

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ — प्रश्नोत्तर)



राज्यमेव जयते

1st Lok Sabha

(XII Session)

(खण्ड १ में अंक १ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

विषय-सूची

पृष्ठ

(खण्ड १—अंक १ से २०—१७ फरवरी से १५ मार्च, १९५६ तक)

अंक १—शुक्रवार, १७ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४१ से ४६, ४८ से ५३, ५५ से ६० १-२१
अल्प सूचना प्रश्न संख्या १ २१-२३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १ से २८, ३० से ४०, ४७, ६१ से ७२ २३-४०
अतारांकित प्रश्न संख्या १ से २६ ४०-४८

दैनिक संक्षेपिका ... ४६-५२

अंक २—सोमवार, २० फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७३ से ७६, ७८, ७९, १०१, ८०, ८२
से ८५, ८७ से ९१ ... ५३-७३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७७, ८६, ९२ से १००, १०२ से १०७ ७४-७८
अतारांकित प्रश्न संख्या ३० से ४८ ७९-८४

दैनिक संक्षेपिका ८५-८६

अंक ३—मंगलवार, २१ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १०८, ११०, १११, ११३, ११५, ११६,
११८, १२१ से १२६ और १२८ से १३१ ८७-११०

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १०९, ११२, ११४, ११७, ११९, १२०,
१२७, १३२ से १३४, १३६ से १४० और १४२ से १४६ ११०-१७

अतारांकित प्रश्न संख्या ४९ से ५५, ५७ से ६४ ११७-२२

दैनिक संक्षेपिका १२३-२४

अंक ४—बुधवार, २२ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १५० से १५३, १५५, १५६, १६२ से
१६८, १७१ से १७४, १७६, १७७, १७९ से १८२, १५४
और १६०

१२५-४७

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १५७ से १५९, १६१, १६९, १७० और
१७८

१४७-४९

अतारांकित प्रश्न संख्या ६५ से ८१

१४९-५५

दैनिक संक्षेपिका

१५६-५७

अंक ५—गुरुवार, २३ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १८४ से १९५, १९७, २०७ से २१० और
१८३

१५८-७९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १९६, १९८ से २०१ ...

१७९-८०

अतारांकित प्रश्न संख्या ८२ से ९४

१८०-८४

दैनिक संक्षेपिका ...

१८५-८६

अंक ६—शुक्रवार, २४ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २११ से २१५, २१८ से २३०, २३४ से
२३८

१८७-२०९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २१६, २१७, २३१ से २३३, २३९ से
२४५

२०९-१२

अतारांकित प्रश्न संख्या ९५ से १०८

२१२-१६

दैनिक संक्षेपिका

२१७-१८

अंक ७—बुधवार, २८ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २८५ से २९६, २९८ से ३०१, ३०४,
३०६, ३१२, ३०८ से ३११

२१९-४९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २४६ से २८४, २९७, ३०२, ३०३,
३१३ से ३१५, ३१७, ३१८, ८१

२४०-५३

अतारांकित प्रश्न संख्या १०८ से १६७

२५३-७६

दैनिक संक्षेपिका

२७७-८०

अंक ८--बुधवार, २६ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३१६ से ३२२, ३२४ से ३२७, ३२६,
३३०, ३३२, ३३४, ३३६ से ३३९, ३४३ से ३४७,
३४९

२८१-३०३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३२३, ४२८, ३३१, ३३३, ३३५, ३४०
से ३४२, ३४८, ३५० से ३६६ ...

३०३-१२

अतारांकित प्रश्न संख्या १६६ से १८६

३१२-१७

दैनिक संक्षेपिका

३१८-१६

अंक ९--गुरुवार, १ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३७० से ३७२, ३७४ से ३७८, ३८१,
३८२, ३८४, ३८६ से ३९२

३२०-४२

अल्प सूचना प्रश्न संख्या २

३४२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३७३, ३७६, ३८०, ३८३, ३८५, ३९३
से ३९६

३४२-४६

अतारांकित प्रश्न संख्या १८७ से २०७

३४६-५३

दैनिक संक्षेपिका

३५४-५५

अंक १०--शुक्रवार, २ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४०० से ४०३, ४०५, ४०६, ४०८,
४०९, ४११, ४१२, ४१४, ४१५, ४१७, ४१९, ४२१
से ४२४, ४२७, ४२८ ...

३५६-७७

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४०४, ४०७, ४१०, ४१३, ४१६, ४१८,
४२०, ४२५, ४२६ ...

३७७-७९

अतारांकित प्रश्न संख्या २०८ से २२९

३७९-८४

दैनिक संक्षेपिका

३८५-८६

अंक ११—शनिवार, ३ मार्च, १९५६

प्रश्न का मौखिक उत्तर

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३

३८७-८६

दैनिक संक्षेपिका

३९०

अंक १२—सोमवार, ५ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४३३ से ४३७, ४३६, ४४०, ४४२ से
४४४, ४४६, ४४८ से ४५०, ४५२ से ४५४, ४६१, ४६३
से ४६५, ४६७ ...

३९१-४१२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४२६ से ४३२, ४३८, ४४१, ४४५,
४४७, ४५५ से ४५६, ४६२, ४६६ और ४६८ से ४७२

४१२-१८

अतारांकित प्रश्न संख्या २३० से २५३

४१८-२४

दैनिक संक्षेपिका

४२५-२७

अंक १३—मंगलवार, ६ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४७४, ४७६ से ४८१, ४८३, ४८५, ४८८
से ४९०, ४९२ से ४९४, ४९६, ४९८, ४९९, ५०२,
५०५, ५०७ और ५०८

४२८-५०

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४७३, ४७५, ४८२, ४८४, ४८६, ४८७,
४९१, ४९५, ४९७, ५००, ५०१, ५०३, ५०४, ५०६,
५०९ से ५३०

४५०-६०

अतारांकित प्रश्न संख्या २५४ से २६६

४६०-७८

दैनिक संक्षेपिका

४७६-८१

अंक १४—बुधवार, ७ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५३३, ५३५, ५३६, ५३६, ५४०,
५४२, ५४४, ५४६, ५४७, ५५२ से ५५४, ५५६, ५५८,
५६०, ५२१, ५३७, ५३८...

४८२-५०१

प्रश्नों के लिखित उत्तर

पृष्ठ

तारांकित प्रश्न संख्या ५३२, ५३४, ५४१, ५४५, ५४८, ५४९, ५५१, ५५५	५०१-०३
अतारांकित प्रश्न संख्या ३०० से ३१९	५०३-१०
दैनिक संक्षेपिका	५११-१२

अंक १५—गुरुवार, ८ मार्च, १९५६

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा पदत्याग	५१३
अस्थायी अध्यक्ष की नियुक्ति	५१३

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५६१, ५६३ से ५६५, ५६७, ५६८, ५७१, ५७२, ५७३, ५७५, ५७६, ५८२, ५८५, ५८७, ५७० और ५८४	५१३-२९
---	--------

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५६२, ५६६, ५६९, ५७४, ५७७ से ५८१, ५८३, ५८६ और ५८८	५२९-३२
अतारांकित प्रश्न संख्या ३२० से ३२५	५३३-३४
दैनिक संक्षेपिका	५३५-३६

अंक १६—शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५९० से ५९४, ५९९ से ६०१, ६०४ से ६०६, ६०८ से ६१०, ६१३ से ६१६, ५८९, ६०२, ६०३ और ६०७	५३७-५८
---	--------

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५९५ से ५९८, ६११, ६१२ और ६१७	५५८-५९
अतारांकित प्रश्न संख्या ३२६ से ३४६	५५९-६५
दैनिक संक्षेपिका	५६६-६७

अंक १७—सोमवार, १२ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६२०, ६२३, ६२४, ६२६, ६२८, ६३०, ६३२, ६३४ से ६३६, ६३८ से ६४५, ५५९, ६२१	५६८-८९
--	--------

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६१८, ६२२, ६२५, ६२७, ६३१, ६३३, ६३७	५८९-९१
अतारांकित प्रश्न संख्या ३४७ से ३६२	५९१-९७
दैनिक संक्षेपिका	५९८-९९

अंक १८—मंगलवार, १३ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६४६, ६४९, ६५०, ६५३, ६५२, ६५५,
६५६, ६५८, ६६०, ६६१, ६६३ से ६६५, ६६७ से
६७४ और ६७६ से ६७९

६००—२५

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६४७, ६४८, ६५१, ६५४, ६५७, ६५९,
६६२, ६६६, ६७५ और ६८०

६२१—२३

अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३ से ३७९

६२३—२८

दैनिक संक्षेपिका

६२९—३०

अंक १९—बुधवार, १४ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६८२, ६८४ से ६८७, ६८९, ६९१ से
६९३, ६९८ से ७०३, ७०७ से ७०९, ६८३, ६८८,
६८१, ६९५

६३१—५२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६९०, ६९४, ६९६, ६९७, ७०४ से
७०६ और ७१०

६५२—५५

अतारांकित प्रश्न संख्या ३८० से ४०८ ...

६५५—६४

दैनिक संक्षेपिका

६६५—६६

अंक २०—गुरुवार, १५ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७११ से ७१४, ७१६ से ७२०, ७२२,
७२३, ७२५ से ७२९, ७३१, ७३४, ७३२, ७१५, ७२१
और ७२४

६६७—८६

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७३३ ...

६८६

अतारांकित प्रश्न संख्या ४०९ से ४१८

६८६—९०

दैनिक संक्षेपिका

...

६९१

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १— प्रश्नोत्तर)

लोक-सभा

गुरुवार, ८ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई

[अस्थायी अध्यक्ष (सरदार हुक्म सिंह) पीठासीन हुये]

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा पदत्याग

†सचिव : मुझे लोक-सभा को यह सूचना देनी है कि श्री एम० ए० आय्यंगर ने कल उपाध्यक्ष-पद का त्याग कर दिया है।

अस्थायी अध्यक्ष की नियुक्ति

†सचिव : मुझे लोक सभा को यह भी सूचना देनी है कि भारत के राष्ट्रपति ने कल संध्या समय यह आदेश जारी किया है :

“चूंकि लोक-सभा के अध्यक्ष और उपाध्यक्ष के पद रिक्त हैं;

“संविधान के अनुच्छेद ६५ के खण्ड (१) द्वारा प्रदत्त शक्तियों के प्रयोग में मैं, राजेन्द्र प्रसाद, भारत का राष्ट्रपति, लोक-सभा द्वारा ८ मार्च, १९५६ को अध्यक्ष निर्वाचित किये जाने तक अध्यक्ष के कर्तव्यों का पालन करने के लिये, लोक-सभा के सदस्य सरदार हुक्म सिंह को एतद् द्वारा नियुक्त करता हूँ।

(ह०) राजेन्द्र प्रसाद
राष्ट्रपति”

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

मद्य-निषेध जांच समिति

*५६१. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या आयोग ने मद्य-निषेध जांच समिति की सिफारिशों पर विचार किया है;
- (ख) किन किन सिफारिशों पर, यदि कोई हों, निर्णय किया जा चुका है;
- (ग) कौन राज्य पूर्ण अथवा आंशिक रूप में मद्य निषेध लागू करने के लिये सहमत हो गये हैं और किन-किन राज्यों ने उसका विरोध किया है;

†मूल अंग्रेजी में

(घ) जो राज्य मद्य निषेध लागू करने के लिये सहमत हो गये हैं उन्होंने कौन-कौन सी शर्तें, यदि कोई हों, रखी हैं, और उनसे केन्द्रीय सरकार कहां तक सम्बन्धित है; और

(ङ) भारत सरकार उन शर्तों को कहां तक स्वीकार करेगी ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) मद्य-निषेध जांच समिति की मुख्य सिफारिशों पर योजना आयोग ने आम तौर पर विचार किया है।

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के मसविदा में मद्य-निषेध नामक अध्याय की ओर ध्यान आकृष्ट किया जाता है।

(ग) विभिन्न राज्य सरकारों के विचारों का सारांश सदन की मेज पर रख दिया गया है।

[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या ४७]

(घ) अनेक राज्यों ने इसमें यह मान रखा है कि केन्द्र से उन्हें आर्थिक सहायता प्राप्त होगी। अधिकांश राज्यों ने मद्य-निषेध जांच समिति द्वारा प्रस्तावित अवधि के भीतर मद्य-निषेध को लागू करने में अपनी असमर्थता प्रकट की है लेकिन उन्होंने इस योजना को क्रमशः कार्यान्वित करना स्वीकार कर लिया है।

(ङ) इस विषय पर अभी जांच की जानी है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मंत्री महोदय ने अभी यह स्वीकार किया है कि राज्यों ने केन्द्रीय सरकार द्वारा सहायता दी जाने की बात मान रखी है। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इस बात का कोई अनुमान लगाया है कि इस काम को अगली पंचवर्षीय योजना में क्रमशः कार्यान्वित करने के लिये कितनी धनराशि की आवश्यकता पड़ेगी और केन्द्र इस सम्बन्ध में राज्यों को क्या सहायता देने का विचार करता है ?

श्री एस० एन० मिश्र : जी, इसका हिसाब तो लगाया गया है लेकिन उसमें राज्य सरकारों को कितनी सहायता दी जायेगी इस बात पर अभी विचार करना बाकी है। इस हिसाब से मालूम होता है कि प्रति वर्ष ४० करोड़ रुपये की क्षति होगी और इसी तरह से अगर क्रमशः योजना को लागू किया जायेगा तो करीब १२० करोड़ रुपये की क्षति द्वितीय पंचवर्षीय योजना के काल में होगी।

श्री एम० एल० द्विवेदी : यदि राज्य सरकारों से इस विषय में लिखा पढ़ी की गयी है तो क्या मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि कौन कौन से ऐसे राज्य हैं कि जहां पर योजना को कार्यान्वित करने की तैयारी प्रकट की गयी है और कौन से ऐसे राज्य हैं जो इसके लिये अब भी तैयार नहीं हैं ?

श्री एस० एन० मिश्र : बहुत से राज्यों ने क्रमशः योजना को चालू करने की बात स्वीकार कर ली है। सिर्फ बंगाल सरकार की जो राय है उससे मालूम होता है कि वे द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इसको लागू करने में असमर्थता महसूस करते हैं।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि भाग 'ग' राज्यों में और केन्द्रीय शासित क्षेत्र में सरकार इस योजना को कार्यान्वित करने के लिये क्या कदम उठा रही है ?

श्री एस० एन० मिश्र : मैं समझता हूँ कि अब ये भेद प्रभेद रहने वाले नहीं हैं।

श्री कामत : उन राज्यों से, जिनमें मद्य निषेध लागू है, प्राप्त सूचनाओं के अनुसार, दण्ड संहिता और अन्य विधियों के अन्तर्गत आने वाले अपराधों की तुलना में मद्य निषेध विधि के अन्तर्गत आने वाले अपराधों का क्या अनुपात है ?

श्री एस० एन० मिश्र : इसके लिये मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता है; परन्तु साथ ही मैं माननीय सदस्य का ध्यान मद्य-निषेध जांच समिति के प्रतिवेदन की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ।

†श्री डाभी : क्या किसी भी राज्य सरकार ने ऐसा किसी अवधि का संकेत किया है जिसमें वह मद्य-निषेध लागू करने के लिये तैयार हो जायेंगे ?

†श्री एस० एन० मिश्र : यह अवधियां भिन्न-भिन्न हैं ।

†श्री भागवत झा आजाद : यदि हम मद्य-निषेध समिति के अनुसार उसके प्रतिवेदन को लागू करें तो उससे केंद्रीय सरकार तथा राज्य सरकारों को कुल कितनी हानि होगी ?

†श्री एस० एन० मिश्र : मैं पहले ही बता चुका हूँ कि यदि समिति द्वारा सुझायी गयी लक्ष्य तिथियों का पालन किया गया तो मोटे तौर पर हिसाब लगाने पर यह लगभग १२० करोड़ रुपये तक पहुंचती है ।

श्री बी० डी० पांडे : मैं यह जानना चाहता हूँ कि सरकार ने क्या इस पर भी विचार किया है कि राजाज्ञा द्वारा लोग शराब पीना एकदम छोड़ देंगे ?

श्री एस० एन० मिश्र : अगर यह बात इतनी आसान होती तो इसको करने में कोई ऐतराज नहीं होता ।

भारतीय उद्योग मेला

†*५६३. श्री झूलन सिंह : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री ३० नवम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ३१० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि नयी दिल्ली में १९५५ में हुये भारतीय उद्योग मेले से बिक्री और अन्य तरीकों से कुल कितना धन वसूल किया गया है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : सूचना एकत्र की जा रही है ।

†श्री झूलन सिंह : क्या देश के औद्योगिक विकास के हित में इस प्रकार के उद्योग मेले प्रतिवर्ष आयोजित करने की कोई प्रस्थापना सरकार के विचाराधीन है ?

†श्री करमरकर : यह अनुभव किया गया है कि इस प्रकार के मेले अत्यन्त ही उपयोगी प्रयोजन सिद्ध करते हैं । परन्तु यह भी सच है कि प्रतिवर्ष ऐसे मेले करना भी कठिन होगा । विचार यह है कि दो या तीन वर्षों में इस प्रकार का एक मेला किया जाये, परन्तु अभी कुछ भी निश्चित नहीं किया गया है ।

†पंडित डी० एन० तिवारी : वहां जिन भवनादि का निर्माण किया गया था क्या वे गिरा दिये जायेंगे अथवा उनमें से कुछ को अन्य प्रयोजनों के लिये रख लिया जायेगा ?

†श्री करमरकर : विचार, यदि संभव हो, मेले के लिये एक स्थायी स्थान बनाने का है । परन्तु तात्कालिक बात यह है कि इन में से तीन भवनादि बने रहेंगे, अर्थात् दो तो भाग लेने वाले सम्बन्धित देशों द्वारा भेंट किये गये भवन और तीसरा वह जो अष्टकोण भवन के नाम से विख्यात है । यह तो रहेंगे । अन्य के बारे में, इस मामले पर विचार किया जायेगा ।

भिलाई इस्पात कारखाना

†*५६४. डा० रामा राव : क्या लोहा और इस्पात मंत्री २० दिसम्बर १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १०२३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि भिलाई इस्पात संयंत्र पर सोवियत विशेषज्ञों द्वारा तैयार किया गया अंतिम परियोजना प्रतिवेदन इस समय किस स्थिति में है ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : प्रतिवेदन सरकार के विचाराधीन है ।

†डा० रामा राव : क्या परियोजना प्रतिवेदन ब्रिटिश सलाहकारों को भेज दिया गया है, और यदि हां, तो क्या उन्होंने किसी रूप में भेद अथवा परिवर्तन का सुझाव दिया है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : बातचीत जारी है। हम ने स्वयं ही कुछ परिवर्तनों का सुझाव दिया है और अब इस मामले पर बातचीत हो रही है। बातचीत की एक अवस्था को अन्तिम रूप दिया जा रहा है। संभव है कि कुछ दिनों में ही हम इसे अन्तिम रूप दे सकें।

†डा० रामा राव : राज्य द्वारा चलाई गई इस परियोजना के साथ कौन से सहायक उद्योग शुरू किये जाने हैं ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मैं लोक-सभा द्वारा लोहा और इस्पात मंत्रालय की मांगों पर विचार किये जाने से पहले, उस बातचीत का और उन प्रस्तावों और वाक्बद्धताओं का, जो कि हम कर रहे हैं एक विस्तृत विवरण लोक-सभा को देने की आशा करता हूँ और जब मैं वह पत्र लोक-सभा के सामने रखूंगा, तो आशा है कि सदस्यों को अपने सभी प्रश्नों का संतोष जनक उत्तर मिल जायेगा।

†श्री सोधिया : इस समय भिलाई में क्या किया जा रहा है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हम इस बात के लिये भरसक प्रयत्न कर रहे हैं कि फौलाद बनाने का एक संयन्त्र लगाया जाये।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या यह सच है कि भिलाई फौलाद संयन्त्र में १९५८ के मध्य या अन्त तक उत्पादन शुरू हो जायेगा ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : यह तो कोई नहीं कह सकता।

दक्षिण अफ्रीका में भारतीय

†*५६५. श्री डाभी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त राष्ट्र सामान्य सभा (जनरल असेम्बली) ने ९ दिसम्बर, १९५५ को एक संकल्प पारित किया है, जिस में भारत, पाकिस्तान और दक्षिण अफ्रीका से दक्षिण अफ्रीका में भारतीय उद्भव के लोगों के साथ व्यावहारिक समस्या को सीधी बातचीत द्वारा हल करने का नया प्रयत्न करने के लिये कहा गया है; और -

(ख) यदि हां, तो क्या इस दिशा में अब तक कोई प्रगति हुई है ?

†वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली खां) : (क) जी हां।

(ख) जी नहीं।

†श्री डाभी : क्या दक्षिण अफ्रीका की सरकार के साथ बातचीत करके इस प्रश्न के निपटारे जाने की कोई आशा है ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : आशा अब कम है, किन्तु आशा सदा रहती है।

†पंडित डी० एन० तिवारी : क्या पाकिस्तान उतना ही उत्सुक है, जितना कि भारत है और इस मामले में सहयोग दे रहा है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : आशा तो यही है।

†श्री आर० पी० गर्ग : क्या प्रधान मंत्री ब्रिटेन और अन्य देशों की राय को भारत के पक्ष में करने के लिये इस प्रश्न को राष्ट्रमंडल के प्रधान मंत्रियों के अगले सम्मेलन में उठाने का प्रयत्न करेंगे ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री जवाहरलाल नेहरू : जी नहीं। हम यह नहीं करेंगे। माननीय सदस्य को संभवतः यह विदित नहीं है कि न तो हम ऐसे प्रश्न वहां स्वयं उठाते हैं और न किसी अन्य के द्वारा ऐसे प्रश्नों के उठाये जाने को पसन्द करते हैं।

खादी उपसमिति

†*५६७. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा नियुक्त की गई खादी उपसमिति ने केंद्रीय सरकार के विभागों के द्वारा खादी का प्रयोग बढ़ाये जाने के लिये कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं; और

(ख) यदि हां, तो उसके मुख्य प्रस्ताव क्या हैं ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री के सभासचिव (श्री पी० एस० नास्कर) : (क) जी हां।

(ख) इन प्रस्तावों में खादी की वस्तुओं सम्बन्धी ब्योरा तैयार करना, सहायता सीमायें निर्धारित करना, किस्म में सुधार करने के लिये प्रविधिक परामर्श देने के हेतु उत्पादन केंद्रों का सावधिक सर्वेक्षण करना, पैकिंग का प्रमापीकरण करना, और अखिल भारतीय खादी और ग्रामोद्योग बोर्ड द्वारा प्रत्याभूत संभरण के दिये गये आंकड़ों के आधार पर सरकारी ऋय के लक्ष्य निर्धारित करना सम्मिलित है।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : १९५४-५५ और १९५५-५६ में कितनी खादी खरीदी गई थी ?

†श्री पी० एस० नास्कर : १९५४-५५ में २८.७८ लाख रुपये की खादी खरीदी गई थी और १९५५-५६ में १ अप्रैल, १९५५ से ३१ जनवरी, १९५६ तक के दस मासों में ८७.५७ लाख रुपये की।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या राज्य सरकारें इस योजना को अपनाने का विचार कर रही हैं ?

†श्री पी० एस० नास्कर : इस सम्बन्ध में कोई निर्णय करना राज्य सरकारों का काम है।

†श्री डाभी : १९५४-५५ में और चालू वर्ष में कितने रुपये का अन्य प्रकार का कपड़ा खरीदा गया है।

†श्री पी० एस० नास्कर : मुझे इस प्रश्न की पूर्व सूचना चाहिये।

†सेठ गोविन्द दास : जितने विभाग अभी तक सरकार से खादी खरीद रहे हैं, उनके सिवाय क्या और भी ऐसे कोई विभाग हैं जिन में खादी खरीदने का प्रस्ताव सरकार के सामने हैं ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : जी हां, हैं।

सेठ गोविन्द दास : वे कौन से विभाग हैं।

सरदार स्वर्ण सिंह : इसके लिये नोटिस की जरूरत है।

†श्री बी० एस० मूर्ति : क्या खादी उद्योग को दिये जाने वाले अपेक्षित प्रोत्साहन के बारे में राज्य सरकारों को हिदायतें भेजी गई हैं ?

श्री पी० एस० नास्कर : अगस्त १९५४ के अन्त तक उपसमिति द्वारा की गई प्रगति राज्य सरकारों को बता दी गई थी और उनसे अपने विभागों में खादी का प्रयोग बढ़ाने के लिये कार्यवाही करने की प्रार्थना की गई थी।

उत्तुंग कास्मिक गवेषणा केन्द्र

*५६८. श्री भक्त दर्शन : क्या प्रधान मंत्री ११ अप्रैल, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २१३६-क के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तुंग कास्मिक गवेषणा केन्द्र की स्थापना के सम्बन्ध में डाक्टर एच० जे० भाभा और अन्य वैज्ञानिकों द्वारा दी गई रिपोर्ट पर कोई अन्तिम निश्चय किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या स्वीकृत योजना की एक प्रति लोक-सभा पटल पर रखी जायेगी ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) और (ख). अभी तक कोई अन्तिम फैसला नहीं हुआ है।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूं कि इस रिसर्च सेंटर (गवेषणा केन्द्र) को स्थापित करने के बारे में भी कोई प्रगति हुई है या यह विचार छोड़ दिया गया है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : जी नहीं, उनकी तजवीज यह थी कि एक ऐसा केंद्र खिलनमर्ग में, जो गुलमर्ग के ऊपर है, कायम किया जाय लेकिन कायम करने के लिये इस बात की आवश्यकता थी कि वहां तक पहुंचने के लिये एक रोपवे (राज्जुमार्ग) बनाई जाये और चुनावें मामला सारा रोप वे बनाने के सिलसिले में अटका हुआ है कि कैसे वह बन सकता है, क्या खर्च होता है और कौन बनायेंगे। उसके बारे में टेंडर्स मंगाये गये थे और २, ३ फर्म्स ने रोप वे बनाने के लिये टेंडर्स भेजे हैं और उन पर गौर हो रहा है।

श्री भक्त दर्शन : क्या इस बात का अन्दाजा लगाया गया है कि इसको स्थापित करने में कितना खर्च लगेगा ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : यही तो मैं ने आप से अर्ज किया कि अभी उनके टेंडर्स वगैरह आये हैं और उन पर गौर हो रहा है और उनमें जरूर कुछ जिक्र है कि वह कितना चाहते हैं और करीबन कितना खर्च बैठेगा, लेकिन मेरे सामने इस समय वह फिगर्स (आंकड़े) नहीं हैं।

श्री कामत : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या अमरीका और रूस ने जिन के साथ, मुझे विश्वास है, किसी अंश तक हमारा अणु शक्ति सम्बन्धी परामर्श एवं समन्वय हुआ है, उस उपग्रह के निर्माण के सम्बन्ध में, जिसे वह निकट भविष्य में पृथ्वी के ऊपर स्थापित करना चाहते हैं, हम से सहयोग देने को कहा है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : सब से पहले तो मैं माननीय सदस्य को बता देना चाहता हूं कि ब्राह्मांड रश्मि केंद्र और अणु शक्ति में काफी अन्तर होता है; यह दोनों बिल्कुल अलग-अलग विषय हैं।

श्री कामत : यह मैं जानता हूं।

श्री जवाहरलाल नेहरू : दूसरी बात यह है कि उपग्रह का विषय पूर्णतया काल्पनिक और बिल्कुल भिन्न है; दूसरा इस प्रश्न से अथवा इसी तरह के किसी अन्य प्रश्न से कोई सम्बन्ध नहीं है। तीसरे यह कि हम से, किसी ने भी नहीं कहा है।

श्री कामत : यह सब ब्रह्मांड का ही अंश है।

श्री जवाहरलाल नेहरू : श्री कामत और मैं भी ब्रह्मांड के ही अंश हैं।

श्री कामत : हम दोनों।

श्री अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों को सीधे एक दूसरे से बातचीत नहीं करना चाहिये।

श्री एन० एम० लिंगम् : क्या प्रारम्भ में यह इस केंद्र की स्थापना के लिये दक्षिण में उटकमंड को पसन्द किया गया था, यदि हां, तो क्या उसे उपयुक्त नहीं समझा गया है ?

श्री मूल अंग्रेजी में

†श्री जवाहरलाल नेहरू : इस केंद्र का उद्देश्य एक उत्तुंग स्टेशन की स्थापना करना है। दक्षिण में कोई इतना ऊंचा स्थान नहीं है। निस्संदेह इन निरीक्षणों के लिये भिन्न-भिन्न ऊंचाई के कई स्थानों की आवश्यकता पड़ती है। ऊटी या इसी प्रकार के किसी अन्य स्थान से काम चल सकता है। परन्तु इस समय मुख्य विचार एक उत्तुंग स्टेशन की स्थापना करना है। खिलनमर्ग ११,००० फुट की ऊंचाई पर है और अफखट जहां केंद्र स्थापित किया जायेगा १३,६०० फुट की ऊंचाई पर है। मेरे विचार से दक्षिण भारत में इस प्रयोजन के लिये उपयुक्त कोई स्थान नहीं है।

छोटे पैमाने के उद्योग

†*५७१. श्री एम० आर० कृष्ण : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री ३० नवम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २६० के योजना मंत्री द्वारा दिये गये उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रादेशिक संस्थाओं में खंड स्तर विस्तार पदाधिकारियों को कितने समय तक प्रशिक्षण दिया जाता है;

(ख) क्या चुने गये सभी व्यक्तियों को प्रशिक्षण पूरा कर लेने पर काम पर लगा दिया गया है; और

(ग) द्वितीय पंच वर्षीय योजना में स्थापित किये जाने वाले छोटे उद्योगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये कितने प्रशिक्षित व्यक्ति अपेक्षित हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) से (ग). एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४८]

†श्री एम० आर० कृष्ण : क्या सरकार वर्तमान प्रशिक्षण केंद्रों के अतिरिक्त और केंद्र भी खोलना चाहती है ?

†श्री कानूनगो : संभव है कि इसकी आवश्यकता पड़े, परन्तु कोई निश्चय नहीं किया गया है।

†श्री बी० एस० भूति : विवरण में बताया गया है कि सरकार को इस बात की जानकारी नहीं है कि क्या प्रशिक्षण प्राप्त कर लेने के पश्चात किसी खंड स्तर विस्तार पदाधिकारी को नियुक्त किया गया है या नहीं। क्या प्रशिक्षित व्यक्तियों की कोई सूची नहीं है और क्या इन प्रशिक्षार्थियों के सम्बन्ध में कोई प्रगति प्रतिवेदन नहीं मांगे जाते हैं ?

†श्री कानूनगो : हम प्रशिक्षण की व्यवस्था करते हैं। प्रशिक्षण पाने वालों का चुनाव राज्य सरकारें करती हैं, और वही उनके लिये रोजगार का प्रबंध करती हैं।

†श्री तिममय्या : क्या मैं जान सकता हूं कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कितने खंड स्तर विस्तार पदाधिकारी प्रशिक्षित किये जायेंगे ?

†श्री कानूनगो : इस वर्ष के अन्त में होने वाले एक सम्मेलन में उनकी संख्या निश्चित की जायगी।

†श्री नम्बियार : क्या विभिन्न स्थानों पर प्रशिक्षणार्थियों का चुनाव करते समय कांग्रेस जनों या कांग्रेस संस्थाओं द्वारा सिफारिश किये गये व्यक्तियों को कोई प्राथमिकता दी जाती है ?

†श्री कानूनगो : चुनाव राज्य सरकारें करती हैं और मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य का विचार सही नहीं है।

प्रधान मंत्री की बाँन यात्रा

†*५७२. श्री डी० सी० शर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें बाँन जाने के लिये कोई निमन्त्रण मिला है; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो वह कब वहां जायेंगे ?

†वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली-खां) : (क) जी, हां ।

(ख) संभवतः आगामी जुलाई के द्वितीय सप्ताह में ।

†श्री डी० सी० शर्मा : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या प्रधान मंत्री को अन्य देशों से निमंत्रण प्राप्त हुये हैं, और यदि हां, तो क्या उन्होंने अन्य देशों के दौरे के सम्बन्ध में कोई कार्यक्रम निश्चित किया है ?

† प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : मेरा ख्याल है कि मुझे आफ्रीका, एशिया, अमेरिका, आस्ट्रेलिया आदि कोई पन्द्रह देशों से निमंत्रण प्राप्त हुये हैं । इन सभी देशों में जाना मेरे लिये संभव नहीं है । फिलहाल पश्चिम जर्मनी जाकर वहां से लौटने के अतिरिक्त किसी अन्य देश को जाने का मेरा इरादा नहीं है, क्योंकि मैं बहुत अधिक समय तक भारत से बाहर नहीं रह सकता हूं । अभी कोई कार्यक्रम निश्चित नहीं किया गया है, किन्तु यह निश्चितप्राय है कि जून के अन्तिम सप्ताह में मैं इंग्लैंड जाऊं और दो-तीन दिन तक पश्चिम जर्मनी में रहने के बाद संभवतः भारत लौट आऊं ।

†श्री डी० सी० शर्मा : क्या मैं जान सकता हूं कि, जैसा कि समाचार पत्रों में प्रकाशित हुआ है, कि क्या पाकिस्तान के उच्चायुक्त भारत और पाकिस्तान के प्रधान मंत्रियों के बीच एक बैठक आयोजित करने अपने शुभ प्रयत्न में सफल हुये हैं, और यदि नहीं, तो इस समय मामला किस अवस्था में है ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का यह प्रश्न जिस प्रश्न का उत्तर दिया जा रहा है उससे सम्बन्धित नहीं है ।

†श्री बोडयार : क्या मैं जान सकता हूं कि प्रधान मंत्री को बॉन आने के लिये किस विशेष मिशन ने निमंत्रण दिया है और क्या पूर्व जर्मनी की जनता और समाचारपत्रों ने प्रधान मंत्री के इस दौरे का स्वागत किया है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : माननीय सदस्य के इस प्रश्न का आशय मैं समझ नहीं सका हूं ।

†श्री कामत : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या प्रधान मंत्री ने उक्त सभी पन्द्रह देशों से प्राप्त निमंत्रणों को स्वीकार कर लिया है, और यदि हां, तो क्या इन दौरो के बारे में उन्होंने कोई पूर्ववर्तिता सूची बनाई है अथवा बनाने का विचार करते हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न का उत्तर पहले ही दिया जा चुका है ।

†श्री कामत : नहीं ।

†अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा है कि वह केवल एक ही देश का दौरा करने का विचार करते हैं ।

†श्री कामत : अन्य देशों का उल्लेख नहीं किया गया है ।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : जब कभी भी किसी देश की सरकार मुझे निमंत्रित करती है, तो मैं उस निमंत्रण के लिये धन्यवाद देकर यह कहता हूं कि यदि सुविधा और समय हुआ तो मुझे वहां आने में अत्यन्त प्रसन्नता होगी किन्तु इतनी जल्दी कोई तिथि निश्चित करना कठिन है ।

†श्री जयपाल सिंह : प्रधान मंत्री ने कहा है कि संभवतः "भारत वापिस आऊं ।" क्या कोई ऐसा खतरा है जिस के कारण वह भारत लौट नहीं सकते हैं ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : वापस लौटने की वास्तविक तिथि संभवतः निश्चित न हो ।

†मूल अंग्रेजी में,

†श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या पूर्व और पश्चिम जर्मनी में किसी प्रकार कोई समझौता कराने अथवा मौजूदा सम्बन्धों को अधिक अच्छा बनाने के लिये प्रधान मंत्री जर्मनी के पूर्वी भाग का दौरा भी कर रहे हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : जब कि प्रधान मंत्री ने यह कह दिया है कि वह केवल पश्चिम जर्मनी को ही जा रहे हैं, तो उनके पूर्व जर्मनी जाने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

बाटों और माप की दशमिक प्रणाली

†*५७३. डा० राम सुभग सिंह : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री, ३ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ४७३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने बाटों और माप की दशमिक प्रणाली के आरम्भ किये जाने और मील और फर्लांग के पत्थरों पर हेक्टामीटर और किलोमीटर में चिन्ह लगाये जाने के लिये कोई निर्देश जारी किया है ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : नहीं, किन्तु स्थायी दशमिक समिति की इस आशय की सिफारिश कि

“मील और फर्लांग के पत्थरों पर क्रमशः हेक्टामीटर और किलोमीटर में चिन्ह लगाये जाने का श्रीगणेश करने के लिये राज्य सरकारों से अनुरोध किया जाये और एक फर्लांग को अनुमानतः दो हेक्टा-मीटरों के बराबर माना जाये ।”

राज्य सरकारों को प्रेषित की गई है ।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इस परिवर्तन के लिये कोई अवधि निर्धारित की गयी है ?

†श्री कानूनगो : दशमिक प्रणाली के अपनाये जाने में अन्दाजन १० से लेकर १५ वर्षों का समय लगेगा ऐसी आशा है ।

†डा० राम सुभग सिंह : इस परिवर्तन में सरकार द्वारा अनुमानतः कितना व्यय किये जाने की आशा है ?

†श्री कानूनगो : पूर्ण रूप से दशमिक प्रणाली को अपनाये जाने में कितना व्यय होगा उसका अनुमान अभी लगाया नहीं गया है ।

अन्तर्राष्ट्रीय मानक संगठन

†*५७५. श्री एस० सी० सामन्त : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में मेड्रिड में हुई अन्तर्राष्ट्रीय मानक संस्था प्रविधिक समिति (बायलर संहिताओं का एकीकरण) की बैठक में भारत ने प्रथम बार एक प्रतिनिधि मंडल भेजा था ;

(ख) यदि हां, तो भारतीय प्रतिनिधि मंडल के प्रस्तावों के ब्यौरे; और

(ग) क्या प्रतिनिधि मंडल वापिस आ गया है और क्या उसने प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग). प्रतिनिधि मंडल अभी वापस नहीं आया है और उसके प्रतिवेदन की प्रतीक्षा की जा रही है ।

†श्री एस० सी० सामन्त : भारत कितने समय से इस अन्तर्राष्ट्रीय बोर्ड का सदस्य है ?

†श्री करमरकर : भारत ने हाल ही में अन्तर्राष्ट्रीय मानक संस्था की प्रविधिक समिति की कार्य-वाहियों में सक्रिय रूप से भाग लेने का निर्णय किया था । वर्तमान प्रतिनिधि मंडल वाष्प-यंत्र (बायलर) संहिताओं के एकीकरण सम्बन्धी एक बैठक में सम्मिलित होने गया है ।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या हमारा प्रतिनिधि मंडल वाष्प-यंत्रों के मान दंड और आकार की एकरूपता सम्बन्धी हमारी कठिनाइयों को व्यक्त करेगा ।

†श्री करमरकर : हमारे प्रतिनिधि मंडल को अन्तर्राष्ट्रीय संस्था के विचाराधीन वाष्प यंत्र संहिता के प्रारूप में कुछ सुझाव देने के लिये उचित प्रकार से तथा पूर्ण रूप से समझा दिया गया है ।

†श्री एस० सी० सामन्त : आजकल हम किस प्रकार के वाष्प यंत्रों का प्रयोग कर रहे हैं और किन देशों से उनका आयात किया गया है ?

†श्री करमरकर : इसके लिये ठीक से अध्ययन करने की आवश्यकता होगी । मुझे पूर्व सूचना दी जाय ।

श्रमिक मण्डल

†*५७६. श्री नम्बियार : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को डॉक तथा तार कर्मचारियों के राष्ट्रीय संघ की ओर से कोई ऐसा अभ्या-वेदन प्राप्त हुआ है कि योजना आयोग की श्रमिक तालिका में उनके संघटन का भी एक प्रतिनिधि सम्मिलित किया जाय; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस मामले पर विचार कर लिया है ?

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

(ख) मालिकों और मजदूरों के संघटनों के प्रतिनिधियों को उनके उस रूप में श्रमिक तालिका में, जिस में श्रमिक क्षेत्र के दीर्घकालीन अनुभव प्राप्त व्यक्ति ही सम्मिलित हैं कार्य करने के लिये नहीं बुलाया गया है । इसीलिये, डॉक तथा तार कर्मचारियों के राष्ट्रीय संघ के तालिका की सवस्यता सम्बन्धी दावे पर विचार नहीं किया जा सका ।

†श्री नम्बियार : क्या डॉक तथा तार कर्मचारी संघ में कार्मिक संघों का दीर्घकालीन अनुभव रखने वाले व्यक्ति उपलब्ध नहीं हैं, या सरकार को उसमें ऐसे कोई व्यक्ति नहीं मिले हैं ?

†श्री एस० एन० मिश्र : इस बात से इन्कार नहीं किया जाता है कि वह एक महत्वपूर्ण संघ है । लेकिन, माननीय सदस्य पायेंगे कि रेलवे कर्मचारियों और बैंक कर्मचारियों के कर्मचारी संघों जैसे अन्य महत्वपूर्ण कार्मिक संघों को भी उसमें प्रतिनिधित्व नहीं दिया गया है, क्योंकि उसमें प्रतिनिधित्व का आधार व्यक्तियों द्वारा श्रमि क्षेत्र में प्राप्त किया गया दीर्घकालीन अनुभव ही है ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या इसके लिये निमंत्रण योजना मंत्रालय द्वारा भेजे गये हैं, या श्रम मंत्रालय की सिफारिश पर भेजे गये हैं ?

†श्री एस० एन० मिश्र : मैं इसकी ठीक-ठीक प्रक्रिया के बारे में नहीं कह सकता । उसे योजना आयोग की प्रेरणा पर गठित किया गया था । स्वाभाविक ही है कि श्रम मंत्रालय से परामर्श किया गया होगा ।

†श्री साधन गुप्त : तालिका में सेवा करने के लिये सरकार किस आधार पर किसी व्यक्ति के गुणावगुणों का निश्चय करती है? कहने का तात्पर्य यह है कि क्या सरकार ही अपने चुनाव के अनुसार इसका निश्चय करती है या इसके लिये वह श्रमिक संघटनों से भी परामर्श करती है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : श्रम क्षेत्र के दीर्घकालीन अनुभव की बात को सरकार जानती ही है । उसे भेड़ बकरियों की तरह पैदा नहीं किया जाता है ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : क्या तालिका के ये सदस्य कार्मिक संघ आन्दोलन का दीर्घकालीन अनुभव रखते हुये भी, अब भी कार्मिक संघों के सक्रिय सदस्य हैं ?

†श्री एस० एन० मिश्र : हमें आशा है कि वे सभी सक्रिय सदस्य हैं। हमने इसी लिये उन्हें तालिका में सम्मिलित किया है।

विस्थापित व्यक्तियों की बस्तियां

†*५८२. श्री एस० सी० सामन्त : क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल में विस्थापित व्यक्तियों के कुछ वर्तमान कैम्पों को अब आधारभूत सुविधा संपन्न बस्तियों में परिवर्तित कर देने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो अभी तक इसके लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†पुनर्वासि मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना) : (क) और (ख). पश्चिम बंगाल सरकार ने कुछ वर्तमान शरणार्थी कैम्पों को बस्तियों में परिवर्तित करने की संभावना की जांच करने और इस कार्य के वित्तीय उपलक्षणों पर विचार करने के लिये भारत सरकार और राज्य सरकार के अधिकारियों की एक समिति नियुक्त की है।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या माननीय मंत्री सोनारपुर गये हैं और उन्होंने वहां पर शरणार्थियों द्वारा किये गये काम को देखा है ? क्या अन्य स्थानों पर भी जहां लोग ऐसे कार्य केंद्र बनाना चाहेंगे उन्हें प्रोत्साहन दिया जायगा।

†श्री मेहरचन्द खन्ना : हमारा यह विचार है। पश्चिमी बंगाल में हमने लगभग १०० से ऊपर कैम्प खोले हैं। यह कैम्प कई अरसे से बने हुये हैं। इनमें से कुछ कैम्पों के शरणार्थी अपने पैरों पर खड़े हो गये हैं। जहां पर हम सहकारिता अथवा कार्य केंद्रों अथवा उद्योगों आदि के द्वारा उनकी आर्थिक व्यवस्था ठीक कर पाये हैं उन कैम्पों को हम बस्तियों के रूप में बदल देना चाहते हैं। यदि माननीय सदस्य के ध्यान में कोई ऐसा कैम्प है जो उक्त शर्तों को पूरा करता हो तो हम उस पर विचार करने को तैयार हैं।

†श्री एस० सी० सामन्त : मंत्री महोदय ने जो समिति बनाई है उसको कितने कैम्पों पर विचार करने के लिये कहा गया है ?

†श्री मेहरचन्द खन्ना : समिति को बनाये अभी थोड़ी देर ही हुई है। अभी तो इसने कार्य करना भी शुरू नहीं किया है। मेरे विचार में यह इस मास से कार्य करना प्रारम्भ करेगी। पश्चिमी बंगाल तथा अन्य राज्यों के भी सभी कैम्पों पर विचार किया जायेगा।

†श्री डी० सी० शर्मा : इस समय तक पुनर्वासि मंत्रालय द्वारा कितनी बस्तियां बनाई गई हैं और उन पर कितना रुपया व्यय किया गया है ?

†श्री मेहरचन्द खन्ना : क्या माननीय सदस्य पूर्व के बारे में अथवा पश्चिम के बारे में अथवा दोनों के बारे में पूछ रहे हैं ?

†श्री डी० सी० शर्मा : प्रश्न पूर्व के सम्बन्ध में है।

†श्री मेहरचन्द खन्ना : प्रश्न तो कैम्पों को बस्तियों में बदलने के सम्बन्ध में है किन्तु मैं फिर भी माननीय सदस्य को यह सूचना देने को प्रस्तुत हूँ। सरकार ने पूर्वी क्षेत्र में अभी तक केवल ५ बस्तियां बसाईं।

†श्री साधन गुप्त : सरकार द्वारा इन परिवर्तित कैम्पों में विस्थापितों को अपनी रोजी कमाने के सम्बन्ध में क्या सुविधायें दी गई हैं ?

†श्री मेहरचन्द खन्ना : अभी तक कोई सुविधायें नहीं दी गई हैं। ये कैम्प केवल सहायता कैम्प मात्र थे। हमारा विचार इनको बस्तियों में बदलने का है और उनमें उद्योग चालू करना तथा अन्य रोज-गार आदि का प्रबंध करना है।

†श्री बी० के० दास : क्या यह समिति अपने लिये स्वयं ही कोई योजना बनायेगी अथवा इसके लिये कोई निर्देश पद निश्चित किये गये हैं ?

†श्री मेहरचन्द खन्ना : इसके निर्देश पद लगभग ऐसे ही हैं जैसे कि मैंने अभी सभा में बताये हैं । मरे विचार में माननीय सदस्य ने उन्हें लिख लिया होगा ।

†श्रीमती सुचेता कृपलानी : पूर्वी बंगाल से आने वाले नये शरणार्थियों को स्थान देने के लिये कितने और नये कैम्प बनाये गये हैं ।

†श्री मेहरचन्द खन्ना : मैं बता चुका हूँ कि यह लगभग १०० के करीब हैं । इन कैम्पों की जन-संख्या लगभग ढाई लाख है ।

†श्री बीरेन दत्त : क्या यह समिति पूर्वी पाकिस्तान से आने वाले सभी शरणार्थियों के मामले पर विचार करेगी अथवा केवल पश्चिमी बंगाल में रहने वाले शरणार्थियों पर ही ?

†श्री मेहरचन्द खन्ना : हम पश्चिमी बंगाल से प्रारम्भ करेंगे और फिर धीरे-धीरे त्रिपुरा तक भी आयेंगी ।

कच्छ के तट के समीप पाकिस्तानी नावें

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

(क) क्या यह सत्य है कि हाल ही में कच्छ के तट के समीप कुछ पाकिस्तानी नावें दिखाई पड़ी थीं ;

(ख) यदि हां, तो क्या उनमें से किसी को पकड़ा गया है ;

(ग) वे नावें कच्छ के तट पर कैसे आ गई थीं ; और

(घ) उनमें से कितने नाविक पकड़े गये हैं ?

†वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभासचिव (श्री सादत अली खां) : (क) से (घ). ४ फरवरी १९५६ को हमारी तटीय पुलिस ने दो पाकिस्तानी देसी नावों को पकड़ा था । उनमें २४ यात्री थे और वे कच्छ राज्य के तट पर एक खाड़ी में घुस आये थे ।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या पाकिस्तानी नाविक पकड़े गये हैं अथवा नहीं ?

†श्री सादत अली खां : यह प्रश्न देसी नावों के सम्बन्ध में है ।

†डा० राम सुभग सिंह : किन्तु उन देसी नावों पर कोई न कोई नाविक तो होंगे ही ?

†अध्यक्ष महोदय : मल्लाह ।

†श्री सादत अली खां : मुझे इसकी खबर नहीं है ।

†डा० राम सुभग सिंह : पाकिस्तानी लोग कई बार भारतीय क्षेत्रों में घुस आते हैं और विशेषकर इस मामले में वह भारतीय समुद्र में घुस आये थे—और आज ही समाचार पत्रों में खबर छपी है कि सीडो (दक्षिण पूर्व एशिया रक्षा संगठन) ने अपना क्षेत्र बढ़ा दिया है—अतः क्या सरकार का यह विचार है कि अब ऐसी बातें और बढ़ जायेंगी ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : माननीय सदस्य ने कई मामलों का जिक्र किया—कुछ संगत, कुछ असंगत—यह विशिष्ट बात अर्थात् मछलों का मछली पकड़ने के लिये आना, कोई राजनीतिक महत्व नहीं रखती । हम इसे अपने यहां के जल में अवैध रूप से मछली पकड़ना कह सकते हैं । दूसरी चीज यह है कि बिना सामान्य दस्तावेजों के लोग इस प्रकार भारत में घुस आते हैं

†मूल अंग्रेजी में

जिसकी इजाजत नहीं है। अन्य बातें, जैसा कि माननीय सदस्यों ने कहा है, एक भिन्न सन्दर्भ में गम्भीर मामले हैं।

†श्री जोकिम आल्वा : भारत सरकार समुद्री पानी के कितने क्षेत्र पर अपने आधिपत्य का दावा करती है—तीन मील, छः मील अथवा बारह मील जैसा आपको विदित है, युद्धकाल के पश्चात् अनेक सरकारों ने १२ मील के क्षेत्र पर अपने आधिपत्य का दावा किया है।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : क्षेत्र के अतिरिक्त एक और कठिनाई पैदा होती है—उसको नापा किस स्थान से जाए अर्थात् समुद्र कहां से शुरू होता है और कहां समाप्त होता है। मुख्य बात यह है कि छः या दस या बारह मील की नपाई आप कहां से प्रारम्भ करें, क्योंकि इसकी शुरूआत और अन्त मीलों में है। मैं इस समय तो ठीक-ठीक नहीं कह सकता लेकिन मैं समझता हूँ कि सरकार इस विषय पर शीघ्र ही एक अधिसूचना जारी करने वाली है।

†श्री गिडवानी : क्या मैं जान सकता हूँ कि पकड़े गये इन व्यक्तियों से यह पूछा गया है कि इस क्षेत्र में नावें चलाने का उनका क्या लक्ष्य था ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : अधिकतर मछली पकड़ना।

†डा० रामा राव : क्या मैं जान सकता हूँ कि इन लोगों के पास से कोई निषिद्ध माल बरामद हुआ था ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : जहां तक हमें मालूम है कोई नहीं हुआ।

भिलाई इस्पात कारखाना

†*५८७. श्री एस० सी० सामन्त : क्या लोहा तथा इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भिलाई इस्पात कारखाने के लिये रूस से उपकरण कब तक आने की आशा है ; और

(ख) इस कारखाने में कितनी वात-भट्टियों तथा कितनी खुले मुंह की भट्टियां स्थापित की जायेंगी ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) आवश्यक उपकरण का सोवियत रूस से सन् १९५६ के मध्य से आना प्रारम्भ होगा तथा सन् १९५८ के अन्त तक जारी रहेगा।

(ख) भिलाई इस्पात कारखाने में तीन वात-भट्टियां तथा छः खुले मुंह की भट्टियां होंगी।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं इन भट्टियों की क्षमता जान सकता हूँ ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : लगभग १००० टन।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूँ कि भिलाई में इस संयंत्र की स्थापना के बाद, वहां पर उसके पुर्जे बनाने का भी प्रबन्ध किया जायगा जिनकी भविष्य में आवश्यकता होगी ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : ऐसी हमारी आशा है।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस कारखाने के निर्माण के लिये जितनी मशीनों की आवश्यकता होगी वे सब सोवियत रूस देगा ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : लगभग ७० प्रतिशत।

†श्री वोडयार : क्या मैं जान सकता हूँ कि इसमें कितने सोवियत विशेषज्ञ होंगे और क्या भारतीय विशेषज्ञ भी उनके सहयोग में काम करेंगे ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मैं इस समय सोवियत विशेषज्ञों की ठीक-ठीक संख्या तो नहीं दे सकता लेकिन वे शायद दो सौ या तीन सौ होंगे। उनमें से प्रत्येक के साथ भारतीय विशेषज्ञ होंगे।

†श्री कामत : क्या रूरकेला में इस्पात बनाने की वही विधि होगी जो भिलाई में होगी, और यदि नहीं, तो दोनों में मुख्य अन्तर क्या है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : विधि भिन्न होगी। विभिन्नता की मुख्य बात यह है कि रूरकेला में अपनाई गई विधि नवीन विधि है जिससे परिवर्तक में आक्सीजन भरी जाती है और इससे यह अनुमान है कि श्रम की बचत होती है तथा इस्पात का शीघ्रता से उत्पादन होता है।

†श्री कामत : क्या रूसी विधि, आधुनिक विधि नहीं है तथा क्या जर्मन रूरकेला विधि आधुनिक विधि है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : विधि का प्रश्न इस पर आधारित है कि हमें किस प्रकार का इस्पात चाहिये। रूरकेला में हम शीट, स्ट्राइप तथा चपटी वस्तुओं का उत्पादन कर रहे हैं। इसके लिये बहुत कम कार्बन की आवश्यकता है तथा हम इस विधि को वहीं अपना सकते हैं जहां कार्बन कम हो।

†डा० रामा राव : क्या इन्हें ब्रिटिश परामर्शदाताओं को प्रस्तुत किया गया था तथा क्या उन्होंने इसकी स्वीकृति दी है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हम अपने परामर्शदाताओं को कुछ प्रस्तुत नहीं करते हैं।

†श्री वोड्यार : रूस द्वारा निर्मित इस उपकरण का कुल मूल्य क्या है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : इस मामले पर अभी चर्चा हो रही है।

†सेठ गोविन्द दास : इस कारखाने द्वारा किस तिथि तक उत्पादन प्रारम्भ करने की आशा है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : १९५६ के अन्त से पहले ही इसमें पूर्ण उत्पादन का काम शुरू होगा।

†श्रीमती इला पालचौधरी : इस कारखाने के लिये अपेक्षित पुर्जे, जो भारत में भी बना सकते हों, आयात किये जायेंगे अथवा देश के अन्दर ही इन्हें बनाने का आर्डर दिया जायगा ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : क्या बनाया जा सकता है, यह एक बात है। क्या बनाया जायेगा, यह दूसरी बात है। जहां तक, विशेष प्रकार की ऊष्मसह ईंटों का सम्बन्ध है, हमारी इतनी सामर्थ्य नहीं है कि जितनी हमको चाहिये बना सकें तथा इसीलिये मुझे खेद है कि कुछ का आयात करना पड़ता है।

†डा० रामा राव : माननीय मंत्री ने मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया।

†अध्यक्ष महोदय : वे अपना प्रश्न करें।

†डा० रामा राव : क्या सरकार ने इस भिलाई इस्पात परियोजना को, ब्रिटिश परामर्शदाताओं को, उनकी राय जानने के लिये भेजा था ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हमारे पास एक परामर्शदाता है। हम उसका परामर्श लेते हैं। हम उनको निर्देश नहीं करते हैं। वह हमें सुलभ है। हम उनका परामर्श लेते रहते हैं। निर्देश करने का तथा फाइल के पत्र भेजने का तथा राय जानने का प्रश्न नहीं है। वह वहां हैं तथा जब हम परामर्श चाहते हैं तब हम उसका परामर्श लेते हैं।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

†अध्यक्ष महोदय : इस पर पर्याप्त चर्चा हो चुकी है। लगभग दस अनुपूरक प्रश्नों की मैं अनुमति दे चुका हूँ।

†मूल अंग्रेजी में

†डा० रामा राव : मेरा प्रश्न है कि क्या ये मामले ब्रिटिश परामर्शदाताओं को भेजे गये थे। क्या इस परियोजना पर परामर्श लिया गया है। इस बात का उन्होंने निश्चित रूप से उत्तर नहीं दिया है।

†अध्यक्ष महोदय : जब वह यह कहते हैं तो इसका अर्थ है कि यह मामला उन्हें नहीं सौंपा गया है।

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मेरा एक नम्र निवेदन है। हमारे पास एक परामर्शदाता हैं, हम उस का परामर्श लेते हैं। वह सम्बन्धित मामलों में हमें परामर्श देने के लिये है।

†डा० रामा राव : मैं एक तथ्य के बारे में पूछ रहा हूँ।

†अध्यक्ष महोदय : कोई तर्क देने की आवश्यकता नहीं।

ठाकुर युगल किशोर सिंह, श्री अस्थाना-अनुपस्थित।

†जो माननीय सदस्य नाम पुकारे जाने के समय अनुपस्थित थे उनके प्रश्न अब लिये जा सकते हैं। कोई नहीं। सूची समाप्त हुई।

†श्री साधन गुप्त : कुछ प्रश्नों का उत्तर लोकहित में दिया जा सकता है।

†अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य के ध्यान में कोई विशेष प्रश्न है तो वह बता दें।

†श्री साधन गुप्त : ५७० श्रीमान।

श्री विश्वनाथ राय : मेरा प्रश्न, ५७०।

रूस को भारतीय इंजीनियरों का शिष्टमंडल

†*५७०. श्री विश्वनाथ राय : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सोवियट संघ की सिंचाई और विद्युत् परियोजनाओं के अध्ययन के लिये कुछ भारतीय विशेषज्ञों को रूस भेजने की कोई प्रस्थापना सरकार के विचाराधीन है ?

†सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : जी हां।

†श्री विश्वनाथ राय : क्या सोवियट रूस जाने वाले विशेषज्ञों के पास घाघरा, गंडक और कोसी जैसी सैलाबी नदियों से उत्पन्न समस्याओं के सम्बन्ध में कोई निश्चित निर्देश-पद हैं।

†श्री हाथी : इंजीनियरों को केवल विशिष्ट शाखाओं में प्रशिक्षण के लिये ही भेजा जा रहा है। उसमें सिंचाई का पूरा विषय नहीं आयेगा। विशिष्ट शाखायें इस प्रकार होंगी : बांधों की बनावट और बिजली घरों की इमारतें, भूमि गवेषणा, ताप विद्युत् स्टेशनों की नींव डालना, उनकी योजना तथा डिजाइन तैयार करना और पारेषण पद्धति। ये चार शाखायें हैं।

†श्री विश्वनाथ राय : क्या कोसी, गंडक और घाघरा नदियों की समस्यायें रूस जाने वाली टोली के ध्यान में हैं ?

†श्री हाथी : जी नहीं। वे इन नदियों की समस्याओं का अध्ययन करने नहीं जा रहे हैं। वे बिजली घरों की इमारतों की शैली, हाई टेन्शन ट्रांसमिशन लाइन्स, डिजाइन्स, और नींव-गवेषणा का अध्ययन करने जा रहे हैं।

†श्री साधन गुप्त : चूंकि सिंचाई की रूसी पद्धति का अनुसरण करने में हमारे साधन स्पष्टतया सीमित हैं, क्या हमारे कुछ इंजीनियरों को चीन में सिंचाई के उन तरीकों का अध्ययन करने के लिये, जो उस देश के साधनों के अनुसार बहुत कम खर्च में अपनाये जा रहे हैं, भेजे जाने की वांछनीयता पर विचार किया गया है ?

†श्री हाथी : गत वर्ष हमने दो इंजीनियरों को चीन भेजा था ।

†श्री कामत : क्या रूसी, चीनी और अमेरिकी प्रतिरूपों का तुलनात्मक अध्ययन किया गया है ताकि यह निर्धारित किया जा सके कि कौन-सा प्रतिरूप हमारी आर्थिक और राष्ट्रीय दशाओं के लिये सबसे अधिक उपयुक्त है ?

†श्री हाथी : अब तक अमेरिकी और चानी प्रतिरूपों का तुलनात्मक अध्ययन किया गया है । रूसी रूपांकन, योजनाओं और शैलियों का अध्ययन किया जा रहा है ।

†श्री भागवत झा आजाद : हमारे कितने मित्रों को वहां भेजने का विचार है और वे वहां लगभग कितनी अवधि तक रहेंगे ?

†श्री हाथी : ६ इंजीनियरों को भेजने की प्रस्थापना है और वे लगभग ६ से ८ महीने तक वहां रहेंगे ।

†श्री आर० पी० गर्ग : क्या विशेषज्ञों का जो शिष्टमंडल कुछ समय पूर्व रूस भेजा गया था, उसने अपना प्रतिवेदन अब तक प्रस्तुत कर दिया है और यदि हां, तो क्या उसकी एक प्रति लोक-सभा के पटल पर रख दी जायगी ?

†श्री हाथी : माननीय सदस्य का निर्देश संभवतः उस शिष्टमंडल से है जिसे भारत सरकार ने प्रतिनियुक्त किया था किन्तु वह संयुक्त राष्ट्र शिल्पिक सहायता प्रशासन के अधीन था और उसका उद्देश्य यह खोज करना था कि कौन सी शिल्पिक सहायता और सुविधाओं का लाभ उठाया जा सकेगा । इस शिष्टमंडल की सिफारिश पर ही हम इन ६ इंजीनियरों को भेजने का विचार कर रहे हैं ।

†श्री डी० सी० शर्मा : चूंकि उच्च कोटि के हमारे इंजीनियर प्रायः विदेश भेजे जाते हैं, सरकार उनकी अनुपस्थिति की भरपाई किस प्रकार करती है ?

†श्री हाथी : वास्तव में वह प्रशासनिक सुविधा का विषय है । स्वभावतः हम रिक्त स्थानों पर अस्थायी रूप से व्यक्तियों को रखते हैं ।

†डा० रामा राव : क्या मैं प्रार्थना कर सकता हूं कि सार्वजनिक हित में प्रश्न संख्या ५८४ का उत्तर दिया जाये ?

†श्री साधन गुप्त : क्या मैं प्रार्थना कर सकता हूं कि सार्वजनिक हित में प्रश्न संख्या ५८० का भी उत्तर दिया जाये ?

†अध्यक्ष महोदय : पहले हम प्रश्न संख्या ५८४ उठावेंगे । यदि मंत्री उत्तर देने के लिये तैयार हों, तो मुझे आपत्ति नहीं है ।

रूस को भारतीय इस्पात शिष्टमंडल

†*५८४. सरदार इकबाल सिंह : क्या लोहा और इस्पात मंत्री २० दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६८६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस्पात विशेषज्ञों का जो भारतीय शिष्टमंडल रूस गया था उसने अपना कोई प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रतिवेदन की मुख्य बातें क्या हैं और सरकार ने उस पर क्या कार्यवाही की है ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णामाचारी) : (क) जी हां ।

(ख) शिष्ट मंडल द्वारा एकत्र की गयी जानकारी गोपनीय है और वह केवल सरकार के उपयोग के लिये है। उस प्रतिवेदन में दी गई कोई जानकारी बताना सार्वजनिक हित में होगा।

†डा० रामा राव : क्या सरकार रूसी इस्पात कारखानों में प्रशिक्षण के लिये इंजीनियरों को भेजने का विचार करती है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : जी हां, वह आवश्यक होगा। वह केवल विचार का विषय नहीं है। वह आवश्यकता का विषय है।

†श्री कामत : क्या मैं यह समझूँ कि संपूर्ण प्रतिवेदन गोपनीय है अथवा केवल उसका कुछ भाग ही गोपनीय है ? क्या स्थिति है ? संपूर्ण प्रतिवेदन किस प्रकार गोपनीय हो सकता है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हो सकता है, कुछ वाक्य प्रकाशित किये जा सकते हैं। मैं नहीं समझता कि माननीय सदस्य को उन वाक्यों में दिलचस्पी होगी।

†श्री नम्बियार : क्या प्रतिवेदन अथवा प्रतिवेदन की राजनीति गोपनीय है ? दो में से कौन गोपनीय है ?

†अध्यक्ष महोदय : मैं उस प्रश्न के लिये अनुमति नहीं देता।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

कलई सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रीय करार

*५६२. श्री श्रीनारायण दास : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री २६ सितम्बर, १९५४ को दिये गये अतारांकित प्रश्न संख्या ८७७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या भारत सरकार ने कलई सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रीय करार का अनुसमर्थन कर दिया है;
- (ख) अन्य किन-किन देशों ने इस करार में भाग लिया है;
- (ग) इस करार की शर्तें क्या हैं; और
- (घ) १९५५ के दौरान में भारत ने कितनी कलई का आयात किया और किन-किन देशों से वह आयात किया गया ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी, हां।

(ख) एक विवरण सदन के पटल पर प्रस्तुत है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४६]

(ग) करार की प्रतियां लोक-सभा के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

(घ) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४६]

व्यापार प्रदर्शनियां

†*५६६. श्री इब्राहीम : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले दो वर्षों में विदेशों में कितनी भारतीय व्यापार प्रदर्शनियां हुईं ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : पिछले दो वर्षों में भारत ने विदेशों में दो पूर्णतः भारतीय प्रदर्शनियों का आयोजन किया तथा इक्कीस अन्तर्राष्ट्रीय प्रदर्शनी-मेलों में भाग लिया।

मध्यम पैमाने के उद्योगों को वित्तीय सहायता

†*५६६. श्री विभूती मिश्र : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार मध्यम पैमाने के उद्योगों को वित्तीय सहायता देने के प्रश्न पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार का निर्णय किया गया है ?

†मूल अंग्रेजी में

† उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ख). सरकार राज्य सरकारों और अन्य संगठनों के द्वारा विभिन्न प्रकार के उद्योगों को वित्तीय सहायता प्रदान कर रही है।

विदेशी सहायता

†*५७४. श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी जर्मनी की सरकार ने भारत के छोटे पैमाने तथा ग्रामीण उद्योगों के विकास के लिये सहायता दी है ;

(ख) क्या इन दो देशों के बीच कोई करार हुआ है ; और

(ग) यदि हां, तो करार की मुख्य बातें क्या हैं ?

† उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) जी हां।

(ख) अभी कोई करार नहीं हुआ है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

उत्तर प्रदेश की द्वितीय पंचवर्षीय योजना का प्रारूप

†*५७७. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश की पंचवर्षीय योजना पर होने वाले व्यय में ५ प्रतिशत कटौती कर दी गई है ;

(ख) क्या अन्य राज्यों के साथ भी ऐसा ही किया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो अन्य राज्यों में से प्रत्येक की योजना पर होने वाले व्यय में कितनी कटौती की गई है ?

† योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) से (ग). राज्य सरकारों तथा केन्द्रीय मंत्रालयों की योजनाओं पर अन्तर्कालीन आधार पर विचार करने के पश्चात् व्यय में ५ प्रतिशत कटौती करना आवश्यक समझा गया था। उस कटौती का सम्बन्ध लक्ष्यों में परिवर्तन करने से नहीं बल्कि कार्य-कुशलता में सुधार करना है। अन्य राज्य सरकारों तथा केन्द्रीय सरकार के मंत्रालयों की भांति उत्तर प्रदेश की सरकार से भी योजना पर होने वाले व्यय में पांच प्रतिशत कमी करने की प्रार्थना की गई थी।

उद्योगपतियों की प्रधान मंत्री से भेंट

†*५७८. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में जनवरी के अन्तिम सप्ताह में प्रधान मंत्री की उपस्थिति में बम्बई और पश्चिमी बंगाल के मुख्य मंत्रियों और देश के बड़े उद्योगपतियों की कोई बैठक हुई थी ;

(ख) यदि हां, तो यह बैठक किस उपलक्ष में हुई थी ;

(ग) उस बैठक में जिन व्यक्तियों ने भाग लिया उनके नाम तथा पद और जिस व्यक्ति ने इस बैठक की अगुआई की उसका नाम क्या है ; और

(घ) बैठक का क्या परिणाम हुआ ?

† प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) से (घ). प्रधान मंत्री यदाकदा व्यक्तियों और व्यक्ति समूहों से मिलते रहते हैं जिनमें से कुछ प्रतिनिधित्व करने वाले होते हैं और अन्य व्यक्तिगत हैसियत से आते हैं। कई महीने पूर्व कुछ मुख्य उद्योगपतियों ने यह सुझाव रखा था कि उन्हें प्रधान मंत्री तथा उनके कुछ सहयोगियों से साल में एक या दो बार भेंट करनी चाहिये।

२९ जनवरी, १९५६ की बैठक कांग्रेस अध्यक्ष की प्रेरणा से हुई थी। प्रधान मंत्री के अतिरिक्त निम्न-लिखित व्यक्ति उपस्थित थे :—

१. कांग्रेस अध्यक्ष
२. शिक्षा तथा प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री
३. गृह-कार्य मंत्री
४. वाणिज्य और उद्योग मंत्री
५. बम्बई के मुख्य मंत्री
६. पश्चिमी बंगाल के मुख्य मंत्री
७. श्री एच० पी० मोदी
८. श्री कस्तूरभाई लालभाई
९. श्री धर्मसी खटाऊ
१०. श्री जी० डी० बिरला
११. श्री कृष्णराज ठाकरसी
१२. श्री श्रीयांस प्रसाद जैन

यह बैठक किसी विशेष उपलक्ष में नहीं हुई थी। वह सामान्य बैठकों की तरह ही हुई थी और उसमें विचारों का आदान-प्रदान हुआ। विशेषतः सरकारी नीति की व्याख्या की गई।

अल्प आय वर्ग आवास योजना

†*५७६. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली राज्य सरकार ने अल्प आय वर्ग आवास योजना के निबन्धनों और शर्तों में कुछ छूट देने के लिये केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना की है ;

(ख) यदि हां, तो किन-किन निबन्धनों और शर्तों में छूट मांगी गयी है ; और

(ग) क्या सरकार तदनुसार उन शर्तों और निबन्धनों में छूट देने का विचार रखती है ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) योजना के अनुसार किसी भी राज्य सरकार को दिये गये कुल ऋण का केवल २५ प्रतिशत ही स्थानीय निकायों को उनके कम वेतन प्राप्त करने वाले कर्मचारियों के लिये मकान बनाने के लिये ऋण के रूप में दिया जा सकता है। दिल्ली राज्य सरकार यह चाहती है कि इस प्रयोजन के लिये उसे इससे अधिक प्रतिशतता दी जाये।

(ग) मामला विचाराधीन है।

इस्पात प्रविधिज्ञों का प्रशिक्षण

†*५८०. सरदार इकबाल सिंह : क्या लोहा और इस्पात मंत्री १५ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८४५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि तीन नये इस्पात संयंत्रों की मांग को पूरा करने के लिये प्रविधिक कर्मचारियों को भरती करने तथा उन्हें प्रशिक्षण देने के लिये एक केन्द्रीय संस्था की स्थापना के सम्बन्ध में अभी तक कितनी प्रगति हुई है ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : इस संस्था को स्थापित करने के सम्बन्ध में कार्यवाही की जा रही है। एक उच्च विदेशी विशेषज्ञ को एक सलाहकार के

रूप में नियुक्त किया जा रहा है। विशेषज्ञों की एक प्रविधिक समिति, जिसमें रूसी सरकार के दो वरिष्ठ प्रविधिक पदाधिकारी सम्मिलित हैं, भारत के विभिन्न भागों में प्रशिक्षण सुविधाओं का एक सर्वेक्षण कर रही है तथा प्रशिक्षणार्थियों के रखने की कार्यवाहियों के बारे में सिफारिशें दे रही है। भर्ती का कार्य प्रारम्भ हो गया है; स्नातक इंजीनियरों से ३,००० आवेदन पत्र आ चुके हैं।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत राज्य सरकारों के व्यय का निर्धारण

†*५८१. श्री विभूति मिश्र : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या केन्द्रीय सरकार ने विभिन्न राज्य सरकारों को द्वितीय पंचवर्षीय योजना पर अपने आय व्ययक संग्रह में से १९५६-५७ के लिये खर्च निर्धारित करने के सम्बन्ध में कोई निदेश दिया है ?

†योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : जी, हां।

कुटीर उद्योग

†*५८३. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कुटीर उद्योगों को स्थिर आधार पर विकसित करने के उद्देश्य से किसी क्षेत्र विशेष को केवल मात्र कुटीर उद्योगों के लिये ही निर्धारित कर देने अथवा कुछ एक वस्तुओं के उत्पादन को केवल कुटीर उद्योगों के लिये ही निश्चित कर देने के सम्बन्ध में क्या-क्या कार्यवाही की गयी है ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५०]

लगान

*५८६. श्री विभूति मिश्र : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने विभिन्न राज्य सरकारों को लगान बढ़ाने के लिये निदेश दिया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रयोजन के लिये योजना बना ली गई है ?

योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) तथा (ख). जुलाई-सितम्बर १९५५ में जब योजना-आयोग तथा राज्य सरकारों के बीच आर्थिक साधनों के बारे में वाद-विवाद हुआ था तो उस समय यह स्वीकार किया गया था कि राज्य सरकारें द्वितीय योजना के पांच वर्षों में भूमि लगान के अन्तर्गत २८ करोड़ रुपये अतिरिक्त कर के रूप में प्राप्त करने का प्रयत्न करेंगी। यह रकम लगान में संशोधन और परिमाण में वृद्धि करके प्राप्त करनी थी, अब चूंकि राज्यों के अतिरिक्त करों के लक्ष्य बढ़ गये हैं इसलिये राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है कि वे मुख्य करों की मदों के लक्ष्यों पर जिनमें जमीन के लगान भी शामिल हैं, फिर से विचार करें।

मंत्रियों का समन्वय बोर्ड

†*५८८. { ठाकुर युगल किशोर सिंह :
श्री अस्थाना :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अक्टूबर १९५५ में मंत्रियों के समन्वय बोर्ड की जो बैठक हुई थी सरकार ने उसके निर्णय पर क्या कार्यवाही की है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गई है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५१]

†मूल अंग्रेजी में

मशीनों और मिलों के पुर्जों का निर्माण

†३२०. श्री बंसल : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह बताया गया हो कि :

(क) १९५५ में देश में जिन मशीनों और मिलों के पुर्जों का निर्माण किया जा रहा था उनकी विभिन्न मदों का ब्यौरेवार अलग अलग विवरण क्या है ;

(ख) इन मदों के उत्पादन का कुल मूल्य क्या है ; और

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इन मदों के निर्माण को बढ़ाने के लिये क्या कार्यक्रम है ?

†वाणिज्य और उद्योग मंत्री तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) :

(क) तथा (ख). विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५२]

(ग) इन पर विचार किया जा रहा है।

चाय बागान

†३२१. श्री इन्नाहीम : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५४ के चाय नियमों के अधीन जिन क्षेत्रों को अब तक "कम उत्पादन वाले क्षेत्र" घोषित किया गया है या समझा गया है उनके नाम क्या हैं ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : १९५५-५६ में खेती के आधार पर जिन चाय बागान को या चाय बागान के उपभागों को कम उत्पादन वाले क्षेत्र समझा गया है उनकी एक सूची संलग्न है [पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एस-७६/५६]।

भारत सेवक समाज

†३२२. { श्री डी० सी० शर्मा :
सरदार इकबाल सिंह :

क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत सेवक समाज की मार्फत विभिन्न वर्षों में पंजाब में स्थानीय विकास कार्यों पर कुल कितनी रकम खर्च की गई ;

(ख) १९५३-५४, १९५४-५५ और १९५५-५६ में सरकार को इससे कुल कितनी योजनायें प्राप्त हुईं ; और

(ग) इन वर्षों में कुल कितनी योजनाओं पर स्वीकृति दी गई ?

†योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) :

	१९५३-५४	१९५४-५५	१९५५-५६
(क)	—	रु. १०,०००	रु. १०,६००
(ख)	३	२	११
(ग)	२	३	७

पाकिस्तान से व्यापार

†३२३. श्री डी० सी० शर्मा : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि प्राप्य जानकारी के अनुसार १९५५-५६ में भारत से जो वस्तुएं पाकिस्तान भेजी गई हैं और इसी अवधि में जो वस्तुएं पाकिस्तान से भारत आई हैं उनका मूल्य क्या है ?

†मूल अंग्रेजी में

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : प्राप्य जानकारी के अनुसार १९५५-५६ के प्रथम नौ महीनों में ६,६९,४२,८१२ रुपये के मूल्य की वस्तुएं भारत से पाकिस्तान भेजी गईं और १८,५७,९४,९९७ रुपये के मूल्य की वस्तुएं पाकिस्तान से भारत आईं।

‘सर्वोच्च प्राथमिकता’ वर्ग के अन्तर्गत दावेदार

†३२४. श्री गिडवानी : क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) ‘सर्वोच्च प्राथमिकता’ वर्ग के अन्तर्गत दावेदारों की कुल संख्या कितनी है; और

(ख) उनमें से ऐसे कितने व्यक्ति हैं जिन्हें ३१ जनवरी, १९५६ तक प्रतिकर दिया जा चुका है?

†पुनर्वासि मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) ५२,८०१।

(ख) ४३,३४७।

पंजाबी में प्रसारण

†३२५. सरदार इकबाल सिंह : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आकाशवाणी के दिल्ली केन्द्र से वित्तीय वर्ष १९५५-५६ में अभी तक कितने पंजाबी गीत, कवितायें, और लोक-गीत प्रसारित किये गए ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : वित्तीय वर्ष १९५५-५६ में (३ मार्च, १९५६ तक) आकाशवाणी के दिल्ली केन्द्र से पंजाबी में २७६ गीत, २५ कवितायें और ३४१ लोक-गीत प्रसारित किये गये।

दैनिक संक्षेपिका
[गुरुवार, ८ मार्च, १९५६]

	विषय	पृष्ठ
	उपाध्यक्ष महोदय द्वारा पदत्याग ...	५१३
	अस्थायी अध्यक्ष की नियुक्ति	५१३
	प्रश्नों के मौखिक उत्तर	५१३—२६
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
५६१	मद्य-निषेध जांच समिति	५१३—१५
५६३	भारतीय उद्योग मेला	५१५
५६४	भिलाई इस्पात कारखाना	५१५—१६
५६५	दक्षिण अफ्रीका में भारतीय	५१६—१७
५६७	खादी उपसमिति	५१७
५६८	उत्तुंग कास्मिक गवेषणा केन्द्र	५१८—१९
५७१	छोटे पैमाने के उद्योग	५१९
५७२	प्रधान मंत्री की बाँन यात्रा ...	५१९—२१
५७३	बाटों और माप की दशमिक प्रणाली	५२१
५७५	अन्तर्राष्ट्रीय मानक संगठन	५२१—२२
५७६	श्रमिक मण्डल	५२२—२३
५८२	विस्थापित व्यक्तियों की बस्तियां	५२३—२४
५८५	कच्छ के तट के समीप पाकिस्तानी नावें	५२४—२५
५८७	भिलाई इस्पात कारखाना ...	५२५—२७
५७०	रूस को भारतीय इंजीनियरों का शिष्टमंडल ...	५२७—२८
५८४	रूस को भारतीय इस्पात शिष्टमंडल ..	५२८—२९
	प्रश्नों के लिखित उत्तर	५२९—३४
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
५६२	कलई सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रीय करार	५२९
५६६	व्यापार प्रदर्शनियां	५२९
५६९	मध्यम पैमाने के उद्योगों को वित्तीय सहायता ...	५२९—३०
५७४	विदेशी सहायता	५३०
५७७	उत्तर प्रदेश की द्वितीय पंचवर्षीय योजना का प्रारूप	५३०
५७८	उद्योगपतियों की प्रधान मंत्री से भेंट	५३०—३१
५७९	अल्प आय वर्ग आवास योजना	५३१
५८०	इस्पात प्रविधिज्ञों का प्रशिक्षण	५३१—३२

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर---(क्रमशः)		
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
५८१	द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत राज्य सरकारों के व्यय का निर्धारण	५३२
५८३	कुटीर उद्योग	५३२
५८६	लगान	५३२
५८८	मंत्रियों का समन्वय बोर्ड	५३२
अतारांकित		
प्रश्न संख्या		
३२०	मशीनों और मिलों के पुर्जों का निर्माण	५३३
३२१	चाय बागान ...	५३३
३२२	भारत सेवक समाज	५३३
३२३	पाकिस्तान से व्यापार	५३३-३४
३२४	'सर्वोच्च प्राथमिकता' वर्ग के अन्तर्गत दावेदार	५३४
३२५	पंजाबी भाषा में प्रसारण ...	५३४

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

खण्ड २, १९५६

(५ मार्च से २३ मार्च, १९५६)



सत्यमेव जयते



बारहवां सत्र, १९५६

(खण्ड २ में अंक १६ से अंक ३० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

विषय-सूची

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

(खण्ड २—५ मार्च से २३ मार्च, १९५६)

	पृष्ठ
अंक १६, सोमवार, ५ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	६८१
विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति	६८१
अनुपूरक अनुदानों की मांगें—रेलवे १९५५-५६	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें, रेलवे, १९५०-५१	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें रेलवे, १९५१-५२	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें रेलवे, १९५२-५३	६८२
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	६८२-७२१
दैनिक संक्षेपिका	७२२
अंक १७, मंगलवार, ६ मार्च, १९५६	
आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाने के बारे में प्रक्रिया का प्रश्न	७२३-३२
समिति के लिये निर्वाचन—भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति	७३२
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
ब्रिटिश बैंक दर में परिवर्तन	७३२-३३
रेलवे आय-व्ययक सामान्य चर्चा	७३३-७६
दैनिक संक्षेपिका	७७७
अंक १८, बुधवार, ७ मार्च, १९५६	
विशेषाधिकार का प्रश्न—	
सत्र-काल में सदस्य के बन्दीकरण का वारंट	७७९
सभा का कार्य ...	७८४
रेलवे आय-व्ययक सामान्य चर्चा	७८५-८१८
अनुदानों की मांगें—रेलवे	८१८-३८
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड	८१९-३८
मांग संख्या २—विविध व्यय	८१९-३८
मांग संख्या ३—चालू लाइनें आदि के लिये भुगतान	८१९-३८
मांग संख्या १४—चालू लाइनों पर काम—(राजस्व)—श्रम कल्याण के	
अतिरिक्त	८१९-३८
मांग संख्या १५—नये रेल-पथों का निर्माण—पूँजी और अवक्षयण रक्षित निधि	८१९-३८
दैनिक संक्षेपिका	८३९

अंक १९, गुरुवार, ८ मार्च, १९५६

अध्यक्ष का निर्वाचन ...	८४१-४७
तारांकित प्रश्नों के उत्तर की शुद्धि	८४७-४८
सभा का कार्य ...	८४८
अनुदानों की मांगें—रेलवे	८४८-७४
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड	८४८-७४
मांग संख्या २—विविध व्यय ...	८४८-७४
मांग संख्या ३—चालू लाइनों, आदि के लिये भुगतान ...	८४८-७४
मांग संख्या १४—चालू लाइनों पर काम — (राजस्व) — श्रम कल्याण के अतिरिक्त	८४८-७४
मांग संख्या १५—नये रेल-पथों का निर्माण— पूंजी और अवक्षयण रक्षित निधि ...	८४८-७४
मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय—प्रशासन	८७४-९३
मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय—मरम्मत तथा संधारण	८७४-९३
दैनिक संक्षेपिका	८९४

अंक २०, शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६

आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाने के बारे में वक्तव्य	८९५
अनुदानों की मांगें—रेलवे ...	८९५-९२४
मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय-प्रशासन	८९५-९१०
मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय— मरम्मत तथा संधारण	८९५-९१०
मांग संख्या ६—साधारण कार्यवहन व्यय—संचालक कर्मचारी	९११-२४
मांग संख्या ७—साधारण कार्यवहन व्यय—संचालन (ईंधन) ...	९११-२४
मांग संख्या ८—साधारण कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन	९११-२४
मांग संख्या ९—साधारण कार्यवहन व्यय—विविध व्यय	९११-२४
मांग संख्या १०—साधारण कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	९११-२४
राष्ट्रीय विकास (जनता द्वारा भाग लिया जाना) विधेयक	९२४
राष्ट्रीय पर्व और त्यौहार पर सवेतन छुट्टी विधेयक	९२४
श्री काशी-विश्वनाथ मन्दिर विधेयक विचार करने का प्रस्ताव ...	९२४-३५
भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक (धारा ७१-क आदि का हटाया जाना) विचार करने का प्रस्ताव ...	९३५-४३
कारखाना (संशोधन) विधेयक (धारा ५९ के स्थान पर नई धारा का रखा जाना) विचार करने का प्रस्ताव ...	९४३-४५
दैनिक संक्षेपिका	९४६

अंक २१, सोमवार, १२ मार्च, १९५६

विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति ...	६४७
लेखानुदानों की मांगें	६४७-५१
आय-व्ययक प्रस्थापनाओं का भेद खुल जाने के बारे में वक्तव्य	६५१-५५
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक	६५५
अनुदानों की मांगें—रेलवे	६५५-७३
मांग संख्या ६—सामान्य कार्यवहन व्यय—संचालन कर्मचारी	६५५-६८
मांग संख्या ७—सामान्य कार्यवहन व्यय—संचालन (ईंधन) ...	६५५-६८
मांग संख्या ८—सामान्य कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त	
संचालन व्यय	६५५-६८
मांग संख्या ९—सामान्य कार्यवहन व्यय—विविध व्यय ...	६५५-६८
मांग संख्या १०—सामान्य कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	६५५-६८
मांग संख्या ११—अवक्षयण रक्षित निधि के लिये विनियोग	६६८-७२
मांग संख्या १२—साधारण राजस्व में देय लाभांश	६६८-७२
मांग संख्या १३—चालू लाइनों पर काम—(राजस्व)—श्रम कल्याण...	६६८-७२
मांग संख्या १६—चालू लाइनों पर काम विस्तार	६६८-७३
मांग संख्या १७—चालू लाइनों पर काम प्रतिस्थापन	६६८-७३
मांग संख्या १८—चालू लाइनों पर काम—विकास निधि ...	६६८-७३
मांग संख्या १९—विशाखापटनम् पत्तन पर पूंजी व्यय	६६८-७३
मांग संख्या २०—विकास निधि के लिये विनियोग	६६८-७३
विनियोग (रेलवे) विधेयक	६७३
१९५५-५६ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे)	
और १९५०-५१, १९५१-५२ और १९५२-५३ के लिये अतिरिक्त	
अनुदानों की मांगें—रेलवे	६७३-६२
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक	६६२
विनियोग (रेलवे) संख्या ३ विधेयक	६६२-६३
विनियोग (रेलवे) संख्या ४ विधेयक	६६३
विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक	६६३
प्रतिलिप्याधिकार विधेयक—	
संयुक्त समिति के बारे में प्रस्ताव	६६३-६५
पीलिया जांच-समिति के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में चर्चा	६६५-१००१
दैनिक संक्षेपिका	१००२-०३

अंक २२, मंगलवार, १३ मार्च, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१००५
राज्य-सभा से संदेश	१००५
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
मनीपुर खाद्यान्न (यातायात) नियंत्रण आदेश,	
१९५१ के अमान्यीकरण से उत्पन्न हुई स्थिति	१००६
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक	१००६

विषय-सूची

	पृष्ठ
विनियोग (रेलवे) विधेयक ...	१००६
विनियोग (रेलवे) संख्या ३ विधेयक	१००७
विनियोग (रेलवे) संख्या ४ विधेयक	१००७
विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक	१००७-०८
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१००८-५१
पीलिया जांच समिति के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में चर्चा	१०५१-६१
दैनिक संक्षेपिका	१०६२-६३
अंक २३, बुधवार, १४ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१०६५
राज्य-सभा से संदेश	१०६६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
छयालीसवां प्रतिवेदन ...	१०६६
अवलम्बनीय लोक-महत्व के विषय पर ध्यान दिलाना—	
पूर्वी पाकिस्तान से आये हुए शरणार्थियों का त्रिपुरा में पुनर्वास	१०६६-६७
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक ...	१०६७
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१०६७-११११
दैनिक संक्षेपिका ...	१११२
अंक २४, गुरुवार, १५ मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
जनसंघ के कार्यकर्ता को जम्मू जाने से मना करना	१११३-१४
राज्य-सभा से संदेश	१११४
भारतीय पंजीयन (संशोधन) विधेयक (धारा २ आदि का संशोधन)	१११५
मनीपुर राज्य पहाड़ी लोग (प्रशासन) विनियमन (संशोधन)	
विधेयक का वापस लिया जाना ...	१११५
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१११६-६३
दैनिक संक्षेपिका ...	११६४
अंक २५, शुक्रवार, १६ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	११६५
राज्य-सभा से संदेश	११६५-६६, ११६८
प्राक्कलन समिति—तेईसवां प्रतिवेदन ...	११६६
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति—	
तेरहवां प्रतिवेदन	११६६
याचिका समिति—	
आठवां प्रतिवेदन	११६६
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	११६७-६७
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
छियालीसवां प्रतिवेदन	११६८
मद्य-निषेध के लिये अन्तिम तारीख नियत करने के बारे में संकल्प	११६८-१२०५, १२०६-१३
सभा-पटल पर रखे गये पत्र के बारे में औचित्य प्रश्न	१२०६
दैनिक संक्षेपिका ...	१२१४-१५

विषय-सूची

अंक २६, सोमवार, १६ मार्च, १९५६	पृष्ठ
आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाना	१२१७-१८
विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति ...	१२१८
राज्य-सभा से सन्देश	१२१८
प्राक्कलन समिति—	
बाईसवां प्रतिवेदन ...	१२१८
अनुपस्थिति की अनुमति	१२१९
जीवन-बीमा निगम विधेयक—	
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१२१९-७०
दैनिक संक्षेपिका ...	१२७१-७२
अंक २७, मंगलवार, २० मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
हुसैनीवाला हेडवर्क्स पर भारतीय तथा पाकिस्तानी सैनिक टुकड़ियों में मुठभेड़	१२७३
उपाध्यक्ष का निर्वाचन ...	१२७४-७६
विदेशी मामलों के सम्बन्ध में वक्तव्य	१२७६-८२
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	१२८२
जीवन-बीमा निगम विधेयक	१२८२
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१२८२-१३१०
आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाना	१३११-३१
दैनिक संक्षेपिका ...	१३३२
अंक २८, बुधवार, २१ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	१३३३
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
सैंतालीसवां प्रतिवेदन ...	१३३३
अनुदानों की मांगें— ...	१३३४-६७
मांग संख्या ११—प्रतिरक्षा मंत्रालय ...	१३३४-६७
मांग संख्या १२—प्रतिरक्षा सेवायें,—क्रियाकारी-सेना ...	१३३४-६७
मांग संख्या १३—प्रतिरक्षा सेवायें,—क्रियाकारी-नौ-सेना	१३३४-६७
मांग संख्या १४—प्रतिरक्षा सेवायें—क्रियाकारी-वायु बल	१३३४-६७
मांग संख्या १५—प्रतिरक्षा सेवायें—अक्रियाकारी व्यय	१३३४-६७
मांग संख्या १६—प्रतिरक्षा मंत्रालय के अधीन विविध व्यय	१३३४-६७
मांग संख्या ११७—प्रतिरक्षा पर पूंजी व्यय ...	१३३४-६७
दैनिक संक्षेपिका ...	१३६८
अंक २९, गुरुवार, २२ मार्च, १९५६	
प्रश्नों की ग्राह्यता के बारे में घोषणा	१३६९
सभा का कार्य	१३६९-१४००
अनुदानों की मांगें ...	१४००-६२
मांग संख्या ५—संचार मंत्रालय ...	१४००-६२
मांग संख्या ६—भारतीय डाक तथा तार विभाग (कार्यवहन व्यय सहित)	१४००-६२

विषय-सूची

	पृष्ठ
मांग संख्या ७—अन्तरिक्ष विज्ञान	१४००-६२
मांग संख्या ८—समुद्र पार संचार सेवा	१४००-६२
मांग संख्या ९—उड्डयन	१४००-६२
मांग संख्या १०—संचार मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय	१४००-६२
मांग संख्या ११४—भारतीय डाक तथा तार पर पूंजी व्यय (राजस्व से न देय)	१४००-६२
मांग संख्या ११५—असैनिक उड्डयन पर पूंजी व्यय	१४००-६२
मांग संख्या ११६—संचार मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय	१४००-६२
सभापति-तालिका के लिये नामनिर्देशन	१४६२
दैनिक संक्षेपिका	१४६३
अंक ३०, शुक्रवार, २३ मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
त्रावनकोर-कोचीन में मंत्रिमंडल की रचना	१४६५-६६
अनुदानों की मांगें	१४६६-६६
मांग संख्या ६५—परिवहन मंत्रालय	१४६६-६६
मांग संख्या ६६—पत्तन तथा पोतमार्ग-प्रदर्शन	१४६६-६६
मांग संख्या ६७—प्रकाश स्तम्भ तथा प्रकाशपोत	१४६६-६६
मांग संख्या ६८—केन्द्रीय मार्ग निधि	१४६६-६६
मांग संख्या ६९—संचार (राष्ट्रीय राजपथों सहित)	१४६६-६६
मांग संख्या १००—परिवहन मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय	१४६६-६६
मांग संख्या १४०—पत्तनों पर पूंजी व्यय	१४६६-६६
मांग संख्या १४१—सड़कों पर पूंजी व्यय	१४६६-६६
मांग संख्या १४२—परिवहन मंत्रालय पर अन्य पूंजी व्यय	१४६६-६६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
सैतालीसवां प्रतिवेदन	१५००
सभा का कार्य	१५००
गोद लेने की प्रथा की समाप्ति विधेयक	१५००
बाल-विवाह रोक (संशोधन) विधेयक (धारा २ का संशोधन)	१५०१
समान पारिश्रमिक विधेयक	१५०१
दण्ड विधि संशोधन विधेयक	१५०१
भारतीय पंजीयन (संशोधन) विधेयक—	
(धारा २, आदि का संशोधन)	१५०१
राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधन	१५०२
कारखाना (संशोधन) विधेयक—विचार करने का प्रस्ताव	१५०३
विधान मंडलों की कार्यवाही (प्रकाशन का संरक्षण) विधेयक	१५०५-१५
विचार करने का प्रस्ताव	१५०५
दैनिक संक्षेपिका	१५१६

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २ - प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

लोक-सभा

गुरुवार, ८ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई
[अस्थायी अध्यक्ष (सरदार हुक्म सिंह) पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर
(देखिये भाग १)

श्री बीरेन दत्त (त्रिपुरा पश्चिम) : एक औचित्य प्रश्न है, श्रीमान् । मैंने अगरतला में लगभग १०० लोगों द्वारा की गई भूख हड़ताल की जानकारी के बारे में कल अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाने की पूर्व सूचना दी थी किन्तु वह अस्वीकृत कर दिया गया । इसके बारे में स्थगन प्रस्ताव की सूचना भी दी थी किन्तु उपाध्यक्ष महोदय ने उसे इस कारण अस्वीकार कर दिया कि मैंने इस विषय पर अविलम्बनीय लोक महत्व के प्रश्न की ओर ध्यान दिलाने के बारे में पूर्व सूचना दी थी ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य इस विषय पर यहां चर्चा करने के बजाय अध्यक्ष से उनके कक्ष में बात कर सकते हैं ।

अब मैं अध्यक्ष के निर्वाचन के प्रश्न को लेता हूं और माननीय प्रधान मंत्री से कहूंगा कि वह अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करें ।

अध्यक्ष का निर्वाचन

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि इस सभा के सदस्य श्री एम० अनन्तशयनम् अय्यंगार, को इस सभा का अध्यक्ष चुना जाय ।”

†संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : मैं प्रस्ताव का अनुमोदन करता हूं ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि इस सभा के सदस्य, श्री एम० अनन्तशयनम् अय्यंगार, को इस सभा का अध्यक्ष चुना जाय ।”

मैं इस प्रस्ताव को सभा के सम्मुख मतदान के लिये रखता हूं ।

†मूल अंग्रेजी में

प्रश्न यह है :

“कि इस सभा के सदस्य, श्री एम० अनन्तशयनम् अय्यंगार, को इस सभा का अध्यक्ष चुना जाय ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव स्वीकृत हो गया है और श्री एम० अनन्तशयनम् अय्यंगार निर्वाचित हुए हैं ।

मैं घोषित करता हूँ कि श्री अनन्तशयनम् अय्यंगार, विधिवत्, इस सभा के अध्यक्ष निर्वाचित हुए हैं । मैं अब श्री एम० अनन्तशयनम् अय्यंगार से सहर्ष निवेदन करूँगा कि वह अध्यक्ष-पद पर आसीन हों ।

[श्री एम० अनन्तशयनम् अय्यंगार को माननीय प्रधान मंत्री और श्री एच० एन० मुकर्जी अध्यक्ष-पद तक ले गये ।]

[अध्यक्ष महोदय (श्री एम० अनन्तशयनम् अय्यंगार) पीठासीन हुए]

†श्री जवाहरलाल नेहरू : श्रीमान्, आप इस उच्च स्थान पर पहली बार नहीं बैठ रहे हैं । अनेक अवसरों पर आप उपाध्यक्ष के रूप में यह आसन ग्रहण कर चुके हैं । अतः आप इस सभा के किसी अन्य व्यक्ति से अधिक इस उच्च पद का उत्तरदायित्व, दायित्व, कर्तव्य और विशेषाधिकार समझते हैं ।

पहले इस पद पर जो व्यक्ति थे, उनकी मृत्यु पर हमने हाल ही में शोक मनाया है जिन्होंने बहुत कुछ इस सभा की प्रक्रिया तथा कार्य करने के तरीके की नींव डाली है । आप एक महान् व्यक्ति के स्थान पर आये हैं । किन्तु आपने उनके साथ बहुत दिनों तक कार्य किया है और हमने आपके साथ । अतः आपका यह उत्तरदायित्व कोई नया नहीं है और मुझे विश्वास है कि हम इस सभा के सभी सदस्य आपको बधाई देते हैं एवं हम विश्वास दिलाते हैं कि लोक-सभा के कार्य में आपको हमारा हृदय से सहयोग मिलेगा ।

कुछ अर्थों में संसदीय परम्परायें नई हैं और कुछ अर्थों में वे नई नहीं हैं क्योंकि कुछ वर्ष पूर्व से हमारे यहां किसी न किसी प्रकार की संसदीय संस्थायें रही हैं ।

पिछले आठ वर्षों में हमने पूर्णरूपेण संसदीय संस्थाओं की स्थापना कर ली है, और संसद में हमारे कार्य का निर्णय तो देश ही करेगा, हम लोग कैसे कर सकते हैं । मैं इस किये गये वास्तविक कार्य, निर्धारित नीतियों अथवा पारित विधियों का उल्लेख नहीं कर रहा हूँ, भले ही वे महत्वपूर्ण हों, वरन् मैं कार्य करने के ढंग का उल्लेख कर रहा हूँ क्योंकि जीवन में और विशेषरूप से संसदीय कार्य और संसदीय महत्व वाद-विवाद में इसका अधिक महत्व है । संसदीय कार्य का सार इसी बात में है कि अत्यधिक मत-भेद रखने वाले व्यक्तियों को अपनी राय पूरी तरह व्यक्त करने का अवसर मिलता है और साथ ही साथ उनमें कोई दुर्भावना उत्पन्न नहीं होने पाती ।

ब्रिटिश हाउस आफ कामन्स की गोष्ठी में खूंटियों में लटके हुए रिबनों के बारे में पूछने पर मुझे बताया गया था कि यह उन दिनों की यादगार है जब सदस्य आकर अपनी तलवारें उनमें लटका दिया करते थे । तत्पश्चात् ब्रिटिश हाउस आफ कामन्स की एक पुरानी प्रथा मुझे और मालूम हुई । बोलने वाले सदस्य को कालीन के किसी भाग विशेष पर पैर नहीं रखना चाहिये । यह भी मुझे बड़ी विचित्र सी चीज लगी । मुझे बताया गया कि यह चीज उस समय की है जबकि लोगों को यह आशंका रहती थी कि यदि वे विरोध करते समय एक दूसरे के अधिक निकट आ गये ऐसा न हो कि वे अपनी तलवारें खींचकर एक दूसरे पर प्रहार कर बैठें । अतः यह प्रथा बनाई गई कि उन्हें एक दूसरे के अधिक निकट नहीं आना चाहिये, उन्हें गलीचे के बीचोंबीच में नहीं आना चाहिये । प्रथा के उद्भव को भूल जाने पर भी सारी प्रथायें चलती रहती हैं । किन्तु जैसा कि मैं कह चुका हूँ, मुख्य बात तो यह है कि संसद् को सदैव ही अत्यधिक

महत्वपूर्ण कार्य करना पड़ता है। संसार की सारी संसदों को जितनी कठिन समस्याओं का सामना इस समय करना पड़ रहा है, इससे पहले शायद कभी भी ऐसा नहीं हुआ। हमें अन्य संसदों से इतना सम्बन्ध नहीं है, हमारा तो इस लोक-सभा और संसद की दूसरी सभा से घनिष्ठ सम्बन्ध है। हमें तो इस महान देश की सरकार के भारी बोझ को ढोना है, जिसमें महान परिवर्तन हो रहे हैं। हम इन्हें अपनी पूर्ण योग्यता से करने का प्रयत्न करते हैं। किन्तु इन नीतियों के बावजूद भी मैं इस बात की पुरानवृत्ति करूंगा कि इस भार को हम किस प्रकार ढोते हैं यह बड़ा महत्व रखता है। इसका काफी अन्तर पड़ता है और हम में से कुछ ने अपनी सम्मति प्रकट करने में कठोर शब्दों का प्रयोग कर गलती की है किन्तु सम्पूर्ण रूप से मैं इस सभा से यह कहना चाहूंगा कि उसने इस सम्बन्ध में अच्छा व्यवहार किया है, जो इस सभा द्वारा किये गये कार्य से भी अधिक महत्व रखता है क्योंकि अन्य मामलों की तरह, इसमें भी हमारे जीवन में जिन साध्यों के लिये हम प्रयत्न करते हैं उससे कहीं अधिक महत्व साधनों का होता है।

अतः पिछले आठ वर्षों में हमने मतभेद रखने पर भी एक मत होकर कार्य करने की जिस परम्परा का विकास किया है। इस कार्य में आपके पूर्वाधिकारों ने हमारा पथ प्रदर्शन किया है। अब श्रीमान, आप इस उच्च पद पर सुशोभित होंगे और हम चाहते हैं कि आप सफल हों क्योंकि इसी से हमारे कार्य का सम्बन्ध है। मैं सरकार और इस सभा के साथियों की ओर से आपको बधाई देता हूँ।

†**आचार्य कृपालानी (भागलपुर व पूर्निया)** : मैं आपको इस उच्च, उत्तरदायित्वपूर्ण और महत्वपूर्ण पद पर सर्वसम्मति से चुने जाने के लिये हार्दिक बधाई देता हूँ।

मैं चाहूंगा कि ब्रिटिश पार्लियामेंट की भांति यहां तलवारें लटकाने के लिये रिबन न लगाये जायें किन्तु इंग्लड में यह प्रथा बड़ी अच्छी है कि सभापति चुने जाने पर वह व्यक्ति किसी दल से सम्बद्ध नहीं रह जाता। श्री विट्ठल भाई पटेल ने हमारे यहां यह प्रथा रखी थी किन्तु दुर्भाग्यवश अब वह लागू नहीं है। इसका कारण यह था कि अध्यक्ष कांग्रेस दल का व्यक्ति होता था और कांग्रेस ही देश की एकमात्र प्रदेश भक्त पार्टी थी जिसे स्वतन्त्रता के लिये अनेक प्रकार के कष्ट सहने पड़ते थे। अतः अनुभव यह किया गया कि इंग्लण्ड की भांति यहां भी यह आवश्यक नहीं कि अध्यक्ष किसी दल विशेष का व्यक्ति नहीं होना चाहिये। अब उस प्रथा को पुनः चालू किया जाना चाहिये। यद्यपि यह कार्य कष्टप्रद और दुष्कर है किन्तु इसके लिये आपको शक्ति भी तो प्राप्त है। अध्यक्ष को अधिकार है कि वह अपने विनिर्णय से हम लोगों के विशेषाधिकार को समाप्त कर दे।

†**श्री फ्रैंक एन्थनी (नाम निर्देशित—आंग्ल-भारतीय)** : वह हमें सभा से बाहर भी निकाल सकते हैं।

†**आचार्य कृपालानी** : आपको यह सब शक्तियां तो प्राप्त हैं और आवश्यक भी है किन्तु उनका उपयोग उसी समय करना चाहिये जब कि आप अपने निर्णय को ऐसा समझते हैं जो अकाट्य होगा।

आप इस सभा की स्वाधीनता के संरक्षक हैं। कार्यपालिका कभी-कभी अपने द्वारा बनाये गये नियमों को तत्काल कार्यरूप में परिणत होते देखना चाहती है और उस दृष्टिकोण से आप इस सभा और सम्पूर्ण देश के संरक्षक हैं। मुझे आशा है कि अपने-पूर्वाधिकारी द्वारा स्थापित उच्च प्रथाओं के अनुसार, जिनकी मृत्यु पर हमने अभी शोक मनाया है, कार्य करेंगे। अभी बहुत सी चीजें हमें स्वयं निर्धारित करनी हैं। अतः आपके लिये अभी बहुत अवसर है कि आप ऐसी स्वस्थ परम्पराओं की स्थापना करें जिनसे भविष्य में इस सभा को मार्ग दर्शन कराया जा सके। आपको न केवल मार्ग दर्शन ही कराना है वरन् यह भी देखना है कि कार्यपालिका आपका आदर करे और इस सभा के प्राधिकार का कार्यपालिका द्वारा आदर किया जाये। वैयक्तिक प्राधिकार और इस सभा के प्राधिकार का उल्लंघन भी नहीं होना चाहिये।

आप पहले भी इस पद पर आसीन हो चुके हैं। अतः आशा है कि आप इस सभा के पथ-प्रदर्शन के लिये स्वस्थ परम्पराओं की स्थापना करेंगे। मेरे दिल की ओर से आपको पूर्ण सहयोग मिलेगा, मैं इसका आश्वासन देता हूँ।

†श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता—उत्तर-पूर्व) : इस सभा में दलों के प्रतिनिधियों के लिये प्रथा है कि वे नवनिर्वाचित अध्यक्ष का अभिनन्दन करें। यह प्रथा इस कारण चल पड़ी है कि इस सभा के सदस्य के अध्यक्ष निर्वाचित किये जाने के पश्चात् वह सभा की गरिमा का प्रतिनिधित्व करता है और यथाशक्ति इस प्रकार सभा की कार्यवाही करता है जो देश के लिये प्रतिष्ठापूर्ण और जनता के हित में होती है।

इस अवसर पर मुझे इंग्लैण्ड की १७वीं शताब्दी की वह घटना स्मरण हो आती है जब कि चार्ल्स प्रथम कुछ सदस्यों की गिरफ्तारी करने के लिये हाउस आफ कामन्स में धुस गया था और जब कि स्पीकर ने उससे कहा था कि सभा ने जिस कार्य के लिये मुझे उत्तरदायी बनाया है उसके अतिरिक्त और कुछ देखने या सुनने की शक्ति मुझ में नहीं है।

व्यक्तिगत रूप से मुझे यह नहीं कहना चाहिये कि आप राजनीतिक दलों और अपने आदर्शों को समाप्त कर दें। यदि मैं इस प्रकार की प्रार्थना भी करूँ तो भी वह न तो महत्वपूर्ण होगा और न सम्भव ही। किन्तु मैं इतना अवश्य कहना चाहूँगा कि अब आपको कांग्रेस दल की कार्यवाहियों में भाग नहीं लेना चाहिये जैसा कि आप उपाध्यक्ष की हैसियत से करते रहे थे। मुझे इसमें सन्देह नहीं कि आप अपने दृष्टिकोण के अनुसार कार्य करेंगे किन्तु मैं जोर इस कारण दे रहा हूँ कि हमारा अनुभव यह है कि अध्यक्ष का दायित्व बहुत अधिक है क्योंकि कांग्रेस के बहुमत में होने से हमारे साथ सरकार सैनिकों जैसा व्यवहार करती है।

मैं महसूस करता हूँ कि इस पद पर आपका चुनाव घोषित होने से पूर्व यदि सभी दलों से परामर्श कर लिया गया होता तो और भी हार्दिक प्रसन्नता का विषय होता। मुझे तो संसद्-कार्य मंत्री द्वारा पता लगा था किन्तु वह भी निर्णय की सूचना के रूप में, परामर्श लेने के रूप में नहीं। मुझे यद्यपि इस बारे में कोई शिकायत नहीं फिर भी मैं इतना अवश्य कहना चाहूँगा कि यह प्रथा बन जानी चाहिये कि अध्यक्ष के निर्वाचन के विषय में औपचारिक रूप से नहीं वरन् किसी ठोस अर्थ में, सभा के विभिन्न दलों से परामर्श लिया जाया करे।

मैंने देखा है कि आपने हमारे प्राचीन शास्त्रीय साहित्य जैसे भगवद्गीता पर भी प्रकाश डाला है। मैं जानता हूँ कि आपको देश की संस्कृति से प्रगाढ़ प्रेम और जिन तत्वों से देश में गड़बड़ी उत्पन्न होती है, उनके प्रति घृणा है। आपकी विद्वता के बारे में भी मैं जानता हूँ किन्तु कभी-कभी देश के कुछ व्यक्तियों की बात उचित रूप से समझने में बाधा पड़ती है। आप अपने विनोदी स्वभाव का परिचय भी सभा में कई बार दे चुके हैं। अब आप स्वर्गीय श्री मावलंकर का स्थान ले रहे हैं और मुझे इसमें सन्देह नहीं कि आप इस पद की उन परम्पराओं का पालन करेंगे जो पूर्वतः ही प्रचलन में हैं। निस्सन्देह आपसे कभी-कभी हमारे अधिकारों के निर्वाचन के बारे में मतभेद हो सकता है किन्तु मैं विश्वास दिलाता हूँ कि अपनी ओर से हम इस मतभेद को कभी भी बुरा नहीं मानेंगे। मैं आशा करता हूँ कि आप इस पद पर पूर्ण सफलता प्राप्त करेंगे और हमारे जैसे लोकतन्त्रात्मक देश में सभी आवश्यक बातों की पूर्ति और सभी संसदीय प्रथाओं को बनाने में सहयोग देंगे।

†श्री एन० सी० चटर्जी (हुगली) : मैं आपको यह आश्वासन दिलाता हूँ कि आप आज इस पद पर केवल बहुमत वाले दल की सहायता से ही नहीं अपितु हम सभी लोगों के सहयोग से आसीन हुए हैं हम यह महसूस करते हैं कि भूतपूर्व महान अध्यक्ष के आप निकटतम उत्तराधिकारी हैं। आप विरोधी

दल के सदस्यों के प्रति सदैव ही निष्पक्ष रहे हैं। आपकी उपस्थिति में हमने पूर्ण स्वतन्त्रता पाई है और आगे भी पाते रहेंगे। आपके चरित्र और देश के प्रति आपकी त्याग-भावना की हम सराहना करते हैं। हम में से जिन उच्च व्यक्तियों को तिरुपति मन्दिर जाने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है वे आपकी महत्ता और लोकप्रियता से भलीभांति परिचित हैं। अन्त में मैं आपको यह आश्वासन देता हूँ कि आपको कठोरतम कर्तव्यों का पालन करने में सदैव हमारा सहयोग प्राप्त होगा।

†श्री फ्रैंक एन्थनी : आपके इस उच्च पद पर निर्वाचन पर मुझे महान प्रसन्नता है। आपका विनोदी स्वभाव और आप में मानवीयता के तत्व इस उच्च पद के लिये अमूल्य सिद्ध होंगे। संसदीय लोकतंत्र में हम आपसे आशा करते हैं कि आप बिना किसी प्रकार के भय और पक्षपात के कार्य करेंगे। मैं लोक-सभा के अध्यक्ष के रूप में आपका स्वागत करता हूँ।

†सरदार हुषम सिंह (कपूरथला—भटिंडा) : इस महत्वपूर्ण पद पर आपके निर्वाचन के लिये मैं आपको बधाई देता हूँ। गत वर्षों में आपने जो अनुभव प्राप्त किया है उसके आधार पर आप कुशलता और महानता के साथ अपने कर्तव्यों का पालन करेंगे। आपके विनोदप्रिय स्वभाव का आनन्द अब हम न उठा सकेंगे किन्तु विश्वास है कि आपके उचित पथप्रदर्शन और प्रेरणा द्वारा हमारी यह कमी पूरी हो जायेगी। आपके इन सभी गुणों के लिये मैं आपका अभिनन्दन करता हूँ और विश्वास दिलाता हूँ कि आपको मेरा पूर्ण सहयोग प्राप्त होगा।

†डा० लंकासुन्दरम् (विशाखपटनम्) : लोक-सभा के अध्यक्ष निर्वाचित होने पर मैं आपको बधाई देता हूँ। भारत में संसदीय संस्थाओं के विकास की दृष्टि से यह निर्वाचन अत्यन्त महत्वपूर्ण है। आप २० वर्ष से इस सभा की कार्यवाहियों में भाग ले रहे हैं।

सभा के अध्यक्ष और उपाध्यक्ष का निर्वाचन एकमत से होना चाहिये, यह हम सब की इच्छा है, और हमने इस दिशा में बड़ा आवश्यक कदम उठाया है। अब उपाध्यक्ष महोदय सभा के इस पक्ष से चुने जाने चाहियें।

इन बीस वर्षों में हमने आपके मृदुल स्वभाव का अनुभव किया है। आपको संसदीय रीतियों तथा प्रक्रियाओं का गूढ़ ज्ञान है। विभिन्न संसदीय समितियों में विशेषकर प्राक्कलन समिति के सभापति के नाते आपने बड़ा महत्वपूर्ण कार्य किया है। आप निष्पक्ष हैं और आप सभा के अधिकारों तथा विशेषाधिकारों के संरक्षक हैं। हम सब को आशा है कि आप अच्छी संसदीय प्रक्रियाओं और रीतियों का पालन एवं विकास करेंगे और सदा हंसमुख रहते हुए अपने कर्तव्यों का पालन करते रहेंगे। मुझे विश्वास है कि हम सब इस कार्य में सदा आपको सहायता और सहयोग देते रहेंगे।

†श्री एस० एस० मोरे (शोलापुर) : मैं स्वर्गीय अध्यक्ष महोदय के प्रति अपनी श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ। यद्यपि मैं विरोधीपक्ष का सदस्य हूँ, किन्तु इस समय मैं औचित्य प्रश्न उठाने वाले सदस्यों के वर्ग का होने के नाते बोल रहा हूँ और मैं समझता हूँ कि ऐसे लोगों को सब प्रकार की सुविधायें दी जानी चाहियें। हाउस आफ कामन्स का इतिहास देखने से प्रतीत होगा कि औचित्य प्रश्नों सम्बन्धी विनिर्णय संसदीय प्रक्रिया के बहुमूल्य कोष बन जाते हैं। आपको सभा में शान्ति और व्यवस्था बनाये रखने की शक्तियाँ और न्यायपालिका की शक्तियाँ प्रदान की गई हैं। ये शक्तियाँ और निष्पक्षता संसदीय प्रजातंत्र की दृष्टि से अत्यन्त महत्वपूर्ण हैं।

मैं चाहता हूँ कि जिस प्रकार हाउस आफ कामन्स के उद्धरण दिये जाते हैं उसी प्रकार एशियाई देशों में भारतीय संसद के विनिर्णयों का उल्लेख किया जाय। जो लोग औचित्य प्रश्न उठाते हैं, उनके प्रति अच्छा और सहानुभूतिपूर्ण व्यवहार होना चाहिये और उनकी बातों को संतोष और सब्र के साथ सुना जाना चाहिये।

मैं विभिन्न संसदों की प्रक्रियाओं का अध्ययन करता रहा हूँ। आस्ट्रेलिया में यह प्रथा है कि यदि सभा का कोई वर्ग सभा के अध्यक्ष के किसी विनिर्णय से सहमत न हो, तो वह अपनी असहमति लिख कर दे सकता है और तब सभा में उस पर चर्चा की जाती है। श्री मावलंकर ने अनेक उत्तर प्रथायें आरम्भ की हैं। हम आशा करते हैं कि आप भी दल गत भावना से ऊपर उठ कर ऐसी प्रथायें आरम्भ करेंगे जो सभा के अधिकारों और विशेषकर अल्पसंख्यकों के अधिकारों की रक्षा करेंगी।

आपके गुणों और योग्यताओं की सराहना करते हुए मैं आपको उचित प्रथाओं का विकास करने में अपना पूर्ण सहयोग देने का विश्वास दिलाता हूँ।

†श्री बैरो नाम निर्देशित—आंग्ल-भारतीय) : मैं पीछे बैठने वालों की ओर से आपको बधाई देता हूँ। आप सदा हम लोगों को बोलने का अवसर देकर प्रोत्साहन देते रहे हैं। इसलिये मैं बधाई देता हूँ।

सेठ गोविन्द दास (मंडला जबलपुर—दक्षिण) : अध्यक्ष महोदय, सन् १९२३ में मैं इस सदन में आया था। उसे यह चौतीसवां वर्ष है। उस समय हम स्वतन्त्र नहीं थे। और इस सदन के अध्यक्ष थे सर फ्रेडरिक व्हाइट। उनके पश्चात् हमने श्री विट्ठल भाई पटेल को अध्यक्ष चुना। मुझे उस समय का स्मरण है कि जब उनका चुनाव केवल दो मतों के बहुमत से हुआ था। उसके पश्चात् और भी अनेक अध्यक्ष इस सदन के हुए। जिनको हमने अभी खोया है, श्री मावलंकर जी, उनका चुनाव भी केवल दो मतों के बहुमत से हुआ था। जब वे श्री कावसजी जहांगीर के विरुद्ध खड़े हुए थे, पहले पहल, उस वक्त की बात मैं आपसे कह रहा हूँ। उसके पश्चात् हम स्वतन्त्र हुए। स्वतंत्रता के पश्चात् हमने पहली स्वतन्त्र भारत की संसद को देखा और उस संसद के लोक-सभा के अध्यक्ष श्री मावलंकर जी सर्वमत से चुने गये। उनका निधन एक दुःखपूर्ण घटना है। जो उन्हें जानते हैं वे सदा स्मरण रखेंगे। किन्तु उसी के साथ हमें इस बात का हर्ष है कि आप आज इस सदन के अध्यक्ष सर्वमत से चुने गये हैं। कानूनी ज्ञान, और संविधान के ज्ञान के अतिरिक्त मैंने इन ३४ वर्षों में जो सबसे बड़ा आवश्यक ज्ञान अध्यक्ष में माना है वह यह है कि उनमें स्वभाव की अत्यधिक मृदुता होनी चाहिये। हर प्रकार के लोग इस सदन में आते हैं, हर दल के लोग इस सदन में आते हैं, और यदि उनका मृदु व्यवहार न हो तो किसी को संतोष नहीं हो सकता। इस सम्बन्ध में आपका स्थान बहुत ऊंचा है। मैंने इस सदन में आपके कार्य को देखा है। आपके साथ मैं विदेशों में गया हूँ, कनाडा इत्यादि, और वहाँ भी मैंने आपके कार्य को देखा है। आप में मृदुता है। फिर आपको भारतीय संस्कृति से प्रेम है।

मुझे इस बात का दुःख है कि अब तक एक भाषण भी यहाँ पर हमारी राजभाषा हिन्दी में नहीं हुआ। इसलिये मुझे और अधिक प्रेरणा हुई आज खड़े होने की। मैं आशा करता हूँ कि आपकी अध्यक्षता में निष्पक्षता से काम होगा, मृदुता से काम होगा, और जिसे हमने अपनी राजभाषा हिन्दी बनाया है उस हिन्दी को अधिकाधिक प्रोत्साहन मिलेगा।

मैं आपको हृदय से बधाई देता हूँ।

†श्री रामचन्द्र रेड्डी (नेल्लोर) : मैं आपको बधाई देता हूँ और आशा करता हूँ कि आप अपने अनुभव के द्वारा इस कर्तव्य को अच्छी तरह निभा सकेंगे।

†अध्यक्ष महोदय : मैं सभा के नेता और दूसरे सदस्यों तथा विभिन्न वर्गों के नेताओं का धन्यवाद करता हूँ जिन्होंने मुझे अध्यक्ष पद के लिये चुना है। मैं २० वर्ष से पहले से इस सभा का सदस्य हूँ, जब कि हमें स्वतन्त्रता प्राप्ति की आशा भी नहीं थी।

अनेक अवसरों पर मुझे बोलने का अवसर भी नहीं मिला था, और कई बार तो हमें विदेशी सरकार से लड़कर सभा से बाहर जाना पड़ता था। मैं सदा स्वतन्त्रता संग्राम का सैनिक रहा हूँ और आगे भी

†मूल अंग्रेजी में

पुरानी रीतियों को कायम रखूंगा, जिन्हें हमने बड़े बलिदान के उपरान्त स्थापित किया है। मैं सदा श्री विठ्ठल भाई पटेल का चित्र अपने सामने रखूंगा जिन्होंने प्रजातन्त्र की रीतियां स्थापित की हैं।

मुझे श्री मावलंकर द्वारा स्थापित की गई प्रथाओं और रीतियों का भी स्मरण है। इन दो महान आत्माओं का आदर्श सदा मेरे सामने होगा और उसे मैं पालन करने का प्रयत्न करूंगा। मुझे विश्वास है कि भगवान की कृपा और आपके सहयोग से मैं अपने कर्तव्य को निभाने में सफलता प्राप्त कर सकूंगा।

मैं किसी भी अवस्था में इस देश, इस संसद, इस सभा और इसके सदस्यों का मान नहीं गिरने दूंगा और यथाशक्ति इसके उचित विशेषाधिकारों की रक्षा करूंगा। मुझे विश्वास है कि आप के सहयोग से मैं यह कर सकूंगा।

निस्सन्देह मैं अपने दल की ओर से बोलता था, तो मेरी बातों में कुछ उग्रता होती थी, किन्तु जब मैं इस आसन पर आसीन होता था, तब मैं सर्वथा भूल जाता था कि मेरा किसी दल विशेष से सम्बन्ध है। कांग्रेस दल का आज सारे देश में इतना प्रभाव है कि उसे दलबन्दी के लिये मेरी सहायता या पक्षपात पर निर्भर रहने की तनिक भी आवश्यकता नहीं है। मैंने विरोधी पक्ष के साथ कभी झगड़ा करने का प्रयास नहीं किया और हमेशा उनकी सहायता करने का प्रयत्न किया है। मैं इस सभा के प्रत्येक वर्ग और व्यक्ति को आश्वासन देना चाहता हूँ कि उनके विशेषाधिकारों का सदा ध्यान रखूंगा और पुरानी प्रथाओं का पालन करना तथा आवश्यकतानुसार नई प्रथायें स्थापित करना मेरा धर्म होगा।

आध्यात्मीकरण का मैंने कभी प्रयत्न नहीं किया और न ही मैं आध्यात्मिक नेता होने का दावा करता हूँ। इस विषय में लोग अपना अनुमान लगाने में स्वतंत्र हैं।

इस सभा के सब वर्गों ने मुझे इस उच्च आसन पर आरूढ़ किया है और मुझे अद्वितीय मान दिया है, इसलिये मैं आप सबका हार्दिक धन्यवाद करता हूँ और आशा करता हूँ कि मैं अपने सद्विवेक के अनुसार देश की और संसद की उत्तम सेवा कर सकूंगा।

तारांकित प्रश्नों के उत्तरों की शुद्धि

संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : आपकी अनुमति से, मैं एक गलती को ठीक करना चाहता हूँ जो २८ फरवरी १९५६ को, श्री फीरोज गांधी के तारांकित प्रश्न संख्या २४६ और २७६ के उत्तरों में हो गई थी। डालमिया जैन एयरवेज से एक जहाज खरीदने के बारे में, तारांकित प्रश्न संख्या २४६ के भाग (क) के उत्तर में, जो जानकारी दी गई थी, वह ठीक नहीं है। यद्यपि यह जहाज डालमिया जैन एयरवेज लिमिटेड के नाम में पंजीबद्ध था, किन्तु यथार्थ में यह एशिया उद्योग लिमिटेड (भूतपूर्व डालमिया जैन उड्डयन लिमिटेड) का था इसलिये यह जहाज एशिया उद्योग लिमिटेड से (जो पहले डालमिया जैन उड्डयन लिमिटेड के नाम से विख्यात था) खरीदा गया था। प्रश्न संख्या २७६ के भाग (क) और (ग) के उत्तर का सम्बन्ध डालमिया जैन एयरवेज लिमिटेड से है और डालमिया जैन उड्डयन लिमिटेड से नहीं है। इस प्रश्न के भाग (ख) के बारे में, जैसा कि ऊपर कहा जा चुका है, जहाज एशिया उद्योग समिति से (जो पहले डालमिया जैन उड्डयन लिमिटेड के नाम से विख्यात था) खरीदा गया था। इन दोनों फर्मों, "डालमिया जैन एयरवेज लिमिटेड" और "डालमिया जैन उड्डयन लिमिटेड" के नामों में समानता का भ्रम होने के कारण यह गलती हो गई थी। मुझे खेद है कि गलती समय पर नहीं पकड़ी गई।

जहां तक डालमिया जैन उड्डयन लिमिटेड का सम्बन्ध है, उस फर्म के नाम में कोई जहाज पंजीबद्ध नहीं था और वह फर्म कोई अनुसूचित या अननुसूचित विमान संचालन नहीं करती थी। मुझे इस गलती का बड़ा खेद है और मैं आपसे तथा लोक-सभा के सदस्यों से इसके लिये क्षमा चाहता हूँ।

†श्री फीरोज़ गांधी (प्रताप गढ़ जिला—पश्चिम व जिला राय बरेली—पूर्व) : २७ तारीख को इस प्रश्न का उत्तर दिया गया था और उसी दिन सभा स्थगित हो गई थी। अगले दिन उस उत्तर के स्थान पर दूसरा उत्तर दिया गया और अब तीसरा उत्तर दिया जा रहा है, किन्तु मूल उत्तर की प्रति कहीं भी उपलब्ध नहीं है। मैं चाहता हूँ कि मूल उत्तर की प्रति का भी अभिलेख रखा जाये।

†श्री राज बहादुर : जहाँ तक इन प्रश्नों में नामों का सम्बन्ध है, संचार मंत्रालय में डालमिया जैन उड्युन लिमिटेड के बारे में मूल प्रश्न की सूचना मिली थी। तदुपरांत, जिस रूप में प्रश्न पहले स्वीकार किया गया था, उसमें डालमिया जैन एयरवेज लिमिटेड का उल्लेख था। वही व्यक्ति विभिन्न नामों और प्रकार से काम कर रहे हैं। मुझे खेद है कि हम पहले इस की पड़ताल नहीं कर सके।

सभा का कार्य

†संसद कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : आप की अनुमति से, मैं सामान्य आय व्ययक पर सामान्य चर्चा की तिथियों और विभिन्न मंत्रालयों की अनुदानों की मांगों पर मतदान के कार्यक्रम की घोषणा करना चाहता हूँ।

सामान्य चर्चा, मंगलवार, १३ मार्च, को आरम्भ होगी और शुक्रवार, १६ मार्च को समाप्त होगी।

अनुदानों की मांगों पर मंत्रालयवार चर्चा बुधवार, १६ मार्च, को निम्न क्रम से आरम्भ होगी :—

प्रतिरक्षा, संचार, परिवहन, वैदेशिक-कार्य, पुनर्वासि, सिंचाई और विद्युत्, खाद्य और कृषि, स्वास्थ्य, निर्माण आवास और संभरण, श्रम, प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा, उत्पादन, गृहकार्य, शिक्षा, लोहा, और इस्पात, वाणिज्य और उद्योग तथा वित्त मंत्रालय।

इनके लिये समय का आवंटन तथा ठीक तिथियों का उल्लेख हमेशा की तरह लोक-सभा समाचार में किया जायगा।

वैदेशिक-कार्य मंत्रालय की मांगों के लिये, पूर्वी पाकिस्तान में लोगों के लगातार प्रव्रजन के कारण उत्पन्न पश्चिम बंगाल की स्थिति पर चर्चा करने के लिये चार घण्टे अधिक रखे गये हैं।

जीवन बीमा विधेयक को, इस सभा की प्रवर समिति को सौंपने के लिये प्रस्ताव १६ और २० मार्च को प्रस्तुत करने का विचार है।

†अध्यक्ष महोदय : जिस सप्ताह में कोई पूर्वाशित छुट्टी नहीं होगी, उसमें शनिवार को बैठक नहीं होगी।

अनुदानों की मांगें—रेलवे—(जारी)

†अध्यक्ष महोदय : मांग संख्या १, २, ३, १४ और १५ के लिये निर्धारित ५ घंटे के समय में से कल २ घंटे १० मिनट समाप्त हो गये थे। इनके निबटारे के उपरान्त मांग संख्या ४ और ५ को लेंगे, जिनके लिये चार घंटे निर्धारित किये गये हैं। माननीय सदस्य इनके बारे में अपने कटौती प्रस्ताव रख सकते हैं।

†श्री लक्ष्मय्या (अनन्तपुर) : सबसे पहले मैं आंध्र और रायल सीमा के लोगों की ओर से आपको अध्यक्ष पद पर आसीन होने के लिये हार्दिक बधाई देता हूँ। एक आंध्र को इस पद के लिये चुनने में सब दलों के नेताओं ने विशाल हृदय का परिचय दिया है। आपकी वैधानिक योग्यता और अनुभव पर्याप्त है। इसलिये आप इस कर्तव्य को अच्छी तरह निभा सकेंगे।

कल में प्रशासन की कुशलता के बारे में कह रहा था। मैंने कहा था कि हमें आय व्ययक को साधारण व्यक्ति के दृष्टिकोण से देखना चाहिये, तथा यह देखना चाहिये कि क्या रेलवे बोर्ड ने अपना काम पूरा किया है और क्या उपबन्ध संसाधनों का सर्वोत्तम उपयोग किया गया है।

१९५२ में मैंने कहा था रेलवे अधिकारी प्रायः ऊंची श्रेणियों के यात्रियों की सुविधाओं का ही ध्यान रखते हैं। और उन तीसरी श्रेणी के यात्रियों की परवाह भी नहीं करते जिनसे रेलवे की वास्तविक आय होती है किन्तु अब अधिकारियों के इस व्यवहार में बहुत अन्तर दिखाई देता है। अब मार्ग दर्शक लोग यात्रियों के साथ बड़ी नम्रता का व्यवहार करते हैं। रेलवे मंत्री के सहानुभूतिपूर्ण सौजन्यपूर्ण व्यवहार का ही यह परिणाम है। किन्तु फिर भी रेलवे के बड़े अधिकारियों में से अभी ब्रिटिश नौकरशाही की बू नहीं गई है। आशा है कि शीघ्र ही इस स्थिति में सुधार होगा।

दोनों संघों के झगड़े के बारे में उपमंत्री ने कहा है कि रेलवे मंत्री उनके झगड़े का अनुचित लाभ नहीं उठाना चाहते बल्कि दोनों में समझौता कराने का प्रयत्न करते हैं। उपमंत्री के उठाये गये सभी प्रश्नों का सरलतापूर्वक उत्तर दे दिया है, इसलिये मुझे इस सम्बन्ध में अधिक कहने की आवश्यकता नहीं है।

गतवर्ष गुंटकल के लोगों ने उस क्षेत्र में दो लाइनों के निर्माण के लिये माननीय उपमंत्री से अभ्यावेदन किया था। उस समय उपमंत्री ने मुस्काते हुए रामायण की एक कहानी सुनाकर उनको संतुष्ट कर दिया था, किन्तु अब मुझे वे लोग प्रतिदिन इन लाइनों के बारे में पूछते हैं। मैंने उनको उपमंत्री के सहानुभूतिपूर्ण व्यवहार का विश्वास दिलाया है और मैंने कई बार इस बात की मांग भी की है। इसलिये अब मैं पुनः मंत्री महोदय से हमारी इस प्रार्थना को स्वीकार करने की प्रार्थना करूंगा।

एक लाइन है गुंटकल से बरास्ता वजराकर, तुमकूर तक। इस लाइन पर बड़े-बड़े औद्योगिक और प्रसिद्ध नगर हैं और यह आंध्र तथा कर्नाटक को मिलायेगी। इस लाइन से बहुत अधिक लाभ होगा, अतः इसे आरम्भ करना चाहिये।

दूसरी लाइन धर्मवरम से रायडुग की है। दोनों रेशम बुनने के केंद्र हैं। दक्षिण भारत में और विशेषकर रायल सीमा में रेलों का अत्यधिक अभाव है। इन दोनों लाइनों से लोगों की बड़ी भारी असुविधा दूर होगी, और व्यापार की वृद्धि होगी।

कहा जाता है कि नीति यह है कि जहां बड़े उद्योग और कारखाने हैं, वहीं पर रेलवे लाइनें बनाई जानी चाहियें। परन्तु जब रेलवे न हों तो बड़े उद्योग कैसे हो सकते हैं और जब बड़े उद्योग नहीं, तो रेलवे नहीं होगी, यह तो बड़ी कठिन बात है। इसलिये हम प्रतिभावान मंत्री महोदय से निवेदन करते हैं कि वह इस गुत्थी को सुलझाने का प्रयत्न करें, जिन्होंने जनता बरामदो वाली गाड़ियां चलाकर भीड़ की समस्या को कुछ कम कर दिया है। इनसे एक लाभ तो यह है कि इनमें चढ़कर लोग एक सिरे से दूसरे सिरे तक आ जा सकते हैं। दूसरा लाभ यह है कि इससे टिकट चैकरों को सुविधा रहती है। बिना टिकट यात्रा करने वालों को आसानी से पकड़ सकते हैं।

बूफे व सिनेमा से युक्त डिब्बे तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये अत्यधिक मनोरंजक सिद्ध होंगे।

एक सुझाव और है। सुना गया है कि हथकरघे के कपड़े की सील और मुहर के अन्तर्गत मिल का बना हुआ कपड़ा भेजा जाता है। प्रायः फलों के नाम पर मिल का कपड़ा जाता है। हथकरघे के वस्त्र पर आधा पार्सल दर और फलों तथा वनस्पति के लिये चौथाई पार्सल दर है। इस प्रकार बोर्ड को भारी हानि उठानी पड़ती है। स्टेशन मास्टर्स और असिस्टेंट स्टेशन मास्टर्स को यह अधिकार दिया जाये कि वह इन बण्डलों को खोल कर देख सकें। उनकी वेतन वृद्धि भी की जाये क्योंकि रेलवे की आय के लिये वे ही उत्तरदायी हैं।

यह सुनकर मुझे प्रसन्नता हुई कि गुंटकल को विभागीय मुख्यालय बनाया जायेगा। मेरा विचार है कि दक्षिण जाने में दो भागों में विभाजित कर गुंटकल को एक भाग का मुख्यालय बना दिया जाय।

[श्री लक्ष्मय्या]

अन्त में मेरी प्रार्थना है कि उर्वकोंडा से गुण्टकल तक सर्वेक्षण किया जाये ताकि इस पन्द्रह मील के फासले पर शीघ्र ही रेलमार्ग बन सके। बजट सन्तोषजनक है क्योंकि किराये में वृद्धि किये बिना ही बोर्ड द्वितीय योजना में पदार्पण करने की इच्छा रखता है किन्तु रायलसीमा और आंध्र की जनता संतुष्ट नहीं है। अतः उक्त नये रेल मार्गों का निर्माण कराया जाये।

†श्री बी० बी० गिरि (पातपटनम्) : निजी स्पष्टीकरण के सम्बन्ध में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। कल माननीय रेलवे उपमंत्री ने मेरे द्वारा उठाये गये विवादों का उत्तर देते हुए सभा में मेरी अनुपस्थिति के सम्बन्ध में एक संक्षिप्त वक्तव्य दिया था। वस्तुतः मैं इसके लिये क्षमा प्रार्थी हूँ। मेरी यह धारणा थी कि माननीय मंत्री द्वारा रेलवे सम्बन्धी वाद-विवाद का उत्तर आज दिया जायेगा। इस धारणा के परिणाम-स्वरूप ही मैं यहां उपस्थित नहीं हो सका। इस सभा, और विधान सभाओं से मैं पिछले पच्चीस वर्षों से सम्बन्धित हूँ। मैंने सदैव इस सभा की प्रतिष्ठा एवं परम्परा का निर्वाह किया है।

मैं अन्य तथ्यों की चर्चा नहीं करना चाहता हूँ क्योंकि उनके लिये न तो समय है और न उपयुक्त अवसर ही। रेलवे मंत्री ने मेरी बातों के सम्बन्ध में एक विख्यात वकील की भांति सभा को विश्वास दिलाने की कोशिश की किन्तु अंत में उन्हें भ्रम हो गया।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री अलगेशन) : माननीय सदस्य ने जो कुछ कहा है यह उनके लिये वस्तुतः गौरवास्पद है। मैं व्यक्तिगत स्पष्टीकरण की दृष्टि से यह बात कह रहा हूँ कि मेरे मन में माननीय सदस्य की अनुपस्थिति की बात नहीं थी। अन्य माननीय सदस्य भी उपस्थित नहीं थे। कदाचित् इसका कारण तो यह हो सकता है कि उन्हें मेरे उत्तर का समय मालूम नहीं था। किसी विशिष्ट सदस्य के विरुद्ध कुछ नहीं कहा गया था।

†श्री बर्मन (उत्तर बंगाल—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : रामशायी और बीनागिरि के बीच रेल सम्पर्क स्थापित करने का निर्णय किया गया है, हमने प्रशासन को यह बताने का प्रयत्न किया कि यह लाइन कुछ आगे तक होनी चाहिये। चूंकि निर्णय किया जा चुका है मैं यह जानकारी दे दूँ कि १९५४ में बाढ़ के दौर में हाती नल्ला पुल टूट गया था तथा इंजिन जलढाका नदी में जा गिरा था। अन्य दो नदियां—कुर्ती और खुजी डायना भी नीचे हाती नल्ला में जा मिलीं तथा पुल के सिरे पर पटरी बह गई। जिस स्थान पर तीनों नदियां मिलती हैं वहां एक रात्रि बाढ़ के कारण १२६ आदमी मर गये। पश्चिम बंगाल सरकार ने जांच समिति की स्थापना की थी जिसने अभी अन्तिम प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं किया है। यदि इस नवीन मार्ग के निर्माण का सरकार ने निर्णय कर लिया है तो कम से कम खुजी डायना नदी की दिशा डायना नदी के मूल प्रवाह-स्थल की ओर मोड़ दी जाये अन्यथा खतरा पहले से अधिक बढ़ जायेगा।

कूच बिहार राज्य १९५० में पश्चिम बंगाल में विलीन कर दिया गया था किन्तु पूर्वी भाम को छोड़कर उसमें कहीं भी रेलवे नहीं है। मैं रेलवे मंत्रालय से प्रार्थना करूंगा कि वह रेलवे मार्ग की एक शाखा पश्चिमी भाग में आरम्भ करें। इस भाग में राज्य की आधी से अधिक जनसंख्या रहती है।

श्री देवेश्वर सर्मा ने आसाम रेल सम्पर्क के विषय में कुछ कठिनाइयों का वर्णन किया है। माननीय मंत्री ने भी यह स्वीकार किया है कि इस प्रदेश में कठिनाइयां हैं। इस विषय में अधिक न कहकर अपने एक दो अनुभव प्रकट करूंगा। कोतिहार में गाड़ी पहुंचते ही, स्टेशन दूर होने पर भी उसके सब दरवाजे बन्द कर लिये जाते हैं। फिर दो या तीन रुपये कुलियों को देने पर बड़े संघर्ष के पश्चात् मुसाफिर भीतर आ सकते हैं। भीतर आने वाले व्यक्तियों को कई बार चोटें लग जाती हैं। कुछ व्यक्ति भीतर प्रवेश कर सकते हैं और शेष को १२ अथवा २४ घण्टे पुनः प्रतीक्षा करनी पड़ती है। मैं माननीय रेल मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह सबसे पहले इस भाग की ओर अपना ध्यान दें क्योंकि वहां की अवस्था सर्वथा चिन्तनीय है। सिलिगुडी से हल्दी बाड़ी तक एक शाखा लाईन है। पाकिस्तान बनने के पश्चात् इसका विच्छेद

†मूल अंग्रेजी में

हो गया है। उत्तर-पूर्वी रेलवे के इस भाग में कभी रेलगाड़ी समय पर खाना नहीं होती है। कभी दो घंटे देर से चलती है कभी इससे भी अधिक। प्रायः ऐसा होता है कि किसी स्टेशन पर गाड़ी एक-एक घण्टा ठहर जाती है। ऐसा प्रतीत होता है मानों समय पर गाड़ी चलाने के लिये किसी का उत्तरदायित्व नहीं है।

एक बार मैं अपने गांव जलपायगुरि से सिलिगुडि जा रहा था तो क्या देखता हूँ कि सारी गाड़ी जर्जर हो रही है। एक बार जब मैं गाड़ी में जा रहा था और पूरी यात्रा दो घंटे से भी कम थी किन्तु वर्षा होने पर सारा डब्बा पानी से भर गया। गाड़ी की सारी खिड़कियां टूटी हुई थीं। छत टपक रही थी। यद्यपि मैं प्रथम श्रेणी में यात्रा कर रहा था फिर भी यह दशा थी। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि ऐसे समय पर जब कि वह रेलवे प्रशासन में सुधार का प्रयत्न कर रहे हैं इन ब्रांच लाइनों के डब्बों आदि की अवस्था पर भी ध्यान दें।

अन्त में, रेलवे में यात्रा की अवस्थाओं को समुन्नत करने के लिये मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। भोजन-पान आदि की व्यवस्था में भी सुधार हुआ है। मेरी आशा है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रेलें जनता के लिये अधिक उपादेय सिद्ध होंगी।

†श्री के० के० बसु (डायमण्ड हार्बर) : कलकत्ता की उपनगरीय रेलों की कठिनाई से सब परिचित हैं। किन्तु अब कहा गया है कि इनके विद्युतीकरण हेतु सरकार ने २५ लाख रुपये स्वीकृत किये हैं। इस रकम से तो केवल सर्वेक्षण ही किया जा सकता है। प्रथम दौरे में विद्युतीकरण की योजना हावड़ा-बर्दवान तथा सियालदेह डिबीजन तक ही सीमित रखी गई है। यदि वर्तमान गति के साथ काम किया गया तो १९५६ अथवा १९६१ तक किसी प्रकार का विशेष सुधार नहीं हो सकता है। अतः सरकार को इस सुझाव पर विचार करना चाहिये कि क्या कुछ उपनगरीय लाइनों पर डीजल गाड़ियां चलाई जा सकती हैं। डीजल इंजिन भारत में अथवा विदेशों से प्राप्त हो सकते हैं। इस प्रकार का भी प्रस्ताव है कि कुछ सार्थ भारत में डीजल इंजिन निर्मित करने की स्थिति में हैं। सियालदेह डिबीजन से लाखों आदमी दफ्तर मिल और दूसरे उद्योगों में काम करने के लिये कलकत्ता जाते हैं। गाड़ी में इतने व्यक्तियों का जाना असम्भव है क्योंकि उनमें बहुत अधिक भीड़ रहती है। अनेक अवस्थाओं में गाड़ी समय पर खाना नहीं होती है। अतः विद्युतीकरण की योजना तक डीजल तैल से चलने वाली गाड़ियों के सुझाव पर गम्भीरता पूर्वक विचार किया जाये।

पश्चिम बंगाल में दो लाइनों को बढ़ाने की आवश्यकता है। लक्ष्मीकान्तपुर से काम्दीव केवल २० मील दूर है। यदि इस लाइन को आगे तक बढ़ा दिया जाये तो लोगों को बहुत लाभ होगा। कलकत्ता को सस्ती सब्जी, मछली और दूध मिलने लगेगा। लोगों का जीवन निर्वाह-व्यय भी कम हो जायेगा। मैं इस विषय को दो या तीन वर्षों से उठा रहा हूँ लेकिन किसी प्रतिवेदन में इसके सर्वेक्षण का भी उल्लेख नहीं है। इस क्षेत्र में जाने के लिये लोगों को गंगा के किनारे कई मील तक स्टीमरों अथवा देशी नावों में जाना पड़ता था। अब मोटर चलने योग्य सड़कें बनी हैं। लेकिन गर्मी की ऋतु में २० से ३० मील तक लोगों को चलना पड़ता है। लोगों को शहर जाकर अपनी चीजें बेचने और नौकरी-धन्धे की दृष्टि से सुविधायें मिलना आवश्यक है। यदि इस क्षेत्र में संचार सुविधायें प्रदान की गईं तो लोगों को बड़ी सहायक सिद्ध होंगी।

सन्तरागाची से खनकूल होकर आरामबाग तक गई रेलवे लाइन खोलने के लिये मैंने एक ज्ञापन मंत्री महोदय को गत वर्ष प्रेषित किया था। उन्होंने वायदा किया था कि इस पर सहानुभूति पूर्वक विचार किया जायेगा। इस भाग में प्रायः रेलवे लाइन नहीं है। खनकूल राजा राम मोहन राय का जन्मस्थान है। यदि लोग इस स्थान से कलकत्ता जाना चाहें जो कि ३० मील दूर है तो उन्हें वहां पहुंचने में लगभग चौदह या पन्द्रह घण्टे लगेंगे। यदि बंगाल-बिहार सीमा के कोयला क्षेत्र तक रेल मार्ग चालू किया जाय तो लोगों को अत्यन्त उपादेय सिद्ध होगा।

[श्री के० के० बसु]

लगभग पच्चीस वर्ष पूर्व इस लाइन का सर्वेक्षण किया गया था तथा रेलवे प्राधिकार का सुझाव था कि आर्थिक दृष्टि से यह लाइन व्यवहार्य है। इस लाइन के आरम्भ होने पर देश के महान् नेताओं के जन्मस्थान को—राजा राम मोहन राय, रामकृष्ण, श्री मा का जन्म यहीं आस-पास की भूमि में हुआ है—लोग रेल से जा सकेंगे।

कालीघाट-फाल्टा रेलवे गैर-सरकारी उद्योग है। कलकत्ता से दक्षिण की ओर यह लगभग ३० मील जाती है। प्रतिवर्ष सरकार इसे वित्तीय सहायता देती है। उनसे इसी तरह का समझौता है। यह रकम ३ लाख ४ हजार रुपये से ३ लाख ३० हजार रुपये तक पहुंच गई है। दो घंटे की यात्रा को पूरा करने में यह गाड़ी सदैव साढ़े तीन घंटे लगाती है। देरी के परिणामस्वरूप व्यापारियों एवं सरकारी कर्मचारियों को समान रूप से असुविधा का सामना करना पड़ता है। कभी-कभी किसी स्टेशन पर गाड़ी २० मिनट तक रुक जाती है। कर्मचारियों की दशा शोचनीय है। गैर-सरकारी समवाय होने के नाते वह कभी भी कर्मचारियों की दशा सुधारने का प्रयत्न नहीं किया जाता क्योंकि उन्हें विश्वास है कि नुकसान की स्थिति में सरकार उन्हें वित्तीय सहायता देगी। रेलवे के समान विशाल औद्योगिक उपक्रम में कर्मचारियों को कम वेतन मिलना अकल्पनीय है। चूंकि इस रेलवे की व्यवस्था उचित नहीं है सरकार को इसे अपने हाथों में ले लेना चाहिये।

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : माननीय सदस्य का निर्देश किस रेल की ओर है ?

†श्री के० के० बसु : कालीघाट-फाल्टा रेलवे की ओर। सरकार से मेरा आग्रह है कि वह इस लाइन को अपने प्रबन्ध में ले लें।

किराये के पूर्ण राशिकरण के सिलसिले में अनेक अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। उच्च श्रेणियों में निकटतम पाई का पूर्ण राशिकरण किया जाता है। तृतीय श्रेणी के किराये में निकटतम आने तक पूर्ण राशिकरण किया जाता है। सामान्य व्यक्तियों पर यह भार नहीं होना चाहिये। मेरी प्रार्थना है कि यह प्रणाली तृतीय श्रेणी के यात्रियों पर लागू नहीं की जाये।

प्रतिकर के सम्बन्ध में भी कुछ कहना है। अनेक बार प्रतिकर सम्बन्धी मामले न्यायालयों में जाते हैं और अन्त में रेलवे को प्रतिकर देना पड़ता है। मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे तथ्यों एवं प्रश्न पर विचार कर सीधे प्रतिकर क्यों नहीं देती हैं। इस सम्बन्ध में कलकत्ता न्यायालय में एक अत्यन्त महत्वपूर्ण बात हुई।

रेलवे अधिनियम ७७ के अधीन रेलवे के जनरल मैनेजर के नाम नोटिस देना पड़ता है लेकिन १९५४ में वाणिज्य परिषद् द्वारा अभ्यावेदन के आधार पर पूर्वी रेलवे द्वारा एक अधिसूचना जारी की गई जिसमें कहा गया है कि यदि नोटिस चीफ कर्मशियल मैनेजर [मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक] अथवा कर्मशियल सुपरिण्टेण्डेंट [वाणिज्यिक अधीक्षक] के नाम दिया जायेगा तभी वैध समझा जायेगा।

लेकिन जब इसके आधार पर मुकदमा दायर किया जाता है, तो रेलवे के वकील उसे प्रविधिक आधार पर गलत बताते हैं और कहते हैं कि नोटिस मुख्य प्रबन्धक के नाम होना चाहिये। यह तो केवल एक प्रविधिक आपत्ति है। रेलवे जैसे हमारे राष्ट्रीय उपक्रम को इसका सहारा नहीं लेना चाहिये, और विशेष रूप से उस समय जब कि रेलवे स्वयं मामले के सम्बन्ध में कोई आपत्ति नहीं करती है और रेलवे द्वारा क्षति-पूर्ति की अदायगी पर कोई आपत्ति नहीं होती है। माननीय मंत्री को चाहिये कि वह इस पर विचार करें, और सरकार रेलवे को इस प्रकार की छोटी-मोटी प्रविधिक आपत्तियों द्वारा नागरिकों के दावों से बच निकलने का अवसर न दें। इस प्रकार के आवश्यक अनुदेश जारी किये जाने

चाहिये कि इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा नामोद्दिष्ट अधिकारियों के नाम से दिये गये नोटिसों को धारा ७७ के अन्तर्गत वैध माना जाये ।

हमें तीसरी श्रेणी के डिब्बों में चालू की गई तीन टांडों वाली व्यवस्था को हटा देना चाहिये । इससे यात्रियों को बैठने में बड़ी असुविधा होती है, और उनमें और माल में कोई अन्तर नहीं रह जाता है । स्थूलकाय व्यक्तियों को उन पर चढ़कर बैठने में विशेष असुविधा होती है ।

साथ ही मेरा यह भी सुझाव है कि डिब्बों में ऊपर की सीटों पर चढ़ने के लिये सीढ़ियां लगाई जानी चाहियें । इसमें कोई अधिक व्यय भी नहीं होगा ।

अन्त में, मेरा आग्रह है कि रेलवे बोर्ड के प्रबन्ध को लोकप्रिय और व्यापक बनाया जाना चाहिये । विदेशी शासकों का दृष्टिकोण तो केवल यही था कि देश के सभी भागों में प्रशासन के सुचारू रूप से चलाने के लिये रेलों का जाल बिछ जाय । लेकिन, अब तो हमारा दृष्टिकोण बदल चुका है । हमें चाहिये कि रेलवे के सभी कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करें । बोर्ड का गठन ऐसा होना चाहिये कि वह भारत के साधारण नागरिकों का सेवक बनकर रहे ।

†श्री कामत (होशंगाबाद) : मैंने कटौती प्रस्ताव संख्या २८२ से २९३ तक प्रस्तुत किये हैं । रेलवे मंत्री ने यह उचित ही कहा है कि रेलवेज को राष्ट्र के भाग्यनिर्माण में एक बड़ा महत्वपूर्ण कार्य करना है । लेकिन, उन्होंने द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में रेलवे का कार्य कुशलता से चलाने के लिये कुशल अधिकारियों की कमी की ओर इंगित किया है । मैं जानना चाहता हूं कि इस कमी को दूर करने के लिये कौन सी ठोस योजनायें बनाई गई हैं । मैं उनका ब्यौरा जानना चाहता हूं । यह सही है कि उन्होंने देश के विभिन्न भागों में खोले जाने वाले कुछ प्रशिक्षण केंद्रों का निर्देश किया है । परन्तु उन्होंने अपने भाषण में यह भी कहा है कि अधिकारियों की इस कमी को अतिव्यस्क तथा अवकाश-प्राप्त अधिकारियों को रख कर भी दूर किया जा रहा है । मैं जानता हूं कि इस देश में प्रशिक्षित और अनुभवी अधिकारियों की कमी है । लेकिन अवकाश-प्राप्त व्यक्तियों को रखने से एक और संभावना पैदा होती है कि उससे नये अधिकारियों की पदोन्नति का रास्ता रुक जाता है । इसीलिये, मेरा सुझाव है कि अत्यधिक आवश्यक होने पर ही अवकाश-प्राप्त अधिकारियों को रखा जाय और इसके लिये पक्षपात, या रिश्तेदारी, या किसी अन्य व्यक्तिगत विचार को आधार न बनाया जाय ।

अब, मैं कर्मचारियों के प्रशिक्षण के प्रश्न को लेता हूं । कुछ वर्ष पहले हमारे इंजीनियरों और अधिकारियों का एक दल सोवियत रूस गया था । उसके प्रतिवेदन को सभा-पटल पर रखा जाना चाहिये ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : उसे सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

†श्री कामत : उसके साथ ही, मंत्रालय के अधिकारियों को द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में अधिक प्रभावशाली और कुशल प्रशिक्षण के लिये यूरोपीय और अमरीकी व्यवस्थाओं का भी अध्ययन करना चाहिये ।

प्रबन्ध-कार्य में श्रमिकों का सहयोग प्राप्त करने की बात भी कही गई है । कहा गया है कि श्रमिकों को उनके कल्याण से सम्बन्धित मामलों में अधिक शक्ति और दायित्व दिया जाना चाहिये ।

मेरा विचार है कि श्रमिकों को अधिक प्रेरणा देने के लिये मंत्रालय को, बड़ी गम्भीरता के साथ, चित्तरंजन जैसे बड़े-बड़े कारखानों में कर्मशाला-समितियां नियुक्त करने का प्रयास करना चाहिये । इन्हीं कर्मशाला-समितियों के द्वारा प्रबन्ध कार्य और श्रमिकों में एक सक्रिय सहयोग स्थापित किया जा सकता है ।

मुझे रेलवे की भोजन व्यवस्था का पर्याप्त अनुभव है । कृपालानी समिति ने इसके सम्बन्ध में कुछ सिफारिशें भी की थीं, जिनमें से माननीय मंत्री के कथनानुसार १४६ या १४७ सिफारिशें मान ली गई हैं और कार्यान्वित भी की जा चुकी हैं । मध्य रेलवे के बड़े-बड़े स्टेशनों तथा जंक्शनों पर भोजन

[श्री कामत]

व्यवस्था करने वाले संस्थापनों के कर्मचारियों में इसके कारण बड़ी आशंका फैली हुई है ।

उदाहरण के लिये, द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इटारसी जंक्शन के विकास के लिये ३४ लाख रुपये रखे गये हैं । वहां भोजन व्यवस्था का ठेका रखने वाले श्री वल्लभदास ईश्वर दास को सूचना दे दी गई है कि उसका ठेका समाप्त किया जाता है । यह बिल्कुल ठीक किया गया है । वह अन्य रेलवेज में भी ठेके लिये हुए है और भोजन व्यवस्था के ठेकेदारों का सबसे बड़ा ठेकेदार, ठेकेदार ही नहीं, एकाधिकारी है । मुझे प्रसन्नता है कि कृपालानी समिति की सिफारिश के अनुसार, उसके एकाधिकार को समाप्त कर दिया गया है ।

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : यह एकाधिकार तो बहुत पहले समाप्त कर दिया गया था ।

†श्री कामत : मैं चाहता हूं कि एकाधिकार को समाप्त करने का यही कार्य और भी तेजी से किया जाय । कृपालानी समिति ने ठेकों के किराये पर उठा देने की प्रथा के हटाये जाने के लिये सिफारिश की थी । लेकिन, मध्य रेलवे में वह अब भी चल रही है । मंत्री महोदय को इसकी जांच करनी चाहिये ।

इटारसी में बल्लभ दास ईश्वर दास को ठेके की समाप्ति की सूचना मिलने से, वहां के कर्मचारियों में बड़ी आशंका फैल गई है, क्योंकि उन्हें यह नहीं मालूम कि यह व्यवस्था रेलवे के अन्तर्गत चलाई जायेगी, या किसी अन्य ठेकेदार को नियुक्त किया जायेगा । मैं चाहता हूं कि उसे रेलवे के अधिकार में ही ले लिया जाय । इससे उन कर्मचारियों को भी सुरक्षा मिल जायेगी ।

रेलवे मंत्री ने अपने आय-व्ययक सम्बन्धी भाषण में कहा था कि तीसरी श्रेणी में, विशेषकर पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तरी रेलवे के छोटी लाइन वाले खंड में, भीड़ बढ़ती ही जा रही है । पर, मेरा विचार है कि देहली-मद्रास रेल-मार्ग के लिये पैसेंजर गाड़ियों की अधिक आवश्यकता है, इसे सर्वाधिक प्राथमिकता देनी चाहिये ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : पूर्वोत्तर रेलवे से अधिक नहीं ।

†श्री कामत : इस मार्ग पर प्रति दिन एक जनता गाड़ी चलनी चाहिये, या कम से कम इटारसी और विजयवाड़ा के बीच एक और पैसेंजर गाड़ी चलाई जानी चाहिये ।

अब अष्टाचार की समस्या के सम्बन्ध में कृपालानी समिति की सिफारिशों को लीजिये । सिफारिश संख्या २ में कहा गया है कि जब भी कभी किसी अधिकारी की कर्म-निष्ठा, उसके कार्य, या उसकी तथा उसके मित्र या सम्बन्धी की वित्तीय स्थिति के बारे में संदेह हो जाय, तो उसे उस दायित्व या प्रभाव के पद पर नहीं रहने देना चाहिये ।

रेलवे बोर्ड को उन परियोजनाओं के सम्बन्ध में विशेष सतर्कता रखनी चाहिये जिनमें बहुत अधिक धन राशि व्यय की जा रही है । जबलपुर स्टेशन के सुधार और विस्तार के समय बड़ी-बड़ी राशियां कुछ अधिकारियों की जेबों में चली गई थीं । अब इटारसी स्टेशन के विकास पर ३४ लाख रुपये व्यय करते समय हमें इसकी पुनरावृत्ति नहीं होने देनी चाहिये । हमें यह अधिक राशि यात्रियों, कर्मचारियों तथा श्रमिकों को अधिक सुविधायें प्रदान करने पर ही व्यय करनी चाहिये । सभी रेलवेज के कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों को और अधिक सुविधायें मिलनी चाहियें ।

सभी रेलवेज के कन्डक्टर गाड़ों को वर्दी मिलती है, पर मध्य रेलवे के कन्डक्टर गाड़ इससे वंचित रहते हैं । उन्हें भी वर्दी दी जानी चाहिये ।

जनता को लेविल क्रांसिगों (रेल-चौकियों) से बड़ी असुविधा होती है । उनके फाटक बन्द होने पर लोगों को बड़ी देर तक खड़ा रहना पड़ता है । सारा यातायात रुक जाता है । विशेष कठिनाई वहां

†मूल अंग्रेजी में

होती है जहां उनका संचालन स्टेशनों से किया जाता है। इसीलिये, यातायात के महत्वपूर्ण स्थानों पर जहां-जहां ये रेल-चौकियाँ हैं, उनके ऊपर पुल बनाये जाने चाहियें, जिससे कि यातायात न रुके और जनता को असुविधा न हो।

पुरी स्टेशन के सम्बन्ध में, उपमंत्री ने कहा कि उसके पुनर्निर्माण का दायित्व वहां की जनता पर है और उसे ही अपने अंशदान से उसका निर्माण करना चाहिये। दूसरी बात यह कही गई थी कि इससे जनता की अपने गलत कार्य का प्रायश्चित्त करने की क्षमता में विश्वास प्रकट होता है। यह एक बहुत बड़ा अभियोग है। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या कभी किसी मंत्री ने भी अपने गलत कार्यों के प्रति यही दृष्टि-कोण अपनाया है। मुझे आशा है कि इस प्रस्ताव पर आग्रह नहीं किया जायेगा।

आप जानते हैं कि श्री रामूलू के बलिदान के समय जनता ने विजयवाड़ा का स्टेशन ध्वस्त कर दिया था, पर वहां की जनता पर दण्डात्मक कर नहीं लगाया गया था।

फिर, पुरी के स्टेशन के बारे में ऐसा प्रस्ताव क्यों किया जाता है। मुझे प्रसन्नता है कि माननीय मंत्री इस विषय में उपमंत्री से सहमत नहीं हैं। उन्होंने ऐसा सुझाव नहीं दिया है। रेलवे सम्पत्ति राष्ट्रीय सम्पत्ति है। फिर, यदि कुछ उदण्ड व्यक्ति उसकी तोड़-फोड़ करते हैं, तो वहीं की जनता को उसके लिये क्यों दण्डित किया जाय ?

अंग्रेज सरकार ने भी १९४२ में ऐसा नहीं किया था। माननीय मंत्री को यह स्मरण होगा। मुझे विश्वास है कि इस जन-विरोधी प्रस्ताव को वापिस ले लिया जायेगा।

†श्री बैनर्जी (मिदनापुर-झाड़ग्राम) : वर्तमान दक्षिण-पूर्वी रेलवे के गोमो और हावड़ा स्टेशनों के बीच केवल एक ही पैसेंजर गाड़ी चलती है, जो १३ घंटों में इस यात्रा को पूरा करती है। हाल ही में, पूर्वी रेलवे ने एक गोमो एक्सप्रेस आरम्भ की है, पर वह मिदनापुर और बांकुड़ा होकर जाती है, इसलिये इस क्षेत्र के यात्रियों को उससे कोई भी लाभ नहीं होता। पूरे-पूरे दिन परिवारों को स्टेशनों पर पड़े रहना पड़ता है। मेरा सुझाव है कि गोमो और हावड़ा के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी आरम्भ की जानी चाहिये। यह इस लिये भी आवश्यक है क्योंकि यह एक औद्योगिक क्षेत्र है।

दूसरी बात यह कि हावड़ा और मिदनापुर के बीच की ८० मील की दूरी को तय करने में आज कल चलने वाली सवारी गाड़ियों को पांच घंटे लगते हैं। इन दो स्थानीय गाड़ियों की गति बढ़ाई जानी चाहिए।

तीसरी बात यह है कि मैं जानना चाहता हूं कि क्या पंचकुर से तामलुक और चन्द्रकोना से घाटल तक एक रेल-मार्ग बनाने के प्रस्थापना पर अब भी विचार किया जा रहा है ?

†श्री बी० डी० पांडे (जिला अलमोड़ा—उत्तर-पूर्व) : हिमालय के क्षेत्र में कोई रेल-मार्ग नहीं है। अंग्रेज शासकों ने अपने वाइसरायों और गवर्नरों की सुख सुविधा के लिये शिमला और दार्जिलिंग में ही रेल मार्ग बनाये थे नैनीताल, गढ़वाल तथा अलमोड़ा में कोई रेल मार्ग नहीं है। केवल तराई भाबर में रेलवे है। अब बद्दीन्थ तथा बागेश्वर तक रेल मार्ग बनाये जाने की मांग की जा रही है काम बहुत कठिन है। हिमालय के क्षेत्र में तो वर्षा के समय सड़कें तक टूट जाती हैं, फिर रेलों की कौन कहे। मेरे क्षेत्र तराई भाबर में रेलवे की स्थिति अधिक अच्छी है। कोई ५० वर्ष पहले ब्रिटिश शासनकाल में हमें रेल यात्रा में काफी अपमान सहना पड़ता था किन्तु अब रेलवे हमारी हैं और रेलवे बोर्ड ने हमारी सुविधाओं के लिये जो कुछ किया है उस पर हमें गर्व है। मैं रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्री का अभिनंदन करता हूं। ब्रिटिश शासन-काल में जब मैं भूलाभाई देसाई के साथ यहां था उस समय पर आय-व्ययक कुल अस्सी करोड़ रुपये होता था किन्तु अब वह लगभग चार सौ करोड़ रुपये का है।

[श्री बी० डी० पांडे]

जब हम अमृतसर में थे तब मुख्य प्रबन्धक ने सभी यात्रियों की सुविधा का समुचित ध्यान रखा था। रेलवे कर्मचारियों ने भी यात्रियों की सुविधा का यथाशक्य ध्यान रखा था। वास्तव में हमें अपने मंत्रियों और बोर्ड पर गर्व है। विरोधी पक्ष के मेरे मित्रों ने आलोचना करने का स्वभाव ही बना लिया है, किन्तु यदि आलोचना सौम्य हो तब ही वह उपयोगी हो सकती है। रेलवे में जो बातें अच्छी हैं उनके लिये उसे श्रेय दिया जाना चाहिये और जो गलतियां हैं वह उसे बताई जानी चाहिये। अब प्रत्येक रेलवे में पहले की अपेक्षा कहीं अधिक सुविधायें प्राप्त हैं। तीसरे दर्जे में बहुत भीड़ हुआ करती है यह मैं स्वीकार करता हूं किन्तु इसका एक प्रमुख कारण लोगों के पास अधिक धन का होना है। यदि उनके पास धन नहीं होगा तो वह यात्रा भी नहीं करेंगे। बिना टिकट यात्रा करने वालों को दंड दिया जाना चाहिये और जो व्यक्ति रेलवे के सामान को हानि पहुंचाते हैं उन्हें भी दंड दिया जाना चाहिये। किन्तु जब कभी इस प्रकार का या घूसखोरी का कोई मामला पकड़ा जाता है, तो हममें से कुछ व्यक्ति भी दोषी हैं क्योंकि हम मंत्रियों से जाकर अभियुक्त को दंड न दिये जाने के लिये सिफारिश करते हैं।

मेरे क्षेत्र में केवल तराई भाबर में रेलवे है और उसका प्रबन्ध अच्छा है। हम लाल कुआं से हलद्वानी तक एक रेल मार्ग चाहते हैं। हमारा व्यापार मुख्यतः दिल्ली से होता है। दिल्ली से हलद्वानी तक एक सीधा मार्ग होना चाहिये और उक्त रेलमार्ग के बन जाने से माल का परिवहन अधिक सुविधापूर्वक और सस्ता होगा। मैं जानता हूं कि सर्वेक्षण किया गया है किन्तु वह कोई विशेष अर्थ नहीं रखता है। इसलिये रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड से मेरा अनुरोध है कि आगामी पांच वर्षों में वह इस नये रेलमार्ग के निर्माण के लिये आवश्यक कार्यवाही करें। उक्त रेल मार्ग वहां की जनता के लिये एक वरदान होगा। हम अलमोड़ा के लिये मोटर योग्य एक और छोटी सड़क बना रहे हैं। यदि उक्त रेल मार्ग अगले पांच वर्षों में बन गया तो उससे जनता को अत्यन्त सहायता प्राप्त होगी। इस रेल मार्ग की लम्बाई कुल ६० मील है। मैं यह नहीं चाहता हूं कि उक्त रेल मार्ग ठीक मेरे तालुके तक ही हो किन्तु जहां जनता को कठिनाई है, जहां जनता निर्धन और जहां रेल मार्गों का अभाव है वहां नये रेल मार्गों का निर्माण होना चाहिये।

इसलिये मैं चाहता हूं कि उक्त रेल मार्ग का निर्माण इन पांच वर्षों में किया जाये। इस रेल मार्ग के निर्माण से नैनीताल अलमोड़ा, रानीखेत आदि स्थानों को लाभ होगा। उक्त क्षेत्र पहाड़ी है और अविकसित है और मैं केवल इतना ही चाहता हूं कि उक्त रेल मार्ग के निर्माण को अब टाला न जाये।

रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड को इस उत्तम आय-व्ययक और हमें प्राप्त सुविधाओं के लिये बधाइयां देता हूं। हमें संकुचित विचारों से ऊपर उठना चाहिये और पश्चिमी देशों के समान वैज्ञानिक, प्रशासक और शिल्पी पैदा करने चाहिये जो देश की प्रगति में सहायक हो सकें।

†श्री थानू पिल्ले (तिरुनेलवेली) : मैं रेलवे मंत्रालय का अभिनंदन करता हूं और किसी भी व्यक्ति को किसी ऐसे दल से, जिसके अंतर्गत ऐसा मंत्रालय है, सम्बन्धित होने पर गर्व हो सकता है।

इस चर्चा के दौरान और जो कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये हैं उनसे मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि वेतन आयोग के बारे में बहुत से कटौती प्रस्ताव हैं। मेरी समझ में यह नहीं आता है कि इस ओर के कुछ सदस्यों ने, जिनमें श्री गिरि भी शामिल हैं, रेलवे कर्मचारियों के लिये एक वेतन आयोग की नियुक्ति का समर्थन किस प्रकार किया। श्री अशोक मेहता ने कहा है कि इस मांग के पीछे दस लाख व्यक्ति हैं। मेरा निवेदन है कि भारत में ३६ करोड़ से भी अधिक व्यक्ति रहते हैं और उनमें से केवल दस लाख ही ऐसे हैं जो अच्छा वेतन पाते हैं। जो सदस्य यहां आकर श्रमिकों को खुश करने के लिये कुछ भी कहते हैं वे इस बात को भूल जाते हैं कि देश में अन्य व्यक्ति भी हैं।

†मूल अंग्रेजी में

हम इस संसद में यदि किसी वेतन आयोग की नियुक्ति की मांग कर सकते हैं तो वह देश के श्रमिकों के सभी वर्गों के लिये होना चाहिये। मैं यह नहीं कहता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों को बहुत अच्छा वेतन मिलता है किन्तु औरों की तुलना में उनकी स्थिति अच्छी है। हमें इन सब बातों पर सापेक्ष दृष्टिकोण से विचार करना चाहिये।

कुछ सदस्यों ने कहा है कि रेलवे को अत्यधिक लाभ हो रहा है, किन्तु यदि आप प्रशुल्क ढांचे पर विचार करें तो आप वास्तविक स्थिति को जान जायेंगे। मान लीजिये कि रेलवे घाटा उठाकर कार्य करती है तो क्या लोग उस स्थिति में बिना वेतन के कार्य करेंगे? विकास के लिये वहन-शुल्क में वृद्धि किये जाने पर हम सभी सहमत हैं किन्तु बाद में आप कहते हैं कि चूंकि इतना लाभ हुआ है इसलिये कर्मचारियों को अधिक वेतन दिया जाये। मुझे इस बात पर कोई आपत्ति नहीं है बशर्ते कि सभी कर्मचारियों को, जिनमें राज्यों के अंतर्गत काम करने वाले कर्मचारी भी शामिल हैं, अधिक वेतन दिया जा सके। इस समय राज्यों की स्थिति यह है कि मौजूदा वेतन और महंगाई भत्ते पर होने वाले व्यय को वह वहन कर नहीं पा रहे हैं और आप वेतन वृद्धि करके उनके भार को बढ़ायेंगे ही। इससे देश में और अशांति होगी। निस्सन्देह विरोधी पक्ष वाले यह चाहते हैं, क्योंकि उन पर समस्याओं को सुलझाने का कोई दायित्व नहीं है।

वेतन वृद्धि के अलावा कई बातें ऐसी हैं जहां सरकार कर्मचारियों को संतुष्ट करने के लिये बहुत कुछ कर सकती है। कई तरुण अधिकारी ऐसे हैं जो अत्यन्त दक्ष हैं किन्तु नये उम्मीदवारों की प्रत्यक्ष भरती के कारण उनकी पदोन्नति नहीं होती है। ऐसे भी तरुण अधिकारी हैं जो दक्ष अधिकारी बन सकते हैं किन्तु उन्हें कोई अवसर प्राप्त नहीं होता है। इसलिये जैसा कि अन्य सेवाओं में होता है, पदोन्नति के लिये ऐसे अधिकारियों की जो पात्र हों, एक पदाली स्थापित की जाये और उन्हें प्रत्यक्ष भर्ती के लिये ली जाने वाली प्रतियोगिता परीक्षा में बैठने की अनुमति दी जानी चाहिये। यदि वह योग्य सिद्ध हों तो उन्हें पदोन्नति दी जाये जिससे कि न केवल उनकी स्थिति ही सुधरेगी वरन् प्रशासन की शक्ति भी बढ़ेगी।

जहां तक नये रेल मार्गों का सम्बन्ध है मैं अपने क्षेत्र के लिये किसी कारण का आश्रय लेकर मांग करने की स्थिति में नहीं हूँ। किन्तु त्रावणकोर के दक्षिणी भाग और तिरुनेवेली के बीच हमारे पर्याप्त सांस्कृतिक और व्यापारिक सम्बन्ध हैं। एक नये रेल मार्ग के निर्माण के लिये १९०८ के आसपास एक प्रस्ताव रखा गया था किन्तु उसको क्रियान्वित नहीं किया गया है। रेलवे मंत्रालय ने अत्यन्त उदारतापूर्वक उसे अपने भावी कार्यक्रम में शामिल किया है। किन्तु द्विवेन्द्रम-कन्या कुमारी अथवा तिनेवेली-कन्या कुमारी इन दो में से किसी एक को पूर्ववर्तिता दी जायेगी। इसके सम्बन्ध में मुझे ठीक जानकारी नहीं है किन्तु यदि एक रेल मार्ग निर्माण किया ही जाना है तो मेरा निवेदन है कि तिनेवेली-कन्या कुमारी मार्ग को ही पूर्ववर्तिता दी जाये। क्योंकि द्विवेन्द्रम-कन्या कुमारी रेल मार्ग के निर्माण का अर्थ वहां की जनता के लिये एक अतिरिक्त सुविधा ही होगा। इसके अतिरिक्त तिनेवेली-कन्या कुमारी रेल मार्ग के निर्माण में व्यय कम होगा क्योंकि भूमि समतल है। उक्त क्षेत्र में जनता बिना किसी क्षतिपूर्ति मुआवजे के भूमि देने के लिये भी तैयार है।

जिस समय रेलवे ने तिनेवेली-तिरुचेंदूर रेलमार्ग को अपने प्रशासन के अन्तर्गत लिया था उस समय वह जिला बोर्ड के अधीक्षण में था। उस पर उसने ३० लाख रुपये व्यय किये थे। आज के अनुमानों के अनुसार उसका मूल्य ७० लाख रुपये होगा। कम से कम उन्हें उक्त रेलमार्ग की पटरियों की दशा को सुधार कर रेल गाड़ियों की गति को बढ़ाना चाहिये। उक्त रेल मार्ग की लम्बाई केवल ३६ मील है और इस दूरी को तय करने में चार घंटे लगते हैं। इसके अतिरिक्त तिनेवेली होकर जाने वाली एक्सप्रेस गाड़ियों को मिलाने के लिये उक्त रेल मार्ग पर बहुत कम रेल गाड़ियां चलती हैं। हम उसे मद्रास-तिनेवेली एक्सप्रेस के स्थान पर मद्रास-तिरुचेंदूर एक्सप्रेस बना सकते हैं। तिरुचेंदूर के एक तीर्थ स्थान होने के कारण वहां साल भर यात्रियों का आना जाना लगा रहता है।

[श्री थानू पिल्ले]

हमारे क्षेत्र में अरूमगनेरी और तुतीकोरीन में नमक बनाने के कारखाने हैं। वहां वैगनों के प्रदाय के लिये प्रादेशिक व्यवस्था आरम्भ की गई है जिसके कारण जनता को काफी असुविधा होती है। पर्याप्त परिवहन सुविधाओं के अभाव में लोग अपने माल को बेच नहीं पाते हैं। अनधिकृत नमक निर्माताओं के कारण स्थायी व्यापारी स्थान बाजारों में नमक नहीं बेच सकते हैं और वह नमक अन्य स्थानों को भेजा जाता है। माल डिब्बे (वैगन) देने में रेलवे कर्मचारी पक्षपात करते हैं इस आशय की कई शिकायतें प्राप्त हुई हैं। पहले भी एक बार यह मामला मंत्रालय के स्तर पर प्रस्तुत किया गया था और सभा-सचिव ने कहा था कि वह शिकायतों की जांच करेंगे। मुझे ज्ञात हुआ है कि अब भी स्थिति वही है जबकि सुधार के लिये काफी गुंजाइश है।

माननीय रेलवे मंत्री ने कहा है कि तीसरा दर्जा समाप्त करके उसे दूसरा दर्जा बना दिया जायेगा किन्तु यदि आप मौजूदा सुविधाओं में कोई वृद्धि नहीं करते हैं तो उसे दूसरा दर्जा कहना कोई अर्थ नहीं रखता है। किन्तु रेलवे उपमंत्री ने हमें समयोचित चेतावनी दी है कि तीसरे दर्जे की समाप्ति और दूसरे दर्जे में प्रदत्त सुविधाओं के परिणामस्वरूप रेल भाड़े में भी वृद्धि की जायेगी। यदि रेल भाड़े में वृद्धि ही आवश्यक है तो तीसरे दर्जे की समाप्ति आवश्यक नहीं है। हाल ही में तीसरे दर्जे के डिब्बे बनकर आये हैं उनमें पहले की अपेक्षा कई अधिक सुविधायें हैं। यदि आप सभी पुराने डिब्बों को हटाकर नये डिब्बे ला सकें तो तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये वही एक अतिरिक्त सुविधा हो जायेगी। किसी भी स्थिति में तीसरे दर्जे के किराये में वृद्धि नहीं की जानी चाहिये क्योंकि इस समय ही किराया बहुत अधिक है। यदि आप मौजूदा सुविधाओं को बढ़ाकर सोने के लिये यात्रियों को स्थान देना चाहते हैं तो उसके लिये अतिरिक्त शुल्क ले सकते हैं किन्तु तीसरे दर्जे के किराये में और वृद्धि किसी भी हालत में नहीं की जानी चाहिये। किन्तु मेरा तो ख्याल है कि किराये में कमी की जाये जिससे कि जनसाधारण को कुछ राहत मिल सके।

इस समय रेलवे द्वारा सभी प्रकार के व्यक्तियों को—कलाकारों, गायकों, आदि को— जो दल बना कर यात्रा करते हैं, रियायतें दी जाती हैं। मेरा ख्याल है कि केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को विशेष रियायती टिकटों की सुविधा पुनः दी जानी चाहिये। यदि वित्त मंत्री इस मामले में आगे नहीं आ रहे हैं तो मैं रेलवे मंत्री से अपील करता हूँ। केन्द्रीय सरकार के दफ्तरों में अनेक व्यक्ति ऐसे हैं जो हजारों मील की दूरी से नौकरी के खातिर यहां आये हुये हैं किन्तु दो या तीन साल तक वह अपने घर नहीं जा सकते हैं क्योंकि उनकी हैसियत इतनी नहीं होती है। यदि रेलवे इन व्यक्तियों को रियायतें देती है तो वह अपने घरों को कम से कम एक वर्ष में एक बार जा सकेंगे। रेलवे को कोई विशेष हानि नहीं होगी क्योंकि जो व्यक्ति पहले तीन साल में एक बार यात्रा करते थे वह अब वर्ष में एक बार यात्रा करेंगे और ऐसे व्यक्तियों के लिये रेलवे द्वारा अतिरिक्त डिब्बे भी लगाये नहीं जायेंगे। इसलिये रेलवे मंत्रालय से मेरी अपील है कि दिल्ली में काम करने वाले और देश के सभी भागों से आये हुए इन व्यक्तियों को सुविधा देने के प्रश्न पर वह विचार करें।

अधिकांश स्थानों में रेलवे के अस्पताल केवल दवाइयां देते हैं और रेलवे के कर्मचारी वहां छुट्टी पाने के लिये ही जाते हैं। रेलवे कर्मचारियों को डाक्टर की कुशलता में कोई विश्वास नहीं होता है। इसलिये या तो रेलवे से सम्बद्ध नियमित और सुसज्जित अस्पताल होने चाहिये या किसी विशेष अस्पताल पर अधिक धन व्यय करने के बजाय हमें औषधालयों की संख्या बढ़ानी चाहिये। विभिन्न राज्यों में जो रेलवे कर्मचारी हैं उन्हें सम्बंधित राज्य सरकार से चिकित्सा सुविधायें प्राप्त करने का अधिकार है। सभी बड़े अस्पताल राज्य सरकारों के अंतर्गत कर दिये जायें और प्रत्येक स्टेशन के लिये एक औषधालय बनाया जाये। रेलवे मंत्रालय ने जो प्रगति की है उसके लिये मैं उसका पुनः अभिनंदन करता हूँ।

†श्री के० जी० देशमुख (अमरावती—पश्चिम) : मैं रेलवे मंत्री को अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ शिकायतों के बारे में सुझाव दूंगा। यह बड़ी प्रसन्नता की बात है कि बारह नये रेल मार्गों का निर्माण किया

जा चुका है और इसके लिये रेलवे मंत्री समस्त लोक-सभा से बधाइयां प्राप्त करने का पात्र है। किन्तु उक्त रेल मार्गों के निर्माण से हमारे इस विशाल देश की आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं हो सकती है और देश के प्रत्येक भाग में नये रेल मार्गों के निर्माण की मांग की जा रही है। पिछले आठ या दस वर्षों से मेरे निर्वाचन क्षेत्र द्वारा अमरावती-नरखेड़ रेलमार्ग की लगातार मांग की जा रही है। ब्रिटिश शासन काल में सर्वेक्षण किया गया था किन्तु युद्धकाल में किसी कारणवश रेलमार्ग नहीं बताया जा सका। उक्त क्षेत्र की जनता को आशा थी कि अब रेल मार्ग का निर्माण प्रारम्भ होगा और रेलवे मंत्री ने उस क्षेत्र का दौरा भी किया था। किन्तु अभी तक इस दिशा में कोई कार्यवाही नहीं की गई है और रेलवे मंत्री के भाषण में सर्वेक्षण किये जाने वाले जिन रेल मार्गों की सूची दी गई थी उसमें इस रेल मार्ग का कोई उल्लेख नहीं है। जब कभी मैं भारत का रेलवे का नक्शा देखता हूं तो मुझे देश के उत्तरी और पूर्वी भाग के प्रति बहुत ईर्ष्या होती है। मैं कह सकता हूं कि उत्तरी और पूर्वी भारत की तुलना में दक्षिण और मध्य भारत कहीं निर्धन है। मुझे आशा है कि जिस समय रेलवे मंत्री नये रेल मार्गों का निर्माण प्रारम्भ करेंगे तो वह मध्य और दक्षिण भारत की कठिनाइयों पर विचार करेंगे।

मध्य भारत में कई पिछड़े क्षेत्र हैं। पूरा रेल-मार्ग ऐसे क्षेत्र से गुजरता है जो नागपुरी सन्तरे और केले पैदा करता है। किन्तु परिवहन का पर्याप्त सुविधाओं के न होने से कृषकों की अत्यधिक हानि होती है। जैसा कि हमें ज्ञात है नागपुर के आस पास अच्छे सन्तरे पैदा होते हैं और यहां से समूचे देश भर में और विदेशों में भी सन्तरे भेजे जाते हैं। इसलिये मैं आशा करता हूं कि माननीय रेलवे मंत्री इस क्षेत्र की समस्या पर विचार करेंगे और निकट भविष्य में नये रेल मार्ग का उपबन्ध करेंगे।

मैं नये रेल मार्गों के बारे में एक सुझाव देना चाहता हूं। रेलवे मंत्रालय के धनाभाव की जानकारी मुझे है। मैं यह कह सकता हूं कि जिस प्रकार सामुदायिक योजना में पक्की सड़कों का निर्माण कार्य आरम्भ किया गया है और जनता ने उसमें कुछ योगदान दिया है उसी प्रकार यदि रेलवे मंत्री रेल मार्गों के निर्माण कार्य को आरम्भ करें तो उन्हें जनता द्वारा किसी न किसी प्रकार से योगदान दिया जायेगा। धन के रूप में योगदान संभव नहीं है किन्तु स्टेशनों के भवन, प्लेट फार्म आदि के निर्माण में श्रमदान दिया जा सकता है और मैं रेलवे मंत्री को इस बात का आश्वासन देता हूं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र—अमरावती—में देश भर में सबसे अधिक कपास उत्पन्न होती है। यह क्षेत्र बम्बई को लगभग एक तिहाई कपास प्रदाय करता है और प्रतिवर्ष मेरे पास इस आशय की शिकायतें आती हैं कि माल डिब्बे पर्याप्त संख्या में प्राप्त नहीं होते हैं। गत वर्ष इसी समय मैं अमरावती में था और मैंने देखा कि माल डिब्बों के न मिलने के कारण अमरावती और बरार की चार अन्य मंडियां बन्द हो गई थीं। वह कपास बम्बई नहीं भेजी जा सकी थी और इसलिये सारे गोदाम कपास से अटे पड़े थे। इसलिये रेलवे मंत्री से मेरा अनुरोध है कि कम-से-कम रूई के मौसम में तो इस स्थान के लिये पर्याप्त माल-डिब्बों का आवंटन किये जाने की व्यवस्था कर दें।

जिस तीसरी बात का मैं संकेत करना चाहता हूं वह सामान्य प्रकार की है और तीसरे दर्जे के डिब्बों की भीड़-भाड़ के सम्बन्ध में है। रेलवे मंत्री ने भी यह स्वीकार किया है कि वह उसके सम्बन्ध में कुछ अधिक नहीं कर पाये हैं। उसकी स्थिति अत्यन्त ही खराब है। तीसरे दर्जे के यात्रियों की दशा तो उसी ट्रेन में ले जाये जाने वाले पशुओं से भी खराब है। इसलिये रेलवे मंत्री को मेरा सुझाव है कि यदि वह अगली पंचवर्षीय योजना में यात्री डिब्बों में गद्दियां, पंखों आदि सुविधाओं के स्थान पर यात्रियों के बैठने के लिये स्थान का उपबन्ध कर सकें तो वह अधिक प्रशंसा के पात्र हो सकते हैं। उन्हें सोने के लिये नहीं वरन् बैठने के लिये स्थान चाहिये।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह दूसरे दर्जे के समाप्त किये जाने के सम्बन्ध में है और वह भी इसी सिलसिले में ही है। यदि आप दूसरे दर्जे को समाप्त कर देंगे तो समस्त भीड़ तीसरे दर्जे में आयेगी पहले दर्जे में नहीं जायेगी। इससे मध्यम वर्ग के लोग जो आमतौर पर तीसरे दर्जे में यात्रा करते हैं, मुसीबत

में पड़ जायेंगे और उनको तीसरे दर्जे की भीड़-भाड़ का सामना करना पड़ेगा। मेरा विचार है कि आप जब तक तीसरे दर्जे के यात्रियों को पर्याप्त स्थान नहीं दे सकते तब तक दूसरे दर्जे को समाप्त करना बुद्धिमानी का कार्य नहीं होगा। यदि आप किसी दर्जे को समाप्त करना ही चाहते हैं दो शीतोष्ण नियंत्रित दर्जे को ही समाप्त कर दीजिये। वह तो केवल धनिकों के ही लिये हैं।

मेरे माननीय मित्र श्री कामत ने अमरावती स्टेशन के लेविल क्रासिंगों (रेल की चौकियों) का उल्लेख किया है। यह एक लाख की आबादी वाला एक शहर है जिसमें स्टेशन शहर के बीचों बीच स्थित है। सबसे बड़ी मुख्य सड़क स्टेशन से होकर जाती है। लगभग एक दर्जन गाड़ियां अमरावती से बदनेर जाती हैं। प्रत्येक बार फाटक बन्द करने पर सैकड़ों व्यक्तियों और गाड़ियों को यहां प्रतीक्षा करनी पड़ती है। हर बार यहां एक पुल बनाने के लिये उपबन्ध किया जाता है, परन्तु मेरी समझ में नहीं आता है कि पुल का निर्माण क्यों नहीं किया जाता है। मैं उपमंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि यथाशीघ्र पुल का निर्माण किया जाये।

†श्री कामत : मंत्री महोदय उत्तर किस समय देंगे ?

†अध्यक्ष महोदय : यह २-३० और २-४० बजे म० प० के बीच उत्तर देंगे।

†श्री नम्बियार (मयूरम्) : कटौती-प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये हैं।

†अध्यक्ष महोदय : मैं कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत किया गया मान लूंगा। मैं उन्हीं सदस्यों को भाषण देने के लिये बुलाने का प्रयत्न कर रहा हूं जिनका यह पहला ही भाषण होगा। जहां तक संचालन-व्यय का सम्बन्ध है, वह श्री नम्बियार जैसे व्यक्तियों के, विशेष ज्ञान की बात है। मैं अन्य प्रस्तावों के लिये भी अवसर दूंगा। और समय का वितरण करने का प्रयास करूंगा।

†श्री मात्तन (तिरुवल्ला) : इस मांग का समर्थन करने के लिये खड़े होते समय मेरा उद्देश्य रेलवे मंत्रालय का ध्यान अपने सुदूर-स्थित समस्या राज्य त्रावनकोर-कोचीन के कुछ मसलों की ओर आकृष्ट करना है। हमारे राज्य में जिस नयी लाइन—एरणाकुलम-क्विलोन लाइन का निर्माण किया जा रहा है उसके सम्बन्ध में रेलवे मंत्री ने हमें यह आशा दिलाई थी कि उसका विद्युतीकरण किया जायगा। दुर्भाग्यवश वह आशा व्यर्थ हो गयी है। मैं समझता हूं और माननीय मंत्री महोदय ने भी इसे स्वीकार किया है कि विद्युतीकरण के अभाव में डीजल-इंजन ही सबसे अच्छे रहेंगे। इसलिये मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या यह सच है कि हमारे यहां डीजल इंजन चलाये जायेंगे। यहां कोयला बहुत महंगा है। इसलिये अन्य बातों के अतिरिक्त आर्थिक दृष्टि से भी डीजल इंजन चलाना सुविधाजनक होगा। यह रेल पथ जिन क्षेत्रों से होकर जाता है वह बहुत ही घने बसे हुए हैं और प्रत्येक चार पांच मील पर एक स्टेशन बनाये जाने की आवश्यकता है, और क्योंकि साधारण इंजनों को रुकने और चलने में काफी समय लग जाता है इसलिये भी डीजल इंजन चलाना वांछनीय होगा।

दूसरी बात जिसकी ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं वह है पुनालूर-पथनमथिट्टा-तिरुवल्ला का नया रेल पथ। यदि देश में किसी स्थान पर भी अधिक उत्तम परिवहन व्यवस्था की आवश्यकता है तो वह इस क्षेत्र में है। इस लाइन से कोई जटिलता उत्पन्न नहीं होगी। यह लाइन सुदृढ़ समतल भूमि पर ४० मील तक जाती है। इस से हमारे राज्य में फैली बेकारी में भी, जो सारे भारत की समस्या है, कुछ कमी होगी। मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड से मेरा अनुरोध है कि इस मामले पर विचार किया जाये।

गत वर्ष मैंने जिस एक और लाइन का उल्लेख किया था वह है पुरानी हटायी गयी मदुरा-बोदि लाइन। यदि उस लाइन को सीधे १० मील तक मुन्नार तक ले जाया जाये तो उसको कोचीन पत्तन की

ओर मोड़ना संभव होगा। इस समय यदि दक्षिण में कहीं भी रेलवे में गतिरोध उत्पन्न हुआ है तो वह मेरे राज्य में चावल ले जाने की व्यवस्था में है। पहले हमको बर्मा से चावल मिला करता था।

[श्री बर्मन पीठासीन हुए]

आजकल इसे आंध्र से और तंजौर लाना पड़ता है। यह पूरा क्षेत्र कमी वाला क्षेत्र है। यदि अन्य स्थानों पर धन नष्ट करने के स्थान पर बोदि-मुन्नार लाइन का सर्वेक्षण किया जाये और उसे कोचीन पत्तन तक ले जाया जाये तो मेरे राज्य में चावल ले जाने की बड़ी समस्या का हल निकल आयेगा। इसके अतिरिक्त इससे कोचीन पत्तन को भी काफी व्यापार मिल जायेगा। यह बड़ा ही महत्वपूर्ण प्रश्न है और मैं इसकी तरफ ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

हाल ही में प्राक्कलन समिति ने ६ प्रतिवेदन प्रकाशित किये हैं और मैं उनकी ओर रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। उनमें लिखा है कि गाड़ियों की गति १९५४-५५ की अपेक्षा भी कम हो गयी है। मैं समझता हूँ कि यह १९५३-५४ से भी कम है। मैं समझता हूँ कि गति कम से कम उतनी अवश्य होनी चाहिये जितनी कि १९३५-३६ में थी।

श्री राधे लाल व्यास (उज्जैन) : मैं आपका अत्यन्त आभारी हूँ कि आपने मुझे अपनी बातें रखने का अवसर दिया। पिछले सालों में और अभी भी रेलवे मिनिस्ट्री (मंत्रालय) ने जिस लगन और उत्साह से देश में रेलवे के प्रसारके लिये और लोगों को सुविधायें देने के लिये प्रयत्न किया है, उसके लिये हम सब को गर्व है उसके लिये जितनी प्रशंसा की जाय वह कम है।

अपने मध्य भारत के बारे में गत वर्ष और उसके पहले से भी मैं निवेदन करता आ रहा हूँ कि मध्य भारत में रेलवे बहुत कम रही है। डेढ़-डेढ़ सौ मील तक रेलवे लाइन नहीं रही और लोगों को बड़ी असुविधायें रहीं। बड़ी प्रसन्नता की बात है कि गत वर्ष रेलवे मंत्री जी ने मध्य भारत का दौरा किया तथा साथ ही वहां की कठिनाई का भी अनुभव किया। उसके बाद उन्होंने अगर शाजापुर होकर उज्जैन से ग्वालियर तक की रेल लाइन के सर्वे (सर्वेक्षण) की आज्ञा दी। उसका सर्वे हो रहा है, लेकिन केवल सर्वेक्षण से ही काम नहीं चलेगा। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे बोर्ड वहां की आवश्यकताओं को देखते हुए अगली पंचवर्षीय योजना में इस अत्यन्त आवश्यक तथा महत्वपूर्ण रेलवे लाइन के निर्माण की आज्ञा शीघ्र देगा।

उज्जैन और भोपाल के बीच में जो लाइन है उस पर कम से कम १२ गुड्स (माल) ट्रेनें (गाड़ियां) और कम से कम ६ पैसेंजर ट्रेनें (सवारी गाड़ियां) जाती हैं और वह अक्सर लेट होती हैं, जिसकी वजह से वहां न कोई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जा सकती है और न मेल ट्रेन चलाई जा सकती है। वहां पर ओवर-क्राउडिंग (भीड़भाड़) काफी है। इसलिये यह जरूरी है कि एक नई लाइन खोली जाय और उसको टाप प्रायारिटी (सर्वोच्च प्राथमिकता) देकर अगली पंचवर्षीय योजना में उसके निर्माण कार्य को हाथ में लेकर समाप्त किया जाये।

अभी-अभी कल ही मेरे ध्यान में एक बात आई। हमारे यहां उज्जैन से आगरे तक जो लाइन है जो कि नैरो गेज (संकरी लाइन) की है उसको मकौड़िया आम से चालू रखा जायेगा। उसको उज्जैन से मकौड़िया आम तक पैसेंजर ट्रैफिक (यात्री यातायात) और गुड्स ट्रैफिक (माल यातायात) के लिये बन्द कर दिया गया है पहली अप्रैल से। मैंने यह चीज कल अखबार में पढ़ी। मैं रेलवे बोर्ड का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ और यह बतलाना चाहता हूँ कि यदि यह किया गया तो अभी रेलवे का जितना नुकसान हो रहा है उससे ज्यादा होने वाला है। उज्जैन से मकौड़िया आम तक लोग तांगे म बैठ कर रेल पकड़ने के लिये नहीं जाने वाले हैं क्योंकि इस पर काफी खर्च आयेगा। वह लोग तांगों पर इतना खर्च न करके निजी तौर पर बसों से ही ज्यादातर सफर करने वाले हैं। जिस कारण से इसे बन्द किया जा रहा है कि उज्जैन से मकौड़िया आम तक के ट्रैफिक में रुकावट होती है, वह आज का नहीं है, वर्षों से चला आ रहा है और लोग उसको बरदाश्त करते हैं। ऐसी कोई असुविधा उन लोगों को नहीं है जिसके कारण से इसे बन्द किया जा रहा है। इसलिये रेलवे बोर्ड को अपना निर्णय बदल देना चाहिये।

[श्री राधे लाल व्यास]

तोसरी बात जो मैं निवेदन करना चाहता हूँ वह यह है कि जैसा कि श्रीमान् को मालूम है अब मध्य भारत तथा मध्य प्रदेश को मिला कर एक राज्य बनाया जा रहा है, जिसकी काफी प्रशंसा प्रधान मंत्री जी ने की थी और दूसरे देशों की भिन्न-भिन्न पार्टियों के नेताओं ने भी की है। लेकिन इस नये मध्य प्रदेश की जो समस्या है वह यह है कि वहाँ रेलवे की बहुत कमी है। मेरा सुझाव है कि जब कि भोपाल को राजधानी बनाया जा रहा है तो उसका सम्बन्ध मध्य प्रदेश के हर हिस्से से ज्यादा से ज्यादा होना चाहिये और चारों ओर के लोग एक या ज्यादा से ज्यादा दो घंटे में यात्रा करके वहाँ पहुंच सकें जिससे कि उनको न्याय मिल सके। उस ओर रेलवे बोर्ड को विचार करने की जरूरत है। एस० आर० सी० रिपोर्ट (राज्य पुनर्गठन आयोग के प्रतिवेदन) में भी इस समस्या की ओर खास तौर पर रेलवे बोर्ड का ध्यान दिलाया गया है कि एक नई रेलवे लाइन बनाये जाने की सख्त जरूरत है।

इसके अलावा मैं जिस बात की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ वह यह है कि एक मेल ट्रेन अहमदाबाद से हावड़ा तक गोधरा, नागदा, उज्जैन, भोपाल, बीना, कटनी और बिलासपुर होते हुए चालू की जाय। अगर ऐसा किया गया तो मैं समझता हूँ कि वहाँ की जनता को काफी सहूलियत मिल सकती है। सरकार का जवाब यह हो सकता है कि वहाँ ट्रैफिक कम मिलेगा लेकिन यह बात सही नहीं है। अब तो बहुत लोगों को भोपाल आना पड़ेगा और इस ट्रेन को चालू कर देने से मध्य प्रदेश के एक बहुत बड़े हिस्से में जो कमी है वह दूर हो जायेगी। बीना से कटनी, बिसालपुर वगैरह तक केवल पैसेंजर ट्रेन है और नागदा से उज्जैन भोपाल के बीच में भी केवल पैसेंजर ट्रेन है। केवल नागदा तक ही मेल ट्रेन है। उज्जैन से भोपाल केवल ११० मील है, लेकिन रेल में छः घंटे लग जाते हैं जिससे लोगों का काफी समय खराब होता है। इसलिये कम से कम एक मेल ट्रेन आप जरूर जारी कर दें। अगर कोचेज (यात्री डिब्बे) नहीं हैं, रोलिंग स्टॉक्स (इंजन और डिब्बे) नहीं हैं या और भी सामान नहीं है जिससे कि नई ट्रेन चलाई जा सके तो चालू पैसेंजर ट्रेनों में से दोनों लाइनों पर से एक एक ट्रेन कम कर दें और उनके बजाय एक मेल या एक्सप्रेस ट्रेन जारी कर दें। इससे यह लाभ भी होगा कि कम से कम चालीस पचास मील की दूरी अहमदाबाद और हावड़ा के बीच में कम हो जायेगी। अगर इस की जांच की जाय तो इसको जल्दी से जल्दी आसानी से किया जा सकता है जिससे लोगों को आने जाने की सुविधा हो जाय।

वेस्टर्न रेलवे में जो जनता एक्सप्रेस पहले चलाई गई थी वह बन्द कर दी गई जिससे लोगों को बड़े कष्ट का सामना करना पड़ता है। अगर श्रीमान् जी वेस्टर्न रेलवे की जांच करें तो वह पायेंगे कि मुश्किल से एक या डेढ़ डिब्बा आम जनता के लिये बचता है। स्लीपिंग कोच (रात को सोने के डिब्बे) तीन सौ मील वाला डिब्बा, अपर क्लास, लेडीज, आगरा फोर्ट और गार्डस वगैरह को अगर निकाल दिया जाय तो मुश्किल से एक या डेढ़ डिब्बा मिलता है उन लोगों के लिये जो कि जनरल पब्लिक (सामान्य जनता) के होते हैं। जनरल पब्लिक को बहुत कठिनाई होती है और ज्यादातर उन लोगों को जगह नहीं मिलती है, इसलिये वहाँ पर एक मेल या एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की बड़ी सख्त जरूरत है। फ्लाईंग मेल में तो तीसरे दर्जे के यात्री बैठ नहीं सकते, एक ही ट्रेन बचती है जिसमें कि उनको जगह नहीं मिलती। इसलिये इस जनता ट्रेन का चलाना नितान्त आवश्यक है। साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ जानता एक्सप्रेस जो होती है उनका किराया ६ पाई होता है। मामूली गाड़ी में ५ पाई ही किराया लिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि जनता एक्सप्रेस में भी ५ पाई ही किराया लिया जाना चाहिये, तभी वह अधिक लोकप्रिय होंगे। ग्वालियर से शिवपुर और ग्वालियर से शिवपुरी दो लाइनें हैं तथा उज्जैन से आगरे तक एक लाइन जाती है, इन पर ड्योढ़ा किराया लिया जाता है। आज भी लोग कहते हैं कि सिंधिया स्टेट रेलवे में किराया कम था, लेकिन जब से देश आजाद हुआ और नई रेलवे लाइनें बनीं तबसे हमारे ऊपर १०० मील जाने पर १५० मील का किराया लगाया जाता है। अगर १०० मील है तो १०० मील का किराया भी लिया जाना चाहिये। तो आप १०० मील के बजाय १५० मील का किराया चार्ज करते हैं। इसकी ओर मैंने आपका बार-बार ध्यान दिलाया है लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया है। मैं निवेदन करता हूँ कि इससे आपको

भी लाखों रुपये का नुकसान हो रहा है। ग्वालियर से शिवपुरी बस में दो घंटे में हम पहुंच जाते हैं और ६ पाई फी मील का किराया चार्ज किया जाता है। गाड़ी में एक तो पहुंचने में ६ घंटे लगते हैं और दूसरे पांच पाई फी मील की जगह साढ़े सात पाई फी मील का किराया चार्ज किया जाता है। ऐसी सूरत में कौन शिवपुरी से ग्वालियर जाने के लिये ट्रेन में सफर करेगा। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि किराये को कम किया जाये। यदि ऐसा किया गया तो रेलवे की जो आमदनी है वह भी बढ़ेगी।

नई लाइनों के बारे में मैंने पहले भी कई बार निवेदन किया है और आज फिर निवेदन करता हूँ कि सोनी से मुरैना तक, अम्बा होते हुए, पहले भी एक लाइन का सर्वेक्षण किया गया था लेकिन उस सर्वे का क्या नतीजा निकला है यह मालूम नहीं है। मैं फिर प्रार्थना करता हूँ कि इस चीज को देखा जाय तो और एक लाइन बिछाई जाय जिससे लोगों को बहुत सहूलियत हो जायेगी।

स्टाफ (कर्मचारियों) के बारे में मुझे थोड़ा सा कहना है। मुझे स्टाफ के कुछ आदमी मिले थे और उन्होंने मुझे बताया था कि ट्रेवलिंग टिकिट एग्जैमिनर्ज रनिंग स्टाफ में तो होते हैं ही और ट्रेन के साथ-साथ वे लोग जाते हैं लेकिन उनको कोई क्वार्टर्ज नहीं दिये जाते हैं। यह सही है कि वे लोग किराया भी देने को तैयार हैं और उनको अपने लिये और अपने बच्चों के लिये क्वार्टर्ज की आवश्यकता भी रहती है। यह चीज बहुत जरूरी है और रेलवे बोर्ड, मैं चाहता हूँ, इस ओर ध्यान दे और उनको क्वार्टर की सुविधा उपलब्ध करे। पहले यह सुविधा, मुझे बताया गया है, बी० एन० रेलवे पर थी और दूसरी रेलवेज पर भी थी जो कि विदड़ा (वापस ले) कर ली गई है। इससे उनको बहुत ज्यादा दिक्कत हो रही है। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे बोर्ड इस ओर अवश्य ध्यान देगा और उनकी इस असुविधा को दूर करने का प्रयत्न करेगा।

†सभापति महोदय : अब क्योंकि केवल पन्द्रह या सोलह मिनट ही बच हैं, इसलिये मेरा सुझाव है कि बाक़ी सदस्य अपने भाषण केवल दस मिनट तक ही सीमित रखें, इससे अधिक समय न लें।

†श्री बी० एस० मूर्ति (एलुरु) : रेलवे प्रशासन ने सर्वतोमुखी प्रगति और उन्नति तो की है परन्तु यह बड़े ही दुर्भाग्य की बात है कि भारत के रेलवे के मानचित्र में आंध्र अथवा विशाल-आंध्र का नाम तक नहीं है। पता नहीं कि तीन करोड़ जनता की ऐसी अवहेलना क्यों की गयी है।

काकिनाड़ा से कोट्टुगल्ली के बीच एक रेलवे लाइन हुआ करती थी। हम अर्जियों पर अर्जियाँ भेज रहे हैं परन्तु वह न जाने रद्दी की किस टोकरी में डाल दी जाती है और इसका कोई कारण ही नहीं बताया जाता है कि यह लाइन फिर से क्यों नहीं खोली जा रही है।

मैं यह भी चाहता हूँ कि निदादरोल और नरसपुर के बीच चलने वाली गाड़ी की गति बढ़ा दी जाये इनके बीच की दूरी केवल ४३-४४ मील है परन्तु फिर भी पहुँचने में साढ़े चार या पांच घंटे लगते हैं। मेरे निर्वाचन-क्षेत्र से कुछ पत्र भेजे गये थे परन्तु उनका कोई उत्साहजनक उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

भीमवरम् और गुडीवाड़ा के बीच की लाइन की काफी समय से अवहेलना की जा रही है। निदादरोल-नरसपुर लाइन और गुडीवाड़ा लाइन काफी घनी आबादी वाले क्षेत्रों में से होकर जाती है और इन पर बहुत ही थोड़ी गाड़ियाँ चलाई जाती हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि इनकी गति क्यों नहीं बढ़ायी जाती है।

जहाँ तक नयी लाइनों के निर्माण का प्रश्न है, मैं नहीं जानत कि मेरे मित्र श्री अलगेशन ने, जो आंध्र की चप्पे-चप्पे भूमि से परिचित हैं, क्यों हमारा समर्थन नहीं किया है।

ऐसा प्रतीत होता है कि आंध्र सरकार ने रेलवे मंत्रालय के परामर्श से ३० परियोजनाओं पर विचार किया था; और रेलवे मंत्रालय ने उसको कुछ निदेश दिये थे। इन निदेशों के आधार पर, प्रतीत होता है कि आंध्र सरकार ने तीन नयी लाइन बनाये जाने की प्रस्थापना की थी जिनमें से केवल एक लाइन—

[श्री बी० एस० मूर्ति]

मैडुकुर-नेल्लोर लाइन—का सर्वेक्षण किया गया है। रेलवे मंत्रालय द्वारा इस प्रश्न पर विचार किया जा सकता है कि क्या इस लाइन को पहले कडपा तक और फिर वहाँ से नंदयाल तक बढ़ा देना वांछनीय नहीं होगा, जिससे इसको गुंटकल-बेजवाड़ा लाइन से मिलाया जा सके।

इस सम्बन्ध में एक बात और है। मेरे मित्र श्री अलगेशन ने यह बताया है कि बेजवाड़ा मद्रास लाइन पर दोहरी पटरी बिछायी जायेगी इसलिये इस दूसरी लाइन की आवश्यकता नहीं है। परन्तु मैं, नहीं समझता कि यह दोहरी पटरी बिछाये जाने के बाद भी भीड़भाड़ अथवा गतिरोध समाप्त हो जायेगा।

अब जब कि विशाल आंध्र के निर्माण का प्रश्न प्रायः निश्चित ही हो गया है तो काज़ीपेट से माछेरला तक और माछेरला से गुडूर तक रेलवे लाइन की बात क्यों न सोची जाये क्योंकि यह लाइनें आंध्र के बीच में से होकर जायेंगी और उसको दो भागों में विभक्त कर देंगी। इसी प्रकार काज़ीपेट और कोठा-गुडम, कोठागुडम और भद्राचलम् तथा भद्राचलम् और विशाखापटनम् को मिलाने के लिये भी रेलवे लाइनें बनायी जानी चाहियें। मेरा सुझाव है कि इन लाइनों को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाय क्योंकि आंध्र भारत का अन्न-भंडार है।

रेलवे मंत्री ने यह जो आश्वासन दिया है कि वह मौजूदा सुरक्षित स्थानों के आधार पर अनुसूचित जातियों को नौकरी देने की कार्यवाही करेंगे, उसके लिये मैं उनका बहुत अभारी हूँ परन्तु यह दुर्भाग्य की बात है कि विशेष रूप से रेलवे प्रशासन में स्थान सुरक्षित रखे जाने की बात का पालन नहीं किया जाता है। वह जब तब यह कह देते हैं कि उपयुक्त उम्मीदवार उपलब्ध नहीं हैं। उपर्युक्ता अपने-अपने विचारों पर निर्भर है यदि कोई व्यक्ति शिक्षा-सम्बन्धी योग्यताओं को पूरा करता है तो मैं इस बात का कोई कारण नहीं समझता हूँ कि कुछ अन्य बातों के आधार पर उसको क्यों उस नौकरी से वंचित रखा जाये।

मद्रास और चित्तरंजन स्थित रेल डिब्बे बनाने के कारखाने और रेलवे की अन्य बड़ी निर्माण संस्थायें बराबर अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के अधिकारों की अवहेलना करती रहती है। उनके पदाधिकारियों से कुछ कहने पर वह सारी जिम्मेदारी रेलवे बोर्ड पर डाल देते हैं। अब जब कि मंत्री महोदय ने स्पष्ट आश्वासन दे दिया है मैं चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड द्वारा अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम-जातियों के साथ किसी प्रकार का अन्याय न किया जाये।

एक और बात यह है कि जब नौकरियां देने की नितांत आवश्यकता है और द्वितीय पंचवर्षीय योजना अधिक नौकरियां देने के लिये ही है तब ऐसी जातियों को जिनको कि प्राथमिकता दी जानी चाहिये, नौकरी न देना रेलवे बोर्ड के लिये उचित नहीं है। मैं जानता हूँ कि रेलवे बोर्ड जानबूझ कर यह कार्य नहीं करता होगा। यदि उसके मार्ग में कुछ नियम बाधक हैं तो उनमें इस प्रकार का संशोधन किया जाना चाहिये जिससे कि इस समुदाय के साथ न्याय हो और उसकी अवहेलना न की जा सके।

†श्री वी० पी० नायर (चिरयिकील) : मैं सरकार का ध्यान उन दो नयी लाइनों पर केन्द्रित करना चाहता हूँ जिनका मैं निर्माण कराना चाहता हूँ। पहली लाइन एरनाकुलम् से आल्लप्पि होकर कयमकुलम तक और दूसरी तेल्लिचेरी से मैसूर तक की है। आप जानते हैं कि त्रावनकोर-कोचीन विश्व के सब से धनी आबादी वाले क्षेत्रों में से एक है और इस प्रस्तावित रेलवे के अन्तर्गत जो क्षेत्र आयेगा वह तो सब से अधिक धनी आबादी वाला क्षेत्र है। यदि इस क्षेत्र में रेलवे लाइन न बनाई गई तो यहाँ की १०-१५ लाख जनता की आर्थिक स्थिति में उन्नति होने की कोई संभावना नहीं है। यह कहा जा सकता है कि एरणा-कुलम से देश के भीतरी भागों को जाने वाली एक लाइन है। परन्तु यह आल्लप्पि समस्त श्रम-शक्ति को नहीं खपा सकती है। आप भलीभांति जानते हैं कि त्रावनकोर-कोचीन में प्रायः प्रत्येक स्थान पर घोर बेकारी फैली हुई है।

†मूल अंग्रेजी में

योजना आयोग के प्रतिवेदन को पढ़ते समय मैं ने देखा कि आयोग द्वारा किये गये एक सर्वेक्षण के अनुसार त्रावनकोर-कोचीन की साधारण श्रम-शक्ति में प्रति वर्ष लगभग ६६,००० व्यक्तियों की वृद्धि हो जाती है। मैं कह सकता हूँ कि इन ६६,००० व्यक्तियों का सबसे बड़ा भाग इसी क्षेत्र से आता है जो घोर संकट का सामना कर रहा है। इस विशेष मामले में, माननीय उपमंत्री अत्यंत ही अकृपालु रहे हैं, क्योंकि जब वह हाल ही में त्रावनकोर-कोचीन गये थे तो उन्होंने यही वक्तव्य दिया था कि भारत सरकार इस पर विचार नहीं करेगी और निकट भविष्य में इस लाइन के निर्माण कार्य के प्रारम्भ किये जाने की कोई संभावना नहीं थी। यह मांग कोई ऐसी मांग नहीं है जिसे केवल साम्यवादी दल ने ही प्रस्तुत किया हो।

कोचीन पत्तन विकसित हुआ है किन्तु इस से आलप्पि का महत्व कम हो गया है। इस क्षेत्र में एक शीशे का कारखाना स्थापित करने का प्रस्ताव था, किन्तु वर्तमान मंत्रालय ने इसे स्थगित कर रखा है। ऐसे उद्योगों द्वारा ही इस क्षेत्र का विकास हो सकता है। किन्तु जब तक यह रेलवे न बने, हम उद्योगों के विकसित होने की आशा नहीं कर सकते हैं। यह एक बहुत उचित मांग है। मेरे विचार में सारे भारत में कोई अन्य नई लाइन इस से अधिक आवश्यक नहीं है क्योंकि इसी क्षेत्र में बेकारी और जनसंख्या सब से अधिक है।

दूसरी लाइन भी उतनी ही आवश्यक है। वहां जनसंख्या का प्रश्न नहीं है। खनिज-संपत् के विकास का प्रश्न है और रेलवे के विकास में इस बात को विशेष रूप से ध्यान में रखा जा रहा है। समुचे दक्षिण में केवल इसी क्षेत्र में जिस में कि इस लाइन के बनाने की मांग की गई है, गन्धक पाया जाता है। ५०० वर्गमील के इस क्षेत्र में स्वर्ण पायराइट (स्वर्ण मश्रिका) मिलता है, जिस से उप-उत्पाद के रूप में सुवर्ण या पायराइट निकाला जा सकता है। इस के अतिरिक्त और भी बहुत से खनिज-पदार्थ—कच्चा लोहा, लिगनाइट, अभ्रक आदि यहां पाये जाते हैं। परिवहन साधनों की कमी के कारण हम इन्हें खानों से निकाल नहीं सकते हैं। इस क्षेत्र में नई रेलवे लाइन बनाये जाने का एक और महत्वपूर्ण कारण यह है कि इस में इमारती लकड़ी, रबड़ और नारंगी बहुत पैदा होती है। कल्लाई समूचे भारत में इमारती लकड़ी की सब से बड़ी मंडी है। इस लाइन के निर्माण से मैसूर का व्यापार भी कोज़िकोड के पत्तन द्वारा होने लगेगा। एरणाकुलम—क्विलोन लाइन के बारे में, उपमंत्री ने कहा था कि १९५६ के अन्त में उसका एक भाग अर्थात् कोट्टयाम तक बन जायेगा। मद्रास से एरणाकुलम तक बड़ी लाइन है। अब हमें बताया गया है कि यह नहीं खोली जायेगी, क्योंकि यह मीटर गेज व्यवस्था से मिला हुआ नहीं है। इसलिये अब दूसरी ओर से, क्विलोन से लाइन बनाई जा रही है। इस में काफ़ी समय लगेगा। मेरे विचार में योजना उचित प्रकार से नहीं बनाई गई थी।

रेलवे बोर्ड या रेलवे प्रशासन ने इस बात की व्यवस्था करने का कोई प्रयत्न नहीं किया कि रेलवे व्यवस्था को देश में बीमारी न फैलने देने के लिये काम में लाया जाये।

अन्त में, मैं माननीय मंत्री से फिर कहूँगा कि वह इन दो क्षेत्रों में, जिन में जनसंख्या सब से अधिक घनी है और बेकारी सब से अधिक है, नई लाइनें बना कर, इन्हें विकसित किया जाये।

†श्री अलगेशन : जैसा कि आशा थी, उन सभी सदस्यों ने जिन्होंने इन कटौती प्रस्तावों सम्बन्धी चर्चा में भाग लिया है, अपने-अपने निर्वाचन-क्षेत्रों में या अपने प्रदेशों में नई लाइनों के निर्माण की मांग की है। मुझे उन से पूरी सहानुभूति है।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूँ कि वे सब सदस्य जो आज के वाद-विवाद में भाग ले रहे हैं, सौभाग्यशाली हैं, क्योंकि वे इस शुभ अवसर पर आप को इस सदन का अध्यक्ष चुने जाने पर बधाई

[श्री अलगेशन]

दे सकते हैं। आप के गुणों की प्रशंसा में जो कुछ आज प्रातः कहा गया था, मैं उसका समर्थन करता हूँ। मुझे यह दुहराने की आवश्यकता नहीं है कि आप इस प्रशंसा के पात्र हैं। आप इस देश की प्राचीन और यदि नई विचारधारा के प्रतीक हैं। सदन ने आपको इस पद के लिये चुन कर देश की आशा पूरी की है। यदि हम ने कुछ और किया होता, तो देश में भ्रांति पैदा होती। निदेश यह हमारे लिये बड़े गर्व की बात होगी कि आप हमारा पथप्रदर्शन करेंगे। हम इस सदन के नवयुयक सदस्य पथप्रदर्शन के लिये और रक्षा के लिये सदा आप की ओर ही देखते हैं और आशा करते हैं कि जब हम गलती पर हों, तो आप हमें ठीक रास्ते पर ले आयेंगे। आप की हास्यप्रियता विरोधियों को भी मोह लेती है और सब शंकायें दूर हो जाती हैं। आपके कठिन कृत्यों के निर्वहन में सदन और देश की सद्भावनायें आपके साथ हैं।

अब मैं वाद-विवाद के विषय की चर्चा करता हूँ।

श्री कामत को छोड़ कर, लगभग सभी सदस्यों ने नई लाइनों की मांग की है। माननीय मंत्री ने अपने भाषण में इस विषय पर बहुत सहानुभूतिपूर्वक चर्चा की थी। वास्तव में हम ने सदन को यह आश्वासन देने का साहस किया है कि ३,००० मील लम्बी नई लाइनें बनाने का कार्यक्रम जारी रखा जायेगा यद्यपि, इन के लिये हमें संसाधन उपलब्ध नहीं कराये गये हैं। [अन्तर्बाधा] हम आशा करते हैं कि अच्छे दिन आयेंगे और जनता के सहयोग और सहायता से हम माननीय सदस्यों की इच्छा पूरी कर सकेंगे।

इस सम्बन्ध में मैं एक दो अच्छे पहलुओं का उल्लेख करूंगा। श्री टी० सुब्रह्मण्यम ने अपने कल के भाषण में अपने क्षेत्र में बनाई जाने वाली रेलवे लाइन के लिये लोगों द्वारा भूमिदान तथा श्रमदान दिये जाने का प्रस्ताव किया था। मैं आशा करता हूँ कि अन्य क्षेत्रों की जनता भी इस उदाहरण का अनुसरण करेंगी। संभवतः श्री कामत मुझे यह दोष देंगे कि मैं विभेद कर रहा हूँ क्योंकि मैं एक विशिष्ट क्षेत्र की जनता से श्रमदान के लिये अपील कर रहा हूँ, जब कि अन्य क्षेत्रों की जनता भी इन लाइनों का प्रयोग करेगी। वास्तव में, मैं पुरी स्टेशन के विषय को, जिस पर वह इतना जोर दे रहे थे, उठाना नहीं चाहता था। मेरे विचार में, जब मैंने यह सुझाव दिया था कि श्री सारंगधर दास जैसे विख्यात व्यक्तियों के नेतृत्व में पुरी की जनता स्वेच्छा से यह काम करने के लिये तैयार हो जाये, तो मैंने कोई गलत बात नहीं कही थी और न ही उनकी भावनाओं या मान पर कोई आघात ही किया था।

†श्री कामत : कांग्रेस के मंत्री पुरी और कटक में ऐसा करें।

†श्री अलगेशन : जो कुछ उन्होंने किया है, उसके पश्चात्ताप के रूप में वे ऐसा करें। मेरा अभिप्राय यह नहीं है कि प्रत्येक व्यक्ति ने ऐसा किया था; किन्तु उन्हें इसे सामुहिक उत्तरदायित्व समझना चाहिये। सामुहिक उत्तरदायित्व केवल मंत्रीमंडल का ही नहीं होता है, किसी स्थान पर रहने वाले लोगों का भी होता है और यदि वे रेलवे स्टेशन को पुनः बना दें, तो वे एक अनुकरणीय उदाहरण स्थापित करेंगे। रुपये का प्रश्न नहीं है। पुरी में नया रेलवे स्टेशन बनाने पर रेलवे का अधिक व्यय नहीं होगा। एक लाख या दो लाख रुपये से अधिक खर्च नहीं होगा। किन्तु यदि पुरी की जनता स्वयं उद्यम करे, तो इस का महत्व धन से कहीं अधिक होगा।

अब मैं कुछ अन्य बातों की चर्चा करूंगा।

आसाम के विषय में, श्री बीरेन दत्त और श्री एस० सी० देव ने त्रिपुरा राज्य के हाथ रेल सम्बन्ध स्थापित किये जाने पर जोर दिया है। उन्होंने कुछ लाइनों का भी उल्लेख किया। १९५० में पथरकेडी से धर्मनगर तक, २१ १/२ मील का सर्वेक्षण किया गया था, किन्तु लाइन अलाभप्रद समझी गई थी। इसलिए यह विचार किया गया था कि अगरतला से आसाम की सीमा तक सड़क बनाने से त्रिपुरा राज्य को अधिक सुविधा रहेगी। इस मामले का सम्बन्ध रेलवे से ही नहीं है किन्तु मैं सदन को बता सकता हूँ

कि इस सड़क के बारे में, जो त्रिपुरा के लिये अत्यावश्यक है क्या किया गया है। पहली पंचवर्षीय योजना के शुरू होने से पहले ही १४३ लाख रुपया व्यय किया गया था। दुर्भाग्य से अधिकांश व्यय व्यर्थ ही गया। पहली योजना की अवधि में, १९५४-५५ के अन्त तक आसाम लोक निर्माण विभाग ने १२३ लाख रुपये की अनुमानित लागत से काम का पहला भाग समाप्त कर लिया। उस ने भूमि को काट कर रास्ता बनाया, सड़क पर कंकर बिछाया और तीन नदियों को छोड़ कर अन्य सब पर लकड़ी के पुल बनाये। इन तीन नदियों पर नौका-घाटों की व्यवस्था की गई थी। जो काम शेष रहता है, वह सड़क पर कंकर और तारकोल-बिछाना, तीन बड़े पुल बनाना और पहाड़ी भागों में रास्ते को, जो इस समय तंग है, चौड़ा करना है, इस पर अनुमानतय १७५ लाख रुपये खर्च होंगे और इरादा यह है कि अधिकांश काम को दूसरी पंचवर्षीय योजना अवधि में समाप्त कर दिया जाये। इन निर्माण कार्यों के लिए, कई प्राक्कलनों की मंजूरी दी गई है। मैं एक का उल्लेख करता हूँ।

१३२ मीलों में से ८६ मील लम्बाई पर तारकोल बिछाने के लिए ६६ लाख रुपये के प्राक्कलन की मंजूरी दी गई है। अगरतला के पास १८ मील लम्बाई पर यह काम किया जा चुका है और शेष कार्य किया जा रहा है। इस से प्रकट होता है कि यद्यपि इस दूरस्थ सीमान्त राज्य में कोई रेलवे लाइन नहीं है, तथापि वहां संचार साधनों की ओर उचित ध्यान दिया जा रहा है।

श्री देव ने मांग की थी कि पांडू प्रदेश और पूर्वोत्तर रेलवे को ब्राड गेज बना दिया जाये। वह देखेंगे कि ऐसा करना संभव नहीं है क्योंकि पूर्व में आसाम से लेकर पश्चिम में सौराष्ट्र तक लगातार मीटरगज है।

†श्री एल० एन० मिश्र (दरभंगा व भागलपुर) : आप मीटर गेज व्यवस्था में सुधार तो कर सकते हैं।

†श्री अलगेशन : आक्राम्य क्षेत्रों को छोड़ते हुए हम आसाम रेल लिंक के लिये वैकल्पिक रास्तों की जांच कर रहे हैं।

यात्री सुविधाओं आदि के सम्बन्ध में श्री देव ने बहुत सी बातें कही हैं।

उन्होंने करीमगंज स्टेशन में बिजली लगाये जाने और सुविधाओं की व्यवस्था किये जाने का विशेष रूप से उल्लेख किया है। उन्हें यह जान कर हर्ष होगा कि अगले वर्ष के आय-व्ययक में इन के लिये व्यवस्था की गई है।

श्री त्रिवेदी ने पश्चिमी और उत्तरी रेलवे में प्रतिकर देने की व्यवस्था में जो अन्तर है उसकी ओर और मध्य और पश्चिमी रेलवे के आऊट-स्टेशनों पर माल के उठाने, संग्रह करने और पहुंचाने पर होने वाले व्यय की ओर ध्यान दिलाया है। दुर्भाग्यवश वह यहां नहीं हैं। किन्तु आलोचना करते हुए उन्हें यह याद नहीं रहा कि मध्य रेलवे द्वारा बहुत सा यातायात ऐसा होता है, जो उसी रेलवे में शुरू या समाप्त नहीं होता है। इसलिए माल को उठाने, संग्रह करने और पहुंचाने पर इस का जो व्यय होता है, वह पश्चिमी रेलवे के व्यय से कम है। प्रतिकर दावों की संख्या कुछ तो यातायात पर निर्भर है और कुछ इस बात पर निर्भर है कि रास्ते में माल का कितना नुकसान हो जाता है और उस क्षेत्र में अराजकता सम्बन्धी क्या स्थिति है। इसलिये इस बात से किसी निश्चित निष्कर्ष पर नहीं पहुंचा जा सकता है कि एक रेलवे पर दावों की अदायगी दूसरी रेलवे की तुलना में बहुत अधिक होती है।

श्री त्रिवेदी ने गोधरा-दोहद-रतलाम लाइन को दोहरा करने के बारे में कुछ स्पष्टीकरण मांगा है। मैं ने निर्माण कार्य कार्यक्रम के संगत अंशों को दिखाने का प्रयत्न किया था, किन्तु उन्होंने अच्छी तरह समझा नहीं।

अनुदानों की मांगों की पुस्तक के पृष्ठ १२ पर मांग संख्या २ के अनुबन्ध ख की मद ४ में १,६०,००० रुपये के प्रत्याशित व्यय से प्रारंभिक इंजीनियरिंग सर्वेक्षण कार्य का उल्लेख किया गया है, जिसमें से

[श्री अलगेशन]

६०,००० रुपये चालू वर्ष में खर्च किये जायेंगे और ३५,००० रुपये १९५६-५७ में कुछ लम्बाई के लिये अन्तिम स्थान निश्चित करने और अवशिष्ट विकलन प्रविष्टियों का समायोजन करने के लिये खर्च किये जायेंगे। यह व्यय केवल सर्वेक्षण के लिए है। इसी पुस्तक के एक दूसरे भाग में साढ़े आठ करोड़ रुपये के प्रत्याशित व्यय से १९५६-५७ में दोहरी लाइन का निर्माण आरंभ करने की व्यवस्था की गई है। इस में से ५०,००,००० रुपये आगामी वर्ष में खर्च किये जायेंगे। यह सच है कि टेंडर मांगे गये हैं और सम्भवतः स्वीकार भी किये गये हैं। किन्तु रेलवे प्रशासनों ने यह बिलकुल स्पष्ट कर दिया है कि इस कार्य पर १-४-१९५६ से पूर्व कोई व्यय नहीं किया जाना चाहिये। इसलिये यह बात नहीं है कि संसद के समक्ष ऐसी चीज़ प्रस्तुत की जा रही हो जो पहले ही हो चुकी है। माननीय सदस्य ने यह भी कहा कि इस लाइन को दोहरी बनाना विवेकपूर्ण नहीं था। जैसा कि निर्माण कार्यक्रम में स्पष्ट किया जा चुका है, इस सेक्शन की लाइनों की सामर्थ्य, जो प्रति ओर से १४ रेलगाड़ियों की है, अपेक्षित यातायात के लिये अपर्याप्त है। बाईस स्टेशनों पर लूप लाइनें बढ़ायी गयीं जिससे कि ७० वेगनों वाली अधिक लम्बी गाड़ियाँ चलाई जा सकें। किन्तु यह सेक्शन अब भी परिपूर्णता से कार्य कर रहा है। सौराष्ट्र तथा अहमदाबाद क्षेत्रों की मांग पहले से ही अधिक है तथा अब और भी बढ़ने की सम्भावना है। इस रास्ते पर बम्बई और दिल्ली के मध्य भी मुसाफिरी गाड़ियाँ बढ़ाने की मांग है जिससे इस सेक्शन में दोहरी लाइन डालना आवश्यक हो गया है। कोई वैकल्पिक लाइन जैसी कि श्री त्रिवेदी ने प्रस्तावित की है, बनाने में समय बहुत लगता और स्थिति ऐसी है कि इंतज़ार नहीं किया जा सकता। मैं यह भी बतला दूँ कि बांसवाड़ा होकर कोटा से गोधरा जाने वाली लाइन कहीं बड़ी होगी तथा रतलाम-गोधरा लाइन को दोहरी बनाने की अपेक्षा अधिक खर्चीली होगी।

श्री सुब्रह्मण्यम ने गुंटाकल तथा हौसपेट के बीच एक बड़ी लाइन डालने को कहा। इस पर विचार किया गया था किन्तु रुपए की कमी के कारण इसे हाथ में नहीं लिया जा सका। किन्तु दक्षिण रेलवे के जनरल मैनेजर को निदेश भेज दिया गया है कि गुंटाकुल पर सामान की ढुलाई की मात्रा में वृद्धि कर दी जाये जिससे कि छोटी लाइन के कच्ची धातुओं के ६० और वैगन जो बड़ी लाइन के ३० वैगनों के बराबर हैं, बम्बई पत्तन पर भेजे जा सकें। अगले जून मास से यह प्रारम्भ हो जायेगा। वह बेलारी क्षेत्र में और उसके आसपास भी कच्ची धातुओं को लाने लेजाने के लिये अधिक वैगन चाहते थे। मेरे पास कुछ आंकड़े हैं। जिससे प्रतीत होगा कि हुबली, गुंटाकुल तथा बेलारी जिलों से लाने लेजाने का कार्य पहले की अपेक्षा इस वर्ष अधिक हुआ है। इन तीनों जिलों को मिलाकर गत वर्ष, अर्थात् फरवरी, १९५४ से जनवरी, १९५५ तक, २४,८८६ वैगन माल ढुला था जब कि इस वर्ष, अर्थात्, फरवरी, १९५५ से जनवरी, १९५६ तक २६,३८० वैगन माल की ढुलाई हुई। यह १८ प्रतिशत वृद्धि प्रदर्शित करता है।

श्री विठ्ठल राव ने अपने भाषण में अनेक बातें कहीं जिनमें से कई वही थीं जो उन्होंने गत वर्ष कही थीं और जिनका उत्तर भी दिया जा चुका है। उदाहरण के लिये उन्होंने भूतपूर्व एन० एस० रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में प्रश्न उठाया कि क्या उनको केन्द्रीय वेतन आयोग के स्केलों तथा पुराने नियमों, जिनके अंतर्गत वे साठ वर्ष की आयु तक रह सकते हैं, दोनों चीज़ का लाभ मिलना चाहिये। गत वर्ष उनको यह स्पष्ट किया गया था दोनों चीज़ें एक साथ नहीं हो सकतीं। या तो उन्हें नवीन स्केलों को अपनाना पड़ेगा, अथवा सर्विस की अपनी पुरानी शर्तों के अन्तर्गत रहना होगा।

उन्होंने कहा कि प्रत्येक गैंग (बारहमासियों) की संख्या बढ़ा देनी चाहिये तथा हर गैंग को वर्तमान की अपेक्षा कम मीलों की जिम्मेदारी दी जानी चाहिये। रेलवे बोर्ड इस समय विभिन्न रेलों पर लाइनों के कम खर्चीले रखरखाव के प्रश्न पर विचार कर रहा है तथा 'कार्यकुशलता व्यूरो' के एक पदाधिकारी को इस मामले की जाँच के लिये नियुक्त किया गया है। जाँच पूरी होते ही समस्त रेलों पर गैंगों की स्थायी संख्या निर्धारित कर दी जायेगी। भूतपूर्व एन० एस० रेलवे के पूर्णा-हिगोली सेक्शन पर बारहमासी का कार्यक्षेत्र जनवरी के अन्तिम सप्ताह से ६ मील से घटा कर ४ मील का कर दिया गया है।

उन्होंने यह भी कहा कि ५५-१३० रु० के वेतनक्रमों के कलर्कों को ८०-२२० रु० के अग्रगामी उच्चतर वेतनक्रम में पदोन्नत करने के लिये अर्हक-परीक्षा में बैठना अनिवार्य नहीं होना चाहिये। मुझे आश्चर्य है कि इस प्रकार की मांग एक ऐसे सज्जन से आयी जो कि कर्मचारियों की कार्यकुशलता तथा रेलों की कार्यक्षमता की वृद्धि में दिलचस्पी रखते हैं। वह इस बात से निश्चय ही सहमत होंगे कि जिस स्थान पर कोई व्यक्ति नियुक्त किया जाये वह उस स्थान के कर्त्तव्यों को निबाह सकने योग्य होना चाहिये। इसलिये उच्चतर ग्रेड में कर्मचारियों को उनकी उपयुक्ता निर्धारित करके पदोन्नत किया जाता है। लेखा विभाग के विशिष्ट प्रकार के कार्य के कारण यह आवश्यक है कि उपयुक्त विभागीय परीक्षाएँ निर्धारित की जायें।

पुरानी एन० एस० रेलवे के सम्बन्ध में मैं कुछ नहीं कहूँगा क्योंकि गत वर्ष मैं इस पर कह चुका हूँ।

फिर, उन्होंने रेलवे बोर्ड अथवा रेलवे प्रशासन की यह शिकायत की कि वहाँ से जवाब मिलने में बहुत देर लगती है। मैं इस सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूँ कि हम इस बात का भरसक प्रयत्न कर रहे हैं कि सदस्यों के पत्रों के उत्तर में विलम्ब नहीं हो। यह सही है कि अनेक मामलों में उत्तर जल्दी भेजना सम्भव नहीं हो सका है। किन्तु यह भी सही है कि सदस्य एक उत्तर से संतुष्ट नहीं होते। वे कई उत्तर चाहते हैं अथवा एक से अधिक बार पुनर्विचार कराना चाहते हैं और ऐसे मामलों में जल्दी उत्तर देना कठिन हो जाता है। किन्तु मेरा यह प्रयत्न रहेगा कि जितने कम समय में हो सके उत्तर भेजे जायें; क्योंकि मैं यह मानता हूँ कि किसी अवधि विशेष के बाद उत्तर भेजे जाने पर उसका मूल्य ही समाप्त हो जाता है।

मेरे मित्र श्री पी० सुब्बा राव ने कई सुझाव दिये। उन्होंने कहा कि तीसरे दर्जे के डिब्बों सिगरेट बीड़ी पीना वर्जित कर दिया जाये। मैं सदन का ध्यान इस सम्बन्ध में इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि भारतीय रेलवे अधिनियम के अंतर्गत यह पहले ही वर्जित है किन्तु इसे प्रवर्तित करना तब तक सम्भव नहीं जब तक कि स्वयं जनता इस कार्य में सहयोग न दे। मैं केवल यही आशा प्रकट कर सकता हूँ कि जिन लोगों को सिगरेट बीड़ी पीने की आदत है वे अपने उन सहयात्रियों का ख्याल रखेंगे जो सिगरेट आदि पसंद नहीं करते हैं तथा उन तृतीय श्रेणी के डिब्बों में सिगरेट आदि नहीं पियेंगे जिनमें बहुत भीड़भाड़ हो।

श्री बोगावत ने कहा कि ऊपरी गोदावरी घाटी के लिये पुरली-वैजनाथ से पूना के रेल द्वारा मिलाने की आवश्यकता है। हैदराबाद राज्य सरकार ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत नई रेलवे लाइनें बनाने की अपनी सिफारिशों में भीर और उस्मानाबाद होकर जलना से शोलापुर तक लाइन बनाने का एक प्रस्ताव रक्खा है जिसमें भीर से पुरली-वैजनाथ के लिये एक ब्रांच लाइन भी हो। सन् १९३६ में, झरना-भीर सेक्शन की यातायात सर्वेक्षण भी किया गया था तथा छोटी लाइन की लागत ४१ लाख रुपये आँकी गयी थी जिस पर दसवें साल से ५.९ प्रतिशत लाभ की आशा की गयी थी। भूतपूर्व निजाम स्टेट रेलवे ने इस लाइन के निर्माण की सिफारिश नहीं की तथा इस योजना पर तब तक के लिये विचार स्थगित हो गया जब तक इस बारे में विश्वसनीय आंकड़े संकलित न हो जायें कि रेलों तथा सड़कों द्वारा कितना माल ढोया जाता है। उस्मानाबाद तथा शोलापुर के मध्य भूतकाल में सर्वेक्षण नहीं किया गया है। कुल लाइन लगभग २५० मील लम्बी होगी और यदि बड़ी लाइन बनी तो २० करोड़ रुपया खर्च होगा। वह भाग भी दुरुह है। जो भी हो, प्रस्ताव विचारार्थ नोट कर लिया गया है।

श्री विट्टल राव ने गाड़ी चैकरों के वेतन का जिक्र किया। जैसा उन्होंने कहा, यह सही है कि दुर्घटना जाँच समिति ने सिफारिश की है कि गाड़ी चैकरों के स्तर के साथ-साथ उनके वेतन को भी बढ़ाया जाए। इस बात पर भी विचार किया गया था तथा यह निर्णय किया गया कि गाड़ी चैकरों के वेतनक्रम को बढ़ाने का कोई न्यायोचित कारण नहीं है। वेतन क्रमों में स्थानों के किन्ही भी पुनर्वितरण

[श्री अलगेशन]

पर फेडरेशन तथा रेलवे बोर्ड के मध्य शीघ्र प्रारम्भ होने वाली वार्ता के दौरान में विचार किया जा सकता है। उस चर्चा में इस बात का ध्यान रखा जायेगा।

श्री विट्टल राव ने रेलवे में नैमित्तिक श्रम की भरती की प्रथा जारी रखने का जिक्र किया। वर्तमान आदेशों के अन्तर्गत, ऐसे कामों के लिये जो नियमित नहीं हैं थोड़े समय के लिये भरती किया गया स्टॉक तथा छः मास से कम की अवधि के लिये स्वीकृत सामयिक मजदूर नैमित्तिक श्रम में शुमार किए जाते हैं। उन्होंने कहा कि उनको भी केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार वेतन मिलना चाहिये। इस पर विचार किया गया था, किन्तु यह देखा गया कि केवल स्थानीय एवं नैमित्तिक प्रकार के मजदूरों को नियमित रेलवे कर्मचारियों के बराबर का वेतनक्रम देना न्यायोचित नहीं है। किन्तु मैं यह बता दूँ कि फेडरेशन द्वारा कहे जाने पर नैमित्तिक मजदूरों को दी जाने वाली मजदूरी पर पुनः विचार किया जा रहा है।

उन्होंने परस्पर सहायक कोष स्कीम का भी जिक्र किया। जाँच करने पर मैंने पाया कि यह स्कीम जोकि भूतपूर्व एन० एस० रेलवे पर थी, कुछ विशेष श्रेणियों के कर्मचारियों के अतिरिक्त अन्य पर लागू नहीं होती थी।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : (खम्मम) : जब एकीकरण किया गया उस समय इस का विस्तार किया जा रहा था।

†श्री अलगेशन : मुझे इस स्कीम के बारे में अधिक जानकारी हासिल करने में कोई आपत्ति नहीं है। मैं और ब्योरा मालूम करूँगा और देखूँगा कि इसे अन्य श्रेणियों के कर्मचारियों पर भी लागू करना सम्भव है या नहीं।

श्री कामत ने योजन-व्यवस्था का जिक्र किया। मुझे प्रसन्नता है कि रेलवे द्वारा प्रारम्भ की गई इस विभागीय भोजन व्यवस्था के प्रयोग को उन्होंने आशीर्वाद दिया। इस प्रयोग में आगे बढ़ने का और ३४ स्टेशनों पर विभागीय भोजन-व्यवस्था प्रारम्भ करने का हमारा इरादा है। हमने तीन स्टेशनों पर उसे चालू किया था तथा परिणाम उत्साहजनक रहे हैं।

†श्री कामत : इटारसी के बारे में क्या हुआ ?

†श्री अलगेशन : मध्य रेलवे पर चुने गये स्टेशनों में इटारसी तो नहीं है। मध्य रेलवे के चुने गये स्टेशन हैं नागपुर, वर्धा, झांसी, भुसावल, बम्बई, वी० टी० और पूना।

इसके पश्चात् श्री कामत ने वृहत योजना की दृष्टि में उपयुक्त प्रशिक्षण सुविधाओं की बात कही तथा यह विचार प्रकट किया कि अब तक की गयी कार्यवाही पर्याप्त नहीं है। माननीय मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में तथा दूसरे सदन में दिये अपने उत्तर में स्पष्ट किया था कि इस दिशा में हमारा क्या कदम उठाने का विचार है। मैं फिर बतला दूँ कि एक विशेष-कार्य-पदाधिकारी को इस बात के लिये नियुक्त किया गया है कि स्थायी प्रशिक्षण सुविधाओं के विस्तार में तथा अस्थायी प्रशिक्षण सुविधाएँ तत्काल देने के आयोजन में रेलवे की सहायता करे। प्रशिक्षण स्थापनाओं को तुरन्त कायम करने और शिल्पिक कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने के लिये एक दूसरे पदाधिकारी की नियुक्ति की गयी है। शिल्पिक कर्मचारीवर्ग का प्रबन्ध ऊँची प्राथमिकता विषय समझा जाता है और बड़ी दृढ़ता से और अविलम्ब से पूरा किया जा रहा है। अतः रेलवे बोर्ड योजना के इस भाग पर काफी ध्यान दे रहा है।

उन्होंने सेवा-निवृत्त पदाधिकारियों को फिर नियुक्त करने के सम्बन्ध में निर्देश किया और कहा कि उस हद तक तरुण पदाधिकारियों को अवसर नहीं मिलेगा। योजना और अनुभवी कर्मचारियों की बढ़ती हुई आवश्यकता को देखते हुए यदि सेवानिवृत्त पदाधिकारियों को पुनःनियुक्त किया जाता है तो

†मूल अंग्रेजी में

मेरे विचार से इसमें कोई गलती नहीं है। जो शरीर से स्वस्थ हैं और अपने अनुभव का उपयोग करना चाहते हैं, उन की सेवाओं से लाभ उठाने में कोई हानि नहीं है जहाँ तक नौजवान पदाधिकारियों का सम्बन्ध है; यह सभी जानते हैं कि पुराने जमाने की अपेक्षा आजकल पदोन्नति अधिक जल्दी होती है। इसलिये कुछ सेवानिवृत्त पदाधिकारियों को पुनः नियुक्त करने से उन नौजवान पदाधिकारियों के अवसर मारे जाने का कोई प्रश्न नहीं है।

श्री कामत कंडक्टर-गार्डों के लिये वर्दी चाहते हैं। एक समिति इस विषय पर विचार कर रही है और वह कंडक्टर गार्डों को वर्दी देने के प्रश्न का परीक्षण कर रही है। भिन्न वेतनक्रमों के कारण सभी रेलों में एक सी प्रथा नहीं है। किन्तु इस विषय पर विचार किया जा रहा है।

श्री बी० एस० मूर्ति ने चित्तरंजन फैक्टरी और पेराम्बुर सवारी डिब्बे फैक्टरी जैसी संस्थाओं में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों की भर्ती का निर्देश किया था। माननीय मंत्री ने इस विषय का भी विवेचन किया था। रेलवे सेवा आयोग के सदस्यों और अध्यक्षों का एक सम्मेलन किया जायगा और यह प्रस्थापना है कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लोगों की भर्ती के सम्बन्ध में नियत कोटा पूरा करने के लिये विशेष भर्ती की जाये।

श्री बसु चाहते थे कि चूँकि कलकत्ता के उपनगरीय विभाग का विद्युत्करण अभी बाकी है, इसलिये उसमें डीजेल से रेल चलायी जाये। मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि विद्युत्करण में प्रगति हो रही है और और १९५७ के अन्त तक कलकत्ता के उपनगरों में बिजली से चलने वाली पहली गाड़ी चलाने की प्रस्थापना है। आयव्ययक-पत्रों में उन्होंने देखा होगा कि सियालदाह और अन्य उपनगरीय विभाग का विद्युत्करण प्रारंभ किया गया है, यद्यपि इस वर्ष केवल प्रारंभिक कार्य ही किया जायगा।

†श्री के० के० बसु : क्या वह केवल एक विभाग के लिये है या सम्पूर्ण सियालदाह डिविजन के लिये है ?

†श्री अलगेशन : मैं हावड़ा-बर्दवान लाइन के बारे में बता रहा हूँ। सियालदाह उपनगरीय विभाग का विद्युत्करण भी प्रारम्भ किया गया है और जब प्रारम्भिक कार्य इस वर्ष हो जायेंगे तब अगले वर्ष के लिये आयव्ययक में इस के लिये व्यवस्था की जा सकती है और बाद में काफी खर्च किया जा सकता है।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : व्याख्यात्मक ज्ञापन में कहा गया है कि हावड़ा-बर्दवान लाइन का विद्युत्करण १९५८ में किया जायगा। लोक-सभा में कुछ समय पूर्व यह बताया गया था कि वह १९५७ के बीच होगा।

†श्री अलगेशन : १९५८ में यह काम पूरा हो जायगा। १९५७ के अन्त तक, हावड़ा-बर्दवान लाइन पर बिजली से गाड़ियाँ चलने लगेंगी।

विशिष्ट लाइनों के सम्बन्ध में अन्य कई बातें कही गयी थीं। मैं प्रत्येक प्रस्थापना का विवेचन करना नहीं चाहता खासकर इस स्थिति में जब कि मैं विभिन्न प्रार्थनाओं के लिये कोई समाधानकारक उत्तर नहीं दे सकता।

लेवल-क्रासिंग और ओवर ब्रिजेज के प्रश्न का विवेचन भी हमने किया है और अब योजना-आयोग के सहयोग से हमने एक ऐसी योजना बनायी है जिसके अन्तर्गत कि सरकारें जो कि लेवल क्रासिंग को ओवर ब्रिज में परिवर्तित करना चाहती हैं, अपनी प्रस्थापनाएँ केन्द्रीय सरकार के समक्ष रखा करेंगी और केन्द्रीय सरकार प्रत्येक मामले पर विचार कर आवश्यक ऋण-सहायता दिया करेगी। अतः राज्य सरकारें उस सम्बन्ध में प्राथमिकता निर्धारित कर सकती हैं और उन्हें एक-एक कर के या एक साथ भी उठा सकती हैं। हमारे पास उसके लिये आवश्यक वित्तीय उपबन्ध भी है। परिवहन मंत्रालय उसे कर रहा है।

†श्री आल्लेकर (उत्तर सतारा) : मैं जानना चाहता हूँ कि पूना से मिरज और कोल्हापुर तक मीटर गेज लाइन को बदलने के सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है। सांगली सम्मेलन में माननीय मंत्री ने बताया था कि सर्वेक्षण किया जायगा।

†श्री अलगेशन : पहले कुर्दुवाडी-मिरज लाइन को बदलने की प्रस्थापना है।

†श्री आल्लेकर : दक्षिणी रेलवे में पूना-मिरज-हुबली लाइन के विषय में क्या स्थिति है ?

†श्री अलगेशन : कुर्दुवाडी-मिरज सेक्शन की नैरी गेज लाइन को बदल कर ब्राड गेज लाइन बनाने की हमारी प्रस्थापना है। इससे मिरज-पूना मीटर गेज सेक्शन, पर जो आवागमन के लिये एक महत्वपूर्ण सेक्शन है, आवागमन की विद्यमान कठिनाई दूर हो जायगी। इस सेक्शन को बदलने के सम्बन्ध में अनुसंधान किये जा रहे हैं।

†श्री आल्लेकर : माननीय मंत्री ने सांगली में कहा था कि हम पूना-मिरज सेक्शन को भी बदलेंगे। मैं उस बारे में स्थिति जानना चाहता हूँ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : हम पहले कुर्दुवाडी सेक्शन को बदलने को सोच रहे हैं। किन्तु पूना-मिरज-कोल्हापुर सेक्शन का भी अनुसंधान अभी किया जा रहा है और वह अनुसंधान पूरा हो जाने के बाद ही हम उस सम्बन्ध में कोई अंतिम निर्णय कर सकेंगे।

†श्री राधेलाल व्यास : निस्सन्देह यह सम्भव नहीं कि माननीय मंत्री यहाँ उठायी गयी सभी बातों का उत्तर दें। क्या मैं प्रार्थना कर सकता हूँ कि सभी बातों का परीक्षण किया जाये और तत्सम्बन्धी सदस्यों को उत्तर भेजे जायें जैसा कि श्री गोपालस्वामी अय्यंगार के कार्यकाल में किया गया था उससे हमें यह कल्पना हो सकेगी कि विभिन्न बातों के विषय में क्या कार्यवाही की गयी है।

†श्री एल० बी० शास्त्री : पहले से ही हम ऐसा करते रहे हैं और हम अवश्य ही उन विषयों के सम्बन्ध में माननीय सदस्यों को उत्तर भेजेंगे।

†श्री गार्डिलिंगन गौड़ (कुरनूल) : मैंने अपने कटौती प्रस्ताव संख्या १५५ में मैसूर राज्य में सिरुगुप्पा से आन्ध्र में कुरनूल तक बरास्ता अडोनी और येम्मिगनुर, एक लाइन बनाने के विषय में निर्देश किया था। यह ज्ञापन १८५४ में प्रस्तुत किया गया था जब कि मुझे यह सूचित किया गया था कि उस विषय में अनुसंधान किया जा रहा है। माननीय मंत्री से मेरी प्रार्थना है कि यदि इस वर्ष कुछ करना सम्भव न हो तो कम से कम उस लाइन का सर्वेक्षण या अनुसंधान अवश्य किया जाय।

†श्री एल० बी० शास्त्री : हम इस विषय पर विचार करेंगे और यथासंभव शीघ्र माननीय सदस्य को उत्तर देंगे।

†श्री के० के० बसु : हम में से जो लोक गर्त वर्ष भाषण नहीं दे सके थे, उन्हें ज्ञापन प्रस्तुत करने की अनुमति दी गयी थी मैं जानना चाहता हूँ कि क्या अब भी आप उस प्रणाली का अनुसरण करेंगे।

मैं ने अपने भाषण के दौरान में प्रति कर मामलों के निबटारे के सम्बन्ध में एक बात कही थी। धारा ७७ के अधीन एक प्रविधिक आपत्ति की जाती है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वे इस विषय का परीक्षण करें और कुछ निवारण किया जाये।

†श्री एल० बी० शास्त्री : क्या माननीय सदस्य ने किसी विशिष्ट मामले का निर्देश किया था ?

†श्री के० के० बसु : मैंने अपने भाषण के दौरान में एक अधिसूचना का निर्देश किया था जिसमें यह सुझाव दिया गया था कि मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक (चीफ कमर्शियल मैनेजर) अथवा और किसी को, न कि जनरल मैनेजर को, सूचना दी जा सकती है। किन्तु बाद में मुकदमा दायर किये जाने पर रेलवे

वकील ने यह बात पकड़ी कि चूँकि जनरल मैनेजर को सूचना नहीं दी गयी थी, इसलिये वह रद्द की जानी चाहिये। इस तरह की बात नहीं होनी चाहिये। मैं उन से कहूँगा कि वे इस विषय का परीक्षण करें और निवारण करें।

†श्री एल० बी० शास्त्री : मैं उसका परीक्षण करूँगा।

†श्री डी० सी० शर्मा (होशियारपुर) : ऊना से नांगल तक की लाइन के बारे में क्या किया गया है ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : मैं श्री शर्मा को आश्वासन देता हूँ कि इस विषय पर विचार किया जायगा।

†अध्यक्ष महोदय : जहाँ तक इन व्यक्तिगत विषयों का सम्बन्ध है मैं यह प्रणाली अपनाऊँगा कि किसी विशिष्ट बात पर ज्ञापन माननीय मंत्री की जानकारी के लिये प्रस्तुत किये जायें ताकि वे उत्तर भेज सकें, और मैं उसके लिये एक निश्चित समय भी निर्धारित कर दूँगा।

†श्री एल० बी० शास्त्री : यदि आपकी ऐसी ही इच्छा हो तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है किन्तु मैं निवेदन करूँगा कि आप उस प्रणाली को छोड़ दें। हम चर्चा के दौरान में यथासंभव अधिक से अधिक बातों का उत्तर देते हैं। जिन बातों के सम्बन्ध में मैं या उपमंत्री उत्तर नहीं दे सकें उनके बारे में हम अवश्य पत्र भेजेंगे और यदि वे अधिक स्पष्टीकरण चाहें तो हम वह भी करेंगे। किन्तु विशिष्ट बातों पर ज्ञापन प्रस्तुत करने की अनुमति देने का अर्थ यह होगा कि काम बहुत बढ़ जायगा और मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि अभी कुछ दिन पूर्व मुझे यह जान कर आश्चर्य हुआ कि कुछ दिनों पहले तक कुछ ज्ञापनों का उत्तर नहीं भेजा गया था। हम यथासंभव शीघ्र उन्हें निबटाने का प्रयत्न करते रहे हैं और हम उन्हें शीघ्र निबटाने में असमर्थ रहते हैं। मैं सदस्यों से भेंट करने उनसे चर्चा करने और उन्हें उत्तर भेजने के लिये तैयार हूँ। किन्तु इस प्रकार रेलवे बोर्ड का काम बढ़ाने से न तो सदस्यों को और न निर्वाचन क्षेत्रों को ही कोई लाभ पहुँचता है।

†श्री नम्बियार : इस सम्बन्ध में प्रणाली यह थी कि हम ज्ञापनों के उत्तर इस कारण मांगने थे कि सभी सदस्यों को भाषण देने का अवसर नहीं मिलता था। जो लोग भाषण देते थे उनके ही उत्तर दिये जाते हैं और लोगों को उत्तर नहीं मिलते। इसी कारण यह प्रणाली अपनायी गयी थी। अतः इसे बंद कर देने का कोई कारण नहीं है। हम रेलवे बोर्ड की कठिनाइयाँ समझते हैं किन्तु यह भी उतना ही आवश्यक है कि सदस्यों को यह जानने का मौका मिले कि उत्तर क्या हैं। अतः यह प्रणाली जारी रहनी चाहिये।

†श्री एल० बी० शास्त्री : प्रत्येक मंत्रालय के बारे में यह बात कही जा सकती है। उस हालत में सदस्यों को प्रत्येक मंत्रालय के बारे में ज्ञापन प्रस्तुत करने चाहिये। यदि मुझे यह बात थोड़ी भी जँचती कि सदस्यों के दृष्टिकोण से यह लाभदायक है, तो मैं अवश्य ही सहमत हो गया होता। जब हम पत्र लिखकर या उन के साथ चर्चा कर उनकी इच्छा पूरी करने के लिये तैयार हैं तब वह निश्चय ही वह तरीका अपना सकते हैं बजाय इसके कि ज्ञापन भेजे जायें और ६ या ८ महीने या साल बाद उत्तर की प्रतीक्षा करें।

†श्री केशव अय्यंगार (बंगलौर उत्तर) : क्या मैं सुझाव दे सकता हूँ कि माननीय मंत्री विभिन्न राज्यों के संसद् सदस्यों को कम से कम एक-एक दिन बुला कर हमारी अपनी समस्याओं पर चर्चा करें ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : यह अधिक अच्छा और आसान होगा कि किसी विशिष्ट राज्य के माननीय सदस्य उनसे भेंट कर कोई समय निश्चित कर लें। मैं यह भी सोच रहा हूँ कि क्या आयव्ययक के विषयों

†मूल अंग्रेजी में

[उपाध्यक्ष महोदय]

में संपूर्ण सभा की एक समिति बनायी जाये जहाँ सदस्यगण सामान्य चर्चा के बारे बाद विशिष्ट बातों पर बातचीत कर सकें और अनौपचारिक निर्णय कर सकें जो बाद में सभा के समक्ष रखे जायें। विदेशों में इसी प्रकार होता है। इस बीच माननीय मंत्री उन सदस्यों से मिल कर जो उनसे मिलना चाहते हैं, इन विषयों को स्पष्ट करेंगे।

†श्री के० के० बसु : इस नयी प्रणाली को कायम करने के पूर्व, पुरानी प्रणाली एक वर्ष तक जारी रखी जाये।

†अध्यक्ष महोदय : मुझे उस विषय पर विचार करने दीजिये।

†श्री अलगेशन : मैं माननीय सदस्यों से प्रार्थना करूंगा कि वे ज्ञापनों के विषय में आग्रह न करें।

†श्री के० के० बसु : सामान्य निर्वाचन के बाद इसका फैसला हो।

†अध्यक्ष महोदय : इस एक वर्ष के लिये मैं केवल यह विचार कर रहा हूँ कि क्या उन सदस्यों को जिन्हें किसी दशा में भाषण देने का अवसर नहीं मिला है, कोई अवसर दिया जा सकता है।

†श्री एल० बी० शास्त्री : मुझे उसमें कोई आपत्ति न होगी। केवल वे लोग जिन्होंने भाषण नहीं दिया है, ज्ञापन प्रस्तुत कर सकते हैं। श्री नम्बियार नहीं प्रस्तुत कर सकते।

†अध्यक्ष महोदय : १२ तारीख, सोमवार के ५ म० ५० तक चर्चा समाप्त होनी चाहिये माननीय सदस्यों को ज्ञात हो जायेगा कि किन-किन को अवसर मिलेगा शेष जिन को अब तक अवसर नहीं मिला है वह अपना ज्ञापन सचिव को दे दें और वे माननीय मंत्री को भेज दिये जायेंगे।

[अध्यक्ष महोदय ने सब कटौती प्रस्ताव एक साथ मतदान के लिये रखे और वे अस्वीकृत हुये]

निम्नलिखित मांगें अध्यक्ष महोदय द्वारा मतदान के लिये रखी गईं तथा स्वीकृत हुईं :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
१	रेलवे बोर्ड	५३,१६,००० रुपये
२	विविध खर्च	१,६२,६१,००० रुपये
३	चालू लाइनें, आदि के लिये भुगतान	२८,७३,००० रुपये
१४	चालू लाइनों पर काम (राजस्व) श्रम कल्याण के अतिरिक्त	६,३१,१०,००० रुपये
१५	नये रेल-पथों का निर्माण पूंजी और अवक्षयण रक्षितनिधि	१३,३८,२८,००० रुपये

निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गईं :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
४	साधारण कार्यवहन व्यय-प्रशासन	३४,५४,८५,००० रुपये
५	साधारण कार्यवहन व्यय-मरम्मत तथा संधारण	८४,२६,३७,००० रुपये

†अध्यक्ष महोदय : मांग संख्या ४ तथा ५ के लिये चार घंटे आवण्टित किये गये हैं। जो माननीय सदस्य कटौती प्रस्ताव देना चाहते हैं वह १५ मिनट में यह सचिव को दें। जो सदस्य सभा में उपस्थित हैं उनके कटौती प्रस्ताव में प्रस्तुत समझूंगा।

जो माननीय सदस्य बोल चुके हैं वह दुबारा बोलने का प्रयत्न न करें और अपने दल के अन्य सदस्यों को बोलने का अवसर दें। श्री नम्बियार के कई कटौती प्रस्ताव हैं।

†मूल अंग्रेजी में

श्री नम्बियार : मुझे पहले बहुत कम समय दिया गया था इसलिये मेरी प्रार्थना है कि जो बातें मैंने कटौती प्रस्ताव में प्रस्तुत की हैं उन पर माननीय मंत्री विचार करें ।

वर्तमान प्रशासनिक स्थिति संतोषजनक नहीं है । जो भी पत्र भेजा जाता है उसका उत्तर कभी नहीं दिया जाता । कुछ मामलों में उत्तर दिया जाता होगा । परन्तु अधिकांशतः उत्तर नहीं भेजा जाता है । इतना ही नहीं अपितु खण्ड बनाये जाने के कारण तथा दूरी अधिक हो जाने के कारण प्रशासन की कार्य-पटुता कम हो गई है । मेरा निवेदन है कि इन खण्डों को छोटा बना दिया जाये । प्राक्कलन समिति ने अपने प्रतिवेदन में जो आंकड़े प्रस्तुत किये हैं वह इस बात के समर्थक हैं ।

कर्मचारियों के सम्बन्ध में माननीय मंत्री ने बताया कि वह क्लर्कों, स्टेशन मास्टरों आदि का वेतन बढ़ाने जा रहे हैं, रेलवे के क्षय रोगियों के लिये ७५ पलंग और बढ़ाये जा रहे हैं, तथा कर्मचारी कल्याण निधि में सरकार की ओर से एक रुपया और बढ़ाया जा रहा है । यह वायदे उन्होंने किये हैं । इनके विश्लेषण से यह जानकारी होती है कि उनके वेतनक्रम इस प्रकार बढ़ाये जा रहे हैं जिससे उनको केवल एक या दो रुपये का लाभ ही होता है । जैसे जिस स्टेशन मास्टर को ६०-४-१७० के वेतनक्रम में ६८ रुपये मिल रहे हों उसे दूसरे वेतन, क्रम में रखा जायगा जिस से उसको केवल दो रुपये की वृद्धि होगी ।

क्षय रोगियों को ले लीजिये । लगभग १०,००० रेलवे कर्मचारी इस रोग के रोगी हैं । इन ७५ पलंगों को मिला कर कुल ३६५ पालंग होते हैं । उनके लिये कम से कम वेतन समेत एक वर्ष की छुट्टी की व्यवस्था होनी चाहिये ।

कर्मचारी कल्याण निधि में वृद्धि इतनी कम है कि उसका जिक्र ही करना व्यर्थ है । क्योंकि वर्ष भर के लिये केवल एक रुपये की वृद्धि की गई है ।

वेतन क्रम के पुनरीक्षण के सम्बन्ध में, मैं श्री थानु पिल्ले के भाषण की ओर निर्देश करता हूँ । संभवतया मेरे मित्र को यह जानकारी नहीं है कि कुछ वर्षों में रेलवे को करोड़ों रुपये की आय हुई है । यदि मेरे मित्र आयव्ययक के अभिलेखों को देखते तो उन्हें इसकी जानकारी हो सकती थी । किसी भी संस्था को ले लीजिये । यदि उसमें कर्मचारियों के कार्य से आय की वृद्धि होती है तो उनका पारिश्रमिक भी बढ़ा दिया जाता है । मेरा विचार है कि नियोजक को सर्वदा ऐसा ही करना चाहिये ।

मेरे मित्र ने बताया कि यदि रेलवे कर्मचारियों की मजूरी बढ़ाई जाये तो समस्त देश की जनता की मजूरी बढ़नी चाहिये । मेरा सुझाव है कि हमें देश के प्रत्येक व्यक्ति का वेतन क्रम कम करके एक स्तर निर्धारित कर देना चाहिये । परन्तु दूसरी ओर के मेरे मित्र इसे कभी भी स्वीकार नहीं करेंगे इसलिये उन्हें इस प्रकार की आलोचना नहीं करनी चाहिये ।

रेलवे की आय, रेलवे कर्मचारियों के श्रम के कारण ही बढ़ी है इसलिए उनके पारिश्रमिक की वृद्धि उचित है । सरकार को रेलवे कर्मचारियों की मांगों के साथ न्याय करना चाहिये जिस से कि गड़बड़ का कोई कारण न रह जाये ।

मंहगाई भत्ते के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह भत्ता युद्धकाल के प्रारंभ हुआ था । परन्तु युद्ध को समाप्त हुये ग्यारह वर्ष हो चुके हैं तब भी मंहगाई भत्ता समाप्त नहीं किया गया है । इसलिये मैं चाहता हूँ कि सरकार इस मंहगाई भत्ते को वेतन में मिलाने के प्रश्न पर पुनः विचार करे ।

मैंने मकान किराया भत्ता के सम्बन्ध में रेलवे के मंत्रालय को लिखा है तथा मेरा सुझाव है कि 'ग' श्रेणी के नगरों में, मंहगाई भत्ते के मिलाने से कर्मचारियों को किराये भत्ते में जो हानि हुई है उसको पूरा किया जाये । यह सुझाव मैं ने माननीय मंत्री के समक्ष भी रखा था तथा एक कटौती प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है । मेरी प्रार्थना है कि इस पर विचार किया जाये और हमको निर्णय बताया जाये ।

[श्री नम्बियार]

रेलवे सुरक्षा दल के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह दल रेलवे कर्मचारियों के कार्मिक संघों पर नियंत्रण लगाने के लिये है। हम देख चुके हैं कि रेलवे की व्यवस्था गण (वाच एण्ड वार्ड स्टाफ) को अचानक सुरक्षा दल का रूप दे दिया गया तथा उन से संघ बनाने के अधिकार छीन लिये गये हैं। इसलिये मेरा सुझाव है कि सुरक्षा दल के अधिकारियों को अधिकारों को छीनना नहीं चाहिये।

मरम्मत तथा देखभाल के सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि फैक्ट्रियों, कारखानों आदि का उत्पादन संतोषजनक नहीं है। जब भी कभी उत्पादन बढ़ाने का प्रयत्न किया जाता है तभी वस्तुओं की किस्म घटिया हो जाती है। प्रबन्धकार्य बहुत ही खराब है।

प्रशासनिक पदाधिकारी, कारखानों में वर्ग भेद करके अपनी स्थिति को दृढ़ बनाने का प्रयत्न कर रहे हैं। कर्मचारियों का एक विशेष वर्ग बाहर कुछ भी कर सकता है जबकि अन्य कर्मचारियों को सम्पूर्ण कार्य करना पड़ता है। मैं अपने पहले भाषण में इस सम्बन्ध में सुझाव दे चुका हूँ कि कारखानों में कर्मचारियों तथा पदाधिकारियों में से निर्वाचन के द्वारा एक समिति का निर्माण होना चाहिये। यह समिति नियमित रूप से बैठे तथा कारखाने के कार्यों की चर्चा करे।

इस सम्बन्ध में प्राक्कलन समिति ने उन्नीसवें प्रतिवेदन में लिखा था कि 'प्रशासनिक प्राधिकारियों तथा कर्मचारियों के बीच बड़ा निकट सम्पर्क होना चाहिये'। इसके पश्चात् उन्होंने लिखा है कि 'छोटे से छोटा कार्यपालिका एकक इतना बड़ा होना चाहिये जिससे कार्यपालिका पदाधिकारी अपने कर्मचारियों को जान सके।'।

परन्तु ऐसा है नहीं और इसीलिये यह झगड़े हैं। इसलिये मेरा सुझाव है कि प्रशासन को इस प्रकार की समितियाँ बनानी चाहिये जिससे प्रशासन में कार्यपटुता आ सके। माननीय मंत्री ने बताया कि तीन कारखानों में इस प्रकार की समितियाँ होंगी परन्तु मेरा निवेदन है कि इस प्रकार की समितियाँ रेलवे के प्रत्येक कारखानों में होनी चाहिये। इन समितियों के सदस्यों का निर्वाचन कर्मचारी स्वयं करें।

वैगनों (मालगाड़ी के डिब्बों) का पूर्ण उपयोग नहीं किया जाता। कोई नहीं देखता कि वैगन पूर्णतया भरे गये हैं अथवा नहीं। ये कार्यपटुता में कमी क्यों है? यह इसलिये नहीं कि धन नहीं है प्रत्युत इस लिये कि आपस में एकसूत्रता नहीं है। इसलिये प्रशासन को इस प्रकार की बातें हटा देनी चाहिये।

भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में, भ्रष्टाचार जाँच समिति की सिफारिशें हैं। बड़े खेद से मेरा निवेदन है कि भ्रष्टाचार तब तक दूर नहीं किया जा सकता है जब तक यह उच्च स्तर पर दूर न किया जाये। मैं माननीय मंत्री को कई मामले बता सकता हूँ। तिरुचिराप्येली में एक ट्रालीमैन को डिस्ट्रिक्ट इंजीनियर ने १५० मील दूर भेज दिया क्योंकि वह उसके मकान पर काम करने नहीं गया था। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि हर जगह ईमानदार कर्मचारियों के दल बनाये जायें जो कि सरकार की सहायता करें। केवल आदेशों से भ्रष्टाचार नहीं रोका जा सकता है क्योंकि यह आदेश वही लोग जारी करते हैं जो स्वयं भ्रष्ट होते हैं। एक मामले में एक स्थायी मार्ग निरीक्षक भ्रष्टाचार में पकड़ा गया। दूसरे उप मार्ग निरीक्षक ने उसकी सहायता की। इस प्रकार के कितने ही मामले हैं, दूसरी ओर के सदस्य यह न समझें कि केवल मैं आलोचना के लिये यह सब कह रहा हूँ। दोषी पदाधिकारियों की सहायता नहीं होनी चाहिये कोई सहानुभूति उनके लिये नहीं होनी चाहिये। मैं यह नहीं कहता कि प्रत्येक कर्मचारी तथा पदाधिकारी भ्रष्ट है। ईमानदार अधिकारियों का मैं आदर करता हूँ। मेरी प्रार्थना है कि माननीय मंत्री ईमानदार व्यक्तियों का स्वागत करें तथा बेईमानों को, चाहे वह कोई भी हों दण्ड देने की व्यवस्था करें।

पंडित डी० एन० तिवारी : (सारन-दक्षिण) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री को इतनी बधाइयाँ मिल चुकी हैं कि उसके बाद उनकी शान के खिलाफ कुछ बोलना मुश्किल हो जाता है।

[श्री बर्मन पीठासीन हुये]

यह सही है कि रेलवे में बहुत इम्प्रूवमेंट (सुधार) हुये हैं और बड़े-बड़े काम किये गये हैं, और शायद इसलिये छोटे-छोटे कामों की तरफ उनका ध्यान कम गया है। लेकिन मनुष्य के जीवन में छोटे-छोटे काम और छोटी-छोटी बातें जितना असर डालती हैं उतना बड़े-बड़े काम और बड़ी-बड़ी बातें नहीं डालतीं। लोगों को अपने छोटे मामलों की बात अधिक सूझती है और उन पर वे चीजें अधिक असर डालती हैं। इसलिये मैं रेलवे मंत्री से कहूंगा कि छोटी बातों पर जो हम लोग उनके सामने रखते हैं वह ज्यादा ध्यान दें।

ऊपर के तबके में जो कुछ सुधार हुआ हो, रेलवे बोर्ड में और दूसरे बड़े-बड़े अफसरान में जो कुछ सुधार हुआ हो, लेकिन जो नीचे के अफसरान हैं, जैसे डी० टी० एस० और उसके नीचे अफसरान उनका जुल्म अभी कायम है। आपके स्टेशनों पर कम्प्लेंट बुक रखी जाती है लेकिन जो शिकायतें दर्ज की जाती हैं उनकी कोई सुनवाई नहीं होती। मैंने खुद सोनपुर और समस्तीपुर स्टेशनों के बारे में डी० टी० एस० से शिकायत की थी लेकिन सिर्फ यह जवाब मिलता है कि सूटेबिल स्टैप्स (उपयुक्त कार्यवाही) लिये जा रहे हैं पर यह नहीं बतलाया जाता कि क्या स्टेप (कार्यवाही) लिये गये।

मैं आप को एक बहुत दिलचस्प किस्सा सुनाना चाहता हूँ जो कि सन् १९५३ का है और वह मामला अभी चल रहा है। अभी हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब ने कहा कि जो मामला रिकन्सीडिरेशन (पुनः विचार) के लिये आता है उसमें देर लगती है। लेकिन यह मामला तो रिकन्सीडिरेशन (पुनः विचार) का नहीं था। पांच आदमी छपरा से आ रहे थे। उन्होंने मेल के टिकट खरीदे थे। पूरा दाम दिया था। लेकिन एक टी० टी० ई० महोदय, जिनका नम्बर १६५ था जैसा कि जवाब से मालूम हुआ, ने उनसे कहा कि तुम्हारा टिकट लखनऊ तक आर्डिनरी ट्रेन से है और लखनऊ के बाद मेल से है। लेकिन उस टिकट पर लिखा हुआ था कि वह मेल ट्रेन से है। न मालूम टी० टी० ई० के दिमाग में यह बात कैसे आ गयी कि यह कुछ दूर तक के लिये आर्डिनरी है और बाद में मेल का है। उन्होंने पहले पैसा मांगा और कहा कि अगर पैसा दे दोगों तो हम छोड़ देंगे। लेकिन वह मुसाफिर एक वकील था। उसने पैसा देना कबूल नहीं किया। इस पर धमकी दी गयी कि तुमको हाजत में डाल देंगे। वह फैमिली (परिवार) के साथ सफर कर रहा था उसने पैसा दे दिया। और कम्प्लेंट (शिकायत) हुई और पहले तो कम्प्लेंट (शिकायत) पर जो इनक्वायरी (जांच) हुई उसके बाद जवाब आया कि साहब ठीक चार्ज हुआ है, कोई गलती नहीं हुई है। फिर जब उनको बताया गया कि फ़ेयर (किराया) कितना वहां से वहां का है और माइलेज बतलाई गई कि उसके मुताबिक उतना ही फ़ेयर बनता है, तब धीरे से वह रुपया वापिस होगया, रिफ़ंड हो गया लेकिन इनक्वायरी करने वाले पर जिसने कि ग़लत रिपोर्ट दी और टी० टी० पर जिसने ग़लत ढंग पर चार्ज किया उनके खिलाफ़ कोई कार्यवाही नहीं की गई। इसके उसके सम्बन्ध में मैंने कई बार डिप्टी मिनिस्टर साहब को लिखा है और ६ दिसम्बर को आखिरी पत्र लिखा कि यदि उन्हें उस पर कुछ कार्यवाही न करनी हो तो मुझे को वैसा जवाब दे दिया जाय लेकिन अभी तक मुझे अपने खत का कोई जवाब नहीं मिला है। इस तरह से आप देखेंगे कि करण्ट आफ़िशियल्ज़ (अष्टकर्मचारी) को बचाने के लिये कितने उपाय किये जाते हैं और उनके दिमाग में यह बात आ जाती है कि अमुक आदमी की रक्षा करनी है चाहे उसने कितना ही कसूर क्यों न किया हो, तो अफ़सरान लोग किसी न किसी ढंग से उसकी रक्षा करते हैं और हाइएस्ट लेवल (उच्च स्तर) पर जाने से भी जस्टिस (न्याय) नहीं मिलती है।

एक दूसरा किस्सा करप्शन (अष्टाचार) का मैं आपको बताऊंगा। सोनपुर में कुछ इंजन क्लीनर्स की बहाली होने वाली थी और उन जगहों के लिये मैट्रिकुलेट्स नान मैट्रिकुलेट्स और बहुत कम पढ़े लिखे लोग भी उम्मीदवारी में आये थे। पर देखने में यह आया कि जो लोग जिम्मेदार आफ़िसर्स को खुश न कर सके उनको नहीं लिया गया, मैं समझता हूँ खुश करने का मतलब आप जानते होंगे, तो जो खुश नहीं कर सके उनकी बहाली नहीं हुई और उसमें मैट्रिकुलेट्स या नान-मैट्रिकुलेट्स उम्मीदवारों को न ले कर

[पंडित डी० एन० तिवारी]

बहुत कम पढ़े लिखे उम्मीदवार थे, उनकी बहाली की गई । मैंने इस चीज की बाबत जनरल मैनेजर गोरखपुर को लिखा इनक्वायरी हुई और इनक्वायरी होने के बाद लिख दिया गया कि घूस लेने की बात साबित नहीं होती है । मैंने उस पर उनको लिखा कि अगर आप कहें तो मैं उन लोगों को आपके सामने भेजू जो मैट्रिकुलेट्स और नान-मैट्रिकुलेट्स थे और जो कि छांट दिये गये लेकिन उसका कोई जवाब नहीं आया । इस तरह की गड़बड़ आपके रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन में होती है ।

यह तो एक साइड है, दूसरी साइड वह है जिसका सम्बन्ध रेल के इन्तजाम से होता है । मैं यह मानता हूँ कि और रेलवेज में कई जगह इम्प्रूवमेंट्स हुये हैं लेकिन एन० ई० आर० एक ऐसी रेलवे है जहां का ऐडमिनिस्ट्रेशन न अभी तक सुधरा है और न ही निकट भविष्य में ही उसके सुधरने की कोई आशा है । एन० ई० आर० के सम्बन्ध में जितने प्रश्न भविष्य में ही उसके सुधरने की कोई आशा है । एन० ई० आर० के सम्बन्ध में जितने प्रश्न संसद् में हुये हैं, उतने शायद किसी रेलवे के सम्बन्ध में नहीं हुये हैं, लेकिन बावजूद इन प्रश्नों के, बावजूद यहां पर उसके लिये बोलने के और बावजूद उसके सम्बन्ध में रिप्रेजेंटेशंस देने के एन० ई० आर० रेलवे में कोई फर्क नहीं दिखाई देता है और हमारी इन तमाम कोशिशों का कोई असर होता नजर नहीं आता । एन० ई० आर० का ऐडमिनिस्ट्रेशन इतना रौटेन (खराब) है कि कुछ समझ में नहीं आता है कि क्या किया जाय । उसके सम्बन्ध में मैं १, २ उदाहरण देता हूँ । यह देखने में आया है ट्रेन स्टेशन पर आ रही है, उसकी कनैक्टिंग ट्रेन स्टेशन पर खड़ी है, आने वाली ट्रेन को सिग्नल के ऊपर रोक कर कनैक्टिंग ट्रेन को स्टार्ट कर दिया जाना है, ऐसी अनइमैजिनैटिव बातें होती हैं । इनके बारे में शिकायत कीजिये तो कोई सुनवाई नहीं होती बल्कि उनसे अगर इनक्वायरी की जाय तो उनको नागवार गुजरता है । एन० ई० आर० पर पलेजाघाट पर कोयले की खपत दुगनी हो गयी है लेकिन ट्रेनें उतनी संख्या में नहीं बढ़ीं और दिनदहाड़े वहां पर चोरियां होती हैं । अभी दो महीने पहले पुलिस ने कुछ कोयला पकड़ा था लेकिन रेलवे का स्टाफ कहता है कि वह हमारा कोयला नहीं है । वहां से दूसरा कोयला आने का रास्ता नहीं है । तो इस तरह से मेल करके चोरी होती है और मुसाफिरों को दिक्कत किया जाता है । आप मुसाफिरखानों की हालत देखिये, वहां पर आप पायेंगे कि मुसाफिरों को हृद से ज्यादा तकलीफ होती है । हांलाकि बड़े-बड़े स्टेशनों पर रेलवे की तरफ से रेलवे अस्पताल खुले हुये हैं लेकिन यदि कोई मुसाफिर रेल से गिर गया और उसको चोट आ गई तो उसको अस्पताल में पहुंचाने के लिये कोई इन्तजाम नहीं है । कुछ दिन पहले दो या तीन हफ्ते पहले सोनपुर स्टेशन पर एक मुसाफिर को चोट लग गई और वहां पर समस्या यह उठ खड़ी हुई कि उसको अस्पताल कौन ले जाय । कोई कंटिजंसी फंड ऐसा नहीं है जिसके जरिये कुलियों को पैसा देकर वहां भेजा जाय और उस मौके पर आखिर लोगों को आपस में चंदा करना पड़ा और उस चंदे के पैसे से कुली के जरिये उस आदमी को उठवा कर अस्पताल में भेजा गया । रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को इस ओर ध्यान देना चाहिये कि लोगों को सुविधा कैसे मिले और मुसाफिरों को किस तरह अधिक से अधिक राहत पहुंचायी जा सकती है, इस ओर उनका ध्यान जाना चाहिये । और जिन बातों का मैंने जिक्र किया है, उन खराबियों को कैसे दूर किया जाय, इस ओर उनको ध्यान देना चाहिये । म करप्शन की बात नहीं उठाना चाहता हूँ क्योंकि कौन पैसा लेता है और कौन नहीं लेता है । यह कहना बहुत मुश्किल है कि कौन नहीं लेता है । एन० ई० आर० में ऐडमिनिस्ट्रेशन की गलती की वजह से कोई भी ट्रेन ठीक समय पर नहीं आती है । वहां लोग चलते हैं तो यह भरोसा नहीं होता कि हम ठीक समय पर अपने डैस्टिनेशन पर पहुंच जायेंगे या कनैक्टिंग ट्रेन हमको मिल जायगी । आप ऐसा इन्तजाम करें कि यह सब दिक्कतें दूर हों और यह सब चीजें न हों । सब तरफ आप ने सुधार किया और दूसरी रेलवेज में आपने काफी ऐमिनिटीज (सुविधायें) दी हैं तो फिर इस एन० ई० आर० में क्यों नहीं दी जातीं ।

यह भी देखने में आता है कि गर्मी के दिनों में मुसाफ़िरों को पानी पिलाने के लिये जो आदमी रक्खे जाते हैं वह स्टेशन मास्टर या और दूसरे असिस्टेंट स्टेशन मास्टर वगैरह के प्राइवेट सर्वेंट्स हो जाते हैं और हमारे यह देखने में आता है कि स्टेशनों पर ट्रेनों के मुसाफ़िरों को पानी पिलाने की उचित व्यवस्था नहीं होती है, आप का पैसा भी खर्च होता है और लोगों को सुविधा भी जो मिलनी चाहिये वह नहीं मिलती है ।

रेलवे बजट के जनरल डिस्कशन के दौरान में बोलते हुये श्री एल० एन० मिश्र ने बतलाया था कि एन० ई० आर० में कोई फ़ास्ट पैसेंजर ट्रेन नहीं है जब कि और रीजन्स में आप देखेंगे कि कई फ़ास्ट ट्रेनें हैं । एन० ई० आर० में जो जनता ट्रेन है, हांलाकि उसका नाम तो एक्सप्रेस है लेकिन है वह बिलकुल पैसेंजर ही । एक सिवाय मेल के वहां पर कोई फ़ास्ट ट्रेन नहीं है । मैं तो कहूंगा कि गाड़ियों की उतनी कमी नहीं है जितनी कि इन्तज़ाम में कमी है और यह भी कहूंगा कि अगर उस रेलवे के प्रेजेंट ऐडमिनिस्ट्रेशन के जरिये काम ठीक से चलाने में दिक्कत मालूम होती हो तो उसके कमचारियों के पूरे सेट को किसी दूसरी रेलवे के सेटअप से बदल लीजिये ताकि वहां ठीक तरह से कामकाज चल सके ।

जहां तक रेलगाड़ियों में ओवरक्राउडिंग का सम्बन्ध है, उसके बारे में मेरा कहना यह है कि छपरा लाइन पर दो, तीन गाड़ियां जाती हैं लेकिन उनमें डिब्बे इतने कम जुड़ते हैं कि डिब्बे तो अन्दर ठसाठस भरे ही रहते हैं और बाहर भी बहुत से लोग हैंडिल पकड़ कर लटके चलते हैं, फुटबोर्ड पर पैर रख कर सफ़र करते हैं, डिब्बों की छत के ऊपर लेट कर चलते हैं जिसके कारण दुर्घटना होने की आशंका सदा बनी रहती है और अक्सर दुर्घटनायें भी हो जाया करती हैं । इससे रेलवे को आर्थिक हानि भी होती है और लोग बिना टिकट सफ़र करते हैं और बिना टिकट सफ़र करने वाले तो अपराध करते ही हैं लेकिन रेलवे के मुलाज़िम भी उसके लिये कम दोषी नहीं हैं क्योंकि वे जब में पैसा रख कर मुसाफ़िरों को वगैर टिकट के डिब्बों में बैठा देते हैं । इसके अतिरिक्त रेलगाड़ियों में भीड़ इस कदर ज्यादा होती है कि अगर कोई चैक करना चाहे तो नहीं कर सकता और इसलिये मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि अगर वे रेलों में से ओवरक्राउडिंग (भीड़भाड़) हटा दें और यदि वह अधिक डिब्बे जोड़ कर हटायी जा सकती है, तो ओवरक्राउडिंग (भीड़भाड़) के न रहने से रेलगाड़ियों में टिकट की चैकिंग भी ठीक तरह से हो सकती है और रेलवे विभाग को इस तरह पैसे की काफ़ी आमदनी हो सकती है ।

यहां पर लेवल क्रॉसिंग्स की चर्चा की गई है । उसके बारे में मेरा कहना यह है कि जब पचासवर्ष पहले रेलवे लाइज बनी थीं, उस समय ब्रिटिश गवर्नमेंट की रैजीम (काल) आम यात्रियों की सुविधाओं का उतना ख्याल नहीं रक्खा जाता था और मनमाने ढंग से लेवल क्रॉसिंग्स दिये गये । एक नियम यह है कि लेवल क्रॉसिंग खोलने के लिये या तो लोगों को पैसा देना पड़ेगा या फिर स्टेट गवर्नमेंट को देना पड़ेगा । अगर लेवल क्रॉसिंग एक सी दूरी पर रहतीं, एक मील या आधे मील पर रहतीं, तो कोई बात नहीं थी । मैंने देखा है कि कहीं-कहीं पर तीन-तीन मील तक कोई लेवल क्रॉसिंग नहीं है । वहां के लोगों को तीन मील का चक्कर लगा कर सड़क पर आना पड़ता है । ऐसे स्थानों के लिये इस रूल (नियम) को जरा माइल्ड (आसान) करना चाहिये और अगर रूल को परिवर्तित करने की जरूरत हो तो उस को परिवर्तित भी करना चाहिये जिस में कि जो लेवल क्रॉसिंग दूर-दूर हैं उन के बीच में भी लेवल क्रॉसिंग्स खुल सकें । इन पचास वर्षों में नये-नये गांव बस गये हैं, वहां की पापुलेशन बहुत बढ़ गई है, बहुत काफ़ी चीजें परिवर्तित हो गई हैं लेकिन आप का लेवल क्रॉसिंग का दकियानूसी फिक्सेशन नहीं बदला । आज की बदली हुई परिस्थिति में लेवल क्रॉसिंग्स के नियम को भी परिवर्तित होना चाहिये । यदि माननीय पार्लियामेंटी सेक्रेट्री चाहें तो नोट कर लें । छपरा और कोपा समोहता स्टेशनों के बीच में तीन मील तक कोई लेवल क्रॉसिंग नहीं है । इस के लिये मैंने लिखा था । कितने ही जानवर वहां पर कट गये, कितने ही मर गये और लोगों को भी खतरा रहता है । लोगों ने दरख्वास्तें दीं, मंजूरी हुई, लेकिन उस के लिये लोगों से रुपया मांगा जा रहा है । लोग गरीब

[पंडित डी० एन० तिवारी]

हैं, दे नहीं सकते हैं, इसलिये कोई उन की सुनवाई नहीं होती है। और जगहों पर एक मील पर, आधे मील पर लेवेल क्रासिंग्स दी गई हैं लेकिन यहां पर तीन मील पर भी न होते हुये कोई लेवेल क्रासिंग्स नहीं बन सकती। जब इस के लिये कुछ रुपया मांगा गया तो हमारे यहां चिट्ठी गई कि चूंकि फाइनेन्शियल रूल (वित्तीय नियम) ऐसे हैं कि इस के लिये हम रुपया नहीं दे सकते, इस कारण हम मजबूर हैं। आखिर नियम मनुष्यों के लिये होते हैं मनुष्य नियमों के लिये नहीं होते। आपको अपने नियमों को बदलना पड़े तो उन को भी बदलना चाहिये। ऐसी जगहों के लिये जहां पर प्राइमा फेसी (प्रत्यक्षतः) जुल्म मालूम होता हो, ज्यादाती मालूम होती हो, वहां के लिये तो आप को ठीक और उचित प्रबन्ध करना ही चाहिये।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं। गत वर्ष वजट स्पीच में रेलवे मिनिस्टर साहब ने आश्वासन दिया था कि सोनपुर में फुट ओवरब्रिज एक साल के अन्दर बन जायेगा। मैंने सुना कि वहां पर कुछ मैटीरियल भी इकट्ठा हुआ, लेकिन किसी इंजीनियर के दिल में ऐसा ख्याल आया कि यह नहीं बन सकता। अगर किसी के दिमाग में यह बात, रेलवे मिनिस्टर के ऐश्योरेन्स (आश्वासन) देने के बाद भी, उठ जाय कि यह काम नहीं होना चाहिये, तो यह कहां तक उचित है, और कितनी धृष्टता है उस अफसर की जो ऐसा समझ सकता है? मैं तो कहूंगा कि रेलवे मिनिस्टर ने जो आश्वासन दिया था वह पूरा होना चाहिये। सोनापुर में ओवरब्रिज होना चाहिये। सोनपुर एक ऐसा स्थान है जहां लाखों लोग मेले में जाते हैं। कितने ही लोग इस लाइन को पार करने में कट जाते हैं। हर साल दो एक आदमी कटते हैं। इस हाउस में भी प्रश्न करने पर यही जवाब मिला था कि वहां एक न एक आदमी हर साल कट जाता है। यदि इस आश्वासन के बाद भी वहां पर फुट ओवर ब्रिज नहीं बनता है और इसका कोई इन्तजाम नहीं किया जाता है, तो आप को इन्क्वायरी करनी चाहिये कि ऐसा क्यों हुआ, और जल्दी से जल्दी इसको बनवाने का इन्तजाम करना चाहिये।

श्री केशव आय्यंगार : आपने मुझे रेलवे के अनुदानों की मांगों पर चर्चा के अन्तर्गत जो रेलों के सम्बन्ध में तथा उसके प्रशासन आदि के सामान्य कार्यवहन व्यय के सम्बन्ध में बोलने का जो अवसर प्रदान किया है उसके लिये मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

रेलवे एक प्रकार की चलती फिरती यूनिवर्सिटी है। देश के सभी भागों के लोग रेल में यात्रा करते हैं। अतः रेलवे मन्त्रालय को उन्हें शिक्षा देने का एक अपूर्व अवसर मिलता है। किन्तु रेलवे इस सम्बन्ध में कुछ भी नहीं कर रही है। केवल 'टाइम टेबल' छपवा कर उसे तीन चार आने में बेच देने मात्र से नहीं। रेलवे को छोटी छोटी पत्रिकाएँ छपवानी चाहिएँ जिससे लोग यह अनुभव करें कि वही रेलों के कोई लाभ वास्तविक स्वामी हैं, तथा इसलिये उन्हें भ्रष्टाचार रोकने में तथा रेलवे की कार्यकुशलता रेलवे को बढ़ाने में सहयोग देना चाहिये। कम से कम प्रति डिब्बे में इन पत्रिकाओं की तीन चार प्रतियाँ निःशुल्क बांटी जानी चाहियें। इससे लोग स्वतः सहयोग देने के लिये आगे बढ़ेंगे।

दूसरे रेलवे को प्रत्येक डिब्बे में स्थानीय भाषाओं में थूकना मना है के साईन बोर्ड लगवाने चाहियें। इससे यात्री डिब्बों का गंदा करने में हिचकिचायेंगे तथा दूसरे साथी भी ऐसा करने वाले का ध्यान बोर्ड की ओर आकर्षित करके उसे शर्मिन्दा कर सकते हैं।

मेरा एक और सुझाव भी है। रेलवे को बड़े बड़े स्टेशनों पर बिजली से चलने वाली सीढ़ियाँ (मूविंग स्टेयरकेस) लगवानी चाहिएँ जिससे बूढ़े लोगों को स्त्रियों को तथा कमजोर लोगों को तथा बोझा लेकर जाने वालों को भारी भरकम ऊँची सीढ़ियों पर न चढ़ना पड़े। खास कर दिल्ली के भीड़भाड़ वाले स्टेशन पर हमें प्रयोगात्मक रूप में इस का प्रयोग अवश्य करना चाहिये।

रेलवे के व्यय के सम्बन्ध में मुझे कहना है कि हमें विभिन्न विभागों में विद्यमान बुराइयों को दूर करने का प्रयत्न करना चाहिये। बुकिंग में, माल गोदामों में तथा रिजर्वेशन में जहाँ कहीं भी देखिये कुछ

न कुछ गड़बड़ी है। हमें इन स्थानों का विशेष ध्यान रखना चाहिये। चाहे इस प्रकार की बातों को रोकने में एक आध करोड़ रुपया भी खर्च हो जाये हमें उसकी चिन्ता नहीं करनी चाहिये क्योंकि यदि रेलवे इन बुराइयों को दूर करने में समर्थ हो गई तो उसे ५० करोड़ रुपये तक का लाभ हो सकता है। हमें भिन्न भिन्न लाइनों पर एक साथ ही अचानक छापे मार पद्धति से जाँच करने की पद्धति अपनानी चाहिये। इस कार्य में हम राष्ट्रीय छात्र सेना, भारत सेवक समाज तथा बास स्काउट्स तथा गर्ल गाइड्स आदि की सहायता भी ले सकते हैं। इनके अतिरिक्त हम रेलवे उपभोक्ता परामर्शदाता समिति की सेवाओं का भी उपयोग कर सकते हैं।

इसके बाद रेलवे में एक सफ़ाई की मुहिम चलानी चाहिये। वैसे तो रेलवे ने इस दिशा में १९४६ से अब तक बड़ी प्रगति की है किन्तु फिर भी अभी तक अधिकांश स्टेशनों के शौचालय आदि बड़े गन्दे हैं। उनमें घुसने तक की बात नहीं सोची जा सकती है। मेरा सुझाव है कि ऐसे स्थानों की निरन्तर देखभाल होती रहनी चाहिये। इस प्रकार की सेवा के लिये यदि हमें एक हजार और कर्मचारी भी रखने पड़े तो कोई बड़ी बात नहीं होगी। रेलों में किसी भी कीमत पर सफ़ाई रखनी बड़ी आवश्यक है।

हमें कम से कम बड़ी गाड़ियों में प्रत्येक डिब्बे में एक कन्डक्टर रखना चाहिये। वर्तमान कन्डक्टर प्रायः शीतोष्ण नियन्त्रित तथा प्रथम श्रेणी के यात्रियों का ही खास ख्याल रखते हैं जब कि उन्हें इनकी कोई अधिक आवश्यकता नहीं होती है। प्रत्येक डिब्बे में एक कन्डक्टर होने से तीसरी श्रेणी के लोगों को बड़ी राहत मिल जायेगी और बिना टिकट यात्रा भी कम हो जायेगी। अतः रेलवे को गाड़ियों में ऐसी व्यवस्था करने का प्रयत्न करना चाहिये।

अब मैं नई लाइनों के बढ़ाने की ओर आता हूँ। मेरा निवेदन है कि दक्षिण भारत में इस ओर बड़ी लापरवाही की गई है। यदि सरकार धन की कमी से दो स्थानों को मिलाने के लिये अथवा मध्यवर्ती लाइनें नहीं बना सकती है तो वह यह कार्य निजी कम्पनियों को सौंप सकती है। वह २५ या ३० वर्ष तक की निश्चित अवधि के लिये उन लाइनों को उनके सुपुर्द कर सकती है और बाद में चाहे तो उनका राष्ट्रीयकरण कर सकती है। इस प्रकार सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों के सहअस्तित्व से कोई विशेष हानि नहीं होगी। इस सम्बन्ध में मैं यह कह देना चाहता हूँ कि हसूर और बंगलौर के बीच की पुरानी लाइन को चालू करने की बड़ी आवश्यकता है। और इसी प्रकार चमराजनगर और नंजनगोड के बीच की लाइन पर भी ध्यान देने की बड़ी आवश्यकता है।

एक और बात है। रेलवे में केवल प्रथम उपचार के कारण उपकरण (फर्स्ट ऐड बाक्स) मात्र रख देने से कोई लाभ नहीं है। बड़ी बड़ी गाड़ियों में लोगों को कई कई दिनों तक यात्रा करनी पड़ती है। इसके दौरान में कई प्रकार के कष्ट उत्पन्न हो सकते हैं। अतः प्रत्येक सीधी गाड़ी के साथ एक डाक्टर चलना चाहिये जिस की सेवाएँ आपद् के समय लोगों को प्राप्त हो सकें।

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है।

†श्री केशव आर्यंगार : बस दो चार शब्द और। हाँ, तो मुझे यह कहना है कि बंगलौर के माल यार्ड को सुधारने की बड़ी आवश्यकता है। बंगलौर शहर में भी वस्तुओं के बड़े ढेर लगे रहते हैं।

फिर बंगलौर से आने वाले प्रथम श्रेणी के यात्रियों को भी बड़ा कष्ट होता है। बंगलौर से दिल्ली जाने वाले यात्रियों के लिये १२ बर्थ रिज़र्व होती हैं। फिर भी केवल ६ सीटें ही रिज़र्व कराने की अनुमति दी जाती है। इससे संसद के सदस्यों तक को बड़ी असुविधा हो जाती है। मेरा निवेदन है कि वे सभी बर्थ बंगलौर के लोगों के लिये खोल दी जानी चाहिए। इसी प्रकार तीसरे दर्जे के डिब्बों में भी सीटों की सीमा बढ़ाई जानी चाहिये।

†पंडित सी० एन० मालवीय (रायसेन) : मैं रेलवे बजट तथा विचाराधीन मांग संख्या ४ और ५ का समर्थन करता हूँ। किन्तु मेरी समझ में नहीं आ रहा है कि रेलवे मंत्रालय की दया दृष्टि भोपाल की

[पंडित सी एन मालवीय]

ओर क्यों नहीं पड़ रही है। भोपाल जंक्शन अब भी वैसा ही है जैसा कि वह नवाब के दिनों में था। वहाँ न तो प्लेटफार्मों पर कोई छत ही है और न व्यापारियों के लिये कोई शेड्स हैं। विश्राम कक्ष और प्लेटफार्म सभी पुरानी अवस्था में ही पड़े हैं। यात्रियों और माल को वर्षा और पानी से बचने के लिये कोई त्राण नहीं है। न ही वहाँ कोई रिटायरिंग रूम ही है। अब जब वह एक इतने बड़े राज्य की राजधानी बनने जा रहा और साँची भी उसके बहुत समीप है, रेलवे मंत्रालय को उसे सुधारने का प्रयत्न करना चाहिये।

मैं एक और बात जानना चाहता हूँ। आप दिल्ली और बम्बई के बीच जिन स्थानों पर दोहरी लाइनें नहीं हैं वहाँ दोहरी लाइनें बनवाना चाहते हैं। इसी सम्बन्ध में बीना और भोपाल के बीच दोहरी लाइन बनाने के लिये एक सर्वेक्षण करने का आदेश दिया गया है। किन्तु मैंने रेलवे मंत्रालय को व्यक्तिगत रूप से भोपाल और इटारसी के बीच दोहरी लाइन बनाने के लिये लिखा था। इटारसी और बम्बई के बीच पहले ही दोहरी लाइन है। इसी प्रकार बुदनी और बरखेड़ा के बीच भी से पहले ही दोहरी लाइन है। अब इटारसी और भोपाल के बीच केवल ५६ मील का अन्तर है। यदि इसे दोहरा कर दिया जाय तो भोपाल, जो कि नये मध्य प्रदेश का नाभि-केन्द्र है, बड़ी उन्नति कर सकता है। अतः वस्तुओं में मंडियों तक पहुंचने के लिये चलन शीलता बढ़ाने के लिये इस लाइन का दोहरा करना बड़ा आवश्यक है। और जब बीना और भोपाल के बीच भी दोहरी लाइन बना दी जायगी तो दिल्ली तक सब लाइन दोहरी हो जायेगी।

इन्दौर और उज्जैन के बीच देवास के मार्ग से एक और बड़ी लाइन बनाई जा रही है। इन्दौर कपड़ा-उत्पादन का एक बड़ा केन्द्र है और मध्य भारत कपास-उत्पादन क्षेत्र है। भोपाल को भी वहाँ की कपास की आवश्यकता रहेगी। इसी प्रकार वहाँ की कपास महाकौशल की कपड़े ही मिलों को भी भेजनी पड़ेगी। मंत्री महोदय को इन बातों का भी ध्यान रखना चाहिये।

रिपोर्ट में यह भी प्रस्ताव रखा गया है कि क्षय रोगियों को पलंग प्रदान किये जायेंगे रेलवे मंत्रालय को ज्ञात होगा कि भोपाल में एक क्षय-रोग अस्पताल है। अतः मेरा सुझाव है कि उसी में बड़ी सुविधा से १०० पलंगों का प्रबन्ध किया जा सकता है। वह अस्पताल बड़े अच्छे स्थान पर है। फिर केन्द्रीय भारत में वैसे भी कोई आरोग्यशाला नहीं है। अतः वहाँ पर यह व्यवस्था करने से भोपाल का महत्व भी बढ़ जायगा।

अब मैं रेल दुर्घटनाओं की ओर आता हूँ। रिपोर्ट में कहा गया है कि अधिकांश घटनाओं के शिकार पशु हुए हैं। पहले रेलवे लाइन की इर्द गिर्द बाड़ें होती थीं। किन्तु अब वह प्रथा छोड़ दी गई है। इसी लिये ३१ प्रतिशत घटनाएँ पशुओं के कारण होती हैं। रेलवे अधिकारियों को पशुओं के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के लिये उनके स्वामियों को नहीं तंग करना चाहिये अथवा उन पर जुर्माना आदि करना चाहिये। अगर बाड़ें लगा ली जायें तो काफ़ी दुर्घटनाएँ रुक सकती हैं।

अब मैं रेलवे पुलिस की ओर आता हूँ। १९५५ में रेलवे से २,१०,२७६ दावे किये गये थे। उनके फलस्वरूप रेलवे को २,६८,००,४८९ रुपये मुआवज़े के रूप में देने पड़े थे। जब हम विशेष पुलिस पर प्रतिवर्ष २१ लाख रुपया खर्च कर रहे हैं। फिर यह सब क्यों होता है? यह मुआवज़ा दुर्घटनाओं के कारण नहीं अपितु चोरी आदि के कारण देना पड़ता है। फिर इस सारी व्यवस्था का क्या लाभ है? यह सब भ्रष्टाचार के कारण होता है। आप किसी भी व्यक्ति के स्वविवेक पर कोई बात मत छोड़िये। सब बातों का समिति में सामूहिक रूप से निर्णय होना चाहिये। रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि इस पुलिस के लिये ८२ व्यक्ति सीधे भर्ती किये गये हैं और ४१ 'समुचित मार्ग' द्वारा नियुक्त किये गये। आप सीधी भर्ती क्यों करते हैं? प्रत्येक व्यक्ति को उचित मार्ग से आने दीजिये। तभी कार्यक्षमता बढ़ सकती है। मैं सीधे भर्ती किये जाने के सिद्धान्त का विरोध करता हूँ।

यदि आप प्रबन्ध व्यवस्था में बचत करना चाहते हैं और उसे और अच्छा बनाना चाहते हैं तो आप को प्रत्येक जंक्शन स्तर पर समितियाँ बनानी चाहिये जिसमें स्टेशनमास्टर तथा कर्मचारी और जनता

आदि के लोग सम्मिलित हों। वे लोग इस बात पर विचार कर सकते हैं कि क्यों गाड़ियां देरी से आती हैं, क्यों इतनी दुर्घटनाएं होती हैं, आदि। इस प्रकार प्रत्येक जंक्शन स्टेशन पर ही भ्रष्टाचार तथा अक्षमता रुक जायेगी और सम्पूर्ण रेलवे का प्रबन्ध अच्छा हो जायेगा।

श्री राम शरण (जिला मुरादाबाद-पश्चिम) : सभापति महोदय, मैं आपका बहुत अनुगृहीत हूँ कि आपने कई दिन से इन्तजार करने के बाद आज मुझे थोड़ा सा समय भले ही वह दस मिनट का हो, बोलने के लिये दिया।

रेल के प्रशासन के सम्बन्ध में इस अवसर पर तीसरी श्रेणी के जो लोग हैं उनकी और मंत्री महोदय और उनके मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। तीसरी श्रेणी के लोगों में खास तौर पर जो क्लर्कस्, टाइपिस्ट्स और स्टैनोस आदि हैं, उन्होंने जसा कि सब को विदित होगा और कई सदस्यों ने उसका जिक्र भी किया कि इसी महीने में उन्होंने एक पे (वेतन) सत्याग्रह किया था और मुरादाबाद में मुझे भी उस पे सत्याग्रह को देखने का मौका मिला, उनके जलूस देखने को, उनके नारों को सुनने और उनकी सभा में भी जाकर बोलने का मौका मिला और उनकी वह सारी कार्यवाही एक संयम और नियंत्रण को साथ लिये हुई और अपने कार्य वगैर में कोई विघ्न बाधा उपस्थित किये हुए उन्होंने अपनी पे के बाबत प्रोटैस्ट (विरोध) किया और उसकी और रेलवे अधिकारियों का ध्यान आकृष्ट किया। तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों की जो मांगें हैं वे बहुत अधिक नहीं हैं। उनमें जो काम करने वाले हैं, वे अधिकतर डिस्पोजल क्लर्क हैं और अधिक जिम्मेदारी से काम करने वाले हैं लेकिन उनका वेतन केवल ५५ से शुरू होता है पर सेंट्रल पे कमिशन ने सुझाव दिया था कि उनका वेतन ८० रुपये से शुरू होकर २०० रुपये तक चलना चाहिये। इस समय रेलवे में कुछ लोगों को डिस्पोजल क्लर्क माना गया है और बाकी सारों को रूटीन क्लर्क माना गया है। यह बड़े हर्ष की बात है कि रेलवे मंत्री महोदय ने कई वर्षों के क्लर्कों के प्रयत्नों के बाद इस बात की कल घोषणा कर दी है कि इन लोगों के वेतनों को तय करने में देर भले ही लग जाय, लेकिन जिन जिन लोगों के वेतन में वृद्धि होगी, वह वृद्धि पहली अप्रैल से लागू होगी। इसके वास्ते मैं मंत्री महोदय को और उनके रेलवे मंत्रालय को मुबारकबाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इतने वर्षों के बाद ही क्यों न हो, उस मांग को सुना और यह आशा की जा सकती है और जैसा कि उनके भाषण से भी विदित होता है कि अधिकतर लोगों को डिस्पोजल क्लर्क माना जायगा और उनका वेतन ५५ रुपये से बढ़ा कर ८० रुपये कर दिया जायगा और बहुत कम लोग रूटीन क्लर्क माने जायेंगे जिनका कि वेतन ५५ रुपये से शुरू होता है। इस सम्बन्ध में मुझे थोड़ा सा यह भी कहना है कि पे कमिशन ने यह तय किया था कि उनका वेतन ८० रुपये से लेकर २०० रुपये तक चले लेकिन पता नहीं किस प्रकार से क्लर्कस् और टाइपिस्ट्स के लिये ऐसा कर दिया गया है कि उनकी दो श्रेणियाँ कर दी गई हैं, एक ८० रुपये से १६० रुपये तक और फिर १६० से लेकर २०० रुपये तक। यह श्रेणीभेद दूर होना चाहिये क्योंकि टाइपिस्ट क्लर्कस् के अलावा बहुत सारे दूसरे लोग जैसे स्टैनोज, वायरलैस आपरेटर्स, स्कूल टीचर्स (अध्यापकों) के लिये केवल एक श्रेणी है, ८० से लेकर २०० तक, इन दो श्रेणियों को भी दूर करना ही उचित होगा। साथ ही जो एकाउंट्स क्लर्कस् हैं उनके लिये कई परीक्षाएं बीच में रख दी गई हैं और जिसके कारण उन्हें सीनियारिटी (अग्रता) के लिहाज (अनुसार) से तरक्की पाना कठिन हो जाता है जबकि रेलवे की ऐसी नीति है कि २०० या ३०० रुपये तक वेतन पाने वाले कर्मचारियों की वेतन वृद्धि सीनियारिटी (अग्रता) के आधार पर होगी पर एकाउंट्स क्लर्कस् के सम्बन्ध में एक विचित्र स्थिति (ऐनामेलस पोजीशन) हो जाती है, वह दूर होनी चाहिये और यह आशा की जाती है कि हमारे उपमंत्री जी की अध्यक्षता में जब इन बातों पर विचार होगा तो उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जायगा।

दो एक बातें और हैं जिनके सम्बन्ध में मैं इस सभा का और मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। एक तो रेलों में ओवरक्राउडिंग (भीड़भाड़) की समस्या है। जिनको किसी पर्व आदि के अवसर पर या पूर्णमासी के अवसर पर रेल में सफ़र करने का मौका मिला होगा उन्होंने देखा होगा कि इन अवसरों

[श्री राम शरण]

पर रेलों में कितनी अत्याधिक भीड़ रहती है और जितने डिब्बों के अन्दर लोग बैठे रहते हैं, उनसे अधिक लोग डिब्बों की छतों पर बैठे रहते हैं, फुटबोर्ड पर लटकते चलते हैं और बफर्स (प्रत्यारोधों) पर बैठ कर चलते हैं जो कि निहायत (अति) ही खतरनाक है और हर समय जान का खतरा बना रहता है और अक्सर दुर्घटनाएं ही हो भी जाया करती हैं, लोग धार्मिक भावना के कारण अंध विश्वास के कारण इस बात की पर्वाह नहीं करते कि उनका इस तरह सफ़र करना खतरे से खाली नहीं है और इसके अलावा इतनी भीड़ में बहुत से लोग वगैर टिकट के सफ़र करते हैं और ओवरक्राउडिंग (भीड़) की वजह से चैकिंग न हो सकने के कारण रेलवे की आमदनी में घाटा होता है, रेलवे को तो नुक़सान होता ही है लेकिन उससे भी ज्यादा उनकी जान का खतरा बना रहता है और इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि यह तो ठीक है कि आप थर्ड क्लास (तीसरे दर्जे) के यात्रियों को अनेक सुविधायें देने जा रहे हैं लेकिन सबसे पहले यह जो खतरे की चीज़ है, यह जो फुटबोर्ड पर लटक कर और बफर्स पर बैठ कर चलना है यह चीज़ दूर होनी चाहिये और रेलवे मंत्रालय को ऐसे पर्व आदि के अवसरों पर अधिक डिब्बे तथा अधिक गाड़ियों की व्यवस्था करनी चाहिये। साथ ही इस सम्बन्ध में मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि अभी रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन (प्रशासन) ने कुछ महीने से जो मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों में रैस्ट्रिक्शंस (पाबन्दियाँ) थीं, उनको शिथिल कर दिया है। इस वजह से भी उन ट्रेनों में बहुत अधिक रश हो जाता है और इसलिये जब तक हम और ज्यादा गाड़ियाँ न चला सकें, या ज्यादा बोगीज़ (डिब्बे) तीसरे क्लास की न लगा सकें, तब तक इन बन्धनों को शिथिल करना उचित नहीं मालूम होता। यह रैस्ट्रिक्शंस (पाबन्दियाँ) तभी शिथिल करना ठीक होगा जब हम और ज्यादा तादाद (संख्या) में तीसरे दर्जे की बोगीज़ लगा सकेंगे या ज्यादा गाड़ियाँ चला सकेंगे।

ट्रेनों (गाड़ियों) के ठीक समय पर स्टेशनों पर पहुंचने की बाबत मैं मंत्री महोदय की सेवा में यह निवेदन करना चाहता हूँ कि समय की पाबन्दी का ध्यान जितना सन् ५२-५३ के दौरान में रक्खा गया उतना सन् १९५३-५४ तथा १९५४-५५ में नहीं देखा गया। सन् १९५२-५३ में हमने देखा कि चाहे वह मेल ट्रेन हो, पैसंजर ट्रेन हो, ब्राडगेज की हो या नैरोगेज की हो, सब वर्गों में समय की पाबन्दी काफी देखने में आयी और ट्रेनें प्रायः ठीक समय पर पहुंचती थीं लेकिन पिछले दो सालों में यानी (अर्थात्) १९५३-५४ तथा १९५४-५५ में हमने देखा कि उन चारों वर्गों में समय की पाबन्दी कम होती चली गई, यह नहीं कि खाली एक में कम होती गयी हो बल्कि चारों श्रेणियों में वह समय की पाबन्दी कम होती गई। पाबन्दी के सम्बन्ध में मंत्री जी की यह बात ध्यान देने योग्य है कि अगर लोगों को पाबन्दी और गाड़ी की स्पीड (रफ्तार) इन दोनों चीज़ों में से एक को चुनना हो तो लोग कहते हैं कि पाबन्दी भले ही न हो लेकिन गाड़ी की रफ्तार कम न हो और अगर गाड़ी की रफ्तार कम करने का सवाल आता है तो लोग उस पर एतराज़ (आपत्ति) करते हैं और चाहते हैं कि रफ्तार कम न हो, पाबन्दी चाहे हो या न हो, इस सम्बन्ध में मेरा कहना है कि यदि हम पाबन्दी नहीं रख सकते हैं तो फिर हमको स्पीड के सम्बन्ध में ज़रूर ध्यान देना है और उस पर कुछ पाबन्दी लगाना है।

इसके साथ ही साथ जैसा कि मैंने तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों के वेतन के सम्बन्ध में कहा, रेलवे के इन कर्मचारियों को एक बड़ी शिकायत रहती है, वह क्वार्टर्स (मकानों) के सम्बन्ध में और उनके रहने की जगह के सम्बन्ध में होती है। यह तो हर्ष का विषय है कि सन् ५४-५५ में दस हजार के लगभग हर प्रकार के क्वार्टर्स बने, कुल ९९०१ क्वार्टर्स बने, इनमें ज्यादातर ऐसे थे जो कि छोटे थे, ए० बी० सी० और डी० और दूसरी कैटेगरीज़ (श्रेणियों) के भी बने लेकिन अभी भी वे क्वार्टर्स बहुत अपर्याप्त हैं और जैसा कि हाल में एक विज्ञप्ति से मालूम हुआ कि करीब (लगभग) ५० करोड़ रुपया रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन (प्रशासन) की जाती उस सम्बन्ध में खर्च करने वाला है और उससे कहीं अधिक क्वार्टर्स बनने की आशा की जाती है। इसके अतिरिक्त ए० और बी० टाइप के क्वार्टर्स में कमरे बहुत अधिक हैं और उनमें रहने

वाले बहुत कम हैं और इन बंगलों के साथ साथ बहुत सारे सर्वेंट क्वार्टर्स (नौकरों के मकान) बने होते हैं, बाज़ बाज़ जगह तो आठ आठ और दस दस सर्वेंट क्वार्टर्स बने हुये हैं और उनके सम्बन्ध में ऐसी भी शिकायतें सुनने में आई हैं कि उन बंगलों में रहने वाले रेलवे अधिकारी उन सर्वेंटस क्वार्टर्स को किराये पर उठा देते हैं।

ऐसा प्रबन्ध होना चाहिये कि जब तक मकानों का समुचित प्रबन्ध न हो जाय तब तक बड़े बड़े बंगलों का विभाजन कर दिया जाय और अलग अलग लोगों को दे दिया जाय। कम से कम जो सर्वेंटस क्वार्टर्स हैं, उनमें तीसरी या चौथी श्रेणी के साधारण लोग रहना पसन्द करेंगे, वह उन को दे दिये जायें।

एक बात मुझे को सामाजिक शिक्षा के सम्बन्ध में कहनी है, और वह यह कि सामाजिक शिक्षा की भी चर्चा रेलवे मंत्री के भाषण में है कि पोस्टरो, लाउड स्पीकरों आदि के द्वारा तथा चलचित्रों के द्वारा इसका प्रबन्ध किया जायेगा। इस सम्बन्ध में मेरा कहना यह है कि यह जब तक रेलवे कर्मचारी खुद अपने शिष्ट और नम्र व्यवहार से सामाजिक शिक्षा नहीं देंगे, जो गन्दगी दिखलाई दे उसको दूर करने में जब तक वह खुद सहायक नहीं होंगे, तब तक किसी दूसरी शिक्षा का असर यात्रियों पर अधिक नहीं पड़ेगा। यदि हम यात्रियों को समझाने के विचार से शिक्षा देंगे तो वह भी जब तक हम अमली रूप से शिष्ट और मृदु व्यवहार से नहीं देंगे तब तक कुछ नहीं होगा। अपने व्यवहार से ही हम लोगों पर अच्छा असर डाल सकेंगे।

यही दो चार जरूरी बातें हैं जिनके सम्बन्ध में मैं रेलवे मंत्री जी और उन के द्वारा रेलवे मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। आशा है कि इस के ऊपर ध्यान दिया जायेगा। खास तौर से जो तीसरी श्रेणी के क्लर्कस हैं, जिन के सम्बन्ध में घोषणा की गई है, उस के ऊपर जल्द कार्रवाई की जायेगी और अधिक से अधिक लोगों को जो आशा दिलाई गई है, उस के अनुसार उन के वेतनों में वृद्धि की जायेगी।

†श्री एल० जोगेश्वर सिंह (आन्तरिक मनीपुर) : मैं ऐसे भाग में रहता हूँ जहां यातायात के साधन बहुत कम हैं। इसलिये यह मेरा सौभाग्य है कि मुझे इस मांग पर बोलने का अवसर मिला क्योंकि मैं उस भाग के लिये इन साधनों की आवश्यकता पर कुछ कह सकूंगा। मैं जिस राज्य में रहता हूँ उसमें एक भी रेल नहीं है। बरसात के दिनों में कलकत्ता से कोई सामान नहीं आ पाता। जब कभी सामान मंगाना होता है तो वह या तो वायुमार्ग से मंगाना पड़ता है या आसाम के मार्ग से जिसमें बहुत देर लगती है। साथ ही अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्य बहुत अधिक हैं। यह सब भार गरीब जनता पर पड़ता है। अनेक रुकावटों के कारण अतिरिक्त मूल्य वसूल किये जाते हैं। मैं माननीय रेलवे मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इन रसदों की दरें कम कर दी जायं ताकि ग्राहकों को ये रसदें उचित मूल्य पर मिल सकें। इसी तरह कलकत्ता से मनीपुर रोड स्टेशन अथवा इम्फाल आउट एजेंसी के लिये जो लदानें होती हैं उसमें बार बार उठाधरी और बुकिंग करानी पड़ती है जिससे उनके मूल्य बढ़ जाते हैं। इन भाड़ों में कमी की जानी चाहिये।

आसाम लाइन में सबसे अधिक उपेक्षित मनीपुर रोड स्टेशन है। वहां से इम्फाल १३५ मील है। चूंकि रात में बसें नहीं चलती इसलिये यात्रियों को रात भर स्टेशन पर पड़ा रहना पड़ता है। परन्तु स्टेशन पर सोने के लिये केवल एक ही कमरे की व्यवस्था प्रथम और द्वितीय श्रेणियों के यात्रियों के लिये है और वह भी पूरी तरह भरा रहता है इसलिये यात्रियों की बहुत असुविधा होती है। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि प्रथम और द्वितीय श्रेणियों के यात्रियों के लिये अधिक स्थान की व्यवस्था करें। दीमापुर में कोई अच्छा होटल अथवा विश्राम गृह न होने के कारण कठिनाई और बढ़ गई है।

रेलवे की जो प्रादेशिक (ज़ोनल) परामर्शदात्री समिति है उसमें मनीपुर का कोई भी प्रतिनिधि नहीं है। अन्य विभागीय परामर्शदात्री समितियों में तो मनीपुर का एक प्रतिनिधि होता है जिससे स्थानीय

[श्री एल० जोगेश्वर सिंह]

व्यथाओं का उपचार हो जाता है। इसी तरह रेलवे की प्रादेशिक परामर्शदात्री समिति में मनीपुर का एक प्रतिनिधि होना चाहिये। अभी तक रेलवे सेवाओं में कोई भी मनीपुरी नियुक्त किया गया है। चूंकि रेलवे के कर्मचारी मनीपुरी भाषा नहीं समझते इसलिये मनीपुरियों को बहुत कठिनाई होती है विशेषकर डोल उत्सव के दिनों में जबकि मनीपुरी स्त्री और पुरुष बहुत बड़ी संख्या में यात्रा करते हैं। यदि रेलवे में कोई मनीपुरी पदाधिकारी नियुक्त कर दिया जाय तो वह मनीपुरी यात्रियों की सहायता कर सकेगा। इसलिये मैं रेलवे अधिकारियों से अपील करूँगा कि डाक और तार परामर्शदात्री समिति की तरह रेलवे की प्रादेशिक (जोनल) परामर्शदात्री समिति में भी मनीपुर राज्य का एक प्रतिनिधि नियुक्त किया जाय।

दूसरी बात मैं नई लाइन खोलने के प्रस्ताव के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। प्रथम पंचवर्षीय योजना में कांगपोकरी से हाफलांग के निकट तामेंगलांग तक सड़क बनाने का प्रस्ताव था। वह कार्य प्रारंभ भी हो गया था परन्तु अभी तक उसमें कोई खास प्रगति नहीं हुई। मेरा अनुरोध है कि हाफलांग से उक्त नई सड़क को रेलवे लाइन द्वारा यथाशीघ्र मिला दिया जाय जिससे मनीपुर देश के शेष भाग से जुड़ जाये।

इस सम्बन्ध में मैं एक बात का संकेत और करूँगा कि युद्धकाल में, जब नेताजी ने इम्फाल पर आक्रमण किया था, मनीपुर का शेष संसार से पूर्ण विच्छेद हो गया था। जब इम्फाल को जापानी सेनाओं ने घेर लिया था उस समय केवल एक ही बचाव का रास्ता रह गया था और वह रास्ता यही दीमापुर-मनीपुर मार्ग था

†श्री कामत : जापानी सेनाओं ने नहीं, आजाद हिन्द फौज ने।

†श्री एल० जोगेश्वर सिंह : इस संशोधन के लिये धन्यवाद। जब उसको आजाद हिन्द फौज ने घेर लिया था तो भारत-बर्मा मार्ग पूर्णतः अवरुद्ध हो गया था। उस समय हम पूरी तरह घिर गये थे और अंग्रेज हथियार डालने वाले थे। मैं यह सब इसलिये कह रहा हूँ कि नागा लोगों में बहुत से उपद्रवी हैं और जब वे विद्रोह करते हैं और यह मार्ग अवरुद्ध हो जाता है तो मनीपुर का शेष संसार से विच्छेद हो जाता है। इसलिये यह अत्यन्त आवश्यक है कि जिस लाइन का सुझाव दिया गया है वह यथाशीघ्र बनवाई जानी चाहिये। अन्यथा यदि कठिनाई के समय नागा लोग दीमापुर-मनीपुर मार्ग को अवरुद्ध कर देते हैं तो मनीपुर किसी के भी अधिकार में चला जा सकता है। इस बात पर भी विचार कर लेना चाहिये।

मैं मंत्री जी का ध्यान इस तथ्य की ओर भी आकर्षित करूँगा कि दीमापुर-मनीपुर मार्ग पर ही मनीपुर राज्य निर्भर है। वह कोहिमा तक चला गया है। इसलिये यदि कोहिमा अवरुद्ध हो जाय तो मनीपुर कहीं नहीं रह जायगा।

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य १५ मिनट बोल चुके हैं, अब शीघ्र ही अपना भाषण समाप्त करें।

†श्रीमती सुषमा सेन (भागलपुर-दक्षिण) : और ये बातें कटौती प्रस्तावों से कोई सम्बन्ध भी नहीं रखतीं।

†श्री एल० जोगेश्वर सिंह : क्यों नहीं है, जब अन्य सदस्य अपनी अपनी व्यथायें रख रहे हैं तो मुझे भी उसकी अनुमति दी जानी चाहिये।

मेरा सुझाव है कि रेलवे कर्मचारियों को, जिस समय वे ड्यूटी पर हों, मद्यपान की मनाही होनी चाहिये।

†मूल अंग्रेजी में

†सभापति महोदय : यह बात अन्य सदस्यों द्वारा कही जा चुकी है ।

†श्री एल० जोगेश्वर सिंह : पर मैं इस सम्बन्ध में एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि मैं जब कभी भी अपने लिये स्थान सुरक्षित कराने के लिये मनीपुर रोड स्टेशन जाता हूँ तो वहाँ के अधिकारी को नशे में चूर पाता हूँ ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : माननीय सदस्य मुझे बाहर उसका नाम बता दें ताकि उसके विरुद्ध कार्यवाही की जा सके ।

†श्री एल० जोगेश्वर सिंह : मैं बता दूंगा । कम से कम जब वे ड्यूटी पर हों उस समय तो उन्हें मद्यपान किये हुए नहीं होना चाहिये ।

श्री देवगम (चैबस्सा-रक्षित-अनुसूचित आदिम जातियां) : मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने एक पिछड़े हुये अंचल से आये हुये एक जंगली प्रदेश से आये हुये सदस्य को यहाँ पर बोलने का अवसर दिया । मैं सिंगभूम जिले से आता हूँ जोकि एक जंगली प्रदेश है । चाहे वह एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है लेकिन वहाँ पर माइंज (खानें) होने की वजह से वह एक बहुत अच्छा प्रदेश बन सकता है । मुझे इसमें भी सन्देह नहीं है कि वह इलाका तरक्की कर रहा है और करता जायेगा ।

मुझे इस बात के लिये मंत्री महोदय को भी धन्यवाद देना है कि जो एक पत्र मैंने उनको लिखा था उसकी ओर उन्होंने ध्यान दिया और मेरे कहने पर उन्होंने ओवर-क्राउडिंग (भीड़भाड़) को कम करने के लिये राजखरसावां-गुवा ब्रांच पर पहले एक और बाद में दो अतिरिक्त डिब्बे लगाने का आदेश दिया । परन्तु मुझे अभी भी यह शिकायत है कि वहाँ पर ओवर-क्राउडिंग कम नहीं हुआ और मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इसको कम करने के लिये और प्रयत्न करेंगे । मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि ओवर-क्राउडिंग के होने से करप्शन (भ्रष्टाचार) भी बढ़ती है और इस करप्शन को दूर करने के लिये भी ओवर-क्राउडिंग का दूर किया जाना आवश्यक है । गाड़ी में बहुत ज्यादा भीड़ होने के कारण जो टिकट क्लेक्टर होता है या टी० टी० आई० होता है वह चैकिंग करने के लिये गाड़ी में नहीं जा सकता है और बिना टिकट सफर करने वालों को चैक करना मुश्किल हो जाता है । जब कभी किसी को जोकि टिकट के बगैर सफर करता है पकड़ भी लिया जाता है तो भी जो पैसा उससे वसूल किया जाता है उसके लिये कोई रसीद नहीं काटी जाती है जिसका नतीजा यह होता है कि जो पैसा गवर्नमेंट ट्रेजरी (राज्य कोष) में जाना चाहिये वह वहाँ न जाकर जो पकड़ने वाला होता है उसकी जेब में चला जाता है । इस कारण से भी ओवर-क्राउडिंग को कम करना जरूरी है ।

मैं समझता हूँ कि जो करप्शन होती है वह केवल पैसा बतौर रिश्वत लेने तक ही सीमित नहीं होती है । और भी कई प्रकार की करप्शन होती है । अगर कोई उस आदमी को जोकि किसी जगह को डिज़र्व करता (के उपयुक्त) है नहीं रखता है और उसके बजाय अपने बन्धु या मित्र को रख लेता है वह भी एक प्रकार की करप्शन है । मैंने देखा है कि हमारे ट्राइबल एरियाज़ (आदिम जातियों के क्षेत्र) में जो अफसर लोग हैं वहाँ के लोकल ट्राइबल पीपल (स्थानीय आदिमवासी) को न रख कर अपने बन्धुओं को रख लेते हैं । आप चाहे जितने रूलज़ बनायें लेकिन जब तक उन पर अम्ल नहीं किया जाता इस तरह की करप्शन खत्म नहीं हो सकती । आपने रूल तो बना दिया है कि इतनी जगहें शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइबज़ (अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों) के लिये रिज़र्व कर दी गई हैं लेकिन इस पर अम्ल नहीं होता है । जो लोग पावर में हैं, जिन लोगों के हाथ में ताकत है वे अपने ही भाई बन्धुओं को बुला कर उनको ही नियुक्त कर लेते हैं । मैं चाहता हूँ कि जो लोकल ट्राइबल पीपल हैं उनको ही खाली जगहों पर लगाया जाये और आप से मैं प्रार्थना करता हूँ कि आप इसके बारे में कुछ उपाय करें ।

[श्री देवगम]

राजखरसावाँ-गुवा लाइन पर, जब चीजों को बेचने और खरीदने के दिन होते हैं, जो मार्किट करने के दिन होते हैं, उन दिनों बहुत भीड़ रहती है। २८ दिसम्बर को मैंने देखा है कि तिरुलडी में और उसके आगे हर स्टेशन पर, जो लोग वेजिटेबल बेचने के लिये जा रहे थे उनको टिकिट देना बन्द कर दिया गया था। लेकिन उन लोगों को जगह नहीं मिली और हर स्टेशन पर वेजिटेबिल प्रोअर्स (सब्जी पैदा करने वाले) छूटते गये। जमशेदपुर एक इंडस्ट्रियल एरिया (औद्योगिक क्षेत्र) है और यहां पर हाट में वेजिटेबिल और खेती की पैदावार बेचने के लिये बहुत लोग आते हैं। इस वजह से गाड़ियों में बहुत भीड़ होती है। ऐसे इंडस्ट्रियल एरियाज़ को जो ट्रेन्स आती हैं उनमें ओवर-क्राउडिंग कम करने के लिये ज्यादा वोगियां जोड़नी चाहिये जिससे किसानों को हानि न उठानी पड़े। जो लोग गाड़ी पर नहीं चढ़ पाते उनके साथ रेलवे अफसर निर्दयता का व्यवहार करते हैं। किसी को तो निकाल देते हैं, किसी की तरकारी वगैरह फेंक देते हैं। यह चीज मैंने एक बार डांगुवापोस स्टेशन पर खुद देखी और मैंने डी० सी० को इसकी रिपोर्ट भी दी। उसकी जांच के लिये एस० डी० ओ० भेजा गया। शायद उसकी रिपोर्ट यहां पर भी आयी होगी।

चायवासा एक बढ़ता हुआ शहर है और यहां पर जो लेबिल क्रासिंग है उस पर ओवर ब्रिज होना चाहिये क्योंकि इस लेबिल क्रासिंग को पार करके ७०० हाई स्कूल के लड़कों को जाना पड़ता है और इस प्रकार जाना उनके लिये खतरनाक है। इसके अलावा जमशेदपुर और चायवासा के बीच में बहुत से मोटरकार और टैक्सी आदि चलती हैं। इनके ख्याल से भी ओवर ब्रिज की जरूरत है।

बड़ा जवदा एक बहुत इम्पारटेंट (महत्वपूर्ण) स्टेशन हो रहा है क्योंकि यह एक माइनिंग एरिया है। लेकिन इस स्टेशन पर कोई वेटिंग रूम नहीं है।

अब मैं कुछ फ्लैग स्टेशनों के बारे में कहना चाहता हूं। राजखरसावाँ ब्रांच में सिंहपुखरिया और ताला बुरू दो फ्लैग स्टेशन हैं लेकिन इन पर टिकिट नहीं बंटता। इनको इस प्रकार नहीं छोड़ना चाहिये। इससे हमारी रेवेन्यू (राजस्व) की हानि होती है।

रांची और लोहरदगा के बीच में इक्कासी नामक गांव है और यहां चारों तरफ घनी बस्ती है। यहां एक स्टेशन होना चाहिये। मिर्जा चौकी और साहब गंज के बीच में टिकरूगंज में भी एक स्टेशन की जरूरत है।

पहले चायबासा में एक नहर थी। रेलवे के बनने की वजह से यह बन्द हो रही थी। लेकिन रेलवे की तरफ से उसको चालू रखने का प्रबन्ध किया गया था। लेकिन सिल्ट (बालू) वगैरह से वह प्रबन्ध खराब हो जाता है। इसकी ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

बड़ा जमदा एक इंडस्ट्रियल एरिया हो रहा है और यहां आयरन और (लोहा अयस्क) और मँगनीज़ बाहर जाने के लिये बहुत होता है। पर वैगन्स कम मिलने की वजह से इसको कलकत्ता के पोर्ट में भेजने में लोगों को बहुत कठिनाई होती है। इसका प्रबन्ध करना चाहिये।

कभी कभी ऐसा होता है कि एक ही आदमी अलग अलग नामों से मिनरल्स का लीज़ (खनिज पदार्थों के पट्टे) लेता है। इसलिये उस अकेले को बहुत से वैगन्स मिल जाते हैं और जो वास्तव में अकेले नाम से काम करते हैं उनको कम मिलते हैं। इसकी भी जांच होनी चाहिये।

मुगल सराय बोगी विदड़ा होने से (हटा लेने से) हम एम० पी० लोगों को बहुत कष्ट हो गया है। हमको दिल्ली आने में रिजर्वेशन कराने में बहुत मुश्किल होती है। इस बार हमको रिजर्वेशन के लिये कलकत्ता फोन करना पड़ा। वहां से जवाब मिला कि १० तारीख को रिजर्वेशन नहीं मिलेगा। २७ तारीख को मिलेगा। इसलिये पहली फरवरी से १० फरवरी तक मैं अपनी कांस्ट्रीट्यूएन्सी में काम करने नहीं जा सका।

सफाई के लिये हम लोग केवल तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को दोष देते हैं। अभी मैं २८ तारीख को जा रहा था तो मैं ने देखा कि बिहार सरकार के कुछ कोआपरेटिव विभाग के बड़े बड़े अफसर रांची अपने मिनिस्टर से मिलने जा रहे थे। लेकिन वे भी अपने डिब्बे में ठीक से सफाई नहीं रख रहे थे। मैंने देखा कि पहले दर्जे के लोग भी यहां वेस्टर्नर्स (पाश्चात्य देशवासियों) से सफाई के मामले में नीचे हैं मेरा सुझाव है कि सफाई के लिये हमको सामाजिक शिक्षा दी जानी चाहिये।

अभी अभी मालूम हुआ कि रेल में दिन दहाड़े विहार बैंक के मैनेजर की मां के ऊपर डकैती हो गयी और उसका सब कुछ लूट लिया गया। इससे एडमिनिस्ट्रेशन (प्रशासन) पर बहुत दोष आता है। इसको रोकने का प्रबन्ध होना चाहिये।

मैंने अपने क्षेत्र के कुछ विषयों की ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाया है। आशा है वे इन बातों पर ध्यान देंगे। और हमारी इच्छाओं को पूरा करेंगे।

श्री सूर्य प्रसाद (मुरैना भिंड रक्षित अनुसूचित जातियां) : मैं आपको धन्यावाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं रेलवे बजट के अनुदानों के सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

पिछले कुछ सालों में रेलवे विभाग में काफी सुधार हुआ है। डिब्बों में सुधार हुआ है, भीड़ भाड़ में भी कमी हुई है और करप्शन (भ्रष्टाचार) में भी काफी कमी हो रही है। लेकिन केवल इतना ही कह कर बैठ जाना ठीक नहीं होगा। हमको इसके आगे भी सुधार करना है।

सबसे पहले तो मैं आपका ध्यान बिना टिकट चलने वालों की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। पिछली बार भी जब मुझे बोलने का मौका मिला था तो मैंने इसका जिक्र किया था। मैंने देखा है कि जो लोग बिना टिकट सफर करते हैं वे अधिकांश स्टाफ (कर्मचारियों) से मिल कर सफर करते हैं। मैं एक बार का अपना अनुभव आपको बतलाना चाहता हूँ। मेरे पास टिकट था पर जगह न होने से मैं खड़ा रहा, और एक आदमी पूरी सीट पर लेटा हुआ था और अपना सामान सीट पर रखे था। जब मथुरा में टिकट चैकर आया तो मालूम हुआ कि उस आदमी के पास टिकट नहीं था। तो मैंने उससे कहा कि एक तो इस आदमी ने टिकट नहीं लिया और दूसरे यह सारी सीट घेरे पड़ा रहा। इससे यह तो होता है कि जो लोग टिकट लेकर चलते हैं उनको परेशानी होती है। यह चीज मिटनी चाहिये। स्टाफ के लोगों को भी इस बात का निश्चय करना चाहिये कि वे इस तरह से रेलवे की आमदनी को कम नहीं होने देंगे। अगर इस तरह लोग चलेंगे और टिकट नहीं खरीदेंगे तो रेलवे की आमदनी घटती चली जायेगी।

हमारे यहां ग्वालियर से शिवपुरी तक एक छोटी लाइन चलती है। जब इस लाइन को ब्राडगेज (बड़ी लाइन) करने का सवाल आता है तो कहा जाता है कि यह डेफिसिट (घाटे) में चल रही है। यह बात सही है लेकिन इसका कारण क्या है? इसका कारण यह है कि यहां पर स्टाफ से मिल कर लोग बिना टिकट चलते हैं। जहां किराया ५ रुपया कुछ पैसे है वहां से स्टाफ को दो ढाई या तीन रुपये देकर सफर करते हैं। मैंने पिछली बार मंत्री जी को इस बारे में एक पत्र लिखा था और उन्होंने बम्बई से कुछ अफसर इसकी जांच के लिये बुलाये थे। चैक (जाँच) करने पर मालूम हुआ कि इस लाइन पर आधे से ज्यादा मुसाफिर बिना टिकट चल रहे थे। इसको रोकना चाहिये। यही तो रेलवे की आमदनी का जरिया है। इसको जब हम रोकेंगे तभी आमदनी में सुधार होगा।

मेरा सुझाव है कि जिस प्रकार आपने पहले और दूसरे दर्जे के लिये कंडक्टर्स का प्रबन्ध किया है उसी प्रकार तीसरे दर्जे वालों के लिये भी होना चाहिये, जो कि यह देखें कि किस के पास टिकट है, कहां भीड़ ज्यादा है आदि। एक बार मैं सफर कर रहा था मैंने देखा कि एक स्टेशन पर एक डिब्बे में इतनी भीड़ हो रही थी लोगों का सामान गिर रहा था, और औरतें और बच्चे चिल्ला रहे थे पर कोई

मूल अंग्रेजी में

[श्री सूर्य प्रसाद]

देखने सुनने वाला नहीं था। मैं समझता हूँ कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की सुविधा के लिये तीसरे दर्जे के डिब्बों के साथ भी कंडक्टर रखे जाने चाहिये। आजकल होता यह है कि बिना टिकट वाले बहुत चलते हैं और टिकट वालों को जगह नहीं मिलती। इसलिये तीसरे दर्जे के लिये भी कंडक्टर रखने की सख्त जरूरत है।

ग्वालियर का स्टेशन आपने लाखों रुपया खर्च करके नया बनाया है। लेकिन वहाँ की संडास अभी भी पुराने तरीके की ही है। जो लोग उस में जाते हैं वे कहते हैं कि सरकार ने लाखों रुपया लगाकर इतना बड़ा स्टेशन तो बनाया फिर भी पाखाना फ्लश का नहीं बनाया। अगर यहाँ फ्लश का पाखाना बना दिया जाये तो यह स्टेशन वास्तव में सुन्दर हो जायेगा और सफाई भी अच्छी तरह रह सकेगी।

कभी कभी छोटी छोटी बातों का ख्याल न रखने से लोगों को कष्ट हो जाता है। अभी आपने दिल्ली की नुमाइश के मौके पर जो स्पेशल गाड़ियाँ चलाई वह उस समय चलाई जब कि वह खत्म होने वाली थी। मैं ग्वालियर से आ रहा था तो मैंने देखा कि कोई दो सौ या तीन सौ आदमी जो दिल्ली आ रहे थे वे दिल्ली से कुछ दूरी पर जहाँ कि लाइन में कुछ काम हो रहा था उतर गये। वे बिना टिकट आ रहे थे। जब आप कोई इस तरह का फंक्शन (समारोह) करें तो उसके लिये आपको ठीक व्यवस्था करनी चाहिये। जब कहीं मेला आदि हो तो वहाँ पर ज्यादा गाड़ियाँ चलाने का इन्तजाम पहले से होना चाहिये। और यह भी देखना चाहिये कि लोग बिना टिकट न बैठ सकें। जो लोग मेरे साथ बिना टिकट आ रहे थे मैंने उनसे पूछा कि तुम बिना टिकट क्यों चल रहे हो तो उन्होंने कहा कि हमको टिकट मिलने में कठिनाई थी और हमको बुलगानिन साहब को देखने दिल्ली आना जरूरी था। आप को यह सारी चीजें देखनी चाहिये। सबसे बड़ी बात तो यह है कि आपको पहले यह चीजें देखनी चाहियें।

श्री एल० बी० शास्त्री : यह आपको कैसे मालूम हुआ कि एग्जिक्शन (प्रदर्शनी) के खत्म होने पर या खत्म होने के नजदीक स्पेशल गाड़ियाँ चलाई गईं।

श्री सूर्य प्रसाद : मुझे तो.....

श्री एल० बी० शास्त्री : सही बात का पता लगा कर ही कोई बात कहनी चाहिये ? गलत बातों को कह देना ठीक नहीं है।

श्री सूर्य प्रसाद : आपने चलाई होंगी। मुझे तो यही इत्तला थी कि स्पेशल गाड़ी देर से चली, इसलिये मैंने कहा कि इसके लिये देर नहीं करनी चाहिये थी। जब मैंने स्पेशल गाड़ी के सिलसिले में पता किया तो कुछ लोगों को तो इस के बारे में मालूम तक नहीं था जिसके कारण पूरी की पूरी गाड़ियाँ खाली गईं।

पिछले समय में मैंने अर्ज किया था कि दिल्ली से आगरे तक जो तेज पैसेन्जर चलती है उसको आप झांसी तक क्यों नहीं कर देते हैं, इसका भी कोई जवाब नहीं दिया गया।

दूसरे ग्वालियर से श्यांपुर कलाँ को जो गाड़ी चलती है उसका किराया अधिक है। इसके लिये बताया जाता है कि यह ट्रेन पहाड़ी इलाकों में चलती है। मेरी तो समझ में नहीं आता कि यह पहाड़ी इलाका कैसे है। इसका माइलेज भी बहुत कम है, लेकिन इसका किराया बहुत ज्यादा है, इसलिये इसको कम करना चाहिये।

इस के बाद मैं नई रेलवे लाइनों के बारे में कहूँगा। यह तो मालूम ही है कि हमारे यहाँ डाकुओं की बड़ी भारी समस्या है, कम्यूनिकेशन और रेलवेज (संचार और रेलें) न होने की वजह से इस एरिया में आवागमन के साधनों की बड़ी कठिनाई है। इसलिये यहाँ पर नई रेलवे लाइन अवश्य बनानी चाहिये। मेरी राय तो यह है कि सोनी से अम्बा और मोरैना, यह एक नई रेल चलनी चाहिये ताकि जो बीहड़ का

एरिया है वह ठीक हो जाय। ऐसा करने से वहां कम्यूनिकेशन के साधन भी ठीक होंगे और लोगों की आमद रफ्त भी बढ़ेगी, साथ ही वहां बिजनेस (व्यापार) भी बढ़ेगा। अम्बा में जो एक मंडी है उस को सामान आदि भेजने की बड़ी दिक्कत है, इसलिये वहां पर एक आउट एजेन्सी भी होनी चाहिये जिससे लोगों को सामान आदि भेजने की सहूलियत हो।

†श्री सी० भट्ट (भड़ौच) : मैं माननीय मंत्री जी को समाजवादी तथा प्रजातंत्रीय रूप रेखा के बजट को प्रस्तुत करने के लिये हार्दिक धन्यावाद देता हूँ। अब मैं मांग संख्या ४ और ५ को लेता हूँ।

भड़ौच के स्टेशन में अभी तक कोई पेशाबघर नहीं है यद्यपि इसकी स्वीकृति एक वर्ष पूर्व प्राप्त कर ली गई है।

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल जारी रखें। सभा स्थगित करने के पूर्व मुझे एक घोषणा करनी है।

मांग संख्या ४ और ५ के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव हैं, जिन्हें, यदि वे अन्यथा स्वीकृति के योग्य हों, प्रस्तुत हुआ माना जायेगा।

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या		
४	६५, ६६, ६७, ६८, ६९, ७०, ७१, ७२, ७३, ७५, १६३, १६४, १६५, १६६, २०७, २०८, २११, २१२, ३०७, ३०८, ३०९, ३१०, ३५३, ३५४, ३६०, ३६१,		
५	८३, ८४, ८५, ८६, ८७, १७३, १७६, १७७, १७९, १८०, २१४, २१५, २१६, ३६६, ३६७		
मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	रेलवे सुरक्षा बल में अदक्षता तथा भ्रष्टाचार	१०० रुपये
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	इंजन विभाग में अदक्षता	१०० रुपये
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	रेलवे सेवा आयोग बम्बई में भ्रष्टाचार	१०० रुपये
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	रेलवे सेवा आयोग, बम्बई में भर्ती का अदक्ष तरीका	१०० रुपये
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	गाड़ी की वस्तुओं की चोरी और उनको क्षति	१०० रुपये
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	अस्थायी कर्मचारियों का स्थायीकरण	१०० रुपये
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	आई० आर० सी० ए० के गाड़ी के साथ चलने वाले टी० टी० दल को बनाये रखना	१०० रुपये
४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	अजमेर के पुष्कर मेले पर रियायती टिकटों की व्यवस्था न होना	१०० रुपये
४	श्री टी० बी० विठ्ठलराव	वेतन के साथ मंहगाई भत्ता मिलाने की आवश्यकता	१०० रुपये
४	श्री नम्बियार	नवम्बर में रेलवे कर्मचारी संघ के सम्मेलन में सम्मिलित होते समय आहत हुये पूना के एक प्रतिनिधि को बैजबाड़ा में दी गई अपूर्ण डाक्टरी चिकित्सा	१०० रुपये
४	श्री पी० सुब्बा राव	दक्षिण पूर्व रेलवे में टी० टी० ई० की पदोन्नति में वरिष्ठता की अवहेलना	१०० रुपये
४	श्री पी० सुब्बा राव	रेलवे सेवा आयोग, कलकत्ता द्वारा अनुचित चुनाव	१०० रुपये

मूल अंग्रेजी में

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
४	श्री नम्बियार	'ग' क्षेत्रों में आधे महंगाई भत्ते के वेतन में मिल जाने पर की गई कटौती के परिणामस्वरूप रेलवे कर्मचारियों के मकान किराया भत्ता तथा उसकी बकाया राशि की सुरक्षा	१०० रुपये
४	श्री नम्बियार	रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों को सजा और उनका स्थानन्तरण	१०० रुपये
४	श्री रामचन्द्र रेड्डी	भूतपूर्व एम० एस० एम० और एन० एस० रेलवे को मिला कर आंध्र और हैदराबाद राज्यों के लिये पृथक् खंड का निर्माण	१०० रुपये
४	श्री रामचन्द्र रेड्डी	भूतपूर्व राज्य रेलवे पदाधिकारियों का भारत सरकार के रेलवे पदाधिकारियों के समकक्ष वरिष्ठता का निश्चय और पदों की समानता	१०० रुपये
४	श्री नम्बियार	'लोको' तथा 'वर्कशाप' के क्लर्कों के लिये ६ घंटे का कार्य	१०० रुपये
४	श्री नम्बियार	वेलिंगडन द्वीप, कोचीन में काम करने वाले कर्मचारियों को द्वीप भत्ता दिया जाय	१०० रुपये
४	श्री के० के० बसु	तीसरे दर्जे में सोने की एक के ऊपर एक तीन बर्थों के कारण यात्रियों को होने वाली कठिनाई तथा सभी दर्जों में ऊपर की बर्थों पर जाने के लिये सीढ़ियों की व्यवस्था न होना	१०० रुपये
४	श्री टी० बी० विट्टलराव	उत्तर रेलवे खण्ड के प्रधान सुरक्षा पदाधिकारी की नियुक्ति	१०० रुपये
४	श्री टी० बी० विट्टलराव	नैमित्तिक श्रमिकों को केन्द्रीय वेतन आयोग द्वारा न्यूनतम मजूरी देने के स्थान में बाजार दर पर मजूरी देना	१०० रुपये
४	श्री टी० बी० विट्टलराव	रेलवे प्रशासन को किये गये अभ्यावेदनों पर कार्यवाही करने में विलम्ब	१०० रुपये
४	श्री वी० पी० नायर	भारतीय रेलों के लिये एक दक्ष स्वास्थ्य नीति की आवश्यकता	१०० रुपये
४	श्री वी० पी० नायर	रेलों के माध्यम द्वारा स्वास्थ्य प्रचार की आवश्यकता	१०० रुपये
४	श्री वी० पी० नायर	मालाबार और पश्चिमी तट से पान तथा मछलियों के लिये अधिक डिब्बे देना	१०० रुपये
४	श्री वी० पी० नायर	मालाबार स्थित कल्लई पर स्लीपर बनाने और लकड़ी सुखाने की व्यवस्था के लिये एक कारखाने का निर्माण।	१०० रुपये
५	श्री यू० एम० त्रिवेदी	इंजनों के संधारण में ढिलाई	१०० रुपये
५	श्री यू० एम० त्रिवेदी	पश्चिमी रेलवे के खंडवा-अजमेर खंड पर डिब्बों का संधारण	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
५	श्री यू० एम० त्रिवेदी	रेवाड़ी व हिसार के बीच चलने वाले डिब्बों की गंदी हालत	१०० रुपये
५	श्री यू० एम० त्रिवेदी	रेलवे के मीटर गेज (छोटी लाइन) सेक्शन पर स्वयंचलित ए० बी० बी० ब्रेकों की व्यवस्था न होना	१०० रुपये
५	श्री यू० एम० त्रिवेदी	पश्चिमी रेलवे में छोटी लाइन और संकरी लाइन (नैरो गेज) के इंजनों का संधारण	१०० रुपये
५	श्री नम्बियार	वर्कशापों तथा लोकोशैडस में, छुट्टी पर गये व्यक्तियों की एवजी में काम करने वाले व्यक्तियों की अपर्याप्त संख्या	१०० रुपये
५	श्री नम्बियार	दक्षिण रेलवे में गोल्डन राक पर पोस्ट वार रीकन्सट्रक्शन इलेक्ट्रिकल वर्क्स (युद्धोत्तर पुनर्निर्माण विद्युत् निर्माण)को स्थायी बनाने का प्रश्न	१०० रुपये
५	श्री नम्बियार	गोल्डन राक में रीइन्फोर्सड कंकरीट सीमेंट डिपो का स्थायी बनाना	१०० रुपये
५	श्री गाडिलिंगन गौड़	मसुलीपटनम् व गुन्तकल के बीच बिना उचित विद्युत व्यवस्था वाली गाडियों का चलना	१०० रुपये
५	श्री नम्बियार	सुरक्षापूर्वक काम करने के लिये, श्रमिकों के काम करने के क्षेत्र को घटा कर ३ मील करना	१०० रुपये
५	श्री रामचन्द्र रेड्डी	दक्षिण रेलवे के नेल्लोर रेलवे स्टेशन के निर्माण में विलम्ब	१०० रुपये
५	श्री रामचन्द्र रेड्डी	दक्षिण रेलवे के गुडूर रेलवे स्टेशन में पुनर्निर्माण व विद्युतीकरण में विलम्ब	१०० रुपये
५	श्री रामचन्द्र रेड्डी	रेलवे में कार्यों की अनुसूची की दरों का पुनरीक्षण	१०० रुपये
५	श्री वी० पी० नायर	भारतीय रेलों में संचार प्रणाली के सुधार की आवश्यकता	१०० रुपये
५	श्री वी० पी० नायर	रेलवे के सारे लोहे के कबाड़ को इकट्ठा कर उसका रेलवे के उपयोग के लिये इस्पात बनाने की आवश्यकता	१०० रुपये

सभापति महोदय : उक्त सभी कटौती प्रस्ताव चर्चा के लिये सभा के समक्ष हैं ।

इसके पश्चात लोक-सभा शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६ के साढ़े दस बजे तक के लिये स्थगित हुई ।

दैनिक संक्षेपिका
[गुरुवार, ८ मार्च, १९५६]

पृष्ठ

अध्यक्ष का निर्वाचन

८४१-४७

श्री एम० ए० अय्यंगार लोक-सभा के अध्यक्ष चुने गये ।

तारांकित प्रश्नों के उत्तर की शुद्धि

८४७-४८

संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) ने २८ फरवरी, १९५६ को सभा-पटल पर रखे गये तारांकित प्रश्न संख्या २४६ और २७६ के उत्तर की शुद्धि के बारे में एक वक्तव्य दिया ।

अनुदानों की मांगों—रेलवे ...

८४८-६३

रेलवे के अनुदानों की मांग संख्या १, २, ३, १४, और १५ के बारे में चर्चा जारी रही और मांगों की पूरी राशि स्वीकृत हुई । अनुदानों की मांग संख्या ४ और ५ पर चर्चा आरम्भ हुई । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६ के लिये कार्यावलि—

रेलवे के बारे में अनुदानों की मांगों पर और आगे चर्चा ।