

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ — प्रश्नोत्तर)



सत्यमेव 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, ३७९, 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

मंगलवार, ६ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई
[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

केन्द्रीय तारघर, कलकत्ता

†*४७४. श्री झूलन सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय तारघर के लिये ७,००० रुपये प्रति मास पर कलकत्ता में जो पुरानी इमारत किराये पर ली गई थी उसके सम्बन्ध में वर्तमान वास्तविक स्थिति क्या है ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : इस इमारत पर पूर्वी पाकिस्तान से आये हुये विस्थापित व्यक्तियों का कब्जा चला आ रहा है ।

†श्री झूलन सिंह : क्या सरकार का ध्यान लोक लेखा समिति के इस कथन की ओर आकर्षित किया गया है कि यह राशि वृथा व्यय की जा रही है और किसी भी आधार पर इस अपव्यय को न्यायोचित नहीं कहा जा सकता और इस व्यय को रोका जा सकता था ?

†श्री राज बहादुर : इस सम्बन्ध में लोक लेखा समिति के विचार सरकार को विदित हैं और हमने उन्हें ध्यान में रखा है । मैं केवल यही कह सकता हूँ कि संचार मंत्रालय इस मामले में विवश है क्योंकि एक ओर न तो वह विस्थापित व्यक्तियों की बेदखली के लिये पुलिस अथवा सेना का उपयोग कर सकता था और दूसरी ओर न सम्पत्ति के मालिक को किराया देने से इनकार कर सकता था । इस मामले पर पुनर्वासि मंत्रालय से परामर्श किया जा रहा है । जब तक कि विस्थापित व्यक्तियों के लिये जो अनधिकृत रूप से इस भवन में रह रहे हैं, दूसरे मकानों की व्यवस्था नहीं की जाती, तब तक पुलिस अथवा अन्य विधिक प्रक्रिया का प्रयोग करना हमारे लिये संभव नहीं ।

†श्री झूलन सिंह : क्या सरकार के लिये यह संभव है कि इमारत पर जिन का कब्जा था उनसे, अथवा पुनर्वासि मंत्रालय से किराया वसूल किया जाय ?

†श्री राज बहादुर : अनधिकृत रूप से कब्जा जमाने वाले भला कहीं किराया दे सकते हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

काजीपेट-नेलोर रेलवे लाइन

†*४७६. श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या रेलवे मंत्री ५ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५२१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या काजीपेट से मचेरला होकर नेलोर तक एक रेलवे लाइन बनाने के सम्बन्ध में तब से कोई दृढ़ निर्णय किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इंजीनियरिंग और यातायात सम्बन्धी सर्वेक्षण कब से प्रारम्भ किया जायेगा ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : नई रेलवे लाइन बिछाने का निश्चय किन सिद्धांतों पर किया जाता है और क्या यातायात के परिमाण पर विचार किया जाता है अथवा नहीं ?

†श्री शाहनवाज खां : मुख्य विचार तो यातायात का परिमाण ही होता है । इसके अलावा संचालन सुविधा और दूरी आदि को भी ध्यान में रखा जाता है । इन सारी बातों को ध्यान में रखना पड़ता है ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : इस बात को देखते हुये कि काजीपेट और मद्रास के बीच बैजवादा होकर जाने वाली वर्तमान लाइन पर गाड़ियों का यातायात इतना अधिक है कि अब और गाड़ियां वहां नहीं चल सकती रेलवे बोर्ड उसमें कमी करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार रखता है ?

†श्री शाहनवाज खां : हमारा विचार है कि उस लाइन पर दोहरी पटरी बिछाई जाय ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : क्या माननीय सभासचिव को विदित है कि माननीय उपमंत्री ने सभा में कहा था कि रेलवे बोर्ड ने काजीपेट से नेलोर तक लाइन के सर्वेक्षण और निर्माण के प्रश्न की जांच के कार्य को अपने हाथों में लिया है, और यदि ऐसा है, तो इस सम्बन्ध में क्या हुआ है ?

†श्री शाहनवाज खां : सर्वेक्षण कार्य करने, चाहे वह इंजीनियरिंग का हो अथवा यातायात, का तात्पर्य यह नहीं होता कि लाइन जरूर बननी ही चाहिये । यह देखने के लिये समय-समय पर सर्वेक्षण हुआ करता है कि लाइन बनाई जानी चाहिये अथवा नहीं ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : क्या सर्वेक्षण किया जा चुका है; यदि हां, तो उसका परिणाम क्या निकला ? मैं यही जानना चाहता हूं ।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : केवल यह अनुमान लगाया गया था कि वहां लाइन बनाने का क्या लाभ होगा । इस सम्बन्ध में मैं कह सकता हूं कि यह वैकल्पिक लाइन उतनी कारगर नहीं जान पड़ी जितनी बैजवादा और मद्रास के बीच वाली विद्यमान लाइन पर दोहरी पटरी बिछाना । इस वर्ष में भी बैजवादा मद्रास लाइन के तेनालि गुदूर भाग के कुछ टुकड़ों पर दोहरी पटरी बिछाई जा रही है ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या मैं जान सकता हूं कि.....

†उपाध्यक्ष महोदय : जी, नहीं, रेलवे आय व्ययक आ चुका है और माननीय सदस्य इस सम्बन्ध में उस पर चर्चा के समय प्रश्न उठा सकते हैं ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : श्रीमान, हमें कितने मिनट मिलते हैं ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्यों के रेलवे आय व्ययक पर बोलने का अवसर नहीं मिलता.....

†श्री टी० बी० विट्टल राव : यह प्रश्न डेढ़ वर्ष से चल रहा है। मंत्री हमें कभी एक आश्वासन देते हैं और कभी कुछ और।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्नोत्तर काल प्रश्नों के लिये है। माननीय मंत्री रेलवे आय व्ययक में निश्चय ही उत्तर देंगे।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : सिकन्दराबाद में एक सम्मेलन में भाषण देते हुये रेलवे मंत्री ने कहा था कि यह रेलवे लाइन बनाई जायेगी। यह समाचार पत्रों के मोटे मोटे अक्षरों में छपा था।

ओखा में पुरजे जोड़कर मालगाड़ी के डिब्बे बनाने का कारखाना

†*४७७. श्री भागवत झा आजाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सौराष्ट्र के ओखा नामक स्थान में पुरजे जोड़ कर मालगाड़ी के डिब्बे बनाने के कारखाने का विस्तार करने की कोई योजना है; और

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

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

(ख) यह सूचना देने वाला एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या २६]

†श्री भागवत झा आजाद : इस कारखाने के विस्तार से उत्पादन में कहां तक वृद्धि होगी ?

†श्री शाहनवाज खां : ओखा में पुरजे जोड़ कर डिब्बे बनाने वाला यह कारखाना मालगाड़ी के डिब्बे के निर्माण के लिये नहीं है; वरन् यह केवल आयात किये गये डिब्बों को जोड़ कर तैयार करने के लिये बना है और इसमें निर्माण कार्य नहीं किया जाता।

†श्री भागवत झा आजाद : इस विस्तार पर कितना खर्च होगा ?

†श्री शाहनवाज खां : मैं प्रश्न नहीं समझ सका।

†उपाध्यक्ष महोदय : इस विस्तार पर कितना रुपया और व्यय किया जायेगा ?

†श्री शाहनवाज खां : ५ लाख रुपये से कुछ अधिक।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : और, यह एक गैर-सरकारी फर्म है।

रेल दुर्घटना

†*४७८. श्री पी० सी० बोस : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे के कटिहार पश्चिम और सेमापुर स्टेशनों के बीच ७ जनवरी, १९५६ को कोई रेल दुर्घटना हुई थी;

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना के कारण क्या थे;

(ग) हताहतों की संख्या कितनी है;

(घ) क्या कोई जांच की गई है;

(ङ) यदि हां, तो उनकी उपपत्तियां क्या हैं; और

(च) क्या यह सच है कि इसी जगह पर जून, १९५३ में इसी प्रकार की एक दुर्घटना हुई थी ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) से (च). एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३०]

†श्री पी० सी० बोस : विवरण में, उपपत्तियों के साथ भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिये स्थिति में सुधार करने वाली कोई सिफारिश मुझे नहीं मिली । ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार करती है ?

†श्री शाहनवाज खाँ : यह दुर्घटना कांटा ठीक न बदले जाने के कारण हुई थी । अतः सिफारिश केवल यह की जा सकती है कि कांटा ठीक प्रकार से बदला जाना चाहिये ।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या बारम्बार होने वाली रेलवे दुर्घटनाओं के विषय में सरकार द्वारा कोई संपूर्ण जांच की गई है, और यदि हां, तो अभी तक प्रतिवेदन प्रकाशित क्यों नहीं किया गया ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : मैं समझता हूँ कि इस प्रश्न का उत्तर सभा में अनेक बार दिया जा चुका है । एक समिति ने इस प्रश्न की जांच की थी और प्रतिवेदन प्रस्तुत किया था । राष्ट्रीय रेलप्रयोक्ता परिषद् की बैठक उसी समय हुई थी और उसने यह इच्छा प्रकट की थी कि उन्हें भी इस जांच में शामिल किया जाये जिससे वह भी इस मामले पर विचार कर सके । तत्पश्चात्, इस समिति के प्रतिवेदन का पुनर्विलोकन करने के लिये एक दूसरी समिति बनाई गई थी । उस समिति का प्रतिवेदन प्रकाशित हो चुका है । यदि माननीय सदस्य उक्त प्रतिवेदन को पढ़ने का कष्ट करें, तो उन्हें उसमें मूल समिति और पुनर्विलोकन समिति की सिफारिशें तथा रेलवे बोर्ड की राय आदि सभी कुछ मिल जायगा ।

†श्री वी० पी० नायर : माननीय उपमंत्री दूसरे प्रतिवेदन का उल्लेख कर रहे हैं । मूल शाहनवाज प्रतिवेदन क्यों प्रकाशित नहीं किया गया ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मैंने ठीक यही प्रश्न पूछा था ।

†श्री अलगेशन : माननीय सदस्य की जानकारी के लिये मैं यह बता दूँ कि दोनों ही प्रतिवेदन शाहनवाज प्रतिवेदन थे ।

†श्री वी० पी० नायर : मेरा अभिप्राय मूल शाहनवाज प्रतिवेदन से था ।

†श्री अलगेशन : बाद वाले प्रतिवेदन में भी श्री नवाज का हाथ था अतः माननीय सभासचिव द्वारा दिये गये किसी प्रतिवेदन को छोड़ देने का प्रश्न नहीं उठता । जैसा कि मैं पहले बता चुका हूँ, इन सारी बातों पर पुनर्विलोकन समिति विचार कर चुकी है और उक्त प्रतिवेदन में मूल समिति की सिफारिशों का सार भी आप को मिल जायगा ।

†श्री वी० पी० नायर : इससे मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं, मिला ।

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों को स्मरण होगा कि यह प्रश्न एक विशिष्ट रेल दुर्घटना के सम्बन्ध में है । मैं रेल दुर्घटनाओं के विषय में एक सामान्य प्रश्न स्वीकृत कर चुका हूँ । क्या हम अब इस प्रश्न को दुर्घटनाओं, समितियों आदि के बारे में सामान्य प्रश्न के रूप में बदलना चाहते हैं ?

†श्री वी० पी० नायर : मैं समझता हूँ कि मूल प्रतिवेदन में समिति ने दुर्घटनाओं के वे कारण दे दिये हैं, जो हम जानना चाहते हैं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : शांत रहिये । मूल प्रतिवेदन में क्या कहा गया है इससे मुझे मतलब नहीं । दूसरे प्रश्न के बारे में यह चीज संगत हो सकती है । इस प्रश्न का क्षेत्र बहुत कम है ।

†मूल अंग्रेजी में

भावनगर-तारापुर लाइन

†*४७६. श्री डाबी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पश्चिम रेलवे पर भावनगर-तारापुर बड़ी लाइन के निर्माण का प्रस्ताव किस स्थिति में है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : यह विचार है कि १९५६-५७ में इस लाइन का इंजीनियरिंग सर्वेक्षण किया जाये और १९५३ के यातायात सम्बन्धी सर्वेक्षण का पुनरीक्षण किया जाये ।

†श्री डाबी : क्या इस लाइन का निर्माण कार्य द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में आरम्भ किया जाने वाला है ?

†श्री शाहनवाज खां : हम सर्वेक्षण पूरे हो जाने तक प्रतीक्षा करेंगे ।

नौवहन

†*४८०. सरदार हुक्म सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय व्यापारिक जहाजों के विकास के लिये प्रथम पंचवर्षीय योजना में निश्चित लक्ष्य की पूर्ति योजना काल में हो जाने की संभावना है;

(ख) यदि नहीं, तो उसमें कितनी कमी रहने की आशंका है; और

(ग) जहाज प्राप्त करने के लिये भारतीय जहाज कम्पनियों को सरकार द्वारा कितना ऋण दिया गया है ?

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

(ख) लगभग १,१०,००० कुल पंजीबद्ध टन भार की कमी की संभावना है किन्तु भारतीय और विदेशी यार्डों में लगभग १,२०,००० कुल पंजीबद्ध टन भार के जहाजों का निर्माण भिन्न-भिन्न स्थिति पर है ।

(ग) पोतों के प्राप्त करने के लिये भारतीय जहाज कम्पनियों के लिये अब तक लगभग २४.२८ करोड़ रुपये तक ऋण स्वीकृत किया गया है ।

†सरदार हुक्म सिंह : अब जब कि पहली पंचवर्षीय योजना प्रायः समाप्त होने को है, हमारे अपने जहाजों द्वारा कुल कितने प्रतिशत माल ढोये जाने की आशा है ।

†श्री शाहनवाज खां : पांच प्रतिशत ।

†सरदार हुक्म सिंह : दूसरी योजना की समाप्ति पर कितने प्रतिशत वृद्धि होने की आशा है ?

†श्री शाहनवाज खां : १० प्रतिशत अधिक अर्थात् कुल व्यापार का १५ प्रतिशत ।

†श्रीमती इला पालचौधरी : हमारे देश में इतने तेल शोधक कारखाने हैं, क्या इस बात का ध्यान रखते हुये तेल ले जाने वाले जहाज निर्माण करने का कोई प्रस्ताव है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगोशन) : केवल एक गैर-सरकारी समवाय है, जिसने पहले ही एक तेल ले जाने वाला जहाज खरीद रखा है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : कल ही तो इसका उत्तर दिया गया था ।

†मल अंग्रेजी में

†श्रीमती इला पालचौधरी : प्रश्न यह था कि क्या हम कोई तेल ले जाने वाला जहाज बना रहे हैं ?

†श्री अलगेशन : हम नहीं बना रहे ।

†श्री भागवत झा आजाद : जैसा कि माननीय मंत्री ने बताया है, पहली पंच वर्षीय योजना के लक्ष्य में कमी होने के क्या कारण हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : पहले, उन फर्मों को जो आर्डर दिये गये थे, वे उन को अनुसूचित तिथियों के अनुसार पूरा नहीं कर सकीं । दूसरे, पहली बार हमने जो वास्तव में अनुमान लगाया था, हमें उससे अधिक जहाजों को बेकार करना पड़ा ।

†श्री जोकीम अल्वा : दूसरी योजना का लक्ष्य बनाते समय क्या सरकार दूसरे देशों, अर्थात् ब्रिटेन में नौवहन विकास के इतिहास से कुछ सबक लेती हैं । युद्ध की समाप्ति पर ब्रिटेन का दूसरा नम्बर हो गया था और संयुक्त राज्य अमेरिका के पास १९३६ में जितने जहाज थे, उसने उससे तीन गुना जहाज बना लिये ?

†श्री शाहनवाज खां : हम अपनी परिसीमा को ध्यान में रखते हुये दूसरे सब देशों के अनुभव से लाभ उठाने का प्रयत्न करते हैं ।

†श्री एम० डी० जोशी : क्या पश्चिम घाट पर यात्री जहाज कम्पनियों के लिये नवीन जहाज बनाने के लिये कोई ऋण दिया गया है ?

†श्री अलगेशन : इस के लिये पृथक प्रश्न पूछा जाना चाहिये । इस समय मैं इस प्रश्न का उत्तर देने में असमर्थ हूँ ।

†श्री सारंगधर दास : विशाखापट्टम जहाज निर्माण कारखाना निश्चित कार्यक्रम से कितना पिछड़ा हुआ है, या विभिन्न नौवहन समवायों ने जहाज बनाने के लिये जो आर्डर दिये हैं, क्या यह उनका निर्माण कार्यक्रम के अनुसार कर रहा है ?

†श्री अलगेशन : उन को भेजने की तिथियों में कई बार परिवर्तन करना पड़ता है ? वह निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार कार्य करने में असमर्थ रहा है ?

†श्री सारंगधर दास : कितना पीछे रहे हैं ?

†श्री अलगेशन : मुझे पूर्व सूचना मिलनी चाहिये । अब मेरे पास विभिन्न महीनों का और दूसरा व्योरा नहीं है ।

†पंडित के० सी० शर्मा : सरकार ने जो धन लगाया है उसके व्यय का नियंत्रण करने की क्या व्यवस्था है ?

†श्री अलगेशन : धन अच्छी प्रत्याभूति पर दिया जाता है । हाल ही में हम ऋण लेने वाले समवायों के विदेशक बोर्ड में एक सरकारी निदेशक भी रख रहे हैं ।

†पंडित के० सी० शर्मा : क्या निदेशक बोर्ड ने आप को कोई प्रतिवेदन भेजा है ? धन किस प्रकार खर्च किया जाता है ? क्या माननीय मंत्री व्यय के बारे में कुछ बतायेंगे ?

श्री अलगेशन : धन खरीदे गये जहाजों पर दिया जाता है ?

गोआ में भारतीय रेल के इंजन, डिब्बे, आदि

†*४८१. श्री गिडवानी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गोआ में रेलें चलाने

†मूल अंग्रेजी में

के लिये रेलवे के जिन इंजन तथा डिब्बे आदि को प्रयोग में लाया जाता था क्या सरकार ने उनको अपने कब्जे में ले लिया है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : जी, हां। कुछ को छोड़ कर, जो चलाने की दृष्टि में रद्दी और बेकार थे, बाकी सब के ऊपर दक्षिण रेलवे ने कब्जा कर लिया है।

†श्री गिडवानी : क्या शेष डिब्बों के बारे में कोई दावा किया गया है ? हम ने कुल कितना धन प्राप्त किया है ?

†श्री शाहनवाज खां : कोई दावा नहीं किया गया है। कुछ बहुत पुराने और टूटे फूटे डिब्बे थे, जो छोड़ दिये गये हैं। दक्षिण रेलवे के स्टॉक में से केवल एक डिब्बा छोड़ा गया है, क्योंकि यह चलाया नहीं जा सकता था। पुरानी एम० एस० एम० रेलवे के कुछ डिब्बे बहुत पुराने थे जो मरमागोआ बन्दरगाह में काम के लिये प्रयोग में लाये जाते थे। ऐसे डिब्बों की संख्या ८० थी। ५६ डिब्बे लाये गये हैं और शेष २४ वहीं पड़े हैं क्योंकि उन्हें चलाना संभव नहीं है, और हम उनको बेचने का प्रयत्न कर रहे हैं।

शहीद नगर तक रेलवे लाइन

†*४८३. श्री एन० बी० चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शहीद नगर को समीपतम रेलवे स्टेशन के साथ मिलाने पर सरकार द्वारा कितना प्रारंभिक व्यय किया गया।

(ख) क्या यह सच है कि प्रारंभिक योजना बाद में समाप्त कर दी गई थी; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण थे ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) :

(क) २,५०० रुपये।

(ख) जी, हां।

(ग) निर्माण के लिये जो क्षेत्र चुना गया था, वह पंजाब की बाढ़ों के कारण प्रभावित हो गया था, और दिसम्बर १९५५ में भी बाढ़ का पानी वहां कई स्थानों पर जमा रहा।

†श्री एन० बी० चौधरी : इस विनियोग से अनुमानतः कितना लाभ होता है ?

†श्री शाहनवाज खां : वहां रेलवे स्टेशन बनाने का विचार किया गया था, किन्तु बाढ़ों के कारण, प्रस्थापना छोड़ दी गई और केवल कुछ मिट्टी का काम (अर्थ वर्क) ही किया गया था। मिट्टी इकट्ठी की गई थी, और हम उस मिट्टी को किसी और काम में लाने का विचार कर रहे हैं। इस से कोई आय नहीं होती।

†श्री के० के० बसु : जो स्थान चुना गया था, उस पर निर्माण का अनुमानित व्यय क्या था और उस प्लेटफार्म विशेष से सरकार को कितना लाभ होना था ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : यह लाभ का प्रश्न नहीं है। जब कभी किसी स्थान पर लोग बड़ी संख्या में जाते हैं तो रेलवे को सुविधाएं प्रदान करनी ही पड़ती हैं। मेरे पास अनुमानित व्यय के आंकड़े नहीं हैं। काम एक विशिष्ट स्तर से आगे नहीं बढ़ा। जहां तक लाभ का सम्बन्ध है, निस्संदेह लाभ कुछ नहीं हुआ। जैसा कि मैं ने कहा, लाभ का कोई प्रश्न नहीं है।

†श्री के० के० बसु : विशेष प्लेटफार्म के निर्माण के लिये कितने लोगों की कितनी संख्या को 'बड़ी' समझा जाता है ?

†श्री अलगेशन : जिस को वर्तमान व्यवस्था पूरा नहीं कर सकती, उसके लिये हमें अधिक सुविधाओं की व्यवस्था करनी पड़ती है। मैं समझता हूँ यह सर्वविदित बात है।

पशुओं के प्रति निर्दयता की रोक-थाम सम्बन्धी जांच समिति

*४८५. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य और कृषि मंत्री १६ सितम्बर, १९५५ को दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या १८६६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि पशुओं के प्रति निर्दयता को रोकने और अन्य सम्बन्धित विषयों के बारे में नियुक्त की गई समिति ने अब तक क्या प्रगति की है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : सभा की टोबल पर एक विवरण रख दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३१]

श्री भक्त दर्शन : क्या यह सत्य है कि इस समिति के जो अध्यक्ष हैं, माननीय श्री वी० के० कृष्ण मेनन, वे इस बीच में अधिकांश देश से बाहर रहे हैं और अब वे एक विभागहीन मंत्री बन गये हैं ? तो उनकी अनुपस्थिति में इस समिति की अध्यक्षता कौन कर रहा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस कमेटी की रिपोर्ट में देरी का एक कारण यह भी था कि श्री कृष्ण मेनन उसके चेयरमैन थे और वह बाहर रहते थे। अभी हम ने यह तय किया है कि मिसेज अरंडेल उसकी उप-सभापति हो जायें और तब से कमेटी का काम अच्छा चल रहा है।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि कब तक उसके प्रतिवेदन के मिलने की आशा की जा सकती है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं यह कहने में असमर्थ हूँ।

†श्री कामत : क्या यह सच नहीं है कि यद्यपि प्रधान मंत्री और उनके साथी महात्मा बुद्ध और गांधी की दुहाई देते हैं, तथापि आजकल पशुओं का बध बहुत अधिक होता है और वह बध ब्रिटिश राज्य की अपेक्षा अधिक निर्दयतापूर्ण ढंग से किया जाता है ?

†डा० पी० एस० देशमुख : माननीय मित्र का जो मत है उससे मैं सहमत नहीं हूँ तथापि, हम उस समिति की सिफारिशों की प्रतीक्षा कर रहे हैं, जो हमने नियुक्त की हैं।

सेठ गोविन्द दास : क्या इस कमेटी के कुछ सदस्यों ने बंबई और कलकत्ते के कसाईखानों को देखने की कृपा की है, और क्या उन को मालूम है कि वहां पर किस प्रकार की गायों और दूसरे जानवरों का बध होता है तथा उनमें कितनी क्रूरता का उपयोग किया जाता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस समिति ने क्या-क्या किया है उसकी पूरी जानकारी तथा विवरण तो मेरे पास नहीं है। मगर माननीय सदस्य उनको यह सचना दे सकते हैं।

†श्रीमती इला पालचौधरी : बैल गाड़ियों पर अत्यधिक भार ढोने को रोकने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†डा० पी० एस० देशमुख : एक अधिनियम पहले से लागू है। यदि इसका पालन नहीं किया जाता या यदि उसका उल्लंघन होता है—और हमें उसका पता चलता है, तो कोई दूसरी विधि की अपेक्षा, जिस की आवश्यकता पड़े, इसी वर्तमान अधिनियम को लागू करने का उपाय हमारे पास है।

आहार पुष्टि

†*४८८. श्री एस० सी० सामन्त : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या राज्यों में आहार पुष्टि के सम्बन्ध में किये गये काम का प्रतिवेदन १९५० से प्रतिवर्ष प्रकाशित किया जाता रहा है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे राज्यों की संख्या कितनी है, जहां लोक स्वास्थ्य आहार पुष्टि कार्य करना अभी तक संभव नहीं हुआ है;

(ग) अभी तक कितने राज्यों ने अपने-अपने राज्यों में आहार के सर्वेक्षण किये हैं; और

(ख) आहार पुष्टि सम्बन्धी चिकित्सालय (न्यूट्रीशन क्लिनिक) स्थापित करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) जी, हां ।

(ख) १२ ।

(ग) १८ ।

(घ) इस मामले में आवश्यक कार्यवाई करना राज्य सरकारों का काम है बम्बई और हैदराबाद राज्यों में आहार पुष्टि सम्बन्धी चिकित्सालय स्थापित किये गये हैं । इस प्रकार का चिकित्सालय कूनूर की आहार पुष्टि गवेषणा प्रयोगशालाओं में भी स्थापित किया गया है और एक चिकित्सालय अखिल भारतीय आरोग्य शास्त्र और लोक स्वास्थ्य संस्था, कलकत्ता, में भी स्थापित किया जा रहा है ।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या केंद्रीय स्वास्थ्य मंत्रालय ने किसी विशेष क्षेत्र में गवेषणा की थी, और यदि हां, तो उसका क्या परिणाम हुआ है ?

†स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : मैं समझती हूं हमने ऐसा कोई कार्य नहीं किया है ।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या आहार पुष्टि सम्बन्धी गवेषणाओं के परिणाम प्रकाशित किये गये हैं ?

†राजकुमारी अमृत कौर : गवेषणा विभिन्न राज्यों में की गई है और केंद्र का उनके साथ गहरा सम्पर्क रहा है । इन गवेषणाओं का परिणाम अखिल भारतीय चिकित्सा गवेषणा परिषद् के विशेष प्रतिवेदनों में प्रकाशित किये जाते हैं । हम उन को अखिल भारतीय चिकित्सा गवेषणा परिषद् के वार्षिक प्रतिवेदनों में भी प्रकाशित करते हैं ।

†श्री केशव अयंगर : क्या इन संस्थाओं के परिणामों का देश भर में प्रचार करने के लिये कोई कदम उठाये जा रहे हैं और यदि हां, तो वे क्या हैं ?

†राजकुमारी अमृत कौर : इन सब प्रश्नों की अखिल भारतीय चिकित्सा गवेषणा परिषद् के सम्मेलन में प्रति वर्ष चर्चा की जाती है । हम राज्यों के साथ सम्पर्क रखते हैं और उनको इनका प्रचार करने को कहते हैं । लोगों को आहार पुष्टि की उपयोगिता समझाने के लिये इस प्रकार प्रचार आवश्यक होता है ।

†श्री एन० एम० लिंगम : कूनूर स्थित आहार पुष्टि गवेषणा प्रयोगशालाएं कब हैदराबाद में स्थानान्तरित की जायेंगी ? क्या वर्तमान प्रयोगशाला के स्थानान्तरण के बाद भी कूनूर में कोई चिकित्सालय रहेगा ?

†राजकुमारी अमृत कौर : हैदराबाद में इमारत तैयार होते ही प्रयोगशाला वहां स्थानान्तरित कर दी जायेगी; किन्तु मैं कोई निश्चित तिथि नहीं बता सकती । स्थानान्तरण के पश्चात् कूनूर में कोई चिकित्सालय नहीं रखा जायगा ।

†श्री के० के० बसु : जैसा माननीय मंत्री ने बताया, गवेषणा के परिणाम स्वरूप, जिन क्षेत्रों में पौष्टिक आहार की न्यूनता पाई गई है, क्या वहां शिक्षा के अतिरिक्त और भी कोई अनुभूत कार्यवाई की गई है ?

†राजकुमारी अमृत कौर : वे कार्रवाइयां राज्यों द्वारा की जायेंगी, केंद्रीय प्रशासन के द्वारा नहीं ।

सेठ गोविन्द दास : प्रचार के अतिरिक्त क्या इस प्रकार के भोजन का जो कि स्वास्थ्य के लिये आवश्यक है कोई प्रबन्ध किया जा रहा है और क्या माननीय मंत्राणी जी को मालूम है कि बच्चों के लिये जिस दूध की नितांत आवश्यकता है वह दूध अच्छी से अच्छी गायों का बम्बई और कलकत्ता में कल्ल होने के कारण प्राप्त नहीं हो रहा है और क्या इसके लिये कोई उपाय सोचा जा रहा है ?

राजकुमारी अमृत कौर : कल्ल के बारे में तो मैं कुछ नहीं कह सकती । लेकिन मैं इतना अवश्य कहना चाहती हूँ कि बच्चों को दूध आज ज्यादा मिलता है बनिस्वत उस वक्त के जब कि हमने आजादी पाई थी ।

सेठ गोविन्द दास : क्या वह उतना मिलता है जितना मिलना चाहिये ?

राजकुमारी अमृत कौर : जी नहीं । हमारा मुल्क क्योंकि एक गरीब मुल्क है, इसलिये उनको उतना दूध नहीं मिलता है जितना मिलना चाहिये । लेकिन हमारी हर वक्त यह कोशिश रहती है कि ज्यादा से ज्यादा दूध उनको दिया जाये और उसकी मात्रा बढ़ भी रही है और हर चीज जो खाने पीने की है, उसकी मिकदार भी बढ़ रही है ।

पंडित के० सी० शर्मा : क्या वह बढ़ता ही जा रहा है या उसकी जो क्वालिटी है वह भी अच्छी होती जा रही है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : हम गवेषणा को छोड़कर माल के वास्तविक भेजे जाने पर जा रहे ।

पूर्वोत्तर रेलवे पर माल का यातायात

†*४८६. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे के मीटर गेज सेक्शन पर मौसमी और खराब हो जाने वाले माल के यातायात में प्राथमिकता देने के लिये कोई उचित श्रेणीकरण नहीं है, और
(ख) यदि हां, तो उसका क्या कारण है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी नहीं, सामान्य प्राथमिकता यातायात अनुसूची पूर्वोत्तर रेलवे पर भी समान रूप से लागू होती है । खराब हो जाने वाले माल का यातायात ऊंची श्रेणी (डी) में आता है । हां, मौसमी सामान के यातायात को इस रूप में साधारणतया कोई प्राथमिकता नहीं मिलती; ऐसे यातायात का अन्तर-प्राथमिकता श्रेणीकरण विभिन्न प्रकार की सम्बद्ध वस्तुओं के भेजे जाने के तुलनात्मक महत्व और शीघ्रता पर निर्भर होता है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या यह सच है कि आलू और प्याज जैसी मौसमी और खराब हो जाने वाली चीजों के यातायात को प्राथमिकता नहीं दी जाती जिसका यातायात एक ऋतु विशेष में पूर्वोत्तर रेलवे के मीटर गेज सेक्शन पर होता है ?

†श्री शाहनवाज खां : खराब होने वाले और मौसमी सामान के यातायात में थोड़ा अन्तर है । खराब होने वाले सामान के यातायात को अधिक प्राथमिकता दी जाती है, जब कि मौसमी सामान के यातायात को कुछ कम प्राथमिकता दी जाती है ।

†श्री अनुरुद्ध सिंह : क्या सरकार सभा को यह बतायेगी कि क्या मौसमी और खराब होने वाली वस्तुओं का उचित श्रेणीकरण किया जायगा और इनको ऋतुविशेष में इधर उधर भेजने के लिये उचित प्राथमिकता दी जायगी ?

उपाध्यक्ष महोदय : क्या यह कार्यवाई के लिये सुझाव है ?

†श्री अनुरुद्ध सिंह : मैं चाहता हूँ कि इनको प्राथमिकता दी जानी चाहिये और इस मामले में आवश्यक कार्यवाई की जायगी ।

†उपाध्यक्ष महोदय : यह सब कुछ रेलवे आय व्ययक सम्बन्धी वाद-विवाद में कहा जा सकता है ।

रेडियो फ़ोटो तथा फ़ोटो तार सेवायें

†*४९०. श्री डी० सी० शर्मा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या रेडियो फोटो तथा फोटो तार सेवायें लोकप्रिय साबित नहीं हुई हैं ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : इन सेवाओं में परिपात वृद्धि हो रही है और इसलिये सेवायें लोकप्रिय हो रही हैं ।

†श्री डी० सी० शर्मा : क्या मैं जान सकता हूँ कि वह वृद्धि क्या है और क्या इस वृद्धि को प्रशंसनीय, पर्याप्त या समुचित कहा जा सकता है ?

†श्री राज बहादुर : इसे प्रोत्साहित करने वाली वृद्धि कहा जा सकता है और जहां तक विदेशी सेवाओं का सम्बन्ध है मैं ने जो निम्न आंकड़े इकट्ठे किये हैं उस से इसका संकेत मिलता है । १९४९-५० में फोटो स्कम्भ १८,३०० सैन्टीमीटर था; १९५०-५१ में २७,१०० सैन्टीमीटर था । पिछले दो वर्षों के आंकड़े हैं १९५३-५४ में २९,६०० और १९५४-५५ में १,०४,४७५ । फोटो सन्देश की संख्या १४६ तक बढ़ गई है ।

†श्री डी० सी० शर्मा : क्या यह सच नहीं है कि इन सेवाओं की दर बहुत अधिक है और यदि इनमें कमी कर दी जाये तो अब से कहीं अधिक प्रोत्साहन मिल सकेगा ?

†श्री राज बहादुर : इन सेवाओं पर आजकल जो व्यय हो रहा है यदि उसे हम ध्यान में रखें तो दर अधिक नहीं हैं । आवर्तक व्यय ३४,७६७ रुपये है और आय केवल ४,१२८ रुपये है । क्योंकि यह सेवा आवश्यक रही है और एक प्रकार की अग्रिम सेवा है इसलिये हमें यह हानि उठानी ही होगी । अन्यथा दरें इतनी कम हैं कि उनसे लागत भी नहीं निकलती ।

रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण

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

(क) रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण ने जो प्रक्रिया अपनाई है क्या रेलवे मंत्रालय को उसके सम्बन्ध में कोई शिकायत प्राप्त हुई है; और

(ख) यदि हां, तो जिन त्रुटियों की शिकायत की गई है उन्हें दूर करने के लिये क्या कार्यवाहियां की गई हैं या सोची जा रही हैं ?

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

(ख) रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण के प्रक्रिया नियमों को सरल बनाने के प्रश्न को रेल-भाड़ा जांच समिति को सौंप दिया गया है और इस समिति की सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है ?

†श्री एम० एल० अग्रवाल : ये शिकायतें किस प्रकार की थीं ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री अलगेशन : इन शिकायतों का सम्बन्ध एक तो अधिकरण के सामने ले जाये गये मामलों के सम्बन्ध में मुकदमों के भारी खर्च से था दूसरे मामलों के निपटारे में देरी और तीसरे अधिकरण के मद्रास में स्थित होने के कारण उत्तरी भारत में रहने वाले लोगों को असुविधा का होना था । मुख्य रूप से ये तीन प्रकार की शिकायतें हमें मिली हैं । अब ये सभी बातें रेल-भाड़ा जांच समिति के सामने हैं जो इन पर विचार कर रही है; वह विभिन्न विषयों पर राय एकत्रित कर रही है ।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि माननीय उपमंत्री ने यह कहा है कि समिति इन बातों पर विचार कर रही है, क्या मैं पूछ सकती हूँ कि क्या इन सिफारिशों को तुरन्त ही स्वीकार कर लिया जायेगा या इन्हें अगले वर्ष के आय व्ययक के प्रस्तावों में सम्मिलित किया जायेगा ?

†श्री अलगेशन : हम ने इसे रेल-भाड़ा जांच समिति को भेज दिया है और हम उसके प्रतिवेदन की प्रतीक्षा कर रहे हैं । जहां तक हमारा समिति की सिफारिशों को लागू करने का प्रश्न है, उसका अनुमान हमारी पिछली कार्यवाहियों को देख कर किया जा सकता है । हमने जिन विभिन्न समितियों की नियुक्ति की थी हम उनकी सिफारिशों को लागू करते रहे हैं ।

†श्री के० के० बसु : बजाय इसके कि रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण का स्थायी स्थान मद्रास में हो, भारत के विभिन्न स्थानों में इसकी बैठकें होने के मार्ग में क्या रुकावट है ?

†श्री अलगेशन : मैं माननीय सदस्य की जानकारी के लिये बता दूँ कि दिल्ली, कानपुर, कलकत्ता आदि जैसी विभिन्न जगहों में इसकी बैठकें होती रही हैं । हम पहले ही इस सम्बन्ध में कार्यवाहियां कर चुके हैं ; फिर भी हम इस पर अग्रेतर विचार करेंगे ।

कोयला खान कल्याण निधि

*४६३. श्री के० सी० सोधिया : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोयला श्रमिक कल्याण निधि की आय का केवल ५० प्रतिशत भाग ही विभिन्न कल्याण योजनाओं पर प्रतिवर्ष खर्च किया जाता है और शेष रक्षित निधि में जमा कर दिया जाता है;

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

(ग) क्या इस निधि का उपयोग करने के लिये सरकार कार्यवाही कर रही है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) से (ग). कोयला खान कल्याण फंड के दो भाग हैं, पहला—सामान्य कल्याण खाता और दूसरा—हाउसिंग खाता । मार्च, १९५५ के आखिर तक सामान्य कल्याण खाते में से कुल वसूली का ६० प्रति सैंकड़ा और हाउसिंग खाते में से ३४ प्रति सैंकड़ा खर्च किया गया था । हाउसिंग खाते के अधीन इसलिये कम काम हुआ है कि खान मालिकों ने सहायता योजनाओं को चलाने में ज्यादा दिलचस्पी नहीं ली । अब एक नई योजना चलाने का विचार किया गया है, जिसके अधीन फंड की तरफ से ही मकान बनाये जायेंगे ।

जहां-तक सामान्य कल्याण खाते का सम्बन्ध है, कुछ धन तो आमदनी बढ़ने से और कुछ, योजनाओं को देरी से अमल में लाने के कारण जमा है । अब कल्याण फंड सलाहकार उप-समिति द्वारा ऐसी नई योजनायें तयार की गई हैं जिन में काफी खर्च किया जा सकेगा । अमल में लाने सम्बन्धी काम की देख-रेख के लिये एक स्थायी समिति बना दी गई है । रिजर्व फंड में कुछ भी जमा नहीं किया गया है ।

श्री के० सी० सोधिया : कुल निधि की रकम कितनी है ?

श्री आबिद अली : पांच करोड़ बाकी है ।

श्री के० सी० सोधिया : इस इतनी बड़ी रकम को खर्च करने के लिये क्या अब कोई हिदायत दी गयी है कि जिस में यह रकम खत्म हो जाये ?

श्री आबिद अली : जी, हां। हम चाहते हैं कि तीस हजार घर बना दिये जायें।

श्री रामचन्द्र रेड्डी : इस निधि का वार्षिक संचय क्या है और जो रकम खर्च नहीं हुई निधि में अब वह कितनी शेष है ?

श्री आबिद अली : लगभग एक करोड़ रुपये और लगभग ५ करोड़ रुपये की राशि अब शेष है जिसे खर्च नहीं किया गया है।

श्री टी० बी० विट्टल राव : माननीय मंत्री ने कहा था कि एक स्थायी समिति बनाई जा रही है। इस समिति में किन व्यक्तियों के प्रतिनिधि रहेंगे ?

श्री आबिद अली : तीनों दलों के व्यक्ति अर्थात् मजदूरों, मालिकों और सरकार के।

श्री टी० बी० विट्टल राव : इस बात को देखते हुये कि क्रोयला खान श्रमिक कल्याण निधि का केन्द्रीयित प्रशासन बहुत ही असंतोषजनक और खेदपूर्ण रहा है और इसके विकेन्द्रीयण का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है, क्या मैं पूछ सकता हूं कि विकेन्द्रीयण के प्रश्न के सम्बन्ध अब तक क्या निर्णय किया जा चुका है ?

श्री आबिद अली : यह कहना ठीक नहीं है कि कार्यकरण असंतोषजनक रहा है, परन्तु हम स्थानीय समितियां बनाने के सम्बन्ध में भी पहले ही निर्णय कर चुके हैं ताकि सभी क्षेत्रों में कार्य को फैलाया जा सके।

श्री पी० सी० बोस : माननीय मंत्री ने कहा था कि खान मालिकों के रुख के कारण मकान बनाने के प्रयोजनों के लिये निधि को खर्च नहीं किया जा सका और अब कल्याण निधि द्वारा सीधे ही निधि का उपयोग किया जायेगा। क्या मैं पूछ सकता हूं कि अपने खर्च पर निधि द्वारा जो मकान बनाये जायेंगे उनका मालिक कौन होगा ?

श्री आबिद अली : निश्चय ही वह निधि की संपत्ति रहेंगे।

श्री के० के० बसु : इस तथ्य को देखते हुये कि खान मजदूरों की मकान सम्बंधी स्थिति शोचनीय है और इस तथ्य को देखते हुये कि खान मालिकों का रुख हठपूर्ण होने के कारण नये मकान नहीं बनाये जा सके, क्या मैं पूछ सकता हूं कि जहां तक मालिकों के रुख का सम्बंध है यह देखने के लिये कि वे सरकार की नीतियों के अनुसार चलते हैं या नहीं, सरकार ने क्या ठोस कार्यवाहियां की हैं ?

श्री आबिद अली : परन्तु भूमि की कमी का प्रश्न भी तो है। और मैं कह चुका हूं कि सीधे निधि से ३०,००० मकान बनाये जायेंगे।

श्री बी० एस० मूर्ति : इस बात को देखते हुये कि ५ करोड़ रुपये जमा हैं क्या मैं जान सकता हूं कि बजाय इसके कि प्रबन्धकों की सद्भावना की वर्षों तक प्रतीक्षा की जाये इस राशि में से इन मजदूरों के लिये मकान बनवाने के सम्बन्ध में क्या सरकार की कोई विस्तृत योजना है ?

श्री आबिद अली : मैं इस बात का उत्तर पहले ही दे चुका हूं। हम प्राप्य निधि में से निर्माण करने का कार्य स्वयं संभालेंगे।

श्री भागवत झा आज़ाद : इस तथ्य को देखते हुये कि ५ करोड़ रुपये की राशि ऐसी है जिसे खर्च नहीं किया गया है, क्या मैं पूछ सकता हूं कि क्या सभी उपबन्धों को पूरा कर लिया गया है या प्राधिकारियों की उपेक्षा और अयोग्यता के कारण यह राशि जमा हो गई है ?

†श्री आबिद अली : जहां तक प्राधिकारियों का सम्बन्ध है, उपेक्षा जैसी कोई बात नहीं है ।

†श्री भागवत झा आज़ाद : तब यह राशि खर्च क्यों नहीं हुई ?

†श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूं कि किराया कर्मचारियों से इकट्ठा किया जायगा या मालिकों से ?

†श्री आबिद अली : दोनों से ।

राजपथ

†*४६४. श्री० एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि राष्ट्रीय राजपथों पर वृक्षादि लगा कर उनकी शोभा बढ़ाने की ओर उचित ध्यान देने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाहियां की हैं या करने का विचार है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : यथा समय राष्ट्रीय राजपथों पर पुराने पेड़ों के स्थान पर पेड़ों की दूसरी कतार लगाने और इन राजपथों पर जहां तक सम्भव हो प्रमुख पुलों के निकट झाड़ियां और फूल लगाने का प्रबन्ध करने के लिये राज्य सरकारों को आदेश जारी किये गये हैं ।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : इस कार्य पर इस वर्ष और अगले पांच वर्षों में जो रकम खर्च की जायेगी क्या उसके सम्बन्ध में कोई योजनायें बनाई गई हैं ?

†श्री अलगेशन : हमने राज्य सरकारों को बताया है कि राष्ट्रीय राजपथों के सम्बन्ध में किया गया खर्च संधारण भारों में से पूरा किया जा सकता है ।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मेरा प्रश्न यह था कि क्या इस व्यय के सम्बन्ध में कोई प्राक्कलन किया गया है ?

†श्री अलगेशन : हमें इसकी जानकारी नहीं है, परन्तु हम ने राज्य सरकारों को बता दिया है कि इसे उस स्रोत से पूरा किया जा सकता है ।

†श्री एन० एम० लिंगम : इस कार्य के अतिरिक्त क्या सरकार को मालूम है कि राष्ट्रीय राजपथों के साथ साथ सारे रास्ते में जमीन का कटाव हो रहा है और क्या सरकार ने इन राजपथों की चौड़ाई और मजबूती के सम्बन्ध में कोई विशिष्ट विवरण निर्धारित किये हैं और यदि नहीं, तो सरकार इन स्थानों का संधारण कैसे करेगी और भविष्य में कटाव से इन की रक्षा किस प्रकार करेगी ?

†श्री अलगेशन : ये सभी बातें संधारण के अधीन आती हैं । चौड़ाई आदि के सम्बन्ध में विशिष्ट विवरण निस्संदेह निर्धारित किये गये हैं । जब कभी कहीं कटाव होता है तो उसे स्वाभाविकतः ठीक कर दिया जाता है ।

†श्री मात्तन : क्या माननीय मंत्री लक्ष्यों में कटौती के बावजूद राजपथों और सड़कों को निर्माण की गति बनाये रखने की आशा रखते हैं ?

†श्री अलगेशन : इस प्रश्न में स्वयं कुछ प्रतिवाद है । कटौतियों के बावजूद निर्माण की गति को बनाये रखने की मुझ से आशा की जाती है । जिन कार्यों को पहले ही हम अपने हाथ में ले चुके हैं उन्हें पूरा करने का तो हमारा विचार है । हां, जहां तक नये कार्यों का सम्बन्ध है, हमें गति कुछ धीमी करनी होगी ।

रेलवे न्यायाधिकरण

†*४६६. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे कर्मचारी फेडरेशन और रेलवे बोर्ड के बीच विवादों में एक व्यक्ति के न्यायाधिकरण के पास अब कितने निर्देश पद लम्बित हैं;

(ख) क्या फेडरेशन के प्रधान द्वारा न्यायाधिकरण से कुछ विचारणीय विषयों के वापिस लिये जाने की रेलवे बोर्ड और फेडरेशन के महामंत्री (जनरल सेक्रेटरी) द्वारा स्वीकृति दी जा चुकी है; और

(ग) फेडरेशन के महामंत्री (जनरल सेक्रेटरी) द्वारा जिन बातों की मांग की गई थी क्या उन सभी बातों की जांच जारी है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमन्त्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). ५ निर्देश पदों में से फेडरेशन और रेलवे के बीच ३ पर करार हो गया था और उन्हें न्यायाधिकरण से वापिस ले लिया गया था। ऐसा फेडरेशन की मंजूरी से किया गया था और इस प्रकार किसी विशिष्ट पदाधिकारी की मंजूरी का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। शेष निर्देशपद ये हैं :

(१) संयुक्त मंत्रणा समिति की सिफारिशों के फलस्वरूप विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों की श्रेणियों के पुनर्वितरण के विनिश्चय का पुनर्विलोकन।

(२) ये आदेश था कि कारखानों में भत्ते सहित या भत्ते के बिना छुट्टी आधे दिन से कम की नहीं होगी, पुनर्विलोकन।

†श्री नम्बियार : जब इन मदों को वापिस ले लिया गया था तो क्या फेडरेशन के महामंत्री (जनरल सेक्रेटरी) से, जो कि गैर-सरकारी व्यक्ति हैं और जिन्होंने न्यायाधिकरण को मंत्रणा दी थी, परामर्श किया गया था ?

†श्री अलगेशन : हम ने समूचे फेडरेशन से परामर्श किया था। अलग-अलग पदाधिकारियों से परामर्श करना सम्भव नहीं है। पदाधिकारियों में प्रधान, महामंत्री (जनरल सेक्रेटरी) उपप्रधान, और अन्य व्यक्ति भी होते हैं। हम प्रत्येक पदाधिकारी से परामर्श करें मेरे विचार में ऐसी मांग हम से नहीं की जानी चाहिये। हमने समूचे फेडरेशन से परामर्श किया था और फेडरेशन के प्रतिनिधियों ने रेलवे बोर्ड के साथ बातचीत की थी और तीन या चार दिन के अल्प समय में ही पांच निर्देश पदों में से तीन पर करार हो गया था। मेरे विचार में यह प्रशंसनीय बात है।

†श्री बी० एस० मूर्ति : अब जब कि संघ दो शाखाओं में विभक्त हो गया है तो क्या दोनों से या उन में से एक से परामर्श किया जायेगा ?

†श्री अलगेशन : आज दिन में किसी समय इस पर मैं चर्चा करूंगा।

†श्री नम्बियार : क्या गैर-सरकारी सलाहकार को फेडरेशन द्वारा हटाया गया है या रेलवे कर्मचारियों की ओर से पुराना गैर-सरकारी सलाहकार—गैर-सरकारी निर्धारक अभी तक निरन्तर काम कर रहा है ?

†श्री अलगेशन : मुझे मालूम नहीं कि माननीय सदस्य क्या पूछना चाहते हैं। उन्हें इन बातों का मुझ से अधिक ज्ञान है।

†श्री के० के० बसु : माननीय मंत्री ने कहा कि उन्होंने सारे फेडरेशन से परामर्श किया था । क्या मैं जान सकता हूँ कि वास्तव में कितने व्यक्तियों से परामर्श किया गया था या फेडरेशन के वे कौन से पदाधिकारी हैं जिन से परामर्श किया गया था और फेडरेशन की ओर से किन व्यक्तियों ने बातचीत की थी ?

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं यह पूछने की अनुमति नहीं दूंगा ।

†श्री के० के० बसु : उन्होंने सारे फेडरेशन की बात कही है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : सारे फेडरेशन का प्रतिनिधित्व सदैव कार्यकारिणी समिति द्वारा होता है ।

†श्री के० के० बसु : उन्होंने कहा था “मुझे महामंत्री (सेक्रेटरी जनरल) से परामर्श करने की आवश्यकता नहीं है । हमें मालूम तो हो कि किस से परामर्श किया गया था ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं इस प्रश्न की अनुमति नहीं दूंगा माननीय सदस्य भली भांति जानते हैं कि जब कोई संस्था होती है तो पत्र संस्था को लिखा जाता है और संस्था की ओर से कोई व्यक्ति उस पत्र का उत्तर देता है ।

†श्री के० के० बसु : यह एक ऐसा मामला है जिस में महामंत्री (जनरल सेक्रेटरी) से परामर्श नहीं किया गया । मैं जानना चाहूंगा कि किससे परामर्श किया गया है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न लिया जाय ।

†श्री नम्बियार : मैं एक प्रश्न पूछना चाहता हूँ ।

†उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न लिया जाय ।

ऋतु-विज्ञान विभाग के कर्मचारी

†*४९८. श्री के० के० बसु : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९४९ में गृह मंत्रालय द्वारा सरकारी कर्मचारियों की वरिष्ठता निर्धारण के लिये एक आदेश जारी किया गया था;

(ख) क्या ऋतु-विज्ञान विभाग में वैज्ञानिक सहायकों (टेक्निकल एसिस्टेंट्स) की वरिष्ठता अभी तक निर्धारित नहीं की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो वह मामला मंत्रालय को कब निर्दिष्ट किया गया था ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) और (ग). ऋतु-विज्ञान सहायकों और सहायकों (एसिस्टेंट्स) के पुराने संवर्गों का वैज्ञानिक सहायकों के सामान्य संवर्ग में एकीकरण किये जाने पर उनकी सापेक्ष वरिष्ठता के निर्धारण का प्रश्न सरकार को निर्दिष्ट किया गया था । उस सम्बन्ध में निर्णय किया जा चुका था परन्तु उसको प्रभावी बनाये जा सकने के पूर्व ही पुराने सहायकों से एक अन्य अभ्यावेदन प्राप्त हुआ और उस मामले की गृह मंत्रालय के परामर्श से दुबारा जांच की जा रही है ।

†श्री के० के० बसु : मैं भाग (ग) के सम्बन्ध में निश्चित उत्तर चाहता हूँ कि वह मामला मंत्रालय को कब निर्दिष्ट किया गया ?

†श्री राज बहादुर : मैंने कहा है कि वह मंत्रालय को निर्दिष्ट किया गया था ।

†श्री के० के० बसु : मैंने पूछा है कि “कब” निर्दिष्ट किया गया था ।

†श्री राज बहादुर : वह १९५१ में निर्दिष्ट किया गया था ।

†श्री के० के० बसु : क्या एकीकरण के पश्चात् अन्य कर्मचारियों पर लागू होने वाले वरिष्ठता के सिद्धांत वैज्ञानिक सहायकों के सम्बन्ध में लागू नहीं किये गये थे ?

†श्री राज बहादुर : वह कोई आसान मामला नहीं था क्योंकि ऋतुविज्ञान-सहायकों और सहायकों के कार्यक्षेत्र प्रायः समान ही थे । वे एक ही प्रकार का कार्य करते थे । केवल श्रेणियां वेतन क्रम में भिन्न थीं । इसलिये दोनों को १-१-१९४७ से एक संवर्ग में मिला दिया गया । हमारे लिये उन लोगों की उपेक्षा करना सरल नहीं था जिन्होंने कई वर्षों तक सहायकों के पद पर कार्य किया था और जिन की नीचे पदों पर रखे जाने अथवा कनिष्ठों द्वारा अवक्रमण किये जाने की संभावना थी ।

†श्री बेलायुधन : ऋतुविज्ञान सम्बन्धी विभाग में इस वर्ग के कितने वैज्ञानिक सहायक हैं ?

†श्री राज बहादुर : मुझे खेद है कि मैं बिना देखे नहीं बता सकता । संख्यायें बजट में दी हुई हैं ।

†श्री के० के० बसु : सरकार द्वारा विचार किये जाने में इतना अधिक समय लिये जाने के परिणाम-स्वरूप बहुत से सम्बन्धित अधिकारी इस अवधि में अवकाश अथवा अतिवयस्कता प्राप्त कर चुके होंगे । यदि सरकार उन के पक्ष में निर्णय करती है तो क्या उन्हें किसी प्रकार का प्रतिकर दिया जायगा ?

†श्री राज बहादुर : मेरे विचार से दोनों ही समूहों के पक्ष और विपक्ष में बहुत कुछ कहा जा सकता है । सहायकों तथा ऋतु विज्ञान संबंधी सहायकों को वैज्ञानिक सहायकों के एक वर्ग में एकीकृत कर दिया गया है । ऐसे मामलों में हम गृह-कार्य मंत्रालय द्वारा प्रदान की गई सलाह के अनुसार कार्य करते हैं । हमने १९४९ में जारी की गई हिदायतों के अनुसार निर्णय किया था । बाद में गृह मंत्रालय ने हमें उसमें कुछ छूट देने की सलाह दी । आगे चलकर जिस पक्ष पर उल्टा प्रभाव पड़ा उसने पुनः अभ्यावेदन किया । उस पर भी गृह-कार्य मंत्रालय द्वारा विचार किया जा रहा है । मैं नहीं जानता कि मेरे माननीय मित्र इस मामले में हमसे और क्या कराना चाहते हैं ?

†श्री के० के० बसु : मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं मिला ।

†उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न लिया जाय ।

†श्री के० के० बसु : हमें निश्चित उत्तर क्यों नहीं मिलते । मैं जानना चाहता हूं ...

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं एक ही प्रश्न को बहुत समय नहीं दे सकता ।

†श्री के० के० बसु : मेरा एक औचित्य प्रश्न है । मैंने एक निश्चित प्रश्न किया था । कुछ ऐसे व्यक्ति हो सकते हैं जो एक दो महीने में अवकाश प्राप्त कर लें । यदि सरकार निर्णय करती है कि अमुक वर्ग को अमुक श्रेणी (ग्रेड) मिलेगी तो मैं पूछता हूं कि क्या इन मामलों में सरकार किसी प्रकार का प्रतिकर या सहायता देने का विचार करेगी । मेरा प्रश्न यह है । मैं देरी के सम्बन्ध में नहीं पूछ रहा हूं ।

†पंडित के० सी० शर्मा : यह काल्पनिक है ।

†श्री राज बहादुर : यह प्रतिकर का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता । मैं अपने माननीय मित्र के प्रति कतल हूं; यह काल्पनिक प्रश्न है । यह वरिष्ठता का प्रश्न है, कि 'क' वरिष्ठ होगा अथवा 'ख'।

ऐतिहासिक स्थान

†*४९९. श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान समाचार पत्रों में प्रकाशित ऐसी शिकायतों की ओर गया है कि पर्यटकों को, विशेषकर विदेशी पर्यटकों को, सरकार के मंत्रियों के दौरों के कारण आगरा फोर्ट जैसे ऐतिहासिक

†मूल अंग्रेजी में

स्थानों को घंटों के लिये बन्द कर दिये जाने के कारण बहुत असुविधा होती है तथा उन पर इसका बुरा प्रभाव पड़ता है; और

(ख) क्या इन स्थानों के इस प्रकार बन्द किये जाने की अवांछनीय प्रथा को समाप्त किया जायगा ?

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

(ख) ठीक-ठीक बातों का पता लगाने के लिये जांच की जा रही है ।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : मैं वैयक्तिक जानकारी से कह सकता हूं कि आगरा फोर्ट जैसा बड़ा स्थान भी जनता के लिये बिल्कुल बन्द कर दिया गया था । मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि जब प्रतिष्ठित व्यक्ति ऐसे स्थानों का दौरा करते हैं तो उन्हें बन्द क्यों रहना चाहिये और जनता को बहुत समय तक प्रवेशाज्ञा क्यों नहीं दी जाती ।

†श्री अलगेशन : वास्तव में माननीय सदस्य द्वारा इस प्रश्न के रखे जाने के पूर्व ही मैंने समाचार पत्रों में एक खबर देखी थी । मैंने तुरन्त ही तथ्यों की जानकारी करनी चाही । हमने गृह मंत्रालय से भी परामर्श किया कि क्या वहां से ऐसी हिदायतें जारी की गई हैं कि जब प्रतिष्ठित व्यक्ति आगरा फोर्ट देखने जायें तो पूरा किला बन्द कर दिया जाय । गृह मंत्रालय ने हमें बताया कि ऐसी कोई हिदायत नहीं है । जब प्रधान मंत्री वहां जाते हैं तब भी आगरा फोर्ट बन्द नहीं किया जाता; फिर अन्य मंत्रियों तथा अन्य व्यक्तियों के जाने पर तो उसके बन्द होने की बात ही क्या है । जब राष्ट्रपति वहां जाते हैं तब भी वह बन्द नहीं किया जाता । हमें यह भी बताया गया कि यह फोर्ट केवल दो अवसरों पर बन्द किया गया जब कि अन्य राज्यों के प्रधानों, अर्थात् मार्शल टिटो और सर्वश्री बुल्गानिन और ख्रुश्चेव, वहां गये । हमें ज्ञात हुआ कि दैनिक समाचार पत्र में जिस तिथि का उल्लेख किया गया था उस दिन फोर्ट बन्द नहीं किया गया था । संभवतः वह ३० जनवरी थी । फिर हमने और जांच की । वह जांच अभी तक पूरी नहीं हुई है । उस महीने की २८ तारीख को महाराज कुमार सिक्किम के संभावित आगमन या ऐसी ही किसी बात के कारण फोर्ट को बन्द कर दिया गया था । वे प्रतिष्ठित अतिथि वहां गये और इसलिये उसे बन्द कर दिया गया । हम अभी भी ठीक-ठीक बातों का पता लगा रहे हैं ।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या सरकार का ध्यान इस नगर के एक प्रमुख दैनिक समाचार पत्र में प्रकाशित विदेशी पर्यटकों द्वारा लिखे गये अनेक पत्रों की ओर, जिनमें निश्चित रूप से यही शिकायत की गई है कि सरकार के मंत्रियों के वहां आने के कारण ही आगरा फोर्ट उस दिन के लिये बिल्कुल बन्द कर दिया गया था, तथा जनता को इस धारणा की ओर आकर्षित किया गया है कि सरकार के मंत्रियों को जनता में अपनी साख का भरोसा नहीं है मैं चाहता हूं कि सरकार इस सम्बन्ध में अपने विचार प्रकट करे ।

†एक माननीय सदस्य : अनपेक्षित ।

†श्री अलगेशन : मैं माननीय सदस्य के कटाक्ष का तुरन्त ही प्रतिवाद करना चाहूंगा । यहां की सरकार तथा अन्यत्र सरकारों के मंत्रियों को भी जनता में अपने साख का पूरा भरोसा है ।

†श्री कामत : तो फिर अंगरक्षकों की क्या आवश्यकता है ?

†श्री अलगेशन : मैं पूर्णतः सुरक्षित हूं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : ऐसे छोटे से प्रश्न पर भी इतने अधिक अनुपूरक प्रश्न पूछे गये । माननीय मंत्री ने उनका विस्तारपूर्वक उत्तर दे दिया है । मैं चाहता था कि उनके उत्तर संक्षिप्त होते । सदस्यों के प्रश्नों की सूची है । उन्हें बहुत महत्वपूर्ण प्रश्नों पर ही अधिक ध्यान देना चाहिये । यह प्रश्न भी महत्वपूर्ण है ।

पुरी रेलवे स्टेशन

†*५०२. श्री कामत : क्या रेलवे मंत्री १७ फरवरी, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने हाल ही में हुये दंगों में नष्ट हुये पुरी रेलवे स्टेशन का पुनर्निर्माण अथवा उसकी मरम्मत न करने का निश्चय किया है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) नहीं, श्रीमान् । ऐसा कोई निश्चय नहीं किया गया है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री कामत : क्या यह सच है कि उपमंत्री या उनके एक सहयोगी ने पिछले दिन कहीं और एक ऐसा वक्तव्य दिया था कि सरकार पुरी की जनता से उस स्टेशन का स्वेच्छा से पुनर्निर्माण करने के लिये कहने का विचार कर रही है ?

†श्री अलगेशन : जी, हां । दूसरे सदन में रेलवे बजट पर चर्चा के दौरान में अन्तःक्षेप करते हुये मैंने यह सुझाव रखा था कि पुरी की जनता इस सुझाव पर विचार कर सकती है कि उसे स्टेशन के पुनर्निर्माण में स्वेच्छा से अंशदान करना चाहिये ।

†श्री कामत : क्या इस सुझाव का अर्थ पुलिस तथा अन्य प्रशासकीय अधिकारियों की अध्यक्षता को बढ़ावा देना नहीं है जो उपद्रवियों को रोकने में असफल रहे और क्या उसका अर्थ यह भी नहीं है कि पुरी की समस्त जनता को ही नहीं वरन् समस्त राष्ट्र को, जो कि अन्य स्टेशनों के साथ पुरी के स्टेशन का भी प्रयोग करता है, दंडित किया जा रहा है ?

†श्री अलगेशन : मैं समझता हूं कि इसके विपरीत इसका अर्थ जनता में और उसकी बुरे कार्य के प्रति पश्चाताप करने की क्षमता में विश्वास करना है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं देखता हूं कि प्रश्न जानकारी प्राप्त करने के लिये बिल्कुल नहीं किये जाते । माननीय सदस्य अपने विचार और सुझाव रखा करते हैं । मैं इसकी अनुमति कब तक दे सकता हूं ?

†श्री कामत : मैं अपना मत नहीं रख रहा हूं; मैं एक तथ्यात्मक प्रश्न करूंगा । क्या सरकार को ज्ञात है कि १९४२ में "भारत छोड़ो" और "दिल्ली चलो" आन्दोलन में ब्रिटिश सरकार ने भी ऐसी दंडात्मक कार्यवाही नहीं की थी जब कि भारत में वर्तमान शासक दल और अन्य तत्वों ने बड़े पैमाने पर सम्पत्ति का विध्वंस किया था ?

†श्री अलगेशन : उस समय की और आज की परिस्थितियों में उतना ही अन्तर है जितना कि रात और दिन में ।

†श्री कामत : अपनी नीति ब्रिटिश राज से भी खराब है । अन्तर यह है : आप रात हैं और वह दिन था, क्या ऐसी बात नहीं है ?

†श्री अलगेशन : आप अंधे हैं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या मैं इस वाक् युद्ध को जारी रहने दूँ ?

श्री श्रीनारायण दास : श्री रघुबीरसिंह । श्री साधन गुप्त । श्री बंसल । श्री रघुनाथ सिंह । सरदार ए० एस० सहगल ।

†सरदार ए० एस० सहगल : ५०५ ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं किसी भी प्रश्न के सम्बन्ध में चार नाम नहीं पुकारूंगा । स्वयं नाम पुकारने में ही बहुत समय चला जाता है । जैसे ही मैं पहला नाम पुकारता हूँ तो, यदि वह माननीय सदस्य अनुपस्थित हों, तो उस प्रश्न से सम्बन्धित कोई भी माननीय सदस्य खड़े होकर कह सकते हैं कि मैं प्रश्न करता हूँ ।

†सरदार ए० एस० सहगल : बहुत अच्छा, श्रीमान् । ५०५ ।

†कुछ माननीय सदस्य : सरदार सहगल का नाम उसमें नहीं है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पास तो है । छपी हुई सूची में वह नहीं है । हस्तलिखित प्रति में है । वह गलती से छूट गया ।

†सरदार ए० एस० सहगल : वे कागजात देखते ही नहीं हैं ।

संयुक्त राज्य अमेरिका के इंजीनियरों द्वारा भारतीय रेलों का अध्ययन

†*५०५. सरदार ए० एस० सहगल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या संयुक्त राज्य अमेरिका किसी इंजीनियरिंग सार्थ से भारतीय रेलों के अध्ययन के लिये किसी संविदा पर हस्ताक्षर किये गये हैं ?

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

†सरदार ए० एस० सहगल : क्या सैन्डरसन एण्ड पोर्टर तथा उसके प्रविधिक कर्मचारियों द्वारा किये जाने वाले सर्वेक्षण और अध्ययनों का व्यय इस संविदा के निबंधनों के अन्तर्गत डालर मुद्रा में वहन किया जायगा ?

†श्री अलगेशन : व्यय डालरों में भी होगा और रुपयों में भी । डालर व्यय प्रविधिक सहयोग मिशन द्वारा वहन किया जायगा और रुपया व्यय रेलवे द्वारा ।

†सरदार ए० एस० सहगल : क्या वह व्यय संयुक्त राज्य अमेरिका सरकार की प्रविधिक सहायता में से वहन किया जायगा ?

†श्री अलगेशन : मैंने इसका उत्तर दे दिया है ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या यह सच है कि इस सर्वेक्षण के सम्बन्ध में लगभग ५,२०,००० डालर व्यय होंगे ?

†श्री अलगेशन : व्यय ४ से ५ लाख डालर तक होगा । रुपया-व्यय ४ लाख के लगभग है ।

†श्री जोकिम आल्वा : इस विशेष दिशा में सरकार का कार्यक्रम क्या है ? हम अपने प्रविधिक विशेषज्ञों को रूस भेजते हैं वहां की रेलों की दशाओं का अध्ययन करने के लिये, और वे स्वचालित मशीनों और सुख सुविधाओं के सम्बन्ध में प्रतिवेदन लेकर वापस आते हैं । फिर दूसरी ओर हम संयुक्त राज्य अमेरिका के विशेषज्ञों के दल को अपनी रेलवे दशाओं का अध्ययन करने के लिये आमंत्रित करते हैं । इस लाइन में सरकार की निश्चित नीति क्या है ? क्या हम अपने लोगों को प्रशिक्षण के लिये भेजने जा रहे हैं या बाहर वालों को अपनी रेलों के अध्ययन के लिये बुलाने जा रहे हैं ?

†श्री अलगेशन : इस अध्ययन में रेलों के यांत्रिक तथा संचालनात्मक पहलू आते हैं । वह एक अधिक व्यापक अध्ययन है, तथा यह सोचा गया कि उस देश से विशेषज्ञों के एक दल को निमंत्रित किया जाय, जिससे हमें उनकी मंत्रणा का लाभ प्राप्त हो सके ।

†सरदार ए० एस० सहगल : क्या यह सच है कि अमेरिका की सरकार १९५४ से, रेल व्यवस्था के सुधार में भारत के साथ सहयोग कर रही है। उसने आर्थिक विकास के कार्यक्रम में कितनी राशि देने का वचन दिया है ?

†श्री अलगेशन : अमेरिका द्वारा रेलों को दी जाने वाली आर्थिक सहायता के सम्बन्ध यथार्थ आंकड़े मेरे पास नहीं हैं।

रेलवे में हिन्दी

†*५०७. श्री सिद्धनंजप्पा : क्या रेलवे मंत्री यह ब्रताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली में हाल में ही हुये भारतीय रेलों के महा प्रबंधकों (जनरल मैनेजर्स) के सम्मेलन में, रेलवे में हिन्दी प्रारम्भ करने की प्रगति पर चर्चा हुई थी; और

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन ने हिन्दी की प्रगति की गति तीव्र करने के लिये क्या सकारात्मक कार्यवाही करने की योजना बनाई है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). इस प्रश्न पर चर्चा की गई थी और महा प्रबंधकों (जनरल मैनेजर्स) को यह बता दिया गया था कि इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये जाने चाहियें।

†श्री सिद्धनंजप्पा : वे क्या हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : पहिला, प्रत्येक मुख्यालय में हिन्दी विभाग प्रारम्भ किया जाये; दूसरा, हिन्दी कक्षाएँ प्रारम्भ की जायें; तीसरा, विभागीय पुस्तिकाओं का हिन्दी में अनुवाद करने का विचार किया जाये।

†डा० लंका सुन्दरम् : केवल विचार करना !

†श्री सिद्धनंजप्पा : क्या हिन्दी भाषी पदाधिकारियों को, दक्षिण भारत की कोई प्रादेशिक भाषा सिखाने का भी विचार किया गया है ?

†श्री नम्बियार : मुख्यतः तामिल।

†उपाध्यक्ष महोदय : इसका अन्य १३ या १४ भाषाओं से सम्बन्ध नहीं है।

†श्री बी० एस० मूर्ति : अपने बजट भाषण में माननीय मंत्री जी ने यह बताया था कि रेलवे कर्मचारियों द्वारा कई स्थानों पर स्वेच्छा पूर्वक कक्षाएँ चलाई जा रही हैं। क्या इन कक्षाओं को कुछ अन्य सुविधायें भी दी जा रही हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : क्या माननीय सदस्य का तात्पर्य अन्य भाषाओं को सिखाने की सुविधा से है ?

†श्री बी० एस० मूर्ति : हिन्दी सिखाने की सुविधा से है।

†उपाध्यक्ष महोदय : अन्य सुविधाओं से आप का तात्पर्य क्या है ?

†श्री बी० एस० मूर्ति : अन्य सुविधायें यथा पुस्तकों, साहित्य इत्यादि के उपलब्ध करने की सुविधा।

†उपाध्यक्ष महोदय : दूसरे भी बड़े और महत्वपूर्ण प्रश्न हैं। जो व्यक्ति पढ़ने जाता है उसके पास पुस्तक तो होगी ही। वह इसे कहां से प्राप्त करता है.....

†श्री के० के० बसु : माननीय मंत्री ने कहा है कि एक कार्य अंग्रेजी में प्रयुक्त होने वाले शब्दों को हिन्दी में अपनाना है। क्या ऐसा अनुवाद अथवा परिभाषा करने में साहित्यिकों की सहायता ली जा रही है अथवा केवल विभागीय व्यक्तियों से यह कार्य कराया जा रहा है ?

†श्री शाहनवाज खां : हमारे विभाग में भी योग्य व्यक्ति हैं।

†श्री के० के० बसु : कृपया ऐसा न कराइये।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : हम शिक्षा मंत्रालय से भी परामर्श करते हैं जो कि इस सम्बन्ध में विशेषज्ञ समझे जाते हैं।

†श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : क्या इस बात का ध्यान रखा गया है कि ग्रामीण क्षेत्रों के व्यक्तियों को कष्ट न उठाना पड़े, इस में शीघ्रता न की जाय और इन्हें पहिले प्रादेशिक भाषा में प्रकाशित किया जाय तत्पश्चात् हिन्दी में।

†श्री अलगेशन : हम इस सम्बन्ध में प्रादेशिक भाषाओं का महत्व ध्यान में रखेंगे।

†सेठ गोविन्ददास : क्या मंत्री महोदय को यह बात मालूम है कि जहां-जहां हिन्दी का उपयोग होने लगा है, जैसे साइन बोर्ड इत्यादि में; वहां भी, ज्यादातर ऐसे क्षेत्रों में जहां की मातृभाषा हिन्दी नहीं है, बोर्ड बहुत अशुद्ध लिखे जाते हैं, और क्या इस सम्बन्ध में कोई प्रयत्न हो रहा है कि जो हिन्दी अशुद्ध लिखी जाती है वह ठीक तरह से लिखी जाय ?

†श्री शाहनवाज खां : यह बात रेलवे मिनिस्ट्री की नोटिस (ध्यान) में आई है और जहां-जहां ऐसी अशुद्ध हिन्दी इस्तेमाल की गई है वहां उनका ध्यान सही और शुद्ध हिन्दी की तरफ दिलाया गया है।

लोकुर समिति

†*५०८. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या परिवहन मंत्री ८ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ३६७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तब से लोकुर जांच समिति ने सरकार को अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है;

(ख) यदि हां तो बिहार स्टीमर सेवाओं के सम्बन्ध में समिति की मुख्य सिफारिशों और सुझाव क्या हैं; और

(ग) सरकार ने समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही की है अथवा करने का विचार कर रही है ?

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

(ख) श्री लोकुर ने यह सिफारिश की है कि यह पता लगाने के लिये कि कितने और जहाज चलाये जाने चाहियें एक यातायात सर्वेक्षण किया जाय। उन्होंने यह भी सिफारिश की है कि इसी बीच पटना बक्सर तथा पटना बरहन के बीच की पूरक सेवाओं की बारम्बारता को बढ़ा कर सप्ताह में तीन बार कर दिया जाय। दो अतिरिक्त स्टीमरों को, कम से कम एक एक वर्ष की प्रयोगात्मक अवधि के लिये मुख्य 'गंगा डिस्पेच सर्विस' में लगाया जाय।

(ग) 'जाइन्ट स्टीमर कम्पनीज' को सेवाओं की बारम्बारता बढ़ाने को कहा गया है। यातायात सर्वेक्षण करने की व्यवस्था भी की जा रही है।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : इस समय गंगा में कुल कितने मीलों में स्टीमर चलते हैं तथा कुल कितनी स्टीमर सेवायें चालू हैं ?

†श्री अलगेशन : वे कलकत्ता और पटना—मुझे इस समय इन दोनों स्थानों के बीच की दूरी का पता नहीं है—और पटना और बक्सर—मुझे इन दोनों स्थानों के बीच की दूरी का भी पता नहीं है—के बीच चलते हैं।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या यह सच है कि १९४९ में केंद्रीय सरकार और स्टीमर कम्पनियों के बीच हुये इस समझौते के बावजूद भी कि कम से कम छः पूरक (स्टीमर) सेवायें इस क्षेत्र में चलेंगी, समवायों ने पूरक स्टीमरों की संख्या धीरे-धीरे घटा दी है।

†श्री अलगेशन : जिस समिति ने इस मामले की जांच की थी उसने इन सब बातों पर विचार किया तथा उसने स्टीमरों की संख्या में वृद्धि करने की सिफारिश की है।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या स्टीमर कम्पनियों ने यह बात कही है कि वे उन सेवाओं का, जिन के स्टीमर पाकिस्तान जाने लगे हैं, संचालन करने में असमर्थ हैं तथा वे उन्हें पाकिस्तान से भारत लाने में भी असमर्थ हैं क्योंकि पाकिस्तान सरकार उन्हें वहां नहीं जाने देती जहां कि वे पहिले चल रहे थे।

†श्री अलगेशन : उन्होंने उक्त प्रश्न का भी उल्लेख किया था किन्तु इस प्रश्न पर स्टीमर कम्पनियों, बिहार सरकार रेलवे तथा मजदूर संघों के एक सम्मेलन में विचार किया गया था।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

सहकारी संघ

*४७३. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वीडन के थोक व्यापार सहकारी संघ और अन्तर्राष्ट्रीय सहकारिता मैत्री संघ के प्रतिनिधि डाक्टर जार्ज कैलर ने भारत के दौरे के समय उन संस्थाओं की कार्यवाहियों को भारत में लोकप्रिय बनाने के लिये क्या सुझाव दिये हैं; और

(ख) क्या सरकार ने उन दो संस्थाओं के कार्य को फैलाने की स्वीकृति देने के प्रश्न पर विचार किया है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) डाक्टर कैलर ने इस बाबत कुछ भी सुझाव नहीं दिये।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

दिल्ली में अतिरिक्त चिकित्सा कालेज

†*४७५. श्री राधा रमण : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या दिल्ली में एक अन्य चिकित्सा कालेज खोलने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव किस स्थिति में है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) और (ख). मामला अभी विचाराधीन है।

टिकट इग्जामिनर्स

†*४८२. श्री ए० के० गोपालन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस समय रेलवे के टी० टी० ई० (ट्रैवलिंग टिकट इग्जामिनर्स) के विश्राम की समुचित सुविधायें नहीं हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार स्थिति का सुधार करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). जहां कहीं भी स्थान उपलब्ध होता है टिकट निरीक्षक तथा अन्य कर्मचारियों को विश्राम कक्ष (रनिंग रूम) तथा जहां रेस्ट रूम हैं वहां रेस्ट रूमों की सुविधायें दी जाती हैं। फिर भी, क्योंकि वर्तमान सुविधायें अपर्याप्त हैं, रेलों से विश्राम के लिये अधिक स्थान देने को कहा गया है।

कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, १९५२

†*४८४. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या श्रम मंत्री २२ नवम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, १९५२ को १०,००० से अधिक श्रमिक नियोजित करने वाले सभी उद्योगों पर लागू करने के सम्बन्ध में अन्तिम निश्चय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो यह योजना कब लागू की जायेगी ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) अभी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

रेल के फाटक

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

(क) क्या सरकार को यह ज्ञात है कि रेलवे लाइन के दोनों ओर के निवासियों को पर्याप्त संख्या में रेल के फाटक न होने के कारण बहुत असुविधा होती है;

(ख) क्या सरकार ने इस बात पर विचार किया है कि जब से रेलवे लाइनें बनी हैं आबादी बहुत बढ़ गई है और इसके फलस्वरूप रेल की लाइनों के दोनों ओर कितने ही नये गांव बस गये हैं; और

(ग) क्या सरकार ने रेल की लाइनों पर अपने व्यय से और अधिक फाटक बनाने के प्रश्न पर विचार किया है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). रेलवे लाइनों के निर्माण के समय, तथा ऐसी रेलवे लाइनों के खुलने के बाद दस वर्ष तक, सार्वजनिक यातायात के लिये, विभिन्न श्रेणियों के जितने भी 'फाटकों' की आवश्यकता होती है उन सबका निर्माण तथा संधारण रेलवे अपने व्यय से करती है।

तत्पश्चात् किसी भी अतिरिक्त फाटक की आवश्यकता होने पर, उसे मांगने वाले पक्ष के व्यय पर ही निर्मित किया जाता है और वही उसकी देख-भाल करता है।

अजन्ता में बगीचा

†*४८७. श्री विभूति मिश्र : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार अजन्ता की गुफाओं में एक बगीचा लगाने का विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो यह मामला किस स्थिति में है ?

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

(ख) प्रारम्भिक योजना और प्राक्कलन प्रस्तुत कर लिया गया है और हैदराबाद की सरकार का भज दिया गया है। उससे इसकी जांच करने तथा यह बताने को कहा गया है कि क्या वह इस कार्य को करने और बाद में इसकी देख-भाल पर होने वाला व्यय वहन करने को तैयार है।

रेलवे के सुरक्षा तथा प्रतिपालन कर्मचारी

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

(क) क्या पूर्व रेलवे के सुरक्षा तथा प्रतिपालन कर्मचारियों ने (जिन्हें अब रेलवे सुरक्षा दल कहते हैं) रेलवे के अन्य विभागों में वैकल्पिक नियुक्ति की इच्छा प्रगट की है;

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

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या निश्चय किया है ?

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

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

दशमिक प्रणाली

†*४९५. श्री बी० के० दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे में दशमिक प्रणाली को यथा संभव शीघ्र लागू करने के लिये कार्यवाही की जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो यह मामला किस स्थिति में है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां): (क) और (ख). इस पूरे मामले पर विचार करने के लिये तदर्थ समिति की नियुक्ति की गई है । उसके प्रतिवेदन की प्रतीक्षा की जा रही है ।

बरकाकाना (पूर्व रेलवे) में रेलवे बस्ती

†*४९७. { ठाकुर युगल किशोर सिंह :
श्री अस्थाना :
बाबू रामनारायण सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उपयुक्त पम्पिंग क्षमता के अभाव में बरकाकाना की रेलवे बस्ती के अधिकांश क्वार्टरों में पानी के तल नहीं लगाये गये हैं;

(ख) उपयुक्त पम्पिंग क्षमता की व्यवस्था में विलम्ब के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार बरकाकाना की रेलवे बस्ती के क्वार्टरों में बिजली लगाने का विचार कर रही है; और

(घ) यदि हां, तो कब तक ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, नहीं । यह उपयुक्त पम्पिंग क्षमता की कमी के कारण नहीं, अपितु मनमानी मांगों को पूरा करने के लिये पर्याप्त जल संभरण के अभाव के कारण हैं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) जी हां ।

(घ) कार्यक्रम के आधार पर जोकि निधि की उपलब्धि पर निर्भर है ।

गौतमी पर पुल

†*५००. श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या परिवहन मंत्री १६ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ९०७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क). राष्ट्रीय राजपथ संख्या ५ (मद्रास-कलकत्ता) के अलामुरु स्थान पर गोदावरी नदी की गौतमी शाखा के आर-पार पुल के निर्माण का प्राक्कलित व्यय क्या है; और

(ख) कार्य कब तक पूरा होगा ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) १२४.७६ लाख रुपये

(ख) इसे ४ वर्ष के समय के भीतर ।

पूर्वी पाकिस्तान में भारतीय माल पर रेलवे भाड़ा

†*५०१. श्री के० पी० त्रिपाठी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आसाम से कलकत्ता और बिहार और वहां से आसाम जाने वाले भारतीय-माल पर क्या पूर्वी पाकिस्तान में भाड़ों की विभेदात्मक ऊंची दरें वसूल की जाती हैं ?

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

देहात-ऋण-सर्वेक्षण-समिति

†*५०३. श्री श्रीनारायण दास : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार द्वारा देहात-ऋण-सर्वेक्षण-समिति की जिन सिफारिशों को स्वीकार किया गया है उन्हें लागू करने के लिये सभी स्तरों पर संस्थायें स्थापित करने के लिये और उनमें उपयुक्त कर्मचारी नियुक्त करने की दिशा में क्या प्रगति की गई है ?

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : लोक-सभा पटल पर इस सम्बन्ध में एक टिप्पण रखा जाता है जिसमें इस दिशा में की गई प्रगति की चर्चा है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३२] ।

काम-दिलाऊ दफ्तर

†*५०४. चौ० रघुवीर सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आगरा और मेरठ के दो काम-दिलाऊ दफ्तरों में नौकरी सेवा के केंद्रीय निरीक्षणालय द्वारा कर्मचारीगण सम्बन्धी सर्वेक्षण किया गया है; और

(ख) यदि हां; तो उसका परिणाम क्या हुआ है ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) और (ख). आगरा और मेरठ में एक प्रारम्भिक सर्वेक्षण किया गया था । इस अनुभव के आधार पर छः अन्य काम-दिलाऊ दफ्तरों से और अधिक न्यास एकत्रित किया गया है जिसे अब सारणीबद्ध किया जा रहा है ।

बी० सी० जी०

†*५०६. श्री नन्द लाल शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) भारतीय बच्चों को बी० सी० जी० का सामूहिक रूप से टीका लगाने के विरुद्ध १ दिसम्बर, १९५५ को 'चिकित्सकों की याचिका' की ओर क्या सरकार का ध्यान आकर्षित हुआ है; और

(ख) स्थिति के सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) जी हां ।

(ख) सरकार इस लाभकारी कार्यक्रम को जारी रखने के सम्बन्ध में अपनी नीति को बदलने का कोई कारण नहीं देखती ।

शिवाराव समिति

*५०६. { श्री एम० एल० द्विवेदी :
श्री केशव अय्यंगार :

क्या श्रम मंत्री शिवाराव समिति की सिफारिशों के बारे में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रोजगार सम्बन्धी समाचारों को एकत्र करने और उनका आदान प्रदान करने के विषय में सरकार ने कितनी प्रगति की है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस बात को निश्चित करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है कि उनके पास जितने स्थान रिक्त हों उसकी सूचना वे काम-दिलाउ दफ्तरों को दे दें ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) (क) रोजगार सम्बंधी समाचारों को प्राप्त करने और उन के फैलाने से सम्बंधित एक परीक्षात्मक योजना दिल्ली में चलाई जा रही है, जिसका परिणाम जानने के बाद इसे देश भर में चलाने के बारे में विचार किया जायेगा ।

जहां तक रोजगार सम्बंधी समाचारों के प्रकाशन का सम्बंध है, "इम्प्लायमेंट न्यूज" नामक एक मासिक पत्र प्रकाशित किया जा रहा है । इसके अलावा विभिन्न व्यवसायों की जानकारी फैलाने के लिये "केरियर पेम्पलेट्स" भी प्रकाशित किये जा रहे हैं ।

(ख) इस बारे में उचित कानून बनाने के सवाल पर विचार हो रहा है ।

जगदीश प्रसाद जे० सी० सेन (जे० जे०) समिति का प्रतिवेदन

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

(क) "जे० जे० समिति" का प्रतिवेदन किस तारीख को प्रस्तुत किया गया था; और

(ख) उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) सितम्बर, १९५२ में ।

(ख) तब से अब तक कुछ सिफारिशों को लागू किया जा चुका है और शेष सरकार के विचाराधीन हैं ।

ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस

†*५११. { श्री टी० बी० विट्टल राव :
श्री वेलायुधन :

क्या रेलवे मंत्री ३० तिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २४६७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस के कुल यात्रा समय में कमी करने की दृष्टि से इसकी रफ्तार बढ़ाने के सम्बन्ध में अब कोई निर्णय कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो कितना समय कम हो जायेगा; और

(ग) यदि उपरोक्त (क) का उत्तर नहीं में है, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां): (क) से (ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या ३३]

टी० टी० ई० (ट्रैवलिंग टिकट इन्सुरेंस)

†५१२. श्री ए० के० गोपालन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलवे के टी० टी० ओ० को गाड़ी के साथ चलने वाले कर्मचारियों (रनिंग स्टाफ) के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो इसका क्या कारण है ?

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

(ख) ये कर्मचारी गाड़ियों के चालन से प्रत्यक्ष रूप में सम्बद्ध कर्तव्यों का पालन नहीं करते हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

कारखाना संस्था

†*५१३. श्री एन० बी० चौधरी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि कारखाना संस्था उद्योगों में जोखिमों और आस-पास की स्वास्थ्यकारी अवस्था के सम्बंध में वास्तविक सर्वेक्षणों का कार्य कर रही है;
- (ख) यदि हां, तो जिन उद्योगों का सर्वेक्षण किया जा चुका है उनके नाम क्या हैं; और
- (ग) इसका भावी कार्यक्रम क्या है ?

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

(ख) तथा (ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३४]

क्षय रोग

†*५१४. सरदार हुक्म सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

- (क) क्या क्षय निरोधी अन्तर्राष्ट्रीय संघ की एक पूर्वी प्रादेशिक समिति स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;
- (ख) यदि हां, तो क्या इस प्रदेश के सभी देशों ने इस में सम्मिलित होना स्वीकार कर लिया है; और
- (ग) जनवरी, १९५६ में त्रिवेंद्रम में जो भारतीय क्षय निरोधी सम्मेलन हुआ था क्या उसने कोई नये सुझाव दिये हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) भारत सरकार को ज्ञात हुआ है कि ऐसा एक प्रस्ताव है ।

(ख) भारत की क्षय संस्था ने इन दोनों देशों की राष्ट्रीय क्षय संस्थाओं के नाम इस सम्बन्ध में पत्र भेजे थे और इन में से अधिकांश देशों ने अपने उत्तरों में इस प्रकार की समिति की स्थापना किये जाने के पक्ष में अपने विचार प्रकट किये हैं ।

(ग) जी नहीं ।

अखिल भारतीय चिकित्सा संस्था

†*५१५. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

- (क) क्या नई दिल्ली के सफदरजंग क्षेत्र में अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था के सम्बंध में भूमि ठीक करने और कर्मचारियों के लिये मकान बनाने का कार्य पूरा कर लिया गया है;
- (ख) यदि हां, तो इस सम्बंध में कुल कितनी रकम अब तक खर्च की जा चुकी है; और
- (ग) क्या वहां पर विरूप शोधन शल्य में स्नातकोत्तर प्रशिक्षण आरम्भ कर दिया गया है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) अभी यह कार्य पूरा नहीं हुआ है परन्तु काम संतोषजनक ढंग से जारी है ।

(ख) ३१-१२-१९५५ तक २८.४३ लाख रुपये खर्च हो चुके थे ।

(ग) अप्रैल, १९५६ में प्रशिक्षण कार्य आरम्भ हो जायेगा ।

गोआ में भारतीय रेलवे कर्मचारी

†*५१६. श्री गिडवानी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गोआ में बहुत से रेलवे कर्मचारियों को, जिन्होंने भारत में दक्षिण रेलवे में सेवा करने की इच्छा प्रकट की थी, पुर्तगाली सरकार द्वारा बन्दी बना लिया गया है; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस सम्बंध में क्या कार्यवाही की गई है ।

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) यह सच है कि दक्षिण रेलवे के १४ कर्मचारियों को, जिन में गोआ और भारत दोनों के राष्ट्रजन थे, जिन्होंने पश्चिम भारत पुर्तगाली रेलवे (वैस्ट आफ इंडिया पौर्चुगीज रेलवे) में काम करने के लिये दक्षिण रेलवे के ठेके की ३१-१२-१९५५ म० प० को समाप्ति पर, दक्षिण रेलवे में और कहीं सेवा करने के सम्बंध में अपनी इच्छा प्रकट की थी, पुर्तगाली पुलिस द्वारा कुछ दिनों के लिये नजरबन्द कर लिया गया और फिर छोड़ दिया गया ।

(ख) दक्षिण रेलवे के प्रशासनीय पदाधिकारी और संयुक्त प्रतिनिधि (जो उस समय गोआ में थे) ने तुरन्त ही पुर्तगाली पदाधिकारियों को औपचारिक रूप में पत्र लिखा और साथ ही इसके पश्चात् २६ दिसम्बर, १९५५ को गोआ में महाराज्यपाल (गवर्नमेंट जनरल) से वैयक्तिक रूप में भेंट की । इस से अगले दिन तमाम भारतीय नागरिकों को, जिन्हें बन्दी बनाया गया था, छोड़ दिया गया ।

स्वचालित टेलीफोन सम्बन्धी योजना

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

- (क) कलकत्ता में स्वचालित टेलीफोन सम्बन्धी योजना की कितनी प्रगति हुई है; और
(ख) किन अन्य नगरों में इसे अपनाया जायेगा ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) १५ नये एक्सचेंजों में ५५,००० लाइनों की प्रस्तावित संस्थापना में से ७ एक्सचेंजों में कुल ३४,६०० लाइनें संस्थापित की जा चुकी हैं ।

(ख) निम्न परचल एक्सचेंजों को स्वचालित बनाने की स्वीकृति दी जा चुकी है :

- (१) लखनऊ, (२) पटना, (३) आगरा, (४) बनारस,
(५) जयपुर, (६) कोयम्बटूर, (७) कोजीकोडे,
(८) मदुरई, (९) त्रिची और (१०) जालंधर ।

पीलिया

†*५१९. { श्री एस० सी० सामन्त :
श्री शिवमूर्ति स्वामी :
ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाडक :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) दिल्ली में व्यापक पीलिया रोग से बचाव के लिये टीके लगाने के लिये सरकार को अमेरिका से 'गैमा ग्लोबुलीन' की कितनी मात्रा उपहार रूप में प्राप्त हुई थी ;

(ख) यह औषध किस सीमा तक सफल हुई है;

(ग) इस औषध का क्या किसी और प्रयोजन के लिये भी उपयोग हो सकता है; और

(घ) क्या इस से पहले भी यह औषध भारतीय बाजारों में प्राप्य थी ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) पांच लाख सी० सी० ।

(ख) इस सम्बंध में इस समय कुछ कहना सम्भव नहीं है ।

(ग) खसरा और मेरुधसरकोप (पोलियो माइलिटिस) रोगों से बचाव के लिये भी इसका उपयोग हो सकता है ।

(घ) जी, नहीं ।

†मूल अंग्रेजी में

गन्ने के मूल्य

*५१६. { श्री विभूति मिश्र :
श्री अस्थाना :

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

(क) क्या यह सच है कि चालू वर्ष में बिहार के विभिन्न क्षेत्रों में गन्ने का मूल्य घटा दिया गया है; और

(ख) यदि हां तो कितना घटाया गया है और किन-किन क्षेत्रों में घटाया गया है ?

†कृषिमंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) तथा (ख). जी नहीं। लेकिन हसनपुर फैक्टरी ने जो गन्ना सुपौल क्षेत्र से खरीदा तथा रियाम फैक्टरी ने जो गन्ना गायघाट क्षेत्र से खरीदा उसके परिवहन पर अधिक खर्च के एवज इन फैक्ट्रियों को क्रमशः ०-४-० आने प्रति मन तथा ०-८-० आने प्रति मन का रिबेट दिया गया है। ये दोनों क्षेत्र इन फैक्ट्रियों के इलाकों से बाहर हैं। ये रिबेट गन्ने उगाने वालों की मांग पर दिये गये और इसलिये कि इस गन्ने के फायदेमन्द उपयोग का और उपाय नहीं था।

फ्रांसीसी इस्पात मिशन

†*५२०. श्री पुन्नूस : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी १९५६ में भारत में एक फ्रांसीसी इस्पात मिशन आया था;

(ख) यदि हां, तो इस मिशन में कौन व्यक्ति थे; और

(ग) उनके भारत आने का उद्देश्य क्या था।

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). हाल में निम्न चार महानुभाव फ्रांस से भारत आये थे :

श्री पामे	—फ्रांसीसी रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधि
इंजीनियर	
श्री पियरे	—फ्रांसीसी ढलाई घरों के प्रतिनिधि
श्री रोयर	—सिडेलोर-मिशेविले में।
इंजीनियर	
श्री वोलेशेल	—दाक्य एक्स्पोरेशन, पैरिस के।

इन्होंने फ्रांस में इस्पात के उत्पादन, रेलवे लाइन के संधारण और सुदूर नियन्त्रण द्वारा रेल गाड़ियों को चलाने के सम्बन्ध में व्याख्यान दिये थे। यह सरकार द्वारा भेजा गया नियमित इस्पात मिशन नहीं था।

भारतीय चिकित्सक संस्था

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

(क) स्वास्थ्य सहायकों (हैल्थ एसिस्टेंट्स) को स्वतंत्र रूप से नीरोगकारी चिकित्सा को आंशिक रूप में सौंपने के लिये सरकार की अवेक्षित कार्यवाही के सम्बन्ध में भारतीय चिकित्सक संस्था की केन्द्रीय परिषद् ने हाल में जो संकल्प पारित किया है क्या उसे उन्होंने देखा है ;

(ख) यदि हां, तो इस संकल्प के सम्बन्ध में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ; और

(ग) इस बात को देखते हुए कि बहु सेत अर्ह चिकित्सक या तो बेरोजगार हैं या उन्हें कम काम मिल रहा है। क्या सरकार अपने निर्णय पर पुनः विचार कर रही है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) जी, हां ।

(ख) तथा (ग). सरकार का ऐसा कोई विचार नहीं है कि स्वास्थ्य सहायकों को अर्ह चिकित्सकों से नीरोगकारी कार्यवाहियों को स्वतंत्र रूप से संभालने का अधिकार दिया जाये ।

चाय के लिये माल डिब्बों की व्यवस्था

†*५२२. श्री के० पी० त्रिपाठी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ऐसी शिकायतें आई हैं कि उत्तर पूर्व रेलवे रंगिया-तेजपुर सेक्शन में चाय बागानों के मालिकों को चौबीस घण्टों से कम समय के नोटिस पर माल डिब्बे दिये जाने से कठिनाई उत्पन्न होती है, क्योंकि उत्पादन शुल्क कर्मचारियों को ही चाय के बक्सों की जांच पूरी करने के लिये चौबीस घण्टों की पूर्व सूचना देने की आवश्यकता होती है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस स्थिति को सुधारने के लिये कुछ कार्यवाहियां विचाराधीन हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) तथा (ख). एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३५]

बहिर्विभागी डाक कर्मचारी

†*५२३. श्री नम्बियार : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वित्त आयोग की सिफारिशों को जो प्रतिवेदन की कंडिका ५८ में दी गई है, डाक तथा तार विभाग के बहिर्विभागीय कर्मचारियों के वेतन निर्धारित करने के लिये क्यों स्वीकार नहीं किया गया है ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : वित्त आयोग ने विभागातिरिक्त कर्मचारियों के लिये कोई निश्चित भत्ता-क्रम निर्धारित नहीं किया है । जब १९४८-४९ में विभागातिरिक्त कर्मचारियों के भत्तों का पुनरीक्षण किया गया था, तब वित्त आयोग द्वारा की गई सामान्य सिफारिशों को ध्यान में रखा गया था ।

अपंग खनिकों को काम पर लगाना

†*५२४. चौ० रघवीर सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताना की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने अपंग कोयला खनिकों को काम पर लगाने के लिये कोई व्यवस्था की है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे अपंग व्यक्तियों की संख्या कितनी है, जिन्हें नौकरी देनी होगी ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) जी, हां । अपंग व्यक्तियों की सूची रखी जायगी, और उनको काम देने का उत्तरदायित्व त्रिदलीय समिति पर होगा । मालिकों का संघ इस बात से सहमत है कि जब खानों में इन व्यक्तियों के योग्य नौकरियां खाली हों, तो उन्हें समिति को उन रिक्त स्थानों की सूचना देनी चाहिये ।

(ख) केन्द्रीय हस्पताल, धनबाद के आंकड़ों के अनुसार उनकी संख्या २१५ है ।

भविष्य निधि योजना

†*५२५. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चीनी उद्योग को भविष्य निधि योजना में सम्मिलित करने के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : जिन चीनी की फैक्ट्रियों या शोधक कारखानों में ५० या अधिक लोग काम करते हैं, उनका सर्वेक्षण किया गया है । सर्वेक्षण प्रतिवेदन को राज्य सरकारों, और

मालिकों तथा कर्मचारियों के अखिल भारतीय संघटनों को टिप्पणी के लिये परिचालित किया गया है। जो टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं, उनकी इस समय जांच की जा रही है।

शिवाराव समिति

*५२६. { श्री एम० एल० द्विवेदी :
श्री केशव अयंगर :

क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत सरकार ने शिवाराव समिति की इस सिफारिश पर कि भारत सरकार की सब जहोंग के लिये भर्ती काम दिलाऊ दफ्तरों द्वारा की जायें, क्या निश्चय किया है ;

(ख) इस सिफारिश पर कि स्थानीय और अर्ध स्थानीय संस्थाओं के कर्मचारियों की भर्ती भी उसी तरह की जाये, क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) यदि इन स्थानीय संस्थाओं के लिये भर्ती भी उसी तरह की जायेगी तो क्या काम दिलाऊ दफ्तरों की शाखायें बढ़ाई जायेंगी; और यदि हां तो उनके सम्बन्ध में प्रस्तावित रूप रेखा क्या है ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) भारत सरकार ने शिवाराव समिति की इस सिफारिश को असूलीतौर पर मान लिया है, कि सब सरकारी जगहों के लिये, जहां लोक सेवा आयोग या प्रतियोगी परीक्षाओं द्वारा नियुक्ति नहीं की जाती, काम दिलाऊ दफ्तरों द्वारा भर्ती की जाय।

(ख) काम दिलाऊ दफ्तरों का प्रशासन जब राज्य सरकारों को सौंपा जायेगा, इस सिफारिश के बारे में विचार होगा।

(ग) सरकारी और स्थानीय संस्थाओं की नौकरियों की भर्ती काम दिलाऊ दफ्तरों द्वारा अनिवार्य, बनाने, व दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्य कामों के लिये अधिक काम दिलाऊ दफ्तर खोलने की आवश्यकता पड़ेगी। हर जिले में एक काम दिलाऊ दफ्तर खोलने की कोशिश की जायेगी। दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत १२५ नये काम दिलाऊ दफ्तर खोले जाने की व्यवस्था की गई है।

भारतीय रेलवे कर्मचारियों का राष्ट्रीय फंडेशन (नैशनल फंडेशन आफ इंडियन रेलवेमैन)

†*५२७. श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जुलाई १९५५ के पश्चात् भारतीय रेलवे कर्मचारियों के राष्ट्रीय फंडेशन के प्रतिनिधियों की रेलवे बोर्ड के साथ कोई बैठक हुई है;

(ख) अवशेष व्यथाओं का निवारण करने के लिये, जैसा कि संयुक्त श्रम व्यवस्था (ज्वाइंट लेबर मैशिनरी) के अधीन तय किया गया था, लगातार त्रैमासिक बैठकें न करने का क्या कारण है; और

(ग) इस विषय में रेलवे बोर्ड क्या कदम उठाने का विचार रखता है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जुलाई १९५५ के पश्चात् कोई औपचारिक बैठक नहीं हुई है।

(ख) तथा (ग). फंडेशन और रेलवे बोर्ड की पारस्परिक सुविधाओं के अनुसार बैठकें की जाती हैं। अगली बैठक का प्रबन्ध अप्रैल १९५६ में किया गया है।

वन

†*५२८ { श्री एम० एस० गुरपादस्वामी :
श्री गार्डलिंगन गौड़ :

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

(क) क्या यह सच है कि कुछ राज्य सरकारों का अपने-अपने राज्यों में गैर-सरकारी वनों का राष्ट्रीयकरण करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो उनके क्या नाम हैं; और

(ग) इस प्रस्ताव के बारे में केन्द्रीय सरकार के क्या विचार हैं ?

† कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) तथा (ख). जहां तक भारत सरकार को विदित है, केवल मद्रास सरकार का अपने राज्य के दो जिलों में गैर-सरकारी वनों के अधिग्रहण के लिये विधान बनाने का १९५५ में विचार था। उसके पश्चात यह विचार स्थगित कर दिया गया था।

(ग) गैर-सरकारी वनों के बारे में केन्द्रीय सरकार की नीति खाद्य तथा कृषि मंत्रालय संकल्प सं० १३-१-५२-एफ, दिनांक, १२ मई, १९५२, की कंडिका १८ में दी गई है, जिसमें राष्ट्रीय वन नीति का उल्लेख किया गया है। संकल्प की प्रतियां लोक-सभा के पुस्तकालय में हैं।

चतुर्सूत्री कार्यक्रम

†*५२६. चौ० रघुवीर सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बतानेकी कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एक सह मुख्य खान निरीक्षक को चतुर्सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत प्रशिक्षण के लिये विदेश भेजा गया था; और

(ख) यदि हां, तो उसके प्रशिक्षण पर कितना व्यय किया गया था ?

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

(ख) भारत सरकार द्वारा ७,१८८ रुपये १३ आने खर्च किये गये हैं। कनाडा में उसके जाने पर भी अनुमानतः १,१०० रुपये खर्च हुए हैं।

पटना में नाव सेवा

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

क्या रेलवे मंत्री २१ दिसम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ११०३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे ने बिहार सरकार को पटना घाट पर नाव सेवा के बारे में किस प्रकार की प्रस्थापनायें भेजी हैं;

(ख) क्या बिहार सरकार से कोई उत्तर प्राप्त हुआ है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस मामले में आगे क्या कार्रवाई की गई है ?

† रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) पूर्वोत्तर रेलवे की ये प्रस्थापनायें थीं कि यदि नावों का संचालन उसको सौंपा जाय, जैसा कि बिहार सरकार ने सुझाव दिया है, तो राज्य सरकार को नावों के संचालन से होने वाली हानि की पूर्ति करनी चाहिये, जिसका अनुमान १.५ लाख रुपये प्रति वर्ष है।

(ख) केवल एक अन्तरिम उत्तर प्राप्त हुआ है जिसमें कहा गया है कि मामला विचाराधीन है।

(ग) अब आगे का काम राज्य सरकार का है, और यह बात उस पर निर्भर है कि वह या तो रेलवे द्वारा रखे गये प्रस्ताव की स्वीकृति की सूचना दें अथवा कोई दूसरी व्यवस्था करे, जो वह करने का निर्णय करे।

गाड़ियों का लेट चलना

† २५४. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में कितने बार पालेजघाट जाने वाली गाड़ियां लेट चलीं;

† मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या सभी अवसरों पर मेहरघाट और डीघाघाट को गाड़ियों के लेट चलने के बारे में सूचना दी गई थी और क्या घाट स्टेशनों ने तदनुसार जहाजों के लेट पहुंचने की सूचना दे दी थी; और

(ग) यदि नहीं, तो इसका क्या कारण था ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १,५८० बार ।

(ख) तथा (ग). जी, नहीं । पालेजघाट और डीघाघाट या महेन्द्राघाट के बीच टेलीफोन का सम्बन्ध न होने के कारण सूचना नहीं दी जा सकती थी । टेलीफोन सम्बन्ध स्थापित करने का प्रश्न विचाराधीन है ।

उपाहार गृह

†२५५. श्री आर० के० गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के दिल्ली-भटिण्डा, रेवाड़ी-बीकानेर और दिल्ली-अम्बाला लाइनों के बीच स्टेशनों पर कोई निरामिष उपाहार गृह नहीं हैं ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस दिशा में क्या कार्यवाई करने का विचार किया है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां । रेवाड़ी और बीकानेर के बीच केवल रत्नगढ़ में संयुक्त निरामिष और सामिष उपाहार गृह हैं ।

(ख) इन सेक्शनों पर कोई नवीन उपाहार गृह खोलने का विचार नहीं है, क्योंकि इस समय ये जो निम्न व्यवस्थाएँ हैं इनके द्वारा ही यात्रियों की पर्याप्त आवश्यकताएँ पूरी हो जाती हैं :

सेक्शन

वर्तमान भोजन व्यवस्थाएँ

दिल्ली-भटिण्डा

दिल्ली और भटिण्डा में निरामिष और सामिष उपाहार गृह ।
दिल्ली और भटिण्डा के बीच ३६९ अप और ३७० डाउन गाड़ियों में भोजन-यान लगा हुआ होता है ।

दिल्ली, दिल्ली किशन गंज, शकूर बस्ती, बहादुरगढ़, सांपला, रोहतक, जींद, नरवाना, जाखल और भटिण्डा में चाय के स्टालों और खोमचों का प्रबन्ध है ।

दिल्ली-अम्बाला

दिल्ली और अम्बाला छावनी में निरामिष और सामिष उपाहार गृह हैं ।

दिल्ली और अम्बाला छावनी के बीच ३ अप और ४ डाउन गाड़ियों में भोजन-यानों की व्यवस्था है ।

दिल्ली, सब्जी मण्डी, सोनीपत, पानीपत, करनाल, कुरुक्षेत्र, और अम्बाला में चाय के स्टालों और खोमचों का प्रबन्ध है ।

रेवाड़ी-बीकानेर

रेवाड़ी और रत्नगढ़ में निरामिष और सामिष उपाहार गृह हैं ।

रत्नगढ़ और बीकानेर के बीच ४०१ अप और ४०२ डाउन गाड़ी पर भोजन-डिब्बे (डाइनिंग कार) और १

बी० बी० आर०, और २ बी० बी० आर० पर भोजन-यान का प्रबन्ध है । रेवाड़ी, लोहारू, सादूलपुर, चुरू, रत्नगढ़ और बीकानेर में चाय के स्टालों और खोमचों का प्रबन्ध है ।

बड़ौदा के लिये विमान सेवा

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

(क) बड़ौदा के रास्ते से विमान सेवा कब आरंभ होगी; और

(ख) इस काम के लिये किस प्रकार के विमान प्रयोग में लाये जायेंगे ?

†मूल अंग्रेजी में :

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) इंग्लिश एयरलाइंस कारपोरेशन बम्बई-बड़ौदा-अहमदाबाद पूरक सेवा संचालित करने की योजना पर विचार कर रहा है। तथापि इस समय यह बताना संभव नहीं है कि यह सेवा वास्तव में कब आरंभ होगी।

(ख) इस सेवा के लिये 'हेरन' विमानों का प्रयोग करने का विचार है।

दोहरी रेलवे लाइनों बिछाना

†२५७. श्री भागवत झा आजाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में कुछ रेल मार्गों पर दोहरी लाइन बिछाने की किसी योजना की रेलवे बोर्ड ने स्वीकृति दी है; और

(ख) यदि हां, तो उन लाइनों के नाम क्या हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). दोहरी लाइन बिछाने के काम की सूची अलग-अलग राज्य के हिसाब से नहीं रखी जाती। लेकिन नीचे दिये गये सेक्शनों पर कुल मिलाकर १७० मील दोहरी लाइन बिछाने का काम हो रहा है या सम्बन्धित क्षेत्र में जल्द ही शुरू कर दिया जायेगा :—

- (१) मनोहरपुर-रूरकेला,
- (२) सिनी-गोमहारिया,
- (३) अनारा-गढ़ ध्रुवेश्वर और जयचण्डी पहाड़-बर्नपुर,
- (४) गढ़ ध्रुवेश्वर-जयचण्डी पहाड़,
- (५) बड़ाजमदा-राजखरसावां,
- (६) सिनी-कंदरा और
- (७) अमलो-बरकाकाना।

चीनी की मिलें

२५८. { श्री भागवत झा आजाद :
श्री विश्वनाथ रेड्डी :

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

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कितनी चीनी की मिलें स्थापित की जायेंगी; और

(ख) उनसे चीनी के उत्पादन में कितनी वृद्धि होने की संभावना है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में चीनी के ३५ कारखाने स्थापित करने की व्यवस्था की गई है। तथा ३५ नये कारखाने, जिन के लिये प्रथम पंचवर्षीय योजना की अवधि में लाइसेंस दिये गये थे, उन के बनाने का काम भी द्वितीय पंचवर्षीय योजना की अवधि में पूरा हो जायेगा।

(ख) प्रतिवर्ष करीब ६.६ लाख टन चीनी जिस में ३.६ लाख टन प्रथम पंचवर्षीय योजना की अवधि में दिये गये लाइसेंस वाले कारखानों की तथा ३.३ लाख टन द्वितीय पंचवर्षीय योजना की अवधि में जिन कारखानों को लाइसेंस दिया जायेगा, उन की शामिल हैं।

संयुक्त राज्य अमेरिका और ब्रिटन में भारतीय विद्यार्थी

†२५६. श्री इब्राहीम : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि इस समय संयुक्त राज्य अमेरिका और इंग्लिस्तान में शल्य चिकित्सा (सर्जरी) और दूसरे चिकित्सा विज्ञानों में उच्च तथा विशिष्टीकृत प्रशिक्षण प्राप्त करने वाले भारतीय मेडिकल विद्यार्थियों की पृथक-पृथक संख्या क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : इस समय अधिछात्रवृत्तियों और भारत सरकार की छात्रवृत्तियों पर भेजे गये तथा शल्य-चिकित्सा (सर्जरी) और दूसरे चिकित्सा विज्ञानों की शिक्षा। प्रशिक्षण प्राप्त करने वाले भारतीय विद्यार्थियों की संख्या इंग्लिस्तान और संयुक्त राज्य अमेरिका में इस प्रकार है :

	इंग्लिस्तान	संयुक्त राज्य अमेरिका
शल्य-चिकित्सा (सर्जरी)	६	१
दूसरे चिकित्सा-विज्ञान	११	८

मानसिक रोगों के अस्पताल

†२६०. श्री इब्राहीम : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

- (क) मानसिक रोगों का अस्पताल किन-किन नगरों में है; और
(ख) उनमें से कितने अस्पताल स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात खोले गये हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) जिन नगरों में मानसिक रोगों के अस्पताल हैं उनके नाम नीचे दिये जाते हैं :—

राज्य	नगर
आन्ध्र	१. वाल्टेयर
आसाम	२. तेजपुर
विहार	३. कांके, रांची (दो अस्पताल)
बम्बई	४. येरवदा (पूना)
	५. थाना
	६. बड़ौदा
	७. धाश्वाड़
	८. रत्नगिरि
	९. अहमदाबाद
मध्य प्रदेश	१०. नागपुर
मद्रास	११. मद्रास
	१२. कोजीकोडे
पंजाब	१३. अमृतसर
उत्तर प्रदेश	१४. आगरा
	१५. बरेली
	१६. बनारस
पश्चिमी बंगाल	१७. कलकत्ता
	१८. डमडम
	१९. मनकुण्ड (हुगली जिला)
	२०. भोवनीपुर

हैदराबाद	२१. हैदराबाद
मध्य भारत	२२. ग्वालियर
	२३. इन्दौर
मंसूर	२४. बंगलौर
राजस्थान	२५. जयपुर
	२६. जोधपुर
	२७. उदयपुर
सौराष्ट्र	२८. भावनगर
त्रावनकोर-कोचीन	२९. त्रिवंद्रम
	३०. त्रिचुर
जम्मू तथा काश्मीर	३१. श्रीनगर

(ख) अमृतसर में एक ।

रेलवे सुविधायें

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

(क) नवम्बर तथा दिसम्बर, १९५५ में देश के विभिन्न भागों से नई दिल्ली में भारतीय उद्योग प्रदर्शनी को देखने के लिये आने वाले यात्रियों को क्या-क्या विशेष सुविधायें दी गयी थीं; और

(ख) इन सुविधाओं के देने में कितनी राशि खर्च की गयी थी ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) नई दिल्ली में औद्योगिक प्रदर्शनी को देखने के लिये आने वाले यात्रियों को दी गयी विशेष सुविधायें ये हैं :

(१) वर्तमान गाड़ियों के साथ अतिरिक्त डिब्बे लगाने तथा शिक्षा संस्थाओं के लिये विशेष गाड़ियां चलाना;

(२) दिल्ली से वापसी यात्रा के लिये विद्यार्थियों के दलों के लिये डिब्बों का सुरक्षण करना;

(३) २६-१०-५५ से यातायात के लिये हार्डिंग-त्रिज स्टेशन का खोलना;

(४) दिल्ली अथवा नई दिल्ली आने वाले तथा वहां से वापिस जाने वाले तृतीय श्रेणी में यात्रा कर रहे ३० अथवा उससे अधिक औद्योगिक कर्मचारियों की टोलियों को १५ दिनों के लिये सामान्य किराये की तीन-चौथाई दर के हिसाब से रियायती वापसी टिकट जारी करना ।

(ख) जहां तक भाग (क) के उत्तर के मद (३) का सम्बन्ध है, उस पर लगभग ५,००० रुपया खर्च हुआ था, परन्तु मद (४) पर इस प्रकार का कोई खर्च नहीं हुआ था । जहां तक अन्य दो मदों का सम्बन्ध है, उन पर किये गये खर्चों का ठीक-ठीक मूल्यांकन करना संभव नहीं है ।

स्वास्थ्य शिक्षा

†२६२. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) स्वास्थ्य सेवा के महा निदेशालय ने १९५५ में सिनेमा के प्रदर्शनों, इश्तहारों के वितरण आदि के द्वारा स्वास्थ्य शिक्षा के क्षेत्र में मुख्यतः कौन-कौन सा कार्य किया है; और

(ख) स्वास्थ्य शिक्षा की सामग्री कितनी भाषाओं में प्रकाशित की गयी थी ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) स्वास्थ्य सेवा के महा निदेशालय द्वारा १९५५ में निम्नलिखित कार्य किये गये :

†मूल अंग्रेजी में

सिनेमा प्रदर्शन : स्वास्थ्य सम्बन्धी १२३ फिल्मों विभिन्न संस्थाओं को उधार के रूप में दी गयी थीं ।

इस्तहारों का वितरण : विज्ञापन-पत्रों की लगभग २३,००० प्रतियां राज्य स्वास्थ्य निदेशालयों तथा अन्य संस्थाओं को दी गयीं ।

पुस्तिकायें : पुस्तिकाओं की ४,८०० प्रतियां विभिन्न संस्थाओं को दी गयी ।

प्रदर्शनियां : भारतीय उद्योग प्रदर्शनी में एक स्वास्थ्य-स्टाल लगाया गया । उसके अतिरिक्त कलकत्ता, अलीगढ़, मद्रास तथा त्रिवेन्द्रम में हुई प्रदर्शनियों में प्रदर्शित करने के लिये सामग्री भेजी गयी ।

(ख) दो (हिन्दी तथा अंग्रेजी) भाषाओं में इस्तहारों (पोस्टरों) में शीर्षक हिन्दी तथा अंग्रेजी में थे तथा उनमें से प्रत्येक के नीचे थोड़ा सा स्थान खाली छोड़ दिया गया था ताकि वहां पर स्थानीय भाषाओं में भी शीर्षक लिखे जा सकें ।

बेतार के लाइसेंस

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

(क) १९५५ में बेतार योजना तथा समन्वय संस्था द्वारा कुल कितने बेतार पारेषक लाइसेंस दिये गये थे; और

(ख) उपरोक्त काल में उसके कारण कुल कितना शुल्क एकत्रित हुआ है ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) २,७३८ बेतार पारेषक लाइसेंस ।

(ख) लाइसेंस शुल्क	४०,६७० रुपये
स्वामिस्व	१५,०२० रुपये

तार घर

२६४. श्री भक्त दर्शन : क्या संचार मंत्री २० दिसम्बर, १९५४ को दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या १३७० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ५ हजार या उससे अधिक जन संख्या वाले दो हजार नगरों में तार घर स्थापित करने की योजना के अधीन अभी तक कितने तार घर खोले गये हैं ; और

(ख) शेष स्थानों में तार घर खोलने के लिये क्या विशेष कार्यवाही की गई है ? और इसमें अधिक से अधिक कितना समय लगने की सम्भावना है ?

संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) पिछली प्राप्त हुई सूचनाओं के अनुसार, ५,००० से अधिक जन संख्या वाले स्थानों की संख्या लगभग २,८५० है ; इनमें से इस समय १,३०० स्थानों में तार-सुविधायें उपलब्ध हैं ।

(ख) ऐसे स्थानों में २२४ नये तार-घरों के लिये मंजूरी दी जा चुकी है । द्वितीय आयोजना के अन्तर्गत ऐसे स्थानों में कुल ४०० तार-घरों के खोले जाने की संभावना है ।

माल डिब्बों की कमी

†२६५. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे में १९५५-५६ की ऋतु में सिधवालिया तथा हरखुवा के चीनी के कारखानों के विभिन्न आउट स्टेशनों पर डिब्बे नियमित रूप से नहीं दिये जा रहे हैं ;

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

(ग) क्या सरकार ने उपरोक्त कठिनाइयों को दूर करने के लिये कोई कार्यवाही की है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां, इन कारखानों में डिब्बों का संभरण किसी-किसी दिन अनियमित होता रहा है ।

(ख) इस सैक्शन पर जिस प्रकार के इंजनों का प्रयोग किया जा सकता है, उनकी सीमित उपलब्धि के कारण, एक दिन में एक से अधिक मालगाड़ियां चलाना संभव न था । कभी-कभी इस सैक्शन के लिये अन्य रेलों से माल से भरे हुए डिब्बों के अधिक संख्या में आ जाने के कारण मालगाड़ी गन्ना यातायात के लिये सभी डिब्बों को न ले जा सकी ।

(ग) हर दूसरे दिन एक दूसरी गाड़ी भी चलाने के लिये एक अतिरिक्त इंजन की स्वीकृति दे दी गयी है । आशा है कि इससे आवश्यकतायें अच्छी प्रकार से पूर्ण हो जायेंगी ।

नौवहन

†२६६. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रथम पंचवर्षीय योजना काल में भारतीय नौवहन समवायों द्वारा जहाज बनाने वाले विदेशी कारखानों को नये जहाज संभरित करने के लिये जो आर्डर दिये गये थे, क्या उन्हें पूरा किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो किस सीमा तक ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). प्रथम पंचवर्षीय योजना काल में भारतीय नौवहन समवायों ने विदेशी समवायों को लगभग १,१०,००० कुल पंजीबद्ध टन भार के १७ जहाजों के निर्माण के लिये आर्डर दिये थे । उसमें से लगभग ३३,५०० कुल पंजीबद्ध टन भार के ५ जहाज पहले ही दिये जा चुके हैं । ६६,५०० कुल पंजीबद्ध टन भार के ११ जहाजों के १९५७ के मध्य से पूर्व आ जाने की संभावना है तथा शेष ७,००० कुल पंजीबद्ध टन भार का एक जहाज जुलाई, १९५८ में मिलेगा ।

कुनीन

†२६७. { डा० रामा राव :
श्री मोहन राव :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) १ जनवरी, १९५६ को केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों के पास कुनीन की कुल कितनी मात्रा थी तथा उसका अनुमानित मूल्य कितना था ;

(ख) केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों के पास सिनकोना की छाल कितनी मात्रा में थी तथा उससे लगभग कितनी कुनीन बनाई जा सकती है ;

(ग) वर्तमान बागान को समाप्त करने के सम्बन्ध में क्या कार्यक्रम बनाया गया है ;

(घ) इन बागान तथा निर्माण-केन्द्रों पर प्रति वर्ष कितना खर्च किया जाता है ;

(ङ) क्या सरकार ने संश्लेषित मलेरिया निरोधी औषधियों के निर्माण की कोई योजना बनाई है ; और

(च) इसके एक मध्यम आकार के कारखाने पर अनुमानित कितना खर्च आता है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) १ जनवरी, १९५६ को केन्द्रीय सरकार तथा मद्रास और पश्चिमी बंगाल की राज्य सरकारों के पास कुनीन का कुल स्टॉक २,५४,२१७ पाँड था जिसका मूल्य १,११,४६,४०६ रुपये था ।

(ख) १ जनवरी, १९५६ को केन्द्रीय सरकार तथा मद्रास और पश्चिमी बंगाल की राज्य सरकारों के पास सिनकोना की छाल का कुल स्टॉक ५९,६२,९४० पौंड था तथा उससे लगभग २,०९,८८८ पौंड कुनीन निकाली जा सकती है।

(ग) पश्चिमी बंगाल में केन्द्रीय सरकार के कुनीन बागान पहले ही बन्द किये जा चुके हैं। यह निर्णय किया गया है कि मद्रास में केन्द्रीय सरकार के बागान भी वहां पर उत्पन्न फसल में भारत सरकार के अंश के काटे जाने के बाद यथा संभव शीघ्र ही बन्द कर दिया जायेगा। जहां तक मद्रास तथा पश्चिमी बंगाल की सरकारों के बागान का सम्बन्ध है, बागान को बन्द करने के प्रश्न का निर्णय करना उनका अपना काम है। ऐसा ज्ञात हुआ है कि पश्चिमी बंगाल की सरकार ने सिनकोना को उगाने का कार्य नये क्षेत्रों में समाप्त कर दिया है, और इस समय जितने एकड़ भूमि पर सिनकोना का उत्पादन हो रहा है, उसे आगामी पांच वर्षों में २५ प्रतिशत घटा देने की प्रस्थापना है।

(घ) १९५४-५५ में बागान तथा निर्माण केन्द्रों पर कुल ४३,१६,९६१ रुपयों का खर्च हुआ है।

(ङ) इस समय स्वयं सरकार द्वारा संश्लेषित औषधियां तैयार किये जाने की कोई योजना नहीं है, परन्तु द्वितीय पंचवर्षीय योजना में उत्पादन का लक्ष्य ५०,००० किलोग्राम निर्धारित किया गया है।

(च) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

रेलवे की भूमि का पट्टा

†२६८. श्री एस० सी० सामन्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे में इचपुरम् रेलवे स्टेशन के आस-पास की भूमि को सुमादी नमक फैक्टरी के नमक निर्माताओं को बाहर भेजे जाने वाले नमक का स्टॉक रखने के लिये पट्टे पर दे दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो कब;

(ग) क्या वहां पर नमक निर्माताओं ने नमक के स्टॉक को वर्षा से रक्षा करने के लिये कोई अस्थायी ढांचा सा बनाया है; और

(घ) क्या स्टेशन पर बना हुआ वर्तमान गोदाम बाहर भेजे जाने वाले नमक का स्टॉक रखने के लिये उपयुक्त है ?

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

(ख) १०-८-५२ से।

(ग) जी नहीं।

(घ) नमक के बाहर जाने वाले लदान को एकत्रित करने के लिये गोदाम में पर्याप्त स्थान नहीं है।

सर्कस में काम करने वाले

†२६९. श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या श्रम मंत्री २५ नवम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २११ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को राज्य सरकारों से इस प्रस्थापना के बारे में कोई उत्तर प्राप्त हुआ है कि प्रतिकर के लिये सर्कस में काम करने वालों को भी कर्मकार प्रतिकर अधिनियम के अधीन सम्मिलित किया जाये; और

(ख) यदि हां, तो अधिकांशतः उनका काम क्या है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) अभा तक १६ राज्य सरकारों से उत्तर प्राप्त हुए हैं।

(ख) अधिकांशतः उनकी राय कर्मकार प्रतिकर अधिनियम, १९२३ के उपबन्धों को सर्वस कर्मचारियों पर भी लागू करने के पक्ष में है।

दोहरी रेलवे लाइन बिछाना

†२७०. श्री डी० सी० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे में किन-किन स्टेशनों के मध्य दोहरी रेलवे लाइनें बिछायी जाने वाली हैं; और

(ख) यह कार्य लगभग किस तिथि को प्रारम्भ होगा;

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) उत्तर रेलवे में निम्न लिखित दोहरी लाइनें बिछाने की प्रस्थापना है :

(१) दिल्ली-रेवाड़ी (आंशिक) ३० मील

(२) इलाहाबाद-कानपुर (आंशिक) ६० मील

(३) कानपुर-उन्नाव ११ मील

(४) मुरादाबाद-खलनपुर (आंशिक) ५० मील

(ख) उपरोक्त मद (१) से (३) तक में दिखाये गये कार्यों को १९५६-५७ में प्रारम्भ करने की आशा है तथा मद (४) में दिखाया गया कार्य अभी तक विचाराधीन है।

बिना टिकट यात्रा

†२७१. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे के दो गार्ड गन्ने की खाली विशेष गाड़ियों में अप्राधिकृत यात्रियों को ले जाते हुए पकड़े गये थे; और

(ख) उन अपराधियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी है ?

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

(ख) उन दोनों गाड़ों को निलम्बित कर दिया गया है तथा उनके विरुद्ध अनुशासनीय कार्यवाही प्रारम्भ कर दी गयी है।

रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण

†२७२. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण में अभी तक नियुक्त किये गये सदस्यों की अर्हतायें क्या-क्या हैं;

(ख) रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण ने एक मामले के निपटाने में औसतन कितना समय लिया है; और

(ग) रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण द्वारा किये गये एक निर्णय पर रेलवे का औसतन कितना खर्च आया है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३६]

(ख) २३७ दिन

(ग) लगभग ३५०० रुपये।

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे भाड़ा-दर न्यायाधिकरण

†२७३. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे दर न्यायाधिकरण द्वारा अपनी नियुक्ति से अब तक कितने मामले निर्णीत किए जा चुके हैं और इनमें से कितने मामलों में परामर्शकों की राय

(१) स्वीकार की गयी,

(२) अस्वीकार की गयी,

(३) आंशिक रूप से स्वीकार की गयी; और

(ख) क्या कुछ मामले समूचे-न्यायाधीकरण द्वारा निर्णीत किये जाते हैं तथा अन्य केवल एक न्यायाधीश द्वारा अथवा न्यायाधीकरण के एक विभाग द्वारा, और यदि हां, तो इस प्रकार के वर्गीकरण का आधार क्या है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) रेलवे दर न्यायाधीकरण द्वारा अब तक ३३ मामले निर्णीत किये जा चुके हैं ।

असेसरों को इनमें से केवल २० मामलों में बुलाया गया तथा परामर्शकों की राय ११, ४ और ५ मामलों में क्रमशः स्वीकार, अस्वीकार और आंशिक रूप से स्वीकार की गयी ।

(ख) जी, हां ।

इसका आधार भारतीय रेलवे अधिनियम, १८६० की धारा ४३ (२) और धारा ४३ (३) में उपबन्धित है जिनके संगत उद्धरण नीचे दिये जाते हैं ।

४३. न्यायाधीकरण मामलों का निर्णय असेसर की सहायता से करेगा :-

* * *

(२) जहां न्यायाधीकरण के सभापति की राय में किसी मामले में सिद्धांत का प्रश्न निहित है, तो उस मामले का निर्णय सभापति तथा अन्य दोनों सदस्यों सहित समूचे न्यायाधीकरण द्वारा किया जायगा ।

* * *

(३) अन्य समस्त मामलों का निर्णय न्यायाधीकरण के एक सदस्य द्वारा किया जा सकता है ।

* * *

परन्तु सभापति, अपने विवेक अनुसार, यह निर्देश दे सकता है कि ऐसे किसी मामले का निर्णय समूचे न्यायाधीकरण द्वारा किया जाय;

परन्तु यह और भी कि जब किसी मामले पर कोई एक सदस्य विचार कर रहा हो और वह यह समझे कि इसमें सिद्धांत का प्रश्न सन्निहित है, तो वह उस मामले को सभापति को निर्दिष्ट कर देगा जो यह निर्देश देगा कि उपधारा (२) में उपबन्धित प्रकारानुसार यह समूचे न्यायाधीकरण द्वारा निर्णीत किया जायगा ।

शिक्षा उपसमिति

२७४. { श्री के० सी० सोधिया :
श्री अमर सिंह डामर :

क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोयला खानों के श्रमिकों के बच्चों को शिक्षा सम्बन्धी सुविधायें देने के लिये क्या कोई विशेष शिक्षा उपसमिति नियुक्त की गयी थी;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां तो कब, और उक्त उपसमिति के कितने सदस्य थे और उनके नाम क्या थे; और
(ग) क्या इस समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी है। यदि हां, तो उसमें दी गई विस्तार योजना की स्थूल रूप रेखा क्या है ?

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

(ख) यह उप-समिति अगस्त, १९५२ में बनाई गई थी और इसमें निम्नलिखित व्यक्ति थे :

१. कोयला खान कल्याण कमिश्नर ।
२. श्रीमती गीता नर सिंह, कोयला खान श्रम कल्याण फंड सलाहकार समिति की स्त्री-प्रतिनिधि ।
३. श्री राम सरन उपाध्याय, बेसिक शिक्षा अफसर, बिहार ।
४. बिहार के जन शिक्षा संचालक (पब्लिक इंस्ट्रक्शन डायरेक्टर) या उनके प्रतिनिधि ।
५. पश्चिमी बंगाल के जन शिक्षा संचालक या उनके प्रतिनिधि ।
६. श्री पी० सी० बोस, कोयला खान श्रम कल्याण फंड सलाहकार समिति के कोयला खानिक प्रतिनिधि ।
७. श्री एन० बी० लाल सिंहा, कोयला खान श्रम कल्याण फंड सलाहकार समिति के खान मालिक प्रतिनिधि ।
८. मनभूम जिला बोर्ड के सभापति ।

निम्नलिखित व्यक्ति भी आमंत्रित किये गये थे :

१. खान स्वास्थ्य बोर्ड, झरिया के सभापति ।
२. खान स्वास्थ्य बोर्ड, आसनसोल के सभापति ।
३. खान स्वास्थ्य बोर्ड, हजारी बाग के सभापति ।

(ग) जी हां; समिति ने जिस योजना की सिफारिश की है, उसकी रूप रेखा नीचे दी जाती है :

शिक्षा देने से सम्बन्धित समस्या किसी एक ही संस्था द्वारा ठीक तरह हल नहीं होगी। इसको हल करने का केवल एक ही तरीका है कि सभी साधनों को इकट्ठा कर शुरू में १० स्कूल झरिया कोयला क्षेत्र में और १० स्कूल रानीगंज कोयला क्षेत्र में खोले जायें और तब हर साल, जहां तक संभव हो सके ज्यादा-से-ज्यादा स्कूल खोले जायें। कोयला खान मालिकों को आवश्यक जगह का, सम्बन्धित राज्य सरकारों को आवश्यक कर्मचारियों का एवं कोयला खान श्रम कल्याण फंड को आवश्यक सामान का प्रबन्ध करना चाहिये।

कोयला खान कल्याण निधि

२७५. { श्री के० सी० सोधिया :
श्री अमर सिंह डामर :

क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोयला खान श्रमिक कल्याण निधि के व्यय से विभिन्न प्रकार के कितने स्कूल आरम्भ किये गये हैं और कितने स्कूलों को निधि से सहायक अनुदान मिलता है; और

(ख) श्रमिक वर्ग के कितने प्रतिशत बच्चे अभी शिक्षा पा रहे हैं और वर्तमान स्कूलों में अधिक से अधिक कितने प्रतिशत बच्चों को प्रवेश दिया जा सकता है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) १—बालिग खनिकों को शिक्षा और मनोरंजन की सुविधायें देने के लिये ४४ बालिग शिक्षा-केंद्र :

२—कामिनों को ज्यादा अच्छा रहन-सहन, दस्तकारी, आदि सिखान के लिये एवं बच्चों को दूसरे दर्जे तक शिक्षा देने के लिये ४६ स्त्री-एवं-बच्चा कल्याण केंद्र ।

१० स्कूलों को मासिक आर्थिक सहायता दी जा रही है ।

(ख) कामगारों के लगभग ३९ प्रतिशत बच्चे शिक्षा पा रहे हैं । इस सम्बन्ध में यह मालूम नहीं है कि वर्तमान स्कूलों में अधिक-से-अधिक कितने प्रतिशत बच्चों को प्रवेश दिया जा सकता है ।

राष्ट्रीय चावल आयोग

†२७६. श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि राष्ट्रीय चावल आयोग के क्या कार्य हैं ?

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : राष्ट्रीय चावल आयोग को निम्नलिखित कार्य सौंपे गये हैं :

- (१) कलकत्ते में नवम्बर, १९५६ में होने वाले अन्तर्राष्ट्रीय चावल आयोग के पांचवें अधिवेशन के लिये योजना बनाना तथा प्रबन्ध करना ।
- (२) बैठक की गवेषणा, विस्तार तथा प्राविधिक समस्याओं से सम्बन्धित आंकड़े संकलित करना ।
- (३) बैठक के लिये सामग्री संकलित करना तथा पत्र प्रकाशित करना ।
- (४) अन्तर्राष्ट्रीय चावल आयोग के अधिवेशन के समय चावल प्रदर्शनी के लिये प्रबन्ध करना ।
- (५) ऐसे अन्य कार्य सम्पन्न करना जो उस प्रयोजन से सम्बद्ध हों जिसके लिये आयोग का निर्माण हुआ है ।

माल डिब्बों का निर्माण

†२७७. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत के कुछ रेल के माल डिब्बों के निर्माताओं ने हाल ही में भारतीय रेलों के सन् १९५६-५७ के चल-स्कंध कार्यक्रम की पूर्ति की दिशा में २०,००० माल डिब्बे देने का प्रस्ताव किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त प्रस्ताव सरकार द्वारा स्वीकृत कर लिया गया है ?

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

(ख) जी, हां ।

नई दिल्ली स्टेशन

†२७८. श्री जी० एल० चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर गोदाम छोटा होने के कारण पार्सलें गोदाम के बाहर पड़ी हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार इस सम्बन्ध में क्या कर रही है ?

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

(ख) स्टेशन की नई इमारत अब शीघ्र पूरी होने वाली है और विद्यमान स्टेशन के कुछ कार्यालय वहां ले जाने पर पार्सलों के रखने का और स्थान निकल आयेगा ।

नागपुर-छिदवाड़ा लाइन

२७९. श्री चाड़क : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर गया है कि नागपुर-छिदवाड़ा क्षेत्र में रहने वाले किसान व्यापारी और आम जनता के प्रतिनिधि बहुत समय से यह मांग कर रहे हैं कि नागपुर और छिदवाड़ा के बीच की छोटी लाइन सैक्शन को हटा दिया जाये और परासिया को छिदवाड़ा होकर नागपुर से बड़ी लाइन द्वारा जोड़ दिया जाय; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस विषय पर विचार करेगी ?

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

(ख) यह विषय छोटी लाइनों को बड़ी/मीटर लाइनों में बदलने के आम सवाल से सम्बन्ध रखता है, जिसकी जांच की जा रही है । उसके साथ इस पर भी विचार किया जायेगा ।

भूतपूर्व रियास्तों की रेलों का विलय

†२८०. { श्री रामचन्द्र रेड्डी :
श्री वीरस्वामी :

क्या रेलवे मंत्री २१ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५१७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भूतपूर्व मैसूर स्टेट रेलवे, बीकानेर रेलवे तथा जोधपुर रेलवे में प्रत्येक में, विलीनीकरण के समय, ऐसे कितने स्थान थे जो कि सरकारी रेलों के "एडमिन्स्ट्रेटिव ग्रेड" के समकक्ष बनाये गये;

(ख) १ अप्रैल, १९५१ के बाद भूतपूर्व मैसूर स्टेट रेलवे के कितने पदाधिकारियों को "एडमिन्स्ट्रेटिव ग्रेड" में पदोन्नत किया गया तथा भूतपूर्व बीकानेर और जोधपुर रेलवे के कितने पदाधिकारियों को १ अप्रैल, १९५२ के बाद "एडमिन्स्ट्रेटिव ग्रेड" में पदोन्नत किया गया;

(ग) भूतपूर्व मैसूर स्टेट रेलवे, बीकानेर रेलवे तथा जोधपुर रेलवे के कितने-कितने पदाधिकारियों को, जो डिस्ट्रिक्ट ग्रेड में कार्य कर रहे थे उन सरकारी रेलवे पदाधिकारियों से वरिष्ठ बना दिया गया जिन्होंने १ जनवरी, १९५६ को प्रथम श्रेणी की सर्विस में १० वर्ष पूरे कर लिये थे ;

(घ) क्या "पुनरीक्षण समिति" की सिफारिशों पर निर्णय करने में विलम्ब होने के कारण रेलों में पदोन्नयन भूतपूर्व रियासती पदाधिकारियों को दी गयी "प्रयोगात्मक" वरिष्ठता के अनुसार किया गया था जो उनके लिये "पुनरीक्षण समिति" की सिफारिशों की अपेक्षा अधिक लाभदायक था; और

(ङ) इस मामले में अन्तिम निर्णय होने की कब तक आशा है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) भूतपूर्व मैसूर स्टेट रेलवे, बीकानेर रेलवे तथा जोधपुर रेलवे में प्रत्येक में एक-एक ।

(ख) क्रमशः सात, एक और पांच ।

(ग) क्रमशः दस, दो और दस ।

(घ) निर्णय में विलम्ब होने के कारण पदोन्नयनों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है क्योंकि अन्तिम वरिष्ठता सूची वही है जो प्रयोगात्मक रूप से बनायी गयी थी ।

(ङ) रेलवे मंत्री के बजट भाषण के पैरा ४३ में अन्तिम निर्णय घोषित कर दिये गये हैं ।

यात्री सुविधा समिति

†२८१. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलों में यात्रा करने वाले लोगों को सुविधायें प्रदान करने के सम्बन्ध में जो समिति नियुक्त की गयी थी, क्या उसने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है ;

(ख) यदि हां, तो इसने किस प्रकार की सिफारिशों की हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसका प्रतिवेदन कब तक प्राप्त होने की आशा है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). रेलों में यात्रा करने वाले लोगों को सुविधायें प्रदान करने के प्रश्न पर विचार करने तथा अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिये कोई समिति नियुक्त नहीं की गयी है ।

किन्तु प्रत्येक रेलवे पर जोनल रेलवे प्रयोक्ता परामर्श समिति की एक यात्री सुविधा उप-समिति बनाई गयी है । रेल यात्रियों की सुविधा के सम्बन्ध में प्राप्त सुझावों पर गौर करके यह महा प्रबन्धक (जनरल मैनेजर) को, यात्री सुविधाओं के लिये निर्धारित राशि को दृष्टि में रखते हुए इस सम्बन्ध में सुझाव देती है कि अंतिम कार्यक्रम में क्या-क्या चीजें सम्मिलित की जायें तथा उनका वरीयता-क्रम क्या हो ।

छोटे बन्दरगाह

†२८२. श्री तुलसी दास : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पच्छिमी घाट पर प्रथम पंचवर्षीय योजना में विकसित किये गये छोटे बंदरगाहों के क्या नाम हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३७]

नल कूप

†२८३. { ठाकुर युगल किशोर सिंह :
श्री अस्थाना :
बाबू राम नारायण सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) दिसम्बर, १९५५ में दरभंगा और बैरंगनिया रेलवे स्टेशनों के बीच कितने नल-कूप बेकार पड़े थे;

(ख) कितने समय से वे बेमरम्मत पड़े हुए हैं; और

(ग) क्या उनकी मरम्मत के लिये आदेश दे दिया गया है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) बाजपट्टी स्टेशन के दो नल-कूपों में से एक ।

(ख) दिसम्बर, १९५५ से फरवरी, १९५६ तक लगभग दो मास तक ।

(ग) जी हां, नल-कूप की मरम्मत हो चुकी है ।

कोन्टाई के लिए रेलवे लाइन

†२८४. श्री एस० सी० सामन्त : क्या रेलवे मंत्री २८ अप्रैल, १९५५ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या १११७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि मछड़ादा स्टेशन दक्षिण-पूर्व रेलवे से तामलुक और कोन्टाई होकर डिघा तक नई रेलवे लाइन बनाने का जो प्रस्ताव था क्या वह स्वीकृत कर लिया गया है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : अभी कोई निर्णय नहीं किया गया है ।

डाक व तार कर्मचारियों के लिए क्वार्टर

†२८५. श्री नम्बियार : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि डाक व तार विभाग के विभिन्न पार्श्वों के कर्मचारियों को क्वार्टर देने के मामले में सरकार किस नीति का अनुसरण करती है ?

†मूल अंग्रेजी में

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : जिन नगरों में डाक व तार कर्मचारियों के क्वार्टर हैं वहां के कर्मचारियों की संख्या का विभिन्न पार्श्वों से जो अनुपात आता है उसके आधार पर निर्धारित कोटे के अनुसार क्वार्टर दिये जाते हैं। विभिन्न पार्श्व ये हैं : सर्किल आफिस, पोस्टल, आर० एम० एस०, टेलीग्राफ व इंजीनियरिंग ; इनका और भी आगे तबादला होने वाले तथा तबादला न होने वाली श्रेणियों में विभाजन किया गया है। विभिन्न पार्श्वों में कर्मचारियों की वरिष्ठता उन नगरों में उनके रहने की अवधि के अनुसार निश्चित की जाती है। जिन स्थानों पर क्वार्टरों की संख्या कम है, वरीयता उन कर्मचारियों को दी जाती है जो सर्विस की शर्त के अनुसार बिना किराये का क्वार्टर पाने के अधिकारी हैं अथवा जिनकी उपस्थिति आफिस के अहाते में आवश्यक है।

बाढ़ सम्बन्धी सहायता

†२८६. श्री नम्बियार : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या मद्रास में डाक व तार विभाग के बाढ़ पीड़ित कर्मचारियों के लिये कोई वित्तीय सहायता हाल ही में मंजूर की गयी है; और

(ख) यदि हां, तो यह सहायता किस प्रकार की है तथा किन लोगों को दी जायगी ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी, हां।

(ख) डाक व तार विभाग के गजिटेड तथा नांन-गजिटेड दोनों प्रकार के कर्मचारियों को, जिन पर मद्रास में आये भारी अंधड़ तथा वर्षा का प्रभाव पड़ा है, तीन मास के वेतन के बराबर रुपया अथवा ५०० रुपये, जो भी कम हो, व्याज-रहित पेशगी के रूप में दिया गया है।

डाक व तार कर्मचारियों की विभागीय परीक्षाएं

†२८७. श्री वीरस्वामी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि मद्रास सर्किल में हाल में श्रेणी ४ के कर्मचारियों को श्रेणी ३ में पदोन्नत करने के लिये एक विभागीय परीक्षा हुई थी;

(ख) यदि हां, तो कितने उम्मीदवार परीक्षा में बैठे;

(ग) उनमें से कितने उम्मीदवार अनुसूचित जातियों के थे; और

(घ) पदोन्नयनी के लिये कितने उम्मीदवार चुने गये और उनमें से अनुसूचित जातियों के कितने थे ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) गत नवम्बर में मद्रास में इस प्रकार की कोई परीक्षा नहीं ली गई थी। माननीय सदस्य का आशय कदाचित ४-१२-५५ को श्रेणी ४ तथा अन्य निम्न श्रेणियों के कर्मचारियों के क्लर्कों तथा समान श्रेणियों में पदोन्नति के लिये ली गयी परीक्षा से है।

(ख) ४ दिसम्बर, १९५५ को ली गयी परीक्षा में १९७४ उम्मीदवार बैठे थे।

(ग) २३६

(घ) कुल—२१६

अनुसूचित जातियां—३२

रेलवे सप्ताह

†२८८. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार अगले अप्रैल में रेलवे सप्ताह मनाने की योजना बना रही है; और

(ख) यदि हां, तो उसमें कौन-कौन सी विशेष बातें होंगी ?

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). इस सम्बन्ध में अभी विचार किया जा रहा है।

बाल्य नौकरी (रेलवे) नियम

†२८६. चौ० रघुवीर सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि बाल्य नौकरी (रेलवे) नियम, १९४० को पुनः पुनरीक्षित किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस दिशा में अब तक क्या कदम उठाए गये हैं ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) और (ख). बाल्य नौकरी (रेलवे) नियम, १९४० पहले ही बाल्य नौकरी (रेलवे) नियम, १९५५ के रूप में पुनरीक्षित किये जा चुके हैं।

कोयला क्षेत्रों में बचाव केंद्र

†२९०. चौ० रघुवीर सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परसिया और सिगरानी कोयला क्षेत्रों में बचाव केंद्रों की स्थापना के लिये कोई निश्चय किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उनमें से प्रत्येक पर अनुमानित व्यय क्या होगा ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) जी नहीं। मामला अभी विचाराधीन है।

(ख) प्रत्येक बचाव केंद्र पर मोटे तौर पर अनुमानित व्यय निम्न प्रकार होगा :

पूजी व्यय.....१,९६,००० रुपये।

आवर्तक व्यय.....६७,००० रुपये।

दिल्ली परिवहन सेवा

†२९१. सरदार इकबाल सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली परिवहन प्राधिकार ने अभी तक बसों के खरीदने में कुल कितनी राशि खर्च की ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : दिल्ली सड़क परिवहन प्राधिकार ने अभी तक कुल १७८.०८ लाख रुपये व्यय किया है।

जन्म और मृत्यु के आंकड़े

†२९२. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या पंजाब में जन्म की संख्या और मध्य प्रदेश में मृत्यु की संख्या भारत के अन्य राज्यों की अपेक्षा अधिक है; और

(ख) जन्म और मृत्यु की संख्या को कम करने या उस पर नियंत्रण करने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) विभिन्न राज्यों के मृत्यु दर और जन्म दर में जो अन्तर है उसके लिये कोई भी ठीक कारण नहीं बताया जा सकता। किसी भी भौगोलिक क्षेत्र के जन्म दर और मृत्यु दर के लिये वहां की स्वच्छता, अवस्थाय, लोक स्वास्थ्य सुविधाओं के स्तर, स्वास्थ्य-चेतना की शिक्षा की मात्रा, उपलब्ध संसाधन और आर्थिक अवस्थायें काफी हद तक उत्तरदायी होती हैं आंकड़े और अन्तर इकट्ठे करने की प्रणाली का भी जन्म और मृत्यु दर पर प्रभाव पड़ सकता है क्योंकि कभी-कभी जानकारी को वास्तविकता से कम और कभी वास्तविकता से अधिक बढ़ा चढ़ा कर दिया

जाता है। पंजाब में जन्म-दर सब से अधिक दर्ज है। इसका कारण यह भी हो सकता है कि उस राज्य में जन्मों की संख्या को ठीक-ठीक दर्ज किया गया हो।

(ख) भारत सरकार ने जन्म-दर को कम करने के लिये परिवार नियोजन कार्यक्रम चालू किया है और उसके लिये प्रोत्साहन दिया है और मृत्यु-दर को कम करने के लिये वह राज्य सरकारों के लिये अधिक और अच्छी स्वास्थ्य सेवाओं की व्यवस्था करके जिसमें वातावरण सम्बन्धी स्वच्छता, पोषण, बड़े पैमाने पर निवारक उपाय तथा मलेरिया, फाइलेरिया, कुष्ठ, क्षयरोग आदि के लिये विशेष नियंत्रण कार्यक्रम सम्मिलित है, महत्वपूर्ण सहायता कर रही है।

बेकारी

२९३. श्री एच० आर० नथानी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शहरी इलाके में राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण के डायरेक्टर ने जो प्रारम्भिक सर्वेक्षण किया था उसके अनुसार शहरों में बेकार व्यक्तियों की संख्या कितनी है; और

(ख) देहाती क्षेत्रों में लगभग कितने बेकार व्यक्ति हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) कलकत्ता, बम्बई, मद्रास और दिल्ली, चार बड़े-बड़े शहरों को छोड़ कर अन्य २३ नगरों का, जिनकी आबादी ५०,००० से अधिक थी, राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण निदेशालय द्वारा सितम्बर १९५३ में सर्वेक्षण हुआ था। इन शहरों की जन संख्या का २६ प्रतिशत भाग बेकार व्यक्ति थे। बेकार व्यक्तियों की गिनती करते समय उन व्यक्तियों को गिना गया था जो पूछताछ की तारीख से एक महीने पहले तक बेकार रहे थे, परन्तु नौकरी की तलाश करते रह रहे थे और यदि कहीं काम मिल गया होता तो उसे करने के लिये तैयार भी थे।

(ख) जहां तक देहाती इलाकों का सम्बन्ध है राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण निदेशालय द्वारा (मई से अक्टूबर १९५५ के बीच) ९ बार १,६०० गांवों का सर्वेक्षण किया था। इस सर्वेक्षण में प्राप्त सामग्री की जांच पड़ताल की जा रही है।

नई दिल्ली मार्केट

†२९४. श्री राधा रमण : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या सरकार ने वर्तमान खान मार्केट के निकट एक मार्केट बनाने की योजना का अनुमोदन कर दिया है जैसा कि नई दिल्ली म्युनिसिपल कमेटी ने प्रस्ताव किया था;

(ख) इस मार्केट के बनवाने में कितना व्यय होगा;

(ग) क्या यह मार्केट केवल शरणार्थियों को आवण्टित किया जायेगा; और

(घ) कब तक इस मार्केट के तैयार हो जाने की आशा है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) नई दिल्ली म्युनिसिपल कमेटी ने वर्तमान खान मार्केट के निकट एक मार्केट के निर्माण की स्वीकृति दे दी है जिसमें नीचे ५० दुकानें होंगी और दूसरी मंजिल पर रहने के २५ क्वार्टर होंगे। सरकार के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है।

(ख) भूमि की लागत को मिला कर कुल अनुमानित निर्माण लागत ४.६२ लाख रुपये है।

(ग) इन दुकानों को उन विस्थापित व्यापारियों को आवण्टित किया जायेगा जिनके पास इस समय हुमायू रोड पर म्युनिसिपल बोर्ड के अस्थायी स्टाल हैं। दूसरी मंजिल के मकान नई दिल्ली म्युनिसिपल कमेटी के कर्मचारियों को आवण्टित किये जायेंगे।

(घ) अप्रैल १९५६ के अन्त तक।

†मल अंग्रेजी में

काम दिलाऊ दफ्तर

† २९५. सरदार इकबाल सिंह : क्या श्रम मंत्री २१ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १११३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना में देश में काम दिलाऊ दफ्तरों की संख्या बढ़ाने के प्रस्ताव का अन्तिम निश्चय हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या निश्चय हुआ है ?

† श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) अभी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

वैमानिक टुकड़ी

† २९६. सरदार इकबाल सिंह : क्या खाद्य और कृषि मंत्री २१ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ८६३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वैमानिक टुकड़ी स्थापित कर दी गई है; और

(ख) यदि हां, तो क्या उसने कार्य करना शुरू कर दिया है ?

† कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) और (ख). विमान उपलब्ध होते ही वैमानिक टुकड़ी स्थापित कर दी जायगी । दो विमान कोलम्बो-योजना के अन्तर्गत लिये जा रहे हैं और तीसरा विमान सम्भरण तथा उत्सर्जन महानिदेशक द्वारा खरीदा जा रहा है ।

विन्ध्य प्रदेश में डाक घर

२९७. श्री आर० एस० तिवारी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रथम पंचवर्षीय योजना के अधीन विन्ध्य प्रदेश में अब तक कितने डाक घर लगाये गये हैं ?

संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) :

वर्ष	मुख्य डाक-घर	विभागीय संयुक्त उप डाक-घर	विभागीय असंयुक्त उप डाक-घर	अतिरिक्त विभागीय संयुक्त उप डाक-घर	संयुक्त अतिरिक्त विभागीय शाखा डाक- घर	असंयुक्त अतिरिक्त विभागीय शाखा डाक-घर	योग
१९५१-५२	—	१	—	—	—	२०	२१
१९५२-५३	—	१	—	—	—	१२	१३
१९५३-५४	१	१	३	—	१	८०	८६
१९५४-५५	१	५	१	६	—	५७	७०
१९५५-५६	१	—	—	२	२	७८	८३
(१ फरवरी, १९५६ तक)							
कुल योग :	३	८	४	८	३	२४७	२७३

† मूल अंग्रेजी में

काम दिलाऊ दफ्तर

†२९८. श्री सुबोध हासदा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में, पश्चिमी बंगाल के खडगपुर जिला काम दिलाऊ दफ्तर में पंजीकृत आदिम जाति के अभ्यर्थियों की कुल संख्या कितनी थी, और

(ख) उनमें से कितने अभ्यर्थियों को नौकरियां दिलाई गईं और किन वर्गों में ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) २९८ ।

(ख) २९ । उन्हें केन्द्रीय सरकार संस्थापनों में जगहें दी गयीं । वर्गों के सम्बन्ध में जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

आयुर्वेद में गवेषणा

†२९९. डा० जे० एन० पारिख : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि जामनगर की केन्द्रीय गवेषणा संस्था तथा अन्य आयुर्वेदिक संस्थाओं में औषधि की भारतीय प्रणाली के विकास तथा गवेषणा के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कितनी राशि आवंटित की गयी है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : इस प्रयोजन के लिये भारत सरकार ने ५९ लाख रुपये का उपबन्ध किया है ।

दैनिक संक्षेपिका

[मंगलवार, ६ मार्च, १९५६]

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के मौखिक उत्तर	... ४२८-५०
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
४७४	केन्द्रीय तारघर, कलकत्ता	४२८
४७६	काजीपेट-नेलोर रेलवे लाइन	४२९-३०
४७७	ओखा में पुर्जे जोड़कर मालगाड़ी के डिब्बे बनाने का कारखाना ...	४३०
४७८	रेल दुर्घटना	४३०-३१
४७९	भावनगर-तारापुर लाइन	४३२
४८०	नौवहन	४३२-३३
४८१	गोआ में भारतीय रेल के इंजन, डिब्बे, आदि	४३३-३४
४८३	शहीद नगर तक रेलवे लाइन	४३४-३५
४८५	पशुओं के प्रति निर्दयता की रोक-थाम सम्बन्धी जांच समिति ...	४३५
४८८	आहार पुष्टि	४३५-३७
४८९	पूर्वोत्तर रेलवे पर माल का यातायात	४३७-३८
४९०	रेडियो फोटो तथा फोटो-तार सेवार्थें ...	४३८
४९२	रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण ...	४३८-३९
४९३	कोयला खान कल्याण निधि ...	४३९-४१
४९४	राजपथ ...	४४१
४९६	रेलवे न्यायाधिकरण	४४२-४३
४९८	ऋतु-विज्ञान विभाग के कर्मचारी ...	४४३-४४
४९९	ऐतिहासिक स्थान	४४४-४५
५०२	पुरी रेलवे स्टेशन	४४६-४७
५०५	संयुक्त राज्य अमरीका के इंजीनियरों द्वारा भारतीय रेलों का अध्ययन	४४७-४८
५०७	रेलवे में हिन्दी ...	४४८-४९
५०८	लोकुर समिति ...	४४९-५०
	प्रश्नों के लिखित उत्तर	... ४५०-७८
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
४७३	सहकारी संघ	४५०
४७५	दिल्ली में अतिरिक्त चिकित्सा कालेज	४५०
४८२	टिकट एग्जामिनर्स	४५०-५१
४८४	कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, १९५२	४५१
४८६	रेल के फाटक	४५१
४८७	अजन्ता में बग्गीचा	४५१
४९१	रेलवे के सुरक्षा तथा प्रतिपालन कर्मचारी	४५२

प्रश्नों के लिखित उत्तर---(क्रमशः)

तारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
४६५	दशमिक प्रणाली	४५२
४६७	बरकाकाना (पूर्व रेलवे) में रेलवे बस्ती ...	४५२
५००	गौतमी पर पुल	४५२-५३
५०१	पूर्वी पाकिस्तान में भारतीय माल पर रेलवे भाड़ा ...	४५३
५०३	देहात-ऋण सर्वेक्षण समिति	४५३
५०४	काम दिलाऊ दफ्तर	४५३
५०६	बी० सी० जी०	४५३
५०६	शिवाराव समिति	४५३-५४
५१०	जगदीश प्रसाद, जे० सी० सेन (जे० जे०) समिति का प्रतिवेदन	४५४
५११	ग्रैंड ट्रंक एक्सप्रेस	४५४
५१२	टी० टी० ई० (ट्रैवलिंग टिकट एग्जामिनर्स)	४५४
५१३	कारखाना संस्था ...	४५५
५१४	क्षय रोग ...	४५५
५१५	अखिल भारतीय चिकित्सा संस्था	४५५
५१६	गोआ में भारतीय रेलवे कर्मचारी ...	४५५-५६
५१७	स्वचालित टेलीफोन सम्बन्धी योजना ...	४५६
५१८	पीलिया	४५६
५१९	गन्ने के मूल्य	४५७
५२०	फ्रांसीसी इस्पात मिशन ...	४५७
५२१	भारतीय चिकित्सक संस्था	४५७-५८
५२२	चाय के लिये माल-डिब्बों की व्यवस्था ...	४५८
५२३	बहिर्विभागीय डाक कर्मचारी	४५८
५२४	अपंग खनिकों को काम पर लगाना	४५८
५२५	भविष्य निधि योजना	४५८-५९
५२६	शिवराव समिति	४५९
५२७	भारतीय रेलवे कर्मचारियों का राष्ट्रीय फ़ेडरेशन (नैशनल फ़ेडरेशन ऑफ़ इंडियन रेलवेमैन)	४५९
५२८	वन ...	४५९-६०
५२९	चतुर्सूत्री कार्यक्रम	४६०
५३०	पटना में नाव सेवा	४६०

अतारांकित

प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
२५४	गाड़ियों का लेट चलना	४६०-६१
२५५	उपाहार गृह ...	४६१
२५६	बड़ौदा के लिये विमान सेवा	४६१-६२
२५७	दोहरी रेलवे लाइनें बिछाना ...	४६२
२५८	चीनी की मिलें	४६२
२५९	संयुक्त राज्य अमेरिका और ब्रिटेन में भारतीय विद्यार्थी	४६३
२६०	मानसिक रोगों के अस्पताल	४६३-६४
२६१	रेलवे सुविधायें	४६४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
२६२	स्वास्थ्य शिक्षा ...	... ४६४-६५
२६३	बेतार के लाइसेंस ...	... ४६५
२६४	तारघर ...	... ४६५
२६५	माल-डिब्बों की कमी ...	... ४६५-६६
२६६	नौवहन ...	... ४६६
२६७	कुनीन ...	... ४६६-६७
२६८	रेलवे की भूमि का पट्टा ...	... ४६७
२६९	सर्कस में काम करने वाले ...	... ४६७-६८
२७०	दोहरी रेलवे लाइन बिछाना ...	... ४६८
२७१	बिना टिकट यात्रा ...	... ४६८
२७२	रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण ...	... ४६८
२७३	रेलवे भाड़ा-दर अधिकरण ...	... ४६९
२७४	शिक्षा उपसमिति ...	... ४६९-७०
२७५	कोयला खान कल्याण निधि ...	... ४७०-७१
२७६	राष्ट्रीय चावल आयोग ...	... ४७१
२७७	माल-डिब्बों का निर्माण ...	... ४७१
२७८	नई दिल्ली स्टेशन ...	... ४७१
२७९	नागपुर-छिंदवाड़ा लाइन ...	... ४७२
२८०	भूतपूर्व रिबासतों की रेलों का विलय ...	... ४७२
२८१	यात्री सुविधा समिति ...	... ४७२-७३
२८२	छोटे बन्दरगाह ...	... ४७३
२८३	नलकूप ...	... ४७३
२८४	कोन्टार्ड के लिये रेलवे लाइन ...	... ४७३
२८५	डाक व तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टर ...	... ४७३-७४
२८६	बाढ़ सम्बन्धी सहायता ...	... ४७४
२८७	डाक व तार कर्मचारियों की विभागीय परीक्षाएँ ...	... ४७४
२८८	रेलवे सप्ताह ...	... ४७४-७५
२८९	बाल्य नौकरी (रेलवे) नियम ...	... ४७५
२९०	कोयला क्षेत्रों में बचाव केंद्र ...	... ४७५
२९१	दिल्ली परिवहन सेवा ...	... ४७५
२९२	जन्म और मृत्यु के आंकड़े ...	... ४७५-७६
२९३	बेकारी ...	... ४७६
२९४	नई दिल्ली मार्केट ...	... ४७६
२९५	काम दिलाऊ दफ्तर ...	... ४७७
२९६	वैमानिक टुकड़ी ...	... ४७७
२९७	विन्ध्य प्रदेश में डाक घर ...	... ४७७
२९८	काम दिलाऊ दफ्तर ...	... ४७८
२९९	आयुर्वेद में गवेषणा ...	... ४७८

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

खण्ड २, १९५६

(५ मार्च से २३ मार्च, १९५६)



सत्यमेव जयते

1st Lok Sabha

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

मंगलवार, ६ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

११-३० म० पू०

आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाने के बारे में प्रक्रिया का प्रश्न

†डा० लंका सुन्दरम् (विशाखपटनम्) : मैं आप का ध्यान एक अत्यन्त ही महत्वपूर्ण मामले की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। उसका सम्बन्ध वित्त मंत्री द्वारा कल दूसरी सभा में दिये गये वक्तव्य के साथ है। मैं उसे अत्यन्त महत्वपूर्ण समझता हूँ।

आप को स्मरण होगा कि गत शनिवार को जब मैंने श्री गोपालन ने आय-व्ययक प्रस्थापनाओं के समय से पूर्व ज्ञात हो जाने के सम्बन्ध में दो स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किये थे, तब प्रधान मंत्री ने कई वक्तव्य दिये थे। उनके तीन मुख्य तर्क थे— एक तो यह कि वह इस प्रश्न की जाँच करायेंगे, दूसरे यह कि इस प्रकार आय-व्ययक प्रस्थापनाओं के समय से पूर्व प्रगट हो जाने से कुछ अन्तर नहीं पड़ा है क्योंकि इससे लाभ उठा लेना आसान नहीं है, और तीसरे यह प्रस्थापनायें उस समय प्रगट हुई थीं जब कि उन पर केवल विचार किया जा रहा था और उनको फाइल पर नहीं लाया गया था। लोक-सभा के नेता ने लोक-सभा को यह सूचना दी थी और आपने इस बात से सहमति प्रकट की थी कि जाँच चलती रहे और यह मामला पुनः लोक-सभा के सामने लाया जाये।

कल अर्थात् ५ मार्च को वित्त मंत्री ने दूसरी सभा में यह वक्तव्य दिया है। मैं यह उद्धरण दूसरी सभा के सरकारी रिकार्ड में से पढ़ कर सुना रहा हूँ :

“यह निस्संदेह सच है कि आय-व्ययक प्रस्थापनायें समय से पूर्व प्रगट हो गई थी और हमको २६ फ़रवरी को इसका प्रमाण मिल गया था....”

मैं 'प्रमाण' शब्द पर जोर देना चाहता हूँ।

७२३

[डा० लंका सुन्दरम्]

“..... अर्थात् राजस्व और असैनिक व्यय मंत्री को, जो २६ फरवरी को बम्बई में थे, बम्बई के मुख्य मंत्री ने एक कागज दिया था जिस पर मेरे आय-व्ययक भाषण के शुरू के कुछ अंश, अर्थात् पहले प्रूफ के कुछ अंश टाइप किये हुये थे। यह उन्होंने मुझे अगले दिन अर्थात् पहली तारीख को दिया।”

मैं आपका ध्यान जिस बात की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ वह यह है कि जब वित्त मंत्री की स्वीकारोक्ति के अनुसार २६ तारीख को ही, जिसका अर्थ यह हुआ, कि आय-व्ययक प्रस्थापनाओं के प्रस्तुत किये जाने से पूर्व ही आय-व्ययक प्रस्थापनाओं के समय से पूर्व प्रगट हो जाने का प्रमाण प्राप्त हो गया था, तो उनको लोक-सभा को इस बात की सूचना देनी अनिवार्य थी।

अन्य सब बातों से भी अधिक, आपको यह स्मरण होगा कि जब भी कभी आय-व्ययक प्रस्थापनायें समय से पूर्व ज्ञात हो जाती हैं तो यह प्रत्यक्षतः कर भार से बचने का मामला होता है। जो भी हो, मैं यह स्पष्टीकरण पाने के लिये इस बात को आपके सम्मुख प्रस्तुत करने के लिये तैयार हूँ कि क्या राजस्व सम्बन्धी प्रस्थापनाओं के समय से पूर्व प्रगट हो जाने अथवा कर भार से बचने की बात की जानकारी होते हुए भी यह प्रस्थापनायें हमारे सम्मुख उपस्थित की गई थीं? मैं इस विषय को अभी नहीं ले रहा हूँ।

मैं दूसरे ही दृष्टिकोण से अपनी बात प्रस्तुत करूँगा। प्रधान मंत्री ३ तारीख को भी स्थगन प्रस्ताव पर कोई सूचना नहीं दे सके थे। परन्तु वित्त मंत्री ने दो दिन बाद, कल जो सूचना दी है, उसको तो आपने देख ही लिया है।

अध्यक्ष श्री मावलंकर के १८ फरवरी, १९५४ को दिये गये विनिर्णय के अनुसार, संविधान की पांचवी कण्डिका और विशेष रूप से अनुच्छेद १०६ के अन्तर्गत लोक-सभा के सदस्यों को इस प्रकार की सूचना पहले प्राप्त करने का अधिकार है। और इसीलिये मैं कहता हूँ कि यह लोक-सभा के अधिकारों और विशेषाधिकारों का वैधानिक अपमान है। इस लोक-सभा के विशेषाधिकारों के रक्षक के रूप में, यह आपके जाँच करने की बात है।

इस मामले को उठाने के लिये लोक-सभा में अनेक प्रक्रियायें हैं, परन्तु मैंने उनका सहारा नहीं लिया है। केवल आपका ध्यान आकृष्ट किया है, और इसका एकमात्र यही कारण है कि शनिवार को लोक-सभा इस बात से सहमत हो गई थी कि जाँच प्रतिवेदन प्राप्त किया जाये। मेरा आप से अनुरोध है कि आप इस प्रश्न को भी उस जाँच के साथ सम्मिलित कर दें और फिर लोक-सभा को उसका निबटारा करने का अवसर प्रदान करें क्योंकि मैंने जो प्रश्न उठाया है उसमें अत्यन्त महत्वपूर्ण वैधानिक, प्रक्रिया सम्बन्धी और वित्तीय समस्यायें सम्मिलित हैं।

‡उपाध्यक्ष महोदय : इस बात का सुझाव भी दिया गया है। जब तक कि स्वयं वित्त मंत्री इस समय कुछ कहना न चाहें.....

‡श्री एम० एल० द्विवेदी (जिला हमीरपुर) : जिस दिन यह समाचार प्रकाशित हुआ था उसी दिन मैंने इस विषय पर एक अल्प सूचना प्रश्न प्रस्तुत किया था। मेरे प्रश्न का उत्तर लोक-सभा में दिये जाने के बजाय राज्य-सभा में दिया गया है।

‡श्री बी० पी० नायर (चिरयिन्कील) : तो आप वहां क्यों नहीं जाते हैं ?

‡वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) : ऐसा प्रतीत होता है कि तथ्य विषयक एक बात के बारे में माननीय सदस्य को कुछ गलतफहमी है या मेरे कथन का उन्होंने सही निर्वचन नहीं किया है।

विगत मास की २६ तारीख को श्री एम० सी० शाह बम्बई में थे और अपरान्ह में किसी समय उन्हें यह जानकारी प्राप्त हुई थी। जिस समय आय-व्ययक यहां घोषित किया गया उस समय

‡मूल अंग्रेजी में

वह यहां नहीं थे। वह रात को किसी समय यहां लौटे और दूसरे दिन प्रातः ६ बजे मुझे पहली बार यह जानकारी दी कि उन्हें यह सूचना बम्बई के मुख्य मंत्री से प्राप्त हुई थी। इसलिये आय-व्ययक के प्रस्तुत किये जाने से पूर्व मेरे द्वारा किसी प्रकार का वक्तव्य दिये जाने का कोई प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता है। यह बात मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ।

दूसरी बात यह है कि प्रधान मंत्री ने जो कुछ कहा वह इस प्रश्न के उठाये जाने से कुछ ही देर पहले उनके और मेरे बीच हुए परामर्श पर आधारित था; अर्थात् यह सब कुछ लोक-सभा की बैठक प्रारम्भ होने से पहले हुआ था, क्योंकि यह घटना प्रातः ६ बजे से लेकर ११ बजे के बीच हुई; डा० लंका सुन्दरम् ने मुझे अत्यन्त सौजन्य के साथ यह सूचना दी कि वह इस बात को उठाने जा रहे थे। मुझे यह बात बहुत जंची। मेरे निवासस्थान पर उन्होंने मुझे टेलीफोन किया। वैसे मैं उस दिन ११ बजे म. पू. से पहले न आता, किन्तु मैंने उनसे कहा कि मैं आऊंगा और लोक-सभा में उपस्थित रहूंगा, और मैं ग्यारह बजने के कुछ मिनट पूर्व यहां आ गया था। मुझे प्रधान मंत्री से भी कुछ कहने का कोई अवसर नहीं मिला था। मैंने जो प्रतिवेदन भेजा था वह पहले दिन शाम को गृह मंत्री को भेज दिया गया था। वह एक लिखित प्रतिवेदन था।

†डा० लंका सुन्दरम् : किस दिन की शाम को ?

†श्री सी० डी० देशमुख : मेरा ख्याल है कि दो तारीख की शाम को।

वह प्रतिवेदन उन्हें भेज दिया गया था। जब प्रधान मंत्री आये तो मैंने उन्हें बतलाया कि डा० लंका सुन्दरम् द्वारा मुझे सूचना दी गई है कि वह इस बात को उठाने जा रहे हैं; और मैंने उनसे पूछा कि क्या उन्होंने समाचारपत्रों में कुछ देखा था। प्रधान मंत्री ने कहा कि उन्हें समाचारपत्र देखने का समय नहीं मिला था। मैंने कहा कि ऐसा प्रतीत होता है कि आय-व्ययक प्रस्थापनायें समय से पहले ज्ञात हो गई हैं, और हमें टाइप की गई एक प्रति दी गई है, जिसको मिलाने पर हमें ऐसा प्रतीत हुआ कि मेरे भाषण के पहले प्रूफ से वह बनाई गई है। और हमने आगे क्या कार्यवाही की जाये इस पर चर्चा की। उन्होंने कहा कि वह इस सम्बन्ध में एक वक्तव्य देंगे। इसलिये उन्होंने वक्तव्य दिया। गृह-मंत्री को जो प्रतिवेदन भेजा गया था उसे उन्होंने देखा नहीं था, और, जहां तक मैं जानता हूँ, वह गृह-मंत्री से चर्चा भी कर नहीं सके थे; किन्तु इस बात के बारे में मैं निश्चयपूर्वक कह नहीं सकता हूँ।

उन्होंने भाषण देते हुए कहा कि यह सब प्रारम्भिक अवस्था में हुआ था। इस बात के बहुत से अर्थ लगाये जा सकते हैं। उसका अर्थ यह भी हो सकता है कि जब कि प्रस्थापनाओं को सूत्रित किया जा रहा था, और उनको अंतिम रूप नहीं दिया गया था तब किसी व्यक्ति को उनकी जानकारी प्राप्त हो गई थी। उन्हें इस बात का सही ब्यौरे प्राप्त करने के लिये पर्याप्त समय नहीं मिला था। इसलिये राज्य-सभा में जब यह विषय पुनः उठाया गया तब मैंने सोचा कि इस विषय के सम्बन्ध में यदि किसी प्रकार की गलतफहमी हो तो वह दूर की जानी चाहिये। जिस माननीय सदस्य ने उक्त विषय को उठाया उन्होंने किसी समाचारपत्र से कोई समाचार पढ़ कर सुनाया था—किन्तु उस समाचारपत्र का नाम मैं भूल गया हूँ.....

†डा० लंका सुन्दरम् : मैंने उसे पढ़कर नहीं सुनाया। श्री ए० के० गोपालन ने उसे पढ़ा था।

†उपाध्यक्ष महोदय : वह तो राज्य-सभा की घटना है।

†श्री सी० डी० देशमुख : उक्त घटना राज्य-सभा की है। उन्होंने किसी समाचारपत्र से पढ़ कर सुनाया था। और उन्होंने कुछ और भी कहा था और यह बताया था कि उन्हें एक पत्र प्राप्त हुआ था जिसमें किसी घटना के बारे में निर्देश.....

†संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : उन्होंने पत्र लिखने वाले का नाम नहीं बताया था ।

†श्री सी० डी० देशमुख : उन्होंने पत्र लेखक का नाम नहीं बताया और मेरे सहयोगी वहाँ मौजूद थे ।

†उपाध्यक्ष महोदय : पूरी बात समाचारपत्रों में प्रकाशित हुई थी ।

†श्री सी० डी० देशमुख : माननीय सदस्य ने अपनी सीमित जानकारी के आधार पर जिस तरीके से कहा उसके बजाय इस तरह कहना अधिक उपयुक्त होता । इसलिये मैंने सोचा कि जिस सदन में यह बात उठाई गई थी उस सदन में यह स्पष्ट कर देना मेरा कर्तव्य था कि क्या कठिनाई थी या वास्तव में क्या घटना घटी थी ।

इसलिये प्रधान मंत्री ने पहले के भाग को निर्देशित कर जो कुछ कहा था अथवा उनके कहने का जो आशय था उसको मैंने स्पष्ट किया । जहाँ तक इस विशिष्ट घटना का सम्बन्ध है स्थिति इस प्रकार है ।

मुझे अब भी यह ज्ञात नहीं है कि उससे किस विशेषाधिकार का उल्लंघन हो सकता है । तथापि मेरा सामान्य उद्देश्य यह था कि जब कि इतनी महत्वपूर्ण बात उठाई गई थी तो मैं लोक-सभा को सब कुछ बतला दूँ । किन्तु संवैधानिक दृष्टिकोण से निश्चय ही इस सदन को इस बात की जांच करने का अधिकार है ।

माननीय सदस्य ने जिन अन्य बातों का उल्लेख किया है वे इस प्रकार हैं । प्रश्न यह है कि क्या/यह प्रस्थापनायें ऐसी हैं कि जिनसे कोई व्यक्ति अधिकाधिक लाभ उठा सकता था या नहीं । यह तथ्य की बातें हैं, और इन्हें प्रमाणित करना सरल नहीं है । किन्तु प्रधान मंत्री को भी मैंने यही जानकारी दी थी । क्योंकि जहाँ तक कपड़े का सम्बन्ध है, उसका निर्गम कतिपय अनुमानों पर, अर्थात् उपभोक्ता द्वारा कितना उपभोग किया जायेगा, किया जाता है; और यह कपड़ा वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय द्वारा वितरित किया जाता है । इसलिये हमने सोचा कि आधी प्रस्थापनायें, याने साढ़े १४ करोड़ रुपये, कपड़े से सम्बन्धित थे । डीजल आयल के बारे में भी कुछ था किन्तु डीजल आयल के सम्बन्ध में स्टॉक एक्सचेंजों में कोई सौदे नहीं किये जाते हैं । असुगंधित वनस्पति तेलों के बारे में भी कुछ निर्देश था जिसे जनता ने असुगंधित तेल समझा । उसने यह नहीं समझा कि वास्तव में उन से आशय सुगंधित तेलों से था जो आमतौर पर उपयोग में लाये जाते हैं । इसलिये हमने सोचा कि उक्त जानकारी रखने वाल व्यक्ति को कोई खास लाभ नहीं हो सकता था, किन्तु इस बात पर विभिन्न मत हो सकते हैं । इस तरह उन्होंने यह विशिष्ट वक्तव्य दिया था ।

†श्री कामत (होशंगाबाद) : क्या मैं पूछ सकता हूँ कि वित्त मंत्री के सहयोगी श्री एम० सी० शाह को २६ तारीख की अपरान्ह में किस समय इस बात का पता लगा था ? समाचारपत्रों के अनुसार और अब वित्त मंत्री के कथन के अनुसार क्या श्री एम० सी० शाह टेलीफोन से मीलों दूर थे और क्या वह यहां सरकार को टेलीफोन से सूचित नहीं कर सकते थे ?

मेरा निवेदन है कि यदि आय-व्ययक प्रस्थापनायें नियत समय से पहले ज्ञात हो जाती हैं तो यह घटना स्वतः ही विशेषाधिकार का उल्लंघन हो जाती है । इंग्लैण्ड में इस प्रकार की घटना के परिणामस्वरूप एक मंत्री को इस्तीफा देना पड़ा था, यहां मामला गृह मंत्री को सौंपा जाता है । मेरा निवेदन है कि यह एक गलत बात है और हम एक गलत पूर्व-दृष्टान्त स्थापित कर रहे हैं । सदन को इस विषय में अभिरुचि है और सदन की समिति-विशेषाधिकार समिति-द्वारा मामले की जांच की जानी चाहिये, गृह मंत्री या किसी अन्य व्यक्ति को कोई क्षेत्राधिकार

प्राप्त नहीं है। इसलिये मेरा निवेदन है कि इस मामले की अविलम्ब जांच की जाने के लिये विशेषाधिकार समिति से कहा जाये और गृह-मंत्री को आदेश दिया जाये कि वह इस मामले में दखल न दें ताकि हम पूर्ण जांच के बाद अपराधियों को इस सदन के समक्ष आवश्यक कार्यवाही के लिये प्रस्तुत कर सकें।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी (मैसूर) : इस मामले की जानकारी वित्त मंत्री को प्रातः नौ बजे उनके सहयोगी द्वारा दे दी गई थी। हमारे सहयोगियों द्वारा यहां तीन तारीख को स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था। मैं यह जानना चाहता हूँ कि वे कारण कौन से थे जिनके फलस्वरूप वित्त मंत्री ने इस सदन में एक या दो तारीख को अथवा स्थगन प्रस्ताव के पुरःस्थापित किये जाने से पहले इस बात की सूचना सदन को देना उचित नहीं समझा। वित्त मंत्री अथवा प्रधान मंत्री उन सभी बातों को क्यों नहीं कह सके जो कि उनके ध्यान में लाई गई थीं? क्या मैं जान सकता हूँ कि इस तरह तथ्यों को छिपाया क्यों गया है, जिससे कि कई माननीय सदस्यों को एक प्रकार का संदेह हुआ है? मेरा ख्याल है कि इस सदन के विशेषाधिकार का यह उल्लंघन है और मैं श्री कामत के इस कथन से सहमत हूँ कि मामले की जांच गृह मंत्रालय द्वारा नहीं वरन् वित्त मंत्रालय द्वारा और इस सदन द्वारा भी

†श्री कामत : नहीं; केवल इस सदन के द्वारा।

†सरदार हुक्म सिंह (कपूरथला-भटिंडा) : मामला गम्भीर है और मेरे मित्र जब यह कहते हैं तो मैं उनसे सहमत हूँ। आय-व्ययक प्रस्थापनायें नियत समय से पहले कैसे ज्ञात हुईं, किस समय ज्ञात हुईं, इसके लिये कौन उत्तरदायी था ये सभी बातें जांच के लिये छोड़ दी जानी चाहिये। दो बातें ऐसी हैं कि जो स्पष्ट हैं और जिनके सम्बन्ध में जांच की जानी आवश्यक है।

एक तो यह है कि राजस्व मंत्री को यह मालूम हो गया था कि आय-व्ययक प्रस्थापनायें समय से पहले ज्ञात हो गई थीं और उन्हें यह जानकारी १९ तारीख को बम्बई में प्राप्त हुई थी, उस समय वे बम्बई में थे।

†डा० लंका सुन्दरम् : उक्त बातों के प्रमाण मौजूद हैं।

†सरदार हुक्म सिंह : जैसा कि मेरे मित्र ने कहा निश्चय ही वह टेलीफोन से इस बात की सूचना दे सकते थे। तो सम्भवतः आय-व्ययक के समारोह पूर्वक प्रस्तुत किये जाने में कुछ विभिन्नता होती। जिस समय माननीय वित्त मंत्री आय-व्ययक को पढ़कर सुना रहे थे तो हम सब की यह धारणा थी कि वह एक ऐसी गुप्त बात को पढ़ कर सुना रहे थे जिसके बारे में कोई कुछ भी नहीं जानता था। किन्तु उसी समय राजस्व मंत्री को यह जानकारी थी कि आय-व्ययक प्रस्थापनायें समय से पहले ज्ञात हो चुकी थीं। क्या उनका यह कर्तव्य नहीं था कि वह इस बात की सूचना वित्त मंत्री को देते ?

दूसरी बात यह है कि जब माननीय वित्त मंत्री को एक तारीख को इस बात की सूचना प्राप्त हो गई थी तो क्या उनका यह कर्तव्य नहीं था कि वह उसी समय इस सदन को सब बातें बता देते ?

इस के बाद, दो तारीख को उन्होंने गृह मंत्रालय को आवश्यक कार्यवाही करने की सूचना दी। उस समय भी उन्होंने हमें यह नहीं बताया कि इस प्रकार की कार्यवाही की जा रही थी।

तीन तारीख को जब स्थगन प्रस्ताव रखे गये तब भी हमें कोई जानकारी दी नहीं गई। केवल यही बताया गया कि जांच की जा रही है और यह नहीं बताया गया कि राजस्व मंत्री को यह जानकारी प्राप्त हो गई थी। वित्त मंत्री को सूचना एक तारीख को प्राप्त हुई थी और उस दिन

[सरदार हुक्म सिंह]

भी कार्यवाही की जा रही थी, किन्तु हमें इस सम्बन्ध में कुछ भी नहीं बताया गया। हम प्रधान मंत्री पर आरोप नहीं लगा सकते हैं क्योंकि वित्त मंत्री का कथन है कि उन्हें इस सम्बन्ध में कुछ भी मालूम नहीं था। किन्तु प्रधान मंत्री को जानकारी क्यों दी नहीं गई ?

†डा० लंका सुन्दरम् : वित्त मंत्री सदन में उपस्थित थे; उन्होंने ऐसा नहीं कहा।

†सरदार हुक्म सिंह : वित्त मंत्री द्वारा प्रधान मंत्री को जानकारी क्यों नहीं दी गई ? जब कि संविधान के अनुसार इस सदन में आय-व्ययक प्रस्तुत किया जाता है और यह सदन उस पर मतदान करता है या उसमें संशोधन अथवा परिवर्तन करता है तो क्या यह न्यायोचित है कि दूसरे सदन में जानकारी पहले दी जाये ? यह एक गम्भीर बात है जिस पर आपको विचार करना चाहिये।

†श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता-उत्तर-पूर्व) : खड़े हुए।

†उपाध्यक्ष महोदय : मेरा ख्याल है कि यह एक गम्भीर मामला है। मैं यह देखना चाहता हूँ कि इस मामले के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जाये और क्या यह विशेषाधिकार का उल्लंघन है, और यदि है, तो क्या कार्यवाही की जानी चाहिये। माननीय सदस्यों ने बताया है कि क्या कार्यवाही की जानी चाहिये।

†श्री कामत : विशेषाधिकार समिति किस लिये है ? उसे जांच करनी चाहिये।

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य ने यह पहले ही कह दिया है। क्या मैं अपने निर्णय के स्थान पर उनका निर्णय रख दूँ ? मैं इस मामले पर विचार करूँगा। एक दिन डा० लंका सुन्दरम् ने कहा था कि क्या कार्यवाही की जाये इस पर अध्यक्ष द्वारा विचार किया जा सकता है। क्या यह मामला समिति को प्रेषित किया जाये और बाद में इस आशय का सुझाव दिया गया है कि गृह मंत्रालय नहीं वरन् यह सदन ही इस मामले पर विचार कर सकता है और इस मामले में गृह मंत्रालय को कोई क्षेत्राधिकार नहीं है, किन्तु इस सभा को पूरा क्षेत्राधिकार है। इसलिये मैं इन सभी बातों को देखना चाहता था। मैं केवल चर्चा को सीमित करना चाहता था। यदि मुझे यह प्रतीत हुआ कि उसे सदन के समक्ष रखा जाना है तो मैं उसे सदन के समक्ष रखूँगा और आगे क्या कार्यवाही की जाये इस बारे में परामर्श लूँगा। अन्ततोगत्वा विशेषाधिकार के उल्लंघन का प्रश्न विशेषाधिकार समिति को प्रेषित किया जाना है। इसलिये अधिक विस्तृत चर्चा इस समय होनी आवश्यक है या बाद में ? किन्तु पहले मैं श्री मुकर्जी को सुनूँगा।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या मैं ऐसे पहलुओं का उल्लेख कर सकता हूँ जिनके कारण हम अब तीन मार्च की अपेक्षा और भी गम्भीर दृष्टिकोण अपनाते पर बाध्य हुए हैं। आय-व्ययक फ़रवरी की २९ तारीख को प्रस्तुत किया गया था और शनिवार दिनांक तीन मार्च को हमने स्थगन प्रस्ताव रखे थे। जिस समय उक्त प्रस्तावों की सूचना दी गई थी उस समय बम्बई के कम से कम एक समाचारपत्र में प्रकाशित कुछ समाचारों का भी उल्लेख किया गया था। मेरी समझ में यह बिल्कुल नहीं आता है कि जबकि सरकार को इस सम्बन्ध में जानकारी थी तो सदन नेता द्वारा, एक अथवा दो मार्च को उक्त जानकारी के सम्बन्ध में कोई वक्तव्य क्यों नहीं दिया गया ? किन्तु इस सदन में बम्बई के उस समाचार पत्र का निर्देश किया गया था जिसमें यह समाचार प्रकाशित हुआ था कि लागू किए जाने वाले उत्पादन शुल्क की खबर बम्बई की गलियों में बेची गई थी। तीन मार्च को हमने जो स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किये थे उनके लिये उचित आधार थे किन्तु हमें उक्त घटना के बारे में विस्तार से बताया नहीं गया। प्रधान मंत्री ने हमें केवल यही बताया कि गृह मंत्रालय द्वारा जांच की जा रही है। मुझे बहुत आश्चर्य हुआ और जब डा० लंका सुन्दरम् ने बीच में उठ कर

†मूल अंग्रेजी में

कहा तो प्रधान मंत्री ने कहा कि यदि जनता को लगाये जाने वाले उत्पादन शुल्कों के बारे में कोई जानकारी प्राप्त हो भी जाती है तो उससे स्थिति में कोई अन्तर नहीं पड़ता था। मेरा खयाल है कि इस मामले में लीपा-पोती करने का प्रयत्न सरकार कर रही थी, अन्यथा प्रधान मंत्री ने जो कुछ कहा उसका मैं निर्वचन नहीं कर सकता हूँ। व्यक्तिगत रूप से मैंने इतनी दिलचस्पी कभी नहीं ली होती, किन्तु अन्य स्थानों में जो हुआ है उसे जानने और वित्त मंत्री ने आज जो कुछ कहा है उसके बाद मैं श्री कामत के इस सुझाव का, कि मामले की जांच का भार गृह-मंत्रालय को न सौंपा जाये, समर्थन करता हूँ। मामले की जांच इस सदन की विशेषाधिकार समिति द्वारा गृह-मंत्रालय अथवा इस प्रयोजन के लिये प्रभारी बनाये गये किसी अन्य मंत्रालय के द्वारा करनी पड़ेगी। मेरा निवेदन है कि इस मामले का निर्देश विशेषाधिकार समिति को किया जाना चाहिये। विशेषाधिकार समिति को इस मामले को अब अपने हाथों में लेकर सरकार से सहायता की प्रार्थना करनी चाहिये जिससे कि स्थिति की जांच की जा सके।

श्री आल्लेकर (उत्तर सतारा) : मैं बताना चाहता हूँ कि तीन मार्च को जिस समय प्रधान मंत्री ने यह कहा कि मामला जांच के लिये गृह-मंत्रालय को सौंप दिया गया है तब विरोधी पक्ष की ओर से कोई आपत्ति उठाई नहीं गई थी और मामले की जांच गृह-मंत्रालय द्वारा किये जाने की अनुमति दी गई थी।

श्री सी० डी० देशमुख : वही मुख्य बात है जो मैं कहने जा रहा था। यह बात नहीं है कि यह निर्णय कर लिया गया है कि किसी समिति द्वारा जांच नहीं की जायेगी। जहां तक मुझे स्मरण है, प्रधान मंत्री ने उस दिन प्रातः यह कहा था कि हम तथ्यों की खोज करेंगे। दूसरे शब्दों में एक अधिक विस्तृत वक्तव्य देने की स्थिति में हमें होना चाहिये, और इसके बाद सदन यह निश्चय कर सकता है कि कोई विशेषाधिकार समिति की नियुक्ति की जाये अथवा नहीं। मेरा खयाल है कि ऐसी ही एक बात राज्य-सभा में भी उठाई गई थी। जो कुछ हुआ है वह केवल यह है कि बातें पहले यहां कही गई थी उनमें वहां कुछ और बातें जोड़ दी थीं, दूसरे शब्दों में जो कुछ पहले यहां बताया गया उसे ही अधिक स्पष्ट किया गया है। ये गुप्त बातें जिन विभिन्न अवस्थाओं में जिन मूल्यों पर बेची गई थीं उनके सम्बन्ध में यहां एक पत्र पढ़कर बताया गया था। इसलिये तथ्य यह है कि हमें इस बात का विश्वास हो गया था कि आय-व्ययक प्रस्थापनाओं की जानकारी समय से पूर्व कुछ व्यक्तियों को हो गई थी, और दूसरे यह है कि जितनी जानकारी हमें है और जो हम विभागीय अभिकरणों द्वारा प्राप्त कर सकते हैं उसे हम सदन के समक्ष रखना चाहते हैं। हम लोक-सभा से इन तथ्यों को स्वीकार करने के लिये नहीं कहते हैं। निस्संदेह लोक-सभा आरम्भ से जांच कर सकती है। वह सभी संबंधित व्यक्तियों से, जिनमें विभाग की ओर से जांच करने वाले व्यक्ति भी शामिल हैं, प्रश्न पूछ सकती है। इसलिये मेरा खयाल है कि स्थिति वही रहती है। किन्तु यदि सदन का खयाल है कि किसी जांच के परिणामों की प्रतीक्षा करने की अपेक्षा उसे जांच आरम्भ कर देनी चाहिये तो वह एक नया प्रस्ताव है। मैं यही कहना चाहता हूँ कि वह भिन्न प्रस्थापना है। उस प्रस्ताव से मेरा मतभेद नहीं है। यदि माननीय सदस्य उनसे भिन्न दृष्टिकोण अपनाते हैं तो वह उनकी अपनी बात है। केवल इस विषय की विस्तृत सूचना उसमें अधिक थी कि समाचार-पत्रों की रिपोर्टों के अतिरिक्त भेद खुलने का समाचार हमें कैसे मालूम हुआ। जहाँ तक मुझे स्मरण है राजस्व मंत्रों को—जो दूसरे सदन में हैं—यह समाचार पांच बजे मालूम हुआ और उस समय मैं यहां भाषण दे रहा था। यह बताना राजस्व मंत्री का काम है कि उन्होंने मुझे समीप के टेली-फोन से सभा के बाहर बुलाकर क्यों नहीं कहा “देखो, बजट सम्बन्धी शेष भाषण रहने दीजिये क्योंकि मुझे यह समाचार मालूम हुआ है।” दूसरे, अन्य मंत्रीगण समूचा बजट नहीं जानते हैं। जो मंत्री

[श्री सी० डी० देशमुख]

आयकर का प्रभारी है वह आयकर सम्बन्धी उतने भाग से ही अवगत होता है। सीमा-सुल्क और उत्पाद शुल्क से सम्बन्धित मंत्री अपने विषय के बारे में ही जानता है उनमें से किसी को इस बात का ज्ञान नहीं होता कि डाक तथा तार के सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है। यह बात केवल संचार मंत्री ही जानते हैं। मंत्री वर्ग यह नहीं जानता है कि मैं क्या भाषण दूंगा।

‡श्री कामत : क्या प्रधान मंत्री भी नहीं जानते हैं ?

‡श्री सी० डी० देशमुख : प्रधान मंत्री भी नहीं जानते हैं। गृह-मंत्री भी नहीं जानते हैं। मेरे मंत्रालय के कुछ पदाधिकारी, टाइपिस्ट.

‡श्री कामत : और स्टेनोग्राफर

‡श्री सी० डी० देशमुख : हाँ, मेरा प्रयोजन स्टेनोग्राफर से है जिसने संयुक्त सचिव के कमरे में प्रारूप टाइप किया था।

यह अतिरिक्त तथ्य हैं। अन्यथा मेरा अनुमान है कि कल राज्य-सभा फिर से यह शिकायत करेगी कि मैंने यह सब जानकारी नहीं बताई। मैं नहीं जानता कि क्या कहूँ और क्या न कहूँ किन्तु मेरी चिन्ता यही थी कि मैं सभा पर विश्वास कर सारी जानकारी बता देता। केवल एक और अन्य व्यक्ति उसे जानता है इसका हिन्दी में अनुवाद करने वाला। क्योंकि अनुवाद करने के पूर्व उसे अंग्रेजी प्रति मिलना आवश्यक है।

‡डा० लंका सुन्दरम् : कितने समय पूर्व। सभा में आपके वक्तव्य से कितना समय पूर्व प्रति मिलती है ?

‡श्री सी० डी० देशमुख : मेरा मत है कि भाषण का पहला प्रूफ १९ फरवरी को दिया गया था।

‡श्री नम्बियार (मयूरम्) : ये सब बातें जांच के समय मालूम की जा सकती हैं।

‡श्री सी० डी० देशमुख : इन सब बातों की जांच करना है। हमारा विचार था कि सभा इन सब तथ्यों और हमारे पास जितने भी पत्र हैं उनमें रुचि प्रदर्शित करेगी। इसके बाद वह जांच करेगी। इसमें लीपापोती की कोई गुंजायश नहीं है क्योंकि तथ्य तो तथ्य हैं उनमें अब कोई परिवर्तन नहीं किया जा सकता है। यह निर्णय करना सभा का काम है कि जांच कितनी जल्दी आरम्भ की जाये। इस सम्बन्ध में मेरा अपना कोई मत नहीं है। यदि सभा का विचार हो कि आज ही जांच आरम्भ की जाये तो हम उनकी तत्काल सहायता करेंगे।

‡श्री जोकीम आलवा (कनारा) : क्या सभा के नेता की अनुपस्थिति में इस गम्भीर विषय पर विचार करना उचित है। वह कल यहां उपस्थित रहेंगे। इस मामले का सम्बन्ध दल के नेता, सभा के नेता और एक दृष्टि से सरकार से है। बजट के प्रस्ताव समय से पूर्व ज्ञात हो गये हैं इस सम्बन्ध में दो मत नहीं हैं। प्रधान मंत्री, गृह मंत्री अथवा अन्य मंत्रियों की ईमानदारी में कोई सन्देह नहीं है लेकिन कहीं पर कुछ गड़बड़ी हो गई है। इसमें कुछ समय लगेगा, क्योंकि इस प्रकार के मामले का कोई पूर्व उदाहरण नहीं है।

‡उपाध्यक्ष महोदय : निस्संदेह यह गम्भीर विषय है। सभा के नेता ने कहा था कि जैसे ही मामले की जांच पूरी हो जायेगी, अग्रेतर कार्यवाही के लिये प्रतिवेदन सभा के समक्ष प्रस्तुत किया जायेगा। अब महत्वपूर्ण प्रश्न यह है कि समय से पूर्व बजट प्रस्तावों के प्रकट होने पर सभा द्वारा क्या कार्यवाही की जानी चाहिये। आज डा० लंका सुन्दरम् तथा अन्य माननीय सदस्यों ने जो भाषण दिये हैं उनका अभिप्राय यह है कि ज्योंही वित्त मंत्री को यह बात मालूम हुई वह सभा को सूचित करते।

†डा० लंका सुन्दरम् : यही बात है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : यह विशेषाधिकार भंग है । क्योंकि वह प्रश्न राज्य-सभा में उठाया गया था । वित्त मंत्री ने बताया कि वह यहां भाषण दे रहे थे और इस कारण वह श्री शाह से स्थिति मालूम नहीं कर सके ।

मुख्य प्रश्न यह है कि क्या यह वास्तव में सभा के विशेषाधिकार का भंग है । इसका सम्बन्ध प्राथमिकता से है अथवा औचित्य से । इन सब बातों पर साथ ही विचार किया जा सकता है ।

तीसरा सुझाव यह है कि गृह-मंत्री का प्रतिवेदन सभा के समक्ष अग्रेतर कार्यवाही के लिये प्रस्तुत किया जाये । इन बातों के लिये विशेषाधिकार समिति है अतः विशेष समिति नियुक्त करने की आवश्यकता नहीं है ।

अब मुख्य विषय तो विस्मृत कर दिया गया है और सहसा माननीय सदस्य श्री कामत कहते हैं : “मामले को गृह-मंत्रालय से वापिस ले लो ।” इसमें अनेक मामले अन्तर्ग्रस्त हो सकते हैं । इन सब पहलुओं पर विचार करना है किन्तु बिना सामग्री के क्या हम समिति नियुक्त करें ? अब बीच में ही सुझाव रखा गया है : “इन सब की प्रतीक्षा न कीजिये; विशेषाधिकार भंग के मामले की जांच कीजिये; बजट के प्रस्ताव समय से पहले प्रकट हो गये हैं; राज्य सभा में गये . . .”

†डा० लंका सुन्दरम् : किसी व्यक्ति में विश्वास के अभाव का कोई प्रश्न नहीं है । वित्त मंत्री ने घटनाओं का जो क्रम बताया है इन सब की जांच करना सभा का कार्य है ।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : आज बात बिल्कुल भिन्न है । शनिवार को जब स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था तब प्रधान मंत्री की ओर से यह आश्वासन दिया गया था कि गृह मंत्रालय जांच करेगा । हमें इस पर सन्तोष करना पड़ा ।

अब हम जानते हैं कि बजट उपस्थापन के पूर्व मंत्रिगण, केन्द्रीय मंत्री और राज्य के मंत्री बजट के अधिकांश प्रस्तावों को जानते थे । सरकार ने १, २ और ३ मार्च को सभा को यह बताने का कोई प्रयत्न नहीं किया कि बजट के प्रस्ताव समय से पूर्व प्रकट हो चुके हैं । सरकार का यह व्यवहार सन्देह से परे नहीं है । जांच केवल सरकारी मामला ही न बनाया जाये प्रत्युत यह जांच लोक-सभा द्वारा की जाये । अतः इसी भिन्न आधार पर हम इसे विशेषाधिकार समिति को सौंप देने का सुझाव रख रहे हैं ।

श्री राघवाचारी (पेनुकोंडा) : जहाँ तक मेरा विचार है आपके वक्तव्य में कुछ भ्रांति हो गई है । प्रधान मंत्री ने कहा था कि मामले की जांच गृह मंत्रालय द्वारा आरम्भ कर दी गई है । इसका यह अर्थ नहीं है कि गृह मंत्रालय द्वारा कराई जाने वाली जांच से सभा बाध्य हो गई है ।

†गृह-कार्य मंत्री (पंडित जी० बी० पन्त) : प्रोफेसर मुकर्जी ने विषय पर कहने के बजाये अपने क्रोध का प्रदर्शन किया है । उनका क्रोध स्पष्ट है ।

प्रश्न साधारण है । यह सही है कि बजट के प्रस्ताव समय से पूर्व प्रकट हो गये थे । हम सब इससे चिन्तित हैं । ज्योंही यह बात हमारी जानकारी में आई हमने एक दम मामले की पूरी जांच के लिये कार्यवाही की और सबसे योग्य व्यक्तियों से कहा कि हमें जांच करनी है ताकि सभा के समक्ष सम्पूर्ण तथ्य रखे जा सकें और भविष्य में इस प्रकार की घटना की पुनरावृत्ति रोकी जा सके । कोई व्यक्ति यह आशा नहीं रख सकता कि जांच एक दिन में पूरी हो जायेगी और सभा के समक्ष इस प्रकार का महत्वपूर्ण प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया जायेगा । मामले की जांच शीघ्र पूरी करने के लिए कार्यवाही की जा रही है और निष्कर्ष निकलने पर सम्पूर्ण परिणाम सभा के समक्ष प्रस्तुत किये

[पंडित जी० बी० पन्त]

जायेंगे। मैं नहीं समझता कि इस समय सभा इस विषय में अग्रेतर जांच कर सकती है। सभा द्वारा किये गये निर्णय प्रभावी हैं और ऐसा कुछ नहीं कहा गया जिससे कि उसमें संशोधन किया जाये। इस सम्बन्ध में मेरे अपने विचार को समझे बगैर प्रोफेसर मुकर्जी का यह कहना उचित नहीं है कि सरकार लापरवाह रही है अथवा उसने समय पर कोई कार्यवाही नहीं की। जहां तक मेरा सम्बन्ध है और वित्त मंत्री एवं प्रधान मंत्री का सम्बन्ध है जिस क्षण यह बात हमारे ध्यान में आई हमने प्रत्येक सम्भव कार्यवाही की। मेरा विचार है कि अन्य कोई व्यक्ति इस से अधिक जानकारी नहीं रख सकता था और नही वह उक्त कार्यवाही से अधिक कोई कार्य कर सकता था।

समिति के लिये निर्वाचन

भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“कि खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के संकल्प संख्या एफ.४-१३/५३-काम० २ दिनांक १५ दिसम्बर, १९५५ द्वारा संशोधित शिक्षा, स्वास्थ्य तथा भूमि सम्बन्धी भूतपूर्व विभाग के संकल्प संख्या एफ २५४।३४।क दिनांक २८ मई, १९३६, की कण्डिका ३ के खण्ड ६ के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसा अध्यक्ष निर्देश दें, भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति में काम करने के लिये अपने में से दो सदस्यों का निर्वाचन करें।”

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया तथा स्वीकृत हुआ।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

ब्रिटिश बैंक दर में परिवर्तन

†सरदार ए० एस० सहगल (बिलासपुर) : नियम २१६ के अधीन मैं निम्न विषय की ओर वित्त मंत्री का ध्यान दिलाता हूँ और उनसे प्रार्थना करता हूँ कि वह इस पर अपना वक्तव्य दें :

“ब्रिटिश बैंक दर का ४.५ प्रतिशत के स्थान पर ५.५ प्रतिशत किया जाना और ब्रिटेन से होने वाले भारत के व्यापार पर उसका प्रभाव।”

†वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) : १६ फरवरी, १९५६ को बैंक ऑफ इंग्लैण्ड के पुनः पूर्व प्रापण (दुबारा भुमाने) की दर ४.५ प्रतिशत से बढ़ाकर ५.५ प्रतिशत कर दी गई। ब्रिटिश बैंक की दर में बार बार परिवर्तन हो रहे हैं, जैसा पिछले वर्षों में अन्य देशों के बैंकों की दरों में भी हो रहा है। भिन्न-भिन्न देशों के मौद्रिक प्राधिकार की इच्छा के अनुसार आर्थिक क्रियाओं को रोकने अथवा प्रोत्साहित करने के लिये दरों में परिवर्तन किया जा रहा है। मुद्रास्फीति की उग्रता को रोकने के लिये विश्व के महत्वपूर्ण देशों में बैंक की दरें बढ़ाई जा रही हैं, कुछ समय से ब्रिटिश सरकार ने यह अनुभव किया है कि मुद्रास्फीति की प्रवृत्ति को रोकने के लिये कुछ किया जाना चाहिये और विभिन्न अवसरों पर बैंक की दर बढ़ाकर तथा अन्य तरीकों से उन्होंने उपयुक्त कदम उठाये हैं। इसके पहले जनवरी और फरवरी १९५५ में वहां बैंक की दर बढ़ चुकी है। यह क्रमशः ३ से ३.५ प्रतिशत और ३.५ से ४.५ प्रतिशत बढ़ाई गई थी। ब्रिटेन द्वारा मुद्रास्फीति को रोकने के लिये की गई कार्यवाही का एक परिणाम यह होगा कि आयात में कमी होगी और निर्यात में वृद्धि तथा ब्रिटेन के भुगतान संतुलन में सामान्य स्थिरता उत्पन्न होगी।

†मूल अंग्रेजी में

भारत और ब्रिटेन के व्यापार पर इसका क्या प्रभाव होगा यह बताना कठिन है । ब्रिटेन को भेजी जाने वाली हमारी मुख्य वस्तुएं चाय, पटसन का सामान, चमड़ा, चमड़े की चीजें एवं तम्बाकू हैं । इनमें से अधिकांश वस्तुओं की मांग पर विशेष प्रभाव नहीं पड़ेगा । ब्रिटेन से हमारे यहां आने वाला सामान मुख्यतः मशीनें, रसायन, लोहा तथा इस्पात गाड़ियां और धातुनिर्मित वस्तुएं हैं । इस समय यह अनुमान लगाना आसान नहीं है कि ब्रिटेन की मुद्रास्फीति को रोकने वाली नीति के परिणामस्वरूप उपभोक्ता वस्तुओं के उत्पादन पर नियंत्रण करने से उक्त वस्तुओं का संभरण किस सीमा तक बढ़ेगा । न यह कहना संभव है कि इन वस्तुओं की कीमत बहुत हद तक कम हो जायेगी । अभी मैं यह नहीं कह सकता कि बैंक दर के उक्त परिवर्तन का ब्रिटेन से आयात की जाने वाली वस्तुओं की मात्रा अथवा उनकी कीमतों पर क्या प्रभाव पड़ेगा ।

स्टर्लिंग क्षेत्र के सदस्य के नाते हम ब्रिटेन के भुगतान संतुलन में दिलचस्पी रखते हैं जैसा स्टर्लिंग क्षेत्र के सब सदस्य गैर-स्टर्लिंग जगत में रखते हैं । यह संतुलन कुछ समय से प्रतिकूल रहा है । परिणामस्वरूप स्टर्लिंग क्षेत्र के सोने और डालर की केन्द्रीय संचिति में हाल में कमी हो गई है । ब्रिटेन द्वारा की गई अपस्फीतिकारी नीतियों का, जिनसे स्टर्लिंग क्षेत्र के भुगतान संतुलन की स्थिति में सुधार होगा, भारत सरकार स्वागत करती है ।

रेलवे आय-व्ययक-सामान्य चर्चा-जारी

†उपाध्यक्ष महोदय : सामान्य चर्चा के लिये नियत १५ घंटों में से अब ९ घंटे २० मिनट शेष बचे हैं ।

†श्री डी० सी० शर्मा (होशियारपुर) : मैं उस व्यक्ति को—जो केवल एकाध छोटी-मोटी बात को लेकर सम्पूर्ण वस्तु की आलोचना करने लग जाये, अधिक महत्वशाली नहीं समझता । रेलवे आय-व्ययक की समीक्षा दो प्रकार से की जा सकती है—एक तो पुस्तक के रूप में अध्ययन के द्वारा और दूसरे व्यावहारिक रूप से चीजों को देखकर और अनुभव करके । मैं इस दूसरी प्रकार की समीक्षा करना चाहूंगा ।

इस आय-व्ययक में चार चीजों पर जोर दिया गया है । एक तो इंजनों और डिब्बों आदि के बारे में आत्म-निर्भरता प्राप्त करने का प्रयत्न करना, दूसरे यात्रा को यथासम्भव सुविधाजनक बनाना, तीसरे कर्मचारियों का सामाजिक कल्याण और चौथे रेलवे प्रशासन की कार्यकुशलता बढ़ाने का प्रयत्न करना । यदि हमारे देश के रेलवे आय-व्ययक की तुलना निष्पक्ष रूप से किसी भी अन्य देश से की जाये तो मैं उत्तरदायित्व के साथ कह सकता हूँ कि रेलों में जो कार्य हुआ है, उस पर हम गर्व कर सकते हैं । देश विभाजन की समस्या और युद्ध आदि के बावजूद भी हमारे यहां रेलों का रेकार्ड किसी भी दशा में इंग्लैंड से किसी भी प्रकार खराब नहीं है । उदाहरण के लिये चितरंजन इंजन कारखाना और सवारी गाड़ी के पूरे डिब्बे बनाने के कारखाने को ले लीजिये जिनसे इस ओर की गई प्रगति का पता लग जायेगा । इन सब चीजों के लिये रेलवे मंत्री रेलवे बोर्ड और करोड़ों कर्मचारी बधाई के पात्र हैं ।

कहा जाता है कि कि रेलवे कर्मचारी वेतन आयोग की नियुक्ति करवाना चाहते हैं । इस सम्बन्ध में कहा जा सकता है कि इस देश का प्रत्येक कर्मचारी अपने वेतन में वृद्धि चाहता है । यह इस मंत्रालय विशेष से संबंधित न होकर एक राष्ट्रीय समस्या है और राष्ट्रीय आधार पर ही इसका निराकरण किया जाना चाहिये । रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में कहा था कि राष्ट्रीय संघ और रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध काफी अच्छे हैं और जुलाई १९५५ में हुई बैठक में तदर्थ न्यायाधिकरण को पांच में से तीन निर्देश पदों के बारे में समझौता करना सम्भव हो गया था ।

[श्री डी० सी० शर्मा]

मैंने कई विदेशों का भ्रमण किया है और मैं कह सकता हूँ कि हमारी योजना पद्धति अन्य देशों की पद्धति से बिल्कुल भिन्न है। अन्य देशों में चलने वाली अधिक आराम देने वाली गाड़ियों से यात्रियों की आंखें चकाचौंध हो जाती हैं किन्तु मैं समझता हूँ कि रेलें सर्वसाधारण की चीज हैं अतः उसमें सर्वसाधारण की सुविधा की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये। हर्ष का विषय है कि हमारे यहां प्रगति नीचे से हो रही है और तृतीय श्रेणी के यात्रियों को अधिकाधिक सुविधाएं और आराम पहुंचाने का कार्य किया जा रहा है। मेरा सुझाव इस सम्बन्ध में इतना और है कि कुछ और गाड़ियां चलाई जानी चाहियें। सामाजिक कल्याण के बारे में मुझे केवल एक ही बात कहनी है और वह यह कि रेलवे मंत्री ने विद्यार्थियों को रियायत देकर बड़ा अच्छा कार्य किया है किन्तु साथ ही मैं यह भी निवेदन करूँगा कि इसी प्रकार के रियायती टिकट प्रायमरी स्कूलों के अध्यापकों को भी दिये जाने चाहिये। ऐसा करने से आलोचकों का मुंह बहुत बहुत कुछ बन्द हो जायेगा। इसके साथ ही एक वर्ष में एक हजार मील यात्रा करने वाले लोगों के लिये भी कूपन जारी किये जाने चाहियें। मेरे विचार से रेलवे के सामाजिक शिक्षा कार्यक्रम को अन्य मंत्रालयों के सामाजिक शिक्षा कार्यक्रमों से मिला देना चाहिये। सामाजिक शिक्षा का अर्थ है भारत की अन्तर्निहित एकता को समझते हुए प्रान्तीयता और जात-पात को दूर किया जाये। भारत की एकता का उदाहरण रेलवे मंत्रालय से अच्छा किसी अन्य मंत्रालय में नहीं मिल सकता।

[श्रीमती सुषमा सेन पीठासीन हुई]

मुझे आशा है कि रेलवे मंत्रालय का इस दिशा में उठाया गया कदम सफल होगा।

मैं रेलवे मंत्री का ध्यान रेलवे बुक स्टॉलों पर बिकने वाली पुस्तकों की ओर आकर्षित करना चाहूँगा। इन पुस्तकों में से अधिकांश जासूसी या सिनेमा-सम्बन्धी अथवा सेक्स पर ही होती हैं। इस बारे में मैं निवेदन करूँगा कि एक समिति की नियुक्ति की जाये जो इस बारे में जांच करे।

एक अन्य बात मुझे यह कहनी है कि उचित नियमों की व्यवस्था रहते हुये भी पशुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान को ले जाने में बड़ा निर्दयतापूर्ण व्यवहार किया जाता है। इसके अतिरिक्त मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करूँगा कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में नई रेलवे लाइनें बिछाने में वह पंजाब और बिहार के पिछड़े क्षेत्रों के प्रति उदारता दिखायें। पंजाब, बिहार और होशियारपुर एवं कांगड़ा जिले में उन्हें कुछ नई लाइनें बनानी चाहियें। वह ऊना से नंगल तक ६ मील लम्बी लाइन तो बनवा ही सकते हैं यह तो छोटा सा काम है।

मैं रेलवे मंत्रालय द्वारा किये जाने वाले कार्य के लिये रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री पहले से भी अधिक कार्य कर दिखायेंगे जिससे आगे आने वाले वर्षों में हम और भी अधिक गर्व कर सकें।

श्री पी० सी० बोस (मानभूम-उत्तर) : रेलवे मंत्री के भाषण की न केवल इसलिये प्रशंसा की जानी चाहिये कि उसमें न केवल प्रथम पंचवर्षीय योजना काल में किये गये कार्यकलापों का वास्तविक चित्रण ही है वरन् द्वितीय योजना काल में आरम्भ की जाने वाली अनेक परियोजनाओं का भी दिग्दर्शन कराया गया है।

माल ढोने पर एक आना प्रति रुपया अधिभार लगा देना माननीय मंत्री स्वयं वांछित नहीं समझते किन्तु योजना का लक्ष्य पूरा करने की दृष्टि से ऐसा करना अनिवार्य हो गया। अतः लोकहित में जनता उसे स्वीकार करेगी।

आगामी योजना काल के लिये विभिन्न प्रकार की रियायतें और सुविधायें यात्रियों को दी जा चुकी हैं और कुछ आगे चल कर जारी की जायेंगी। चितरंजन इंजन कारखाना और पेरम्बूर का डिब्बे बनाने का कारखाना इस उद्देश्य की सफलता के प्रतीक हैं।

श्रम आन्दोलन के बारे में मुझे यह कहना है कि यह सर्वविदित है कि श्रम आन्दोलन का वास्तविक उद्देश्य मजदूरों के हितों की रक्षा करना और उनके कल्याण में वृद्धि करना है। यदि आज देश के श्रम-नेता आपस का मतभेद त्याग कर और अपने पदों की चिन्ता न कर इस समस्या को सुलझाने में लग जायें तो बहुत कुछ यह समस्या हल हो सकती है। वास्तव में हमें यह स्मरण रखना चाहिये कि संघ एक साधन है, साध्य नहीं।

भ्रष्टाचार के बारे में माननीय मंत्री ने कहा है कि समिति की अधिकांश सिफारिशें स्वीकार कर ली गई हैं और प्रशासन के मामले में भ्रष्टाचार को समाप्त किया जायेगा। किन्तु भ्रष्टाचार विरोधी समिति की सिफारिशों को लागू करने मात्र से उद्देश्य की पूर्ति नहीं हो सकती जब तक कि श्रमिकों के हित की अन्य चीजों पर विचार नहीं किया जाता। इस सम्बन्ध में समिति ने कहा है कि कल्याणकारी राज्य में प्रत्येक कर्मचारी को प्रशासनीय व्यवस्था का एक अंग मात्र नहीं समझा जाना चाहिये उसे अपना विकास करने और अपने परिवार और समाज के प्रति अपना कर्तव्य पूरा करने के लिये पूर्ण सुविधा दी जानी चाहिये। इस उद्देश्य की पूर्ति के लिये अधिकारियों को संविधान में दिये गये राज्य की नीति के निदेशक तत्वों को कार्यान्वित करने का पूर्ण प्रयत्न करना चाहिये।

बिहार राज्य सरकार ने जो नई रेलवे लाइनें बनवाने का सुझाव दिया है, उनका बनाया जाना आवश्यक है, अतः मैं माननीय मंत्री से उन मांगों को स्वीकार करने की प्रार्थना करता हूँ। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे मंत्री को उनके आय-व्ययक के लिये बधाई देता हूँ।

†श्री अच्युतन (त्रेंगनूर) : यदि मैं रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड द्वारा आरम्भ किये गये आश्चर्यजनक कार्यों की प्रशंसा करने में अन्य सदस्यों का साथ नहीं देता तो इसका तात्पर्य यह होगा कि मैं अपने कर्तव्य का पालन नहीं कर रहा हूँ। इस आश्चर्यजनक प्रगति के लिये शास्त्री-अलगेशन-शाहनवाज़ टीम बधाई की पात्र है। प्रथम पंचवर्षीय योजना के लिये ४०० करोड़ रुपये नियत किये गये थे जिसमें से अधिकांश भाग पुनर्वास पर व्यय किया गया किन्तु फिर भी यथासम्भव इंजनों और गाड़ी के डिब्बों का निर्माण किया जा रहा है और नई-नई लाइनें बिछाई जा रही हैं। इस दृष्टि से रेलों ने अपना काम पूरा किया है और कर रही हैं।

इसी प्रकार हम देखते हैं कि यातायात तथा अन्य प्रकार से भी आय में वृद्धि हो रही है। अतः हमें विश्वास रखना चाहिये कि देश और योजना के आर्थिक विकास के अनुसार ही रेलों की आय भी बढ़ रही है। रेलवे मंत्री ने स्वयं कहा है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में राष्ट्र की उन्नति के साथ ही रेलों का उत्तरदायित्व भी बढ़ जायेगा। इस काल में रेलें केवल १,१२५ करोड़ रुपया व्यय कर सकेंगी। आज रेलों के प्रशासन पर भी गर्व कर सकते हैं चितरंजन इंजन कारखाना और पेरम्बूर कारखाने जिसके ज्वलंत उदाहरण हमारी आंखों के सम्मुख हैं। इतना ही नहीं अनेक पहले तोड़ी गई लाइनों को फिर से बिछाया जा रहा है। मेरे अपने राज्य में क्विलान-ऐरणा-कुलम लाइन भी आवश्यक सामग्री उपलब्ध न होने के कारण अब १९५७ से ही चालू हो सकेगी किन्तु हमें आशा यह करनी चाहिये कि अब इसका समय इससे आगे न बढ़ जाये।

प्रथम योजना काल में उत्पादन में वृद्धि हो जाने के कारण देश में काफी जागृति उत्पन्न हो गई है और यात्रियों एवं माल के यातायात में भी उसी के परिणामस्वरूप वृद्धि हो रही है। इसी कारण द्वितीय योजना काल में रेलें १,१२५ करोड़ रुपया व्यय करने की आशा रखती हैं। किन्तु रेलवे मंत्री ने कहा है कि यात्रियों के यातायात के बारे में मांग पूरी नहीं की जा सकेगी। अब रेलवे को इस विषय पर ध्यान रखना चाहिये कि मालगाड़ी के डिब्बों की आवश्यकता के सम्बन्ध में सरकारी और गैर-सरकारी दोनों क्षेत्र यथासम्भव सन्तुष्ट रहें।

[श्री अच्युतन]

मेरे त्रावणकोर-कोचीन राज्य में न तो कोई नया सर्वेक्षण होने जा रहा है और न नई रेलवे लाइन ही बनने जा रही है। हम आशा यह करते हैं कि त्रिचूर-कोलेगोंडे लाइन और बेल्लीचेरी-मैसूर नामक लाइनें शीघ्र ही बनवाई जायेंगी और चालाक्कुदी-पाराम्पिक्कुलम एवं कुट्टीपुरम्-गुंस्वयूर आदि लाइनों का सर्वेक्षण कराया जायेगा। चालाक्कुदीपो-पोलाची लाइन को चालू करने में रेलवे को अधिक व्यय नहीं करना पड़ेगा क्योंकि उस पर ट्राम-लाइन पहले से ही बनी हुई है। इससे उस प्रदेश का बहुत लाभ होगा और बेकारी भी बहुत कुछ काम हो जायेगी।

प्रशासन के बारे में मैं मंत्री को इस बात से सहमत हूँ कि रेलवे बोर्ड को बढ़ाना पड़ेगा। रेलवे मंत्री ने अपने आय-व्ययक भाषण में कहा है कि इस पद्धति में प्रत्येक रेलवे प्रणाली उचित परिमाण के प्रादेशिक एककों में विभाजित की गई है जिसका सामान्य प्रशासन एक विभागीय अधीक्षक के हाथों में रहता है जो अपने क्षेत्र में उसी प्रकार काम करता है जिस प्रकार प्रधान मैनेजर समस्त रेलवे के लिये काम करता है इस सम्बन्ध में मेरे पास कुछ ऐसे तार आदि और पत्रादि हैं जिनसे शोरनपुर में विभागीय मुख्यालय स्थापित करने का युक्तियुक्त प्रमाण मिलता है। एक ज्ञापन में कहा गया है कि राजनीतिक मामलों में मतभेद होते हुए भी केरला के लोग संगठित हैं और वे वहां विभागीय मुख्यालय की स्थापना कराना चाहते हैं। वैसे भी वहां के लोगों की यह धारणा है कि वे विशेष कर मलाबार के लोग उपेक्षित से हैं और उनकी ओर उचित ध्यान नहीं दिया जाता। अतः मुझे विश्वास है कि इस विषय पर गम्भीरतापूर्वक विचार किया जायेगा।

यात्रा की स्थिति और भीड़ आदि के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है। द्वितीय योजना काल में इस सम्बन्ध में कुछ विशेष प्रगति नहीं हो सकती जैसा कि माननीय मंत्री ने कहा है। रेलों की अधिकांश आय तृतीय श्रेणी के यात्रियों से होने के कारण उनकी सुविधाओं की ओर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये, यह मेरा सुझाव है।

एक आना प्रति रुपया अधिभार लगाने के बारे में मंत्री का स्वयं कहना यह है कि सर्व-साधारण के उपयोग की वस्तुओं पर यह नहीं लगाना चाहिये, यह दर अधिक न होने के कारण मुझे इस पर आपत्ति भी नहीं है। आय में वृद्धि के लिये कर अथवा सामान्य कर तो लगाने ही पड़ेंगे। मेरे विचार से मंत्री ने ठीक ही किया है।

श्रेणियों की संख्या में कमी करना अच्छा है किन्तु क्या तृतीय श्रेणी का किराया लेकर तृतीय श्रेणी के डिब्बों को द्वितीय श्रेणी में बदल दिया जायेगा अथवा वर्तमान तृतीय श्रेणी ही द्वितीय श्रेणी कहलायेगी, इस बारे में मैं माननीय मंत्री से स्पष्टीकरण करवाना चाहूंगा।

बड़े हर्ष की बात है कि सरकार तेज चलने वाली सवारी गाड़ियां चलाने जा रही है। इससे लम्बी यात्रा करने वालों को बड़ी सुविधा हो जायेगी। मैं श्री डा.भी के इस कथन से सहमत हूँ कि उच्च श्रेणियों के शौचालयों से कमोड हटा दिये जायें क्योंकि हम लोग उसके आदी नहीं हैं। उसके स्थान पर धीरे धीरे हिन्दुस्तानी ढंग अपनाया जाये।

मुझे इस का भी बड़ा हर्ष है कि विभाग की ओर से स्टेशनों पर भोजन व्यवस्था की जाने वाली है। दक्षिण रेलवे में ऐसी व्यवस्था है किन्तु वहां १ रु० ८ आना एक समय के भोजन का पड़ता है। इस समय रेलवे मंत्रालय इस विषय में भी जांच पड़ताल कर सकती है और यहां की १ रु० ४ आना दर भी लोगों के विचार से अधिक है, अतः उसमें कमी की जानी चाहिये।

दक्षिण में और अन्य कुछ स्थानों में ठेकेदारों के संघ हैं और उन्होंने अपना एकाधिपत्य फैला रखा है। रेलवे के ठेकेदार ऊंची दरों के कारण खूब धन कमाते हैं। ऐसा नहीं होना चाहिये अन्यथा एक दिन सारे ठेकेदार लखपती बन जायेंगे।

इसके लिये कुछ न कुछ तो अवश्य ही किया जाना चाहिये। मैं चाहता हूँ कि भ्रष्टाचार को रोका जाये। जहाँ तक सम्भव हो, निर्माण कार्य सहकारी समितियों अथवा अन्य निकायों द्वारा

किये जाने चाहिए और यहाँ भ्रष्टाचार कम होगा। छात्रों तथा अन्य व्यक्तियों को दी गई रियायतों से मुझे बहुत प्रसन्नता हुई है और इससे काफी लोग देश के विकास के लिये जा रहे निर्माण-कार्यों को सुविधापूर्वक देख सकेंगे।

टिकटों की जांच करने वालों का उल्लेख किया गया है। उन्होंने हमसे अपने कम वेतन की शिकायत की है। उनको यह भी शिकायत है कि वर्दियाँ देने में भेदभाव किया जाता है। भत्तों और अन्य सुविधाओं के मामलों में भी वह घाटे में रहते हैं। फिर टिकट पूछने पर यात्रियों द्वारा किये जाने वाले दुर्व्यवहार का भी भय रहता है।

सभी बातों का ध्यान रखते हुए, मैं समझता हूँ कि रेलवे एक अच्छा कार्य कर रही है और मुझे विश्वास है कि वह इस बात का पूरा प्रबन्ध करेगी कि जो रुपया उसको दिया जाता है उसका अच्छे से अच्छा उपयोग किया जाये। सभी क्षेत्रों के श्रमिकों को उचित स्थान दिया जा रहा है। इसके अतिरिक्त मुझे इस बात से अत्यधिक प्रसन्नता है कि रेलवे अपने कर्मचारियों के बच्चों को प्रविधिक शिक्षा देने के लिये एक हजार छात्र-वृत्तियाँ देने जा रही है।

रेलवे मंत्रालय के कार्यों के लिये मेरे हृदय में केवल प्रशंसा का ही भाव है और मुझे आशा है कि अगले वर्ष पूरा धन अच्छे से अच्छे ढंग से व्यय किया जायेगा।

†श्री तुलसीदास (मेहसाना-पश्चिम) : मैं इस बात को पहले ही स्पष्ट कर दूँ कि पिछले पांच वर्षों में भारतीय रेलों ने जो बहुमुखी प्रगति की है और सफलताएं प्राप्त की हैं उनके प्रति मेरे मन में काफी प्रशंसा का भाव है और इसके लिये मैं अपने रेलवे मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री को बधाइयाँ देना चाहता हूँ।

द्वितीय महायुद्ध और १९४७ में भारत के विभाजन के कारण भारतीय रेलों को जो क्षति उठानी पड़ी थी, रेलवे मंत्रालय ने उसकी पूर्ति कर दी है। इस बात से सभी सहमत होंगे कि इस अवधि में रेलवे की वित्तीय व्यवस्था अधिक ठोस और टिकाऊ आधार पर स्थापित कर दी गई है। रेलवे प्रथम पंचवर्षीय योजना का तीन चौथाई व्यय अपने संसाधनों से ही पूरा करने में भी सफल हुई है। रेलवे को अपना विकास करने के लिये सामान्य राजस्व से वित्तीय संसाधन अवश्य प्राप्त होते हैं परन्तु यह देख कर संतोष होता है कि सामान्य-राजस्व में रेलवे का अंशदान न केवल जारी है वरन् उसकी लगी हुई पूँजी में निरन्तर वृद्धि होती जाने के कारण उसका अंशदान भी बढ़ता ही जा रहा है।

रेलवे को वित्तीय संसाधनों और भौतिक आवश्यकताओं के सम्बन्ध में आत्मनिर्भर बनाने का प्रस्ताव किया जा रहा है। मैं रेलवे मंत्री की इस बात से सहमत हूँ कि देश ही में इंजन-डिब्बे बनाने के क्षेत्र में काफी सीमा तक आत्मनिर्भरता प्राप्त कर ली गई है। इस सम्बन्ध में तो केवल यही आशा प्रगट कर सकता हूँ कि रेलवे इंजन और डिब्बों के निर्माण की योजना को इस उद्देश्य को सामने रखकर बनायेगी कि आत्म-निर्भरता शीघ्र से शीघ्र प्राप्त की जाये। रेलवे मंत्री ने इस सम्बन्ध में जो प्रस्थापनायें की हैं, उनका मैं स्वागत करता हूँ।

रेलवे की इन स्वागत करने योग्य विशेषताओं की ओर संकेत करते समय यदि मैं रेलवे मंत्रालय की स्त्रिमाओं अथवा असफलताओं के सम्बन्ध में अपने संशय को न प्रगट करूँ तो मेरा कर्तव्य पूरा नहीं होगा मेरी यह धारणा है कि रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में इन सीमाओं और कमियों को, विशेष रूप से प्रथम और द्वितीय योजना के सम्बन्ध में बड़ी सावधानी से छिपाया है।

प्रथम पंचवर्षीय योजना अवधि में रेलवे की पुनर्स्थापना और प्रसार का पूरा प्रयास करने के बाद भी रेलवे की यातायात क्षमता यातायात की मांग को पूरा करने में असफल रही है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना के सम्बन्ध में जो आशाएँ प्रगट की गई हैं उनके पूर्ण होने में भी मुझे संदेह है।

[श्री तुलसीदास]

लोक-सभा को स्मरण होगा कि पिछले वर्ष गतिरोध और मालगाड़ी के डिब्बे उपलब्ध न होने कारण माल का यातायात इतना कठिन हो गया था कि मुझे गम्भीर लोक-महत्व के इस मामले को लोक-सभा के सम्मुख प्रस्तुत करना पड़ा था। रेलवे मंत्री ने उस समय लोक-सभा को यह आश्वासन दिया था कि जनता की कठिनाइयों को दूर करने के लिये उनके मंत्रालय द्वारा शीघ्र और तत्काल कार्यवाही की जा रही थी।

रेलवे मंत्री ने अपने आय-व्ययक भाषण में उस कार्यवाही का विवरण बताने का, जो उन्होंने पिछले वर्ष की गम्भीर स्थिति का सामना करने के लिये की थी, प्रयास किया है। मुझे इसमें संदेह नहीं है कि पिछले वर्ष की गम्भीर स्थिति का सामना करने के लिये रेलवे मंत्रालय ने कड़ा परिश्रम किया है, परन्तु मैं रेलवे मंत्री द्वारा दिये गये इसके विवरण-मात्र से ही संतुष्ट नहीं हो सकता हूँ क्योंकि मेरे विचार में वह इस सम्बन्ध में प्राप्त की गई सफलता के तथ्यों के सम्बन्ध में अस्पष्ट और सम्भवतः इसमें उस स्थिति को, जो शायद आज भी वैसी ही बनी हुई है, छिपाने का प्रयास किया गया है। पिछले वर्ष की यातायात की कठिनाइयों के अपने अनुभव के आधार पर मैं यह कह सकता हूँ कि इस बात की पूरी सम्भावना है कि इस वर्ष अवशिष्ट रजिस्ट्रेशनों की प्रतिशतता में वृद्धि हुई होगी। मैं यही जानना चाहता हूँ कि क्या इनमें वृद्धि हुई है अथवा स्थिति में सुधार हुआ है। १९५५ के आंकड़े तो अगले वर्ष ही उपलब्ध हो सकेंगे, इसलिये मैं यही जानना चाहता हूँ कि इस समय स्थिति क्या है।

इसके अतिरिक्त रेलवे ने इस अवधि में अनेक महत्वपूर्ण स्टेशनों पर माल की बुकिंग का पंजीयन करना बन्द कर दिया है। इससे यह स्पष्ट रूप से पता चल जाता है कि कृषि और औद्योगिक विकास के परिणामस्वरूप देश की जो आवश्यकतायें हैं रेले उनको पूरा करने में सफल नहीं हो पायी हैं।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

आप सभी जानते हैं कि माल के डिब्बे उपलब्ध न हो सकने के कारण कुछ फैक्टरियां बन्द हो गई हैं और कोयला न प्राप्त हो सकने के कारण बॉम्बे गैस कम्पनी कार्य नहीं कर सकी और गैस नहीं दे सकी। इस सम्बन्ध में मैं आपके सामने ऐसे कुछ तथ्य रखना चाहता हूँ जिनसे यह प्रगट होता है कि माल डिब्बे उपलब्ध न हो सकने के कारण साधारण विकास कार्य तक में बाधा पहुँची है।

अपनी द्वितीय पंचवर्षीय योजना में हमने सड़कों के विकास का एक कार्यक्रम रखा है। यदि सड़कों को विकसित कर लिया जाये, तो स्वाभाविक ही है कि रेलवे पर पड़ रहे भार में कमी हो जायेगी, परन्तु यह प्रगति होना भी सम्भव नहीं है, क्योंकि कुछ जिलों में इसके लिये जो सामान आवश्यक है वह उपलब्ध नहीं हो पाता है। सड़कों को विकसित करने का विशाल कार्यक्रम मौजूद है परन्तु उसको कार्यान्वित नहीं किया जा सकता।

बम्बई सरकार की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए पश्चिम रेलवे द्वारा किये गये समझौते के अनुसार अक्टूबर में 'ग' श्रेणी की प्राथमिकता के अन्तर्गत २८० माल डिब्बे दिये जाने को थे, परन्तु केवल ३५ ही माल डिब्बे दिये गये। नवम्बर में २४५ माल डिब्बे आवंटित किये गये थे परन्तु एक भी नहीं दिया गया। दिसम्बर में आवंटित किये गये २४५ माल डिब्बों में से केवल ६२ माल डिब्बे ही दिये गये। जनवरी में १०३ माल डिब्बे आवंटित किये गये थे। परन्तु ३२ दिये गये; और इस वर्ष फ़रवरी में १५१ माल डिब्बे प्राथमिकता-क्रम में आवंटित किये गये थे परन्तु केवल तीन ही दिये गये।

बम्बई सरकार ने स्वयं भी कहा है कि माल डिब्बे उपलब्ध न होने कारण सड़कों का निर्माण नहीं किया जा सका।

मैं लोक-सभा का ध्यान अपनी रेलवे प्रणाली की एक और असंतोषप्रद लक्षण की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। भारतीय रेलवे के प्रगति-प्रतिवेदन के पृष्ठ ३३ पर दी गई तालिका ४ के अनुसार १९५१ की अपेक्षा १९५६ में नये और ठीक इंजन-डिब्बों की तुलना में पुराने और जीर्ण-जर्जर इंजन-डिब्बों की प्रतिशतता काफी बढ़ गई है। इससे यह स्पष्ट रूप से प्रगट होता है कि प्रथम पंचवर्षीय योजना की अवधि में भारतीय रेलों ने पुनर्स्थापना और विस्तार के क्षेत्र में जो बड़े प्रयास किये थे उनके होते हुए भी रेलों की देश के आर्थिक विकास के फलस्वरूप उत्पन्न यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने की क्षमता सुधरने के स्थान पर और भी कम हो गई है।

एक और परेशानी की बात है। प्रकाशन भारतीय रेलवे की तालिका १७ के अनुसार, छोटी और बड़ी दोनों लाइनों की मालगाड़ियों की औसत गति में कमी आयी है। इससे यह स्पष्ट है कि रेलों को प्रथम योजना की अवधि में देश की परिवहन-व्यवस्था में सुधार करने और अधिक यातायात ले जाने का श्रेय नहीं दिया जा सकता है।

इस सम्बन्ध में मैं एक और महत्वपूर्ण प्रश्न की ओर संकेत करना चाहता हूँ। भारत की रेलों में निर्धारित समय पर गंतव्य स्थानों पर पहुँचने की स्थिति अत्यन्त ही भयप्रद एवं वैचित्र्य-पूर्ण है। मैं नहीं समझता कि विश्व के किसी अन्य उन्नत देश में भी गाड़ियों के समय पर पहुँचने की स्थिति इतनी निराशाजनक होगी जितनी कि भारत में है। मेरी यह निश्चित धारणा है कि मंत्री को रेलवे प्रणाली की इस भीषण त्रुटि पर गम्भीरता-पूर्वक विचार करना चाहिये जिससे कि आने वाले वर्षों में स्थिति में कुछ सुधार किया जा सके।

रेलवे की द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अपने विश्लेषण में, रेलवे मंत्री ने कुछ बातें देश के समक्ष स्पष्ट रूप में स्वीकार कर ली हैं। उन्होंने माना है कि इस अवधि में रेलवे यात्रियों और माल के बढ़ते हुए अतिरिक्त यातायात की सीमित आवश्यकताओं को ही पूर्ण कर सकेगी। कोयला, इस्पात और सीमेंट का यातायात बढ़ जाने के कारण जनता के लिये यह वृद्धि भी अत्यन्त अपर्याप्त रहेगी। यह मेरी समझ में नहीं आता है कि रेलवे इस अतिरिक्त यातायात की आवश्यकताओं को कैसे पूर्ण कर सकेगी, विशेष रूप से उस समय, जब कि हम औद्योगिक क्षेत्र में कहीं, अधिक गति के साथ उत्पादन बढ़ाने की योजना बना रहे हैं।

आर्थिक विकास के फलस्वरूप देश के बढ़ते हुए यातायात की आवश्यकताओं का सामना करने में रेलवे के निराशाजनक कार्यकलाप को ध्यान में रखते हुए मैं मंत्री महोदय और लोक-सभा के सदस्यों से यह आग्रह करूँगा कि वह वस्तुस्थिति को पहचानें। जब तक परिवहन नीति में आमूल परिवर्तन करने के लिये प्रयास नहीं किया जाता तब तक मुझे विश्वास है कि देश को रेलवे में गंभीर गति-रोध और अर्थ-व्यवस्था में अव्यवस्था का सामना करना पड़ेगा।

इस सम्बन्ध में मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। जब तक परिवहन के सभी साधनों का सहयोजन नहीं किया जाता तब तक रेलवे इस देश की परिवहन-समस्या को सुलझाने में सफल नहीं हो सकती। मेरा आशय यह नहीं है कि परिवहन की सभी प्रणालियाँ सार्वजनिक क्षेत्र अथवा सरकार के ही अधीन रखी जानी चाहियें, वरन् यह कि परिवहन की सभी प्रणालियों के सम्बन्ध में एक सहयोजन प्राधिकारी होना चाहिये, अन्यथा सम्पूर्ण योजना छिन्न-भिन्न हो जायगी और उसमें सफलता प्राप्त करना बहुत कठिन हो जायेगा।

मेरा सुझाव है कि रेलवे भाड़ा जाँच समिति के निबन्धनों में वृद्धि की जानी चाहिये जिससे कि वह सहयोजन की सम्भावनाओं का पता लगा सके और कुछ हद तक रेलों परिवहन सड़क-परिवहन और नौवहन में भाड़ों की दरों में समानता ला सके। जब तक आप देश में परिवहन की विभिन्न

[श्री तुलसीदास]

प्रणालियों में सहयोजन स्थापित नहीं करते तब तक यातायात को विभिन्न परिवहनों की दिशाओं में मोड़ना सम्भव नहीं होगा। यह कार्य इसी समिति द्वारा किया जाना चाहिये।

अब वह समय आ चुका है जब कि देश के पास परिवहन व्यवस्था का विकास करने के लिये एक ऐसी १५-वर्षीय अथवा २०-वर्षीय 'मास्टर' योजना होनी चाहिये जिसमें औद्योगिक एवं कृषि-विकास की सम्भावनाओं को ध्यान में रखा गया हो। मेरा सुझाव है कि परिवहन की विभिन्न प्रणालियों में भावी यातायात का बंटवारा करके इनका सहयोजित ढंग से विकास करने और भाड़े की दरों का अभिनवीकरण करने के सम्पूर्ण प्रश्न पर विचार करने के लिये सरकार एक परिवहन-आयोग की नियुक्ति करे। यह सुझाव कोई नया सुझाव नहीं है, क्योंकि यह एक ऐसा सुझाव है जो आर्थिक विकास के लिये देश के प्रयासों की सम्भावनाओं के असफल रहने और इस प्रकार परिवहन-व्यवस्था के अपर्याप्त विकास के कारण द्वितीय पंचवर्षीय योजना में गतिरोध हो जाने से उत्पन्न होता है।

एक्सप्रेस मालगाड़ियां चलाने का रेलवे-मंत्री का आश्वासन वास्तव में स्वागत करने योग्य है। परन्तु इसके लिये अतिरिक्त भाड़ा लिये जाने की बात मेरी समझ में नहीं आती क्योंकि शीघ्र और तुरतगामी परिवहन का उपबन्ध करना तो रेलवे का कर्तव्य है और उसके लिये वह अतिरिक्त शुल्क नहीं मांग सकती है। सम्भवतः आप रेलवे के प्रयोक्ताओं पर अधिक भार लादना चाहते हैं।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि यात्री-यातायात के सम्बन्ध में मंत्री महोदय ने जिन रियायतों की घोषणा की है, वह स्वागत योग्य हैं। परन्तु यह सुझाव है कि रियायती दरों पर वापसी टिकट ३०० मील की दूरी के स्थान पर १०० मील की दूरी के ही दिये जाने चाहिये। ऐसा करने से जनता को वास्तव में लाभ होगा।

रेलवे मंत्री ने हर प्रकार के माल यातायात पर एक आने का अधिभार लगाने का सुझाव दिया है। कुछ वस्तुओं पर उन्होंने छूट भी दी है। यह छूट दूध, तरकारियों और फलों आदि के लिये भी क्यों नहीं दी जाती है? जब अखबारों को यह रियायत दी जाती है तो इन वस्तुओं पर क्यों नहीं दी जा सकती?

रेलों में अत्यधिक भीड़-भाड़ के सम्बन्ध में मैंने अनेक बार यह सुझाव दिया है कि या तो भीड़-भाड़ को कम करने के लिये गाड़ियों की संख्या का अभिनवीकरण किया जाये और या फिर भिन्न-भिन्न स्थानों को जाने वाले यात्रियों के लिये गाड़ियों में अलग-अलग डिब्बे लगाये जायें। परन्तु पता नहीं कि इनके सम्बन्ध में अब तक क्या किया गया है।

रेलवे अपने यात्रियों को कुछ सुविधायें क्यों नहीं देती। यह कहा जा सकता है कि पंखे लगा दिये गये हैं, ठंडे पानी की व्यवस्था कर दी गई है, परन्तु यात्री को जिस वास्तविक सुविधा की आवश्यकता है वह है बैठने के लिये पर्याप्त स्थान और इसी का वास्तव में उसके लिये उपबन्ध किया जाना चाहिये।

रेलों में होने वाली भीड़-भाड़ को डिब्बों की संख्या बढ़ा कर और जहाँ संभव हो, पटरियों की क्षमता बढ़ाकर कम किया जा सकता है।

मुझे आशा है कि मंत्री महोदय मेरी आलोचनाओं और सुझावों पर ध्यान देंगे और कुछ सुझावों को स्वीकार करके जनता को अधिक सुविधायें प्रदान करेंगे।

‡श्री वैकटरामन् (तंजोर) : कुछ कहने से पूर्व मैं सबसे पहले आपका ध्यान श्री तुलसीदास के अत्यन्त चतुराईपूर्ण और वकीलों-जैसे तर्क करने के ढंग की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ।

‡श्री तुलसीदास : धन्यवाद। मैं वकील नहीं हूँ।

†श्री वेंकटरामन् : यदि माननीय सदस्य ने मेरी बात ध्यान से सुनी होती तो उन्होंने देखा होता कि मैंने 'वकीलों जैसे' कहा था ।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी (मैसूर) : वकीलों जैसा होना तो वकील होने से भी अच्छा है ।

†श्री वेंकटरामन् : श्री तुलसीदास ने कहा है कि गाड़ियों की गति में कमी हो गई है । परन्तु हमें जो पुस्तकें दी गई हैं उन को देखने से ज्ञात होता है कि बड़ी लाइन और छोटी लाइन दोनों का ट्रेन-भार बहुत अधिक बढ़ गया है ।

श्री तुलसीदास को इस प्रतिवेदन में से एक और बात पढ़कर सुनानी चाहिये थी । औसत-गति के प्रश्न पर अकेले ही नहीं विचार किया जाना चाहिये, वरन् उस पर ट्रेन-भार और प्रति माल-गाड़ी पर टन-मील के संदर्भ में विचार किया जाना चाहिये । इसलिये केवल यहाँ-वहाँ गति धीमी होने की ओर संकेत करके यह तर्क नहीं किया जा सकता कि कार्यकुशलता समाप्त हो गई है । इसके विपरीत आप यह देखेंगे कि यात्रियों और माल, दोनों को ढोने की दिशा में रेलवे ने उल्लेखनीय प्रगति की है ।

†श्री तुलसीदास : यदि मेरे माननीय मित्र को संतोष हो तो मुझे कुछ और नहीं कहना है ।

†श्री वेंकटरामन् : मैं श्री तुलसीदास की इस बात को मानने के लिये तैयार नहीं हूँ कि रेलवे गाड़ियों की गति में और कार्य क्षमता में कमी होती जा रही है ।

भारतीय रेलों की कार्य क्षमता का अनुमान कई तरीकों से लगाया जा सकता है । उदाहरण-तया कार्यवहन अनुपात को लीजिये । १९५२ में भारतीय रेलों का कार्यवहन अनुपात ७७.३७ था; १९५५ में यह ८१.७७ था । यद्यपि वृद्धि उतनी नहीं हुई, जितनी कि अन्य देशों में हुई है, फिर भी यह कर्मचारीवृन्द एवं यात्रियों को दी गई सुविधाओं के अनुरूप ही है । चार प्रतिशत की इस वृद्धि पर रेलवे को बधाई दी जा सकती है ।

अब हम देखते हैं कि पिछले पांच वर्षों में क्या कुछ हुआ है । १९५२ में रेलवे की जो स्थिति थी, उसकी तुलना हम १९५५ की स्थिति से करते हैं । जहाँ तक कर्मचारीवृन्द का सम्बन्ध है, आप देखेंगे कि श्रेणी १ और २ के पदाधिकारियों की कुल संख्या बढ़ गई है किन्तु उनके औसत वेतन कम हो गये हैं । १९५२ में ऐसे पदाधिकारियों की कुल संख्या २२५४ थी, १९५५ में २५८८ है । १९३९ में इन का औसत वेतन १४२९ रुपये था, आज १०४३ रुपये है । इससे प्रकट होता है कि कर्मचारीवृन्द को सुविधायें देने के विषय में हम समता स्थापित करने का प्रयत्न कर रहे हैं । उच्च अधिकारियों का वेतन कम कर रहे हैं । और निम्न कर्मचारियों का वेतन बढ़ा रहे हैं । जहाँ तक श्रेणी ३ और श्रेणी ४ की सेवाओं का सम्बन्ध है, १९५२-५५ में इन के वेतनक्रमों में ५१७ प्रतिशत की वृद्धि हुई है । अतः मैं कह सकता हूँ कि इन चार वर्षों में, श्रमिकों के जीवनस्तर में वास्तविक सुधार हुआ है और उनकी मजूरी बढ़ गई है । अभी इस मजूरी को निर्वाह-मजूरी तो नहीं कहा जा सकता, किन्तु आशा है कि यदि यही प्रगति जारी रही तो अगले पांच वर्षों में हम निर्वाह मजूरी के स्तर तक पहुँच जायेंगे ।

स्टोरों के ऋय के सम्बन्ध में बहुत आलोचना की जाती थी, किन्तु अब स्थिति बदल रही है । आंकड़ों को देखने से पता चलता है कि १९५२ में लगभग ७० प्रतिशत स्टोर देश में ही खरीदे जाते थे । अब लगभग ७८ प्रतिशत स्टोर देश में ही खरीदे जाते हैं ।

श्री विठ्ठल राव ने शिकायत की है स्टोर शेष बढ़ता जा रहा है और यह स्टोरों के उचित प्रशासन के लिये ठीक नहीं है । इस सम्बन्ध में, मैं आंकड़े बताता हूँ । १९५२ में स्टोर शेष ६२.६८ करोड़ रुपये के थे । १९५४ में ये ५२.३८ करोड़ रुपये के थे । १९५५ में इन में थोड़ी वृद्धि हुई है

[श्री वेंकटरामन्]

और इस वर्ष में ये ५४.९४ करोड़ रुपये के हैं। किन्तु रेलवे मंत्रालय ने अपने प्रतिवेदन में स्पष्ट कर दिया है कि ये स्टोर कुछ नये निर्माण कार्यों के लिये खरीदे गये हैं।

मैं श्रमिकों को दी गई कुछ अन्य सुविधाओं का भी उल्लेख करना चाहता हूँ। १९५२ में उनके लिये कुल ६८२५ मकान बनाये गये थे। १९५५ में ९९०१ मकान बनाये गये हैं, अर्थात् मकानों की संख्या में लगभग ५० प्रतिशत की वृद्धि हुई है। श्रमिकों की कुल संख्या को, जो कि १० लाख है, ध्यान में रखते हुए, इन मकानों की संख्या बहुत ही कम है, किन्तु मुझे ज्ञात नहीं कि क्या रेलवे ने सब कर्मचारियों के लिये मकान बनाने का उत्तरदायित्व अपने ऊपर लिया है। मेरा निवेदन है कि रेलवे प्रशासन ने बहुत से ऐसे कर्मचारियों के लिये भी मकानों का प्रबन्ध नहीं किया है, जो अत्यावश्यक सेवाओं में हैं। रेलवे को ऐसे कर्मचारियों के लिये मकानों की व्यवस्था अवश्य करनी चाहिये।

श्रमिकों को दी जाने वाली चिकित्सा और स्वास्थ्य सम्बन्धी सुविधाओं में भी काफी वृद्धि हुई है। १९५२ में प्रति व्यक्ति चिकित्सा सुविधाओं का व्यय १५.४ रुपये था, १९५५ में यह व्यय १७.२५ रुपये था। १९५२ में स्वास्थ्य सेवाओं का प्रति व्यक्ति व्यय १५.७ रुपये था और १९५५ में २०.२४ रुपये।

इन कुछ बातों से प्रकट होता है कि रेलवे श्रमिकों का जीवन-स्तर उंचा करने का भरसक प्रयत्न करती रही है, किन्तु मैं एक दो बातों से विशेषरूप से चिन्तित हूँ। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्रालय इन पर पूरा ध्यान देगा। पहली यह है कि हम दुर्घटनाओं की संख्या घटाने में सफल नहीं हुए हैं। १९५२ में रेलवे दुर्घटनाओं की कुल संख्या ४२१४ थी। १९५५ में इन की संख्या ४४३९ तक पहुँच गई है। इसी तरह रेलवे कर्मशालाओं में होने वाली दुर्घटनाओं की संख्या भी बढ़ गई है। १९५२ में कर्मशालाओं में दुर्घटनाओं से ६ व्यक्ति मरे थे और १७,९५९ घायल हुए थे। १९५५ में इन की संख्या क्रमशः १७ और १९,१८५ हो गई है। मैं पहले भी कह चुका हूँ कि इस का कारण यह है कि रेलवे कर्मशालाओं के प्रशासन में बहुत ढील है। चूँकि रेलवे कर्मशाला सरकारी प्रशासन का भाग है, इसलिये कारखाना निरीक्षकालय विभिन्न उपबन्धों को लागू कराने में सख्ती से काम नहीं लेता है। कारखाना निरीक्षकालय को चाहिये कि स्वास्थ्य और सुरक्षा सम्बन्धी सभी उपबन्धों को पूरी तरह लागू कराये।

रेलवे बोर्ड के पुनर्गठन के सम्बन्ध में, मैं प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन से सहमत नहीं हूँ। समिति ने कहा है कि इस अवस्था में रेलवे बोर्ड में कोई परिवर्तन करना लाभदायक नहीं होगा। मैं समझता हूँ कि वर्तमान रेलवे बोर्ड उन कर्तव्यों का निर्वहन करने में सूक्ष्म नहीं है, जिनका भार रेलवे को दूसरी पंचवर्षीय योजना को क्रियान्वित करने के लिये और देश की प्रगति के लिये अपने ऊपर लेना होगा। यदि आप अन्य देशों में राजकीय रेलवे संगठनों को देखें, तो मालूम होगा कि ये सदा बड़े, प्रतिनिधिक और स्थिति का मुकाबला करने के लिये उपयुक्त होते हैं।

भाषा के सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय को मैं यह सुझाव दूंगा कि हमें अंग्रेजी के हटाये जाने तक तीन भाषाओं—प्रादेशिक भाषा, हिन्दी और अंग्रेजी का प्रयोग करना चाहिये।

तीसरे दर्जे के समाप्त कर दिये जाने से मुझे कोई प्रसन्नता नहीं हुई है। जब तक कि आप दूसरे दर्जे की सुविधाएं न दें, तीसरे दर्जे को दूसरे दर्जे का नाम दे देने मात्र से कोई लाभ नहीं। तीसरे दर्जे को दूसरा दर्जा कह देने से ही वह दूसरा दर्जा नहीं बन जाता है।

एक और बात जिस पर मैं जोर देना चाहता हूँ यह है कि रेलवे के क्षेत्र में ही सरकार को समाजवादी विचारधारा प्रचलित करनी चाहिये। एक ऐसी सामाजिक विचारधारा बनाई जानी चाहिये जिसके अनुसार निम्नतम रेलवे कर्मचारी को १०० रुपये मिलें और उच्चतम कर्मचारी को २,००० रुपये से अधिक न मिलें।

अब जब कि बीमे का राष्ट्रीयकरण कर दिया गया है; सब रेलवे कर्मचारियों को बीमा कराया जाना चाहिये, ताकि उन्हें जीवन में होने वाली दुर्घटनाओं के खतरों से बचाया जा सके।

डा० लंका सुन्दरम् ने कहा था कि रेलवे कर्मचारियों के कृत्य सम्बन्धी संघों को मान्यता प्रदान की जाये। मैं इसे बिल्कुल अनुचित समझता हूँ। रेलवे को केवल एक महाखंड के लिये एक ही संघ को मान्यता प्रदान करनी चाहिये। ऐसा करने से विभिन्न अनुभागों के कर्मचारी अपने अपने हितों के लिये दावे प्रस्तुत नहीं कर सकेंगे। कृत्य सम्बन्धी संघों को मान्यता प्रदान करने से वैज्ञानिक आधार पर कृत्य मूल्यांकन नहीं किया जा सकेगा और रेलवे के विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों में कार्मिक संघ भावना के बढ़ने के स्थान पर प्रतिस्पर्धा बढ़ेगी।

†श्री नेवटिया (जिला शाहजहांपुर उत्तर व जिला खेरी-पूर्व) : रेलवे मंत्री और उन के सहयोगी और रेलवे बोर्ड के सदस्य इस बात के लिये प्रशंसा के पात्र हैं कि पहली पंच-वर्षीय योजना अवधि में उन्होंने रेलवे की स्थिति में सुधार किया है और विभाजन से उत्पन्न हुई अन्य समस्याओं को हल किया है।

अगली पंच-वर्षीय योजना में योजना आयोग ने केवल १५ प्रतिशत अतिरिक्त यात्री मीलों की व्यवस्था की है। इस का अर्थ यह है कि अगले पांच वर्षों में रेल गाड़ियों में भीड़ उतनी ही रहेगी जितनी कि आज है या संभवतः इससे भी बढ़ जाये। यह बहुत दुर्भाग्य की बात है कि अस्थायी योजना-ढांचे के अनुसार भीड़ को कम करने की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। इस योजना ढांचे में ३० प्रतिशत अतिरिक्त यात्री मीलों की व्यवस्था करने का अनुमान था।

योजना आयोग ने अनुमान लगाया है कि कुछ समय तक अधिक पुराने माल डिब्बों को काम में लाया जाता रहेगा। पुराने माल डिब्बों की प्रतिशतता अब भी बहुत अधिक है और भविष्य में यह और भी बढ़ जायेगी। इंजनों के सम्बन्ध में भी ऐसी ही स्थिति है। पुराने इंजनों, डिब्बों आदि के प्रयोग से कुछ सहायता अवश्य मिलेगी किन्तु इन पर अधिक निर्भर करना भी ठीक नहीं है, क्योंकि ऐसा करने से गाड़ियों के चलने में विलम्ब होगा, यात्री मीलों, गति इत्यादि में कमी होगी।

जहां तक माल के यातायात का सम्बन्ध है, हमने अधिकतर वस्तुओं के परिवहन में ५०० प्रतिशत वृद्धि के लिये व्यवस्था की है इसका क्या प्रभाव पड़ेगा? औद्योगिक कच्चा माल कारखानों को उपलब्ध नहीं होगा, तैयार माल का स्टॉक जमा होता रहेगा और उपभोक्ता वस्तुओं की कमी रहेगी। यदि उपभोक्ता वस्तुएं उपलब्ध न हों, तो पूंजी वस्तुएं बनाने का क्या लाभ है? इस से मुद्रास्फीति की प्रवृत्ति उत्पन्न होगी। और लोग पूंजी वस्तुओं-लोहा तथा इस्पात का उपयोग नहीं कर सकेंगे। इस महत्वपूर्ण मामले पर विचार किया जाना चाहिये। मेरे विचार में द्वितीय पंचवर्षीय योजना के तीसरे वर्ष में बहुत गम्भीर स्थिति उत्पन्न हो जायेगी। उद्योगों को तैयार माल के परिवहन के लिये और कच्चा माल उपलब्ध कराने के लिये सुविधायें देना आवश्यक है।

मैं देखता हूँ कि दावों की संख्या ३७३, ७५८ से बढ़ कर ३७८, ३९४ हो गई है। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव यह है कि ५०० रुपये तक के दावों का निर्णय प्रादेशिक अधिकारियों द्वारा किया जाना चाहिये। ऐसे मामलों को न्यायालय में भेजे जाने की आवश्यकता नहीं है।

बिना टिकट यात्रा में और दुर्घटनाओं में जो वृद्धि हुई है, वह भी चिन्ताजनक है। दुर्घटनाओं की संख्या कम करने के लिये अधिक सावधानी की आवश्यकता है। प्राक्कलन समिति ने कहा है कि कार्य में प्रगति नहीं हो रही है और श्रमिकों की कार्य क्षमता कम हो गई है। यह बहुत दुर्भाग्य की बात है। अधिक उत्पादन के लिये अच्छी योजनाओं, अच्छे तरीकों, कर्मशालाओं के अच्छे अभिन्यास और अच्छे औजारों की आवश्यकता है। इसके साथ-साथ जब तक प्रबन्धकीय कार्य क्षमता न हो,

[श्री नेवटिया]

श्रमिक अधिक उत्पादन नहीं कर सकेंगे। उत्पादन बढ़ाने के लिये इन सब बातों पर ध्यान दिया जाना चाहिये।

रेलवे की कार्य क्षमता का अनुमान प्रतिदिन प्रति डिब्बा मील के आंकड़ों से लगाया जा सकता है। भारत में इस वर्ष यह ४६ है। जापान में यह ६२ है। इस मामले में सुधार कर के इसे कम से कम जापान के स्तर पर लाया जाना चाहिये। जहां तक इन मील के सम्बन्ध है, यह १४१ है जो कि अन्य सभी देशों से अधिक है, किन्तु प्रतिदिन डिब्बा मील इतना अधिक नहीं है।

एक बात पिछड़े हुए क्षेत्रों के विकास के बारे में है। यह बहुत संतोष की बात है कि अगली योजना की राशि में इतनी भारी कमी किये जाने के बावजूद रेलवे मंत्री अपने मूल प्रस्ताव के अनुसार ३००० मील का सर्वेक्षण जारी रख रहे हैं। यदि पिछड़े हुए क्षेत्रों को वैसे ही रहने दिया जाये, तो नई नई समस्याएँ उत्पन्न होंगी। यह आवश्यक है कि ३,००० मील का लक्ष्य प्राप्त करने का पूरा प्रयत्न किया जाये।

वस्तु-भाड़े में ६.२५ प्रतिशत वृद्धि की गई है। कुछ वस्तुओं के सम्बन्ध में पिछले ४ या ५ वर्षों में ५.०० प्रतिशत तक की वृद्धि हुई है। मैं रेलवे मंत्री से अनुरोध करूँगा कि इन वस्तुओं के सम्बन्ध में जांच की जाये। उदाहरणतया चीनी को लीजिये। १९४८ में इसके भाड़े की दर १२ रुपये थी। अब ६५ या ७० रुपये है।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : क्या चीनी के मूल्य में वृद्धि नहीं हुई है ?

†श्री नेवटिया : मूल्य में कमी हो गई है। मेरे विचार में सामान्य माल के यातायात के लिये माल डिब्बों के प्रदाय की अच्छी व्यवस्था की गई है किन्तु अन्य प्रकार के यातायात के सम्बन्ध में दो या तीन वर्ष बाद बहुत गम्भीर स्थिति उत्पन्न होने की सम्भावना है।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव (खम्मम) : प्राक्कलन समिति ने जो प्रतिवेदन सदन में प्रस्तुत किये हैं उनके लिये उसका अभिनन्दन करने में मैं श्री अशोक मेहता का समर्थन करता हूँ। कई सिफारिशें उक्त समिति द्वारा की गई हैं और यदि उनको कार्यान्वित किया जाये तो इससे हमारी रेलवे व्यवस्था की कार्यकुशलता में वृद्धि करने और उसका विकास करने में बहुत सहायता मिलेगी।

प्रथम पंचवर्षीय योजना की तुलना में कुछ सुधार अवश्य हुआ है। हमारे इंजन डिब्बों के पुनर्स्थापन में हमें कुछ सफलता प्राप्त हुई है यद्यपि हम अभी सम्पूर्ण पुनर्स्थापन नहीं कर सके हैं। किन्तु द्वितीय योजना के अन्त तक भी हम पुनर्स्थापन नहीं कर सकेंगे। प्रथम पंचवर्षीय योजनावधि के प्रारम्भ में, ऐसे जीर्ण इंजनों की, जिनकी कार्य-अवधि समाप्त हो चुकी थी प्रतिशतता तीस प्रतिशत थी और द्वितीय योजना के प्रारम्भ में इसमें दो प्रतिशत की वृद्धि हुई है। ऐसा अनुमानित है कि द्वितीय योजना के अन्त तक वह १८.३ प्रतिशत रह जायेगी। जहां तक माल डिब्बों का सम्बन्ध है, प्रथम योजनावधि के प्रारम्भ में यह प्रतिशतता २७ प्रतिशत थी प्रथम योजनावधि के अंत में १९ प्रतिशत थी और द्वितीय योजना के उपरान्त ऐसा अनुमान है कि वह ८.५ प्रतिशत रह जायेगी। इसी प्रकार यात्री डिब्बों के आंकड़े हैं ३६ प्रतिशत, २६ प्रतिशत और १०.५ प्रतिशत। फिर भी परिवहन सुविधा मांग के अनुपात में कम है। यह तथ्य सर्वमान्य है। प्रथम पंचवर्षीय योजना में जो विकास हुआ है वह कुल मील दूरी का २.६ प्रतिशत है। इसमें उन उखाड़े गये रेल मार्गों को शामिल करता हूँ जिन्हें कि प्रथम योजना में पुनः बनाया गया है। यदि इस अनुपात को एक लाख की जनसंख्या के आधार पर लगाया जाये तो यह ०.२४ मील होगा। प्रथम पंचवर्षीय योजनावधि में केवल ०.२४ मील की वृद्धि हुई है। ४३२ करोड़ रुपये व्यय किये जाने पर भी यह स्थिति क्यों है यह मैं नहीं जानता हूँ। इसी सदन में हम कई बार यह कह चुके हैं कि जब तक हम आयातों पर निर्भर रहेंगे

†मूल अंग्रेजी में

तब तक हम कोई प्रगति नहीं कर सकेंगे। आयातों पर निर्भर रहने से हमारी स्थिति यही रहेगी। जिन देशों से हमने सम्पर्क स्थापित करके इंजन प्राप्त किये हैं उनसे हमें इस्पात नहीं मिल रहा है। रेलवे के लिये हमें प्रतिवर्ष ३.५ लाख टन इस्पात की आवश्यकता होती है। इसमें से १.२ लाख टन बाहर से आता है। यद्यपि जो देश हमें इंजन दे रहे हैं वे पर्याप्त इस्पात तैयार करते हैं तथापि वे उसे हमें देने के लिये तैयार नहीं हैं क्योंकि इस्पात से हमारे देश के औद्योगीकरण में सहायता मिलेगी।

यदि इस दृष्टिकोण से हम योजना आयोग और रेलवे बोर्ड के बीच मौजूद मतभेद को देखते हैं तो हमें ज्ञात होता है कि रेलवे बोर्ड ने १४८० करोड़ रुपये की मांग की है और योजना आयोग ने उसे घटाकर ११२५ करोड़ रुपये कर दिया है, और मतभेद चल ही रहा है। मैं इस मामले में योजना आयोग का पक्ष लूंगा। औद्योगिक और खनिज सम्पत्ति के विकास के लिये केवल ७१० करोड़ रुपये के आवंटन के बारे में यद्यपि योजना आयोग से मेरा मतभेद है तथापि इस मामले में मैं योजना आयोग का पक्ष लूंगा क्योंकि मैं चाहता हूँ कि उद्योगों पर धन व्यय किया जाये। यदि परिवहन पिछड़ रहा है तो इस तथ्य को हमें स्वीकार करना पड़ेगा। परिवहन व्यवस्था में सुधार के उपायों और साधनों का मैं निर्देश करूँगा।

एक महत्वपूर्ण बात हमें ध्यान में रखनी चाहिये कि इन ११२५ करोड़ रुपयों में से रेलवे को लगभग ४४५ करोड़ रुपये देना पड़ता है।

श्री अलगेशन : ३४५ करोड़ रुपये।

श्री टी० बी० विठ्ठल राव : यदि आप लाभांश और विकास निधि आदि सभी बातें जोड़ें तो यह रकम इतनी ही होगी। रेलवे मंत्री ने सदन को आश्वासन दिया है कि यद्यपि आवंटित राशि में कटौती की गई है तथापि वह सन्तुष्ट हैं। मुझे विश्वास है और मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री उक्त आश्वासन को कार्यान्वित करने के लिये प्रयास करेंगे। प्राक्कलन समिति ने अपनी सिफारिशों में यह स्पष्ट रूप से सुझाव दिया है कि विभिन्न कारखानों की क्षमता को किस प्रकार बढ़ाया जा सकता है और डिब्बों के निर्माण की गति को किस प्रकार बढ़ाया जा सकता है किन्तु एकमात्र कठिनाई इस्पात की और कभी-कभी इमारती लकड़ी की रही है।

हमारे यहां इमारती लकड़ी प्रचुर मात्रा में है और इसके बावजूद भी रेलवे को इमारती लकड़ी प्राप्त करने में कठिनाई होती है। सिकन्दराबाद में एक अच्छा कारखाना है और वहां युद्धकाल में भी इमारती लकड़ी का अभाव नहीं रहा था किन्तु आज हमें इमारती लकड़ी पर्याप्त मात्रा में नहीं मिल रही है। यदि इस बात की तह में हम जायें तो हमें अधिकारियों द्वारा बताया जाता है कि इमारती लकड़ी प्राप्त करने के लिये कोई अधिकारी किसी दूरस्थ स्थान को गुंटकल के दक्षिण-पूर्व में लगभग ५०० मील—गया हुआ है जबकि हैदराबाद में अच्छी इमारती लकड़ी प्राप्त हो सकती है। हैदराबाद में अच्छे जंगल हैं और उनकी इमारती लकड़ी युद्धकाल में काम में लाई जाती थी। आपको केवल उसे काम में लाने के योग्य बनाना होगा। इस तरह हम कारखानों की दक्षता को बढ़ा सकते हैं।

विदेशों में मुझे यंत्र बनाने वाले कारखानों का निरीक्षण करने का अवसर मिला है। वहां मैंने देखा कि रेलवे कारखानों में ड्रिलिंग और खराद (लेथ) मशीनों से सम्बन्धित सभी कार्य किये जाते हैं। हमारे कारखानों में इन कार्यों के विकास के लिये काफी गुंजाइश है और इससे उनकी क्षमता को अधिक अच्छी तरह काम में लाया जा सकता है।

मिट्टी की खुदाई सम्बन्धी कार्यों और अन्य बातों में व्यय को कम करके हम कुछ राशि बचा सकते हैं। इस सम्बन्ध में मैं आपका ध्यान मध्य भारत इंजीनियरिंग संस्था में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष द्वारा जो अत्यन्त प्रेरक भाषण दिया गया था, उसकी ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। उन्होंने इंजीनियरों से अपील की कि उन को एक रुपये में उतना कार्य करना चाहिये जिसको कि जन साधारण

[श्री टी० बी० विट्ठल राव]

दो रुपये में करते हैं। मुझे आशा है कि वह इस भावना को हमारे देश के रेलवे इंजिनियरों में भर देंगे। आप देश में कहीं भी जाइये आप यह सुनेंगे कि रेलवे के इंजीनियर एक वर्ग के रूप में भ्रष्टाचार करता है। हम देख चुके हैं कुछ स्थानों में भ्रष्टाचार किस प्रकार चल रहा है।

अब मैं नागपुर-हावड़ा के ग्रेंड ट्रंक मार्ग में उपलब्ध हो रही अथवा जिसके उपलब्ध होने की आशा है उस परिवहन संभावना को लेता हूँ। इस पर सावधानी पूर्वक विचार किया जाना है। मैंने व्याख्यात्मक ज्ञापन को पढ़ा है। उन का कहना है कि नागपुर-हावड़ा मार्ग को दोहरा करने के बारे में विचार किया जा रहा है। अभी हाल ही में जनवरी में उक्त मार्ग पर रेल गाड़ियां काफी विलम्ब से चल रही थीं। उड़ीसा क्षेत्र में रेलों का आवागमन केवल दिन में हुआ है। इस रेलमार्ग पर इस्पात के तीन कारखाने होंगे। इसके अलावा चाम्पा-कोरबा मार्ग के जरिये हमें कोरबा कोयला क्षेत्र से कोयला प्राप्त होने को है। इन सब कठिनाइयों के बावजूद उत्पाद मंत्री ने रूरकेला में एक उर्वरक कारखाने की स्थापना करना उपयुक्त समझा है। इन सब बातों को देखते हुए नागपुर-हावड़ा रेलमार्ग को दोहरा करने के अतिरिक्त कोई अन्य विकल्प मुझे दिखाई नहीं देता है। मैं तो यहां तक कहूंगा कि उक्त रेलमार्ग के विद्युत्तमय किये जाने की भी आवश्यकता है। जब तक ये सुविधायें नहीं होंगी तब तक हम प्रस्तावित इस्पात कारखानों को अपेक्षित ५० लाख टन कच्चा लोहा और उनके और उर्वरक कारखाने के लिये अपेक्षित ५० लाख टन कोयला नहीं दे सकते हैं। इसके अतिरिक्त आपके कथनानुसार कोरबा कोयला क्षेत्रों से चालीस लाख टन कोयला निकाला जायेगा। जहां तक रेल गाड़ियों का सम्बन्ध है हमें प्रतिदिन १००० टन वजन ले जाने वाली पन्द्रह रेलगाड़ियां चलानी चाहिये। इसलिये इस मार्ग को दोहरा किये जाना जरूरी है।

मालगाड़ियों के सम्बन्ध में भी काफी बचत की जा सकती हैं। भविष्य में एक्सप्रेस मालगाड़ियां चला करेगी और इस प्रस्ताव का मैं स्वागत करता हूँ। मैंने कई स्टेशनों पर देखा है कि मालगाड़ियों को दो-दो घंटे तक रोके रखा जाता है और इसका अर्थ यह है कि उतना कोयला व्यर्थ जाता है और इंजन और डिब्बे उतने समय के लिये रुक जाते हैं। जब यह ज्ञात हो जाता है कि कोई सवारी गाड़ी डेढ़ घंटा देरी से आयेगी तो मालगाड़ी को, सवारी गाड़ी के उस स्टेशन से निकल जाने तक, रोका जाता है जबकि उस समय में उक्त माल गाड़ी कम से कम २० मील आगे निकल जा सकती है। अथवा दूसरे स्टेशन पर पहुंच सकती है। बल्लारशाह-काजीपेट और डोर्नाकिल-बैजवाड़ा मार्ग पर मैंने देखा है कि मालगाड़ियों को स्टेशनों पर काफी समय तक रोके रखा जाता है और स्वयं रेलवे आयव्ययक के आंकड़ों से पता चलता है कि मालगाड़ियां किस रफ्तार से चलती हैं।

माल भाड़े पर एक आना अधिभार के रूप में लेना रेलवे मंत्रालय ने उपयुक्त समझा है। इस बात को देखते हुए कि भाड़ा ढांचा समिति अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करने वाली है, उक्त अधिकार अत्यन्त आपत्तिजनक है। जब तक इस समिति के प्रतिवेदन पर कोई निर्णय नहीं लिये जाते हैं तब तक हमें मौजूदा दरों को बढ़ाना नहीं चाहिये। इससे आपको केवल ग्यारह करोड़ रुपये मिलेंगे। आप यह राशि अवक्षयण निधि से ले सकते हैं या सिफारिशों के प्राप्त होने पर दस करोड़ रुपयों की अतिरिक्त राशि का समायोजन किया जा सकता था। संभवतः रेलवे मंत्री को यह आशंका है कि उक्त प्रतिवेदन इस वर्ष के अन्त तक प्राप्त न हो। प्रतिवेदन कब प्राप्त होगा यह मैं नहीं जानता हूँ। यह विलम्ब क्यों हो रहा है? प्रति वर्ष यही स्थिति रही है। १९५२ में आपने कोयले पर अधिभार बढ़ाया था। अब आपने भाड़े पर अधिभार लगाया है। आप यात्रियों को क्या देते हैं? गाड़ियों में भीड़भाड़ कम नहीं हो सकती है; माल का परिवहन तेजी से नहीं हो सकता है और आवागमन में माल खो भी जाता है। ये सब बातें हैं फिर भी आप जनता का शोषण करना चाहते हैं।

उद्योग में श्रमिकों की भागीदारी का मैं स्वागत करता हूँ किन्तु भागीदारी वास्तविक हो इसलिये मैं चाहता हूँ कि औद्योगिक प्रजातन्त्र हो। अभी तक उच्च पदाधिकारियों को नामनिर्देशित

किया जाता रहा है परन्तु वह सच्ची भागीदारी नहीं है। यदि आप वास्तव में श्रमिकों की भागीदारी चाहते हैं तो योग्य व्यक्ति का चुनाव होने दीजिये।

मजूरी अनुपात के कुछ प्रधान अंगों का उल्लेख मेरे मित्र श्री वेंकटरामन ने किया। उन्होंने बताया कि स्विटजरलैंड में उच्चतम और निम्नतम में १:५ का अनुपात है जबकि हमारे देश में यही अनुपात १:५५ है। उन्होंने कुछ आंकड़े भी दिये और मजूरी में कुछ वृद्धि किये जाने की ओर संकेत किया है। किन्तु वास्तविक मजूरियां १९३९ के स्तर पर हैं। योजना आयोग द्वारा हाल ही में दिये गये आंकड़ों से पता चलता है कि भारत की श्रमजीवी जनता की वास्तविक मजूरियां केवल १९३९ के स्तर तक पहुँची हैं। इसलिये एक और वेतन आयोग की नियुक्ति की जानी आवश्यक है। पहले वेतन आयोग को गवर्नर जनरल ने नियुक्त किया था और उसमें श्रमिकों के प्रतिनिधि नहीं थे। किन्तु उसने वेतन-ढांचा देते समय प्रतिवेदन में कहा कि रुपये की क्रयशक्ति बढ़ाने के लिये सरकार को वास्तविक प्रयास करना चाहिये। किन्तु क्या रुपये की क्रय शक्ति बढ़ी है? इसलिये मैं इस बात पर जोर देता हूँ कि चूँकि रेलवे के अन्तर्गत सबसे अधिक कर्मचारी हैं इसलिये उसे मंत्रिमंडल को एक अन्य वेतन आयोग की नियुक्ति के लिये सिफारिश करनी चाहिये।

स्विस रेलों में मजूरी अनुपात १:५ है। फिर कर्मचारियों के बच्चों को और आवास भत्ता मिलता है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में हमने १,५०,००० व्यक्तियों के सेवायोजन का उपबन्ध किया है किन्तु हम केवल ६०,००० क्वार्टर बनाने जा रहे हैं। रेलवे कर्मचारियों के लिये मकानों की यह तंगी कब तक चलेगी? कम से कम हमें प्रतिवर्ष १०,००० क्वार्टरों के स्थान पर २०,००० क्वार्टर बनाने चाहिये।

प्रवैधिक कर्मचारियों के बारे में बहुत कुछ कहा जाता है। इन कर्मचारियों की भर्ती या प्रशिक्षण के बारे में क्या किया गया है? उदाहरण के लिये, किसी कारखाने में जहाँ ३,२५० कर्मचारी हैं, उनमें से १९०० दक्ष हैं, ४८० अर्धदक्ष हैं और ८७० अदक्ष हैं और हमारे पास 'क' श्रेणी के केवल ३० शिशिक्षु हैं। शिशिक्षुओं की संख्या बढ़ाई जानी चाहिये जिससे कि हमारी परिवहन व्यवस्था के द्रुत विकास में वह सहायक हो सके।

अन्त में रेलवे मंत्री से मैं आग्रह करता हूँ कि नागपुर-हावड़ा मार्ग को दोहरा करने के प्रश्न पर वह विचार करें। आप बैजवाड़ा मार्ग को दोहरा भी करें तो भी उससे गतिरोध समाप्त नहीं हो सकता है। हमें दक्षिण भारत में तीस लाख टन कोयला ले जाना है और जब तक कोई वैकल्पिक मार्ग नहीं होगा तब तक ऐसा करना संभव नहीं है। हमारा कोयले का और अन्य खनिजों का उत्पादन पर्याप्त परिवहन सुविधाओं के अभाव में वांछनीय मात्रा में नहीं हो रहा है। हम केवल तीस वर्ग मील के क्षेत्र से कोयला निकाल रहे हैं जबकि हैदराबाद में कोयले का क्षेत्र ८०० वर्ग मील है। परिवहन ही प्रमुख गत्यवरोध है और जब तक काजीपेट-नेल्लोर मार्ग का निर्माण नहीं किया जाता है तब तक स्थिति में कोई सुधार संभव नहीं है। अन्त में मेरा निवेदन है कि टाटा के प्रबन्धाधीन 'टेलको' कारखाने को चलाने में कोई अर्थ नहीं है और रेलवे मंत्रालय को चाहिये कि वह 'टेलको' को टाटा से ले ले।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मैंने रेलवे आयव्ययक का अत्यन्त सावधानी से अध्ययन किया है। मैं इस निष्कर्ष पर पहुँचा हूँ कि वह एक बहुत बड़ा छद्मावरण है। यदि माननीय सदस्य धैर्य रखें तो मैं उन्हें इसके बारे में बता सकता हूँ। यदि आप प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन को पढ़ें तो आपको यह ज्ञात होगा कि जिन सफलताओं का दावा रेलवे मंत्री ने किया है वे सच्ची नहीं हैं।

[श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी]

मैं इसे स्पष्ट करता हूँ। जहाँ तक परिवहन का और विशेषकर रेलवे का सम्बन्ध है, प्रथम पंचवर्षीय योजना पुनर्स्थापन की योजना थी। हमें यह देखना है कि पुनर्स्थापन के इस प्रश्न को किस हद तक सुचारू रूप से हल किया गया है। स्वयं रेलवे मंत्री के अनुसार, इस पंचवर्षीय योजनावधि में रेलवे की आस्तियों के पुनर्स्थापन को प्रश्न पूरी तौर से हल नहीं हो सका है। इस प्रश्न को हल करने के लिये आप कितने वर्ष और चाहते हैं? इस बात पर विचार करते समय हमें यह देखना है कि उक्त अवधि में क्या प्रयास किये गये हैं। यदि रेलवे मंत्री ने पर्याप्त प्रयास किये होते तो मुझे किञ्चित् भी संदेह नहीं है कि यह प्रश्न हल हो जाता।

माननीय सदस्य यह देखेंगे कि रेलवे मंत्रालय पुनर्स्थापन के लिये आवंटित निधियों को व्यय नहीं कर सका है। इसके क्या कारण हैं प्रथम कारण है इस्पात की कमी। इस गत्यवरोध को दूर करने के लिये रेलवे मंत्रालय ने क्या प्रयत्न किये हैं इसका विश्लेषण कीजिये। मैं इस बात को मानता हूँ कि रेलवे सम्बन्धी कार्यों के लिये इस्पात अत्यन्त महत्वपूर्ण है। किन्तु मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस्पात प्राप्त करने के लिये कोई वास्तविक प्रयत्न किया गया था। प्राक्कलन समिति ने अपने प्रतिवेदन में कहा है कि यदि १९५४ में रेलवे मंत्रालय ने इस्पात प्राप्त करने अथवा इस्पात का आयात करने के लिये कोई प्रयत्न किया होता तो और उस समय चूँकि विश्व का इस्पात मूल्य अनुकूल था और इस्पात के आयात में अधिक कठिनाई नहीं थी, उसे सफलता मिल सकती थी। यदि पर्याप्त मात्रा में इस्पात प्राप्त करने के लिये पहले से ही कार्यवाही की गई होती तो इस्पात का आयात सम्भव था। किन्तु रेलवे मंत्रालय ने इस सम्बन्ध में कोई विशेष कार्य नहीं किया। उसका एक और पहलू है। रेलवे और वाणिज्य मंत्रालयों में मतभेद है और उनके बीच कोई सहयोग नहीं है। प्रतिवेदन में कहा गया है कि यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि दोनों मंत्रालयों में कार्य की समरूपता नहीं है। यही कारण है कि पुनर्स्थापन के कार्य के लिये इस्पात का इतना अधिक अभाव रह है। इस्पात के अलावा अन्य बातों का, जैसे स्लीपरो का, भी अभाव रहा है। हमारे देश के वनों से ही हमें मनमाने स्लीपर मिल सकते हैं। एक ओर तो रेलवे मंत्रालय को आवंटित निधियों को समुचित रूप से काम में नहीं लाया गया है और दूसरी ओर रेलवे मंत्री का कथन है कि उनके मंत्रालय को उपलब्ध संसाधन रेलवे के पुनर्स्थापन अथवा विकास के लिये पर्याप्त नहीं है।

†श्री रघुवीर सहाय (जिला एटा—उत्तर-पूर्व व जिला बदायूं—पूर्व) : इसका कारण यह है कि उन्हें केवल ४०० करोड़ रुपये आवंटित किये गये थे जबकि उन्हें ४३२ करोड़ रुपयों की आवश्यकता थी।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : रेलवे की आवश्यकताओं का प्रथम अनुमान ३५० करोड़ रुपयों के आसपास था। बाद में और धन राशि आवंटित की गई थी। अन्त में यह पाया गया कि व्यय लगभग ४३२ करोड़ रुपये होगा। मेरे मित्र का यह कथन कि राशि का अतिरिक्त आवंटन किया गया था, सही है। आप योजना के अनुसार व्यय नहीं करते हैं। मैं कहूँगा कि योजना का असंतुलन अथवा आयोजन का अभाव ही भारत में रेलवे के बेतरतीब विकास के लिये उत्तरदायी है।

इन सब अभावों के फलस्वरूप और भी कठिनाइयां उत्पन्न हुई हैं। एक तो यह है कि रेल पथ को बदला नहीं जा सका है। प्राक्कलन समिति ने अपने प्रतिवेदन में ऐसी ही कतिपय बातों का उल्लेख किया है। चूँकि रेल की पटरियां बदली नहीं गई हैं इसलिये रेलगाड़ियों की गति पर प्रतिबन्ध लगाये गये हैं।

गति प्रतिबन्ध का परिणाम परिवहन पर अत्यधिक पड़ा है क्योंकि इससे परिवहन की गति शिथिल हो गई है।

†मूल अंग्रेजी में

यदि आपने अपनी आवश्यकताओं का सही मूल्यांकन और संसाधनों का समुचित उपयोग किया होता तो, मेरा खयालों है कि प्रथम पंचवर्षीय योजनावधि में पुनर्स्थापन के प्रश्न को आप हल कर लेते। आपने ऐसा किया नहीं है, और इसलिये आप असफल रहे। इसलिये पुनर्स्थापन का कार्य द्वितीय योजनावधि में करना होगा और इस योजना में रेलवे के विकास की योजना सम्मिलित होनी चाहिये। किन्तु चूंकि पुनर्स्थापन का कार्य शेष है इसलिये द्वितीय योजना में पुनर्स्थापन ही होगा।

रेलवे मंत्री द्वारा जो आंकड़े दिये गये हैं उन से यह देखा जा सकता है कि रेलवे की परिवहन क्षमता में कोई उल्लेखनीय वृद्धि नहीं हुई है और जनता की मांगों को वह पूरा नहीं कर सकती है। इस बात के बावजूद कि हम १,१२५ करोड़ रुपये व्यय करने जा रहे हैं, हमारा परिवहन हमारे प्रयोजनों के लिये पर्याप्त नहीं होगा। इसका अर्थ यह है कि यथापूर्व स्थिति कायम रहेगी और कोई प्रगति नहीं होगी। रेलवे मंत्री ने हमारे समक्ष अत्यन्त मनोहारी दृश्य प्रस्तुत किया है किन्तु हमें यह जानना चाहिये कि यह एक प्रवंचना मात्र है और जो प्रगति हुई है वह वास्तविक प्रगति नहीं है। इसीलिये मैं उसे छद्मावरण कहता हूँ। दूसरी योजनावधि में भी यथापूर्व स्थिति ही रहेगी और यात्रा अथवा माल के परिवहन के लिये हमें अधिक सुविधायें नहीं मिलेंगी। इसलिये मैं निवेदन करता हूँ कि रेलवे का आयव्ययक रेलवे के विकास के सम्बन्ध में कोई संकेत नहीं देता है।

दूसरी बात जो मैं कहने वाला हूँ वह है नये रेल मार्गों के बारे में सरकार की नीति। आस्ट्रेलिया और दक्षिण अफ्रीका में प्रायः ऐसा होता है कि वहां के शासक दल के सदस्यों द्वारा रेलवे मंत्री पर दबाव डाले जाने पर किसी विशेष निर्वाचन-क्षेत्र में रेल मार्ग का निर्माण करने अथवा सर्वेक्षण करने के लिये तुरन्त आदेश दे दिये जाते हैं और आर्थिक दृष्टिकोण को सामने नहीं रखा जाता है, इसी कारण वहां की रेलों की ठीक प्रगति नहीं हो रही है। मेरा यह निवेदन है कि भारत में भी यही हो रहा है, राजनैतिक आधारों पर ही बहुत से सर्वेक्षण किये जा रहे हैं और रेल मार्ग बनाये जा रहे हैं। रेलवे प्रणाली का विकास राजनैतिक उद्देश्यों के अनुसार किया जा रहा है। अतः इस विकास को वैज्ञानिक नहीं कहा जा सकता है। मेरा अभिप्राय यह है कि रेलवे विभाग राजनैतिक प्रभाव से मुक्त होना चाहिये। अंग्रेजों ने भी अपने राजनैतिक उद्देश्यों की पूर्ति के लिये रेल व्यवस्था का विकास किया था और हम उस गलती को दोहरा रहे हैं। इसके अतिरिक्त बड़े कारबार को अधिक महत्व दिया जा रहा है और रेलवे मंत्री बड़े उद्योगों को परिवहन सुविधायें देने के लिये अधिक चिन्तित हैं; बड़े उद्योग कुछ चुने हुए स्थानों पर स्थापित किये गये हैं जिन्हें सभी प्रकार की सुविधा दी जायेगी और पिछड़े हुए क्षेत्रों की ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया है। योजना में ८५० मील लम्बी रेलवे लाइनें बनाने की व्यवस्था की गई है और इनका आवंटन अधिकतर उत्तरी भारत के लिये ही किया गया है। दक्षिण को रेलवे विस्तार की सुविधा से वंचित रखा जा रहा है। यह ठीक है कि इस्पात उद्योग और कोयला क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जानी चाहिये परन्तु इसका यह अर्थ तो नहीं है कि दक्षिण भारत की उपेक्षा की जाये। रेलवे मंत्री ने यह असन्तुलन पैदा किया है। मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि दक्षिण के लिये अधिक रेलवे लाइनों का आवंटन किया जाना चाहिये क्योंकि जब तक पिछड़े हुए क्षेत्रों को रेल द्वारा मिलाया नहीं जाता है तब तक वाणिज्य और उद्योग का विकास नहीं हो सकता है और न ही छोटे उद्योग और ग्राम्य उद्योग उन्नति कर सकते हैं?

परिवहन की उपयुक्त व्यवस्था के बिना न तो देश की एकता ही बनी रह सकती है और न ही सभ्यता और आर्थिक स्थिति में कोई सुधार हो सकता है। माननीय मंत्री को चाहिये कि वह इन सब बातों को ध्यान में रखें और वैज्ञानिक आधारों पर रेलवे का विकास करें और इसे राजनैतिक प्रभाव से मुक्त रखें।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि प्राक्कलन समिति और भ्रष्टाचार जांच समिति की सभी सिफारिशों को कार्यान्वित किया जाये।

†श्री देबेश्वर सर्मा (गोलाघाट- जोरहाट) : मैं माननीय रेलवे मंत्री, उनके साथियों और सामान्यतः रेलवे मंत्रालय की प्रशंसा करता हूँ।

श्री अशोक मेहता ने अपने भाषण में “बाहरी सजावट” शब्दों का प्रयोग किया परन्तु आंकड़े देखने से पता चलता है कि केवल बाहरी सजावट ही नहीं की गई है बल्कि वास्तव में कार्य किया गया है और हर प्रकार से प्रगति हुई है।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं यह सुझाव देता हूँ कि समय कम होने के कारण पहले यह बताना ठीक होगा कि हमारी आवश्यकतायें क्या हैं।

†श्री देबेश्वर सर्मा : इस सुझाव के लिये मैं आपका आभारी हूँ, परन्तु कुछ ऐसे शब्दों का प्रयोग किया गया है जिन का उत्तर दिया जाना जरूरी है। पांच वर्ष में ४०० करोड़ रुपये से ३२ करोड़ रुपया अधिक व्यय किया गया है, १६०० रेलवे इंजिन और ४८,०० यात्री डिब्बे और ६१,००० माल डिब्बे बढ़ाये गये हैं। ३८० मील लम्बी रेलवे लाइनें बनाई गई और ४३० मील लम्बी पुरानी रेलवे लाइनों को पुनः चालू किया गया। इसे बाहरी दिखावा नहीं कहा जा सकता है। चितरंजन और पेराम्बुर में जो कार्य हुआ है वह प्रशंसनीय है। द्वितीय पंच वर्षीय योजना में १,१२५ करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र अर्थात् भारत के उत्तर-पूर्वी भाग की जटिल समस्याओं के बारे में कहूँगा सब से पहले मैं बारापेटा में गत मास की २५ और २६ तिथि को हुए आसाम राज-नैतिक सम्मेलन में पारित किये गये संकल्प को पढ़कर सुनाऊँगा। उसमें कहा गया है कि, ‘परिवहन के गतिरोध के कारण राज्य की स्थिति बड़ी गम्भीर हो गई है। इसके परिणामस्वरूप सप्रस्त विकास कार्य रुक गये हैं और राज्य के औद्योगीकरण में बाधा पड़ गई है। गारो पहाड़ी रेल योजना के बन्द किये जाने पर बहुत आपत्ति की गई है। इसलिये सम्मेलन सरकार से प्रार्थना करता है कि इस गतिरोध को दूर किया जाये; द्वितीय पञ्च वर्षीय योजना में मनिहारी घाट से तिनमुखिया तक दोहरी रेलवे लाइनें बनाई जाये और गारो पहाड़ियों में भी रेल की व्यवस्था की जाये।’

इस संकल्प से आसाम की परिवहन स्थिति का पूरा पता चला जाता है। प्रथम और द्वितीय पंचवर्षीय योजनाओं में इस क्षेत्र में परिवहन के विकास के लिये कोई व्यवस्था नहीं की गई है। यह स्थिति होते हुए भी श्री गुरुपादस्वामी ने कहा कि सभी कुछ उत्तर-पूर्व के लिये ही किया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री और भारत सरकार से नम्रतापूर्वक यह पूछना चाहता हूँ कि इस उत्तर पूर्वी ८०,००० वर्ग मील के क्षेत्र में बसे हुए डेढ़ करोड़ लोगों के बारे में उन्होंने क्या विचार किया है? छोटी लाइन होने और ब्रह्मपुत्र पर कोई पुल न होने के कारण वहां खाद्य वस्तुएं और विकास कार्य के लिये अपेक्षित अन्य वस्तुयें नहीं पहुँचाई जा सकती हैं। इन हालात में पश्चिमी बंगाल, कूच बिहार, आसाम, मनीपुर और त्रिपुरा का विकास करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है। मैं जानता हूँ कि रेलवे मंत्रालय के संसाधन सीमित हैं और कुछ कार्यों को प्राथमिकता दी जानी है परन्तु फिर भी इन क्षेत्रों की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिये। यदि इन्हें अपने संसाधनों के आधार पर ही सभी कार्य करने हैं तो मुझे डर है कि यह कभी भी भारत के अन्य भागों के स्तर पर नहीं पहुँच सकेंगे। इस बात से कोई इनकार नहीं कर सकता है कि यह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है।

हम सर्वोदय और समाज की समाजवादी व्यवस्था की चर्चा करते हैं परन्तु हमारे क्षेत्र की जनता वर्तमान परिस्थितियों में इस पर सन्देह करने लगी है।

[श्रीमति रेणु चक्रवर्ती पीठासीन हुईं]

प्रथम और द्वितीय पंचवर्षीय योजनाओं में आसाम के विकास के लिये कोई व्यवस्था नहीं की गई है इसी कारण मेरे क्षेत्र की जनता समाजवादी समाज की व्यवस्था को समझने में असमर्थ हैं और वह अधीर हो कर कह रही हैं यदि किसी अन्य स्थान पर तेल शोधन शाला स्थापित करने के लिये आसाम से तेल ले जाया गया तो वह पाइप काट देंगे। हम इस बात का समर्थन तो नहीं करते हैं पर इससे जनता के मनो-भावों और उसके व्यवहार का पता चलता है।

तिनमुखिया के नेशनल चैम्बर्स आफ कामर्स के एक पत्र से पता चलता है कि आसाम राज्य में एक से दूसरे स्थान पर धान और चावल ले जाने के लिये नवम्बर और दिसम्बर १९५५ में पंजीवद्ध मालगाड़ी के डिब्बे मार्च, १९५६ तक प्राप्त नहीं हुये थे। यदि ऐसी ही दशा रही तो न जाने हमारी क्या हालत होगी।

इस विषय का एक दूसरा पहलू यह भी है कि आसाम राज्य और अन्य स्थानों को दी गई धन राशियों का भी तब तक कोई लाभ नहीं उठाया जा सकता जब तक कि परिवहन सुविधायें प्राप्त न हों। इसके बिना विकास का कोई भी कार्य नहीं हो सकता।

इस क्षेत्र की रेलों में योजना और अन्य सुविधाओं का भी अभाव है। कई बार प्रथम श्रेणी के डिब्बों में भी रोशनी नहीं होती है। ऐसा जान पड़ता है कि उस क्षेत्र के रेल कर्मचारी जान बूझ कर अपने विभाग की निन्दा कराना चाहते हैं। वहां के उच्च पदस्थ रेलवे अधिकारी अपने अधीन काम करने वालों पर नियन्त्रण नहीं कर पाते हैं और न ही वे ऊपर शिकायतें भेजते हैं। इस प्रकार वहां बड़ा दुष्प्रबन्ध फैला हुआ है। यहां तक कि सफाई भी नहीं की जाती है। मंत्रालय को इसकी जांच करनी चाहिये। लोग इस बात की आशा करते हैं कि केन्द्र आसाम क्षेत्र के रेल कर्मचारियों में अनुसाशन लाने का प्रयत्न करेगा।

हाल ही में हुई एक घटना से वहां की प्रबन्ध व्यवस्था की दुर्दशा का पता चलता है। २६ जनवरी को लुम्डिंग पर एक व्यक्ति बिना टिकट सफर करते पकड़ा गया और उसके साथ बुरा व्यवहार किया गया जिसके परिणामस्वरूप सायंकाल को जलूस निकाला गया और अगले दिन रेलवे के समस्त कार्यालयों में आंशिक हड़ताल की गई और २८-२९ की रात को १४ घंटे के लिये ६ गाड़ियां रोक रखी गई और बाद में विज्ञप्ति में कहा गया यात्रियों को खतरे से बचाने के लिये गाड़ियों को रोका गया था। देखना यह है कि इसमें दोषी कौन है? क्या रेल कर्मचारियों को हड़ताल के बारे में पता था? जहां तक हमें जानकारी मिली है उससे पता चलता है कि पुलिस का कोई दोष नहीं था। कई गाड़ियां तो जंगल में ही रोक दी गई थीं जहां कि खाने पीने की कोई वस्तु उपलब्ध नहीं थी। जो लोग वहां उपस्थित थे वे सारी स्थिति को जानते हैं। हम आशा करते हैं कि रेलवे मंत्रालय इसकी जांच करेगा और इस प्रकार की बुराइयों को दूर करेगा।

†श्री एल० एन० मिश्र (दरभंगा व भागलपुर) : रेलवे मंत्री ने जिस प्रकार प्रशासन को चलाया है और आगामी वर्षों में इससे भी अधिक उत्तरदायित्व को मिलाने की योग्यता का प्रमाण दिया है, मैं उसके लिये उन्हें बधाई देता हूं प्रथम पंचवर्षीय योजना अवधि में मंत्रालय ने प्रशंसनीय कार्य किया है और वह अपने लक्ष्य से भी आगे बढ़ गया है।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रेलवे विभाग को जो १,१२५ करोड़ रुपये की राशि का अवंटन किया गया है वह पर्याप्त नहीं है, जबकि अनुमानित मांग १४७७ करोड़ थी।

प्रत्येक वस्तु का उत्पादन बढ़ रहा है और इसके लिये परिवहन के विकास की ओर ध्यान देना अत्यन्त आवश्यक है। इसके बिना कुछ नहीं हो सकता। अतः मेरा विचार है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना अवधि में अन्य परियोजनाओं की बजाये रेलवे को प्राथमिकता दी जानी चाहिये।

[श्री एल० एन० मिश्र]

३००० मील लम्बी नई रेलवे लाइनें बनाने की मांग की गई थी परन्तु केवल ८०० मील लम्बी रेलवे लाइनें बनाई जा रही हैं वह भी सीमेंट और इस्पात के उत्पादन वाले क्षेत्रों में न जाने उन पिछड़े हुये क्षेत्रों का क्या होगा जहां मीलों तक कोई रेल मार्ग नहीं है। रेलवे मंत्रालय को चाहिये कि वह आवंटित राशि में से नई लाइनों के निर्माण पर अधिक व्यय करे।

इस विषय में मेरा यह सुझाव है कि यदि रेलों के विकास के लिये ससाधन पर्याप्त नहीं है तो रेलों, सड़कों और नौवहन, परिवहन के तीनों साधनों में समन्वय स्थापित किया जाना चाहिये।

मैं अनुभव करता हूं कि हमारे देश में नदी परिवहन का विकास करने की बड़ी आवश्यकता है। रूस में परिवहन के इस साधन से बहुत लाभ उठाया गया है हम भी इसका प्रयोग कर सकते हैं। यह आवश्यक नहीं है कि हम उतने ही बड़े पैमाने पर इस कार्य को करें पर जहां तक सम्भव हो इसका विकास किया जाना चाहिये और इसकी अपेक्षा नहीं की जानी चाहिये। और जब तक परिवहन के इन तीनों साधनों में समन्वय नहीं होता हमें सफलता नहीं मिल सकती। इनका समन्वय करने के लिये एक पृथक् विभाग खोला जाना चाहिये।

श्री वेंकटरामन् ने रेलवे बोर्ड को फिर से गठित करने का सुझाव दिया। मैं कुंजरू समिति या श्री वेंकटरामन् के सुझाव से सहमत नहीं हूं कि एक परिनियत निगम बनाया जाये जो मंत्रालय के हस्तक्षेप से मुक्त हो। मेरे विचार से इसकी स्थिति पूर्ववत् रहनी चाहिये और इसे अधिक शक्तिशाली बनाया जाना चाहिये। रेलवे बोर्ड में काम बहुत बढ़ गया है और इसके वर्तमान अध्यक्ष को सिविल इंजीनियरिंग का काम भी देखना पड़ता है जो कि किसी अन्य सदस्य को सौंपा जाना चाहिये। इसमें और व्यक्तियों के नियुक्त किये जाने की आवश्यकता है ताकि वह द्वितीय पंचवर्षीय योजना में अपने कर्तव्य का ठीक प्रकार से पालन कर सके। मेरा सुझाव है कि महाप्रबन्धक के स्तर का एक मंत्रणाबोर्ड स्थापित किया जाये जिसमें चार या पांच अनुभवी व्यक्ति हों और उनमें से एक अनिवार्यतः रेलवे कर्मचारी संघ का अध्यक्ष हो। यह बोर्ड प्रशासन सम्बन्धी मामलों में महाप्रबन्धक को मंत्रणा दे और इस प्रकार उसकी सहायता करे। प्राक्कलन समिति ने भी इसी प्रकार का एक सुझाव दिया है।

अब मैं कर्मचारियों के अनुशासन के बारे में कुछ शब्द कहूंगा। श्री गिरि और श्री वेंकटरामन् ने भी इस बारे में अपने विचार व्यक्त किये हैं। कर्मचारियों में अनुशासन का अभाव है। पर मैं अनुभव करता हूं कि इसके कुछ कारण हैं। वह कारण यह हैं कि कर्मचारियों के साथ न्याय नहीं हो रहा है। न्यायाधिकरण के पंचाट को भी समय पर कार्यान्वित नहीं किया गया है। स्वाभाविक है कि वे दूसरे साधनों को काम में लाते हैं। साधारण जनता और विशेषकर कर्मचारीगण पुलिस राज्य के एक कल्याणकारी राज्य में परिवर्तित होने की प्रक्रिया को पूरी तौर पर समझ नहीं पाये हैं। इसीलिये, एक ओर तो जनता और कर्मचारियों को अनुशासन आदि में शिक्षित करने और दूसरी ओर सरकार की ओर से पंचाट आदि को कार्यान्वित किये जाने की बड़ी आवश्यकता है, जिससे कि रेलवे वालों पर कोई बाहरी प्रभाव न पड़ सके।

साथ ही, पदोन्नति की प्रणाली में भी परिवर्तन किया जाना चाहिये। यह आवश्यक नहीं है कि अधिक अनुभव प्राप्त प्रत्येक व्यक्ति अपने नये पद का दायित्व संभाल ही लेगा। इसलिये, पदोन्नति के मामले में लम्बे अनुभव की अपेक्षा कर्तव्य-निष्ठा, ईमानदारी और अगुआई की क्षमता को ही प्राथमिकता दी जानी चाहिये।

हमारे देश में छोटी लाइन की व्यवस्था में यथेष्ट सुधार नहीं हुआ है, हालांकि छोटी लाइन १५,१७१ मील है, अर्थात् बड़ी लाइन से ५८४ मील ही कम है। फिर भी, प्रथम पंचवर्षीय योजना और आय-व्ययक में छोटी लाइन और विशेषकर पूर्वोत्तर रेलवे की छोटी लाइन की ओर अधिक ध्यान नहीं दिया गया है। पूर्वोत्तर रेलवे ४,७२६ मील लम्बी है और उसकी ट्रेनों की गति और यात्रियों को दी जाने वाली सुविधायें आदि भी बड़ी लाइन के स्तर की नहीं हैं। केवल अवध-तिरहुत मेल में ही सभी सुविधायें प्राप्त

हैं। पूर्वोत्तर रेलवे में कुछ अधिक एक्सप्रेस तथा मेल गाड़ियों को चलाये जाने की और रेल-मार्गों के नवीनीकरण के द्वारा गाड़ियों की गति में वृद्धि किये जाने की बड़ी आवश्यकता है। इसीलिये, पूर्वोत्तर रेलवे की ओर और विशेष रूप से छोटी लाइन प्रणाली की ओर और अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। पूर्वोत्तर रेलवे के कुछ क्षेत्रों में रेल मार्गों को दोहरा करने की भी आवश्यकता है।

अपने निर्वाचन-क्षेत्र में, मैं पिछले तीन-चार वर्षों से बिहार को किसी क्षेत्रों के उखाड़े गये रेल मार्गों की पुनः स्थापना की मांग कर रहा हूँ। अभी कुछ ही वर्ष पहले वहाँ पटरियाँ उखाड़ दी गयी थीं, अब कोसी परियोजना के साथ-साथ वह क्षेत्र भी विकसित हो रहा है। इसीलिये, मेरा सुझाव है कि फोक्सगंज राघोपुर मार्ग और सुपौल से चांद पीपर मार्ग, आदि की पुनः स्थापना की जाय। झांघरपुर और लौकाहा के बीच एक नया रेल-मार्ग बनाने का भी एक सुझाव है। मैं रेलवे मंत्री से आग्रह करता हूँ कि बिहार के कम से कम इन तीन-चार रेल मार्गों की पुनः स्थापना तो अवश्य की जाय।

श्रीमती उमा नेहरू (जिला सीतापुर व जिला खेरी पश्चिम) : श्रीमती जी, मैं रेलवे बजट का स्वागत करती हूँ और मिनिस्टर साहब को मुबारकबाद पेश करती हूँ कि उन्होंने जो बजट हाउस के सामने पेश किया है वह इतना अच्छा है। सबसे ज्यादा खुशी की बात मुझे यह मालूम हुई कि, जैसा कि मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में कहा, तीसरे दर्जे की गाड़ियों की शकल अब बिल्कुल बदलने वाली है, यानी हमारे यहाँ एक और नई गाड़ी निकलेगी, जो अभी एक्स्पेरिमेंट के लिये होगी, जो क्लासलेस ट्रेन होगी। लेकिन इस बारे में मैं उनसे इतना ही कहना चाहती हूँ कि जब आप इस गाड़ी को क्लासलेस बना रहे हैं और सब मिल कर इस गाड़ी में जायेंगे, थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स और सैकेन्ड क्लास के पैसेन्जर्स, तो उसकी सीटों पर गद्दियाँ जरूर होनी चाहियें। बगैर गद्दियों की सीट्स नहीं होनी चाहियें क्योंकि जो थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स हैं उनको भी हमें आराम पहुंचाना है। इन सब चीजों को देख कर और जो तरक्की हो रही है उस को देख कर मेरी आंखों के सामने एक नक्शा आ जाता है और वह नक्शा सोशलिस्टिक भारत का है। इसलिये मैं समझती हूँ कि जब क्लासलेस ट्रेन चलने लगीं तो कोई वजह नहीं है कि हमारे रेलवे एम्प्लायीज जो हैं, जो उन ट्रेनों में काम करने वाले लोग हैं, उनकी नौकरियों में कोई क्लासेज बनाये जायें, उनमें कोई नीचा और कोई ऊंचा क्यों हो? मैं समझती हूँ कि गाड़ियों के साथ हमारे एम्प्लायीज के क्लासेज को भी खत्म कर दिया जाय अब यह वक्त आ गया है।

इसके बाद मुझे यह कहना है कि रेलवे एम्प्लायीज के लिये हमने इतना इन्तजाम मकानों के बारे में किया, लेकिन अब भी हमें उनके लिये बहुत से मकान तैयार करने हैं। मैंने सुना है कि जब यहाँ पर सन् १९५२ में रिग्रुपिंग हुआ नार्दर्न रेलवे की तो उस समय यहाँ पर हालत यह हुई कि आपने हर एक रेलवे से स्टाफ बुलाया; और जो स्टाफ यहाँ पर आया उससे वायदा किया गया कि उसको यहाँ पर मकान मिलेंगे। लेकिन उनको अभी तक मकान नहीं मिले हैं, जोकि हमारी सरकार ने मकान बनवाने के लिये जमीन भी ली है और मकान बन भी रहे हैं। मुझे मिनिस्टर साहब से इतना कहना है कि जो स्टाफ बाहर से आया है उस के लोग इन्तजार कर रहे हैं कि मकान बनें और वे उनमें जावें। लेकिन उनके अन्दर एक वहम पैदा हो गया है और वह वहम यह है कि उनसे कहा गया है मिनिस्ट्री की तरफ से कि जो मकान बने हैं वह लोगों को मिलेंगे जरूर, लेकिन उनकी कैटेगरी के लिये यह मकान नहीं हैं। मकान कुछ तैयार हुये हैं जिनके लिये आपने रुपया भी सैंक्शन किया है यह मकान उन लोगों को ही दिये जाने चाहियें। मैं समझती हूँ कि अगर हमें दूसरी पांच साला योजना को कामयाब करना है तो केवल ट्रेनों की ही तरफ हम को ध्यान नहीं देना है बल्कि एम्प्लायीज की भी आगे बढ़ाना है। जो गरीब लोग हैं हमें उनका मकान ही नहीं देने हैं, उनकी तन्दुस्ती का भी विचार करना है। आपकी स्पीच में अस्पतालों की भी चर्चा है। बहुत ही जगहों पर मैर्टनिटी सेन्टर्स नहीं हैं, हमें मैर्टनिटी सेन्टर्स का भी बन्दोबस्त करना है। इन सब चीजों को जब हम देखते हैं तो हमें बड़ी खुशी होती है, और मैं समझती हूँ कि जो कुछ मिनिस्टर साहब ने अपनी स्पीच में कहा है उन सब बातों को वह पांच साला योजना में पूरा करेंगे।

[श्रीमती उमा नेहरू]

आज हम यह देखते हैं कि आपने रेलों को बढ़ाया है लेकिन अभी तक भी जो ओवर-कराउडिंग होता है वह कोई कम नहीं हुआ है। आज भी लोग रेल की पटरियों पर खड़े होकर सफर करते हैं। आपको चाहिये कि आप ओवर-कराउडिंग को किसी न किसी तरह से खत्म करें। आपने एक्सप्रेस जनता गाड़ियों का भी जिक्र किया है। मैं चाहती हूँ कि एक्सप्रेस जनता के साथ ही साथ अगर हो सके तो मेल जनता गाड़ियां भी आप चलायें। मेरे विचार में ऐसा करना आप के लिये कोई मुश्किल बात नहीं है। ऐसा करने से जो गरीब लोग हैं वे एक स्थान से दूसरे स्थान पर जल्दी से पहुंच सकेंगे। इन मेल जनता ट्रेनज को आप बम्बई मद्रास कलकत्ता के बीच चला सकते हैं।

इसके अलावा मैं यह भी कहना चाहती हूँ कि गाड़ियों की तादाद बढ़ाने के साथ साथ आप को कोचिज की तादाद भी बढ़ानी चाहिये। इसके साथ ही साथ मुझे यह भी अर्ज मिनिस्टर साहब से करनी है कि जो पार्सल बुक कराये जाते हैं उनकी डिलीवरी लेने के लिये हमें बहुत दूर स्टेशनों पर जाना पड़ता है जिससे बहुत तकलीफ होती है। अगर आप कर सकें तो उस जगह पर जहां रिजर्वेशन्स होती हैं वहीं पर अगर पैसेन्जर बुकिंग पार्सल्ज का इंतजाम हो जाय तो बहुत अच्छा होगा। मुझ से लोगों ने कहा है कि पहले यह हुआ करता था कि जो पैसेन्जर पार्सल हुआ करते हैं वे लोगों को उनके घरों में ले जाकर पहुंचाये जाते थे। यह चीज बड़े बड़े शहरों में होती है। अब इसको बन्द कर दिया है। अब फिर अगर शुरू कर दिया जाय तो यह एक बहुत अच्छी बात होगी।

लाउड स्पीकरों और सिनेमा शो दिखाने की भी आपने चर्चा की है। सिनेमा का तो मुझे अनुभव नहीं है। हां जो लाउड स्पीकरों की बात है यह बहुत ही अच्छी है। अगर लाउड स्पीकरों के साथ साथ रेडियो का भी प्रबन्ध कर दें तो मैं समझती हूँ कि यह ज्यादा मुनासिब होगा। यह जो लाउड स्पीकर होंगे इनके जरिये से सोशल सर्विस बखूबी हो सकेंगी। खाने पीने की चीजों की सफाई के बारे में, प्लेटफार्मों की सफाई के बारे में और विशेष कर मक्खियों से क्या क्या बिमारीयां फैल सकती हैं इसके बारे में आप लाउड स्पीकरों के जरिये से बहुत अच्छा प्रापेगंडा कर सकते हैं।

आपने टैक्सों के बारे में कहा है। मैं समझती हूँ यह ज्यादा अच्छा होता अगर आप खाने पीने की चीजों पर टैक्स न लगाते, जैसे दूध है या सब्जी है। मैं आपको यकीन दिलाती हूँ कि टैक्स देना हम लोगों को बिल्कुल भी बुरा नहीं लगता है लेकिन शर्त यह है कि आप हमारी सहूलियतों का पूरा पूरा इंतजाम करें। मैं समझती हूँ कि एक स्टेट जो अपने आप को वेलफेयर स्टेट कहती है उसका सबसे पहला फर्ज यह है कि वह टैक्स तो लगाये लेकिन इस बात का भी ख्याल रखे कि लोगों को सहूलियतें भी मुहैया होती हैं या नहीं।

पंचवर्षीय योजना के बारे में मुझे यह कहना है कि जो काम आप के जिम्मे किया गया है वह बहुत मुश्किल काम है और बहुत जिम्मेदारी का काम है। जितनी भी डिबेलेपमेंट प्राजेक्ट्स बनी हैं उनका माल लाने ले जाने में आपकी रेलों का, फ़ैरीज का और जहाजों का इस्तेमाल करना होगा; अगर आपका ध्यान केवल बड़े इंडस्ट्रीयल सैंटर्ज की तरफ रहा तो इससे देश का बहुत हित नहीं होगा। आपको एग्री-कल्चलिस्ट्स का भी खयाल करना है। इसके बगैर आपको जो योजना है वह सफल नहीं हो सकती है आपको इन्डस्ट्रीयलिस्ट्स का और एग्रीकल्चरिस्ट्स, इन दोनों का खयाल रखना होगा और इन दोनों को ट्रांसपोर्ट की सहूलियतें मुहैया करनी होंगी। आपको यह भी देखना होगा कि एग्रीकल्चरिस्ट्स का माल जल्दी से जल्दी इधर से उधर आ जाए।

अब मैं जो रिपोर्ट एस्टीमेट्स कमेटी ने दी है उसके बारे में मैं कहना चाहती हूँ। मुझे अफसोस है कि मैं उनकी रिपोर्ट से सहमत नहीं हूँ। मैं समझती हूँ कि अलग से एक ट्रांसपोर्ट मिनिस्टरी का बनाया जाना बेकार की चीज है। यह ठीक है कि अगली पंचवर्षीय योजना में ट्रांसपोर्ट बहुत अहमियत रखती है। लेकिन मैं समझती हूँ कि बजाय इसकी अलग मिनिस्टरी बनाने के इसको रेलवे मिनिस्टरी के साथ

ही रहने दिया जाय; अगर आप समझते हैं कि आपके पास कार्यकर्ता जो हैं वह काफी नहीं हैं तो आप और कार्यकर्ता रख सकते हैं। लेकिन ट्रांसपोर्ट की एक अलग से मिनिस्टरी बनाने की बात को मैं नहीं मानती हूँ। हमारा मुल्क एक गरीब मुल्क है और यह चीज मुनासिब नहीं है कि हम एक के बाद एक मिनिस्टरी बनाते चले जायें।

अब मुझे जो वैगन शार्टेज हैं उसके बारे में थोड़ा सा कहना है। पहले भी मैं ने इसके बारे में शिकायत की थी और कहा था कि इनकी तादाद बढ़ाई जाय। उस वक्त बिहार पर कोसी में बाढ़ आने की वजह से मुसीबत आई हुई थी और बहुत सारी वैगन्स उधर बिहार की तरफ डाइवर्ट कर दी गई थीं। मैं चाहती हूँ कि जो वैगन शार्टेज हैं उसको भी दूर किया जाय।

अन्त में मैं ज्यादा वक्त न लेते हुये जो मेरी अपनी कंस्टिट्युएन्सी है, उसके बारे में माननीय मंत्री जी को याद दिलाना चाहती हूँ। सीतापुर कोई बहुत बड़ी जगह नहीं है वहाँ पर बड़े बड़े लोहे और पीतल के कारखाने नहीं हैं। वहाँ चावल, दालें आदि पैदा होती हैं और उन्हीं पर हम लोग जिन्दा रहते हैं। वहाँ का जो सैंटर है उसके नजदीक कोई रेल नहीं है और न ही कोई स्टेशन है। अब मैं फिर शास्त्री जी से प्रार्थना करती हूँ कि वह सीतापुर की तरफ भी ध्यान दें।

आखिर में मैं इतना ही कहना चाहती हूँ कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब की निगरानी में जो योजना बनाई गई है और जिसको कि वह अब अम्ल में लायेंगे उसमें वह अवश्य कामयाब होंगे। इस रेलवे बजट के बनाने के बारे में उनको मुबारिकबाद भी देती हूँ और उनसे प्रार्थना करती हूँ कि वह जो रेलवे एम्प्लायीज हैं उनका भी ख्याल रखें क्योंकि यदि आप उनको संतुष्ट रखेंगे तो आप बड़ी आसानी से आगे बढ़ सकेंगे और आपकी योजना भी सफल होगी।

†श्री जे० आर० मेहता (जोधपुर) : मैं इस आय-व्ययक के प्रति प्रकट की गई व्यापक संतोष की भावना का समर्थन करता हूँ।

यह ठीक है कि साधारणतः रेलों की आमदनी पिछले वर्ष में अच्छी रही है, हमारे अतिरेक बढ़ गये हैं, रेलों की पुनर्स्थापना की गति तेज रही है और हमने अपने भौतिक लक्ष्यों को प्राप्त किया है। पर, इससे भी अधिक संतोष की बात यह है कि हमारी रेलें अगली पंचवर्षीय योजना के महान् कार्य को कपूरा करने योग्य बन गई हैं।

मुझे सबसे अधिक संतोष तो इस बात से होता है कि रेलों से सम्बन्धित प्रत्येक व्यक्ति में एक नम्रता की और यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखने की भावना आ गई है। वे सरकार के अन्य विभागों के कर्मचारियों के लिये इसका एक आदर्श प्रस्तुत कर रहे हैं।

कुछ क्षेत्रों से एक शिकायत आई है कि हमारी माल गाड़ियों और सवारी गाड़ियों की गति कुछ धीमी हो गई है और उनकी समय की पाबन्दी भी शिथिल पड़ गई है। मुझे विश्वास है कि यह बात रेलवे मंत्री के ध्यान में होगी और वह इसे ठीक करने के लिये उचित उपाय भी करेंगे। जिस समय विस्तार हो रहा होता है उस समय इस प्रकार की बातें उत्पन्न ही जाती हैं।

अब भी रेलवे कर्मचारियों में काफी भ्रष्टाचार शेष है। लेकिन, मेरे विचार है अब वह कम होता जा रहा है। माननीय सदस्य जानते हैं कि रेलवे के भ्रष्टाचार की जांच करने के लिये एक समिति नियुक्त की गई थी, जिसके प्रधान आचार्य कृपलानी थे। उस समिति की १४६ सिफारिशों में से सरकार १२८ को मान चुकी है और शेष सिफारिशों पर अभी विचार कर रही है। साथ ही, रेलवे मंत्री ने इस बुराई को जड़ से उखाड़ फेंकने का आश्वासन भी दिया है।

मैं इस सब की सराहना करता हूँ। लेकिन, हमारे देश में भ्रष्टाचार एक सर्वव्यापी बुराई है और यदि हम उसे उखाड़ फेंकना चाहते हैं तो हमारे प्रयास भी प्रभावशाली तथा सर्वव्यापक होने चाहिये।

[श्री जे० आर० मेहता]

आज भ्रष्टाचार केवल रेलों तक ही सीमित नहीं है, वह कम या अधिक परिमाण में सभी सरकारी विभागों में फैला हुआ है। उसने हमारे जीवन के सभी क्षेत्रों में गहरी जड़ें जमा ली हैं। फिर, इन सभी क्षेत्रों का परस्पर प्रभाव भी पड़ता है। इसीलिये, यदि हम सचमुच इस भ्रष्टाचार को मिटाना चाहते हैं तो हमें जीवन के प्रत्येक क्षेत्र और प्रत्येक सरकारी विभाग में उसे अलग-अलग मिटाने का ही प्रयास नहीं करना चाहिये। हमें चाहिये कि इसके लिये एक सर्वव्यापक योजना बनायें; अन्यथा अपने देश को महान् और वैभवशाली बनाने के हमारे सभी उद्देश्य और सभी योजनायें इसी भ्रष्टाचार की शिला से टकराकर चूर-चूर हो जायेंगे।

यदि मेरी चले, तो मैं एक ऐसी अधिक शक्तिशाली समिति की नियुक्ति को ही सर्वाधिक प्राथमिकता दूँ जो इस बुराई को एक अखिल भारतीय बुराई मानकर उसके निवारण के लिये प्रभाव-शाली उपाय करे।

योजना आयोग ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना अवधि के लिये किये जाने वाले बटवारे में रेलवे के बटवारे में जो कमी की है, मुझे उससे प्रसन्नता नहीं है। उसका फल यह होगा कि हमारी रेलों में यात्रियों और माल के बढ़ते हुये यातायात को वहन करने की क्षमता नहीं रहेगी। हमारे अनुमान के अनुसार यात्रियों की संख्या में ३० प्रतिशत की वृद्धि होगी, पर हमने योजना में केवल १५ प्रतिशत के लिये ही व्यवस्था की है। माल के यातायात में, हमारा अनुमान है कि ६०८ लाख टन की वृद्धि होगी, पर हमने ४२० लाख टनों के लिये व्यवस्था की है। हो सकता है कि योजना आयोग के पास इस कमी के लिये उसे ऋध्य करने वाली परिस्थितियाँ हों, लेकिन मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्य इससे सहमत होंगे कि यह कमी अविवेकपूर्ण ही नहीं, निश्चित रूप से खतरनाक भी है। इससे हमारी विकासोन्मुख अर्थ-व्यवस्था में बाधा पड़ेगी। मैं लोक-सभा से अपील करता हूँ कि वह वित्त के अभाव को रेलवे के विस्तार की राह में आड़े न आने दें। हमारी रेलों में यात्रियों और माल के बढ़े हुये यातायात को वहन करने की क्षमता होनी ही चाहिये। योजना बनाने का तो अर्थ यही होता है कि यदि हम यातायात की वृद्धि के लिये परिस्थितियाँ तैयार करते हैं तो हमें उसे वहन करने की क्षमता भी रेलों में उत्पन्न करनी चाहिये।

रेलों की आवश्यकताओं और हमारी विकासोन्मुख अर्थ-व्यवस्था के लिये उसके अत्यधिक महत्व को देखते हुये, हमें वस्तु भाड़े में प्रति रुपया एक आना की वृद्धि पर संतोष प्रकट नहीं करना चाहिये। फिर भी, मैं यह सुझाव देता हूँ कि बिक्रीकर से मुक्त दैनिक आवश्यकता की सभी या अधिकांश वस्तुओं को इस अधिभार से मुक्त कर दिया जाना चाहिये।

साथ ही, मैं रेलवे मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि मेरे निर्वाचन-क्षेत्र के भाग जैसलमेर में एक रेल-मार्ग बनाया जाय। वह पाकिस्तान की सीमा पर स्थित है, और बाह्य संसार से बिल्कुल अलग है, क्योंकि वहाँ यातायात के कोई भी साधन सुलभ नहीं हैं। सीमावर्ती प्रदेश होने के कारण ही, वहाँ रेल-मार्ग बनाने का पर्याप्त औचित्य है। स्पष्ट है कि यह एक युद्धोपयोगी आवश्यकता है। इसलिये, उसके सम्बन्ध में कोई वित्तीय आपत्ति भी नहीं की जा सकती। राजस्थान नहर बनने के बाद, जैसलमेर के शुष्क प्रदेश में सिंचाई होने लगेगी और वहाँ माल तथा यात्रियों के यातायात में वृद्धि हो जायेगी। उस अवस्था में, इस वित्तीय आपत्ति का भी कोई आधार नहीं रह जायेगा। साथ ही, हमारे कल्याणकारी राज्य और समाज-वादी समाज की स्थापना के उद्देश्य से भी यह बात मेल नहीं खाती कि १६,००० वर्ग मील का जैसलमेर का यह क्षेत्र सारे देश की प्रगति से अलग पड़ा रहे। एक कल्याणकारी राज्य में तो सभी पिछड़े हुये क्षेत्रों का विकास किया जाना चाहिये, और उनके विकास के पथ में हानि या लाभ को आड़े नहीं आने देना चाहिये।

माननीय मंत्री ने भूतपूर्व-राज्य रेलवे के अधिकारियों के एकीकरण के सम्बन्ध में भी कहा है। हमारी तरह, रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड को भी इसकी चिंता थी। रेलवे मंत्री ने अपने पिछले आय-

व्ययक सम्बन्धी भाषण में शीघ्र ही एक सहानुभूतिपूर्ण निर्णय करने का वचन दिया था। अब उन्होंने अपना वह निर्णय घोषित कर दिया है। मुझे इससे प्रसन्नता है, और अभी इस अवस्था में मैं उसके गुण-दोषों की विवेचना नहीं करूंगा।

मैं जानता हूँ कि रेलवे बोर्ड, पुनरीक्षण समिति और गृह-मंत्रालय के भिन्न-भिन्न विचारों से एक ऐसा सूत्र तैयार करना, जिससे कि सभी को अधिकतम संतोष मिल सके, कोई सरल कार्य नहीं है, रेलवे मंत्री ने भूतपूर्व-राज्य रेलवे के अधिकारियों के प्रश्न के सम्बन्ध में इसी कठिन कार्य को निभाया और हमें उनके प्रति कृतज्ञता प्रकट करनी चाहिये।

मुझ विश्वास है कि रेलवे मंत्री मेरे दृष्टिकोण पर, उसकी त्रुटियों के होते हुये भी, सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

रेलवे मंत्री द्वारा घोषित किये गये आदेशों में एक बात छूट गई है। मैं उसकी ओर उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। भूतपूर्व-राज्य रेलवे के कर्मचारियों को यह विकल्प दिया गया है कि यदि वे चाहें तो वेतन-क्रम और सेवा की शर्तों के मामले में वे स्वयं को भूतपूर्व-राज्य रेलवे के स्तर पर ही बनाये रहें या चाहें तो केन्द्रीय वेतन आयोग के वेतन-क्रमों तथा भारत सरकार की इस वित्तीय एकीकरण के समय की या उन्हीं समाप्त सेवाओं की शर्तों को चुन लें। लेकिन, उच्च पदों पर उनकी पदोन्नति होने पर उन्हें यह विकल्प नहीं दिया गया है। इससे उन्हें बड़ी कठिनाई हो जायेगी। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इसकी जांच करें।

श्री जांगड़े (बिलासपुर—रक्षित अनुसूचित जातियाँ) : सभानेत्री महोदया, प्रथम पंचवर्षीय योजना की समाप्ति का समय आ रहा है और द्वितीय पंचवर्षीय योजना का कार्य तीन या चार महीने बाद शुरू होने वाला है और राज्यों का पुनर्गठन भी फिर से होने जा रहा है और देश की तरक्की दिनों दिन होती जा रही है। इन आधारों को अपने सामने रख कर हमें देखना चाहिये कि हमारा रेलवे मंत्रालय आगे क्या करने वाला है, और हमें उसकी कार्यवाहियों पर विचार करना है।

रेलवे रिगुपिंग के विषय में मुझे यह कहना है कि अभी रेलवे मंत्रालय रेलवे की रिगुपिंग के विषय में कुछ विचार नहीं कर रहा है। मेरा खयाल है कि देश जब बहुत ज्यादा तरक्की कर जाय और यहां पर यातायात के साधन बहुत ज्यादा बढ़ जाय और उसके बाद में यदि हम रेलवे की रिगुपिंग करेंगे तो हमारे रेलवे मंत्रालय को फायदे के बजाय नुकसान ही ज्यादा होगा। इसलिये हमको अभी से निश्चय कर लेना चाहिये कि हमें रेलवे की रिगुपिंग पर फिर से विचार करना है या नहीं और खास करके पूर्वोत्तर रेलवे जो कि १६०० मील से भी अधिक लम्बी है और जो मथुरा से लेकर डिब्रूगढ़ और उसके आगे बढ़ चुकी है, उसका हमें द्विभागीकरण करना चाहिये। इसी प्रकार पूर्वोत्तर रेलवे में पांडु रीजन एक बहुत बड़ा भाग है और गोरखपुर से उसको कंट्रोल नहीं किया जा सकता है और उस रीजन का एक अलग जोन बनाना चाहिये क्योंकि गोरखपुर से उसका कंट्रोल करना मुश्किल होता है। वहां पर केवल डिप्टी जनरल मैनेजर को जनरल मैनेजर की पावर देने से काम नहीं चलेगा जब तक कि हम आसाम और बंगाल के रीजन को अलग नहीं बनायेंगे और एक अलग ग्रुप नहीं बनायेंगे तब तक नार्थ ईस्टर्न रेलवे तरक्की नहीं कर सकती और चूंकि यह मीटरगेज है, इसलिये इस पर सरकार द्वारा पूरा ध्यान नहीं दिया जाता।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूँ कि राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिशों के आधार पर नये राज्य फिर से बनने वाले हैं और उसके अनुसार मध्यप्रदेश एक बहुत बड़ा विशाल प्रदेश होगा और जिसका एरिया १ लाख ७० हजार वर्गमील होगा। वहां पर आप देखेंगे कि भूपाल जो उस विशाल प्रदेश की राजधानी बनने जा रहा है, जब तक उन शहरों को जो भूपाल से ६०० और ७०० मील की दूरी पर स्थित हैं, उनका भूपाल से सम्बन्ध नहीं जुड़ता है, तब तक नये राज्य का बनाना और वहां के लोगों को सुविधा देना बेकार होगा, इसलिये हमें मध्यप्रदेश में जितने बड़े बड़े शहर हैं, उन्हें भूपाल से जोड़ना चाहिये। उदाहरणार्थ मैं आपको बतलाऊंगा कि बीना से बिलासपुर पहुंचने में अभी भी २४ घंटे लगते हैं और मेरा

[श्री जांगडे]

सुझाव है कि यदि जो वहां पर पैसेंजर ट्रेन है उसको फास्ट पैसेंजर ट्रेन कर दिया जाय तो कोई खर्चा भी नहीं बैठेगा और बजाय २४ घंटे के १२ घंटे में पहुंचा जा सकेगा । इसी तरह से भूपाल से रायपुर के लिये भी एक अलग नई गाड़ी चालू कर सकते हैं और यह क्या ही अच्छा होता यदि भूपाल से जितने भी मध्यप्रदेश के मुख्य मुख्य शहर हैं, उनको मिलाने के लिये एक सर्कुलर ट्रेन चलायी जाय ताकि राजधानी के साथ उस प्रदेश के अन्य शहरों का सम्बन्ध जुड़ सके और कम समय में और सुविधा-पूर्वक एक जगह से दूसरी जगह जाया जा सके और ऐसा करने से वहां के शासन कार्य में भी काफी सुविधा होगी और लोगों को प्रशासन की सुविधा सुलभ होगी ।

हमने रेलवे बोर्ड के बजट में देखा है कि उखाड़ी गई लाइनों को फिर से चलाने का जो डेटा है, वह हमें नहीं मिलता और जिसके कारण हम देखते हैं कि दिल्ली से लेकर मद्रास तक हम अधिक गाड़ियां नहीं चला सकते । उखाड़ी गई लाइनों को फिर से चलाने का डेटा न होने के कारण और स्पीड रिस्ट्रिक्शंस के ब्यौरे की कमी के कारण हम अधिक गाड़ियां नहीं चला सकते । भविष्य में कितना खर्च करना पड़ेगा इसके सम्बन्ध में हम को कोई जानकारी नहीं मिलती, क्या ही अच्छा होता यदि मंत्रालय इस सम्बन्ध में हमें पूरी जानकारी देता ।

हम यह भी देखते हैं कि बहुत सी नई लाइनों का सर्वेकार्य किया जाता है और बहुत सी लाइनें लगाई भी जाती हैं लेकिन साथ ही हम यह भी जानते हैं कि बहुत सी ऐसी लाइनें हैं जिनका कि सर्वे आज से तीन, चार साल पहले हो चुका है और जिनके कि बनाने की मंजूरी भी हो चुकी है लेकिन स्टील की और वुडन स्लीपर्स की कमी के कारण जो सर्वे वर्क है और जो कंस्ट्रक्शन वर्क है वह रुका पड़ा है और हमारे रेलवे मंत्रालय को इस ओर ध्यान देना चाहिये ।

हम जानते हैं कि हमारे देश में लोहे की कमी है और वुडन स्लीपर्स तो हैं हालांकि हमारे देश में लकड़ी की कमी नहीं है लेकिन कुछ प्रोसीज्योर ऐसे हैं, तरीके ऐसे हैं कि उसकी कमी भी हमको हो जाती है । आज इस बात की बड़ी जरूरत है कि जैसे भी हो जब तक कि इन तीन चार सालों तक हमें अपने देश को लोहे के मामले में आत्मनिर्भर नहीं बना लेते तब तक के लिये हमें वाशिंगटन और लंदन की जो पर्चेजिंग फर्म्स हैं उनके जरिये से लोहा मंगाकर अपना काम चलाना चाहिये ।

गुड्स ट्रेनों की स्पीड बढ़ाने के सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय को विचार करना चाहिये । दूसरे हमारे देश में वैगन्स की अर्धधिक कमी है और सरकार को उनकी उचित व्यवस्था करने की ओर तत्काल ध्यान देना चाहिये । और वैगन्स की कमी होने के कारण ही बहुत से व्यापारी भ्रष्टाचार की ओर बढ़ते हैं । आज इस सम्बन्ध में काफी भ्रष्टाचार की शिकायतें हमारे सुनने में आती हैं । रेलवे मंत्रालय को वैगन्स की कमी को दूर करने के लिये फौरन कदम उठाना चाहिये । हमारे यह भी देखने में आता है कि गुड्स ट्रेन की जो स्पीड है, हालांकि उसकी लोडिंग कैपेसिटी बढ़ गई है, पर उसकी जो स्पीड कैपेसिटी है वह दिनोंदिन घटती जा रही है यद्यपि इफीशियेंसी ब्यूरो इस पर ध्यान देती है फिर भी इस ओर रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिये क्योंकि गुड्स ट्रेन की स्पीड में कमी होने से देश को लाखों रुपये का नुकसान होता है, इसलिये उनकी स्पीड को बढ़ाया जाना चाहिये ।

अभी हमारे मंत्री महोदय ने रेलवे में डिवीजनलाइजेशन करने का जो विचार प्रकट किया है उसको एक्सपेडाइट किया जाय और क्या ही अच्छा होता यदि अनुमान समिति ने डिवीजनलाइजेशन की ओर जो संकेत किया है, उसके आधार पर हम रेलवे के प्रशासन को चलायें ताकि रेड टेपेजिम से बच सकें और जनरल मैनेजर और अन्य लोगों से हमारा सम्पर्क बहुत ज्यादा हो जाय ।

नैरोगेज रेलवे लाइंस के बारे में मैं पांच, छे साल से देख रहा हूं कि उनकी हालत में सुधार करने के लिये किसी का ध्यान नहीं जाता है और यह बड़े खेद की बात है कि नैरोगेज लाइंस पर एमिनिटीज बढ़ाने के सम्बन्ध में किसी भी सदस्य ने नहीं कहा । रेलवे बजट में कहा गया है हमको नैरोगेज के सम्बन्ध में

अपना दृष्टिकोण बदलना होगा परन्तु हो सकता है कि उनमें सुविधायें सुलभ करने में १०, १५ साल लग जायें और लोग समझने लग जायें कि इन लाइनों का कल्याण होने वाला नहीं है, इसलिये जरूरत इस बात की है कि रेलवे मंत्रालय नैरोगेज लाइंस में सुधार और सुविधायें सुलभ करने की ओर तत्काल ध्यान दे और उस पर अपना निर्णय दे। मैं बहुत सी छोटी लाइनों की बाबत जानता हूँ और मिसाल की तौर पर आपको बतलाना चाहता हूँ कि रायपुर से धमतरी तक जो नैरोगेज है, उस ४८ मील के फासल को तय करने में गाड़ी को ६ घंटे लग जाते हैं जब कि साइकिल से हम उस फासले को ४ घंटे में तय कर सकते हैं। इसलिये आज जरूरत इस बात की है कि छोटी लाइनों में सुधार किया जाय और पैसेन्जर्स एमिनिटीज को बढ़ाया जाय और ब्रौड गेज बनाया जाय।

४ म० प०

इसके बाद मैंने देखा कि रेलवे मंत्रालय ने एक जगह लिखा है कि अन्य देशों में प्रति हजार व्यक्तियों के पीछे ४७, ४८ मील रेलवे लाइन है, लेकिन हमारे देश में केवल ३२ मील है, यह संख्या भी खास कर उत्तर प्रदेश, बिहार या दूसरे उत्तरी हिन्दुस्तान के भागों की रेलवे लाइनों की वजह से है। जो पिछड़े हुये इलाके हैं उनमें से कुछ स्थान तो ऐसे हैं जहां पचास पचास हजार स्क्वायर मील के अन्दर एक मील भी रेलवे लाइन नहीं है। कई आदिवासियों के क्षेत्र हैं, जैसे बस्तर आदि, जहां हमारे प्रधान मंत्री गये थे जहां साक्षरता तनिक भी नहीं है, वहां के कुछ सदस्य यहां पर भी अंगूठा छाप लगाते हैं, वहां के लोगों ने अब तक रेल देखी तक नहीं है। यह एक लाख स्क्वायर मील का क्षेत्र है जहां पर कि एक मील भी रेलवे लाइन नहीं है। इसी प्रकार से बिलासपुर मंडला और रायपुर मंडला के बीच का क्षेत्र है जिसका एरिया पचास हजार स्क्वायर मील है, वहां पर रेलवे लाइन नहीं है, इसी प्रकार से और भी बहुत से क्षेत्र हैं। यदि आप हिन्दुस्तान का नक्शा उठा कर देखेंगे तो आप को पता चलेगा कि कितना बड़ा गैप है जहां पर रेलवे लाइन नहीं है। भगवान जाने यह गैप कब पूरा होगा।

एक माननीय सदस्य : पहाड़ी इलाके में कैसे रेल चलेगी।

श्री जांगड़े : वह पहाड़ी इलाका नहीं है, प्लेन है, वहां रेलवे बन सकती है। इस के उपरान्त मैं कुछ अपनी कान्स्टिटुएन्सी के बारे में कहना चाहता हूँ। गत तीन वर्षों से बताया जा रहा है कि बिलासपुर में जो रेलवे कालोनी है उसकी ओर ध्यान दिया जायेगा। बिलासपुर रेलवे कालोनी की जनसंख्या १०,००० है और बिलासपुर जिले की जनसंख्या १७ लाख है। हमारे यहां का रेलवे कालोनी में जो रेलवे एम्प्लायीज रहते हैं उनके लड़कों को रेलवे कालोनी के स्कूल में भर्ती होने का मौका नहीं मिलता है तो भला बतलाइये कि उन को शहर के तीन-चार हाई स्कूलों में कैसे भर्ती किया जा सकता है? जो १७ लाख लोगों के लिये कम ही है। वहां पर एक हाई स्कूल को डिमांड बहुत सालों से की जा रही है, रेलवे मंत्रालय से पत्र व्यवहार इस सम्बन्ध में बराबर बढ़ता जा रहा है, लेकिन वहां रेलवे कालोनी में अब तक हाई स्कूल नहीं खुला है। बिलासपुर रेलवे कालोनी के बच्चों से पूरी फीस ली जाती है। दूसरे स्कूलों में जहां बच्चे पढ़ने जाते हैं और दो तीन भाई होते हैं तो कम से कम एक भाई को आधी माफी मिलती है। मैंने इसकी ओर पिछले साल भी ध्यान आकर्षित किया था, लेकिन इस की ओर मंत्रालय कभी ध्यान नहीं देता और सब बच्चों से पूरी फीस ली जाती है। हरिजनों से भी वहां पूरी फीस ली जाती है। यहां तक कि प्राइमरी स्कूलों में भी जो हरिजन हिन्दी की पहली, दूसरी, तीसरी और चौथी कक्षा में पढ़ते हैं उनसे दो आना, चार आना, छः आना और आठ आना फीस ली जाती है। यह बहुत गलत तरीका है, लेकिन इसकी ओर भी रेलवे मंत्रालय ने अब तक ध्यान नहीं दिया।

बिहालपुर रेलवे कालोनी में मैं देखता हूँ कि क्लास फोर स्टाफ के ऐप्वाइंटमेंट के सम्बन्ध में बड़ी संख्या में घूसखोरी की शिकायतें आती हैं। वहां के अस्पताल में जो २०० रुपये दे दे उस को जल्दी से जल्दी सर्टिफिकेट मिल जाता है। इससे वहां पर भ्रष्टाचार फैलता है और लोगों की एफिशिएंसी में

[श्री जांगडे]

भी दखल पड़ता है। मैंने जनरल मैनेजर से शिकायत की है कि स्थानीय लोगों को क्लास फोर स्टाफ के ऐप्वाइंटमेंट में जगहें नहीं मिलती हैं, बाहर के लोगों को प्रिफरेंस मिलता है। मैं चाहता हूँ कि इसके लिये एक निष्पक्ष जांच समिति बनाई जाय जो इस की जांच करे।

डी० एम० ई० के खिलाफ भी लोगों से मुझे बहुत सी शिकायतें सुनने को मिलती हैं, जिनको कि मैं सहन नहीं कर सकता हूँ। इसलिये मुझे कहना पड़ता है कि रेलवे मंत्रालय भले ही कुछ काम बहुत अच्छे कर रहा है, लेकिन इन बातों की तरफ उसने कोई ध्यान नहीं दिया है।

खादी के सम्बन्ध में मुझे मालूम हुआ है कि रेलवे मंत्रालय २७ लाख रुपये की खादी क्रय कर रहा है, मैं चाहता हूँ कि जब कि रेलवे विभाग में लगभग ११ लाख कर्मचारी हैं तो कम से कम ११ करोड़ की खादी खरीदी जाय ताकि हजारों लोगों को काम मिल सके और लोग भी सादगी का सबक ले सकें। जब तक रेलवे मंत्रालय तथा दूसरे मंत्रालय सादगी का सबक दूसरों के सामने नहीं रखेंगे तब तक वे सादगी का सबक नहीं सीख सकेंगे।

मैं देखता हूँ कि जो बड़े-बड़े उत्तरदायी व्यक्ति हैं जब वे लोग रेलवे मंत्रालय से पत्र व्यवहार करते हैं तो उसका जवाब उनको बहुत देर से मिलता है। मुझे खुद इसका व्यक्तिगत अनुभव है। जब मैं रेलवे मंत्रालय से पत्र व्यवहार करता हूँ तो तीन-तीन साल बाद मुझे उसका जवाब नहीं मिलता है। इसके कारण लोगों की शिकायतें दूर नहीं होतीं तो स्ट्राइक्स होते हैं तथा दूसरी दिक्कतें पैदा होती हैं। जब इस तरह की बातें होती हैं तो लोग कहते हैं कि आखिर यह स्ट्राइक क्यों किये जाते हैं? जब मेरे जैसे उत्तरदायी व्यक्ति की करेस्पॉन्डेन्स का उत्तर तीन साल के बाद मिलता है तो दूसरे लोगों के पत्रों का उत्तर रेलवे मंत्रालय कैसे जल्दी दे सकता है।

इसके बाद मैं रायपुर रेलवेजंक्शन के सम्बन्ध में बताना चाहता हूँ। रायपुर बहुत बड़ा रेलवेजंक्शन है और वहां की जनसंख्या एक लाख से ऊपर है। रायपुर स्टेशन के दोनों तरफ जनता की आवादी है। वहां पर दो-तीन एक्सिडेन्ट्स हो चुके हैं और २-३ मनुष्य मर गये। वहां पर एक ओवरब्रिज की बड़ी आवश्यकता है। जनरल मैनेजर ने खुद इसके सम्बन्ध में आश्वासन दिया था कि ओवरब्रिज बन जायेगा लेकिन अब तक वहां पर ओवरब्रिज नहीं बना है।

रायपुर-जगदलपुर का १८४ मील का क्षेत्र बिना रेलवे लाइन के पड़ा हुआ है। या तो धमतरी लाइन को ही आगे बढ़ाया जाय, और अगर आप छोटी लाइन को बढ़ाना पसन्द नहीं करते तो बड़ी लाइन बनाइये जो कि रायपुर से जगदलपुर तक हो। कम से कम इसका सर्वे तो हो ही जाना चाहिये ताकि वहां के लोगों को विश्वास हो जाय कि जगदलपुर में जो कि डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है, द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक रेलवे के दर्शन हो सकेंगे।

मैं रेलवे मंत्री महोदय को इस सम्बन्ध में बहुत ज्यादा धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने हरिजनों के प्रति बहुत सदयपूर्वक व्यवहार किया और रेलवे बोर्ड ने जो हरिजन एम्प्लाइज के लिये स्पेशल ट्रेनिंग सेन्टर खोला है उसके लिये भी धन्यवाद देता हूँ। परन्तु इसके साथ साथ मैं यह सुझाव भी देना चाहता हूँ कि एग्जामिनेशन कंडक्ट करने का जो तरीका है उसमें शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्ज के लिये अलग एग्जामिनेशन किया जाय। अगर कम्पिटीशन भी करना हो तो उसमें भी बाहर के लोगों को उनके साथ न बैठाया जाय। वह कम्पिटीशन सिर्फ शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्ज के कैंडिडेट्स के बीच में होना चाहिये। यदि बाद में देखें कि इससे सेपरेटिस्ट टेन्डेन्सी बढ़ती है तो इसको तीन-चार साल ट्रायल देने के बाद वह इसको बन्द कर सकती है। लेकिन कुछ दिन इसको जरूर ट्रायल देना चाहिये। प्रमोशन और रिट्रूटमेंट के लिये सेलेक्शन एग्जामिनेशन हो तो वह सिर्फ शेड्यूल्ड कास्ट्स और ट्राइब्ज के बीच में किया जाय ताकि अधिकतर क्लास २, ३ और ४ के ऐप्वाइंटमेंट्स के लिये यह लोग ज्यादा संख्या में पहुंच सकें और सरकारी कर्मचारियों को यह कहने का मौका न मिले कि हमने दरखास्तें मंगाई

थीं लेकिन शेड्यूलड ट्राइब्ज और शेड्यूलड कास्ट्स के लोगों की दख्खास्तीं बहुत नहीं आईं, और योग्य लोग नहीं मिले। हम क्या करें अगर उनका परसेन्टेज पूरा नहीं होता है। यह कहने का बहाना उनको न मिले। इस तरह से शेड्यूलड कास्ट्स और शेड्यूलड ट्राइब्ज के लोगों को भी कहने का मौका नहीं मिलेगा कि सरकारी कर्मचारी हम लोगों का ऐप्वाइंटमेंट नहीं करते हैं और बाहर से आदमी बुलाते हैं।

इसके बाद मैं अपने क्षेत्र की ओर आता हूँ। मैंने कहा था कि डूंगरगढ़ से बिलासपुर तक जो गाड़ी पहले चलती थी उसको डूंगरगढ़ से बिलासपुर तक न चलाकर भिलाई से रायगढ़ तक फिर चालू किया जाय। इसी तरह से सब लाइनों में मैंने देखा कि पैसेन्जर ऐमेनेटीज के लिये बहुत सी चीजें की गईं, लेकिन इस लाइन पर एक भी गाड़ी नहीं चलाई गई। हावड़ा से नागपुर तक एक जनता एक्सप्रेस चलाने का प्रश्न तीन चार साल से विचाराधीन है। मैं चाहता हूँ कि यह एक्सप्रेस चलाई जाय और इसी साल शीघ्र से शीघ्र चलाई जाय। कोचेज मिलने पर चालू होगी, ऐसा कह कर तीन-चार वर्षों से क्यों टाला जा रहा है?

केटरिंग के सम्बन्ध में मुझे कहना है कि मैंने देखा कि हालांकि डिपार्टमेंटल केटरिंग हो रहा है लेकिन उसमें भी मुझे खेद है कि पहले के मुकाबले में बहुत ज्यादा उन्नति नहीं हुई है। पहले जो कंट्रैक्टर थे वह जनता को रद्दी चीजें देते थे और पैसेन्जरों को परेशान करते थे। इस समय भी मुझे डर है कि शायद रेलवे एम्प्लाइज भी उन्हीं व्यवसायियों का स्थान न ले लें। मैं चाहता हूँ कि वह उनका स्थान न लें और जनता को परेशान न करें। मेरा सुझाव है कि आधा रेलवे डिपार्टमेंट का हो और आधा प्राइवेट फर्म का हो। क्योंकि दोनों के साझे का जब मिला जुला केटरिंग होगा तो कम्पीटीशन होगा और चीजें ज्यादा अच्छी होंगी। सदर्न रेलवे में जो डिपार्टमेंटल केटरिंग है वह नुकसान पर चल रहा है। रेलवे एक कामर्शाग कंसर्न है इसलिये मैं नहीं चाहता कि उसे किसी जगह पर लास हो। मैं चाहता हूँ कि डिपार्टमेंट वाले खुद इसके लिये कोशिश करें कि पहले की खराबियां दूर हों। मैंने खुद एक बार मंत्री महोदय को सबलेटिल के बारे में कहा था। बड़े-बड़े कंट्रैक्टर हैं वह चालीस-चालीस, पचास-पचास कंट्रैक्ट अपने हाथ में ले लेते हैं और उसके बाद उनका सबलेटिंग करते हैं। इसकी बात मैंने यहां पर कही परन्तु रेलवे मंत्रालय यहां बैठा हुआ कुछ कर नहीं रहा है। मैं चाहूंगा कि सरकार इसकी ओर ध्यान दे और जो व्यापारी इस तरह की सबलेटिंग करते हैं उनके ऊपर सख्त से सख्त सक्रिय कार्रवाई करे, तभी इस बारे में कुछ हो सकता है।

इसके बाद मैं बिना टिकट चलने वालों के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। मैं देखता हूँ कि रेलवे रेवेन्यू में बड़े-बड़े लीकेजेज होते हैं।

मैं टिकट कलेक्टरों को चपरासियों से ज्यादा का दर्जा नहीं देता क्योंकि वह लोग अपनी जिम्मेदारी अच्छी तरह से नहीं निभाते जिससे सरकार को नुकसान होता है। मैं देखता हूँ कि जब भी कोई बड़ा नेता किसी पार्टी का या अफसर स्टेशन पर पहुंचता है तो वहां पर हजारों आदमी बिना टिकट पहुंच जाते हैं, अफसर या जनता के लोग। इससे लाखों रुपये का नुकसान सरकार को प्लेट फार्म टिकटों के न होने से होता है। इसी तरह लाखों रुपये का नुकसान बिना टिकट चलने के कारण होता है। जो हमारे बड़े-बड़े अफसर हैं उनकी बीवियां और बच्चे फर्स्ट क्लास में बिना टिकट के चलते हैं खास तौर से जिनको १०० या २०० मील के अन्दर चलना होता है, सबकी जान पहचान टिकट कलेक्टरों से होती है और टिकट कलेक्टर उनके टिकटों को नहीं पूछते हैं। इसकी ओर भी सरकार को ध्यान देना चाहिये ताकि जो बिना टिकट चलने का तरीका है वह दूर हो जाय।

†श्री सारंगधर दास (ढेंकानाल—पश्चिम कटक) : मैं आज एक विशेष समस्या के बारे में कहूंगा। उसका उल्लेख माननीय मंत्री ने उड़ीसा के सम्बन्ध में किया है। रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में “रेलवे सम्पत्ति की तोड़फोड़” के सम्बन्ध में इसका उल्लेख किया है। कहा गया है कि पुरी स्टेशन पर ५४ लाख रुपयों की रेलवे सम्पत्ति नष्ट-भ्रष्ट कर दी गई है। मैं इसके लिये मंत्रालय को ही दोषी ठहराता हूँ, क्योंकि उसने सम्पत्ति को बचाने के लिये न तो समय पर स्रावधानी ही बरती और न इस घटना की जांच करने

[श्री सारंगधर दास]

का ही कोई प्रयास किया। मैंने उड़ीसा के उच्च न्यायालय में पुलिस द्वारा पेश किया गया इस घटना का प्रथम सूचना प्रतिवेदन देखा है। उसमें कहा गया है कि पुरी के कुछ प्रमुख कांग्रेस जनों ने २१ जनवरी को जनता को एक सार्वजनिक सभा में भड़काया था। दूसरे दिन, १०,००० व्यक्ति रेल की पटरियों के पास इकट्ठे हो गये और वहां भी उत्तेजनात्मक भाषण दिये गये। भीड़ उत्तेजित हो गई थी। लाठी चार्ज और अश्रु गैस के प्रयोग के पश्चात् पुलिस को गोलियां चलानी पड़ी थीं। उससे एक बच्चे की मृत्यु हो गई। इस पर जनता इतनी उत्तेजित हुई थी कि उसने रेलवे सम्पत्ति को नष्ट-भ्रष्ट करना आरम्भ कर दिया और पुलिस वहां से भाग खड़ी हुई।

कुछ व्यक्तियों का विचार है कि यह तोड़ फोड़ पुरी की जनता ने की थी और उसी को पुरी स्टेशन का पुनर्निर्माण करना चाहिये। यहां तक कहा गया है कि पुरी शहर पर एक दण्डात्मक कर लगाया जाना चाहिये। पर, मैं पूछता हूं कि पुलिस के प्रतिवेदन में गिनाये गये नौ नामों में से अभी तक दो ही व्यक्ति क्यों गिरफ्तार किये जा सके हैं? रेलवे मंत्रालय को दोषी ठहराने का एक दूसरा कारण भी है। १८ जनवरी को ही प्रांतीय कांग्रेस समिति ने एक संकल्प स्वीकृत किया था कि उन्हें भारत सरकार के उड़ीसा-बिहार सीमा सम्बन्धी निर्णय से असंतोष था और वहां के मंत्रियों और संसद् तथा विधान सभा के सदस्यों को अपने-अपने पदों से त्याग-पत्र दे देने चाहियें। इसकी सूचना समाचारपत्रों में आ चुकी थी। फिर, हमें यह भी विदित था कि ऐसे ही एक अवसर पर बम्बई में क्या हुआ था। इतने पर भी रेलवे मंत्रालय ने वहां की रेलवे सम्पत्ति को सुरक्षित रखने का कोई उपाय नहीं किया और इतना ही नहीं, अभी तक उस घटना की जांच भी नहीं की गई है। रेलवे मंत्रालय को उसकी जांच करनी चाहिये, और जो भी दोषी पाया जाय उसे दण्ड देना चाहिये। ५४ लाख रुपयों की हानि के सम्बन्ध में, मेरा सुझाव है, कि उस राशि को कांग्रेस समिति से लिया जाना चाहिये, क्योंकि उसके पास कई करोड़ रुपये जमा हैं और उसके लिये जनता पर कर लगाने का कोई औचित्य भी नहीं है। इस मामले की एक निष्पक्ष जांच की जानी आवश्यक है। उड़ीसा और बम्बई तथा महाराष्ट्र में रेलवे की सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये सावधानी न रखने का दोष रेलवे मंत्रालय पर ही ठहरता है।

†श्री आल्लेकर (उत्तर सतारा) : हमारी समस्याएँ भी उतनी ही विशाल हैं। जितना कि हमारा देश और उसकी जनसंख्या है। हमारी कठिनाइयां भी एक कम विकसित देश की कठिनाइयां हैं। हमारी प्रथम पंचवर्षीय योजना पुनर्स्थापन की योजना थी। हमने उसके द्वारा आत्म-निर्भरता की पक्की नींव डाल दी है। हम रेल-इंजिनों, यात्री-डिब्बों और माल-डिब्बों को तैयार करने की दिशा में प्रगति कर रहे हैं। रेलवे के विकास में वास्तविक कठिनाई लोहे और इस्पात के अभाव की है। आशा है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के समाप्त होने तक यह अभाव भी दूर हो जायेगा।

गत पांच वर्षों में हमने प्राप्त सामग्री के ही आधार पर सवारी गाड़ियों तथा माल गाड़ियों की संख्या बढ़ाने का प्रयास किया है। कुछ एक्सप्रेस माल गाड़ियां चलाने का भी प्रस्ताव है। लेकिन, इससे भी देश की आवश्यकता पूरी नहीं होगी। द्वितीय पंचवर्षीय योजना, या रेलवे आय-व्ययक की योजनाओं से वह आवश्यकता पूरी नहीं हो सकेगी। हम अगले बीस वर्षों में अपने उत्पादन को दुगना कर लेना चाहते हैं। हमें उस समय तक अपनी रेलों और परिवहन के अन्य साधनों के विस्तार को भी दुगना कर लेना चाहिये। हमें इसी के उपाय सोचने चाहियें।

जनता कुछ अधिक अधिभार भी चुकाने को तैयार है यदि उस का प्रयोग रेलवे के विकास के लिये किया जाये।

पहले नियत किये गये १४८० करोड़ रुपयों को घटाकर ११२५ करोड़ कर देने से प्रसार कार्यों को आघात पहुंचेगा। हमारी आशा थी कि प्रथम योजना पुनर्स्थापन के लिये है और दूसरी योजनावधि

में प्रसार किया जायेगा। लेकिन इसके विपरीत हम देखते हैं कि इसमें मुख्य रूप से समायोजन किया गया है। पिछली बार मैंने सुझाव रखा था कि लोनाड-फाल्टन अकलुज से कुर्दुवाडी तक एक नई लाइन बनाई जाये क्योंकि वहां चीनी का कारखाना है और यह भविष्य में बड़ा वाणिज्यिक क्षेत्र बन जायेगा। सतारा कोरागांव लाइन बनाने की भी मैंने चर्चा की है। मेरा आग्रह है कि दीवा दासगांव मार्ग पर शीघ्र ही कार्य आरम्भ किया जाय। केवल सर्वेक्षण से काम नहीं चलेगा, रत्नगिरि जिले के लिये रेलवे आऊट एजेंसी की स्थापना की जानी चाहिये। कोल्हापुर से रत्नगिरि, कोल्हापुर-फोंडा-मलवा और कराड से चिपलुन पर भी आऊट एजेंसी आवश्यक है। इससे इस क्षेत्र में कठिनाई कम हो जायेगी।

छोटी तथा मीटरगेज लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की भी आवश्यकता है। रेलवे मंत्री को सांगली में आयोजित २९ जून की कानफ्रेंस में आमंत्रित किया गया था। वहां डेक्कन निर्माता एसोसियेशन द्वारा उनके समक्ष समस्यायें प्रस्तुत की गई थीं। उस समय मंत्री महोदय को विश्वास हो गया था कि पूना से मिराज और कोल्हापुर तक बड़ी लाइन होनी चाहिये। इसे शीघ्र कार्यान्वित करना चाहिये।

बुद्धगांव-सांगली से मिराज तक लाइनों में ऐसा परिवर्तन किया जाना चाहिये कि सम्पूर्ण शाखा में बड़ी लाइन हो जाये। पूना और घोरपाड़ी लाइन पर बड़ी भीड़ होती है। यात्रियों को यात्रा करने में तथा माल भेजने में कठिनाई होती है। व्यापारियों को महीनों तक माल डिब्बे नहीं मिल पाते हैं। मैं माननीय मंत्री को उनकी इस घोषणा के लिये धन्यवाद देता हूं कि पुरानी बारसी लाइन रेलवे को खुर्द-वाडी से मिराज तक बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का कार्य किया जा रहा है। इन प्रसार योजनाओं की ओर समुचित ध्यान दिया जाना चाहिये।

दूध के पार्सल दर में सब स्थानों पर समान रियायत होनी चाहिये। मिराज से पूना और भिलावडी से पूना तक आंशिक रूप में इसे स्वीकार करने के लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। लेकिन यह रियायत मिराज से कराड और भिलावडी से कराड तक नहीं है। इसका कारण यह बताया गया है कि इनका फासला पचास मील से कम है। लेकिन पश्चिम तथा मध्य रेलवे में यह रियायत पचास मील से कम फासले पर भी दी गई है। उदाहरणार्थ, बम्बई से बेसीन रोड (३५ मील) बिहार से बम्बई (३५ मील) बम्बई से सफाला (४५ मील) बम्बई से केलवा रोड (४६ मील) नंदगांव से चालीसगांव (२६ मील) और धूलिया से चालीसगांव (३५ मील)। अतः मेरी प्रार्थना है कि यह रियायत दक्षिण रेलवे पर भी दी जानी चाहिये।

कराड महत्वपूर्ण स्थान है। कोयला परियोजना के पास हेलवाक नामक नगर बस रहा है। वहां पर दूध कराड से होकर ही जायेगा इसलिये इस विषय पर ध्यान देना आवश्यक है।

द्वितीय श्रेणी समाप्त करना अत्यन्त वांछनीय नहीं है। यह कार्य यथार्थता पर आधारित न होकर केवल भावुकता है। मध्यमवर्ग के वे यात्री जो प्रथम श्रेणी का किराया नहीं दे सकते अब इस श्रेणी में दी गई थोड़ी-सी सुविधा और आराम से भी वंचित हो जायेंगे।

अन्त में मैं यह भी कह दूँ कि कोल्हापुर-पूना दैनिक जनता पुनः अविलंब जारी की जाये।

†श्री अलगेशन : माननीय सदस्यों ने बजट सम्बन्धी भाषणों में जो रचनात्मक एवं सहयोगजनक प्रवृत्ति अपनाई है उससे मुझे हार्दिक सन्तोष हुआ है। मुझे यह देखकर और भी अधिक प्रसन्नता हुई कि साम्यवादी दल के नेता ने भी रचनात्मक दृष्टिकोण अस्तित्वार किया है। मैं सोचा कि यदि इसे उनके दल की मूलनीति में परिवर्तन का द्योतक मान लिया जाये तो इसकी प्रतिक्रिया रेलवे तक ही सीमित न रहकर अन्य क्षेत्रों में भी लाभदायी सिद्ध होगी।

लेकिन इस समरूप दृष्टिकोण में एक माननीय सदस्य का भाषण “भ्रामक” था। वह सदस्य यहां इस समय उपस्थित नहीं हैं। वह एक युवा सदस्य हैं और समझ में नहीं आता कि वह क्यों इतने अधिक मानवद्वेषी, निराशावादी, चिड़चिड़े और विषाक्त हैं। मेरा विश्वास है कि अभी उनका पूर्ण व्यक्तित्व

[श्री अलगेशन]

विकसित नहीं हुआ है। और यह सब बातें उनमें नहीं रहेंगी। मैं यह नहीं समझता कि जो कुछ मैं कहूंगा उसे सही भावना में ही ग्रहण किया जायेगा किन्तु फिर भी मैं कुछ कहने का साहस करूंगा।

अब मैं माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त विभिन्न विचारों की चर्चा करूंगा। सबसे पहले, श्री गिरि द्वारा प्रस्तुत किया गया सुझाव है। मुझे खेद है कि वह आज यहां नहीं हैं। यद्यपि इसमें कोई सन्देह नहीं है कि माननीय मंत्री भी अपने उत्तर में इसके सम्बन्ध में कुछ कहेंगे। जब किसी माननीय सदस्य द्वारा उठाई गई बातों का उत्तर देना हम आरम्भ करते हैं उस समय यदि वह सदस्य उपस्थित नहीं होता तो उसमें कुछ अवास्तविकता सी रहती है। मुझे कोई शिकायत नहीं है। मैं जानता हूं माननीय सदस्य अत्यन्त व्यस्त व्यक्ति हैं तथा उन्हें केवल यहां भाषण देने का ही समय मिलता है—इसमें कोई सन्देह नहीं कि इसकी तैयारी में उनका पर्याप्त समय लग जाता है—और भाषण देने के पश्चात् उन्हें अन्य कार्यों की देखभाल करनी पड़ती है।

†श्री नम्बियार (मयूरम्) : हम यहां उनका प्रतिनिधित्व करते हैं।

†श्री अलगेशन : अतः मुझे कोई शिकायत नहीं है। लेकिन मैं अपने दृष्टिकोण से यह बात कह रहा था। जिस सदस्य का उत्तर दिया जा रहा हो उसके यहां कदाचित् इस नगर से बाहर होने से उत्तर में थोड़ी अवास्तविकता आ जाती है। इतना होने पर भी उन्होंने जो कुछ कहा वह महत्वपूर्ण था इसलिये मैं सबसे पहले उसी का जिक्र करता हूं। जो भावना उनके भाषण में परिव्याप्त थी मैं उसकी सराहना करता हूं। लेकिन मैं यह भी कह दूँ कि मुझे उनके भाषण में अनेक बातें अच्छी नहीं लगीं जब उन्होंने यह बताने का प्रयत्न किया कि रेलवे मंत्रालय और रेलवे मंत्री आलोचना के पात्र हैं। वस्तुतः वे ऐसे नहीं हैं। इसमें किसी प्रकार का रहस्य नहीं है कि माननीय रेलवे मंत्री ने शान्ति उत्पन्न करने का कार्य किया है। उनका सहयोग सदैव सुखद रहा है। हमारी नीति विभाजन कर शासन करना नहीं है। यह एक पुरातन नीति है। जो अब व्यर्थ सिद्ध हो चुकी है। हमारी इसमें रुचि नहीं है। हमारे पूर्वज, विदेशी शासकों, की इसमें दिलचस्पी हो सकती है। हमारी वर्तमान नीति एकता एवं सहयोग की सृष्टि करना है। यह तथ्य सारे देश में ज्ञात है, इस सभा को ज्ञात है तथा सारे रेलवे कर्मचारियों को यह बात मालूम है। मुझे खेद है कि एक माननीय सदस्य ने इस प्रकार की बातें कहीं हैं। उन्होंने इन संघों के विलीनीकरण और अन्त में एक फेडरेशन की स्थापना का वर्णन किया। यह वर्णन ठीक था। इस वर्णन के दौरान में उन्होंने स्वर्गीय श्री हरिहर नाथ शास्त्री के प्रति सम्मान प्रकट किया। हम उनके महत्वपूर्ण कार्य और सहयोगिता की भावना एवं व्यापक समझ से परिचित हैं। हमें यह भी स्मरण रखना चाहिये कि भारत के वरद पुत्र श्री जय-प्रकाश नारायण ने इस दिशा में कितना काम किया है। माननीय मंत्री का कार्य सर्वथा महत्वहीन नहीं है। वह दोनों दलों को एक साथ लाना चाहते थे और उन्हें इसमें सफलता हुई। श्री वी० वी० गिरि ने यह ठीक कहा था कि उच्च स्तर पर एकता पैदा हुई। किसी ने भी कल्पना नहीं की कि एकता की यह भावना नीचे उतर कर रेलवे स्तर पर भी संघों को एकता के सूत्र में आबद्ध करेगी। वस्तुतः तीनों रेलवे के संघ—अर्थात्, मध्य, पश्चिम और उत्तर रेलवे के संघ एकता में आबद्ध हो गये। हमें आशा थी कि दूसरी रेलों में भी संघ एक हो जायेंगे। इसके पश्चात् मुझे मालूम नहीं कि क्या हुआ। कोई दुर्भाग्यपूर्ण बात हो गई होगी। मैं किसी व्यक्ति की निन्दा नहीं करता क्योंकि हम एकता और शान्ति में दिलचस्पी रखते हैं। मैं माननीय सदस्य द्वारा कल कही गई बातों की तरह ऐसी बातें नहीं करूंगा जिनसे एकता दुष्कर हो जाये। मैं ऐसी बातें कहूंगा जिनसे एकता अधिक से अधिक सम्भव हो। अतः मैं ऐसे शब्द बोलूंगा जो एकता को उत्पत्ति करें न कि खाई को अधिक चौड़ा बनायें। तो जब हम अन्य रेलों में एकता की आशा कर रहे थे कुछ दूसरी घटना हुई। जहां तक मेरा विचार है इसमें सिद्धांत अथवा आदर्श के संघर्ष की कोई बात नहीं है। कदाचित् यह व्यक्तित्व का संघर्ष था। संभवतः इस विशाल संगठन में कोई ऐसा प्रभावशाली व्यक्ति

†मूल अंग्रेजी में

नहीं था जो विभिन्न विचारधाराओं को समन्वित कर आगे की ओर ले चले। यही कारण होना चाहिये। लेकिन हमने संघ की पारस्परिक राजनीति से ऊपर रह कर उसमें एकत्व की भावना उत्पन्न करने का प्रयत्न किया। संघ की राजनीति में हम अपने व्यक्तित्व अथवा प्रभाव का उपयोग नहीं करना चाहते थे। यह एक गलत बात थी। हमने भरसक मदद करने का प्रयत्न किया किन्तु यह सम्भव नहीं था और कुछ ऐसी घटना घटी। इतना होने पर भी अलग-अलग रहने वाले तत्वों ने ईमानदारी के साथ प्रयत्न किया, कई बार प्रयत्न किया गया और अन्तिम प्रयत्न अत्यधिक ईमानदारीपूर्वक किया गया। मुझे बताया गया है कि वे इतने सन्निकट थे कि उनके हाथ मिलने ही वाले थे कि कुछ ऐसी बात हो गई जिससे एकता न हो पाई। मैं वह जानकारी यहां प्रकट नहीं करूंगा। यह अत्यन्त दुर्भाग्यपूर्ण बात है। लेकिन यह गलत है कि इन सब बातों के लिये रेलवे मंत्रालय की निन्दा की जाये। अभी भी हमसे यह कहा जाता है कि हम यह करें, हम वह करें। हमसे कहा जाता है कि हम अमुक संघ को मान्यता प्रदान न करें ताकि हमारी और भी अधिक निन्दा की जा सके कि रेलवे मंत्रालय का व्यवहार तानाशाही व्यवहार है। मंत्रालय किसी भी संघ को मान्यता प्रदान नहीं करेगी। एक आगे बढ़कर कहेगा कि आप मुझे मान्य नहीं करते हैं तो मेरे भाई को मान्यता दीजिये। हम इस प्रकार की शंकाओं को स्थान नहीं देना चाहते हैं। हम वर्तमान स्तर पर ही इस आशा के साथ आगे बढ़ते रहेंगे कि दूसरा पार्श्व भी आकर विद्यमान अथवा पुराने पार्श्व से एकात्म हो जायेगा। मैं किसी को छोटा अथवा पुराना नहीं बताऊंगा क्योंकि उस स्थिति में दोनों पार्श्वों में मतभेद हो सकता है।

मुझे यह देखकर आश्चर्य हुआ कि श्री वी० वी० गिरि ने यह आरोप लगाया कि न्यायाधिकरण को ताक पर रख दिया गया है। न्यायाधिकरण का इतिहास एक दिलचस्प बात है। इसकी स्थापना फेडरेशन की सर्वानुमति से हुई थी। यह जुलाई, १९५३ में नियुक्त किया गया था। इसके बाद रेलवे फेडरेशन से कहा गया कि वह अपने मामले को समझाते हुये ज्ञापन प्रस्तुत करे। इसमें बहुत अधिक समय लगा। स्वाभाविक है कि जिस प्रकार सभा के माननीय सदस्य इस देश में तथा अन्य देशों में अत्यधिक व्यस्त हैं फेडरेशन के पदाधिकारी भी दूसरे देशों में काफी कार्यमग्न थे और ज्ञापन समय पर तैयार नहीं किया जा सका। मेरी जानकारी है कि फेडरेशन की ओर से प्रथम ज्ञापन दिसम्बर, १९५४ में प्रस्तुत किया गया था, उसके पश्चात् जनवरी, १९५५ में इसमें कुछ जोड़ा गया। यह स्मरणीय है कि न्यायाधिकरण जुलाई, १९५३, में नियुक्त किया गया था। इसके पश्चात् रेलवे बोर्ड ने अपना ज्ञापन अथवा फेडरेशन द्वारा फरवरी १९५५ में प्रस्तुत किये गये ज्ञापन पर एक प्रकार से कुछ रिमार्क पेश किये गये। अप्रैल में एक बैठक का आयोजन हुआ। यह निर्णय किया गया कि न्यायाधिकरण अपनी बैठकें जारी रखे। फिर, जुलाई में एक बैठक हुई और फेडरेशन ने सम्मति प्रकट की कि वे रेलवे बोर्ड के आमने-सामने बैठ कर विभिन्न विवादग्रस्त विषयों पर कोई निर्णय कर लें। स्वभावतः हमने कोई आपत्ति नहीं की। जब फेडरेशन के उत्तरदायी प्रतिनिधि समस्या को हल करना चाहते थे तो हमें क्या आपत्ति हो सकती थी। हमने इस सुझाव का स्वागत किया। मैं प्रातःकाल माननीय मित्र श्री टी० बी० विट्ठल राव से कह रहा था कि दोनों ओर से जिस सहयोग की भावना का प्रदर्शन किया गया वह स्तुत्य था और वह पांच में से तीन बातों पर निर्णय करने में सफल हुये। यद्यपि यह संख्या कम दिखाई देती है किन्तु इनके अन्तर्गत अनेक छोटी-छोटी बातें थीं जिन पर उन्होंने निर्णय कर लिया। जो निर्णय किया गया उसे शीघ्र ही क्रियान्वित किया गया। अब शेष बातों के सम्बन्ध में या तो फेडरेशन सीधे रेलवे बोर्ड से बात कर सकता है अथवा मामले को न्यायाधिकरण के पास ले जा सकता है। हमें इन दोनों मार्गों पर बिल्कुल भी आपत्ति नहीं है। जब यह वस्तुस्थिति है तो मुझे श्री वी० वी० गिरि के इस आरोप पर बड़ा आश्चर्य हुआ कि हमने न्यायाधिकरण को ताक पर रख दिया है। मेरा विचार है कि यह आरोप तथ्यसंगत नहीं है।

इस सम्बन्ध में श्री वी० वी० गिरि ने कुछ सुझाव दिये। उन्होंने कहा कि हम निष्पक्ष सदस्य और एक सभापति की नियुक्ति करें जो किसी विशिष्ट वर्ष के सदस्यों की सूची तैयार करे और फिर

[श्री अलगेशन]

पदाधिकारियों का निर्वाचन कराया जाय । पदाधिकारियों का एक दल हो जिसे हम स्वीकार करें । मैं यह जानना चाहता हूँ कि सभापति की नियुक्ति करने का हमें क्या अधिकार है । उन्होंने समवाय संघों और समवाय फेडरेशन का जोरदार विरोध किया । यदि हम ऐसी कार्यवाही करें तो हमारे इस कार्य का यह गलत अर्थ लगाया जायेगा कि हम फेडरेशन के मामलों में दखल दे रहे हैं ? हम किसी की नियुक्ति क्यों करें ? मैं समझता हूँ कि फेडरेशन के नेताओं में पर्याप्त समझ और सदबुद्धि है । वे इन मामलों पर समझौता कर सकते हैं ।

वास्तव में मुझे बताया गया था कि फेडरेशन के दोनों अंग सामान्य नामावलि से सहमत हो गये थे । वहाँ कोई मतभेद नहीं था ।

†श्री नम्बियार : वे सहमत नहीं थे । वह बिल्कुल गलत है ।

†श्री अलगेशन : मुझे बताया गया था कि विशिष्ट वर्ष में सदस्यों की सामान्य सूची तैयार करने के विषय में वे सहमत हो सके थे किन्तु आगे चल कर दुर्भाग्यवश उनमें मतभेद हो गया । इसलिये फेडरेशन के मामलों में दखल देने वाले हम कौन होते हैं । मैं तो यह कहना चाहूँगा कि हम कर्मचारियों के प्राचीनतम संगठन के साथ ऐसा कोई प्रयोग नहीं करना चाहते ।

फिर श्री अशोक मेहता ने अपने भाषण में कहा यह विषय न्यायालय के समक्ष रखा जा चुका है । मैं नहीं जानता कि वास्तव में वह न्यायालय के सामने रखा गया है या नहीं । यदि ऐसा हो तो मैं केवल यह कह सकता हूँ कि न्यायालय जो भी निर्णय करेगा वह मंत्रालय को अवश्य ही मानना पड़ेगा । मेरे विचार से यह विधि-विषयक दृष्टिकोण वास्तविकता और वस्तुरूपता से परे है । कांग्रेस संगठन में भी ऐसी ही स्थिति थी जब कि उसकी समितियों के सदस्य न्यायालय के समक्ष गये थे । मैं इस विषय में यहाँ किसी को मंत्रणा देना नहीं चाहता किन्तु मैं यह नहीं समझ पाता कि विधि-मंत्रणा, न्यायालय आदि की बातों का विचार करके कार्मिक संघ की नीतियाँ और कार्य कहां तक दृढ़ होंगे ।

मैं लाखों रेलवे कर्मचारियों की विचारधारा से कुछ परिचित हूँ । मैं जानता हूँ कि वे फेडरेशन के उच्च सार पर हो रहे इन झगड़ों से परेशान हो गये हैं । वे इतना ऊब चुके हैं कि वे यह विभाजन, यह झगड़े और यह चल बिचल स्थिति अधिक समय तक सहन नहीं करेंगे । मेरे माननीय मित्र श्री गिरि दो बातें सिखाते हैं ; एक तो यह कि एक उद्योग में एक ही संघ हो और दूसरी यह कि इन संघों का नियंत्रण बाहरी व्यक्तियों के हाथ में न रह कर स्वतः कर्मचारियों के हाथ में ही हो । मैं नहीं चाहता कि ऐसा हो किन्तु यदि रेलवे कर्मचारियों के हित में काम करने और सहयोग देने की असमर्थता और डांवाडोल स्थिति कायम रही, तो रेलवे कर्मचारियों द्वारा स्वतः अपना प्रबन्ध करने का निश्चय करने पर मुझे आश्चर्य नहीं होगा ।

†श्री नम्बियार : हमारी यही प्रार्थना है कि उन्हें वैसा करने दीजिये । प्रशासन उनके रास्ते में रुकावटें न पैदा करे ।

†श्री अलगेशन : मैं विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि जहां तक रेलवे मंत्रालय का सम्बन्ध है, हमारी नीति यह है कि यदि संभव हो तो फेडरेशन के जरिये और यदि संभव न हो तो फेडरेशन के बगैर भी, रेलवे कर्मचारियों की सेवा की जाये और शांति बनाये रखने पर जोर दिया जाये ।

चूँकि यह बहुत महत्वपूर्ण विषय था और मैं माननीय सदस्य श्री गिरि तथा श्री अशोक मेहता के भाषणों से उत्पन्न भ्रान्तधारणाओं को दूर करना चाहता था, इसलिये हमने इस विषय पर इतना कहा है ।

आगे डा० लंका सुन्दरम् ने अनेक बातें ऐसी कहीं हैं जो सत्य से परे हैं । उन्होंने “Wooden attitude of the Railway Board” [रेलवे बोर्ड का जड़वत् बर्ताव] शब्दों का प्रयोग किया है

†मूल अंग्रेजी में

जिसका विद्यमान स्थिति से बिल्कुल ही कोई सम्बन्ध नहीं है। उन्होंने बड़े जोश से बातें कही हैं और हमें गंभीर परिणामों की चेतावनी दी है और सभी प्रकार की धमकियां दी हैं। उन्होंने कहा कि वे कई बार बोर्ड से भी मिल चुके हैं। मैंने बोर्ड के सदस्यों से पूछा और उन्होंने मुझे बताया कि वे बहुत ही कम हमारे पास आये हैं। किन्तु मेरे माननीय मित्र ने यहां यह कहा है कि निम्न कर्मचारियों की ओर से उन्होंने काफी हलचल की है।

बाद में वे और एक गलती के चक्कर में पड़ गये थे क्योंकि उनके पास पर्याप्त तथ्य नहीं थे। उन्होंने कहा कि हम अन्यत्र तो विभागीय संगठनों को मान्यता दे रहे हैं किन्तु उनके संगठन को स्वीकार करने से इन्कार करते हैं। इस सम्बन्ध में उन्होंने कहा कि हम उत्तर-पूर्वी मजदूर संघ और उत्तर-पूर्वी रेलवे कर्मचारी संघ को स्वीकार करते हैं, जो विभागीय संघ हैं। ये संघ पहले अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन और भारतीय राष्ट्रीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन से सम्बद्ध थे और वे अब भी हैं। वे उनमें विलीन नहीं हुये और न ही वे विभागीय संघ हैं। वे संघ सब गैर-गजटेड कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व करते हैं और इसलिये इस सम्बन्ध में विभागीय संघों को हमारी ओर से मान्यता दिये जाने का कोई प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

उन्होंने इस सम्बन्ध में द्वितीय वर्ग पदाधिकारियों की असोसियेशन का निर्देश किया। हमने केवल यही कहा है कि हम उसी वर्ग के कर्मचारियों के लिये विभिन्न संगठन अथवा प्रत्येक वर्ग में विभागीय संगठन स्वीकार नहीं करते। हमारी नीति यह नहीं है कि गजटेड पदाधिकारियों की असोसियेशन को मान्यता न दी जाये। मैं सभा को बता सकता हूं कि उसके पदाधिकारी स्वतः सेवा के सदस्य हैं। किसी बाहरी व्यक्ति को पदाधिकारी बनाने की अनुमति नहीं है। वास्तव में यह असोसियेशन ठीक ठीक अर्थ में कार्मिक संघ नहीं है। माननीय मंत्री ने कल यह बात स्पष्ट कही थी। डा० लंका सुन्दरम् के दिमाग में जो भ्रम उत्पन्न हुआ है उस सम्बन्ध में मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं।

गत वर्ष श्री अशोक मेहता ने बड़ी विद्वत्तापूर्ण बातें कही थीं और उद्धरण दिये थे और इस वर्ष तो उन्होंने पुस्तकें भी हमारे सामने रख दी हैं। किन्तु इसमें खतरा यह है कि यदि उन्हें उचित प्रकार से आत्मसात् न किया गया तो उसकी बहुत बुरी प्रक्रिया होती है, जैसे कि सामान्य भोजन उचित प्रकार से हजम न होने पर उसका शरीर पर बुरा असर पड़ता है। उन्होंने और श्री तुलसीदास, श्री नेवटिया आदि अन्य माननीय सदस्यों ने यह चिन्ता प्रकट की है कि अगले पांच वर्षों में हम केवल उतना ही माल ढो सकेंगे जितना कि लोहे और इस्पात के बड़े बड़े कारखानों तथा कोयला और सीमेंट उद्योगों के लिये आवश्यक होगा और सामान्य माल की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। वर्तमान स्थिति यह है जो बहुत संतोषजनक नहीं है। माननीय मंत्री के उसे अपने भाषण में स्वीकार किया है। किन्तु फिर भी एक दो अच्छी बातें हैं। हमें ३७५ करोड़ रुपये की व्यवस्था करनी है जिसे एकत्र करने के लिये रेलवे को कहा गया है। मैं यह नहीं समझ पाता कि मेरे माननीय मित्र श्री विट्ठल राव, जो रेलवे के लक्ष्य के प्रति सदा ही निष्ठावान् रहे आज उसके विरुद्ध क्यों हो गये हैं और उन्होंने कहा है कि वह योजना आयोग के पक्ष में हैं। योजना आयोग बहुत अलग नहीं है यद्यपि उसके अपने कार्य हैं। फिर हमें यह धन प्राप्त करना है। इसी कारण वस्तु भाड़े पर यह अधिभार लगाया गया है। कुछ माननीय सदस्यों ने यह कहा था कि हमें सामान्य माल को छोड़ नहीं देना चाहिये और उनके वहन के लिये भी हमें प्रबन्ध करना चाहिये किन्तु उन्हीं सदस्यों ने यह भी कहा कि यह अधिभार नहीं लगाया जाना चाहिये था। श्री टी० बी० विट्ठल राव ने भी उसके विरुद्ध शिकायत करते हुये कहा था कि यह अधिभार लगाने के पूर्व हमें मालभाड़ा जांच समिति के प्रतिवेदन की प्रतीक्षा करनी चाहिये थी। यदि हमने उसकी प्रतीक्षा की होती तो हमें यह अतिरिक्त अधिभार चार वर्षों में बांटना पड़ता जब कि अभी यह पांच वर्षों में बांटा गया है और स्वाभाविक ही उस हद तक बोझ अधिक बढ़ जाता।

[श्री अलगेशन]

किन्तु एक आशा यह है कि आगे चलकर हम सम्भवतः अधिक धन प्राप्त कर सकें और आवश्यक वस्तुयें प्राप्त कर सकें जिससे कि हम वर्तमान अन्तर को पूरा कर सकें। रेलवे बोर्ड की मूल प्रस्थापना १४८० करोड़ रुपये के लिये थी और अब रेलवे को ११२५ करोड़ रुपये दिये गये हैं और वर्तमान अन्तर ३५५ करोड़ रुपये का है। हम यथासंभव उस अन्तर को दूर करने और सामान्य माल के वहन की व्यवस्था करने का प्रयत्न करेंगे।

श्री अशोक मेहता ने यह भी कहा था कि हम लागत मूल्य से कम पर कोयला ढोकर उद्योग को अप्रत्यक्ष रूप से सहायता दे रहे हैं। यह ठीक है कि ३५० मील से अधिक की दूरी के लिये कोयला लागत मूल्य से कम पर ढोया जाता है किन्तु वह औद्योगिक विकास की सहायता के हेतु रेलवे दरों का एक अंग है।

फिर भी इन सस्ते दरों के कारण नौवहन कम्पनियों को यथासंभव अधिकतम कोयला ढोने में कोई कठिनाई नहीं हुई है। वास्तव में रेलवे स्वतः अपना कोयला जहाजों द्वारा मद्रास भेजती रही है। किन्तु ये नौवहन कम्पनियां रेलों की कोयला सम्बन्धी मांग भी पूरी करने में असमर्थ हैं। उदाहरणार्थ रेलवे-कोयला ढोने के लिये १४ जहाजों की मांग पर, वे जुलाई १९५५ में ६ जहाज, अगस्त में ६, सितम्बर में ११, अक्टूबर में १५, नवम्बर में १५ और दिसम्बर में १६ जहाज दे सके। जुलाई-सितम्बर में इस कमी के फलस्वरूप, बंगाल-बिहार कोयला खानों से कारखाने का कोयला २५ माल डिब्बे प्रतिदिन के हिमाब से सभी रेल मार्गों से मद्रास भेजने के लिये व्यवस्था करनी पड़ी थी। अन्यथा समुद्री मार्ग से अपना कोयला भिजवाने में हमें कोई कठिनाई नहीं थी।

मेरे माननीय मित्र ने यह भी कहा है कि कलकत्ता बन्दरगाह में जहाजों पर माल लादना कम हो गया है। इसका कुछ कारण यह है कि पाकिस्तान को जो कोयला हम भेजते थे वह पूरी तौर से अब बंद हो गया है।

आगे श्री अशोक मेहता ने कहा है कि अमेरिका में प्रति मार्ग-मील केवल ५ व्यक्ति नियुक्त हैं जबकि भारतीय रेलवे में २६ व्यक्ति नियुक्त हैं। हम भी अपने कार्यों की तुलना अन्य देशों के साथ किया करते थे किन्तु जब से इस सभा के माननीय सदस्य अधिकाधिक विदेश जाने लगे हैं तब से हम अपनी रेलों के बजाय अन्य रेलों के बारे में ही अधिक सुनते हैं। मेरे माननीय मित्र रूस गये थे किन्तु वे स्विस् रेलों की बातें करते थे। मुझे समझ में नहीं आता कि इतनी लम्बी दृष्टि उनके पास कैसे थी कि वे रूसी रेलों को नहीं देख सके और स्विस् रेलों को देखने में समर्थ हुये। विदेश जाने वाले माननीय सदस्यों की मंत्रणा और उनके अनुभव से हम लाभ उठाने के लिये इच्छुक हैं। हमने अपने पदाधिकारियों को भी विदेश भेजा है और उन्होंने बड़े बड़े प्रतिवेदन तैयार किये हैं।

†श्री सारंगधर दास : ये आंकड़े ५ और २६ या जो भी कुछ हों, क्या ठीक हैं ?

†श्री अलगेशन : मैं कल सभा की कार्यवाही का वह विवरण पढ़ रहा था जो ठीक नहीं किया गया था और उसमें केवल ५ का उल्लेख किया गया था।

†श्री सारंगधर दास : मेरे विचार से वह आंकड़ा ५.३५ या इसी प्रकार कुछ था।

†श्री अलगेशन : शायद दशमलव प्रणाली आदमियों के लिये भी लागू होती है और माननीय सदस्य ने ५.१ या इसी प्रकार कुछ कहा था। किन्तु मैं पूरे आदमियों के और न कि दशमलव आदमियों के सम्बन्ध में, आंकड़े दे रहा हूँ। यह कहा गया था कि वहाँ प्रति मार्ग-मील पर ५ व्यक्ति नियुक्त हैं जबकि भारतीय रेलों में २६ व्यक्ति नियुक्त हैं। श्री अशोक मेहता को यह अवश्य ही मालूम होगा कि अमेरिका की रेलवे बहुत अधिक यंत्रीकृत है। क्या उनका यह सुझाव है कि उसी हद तक भारतीय रेलें भी यंत्रीकृत

†मूल अंग्रेजी में

हों और विद्यमान श्रमिकों की छंटनी की जाय। फिर क्या उनका यह सुझाव है कि रेलों के यंत्रीकरण के लिये आवश्यक यंत्रों का हम आयात करें और ऐसे यंत्रीकरण के लिये अपना विदेशी विनिमय खर्च कर डालें जबकि वही काम भारतीय श्रमिक अपने हाथों से कर सकता है ?

सम्भव है कि श्री अशोक मेहता को यह जानकारी नहीं है कि अमरीका की रेलवे, अपने इंजनों आदि की मरम्मत बाह्य अभिकरणों द्वारा कराती है जबकि भारत में यह कार्य रेलवे स्वयं करती है।

इसलिये परिस्थितियों की तुलना नहीं की जा सकती है। भारत की रेलों की कार्यक्षमता के सम्बन्ध में यह बता देना चाहता हूँ कि वर्ष में प्रति गैलन टन मील की गणना की गई है तथा इससे यह जानकारी हुई है कि जबकि भारत में एक वैगन एक वर्ष में १,४१,०००, कुल टन मील उत्पादन करता है, अमरीका में यह आंकड़े १,३१,०००, कॅनेडियन राष्ट्रीय रेलवे में १०८,००० तथा इंग्लैंड में केवल १९८ हजार हैं। मेरे विचार से श्री नेवटिया ने भी कुछ आंकड़े बताये हैं। इसीलिये हमारे कार्यों के परिणामों की हमारी प्रसन्नता के कुछ कारण हैं।

मेरा विचार है कि, श्री गोपालन, श्री तुलसीदास, श्री नेवटिया तथा श्री टी० बी० विठ्ठल राव द्वारा प्रस्तुत प्रश्न, कि भाड़ा जांच समिति का प्रतिवेदन प्राप्त हो जाने के पश्चात् भी अधिभार लागू करने को स्थगित क्यों नहीं किया गया, का उत्तर मैं दे चुका हूँ।

अब मैं एक दूसरे मामले के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। मेरे माननीय मित्र श्री डाभी, जो इस समय उपस्थित नहीं हैं, और तीसरे दर्जे के यात्रियों के हितों के अभिभावक हैं, ने सर्वदा तीन भागों की व्यवस्था की शिकायत की है। यह सच है कि उसमें कठिनाई है। परन्तु जैसा कि कई अवसरों पर लोक-सभा में बताया जा चुका है, यह एक प्रयोग है। हम यह प्रयोग सभी जनता ट्रेनों पर नहीं कर रहे हैं। केवल कुछ जनता ट्रेनों में सोने की व्यवस्था है; हम यह व्यवस्था अन्य ट्रेनों में भी करना चाहते हैं। केवल यही प्रश्न है कि दो भागों की व्यवस्था करने से, क्या हम तीसरे दर्जे के यात्रियों को सोने की सुविधा कुछ महंगी नहीं कर देते हैं।

श्री सारंगधर दास : क्या यह तीन फट्टे की व्यवस्था का प्रयोग पहले नहीं किया गया था ?

श्री अलगेशन : हमें उस प्रयोग की जानकारी है। परन्तु यदि मैं अपने माननीय मित्र को याद दिलाऊँ तो यह प्रयोग इस भाग में नहीं आता है।

श्री वेंकटरामन्, तीसरे दर्जे को हटाने तथा इसका दूसरा दर्जा नाम देने के सम्बन्ध में आलोचक थे। मैं बता देना चाहता हूँ कि इससे दलों में एक दर्जा और कम हो जायेगा। अब भी हमने, पुराने पहले दर्जे को हटाकर, एक दर्जे को कम कर दिया है। जब हमने पुराने पहले दर्जे को हटाया तभी पुराने दूसरे दर्जे ने उसका स्थान ले लिया था। यह ठीक है कि उसको पुनः पहला कहा जाने लगा। परन्तु माननीय सदस्यों ने यह देखा होगा कि हम वर्तमान पहले दर्जे को लगभग पुराना पहला दर्जे के समान बनाने का प्रयत्न कर रहे हैं। जहां कहीं भी कोई कमी पाई जाती है उदाहरणतः पढ़ने की रोशनी आदि का न होना आदि, वहां इसे पूरा करने का प्रयत्न किया जा रहा है तथा हम उनके पुराने पहले दर्जे के समान बनाने का प्रयत्न कर रहे हैं। यह ठीक है माननीय सदस्य सर्वदा पहले दर्जे में सफर करते हैं। अन्य व्यक्ति भी पुराने दूसरे दर्जे का किराया देकर, पुराने पहले दर्जे को सुविधायें प्राप्त कर रहे हैं। यह पहला कार्य था।

अब दूसरा कार्य प्रारम्भ किया जायेगा और उसको पूरा किया जायेगा। दूसरे कार्य में वर्तमान तीसरे दर्जे को हटाना तथा उसको दूसरे दर्जे का नाम देना है। माननीय मंत्री अपने भाषण में बता चुके हैं कि हम उसको वर्तमान दूसरे दर्जे के समान बनाने का प्रयत्न करेंगे। जब हम इसमें गद्देदार सीटों की व्यवस्था कर देंगे तो वह वर्तमान दूसरा दर्जा हो जायेगा। परन्तु इसको एकदम करना सम्भव नहीं है क्योंकि सोने की व्यवस्था करनी है, और अधिक बैठने की व्यवस्था करनी है जिससे भीड़भाड़ कम हो, हमें यह

[श्री अलगेशन]

सब काम पहले करने हैं। परन्तु हम इन को एक जैसा बनाने का प्रयत्न करते रहेंगे। इसमें अधिक समय लग सकता है। (मैं यह नहीं कहता कि यह कल को हो जायेगा) परन्तु हम इसको वर्तमान दूसरे दर्जे का जैसा बना देंगे। इससे दोनों दर्जों में जो इस समय इतनी विभिन्नता है, मुझे आशा है, कि यदि एकदम समाप्त नहीं हुई तो कम तो हो ही जायेगी। इस सम्बन्ध में माननीय सदस्य संतुष्ट हो गये होंगे।

‡श्री नम्बियार : क्या इससे किराये नहीं बढ़ाये जायेंगे ?

‡श्री अलगेशन : मैं एकदम आश्वासन नहीं दे सकता कि किराये नहीं बढ़ेंगे क्योंकि जब हम अधिक सुविधाओं की व्यवस्था करेंगे तो यह एक मानी हुई बात है कि हम वित्त मंत्री से इस सम्बन्ध में कोई धन नहीं ले सकते हैं अथवा यात्रियों के स्थान पर दूसरे लोगों से यह वसूल नहीं कर सकते हैं। मेरा विचार है कि यह उचित ही है और लोकसभा तथा माननीय सदस्यों को इसमें कोई आपत्ति नहीं होगी।

श्री तुलसीदास को सर्वदा गलत आंकड़े बताने का अपना तरीका है। उन्होंने एक बार आंकड़े बताये थे और हमने महत्वपूर्ण समझकर उनकी जांच कराई कि वह कितने सही हैं। परन्तु हमें बड़ा आश्चर्य हुआ जब हमने इन सभी आंकड़ों को गलत पाया। उन्होंने आज भी कुछ आंकड़े बताये हैं तथा रेलवे बोर्ड न भी कुछ आंकड़े इकट्ठे किये हैं जिनसे ज्ञात होता है कि जो तथ्य उन्होंने लोक-सभा के समक्ष रखने का प्रयत्न किया है वह किसी गल्प का भाग मालूम होता है। उन्होंने बजरी की लदाई की ओर निर्देश किया। उन्होंने यह शिकायत की थी कि हम बम्बई में सड़क निर्माण कार्य के लिये पर्याप्त तारकोल की लदाई नहीं कर रहे हैं तथा पश्चिमी रेलवे के आबूरोड तथा मेहसाना जिलों के बड़ी लाइनों तथा छोटी लाइनों के स्टेशनों पर बजरी की लदाई पर्याप्त नहीं है। मेरे पास अक्टूबर १९५५ से फरवरी, १९५६ तक के कुछ आंकड़े हैं। यह सरकारी कार्यों के लिये आवण्टित डिब्बों को बताते हैं। अक्टूबर में ३७८ माल-डिब्बों, नवम्बर में ८४७ माल-डिब्बों का लदान बड़ी लाइनों पर हुआ था। इस समय २८७ माल-डिब्बों, सरकारी काम के लिये हैं तथा ११० जनता के लिये। इससे यह ज्ञात नहीं होता कि सड़क बनाने की सामग्री के परिवहन में माल-डिब्बों की सुविधा में कोई कमी है। छोटी लाइन का भी यही हाल है।

उन्होंने, हमारे एक गैस संयंत्र को कोयला पहुंचाने की असामर्थ्य की शिकायत की है। मुझे ज्ञात हुआ है कि रेलवे अपना कोयला देने को भी तैयार थी परन्तु बम्बई में कुछ दिन पूर्व के दंगों के कारण, वह कोयला नहीं ले सकते थे। अब स्थिति ठीक है तथा गैस संयंत्र को कोयला मिलने में कोई कठिनाई नहीं है। यह शिकायतें व्यर्थ हैं तथा इनमें कुछ सत्यता नहीं है।

श्री विश्वनाथ रेड्डी ने एक अच्छा सुझाव दिया है कि माल को लाने ले जाने की भाड़ा दरें केवल दूरी तथा श्रेणी के आधार पर ही नहीं अपितु वस्तु के मूल्य के आधार पर भी होनी चाहिये। उन्होंने बताया कि मूल्य को मुख्य बात न मानकर, इसको अन्य बातों के साथ ध्यान में रखा जाये। ऐसा करने से मूल्यवान वस्तुओं जैसे अमुक आदि का भाड़ा पर्याप्त रूप से अधिक निश्चित किया जा सकता है जिससे कि कम मूल्य की वस्तु—जैसे, रेत, सीमेंट, आदि के लदान में सुविधा मिले। उन्होंने बताया कि रेलवे भाड़ा जांच समिति के निर्देश पद, इस आधार पर बदल देने चाहिये। मैं यह बता देना चाहता हूं कि उन्होंने कुछ कहा ठीक है, कि भाड़े की दरें, दूरी तथा श्रेणी, के आधार पर होती हैं। परन्तु श्रेणी में कितनी ही बातें आती हैं तथा वस्तु का मूल्य भी कम महत्वपूर्ण नहीं है। दूसरी बातें सघनता, नुक्सान का दायित्व, टूट फूट आदि भी हैं। परन्तु जैसा कि मैंने बताया वस्तु का मूल्य भी एक महत्वपूर्ण बात रहती है। इसी कारण भाड़ा लेने के लिये माल की १५ श्रेणियां बनाई गई हैं जिनके सम्बन्ध में भाड़ा ५४ पाई प्रति मन प्रति मील से २३२ पाई प्रति मन प्रति मील तक है। इसके साथ साथ, बहुत सी कम मूल्य वाली वस्तुओं के मामले में, वैगनों के भार की दरें हैं जो पहले दर्जे की दरों से कम हैं। वह १३ प्रकार की हैं। इस प्रकार, बहुत सी

‡मूल अंग्रेजी में

वस्तुओं पर लिये गये भाड़े को २८ प्रकार की श्रेणियों में मूल्य तथा अन्य बातों के आधार पर रखा गया है। ८०० मील के आधार पर कई वस्तुओं के प्रति मन के दरों के कुछ उदाहरण निम्न हैं :—

कोयला (यह सबसे कम है)	१० आने
खाद	१३ आने १ पाई
सीमेंट (जिसकी ओर माननीय सदस्य ने निर्देश किया है)	१ रुपया ३ आना ६ पाई
सिगरेट	४ रुपया ७ आना ६ पाई

इसलिये, मेरा कथन है कि इन भाड़ों को निश्चित करने के लिये वस्तु के मूल्य पर ध्यान दिया जाता है।

इसके पश्चात् श्री विश्वनाथ रेड्डी ने कहा कि रेलवे परामर्श समिति, राष्ट्रीय परामर्श समिति तथा खण्ड समितियों के सम्बन्ध में, माननीय सदस्यों को अधिक जानकारी नहीं है तथा वह इस समिति के कार्यों का पूर्ण लाभ उठाने में समर्थ नहीं हैं। मैं उनका ध्यान केवल इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि इस सभा के तथा दूसरी सभा के माननीय सदस्य इन समितियों में होते हैं तथा इन खण्ड तथा राष्ट्रीय समितियों में माननीय सदस्यों का पर्याप्त प्रतिनिधित्व होता है। इनके नाम विभिन्न रेलों की समय-सारणियों में भी प्रकाशित होते हैं। माननीय सदस्य, इन समितियों के सम्बन्ध में यदि कोई प्रश्न पूछना चाहते हैं तो वह इनके पास प्रश्न भेज सकते हैं।

श्री नम्बियार : उन्होंने यह कहा था कि इनमें उपस्थित रहने का, प्रत्येक सदस्य को अधिकार होना चाहिये।

श्री अलगेशन : मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं है कि प्रत्येक माननीय सदस्य, इन समितियों में उपस्थित रहे, कार्यवाही में भाग ले, तथा इन समितियों द्वारा किये गये कार्यों में अपना समय दे। परन्तु इसमें एक तरह की शिथिलता आ जाती है। सभी सदस्य लोक-सभा में उपस्थित रह सकते हैं परन्तु हम देखते हैं कि उपस्थित व्यक्तियों की प्रतिशतता से खाली सीटों की प्रतिशतता अधिक है। इसीलिये जब हम कहते हैं कि सभी सदस्य उपस्थित रह सकते हैं इसका यह अर्थ होगा कि कोई भी उपस्थित नहीं रहेगा। मैं इस प्रकार की बातें, इन समितियों में नहीं चाहता हूँ। यदि माननीय सदस्य थोड़ा विचार करें तो वह मेरे से सहमत होंगे। परन्तु यदि कार्यावलि तथा और सब पत्र माननीय सदस्यों को भेजने का प्रश्न है तो कुछ सदस्यों की इन समितियों में नियुक्ति बिल्कुल गलत होगी। इसलिये यह माननीय सदस्यों पर निर्भर है कि वह अपनी समस्याओं को इन समितियों के समक्ष प्रस्तुत करें।

एक अन्य माननीय सदस्य ने—मेरा विचार है श्री अशोक मेहता ने—इन समितियों के कार्यों के सम्बन्ध में कुछ सन्देह प्रकट किया। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह समितियां बहुत सहायक हैं। ये कभी कभी रेलवे को चलाने आदि की समस्याओं का अध्ययन करती हैं तथा रेलों की सही कार्यप्रणाली में इन्होंने बहुत सहायता दी है।

कुछ माननीय सदस्यों—मेरे विचार से श्री ट्रिठल राव तथा श्री तुलसीदास—ने यात्रियों की गाड़ियों को ठीक समय पर चलाने के सम्बन्ध में कहा। यह सच है कि यात्री गाड़ियों की ठीक समय पर चलने की व्यवस्था उतनी अच्छी नहीं है जितनी कि कुछ समय पूर्व थी। जब कि गाड़ियों को ठीक समय पर चलाने के लिये पूर्ण प्रयत्न किये जा रहे हैं तब यह भी ध्यान रखना चाहिये कि परिवहन के आधिक्य के साथ साथ, इस समय प्रत्येक विभाग पर ८५ प्रतिशत गाड़ियां ही चल रही हैं तथा जब तक यह गाड़ियां अधिक नहीं होंगी, वर्तमान परिवहन में आधिक्य अवश्य रहेगा। यह ठीक है कि

[श्री अलगेशन]

इस आधिक्य के कारण गाड़ियों के ठीक समय पर चलने में गड़बड़ हो । जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं कि हमने इन गाड़ियों की संख्या बढ़ाने के लिये ही विभिन्न इंजीनियरिंग कारखानों को बढ़ाया है । और जब यह कारखाने चालू हो जायेंगे, यह संख्या भी बढ़ जायेगी । इस समय वर्तमान परिवहन में भी विलम्ब होता है ।

मेरे पास बहुत कम समय है इसलिये अब मैं लोक-सभा में माननीय सदस्यों द्वारा प्रस्तुत कर्म-चारियों के विभिन्न मामलों के सम्बन्ध में कुछ कहता हूँ ।

श्री गोपालन तथा श्री विट्ठल राव ने बताया है कि कर्मचारियों के वेतन में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है । यह भी बताया गया कि इनमें से तीन चौथाई १०० रुपये से कम पाते हैं तथा इनमें स्टेशन मास्टर, असिस्टेंट स्टेशन मास्टर, टिकट एग्जामिनर, क्लर्क, तथा कर्मशियल क्लर्क आते हैं । श्री गोपालन ने निम्नतम वेतनक्रमों की श्रेणियों की प्रतिशतता बताई है । निम्नतम वेतनक्रमों की प्रतिशतता के सम्बन्ध में न जाकर, मैं यह बता देना चाहता हूँ कि तीसरे वर्ग कर्मचारियों, जिनको २५० रुपये से अधिक नहीं मिल रहा है, के वेतन, औसतन १९५४-५५ में औसतन २१२८ रुपये प्रतिवर्ष हो गये हैं जब कि १९४७-४८ में यह केवल १५१९ थे । मैं विशेषतया स्टेशनमास्टरों की श्रेणी की ओर निर्देश करता हूँ । कुछ दिन पूर्व एकत्रित आंकड़ों के अनुसार, यह स्पष्ट हो गया है कि यद्यपि स्टेशनमास्टरों का वेतनक्रम ६४-१७० रुपये है, परन्तु उनमें से बहुत कम को महंगाई भत्ते तथा प्रतिकर भत्ते के अतिरिक्त १०० रुपये से कम मिल रहे होंगे । इस सब पर विचार करके, मेरा विचार है कि किसी भी स्टेशन-मास्टर को १५० रुपये से कम नहीं मिल रहे हैं । माननीय सदस्य उन आंकड़ों का अध्ययन करें जिनको मैं उनके समक्ष प्रस्तुत करता हूँ ।

श्री गोपालन ने यह भी बताया कि स्टेशनमास्टरों की सीधी भर्ती से, पांच वर्ष की सेवा वाले कर्मशियल क्लर्कों के स्टेशनमास्टर बनने के अवसर कम हो गये हैं । संभवतया वह, कुछ दिन पूर्व के आदेशों की ओर निर्देश कर, रहे थे जिसको दक्षिण रेलवे ने क्लर्कों की विभिन्न श्रेणियों, जैसे कर्मशियल क्लर्क, ट्रेन क्लर्क, टिकट कलक्टर, तथा सिगनैलर आदि को स्टेशनमास्टरों में पदोन्नति के सम्बन्ध में जारी किया था । दक्षिण रेलवे के एकीकरण से पूर्व तीन इकाइयों में विभिन्न व्यवस्था थी, उदाहरणतः भूतपूर्व एम० एस० एम० विभाग में ६०-१५० रुपये के वेतनक्रम के कर्मशियल क्लर्कों की ६४-१७० रुपये के असिस्टेंट स्टेशनमास्टरों में पदोन्नति की जाती थी । भूतपूर्व एस० आई० विभाग पर ६०-१५० रुपये के क्लर्क-इनचार्ज की ६४-१७० रुपये के असिस्टेंट स्टेशनमास्टरों में पदोन्नति हो जाती थी । तथा भूतपूर्व एम० एस० एम० के विभाग पर ६०-१५० रुपये के वेतनक्रम के सिगनैलर तथा कर्मशियल क्लर्क और ५५-१३० रुपये के वेतनक्रम के टिकट कलक्टरों की पदोन्नति ६४-१७० रुपये के वेतनक्रम में होती थी । एकीकरण के पश्चात् दक्षिण रेलवे में १-७-१९५५ से असिस्टेंट स्टेशन मास्टर की पदोन्नति के लिये एक समान पद्धति निर्धारित की गई थी जिसके द्वारा ८५ प्रतिशत असिस्टेंट स्टेशनमास्टरों के रिक्त स्थान योग्य कर्मशियल क्लर्कों की पदोन्नति से, १० प्रतिशत ट्रेन क्लर्कों की पदोन्नति से तथा ५ प्रतिशत ट्रेन सिगनैलरों, जिन्होंने प्रथम पांच वर्ष की सेवा में असिस्टेंट स्टेशन मास्टर की अर्हता प्राप्त कर ली हो, की पदोन्नति से भरे जाते थे । परन्तु यह प्रक्रिया, रेलवे बोर्ड द्वारा राज्य रेलवे इस्टैबलिशमेंट कोड में निर्धारित भर्ती तथा पदोन्नति नियमों के अनुसार नहीं है क्योंकि केवल सिगनैलरों का प्रशिक्षण देना होता है और स्टेशनमास्टर वर्ग में पदोन्नति करनी होती है । १९५५ में समस्त रेलवे प्रशासन से कहा गया था कि वह अपनी अलग-अलग प्रथाओं को तिलांजलि देकर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित नौकरी, आदि सम्बन्धी नियमों का पालन करें । मुझे पता चला है कि दक्षिण रेलवे अब भी इस बात पर विचार कर रही है कि भर्ती के सम्बन्ध में बदले हुये नियमों को कैसे लागू किया जाये । मुझे आशा है कि जनरल मैनेजर अग्रेतर कार्यवाही का निश्चय करने से पूर्व माननीय सदस्य द्वारा सुझाई गई हैत को ध्यान में रखेंगे ।

मुझे स्टेशनमास्टरों और ऐसी ही श्रेणी के कई व्यक्तियों के सम्बन्ध में बहुत कुछ कहना है। किन्तु समयाभाव के कारण मैं अब उस सब की व्याख्या करने में माननीय सदस्यों का अधिक समय नहीं लूंगा।

†श्री नम्बियार : हम, यदि आवश्यक हो, ६ बजे तक यहां रुक सकते हैं।

†श्री अलगेशन : यदि ऐसी बात है तो मैं सब कुछ विस्तार में बता सकता हूं।

†सभापति महोदय : माननीय मंत्री को अपना भाषण समाप्त करने में कितना समय लगेगा ?

†श्री अलगेशन : कदाचित् १५ मिनट और।

†सभापति महोदय : सभा की क्या राय है ? क्या हम पौने छः बजे तक बैठ सकते हैं ?

†कुछ माननीय सदस्य : जी, हां।

†कुछ माननीय सदस्य : अब हम कल मिलेंगे।

†सभापति महोदय : मंत्री महोदय को केवल १५ मिनट और चाहियें अतः हमें उनके भाषण में विघ्न नहीं डालना चाहिये। कल हम सामान्य वाद-विवाद जारी रखेंगे और कुछ माननीय सदस्य उसमें भाग ले सकते हैं। मेरा सुझाव है कि हमें १५ मिनट और बैठ जाना चाहिये। यह कोई कठिन बात नहीं होगी, जबकि हम पहले ही सामान्य वाद-विवाद में आधा घंटा लगा चुके हैं। मेरे विचार में अब सभी का मतैक्य होगा कि हम १५ मिनट और रुक जायें।

कई माननीय सदस्य : जी हां।

†श्री अलगेशन : श्री नरसिहन् ने दक्षिणी रेलवे में सीधे स्टेशनमास्टर भर्ती किये गये लोगों के कष्टों का निर्देश किया है। जैसे कि पहले कहा जा चुका है कि स्टेशनमास्टरों के स्थानों की पूर्ति कई श्रेणियों के कर्मचारियों में से की जाती थी किन्तु जब न्याय निणता के फैसले को लागू करने के लिये बहुत से कर्मचारियों की आवश्यकता पड़ी तो इन लोगों की सीधी भर्ती करनी पड़ी। इन नये लोगों को अग्रता में पहले लोगों से, जो स्टेशन मास्टरी का प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके थे अथवा प्राप्त कर रहे थे और जो अन्य श्रेणियों में काम कर रहे थे नीचे स्तर पर रखा गया। इसका यह परिणाम हुआ कि जो लोग सीधे स्टेशन मास्टर भर्ती किये गये थे बाद में उन में से कुछ लोगों को स्टेशन क्लर्क बनना पड़ा यद्यपि उनका अभिधान सहायक स्टेशन मास्टर ही बना रहा। इसमें उन लोगों के हक की रक्षा का प्रश्न था जो सामान्य स्थितियों के अनुसार अब तरक्की पाने की आशा कर रहे थे। यह नहीं हो सकता था कि किन्हीं आवश्यकताओं के कारण इन सीधे भर्ती किये गये लोगों के कारण उन्हें तरक्की न दी जाय।

डा० लंका सुन्दरम् ने स्टेशनमास्टरों की मागों का जिक्र करते हुये कहा है वे १५०-२२५ रुपये का स्केल मांग रहे हैं। उनकी मांग है उनके लिये तरक्की का पर्याप्त मार्ग होना चाहिये, उन पर एक जैसे नियम लागू किये जायें। उन्हें तथाकथित दृष्टि-परीक्षण से छूट दी जानी चाहिये और उन्हें घोषित छुट्टियां मिलनी चाहियें। जैसा कि माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में कहा था ऊंची और नीची श्रेणियों के लिये स्थानों की बांट का प्रश्न पहले से ही हमारे विचाराधीन है। जहां तक तरक्की के मार्ग का प्रश्न है छोटे से छोटे स्केल से प्रारम्भ करने वाला स्टेशन मास्टर भी २००-३०० रुपये बल्कि इससे भी ऊंचे स्केल तक पहुंच सकता है। 'सामान्य नियम लागू किये जायें' इन शब्दों का तात्पर्य मेरी समझ में नहीं आया है। स्टेशनमास्टरों का सम्बन्ध गाड़ियों से है तथा उन्हें सिगनलों आदि को देखना पड़ता है और उनके ठीक अर्थ को समझना पड़ता है। इसी कारण उनके लिये दृष्टि का ठीक होना आवश्यक है, अतः समय समय पर होने वाले दृष्टि-परीक्षणों को बन्द करना सर्वथा गलत है। इससे यात्रा करने वाली जनता की रक्षा में खतरा पैदा हो सकता है। घोषित छुट्टियों के जोड़ने के सम्बन्ध में मुझे कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है। रेलवे के कार्य के अन्तर्गत ही उनका विचार किया जायेगा।

डा० लंका सुन्दरम् ने चिन्ता प्रकट करते हुये कहा है कि जिन अनुसचिवीय कर्मचारीवृन्द ने पांच दिन का 'वेतन न लेने का सत्याग्रह' किया था, उन्हें आज ही वेतन मिल जाना चाहिये। मैं सभा को सहर्ष बतलाना चाहता हूँ कि इस प्रकार के अनुदेश पहले ही भेज दिये गये हैं और उनको आज ही भुगतान हो जायेगा। यह व्रत तो उन्होंने अपने आप व्यर्थ ही रख लिया था। हम ममताभरी मां की भांति इतने दिन तक उनका रास्ता देखते रहे कि हम उन्हें इस व्रत के शीघ्र ही पश्चात् खाना खिलायेंगे।

श्री त्रिवेदी जी ने बताया है कि स्टेशनमास्टरों तथा सहायक स्टेशनमास्टरों को जिन्हें तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों से अधिक उत्तरदायित्व निभाना पड़ता है कहीं-कहीं टिकट कलेक्टरों से भी कम वेतन मिलता है। कुछ स्टेशनों पर स्टेशनमास्टरों का निम्नतम ग्रेड ६७-१७० रुपये का है जबकि मुख्य टिकट कलेक्टर उनसे कहीं ऊंचे १००-१८५ रुपये के ग्रेड में हैं। अब यह अनियमिता नहीं रही है। स्टेशनमास्टरों को अपेक्षाकृत ऊंचे ग्रेड दे दिये गये हैं।

श्री त्रिवेदी ने यह भी कहा है कि पश्चिमी रेलवे पर यात्रा करने वाले सहायक माल क्लर्कों और सहायक लगेज क्लर्कों को कोई यात्रा भत्ता नहीं दिया जाता है जबकि उत्तरी और पूर्वोत्तर रेलवे में ऐसी ही श्रेणियों के लोगों को यह भत्ता मिल रहा है। मेरे विचार में इसे समझने में कुछ गलतफहमी हुई है। 'रनिंग भत्ता' केवल 'रनिंग स्टाफ' को ही मिलता है जिनके जिम्मे गाड़ियों को रक्षित ढंग से तथा समय पर लाना ले जाना रहता है। इनमें केवल गार्ड, ब्रेकमेन, ड्राइवर, शंटरस और फायरमेन सम्मिलित हैं। उत्तर तथा पूर्वोत्तर रेलवे में भी गाड़ियों में चलने वाले कमर्शल क्लर्कों को कोई रनिंग भत्ता नहीं मिलता है।

अन्य भी कई माननीय सदस्यों ने अनेकों बातें उठाई हैं। मैं उनको संक्षेप में जल्दी जल्दी लेता हूँ। श्री विश्वनाथ रेड्डी ने रोष प्रगट किया है कि उनके क्षेत्र में पकाला-धर्मविरम सेक्शन पर ठीक प्रकार ध्यान नहीं दिया जा रहा है। उन्होंने कहा है वहां लाइनों को दुबारा बिछाने में बड़ा समय लग गया है, वहां पर गाड़ियों की रफ्तार ४० फर्लांग प्रति घंटा ही है। इसमें कोई सन्देह नहीं वहां गाड़ियों की रफ्तार बड़ी धीमी है यद्यपि वह इतनी धीमी नहीं हो सकती जितनी कि उन्होंने कहा है। मुझे उस सेक्शन पर एक सवारी गाड़ी की चाल को देखकर बड़ा आश्चर्य हुआ था। लेकिन हमारा दुर्भाग्य है। इतनी थोड़ी रफ्तार वाले सेक्शन में भी दो वर्ष पहले एक बड़ी भयानक दुर्घटना हो गई थी। अब मुझे बताया गया है कि और प्रतीक्षा नहीं करनी पड़ेगी और उस मार्ग पर १९५६-५७ तक लाइनें बिछाने का कार्य पूरा हो जायेगा। यह देरी इस्पात के सलीपरज आदि सामग्री न मिल सकने के कारण हुई है किन्तु अब वे मिल गये हैं अतः यह कार्य शीघ्र ही पूर्ण हो जायेगा।

अब मैं नई लाइनों के विषय पर आता हूँ। श्री विश्वनाथ रेड्डी और श्री रामचन्द्र रेड्डी ने यह इच्छा प्रकट की है कि प्रस्तावित निलोर-मैदुकुर ९० मील की बड़ी लाइन को ४० से ८० मील तक और बढ़ा कर कुडापा अथवा नंडयाल से मिला दिया जाय। यह विस्तार बहुत महंगा पड़ेगा। इसमें हमें कई पर्वतीय प्रदेशों को लांघना पड़ेगा और पनार नदी पर एक दूसरा बड़ा पुल बनाना पड़ेगा। इस सब के बदले में यातायात में सार भूत प्रगति होने की कोई विशेष आशा नहीं है। उन्होंने यह भी पूछा है कि आय-व्ययक में मचरेला-नागार्जुनसागर बांध रेलवे लाइन का क्यों नहीं जिक्र किया गया है? इसका कारण यह है कि इस लाइन का व्यय बांध परियोजना का एक अंश समझा गया है। और भी मैं समझता हूँ कि कृष्णा नदी पर का सड़क तथा बांध का सांझा स्थान किसी भी मुख्य उत्तर-दक्षिण रेल शृंखला के लिये उपयुक्त नहीं हो सकता है क्योंकि उसके मार्ग बड़े ढालदार हैं।

श्री विट्ठल राव इस रेलवे लाइन के जल्दी बनवाने के पक्ष में कह रहे थे। क्योंकि वह सोच रहे थे कि इसी स्थान के मार्ग से नागार्जुनसागर पर एक सड़क तथा बांध बनाया जा रहा है। किन्तु प्रविधज्ञों का कहना है कि उस स्थल पर से पुल नहीं बनाया जा सकता है।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : यह मत किस ने दिया है ? क्या रेलवे बोर्ड के इंजीनियरों ने अथवा बाहर के इंजीनियरों ने ?

†श्री अलगेशन : हमारे रेलवे इंजीनियरों ने उस स्थान का निरीक्षण किया था । इसका यह अर्थ नहीं है कि हम उस लाईन को बिल्कुल छोड़ देंगे । किन्तु अभी माननीय सदस्य को कुछ और वर्षों तक प्रतीक्षा करनी होगी । मेरा केवल यही तात्पर्य है कि उस स्थान विशेष पर लाईन बनाना सम्भव नहीं है ।

सरदार सहगल जी ने कोरबा के कोयले के क्षेत्रों में रेल की लाईन बनाने के लिये कहा है । आय-व्ययक में अगले वर्ष के लिये चरपा-कोरबा लाईन को हसडा नदी के आर पार तक बढ़ाने का पहले ही उपबन्ध कर दिया गया है । कोरबा रेलवे स्टेशन के स्थान के सम्बन्ध में यह स्थिति है कि अभी तक गाड़ियों के भरने तथा भेजने के लिये न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं का ही प्रस्ताव रखा गया है । इस स्थान अथवा किसी अन्य स्थान पर कोयले की खानों के विकास के अनुसार और कितनी सुविधायें दी जायें ये आस-पास में होने वाले कोयले की मात्रा पर निर्भर रहेगा । कटनी-अनुपपु-चिरमरी खेराडीह के साथ मिलाने के लिये १२५ मील तक बढ़ाने तथा तगिनी से झिलमिली तक एक ब्रांच लाइन के सर्वेक्षण का प्रस्ताव रखा गया है ताकि इस भाग में कोयले के क्षेत्रों का विकास हो सके । सरदार सहगल जी का बिलासपुर से मंडला किले तक एक नई लाईन खोलने का सुझाव शायद यह ध्यान रखकर नहीं किया गया है कि उस प्रदेश में रेलवे लाईन बनाना अति कठिन है और उससे होने वाले सीमित लाभों की अपेक्षा उस पर कहीं अधिक व्यय हो जायेगा विशेष रूप से जब मांडला किला पहले ही एक छोटी लाईन द्वारा गोंडिया, बिलासपुर से मिला हुआ है ।

श्री डाभी ने उदयपुर-हिम्मतनगर की लाईन को और दक्षिण की ओर बढ़ाने के लिये कहा है तथा यह कहा कि कपड़ागंज से नड्याड तक की छोटी लाईन को बदल दिया जाय । पहले लाईन का सर्वेक्षण पहले से ही हो रहा है । श्री रामस्वामी और श्री नरसिंहन् ने बंगलौर-सलेम लाईन चालू करने के लिये सुझाव रखा है और इसको डिंडिगल तक बढ़ाने के लिये कहा है । इनमें से पहली लाईन का सर्वेक्षण हो रहा है । श्री रामचन्द्र रेड्डी और श्री विट्ठल राव ने काजीपेट-मचरेला-निलोर लाईन के सर्वेक्षण की बात कही है । अब तक इस योजना की जांच को स्थगित कर दिया गया है क्योंकि टनाली और गुडूर के बीच दोहरी लाईन बनाने की पहले से स्वीकृति दी जा चुकी थी ।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : केवल २५ मील के लिये ।

†श्री अलगेशन : इसे धीरे-धीरे हाथ में लिया जायगा । यहां तो आप नई लाईन बनाते समय भी उससे लाभ उठा सकते हैं । किन्तु दूसरी ओर जब तक लाईन पूरी न हो जाती उससे कोई लाभ नहीं हो सकता था । यहां अगर आप २० मील का छोटा सा टुकड़ा भी दोहरा कर लेते हैं तो आप उस लाईन की स्तमर्थ्य बढ़ा सकते हैं ।

उन्होंने निलोर स्टेशन पर देरी की भी शिकायत की है । इसका कारण यह है कि वहां का कार्य कुछ जटिल है । फिर भी यथासम्भव शीघ्रता करने का प्रयास किया जा रहा है ।

श्री सिद्धनंजप्पा ने मलनाद में नई लाईन खोलकर वहां के पिछड़े क्षेत्रों को बढ़ाने के लिये कहा है । हसन-मंगलौर सर्वेक्षण का क्षेत्र सम्बन्धी कार्य समाप्त किया जा चुका है और सकलेसपुर-चिकमागुलर-काडूर लाईन का सर्वेक्षण हो रहा है । बंगलौर और मंगलौर के बीच सीधे सम्बन्ध के बारे में मंगलौर-हसन लाईन से, जिसका अब सर्वेक्षण हो रहा है, यह पूरा हो जायेगा ।

श्री मूल चन्द दुबे जानना चाहते थे कि इलाहाबाद और कानपुर के बीच पहले प्रक्रम में कितनी लम्बी लाईन दोहरी बनाई जायगी ? इसकी लम्बाई २५ मील होगी । इस कार्य की स्वीकृति देने से पहले

इसकी आवश्यकता पर भली भांति विचार कर लिया गया था। दूसरे सुझाव के सम्बन्ध में मुझे आशंका है कि आगरा व उससे आगे के यातायात को लखनऊ-शाहजहांपुर तथा शाहजहांपुर और फर्रुखाबाद के बीच बनाई जाने वाली एक नई लाईन द्वारा भेजने में बड़ा चक्कर पड़ेगा और यह बहुत महंगा भी होगा।

श्री त्रिवेदी ने चित्तौड़गढ़-कोटा और अजमेर से कोटा तक की लाईनों के सर्वेक्षण में असाधारण देरी लगाने की शिकायत की है। इस क्षेत्र में इस कार्य को यथासम्भव शीघ्र समाप्त करने का प्रयत्न किया जा रहा है। गोधरा-रतलाम सेक्शन में दोहरी लाईन बनाने के सम्बन्ध में उन्होंने जो सन्देह व्यक्त किया है उस सम्बन्ध में मैं उन्हें विश्वास दिलाता हूँ कि यह निश्चय वहां की आवश्यकताओं पर पूर्णरूपेण विचार करने के पश्चात् ही किया गया है। श्री भागवत झा आजाद प्रायः मिजाज से कुछ तेज हैं। किन्तु इस वर्ष उनका भाषण सहयोगपूर्ण रहा। उन्होंने बताया है कि वह अपने क्षेत्र में एक लाईन बनाने को अत्यन्त ही उत्सुक हैं। मुझे उनसे बड़ी सहानुभूति है। हम उनकी बात का ध्यान रखेंगे।

टेहरी गढ़वाल की राजमाता जी का सुझाव है कि ऋषिकेश और रुद्रप्रयाग के इलाके को एक लाईन द्वारा मिला दिया जाय। मैं नहीं जानता कि किसी भी माननीय सदस्य ने उस क्षेत्र की यात्रा की होगी। किन्तु जो कोई भी गये होंगे उन्हें ज्ञात होगा कि वहां रेल बनाना कितना कठिन है।

†श्री नम्बियार : हमारे इंजीनियर बना लेंगे।

†श्री अलगेशन : इसके लिये पैसे की आवश्यकता है। वह इलाका बड़ा दुर्गम है। हम अपने वर्तमान संसाधनों से उस पहाड़ी इलाके में रेल बनाने की सम्भावना की खोज नहीं कर सकते हैं।

†श्री सी० के० नायर (बाह्य दिल्ली) : यात्री यह खर्चा पूरा करेंगे।

†श्री नम्बियार : वे सभी साधु हैं।

†श्री अलगेशन : सेठ अचल सिंह ने दिल्ली से आगरा तक दोहरी लाईन बनाने की आवश्यकता बताई है। इस प्रकार का एक प्रस्ताव पहले से ही विचाराधीन है और उसके अनुसार सर्वेक्षण करने का आदेश भी दे दिया गया है। मैं माननीय सदस्यों की भारत में नई लाईनें बनाने के सम्बन्ध में उत्सुकता से भली भांति परिचित हूँ। इसके लिये साधन ढूँढे जा सकते हैं और यह सब कार्य अवश्य किया जायेगा।

श्रीमती जी, मैं आप के अनुग्रह के लिये आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं अब सभा का अधिक समय नहीं लेना चाहता हूँ। अतः अब मैं समाप्त करता हूँ।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : माननीय उपमंत्री ने मजूरी के सम्बन्ध में कुछ आंकड़े दिये हैं। मुझे यह बताया गया है कि मजूरी की दर बढ़ा दी गई है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि १९३४ को आधार मानकर उनकी वास्तविक मजूरी में कितनी वृद्धि हुई है।

†श्री अलगेशन : मेरे विचार में माननीय सदस्य ने वे वर्ष लिख लिये होंगे जो मैंने बताये थे। वे आंकड़े १९४७-४८ और १९५४-५५ वर्ष के सम्बन्ध में थे। यदि हां, तो माननीय सदस्य को ज्ञात होगा कि अब जीवन निर्वाह देशनांक कम हो गया है।

इसके पश्चात् लोक-सभा, बुधवार, ७ मार्च, १९५६ के साढ़े दस बजे तक के लिये स्थागित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

[मंगलवार, ६ मार्च, १९५६]

	पृष्ठ
प्रक्रिया का प्रश्न	७२३-३२
डा० लंका सुन्दरम् ने आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुलने की जांच पड़ताल के बारे में प्रक्रिया का प्रश्न उठाया । कुछ सदस्यों के भाषण सुनने के बाद उपाध्यक्ष महोदय ने अपना विनिश्चय नहीं दिया ।	
समिति के लिये निर्वाचन ...	७३२
लोक-सभा ने भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति के लिये निर्वाचन का प्रस्ताव स्वीकार किया ।	
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	७३२-३३
सरदार ए० एस० सहगल ने ब्रिटिश बैंक दर में परिवर्तन और इंग्लैंड के साथ भारत के व्यापार पर इसके प्रभाव की ओर ध्यान दिलाया । उक्त बात के सम्बन्ध में वित्त मंत्री श्री सी० डी० देशमुख ने एक वक्तव्य दिया ।	
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा जारी	७३३-७६
रेलवे आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा जारी रही । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।	
बुधवार, ७ मार्च, १९५६ के लिये कार्यावलि—	
रेलवे आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा और रेलवे के अनुदानों की मांगें ।	