के लिये कुल कितने व्यक्ति बाहर भेजे गये हैं ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मुझे खेद है, मैं आपको ठीक संख्या नहीं बता सकता किन्तु मुझे पता है कि कुछ एक को नार्वे तथा फ्रांस में अवश्य भेजा गया था और कुछ एक गत वर्ष अमेरिका भी भेजे गये थे। मेरा विचार है कि सभी को मिला कर उनकी संख्या १०-२० के मध्य है।

श्री वी० जी० देशपांडे : यह विदेशी वैज्ञानिक किन किन देशों से सम्बन्ध रखते हैं ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : दो, जिनकी ओर मैं ने निर्देश किया था।

श्री वी० जी० देशपांडे : संख्या तो २ है। मैं तो उन देशों के नाम जानना चाहता हूँ जिनसे वे सम्बन्ध रखते हैं ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं इन दो के सम्बन्ध में जानता हूँ ; एक तो ब्रिटिश राष्ट्र-जन है और दूसरा अमरीकी।

निर्यात अनुज्ञप्तियां

*४२३. श्री वीरस्वामी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५४-५५ के दौरान निम्न वस्तुओं की

निर्यात के लिये कितनी अनुज्ञप्तियां दी गई हैं ;

(१) धान की भूसी; और

(२) मूंगफली की खली ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : धान की भूसी और मूंगफली की खली के निर्यात के लिये कोई अग्रिम अनुज्ञप्तियां जारी नहीं की जा रही हैं। कुछ शर्तों के अधीन जहाजों से माल भेजने की आज्ञा जहाजों के बिल दिखाने पर दी जाती है। जो व्यापारी निर्यात में भाग लेते हैं, उनकी संख्या के सम्बन्ध में जानकारी एकत्र की जा रही है और यथा सम्भव शीघ्रता से सभा-पटल पर रखी जायेगी।

श्री वीरस्वामी : क्या मैं धान की भूसी तथा मूंगफली की खली की मात्राओं के बारे में जान सकता हूँ जिनके लिये अनुज्ञप्तियां दी गई थीं ; और यह भी कि कितनी मात्रा निर्यात हुई है ?

श्री करमरकर : निर्यात के लिये उपलब्ध कुल मात्रा ५,००० टन निर्धारित की गई थी।

श्री वीरस्वामी : किन किन पत्तनों से यह मात्रा निर्यात हुई थी ?

श्री करमरकर : हमारे पत्तनवार वितरण के अनुसार निर्धारित अभ्यंश इस प्रकार था : बम्बई—१,२५० टन, कलकत्ता—१,२५० टन; मद्रास—१,२५० टन; कोचीन—७५० टन; राजकोट—५०० टन और यह कुल ५,००० टन बनता है।

श्री रामचन्द्र रेड्डी : क्या मैं जान सकता हूँ कि अन्य देश इन वस्तुओं का आयात किस प्रयोजन से करते हैं—पशुओं के चारे के लिये, अथवा मनुष्यों के लिये या किसी अन्य निर्माण कार्य के लिये ?

श्री करमरकर : मेरे विचार में, माननीय मित्र को अन्य सम्बद्ध देशों को ही लिखना चाहिए ।

श्री रामचन्द्र रेड्डी : क्या इस सरकार को ठीक प्रकार से यह ज्ञात नहीं है कि वह अन्य देशों को यह वस्तु किस प्रयोजन के लिए निर्यात कर रही है ?

श्री करमरकर : सारे मामलों में नहीं । वे सम्भवतया घटिया बिस्कुट बनाने, पशुओं के चारे और किसी अन्य प्रयोजन के लिए इसका आयात करते हैं ।

अर्थशास्त्रियों को पारिश्रमिक

*४२५. श्री रनदमन सिंह : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या उन अर्थशास्त्रियों को कोई पारिश्रमिक दिया जायेगा जो योजना आयोग ने उन्हें द्वितीय पंचवर्षीय योजना से सम्बद्ध समस्याओं की तैयारी के बारे में सलाह देने के लिए नियुक्त किए हैं ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : अर्थशास्त्रियों की तालिका के सदस्यों को बैठकों में उपस्थित होने के लिए सामान्य यात्रा तथा दैनिक भत्तों के अतिरिक्त कोई पारिश्रमिक नहीं दिया जाता ।

अध्यक्ष महोदय : उन्हें हिन्दी में उत्तर दिया जाय ।

श्री एस० एन० मिश्र : सवाल तो हिन्दी में नहीं पूछा गया था लेकिन मैं उसका तर्जुमा किये देता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : वे माननीय सदस्य जो हिन्दी में अपने प्रश्नों का उत्तर चाहते हैं उनको अपने प्रश्न भी हिन्दी में पूछन चाहियें, नहीं तो ऐसा माना जाता है कि उनको अंग्रेजी आती है ।

श्री एस० एन० मिश्र : अर्थशास्त्रियों की इस विशिष्ट समिति के सदस्यों को कोई खास क्रिस्म का भत्ता नहीं दिया जाता है सिवाय इसके कि उनको यात्रा का खर्च और दैनिक भत्ते दिये जायें ।

श्री रनदमन सिंह : यह अर्थशास्त्री कब तक योजना विभाग के अन्दर काम करेंगे ?

श्री एस० एन० मिश्र : ये योजना कमीशन को अपना परामर्श देकर और योजना के निर्माण में सहायता पहुंचायेंगे ।

'युद्ध-विराम' रेखा

*४२८. श्री चौधरी मुहम्मद शफी : क्या प्रबान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में जम्मू तथा काश्मीर राज्य में 'युद्ध-विराम' रेखा का उल्लंघन करने वाले पकड़े गये व्यक्तियों की संख्या क्या है ?

(ख) उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई; और

(ग) कितने व्यक्ति भारतीय प्राधिकारियों ने उस रेखा के पार उस अवधि में भेजे ?

बंदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली खां) : (क) से (ग). भारत सरकार के पास उपलब्ध जानकारी के अनुसार १९५४ में 'युद्ध-विराम' रेखा का उल्लंघन करने वाले १२०५ व्यक्ति पकड़े गये थे । ऐसे मामलों में सामान्य नीति यह है कि उन लोगों को 'युद्ध विराम' रेखा के उसी पार भेजा दिया जाता है । इस तरीके से पार भेजे गये व्यक्तियों के सम्बन्ध में ठीक ठीक जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

डा० राम सुभग सिंह : १२०० से ज्यादा कुछ आदमियों को वहां भेजा गया ? उनमें से कितने लोग सैनिक थे या सब के सब सिविलियन थे ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : जहां तक मालूम है कोई भी सैनिक नहीं थे । यह तो मामूली लोग आते जाते हैं, सैनिक नहीं आया करते हैं, अगर वे आये तब तो वह फौजी हमला हो जाय और उसके माने दूसरे होंगे और जवाब भी दूसरा होगा ।

हाथ का बना कागज

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

(क) अखिल भारतीय खादी तथा ग्राम उद्योग बोर्ड के तत्वावधान में कितने केन्द्रों में हाथ से कागज बनाया जाता है ; और

(ख) ३१ दिसम्बर, १९५४ को समाप्त होने वाले तीन विगत वर्षों में हाथ के बने कागज का कितना उत्पादन (टनों में) हुआ है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १४]

श्री अनिरुद्ध सिंह : स्टेटमेंट को देखने से ज्ञात होता है कि कागज बनाने का व्यवसाय रोज-ब-रोज तरक्की कर रहा है ; क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार इसके क्षेत्र को और व्यापक बनाने का विचार कर रही है ? अगर हां, तो किस तरह ?

श्री कानूनगो : इसे खादी और विजेज इंडस्ट्री बोर्ड के सुपुर्द किया गया है और बोर्ड

जैसे सिफारिश करता है, उसके अनुसार सरकार उसमें मदद करती है ।

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार हाथ से बने कागज को अपने काम में ला रही है ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति श्री अनिरुद्ध सिंह ।

श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि अखिल भारतीय खादी और ग्रामोद्योग बोर्ड को अभी तक कितनी सहायता मिली और उससे कितने लोगों की रोजी चल रही है ?

श्री कानूनगो : खादी बोर्ड ने ४५ सेंट्स चालू रखे हैं और आयन्दा साल में १४ सेंट्स और ज्यादा चालू करेंगे ।

श्री अनिरुद्ध सिंह : मैंने पूछा था कि सहायता कितनी दी ?

श्री कानूनगो : बताता हूँ ।

१९५३-५४ में ग्रांट २ लाख, ११ हजार ५ सौ रुपये, और लोन्स १ लाख ९३ हजार ५ सौ रुपए ।

१९५४-५५ में ग्रांट ४ लाख ५ हजार रुपये और लोन्स २ लाख, ३३ हजार रुपये ।

श्री डाभी : सरकार की कागज सम्बन्धी सम्पूर्ण आवश्यकता में से कितने प्रतिशत इस साधन से पूर्ण होती है ?

श्री कानूनगो : सरकार की सम्पूर्ण आवश्यकता बहुत है और इसमें से कुछ की पूर्ति इस साधन से होती है ।

श्रीमती कमलेंद्रुमति शाह : क्या यह सच है कि सरकार के पास कोई रिप्रेजेंटेशन आया है कि ऋषिकेश में एक पेपर फैक्टरी बन सकती है क्योंकि वहां जंगल से बहुत लकड़ी आती है ?

श्री कानूनगो : हेंड मेड पेपर का सवाल है। माननीय सदस्या ने जो पूछा है उसका इससे सम्बन्ध नहीं है।

चिकित्सा उपाधियां

*४३०. श्री तुषार चटर्जी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पाण्डिचेरी और चन्द्रनगर के विद्यार्थियों ने पाण्डिचेरी और पेरिस से जो फ्रांसीसी चिकित्सा उपाधियां प्राप्त की हैं, उन्हें भारतीय चिकित्सा अधिनियम, १९३३ के अनुसार भारत में मान्यता नहीं दी जाती;

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की जायेगी ; और

(ग) ऐसे कितने मामलों का सरकार को पता चला है; और उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

बैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल क० चन्दा) : (क) जी हां।

(ख) इस विशेष मामले पर सरकार आवश्यक रूप से विचार कर रही है, परन्तु पाण्डिचेरी राज्य में शिक्षा पद्धति का भारत में प्रचलित पद्धति से समन्वय करने के सम्पूर्ण प्रश्न पर भारत-फ्रांसीसी करार के अधीन नियुक्त की गई संयुक्त शिक्षा सम्बन्धी समिति विचार कर रही है।

(ग) दो अस्थायी मान्यता देने की दृष्टि से, उन परीक्षाओं आदि का व्यौरा, जो इन डाक्टरों ने पास की है, इनसे मांगा गया है।

श्री तुषार चटर्जी : इस मामले में कब निश्चय होगा ?

श्री अनिल क० चन्दा : मेरा ख्याल है कि पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री ने उस पाठ्य क्रम, पाठ्य-विषय आदि के बारे में जो उन्होंने पास किये हैं, कुछ विवरण मांगा है। उन्होंने

अभी तक उत्तर नहीं दिया है और जानकारी की प्रतीक्षा की जा रही है।

श्रीमती इला पालचौधरी : क्या भारतीय उपाधियों को फ्रांस में मान्यता प्राप्त है ?

श्री अनिल क० चन्दा : चिकित्सा उपाधियों को नहीं।

प्रेस आयोग

*४३२. श्री भागवत झा आजाद : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने प्रेस आयोग द्वारा की गई सारी सिफारिशों पर विचार किया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) तथा (ख) प्रेस आयोग की कुछ सिफारिशों पर विचार हो चुका है और कुछ पर विचार के बारे में एक वक्तव्य सभा में प्रस्तुत किया जा चुका है। श्रमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक पेश किया जा चुका है। बाकी सिफारिशों पर सरकार इस वक्त विचार कर रही है। सरकार कोशिश करेगी कि लोक-सभा में इस प्रश्न पर विचार-विनिमय के लिये कुछ समय दिया जाय।

श्री भागवत झा आजाद : क्या यह सच है कि अभी सिफारिश के अधिकांश भाग पर विचार नहीं किया गया है और इससे पत्रकारों तथा अन्य वर्गों में सन्देह उत्पन्न हो रहा है। यदि हां, तो मामले में शीघ्रता से आगे बढ़ने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

डा० केसकर : सर्वप्रथम, यह सच नहीं है कि अधिकतर सिफारिशों पर विचार नहीं किया गया है। सिफारिश अनेकों हैं और उन पर उनके महत्वानुसार विचार किया जाना

चाहिए, न कि क्रमसंख्या के अनुसार जैसे एक दो, तीन और चार, आदि। द्वितीय, मैं माननीय सज्जन से सहमत होने में असमर्थ हूँ कि पत्रकारों को सन्देह है। वास्तव में, मैं पत्रकारों के दोनों पक्षों के साथ निरन्तर सम्पर्क में हूँ और मेरा विचार है कि समूचे रूप में वे उस ढंग से जिससे हम कार्य कर रहे हैं, असन्तुष्ट नहीं हैं।

श्री भागवत झा आजाद : क्या माननीय मंत्री को इसकी सूचना दी गई है कि इस प्रतिवेदन के प्रस्तुत होने के पश्चात् बड़े समाचारपत्रों के कुछ प्रबन्धक श्रमजीवी पत्रकारों पर कुठाराघात कर रहे हैं ?

डा० केसकर : मैं प्रश्न का अन्तिम भाग नहीं समझ सका।

अध्यक्ष महोदय : क्या इसके प्रकाशन होने के उपरान्त प्रबन्धक पत्रकारों पर कुठाराघात कर रहे हैं ?

डा० केसकर : मुझे किसी आतंकवाद का पता नहीं है। परन्तु कुछ लोगों को काम से पृथक् करने के मामलों की मुझे सूचना मिली है और हम इस बात पर विचार कर रहे हैं कि इस मामले में क्या करना चाहिए।

श्री भागवत झा आजाद : क्या माननीय मंत्री को यह विदित है कि पी० टी० आई० का प्रबन्धक वर्ग वहाँ पत्रकारों की शिकायतों को ही नहीं ठुकरा दिया है अपितु यह धमकी भी दी है कि वे संस्था ही बन्द कर देंगे ? मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सत्य है ?

डा० केसकर : वहाँ कोई आतंकवाद नहीं है। पी० टी० आई० के प्रबन्धक-वर्ग और कर्मचारियों में अपनी सेवा-शर्तों के बारे में विवाद चल रहा है। मैं नहीं जानता कि यह आतंकवाद कैसे है।

अध्यक्ष महोदय हम अगला प्रश्न लेते हैं ?

रेडियो सक्रिय अयस्क की खोज

*४३४. श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेडियो सक्रिय अयस्क की खोज करने के लिए, जिसके लिए पुरस्कार दिये गये हैं, जनसाधारण को टैक्नीकल सामग्री के रूप में क्या क्या सुविधायें प्राप्त हैं ; और

(ख) यह देखने के लिये क्या उपबन्ध किया गया है कि उन्हें गीगर काउन्टर (गणन सूचिनाल) प्राप्त हों ?

प्रधानमंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) अभिलिखित रखने वाले उन लोगों को, जिन्हें इन सूक्ष्म यन्त्रों का प्रयोग करने के लिए उपयुक्त और सूक्ष्म समझा जाता है, थोड़े गीगर मुलर काउन्टर (रेडियुशन सर्वेमीटर) (गणन तन्तुनाल) (विकिरण परिमाण मापक) मुफ्त दिये जाते हैं। लोगों को मुफ्त विश्लेषण और प्रतिवेदन के लिए उन पदार्थों का नमूना भेजने के लिए प्रोत्साहन दिया जाता है जिन पर वे रेडियो सक्रिय होने का सन्देह करते हैं।

(ख) जनसाधारण को बेचने के लिए रेडियेशन सर्वेमीटर (विकिरण परिमाण मीटर) अणुशक्ति विभाग से प्राप्य हैं।

श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या इन गणन तन्तुनालों का अधिक मात्रा में निर्माण और वितरण के लिए, और इन यन्त्रों का प्रयोग करने का प्रशिक्षण देने के लिए, कोई कार्यवाही की जा रही है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं यह नहीं कह सकता कि वे यहाँ बन रहे या नहीं ; परन्तु यह निश्चित है कि उनके प्रयोग का लोगों को प्रशिक्षण दिया जा रहा है। निश्चित रूप से हमारे विभाग में काम करने वाले

सारे लोग प्रशिक्षित हैं। यदि जनसाधारण चाहते हों, तो प्रशिक्षण भी दिया जाता है।

श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या इन रेडियो सक्रिय अयस्कों की खोज के लिए कोई घनीभूत आन्दोलन चलाने के लिए, जैसा कि फ्रांस में किया गया था, कोई कार्यवाही की जा रही है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : एक आन्दोलन चलाया गया था। मैं यह नहीं कह सकता कि इसके घनत्व के मामले में अन्य आन्दोलनों से तुलना की जा सकती है या नहीं यूरेनियम और (किरणानु अयस्क) और बेरिल ओर (विडूर अयस्क) के लिए पारितोषक की घोषणा की गई है और प्रचार भी किया गया है, और कुछ फल प्राप्ति भी हो चुकी है।

शिमला में सरकारी इमारतें

*४३५. श्री हेम राज : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) शिमला में सरकारी इमारतों की देख रेख पर प्रतिवर्ष क्या व्यय होता है, और १९५४ में क्या व्यय हुआ ; और

(ख) उनसे प्रतिवर्ष क्या आय होती है और १९५४ में क्या आय हुई ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) तथा (ख). एक विवरण, जिसमें अपेक्षित जानकारी दी है, सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १५]

श्री हेम राज : क्या वहां की सारी इमारतें प्रयोग में लाई जा रही हैं या अब भी कोई खाली है ?

सरदार स्वर्ण सिंह : निश्चित उत्तर देना बड़ा कठिन है, क्योंकि वहां अनेकों एकक हैं।

सम्भव है कि पंजाब सरकार के चण्डीगढ़ चले जाने के कारण कुछ इमारतें खाली पड़ी हों।

श्री हेम राज : वर्तमान परिस्थितियों की दृष्टि से क्या सरकार का यह विचार है कि केन्द्रीय सरकार के कुछ कार्यालय वहां भेजे जायें ?

सरदार स्वर्ण सिंह : पश्चिमी कमान का मुख्यालय, जैसा कि माननीय सदस्य को अवश्य विदित होगा, इसी वित्तीय वर्ष में शिमला स्थानान्तरित किया गया था। जब अधिक स्थान प्राप्य होगा, तब इस प्रश्न पर आगे विचार किया जायेगा। परन्तु उस विषय में कोई आश्वासन देना बड़ा कठिन है।

एकीकृत प्रचार कार्यक्रम योजना

*४३७. डा० सत्यवादी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एकीकृत प्रचार कार्यक्रम योजना के अधीन अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के किन्हीं उम्मीदवारों को नियुक्त किया गया है ;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) तथा (ख). जानकारी एकत्र की जा रही है और यथा समय सभा-पटल पर रखी जायेगी।

विस्थापित व्यक्तियों के लिये मकान

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

(क) क्या यह सच है कि मध्य भारत सरकार और इन्दौर की विस्थापित व्यक्ति संस्थाओं ने मकानों और दुकानों के निर्माण के

लिए केन्द्रीय सरकार को कुछ प्रस्ताव दिये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार ने उन पर विचार कर लिया है, और क्या कोई निश्चय कर लिया है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) जी हां ।

(ख) समस्त प्रस्तावों पर विचार कर लिया गया है । कुछ मामलों में निश्चय हो गये हैं और राज्य सरकार को सूचित कर दिया गया है । अवशेष मामलों से सम्बद्ध प्रस्ताव अभी विचारधीन हैं ।

श्री गिडवानी : क्या इन्दौर नगर में रहने वाले विस्थापित लोगों के लिए मकानों और दुकानों के बनाये जाने के किसी प्रस्ताव पर विचार किया गया है ?

श्री जे० के० भोंसले : हमने राज्य सरकार को सूचित कर दिया है कि हमारे निर्माण कार्यक्रमों का क्षतिपूर्ति के भुगतान के साथ समन्वय हो जाने के कारण, यदि सम्बद्ध विस्थापित लोग एक सहकारी संस्था बना लें तो सरकार उन्हें उनकी क्षतिपूर्ति की मात्रा तक ऋण देगी ।

श्री गिडवानी : क्या मैं यही समझूँ कि जिन लोगों के कोई दावे नहीं हैं, उन्हें उसके पश्चात् कोई स्थान नहीं दिया जायेगा ?

श्री जे० के० भोंसले : यह बात नहीं है । हम प्राथमिकता के अनुसार कार्यवाही कर रहे हैं । और इस समय हम "क" प्राथमिकता की श्रेणी पर विचार कर रहे हैं, अर्थात् वे लोग जो धर्मशालाओं या सड़कों पर पड़े हैं, या जिनके पास रहने की कोई जगह नहीं ।

श्री गिडवानी : क्या केवल धर्मशालाओं या सड़कों पर रहने वाले लोगों के लिए ही उपबन्ध किया जायेगा ? क्या उनके लिए

कोई उपबन्ध नहीं होगा जो किराये के मकानों में रहते हैं ?

श्री जे० के० भोंसले : इस "क" श्रेणी के लोगों को मकान देने के पश्चात् हम अन्य लोगों के बारे में भी विचार करेंगे ।

श्रीलंका के लिये पारपत्र

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

(क) क्या सरकार का विचार उन लोगों के लिए, जो अस्थायी रूप से श्रीलंका जाते हैं, पारपत्र और दृष्टांक नियमों को कुछ ढीला करने का है ;

(ख) क्या यह सच है कि दिल्ली से श्रीलंका दृष्टांक प्राप्त करने में कुछ कठिनाई होने के कारण भारत से आमन्त्रित किये गये कुछ लोग कैंडि में दार्शनिक सम्मेलन में भाग न ले सके ; और

(ग) यदि हां, तो विभिन्न सम्मेलनों के प्रतिनिधियों को ये सुविधायें देने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली खां) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) और (ग). भारत सरकार को इस घटना का कोई ज्ञान नहीं है । श्रीलंका के लिए दृष्टांक भारत में श्रीलंका प्राधिकारियों द्वारा दिये जाते हैं ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या सरकार को ज्ञात है कि कुछ मामले ऐसे, हैं जिनमें दृष्टांक भी नहीं दिये गये हैं जिस के कारण ये लोग लंका नहीं जा सके ?

श्री सादत अली खां : भारतीय नागरिकों को लंका के लिये दृष्टांक प्राप्त करने में होने वाली किन्हीं विशेष असुविधाओं की हमें कोई जानकारी नहीं है ।

श्री एम० ए० गुह्यादस्वामी : क्या सरकार दृष्टांकों तथा पारपत्रों सम्बन्धी प्रतिबन्धों को विनिश्चय करने के लिये लंका की सरकार से कोई वार्ता करने का विचार करती है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : केवल दृष्टांकों के सम्बन्ध में ही नहीं वरन् इससे भी महत्वपूर्ण विषयों पर लंका की सरकार के साथ हमारा निरन्तर पत्रव्यवहार चल रहा है ।

श्री एम० ए० गुह्यादस्वामी : गत एक वर्ष में कितने व्यक्ति अस्थायी आधार पर लंका गये हैं और उनमें से कितने अभी तक लंका में हैं ?

श्री सादत अली खां : इसके लिये मुझे सूचना की आवश्यकता है ।

गंधक

*४४३. श्री सारंगधर दास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान वित्तीय वर्ष में ३१ जनवरी, १९५५ तक आयात की गई गंधक की कुल मात्रा कितनी है ;

(ख) देश की कुल वार्षिक आवश्यकता कितनी है ; और

(ग) बिहार राज्य में गंधक के नये निक्षेपों के पाये जाने के कारण भविष्य में कितना प्रतिशत आयात बन्द कर दिया जायेगा ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) :

(क) अप्रैल से दिसम्बर १९५४ तक गंधक के आयात की कुल मात्रा ५८,२०० टन थी ।

(ख) देश की अनुमानित आवश्यकता इस प्रकार है :

बिना शोधी हुई गंधक	६०,०००/
	७०,००० टन
शोधी हुई गंधक	२,५००/
	३,००० टन

(ग) बिहार राज्य में मूलरूप की गंधक निक्षेपों के पाये जाने की कोई जानकारी सरकार को नहीं है । गंधक मक्षिका के निक्षेप पाये गये हैं परन्तु यह कितनी मात्रा में उपलब्ध होगा और आयात पर इसका क्या प्रभाव होगा इसका कोई अनुमान अभी तक नहीं लगाया गया है ।

श्री सारंगधर दास : क्या नई पाई गई खानों से गंधक प्राप्त किया जा सकता है और जिन कामों में अभी गंधक का प्रयोग किया जाता है क्या इन के लिये इसका शोधन किया जा सकता है ?

श्री करमरकर : उदाहरण के लिये मुझे बताया गया है कि बिहार में अमजोर नामक स्थान पर मक्षिका नाम की एक और उपयोगी वैकल्पिक कच्ची सामग्री पाई जाती है जिससे गंधक का तेजाब तय्यार किया जा सकता है ।

श्री सारंगधर दास : क्या इस गंधक का शोधन करने का कोई प्रयत्न किया जा रहा है ?

श्री करमरकर : अभी कोई प्रयत्न नहीं किया जा रहा है । यदि कोई प्रयत्न किये जायेंगे तो उनको प्रोत्साहन दिया जायेगा । इस समय, कुठवार स्टोन एण्ड लाइम कम्पनी, कलकत्ता को जो अमजोर निक्षेपों की खुदाई कर रही है, भारतीय भूतत्वीय परिमाण की सक्रिय सहायता मिल रही है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या वाणिज्य मंत्रालय का ध्यान प्राकृतिक संसाधन मंत्रालय द्वारा जारी किये गये इस बयान की ओर दिलाया गया है कि बिहार स्थित शाहाबाद में गंधक के बड़े बड़े निक्षेप पाये गये हैं, और क्या प्राकृतिक संसाधन मंत्रालय तथा वाणिज्य मंत्रालय के बीच कोई समन्वय है ?

श्री करमरकर : इन दोनों मंत्रालयों में तथा सभी मंत्रालयों में आपस में समन्वय है ।

मुझे भय है कि यह बयान बहुत ही बेतुका है कि क्या बिहार में मूल रूपवाली गंधक के कोई निक्षेप पाये गये हैं।

रूस के साथ व्यापार

*४४४. श्री हेडा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५४ में भारत तथा रूस के मध्य कुल कितने मूल्य का आयात तथा निर्यात व्यापार हुआ है?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : लगभग तीन करोड़ ६४ लाख रुपये का।

श्री हेडा : मैंने आयात और निर्यात दोनों के आंकड़े मांगे हैं।

श्री करमरकर : मैं आंकड़े दे रहा हूँ १९५४ में आयात का मूल्य १,१२,४६,००० रुपये था और निर्यात का मूल्य २,५२,५७,००० रुपये था।

श्री हेडा : रूस को निर्यात की जाने वाली मुख्य तथा महत्वपूर्ण वस्तुएं कौन सी हैं ?

श्री करमरकर : निर्यात की गई मुख्य वस्तुएं हैं मसाले, लाख, कहुवा, जूट का सामान, चमड़ा और खालें, कच्चा ऊन, लोहे का सामान और चाकू कैंची इत्यादि।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या इस देश में रूस से रूई का आयात किया जाता है, यदि हां, तो मूल्य और उपयोगिता की दृष्टि से रूसी रूई अन्य देशों से आने वाली रूई के मूल्य की तुलना में कैसी है ?

श्री करमरकर : मुझे पता नहीं है कि रूस से रूई का आयात किया जाता है। इसके लिये मुझे सूचना की आवश्यकता है।

केनिया सरकार की अप्रवास विधि

*४४५. श्री इब्राहिम : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केनिया सरकार की अप्रवास विधि के, हस्त प्रस्तावित संशोधन से, जिसके

अनुसार उक्त उपनिवेश में अधिवासित भारतीय स्त्रियों को विवाह के पश्चात् अपने पतियों को उस देश में निवास करने के लिये लाने की अनुमति थी, कितने भारतीयों पर प्रभाव पड़ने की सम्भावना है ; और

(ख) क्या सरकार द्वारा इस विषय में कोई कार्यवाही की गई है ?

बंदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) केनिया सरकार ने उपनिवेश में अप्रवास करने के विनियमों में पहले ही संशोधन कर दिया है ; यह संशोधन उन सभी स्थाई निवासी कुवारी स्त्रियों पर लागू होता है जो उक्त उपनिवेश में निवास करती हैं, क्योंकि यह उनकी अब तक प्राप्त उस स्वतन्त्रता पर, जिसके अनुसार वह बाहर ऐसे व्यक्तियों से विवाह कर सकती थीं जो विवाह के पश्चात् बिना प्रवेश पत्र के उक्त उपनिवेश में आ सकते थे, नियंत्रण लगाता है उक्त संशोधन के मुख्य उपबन्ध यह हैं कि यदि कोई स्त्री किसी ऐसे व्यक्ति से विवाह कर ले जो केनिया से बाहर रहने वाला हो, तो उसकी आयु २० वर्ष से कम नहीं होनी चाहिये तथा उसका पति ऐसा व्यक्ति न हो जिसने पहले प्रवेश के लिये आवेदन किया हो और उसकी प्रार्थना को अस्वीकृत कर दिया गया हो।

(ख) संशोधन के लागू होने से पूर्व, भारत सरकार के नैरोबी स्थित आयुक्त ने सम्बन्धित प्राधिकारियों से इस सम्बन्ध में चर्चा की थी, तथा उनको आश्वासन दिया गया था कि इसका आशय केवल कानून के दुर्व्यवाहक को रोकना था और यह भारतीयों के हितों में प्रतिकूल नहीं होगा।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : क्या यह संशोधन केवल भारतीयों पर ही लागू होगा अथवा केनिया में प्रव्रजन करने वाले अंग्रेजों पर भी ?

श्री अनिल के० चन्दा : केनिया के प्रव्रजन कानून अजातीय हैं।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : क्या इस नियंत्रण के कारण ही गुजरात से ३००० युवक केनिया को प्रव्रजन कर गये हैं ?

श्री अनिल के० चन्दा : मुझे कोई सूचना नहीं है।

श्री डाभो : क्या सरकार, इस स्पष्टीकरण से संतुष्ट हो गई है ?

श्री अनिल के० चन्दा : यह संशोधन अभी हाल ही में लागू किया गया है।

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : सरकार संतुष्ट नहीं है।

सस्ते रेडियो सेट

*४४६. डा० राम सुभग सिंह : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री ३१ अगस्त, १९५४ के तारांकित प्रश्न संख्या २९८ के अनुपूरक प्रश्न के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने सामुदायिक श्रवण के लिये सस्ते रेडियो सेट निर्माण की कोई योजना बनाई है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : रेडियो निर्माताओं तथा राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों का एक सम्मेलन दिल्ली में ९ तथा १० दिसम्बर, १९५४ को बुलाया गया था, जिसके सामुदायिक श्रवण के लिये विशेष प्रकार के उपयुक्त मूल्य वाले रेडियो बनाने के सम्बन्ध में चर्चा हुई थी। इस चर्चा के परिणामस्वरूप यह अनुभव किया गया कि जिस विशेष प्रकार के रेडियो को अन्तिम रूप दिये गये सेटों के लिये निश्चित की गई विशिष्टताओं के अनुरूप सेट निर्माताओं द्वारा १२५ रुपये से १७० रुपये तक के बनाये जा

सकते हैं। सामुदायिक श्रवण के लिये राज्य सरकारों को कम मूल्य पर रेडियो सेट देने की सरकार की योजना को इस समय इस योजना के अनुसार निर्माण कार्य करके कार्यान्वित किया जा रहा है।

डा० राम सुभग सिंह : जिस प्रकार के रेडियो सेटों की ओर माननीय मंत्री ने निर्देश किया वह विशेष प्रकार के रेडियो देश में कब तक निर्मित किये जायेंगे ?

डा० केसकर : इस प्रकार के सेट बाजार में बेचे नहीं जायेंगे। ये सेट उन विभिन्न निर्माताओं द्वारा बनाये जायेंगे जिन को खरीदारी करने के लिये सरकार द्वारा स्वीकृत किया जा चुका है। जिन निर्माताओं को ऑर्डर दिये गये हैं उन्होंने शीघ्र ही देने को कहा है। मेरे विचार से पहले सेट दो तीन मास में आ जायेंगे।

डा० राम सुभग सिंह : इन विभिन्न निर्माताओं को कितने सस्ते रेडियो बनाने का आदेश दिया गया है ?

डा० केसकर : अभी तक कोई पूरे ऑर्डर नहीं दिये गये हैं। कुछ थोड़े से स्थापन सम्बन्धी ऑर्डर दिये गये हैं। योजना आयोग की सहमति से हमारा विचार ४०,००० सामुदायिक श्रवण वाले रेडियो निर्माण कराने का है जो कि विभिन्न राज्यों में बांट दिये जायेंगे।

सेठ अचल सिंह : क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि चीफ रेडियो तो बनाये जा रहे हैं, क्या लाइसेंस फी भी घटाई जायेगी ?

डा० केसकर : यह सवाल कम्युनिटी रिसेप्शन के बारे में है मामूली रेडियो सेट जो सब जगह लगाये जाते हैं, उसके बारे में नहीं।

फालतू रक्षा भांडारों का विक्रय

*४४७. श्री के० सी० सोधिया : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५३-५४ में कुल कितने मूल्य के अतिरिक्त रक्षा भांडार उत्सर्जन के लिये घोषित किये गये थे ;

(ख) अतिरिक्त घोषित करने से पूर्व इनमें से कितने वास्तव में व्यवहार में लाये जा रहे थे ;

(ग) इनके उत्सर्जन की क्या व्यवस्था की गई थी ; और

(घ) उनके पुस्त मूल्य तथा बाद को उगाहे गये मूल्य में कितना अन्तर है ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) २३.५१ करोड़ रुपया ।

(ख) यह बताना कठिन है कि इनमें से कितने व्यवहार में लाये जा रहे थे । यह भांडार अधिकतर युद्धकाल में प्राप्त किये गये थे, तथा सम्भव है कि इनमें से अधिकतर व्यवहार में लाये जा रहे हैं । उसमें से कुछ बेकार अथवा काम में लाने लायक नहीं रहे थे ।

(ग) यह फालतू भांडार पहले विभिन्न सरकारी विभागों, राज्य सरकारों तथा अन्य प्राथमिकता प्राप्त व्यादेशकों को दिये जाते हैं, तथा जिसकी इन प्राथमिकताप्राप्त व्यादेशकों को आवश्यकता नहीं होती है उनको सार्वजनिक मूल्य-कथन पत्र आमंत्रित करके अथवा नीलाम के द्वारा बेच दिया जाता है ।

(घ) बेच दिये गये अतिरिक्त रक्षा भांडारों के पुस्त मूल्य ७.४७ करोड़ रुपये के मुकाबिले में विक्रय से जो धन प्राप्त हुआ वह २.२२ करोड़ था । अन्तर ५.२५ करोड़ रुपये का था ।

श्री के० सी० सोधिया : क्या कुछ हथियार भी इन अतिरिक्त भांडारों में सम्मिलित थे ?

सरदार स्वर्ण सिंह : जी नहीं ।

श्री के० सी० सोधिया : क्या कोई नई वस्तुयें भी इन भांडारों में सम्मिलित थीं ?

सरदार स्वर्ण सिंह : मैं माननीय सदस्य का ध्यान भाग (ख) के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर की ओर दिलाता हूँ ।

कपड़ा

*४४८. श्री विश्व नाथ राय : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले वर्ष आयात किये गये कपड़े की विभिन्न किस्मों के निर्माण की कोई योजना विचाराधीन है ;

(ख) पिछले वर्ष कितने मूल्य का कपड़ा आयात किया गया था ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) सरकार ने ऐसी कोई योजना नहीं बनाई है ।

(ख) १९५४ में लगभग ७९ लाख रुपये ।

श्री विश्व नाथ राय : क्या द्वितीय पंच-वर्षीय योजना में इन किस्मों के कपड़े बनाने के लिये कोई विशेष प्रबन्ध करने की कोई प्रस्थापना सरकार के विचाराधीन है ?

श्री कानूनगो : आयात बहुत ही कम हो रहा है । भारतीय निर्माता इनको बनाने का प्रयत्न कर रहे हैं ।

श्री डाभी : आयात किया गया कपड़ा किस प्रकार का है ।

श्री कानूनगो : अधिकतर, वॉयल, अर्गेन्डी, घाते का कपड़ा तथा साटन है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्नों का घटा समाप्त हुआ।

अल्प सूचना प्रश्न तथा उत्तर
गिरडीह कोयला खानों में हड़ताल

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १. श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गिरडीह कोयला खानों के कोक महा संयंत्र पर कार्य करने वाले २५० कर्मचारियों ने अनिश्चित समय तक के लिये हड़ताल कर दी है ;

(ख) यदि हां, तो कब से ;

(ग) उनकी क्या मांगें हैं ;

(घ) उनकी मांगों की जांच करने तथा उनको पूरा करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ङ) इन कोक बनाने वाले भट्टे को चालू रखने के लिये जिससे ये ठंडे न हो जायें क्या कोई अन्य वैकल्पिक प्रबन्ध किये गये हैं ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) और (ख). गिरडीह कोक भट्टा संयंत्र के कर्मचारी १४ फरवरी से २४ फरवरी, १९५५ तक जब कि हड़ताल बन्द कर दी गई हड़ताल पर रहे।

(ग) एक विवरण सभा पटल पत्र रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १६]

(घ) मांगें विचाराधीन हैं ;

(ङ) जी हां। हड़ताल के पहले दो दिन श्रम संघ बैटरी को चालू रखने के लिये पर्याप्त गर्मी प्राप्त करने के हेतु प्रति दिन नौ भट्टे भरने और खाली करने का भार उठाया था। १७ फरवरी से जबकि कर्मचारियों ने कार्य करने से इंकार कर दिया, तो गिरडीह

खानों के सुपरिन्टेंडेंट ने प्रबन्ध हस्तगत कर लिया तथा अन्य विभागों के कर्मचारियों तथा श्रमिकों की सहायता से कार्य जारी रखा।

श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : प्रश्न के भाग (ग) के सम्बन्ध में मैं जान सकता हूँ कि क्या मांगें सरकार के विचाराधीन हैं अथवा वह अधिकरण को सौंप दी गई हैं ?

श्री के० सी० रेड्डी : वे सरकार के विचाराधीन हैं। अब प्रश्न उनको अधिकरण को सौंपने का है। जहां तक सरकार का सम्बन्ध है, वह इस प्रकार की व्यवस्था के विरुद्ध नहीं है, परन्तु यदि अधिकरण को इसे स्वीकृत करने में कोई कठिनाई होगी तो इस सम्बन्ध में एक विशेष आदेश जारी कर दिया जायेगा।

श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : इसमें कोई १८ मांगें हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है कि किन्ही स्तरों तक कार्य अभी भी ठेकेदारों के द्वारा कराया जाता है जब कि पिछले वर्ष उत्पादन मंत्रालय ने इस पद्धति को बन्द कर दिया था तथा क्या इस पद्धति को एक दम बन्द कर देने तथा प्रस्थापित छंटनी को रोक देने की मांग की गई थी ?

श्री के० सी० रेड्डी : मुझे खेत है कि माननीय सदस्य प्रस्तुत प्रश्न से विल्कुल भिन्न एक प्रश्न कर रहे हैं।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या इन कोक महा संयंत्रों में काम करने वाले कर्मचारी १९५२ के खान अधिनियम से शासित होते हैं अथवा १९४८ के कारखाना अधिनियम से ?

श्री के० सी० रेड्डी : निश्चित उत्तर देने के लिये मुझे इस प्रश्न के लिये पूर्व सूचना चाहिये। परन्तु ऐसी आशका की

जाती है कि खान अधिनियम गिरिडीह के कोक महा संयन्त्र पर कार्य करने वाले कर्मचारियों तथा अन्य गैर सरकारी कोक भट्टा संयन्त्रों पर लागू नहीं होता है। यह मामला सरकार के विचाराधीन है। श्रम मंत्रालय की भी सलाह ली गई है। जैसा कि मैंने पहले निवेदन किया कि यदि कोई कठिनाई होगी तो सरकार एक अलग आदेश जारी करने को तैयार है।

श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : मैं यह नहीं समझ पाया कि हड़ताल कब समाप्त हुई ?

श्री के० सी० रेड्डी : २४ फरवरी को।

श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या मैं यह समझूँ कि इस कारखाने के कर्मचारी किसी भी अधिनियम से शासित नहीं होते हैं।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

श्री के० सी० रेड्डी : किसी न किसी अधिनियम से तो शासित होते ही हैं, परन्तु इस समय मैं निश्चित उत्तर देने की स्थिति में नहीं हूँ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

भारत में पुर्तगाली बस्तियां

*३९८. श्री एस० एन० दास : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारत की पुर्तगाली बस्तियों के प्रश्न के बारे में पाकिस्तान की नीति की विभिन्नता का अध्ययन किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या पाकिस्तान सरकार का ध्यान इस मामले की ओर दिलाया गया है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) भारत सरकार ने देखा है कि सामान्यतः पाकिस्तान प्रेस ने पाकिस्तान सरकार की नीति के औपनिवेशवाद विरोधी होने पर भी गोत्रा में पुर्तगाली उपनिवेशवाद का समर्थन किया है और उस के द्वारा पुर्तगाल सरकार के पाकिस्तान के साथ और अधिक वाणिज्यिक तथा सांस्कृतिक सम्बन्ध स्थापित करने के प्रयत्न को प्रकाश में लाया गया है।

(ख) नहीं।

औद्योगिक संस्थायें

*४०२. { श्री केशवेंगार :
श्री मुरारका :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री ९ दिसम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ९३८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश के अन्य भागों में भी औद्योगिक संस्थायें स्थापित करने की प्रस्थापना करती है; और

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसी किसी संस्था के बंगलोर में भी स्थापित किये जाने की संभावना है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) हां, श्रीमान्। विचार शाखा एकक स्थापित करने का निश्चय किया गया है—त्रावनकोर-कोचीन, हैदराबाद, उत्तर प्रदेश और बिहार के राज्यों में एक एक।

(ख) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

दलाई लामा

*४०५. श्री जी० पी० सिन्हा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दलाई लामा ने भारत आने की इच्छा प्रकट की है ; और

(ख) क्या उन्हें कोई निमंत्रण दिया गया है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) और (ख) हमें ऐसी कोई सूचना नहीं है, और न ही किसी निमंत्रण के दिये जाने का हमें पता है। यदि वे यहां आना चाहें तो उन का स्वागत करने को हम तैयार हैं।

लोहा और इस्पात

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

(क) क्या भारत सरकार को खुली सामान्य अनुज्ञप्ति में लोहा और इस्पात की अधिक मदों को स्थान दिये जाने के विषय में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस अभ्यावेदन पर क्या कार्यवाही की गई है या किये जाने की प्रस्थापना है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) नहीं श्रीमान्।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

भारत और ब्रह्मा के बीच सीमा रेखा

*४११. श्री इब्राहीम : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारत और ब्रह्मा के बीच सीमा रेखा सम्बन्धी प्रस्तावों पर विचार करने के लिये विभिन्न मंत्रालयों के प्रतिनिधियों की कोई विभागीय बैठक बुलाई थी ; और

(ख) इस बैठक की उपपत्तियां क्या हैं ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) नहीं श्रीमान्, किन्तु सरकार इस विषय पर काफी ध्यान दे रही है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

वाणिज्य और नौवहन सम्बन्धी भारत-अमरीकी संधि

*४१६. श्री माधव रेड्डी : क्या प्रधान मंत्री ९ सितम्बर, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ११६१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राज्य अमरीका की सरकार के साथ एक मित्रता, वाणिज्य तथा नौवहन सम्बन्धी संधि की बातचीत अभी तक चल रही है ; और

(ख) यदि हां, तो ऐसी संधि के कब तक सम्पन्न होने की आशा है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) और (ख). हम मित्रता और स्थायित्व सम्बन्धी एक संधि करने के हेतु संयुक्त राज्य अमरीका की सरकार से वार्ता प्रारम्भ करने के प्रश्न पर विचार कर रहे हैं। यह उस मित्रता, वाणिज्य तथा नौवहन सम्बन्धी संधि के मूल मसविदे के पुनरीक्षित संस्करण का शीर्षक है जिसके सम्बन्ध में प्रधान मंत्री ने ९ सितम्बर, १९५३ के प्रश्न के उत्तर के सम्बन्ध में कहा था।

पटियाला में रेडियो स्टेशन

*४१७. श्री बी० डी० शास्त्री : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार पटियाला में एक रेडियो स्टेशन खोलना चाहती है ;

(ख) क्या इस उद्देश्य के लिये भारत प्राप्त कर ली गई है ;

(ग) इस पर कितना अनुमानित व्यय होगा ; और

(घ) क्या यह एक स्वतन्त्र स्टेशन होगा अथवा केवल पुनः प्रसारित करने वाला स्टेशन होगा ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) और (घ) पटियाला में एक सहायक रेडियो स्टेशन स्थापित करने का प्रस्ताव है, जिन्हें अखिल भारतीय आकाशवाणी के जालंधर स्टेशन से संयुक्त कर दिया जायेगा ।

(ख) इस उद्देश्य के लिये एक उपयुक्त इमारत प्राप्त करने के सम्बन्ध में पेप्सू सरकार से बातचीत चल रही है ।

(ग) ६०,००० रुपये ।

मालवीयनगर कॉलोनी

*४२२. श्री पुन्नूस : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने दिल्ली का मालवीय नगर कॉलोनी में मकानों पर 'अनधिकृत रूप' से कब्जा करने वालों के विरुद्ध कार्यवाही करने का निर्णय किया है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) : इस विषय का सम्बन्ध दिल्ली राज्य सरकार से है । उसने सूचित किया है कि प्रत्येक मामले की जांच करने के बाद इस उद्देश्य के लिये बनाये गये नियमों के अनुसार कार्यवाही की जा रही है ।

सूडान

*४२४. श्री के० पी० त्रिपाठी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सूडान सरकार ने सूडान में न्यायिक अधिकारियों के पद पर काम करने के लिये भारतीयों की सेवाओं के लिये निवेदन किया है ;

(ख) यदि हां, तो इसके लिये अभ्यर्थियों को छांटने का क्या ढंग है ; और

(ग) कितने व्यक्ति भर्ती किये जायेंगे ?

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

(ख) और (ग) : सूडान सरकार की प्रार्थना राज्य सरकारों को भेज दी गयी थी जिनसे मुख्य न्यायाधीश के परामर्श से वकालत कर रहे वकीलों और सेवायुक्त न्यायिक अफसरों में से योग्य व्यक्तियों की सिफारिश करने को कहा गया था । भारत सरकार के कुछ ज्येष्ठ अफसरों की एक समिति द्वारा इन सिफारिशों की जांच की गई थी और अन्तिम चुनाव करने के लिये नामों की सूची सूडान सरकार के पास भेज दी गई थी । नवीनतम सूचना के अनुसार, सूडान सरकार का एक प्रतिनिधि अभ्यर्थियों से भेंट करने और चुनाव करने के लिये भारत आया है । कितने न्यायाधीश भर्ती किये जाते हैं । यह ज्ञात नहीं है ।

सिन्धी में सीमेन्ट फैक्टरी

*४२६. श्री पी० सी० बोस : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सिन्धी में सीमेन्ट फैक्टरी के निर्माण कार्य में कितनी प्रगति हुई है ; और

(ख) यह फैक्टरी कब से उत्पादन कार्य प्रारम्भ करेगी ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) और (ख) . सिन्धी में एक सीमेन्ट फैक्टरी मैसर्स असोशिएटेड सीमेन्ट कम्पनी, लिमिटेड द्वारा स्थापित की जा रही है । जिसने सिन्धी फर्टीलाइज़र्स एण्ड केमिकल्स लिमिटेड से कैल्शियम कार्बोनेट स्लज नाम के उपोत्पाद को खरीदने के सम्बन्ध में समझौता किया है । सरकार समझती है कि फैक्टरी का काम संतोषप्रद रीति से प्रगति कर रहा है और

सितम्बर १९५५ से पूर्व उसके कार्यारम्भ करने की आशा है।

सहायता प्राप्त औद्योगिक आवास योजना
(बिहार)

*४२७. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या निर्माग, आवास और संभरण मंत्री १४ दिसम्बर, १९५४ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ७३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सहायता प्राप्त औद्योगिक आवास योजना के अन्तर्गत बिहार राज्य को आवंटित किये गये धन में से बिहार राज्य अब तक कितना व्यय कर सका है ; और

(ख) क्या इस योजना के अन्तर्गत दिये जाने वाले ऋण अथवा आर्थिक सहायता देने की शर्तों में सुधार करने के लिये बिहार सरकार ने कोई सुझाव दिये हैं ?

निर्माग, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख) मांगी गई सूचना देने वाले दो विवरण पटल पर रखे जाते हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १७]

खादी

*४३१. सेठ गोविन्द दास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५३ और १९५४ में कितनी खादी तैयार की गई ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) :

१९५३ १.०६ करोड़ वर्ग गज ।

१९५४ १.५ करोड़ वर्ग गज ।

धर्मस्व तथा न्यास सम्पत्तियां

*४३३. श्री नन्द लाल शर्मा : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी पाकिस्तान में विस्थापितों द्वारा छोड़ी गई धर्मस्व तथा न्यास सम्पत्तियों का अनुमानित मूल्य कितना है ;

(ख) क्या इन कथित सम्पत्तियों के सम्बन्ध में कोई दावे स्वीकार किये गये हैं ;

(ग) यदि हां, तो ऐसे दावों का कुल मूल्य कितना है और भुगतान किये जाने की कब तक सम्भावना है ;

(घ) क्या पाकिस्तान सरकार के प्रतिनिधियों से होने वाली बातचीत में इस विषय पर भी चर्चा होती है ; और

(ङ) यदि हां, तो अभी तक इस विषय में क्या निर्णय किये गये हैं ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) सूचना प्राप्त नहीं है।

(ख) हां, कुछ दावों की जांच की गई थी विशेषतः उन सम्पत्तियों के दावों की जो चिकित्सा या शिक्षा सम्बन्धी कार्यों के लिये काम में लाई जाती थीं।

(ग) उनका अनुमानित मूल्य ६.३९ करोड़ रुपये है। विस्थापित व्यक्ति (क्षति-पूर्ति और पुनर्वास) अधिनियम, १९५४ के अन्तर्गत भुगतान करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है क्योंकि इस अधिनियम की धारा २ खंड (ङ) की कंडिका (१) के अन्तर्गत ऐसे दावे सत्यापित दावों को परिभाषा में नहीं आते हैं।

(घ) हां।

(ङ) दोनों देशों में त्यक्त धर्मस्व तथा न्यास सम्पत्तियों के बेचे जाने के विषय में कोई निर्णय नहीं किया गया है।

आणविक गवेषणा रियेक्टर

*४३६. श्री रघुनाथ सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि ट्राम्वे के आणविक गवेषणा रियेक्टर के लिये संयुक्त राज्य अमरीका ने दस टन भारी जल बेचने की स्वीकृति दे दी है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : हां ।

कोसी परियोजना

*४३८. श्री नवल प्रभाकर : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोसी परियोजना पर कुल कितना व्यय होने की सम्भावना है ; और

(ख) चालू वर्ष के लिये कितनी राशि अलग रखी गई है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री हाथी) :

(क) ४२.५ करोड़ रुपये के लगभग ।

(ख) ९६ लाख रुपये के लगभग ।

औद्योगिक सहकारी संस्थाएं

*४३९. श्री एस० एन० दास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ऐसी औद्योगिक सहकारी संस्थाओं के बनाने में किस सीमा तक प्रोत्साहन दे सकी है जिनमें श्रमिक उनके प्रबन्ध में हिस्सा लें और उस उपक्रम के लाभ में हिस्सा बटायें ;

(ख) इस विषय में अभी तक क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ग) ऐसे कार्यों में कितने मजदूर भाग ले रहे हैं और इन उपक्रमों में कितनी पूंजी लगाई गई है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ख). केन्द्रीय सरकार ने सभी राज्य सरकारों से औद्योगिक सहकारी संस्थाओं को स्थापित करने तथा वित्तीय सहायता देने की योजनायें प्रस्तुत करने के लिये कहा है । अभी तक त्रावनकोर-कोचीन, हैदराबाद, मद्रास, उत्तर प्रदेश, मध्य भारत, बम्बई, उड़ीसा और दिल्ली से योजनायें प्राप्त हुई हैं और पटल पर रखे गये विवरण के अनुसार उन्हें आर्थिक सहायता दी गई है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १८]

(ग) सूचना प्राप्त नहीं है ।

फ्रांसीसी बस्तियों में विकास कार्य

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

(क) भारत की भूतपूर्व फ्रांसीसी बस्तियों में १९५५ में किये जाने वाले विकास कार्य किस प्रकार के हैं ; और

(ख) इस उद्देश्य के लिए कितनी धन राशि उपबन्धित है ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली खां) : (क) १९५५ में पांडिचेरी राज्य के विकास कार्यों में राष्ट्रीय विस्तार खंड, कुएं, तालाबों और सिंचाई की नहरों का निर्माण और नये स्कूलों का जारी करना है । इनके अतिरिक्त ऐसी योजनाएं जैसे बिजली का संभरण, सड़कों और पुलों का निर्माण, अस्पतालों का सुधार और हाथकरघा बुनकरों की सहकारी समितियों की स्थापना आदि चालू वर्ष में कार्यान्वित कर दी गई है ।

(ख) उपरोक्त योजनाओं पर कुल अनुमानित व्यय लगभग ७५.८९ लाख रुपये होगा ।

तालाब

*४४९. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उन स्थानों में तालाब बनाने की कोई योजनाएं बनायी हैं जहां वर्षा ऋतु में बाढ़ का पानी रोकने के लिए कोई बड़ी नदी घाटी योजनाएं नहीं हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उन स्थानों के नाम क्या हैं जहां वे बनाये जायेंगे ?

सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी):
(क) और (ख). बाढ़ नियंत्रण उपायों के सम्बन्ध में विचाराधीन साधनों में तालाब बनाना भी एक साधन है। इस विषय में अभी अनुसंधान किया जा रहा है।

प्रशिक्षण तथा उत्पादन इकाइयां

*४५०. श्री पुन्नूस : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र सरकार ने उस राज्य में सामूहिक परियोजना क्षेत्रों में मिट्टी के बर्तन और कुंभकारी के प्रशिक्षण तथा उत्पादन की इकाइयां चालू करने के लिए कोई योजना प्रस्तुत की है ;

(ख) क्या संघ सरकार ने उसके लिए कोई सहायता देने का वचन दिया है ; और

(ग) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० ए० मिश्र) : (क) हां।

(ख) और (ग). विषय विचाराधीन है।

नेपाल को सहायता

*४५१. श्री भागवत झा आज्ञाद क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नेपाल सरकार ने यह प्रार्थना की है कि सड़कों के निर्माण के लिये इंजीनियरों तथा अन्य विशेषज्ञों का एक दल नेपाल भेज जाये ;

(ख) क्या चुनाव विशेषज्ञ के लिये भी कोई प्रार्थना की गई है ;

(ग) किन किन अन्य विषयों में भारत से विशेषज्ञों की सहायता मांगी गई है ; और

(घ) इस मामले में भारत सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार करती है ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली खां) : (क) से (घ). सन् १९५४ की भयंकर बाढ़, जिसने कि नेपाल की सड़कों और सम्पत्ति को अत्यधिक हानि पहुंचाई है, के उपरान्त नेपाल सरकार की प्रार्थना पर भारतीय इंजीनियरों का एक दल नेपाल की सड़कों की मरम्मत करने के लिये नेपाल भेजा गया।

नेपाल में भावी चुनाव, शिक्षा और विधि विभाग के पुनर्गठन के लिये विशेषज्ञों के लिये भी भारत सरकार से नेपाल सरकार ने प्रार्थना की है। इस सम्बन्ध में नेपाल सरकार की यथासम्भव सहायता की जा रही है।

राजपुरा की विस्थापित व्यक्तियों की बस्ती

*४५२. डा० सत्यवादी : क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजपुरा की विस्थापित व्यक्तियों की बस्ती के निवासियों और सरकार के बीच वहां के मकानों के मूल्यों के बारे में कोई समझौता हुआ था ;

(ख) क्या यह भी सच है कि उस समझौते की शर्तों के विरुद्ध इन मकानों के मूल्य बढ़ा दिये गये हैं ;

(ग) यदि हां, तो उसका क्या कारण है ;

(घ) क्या इस बस्ती के विस्थापित निवासियों ने सरकार के पास कोई ज्ञापन भेजा है ; और

(ङ) यदि हां, तो इस मामले में क्या निर्णय किया गया है ?

पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) :

(क) राजपुरा में विस्थापित व्यक्तियों को मकान दिये जाने के लिये कई प्रार्थना पत्रों की उपधारा में इस बात का उल्लेख था कि मकानों का अनुमानित मूल्य बोर्ड के अनुमोदन करने पर २,००० रुपया होगा। कुछ अन्य प्रार्थनापत्रों में यह उपधारा थी कि प्रत्येक मकान का मूल्यांकन हिसाब के आधार पर होगा।

(ख) से (ङ) प्रार्थनापत्र में दी हुई उपधाराओं तथा अन्य सम्बन्धित तथ्यों को ध्यान में रख कर सरकार इन मकानों का पुनः मूल्यांकन कर रही है और इस विषय में शीघ्र ही एक घोषणा की जायेगी।

ग्रामोद्योग

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

(क) १९५४-५५ में अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड ने किन किन नये उद्योगों को विकास के लिए चुना है ;

(ख) उनमें से प्रत्येक पर आज तक कितना व्यय किया गया है ;

(ग) ग्रामोद्योगों के उत्पादों के विपणन के लिए और क्या अग्रेतर व्यवस्था की गयी है ; और

(घ) क्या किसी भी ग्रामोद्योग के लिए कोई गवेषणा विभाग स्थापित किया गया है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री कानूनगो) : (क) ताड़गुड़, गुड़ और खंड-सारी और पटसन तथा अन्य-रेशे के उद्योग।

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

(ग) अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड द्वारा स्थापित प्रदर्शनालय के जरिये ग्रामोद्योग के उत्पादों के विपणन के लिए सरकार ने ६.५ लाख रुपये मंजूर किये हैं। खास कर ग्रामीण दियासलाई उद्योग के सम्बन्ध में २०,००० रुपये का अनुदान और १,५०,००० रुपये ऋण मंजूर किया गया है।

(घ) ग्रामोद्योगों के लिए एक गवेषणा संस्था स्थापित करने की प्रस्थापना विचाराधीन है।

सीमान्त घटनायें

{ श्री गिडवानी :
श्री रघुनाथ सिंह :
*४५४. { श्री कृष्णाचार्य जोशी :
श्री एम० एस० गुह्यादस्वामी :
श्री भागवत झा आज़ाद :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि ४ जून, १९५५ को राजस्थान राज्य में बीकानेर के निकट बग्गू गांव में कई पाकिस्तानी आक्रमणकारियों ने भारतीय प्रदेश में प्रवेश किया था ;

(ख) क्या यह तथ्य है कि उन्होंने कई भारतीय पुलिस सिपाहियों को गोली से मार डाला ;

(ग) यदि हां, तो कितने सिपाही मारे गये ;

(घ) क्या पाकिस्तान सरकार से उन आक्रमणकारियों के विरुद्ध कार्यवाही करने को कहा गया है ; और

(ङ) यदि हां, तो क्या उसने कोई कार्यवाही की है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) से (ग). हां, श्रीमान् । तीन भारतीय सिपाही मारे गये थे ।

(घ) और (ङ), पाकिस्तान सरकार के पास शिकायत की गयी है, और उससे अपराधियों को पकड़ने और उन्हें दंड देने के लिए तुरन्त प्रभावपूर्ण कार्यवाही करने की प्रार्थना की गयी है । पाकिस्तान सरकार के उत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है ।

बर्मा-शैल तेल शोधक कारखाने

*४५५. श्री एस० एन० दास : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बर्मा-शैल तेल के शोधक कारखाने ने शोधक कम्पनी के अंश में भारतीय भागिता को बढ़ाने का निर्णय किया है ; और

(ख) यदि हां, तो भारतीय भागिता की प्रवृत्ति और सीमा क्या है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) और (ख). बर्मा-शैल की अंशपूजी में भारतीय हिस्से को बढ़ाने का कोई निर्णय नहीं किया गया है । लगभग ३३ करोड़ रुपये के कुल विनियोजन में से, कम्पनी भारतीय विनियोजकों को दो करोड़ रुपये के मूल्य के संचयी पूर्वाधिकार अंश जारी करेगी । यदि सरकार चाहे तो वह तीन करोड़ रुपये तक बढ़ाये जा सकते हैं । पूर्वाधिकार अंशों के अतिरिक्त बर्माशैल ने भारत में आठ करोड़ रुपये के ऋणपत्र जारी किये हैं ।

उद्योग तथा व्यापार पत्रिका

९९. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में प्रतिमास उद्योग तथा व्यापार पत्रिका की कितनी प्रतियां प्रकाशित की गयीं ;

(ख) उक्त अवधि में नियमित चन्दा-दाताओं की संख्या कितनी थी और कितनी धन राशि प्राप्त हुई ; और

(ग) निजी दलों द्वारा दिये गये विज्ञापनों से कितनी धनराशि प्राप्त हुई ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) ४,००० प्रतियां प्रतिमास ।

(ख) (१) १,६५० चन्दादाता ।

(२) चन्दे से प्राप्त धन २०,००० रुपये है ।

(ग) २२,००० रु०

चीन की नदी घाटी परियोजनाओं पर प्रतिवेदन

१००. श्री एन० बी० चौधरी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग के सभापति द्वारा चीन की नदीघाटी परियोजनाओं के दौरे के सम्बन्ध में अन्तिम प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है ; और

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

सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख). अभी नहीं । प्रतिवेदन तैयार किया जा रहा है और थोड़े ही समय में सरकार को प्रस्तुत किया जायगा । तैयार हो जाने पर वह पटल पर भी रख दिया जायगा ।

राजस्थान में छोटे पैमाने के उद्योग

१०१. श्री कर्णो सिंहजी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राजस्थान में जलविद्युत् शक्ति वाले क्षेत्रों में छोटे पैमाने

के उद्योगों की स्थापना और विकास के लिए कोई सहायता या आर्थिक सहायता दी है ;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रगति संबन्धी कोई प्रतिवेदन मांग गया है ; और

(ग) क्या उसकी एक प्रति पटल पर रखी जायगी ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) राज्य सरकार ने केन्द्रीय सरकार से निर्देशित क्षेत्रों में निश्चित रूप से स्थापित किये जाने वाले छोटे पैमाने के उद्योगों के लिये वित्तीय सहायता नहीं मंगी है। फिर भी सरकार ने छोटे पैमाने के उद्योगों के विकास के लिए राज्य सरकार को कुल ३,६१,००० रुपये देना मंजूर किया है।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते हैं।

सेंधा नमक

१०२. श्री डी० सी० शर्मा : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५२ के बाद से भारत में सेंधा नमक का वार्षिक उत्पादन कितना रहा है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : सेंधा नमक का वार्षिक उत्पादन इस प्रकार है :—

१९५२	१,६०,००० मन ।
१९५३	१,५४,७०० मन ।
१९५४	१,०७,२०० मन ।

राष्ट्रीय नेताओं के जन्म दिवस

१०३. श्री डी० सी० शर्मा : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे

कि १९५४ में ऑल इंडिया रेडियो में राष्ट्रीय नेताओं के जन्म दिवसों की सूचना देने के लिए कुल कितना समय दिया गया ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : सभी स्टेशनों पर ऐसे जन्म दिवसों के लिए कोई कठोर समय-सीमा नहीं है आर्बिट्ररी समय १५ से ६० मिनट के बीच हो सकता है जो उस क्षेत्र में, जिसमें कि वह स्टेशन स्थित हो, जन्म दिवसों के महत्त्व पर निर्भर होता है। महात्मा गांधी के जन्म दिवस के बारे में कोई निर्बंधन नहीं लगाये जाते हैं।

पटसन

१०४. श्री सारंगधर दास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में कितना पटसन निर्यात किया गया ;

(ख) किन किन देशों को वह निर्यात किया गया ; और

(ग) क्या १९५२ और १९५३ के आंकड़ों की तुलना में निर्यात में वृद्धि हुई है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २०]

(ग) १९५४ में पटसन का निर्यात ३,७०,००० टन था जबकि १९५२ में २,९०,००० टन और १९५३ में ३,८८,००० टन था।

सीमान्त आक्रमण

१०५. श्री एस० एन० दास : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करगे कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि पिछले छ महीनों में पश्चिमी भारत-पाकिस्तान सीमान्त पर सीमान्त आक्रमणों की संख्या में वृद्धि हुई है जिससे स्थानीय जनता की काफ़ी हानि हुई है;

(ख) यदि हां, तो उक्त अवधि में कितने सीमान्त आक्रमणों की सूचना प्राप्त हुई है ; और

(ग) क्या ऐसे आक्रमणों को रोकने के लिए कोई कार्यवाही की गयी है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य-मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) से (ग). हां, श्रीमान् । १९५४ के उत्तरार्द्ध में पश्चिमी सीमा पर १२७ आक्रमण हुए, जिनके बारे में जानकारी उपलब्ध है ।

बुधवार, २ मार्च १९५५

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 हेंड 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	३२३
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
घाय पर निर्यात शुल्क बढ़ाने के बारे में संकल्प—स्वीकृत	५०८—१०
मूंगफली, मूंगफली की खली, मूंगफली की खली के चूरे और डीकार्टी	-
केडेट बिनौले की खली इत्यादि के बारे में संकल्प—असमाप्त	५११—१५
१९५५—५६ के लिये सामान्य आय-व्ययक—उपस्थापित	५१५—६४
वित्त विधेयक पुरःस्थापित	५६५—६६
बंक ७—मंगलवार, १ मार्च, १९५५	
समिति के लिये निर्वाचन—	
राष्ट्रीय छात्र सेना निकाय की केन्द्रीय मंत्रणा समिति	५६७—६८
मूंगफली, मूंगफली की खली, मूंगफली की खली का चूरा, डीकार्टीकेडेट बिनौले	
की खली इत्यादि के बारे में संकल्प—स्वीकृत	५६८—९१
१९५४—५५ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें	५९१—६४
विनियोग विधेयक—पुरःस्थापित तथा पारित	६४३—४५
आयात तथा निर्यात (नियंत्रण) संशोधन विधेयक—विचार करने का	
प्रस्ताव असमाप्त	६४६—६०
श्री करमरकर	६४६—६६०
श्री यू० एम० त्रिवेदी	६६०

अंक ८—बुधवार, २ मार्च, १९५५

स्तम्भ

पटल पर रखे गये पत्र—

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

अंक ९—गुरुवार, ३ मार्च, १९५५

१९५५-५६ के लिये रेलवे-आयव्ययक—

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

अंक १०—शुक्रवार, ४ मार्च, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

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

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

बंक ११—शनिवार, ५ मार्च, १९५५

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

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

रेलवे सामान (अवैध ऋञ्जा) विधेयक—

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

अंक १२—सोमवार, ७ मार्च, १९५५

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

पटल पर रखे गये पत्र—

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

११३७

समिति के लिये निर्वाचन—

राष्ट्रीय छात्र-सेना निकाय की केन्द्रीय मंत्रणा समिति

११३७-३८

१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांगें—रेलवे—

११३८-१२५६

मांग संख्या ३—विविध व्यय .

मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय—प्रशासन;

मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय—

मरम्मत और अनुरक्षण

मांग संख्या ६—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन कर्मचारी

मांग संख्या ७—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन (ईंधन)

मांग संख्या ८—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन कर्मचारी और ईंधन के अतिरिक्त

मांग संख्या ९—साधारण कार्यवहन व्यय—

विविध व्यय

मांग संख्या ९क—साधारण कार्यवहन व्यय—

श्रम कल्याण

मांग संख्या १०—सरकार द्वारा संचालित गैर-सरकारी लाइनों और दूसरों को भुगतान

मांग संख्या ११—कार्यवहन व्यय—

अवक्षयण रक्षित निधि में विनियोग

मांग संख्या १२क—चालू लाइनों पर काम—

(राजस्व)—श्रम कल्याण

मांग संख्या १२ ख—चालू लाइनों पर काम—

(राजस्व) श्रम कल्याण के अतिरिक्त

मांग संख्या १४—राजस्व रक्षित निधि में विनियोग

मांग संख्या १५—नई लाइनों का निर्माण—

पूंजी तथा अवक्षयण रक्षित निधि

मांग संख्या १६—चालू लाइनों पर नये काम

मांग संख्या १७—चालू लाइनों पर बदलाव के काम

मांग संख्या १८—चालू लाइनों पर काम—

विकास निधि

मांग संख्या १९—विजगापटम् चन्द्रगाह पर पूंजी व्यय	
मांग संख्या २०—सामान्यराजस्व को देय लाभांश	
विनियोग (रेलवे) विधेयक पुरः स्थापित और पारित	१२५७-५८
१९५५-५६ के लिये लेखानुदान की मांगें	१२५८-७२
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक—	
पुरःस्थापित और पारित	१२७३-७४
श्रमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक—पारित	१२८६-९४
विचार करने का प्रस्ताव—	
डा० केसकर	१२७४-७६
श्री एच० एन० मुकर्जी	१२७७-८०
श्री एन० सी० चटर्जी	१२८०-८१
श्री वेंकटरामन्	१२८१-८२
श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी	१२८२-८४
श्रीमती खोंगमेन	१२८४
श्री डी० सी० शर्मा	१२८४-८६
खण्ड १ से ३—पारित करने का प्रस्ताव—	१२९४
डा० केसकर	१२९४
अंक १४—शुक्रवार, ११ मार्च, १९५५	
तारांकित प्रश्न के उत्तर की शुद्धि	१२९५
सभा का कार्य—	
आन्ध्र का आय-व्ययक	१२९६-९८
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५४-५५ और लेखानुदानों की मांगें, १९५५-५६	
—आन्ध्र	१२९८-१३३८
आन्ध्र विनियोग विधेयक—पुरःस्थापित और पारित	१३३७-३९
आन्ध्र विनियोग (लेखानुदान) विधेयक—	
पुरःस्थापित और पारित	१३३९-४०
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५४-५५—रेलवे	१३४०-४२
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक—	
पुरःस्थापित और पारित	१३४३-४६
रेलवे सामान (अवैध कब्जा) विधेयक—	
विचार करने तथा प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव—असमाप्त—	
पंडित ठाकुर दास भार्गव	१३४३-४६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
बाईसवां, प्रतिवेदन—स्त्रीकृत	१३४६-४७

	स्तम्भ
प्रसारण निगम के बारे में संकल्प—अस्वीकृत	१३४७-५६
डाक व तार के वित्त के पृथक्करण के बारे में संकल्प—वापस ले लिया गया	१३५६-८५
श्रमिकों द्वारा सामूहिक संपन्न के बारे में संकल्प—असमाप्त	१३८५-९४

बंक १५—शनिवार, १२ मार्च, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

३१ दिसम्बर, १९५४ को समाप्त हुये अर्द्ध वर्ष में आई० एस० डी० लन्दन द्वारा स्वीकृत न किये गये न्यूनतम टेण्डर वाले मामलों का विवरण	१३९५
विभिन्न आश्वासनों, वचनों और प्रतिज्ञाओं पर सरकार द्वारा की गयी कार्यवाही का विवरण	१३९५-९६
रेलवे सामान (अवैध कब्जा) विधेयक—प्रवर समिति को सौंपा गया	१३९७-१४२१

विचार करने और प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव—

पण्डित ठाकुर दास भार्गव	१३९५-१४०५
श्री राघवाचारी	१४०६-०७
श्री सिंहासन सिंह	१४०७-०८
श्री आर० के० चौधरी	१४०८
श्री बर्मन	१४०८-०९
श्री मूलचन्द दूबे	१४०९-१०
श्री एस० सी० सामन्त	१४१०
सरदार हुक्म सिंह	१४१०-११
श्री बी० एन० मिश्र	१४११-१२
श्री एम० डी० जोशी	१४१२
श्री अलगेशन	१४१२-२०

औषधीय तथा प्रसाधन सामग्री (उत्पादन शुल्क) विधेयक—संशोधित रूप

में पारित—	१४२१
विचार करने और प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव	१४२९-३०, १४४२, १४५२-५९
श्री ए० सी० गुहा	१४३१-२५
श्री बंसल	१४३५-२९
श्री डाभी	१४३०-३१
श्री एस० सी० सामन्त	१४३१-३२
श्री धुलेकर	१४३२-३३
पण्डित ठाकुर दास भार्गव	१४३३-३९
डा० रामा राव	१४३९-४०
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)

६६१

६६२

लोक-सभा

बुधवार, २ मार्च, १९५५

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये—भाग १)

१२-०३ म० प०

पटल पर रखे गये पत्र

सरकार द्वारा आश्वासनों आदि पर की गयी
कार्यवाही का विवरण

संसद कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण
सिन्हा) : मैं विभिन्न सत्रों में मंत्रियों द्वारा
दिये गये आश्वासनों, वचनों और प्रतिज्ञाओं
पर सरकार द्वारा की गयी कार्यवाही के निम्न
विवरण पटल पर रखता हूँ :—

(१) अनुपूरक विवरण संख्या २
लोक सभा का आठवां सत्र, १९५४
[देखिए परिशिष्ट ३ अनुबन्ध संख्या २८]

(२) अनुपूरक विवरण संख्या ६
लोक सभा का सातवां सत्र, १९५४
[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २७]

(३) अनुपूरक विवरण संख्या १२
लोकसभा का छटा सत्र, १९५४
[देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २६]

(४) (अनुपूरक विवरण संख्या १७
लोक सभा का पांचवा सत्र १९५३
[देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २५]

673 LSD

(५) अनुपूरक विवरण संख्या २२
लोक-सभा का चतुर्थ सत्र, १९५३
[देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २४]

(६) अनुपूरक विवरण संख्या २७
लोक-सभा का तृतीय सत्र १९५३
[देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २३]

(७) अनुपूरक विवरण संख्या २६
लोक-सभा का द्वितीय सत्र, १९५२
[देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २२]

(८) अनुपूरक विवरण संख्या २७
लोक-सभा का प्रथम सत्र, १९५२
[देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २१]

राष्ट्रपति से संदेश

अध्यक्ष महोदय : मुझे राष्ट्रपति का
निम्न सन्देश प्राप्त हुआ है :

“२१ फरवरी, १९५५ को एक
साथ समवेत संसद् के दोनों सदनों
के सामने दिये गये मेरे अभिभाषण
के लिये लोक-सभा के सदस्यों द्वारा
व्यक्त किये गये धन्यवाद से मुझे
बहुत हर्ष हुआ है।”

गैर सरकारी सदस्यों विधेयकों
और संकल्पों सम्बन्धी समिति

इक्कीसवां प्रतिवेदन

श्री आल्लेकर (उत्तर सतारा) : मैं
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और

[श्री अल्लेकर]

संकल्पों सम्बन्धी समिति का इक्कीसवां प्रतिवेदन उपस्थित करता हूँ।

अत्यावश्यक पण्य विधेयक

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : मैं सामान्य जनता के हित के लिये, कुछ वस्तुओं के उत्पादन, संभरण और वितरण तथा व्यापार और वाणिज्य पर नियंत्रण लगाने वाले विधेयक को प्रस्तुत करने की अनुमति चाहता हूँ।

मैं इस मामले में कुछ प्रदर्शन चाहता हूँ। चूँकि उद्देश्यों तथा कारणों के विवरण में अध्यादेश के औचित्य को भलीभांति समझाया गया है, अतः हम समझते हैं कि पृथक् विवरण की कोई आवश्यकता नहीं है और हम ने पृथक् विवरण नहीं पेश किया है, परन्तु यदि आप चाहते हैं कि ऐसा किया जाय तो हम उद्देश्यों तथा कारणों के रूप में एक पृथक् विवरण पेश करेंगे और भविष्य में इस का पालन करेंगे।

अध्यक्ष महोदय : हमें इस मामले पर विचार करना है।

प्रश्न यह है :

“कि सामान्य जनता के हित के लिये कुछ वस्तुओं के उत्पादन, संभरण और वितरण तथा व्यापार और वाणिज्य पर नियंत्रण लगाने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाय।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री करमरकर : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

१९५५-५६ के लिये रेलवे

आय-व्ययक

सामान्य चर्चा

अध्यक्ष महोदय : अब सभा रेलवे आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा करेगी।

सामान्य नियम के अनुसार सदस्यों के लिये १५ मिनट और विभिन्न दलों के नेताओं के लिये २० मिनट का समय मिलेगा।

श्री बी० बी० गिरि (पातपटनम्) : मंत्रि-पद से त्याग पत्र देने के पश्चात् सभा में बोलने का मुझे पहला मौका मिला है। यो तो इस सभा के साथ मेरा चिरकाल का सम्बन्ध है।

[श्री बर्मन पीठासीन हुए] :

मैं रेलवे मंत्री तथा रेलवे उपमंत्री को बधाई देता हूँ कि उन्होंने इतना अच्छा आय-व्ययक सभा में पेश किया है। ब्रिटिश नौकरशाही का यह विश्वास था कि हम लोग रेलवे प्रशासन को इतनी अच्छी तरह नहीं चला पायेंगे।

आय-व्ययक के सभी पहलुओं पर चर्चा करने का समय हमारे पास नहीं है, अतः मैं मजदूरों से सम्बन्धित कुछ महत्वपूर्ण बातों की चर्चा करूंगा।

मुझे इस बात का गर्व है कि रेलवे के कार्मिक संघों से मेरा बड़ा पुराना सम्बन्ध है। आज रेलवे में लगभग २० लाख मजदूर काम कर रहे हैं। उन की संख्या लंका की जन संख्या के बराबर है। स्वतंत्रता के संग्राम में भी रेलवे के कर्मचारियों ने देश भक्ति दिखाई और आज भी वे देशभक्त हैं।

मैं सरकारी क्षेत्र और गैर-सरकारी क्षेत्र के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ मैं गैर-सरकारी क्षेत्र को समूल नष्ट करने के पक्ष में नहीं हूँ। यदि समाज की व्यवस्था समाजवादी रूपरेखा के आधार पर करनी है तो हमें इस सम्बन्ध में एक अधिक स्पष्ट और निश्चित नीति को अपनाना पड़ेगा। सरकार इस सम्बन्ध में योजना आयोग से सहायता ले सकती है।

हमारे सौभाग्य से आज रेलवे विभाग एक सरकारी क्षेत्र है। औद्योगिक प्रणाली के नियंत्रण में हमें रेलवे कर्मचारियों की मांग पर भी ध्यान देना पड़ेगा। इस के लिये उन के संगठनों के रचनात्मक कार्य-प्रणाली से काम लेना चाहिये।

मैं तो यह मानता हूँ कि नियोजन और कर्मचारी दोनों उद्योग में हिस्सेदार होते हैं। अतएव यह अत्यावश्यक है कि अन्य उद्योगों की भांति रेलों में भी औद्योगिक सम्बन्ध दृढ़ आधार पर होना चाहिये। मंत्रालय के लिये यह श्रेय की बात है कि उन्होंने मेरी ओर रेलवे कर्मचारियों की उस मांग को स्वीकार कर लिया है जो हम १९२९ से कर रहे हैं अर्थात्, उन्होंने एक स्थायी संयुक्त व्यवस्था स्थापित कर दी है। मैं मंत्रालय से यह भी कहना चाहता हूँ कि यदि यह स्थायी संयुक्त व्यवस्था ठीक ढंग से सफल हो और प्रशासन और नियोजकों को लाभ हो तो रेलवे प्रशासन को और बहुत सी बातें स्वीकार करनी होंगी। और उन्हें रेलवे कर्मचारियों के साथ सभी स्तरों पर निकटतम सम्बन्ध रखना होगा। जिन विषयों में रेलवे कर्मचारियों के संघ और रेलवे बोर्ड के बीच मामलों का निपटारा न होगा वे विषय न्यायाधिकरण के पास ले जाये जायेंगे जिस के निर्णय बाध्य नहीं होंगे परन्तु फिर भी रेलवे कर्मचारियों को यह संतोष होगा कि उन की शिकायतों को ठीक ढंग से न्यायाधिकरण के सामने रखा गया है। मुझे बताया गया है कि सामान्यतः सैकड़ों ऐसे मामले होते हैं जिन में से केवल बीस, तीस पर चालीस मामले न्यायाधिकरण के पास ले जाये जाते हैं, यदि ऐसा है तो इस से बहुत असंतोष पैदा होगा। मेरा सुझाव है कि रेलवे प्रशासन सभी विवादों को समय समय पर न्यायाधिकरण के समक्ष रखे।

मैं अनिवार्य न्यायिक निर्णय का, घोर विरोधी हूँ जहाँ स्थायी संयुक्त व्यवस्था पर दोनों दल सहमत हो जायेंगे और न्यायाधिकरण पर भी वह सहमत होंगे, तब सामान्यतः न्यायिक निर्णय अनावश्यक होगा।

मझे समाचारपत्रों से पता चला है कि जो संघ एक वर्ष पूर्व संगठित हुए थे उन में भेद-भाव पैदा हो गया है। हम चाहते हैं कि इन संघों में संगठन बना रहे नहीं तो रेलवे प्रशासन अधिकार पूर्वक यह बात कह सकेगा कि हम किस के साथ बातचीत करें और नये संघ को जो मान और प्रतिष्ठा प्राप्त हुई है वह सब मिट्टी में मिल जायेगी। रेलवे कर्मचारियों को एक उद्योग में एक संघ बनाना चाहिये और सारे संघ की एक केन्द्रीय परिषद् बनानी चाहिये जिस की शाखायें और उपशाखायें प्रत्येक खंड में कार्य करें। यदि देश के रेलवे कर्मचारी संविधान में बताये गये मूल अधिकारों को प्राप्त करना चाहते हैं अर्थात् काम का अधिकार, जीने का अधिकार और सामाजिक सुविधायें प्राप्त करना चाहते हैं तो उन्हें कतिपय सिद्धांतों का पालन करना होगा। उन्हें संघ का कार्य कुशल प्रबन्ध करना होगा और संघ को उसी प्रकार चलाना होगा जिस प्रकार रेलवे बोर्ड प्रशासन को चलाता है। नहीं तो रेलवे बोर्ड के मन में उन के लिये कोई आदर नहीं रहेगा। उन्हें अपने पास टेक्निकल कर्मचारीवृन्द रखने चाहिये ताकि जब कभी रेलवे बोर्ड और रेलवे कर्मचारियों के बीच कोई विवाद खड़ा हो तो प्रशासन के टेक्निकल कर्मचारी और संघ के टेक्निकल कर्मचारी आपस में बै कर मतभेद को दूर कर सकें। स से विवादों का निबटारा बहुत सुगम हो जायेगा।

[श्री वी० वी० गिरि]

रेलवे कर्मचारियों में अनुशासन, सद्भावना और सद्चरित्र होना चाहिये स के बिना वह लोकमत की सहायता प्राप्त करने में सफल नहीं हो सकेंगे । जिस प्रकार अपने विशेष अधिकारों का ध्यान रखते हैं उसी प्रकार उन्हें अपने कर्तव्यों और उत्तरदायित्वों का ध्यान रखना चाहिये ।

वचन, कार्य और विचार में हिंसा और विध्वंस को तिलांजलि दे देनी चाहिये । केवल जनतंत्रात्मक कार्मिक संघ आन्दोलन ही सफलता प्राप्त कर सकता है । और मुझे निश्चय है कि मैंने जिन आदर्शों का उल्लेख किया है यदि वह उन को पालन करेंगे तो अपने मूल अधिकारों को प्राप्त करने में सफल होंगे ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव (खम्म) : मैं इस बात का विरोध करता हूँ कि एक भारतीय राष्ट्रीय रेलवे कर्मचारी संघ हो और उन अतिरिक्त मदों की सूची क निपटारा करने के लिये उस का परामर्श लिया जाय जो मुख्य न्यायाधिकरण के समक्ष रखी जानी है ।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : आय-व्ययक के साथ ही एक संशोधन भी रखा गया है जिस से यह गलती सुधार दी गयी है ।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : आय-व्ययक में इस प्रकार की गलती होनी ही नहीं चाहिये थी अथवा उस का इस प्रकार संशोधन नहीं होना चाहिये था ।

समाहार के सम्बन्ध में इस वर्ष आय-व्ययक में ६० करोड़ रुपये की राशि का उपबन्ध किया गया है । १९५४-५५ के लेख मेरे पास नहीं हैं । परन्तु मैं कह सकता हूँ कि गत वर्ष के आय-व्ययक में उपबन्धित

व्यय में १७ करोड़ रुपये की कमी हुई है ।

रेलवे अभिसमय समिति ने मूल्य-ह्रास निधि में ३० करोड़ रुपये से ३५ करोड़ रुपये तक की वृद्धि करी है । हमें अपने अनुभव से पता चलता है कि हमने इस निधि में से प्रतिवर्ष के लिये उपबन्धित ३० करोड़ की राशि के अतिरिक्त २० और २२ करोड़ रुपये के बीच राशि और निकाली है ।

वर्तमान आय-व्ययक में ७.६५ करोड़ रुपये की अतिरिक्त निधि रखी गयी है । इस के होते हुए मैं सद्भाव पूर्वक पूछना चाहता हूँ कि किरायों और भाड़ों में क्यों वृद्धि की गई है । क्या ऐसी वृद्धि के लिये लोकमत नहीं लेना चाहिये । किसी कार्य को करने का लोकतंत्रात्मक ढंग यही है । बिना उपयुक्त आंकड़े बताये और विवरण दिये किरायों और भाड़ों में वृद्धि करना ठीक नहीं है । मेरी जानकारी के अनुसार लम्बी यात्रा के किराये में कमी से बहुत कम मन्त्रियों को लाभ होगा । जब कि छोटी छोटी यात्राओं के किरायों में वृद्धि का प्रभाव बहुत अधिक लोगों पर पड़ेगा । हम जब समाज की समाजवादी व्यवस्था की बात करते हैं तो हमें यह देखना चाहिये कि उस से धनवानों पर प्रभाव पड़ता है या गरीबों पर ।

उर्वरक सम्बन्धी सहायता से कितने कृषकों को लाभ होगा ? कृषकों के नाम पर उर्वरकों के भाड़ों में कमी की गयी है । हम सब जानते हैं कि उर्वरक पूरा मूल्य पर दिये जाते हैं और उस से कृषकों को कोई लाभ नहीं होगा ।

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : काजू के सम्बन्ध में क्या है ? क्या काजू

भी सभी स्थानों पर एक ही मूल्य पर बेचा जायेगा ?

श्री टी० बी० विट्ठल राव : समानतावादी समाज, जो आप बनाने जा रहे हैं, में ऐसा ही होगा । हैदराबाद राज्य में हम बहुत अधिक मूंगफली पैदा करते हैं पर हमें उस के भेजने के लिये गाड़ी के डिब्बे नहीं मिलते ।

गतवर्ष, आय-व्ययक भाषण में कहा गया था कि रेलवे में बहुत सी दुर्घटनायें हुआ करती हैं । श्री शाहनवाज़ के सभापतित्व में एक दुर्घटना जांच समिति नियुक्त की गयी थी ; उस का प्रतिवेदन अभी तक भी उपलब्ध नहीं हुआ है । रेलवे में दुर्घटनायें हुआ करती हैं । जिन में ३०, ५० या ७० व्यक्तियों की मृत्यु होती है ; पर कोई भी न्यायिक जांच नहीं की जाती । सरकार ने हाल ही में खानों में हुई दुर्घटनाओं तथा वायुयान दुर्घटनाओं की जांच के लिये न्यायिक जांच समितियां नियुक्त की हैं, किन्तु हाल ही में जनगांव के निकट हुई भयंकर दुर्घटना की जांच के लिये कोई न्यायिक समिति नियुक्त नहीं की गई । दुर्घटना जांच समिति की रिपोर्ट को भी पुनर्विलोकन समिति को दिया गया है, यद्यपि हम मूल समिती का प्रतिवेदन देखने को बहुत इच्छुक थे । इस प्रकार ऐसे मामलों को ठप्प करना बहुत बुरा है । इसलिये मैं रेलवे मंत्रालय तथा रेलवे मंत्री से यह निवेदन करूंगा कि वे इस समिति का मूल प्रतिवेदन प्रकाशित करें तथा जब कभी भी कोई बड़ी दुर्घटना हो तो उस की न्यायिक जांच करायें ।

अब मैं रेलों की भीड़ पर आता हूं, यद्यपि दूर जाने वाली गाड़ियों में भीड़-भाड़ कुछ अंशों तक कम हो गई है, तथापि उपनगरीय तथा कम दूरी की गाड़ियों में स्थिति वही है । इस सम्बन्ध में एक दो डिब्बे

अधिक लगा कर ही स्थिति नहीं सुधर सकती प्रत्युत हमें इस समस्या को सर्वांगीण रूप से हल करना है । अर्थात् प्लेटफार्म भी अधिक बड़े बनाये जायें जिस से यात्रियों की भीड़ सभी डिब्बों में समान रूप से वितरित हो सके ।

इस वर्ष के बजट भाषण में एक लुप्ति भी रह गई है । प्रतिवर्ष रेलवे मंत्री अपने भाषणों में अवशेष सामग्री के मूल्य का जिक्र करते थे, किन्तु इस वर्ष ऐसा कोई जिक्र नहीं है, । मैं प्रत्येक बजट चर्चा पर इस बात पर जोर दे रहा हूं, कि अवशेष सामग्री की व्यवस्था का एक निश्चित सूत्र होना चाहिये, किन्तु यह आज तक नहीं किया गया है ।

अब मुझे रेलवे बोर्ड को भेजे जाने वाले अभ्यावेदनों के सम्बन्ध में कुछ कहना है । बड़े दुःख की घात है कि जब कभी हम रेलवे बोर्ड को कोई अभ्यावेदन भेजते हैं तो उत्तर पाने में कई महीने लग जाते हैं ; उदाहरणार्थ मुझे ज्ञात हुआ कि सिंगरेणी कोयला खानों में एक चार पहिये वाले माल के डिब्बे का साइडिंग व्यय ३ रुपया ८ आना है, जबकि बिहार तथा मध्य प्रदेश की खानों में साइडिंग व्यय १ रुपया है । मैं ने इस प्रश्न का रेलवे मंत्रालय से निर्देश किया किन्तु ६ महीने व्यतीत होने के पश्चात् भी मुझे कोई अन्तिम उत्तर नहीं प्राप्त हुआ । इसी प्रकार पूर्वी रेलवे के महुड़ा नामक स्टेशन पर कर्मचारियों के आवास तथा गत संभरण सम्बन्धी कठिनाइयों का मैं ने निर्देश किया । अभी तक मैं ने उस का केवल यही उत्तर पाया है कि पूर्वी रेलवे के महा प्रबन्धक को शीघ्र प्रतिवेदन भेजने को लिखा जा चुका है । उन का उत्तर प्राप्त होते ही उत्तर भेज दिया जायेगा । रेलवे बोर्ड को अभ्यावेदनों पर तुरन्त कार्यवाही करनी चाहिये ।

[श्री टी० बी० विट्ठल राव] !

अब मैं विकास कोष तथा विकास कार्यों की बात कहता हूँ। १९५३ में बजट प्रस्तुत करते समय कहा गया था कि खंडवा-हिंगोली रेलवे सम्पर्क को सर्वप्रथम अधिमान्यता दी जायेगी। १९५२ में भी हम ने इस रेलवे लाइन के निर्माण के लिये आग्रह किया। १९५३-५४ तथा १९५४-५५ में इस कार्य की कुछ प्रास्तावना आरम्भ की गई, किन्तु सभी रेलवे मंत्री ने योजना बदल दी। परिणाम स्वरूप अब यह रेलवे सम्पर्क जो केवल १७५ मील लम्बा है १९५६ तक तैयार हो सकेगा यदि हम इसी गति से चलें तो वास्तव में यह एक दयनीय अवस्था होगी। इस प्रकार चामराज नगर तथा सत्यमंगलम् के बीच का रेलवे सम्पर्क भी जिस का १९५२ में परिवहन बोर्ड ने निश्चय किया था, अब वर्ष १९५४-५५ में प्रारम्भ किया जायेगा।

एक अन्य महत्वपूर्ण सम्पर्क बैजवाड़ा गुडूर का है। पिछले वर्ष मैं ने बैजवाड़ा गुडूर के बीच दोहरी पटरी लगाने का प्रस्ताव रखा था किन्तु इस से बैजवाड़ा के पश्चात् भीड़-भाड़ में कोई अन्तर नहीं पड़ेगा, इसी लिये बैजवाड़ा से हो कर काजीपेट गुडूर तक एक रेलवे सम्पर्क बनाने की आवश्यकता है। अन्यथा मार्ग अवरुद्ध होने की आशंका है।

श्री अलगेशन : इस प्रयोजन के लिये एक सर्वेक्षण किया जा रहा है जो व्याख्यात्मक ज्ञापन में उल्लिखित है।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : अब मैं अष्टाचार के सम्बन्ध में कुछ बातें कहूंगा। १९५० में चार गजेटेड पदाधिकारियों ने १३ लाख रुपये का गबन किया, जिस का १९५१ में पता चला किन्तु ४ वर्ष बीतने के पश्चात् भी इन पदाधिकारियों पर कोई अभियोग नहीं चलाया गया।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : परीक्षा समाप्त हो चुकी है तथा नियमों के अनुसार सम्बन्धित कर्मचारियों को दूसरी अर्थात् अन्तिम 'कारण बताओ' नोटिस दी जायेगी। सदस्य इस पर गम्भीर आपत्ति करेंगे। इन लोगों को अब अन्तिम सूचना दी जा चुकी है। इस के पश्चात् इन पर अभियोग चलाया जायेगा।

श्री टी० बी० विट्ठल राव : मुझे प्रसन्नता है कि केवल आरोप पत्र देने का काम, जिस में चार वर्ष का समय लगा है समाप्त हो चुका है।

मैं ने अनेक बार आवास का प्रश्न उठाया है। सिकन्दराबाद में बम्बई से स्थानान्तरित हो कर कई कर्मचारी आये हुए हैं। जिन के लिये मकान उपलब्ध नहीं हैं। लेखा कर्मचारियों के लिये १५० आवास-गृहों का उपबन्ध हुआ था किन्तु बजट सत्र के अन्त तक वहां केवल नींव ही खोदी जा रही है।

पश्चिमी रेलवे में बीमारों के पलंगों की संख्यायें भी अपेक्षाकृत कम हैं। मैं ने पिछली बार इस का जिक्र किया था तथा आज अवस्था यह है कि १९५४-५५ के बजट के उपबन्ध का भी उचित रीति से उपयोग नहीं किया गया।

वर्ष १९५३ से, जब से न्यायाधिकरण की स्थापना हुई है मैं केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को क्रियान्वित करने से, उत्पन्न होने वाले विषयों, को इस में शामिल करने तथा कुछ असंगतियों को दूर करने का आग्रह किया था; किन्तु अभी तक वार्ता भी आरम्भ नहीं हुई है। मैं माननीय रेलवे मंत्री से यह निवेदन करूंगा कि ऐसी कुछ बातों को जिन्हें वह स्वयं कर सकते हैं, पूरा करें।

जिस से दस लाख रेलवे कर्मचारी संतुष्ट हो सकें ।

डा० राम सुभग सिंह (शाहाबाद-दक्षिण) : हम लोगों के नेता श्री गिरि जी ने रेलवे मंत्रालय और रेलवे मंत्रियों को धन्यवाद दिया । मैं भी उन से सहमत हूँ, और मैं मानता हूँ कि वर्तमान मंत्री जी के काल में रेलवे में काफी सुधार हुआ है । चाहे चित्त-रंजन हो, या पेरम्बूर हो या और और विकास के कार्य हों, उन सब के लिये देश को गौरव है और मुझे भी गौरव है और इस के लिये मैं मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ । यात्रियों की सुविधा के लिये प्लेटफार्म टिकट का दाम घटा कर जो मंत्री जी ने लोकप्रिय कार्य किया है । उस के लिये भी वे धन्यवाद के पात्र हैं । यात्रियों की सुविधा के लिये जो देश भर में प्लेटफार्म बनाये जाते हैं उन से भी लोगों को काफी सहूलियत होती है ।

लेकिन इस धन्यवाद देने के साथ साथ मैं कुछ त्रुटियों की ओर भी माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा । जो प्लेटफार्म बनाये जाते हैं उन पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाना चाहिये । मैं बड़ौदा और महसाना स्टेशनों का उदाहरण देना चाहता हूँ जो कि अभी हाल ही में बनाये गये हैं । इस में यह देखना चाहिये कि इंजीनियरिंग विभाग ने किस तरह से काम किया है । ये स्टेशन अभी हाल में बने हैं लेकिन चूते हैं । इस तरह से जो इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट त्रुटिपूर्ण कार्य करता है उस की ओर रेलवे बोर्ड या रेलवे मंत्री का ध्यान जरूर जाना चाहिये ।

इस के साथ ही जो स्पया रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन पर खर्च होता है उस की ओर भी मैं ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा । रेलवे की जितनी नेट रेवेन्यू होती है और जितना

कैपिटल चार्ज है उस का जो रेशो १९५१-५२ में था वह १९५५-५६ में बहुत कम हो गया है । उस वक्त यह रेशो ७ और ३ का था और आज वही रेशो ४ और ५ का हो गया है । बजट में यह दिखलाया गया है कि रेलवे अच्छी तरह से चल रही है और उन की माली हालत अच्छी है लेकिन इस रेशो के अनुसार तो रेलवे की आर्थिक स्थिति बहुत खराब हो गयी है । यदि यहां रेलवे का एडमिनिस्ट्रेशन अच्छा होता, इस के वर्किंग एक्सपेंसेज को कम किया जाता और एफिशियेंसी बढ़ायी जाती तो वह ७, ८ करोड़ का बजट सात गुने और आठ गुने के करीब बढ़ाया जा सकता था लेकिन इस दिशा में कोई प्रयास नहीं किया गया है ।

दूसरी ओर मैं एक बात की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करूंगा जिस की चर्चा श्री गिरि ने की थी । उन्होंने सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी की चर्चा की, सोशलिस्ट स्टेट की बात यहां की । मुझे इस बात की दहशत है कि जहां मंत्री महोदय ने सन् १९५३ में इस बात का आश्वासन दिया कि धीरे धीरे रेलों में जो यह अलग अलग क्लासेज हैं, जैसे फर्स्ट, सेकेंड, इंटर और थर्ड वगैरह इन सब को मिटा कर हम एक करेंगे, ऐसा हम प्रयत्न करेंगे, कि हमारे वहां कम से कम क्लास हों । आज जब कि चारों ओर वर्गहीन समाज की कल्पना की जाती है, ऐसे समय हमें फिर उसी फर्स्ट, सेकेंड और थर्ड को कायम करना, मैं उस आदर्श और ध्येय के प्रतिकूल समझता हूँ क्योंकि हिन्दुस्तान में एफिशियेंसी के लिहाज से बहुत कम आदमी सेकेंड, इंटर या फर्स्ट में चलते हैं । हम लोगों में इस सुपीरियरिटी और इंफीरियरिटी कम्प्लेक्स के कारण होता यह है कि चाहे पैसा रहे या न रहे, लेकिन कुछ लोगों की आदत

[डा० राम सुभग सिंह]

है कि चलेंगे हमेशा फर्स्ट क्लास में, सेकेंड क्लास में या इंटर में। इस भावना को तभी खत्म किया जा सकता था जब इन क्लासेज को एबोलिश किया जाता, जैसा कि शटल ट्रेन्स में है कि जहां मिनिस्टर और साधारण आदमी साथ साथ बैठता है, वहां एकता की भावना आती है। लेकिन अगर इस तरह के दर्जे कायम रखे जाते हैं तो हम में वही पुरानी भावना जागृत होगी जिस को कि हम मिटाना चाहते हैं और हम लोग अपने ध्येय से नीचे गिरेंगे। अभी जो श्री विट्ठल राव ने कहा कि टेलिस्कोपिक रेट जो लगाया गया है गुड्स ट्रेफिक के मुताबिक, मैं उस से पूर्णतः सहमत नहीं हूँ। यह कहा गया है कि दूर की यात्रा करने वालों की सहूलियत के लिये यह कार्यवाही की गई है। किसानों को सहूलियत देने के लिये फर्टिलाइजर वगैरह के इस तरह से भाड़े निश्चित किये गये हैं लेकिन वहां पर इस बात का ध्यान नहीं किया गया कि मवेशी की ट्रेफिक तथा और चीजों को, कोल वगैरह को, भी सहूलियतें दी जायें।

साथ ही मैं अपने कांस्टोटेुएँसी की बात करता हूँ। यह ठीक है कि स्टूडेंट्स को कन्सेशन दिया गया है और उस से उन का जिन का कि मंथली टिकट है उन का चार्ज नहीं बढ़ेगा लेकिन मैं आप को बतलाऊं कि मंथली टिकट के बजाय ऐसे बहुतेरे विद्यार्थी हैं जो पढ़ने के लिये अपने नजदीक के शहर में जाते हैं और हर सैटरडे को घर आते हैं तो जो उन के गार्जियंस लोग चावल, दाल अपने घर से अपने बच्चों तक पहुंचाते हैं वैसे छात्रों का खर्चा जरूर बढ़ जायगा और खास कर के गरीब किसानों पर इसका असर अधिक पड़ेगा। गरीब किसान बड़ी यात्रा अधिकतर नहीं करते, दूर की यात्रा करने लायक उन के पास पैसा नहीं जुट

पाता। यह ठीक है कि अगर कोई किसान डिब्रूगढ़ जाता है या बम्बई दूध बेचने के लिये जाय तो उस को राहत मिलेगी और इसी कारण मैं ने कहा है कि मैं उन के इस टेलिस्कोपिक रेट से और श्री विट्ठल राव के कथन से पूर्णतः सहमत नहीं हूँ। बहुत थोड़े किसान हमारे ऐसे हो सकते हैं जो दूर की यात्रा करने वाले होंगे, ज्यादातर तो किसानों को मजबूरन मुकद्दमों के सिलसिले में अपने पास के शहरों की कचहरियों तक ही जाना पड़ता है, जैसे इलाहाबाद से लखनऊ गये, या आरा से पटना गये। अब जहां तक दूर की यात्रा का सम्बन्ध है तो उस के पास कन्या कुमारी और द्वारका तक जाने के लिये पर्याप्त पैसा जुटाना पाना मुश्किल होता है। इसलिये मेरी समझ में वर्तमान स्थिति में तो किसानों को कचहरियों के मामले में, बच्चों को पढ़ाने में या और जो उस को काम होते हैं, उन में उन को घाटा ही होगा, इस के साथ ही साथ इस वक्त जो किसानों और मजदूरों की हालत गिर रही है और चीजों के भाव के हिसाब से उन को मजदूरी भी नहीं मिल रही है, तो वैसी हालत में तो यह कष्टप्रद मालूम होगा कि किराया बढ़ाया जाये।

सामान का भी किराया बढ़ाया गया है, पूरे, वैगन का भाड़ा कम किया गया है लेकिन छोटे पैकेट्स पर बढ़ा दिया गया है। जैसे अगर आप को कोई दस सेर का पैकेट यहां से लखनऊ भेजना है अथवा नजदीक में कहीं भेजना है तो उस पर किराया बढ़ जायगा लेकिन यदि किसी बड़े व्यापारी को जैसे स्टैंडर्ड वैकुअम, कालेक्स, बर्माशेल, उन को तो बड़े बड़े वैगन लेने होंगे, यह चेंज बहुत फायदेमन्द साबित होगा। लेकिन छोटे आदमियों को जो छोटा सामान भेजते हैं उन को भाड़ा बढ़ा हुआ देना पड़ेगा। इसी

तरह से यात्रा में भी स्टैण्डर्ड वैकुअम और बर्मा शेल वालों को उन के डिस्ट्रिक्ट मैनेजर्स को अपने एजेंटों को बम्बई से लेकर डिब्रूगढ़ और अमृतसर तक भेजने में फायदा होगा लेकिन छोटे सफर करने वालों को जैसे कोई आरा से पटना जाय या वैद्यनाथ धाम जाय, तो नजदीक के स्थानों के लिये उसे अधिक भाड़ा देना पड़ेगा, गरीबों के लिये कष्टदायक होगा लेकिन साथ ही मैं यह भी मानता हूँ कि वे लोग जो दूर का सफर करेंगे उन को इस से कुछ फायदा होगा लेकिन उस फायदे के अनुपात में घाटा हम लोगों को बहुत ज्यादा होगा।

इस के साथ साथ आप मान लीजिये जैसा कि मैं ने पहले कहा कि वर्किंग एक्सपेंसेज और रेलवे की एफिशियेंसी उस स्तर तक नहीं पहुँची है जिस स्तर तक पहुँचना चाहिये और सब लोग इस को मानते हैं। आज आप कहीं भी छोटे स्टेशन पर या बड़े स्टेशन पर बाँगर इत्तिला के पहुँच जाइये तो आप को शायद ही कोई ऐसा स्टेशन दिखेगा कि जहाँ की सभी बत्तियाँ जलती हों। जहाँ के रिटायरिंग रूम्स अच्छे हों या जहाँ के प्लेटफार्म्स दुरुस्त रखे गये हों, या गाड़ियों में इलेक्ट्रिक फिटिंग ठीक और दुरुस्त हों। आप का ऐडमिनिस्ट्रेशन इन सारी चीजों को दुरुस्त और ठीक हालत में नहीं रख पाता। जब आप उस के खर्च को बढ़ाते हैं तो उस को बढ़ाने के पहले यह सोच लेना चाहिये कि कहां तक उस को बढ़ाना अच्छा है। उसे बढ़ावे पर मैं चाहता हूँ कि जिस तरह से बड़े बड़े व्यापारियों को फायदा हो रहा है, किराये के चलते और गुड्स ट्रैफिक में सहूलियत देने के कारण, उसी तरह से इसमें भी रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन का रेलवे कर्मचारियों का जो खर्च बढ़ रहा है बहुत हद तक पूर्णतः शतप्रतिशत

उन का बोध न हो, लेकिन वे इस के लिये जवाबदेह जरूर हैं।

१ म० प०

रेलवे की आमदनी के मुख्य जरिये गुड्स ट्रैफिक और पैसेन्जर ट्रैफिक है, लेकिन ज्यादा आमदनी आप को दूर दूर के टिकटों से, जैसे कलकत्ता से अमृतसर, नहीं होती है। आप की आमदनी उन आदमियों से होती है जो नजदीक नजदीक के जाने वाले होते हैं, जो कम दूरी की यात्रा करने वाले होते हैं। उन लोगों का कम लिहाज रखा गया है।

यह बात भी ठीक है कि रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को, रेलवे मिनिस्ट्री को इस बात का पूरा ज्ञान होना चाहिये कि कहां कहां की रेलवे किस किस अवस्था में हैं। मान लीजिये आसाम का सवाल है, सौराष्ट्र का सवाल है, जिस के लिये श्री विट्ठल राव ने कहा, या और दूसरे स्थानों को लीजिये। वहां की रेलवे किस स्थिति में है? क्या वहां पर गाड़ियाँ समय पर चलती हैं या नहीं, नार्थ ईस्टर्न रेलवे हम लोगों के बिल्कुल करीब की है, हालांकि हमारे यहां वह नहीं है, फिर भी जो थोड़ा बहुत अनुभव हमें है, उस के अनुसार मैं कह सकता हूँ कि शायद १०० में से ६६ ट्रेनें वहां पर लेट आती हैं। साथ ही ओवरक्राउडिंग का तो कहना ही क्या। इस लिये मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि जब आप पहला क्लास, दूसरा क्लास और तीसरा क्लास रखते हैं और साथ ही स्लीपिंग ऐकॉमोडेशन भी देते हैं तो मैं चाहता हूँ कि आप इन बातों की तरफ भी ध्यान दें। आप फर्स्ट और सेकेंड क्लास तब तक ऐबालिश कर दीजिये जब तक आप छोटे छोटे लोगों को रेलों में बैठने की जगह नहीं दे पाते। आप चाहे कठिहार जाइये, खागा मेले में जाइये, अली-

[डा० राम सुभगसिंह]

पुर द्वारा, सिलिगुड़ी कहीं जाइये, गाड़ियों में भीड़ देख कर घबराहट होती है। उन में हर तरफ आदमी बैठे रहते हैं, जमीन पर भी बैठे जाते हैं, और एक आदमी की भी जगह उन में नहीं रहती है। जब हम पार्लियामेंट के मेम्बर गोरखपुर, बलिया वगैरह जाना चाहें तो कैसे जायें ? आप ने भले ही हम को फर्स्ट क्लास दिया है लेकिन इन रेलों से न तो हमारा ही कोई फायदा होता है और न जनता को ही। जिन लोगों का हम प्रतिनिधित्व करते हैं, उन के हित में मैं यह निवेदन करूंगा कि जब तक आप बैठने की जगह न दे सकें, और आप नहीं दे रहे हैं, उस वक्त तक टिकट इश्यू नहीं करना चाहिये। आप आदेश दें कि स्टेशनों पर उतने ही टिकट बेचे जायें जितनी रेल में जगह हों। जब आप टिकट इश्यू करते हैं तो आप को उन को जगह जरूर देनी चाहिये। जब तक आप यह न कर सकें तब तक सारे क्लासेज ऐबालिश कर दिये जावें और स्लीपिंग ऐकॉमोडेशन को भी छोड़ दिया जाये।

इस के बाद मैं आता हूँ कैटरिंग के ऊपर। यह सवाल, बड़ा महत्वपूर्ण है। होता यह है कि जब कोई मंत्री जाता है पार्लियामेंट का मेम्बर जाता है तो उन की खातिरदारी बहुत ज्यादा होती है, लेकिन जब साधारण आदमी वहां जाते हैं तो उन की कोई वकत नहीं होती है। यह कैटेरर्स तो आज रेलवे अधिकारियों के ऊपर भी पूरे बास बन गये हैं। इन को थोड़ा दुरुस्त करने की आवश्यकता है।

अब मैं डेवेलपमेंट के जो काम हैं उन की ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैं मंत्री महोदय की बड़ी कद्र करता हूँ और धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने रेलवे और दूसरे फार्म्स आफ ट्रान्सपोर्ट जैसे कोस्टल शिपिंग वगैरह को को-आर्डि-

नेट करने की ओर कदम उठाया है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब हम एक सोशलिस्ट पैटर्न के राज्य की कल्पना कर रहे हैं तो जो प्राइवेट कम्पनियां हैं उन को रेलवे में रखना कहां तक उचित है ? वह तो जनता को लूटती है। जिस प्रकार कैटरर्स को गरीबों को लूटने का लाइसेंस दे दिया गया है, उसी प्रकार से छोटी छोटी कम्पनियां, जैसे मार्टिन कम्पनी है, वह बिहार को तबाह किये हुए है, खास कर मेरी कान्स्ट्रुएन्सी में। अभी हाल में मैं ने देखा कि वह लोग क्या करते हैं कि जहां फर्स्ट क्लास नहीं भी है उन के लिये ट्रेनों के लिये भी वह फर्स्ट क्लास का टिकट इश्यू कर देते हैं। बाज-बाज गाड़ियों में अपर और लोअर क्लास के डिब्बे एक ही रंग में रंगे होते हैं। जो लोग पढ़े लिखे नहीं होते हैं वह नहीं समझते हैं कि डिब्बा अपर क्लास का है या लोअर क्लास का है। ऐसी हालत में मैं निवेदन करूंगा कि हमारे मंत्री महोदय को इस पर ध्यान देना चाहिये। मैं उन को इस के लिये धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने रेलवे बोर्ड के चैअरमैन को भेजा था कि पटना जा कर छोटी लाइनों को ले लेने के बारे में परामर्श करें। लेकिन वह काम आगे नहीं बढ़ा। जब हम सोशलिस्ट पैटर्न आफ सोसाइटी की बात करते हैं उस वक्त हम को कैपिटलिस्टों के हित को नहीं देखना चाहिये। जो कैपिटलिस्ट गरीब जनता को लूटते हैं उन की छोटी लाइनों को तो ले ही लेना चाहिये। आप वहां बड़ी लाइन बनाइये और वहां की जनता को परेशानी से बचाइये।

इन शब्दों के साथ मैं मंत्री को धन्यवाद देता हूँ।

श्री अशोक मेहता (भंडारा) : मैं माननीय मंत्री को उन के सुयोग्य तथा बुद्धिमत्तापूर्ण भाषण के लिये धन्यवाद देता हूँ। उन से

कई बातों में सहमत होते हुए भी कुछ प्रश्नों में मैं उन से असहमत हूँ। अपने भाषण में मैं उन्हीं प्रश्नों को लूंगा।

सर्वप्रथम बात यह है कि परिवहन संगठन से सम्बन्धित आर्थिक योजना के सम्बन्ध में पर्याप्त विचार नहीं किया जा रहा है। इस दिशा की प्रमुख समस्या परिवहन गुणक अर्थात् उत्पात की प्रति इकाई पर परिवहन आवश्यकता निश्चित करने की है।

जब हम इस समस्या को देखते हैं तो हमें ज्ञात होता है कि इस में कुछ भी सुधार नहीं हुआ है। वर्ष १९५१ से अब तक जब कि देश का उत्पादन २३ प्रतिशत बढ़ा है तब परिवहन सुविधायें केवल ७ प्रतिशत ही बढ़ी हैं, जिस का गुणक केवल ३३ प्रतिशत होता है।

यदि हम संसार के विकसित देशों तथा अमेरिका एवं रूस के अनुभवों को ध्यान में रखें तो हमें पता चलेगा कि उन के आर्थिक विकास के वर्षों में—यदि हम उन के ३० वर्षों के विकास की अवधि का सर्वेक्षण करें—यह परिवहन गुणक १.५ था। किन्तु योजना की अवधि के दौरान में भी हमारी परिवहन सुविधायें केवल ३३ प्रतिशत सुधरी हैं। जब कि यह सुधार १५० प्रतिशत होना चाहिये था। जब हम एक महान आर्थिक विकास का स्वप्न देख रहे हैं, इस समय विभिन्न क्षेत्रों के बीच समन्वय होना, सह-परिवर्तन का सही सही अनपात रखना बहुत ही महत्त्वपूर्ण है। इस प्रकार रेलवे मंत्री के भाषण में बहुत बड़ी त्रुटि यह है कि उसमें विकसित अर्थ-व्यवस्था का परिवहन-पद्धति पर पड़ने वाले प्रभाव का कोई संकेत नहीं है।

हम प्रतिदिन दूसरी योजना के बारे में सुनते हैं जो कि भौतिक संसाधनों के

आधार पर प्रस्तुत की जा रही हैं। यदि ऐसा ही हो तो यह आवश्यक है कि विकास की प्रत्येक स्थिति पर परिवहन सुविधाओं के ठीक ठीक सम्बन्ध का पता लगाया जाना चाहिये।

यह प्रश्न इसलिये भी अधिक महत्त्वपूर्ण है कि हमारी आर्थिक व्यवस्था की सीमारें अधिक विकसित और विस्तृत होने वाली हैं। रेलवे मंत्री को अगले पांच वर्षों में न केवल उत्पादन वृद्धि के लिये प्रत्युत देश की अर्थ-व्यवस्था को बढ़ाने के लिये भी परिवहन सुविधाओं की व्यवस्था करनी चाहिये।

अब मैं आप का ध्यान रेल के आय तथा व्यय की ओर आकर्षित करूंगा। यदि हम १९३८-३९ से रेलवे के इस आय तथा व्यय की तुलना करें तो हमें पता लगेगा कि दोनों ही पर्याप्त मात्रा में बढ़े हैं। किन्तु आय काफी अवधि के लिये स्थिर रह गई है जिस के परिणामस्वरूप हमारे देश के सार्वजनिक क्षेत्र के इस महत्त्वपूर्ण उद्योग की पूंजी-निर्माण क्षमता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है।

संचालन का अनुपात १९४८-४९ में ७८.६२ से १९५३-५४ में ८५.०४ हो गया है। इस वृद्धि की रेलवे मंत्री को सावधानी पूर्वक व्याख्या करनी चाहिये। यदि उनके मत से रेलों की आय घटती जा रही है तो वह उस दल दल से बाहर निकलने का कौन सा उपचार कर रहे हैं ?

यद्यपि रेलों के संचालन का व्यय बढ़ा है तथापि क्षमता घटी है, और यद्यपि इंजिन की प्रति दिन की गति में वृद्धि हुई है, तथापि प्रति इंजन के प्रति टन मील में घटोत्तरी हुई है, और १९५१-५२ में यह आंकड़े २०५५ थे जो घट कर १९५३-५४ में १९३० रह गये हैं।

कादचित् यह मालगाड़ी के डिब्बों के अनुपयुक्त उपयोग के कारण हुआ है।

[श्री अशोक मेहता]

बड़ी लाइन पर उस में भी घटोत्तरी हुई है ; मीटर गेज में तो यह १९५१-५२ में ३२.४ से घट कर १९५३-५४ में केवल २६.४ रह गया है ।

अब मैं टिकट-दर तथा भाड़े में परिवर्तन के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहूंगा । वास्तव में, उन्होंने यातायात के ऐसे क्षेत्रों तथा विभागों के ऊपर कर लगाया है जो उसे वहन करने के सर्वथा अयोग्य हैं । यदि हम अधिक दूरी पर कम किराया (टेलिस्कोपिक) की दरों को देखें तो इस का क्या परिणाम होगा ? हमारे देश में किसी महीने में एक विशेष रेल के १ मील से ३०० मील तक की यात्रा करने वाले १,१८,००,००० यात्रियों से कुल ७१.७ लाख रुपये की आय हुई । जब कि उसी महीने में उसी रेलवे में ३४,१५४ व्यक्तियों ने तीन सौ मील से अधिक की यात्रा की, जिस से ३.३७ लाख रुपये की आय हुई । रेलवे मंत्री द्वारा की गई रियायतों से केवल चौतीस हजार व्यक्तियों को लाभ होगा और अवशेष एक करोड़ २० लाख यात्रियों को निर्दोष दंड मिलेगा ।

इस प्रकार केवल कुछ लोगों पर यह प्रभाव डालने के लिये कि कुछ सुविधायें दी जा रही हैं यह परिवर्तन किया जा रहा है, जिस के फलस्वरूप अधिकांश गरीब जनता के ऊपर अतिरिक्त कर लगाया जा रहा है जिस से इने-गिने व्यक्तियों को लाभ हो ।

रेलवे प्रशासन के प्रतिवेदन से ज्ञात होता है कि जहां तक माल के लोड ले जाने का सम्बन्ध है केवल छोटे सामान में ही वृद्धि हुई है । इन्हीं छोटे सामानों पर १२½ प्रतिशत अतिरिक्त कर तथा न्यूनतम को ५० प्रतिशत बढ़ा देने की शुरुवात की गई

है मैं इस सम्बन्ध में, अपना कोई मत नहीं देना चाहता, किन्तु यह बताना चाहता हूँ कि देश के एक लोकप्रिय पत्र 'हिन्दू' तक ने लिखा है कि ये सब बातें सरकार द्वारा घोषित की गई सामाजिक गठन की नीति के नितःन्त प्रतिकूल हैं ।

इस के बाद आप खाद्यपदार्थों को ही लीजिये जो भी रियायतें दी गई हैं वे मामूली हैं—खाद्यान्न की कीमतें गिरती जा रही हैं और यातायात भी कम होता जा रहा है । यदि आप रियायतें देना ही चाहते हैं तो सभी तरह से दीजिये । यदि किसी व्यक्ति ने २००/३०० मील की दूरी पर खाद्यान्न भेजने हैं तो पहले वाला भाड़ा ही उसे देना होगा—रियायत तो २,००० मील पर ही दी जायेगी । मैं तो इन बातों को समझ नहीं सकता ।

इस के बाद मैं परिवहन में समन्वय के सम्बन्ध में भी कुछ कहूंगा । मैं देखता हूँ कि हमारे रेलवे मंत्री एक अर्जब से जाले में फंसे हुए हैं । क्यों वह अपने साथियों के साथ मिलकर बुनियादी नीति का निर्धारण नहीं करते ? हमें रेलवे व समुद्रीय परिवहन के प्रश्न पर विचार करना चाहिये । यह समिति इस में अन्तर्गत बातों के सम्बन्ध में निर्णय नहीं कर पायेगी । जहाजी हितों वाले व्यक्ति शिकायतें करने आये हैं कि रेलवे वाले कोयला तथा नमक कम मूल्य पर ले जाते हैं । मुझे यह पता नहीं कि यह सच है और क्या यह जारी रहेगा । यदि यह रेलवे की अर्थ-व्यवस्था के अनुकूल है तो फिर समिति नियुक्त करने के क्या लाभ हैं ? यदि उसे बदलना है तो उस सम्बन्ध में यह समिति निर्णय न कर सकेगी । मैं देखता हूँ कि ३८ प्रतिशत सामान जो रेलों में जाता है और ५० प्रतिशत सामान जो

तटवर्ती जहाजों से जाता है—कोयला है। कोयला—जहाजों तथा रेलों—दोनों के लिये एक महत्वपूर्ण वस्तु है। मैं नहीं समझ सकता कि इस मामले में समिति क्या करना चाहती है। इन बातों पर योजना कोष्ठ तथा ऐसे ही निकाय, जो सचिवालय में हैं, निर्णय कर सकते हैं—यद्यपि जहाजी हितों की पहले सलाह ली जानी चाहिये।

इसी प्रकार, जहां तक रेल व समुद्रीय यातायात का सम्बन्ध है—रेल के भाड़े अधिक हैं। यदि हम इस का विकास करना चाहते हैं तो हमें इस बात पर विचार करना पड़ेगा कि क्या रेल व समुद्रीय यातायात में भी यह डेलिस्कोपिक भाड़े ठोक हैं अथवा नहीं।

मैं समा का ध्यान सड़क परिवहन के विकास की ओर भी दिलाना चाहूंगा। इस के विकास से बहुत से लोगों को रोजगार मिल सकता है। आज भी लगभग १२ लाख लोग इस कार्य में लगे हुए हैं। इस के चलने का अनुपात भी बहुत है। इसलिये यह आवश्यक है कि इस बात का निर्णय किया जाये कि इस का समन्वय किस प्रकार किया जाये। रेलवे बोर्ड की प्रशासनिक रिपोर्ट में भी लिखा है कि यातायात अधिक होने के कारण राशनिंग प्रणाली आरम्भ करनी पड़ेगी। किन्तु वह किस प्रकार की होगी? उस के लिये क्या सिद्धांत अपनाये जायेंगे? क्या आप ने इस देश के परिवहन के समन्वय तथा वैज्ञानिक के बारे में कोई प्रयास किया? राशनिंग लागू करने से पूर्व इन बातों पर विचार किया जाना आवश्यक है। मुझे दो चार बातें और भी कहनी हैं। मुझे बताया गया है कि रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय ने यह स्वीकार किया था कि एक विशेष पद तक पदोन्नति सेवा में ज्येष्ठतानुसार की जायेगी, परन्तु यह समझौता अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। अपने एक मित्र से, जो पश्चिम रेलवे के रेलवे संघ

में ह, यह जानकर मुझे बड़ा आश्चर्य और दुःख हुआ कि मुख्य ओवरसीयरों को, केवल इस कारण दोष लगा कर सेवा से हटा दिया गया कि उन्होंने निरीक्षक बनने के लिये प्रवर बोर्ड के समक्ष उपस्थित होने की अनुमति मांगी थी। इसी प्रकार चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में, ऐसे लोगों को, जो सात वर्ष तक दफ्तरी आदि का काम कर रहे थे, लिखित परीक्षा देने के लिये कहा गया और उन्हें अनुत्तीर्ण घोषित कर दिया गया। क्या आप इसी ढंग से कर्मचारियों और मालिकों के बीच अच्छे सम्पर्क बनाना चाहते हैं? उच्चतम पदाधिकारियों को इतने अधिकार दे दिये गये हैं, कि निम्न श्रेणी के कर्मचारियों में वार्ता सम्बन्धी कोई भी व्यवस्था होना बेकार हो गया है। क्या मैं रेलवे मंत्री से यह निवेदन कर सकता हूँ कि वह विकेन्द्रीकरण के तरीकों की खोज करें?

प्रबन्ध में कर्मचारियों के भाग लेने के अधिकार के बारे में श्रम मंत्री ने जो अभिभाषण दिया है, उस की ओर मैं रेलवे मंत्री का ध्यान आकर्षित करता हूँ। कुछ दिन पहले श्री वी० वी० गिरि ने कहा था कि इस का प्रयोग करने के लिये कदाचित् रेलवे सर्वश्रेष्ठ उद्योग है। मुझे आशा थी कि समाजवादी व्यवस्था स्वीकार करने के पश्चात्, इस दिशा में कम से कम प्रारम्भिक कार्यवाही की जायगी। परन्तु मैं देखता हूँ कि हमारे रेलवे मंत्री मुझे संतुष्ट करने की अपेक्षा निराश करने में अधिक रुचि रखते हैं।

अन्तिम बात मुझे उन मकानों की बुरी हालत के बारे में कहनी है, जो इस समय बनाये जा रहे हैं। मुझे बताया गया है कि खंडवा में एक क्वार्टर की दीवार में उन के लात मारने पर क्वार्टर ही गिर गया था। अतः मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री मेरी बात

[श्री अशोक मेहता]

का उत्तर देने में परिवहन प्रणाली के आर्थिक पहलू का ध्यान रखें।

श्री भागवत ज्ञा आजाद (पुनिया व सन्थाल परगना) : मैं इस आय-व्ययक का श्रोतश्रोत भावना से स्वागत करता हूँ। प्रतिवेदन से यह स्पष्ट होता है कि माल तथा विकास का पुराना अभाव अब समाप्त हो गया है और इस क्षेत्र में रेलवे मंत्री ने अधिक प्रगति की है। यात्री तथा माल के यातायात में जो कमी हो रही थी वह अब समाप्त हो गई है और अब माल के यातायात में भी वृद्धि हो रही है। अतः हम देखते हैं यह वर्ष उतने से भी अधिक अधिक्य के साथ समाप्त हो रहा है, जिस की आशा थी। परन्तु यदि हम तीक्ष्ण दृष्टि-पात करें तो विदित होगा कि संचालन व्यय में बहुत वृद्धि हो रही है। अतः, माल के यातायात या यात्री यातायात से आय में जो वृद्धि हो रही है, वह बढ़ते हुए व्यय के कारण बेकार हो जाती है। इस वृद्धि के लिये आय-व्ययक सम्बन्धी अभिभाषण में उत्तर दिया गया है, परन्तु मेरा ख्याल है कि लोक कल्याण उद्योग में कार्य अकुशलता पर प्रति वर्ष अधिक संचालक व्यय का आवरण डाल दिया जाता है। इस और ध्यान देना रेलवे मंत्री का कर्तव्य है कि संचालन व्यय कम से कम हो। अतः मेरा विचार है कि बढ़ते हुए संचालन व्यय की दृष्टि से ७ करोड़ रुपये के अधिक्य का उल्लेख करना उपयुक्त नहीं है। रेलों के विकास की योजना के बारे में, जहाँ तक डिब्बों आदि का सम्बन्ध है, १९५४-५५ के वर्ष को उच्चतम मात्रा का वर्ष माना गया है। इस के लिये हम माननीय मंत्री को बधाई देते हैं। हमें इस वर्ष लगभग १५ इंजन, २६ यात्री डिब्बे और ४०० माल के डिब्बे ति सप्ताह प्राप्त हो रहे हैं, और

आशा है कि १२६ करोड़ रुपये जो आगामी वर्ष में विकास कार्य के लिये रखे गये हैं, उचित रूप से प्रयोग में लाये जायेंगे।

यह देख कर बड़ी प्रसन्नता होती है कि नई लाइनें बनाई जा रही हैं। हम देखते हैं कि धन प्राप्ति के बारे में रेलवे मंत्री का गत वर्ष का दुःखात्मक कथन अब इस आशा में बदल गया है कि “कदाचित् रेलों का वित्त प्रथम पंच वर्षीय योजना में निर्धारित ४०० करोड़ रुपये से आगे बढ़ जाये।” परन्तु इस का आधार क्या है? एक दिन वित्त मंत्री ने आय-व्ययक सम्बन्धी अपने अभिभाषण में कहा था कि विकास कार्य के लिये रेलों को १५८ करोड़ रुपये और दिये जा रहे हैं। अतः यह उच्च आशा उस पेंशन का परिणाम है जो रेलवे मंत्रालय को सामान्य आय व्ययक से प्राप्त होगी। ऐसे उद्योग में सामान्य आय-व्ययक की अपेक्षा अपनी आय पर निर्भर होना अधिक उचित और सुरक्षित है।

नई रेलों के बारे में रेलवे मंत्री ने मांगों पर चर्चा का उत्तर देते हुए कहा था :—

“कुछ बातें सन्थाल परगना के सम्बन्ध में कही गई हैं। मैं तो नहीं कहूंगा कि माननीय सदस्य ने मेरा ध्यान इस और आकर्षित नहीं किया। मैं रेलवे बोर्ड को यह आदेश दूंगा कि वह इस की जांच कर के इस की एक रिपोर्ट मेरे सामने पेश करे। यह उन्होंने कहा था। यह उन के शब्द हैं।”

इस के पश्चात्, मैं ने इस बारे में प्रश्न पूछने का प्रयत्न किया कि क्या किया गया है, परन्तु दुर्भाग्यवश लोक-सभा सचिवालय द्वारा रेलवे मंत्री के अभिभाषण का पता न लगा सकने के कारण, मेरा प्रश्न सूची में

सम्मिलित नहीं किया गया। परन्तु मुझे आशा है कि रेलवे मंत्रालय रेलवे मंत्री के उस अभिभाषण का पता लगा सकेगा जिस में उन्होंने यह वचन दिया था कि वह इस ओर ध्यान देंगे कि सर्वेक्षण किये जा रहे हैं। मुझे यह दोहराने की आवश्यकता नहीं है कि सम्पूर्ण सन्थाल परगना क्षेत्र में कोई भी संचार सुविधा, रेल, आदि नहीं है। मुझे आशा है कि नवीन विकास योजनाओं, में जो अब कार्यान्वित की जा रही हैं, इस क्षेत्र को भी सम्मिलित किया जायेगा।

मेरा विचार है कि हमारे परिवहन में, हो सकता है कि यह गलत हो, परिवहन में हमारी विकसित हो रही अर्थ-व्यवस्था के अनुपातानुसार विकास नहीं हो रहा है। मैं समझता हूँ कि यह विद्यमान मांग की पूर्ति करने में असमर्थ है। किरायों तथा भाड़ों के सम्बन्ध में मुझे खेद है कि मैं इस दूरी के अनुसार दर यानी अधिक दूरी पर कम दर से सहमत नहीं हो सकता, जो हमारे समक्ष प्रस्तुत की गई है। मुझे यह कहना पड़ता है कि इस से छोटी यात्रा करने वालों की अपेक्षा बड़ा यात्रा वालों को अधिक लाभ होगा माल पर भाड़ा बढ़ाने का यह कारण बताया गया है कि अनाज में गिरावट आ गई है। यदि यह बात है तो वे सुविधायें, जो दूर जाने वाली वस्तुओं को दी गई हैं, थोड़ी दूर जाने वाली वस्तुओं को भी क्यों न दी जायें। मैं सन्थाल परगना का निवासी हूँ जो सौभाग्यवश चावल में अधिक्य का क्षेत्र है और वहां से प्रति वर्ष भालगपुर को चावल जाता है। परन्तु इस चावल को वे सुविधायें प्राप्त न होंगी जो अधिक प्रेय्य वस्तुओं पर मिलती है। इस से भी अधिक आपत्ति १२^१/_२ प्रतिशत के अधिभार पर है जो २० मन के कम के माल पर लगाया जायेगा। मैं समझता हूँ

कि इस से छोटे छोटे उत्पादकों पर अत्यधिक कुपाराघात होगा। फिर, माल, अनाज या उर्वरक के सम्बन्ध में इस प्रकार के भेद-भावपूर्ण व्यवहार को समाज की समाजवादी व्यवस्था, जो हम बना रहे हैं, के अनुकूल नहीं कहा जा सकता।

जहां तक किराये का सम्बन्ध है इस से लम्बी यात्रा करने वाले लोगों को ही लाभ होगा—किन्तु छोटी यात्रा करने वालों को तो किसी प्रकार का लाभ न होगा—उन्हें अधिक देना पड़ेगा जिस से परिवार के व्यय में वृद्धि होगी—वैसे तो किराये में जो वृद्धि हुई है वह साधारण हो किन्तु लोगों को बारबार यात्रा करनी पड़ती है इस से परिवहन के व्यय में अवश्य वृद्धि होगी। इस कारण हम इस वृद्धि को समाजवाद प्रणाली के ढांचे में हम नहीं ला सकते। मेरे विचार में यह वृद्धि ६० प्रतिशत यात्रियों पर प्रभाव डालेगी इस लिये हम उस का अनुमोदन नहीं कर सकते। हम माननीय मंत्री से प्रार्थना करते हैं कि जहां तक इस प्रथम १५० मील तक की यात्रा का सम्बन्ध है, इस वृद्धि को समाप्त कर देना चाहिये। इसी प्रकार से थोड़े सामान के भाड़े में जो १२^१/_२ प्रतिशत की वृद्धि की गई है उसे भी हटाना चाहिये—क्योंकि इस का प्रभाव भी गरीब लोगों पर ही पड़ेगा।

यदि इस वृद्धि से हम ने १० या २० करोड़ रुपये की आय अधिक भी कर ली है तो मैं यही कहूंगा कि यह गरीबों का खून ही चूसा गया है। यदि यह रकम इस से भी कम है तो माननीय मंत्री को चाहिये कि वह इस का उत्पादन कर दें। दोनों ही अवस्थाओं में, मैं तो यही समझता हूँ, छोटी यात्रा में किराये की वृद्धि अनुचित ही है।

यह कहा गया है कि गाड़ियों पर भीड़ में भी कमी हो गई है—किन्तु वास्तव

[श्री भागवत झा आजाद]

में ऐसी बात नहीं हुई। हम माननीय मंत्री को इस बात के लिये धन्यवाद देते हैं कि जनता गाड़ियों में स्थानों के संरक्षण आदि की सुविधायें दी गई हैं। किन्तु दुःख की बात यह है कि एक स्थान संरक्षित करवाकर भी आप उस सुविधा का पूरा लाभ नहीं उठा सकते। लोग आ आ कर बाघायें डालते रहते हैं। उन्हें रोकने के लिये कोई व्यवस्था नहीं है।

रेलवे सम्पत्ति की चोरी की समस्या बड़ी गम्भीर समस्या है। इस पर प्रति वर्ष लगभग ३.७ करोड़ पया व्यय होता है। देखभाल के लिये बहुसंख्यक कर्मचारियों के नियुक्त होते हुए भी बेटरियों, तांबे के तारों, बल्बों इत्यादि का चोरी चले जाना, देखभाल विभाग के कर्मचारियों की उपेक्षा का सूचक है। माननीय मंत्री को चाहिये कि तीस मील के यात्रियों से अधिक किराया लेने के स्थान पर वे इस क्षेत्र में मितव्ययता करें।

अन्त में, मैं मोकामह पुल के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहूंगा। रेलवे मंत्री को चाहिये कि वह स्वयं, अथवा अपने कुछ विश्वस्त सहयोगियों को वहां भेज कर वहां का कार्य देखने की कृपा करें क्योंकि वह स्थान भ्रष्टाचार तथा अन्याय का केन्द्र बन गया है। परियोजना के उत्तरदायी पदाधिकारी अपने अधीनस्थ उत्तर प्रान्तीय लोगों पर अन्याय व भ्रष्टाचार कर रहे हैं। फलस्वरूप बिहारियों को, जिन्होंने अपनी जन्म भूमि का त्याग किया है। काम नहीं मिल पा रहा है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह इस स्थिति का सुधार करें क्योंकि ऐसे काम में किसी विशेष प्रान्त के लोगों का विशेषाधिकार नहीं है, यदि ऐसा होता तो हमें यहां प्रतिनिधित्व नहीं मिलता तथापि वहां की नियुक्ति की पद्धति त्रुटिपूर्ण है तथा

हम उस पर विश्वास नहीं करते हैं इस के विरुद्ध एक ज्ञापन इस के पूर्व ही किया जा चुका है।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं, आशा है कि माननीय मंत्री इन बातों पर विचार करेंगे तथा त्रुटियों को दूर करेंगे।

श्रीमती ए० काले (नागपुर): अतिरेक के आय-व्ययक के लिये मैं मंत्री जी को बधाई देती हूं, पर गरीबों पर अधिक कर लगाया गया है। उन के लिये यह 'केवल एक आना' ही बहुत अधिक है। बार-बार यह एक आना देने के लिये भी उसे अपनी अनेक दैनिक आवश्यकताओं में कटौती करनी पड़ेगी। मेरा सुझाव है कि माननीय मंत्री देहातियों की सुविधा के लिये इस दर में कुछ कमी करें।

तीसरे दर्जे के लिये जिन दरों की उन्होंने घोषणा की है, वे गरीब आदमियों की परेशानी का कारण बनेंगी। जिस समाजवादी ढांचे का कार्यक्रम कांग्रेस ने बनाया है, यह उस के भी विरोध में जाता है।

मैं उन्हें सुझाऊंगी कि घाटे की पूर्ति के लिये वे तीसरे दर्जे को छोड़ बाकी दर्जों के किराये २५ प्रतिशत बढ़ा दें। उस में लोगों को कम आपत्ति होगी और उन पर बोझ भी कम पड़ेगा।

१५० मील से कम दूर तक ले जाये जाने वाले माल के बारे में मुझे आंकड़े नहीं मिले, पर मुझे बम्बई से एक तार मिला है, जिस के अनुसार थोड़ी दूरी में भाड़ा-वृद्धि से उपभोक्ता और छोटे-मोटे व्यापारियों के ऊपर भारी बोझ पड़ेगा। जिन लोगों से संसद् सदस्यों के पास तार आये हैं वे ये हैं : बाबा राघवदास, सभापति,

अखिल भारतीय परिवहन उपयोक्ता संघ, सारा भाई काशी पारीब, धीरज लाल मोदी, उपसभापति, जसवन्त राय मेहता, अर्जुन-लाला सदस्य, एन० आर० यू० सी० सी०, गोविन्द लाल मोदी, सभापति, यात्री याता-यात संघ ।

मेरा एक सुझाव और है कि विभिन्न पथों पर जनता एक्सप्रेस गाड़ियां नित्य चलायी जायें । तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़ के कारण लोगों को बैठाने की जगह नहीं मिलती । उन को उचित सुविधा देने के लिये गाड़ियों की संख्या, विशेषतः सवारी गाड़ियों की संख्या, बढ़ायी जानी चाहिये ।

एक सुझाव और : इस्पात संयंत्र की स्थापना के कारण आप रूरकेला और मनोहरपुर के बीच लाइन दुहरी करना चाहते हैं । अधूरा काम न कर के नागपुर से खडगपुर तक के पूरे खंड में दुहरी लाइन बना देनी चाहिये ।

माननीय रेल मंत्री या उपमंत्री ने छोटे स्टेशनों की दशा नहीं देखी है । लिखा तो रहता है कि टिकटघर इतने समय पर खुलेगा, पर उस हिसाब से वह खुलता नहीं और यात्रियों को पहले से टिकट नहीं मिलते । ऐसी स्थिति में गाड़ी की हड़बड़ी में यात्री वापसी रोजगारी लिये बिना टिकट ले कर चले जाते हैं । इसे दूर करना चाहिये ।

मैं आजकल एक और चीज भी देख रही हूं कि रेलों में स्वच्छता विभाग का काम बहुत ढीला पड़ गया है । लोग इस मारे डिब्बों में नहीं बैठ पाते कि डिब्बों के अन्दर के शौचालयों से दुर्गन्ध आती रहती है । मेरा यह सुझाव है कि मौके बे मौके गैर-सरकारी पदाधिकारी और संसदसदस्य इस बात की जांच-पड़ताल करें ताकि रेलों में काफी सफाई रखी जाये ।

रेलों पर आहार-जलपान, आदि की व्यवस्था के सम्बन्ध में भी परेशानी नज़र आ रही है, और यह बात बहुत दिनों से तंग भी कर रही है कि इस दिशा में ठीक व्यवस्था नहीं हो पाती । वास्तव में, मैं कोई रचनात्मक सुझाव भी नहीं दे सकती । यह सही है कि जब संसद् सदस्य या और कुछ लोग यात्रा करते हैं तो उन्हें बहुत अच्छा खाना दिया जाता है ; अथवा वे लोक बहुत लापरवाही से काम लेते हैं । यह सब इसीलिये होता है कि एक ही व्यक्ति को इसका एकाधिकार दिया गया है । ठंका मिलते ही वह लापरवाही बरतता है । मैं इस सम्बन्ध में भी कोई ठोस सुझाव नहीं दे सकती किन्तु समझती हूं कि मौके-बे मौके की जांच-पड़ताल से बहुत हद तक यह अव्यवस्था दूर हो सकती है । यह जांच पड़ताल का काम बावर्शि रेलवे कर्मचारियों द्वारा नहीं होनी चाहिये । यह भी गैर-सरकारी व्यक्तियों द्वारा होनी चाहिये ।

मेरा एक और सुझाव यह भी है कि यदि आप अजमेर के उर्स पर रियायती टिकट जारी करते हैं, तो सभी प्रकार के मेलों-त्यौहारों पर इस प्रकार के टिकट जारी करें—जैसे पांडरपुर मेला, आदि के अवसर पर ।

हां, मैं नागपुर, मद्रास, आदि जैसे बड़े स्टेशनों का नहीं कहती, इसलिये इस बात पर जोर देना चाहती हूं कि छोटे छोटे स्टेशनों पर भी गर्मियों में पानी पिजाने की व्यवस्था की जानी चाहिये । होता ऐसा है कि इन छोटे छोटे स्टेशनों पर यात्री मारे प्यास के तड़पते रहते हैं और कभी कभी पानी की तलाश में इधर उधर भटकते फिरते हैं, जिस से उन की गाड़ी भी छूट जाती है ।

मेरे ये ही सुझाव हैं । मैं समझती हूं कि हमें तृतीय-श्रेणी के यात्रियों की सुविधाओं पर अधिक ध्यान देना चाहिये क्योंकि इस

[श्रीमती ए० काले]

श्रेणी के यात्रियों से सब से अधिक आय प्राप्त होती है। भला सोचिये, तृतीय श्रेणी के यात्री आप को ६७.७३ करोड़ पये देते हैं जब कि अन्य श्रेणियों के यात्री, जिन्हें अधिक सुविधायें प्राप्त हैं, आप को केवल ११.७४ करोड़ रुपये ही देते हैं। आप को तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये अधिक सुविधाओं का प्रबन्ध करना चाहिये। रेलवे मंत्री से मैं विशेष निवेदन करती हूँ कि वह इस श्रेणी की ओर अधिक सहानुभूति दिखायें, और रेल-भाड़े की दरों में उसी प्रकार परिवर्तन करें, जिस प्रकार मैंने सुझाव दिया है, और यदि वे कर सकते हों तो उन्हें और भी कम करें। इस प्रकार का बर्ताव इसलिये भी और अवश्यक हो जाता है कि हमारा देश गणतंत्रात्मक समाजवादी नमूने का जनतंत्र बन रहा है, जिसमें लोगों को इस प्रकार के वायदे दिए जा चुके हैं।

श्री वी० जी० देशपांडे (गुना) :
रेलवे मंत्री ने अर्थ-संकल्प सदन के सामने प्रस्तुत करते समय जो अभिभाषण किया है, उस से एक गुलाबी चित्र अवश्य आप के सामने रखा है। परन्तु तीन, चार साल से मैं रेलवे मंत्री के अर्थ-संकल्प पर भाषण सुनता आ रहा हूँ लेकिन मेरे हृदय में यह भावना उत्पन्न नहीं हो रही है कि स्वतंत्र भारत में उन्नति के लिये योजना बना कर प्रगति की तरफ जाने वाला रेलवे का कोई कार्य हो रहा है। एक बात ठीक है कि वर्गहीन और जातिहीन समाज का एक प्रयोग फर्स्ट क्लास का निर्मूलन कर के शुरू किया गया है। रेलवे की पुनर्वर्गीकरण की योजना, रिग्रूपिंग की योजना जरूर शुरू की गई है। इस के साथ ही साथ यह भी हम देख रहे हैं कि रेलवे के अन्दर नये नये प्रयोग करने की कल्पनायें भी चल रही हैं।

२ म० प०

चित्तरंजन में और बाकी हिन्दुस्तान में बोगी और लोकोमोटिव तैयार करने के कारखाने भी चल रहे हैं। यह सब प्रयोग उत्साह उत्पन्न करने वाले अवश्य हैं। परन्तु इन सब प्रयोगों का स्वागत करते हुए भी मैं यह जरूर कहूंगा कि भारतवर्ष में रेलवे के प्रयोग के बारे में यह समझा जाता था कि यह अंग्रेजों की हिन्दुस्तान को एक देन है। अंग्रेजों का राज्य जब आया तो लोगों ने उस का हिन्दुस्तान में स्वागत किया। मुझे पुराने अखबारों की याद है कि जब रेलवे पहले आयी तो कोई भगवान् या देवी-देवता आ रहा है ऐसा समझ कर लोगों ने उस के सामने नारियल भी तोड़े थे। अंग्रेजों ने एक प्रकार की स्वर्गीय देन दी है ऐसी भावनायें उस समय जनता में हो रही थीं।

रेलवे केवल एक व्यापारिक वस्तु नहीं है, जिस के बारे में सोचा जाय कि इस से इतना नफा हुआ और इतना घाटा हुआ, पैसेजर्स से इतनी आय हो रही है और गुड्स से इतनी आय हो रही है। और कुल २२ लाख बचता है। यह सब बताने की चीज रेलवे नहीं है। रेलवे तो देश के जीवन के लिये एक बहुत आवश्यक चीज है। इस से देश की संस्कृति और सभ्यता में वृद्धि होती है। अंग्रेजों के जाने के बाद और सरदार बल्लभ भाई पटेल के एकीकरण करने के बाद देश में रेलवे के विषय में एक नयी कल्पना होनी चाहिये थी। लेकिन यह कह कर कि पांच लाइनों का सर्वे हो रहा है अर्थात् :

१. फतेहपुर-चूरू,
२. पठानकोट-माधोपुर,
३. इन्दौर देवास-उज्जैन,

४. बाराबिल-जोड़ा, और

५. रनिवास-भील्दी

का सर्वे हो रहा है यह कह कर मामला खत्म हो जाता है। इस पांच सात जगह सर्वे हो गया, दो चार जगह दस-बीस मील लाइन बन गयी और सौ-पचास मील लाइन और बनने की बातचीत हो रही है यही काम रेलवे में होने वाला है।

अंग्रेजों ने जो रेलवे लाइनें बनायीं वह इस उद्देश्य से कि जो देशी रियासतें हैं उन में जा सकें और इस के लिये उन्होंने बहुत सा हिस्सा एनेग्ज भी किया, और स्टेटों ने उन पर इन्वेस्टमेंट किया। अब रेलवे की योजना इस दृष्टि से बनायी जानी चाहिये थी कि कहां कहां नये नये कारखाने खुल रहे हैं, कौन कौन सा व्यापारिक केन्द्र अस्तित्व में आ रहा है। इस तरह का पूरा नक्शा बना कर देश में सब जगह रेलवे लाइन चलनी चाहिये और इस दृष्टि से कार्य होना चाहिये था। लेकिन मैं मध्यभारत में जाता हूं तो देखता हूं कि ग्वालियर से इन्दौर जाने में बीच में ढाई सौ मील रेल नहीं है। लोग इस दूरी को सुबह ६ बजे से बस में बैठ कर शाम के ८ बजे तक तै करते हैं। ग्वालियर से उज्जैन तक जाने में बीच में सौ मील की लाइन नहीं है। अब कहा जाता है कि उज्जैन-देवास-इन्दौर लाइन के बारे में बातचीत चल रही है। इसी प्रकार मुझे अनेक प्रदेश मालूम हैं कि जहां सौ-सौ मील तक रेलवे लाइन नहीं है। मैं ऐसे देहात में रहता हूं कि जहां से मुझे ७० मील तक बस में आना पड़ता है। उस के कारण मुझे भत्ता तो ज्यादा मिलता है, लेकिन वहां रेलवे लाइन नहीं है। इस देश में रेलवे लाइनों के लिये किसी प्रकार की योजना की गयी है, ऐसा नहीं दिखायी देता।

जिस समय रिग्रुपिंग, पुनर्वर्गीकरण, किया गया था उस समय योजना बनाते

वक्त कहा गया था कि यह नहीं कहा जा सकता कि इस से फायदा होगा या नहीं। परन्तु योजना के अनुभव के बाद मैं कहना चाहता हूं कि यह जो रिग्रुपिंग किया गया है यह अन्साइंटिफिक हुआ है। फिर मित-व्ययता की दृष्टि से, इकानमी की दृष्टि से भी यह सफल नहीं हुआ है। कार्यक्षमता भी इस से नहीं बढ़ी है। आज भीड़ ज्यादा बढ़ रही है। और शासन की दृष्टि से भी हम देखते हैं कि इस में सुधार नहीं हुआ है। यह योजना बनाते समय यह बताया गया था कि इस पर दो तीन साल के पश्चात् विचार होगा और उस के बाद इस में परिवर्तन भी किया जायेगा। परन्तु आज मैं देख रहा हूं कि पुनर्वर्गीकरण में इस प्रकार का परिवर्तन हो नहीं रहा है।

बहुत से माननीय सदस्यों ने बहुत सी बातें कही हैं। मैं उन को दुहराना नहीं चाहता। कहा गया कि रेलवे में रेट्स में कंसेशन दिये गये हैं। परन्तु जब मैं ने देखा तो मालूम हुआ कि कंसेशन नहीं दिया गया है बल्कि रेट्स बढ़ाये गये हैं। मैं ने देखा कि दूर दूर जाने वालों के लिये तो कुछ कम किया है, लेकिन नजदीक जाने वालों के लिये बढ़ाया है। स्माल डिस्टेंस में लिये पैकेजेज का रेट भी आपने बढ़ाया। यह आप बड़े विचित्र प्रकार से समाजवादी समाज की रचना की प्रतिज्ञा को पूरी कर रहे हैं जिस को कि आप ने आवडी में किया था। उस प्रतिज्ञा का पालन बड़ी आश्चर्यजनक रीति से चल रहा है। सभापति महोदय, हमारे रेलवे मंत्री ने क्लासलेस और कास्टलेस सोसायटी की बात कही थी, और हम देखने लगे कि क्या होता है। तो बतलाया कि फर्स्ट क्लास को एबालिश कर रहे हैं। लेकिन इस तरह से आप ने फर्स्ट क्लास को एबालिश नहीं किया, बल्कि अर्थमेटिक को एबालिश किया, क्योंकि एक नम्बर तो चला गया पर २ और

[श्री वी० जी० देशपांडे]

३ रह गया । तो यह समझ में नहीं आता था कि गिनें कैसे । अब पहला क्लास फिर से रख दिया गया है और तीन क्लास होंगे । इस प्रकार हम देखते हैं कि अर्थ-मैटिक में तो सुधार कर दिया गया है, लेकिन समाज-शास्त्र में कोई सुधार नहीं हुआ है । समाज व्यवस्था में मैं कोई सुधार नहीं देखता क्योंकि आज मैं देखता हूँ कि रेलवे में एक नया क्लास आ गया है । पहले जब फर्स्ट क्लास था तो उस के नजदीक जा कर हम उस में चलने वालों से बातचीत कर सकते थे लेकिन अब जो एअरकंडीशंड का नया क्लास निकला है उस में यह सम्भव नहीं है । इस का किराया फर्स्ट क्लास से भी ज्यादा लगता है । हमारी पार्लियामेंट के स्पीकर और डिप्टी स्पीकर तो सैकेंड क्लास में चलते हैं और सेक्रेटरी साहब एअर-कंडीशंड में चलते हैं । डिपार्टमेंटल हैड्स, सेक्रेटरी और डाइरेक्टर्स तथा बड़े बड़े पूंजीपति एअर-कंडीशंड में चलते हैं । बरे और अटेंडेंट वहां खड़े रहते हैं और किसी को अन्दर नहीं आने देते । इस का फर्स्ट क्लास से भी ज्यादा किराया है, इस प्रकार का यह वर्ग पैदा कर दिया गया है । मैं तो समझता हूँ कि आप थर्ड क्लास को फर्स्ट क्लास कर देते, दूसरा क्लास रहता और पहले को आप एबालिश कर देते जो कि थर्ड क्लास हो जाता । लेकिन मैं कह सकता हूँ कि आज तो और भी ज्यादा फर्क हो गया है, क्योंकि आप ने फर्स्ट क्लास से भी ज्यादा किराये का एक क्लास पैदा कर दिया है । तीन क्लास जो पहले से हैं वे अब भी मौजूद हैं और मैं कोई कास्टलेस और क्लासलेस सोसाइटी की बात नहीं देखता । मुझे कोई सोशलिस्ट पेटर्न नहीं दिखलायी देता । होना तो यह चाहिये था कि आप सब के लिये केवल थर्ड क्लास ही रखते और थर्ड क्लास में

जो लोग दूर दूर जाने वाले हैं उन को कम्फर्ट देते । आज कल जिन को काम करना होता है वे थर्ड क्लास में नहीं जा सकते । इसलिये पार्लियामेंट के मेम्बरों को या सेक्रेटरी को सैकेंड क्लास से जाना पड़ता है, क्योंकि अगर वह थर्ड क्लास से चलें तो उन को गाड़ी में सोने को नहीं मिलता इसलिये वे गाड़ी से उतर कर काम नहीं कर सकते । अगर आप थर्ड क्लास में भी ऐसी सुविधायें दें कि उन में काम करने वाले चल सकें तो फिर उस के पश्चात् कोई यह नहीं कहेगा कि थर्ड क्लास में चलने से असुविधा होती है । यदि आप किसी पर दबाव न डालते हुए थर्ड क्लास में सब सुविधायें देते तो मैं समझता कि आप रेलवे में कास्टलेस और क्लासलेस सोसाइटी की ओर बढ़ रहे हैं । अगर इस तरह से सारे देश में रेल चलती तो मैं समझता हूँ कि काम ठीक से होता ।

अब मैं भ्रष्टाचार के बारे में कुछ बातें बतलाना चाहता हूँ । वैगन्स के लेने का यह हाल है कि झांसी जा कर २५ रुपये दे कर वैगन मिलता है । मेरे सामने ठेकेदार लोग रुपया ले कर जाते हैं और वैगन लाते हैं । जब लोडिंग का टाइम होने के बारे में नोटिस देते हैं तब यह बातें होती हैं । मुझे स्वयं इस का अनुभव हुआ है । मुझे एक वैगन लेना था । इस के लिये मुझे ठहरना पड़ा ५ दिन और पारसल का वैगन लेना पड़ा । मेरे एक मित्र ने मुझे लिखा था कि अगर तुम दस पये भेज दो तो वैगन मिल सकता है, मैं ने बात कर ली है । लेकिन मैं रुपया देने को तैयार नहीं था । लेकिन मैं ने रुपया नहीं दिया इसलिये मुझे तीन चार दिन ठहरना पड़ा और पारसल का वैगन लेना पड़ा और इस में मेरा डेढ़ सौ रुपया खर्च हुआ । मेरी कोई जान-पहचान नहीं थी ।

मैं कैंटरिंग हाउसेज में जा कर सरप्राइज विजिट देता हूँ। मैं ने बहुत सी शिकायतें लिख लिख कर भेजी हैं। मैं समझता हूँ कि पिछले साल मैं ने सवा सौ शिकायतें भेजी होंगी। जवाब में मुझे लिखा गया कि हम ने पूछा है, इन्क्वायरी हो रही है।

पुलिस के लोगों से भी मैं ने बात की तो एंटी-करप्शन के लोग कहते हैं कि मिनिस्टर रुकावट डालते हैं। मिनिस्टर की इजाजत के बिना हम रेलवे के करप्शन की जांच नहीं कर सकते।

वह रास्ते में जो रुकावट है यह हट जाय तो हम बहुत से रिश्तखोर जो लोग हैं और भ्रष्टाचार करने वाले लोग हैं उनको रास्ते पर ला सकते हैं और उन पर मुकदमा चला सकते हैं। हमारे मिनिस्टर भ्रष्टाचार का उन्मूलन करें, इसके बजाय हम देखते हैं कि भ्रष्टाचार को छिपाने के लिये मिनिस्टरों का उपयोग हो रहा है। इस प्रकार की बातें भ्रष्टाचार में चल रही हैं और मैं समझता हूँ कि भ्रष्टाचार के लिये वैगन्स के जो लोड करने की बातें हैं ये बातें नहीं चलनी चाहियें। इसके अतिरिक्त विभाग की ओर बहुत सी बातें हैं, लेकिन मैं नहीं समझता कि बहुत बातें करने के लिये अब मेरे पास समय है। जहां तक रेलों के वक्त से देर में पहुंचने का सवाल है मैं कहना चाहता हूँ कि गाड़ियों का टाइम जैसे पहले ठीक नहीं था और गाड़ियां लेट हो जाया करती थीं, वही हालत आज भी कायम है, आज आज भी लेट पहुंचती हैं। मैं स्वयं अपने अनुभव से बतला सकता हूँ, मैंने गिना कर रक्वा है कि पिछले साल मैं स्वयं ११ मर्तबा आते और ११ ही मर्तबा जाते डेढ़-डेढ़ घंटा लेट हुआ। मैं देख रहा हूँ कि

गाड़ियों की इर्रैगुलैरिटी जो पहले वार के समय बढ़ी थी वह वार खत्म हो जाने पर भी खत्म नहीं हुई है और आज भी कायम है।

आगे चल कर मैं एक, दो बातें अपनी कांस्टीट्यूएन्सी के विषय में बताऊंगा। ग्वालियर रेलवे सेन्ट्रल रेलवे में सम्मिलित हुई है। ग्वालियर स्टेट जो पुरानी थी वहां के लोक शिकायत करते हैं कि वहां की रेलवे में थर्ड क्लास का किराया बाकी जो जनरल रेलवेज हैं उन की अपेक्षा ज्यादा लिया जाता था। कहीं कहीं शिकायत यहां तक है कि माइलेज ज्यादा लिया जाता है, मिनिस्टर साहब इस की जांच करे। शिकायत यह है कि ग्वालियर टु शिवपुर एन्ड शिवपुरी ज्यादा माइलेज लगाया जाता है

श्री राधेलाल व्यास (उज्जैन) : उज्जैन से आगरे तक भी माइलेज ज्यादा लगाया जाता है।

श्री वी० जी० देशपांडे : ऐसा कर के ज्यादा पैसा लिया जाता है। पता नहीं है कि ऐसा पार्टी के कारण है या और किसी कारण है। मैं ने पिछले साल भी बजट के समय कहा था कि बीना और कोटा को एक ही लाइन जाती है और आती है। गाड़ियों की समुचित व्यवस्था न होने के कारण और ट्रांसपोर्ट अच्छा न होने के कारण मानसिंह और अमृतलाल जैसे डाकुओं का वहां आतंक छाया हुआ है और वे वहां घूम रहे हैं। वहां पर एक रेलगाड़ी कम से कम और चलाई जाय यह प्रार्थना मैं ने की थी, लेकिन अभी तक मेरी बात मानी नहीं गयी है और रेलवे वहां पर चालू नहीं हुई है।

अब आखिर मैं एक प्रार्थना और मैं मिनिस्टर महोदय से कहूंगा। बात यह है कि पुराने लोग हैं, प्रतिगामी हैं। मैं

[श्री वी० जी० देशपांडे]

समझता हूँ कि लोगों को पानी पिलाना अच्छी बात है और शायद धार्मिक दृष्टि से यह अच्छा हो। इस के लिये उन को बुरा मालूम हो। यह प्रतिगामी हैं। बीसवीं सदी है शायद मानेंगे नहीं मैंने लिख कर भी इस के बारे में शिकायत की तो उत्तर आया कि भोपाल के स्टेशन पर एक ही आदमी होता है। मई के महीने में पानी नहीं मिल सका, भोपाल बड़ा स्टेशन है, छोटा स्टेशन नहीं है। यह शिकायत मैंने लिख कर भेजी है और जवाब भी जो आया वह मैंने बतला दिया। मैं तो चाहूंगा कि गर्मी के मौसम में आप हर जगह फिल्टर्ड ड्रिंकिंग वाटर, रेफरिज्यूटर से ठंडा किया हुआ पानी रख सकते हैं, ठंडा पानी रखना कोई असंभव चीज नहीं है।

हिन्दुस्तान में अलावा और सब बातों के कि बेयरर खड़ा है, एयर-कंडीशंड कोचेज पैसेंजर्स को प्रोवाइड किये जा रहे हैं, अगर आप मुफ्त में थर्ड क्लास के हर एक डिब्बे में पानी पीने को देते हैं तो आप एक बड़ी भारी सुविधा देशवासियों को अप्रैल, मई और जून के महीनों में यात्री लोगों के लिये सुलभ कर सकेंगे। यह सुझाव दे कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्रीमती इला पालचौधरी (नवद्वीप) : रेलवे आय-व्ययक के आंकड़े से हमें पता चलता है कि धीरे धीरे सुधार हो रहा है और बड़ी बड़ी योजनाएँ बनाई जा रही हैं।

आंकड़ों से पता चलता है कि यद्यपि कुल यातायात आय २६२.५० करोड़ रुपये है। तथापि संचालन व्यय २०६.८० करोड़ रुपये है और प्रति वर्ष बढ़ता जा रहा है। यदि यह आय से बढ़ गया, तो रेलवे के पास विभिन्न मदों पर खर्च

करने के लिये क्या रह जायेगा? इस के बावजूद सामान्य राजस्वों में जो अंश दिया जाता है वह भी प्रति वर्ष बढ़ता जा रहा है रेलवे को सार्वजनिक उपयोगिता सेवा समझना चाहिये और केन्द्र के लिये राजस्व लाभांश का साधन नहीं समझना चाहिये।

वस्तु भाड़े के ढांचे से कुछ शंका पैदा होती है, यद्यपि यह सामान्य रूप से संतोषजनक है। इस व्यवस्था से कम दूरी के परिवहन और यात्रा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। मैं इस बात पर सहमत नहीं हूँ कि कम दूरी की यात्रा केवल निर्धन लोग करते हैं। और धनी लोग नहीं करते। कम फासले के लिये वस्तु भाड़े में वृद्धि कर देने से छोटे पैमाने के उद्योगों के लिये बहुत हानिकार होगा क्योंकि उन के लिये पूरे डिब्बों का परिवहन असंभव है। मैं मंत्रालय से यह अनुरोध करूंगी कि कुटीर उद्योगों के उत्पाद और दस्तकारी की चीजों के परिवहन के लिये एक विशेष दर निर्धारित की जाय।

यह संतोष की बात है कि खाद्यान्न उर्वरक, नमक और राव के भाड़े में कुछ कमी की गई है। मेरे विचार में फलों को भी इस श्रेणी में सम्मिलित करना चाहिये था। कोयले के भाड़े में वृद्धि होने से हमारी विकास परियोजनाओं पर प्रभाव पड़ेगा और इस के मूल्य में भी वृद्धि होगी, और इस का भार मध्यम श्रेणी के लोगों पर पड़ेगा।

मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस भार को किसी तरह कम करने का प्रयत्न करेंगे।

रेलवे लाइनों का विस्तार भी बहुत संतोषजनक बात है। ३३५ मील लम्बी नई लाइनें खोली जा रही हैं किन्तु इस विषय में बंगाल की बिल्कुल उपेक्षा की गई

है। गंगा के पार माल ले जाने में बहुत कठिनाई होती है। बंगाल दो भागों में बटा हुआ है। और इन दो के बीच संचार का कोई साधन नहीं है। मैं रेलवे मंत्रालय से अनुरोध करूंगी कि उसे फराका बांध और गंगा पर पुल बनाने के प्रश्नों पर और विलम्ब नहीं करना चाहिये क्योंकि इन के निर्माण पर ही बंगाल का भविष्य निर्भर है। सुविधाओं के सम्बन्ध में मेरा सुझाव यह है कि इन का खर्च ऊंचे दर्जों का किराया बढ़ा कर पूरा करना चाहिये। हमें यह देख कर हर्ष होता है कि निचले दर्जों के यात्रियों को बहुत सी सुविधायें देने का विचार है।

रेलवे मंत्रालय को बड़े बड़े शहरों और उपनगरों के बीच तेज रफ्तार गाड़ियां चलाने के प्रश्न पर विचार करना चाहिये, क्योंकि सैकड़ों लोग प्रतिदिन उपनगरों से शहरों में आते हैं और वर्तमान गाड़ियों में उन का बहुत सा समय नष्ट हो जाता है। मैं कृष्णसागर से कलकत्ता तक की यात्रा का उदाहरण देती हूँ, उन श्रमिकों की दशा जो इस रास्ते से आते हैं, शोचनीय है। मेरे विचार यें यदि रेलवे मंत्रालय कृष्णसागर और कलकत्ता और कलकत्ता और नवद्वीप के बीच तेज रफ्तार गाड़ियां चलाये, तो इन सैकड़ों दैनिक यात्रियों को बहुत सुविधा होगी।

बहुत सी उपनगरीय गाड़ियों में बत्तियां नहीं होतीं। पंखे काम नहीं करते और फिटिंग नहीं होती। सियालदा विभाग में ७०,००० रुपये के मूल्य की रेलवे सम्पत्ति की चोरियां हुई हैं। वाच एन्ड वार्ड और सुरक्षा व्यवस्था को अधिक कड़ा करने की आवश्यकता है। मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान बारासात-बसीरहट रेलवे के राष्ट्रीयकरण की ओर भी दिलाती हूँ। यह एक बहुत महत्वपूर्ण रेलवे है। और सुन्दरवन

और शेष बंगाल के बीच एकमात्र सम्बन्ध है। पश्चिमी बंगाल के मुख्य मंत्री ने भी इस के राष्ट्रीयकरण के लिये सिफारिश की है। सैकड़ों विस्थापित व्यक्ति इस लाइन की दोनों ओर बस गये हैं। मैं आशा करती हूँ कि रेलवे मंत्रालय तुरन्त इस मामले की ओर ध्यान देगा।

अब मेरी चार छोटी छोटी सिफारिशें और हैं। ट्रेन निरीक्षकों को जो कि टेक्निकल कर्मचारी हैं फिट्टर चार्जमैन की वेतन श्रेणी में रखा जाना चाहिये क्योंकि वे वही काम करते हैं। पूर्वी रेलवे के गाड़ों को यह शिकायत है कि उन्हें 'ख' श्रेणी से 'ग' श्रेणी में रख दिया गया है, जो कि अनुचित है। ऐसा करने से उन की आय में कमी होती है। उन की यह शिकायत दूर करनी चाहिये। यात्रियों की, विशेषतया तीसरे दर्जे के यात्रियों की देखभाल और सुविधा के लिये गाइड होने चाहियें। ये गाइड विदेशी पर्यटकों को भी सहायता दे सकते हैं। श्रमिकों के क्वार्टरों के सम्बन्ध में मेरी दो सिफारिशें हैं। मैंने कंचनपाड़ा में वे क्वार्टर देखे हैं। मेरे विचार से यह रहने के योग्य नहीं हैं। एक कमरे में सारे परिवार को रहना पड़ता है और उन में हवा के आने जाने का कोई प्रबन्ध नहीं। मैं आशा करती हूँ कि रेलवे मंत्री इस मामले की ओर ध्यान देंगे। रेलवे के क्लर्कों का वेतन ४५ पये से आरम्भ किया जाता है। इन्हें केन्द्रीय सरकार से अन्य क्लर्कों के बराबर वेतन मिलना चाहिये।

श्री नेवटिया (जिला शाहजहांपुर—उत्तर व खेरी-पूर्व) : सभा के प्रांगण में समय-समय पर यह आलोचना होती रही है कि पहली पंच-वर्षीय योजना में दिये गये विकास व्यय का पूरा उपयोग नहीं किया गया। किन्तु यह देख कर संतोष होता है कि जहां तक रेलवे मंत्रालय का सम्बन्ध है न केवल

[श्री नेपटिया]

पूरे निर्धारित व्यय का उपयोग किया गया है, बल्कि कुल निर्धारित व्यय जो कि ४०० करोड़ है —से १८ करोड़ अधिक खर्च हो जायेगा ।

मैं अपने उन मित्रों से कहूंगा जो कि विकास की गति से असंतुष्ट हैं कि वे उस स्थिति पर ध्यान दें जो विभाजन के बाद उत्पन्न हुई थी । हमें जो रेलवे व्यवस्था मिली थी वह बिलकुल टूटी फूटी थी और सामान बदलने के लिये २०० करोड़ रुपये खर्च करने पड़े थे । इस लिये नई लाइनों के लिये अधिक पया खर्च नहीं किया जा सकता था । मुझे विश्वास है कि दूसरी पंच वर्षीय योजना में यह कमी पूरी कर दी जायेगी ।

कर जांच आयोग ने वस्तु भाड़े की दरों सम्बन्धी नीति निर्धारित करने के लिये जो समिति नियुक्त करने की सिफारिश की है, उस के साथ व्यापार और उद्योग का प्रतिनिधित्व करने वाले गैर-सरकारी व्यक्ति भी सम्बद्ध किये जाने चाहिये ।

इस आय-व्ययक में वर्तमान दरों की जो प्रणाली जारी की गई है, उस का जनता और प्रेस ने सामान्यतया स्वागत कि है । कम दूरी की यात्राओं के लिये किराये में वृद्धि की कुछ आलोचना की गई है । इस सम्बन्ध में हमें बढ़ता हुआ विकास व्यय ध्यान में रखना चाहिये । आखिर विकास के लिये भी रेलवे को कुछ अंशदान देना चाहिये । हम सारी राशि के लिये सामान्य आय-व्ययक पर आधारित घाटे की अर्थ-व्यवस्था पर निर्भर नहीं रह सकते । रेलवे को अपने ससाधनों से भी पर्याप्त राशि निकालनी होगी । मेरा अभिप्राय यह नहीं है कि जो लोग अधिक किराया नहीं दे सकते उन पर बोझ डाला जाये । इस सम्बन्ध में

मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि उन लोगों को जो जिले के अन्दर रोजाना १ से ५० मील तक की यात्रा करते हैं, कुछ छूट मिलनी चाहिये ।

मुझे इस बात पर संतोष है कि पेराम्बूर की इंट्रेग्रल कोच फैक्टरी में और वित्तरंजन और टेलको में उत्पादन बढ़ रहा है और डिब्बों आदि के मामले में हम आत्म निर्भरता प्राप्त कर लेंगे ।

मैं आशा करता हूँ कि डिब्बे बनाने वाली गैर सरकारी कम्पनियों की जांच के लिये जो समिति नियुक्त की गई है, वह छोटे पैमाने और दरमियाने उद्योगों की फालतू क्षमता को उपयोग करने के प्रश्न पर विचार करेगी ।

यात्रियों की सुविधाओं के लिये पर्याप्त धन खर्च नहीं किया जा रहा । यह राशि कम से कम ६ करोड़ रुपये होनी चाहिये । मेरा एक सुझाव यह है कि उखाड़ी हुई लाइनों को पुनः खोलने के काम को प्राथमिकता देनी चाहिये ।

खाद्यान्न और उर्वरक के भाड़े में जो रियायत की गई है, उस का स्वागत किया जायेगा । दुर्घटनाओं को रोकने के लिये अन्य देशों की रेलवे व्यवस्थाओं का अध्ययन करना चाहिये ।

मैं उत्तर-पूर्व रेलवे की स्थिति की ओर विशेषरूप से ध्यान दिलाना चाहता हूँ । इस लाइन पर माल के डिब्बों की बहुत कमी रहती है । इस स्थिति को सुधारने की ओर शीघ्र पग उठाने चाहियें ।

श्रीमती तारकेवश्री सिन्हा (पटना-पूर्व) : रेलवों के किरायों में वृद्धि के विरुद्ध जो आलोचनाएँ की गई हैं, उन से पता चलता है कि रेलवे के का करण और वित्त-व्यवस्था

को अच्छी तरह समझा नहीं जाता। इस बात की ओर ध्यान नहीं दिया जाता कि रेलवे मंत्रालय को युद्ध के बाद सामान को बदलने और मरम्मत करने पर और अन्य विस्तार कार्यक्रमों पर बहुत सा रुपया खर्च करना पड़ा है।

रेलवे के व्यय में वृद्धि के बारे में बहुत से तर्क दिये गये हैं। यदि हम अधिक ऊंचा जीवन-स्तर चाहते हैं, तो रेलवे का व्यय बढ़ना भी अनिवार्य है। इन दो मुख्य कारणों से रेलवे मंत्री को वृद्धमान-दरों की प्रणाली पुनः चालू करनी पड़ी है।

इस के विपरीत यह अच्छी बात है कि दूर यात्रा करने वालों को सुविधा दी गई है। सम्मिलित यात्रा के लिये भी रियायत दी गई है। इसी प्रकार खाद्यान्न, उर्वरक इत्यादि के लिये भाड़े की दरें घटाई जा रही हैं; परन्तु इस से १/२ करोड़ रुपये की हानि होगी। अतः वर्ष के आय-व्ययक को संतुलित करने के लिये कुछ किराये और भाड़े बढ़ाना आवश्यक था।

[सरदार हुक्म सिंह पीठासीन हुए]

आशा है कि इस वर्ष ६.६७ करोड़ रुपये की बचत होगी। इस में सन्देह नहीं कि किराये और भाड़े बढ़ाये बिना रेलवे विभाग सामान्य राजस्व में अंशदान नहीं दे सकता, रक्षित निधि की व्यवस्था नहीं कर सकता और प्रथम तथा द्वितीय पंच वर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत विस्तार का काम पूरा नहीं कर सकता।

चाहे लम्बे सफर वाले यात्रियों का ही बोझ कम किया गया है, परन्तु इस से लोगों का संशय बहुत कुछ दूर हो गया है।

रेलवे की आय और व्यय के आंकड़े देख कर यह कहा जा सकता है कि रेलवे मंत्री के सुझावों से ६ ३/४ करोड़ रुपये की

अतिरिक्त आय होगी जिस का आधे से कुछ कम भाग कार्य चलाने पर व्यय होगा और शेष सामान्य व्यय और रक्षित निधि में जायेगा।

यह बड़ी संतोषजनक बात है कि बचाव के साधनों के लिये एक करोड़ रुपया अलग रखा गया है। यह अत्यन्त आवश्यक था क्योंकि इस के अभाव के कारण बहुत सी दुर्घटनायें होती रही हैं धन देने के अतिरिक्त कार्यकुशलता बढ़ाने के लिये समस्त कर्मचारिवृन्द को कार्यकुशल बनाना आवश्यक है।

विपक्ष के माननीय सदस्यों के बर्ताव को देख कर मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ है। गत वर्ष वे कहते थे कि रेलवे की आर्थिक हालत ठीक नहीं है और यात्रियों के लिये काफी सुविधायें नहीं हैं। अब जब कि दोनों बातों में काफी प्रगति हुई है तो वे कहने लगे हैं कि किराये और भाड़े क्यों बढ़ा दिये गये हैं। वे आलोचना तो करते हैं परन्तु कोई रचनात्मक सुझाव नहीं देते। यदि वे भाड़े कम करना चाहते हैं तो वे कोई साधन बतायें जिस से रेलवे की आर्थिक अवस्था सुधर सके। रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड के पथ प्रदर्शन के लिये उन्हें रचनात्मक और ठोस सुझाव उपस्थित करने चाहियें।

माननीय मंत्री ने सभा को विश्वास दिलाया है कि वह एक समिति नियुक्त करेंगे जो पुनरीक्षित किरायों के कार्य को देखेगी और नये किरायों और भाड़ों के आधारों की जांच करेगी। मुझे विश्वास है कि यह समिति वैज्ञानिक ढंग से कार्य करेगी। माननीय मंत्री ने बड़े साहस और आत्म-विश्वास के साथ कहा कि रेलें देश के परिवहन में पीछे नहीं रहेंगी, उनका यह आत्म-विश्वास सराहना के योग्य है।

रेल मार्गों पर सामान इकट्ठा होने और भीड़ होने की समस्या भी बड़ी जटिल है। दिन प्रति दिन इस की शिकायतें मिलती

[श्रीमती तारकेश्वरी सिंह:]

रहती हैं। रेलें इस उद्देश्य से बनाई गई थीं कि वे यात्रियों और सामान को सक्षमता से ले जा सके इसलिये नहीं कि बाद में इन का विस्तार किया जायेगा। यही कारण है कि रेलवे विभाग अपना साधारण लक्ष्य भी पूरा नहीं कर सका क्योंकि सामान सन्तोषजनक तरीके से नहीं पहुंचता था। अतः साधारण विस्तार भी न हो सकता था। इस से यह समस्या बनी रही। परन्तु फिर भी दो तीन वर्ष में जो कार्य किया गया है वह सराहनीय है।

छोटी रेलों सम्बन्धी समस्या के बारे में मैं रेलवे मंत्रालय से सहमत नहीं हूँ। समय समय पर माननीय सदस्यों ने यह राय व्यक्त की है कि छोटी रेलों को मंत्रालय अपने अधीन कर ले। मंत्रालय यह दलील देता है कि उन की आर्थिक अवस्था ठीक नहीं है। परन्तु रेलों पर समस्त जनता का सामान अधिकार है और उन्हें रेल की सुविधायें आवश्यक मिलनी चाहियें। इन रेलों में बड़ी गड़बड़ चल रही है और यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है अतः मेरी राय है कि रेलवे बोर्ड तुरन्त इसे अपने हाथ में ले ले।

श्री गणपति राम (जिला जौनपुर—पूर्व—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : सभापति जी, मैं आपकी दिक्कत को समझता हूँ। सदन के प्रामिनेंट सदस्यों और खास कर महिला सदस्याओं की धोंस सहनी पड़ती है और उन को समय देना पड़ता है। आप उन को समय दें लेकिन साथ ही मैं समझता हूँ कि आपकी कृपा दृष्टि हमारे जैसे बैंक बैंचर्स की तरफ है और होनी भी चाहिये और मैं एक हरिजन होने के नाते हरिजन जनता की तरफ से और खास तौर से जिस निर्वाचन क्षेत्र से मैं यहां पर आया हूँ वहां की जनता की तरफ से मैं अपने रेलवे मंत्री की सेवा

में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ और, प्रार्थना करता हूँ कि मुझे इस के लिये आप थोड़ा समय दें।

श्री यू० एम० त्रिवेदी (चित्तौड़) : मेरा वादों में अधिक विश्वास नहीं है, मैं तो देश के अधिकाधिक लोगों की भलाई चाहता हूँ। इसीलिये मेरी राय थी कि रेलों को मानववादी संस्था न समझते हुए राज्य का एक महान औद्योगिक उपक्रम समझा जाये। हमें बहुत सी बातों की ओर ध्यान देना चाहिये।

रेलों के चिकित्सा विभाग के लिये आय-व्ययक में काफी व्यय की व्यवस्था की गई है। इस विभाग में बहुत ज्यादा भ्रष्टाचार है। इस का कारण यह है कि रेलवे विभाग के कर्मचारियों को ठीक ढंग से छुट्टी नहीं दी जाती जिस के लिये वे झूठे प्रमाणपत्र प्राप्त करते हैं और तब वे छुट्टी ले सकते हैं।

समय समय पर कर्मचारियों के स्वास्थ्य विशेषकर आंखों का परीक्षण किया जाता है। उस समय कर्मचारियों को स्वस्थ होने का प्रमाणपत्र देते समय उन से घूस ली जाती है। इस की ओर मैं माननीय मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। दूसरे यह कि रेलवे स्टेशनों के निकट रहने वाले दूसरे लोगों को भी इस चिकित्सा विभाग का लाभ उठाने देना चाहिये।

अधिनिर्णता पंचाट के अनुसार छोटे स्टेशनों पर स्टेशन मास्टर को अवकाश देने के लिये एक व्यक्ति भेजा जाता है जो, टिकटें बेच कर रुपया अपनी जेब में डाल कर चल देता है और वह हानि स्थायी कर्मचारियों को पूरी करनी पड़ती है। इस से तो वे स्वयं काम करना ज्यादा अच्छा समझते हैं परन्तु उन की मांग है कि इस

अधिक काम के लिये उन्हें वेतन मिलना चाहिये। छोटे स्टेशनों की यह शिकायत दूर की जानी चाहिये।

रेलवे प्रणाली को जो लोग वास्तव में चलाते हैं उन की ओर हम ने बहुत कम ध्यान दिया है अर्थात् छोटे स्टेशनों के स्टेशन मास्टर और सहायक स्टेशन मास्टर जो सारा काम स्वयं करते हैं। उन्हें बहुत कम वेतन दिया जाता है जब कि उन के अधीन नाम मात्र काम करने वालों को उन से अधिक वेतन मिलता है। इस हालत में सुधार किया जाना चाहिये।

चित्तरंजन वर्क्स की हम बड़ी प्रशंसा करते रहे हैं परन्तु मैं आप को याद दिलाना चाहता हूँ कि १९१७, १९१८ और १९१९ में अजमेर वर्कशॉप में प्रत्येक वर्ष ४५ पी क्लास इंजन बना करते थे। अब वहाँ कोई कार्गो नहीं हो रहा है। और अब यह हालत हो गई है कि छोटी लाइन के इंजन विदेशों से मंगवाने पड़ते हैं। इस की ओर ध्यान देना चाहिये।

गाड़ियों की गति भी कम हो गई है? ११.९ मील से घट कर ८.९ मील गति हो जाने को प्रगति नहीं कहा जा सकता। इस का कारण यह है कि नियंत्रक गाड़ियों पर ठीक नियंत्रण नहीं करता बल्कि अपनी नासमझी के कारण व्यर्थ अड़चनें डालता है। कई बार माल गाड़ियों के कारण मुसाफिर गाड़ियों को रोक रखा जाता है। इस प्रकार बड़ी कठिनाई पैदा हो जाती है।

करोड़ों रुपया खर्च किया जा रहा है परन्तु मैं निवेदन करता हूँ कि गाड़ियों के ठीक प्रकार चलने की ओर अधिक ध्यान देना अत्यन्त आवश्यक है। सब विभागों पर स्वचालित निर्वात ब्रेक की नालियां लगाई जानी चाहियें।

उदयपुर से बड़ी सदरी तक रेलवे लाइन को नीमच स्थान से मिला देना चाहिये जो केवल ११ मील दूर है।

भूतपूर्व श्रम मंत्री श्री वी० वी० गिरि का भाषण सुन कर मुझे बहुत दुःख हुआ। उन्होंने रेल कर्मचारियों की स्वामिभक्ति के बारे में बहुत कुछ कहा। अंग्रेजी राज्य के दिन बीत चुके हैं अब उन की भक्ति देश के प्रति होनी चाहिये, न कि सत्तारूढ़ दल के लोगों के प्रति। मेरे विचार में वे काफी स्वामिभक्त हैं।

श्री आर० के० चौधरी : गत वर्ष से मैं रेल में यात्रा करता आया हूँ और इस समय मैं रेलों में जो प्रगति हुई है वह प्रशंसनीय है। और यह सब माननीय मंत्री, उपमंत्री और उन के सभासचिव के परिश्रम के कारण हुआ है।

फिर भी मैं कुछ बातों के बारे में कहना चाहता हूँ, कई वर्ष पहले जब हम बैलगाड़ियों में सफर किया करते थे तब हम किसी स्थान पर रुककर ठीक प्रकार भोजन कर सकते थे किन्तु अब इस के बिना कोई चारा नहीं कि रेल गाड़ी में अथवा स्टेशनों पर खाने का प्रबन्ध किया जाये।

माननीय मंत्री के भाषण से पता चलता है कि सरकार खाने पीने के लिये विभागीय प्रबन्ध करने का प्रयोग करना चाहती है। परन्तु मेरे विचार में ऐसा करना ठीक न होगा। इस से सरकार को हानि होगी और यात्रियों को भी बड़ी असुविधा होगी। इसलिये वर्तमान तरीके को ही चालू रखना चाहिये।

सुना है कि वर्तमान बड़े ठेकेदारों को भी निकाल दिया जायगा। न जाने यह छोटे ठेकेदारों को स्थान देने के लिये किया जा रहा है या कि विभागीय प्रबन्ध को। यदि उन्हें

[श्री आर के चौधरी]

निकालना ही हो तो ऐसा शनैः शनैः करना चाहिये ।

अब मैं श्रेणियों के पुनर्वर्गीकरण के बारे में कहता हूँ । अब हमें द्वितीय श्रेणी का पास मिलता है इस के पश्चात् हमें उस द्वितीय श्रेणी में सफर करना पड़ेगा जो वास्तव में तृतीय श्रेणी है । मेरा अनुभव है कि अधिकतर हमें सोने के लिये ऊपर का स्थान दिया जाता है और अकसर मुझे लोगों की मित्रता समाजत कर के नीचे का स्थान लेना पड़ता है । महिलाओं के डिब्बों में बड़ी कठिनाई होती है क्योंकि वहाँ सीढ़ियां न होने से महिलाओं को ऊपर के स्थान पर चढ़ने में बड़ी कठिनाई होती है । मेरा विचार है कि उन डिब्बों में केवल नीचे ही सोने की सीटें होनी चाहियें ।

अब मैं अपने राज्य के बारे में एक सुझाव देता हूँ । अब जब कि भारत और पाकिस्तान में इतनी मित्रता हो रही है हमें रानाघाट और आसाम के बीच की लाइन फिर से चला देनी चाहिये जो पर्वतीपुर हो कर जाती है । पाकिस्तान सरकार के मंत्री डा० खां साहिब ने भी इस बारे में सुझाव दिया था । ऐसा करने से कलकत्ता से पंडू तक का सफर १५ घंटे में हो सकेगा जो पहले ४२ घंटे में होता है । यह प्रबन्ध बड़ी सरलता से हो सकता है ।

आसाम की गाड़ी में एक और कठिनाई यह है कि लखनऊ से पंडू तक जाने के लिये बड़ा मैला कुचैला पानी मिलता है और कई बार वह भी नहीं मिलता । तेजपुर से पंडू तक ६० मील का सफर १४ घंटों में पूरा होता है । आसाम सरकार राष्ट्रपति को क हाथी भेंट करना चाहती थी जो निश्चित तिथि से १६ दिन पश्चात् पहुंचा । इसीप्रकार एक साइकिल के गौहाटी से दिल्ली पहुंचाने

में ४० दिन लगे । मैं ने शिकायत नहीं की क्योंकि यह रेलवे लाइन हमारी प्रार्थना पर बनाई गई थी । पाकिस्तान के बाहर से जाने वाली इस लाइन पर बहुत खर्च किया गया है परन्तु फिर भी प्राकृतिक शक्तियों के कारण वर्ष में चार मास आसाम बाह्य संसार से अलग थलग रहता है ।

रेलवे सेवा में आसाम के लोगों को नियुक्त नहीं किया गया है । कोई भी आसामी पदाधिकारी नियुक्त नहीं किया गया है । क्या वे लोग इस के योग्य नहीं हैं ? उन्हें रेलवे में नौकरियां क्यों नहीं दी जातीं ।

श्री टी० के० चौधरी (बहरमपुर) : यात्रियों की सुविधाओं के लिये माननीय मंत्री और उन के सभासचिव ने स्वयं जुट कर जो कार्य किया है वह प्रशंसनीय है ।

यह चौथा रेलवे आय-व्ययक है परन्तु यह उस नीति पर ही आधारित है जो गत चार वर्ष से चली आ रही है और जिस के निर्माता, स्वर्गीय श्री आर्यंगार थे । दूसरे मंत्रालय का कार्य सौंपने से पहले उन्हें खंडों के पुनर्वर्गीकरण की नीति बनाने को कहा गया था । यह श्री शास्त्री ने हमें बताया है । मैं विनयपूर्वक श्री शास्त्री को यह याद दिलाना चाहता हूँ कि बहुत से बने बनाये काम बिगाड़ दिये गये हैं । इस का कारण विरोधी दल के सदस्यों की इच्छा नहीं बल्कि कुछ अनिवार्य तथ्य हैं ।

रेलवे मंत्री होने के नाते श्री शास्त्री द्वारा दिये गये प्रथम भाषण में इस बात पर विशेष जोर दिया गया था कि सरकार सब से अधिक कार्यकुशलता बढ़ाने और आर्थिक अवस्था का सुधार करने की ओर ध्यान देगी । पुनर्वर्गीकरण द्वारा की गई पुनर्व्यवस्था और कार्यकुशलता के बारे में काफी कुछ कहा गया है । परन्तु योजना

के प्रगति प्रतिवेदन में भी यह स्वीकार किया गया है कि योजनाकाल के पश्चात् भी हमें पुराने इंजनों, माल के डिब्बों और दूसरे डिब्बों से काम चलाना पड़ेगा और हम पहाड़ियों को बदल नहीं सकेंगे। इसलिये यह जरूरी है कि रेलवे के सब स्थायी और अस्थायी संसाधनों का उपयुक्त प्रयोग किया जाये। इस बारे में मैं यह पूछना चाहता हूँ कि वर्तमान छः खंड स्थायी हैं या कि सरकार द्वारा एकत्रित किये गये आंकड़ों के आधार पर पुनर्वर्गीकरण के समस्त प्रश्न पर फिर से विचार किया जायेगा।

पिछली बार उन्होंने बताया था कि उन्होंने एक कार्यकुशलता विभाग खोला है। उस का निर्देशक एक अनुभवी व्यक्ति नियुक्त किया गया था परन्तु एक असन्तोषजनक प्रतिवेदन देने से अब उस की तरक्की कर के उसे कहीं और भेज दिया गया है।

श्री लाल बहादुर शास्त्री : यह गलत बात है।

श्री टी० के० चौधरी : क्या यह ठीक नहीं है कि उक्त निर्देशक इस परिणाम पर पहुंचे कि रेलवे विभाग में १९४८ से जो प्रगति हो रही थी उसे १९५१ में पुनर्वर्गीकरण होने पर बड़ी हानि पहुंची और रेलवे विभाग अभी तक अपनी पहली हालत पर नहीं आ सका है।

क्या वह इस परिणाम पर नहीं पहुंचे कि १९४९ से १९५१ तक रेलवे विभाग के कार्य सम्बन्धी अनुपात में ६.९ प्रतिशत वार्षिक प्रगति होती रही परन्तु १९५२ में इस में एकाएक कमी आ गई। यदि मेरी जानकारी ठीक है तो यह कार्यकुशलता केवल एक ही खंड में नहीं बल्कि छः खंडों में ही कम हुई है।

उन्होंने बड़े अस्पष्ट रूप से काम के बढ़ने की ओर भी संकेत किया है। मैं समझता हूँ कि उन का अभिप्राय था कि अर्थ-व्यवस्था के विकास के कारण काम बढ़ रहा है। यह भी बताया गया था कि कुछ बचत की गई है और सामान्य प्रबन्धकों की संख्या आठ से छः कर दी गई है परन्तु इन छः खंडों के लिये छः वरिष्ठ उप महाप्रबन्धक रखे गये हैं। इस प्रकार ७,००० रुपये की बचत कर के १८,००० रुपये वरिष्ठ उप महाप्रबन्धकों को दिये जाने लगे हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या पुनर्वर्गीकरण के कारण निम्न संवर्गों में भी कोई बचत हुई है। इस बारे में माननीय मंत्री ने कोई आंकड़े नहीं बताये हैं। कार्यकुशलता विभाग के निर्देशक ने एक प्रतिवेदन तैयार किया था जिसे गुप्त रखा गया है। सम्भावता वर्तमान रेलवे प्रशासन ने उसे पसंद नहीं किया। रेल दुर्घटनायें जांच समिति के बारे में भी बहुत कुछ कहा गया है। बात वास्तव में यह है कि रेलवे मंत्री ने अपने प्रण के अनुसार एक दुर्घटना-जांच-समिति बनाई थी जिस में श्री शाहनवाज़ के अतिरिक्त दो अन्य शिल्पिक भी थे। मैं ने इस समिति के प्रतिवेदन को पढ़ा है। मुझे तो यूँ प्रतीत होता है कि इस समिति ने सभी मामलों पर लीपा पोती करने का प्रयत्न किया है। ऐसा प्रतीत होता है कि यह समिति इस लिये नियुक्त की गयी है कि रेलवे प्रशासन और विशेषकर रेलवे बोर्ड के प्रधान को यह कहने का अवसर मिल सके कि रेलवे विभाग में सारा काम ठीक प्रकार से चल रहा है और दूसरी जांच करने के लिये बाहर के किसी निरीक्षक के आने की कोई आवश्यकता ही नहीं।

मैं रेलवे मंत्री का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने दुर्घटनाओं के निवारण-कार्यों के लिये एक करोड़ रुपये रखे हैं, परन्तु

[श्री टी० क० चौधरी]

इस प्रतिवेदन से तो यह प्रतीत होता है कि एक करोड़ रुपये उपबंधित करने की कोई आवश्यकता ही नहीं। उस में तो लिखा है कि रेलवे विभाग में सारा कार्य ठीक प्रकार से चल रहा है और दुर्घटनाओं का कोई डर नहीं। परन्तु यहां और ही बातें कही जा रही हैं। तो इस का अर्थ यह है कि प्रतिवेदन में सभी बातें गलत लिखी हुई हैं। हम यह चाहते हैं कि उस प्रतिवेदन की प्रतिलिपियां हमें भी दी जायें ताकि हम उन का अच्छी तरह से अध्ययन कर सकें।

श्री रघुवीर सहाय (जिला एटा—उत्तर पूर्व व जिला बदायूं—पूर्व) : रेलवे बजट पर बोलते हुए दिमाग में कई तरह के ख्यालात आते हैं। सब से पहले तो यह ख्याल आता है कि पिछले सालों के मुकाबले में इस बड़े विभाग ने जिस में तकरीबन १० लाख मुलाजिम काम करते हैं और १३५ करोड़ रुपया मुलाजिमों को तनखाह के रूप में दिया जाता है इतने दिनों में इन्होंने काम में कितनी तरक्की की है, लोगों की शिकायतें जो थीं, उन को किस हद तक दूर किया है। इन सब बातों को देख कर यह कहना पड़ता है कि ये सब मुवारिकबाद के मुस्तहिक हैं, बधाई के मुस्तहिक हैं। मैं उन तमाम बातों का व्यौरा जो कि पिछले कुछ दिनों में रेलवे विभाग द्वारा की गई है और जो कि तारीफ के काबिल हैं यहां पर रखना नहीं चाहता क्योंकि वे सब को रोशन हैं। मैं सिर्फ वही बातें जिन की तरफ कि मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं और कुछ सुझाव और तजवीजें रखना चाहता हूं, यहां पर कहूंगा।

मसलन माननीय मंत्री जी ने अपनी बजट स्पीच में रेल के किरायों में इजाफे की बात कही है और उन्होंने यह भी कहा है कि हम अब पहली अप्रैल से टैलिस्कोपिक रेट्स

जारी करेंगे। हमारे मुल्क में पहले टैलिस्कोपिक रेट्स थे और दूसरे मुल्कों में भी टैलिस्कोपिक रेट्स चल रहे हैं और टैलिस्कोपिक रेट्स को फिर से जारी करना अच्छी बात है क्योंकि लम्बा सफर करने वालों को जो किराया देना पड़ता है उस में कमी होगी। लेकिन स सोशलिस्टिक पेटर्न के जमाने में तीसरे दर्जे के थोड़ा फासला सफर करने वालों पर चौथाई पाई का भी इजाफा कुछ मुनासिब नहीं मालूम पड़ता। मैं आनरेबल मिनिस्टर साहब से दरखास्त करूंगा कि वे बराए मेहरबानी सपर तबारा गौर करें और अगर मुम्किन हो तो यह चौथाई पाई का जाफा जो एक मील से डेढ़ सौ मील तक आप ने तजवीज किया है यह अगर दूर हो सके तो अच्छा है।

दूसरी चीज जिस की तरफ मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं वह यह है कि आप ने अपनी स्पीच में यह फरमाया कि हम पहली अप्रैल से फिर फर्स्ट क्लास, सैकिड क्लास और थर्ड क्लास करने वाले हैं और इंटर क्लास को खैरबाद कहने वाले हैं। आप ने अपनी तकरीर में कोई भी वजह इस तब्दीली के बारे में नहीं बतलाई। मुस्तलिफ ख्यालात हम लोगों के दिमागों में आ रहे हैं कि इस से क्या कोई बेहतरी होगी या बदतरी। पिछला तजुर्बा हमारे सामने है जब एक दफा पहले भी इंटर क्लास खत्म किया गया था लेकिन थोड़े दिनों के बाद ही फिर वापिस बुला लिया गया था। कई सालों से आप पार्लियामेंट और मुल्क के अन्दर यह ख्याल पैदा कर रहे हैं कि हम फर्स्ट क्लास को इमेशा के लिये दूर करना चाहते हैं। लेकिन अब आप फस्ट क्लास को फिर से लाना चाहते हैं। हमारे दिमाग में स बात को समझने में दिक्कत पैदा होती है कि आप ने जो पहिले बात कही थी और अब जो कह

रहे हैं इन दोनों में कौन सी ठीक है। आप ने एक समरी हम लोगों को दी। उस समरी में सफह २ पर आप कहते हैं :

“प्रथम श्रेणी के डिब्बे निरन्तर कम किये जा रहे हैं और १ अप्रैल, १९५५ तक बिलकुल हटा दिय जायेंगे।”

अपनी तक्रोर में सफह ६ पर किरा ों की तब्दीली के बारे में आंकड़े देने के बाद आप बतलाते हैं :

“ये परिवर्तन पहली अप्रैल, १९५५ से किये जायेंगे। माननीय सदस्यों को पहले से ही पता है कि उक्त तिथि से वर्तमान दूसरी तथा इंटर श्रेणी के डिब्बे क्रमशः प्रथम तथा दूसरी श्रेणी के डिब्बे कहलाने लगेंगे।”

अब मामूली सी समझ वाले आदमी के लिये यह दोनों चीजें समझना बड़ा मुश्किल मालूम पड़ता है। इस में कोई शक नहीं कि रेलवे बोर्ड ने इस बारे में आप को सलाह दी होगी और ऐसा करते वक्त उन के दिमाग में कोई बात होगी लेकिन मामूली समझ के लोगों के लिये उस चीज को समझना बड़ा मुश्किल है। क्लासिफिकेशन को तब्दील करना, हो सकता है बहुत जरूरी हो लेकिन मैं आप के सामने बड़े अदब से सुझाव पेश करना चाहता हूं कि इस मामले में जल्दी न कीजिये। जैसे कि कैटरिंग के बारे में बहुत सी शिकायतें पब्लिक ने आप से कीं, मेम्बरों ने भी कीं और अखबारों में भी हुई तो आप ने एक कमेटी, अलगेशन कमेटी, इस मामले पर जांच पड़ताल करने के लिये बिठाई। उस कमेटी ने तमाम पहलुओं पर विचार करके अपनी रिपोर्ट दी। मैं समझता हूं कि जिन हमारे मेम्बरों साहिबान ने उस रिपोर्ट को पढ़ा होगा वे सन्तुष्ट हुए होंगे

कि इस सवाल पर काफी गौर किया गया है और अच्छे सुझाव पेश किये हैं। मैं आप के सामने यह सुझाव रखना चाहता हूं कि क्लासिफिकेशन के बारे में भी अगर आप समझते हैं कि यह क्लासिफिकेशन तब्दील किये जायें तो एक छोटी सी कमेटी इस के बारे में आप बना लें और उस को इस मामले पर तकरीबन से सोचने का मौका दें। इतनी तेजी के साथ और इतनी जल्दी मौजूदा क्लासिफिकेशन को तब्दील करना कुछ मुनासिब नहीं मालूम पड़ता।

कैटरिंग के बारे में जैसे मैं ने अभी अर्ज किया कि आप न कमिटि बनाई और उस कमिटि ने तजवीजें पेश कीं। मैं चाहता हूं कि उन तजवीजों के ऊपर जल्दी से जल्दी अमल किया जाये। पार्लियामेंट के मैम्बरों का और दूसरे लोगों का यह तजुर्बा है कि कैटरिंग का इंतजाम, खाने पीने की चीजों का इंतजाम रेलवे स्टेशनों पर बहुत खराब हो रहा है। जो पहले कैटरिंग करते थे जैसे स्पेनज और क्लिनर और जिस तरीके से वे सामान दिया करते थे उन को आज भी हमें याद आती है। आज जिस तरीके से इंडियन कैटरिंग चल रहा है इस को देख कर अफसोस होता है। कैटरिंग के पेशे के हम खिलाफ नहीं हैं। पर जिस तरह पर वे ज्यादा नफे का ख्याल कर के घटिया किस्म का सामान देते हैं उस के हम जरूर खिलाफ हैं। हम चाहते हैं कि उन का व्यापार रहे, लेकिन इस के साथ ही साथ हम यह भी चाहते हैं कि रेलवे में जो मुसाफिर सफर करते हैं वे खराब खाना खा कर जल्दी मर भी न जायें। इसलिये यह ज्यादा मुनासिब है जैसे कि अलगेशन कमिटि ने सिफारिश की है कि जहां पर डिपार्टमेंटल कैटरिंग नहीं है वहां पर डिपार्टमेंटल कैटरिंग जारी किया जाय और इस तरीके से उन लोगों को इस बात का मौका दिया जाय कि

[श्री रघुवीर सहाय]

डिपार्टमेंटल कैटरिंग के मुकाबले में वे भी अपने खाने की चीजों में सुधार करें।

रेलवे बोर्ड के कुछ मेम्बर रूस और योरोप के दूसरे मुल्कों में गये। उन्होंने अपने तजुर्वे के बिना पर एक रिपोर्ट रेलवे मिनिस्ट्री को दी। हमें अफसोस है कि वह रिपोर्ट पार्लियामेंट के मेम्बरों को नहीं दी गई। लेकिन लायब्रेरी में वह रिपोर्ट मौजूद है और मुझे उस के कुछ चैप्टर पढ़ने का मौका हासिल हुआ है। मुझे यह पढ़ कर खुशी हुई कि रूस की रेलें कई मामलों में हम से आगे हैं और मैं रेलवे मिनिस्टर से दरखास्त करता हूँ कि कई एक उन की बातों को हमें अपने यहां जल्दी से जल्दी लाना चाहिये और उन पर अमल करना चाहिये। मसलन उस रिपोर्ट को पढ़ने से यह मालूम हुआ कि वहां पर स्टेशनों को और कौचिज को बड़ा साफ रखा जाता है और स्टेशन देखने में बड़े खुशनुमा मालम पड़ते हैं। यहां पर सैकिंड क्लास के पैसेन्जर जहां चाहें गंदगी डाल देते हैं, जहां पर चाहें नारंगी के छिलके फेंक देते हैं और जहां चाहें थूक देते हैं। इन्टर क्लास में भी ऐसा ही होता है। थर्ड क्लास का कहना ही क्या है। उन लोगों में ऐसथेटिक सेंस पैदा करना और स्टेशनों आदि को साफ रखने की भावना पैदा करना भी बहुत जरूरी है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर साहब को इस और ध्यान देना चाहिये। मैं यह इसलिये कह रहा हूँ कि होली आने वाली है और हमारे यहां एक रिवाज हो गया है कि स्टेशनों पर मिट्टी, कूड़ा, गौबर वगैरह चलती हुई रेलों पर फेंका जाता है . . .

श्री एल० बी० शास्त्री : यह जो मिट्टी, कीचड़ वगैरह चलती गाड़ी पर फेंका जाता है हम इसे कैसे रोक सकते हैं ? यह तो पब्लिक हैबिट को बदलने की बात है।

श्री रघुवीर सहाय : यह अच्छा है कि रेलवे मिनिस्टर महोदय ने अपनी दिक्कत बताई कि हम कैसे रोकें। एक चीज तो यह है कि इस में हर कौच के साथ, हर ट्रेन के साथ एक कंडक्टर इस लिये चलता है कि वह तमाम कौचिज की सफाई मुखत-लिफ स्टेशनों पर कराता रहे। अगर आप इस किस्म की स्कीम यहां पर भी जारी कर दें तो जहां एक स्टेशन पर गंदगी फेंकी जाती है वह दूसरे स्टेशन पर साफ हो सकती है। दूसरे हमारी जो प्रादेशिक सरकारें हैं उन से भी यह कहना चाहिये कि वे इस किस्म के हुलियानिज्म गुंडाइज्म को रोकें।

४ प० म०

एक चीज और जो रूस के बारे में मैं ने पढ़ी वह यह है कि वहां पर ओवरकाउडिंग बहुत नहीं दिखायी पड़ता। इस में कोई शक नहीं कि पिछले दिनों में ओवरकाउडिंग का मामला बहुत कुछ हल हो गया है। बड़ी लाइनों पर हम देखते हैं कि ओवरकाउडिंग बहुत कम है लेकिन छोटी लाइनों पर बहुत ज्यादा है, और यहां तक कि रेल के डब्बों की छतों पर चढ़ कर आदमी जाते हैं। मुझे बड़ी खुशी हुई यह पढ़ कर कि रूस में भी रेलों की छतों पर आदमी चढ़ते हैं, लेकिन इसलिये नहीं कि अन्दर जगह कम होती है। बल्कि इसलिये कि वहां पर वह लोग अपने को धूप देना चाहते हैं गालिबन डब्बों में सरदी ज्यादा होती है, इसलिये वह धूप में बैठने के लिये छतों पर चढ़ जाते हैं, लेकिन ज्यों ही मुहकमे वाले उन से नीचे आने को कहते हैं वे नीचे आ जाते हैं। आप के यहां इस किस्म का कोई इतिजाम नहीं कि जो छत पर चढ़ने वाले हैं उन से कहा जाये कि नीचे उतर आओ। आप टिकटलेस ट्रेवलिंग का इतिजाम करते हैं और जो टिकटलेस ट्रेवल करते हैं उन को गाड़ी रुका कर

पकड़ा जाता है और उन पर जुर्माना किया जाता है। इस तरह से आप ने टिकटलेस ट्रेवलिंग को कोबू में करने की कोशिश की है। लेकिन जो लोग रेलों के डब्बों की छतों पर चढ़ कर जाते हैं उन को क्यों नहीं रोका जाता और उन पर क्यों जुर्माना नहीं किया जाता और उन को सजा क्यों नहीं दी जाती। अगर यह किया जाय तो मैं समझता हूँ कि छतों पर चलना और अपनी जान को खतरे में डालना रोका जा सकता है।

सभापती महोदय : फिर उन को कहाँ लाया जाये ? वह धूप के लिये तो ऊपर नहीं जाते हैं। नीचे जगह नहीं होती तो ऊपर जाते हैं।

श्री रघुवीर सहाय : यह तो बिल्कुल ठीक है। रूस में गाड़ियाँ काफी हैं। यहाँ गाड़ियाँ काफी नहीं हैं लेकिन फिर भी कम से कम छतों पर न चढ़ने दिया जाये। इस का मतलब यह होगा कि डिपार्टमेंट इजाजत दे रहा है कि अगर जगह न हो तो छतों पर चढ़ो। और मैं समझता हूँ कि इस किस्म की इजाजत देना बहुत खतरनाक है।

एक बात की तरफ मैं और ध्यान दिलाना चाहता हूँ। कुण्डलियों का प्राबलम भी कोई मामूली प्राबलम नहीं है। यह एक क्लास ही अलहिदा है। उन के मिजाज ही दूसरे हैं। यह औरतों को और अनपढ़ लोगों को ज्यादा परेशान करते हैं। आप ने रेट मुकर्रर कर दिया है कि फी कुली एक मन के बोझ के लिये तीन आना दिया जाये। अब इन्होंने अगर सामान को लिया और प्लेटफार्म पर रख दिया तो यह समझते हैं कि तीन आने हो गये। गाड़ी अगर १५ मिनट बाद आयी और उस में फिर सामान रख दिया तो ६ आने हो गये और अगर कहीं तब्दीली

करनी हुई तो ६ आने हो गये। इस तरह वह परेशान करते हैं। मैं समझता हूँ कि इस के बारे में भी आप को ध्यान देना चाहिये। बहुत सी महिलायें अकेली सफर करती हैं। बड़े बड़े स्टेशनों पर कुली उन से भिड़ जाते हैं यह बड़ा नागवार मामूल होता है। कोई ऐसा इंतजाम होना चाहिये कि ये कुली जो बेलगाम हो जाते हैं, ये काबू में रहें।

हम अपने यहां देखते हैं कि बड़े से बड़े स्टेशनों पर अगर थोड़े से आदमी कम्पार्टमेंट में घुस जाते हैं तो वे बाहर वालों को अन्दर नहीं आने देते और रोकते हैं। मालूम नहीं होने पाता कि अन्दर कितनी जगह है और कितने आदमी बैठे हैं। अगर अन्दर कोई लहीम-शहीम आदमी हुए तो तो मेरे जैसे आदमी तो उन के घूसे के डर से अन्दर नहीं घुस सकेंगे। रूस के बारे में मैं ने पढ़ा है कि वहाँ पर असिस्टेंट स्टेशन मास्टर, जो कि स्टेशन मास्टर के बाद दूसरे स्टेज का जिम्मेदार अफसर होता है, इसलिये मुकर्रर किया जाता है कि वह स्टेशन से गाड़ी चलने के पहले यह देखे कि मुसाफिरों को जगह मिली है या नहीं। इस तरह का हम को भी कोई इंतजाम करना चाहिये। हमारे रेलवे स्टेशन्स पर मुसाफिरों को रेल के डब्बों से उतरने चढ़ने में सहूलियत हो इस को कोई नहीं देखता। मैं मिनिस्टर साहब का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूँ।

मुझे यही सुझाव पेश करने हैं। बाकी जो उन्होंने तारीफ के काम किये हैं उन के लिये मैं विभाग की प्रशंसा करता हूँ और उव को बधाई देता हूँ।

श्री तुलसीदास (मेहसानापश्चिम) : माननीय रेलवे मंत्री के भाषण को पढ़ कर मुझे अत्यन्त ही हर्ष हुआ है क्योंकि यह

[श्री तुलसीदास]

एक रुचिकर और जानकारी पूर्ण भाषण था। इस भाषण की सभी बातों को मैंने अच्छी प्रकार से अध्ययन किया है। इस भाषण में रेलवे पर आने वाले खर्चों, सुधार करने के मार्ग में आने वाली कठिनाइयों, किरायों और भाड़ों के सम्बन्ध में थोड़े से परिवर्तनों और रेलवे की विभिन्न कमियों को दूर करने के विषय में कहा गया है।

आप जानते हैं कि मैं भी रेलवे अभिसमय समिति का एक सदस्य था। रेलवे अभिसमय समिति ने रेलवे की आवश्यकताओं और मांगों के प्रति बड़ी सहानुभूति दिखायी थी। और उस ने कई ऐसी सिफारिशों की थीं जिन से कि सामान्य आय-व्ययक से रेलवे विभाग अधिक से अधिक लाभ उठा सके। इस का कारण यह था कि हमें ऐसा बताया गया था कि रेलों के किरायों और भाड़ों में वृद्धि नहीं की जायेगी। इसी लिये हम ने रेलवे के प्रति सहानुभूति दिखाई थी। परन्तु अब तो आय-व्ययक से स्पष्ट प्रतीत होता है कि रेलों की आय बहुत अधिक है और व्यय बहुत कम है।

पुनरीक्षित आय-व्ययक बताता है कि ५.५ करोड़ रुपये की तुलना में अब ६.५ करोड़ रुपये अतिरिक्त बचे हैं। खर्चों में ८ करोड़ की वृद्धि हो गई है। १९५५-५६ के आय-व्ययक प्राक्कलन में लगभग ७ करोड़ की अतिरिक्त राशि है।

पिछले कुछेक वर्षों में रेलवे का कार्यवहन व्यय अनुपात धीरे धीरे बढ़ गया है। प्राप्त प्रतिवेदन से प्रतीत होता है कि कुल आय के साथ ही साथ कार्यवहन व्यय भी बहुत बढ़ गया है। और इस का अनुपात जो १९४८-४९ में ७८ प्रतिशत था, वह १९५३-५४ में ८५ प्रतिशत हो गया है। मेरी

समझ में नहीं आता कि ऐसा क्यों हो गया है।

वित्त मंत्री ने भी अपने भाषण में कहा है कि रेलवे के लिये ६६ करोड़ रुपये का उप-बन्ध किया गया है जब कि चालू वर्ष के लिये यह खर्चा ३२½ करोड़ रुपये है।

[श्रीमती सुषमा सैन पीठासीन हुई]

वित्त मंत्री महोदय भी यही समझते हैं कि रेलवे विभाग के पास इतना धन नहीं है जिस से वह अपने खर्चें पूरे कर सके और पंच वर्षीय योजना के अधीन विकास कार्य कर सके।

आय के निरन्तर बढ़ते जाने के उपरांत भी इस बार फिर से किराये और भाड़े बढ़ाये जा रहे हैं। किरायों की प्रस्थापित वर्तमान दरों से बेचारे तीसरी श्रेणी के यात्रियों को ही अधिक हानि उठानी पड़ेगी। क्योंकि तीसरी श्रेणी के डिब्बों में यात्रा करने वाले व्यक्तियों की संख्या लगभग ७३.३ प्रतिशत होती है। इस प्रकार से तो इन निर्धन लोगों के प्रति बड़ा ही अन्याय करना होगा। तीसरी श्रेणी के लोग लगभग ३० या ३५ मील तक ही यात्रा करते हैं, और यदि यह किराये बढ़ा दिये गए तो इन के प्रति बड़ा ही अत्याचर होगा।

माल गाड़ियों के सम्बन्ध में भी यही बात है। माल गाड़ियों पर भेजा हुआ सामान भी कोई बहुत दूर नहीं जाता, अतः भाड़ों के बढ़ने से इन पर भी प्रभाव पड़ेगा। उदाहरणस्वरूप कच्चे माल को ही लिजिये। भाड़े बढ़ जाने से यह अधिक धन या तो उद्योगों को देना पड़ेगा और या कृषकों को। अतः इस प्रकार से यह हानि निर्धन अथवा मध्यम श्रेणी के व्यक्तियों को सहन करनी होगी। यह अन्याय होगा।

और फिर तीसरी श्रेणी के डिब्बों में अभी भी इतनी भीड़भाड़ है कि यात्रियों को अन्दर स्थान नहीं मिलता और उन्हें खिड़की के साथ लटक कर यात्रा करनी पड़ती है ।

किरायों के विषय में, माननीय मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि वे एक समिति नियुक्त करना चाहते हैं । परन्तु न जाने यह समिति कब नियुक्त होगी । तो मैं उन से प्रार्थना करूंगा कि वे शीघ्रतिशीघ्र यह समिति नियुक्त करें । किराया न्यायाधिकरण के विषय में भी यही बात कहूंगा कि वह अपना कार्य ठीक प्रकार से नहीं कर रहा है । वे स्थान स्थान पर घूम पर जनता की कठिनाइयों को सुनने का प्रयत्न करें ।

और अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि अहमदाबाद और मेहसाना तथा बम्बई और अहमदाबाद के मध्य दोहरी लाइन होनी चाहिये ।

श्री एन० सोमना (कुर्ग) : रेलवे विभाग के कार्य के विषय में मैं कुछेक बातें कहना चाहता हूँ । किसी भी आशावादी आलोचक को यह तो मानना ही पड़ेगा कि पिछले दो तीन वर्षों में रेलवे विभाग ने आश्चर्यजनक उन्नति की है । अब यात्रियों को हर प्रकार की सुविधायें दी जाती हैं । यह कितने हर्ष की बात है कि आज रेलवे के सभी कर्मचारी ऐसा अनुभव करते हैं कि रेलवे की सेवा करना राष्ट्रसेवा करना है । अब रेलों में पर्याप्त सुधार हो चुके हैं । भ्रष्टाचार भी कम हो रहा है । और जो थोड़ा बहुत शेष है वह भी आशा है कि जनता के सहयोग से दूर हो जायेगा ।

पहले रेलें देर से चला करती थीं अब उस में भी पर्याप्त सुधार हो गया है ।

मैं माननीय मंत्री को कुछेक सुझाव भी देना चाहता हूँ । आजकल ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस मद्रास से दिल्ली आते समय ४७ घंटे ले लेती है ; क्या हम कोई उपाय सोच कर इस समय को घटा कर ३६ घंटे तक नहीं ला सकते ?

इसी प्रकार से बंगलौर से मैसूर जाते हुए ८४ मील की यात्रा में ४ घंटे लग जाते हैं । यह एक छोटी लाइन है । क्यों न इस लाइन पर बड़ी लाइन बिछाई जाये ताकि समय और भीड़भाड़ कम हो सकें । अथवा वहां पर बिजली की गाड़ी क्यों न चलाई जाये ?

मालनाड़ क्षेत्र में कुछेक नयी रेलवे लाइनें स्थापित करने के सम्बन्ध में मैं ने पिछले वर्ष भी प्रार्थना की थी रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री ने उस क्षेत्र का दौरा किया था और उन्होंने भी ऐसी ही इच्छा प्रकट की थी कि यहां पर नयी लाइनें स्थापित की जानी चाहियें । मुझे आशा है कि रेलवे तथा परिवहन मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री इस की ओर अवश्य ध्यान देंगे ।

अपने राज्य कुर्ग के विषय में मैं पहले भी कई बार कह चुका हूँ कि यही एक मात्र ऐसा अभाग राज्य है जिस में रेल नहीं है । रेलवे के उपमंत्री ने भी इस क्षेत्र का दौरा किया था और यही कहा था कि वहां रेलों की बहुत ज्यादा आवश्यकता है । अतः मेरी यह प्रार्थना है कि मैसूर और कुर्ग को मिलाने वाली एक लाइन बना दी जाये ।

एक और बात यह है कि मद्रास को जाने वाली गाड़ी के साथ भोजन का एक डिब्बा केवल बलारशाह तक ही लगता है और उस के बाद हटा लिया जाता है । इस कारण बलारशाह से मद्रास तक रास्ते

[श्री एन० सोमना]

में भोजन के लिये अनेकों कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है : प्लेटफार्मों पर भोजन नहीं मिलता । इसलिये यह प्रार्थना है कि यह भोजन वाला डिब्बा मद्रास तक ही लगा रहना चाहिये ।

विजयवाड़ा और मद्रास के बीच आमिष भोजन के लिये कोई प्रबन्ध नहीं है । जिस के कारण यात्रियों को बड़ी कठिनाइयां सहनी पड़ती हैं । अतः इस कठिनाई को दूर करने का प्रयत्न किया जाना चाहिये ।

बंगलौर सिटी रेलवे स्टेशन के प्रतीक्षा भवनों के बारे में भी मुझे शिकायत है । उन की सफाई की व्यवस्था उचित प्रकार की नहीं है । तीसरी श्रेणी के यात्रियों के लिये तो वहां प्रतीक्षा भवन ही नहीं है । इस विषय पर विचार होना चाहिये ।

जहां तक आय व्ययक सम्बन्धी प्रस्थापनाओं का सम्बन्ध है, कुछ लोगों ने दरों के वर्तमान आधार पर आपत्ति की है । मैं समझता हूं कि यह दरें १९४८ से पूर्व चालू थीं और मंत्रालय ने इन्हें फिर से चालू कर के अच्छा ही किया है । यह परिवर्तन कुछ ऐसा आधारभूत परिवर्तन नहीं है ।

मैं माननीय मंत्री का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने खाद्यान्न और उर्वरकों के भाड़े की दरों में कमी कर दी है । इस से उत्पादन में वृद्धि होने की आशा हो सकती है ।

श्री रामचन्द्र रेड्डी (नेल्लोर) : माननीय रेल मंत्री ने रेल विभाग की प्राशासनिक तथा वित्तीय व्यवस्था का बहुत अच्छा चित्र खींचा है, किन्तु मुझे इस विषय में केवल कुछ सुझाव देने हैं ।

गत वर्ष माननीय रेल मंत्री ने यह कहा था कि दक्षिण रेलवे की उत्तर-पूर्वी

लाइन को डबल करने के प्रश्न पर शीघ्र ही विचार किया जायगा । किन्तु हमें इस विषय में उन के भाषण में कोई संकेत नहीं मिला है . . .

श्री अलगेशन : इस विषय में सर्वेक्षण हो रहा है ।

श्री रामचन्द्र रेड्डी : मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि इस विषय में तुरन्त आश्वासन दे दिया गया है ।

इस के अतिरिक्त मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि आंध्र और हैदराबाद के बहुत से क्षेत्र में शीघ्र ही रेल की व्यवस्था होनी चाहिये । काजीपेट से नन्दीकोंडा परियोजना तक एक लाइन बननी चाहिये जो तेलंगाना में से होती हुई जाये । इस से उस क्षेत्र के विकास में सहायता मिलेगी ।

भाड़े और किराये के ढांचे में जो परिवर्तन किये गये हैं उस के बारे में सदस्यों ने भिन्न भिन्न प्रकार के मत प्रकट किये हैं । हमें इन परिवर्तनों से बहुत आश्चर्य हुआ है । विशेषकर मद्रास, कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली इत्यादि बड़े बड़े नगरों के आस पास के उपनगरों से आने वाले श्रमिकों पर इस का कुप्रभाव पड़ेगा, क्योंकि वे उन्हें बड़े नगरों में मकान आदि न मिल सकने के कारण ही उपनगरों का सहारा लेना पड़ता है ।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि जहां तक हो सके रेल विभाग के निर्माण कार्यों में धन के अपव्यय को रोका जाये और जो काम पहले होने चाहियें वह पहले किये जायें । सामान्यतया ऐसा समझा जाता है कि रेलवे के ठेकेदार को सब से अधिक लाभ प्राप्ति होती है, क्योंकि जितने ऊंचे दर से उसे भुगतान होता है और किसी विभाग के ठेकेदार को नहीं होता । लोक

निर्माण विभाग के ठेकेदारों को भी अच्छी प्राप्ति होती है किन्तु रेलवे वालों से कम। लोगों का ख्याल है कि उसे न केवल अपने काम पर धन व्यय करना पड़ता है अपितु अन्य कई मदों का भी ध्यान रखना होता है।

श्री अलगेशन : अन्य ठेकेदारों की क्या स्थिति है ?

श्री रामचन्द्र रेड्डी : यह बीमारी और स्थानों पर इतनी फैली हुई नहीं है जितनी यहां।

यह सबको ज्ञात है कि ठेकेदार को बहुत कुछ मिलता है परन्तु सब कुछ नहीं मिलता। बीच में कोई अभिकरण उस का अंश हड़प कर जाता है। इस दृष्टि से कि ठेके सस्ते हों और काम अच्छा हो, इन अभिकरणों को दबाना आवश्यक है। कुछ स्थानों पर ऊपर से जाने वाले पुलों का निर्माण किया जा रहा है। मुझे सन्देह है कि उन स्थानों पर पुल बनाना वस्तुतः आवश्यक है, जबकि अनेक अन्य महत्त्वपूर्ण स्थानों की उपेक्षा की जा रही है।

श्री ए० एम० थामस : राज्य सरकारों का सहयोग आवश्यक है।

श्री रामचन्द्र रेड्डी : जब कभी रेलवे लाइन के विकास का प्रश्न आता है, मेरी समझ में यह केन्द्रीय सरकार का कर्तव्य है कि वह इन पुलों का व्यय पूरा करे। मुझे विश्वास है कि केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों की कठिनाइयों का अनुभव करेगी कि व कहां तक आधा खर्च करने में समर्थ हो सकती हैं। राज्य सरकारों और केन्द्रीय सरकार के इस परस्पर विवाद से यात्रियों को परेशानी होगी।

अब मैं पुरानों रियासतों के रेलवे पदाधिकारियों के मामले की ओर माननीय

मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। यह मामला सरकार के समक्ष गत तीन या चार वर्षों से है। मैं चाहता हूं कि मामले पर शीघ्र निर्णय किया जाय ताकि माननीय मंत्री पर कोई बाहरी प्रभाव न पड़ सके। रेलवे बोर्ड जैसा विशेषज्ञ निकाय उन्हें इस महत्त्वपूर्ण मामले पर निर्णय करने में साहायता दे सकता है। भारतीय रेलवे के पदाधिकारी घबड़ाये हुए हैं, और जितनी ही जल्दी यह मामला तय हो जाय, उतना ही अच्छा है।

माननीय मंत्री ने बताया है कि गाड़ी के डिब्बों के नामों में परिवर्तन किया जायगा। मैं कहना चाहता हूं कि पूर्व की भांति इस काम में फिर धन बेकार खर्च न किया जाय। पिछली बार नामों के बदलने में कई लाख रुपये व्यय हुए थे।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं कि अभी हाल ही में मुझे चितरंजन के इंजन बनाने के कारखाने को देखन का अवसर मिला। मैं ने देखा कि जो इंजन बनाये जा रहे थे, वे मालगाड़ी के ही इंजन थे। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या सवारी गाड़ियों के लिये सरकार बाहर से ही इंजन मंगाना चाहती है अथवा उस ने ऐसे इंजन बनाने की योजना तैयार कर ली है, जो मालगाड़ी अथवा सवारी गाड़ी दोनों में प्रयुक्त हो सकें।

श्री गणपति राम : मैं यह कहना चाहता हूं कि जनता की राय में हमारे रेलवे मंत्री ऐसे मंत्रियों में गिने जाते हैं जिन को यह कहा जाता है कि जो कुछ यह कहते हैं उन में से बहुत पर अमल करने की कोशिश करते हैं लेकिन मैं इतना जरूर कहूंगा कि अपने वाक्यों में प्रायः रेलवे विभाग में सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी का बहुत कुछ नमूना बजट पेश करने के पहले पेश कर चुके हैं। हम लोगों को यह उम्मीद रही है कि अपने बजट में भी वह उस समाज-

[श्री गणपतिराम]

बादी समाज की व्यवस्था के लिये कोशिश करेंगे लेकिन मैं ने देखा कि साधारण जनों के लिये थर्ड क्लास का जो किराया था, एक मील से १५० मील तक का वह भी थोड़ा सा बढ़ा दिया गया और यह थोड़ी बढ़ाहोत्री साधारण जनता के लिये बहुत भार स्वरूप हो सकती है। इतना ही नहीं आप ने जो इंटर क्लास को सेकेंड क्लास किया और सेकेंड क्लास को फर्स्ट क्लास किया, तो क्या मैं आप से यह सवाल पूछ सकता हूं कि यह सेकेंड क्लास का किराया वर्तमान इंटर क्लास के बराबर होगा और फर्स्ट क्लास का किराया वर्तमान सेकेंड क्लास के बराबर होगा या नहीं और यदि ऐसा नहीं है तो आप सोशललिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी का नमूना किस तरह से पेश करना चाहते हैं। मैं तो यह कहना चाहता हूं कि आप जब क्लास को खत्म कर के एक बड़ा क्लास बनाने जा रहे हैं तो आप वर्तमान समाज को जो उस के लिये जरूरी है वह व्यवस्था आप नहीं ला रहे हैं।

मैं आगे और कुछ कहने के पहले अपनी कांस्टिट्यूएन्सी की कुछ जरूरतों के सम्बन्ध में मंत्री महोदय और रेलवे विभाग का ध्यान दिलाना चाहता हूं। हमारे मंत्री महोदय ने जफराबाद सुलतानपुर रेलवे लाइन के उद्घाटन के समय जफराबाद स्टेशन को देख कर कहा था कि हम इस को जंक्शन करार करते हैं, लेकिन वहां पर अभी भी एक ऊंचा प्लेटफार्म नहीं है। जफराबाद में दो रेलवे लाइन मिलती हैं। इलाहाबाद से जौनपुर जंघाई होते हुए एक लाइन मिलती है और सुलतानपुर की तरफ से वहां पर एक लाइन आती है। वहां पर आप को प्लेटफार्म ऊंचा करने की जरूरत है। दूसरे वहां पर कोई वेंटिंग रूम नहीं है। वहां पर एक बड़े वेंटिंग रूम की आवश्यकता

है जिस के लिये कि आप को जल्द इंतजाम करना चाहिये। तीसरी चीज जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि वहां प्लेटफार्म पर शेड्स नहीं हैं और जैसे शेड्स आप और स्टेशनों पर लगवा रहे हैं, वैसे शेड्स वहां पर भी शीघ्र लगवायें। इस के अवाला मुझे मालूम है कि जौनपुर जिले के अन्दर खेता-सराय स्टेशन पर रूक वेंटिंग रूम बनने वाला था और वहां की जनता की बराबर यह मांग रही है कि वहां पर एक वेंटिंग रूम शीघ्र बनाया जाये। चौथी चीज यह है कि जौनपुर से जो लाइन आड़िहार जाती है, किराकत स्टेशन के आगे लाइन पर दोनों तरफ जो खेत पड़ते हैं वहां के किसानों की यह मांग है और कई बार आप के यहां दरखास्त भी दे चुके हैं कि जिन किसानों से वह जमीन लाइन बनाते समय ली गई थी उन्हीं किसानों को वह जमीन दी जानी चाहिये क्योंकि वहां पर अभी यह व्यवस्था है कि यह जमीन कंट्रेक्टर्स को दे दी जाती है जो उन्हीं किसानों से तीन गुना, चार गुना और पांच गुना लगान वसूल करते हैं। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि वह जमीन उन्हीं किसानों को दी जानी चाहिये जिन से कि वह जमीन लाइन बनाते समय ली गयी थी। मैं यह कहना चाहता हूं कि जौनपुर रेलवे स्टेशन पर जहां पर कि चौकियों का मंदिर है वहां पर रोजाना हजारों यात्री आते हैं, वहां पर कोई ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज नहीं है और वहां के टी० सी० और टी० टी० को पैसेजर्स को चेक करने में दिक्कत महसूस होती है और वह ठीक से उन को चेक नहीं कर पाते हैं, इसलिये अगर आप सही माने में चाहते हैं कि पैसेजर्स की ठीक से चेकिंग हो तो वहां पर एक ओवर ब्रिज और एक अंडर ब्रिज बनाने की जरूरत है।

पांचवीं बात यह है कि जौनपुर स्टेशन पर जो पानी दिया जाता है वह गंदा पानी

दिया जाता है। मेरी प्रार्थना है कि वहां पर यात्रियों को जो पानी दिया जाय वह साफ दिया जाय।

अब मैं आप से यह कहना चाहता हूँ कि प्रायः यह कहा जाता है कि हम देश से अस्पृश्यता को खत्म करना चाहते हैं और मैं यह भी जानता हूँ कि हमारे रेलवे मंत्री महोदय अस्पृश्यता को कभी भी पसन्द नहीं करेंगे। आज भी हम देखते हैं कि जहां कहीं कोई हरिजन टी० सीज या टी० टीज हैं अथवा और पदों पर काम कर रहे हैं, वहां पर आज भी उन के साथ अस्पृश्यता का व्यवहार होता है। मुझे यह कहने में कोई संकोच नहीं होता कि मुगलसराय रेलवे स्टेशन पर जब एक हरिजन टी० सी०, टी० सीज के रेफ्रेशमेंट रूम में चाय पीने के लिये गया तो हैड टी० सी ने कहा कि ये चमार टी० सी रेलवे डिपार्टमेंट में आ कर धर्म को बर्बाद कर रहे हैं। मैं आप से कहना चाहता हूँ कि उस हरिजन टी० सी० की दरखास्त आप के पास भेजी गई थी, उस पर ऐक्शन लिया जाना चाहिये।

दूसरी चीज मैं आप से यह कहना चाहता हूँ और मैं ने पहली बार भी यही कहा था और आज फिर उसे कह देना चाहता हूँ कि अगर देश से छूआछूत के कलंक को आप मिटाना चाहते हैं तो आप पहले रेलवे में से इस को हटाइये। जहां आप पानी पिलाने वाले नौकर रखते हैं उन में ज्यादा से ज्यादा आप हरिजनों को रखें और अगर पैसैंजर्स यह जान कर भी कि हरिजन पानी पिलाने वाले हैं अगर उन से पानी पीना शुरू कर देंगे तो इस कलंक को बहुत कुछ हम अपनी रेलवे में खत्म कर सकेंगे। यह मेरा सुझाव है। तीसरी चीज जो मैं आप से कहना चाहता हूँ वह यह है कि अभी एक हरिजन (वाचमैन) नौकर जो कि दीनापुर रेलवे स्टेशन पर थोड़े दिन पहले काम करते

हुए अपनी ड्यूटी अंजाम देते हुए मरा, उस की दरखास्त उस की पत्नी की तरफ से आई थी और मुझे ज्ञात है कि मैं ने भी एक रिप्रेजेंटेशन आप के यहां दिया था लेकिन फिर भी अभी तक उस सम्बन्ध में यह भी नहीं पता चल सका कि आप के रेलवे डिपार्टमेंट ने यह भी मान लिया कि नहीं कि वह ड्यूटी पर मरा कि नहीं। दूसरी चीज यह कि उस को पोस्ट मार्टम की कार्यवाही में डाक्टर ने लिखा है कि वह ड्यूटी पर मरा, यह आश्वासन भी अभी तक नहीं दिया गया कि ड्यूटी पर मरने वालों को जो कम्पेन्सेशन अथवा मुआविजा दिया जाता है वह उस कुली की पत्नी को मिलेगा या नहीं। मैं उस का नाम बतलाये देता हूँ। उस का नाम राम सुमेर वाचमैन है। वह हरिजन है और वाचमैनी का काम करता था। आप इस सम्बन्ध में आवश्यक जांच करें और उस पर ऐक्शन लें।

एक चीज और कहना चाहता हूँ। इलाहाबाद रेलवे सर्विस कमिशन जो आप ने बनाया था, उस में बहुत कहने सुनने के बाद आप ने वहां पर एक हरिजन सुपरिन्टेंडेंट रक्खा था, और बम्बई सर्विस कमीशन में आप ने जो सेक्रेटरी रखा वह नान-हरिजन था, उस का पीरियड आफ सर्विस उस सुपरिन्टेंडेंट के मुकाबले में बहुत कम था यानी जब कि सुपरिन्टेंडेंट की तेरह साल ही सर्विस थी उस के मुकाबले में आप ने बम्बई जिस को सेक्रेटरी बनाया उस की कुल दो साल की सर्विस थी। लेकिन आप ने हरिजन को तो सुपरिन्टेंडेंट बनाया और दूसरे आदमी को आप ने सेक्रेटरी बनाया। दोनों के ऐक्सपीरियंस और लेंथ आफ सर्विस में काफी फर्क था लेकिन आप ने हरिजन के मुकाबले एक नान-हरिजन को सेक्रेटरी के लिये पसन्द किया। फिर भी आप ने यह आश्वासन दिया है कि मौका पड़ने पर प्रमोशन

[श्री गणपतिराम]

देंगे। क्या मैं पूछ सकता हूँ कि आप इस योग्य और दूसरे ऐसे योग्य आदमियों को आगे तरक्की देंगे। क्या आप उस को तरक्की दे सकते हैं। मुझे यह भी मालूम हुआ कि रेलवे सर्विस कमिशन इलाहाबाद में जो वहाँ के सेक्रेटरी हैं उन की एफिशियेंसी और योग्यता से आप का डिपार्टमेंट खुश है। और

सभापति महोदय : माननीय सदस्य कितनी देर तक बोलना चाहते हैं ?

श्री गणपतिराम : मुझे अधिक समय लगेगा।

सभापति महोदय : अब सभा कल प्रातः ११ बजे तक के लिये स्थगित होती है।

इस के पश्चात् लोकसभा गुरुवार, ३ मार्च, १९५५ के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित है।