

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ — प्रश्नोत्तर)



राज्यमेव जयते

1st Lok Sabha

(XII Session)

(खण्ड १ में अंक १ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

विषय-सूची

पृष्ठ

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

अंक १—शुक्रवार, १७ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

दैनिक संक्षेपिका ... ४६-५२

अंक २—सोमवार, २० फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

दैनिक संक्षेपिका ८५-८६

अंक ३—मंगलवार, २१ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

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

दैनिक संक्षेपिका १२३-२४

अंक ४—बुधवार, २२ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

१२५-४७

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

१४७-४९

अतारांकित प्रश्न संख्या ६५ से ८१

१४९-५५

दैनिक संक्षेपिका

१५६-५७

अंक ५—गुरुवार, २३ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

१५८-७९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १९६, १९८ से २०१ ...

१७९-८०

अतारांकित प्रश्न संख्या ८२ से ९४

१८०-८४

दैनिक संक्षेपिका ...

१८५-८६

अंक ६—शुक्रवार, २४ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

१८७-२०९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

२०९-१२

अतारांकित प्रश्न संख्या ९५ से १०८

२१२-१६

दैनिक संक्षेपिका

२१७-१८

अंक ७—बुधवार, २८ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

२१९-४९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

२४०-५३

अतारांकित प्रश्न संख्या १०८ से १६७

२५३-७६

दैनिक संक्षेपिका

२७७-८०

अंक ८--बुधवार, २६ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

२८१-३०३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३२३, ४२८, ३३१, ३३३, ३३५, ३४०
से ३४२, ३४८, ३५० से ३६९ ...

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 ३९९

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,
५०८ 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 |
| <hr/> | |
| 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 |
| <hr/> | |
| 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 |
| <hr/> | |
| 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
अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३ से ३७९

६२१-२३

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
अतारांकित प्रश्न संख्या ३८० से ४०८ ...

६५२-५५

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
अतारांकित प्रश्न संख्या ४०९ से ४१८

६८६

६८६-९०

दैनिक संक्षेपिका

...

६९१

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ - प्रश्नोत्तर)

लोक-सभा

सोमवार, ५ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री श्रीनारायण दास—अनुपस्थित; श्री झूलन सिंह—अनुपस्थित; श्री राधा रमण—अनुपस्थित; श्री भागवत झा आजाद—अनुपस्थित ।

माननीय सदस्यों ने शायद परिवर्तित समय के अनुकूल अपने को नहीं बना लिया है ।

भावनगर तेल शोधक कारखाना

†*४३३. श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या उत्पादन मंत्री १२ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ७२५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भावनगर में चौथे तेल शोधक कारखाने की पुरस्कर्ता, गैर सरकारी संस्था, ने शोधन कारखाना लगाने का विचार छोड़ दिया है;

(ख) यदि नहीं, तो क्या उन्होंने सरकार द्वारा मांगी गयी सारी जानकारी भेज दी है; और

(ग) यदि हाँ, तो उस पर क्या कार्यवाही की गयी?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) से (ग) : भावनगर तेल शोधन कारखाना परि-योजना के पुरस्कर्ताओं ने पूरे व्योरे भेज दिये हैं और नया शोधन कारखाना स्थानीय करने का निश्चय करते समय उन पर विचार किया जायेगा ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : किस संस्था ने यह प्रस्थापना पेश की है ?

†श्री सतीश चन्द्र : बम्बई के श्री नसरवान जी एच० सी० दीनशा ने ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या यह कार्य एक फ्रांसीसी संस्था के सहयोग से होने जा रहा है जो इस शोधन कारखाने में पूंजी लगाने में भाग लेने के लिए तैयार है?

†श्री सतीश चन्द्र : जी हाँ । उन्होंने यह प्रस्थापना फ्रांस की एक शिल्पिक परामर्शदाता संस्था के परामर्श से पेश किया है जिसने उनको कुछ वित्तीय सहायता देने का वादा किया है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या आसाम तेल कम्पनी ने कलकत्ता में एक शोधन कारखाना स्थापित करने और डिगबोई से कलकत्ता तक—६६० मील की दूरी तक—नल लगाने के लिए सरकार की अनुमति ले ली है ?

†श्री सतीश चन्द्र : कलकत्ता सौराष्ट्र से बहुत दूर है । मैं उस प्रश्न का उत्तर दे सकता हूँ पर यह विषय तो सौराष्ट्र में एक शोधनशाला स्थापित करने से सम्बन्धित है ।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या मैं जान सकता हूँ कि जो रिफाइनरी भावनगर में खोली जा रही है उसके बारे में जो बातचीत फर्मों से हुई है उस के टर्म्स आफ रिफरेंस क्या हैं ?

श्री सतीश चन्द्र : कोई बातचीत गवर्नमेंट की तरफ से नहीं हुई है । कम्पनी ने प्रस्ताव भेजा है कि वह भावनगर में रिफाइनरी खोलना चाहती है । उस के ऊपर गौर हो रहा है । क्योंकि इस बीच आसाम में हम को अपना क्रूड आयल मिला है । दूसरी जगहों पर भी क्रूड आयल की खोज हो रही है इन बातों पर गौर करने के बाद इस रिफाइनरी के सम्बन्ध में हम किसी नतीजे पर पहुँच सकते हैं । इस रिफायनरी को क्रूड आयल ईरान से मंगाना पड़ेगा अगर देश के सही आयल से रिफाइनरी खुल सकती है तो बात दूसरी हो जाती है ।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या सरकार को पता है कि द्वितीय पंच वर्षीय योजना के अन्त तक भी पेट्रोलियम उत्पादों का उत्पादन हमारी सभी आवश्यकताओं के लिये पर्याप्त नहीं होगा, और यदि हाँ, तो क्या सरकार भावनगर शोधनशाला के अतिरिक्त, इस उद्योग में भारतीय पूंजी और भारतीय प्रबन्ध को भाग लेने की अनुमति देने का विचार करती है ?

†श्री सतीश चन्द्र : नई तेल शोधनशाला स्थापित करने का निश्चय करते समय इस सुझाव पर विचार किया जायेगा । हो सकता है कि देशी अपरिष्कृत तेल का शोधन करने के लिए स्थापित किये जाने वाले सयंत्र के लिये आवश्यक पूंजी का विनियोजन सरकार स्वयं करे ।

†श्री एस० सी० देव : क्या डिगबोई की शोधनशाला नहर कट्टिया से सब तेल लेने के लिये पर्याप्त है या सरकार उस शोधनशाला को बढ़ाने का विचार करती है ?

†श्री सतीश चन्द्र : मैं प्रश्न समझ नहीं सका ।

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या वह प्रदेश आसाम में है ?

†श्री सतीश चन्द्र : जी हाँ, नहर कट्टिया आसाम में है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न क्या है ? माननीय मंत्री समझ नहीं सके ?

†श्री एस० सी० देव : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या आसाम तेल कम्पनी की शोधनशाला वहाँ उपलब्ध कुल तेल का शोधक करने के लिये पर्याप्त है या सरकार आसाम में एक और शोधनशाला स्थापित करने का विचार करती है ?

†श्री सतीश चन्द्र : नहर कट्टिया में तेल निकालने के लिए एक और शोधनशाला स्थापित करनी पड़ेगी ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : इस परियोजना में कितनी पूंजी का विनियोजन किया जाने वाला है और इस शोधनशाला की क्षमता क्या होगी ?

†श्री सतीश चन्द्र : कौन सी शोधनशाला ?

†श्री बी० एस० मूर्ति : भावनगर शोधनशाला ।

†श्री सतीश चन्द्र : प्राप्त प्रस्थापना के अनुसार कम्पनी के पास १० करोड़ रुपये की पूंजी रहेगी । उन्होंने सरकार से यह भी माँग की है कि वह अपने प्रभाव से बैंकों या निगमों द्वारा ५ करोड़ रुपये की वित्तीय सहायता का प्रबन्ध कर दे । उन्होंने पेरिस के परामर्शदाताओं से भी कुछ बातचीत की है कि वह शोधनशाला के लिये संभरित सामान और संयंत्र के लिये अस्थगित भुगतान स्वीकार करेंगे ।

†पंडित सी० एन० मालवीय : कम्पनी द्वारा पेश की गयी प्रस्थापना में क्या उन्होंने तैयार किये जाने वाले तेल की मात्रा बताई है और क्या सरकार इस संस्था में कुछ शेयर लेने का विचार करती है ?

†श्री सतीश चन्द्र : कम्पनी का विचार है कि पेट्रोलियम मिट्टी का तेल, डीजल तेल, भिट्टी का तेल आदि के निर्माण के लिए प्रति वर्ष १,२०,००० टन क्रूड आयल साफ किया जायेगा ।

बुनियादी और प्रारम्भिक शिक्षा

†*४३४. श्री के० के० दास : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिसम्बर १९५५ में योजना आयोग के शिक्षा-पेनल की बैठक में द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में अंगीकृत की जाने वाली बुनियादी और प्रारम्भिक शिक्षा की प्रणाली पर चर्चा की गयी थी;

(ख) क्या उक्त बैठक ने प्रारम्भिक और बुनियादी शिक्षा के सम्बन्ध में त्रावनकोर-कोचीन और मद्रास प्रणाली को अंगीकार करने की सिफारिश की थी; और

(ग) यदि हाँ, तो प्रारम्भिक और बुनियादी शिक्षा के त्रावनकोर-कोचीन और मद्रास प्रणाली के ब्योरे क्या हैं ?

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

(ख) पेनल ने दोनों प्रणालियों पर विचार किया पर किसी भी निश्चित निष्कर्ष पर नहीं पहुंच सका ।

(ग) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १४]

†श्री के० के० दास : क्या भारत में मद्रास और त्रावनकोर-कोचीन के अलावा अन्य भी कोई राज्य है जिसने यह प्रणाली अपनाई है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : बम्बई राज्य में भी प्रथम दो कक्षाओं में यह प्रणाली लागू कर दी गयी है और उसका परिणाम अच्छा रहा है ।

†श्री के० के० दास : क्या राज्य सरकारों को इन सिफारिशों के बारे में सूचित कर दिया गया है, यदि हाँ, तो उन पर इसकी क्या प्रतिक्रिया हुई ?

†श्री एस० एन० मिश्र : इस समय मैं यह नहीं बता सकता कि सभी राज्य सरकारों को इसकी सूचना दी गयी थी या नहीं, पर मैं समझता हूँ कि ये सभी सिफारिशें सामान्यतया राज्य सरकारों के पास भेजी जाती हैं क्योंकि उन्हीं पर इनके कार्यान्वित करने का उत्तरदायित्व होता है ।

†श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : क्या पाली की प्रणाली में ही अन्तर है अथवा इसका बुनियादी शिक्षा से भी कुछ अंतर है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : मैं इस प्रश्न का ठीक भाव समझ नहीं सका ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : यह प्रणाली बुनियादी शिक्षा से किस प्रकार भिन्न है—क्या वह केवल पारी के सम्बन्ध में भिन्न है अथवा किसी अन्य विषयों में भी ?

†श्री एस० एन० मिश्र : काम करने के धंटों और पाठ्यक्रम में भी कुछ भिन्नता है किन्तु वे विस्तार के विषय हैं जिनका विवेचन मैं अभी नहीं करना चाहता ।

†श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या यह सच है कि प्रारंभिक बुनियादी शिक्षा का मद्रास प्रतिरूप आन्ध्र राज्य में इस कारण असफल पाया गया कि आधा दिन लड़के सड़कों में घूमते हुए पाये गये और बढ़ई तथा लोहार इन छात्रों को प्रशिक्षण देने का दायित्व लेना नहीं चाहते थे ?

†श्री एस० एन० मिश्र : वह अन्त में छोड़ दिया गया था ।

विदेशों से व्यापार-करार

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

- (क) १९५५ के अन्त में विभिन्न देशों से कौन-कौन से व्यापार करार समाप्त हो गये हैं ।
- (ख) उनमें से किन-किन करारों को अभी हाल में फिर से नया बनाया गया है; और
- (ग) क्या सरकार अन्य देशों से किये गये व्यापार करारों के नवीकरण पर विचार करती है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) से (ग). लोक-सभा के पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १५]

†श्री बंसल : विवरण से मैं यह देखता हूँ कि जिन १२ देशों के साथ हमारे व्यापार करार १९५५ के अन्त में समाप्त होने वाले थे, उनमें से ६ देशों के मामले में पुनर्नवीकरण की प्रस्थापना विचाराधीन है । इस तथ्य को देखते हुए कि इन ६ देशों के साथ अभी कोई व्यापार-करार नहीं है, क्या मैं जान सकता हूँ कि इन देशों के साथ व्यापार किस प्रकार किया जाता है ?

†श्री करमरकर : वे माल मंगाते हैं और हम उन्हें भेजते हैं; हम माल मंगाते हैं और वे भेजते हैं ।

†श्री बंसल : क्या सरकार ने इन देशों के साथ व्यापार-करारों के मूल्य का कोई वैज्ञानिक परिगणन किया है ?

†श्री करमरकर : व्यापार के करार मूल्य की परिगणना नहीं की जा सकती, इस अर्थ में कि हम वास्तविक व्यापार का मूल्य आंक सकते हैं । मैं और मेरे माननीय मित्र दोनों देशों के बीच व्यापार का मूल्य जानते हैं ।

†श्री बंसल : क्या मैं एक दूसरा प्रश्न पूछ सकता हूँ ?

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य के प्रश्न बहुत अस्पष्ट हैं और उनका कोई उत्तर नहीं मिलता । मैं उन्हें किस प्रकार बराबर अनुमति दे सकता हूँ ?

†श्री जोकीम आलवा : व्यापार करार करने के पूर्व क्या सरकार राष्ट्रजनों के अधिकारों के प्रश्न, पार पत्र निर्बन्धन, दृष्टांक अथवा किसी अन्य निर्बन्धनों की, जिनके कारण दोनों देशों के बीच व्यापार में रुकावट आ सकती है, की पूरी तरह से जाँच कर लेती है ?

†श्री करमरकर : व्यापार करारों के सम्बन्ध में, हम व्यापार के विषयों पर विचार करते हैं और दृष्टांक आदि के बारे में वैदेशिक-कार्य मंत्रालय मुख्यतया सम्बन्धित है ।

भर्ती आयोग, पांडिचेरी

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

(क) क्या पांडिचेरी के भर्ती आयोग की रचना, और उसके द्वारा शक्तियों के उपभोग के बारे में सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हाँ, तो ये किस प्रकार के अभ्यावेदन हैं और वे कहाँ से प्राप्त हुए हैं; और

(ग) सरकार ने उस पर क्या कार्यवाही की है ?

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

(ख) और (ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १६]

†श्री ए० के० गोपालन : विवरण से यह दिखाई पड़ता है कि किये गये चुनाव पर आपत्ति की जा सकती है । क्या सरकार के समक्ष नियुक्तियों के ऐसे निश्चित उदाहरण जहाँ अनियमितता पायी गयी है, लाये गये हैं; क्या सरकार ने उन के बारे में कोई जाँच की है और यदि हाँ, तो क्या परिणाम हुए ?

†श्री अनिल के० चन्दा : मैं प्रश्न का प्रथम भाग नहीं समझ पाया ।

†श्री ए० के० गोपालन : विवरण में यह कहा गया है कि आयोग द्वारा इन्टरव्यू के आधार पर किये गये चुनावों की प्रामाणिकता और निष्पक्षता पर विवाद हो सकता है । मैं जानना चाहता हूँ कि पांडिचेरी विधान सभा में विरोधी नेता द्वारा किये गये अभ्यावेदन में क्या उन्होंने कुछ नाम और उदाहरण प्रस्तुत किये हैं, जहाँ कि उनके कथनानुसार कुछ अनियमितता, पक्षपात और भाई-भतीजावाद हुआ है ? यदि ऐसे विशिष्ट मामले सामने लाये गये हों तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्या जाँच की गयी है और उसके क्या परिणाम हुए ?

†श्री अनिल के० चन्दा : मुझे आशंका है कि मेरे पास विरोधी नेता द्वारा दिये गये अभ्यावेदन की वास्तविक प्रति अभी नहीं है । किन्तु मैं सभा को बताना चाहता हूँ कि आयोग में प्रधान कमिश्नर, प्रधान सचिव, चीफ कौंसिलर, निर्माण, लोक निर्माण विभाग, श्रम और उद्योग के कौंसिलर और भर्ती के समय सम्बन्धित विभागों के कौंसिलर और सेक्रेटरी हैं । मैं यह विश्वास करने के लिये तैयार नहीं हूँ कि उच्चतम पदाधिकारियों और राज्यों के कौंसिलरों के सम्मिलित एक बड़े आयोग में भाई-भतीजावाद और भ्रष्टाचार आदि होगा ।

†श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूँ कि भर्ती-आयोग में गैर-सरकारी पदाधिकारी हैं और यदि हैं तो क्या उन में विधान मंडल के केवल कांग्रेसी सदस्य हैं या विरोधी दल के सदस्य भी हैं ?

†श्री अनिल के० चन्दा : आयोग में सरकारी लोग हैं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या उस में गैर-सरकारी सदस्य नहीं हैं ?

†श्री अनिल के० चन्दा : जी नहीं ।

†श्री वीरस्वामी : क्या उस आयोग में अनुसूचित जाति का कोई सदस्य है और क्या पांडिचेरी राज्य सरकार ने अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के लोगों के लिये पदों का कोई प्रतिशत भाग निर्धारित किया है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : मेरे पास यह जानकारी नहीं है । आयोग के सदस्यों की जातियाँ मैं नहीं जानता ।

†श्री ए० के० गोपालन : विवरण में कहा गया है कि आयोग में, औरों के साथ, दो कौंसिलर्स हैं जो प्रतिनिधि सभा के सदस्य हैं और वे कांग्रेस दल के हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : जी, यह सच है; वे कांग्रेस दल के हैं। यह भी सच है कि वे उस प्रशासन के वस्तुतः मंत्री हैं।

लाहौर और ढाका स्थित गोआ के अवैतनिक वाणिज्य दूतावास

†*४३७. श्री डाभी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का ध्यान २३ दिसम्बर, १९५५ को कराची के एक समाचार पत्र में प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि गोआ ने लाहौर और ढाका में अवैतनिक वाणिज्य दूतावास खोलने के लिये पाकिस्तान से अनुज्ञा मांगी है ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : जी, हाँ। परन्तु ऐसी कोई जानकारी नहीं है कि वाणिज्य दूतावास खोले जा चुके हैं।

†श्री डाभी : क्या पाकिस्तान गोआ में पुर्तगाली अधिकारियों को किसी अन्य प्रकार से, जैसे माल आदि भेज कर, सहायता कर रहा है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : अभी हाल ही में पुर्तगाल और पाकिस्तान के बीच बहुत घनिष्ट आर्थिक और सांस्कृतिक सम्बन्ध रहा है।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : प्रश्न में कहे गये “अवैतनिक वाणिज्य दूतावास” की वास्तविक स्थिति क्या है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : “अवैतनिक वाणिज्य दूतावास” का ठीक-ठीक अर्थ क्या है यह मैं नहीं जानता। ऐसा होता है कि अधिकतर देशों में विभिन्न स्थानों पर “अवैतनिक वाणिज्य दूत” रखे जाते हैं। संभवतः प्रश्न कर्ता का वही आशय था।

†श्री जोकीम आलवा : भारत और पाकिस्तान के बीच की गयी संधि में क्या गोआ के विषय का उल्लेख किया गया है, और बाद में जब लियाकत अली खाँ यहाँ आये और दोनों देशों के बीच विवादों पर नियमित करार हो गया था, क्या यह प्रत्याभूति दी गयी थी कि वे गोआ के विषय में कोई हस्तक्षेप नहीं करेंगे, अथवा क्या इसके लिये मांग की गयी थी और क्या वह स्वीकार की गयी थी ?

†श्री अनिल के० चन्दा : जहाँ तक पाकिस्तान के साथ किसी करार का सम्बन्ध है, गोआ का कोई विशिष्ट उल्लेख किया गया था या नहीं इस बारे में मुझे जानकारी नहीं है, किन्तु इन वाणिज्य दूतावासों के खोले जाने के सम्बन्ध में हमने पाकिस्तान सरकार का ध्यान राजनयिक प्रकार से आकृष्ट किया था किन्तु उनका उत्तर बहुत संतोषजनक नहीं रहा।

कर्वे समिति

†*४३९. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्वे समिति की सिफारिशें स्वीकार की गयी हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो स्वीकृत मुख्य सिफारिशें कौन सी हैं ?

†योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क). योजना आयोग ने कर्वे समिति की सिफारिशों पर विचार किया है किन्तु कोई अंतिम निर्णय अब तक नहीं किया गया है।

(ख) निम्न विषयों पर कुछ अस्थायी निर्णय किये गये हैं;

(१) आधारभूत दृष्टिकोण : योजना आयोग ने कर्वे समिति का आधारभूत दृष्टिकोण सामान्यतया स्वीकार कर लिया है।

(२) गावों में बिजली लगाना : सामान्यतया यह मान लिया गया है कि बहुविध दरों का सिद्धान्त स्वीकार कर लिया जाये जो सारी दुनिया में स्वीकार किया गया है ।

(३) अनुज्ञप्ति देना : यह मान लिया गया है कि जब कि सम्पूर्ण प्रश्न का विस्तारपूर्वक परीक्षण किया जाना चाहिये, अभी फिलहाल कुछ चुने हुए उद्योगों, जैसे चावल, तेल की मिलें आदि, की स्थापना की अनुज्ञप्ति देने सम्बन्धी शक्तियाँ राज्यों को प्रत्यायोजित की जा सकती हैं ।

(४) आयोजित संभरण : यह विचार किया जा रहा है कि ग्रामोद्योग के उत्पादों को प्रस्थापित सहकारी विकास तथा भांडागार निगम के क्षेत्र के अन्तर्गत सम्मिलित करने के बारे में खाद्य और कृषि मंत्रालय से परामर्श लिया जाये ।

(५) वित्त के उद्गम और जरिये : यह मान लिया गया है कि सम्बन्धित विभागों के साथ परामर्श आवश्यक होगा ।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या सरकार को इस विषय में राज्य सरकारों के विचार प्राप्त हुये हैं ?

†श्री एस० एन० मिश्र : मैं नहीं समझता कि इस विषय में उन का इतना अधिक सम्बन्ध है ।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : इन सिफारिशों के विषय में खादी बोर्ड और ग्रामोद्योग बोर्ड जैसे विभिन्न बोर्डों की क्या प्रतिक्रिया है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : खादी और ग्रामोद्योग बोर्ड के अध्यक्ष इस समिति से सम्बद्ध थे और उस समिति ने भी अपने कुछ विचार प्रकट किये हैं ।

†श्री बंसल : माननीय उपमंत्री ने प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में बताया कि कर्वे समिति की सिफारिशों अब भी विचाराधीन हैं । क्या इस समिति की सिफारिशों के बारे में निर्णय करने में यह विलम्ब इस कारण है कि वास्तविक आंकड़े और प्रतिवेदन उतना व्यापक नहीं है जितना कि योजना आयोग आशा करता था ; और यदि हाँ, तो इस संपूर्ण प्रश्न पर विचार करने के लिये क्या कोई दूसरी समिति बनाने की प्रस्थापना है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : जी, नहीं । माननीय सदस्य जैसा सोचते हैं वैसी कोई प्रस्थापना नहीं है । संभव है कि समिति के पास बहुत थोड़ा समय होने के कारण वास्तविक आंकड़े इकट्ठा न किये जा सके हों किन्तु फिर भी मैं बताना चाहता हूँ कि अधिकतर विलंब का कारण यह था कि कई मंत्रालयों से परामर्श करना था और वह प्रक्रिया निश्चय ही धीमी होती है ।

†श्री एल० एन० मिश्र : कर्वे समिति की एक सिफारिश यह थी कि जब तक कि अम्बर चर्वे की उपयोगिता या उपयुक्ता सिद्ध न हो जाये, तब तक अतिरिक्त तकले लगाने के लिये नयी अनुज्ञप्ति नहीं दी जायेगी । मैं जानना चाहता हूँ कि जब तक कि योजना आयोग सिफारिशों पर कोई निर्णय नहीं करता तब तक नयी अनुज्ञप्तियाँ जारी करना बंद कर दिया गया है अथवा नहीं ?

†श्री एस० एन० मिश्र : इस विषय पर इतना अधिक प्रकाश डाला जा चुका है कि अब और अधिक कुछ कहना उसका महत्त्व घटा देना है ।

†श्री बलवन्त सिंह मेहता : क्या सरकार कुटीर उद्योगों के क्षेत्रों को अलग-अलग करने और एक अलग मंत्रालय स्थापित करने का विचार करती है, जैसा कि कर्वे समिति ने सिफारिश की है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : वह सिफारिश अब भी विचाराधीन है ।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या सरकार समिति की यह सिफारिश स्वीकार करने जा रही है कि छोटे पैमाने के उद्योगों के लिये एक अलग मंत्रालय बनाया जाये ?

†श्री एस० एन० मिश्र : मैंने पहले ही बता दिया है कि अभी तक कोई निर्णय नहीं किये गये हैं ।

दिल्ली से सरकारी कार्यालयों का हटाना

*४४०. श्री भक्त दर्शन : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार के कुछ कार्यालयों को दिल्ली से हटाने के प्रस्ताव के बारे में क्या स्थिति है?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री के सभासचिव (श्री पी० एस० नास्कर) : मैं सभा की मेज पर एक विवरण रख रहा हूँ जिसमें मौजूदा हालत दिखलाई गई है। [देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १७]

श्री भक्त दर्शन : क्या माननीय संसदीय सचिव यह बताने की कृपा करेंगे कि कितने वर्षों से इस प्रश्न पर विचार किया जा रहा है और आखिरी निर्णय करने में अभी कितने और वर्ष लगेंगे ?

वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : इस प्रश्न के हल पर बहुत वर्षों से विचार चल रहा है और अभी भी जो प्रोजेक्ट हैं उन पर विचार हो रहा है। पता नहीं कितने वक्त में यह सब खत्म हो जायेगा।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश सरकार ने कुछ केन्द्रीय आफिसों को अपने यहां की गई जगहों पर ले आने की राय दी है?

श्री करमरकर : इसकी इत्तला तो हमें नहीं है पर हम जानते हैं कि अलवर, बड़ौदा, ग्वालियर, इन्दौर, जोधपुर, मसूरी, माउण्टआबू और देहरादून में ज्यादा हैं। अगर माननीय सदस्य और अधिक इस बारे में जानकारी प्राप्त करना चाहते हैं तो वे मध्य प्रदेश गवर्नमेंट से इस सम्बन्ध में कुछ न कुछ इनफार्मेशन मंगायेंगे और हमें भी बतलायेंगे।

†श्री एन० एम० लिंगम : पहले एक अवसर पर मंत्री महोदय ने बताया था कि कुछ कार्यालय दिल्ली से बाहर नहीं जाना चाहते हैं। क्या सरकार कुछ विभागों की ओर से इस विरोध को दूर करने में सफल हुई है?

†श्री करमरकर : विवरण में जो बताया गया है उस हद तक हम उस का विरोध करने में सफल हुए हैं। माननीय सदस्य कृपया इसे देख सकते हैं।

†श्री एस० सी० सामन्त : इस प्रस्थापना के प्रस्तुत होने के बाद से कितने सरकारी कार्यालय दिल्ली लाए गये हैं और उन्हें दिल्ली लाने के मुख्य कारण क्या हैं?

†श्री करमरकर : इसके लिये मुझे सूचना की आवश्यकता होगी। तथ्य यह है कि चूंकि यहां काम बढ़ गया है, अवश्य ही अधिक कार्यालय होंगे और इसलिये कार्यालयों को हटाने का प्रश्न इतना तीव्र हो गया है। अब संपूर्ण प्रश्न, अर्थात् हम कहां तक और किस हद तक कार्यालय बाहर ले जा सकते हैं, मंत्रिमंडल के सामने है।

†श्री मात्तन : क्या मंत्री महोदय इस तिथि तक दिल्ली से कार्यालयों के बाहर जाने वाले प्रस्तावों की सूची, जिसमें यह दिखाया गया हो कि कितने बाहर जा चुके हैं तथा कितने बाहर भेजे जायेंगे सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे?

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य इस सम्बन्ध में एक आतारांकित प्रश्न प्रस्तुत कर सकते हैं।

कागज

†*४४२. श्री एन० बी० चौधरी : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार भारतीय कागज मिलों से प्रति पौंड किस मूल्य (औसत) पर कागज (छपाई का सफेद कागज) खरीदती है;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यह मिलें जनता को किन तदनु रूप मूल्य पर इसे देते हैं; और

(ग) यदि मूल्यों में असमानता है तो इसके क्या कारण हैं?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री के सभासचिव (श्री पी० एस० नास्कर) : (क) रेलवे मिल साईडिंग पर पहुंचा कर आठ आना पांच पाई प्रति पौंड;

(ख) गम्य स्थान के रेलवे स्टेशन तक पहुंचा कर ग्यारह आना, आठ पाई प्रति पौंड;

(ग) जनता से जो मूल्य लिया जाता है वह अधिक है क्योंकि इसमें प्रकाशन तथा विक्रय व्यय, वितरण करने वाले अभिकर्ताओं का कमीशन तथा मिल से विक्रय स्थान तक परिवहन व्यय, सम्मिलित हैं। इसके अतिरिक्त सरकार अधिक खरीदती है।

†श्री एन० बी० चौधरी : सरकार, इन भारतीय मिलों से वार्षिक कुल कितना खरीदती है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : १,८५,००० टन के कुल उत्पादन में से अनुमानतः लगभग ६०,००० टन वार्षिक खरीदा जाता है।

†श्री एन० बी० चौधरी : सरकार ने कितनी भारतीय मिलों से यह खरीद की है ?

†श्री करमरकर : इसके लिये मुझे पूर्वसूचना चाहिये क्योंकि यह संख्या प्रत्येक वर्ष अलग-अलग हो सकती है।

विदेशी दूतावास

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

(क) १९५५-५६ में अब तक विदेश सेवा निरीक्षकों ने कितने विदेशी दूतावासों का निरीक्षण किया है; और

(ख) कितने निरीक्षण होने शेष हैं ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) २१।

(ख) ४६।

†श्री डी० सी० शर्मा : यह निरीक्षण किस अभिकरण द्वारा दिया जाता है तथा क्या यह अभिकरण वैदेशिक-कार्य मंत्रालय में है अथवा यह वित्त मंत्रालय का एक भाग है? क्या मैं इन निरीक्षकों का पद भी जान सकता हूँ ?

†श्री अनिल के० चन्दा : गत कई बार इस प्रकार के प्रश्नों के उत्तर दिये जा चुके हैं। निरीक्षणालय में, वैदेशिक कार्य मंत्रालय के दो संयुक्त सचिव तथा वित्त मंत्रालय में संयुक्त सचिव के पद का एक पदाधिकारी है।

†श्री डी० सी० शर्मा : ये निरीक्षक, पूर्ण निरीक्षण करते हैं अथवा ये केवल वित्तीय मामलों की ही जांच करते हैं ?

†श्री अनिल के० चन्दा : मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य का पूर्ण निरीक्षण से क्या तात्पर्य है। निरीक्षणालय, पदाधिकारियों के विदेश भत्तों को फिर निश्चित करने, निवास स्थान के किरायों की सीमा निर्धारित करने, सम्पत्ति के क्रय, आतिथ्य भत्ते का पुनरीक्षण, आदि के सम्बन्ध में सरकार को सलाह देने के लिये बनाया गया है; परन्तु कोई भी मामला जिसको वह सरकारी महत्व का समझेंगे, सरकार की जानकारी में लाया जायेगा।

†श्री डी० सी० शर्मा : इस तथ्य के आधार पर कि इस वर्ष में केवल एक निरीक्षण हुआ है तथा ४६ निरीक्षण अभी होने बाकी हैं, क्या यह आवश्यक नहीं है कि सरकार इस कार्य प्रणाली का विस्तार करे, अथवा इस निरीक्षण के सदस्य बढ़ाये ?

†श्री अनिल के० चन्दा : निरीक्षणालय का विस्तार करना बहुत कठिन है; वित्त के प्रश्न के साथ-साथ उपयुक्त कर्मचारियों का भी प्रश्न है। १९५४ में निरीक्षणालय ने १३ स्थानों का निरीक्षण किया, १९५५ में २१ स्थानों का निरीक्षण किया तथा १९५६ में १० और स्थानों का निरीक्षण करना है। इस प्रकार ३० स्थान शेष रहेंगे।

नमक

*४४४. श्री के० सी० सोधिया : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि नमक की बिक्री दर को निश्चित करते समय अन्य व्ययों के साथ-साथ सरकारी कारखानों में लगी हुई पूंजी पर चालू ब्याज का ध्यान नहीं रखा जाता ?

उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : उत्पादन की लागत के आधार पर नमक का बिक्री दर निश्चित किया जाता है। लगी हुई पूंजी का व्यय भी लागत में सम्मिलित रहता है।

श्री के० सी० सोधिया : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि लगी हुई पूंजी का ब्याज हिसाब में डाला गया था या नहीं डाला गया था ?

श्री सतीश चन्द्र : मैं ने अर्ज किया कि वह हिसाब में शामिल रहता है।

श्री के० सी० सोधिया : क्या ब्याज को शामिल किया गया था ?

श्री सतीश चन्द्र : जी हां, शामिल किया गया यही मैं अर्ज कर रहा हूँ।

†श्री के० सी० सोधिया : मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि इसको लेखों में रखा जाता है तब इसकी लेखापरीक्षा में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये। क्या उत्पादन मंत्री ने लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को देखा है जिसमें यह बताया गया है कि नमक के बिक्री दर को निश्चित करने के लिये ब्याज का ध्यान नहीं रखा जाता है ?

†श्री सतीश चन्द्र : इस समय मेरे पास कोई सूचना नहीं है; मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य किस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की ओर निर्देश कर रहे हैं। उत्पादन व्यय की गणना करते समय, पूंजी पर ४ प्रतिशत ब्याज का ध्यान रखा जाता है।

सेठ अचल सिंह : क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि नमक की सेलिंग प्राइस में कौन-कौन सा खर्चा शामिल किया जाता है और मौजूदा रेट नमक का क्या है ?

श्री सतीश चन्द्र : किसी व्यापारी द्वारा नमक बनाने में जो खर्चा पड़ेगा, वह सारा खर्चा शामिल किया जाता है।

†श्री बंसी लाल : सरकारी कारखानों तथा गैर-सरकारी कारखानों में अलग-अलग कितने प्रतिशत नमक का उत्पादन किया जाता है ?

†श्री सतीश चन्द्र : यदि प्रश्न की पूर्व सूचना दी जाती तो मैं इसका उत्तर दे सकता था।

†उपाध्यक्ष महोदय : इसके लिये प्रशासनिक प्रतिवेदन है। अगले प्रश्न पर चलना चाहिये।

†श्री के० सी० सोधिया : क्या मैं जान सकता हूँ.....

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य तीन प्रश्न पूछ चुके हैं।

†श्री के० सी० सोधिया : मैं केवल एक और प्रश्न पूछना चाहता हूँ।

†उपाध्यक्ष महोदय : जी, नहीं।

नेवेली लिग्नाइट परियोजना

†*४४६. श्री वीरस्वामी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत सरकार के सिंचाई परामर्शदाता, तथा लिग्नाइट परियोजना समन्वय समिति के सदस्य, दिसम्बर १९५५ के अन्त में मद्रास राज्य स्थित नेवेली गये थे;

(ख) क्या लिग्नाइट परियोजना समिति की वहां बैठक हुई थी; और

(ग) यदि हां, तो इसके प्रयोजन क्या थे ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) भारत सरकार के सिंचाई परामर्शदाता, दिसम्बर १९५५ के अन्त में नेवेली गये थे। यद्यपि वह परियोजना समिति के सदस्य नहीं हैं, परन्तु ड्रिल करने तथा पम्प वाले कुएं लगाने के विशेषज्ञ होने के कारण वह लिग्नाइट अनुसंधान से बहुत अधिक संलग्न रहे हैं।

(ख) जी हां, २६ दिसम्बर, १९५५ को बैठक हुई थी।

(ग) बैठक में, पम्पिंग परीक्षण की तैयारी के विशेष निर्देश के साथ, कार्य प्रगति का पुनरीक्षण किया गया था। भूमि अर्जन तथा उपकरण की खरीदारी से सम्बन्धित समस्याओं पर भी विचार किया गया था।

†श्री वीरस्वामी : क्या पानी से भरे बड़े क्षेत्र में से पम्प के द्वारा पानी बाहर निकालने की व्यवस्था की गई है ?

†श्री सतीश चन्द्र : पम्पिंग परीक्षण कुछ दिन पूर्व प्रारंभ किये गये हैं।

†श्री वीरस्वामी : क्या देश का दौरा करने वाले जर्मन विशेषज्ञ भी बैठक में उपस्थित थे, तथा क्या उन्होंने आसानी से वहां से पम्प के द्वारा पानी निकालने के सम्बन्ध में सरकार को कुछ सुझाव दिये हैं ?

†श्री सतीश चन्द्र : बैठक में, जर्मन विशेषज्ञों की उपस्थिति का प्रश्न ही नहीं उठता है। कुछ जर्मन विशेषज्ञ उद्योग मेले के सम्बन्ध में यहां आये थे। उन्होंने परियोजना को देखने की इच्छा की थी तथा उनको इस सम्बन्ध में सभी सुविधायें दी गईं। जिस प्रकार कार्य किया जा रहा था, सामान्यतः उन्होंने उस का समर्थन किया है।

†श्री नम्बियार : इस तथ्य के आधार पर कि अब पम्पिंग कार्य किया जा रहा है, क्या मैं जान सकता हूं कि जिन कर्मचारियों की छटनी कर दी गई थी, क्या उनको फिर से भर्ती किया जा रहा है अथवा नये व्यक्ति भर्ती किये जा रहे हैं ?

†श्री सतीश चन्द्र : मुझे इस समस्या की जानकारी नहीं है। यदि माननीय सदस्य एक अलग प्रश्न रखें तो मैं उसका उत्तर दे सकता हूं।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : इस तथ्य के आधार पर कि लगभग एक मिनट में २०,००० गैलन पानी, इन खानों से पम्प के द्वारा निकाला जा रहा है, क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार ने सिंचाई परामर्श दाता का इस सम्बन्ध में परामर्श लिया है कि इस पानी का सिंचाई में किस प्रकार उपयोग किया जा सकता है ?

†श्री नम्बियार : यह एक गंभीर मामला है।

†श्री सतीश चन्द्र : परीक्षण समाप्त हो जाने पर तथा परियोजना प्रारंभ होने पर यह समस्याएँ उत्पन्न होंगी, इस समय, केवल परीक्षण हो रहा है जो एक निश्चित अवधि तक होगा।

†श्री नम्बियार : बड़े पैमाने पर सिंचाई की संभावना है।

†उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : मैं यह बताना चाहता हूं कि पम्प के द्वारा पानी बाहर निकालने के सम्बन्ध में कोई समस्या नहीं है। यह समीप के तालाब में जोकि गत दस अथवा पन्द्रह वर्षों से सूखा पड़ा है, ले जाया जावेगा।

त्रावनकोर-कोचीन को केन्द्रीय सहायता

†*४४८. श्री वेलायुधन : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रावनकोर-कोचीन राज्य सरकार ने योजना आयोग को जो योजना प्रस्तुत की थी उस में कुल कितनी धनराशि का प्राक्कलन किया गया है;

(ख) कुल कितनी प्राक्कलित धनराशि दी जाने का विचार है; और

(ग) प्रथम पंचवर्षीय योजना में स्वीकृत धनराशि क्या थी तथा राज्य ने कितनी धनराशि का उपयोग किया है?

†योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) त्रावनकोर-कोचीन सरकार द्वारा योजना आयोग को प्रस्तावित याचना १३१.२ करोड़ रुपये की है ।

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में त्रावनकोर-कोचीन के लिये ७१.२ करोड़ रुपये निश्चित किया गया है ।

(ग) राज्य की प्रथम पंचवर्षीय योजना के व्यय की प्रगति दिखाने वाला पूर्ण विवरण लोक सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १८]

†श्री वेलायुधन : क्या, केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रथम पंचवर्षीय योजना में स्वीकृत धनराशि का राज्यों ने उपभोग कर लिया है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : यह सब लोक-सभा पटल पर रख दिये विवरण में दे दिया गया है ।

†श्री वेलायुधन : यह विवरण में नहीं दिया गया है ।

†श्री एस० एन० मिश्र : तब मैं आंकड़े बता सकता हूँ । कुल स्वीकृत ३१.२८ करोड़ रुपये में से, २६.८८ करोड़ रुपयों का उपभोग हुआ है ।

†श्री वेलायुधन : जब १३१.२ करोड़ रुपयों का योजना प्रारूप प्रस्तुत किया गया था तब इस ७१.२ करोड़ रुपये का करने के क्या विशेष कारण हैं ?

†श्री एस० एन० मिश्र : कुछ कारण हो सकते हैं परन्तु सबसे महत्वपूर्ण संसाधनों की कमी है ।

†श्री अच्युतन : द्वितीय पंचवर्षीय योजना में राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों के किस क्षेत्र में योजना आयोग ने कमी की है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : मेरे विचार से मुझे किसी क्षेत्र को बताना नहीं चाहिये; परन्तु बहुत सी मदों में बहुत सी कमी की गई है ।

†श्री वी० पी० नायर : क्या भारत सरकार ने इस धनराशि को १३१.२ करोड़ रुपये से ७१.२ करोड़ रुपये करने में, इस पर विचार किया है कि त्रावनकोर-कोचीन राज्य में, बेकारी की विशेष समस्या है तथा इस समय, इस राज्य में अन्य राज्यों से इसका परिमाण अधिक है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : इस सम्बन्ध में हम अध्ययन दल जिसको शिक्षितों में बेकारी की समस्या की जांच के लिये नियुक्त किया गया था, की सिफारिशों पर विशेष ध्यान दे रहे हैं । परन्तु इस योजना में भी, इस पहलू पर विशेष विचार किया गया है ।

†श्री वेलायुधन : क्या त्रावनकोर-कोचीन सरकार ने शिक्षितों, जो लगभग २ करोड़ ८० लाख हैं, को नौकरी देने की योजना प्रस्तुत की थी तथा क्या केन्द्रीय सरकार ने उस विशेष मद को स्वीकार नहीं किया है ?

†श्री एस० एन० मिश्र : मुझे माननीय सदस्य द्वारा अभी बताये गये आंकड़ों की जानकारी नहीं है । परन्तु मैं जानता हूँ कि राज्य सरकार विशेषज्ञों की सहायता से एक प्रस्थापना पर कार्य कर रही है ।

जहां तक अध्ययन दल की सिफारिशों को लागू करने का सम्बन्ध है, उनकी राय पर भी निश्चित रूप से ध्यान रखा जायेगा ।

विदेशी इंजीनियर

†*४४६. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार बांध तथा विद्युत निर्माण सम्बन्धी विदेशी इंजीनियरों, डिजाइनरों तथा परामर्शदाताओं को पूर्णतः हटा देने की स्थिति में है; और

(ख) दामोदर घाटी निगम में, वर्तमान विदेशियों का स्थान लेने के लिये कितने व्यक्तियों को प्रशिक्षित किया जा रहा है?

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

(ख) दो ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या बहुत से इंजीनियरों, रसायन विशेषज्ञों और टेक्नीकल कर्मचारियों के संविदे शीघ्र ही समाप्त होने वाले हैं तथा क्या यह सत्य है कि उनको न तो और कहीं नौकरी के लिये प्रार्थनापत्र भेजने की अनुमति है और उन्हें न कोई स्थायी सेवा ही दी जा रही है?

†श्री एस० एन० मिश्र : यह सत्य है कि कुछ नियुक्तियां समाप्त होने वाली हैं । किन्तु मुझे समझ नहीं आ रहा है कि माननीय सदस्या क्या पूछना चाहती हैं ?

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : मैं पूछना चाहती हूं कि पिछले दो वर्षों में कितने इंजीनियरों और टेक्नीकल कर्मचारियों को दूसरी सार्थों और संस्थाओं में काम मिल सका है जब कि हमें स्वयं भी सिंचाई तथा विद्युत मंत्रालय के लिये कई इंजीनियरों और टेक्निकल कर्मचारियों की आवश्यकता है?

†श्री एस० एन० मिश्र : मुझे पूर्व सूचना चाहिये ।

†श्री जोकीम आलवा : क्या सरकार ने इंजीनियरों की कमी के भयंकर परिणाम पर विचार किया है और क्या सरकार ने कोई ऐसी योजना बनाई है जिससे हमारे तीन वर्ष के कोर्स वाले इंजीनियरी के विद्यार्थी जल्दी से इन बड़ी परियोजनाओं में शिशिक्षु बन सकें?

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य लगातार कार्यार्थ सुझाव रख रहे हैं । वे कोई सूचना प्राप्त करने के लिये प्रश्न नहीं कर रहे हैं ।

†श्री वेलायुधन : क्या कुछ विशेषज्ञ जो भारत में आये थे और जिन के अधीन कुछ भारतीय कार्य सीख रहे थे अब इसलिये और भारत में ठहरना चाहते हैं कि उनके अधीनस्थ शिक्षार्थी अभी अधिक योग्य नहीं हुए हैं?

†उपाध्यक्ष महोदय : इस सब तर्क की कोई आवश्यकता नहीं है । सीधा प्रश्न कि अधीनस्थ शिक्षार्थियों का प्रशिक्षण पूरा हुए बिना वे और देर रहना चाहते हैं काफ़ी है ।

†श्री वेलायुधन : यही मेरा प्रश्न है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं भी यही पूछ रहा हूं ।

†श्री एस० एन० मिश्र : हमारी स्वीकृति बिना यहाँ विशेषज्ञ कैसे रह सकते हैं ? वे तो हमारी आवश्यकता के अनुसार ही यहाँ रहते हैं ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इतने थोड़े विद्यार्थियों को ही क्यों प्रशिक्षित किया गया है अथवा किया जा रहा है?

†श्री एस० एन० मिश्र : मेरे विचार में हमारी आवश्यकताओं के लिये इतने ही आदमी काफ़ी समझे गये थे ।

मैसूर स्थित औद्योगिक एस्टेट

†*४५०. श्री वोडयार : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मैसूर राज्य को यह सूचना दे दी है कि वह वहां पर औद्योगिक एस्टेटों के बनाने के लिये अग्रिम ऋण देने के लिये तैयार है;

(ख) उस ऋण के अलावा और कौन-कौन सी सुविधायें देने के लिये कहा गया है; और

(ग) क्या मैसूर सरकार ने इस पेशकश का कोई उत्तर दिया है ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी, हां ।

(ख) (१) योजनाओं की रूपरेखा प्राक्कलन आदि तैयार करने का व्यय केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुदान के रूप में दिया जायगा ।

(२) यदि औद्योगिक एस्टेटों को किराये में भी अर्थ-सहायता देनी पड़ी तो केन्द्रीय सरकार वर्ष तक के लिये उस राशि का ५० प्रतिशत व्यय अनुदान के रूप में देगी ।

(ग) जी, हां । उन्होंने सूचना दी है कि वह शीघ्र ही अपनी प्रस्तावनाएं हमें भेजेंगे ।

†श्री वोडयार : मैसूर में कितनी एस्टेटें बनायी जायेंगी और उन में कितनी शिमोगा और चिकमा-गालूर से संलग्न मलनाड क्षेत्र में बनायी जायेंगी ?

†श्री कानूनगो : हमें केवल यही सूचना है कि मैसूर के लिये एक योजना भेजी जा रही है । यह किस क्षेत्र के लिये है यह हम अभी नहीं जानते हैं ।

†श्री वोडयार : क्या सरकार मैसूर सरकार को अनुदेश दे सकती है कि मलनाड में अधिकतम एस्टेटें स्थापित की जायं क्योंकि वह क्षेत्र प्राकृतिक साधनों की दृष्टि से भरपूर है ?

श्री कानूनगो : इसका निर्णय मैसूर सरकार ही कर सकती है क्योंकि वित्तीय व्ययों का एक अंश उसे ही सहना है ।

†श्री गार्डिलिंगन गौड़ : अन्य किन-किन राज्यों ने ऐसी सहायता मांगी है ?

†श्री कानूनगो : इस समय तक ये राज्य हैं—सौराष्ट्र, दिल्ली और उत्तरप्रदेश । ये ऐसे राज्य हैं जिनकी योजनाएं अन्तिम रूप से स्वीकृत की जा चुकी हैं ।

†श्री गार्डिलिंगन गौड़ : मैंने अखबारों में मैसूर आदि का नाम भी पढ़ा है । क्या आन्ध्र ने भी ऐसी सहायता मांगी है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न मैसूर के सम्बन्ध में है । माननीय सदस्य यदि उसके सम्बन्ध में कोई प्रश्न हो तो वह पूछ सकते हैं ।

†श्री गार्डिलिंगन गौड़ : यदि माननीय मंत्री आन्ध्र के बारे में कुछ बता सकते हैं तो वह बता दें । मुझे आन्ध्र राज्य में दिलचस्पी है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता हूं, मुझे आन्ध्र में उतनी ही दिलचस्पी है जितनी कि माननीय सदस्य को है ।

दुर्गापुर इस्पात कारखाना

†*४५२. श्री गिडवानी : क्या लोहा और इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि दुर्गापुर के इस्पात कारखाने का एक उच्च पदाधिकारी उस समय तक के लिये मुअत्तिल किया गया है जब तक कि उसके विरुद्ध लगाये गये कुछ अपराधों की जांच हो ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : जी, हां ।

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री के० के० बसु ।

†श्री के० के० बसु : मैं जान सकता हूँ कि क्या सम्बन्धित अधिकारी.....

†श्री गिडवानी उठे—

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अनुपूरक प्रश्नों के लिये पहले नहीं उठे थे ।

†श्री गिडवानी : मैं ने उत्तर नहीं सुना था ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं श्री के० के० बसु का नाम ले चुका हूँ ।

†श्री गिडवानी : मुझे कई प्रश्न पूछने हैं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । मैं श्री गिडवानी को दुबारा बुलाऊंगा ।

†श्री गिडवानी : मैं आपकी बात सुन नहीं सका ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मुझे खेद है । उन्हें भी तो खेद होना चाहिये ।

†श्री के० के० बसु : क्या सम्बन्धित पदाधिकारी राज्य अथवा केन्द्रीय सरकार का कर्मचारी अथवा भूतपूर्व कर्मचारी है ? यदि हां, तो उसकी नियुक्ति किस ने की है ?

†श्री कानूनगो : वह लोहा और इस्पात मंत्रालय द्वारा नियुक्त किया गया था, इस समय वह मुअत्तिल है । उसकी नियुक्ति एक संवरण समिति द्वारा की गई थी ।

†श्री के० के० बसु : मेरा प्रश्न यह था कि क्या वह भारत अथवा किसी राज्य सरकार का वर्तमान अथवा भूतपूर्व कर्मचारी है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : जब माननीय मंत्री उत्तर दे रहे हों तो माननीय सदस्यों को बाधा नहीं डालनी चाहिये । सदस्य ध्यानपूर्वक सुन कर ही प्रश्न करें ।

†श्री के० के० बसु : मैंने उनके बैठने पर प्रश्न पूछा ।

†उपाध्यक्ष महोदय : आप बैठे रहें । मैं तो उधर ही की ओर देख रहा था ।

†श्री के० के० बसु : उन्हें प्रश्न का उत्तर देना चाहिये ।

†उपाध्यक्ष महोदय : यदि वह प्रश्न का उत्तर नहीं देते तो थोड़ा धैर्य से काम लेने में कोई आपत्ति नहीं ।

†श्री गिडवानी : क्या यह सत्य है कि उन्होंने अपने आप ही निर्माण कार्यों आदि के लिये २७ लाख रुपये के टेंडर जारी कर दिये थे, जिसमें १५ लाख रुपये के चेक, ७ लाख रुपये के ट्रेजरी चलान और ५ लाख रुपये नकद थे; यदि हां, तो क्या उनसे कोई राशि लौटाई गई है ?

†श्री कानूनगो : पुलिस मामले की छानबीन कर रही है । यह अब न्यायाधीन विषय बन गया है ! अतः हमें पूरी सूचना नहीं मिली है और जब तक छानबीन पूरी नहीं हो जाती है हमें पूरी सूचना मिलेगी भी नहीं ।

†श्री गिडवानी : क्या इस मामले की पूछताछ करने से पता लगा है अथवा यह पहले पुलिस में दर्ज कराया गया था ? यह तभी न्यायाधीन हो सकता है जब पहले किसी ने इसको पुलिस में दर्ज कराया हो अन्यथा नहीं ।

†श्री कानूनगो : वह व्यक्ति न्यायिक बंदी है । अतः यह मामला न्यायाधीन है । इस मामले को दर्ज करा दिया गया है और अब विशेष पुलिस इसकी जांच कर रही है ।

†श्री के० के० बसु : मैं जानना चाहता था कि क्या वह व्यक्ति नियुक्ति से पहले सरकारी कर्मचारी था; यदि हां तो क्या वह केन्द्रीय सरकार का कर्मचारी था अथवा राज्य सरकार का ?

†श्री कानूनगो : वह केन्द्रीय अथवा किसी भी राज्य सरकार का स्थायी कर्मचारी नहीं था, वह केवल एक अस्थायी स्थान पर नियुक्त था ।

†श्री गिडवानी : मुकदमा कब चलाया जायगा ?

†श्री कानूनगो : इसका निर्णय न्यायालय करेंगे ।

†श्री बोगावत : दर्ज कराये गये मामले में कौन-कौन से आरोप लगाये गये हैं ?

†उपाध्यक्ष महोदय : अभी तक वाद दर्ज नहीं किया गया है । अभी पुलिस की जांच जारी है ।

†श्री कानूनगो : उसे न्यायालय के समक्ष पेश किया जा चुका है और न्यायालय ने उसे हिरासत में ले लिया है ।

ईरान के साथ तेल क्रय सम्बन्धी करार

†*४५३. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि भारत सरकार ने ईरान की सरकार के साथ तेल खरीदने के किसी करार पर हस्ताक्षर किये हैं;

(ख) यदि हाँ, तो ईरान से कितना तेल खरीदा जायगा और उसका क्या मूल्य होगा; और

(ग) क्या करार की प्रति लोक-सभा के पटल पर रखी जायगी ?

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

(क) जी, नहीं ।

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

बर्मा में भारतीयों का पुनः प्रवेश

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

(क) क्या यह सत्य है कि बर्मा सरकार ने उन भारतीयों को दुबारा बर्मा में प्रवेश करने के लिये दृष्टांक (वीजा) जारी करने से इनकार कर दिया है जो १ जनवरी १९५६ के बाद समय निकल जाने वाले दृष्टांकों के आधार पर अब वहाँ नहीं जा सकते हैं ;

(ख) क्या यह भी सत्य है कि उस से उन भारतीयों को बड़ी कठनाइयाँ हो रही हैं जिन्हें अपने व्यापार तथा परिवार आदि की देखभाल करने के लिये बर्मा जाना पड़ता था; और

(ग) यदि भाग (क) और (ख) का उत्तर 'हाँ' में है तो क्या भारत सरकार ने इस मामले को बर्मा सरकार के सामने रखा है ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) तथा (ख). हमें अभी-अभी सूचना मिली है कि १ जनवरी १९५६ से भारत स्थित बर्मा दूतावास में अवधि बीत जाने वाले दृष्टांकों के आधार पर पुनः प्रवेश के लिये नये दृष्टांक जारी करने बंद कर दिये हैं ।

(ग) रंगून स्थित भारतीय दूतावास ने यह मामला बर्मी सरकार के सामने रख दिया है ।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या इसके कारण बर्मा में कारोबार कर रहे लोगों के व्यापार को धक्का नहीं पहुँचा है तथा वहाँ नौकरी कर रहे अन्य लोगों को भी कष्ट नहीं हो रहा है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : यदि किसी आदमी का बर्मा में कारोबार हो और वह वहाँ न जा सके तो उसे निस्सन्देह अवश्य ही नुकसान पहुँचेगा । इसी कारण से हमने बर्मा सरकार को औपचारिक रूप से एक अभ्यावेदन भेज दिया था ।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या हमारी सरकार उनसे जो बातचीत कर रही है उसके आधार पर दृष्टांक के जारी किये जाने के सम्बन्ध में उनसे कोई करार होने की सम्भावना है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : हमने बर्मी सरकार का ध्यान उस ओर दिलाया है । किन्तु हमें अभी तक उनका कोई उत्तर नहीं मिला है । माननीय सदस्य ने जिस तरह की बातचीत का सुझाव दिया है उस का कोई मौका आयेगा तो हम बातचीत करेंगे ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : बर्मा सरकार के इस नए नियम द्वारा कितने आदमियों पर प्रभाव पड़ा है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : मैं यह संख्या तो नहीं बता सकता हूँ, किन्तु हमें दक्षिण भारत से कई अभ्यावेदन मिले हैं । मेरे विचार में ऐसे लोगों की पर्याप्त संख्या होगी ।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या सरकार को इस बात की खबर है कि बहुत से भारतीयों को विशेष कर जोकि ऐसे क्षेत्रों में रह रहे हैं जहां कि बर्मा सरकार का कंट्रोल नहीं, भारत में आने के लिये दृष्टांक प्राप्त करने में बड़ी कठिनाईयां हो रही हैं ? क्या सरकार को इस सम्बन्ध में कोई शिकायत मिली है । यदि हाँ तो सरकार ने उस पर क्या कार्यवाही की है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : यह इतना सामान्य प्रश्न है कि मुझे इस का उत्तर देने की कोई आवश्यकता नहीं दिखाई देती है ।

कोयला

†*४६१. श्री गिडवानी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या कोयले के उन क्षेत्रों को जिनमें अभी तक कोई कार्य आरम्भ नहीं किया गया है विकास के लिये सार्वजनिक क्षेत्र में ले लेने के कोई प्रस्ताव हैं और क्या केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों के बीच इन प्रस्तावों के विषय में कोई चर्चा हुई ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : जी, हाँ ।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में निकाले जाने वाले २३० लाख टन अधिक कोयले में से निजी क्षेत्र और सार्वजनिक क्षेत्र को बांटे जाने वाले अभ्यंश के सम्बन्ध में कोई निर्णय कर लिया गया है ?

†श्री सतीश चन्द्र : निजी कोयला खदानों से अपनी ब्यौरेवार योजनायें भेजने को कहा गया है । लक्ष्य की प्राप्ति के लिये जितना आवश्यक है सरकार उतने ही कोयले की खुदाई करने का प्रयास करेगी । हम निजी उद्योग को भी उचित विस्तार की अनुमति देंगे ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या सरकार सार्वजनिक क्षेत्र में नई इकाइयां खोले जाने के अपने १९४८ के औद्योगिक नीति संकल्प का दृढ़ता से पालन करने जा रही है ?

†श्री सतीश चन्द्र : औद्योगिक नीति संकल्प का १९५८ में पुनरीक्षण किया जायेगा । सार्वजनिक क्षेत्र में यथासंभव अधिक से अधिक कोयले की खुदाई करने और निजी क्षेत्र को भी मुख्यतः निकटवर्ती क्षेत्रों में विकास करने की अनुमति देने का है ।

†श्रीमती कमलेन्दुमती शाह : क्या यह सत्य है कि बहुत से स्थानों में कोयले की बहुत चोरी हो रही है ? यदि हाँ, तो क्या मैं जान सकती हूँ कि सरकार इस विषय में क्या कार्यवाही कर रही है ।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : जिन कोयले के क्षेत्रों में अभी कार्य आरम्भ नहीं किया गया है उन्हें विकास के लिये सार्वजनिक क्षेत्र में ले लेने में और कोयले की "चोरी" में अन्तर है।

†**श्री के० के० बसु** : जिन कोयले के क्षेत्रों में अभी तक कार्य आरम्भ नहीं हुआ है उनके अनुसंधान के लिये इस वित्तीय वर्ष में कितनी नई इकाइयों की स्थापना की जानी है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : जहां तक सार्वजनिक क्षेत्र का सम्बन्ध है, कर्णपुर, कोरवा और अन्य कोयला क्षेत्रों में कार्य आरम्भ किया जा रहा है। एक कोयला उत्पादन आयुक्त नियुक्त किया जा चुका है, और एक संघटन बनाया जा रहा है। प्रारम्भिक कार्यवाहियां आरम्भ की जा रही हैं।

†**सरदार ए० एस० सहगल** : क्या यह सही है कि जिन लोगों को कोयला कोल एरिया (कोयला क्षेत्र) में प्राइवेट सेक्टर (निजी क्षेत्र) में लाइसेंस दिये गये थे, उनमें से कुछ ने अभी तक काम शुरू नहीं किया है ? यदि हां, तो क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार उस काम को अपने हाथ में लेने का विचार कर रही है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : अविकसित कोयला-क्षेत्रों के ऐसे क्षेत्र जहां काम आरम्भ नहीं हुआ है सार्वजनिक क्षेत्र के लिये अर्जित किये जा सकते हैं।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : क्या इसके सम्बन्ध में कोई सर्वेक्षण किया गया है, और क्या उसकी लगभग लागत का प्राक्कलन किया गया है; यदि हां, तो वह कितनी है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : किस चीज की लगभग लागत ?

†**उपाध्यक्ष महोदय** : जिन कोयला खदानों पर काम आरम्भ नहीं किया गया है उनके अर्जन की लागत।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : जी, हां। इसीलिये मैंने प्राक्कलित लागत के बारे में पूछा है।

†**श्री सतीश चन्द्र** : यह तो स्वाभाविक ही है कि सर्वेक्षण किये जा रहे हैं, अन्यथा कोई भी कार्यक्रम नहीं बनाया जा सकता है।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : क्या खर्चों या क्रम आदि का कोई प्राक्कलन तैयार किया गया है ?

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : वह प्रश्न के अगले भाग का, प्राक्कलित लागत सम्बन्धी भाग का, उत्तर क्यों नहीं दे रहे हैं ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : विभिन्न स्थानों पर भिन्न-भिन्न लागत है। वास्तविक लागत की गणना तो तभी की जा सकती है जब कि कुछ विशिष्ट क्षेत्रों का अर्जन कर लिया जाय।

†**श्री सारंगधर दास** : अभी-अभी एक प्रश्न पूछा गया था कि क्या सार्वजनिक क्षेत्र में नई इकाइयां सम्मिलित करने के सम्बन्ध में १९४८ के औद्योगिक नीति संकल्प में कोई परिवर्तन किया गया है और माननीय मंत्री ने उसका संतोषप्रद उत्तर नहीं दिया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सार्वजनिक क्षेत्र में नई इकाइयों की स्थापना के सम्बन्ध में उस नीति में कोई परिवर्तन किया गया है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : औद्योगिक विकास के कार्यक्रमों में १९४८ का औद्योगिक नीति संकल्प ही अभी तक मार्ग-दर्शक बना हुआ है। संसाधनों की उपलब्धता भी एक अत्यन्त महत्वपूर्ण कारण है। इसलिये विशेष मसलों को उस समय विशेष की परिस्थितियों के आधार पर ही निर्णीत करना पड़ता है।

कई माननीय सदस्य खड़े हुए—

†**उपाध्यक्ष महोदय** : मैं इस पर इतने अधिक प्रश्नों की अनुमति दे चुका हूँ। मुझे खेद है कि मैं और अधिक अनुपूरक प्रश्नों की अनुमति नहीं दे सकता। यदि माननीय सदस्यों को इस में अत्याधिक रुचि हो तो वह आधे घंटे की चर्चा के लिये अनुरोध कर सकते हैं।

†**डा० लंका सुन्दरम्** : क्या मैं इस प्रश्न विशेष के अनुपूरकों के सम्बन्ध में एक निवेदन कर सकता हूँ? उपमंत्री ने स्वीकार किया है कि सर्वेक्षण किये गये और प्रस्थापना में हैं, लेकिन उन्होंने वह सूचना नहीं दी है जो कि लोक-सभा द्वारा अपेक्षित थी अर्थात् अर्जन करने वाले की प्राक्कलित लागत कितनी है।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : मैं माननीय सदस्यों को केवल यह सूचित करा रहा हूँ कि पांच या छः अनुपूरक प्रश्नों की अनुमति दी जा चुकी है और यदि वे अब भी यही समझते हैं कि उत्तर पर्याप्त नहीं हैं, तो वे आधे घंटे की चर्चा के लिये अनुरोध कर सकते हैं। नियमों में इस की व्यवस्था है, और यदि मैं समझूँ कि यह एक इतने महत्व का विषय है, तो मैं उसकी अनुमति दूँगा। परन्तु मैं इस तरह एक प्रश्न विशेष पर दस या ग्यारह अनुपूरक प्रश्नों की अनुमति नहीं दे सकता।

†**डा० लंका सुन्दरम्** : मेरा निवेदन यह है कि वह अनुपूरक प्रश्न अर्जन की प्राक्कलित लागत के बारे में था। वह सूचना दें या न दें, लेकिन वह सूचना देने में आना कानी कर रहे हैं।

†**श्री सतीश चन्द्र** : मुझे खेद है। मेरा विचार था कि वह प्रश्न कोयला-उत्पादन की प्राक्कलित लागत के सम्बन्ध में था। यदि वह प्रश्न अर्जन की प्राक्कलित लागत के सम्बन्ध में है, तो उसका निर्धारण प्रत्येक राज्य के भू-राजस्व प्राधिकारियों द्वारा ही किया जाता है।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : स्पष्ट है, उसमें एक भ्रम हो गया था।

पांडिचेरी में काम दिलाऊ दफ्तर

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

(क) क्या सरकार को पांडिचेरी में काम दिलाऊ दफ्तरों की स्थापना किये जाने के सम्बन्ध में पांडिचेरी प्रतिनिधि विधान सभा के विरोधी दल के नेता से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो अब वह मामला किस अवस्था में है ?

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

(ख) पांडिचेरी प्रशासन काम दिलाऊ दफ्तरों की स्थापना से सैद्धान्तिक रूप में सहमत हो गया है और वह उस योजना का व्यौरा तैयार कर रहा है।

†**श्री ए० के० गोपालन** : क्या संविलयन के पश्चात् बेरोजगारी की स्थिति में कोई सुधार हुआ है, या नहीं ?

†**श्री अनिल के० चन्दा** : मेरा विचार तो यह है कि अब बेरोजगारी की स्थिति पहले जैसी विषम नहीं रही है।

†**श्री नम्बियार** : क्या सरकार मद्रास सरकार से इस सम्बन्ध में परामर्श कर रही है कि पांडिचेरी के बेरोजगार व्यक्तियों को पांडिचेरी के अतिरिक्त अन्य स्थानों में काम मिले ?

†**श्री अनिल के० चन्दा** : हमने पांडिचेरी में बड़ी-बड़ी विकास परियोजनायें आरम्भ की हैं और मुझे पूरी आशा है कि इन विकास परियोजनाओं में पांडिचेरी के प्रत्येक बेरोजगार व्यक्ति को किसी न किसी प्रकार कार्य मिल जायेगा।

†मूल अंग्रेजी में

नेहरू नगर में औद्योगिक मकान

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

- (क) क्या सरकार ने नेहरू नगर चैम्बूर में औद्योगिक मकानों के निर्माण के लिए बर्मा-शैल रिफ़ाइनरी कम्पनी के साथ किसी समझौते पर हस्ताक्षर किये हैं;
- (ख) यदि हां, तो इस समझौते की निश्चित शर्तें क्या हैं;
- (ग) अभी तक बनाये गये मकानों की संख्या और क्रिस्में क्या ह;
- (घ) कितने मकानों का आवंटन किया जा चुका है, और उस आवंटन की शर्तें क्या हैं; और
- (ङ) इन मकानों के निर्माण और समझौते की शर्तों के अनुसार उनके आवंटन का सुनिश्चय करने के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १९]

(ग) ६८ तीन कमरों वाले मकान और ५९६ दो कमरों वाले मकान ।

(घ) ३९९ दो कमरों वाले मकानों का आवंटन किया जा चुका है और शेष का आवंटन किया जा रहा है । आवंटन बम्बई सरकार के आवास बोर्ड की साधारण शर्तों के अनुसार किये जाते हैं उसके साथ एक पटादिक यह रहता है कि रिफ़ाइनरी (परिष्कारिणी) का कर्मचारी न रहने पर किरायेदार उस मकान को खाली कर देगा ।

(ङ) इस काम के लिये बम्बई सरकार उत्तरदायी है ।

†श्री एन० बी० चौधरी : इस समय उस परिष्कारिणी में कितने कर्मचारी काम कर रहे हैं और अब तक उनमें से कितनों को आवास दिया गया है ?

†श्री सतीश चन्द्र : समझौते की शर्तों के अनुसार, परिष्कारिणी को अपने एक तिहाई श्रमिकों के लिये मकान बनवाने चाहिये । यह व्यवस्था उसी उद्देश्य को देखते हुए की गई थी । मैं अभी ठीक-ठीक आंकड़े नहीं दे सकता । मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता है ।

†श्री एन० बी० चौधरी : विवरण में दिया गया है कि १,५०० से अधिक श्रमिकों को काम पर रखे जाने की दशा में ही सरकार को एक अतिरिक्त दायित्व निभाना पड़ेगा । मेरा प्रश्न तो परिष्कारिणी में काम कर रहे कर्मचारियों की संख्या के सम्बन्ध में था । उस संख्या को जानने के पश्चात् ही हम यह जानने की स्थिति में होंगे कि क्या सरकार के ऊपर कोई अतिरिक्त दायित्व है ।

†श्री सतीश चन्द्र : अभी मैं ठीक-ठीक संख्या नहीं बता सकता । अधिकतम संख्या ५०० इसी अनुमान पर निर्धारित की गई है कि परिष्कारिणी १,५०० से अधिक कर्मचारियों को नहीं रखेगी ।

भारत-पाकिस्तान नहरी पानी विवाद

*४६५. श्री के० सी० सोधिया : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या भारत-पाक नहरी पानी विवाद के निबटारे क सम्बन्ध में सरकारी अफसरों का जो दल अमरीका गया था वह अब भी वहीं पर है;
- (ख) उस दल में कुल कितने पदाधिकारी हैं और उनके वेतन क्या हैं;
- (ग) अमरीका में उनके ठहरने पर अनुमानतः कितना व्यय हुआ है;

(घ) इतने अधिक समय तक उनका वहां ठहरना क्यों आवश्यक हुआ है और वे वहां क्या काम करते हैं; और

(ङ) उनके कब तक वापिस आने की संभावना है ?

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

(ख) आवश्यक जानकारी का विवरण लोक-सभा पटल पर रख दिया गया है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २०]

(ग) ३१ मार्च, १९५६ के अन्त तक का अनुमानित व्यय ४,७६,००० रुपये है ।

(घ) भारतीय अफसरों का दल, अन्तर्राष्ट्रीय पुनर्निमाण तथा विकास बैंक (इन्टर-नेशनल बैंक फार रिकन्स्ट्रक्शन एन्ड डैवेलपमेंट) की सहायता से, सिन्ध वाह क्षेत्र की नदियों के पानी के उपयोग के लिये एक विस्तृत इन्जीनियरी योजना बनाने के सिलसिले में पाकिस्तान के प्रतिनिधियों से बातचीत कर रहा है । बातचीत ३० सितम्बर, १९५५ तक खतम हो जाने की आशा थी, किन्तु निम्न-लिखित कारणों से वार्ता की अवधि बढ़ानी पड़ी :-

(१) बातचीत करीब दो महीने से शुरू हुई,

(२) भारत तथा पाकिस्तान में सिन्ध वाह क्षेत्र के क्षेत्रीय दौरे के कारण बातचीत करीब तीन महीने तक स्थगित रही, और

(३) भारतीय अफसरों का दल उन दो समझौतों में व्यस्त रहा जो, ख़रीफ़ १९५५ और रबी १९५५-५६ के लिये एतदर्थ अस्थायी व्यवस्था के बारे में, दोनों देशों में हुआ ।

(ङ) मार्च ३१, १९५६ तक बातचीत खतम हो जाने की आशा है ।

श्री के० सी० सोधिया : यह बातचीत कितने समय तक चलती रहेगी ?

श्री एस० एन० मिश्र : मैंने बतलाया कि बातचीत के ३१ मार्च, १९५६ तक खतम हो जाने की आशा है ?

श्री के० सी० सोधिया : यह लोग यहां से कब गये थे ?

श्री एस० एन० मिश्र : बातें वहां पर ६ दिसम्बर, १९५४ को शुरू हुईं और वे यहां से शायद नवम्बर के महीने में खाना हुए थे ।

श्री के० सी० सोधिया : यह स्टेटमेंट (विवरण) जो आप ने दिया है, इस स्टेटमेंट में तनखाहें (वेतन) लिखी हैं, लेकिन ओवरसीज़ एलाउंस (समुद्र पार भत्ता) नहीं लिखा है, मैं यह जानना चाहता हूं कि ओवरसीज़ एलाउंस की रकमें क्या हैं ?

श्री एस० एन० मिश्र : सारी तफसीलात मैंने सभा की मेज़ पर रख दी हैं ।

† उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

श्री के० सी० सोधिया : इसमें ओवरसीज़ एलाउंस की रकमें कहां लिखी हैं, इसमें तो सिर्फ तनखाहें दी हुई हैं ?

हिन्दुस्तान मशीन-टूल्स लिमिटेड

†*४६७. श्री बेलायुधन : क्या उत्पादन मंत्री हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड में तैयार होने वाले मशीनों के पुर्जों को बताने वाले एक विवरण को लोकस-भा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे ?

† मूल अंग्रेजी में

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : सूचना एकत्रित की जा रही है और लोक सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

†श्री वेलायुधन : क्या सरकार को यह विदित है कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड ने १९५३ में दो खराद (लेथ) मशीनें बनाई थीं जिनमें से एक तो अनुपयोगी पाई गई और दूसरी को लगभग सात लाख रुपये की लागत से तैयार किया गया था ?

†उपाध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न से यह बात कैसे उत्पन्न होती है ? यह प्रश्न तो हिन्दुस्तान मशीन टूल फैक्टरी में तैयार होने वाले मशीनों के पुर्जों के सम्बन्ध में है । माननीय सदस्य किसी अन्य वस्तु के क्रय के सम्बन्ध में पूछ रहे हैं ।

†श्री वेलायुधन : यह क्रय के नहीं, उत्पादन के सम्बन्ध में है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : वह भी इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री वेलायुधन : मेरा निवेदन है कि मैंने शब्द "पुर्जों" का प्रयोग नहीं किया था । किसी अन्य व्यक्ति ने इस शब्द को जोड़ दिया है ।

†श्री सतीश चन्द्र : मुझे यह कहने की अनुमति दी जाय कि माननीय सदस्य को प्राप्त सूचना सही नहीं है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : एक अन्य अवसर पर भी यही पूछा गया था ।

†श्री वेलायुधन : उसने उत्पादन कार्य आरम्भ भी कर दिया है; क्या सामग्री संग्रह करना आसान नहीं है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : निश्चय ही, जब माननीय मंत्री कहते हैं कि वह सामग्री का संग्रह कर रहे हैं और उसे लोक-सभा पटल पर रख देंगे, तो यथाशीघ्र ऐसा किया जायेगा ।

†श्री सतीश चन्द्र : शायद मैं आज ही इस सूचना को दे देता लेकिन प्रश्न की जिस रूप में अनुमति दी गई है वह प्रश्न के मूलपाठ से सर्वथा भिन्न है । इसलिये, हम इस सूचना को समय पर प्राप्त नहीं कर सके । कुछ ही दिनों में, मैं उसे लोक-सभा पटल पर रख दूंगा ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं इसकी जांच करूंगा ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

आधुनिक भारत के सम्बन्ध में प्रलेख चलचित्र

†*४२६. श्री श्रीनारायण दास : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूसी चलचित्र एकक द्वारा आधुनिक भारत के सम्बन्ध में दस रील का एक रंगीन प्रलेख चलचित्र तैयार करने का कोई प्रस्ताव रखा गया है और यदि हां, तो इस कार्य में क्या प्रगति हुई है;

(ख) इस चलचित्र की मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) इस कार्य में भारत सरकारी व गैर-सरकारी तौर पर किस प्रकार भाग लेगा ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) से (ग). यह एक रंगीन प्रलेखीय चलचित्र है और इसमें स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात् भारत में हुई प्रगति और भविष्य में होने वाले विकास की रूपरेखा को दिखाने का विचार किया गया है । इसके बनाने में भारत सरकार भी सहयोग दे रही है । भारत सरकार का सहयोग एक प्रसिद्ध प्रलेखीय चलचित्र उत्पादन की सहायता से कहानी लिखने में परामर्श देने, पांच

†मूल अंग्रेजी में

भारतीय प्रविधि-विज्ञों के इस उत्पादन से सम्बद्ध करते हैं और उत्पादन के लिये सुविधायें देन तक सीमित है। इस देश में प्रदर्शन के अधिकार चलचित्र विभाग को दिये जाने को हैं। इस चलचित्र का बनाना आरम्भ कर दिया गया है।

संश्लेषित रबड़ उद्योग

†*४३०. श्री झूलन सिंह : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में संश्लेषित रबड़ उद्योग को स्थापित करने के कार्य में क्या प्रगति हुई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : योजना अभी परीक्षात्मक स्थिति में है।

रूरकेला इस्पात संयन्त्र

†*४३१. श्री राधा रमण : क्या लोहा और इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूरकेला इस्पात संयन्त्र के बारे में जर्मन विशेषज्ञों द्वारा तैयार किया गया अन्तिम प्रतिवेदन सरकार को मिल गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस्पात के उत्पादन के लिये किस प्रणाली के प्रयोग में लाये जाने का सुझाव दिया गया है ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी हां, श्रीमान।

(ख) इस्पात के कुल उत्पादन के ७५ प्रतिशत के लिये 'एल० डी० प्रासैस' और २५ प्रतिशत के लिये 'ओपन हार्थ प्रासैस' को काम में लाने का निश्चय किया गया है।

भाखड़ा बांध

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

(क) क्या इस बात का कोई अनुमान लगाया गया है कि भाखड़ा बांध लगभग कितने साल चलेगा;

(ख) क्या यह सच है कि सहायक नदियां बांध के जलाशय में बहुत कीचड़ डालती हैं; और

(ग) यदि हां, तो क्या इससे बांध के चलने की कालावधि कम नहीं हो जायेगी ?

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

(ख) हां, उप-नदियों द्वारा मुख्य नदी में कीचड़ ले जाया जाना स्वाभाविक ही है।

(ग) हां, लेकिन वाह क्षेत्र को सुरक्षित रखने के उपाय किये जा रहे हैं ताकि जलाशय की कालावधि बढ़े। उस की धारिता में काफ़ी असें तक कोई विशेष कमी होने की आशंका नहीं है।

कपड़ा उद्योग

†*४३६. श्री इब्राहीम : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेयान और सूती कपड़े के अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में जापान की प्रभुता का भारत के वस्त्र उद्योग पर कोई प्रभाव पड़ा है; और

(ख) यदि हां, तो किस सीमा तक ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख). १९५४ की तुलना में १९५५ में श्रीलंका, मलाया, सिंगापुर और आस्ट्रेलिया को भारत से किये जाने वाले निर्यात में कुछ कमी हो गयी है जबकि इन देशों को जापान से किया जाने वाला निर्यात बढ़ गया है। इसके अतिरिक्त, सरकार के पास जापानी प्रतिस्पर्धा के प्रभावों का कोई ठीक-ठीक अनुमान नहीं है। यह वस्त्र सम्बन्धी नवीन निर्यात प्रोत्साहन परिषद के कामों में से एक है।

अम्बर चर्खा

†*४४१. श्री एस० सी० सिंघल : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिन में आठ घंटे अम्बर चर्खे पर काम करके एक साधारण व्यक्ति कितना सूत कात सकेगा;

(ख) इस सूत की उत्तमता मिल के सूत के मुकाबले में कैसी होगी;

(ग) कपड़ा मिल श्रमिक की तुलना में अम्बर चर्खे पर काम करके एक व्यक्ति प्रतिदिन कितना कमा सकता है;

(घ) देश में लगभग कितने अम्बर चर्खे काम में लाये जा रहे हैं; और

(ङ) नई तकलियों के लिये गत वर्ष कितनी अनुज्ञप्तियां जारी की गई थीं ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) यदि कोई व्यक्ति केवल सूत कातने का ही काम करे और धुनने का काम स्वयं न करे तो लगभग १६ गुच्छियां ।

(ख) और (ग). परीक्षण किये जा रहे हैं और अप्रैल के अन्त तक निश्चित परिणाम उपलब्ध हो सकेंगे ।

(घ) लगभग ४,५००

(ङ) १९५५ में नई तकलियों के लिये दी गई अनुज्ञप्तियों की संख्या इस प्रकार है :-

नई कताई मिलें ४,७५,७८०

विद्यमान मिलों का पर्याप्त विस्तार ४,३०,९६०

कुल

९,०६,७४०

औद्योगिक एस्टेट

†*४४५. श्री पून्सू : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने १९५६-५७ में राज्यों में औद्योगिक एस्टेट स्थापित करने की कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है; और

(ग) राज्यवार उन स्थानों के नाम जहां इनके स्थापित करने का प्रस्ताव किया गया है?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) हां, श्रीमान ।

(ख) और (ग). एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २१]

ग्रामीण चमड़ा उद्योग

†*४४७. { श्री शिवमूर्ति स्वामी :
श्री एन० राचय्या :
श्री वी० मिश्र :

क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने १९५५-५६ में ग्रामीण चमड़ा उद्योग के विकास के लिये राज्य सरकारों को ऋण और अनुदान दिये हैं; और

(ख) यदि हां, तो उन राज्यों के नाम और उन्हें स्वीकृत की गई राशियां ?

†मूल अंग्रेजी में

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

(ख) एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २२] ।

जन-शक्ति अध्ययनों सम्बन्धी कार्यकारी दल

†*४५५. चौ० रघुबीर सिंह : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि योजना आयोग द्वारा स्थापित किये गये जन-शक्ति अध्ययनों तथा प्राविधिक प्रशिक्षण सम्बन्धी कार्य-कर्मचारी दल ने किस प्रकार की सिफारिशों की हैं ?

†योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : जन शक्ति अध्ययनों और प्राविधिक प्रशिक्षण सम्बन्धी कार्यकारी दल एक अनौपचारिक दल है जिसमें योजना आयोग और केन्द्रीय मंत्रालयों के प्रतिनिधि हैं । यह समय-समय पर जन-शक्ति तथा प्राविधिक प्रशिक्षण सम्बन्धी समस्याओं पर विचार करता है । इस दल द्वारा कोई विशेष सिफारिशें जैसा कि एक औपचारिक समिति द्वारा प्रस्तुत की जाती हैं, प्रस्तुत नहीं की गई हैं, तथापि विभिन्न-विभिन्न मामलों से सम्बन्धित इसके परिणामों को जन-शक्ति सम्बन्धी आवश्यकताओं को निर्धारित करने में प्रयोग में लाया गया है ।

विस्थापित व्यक्तियों को नक़द दान

†*४५६. श्री तुषार चटर्जी : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि भद्रकाली (ज़िला हुगली, पश्चिम बंगाल) के सरकारी महिला शरणार्थी केन्द्र में कुछ शरणार्थियों को नक़द दान देना बन्द कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस के बन्द किये जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को इस नक़द अकर्म वेतन के बन्द कर दिये जाने के परिणामस्वरूप होने वाली कठिनाइयों के बारे में कोई अभ्यावेदन मिला है; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार पात्र व्यक्तियों को नक़द अकर्म वेतन देना पुनः आरम्भ करने की प्रस्थापना करती है ?

†पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) से (घ). सूचना एकत्र की जा रही है और यथा समय लोक-सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

संयुक्त राष्ट्र संघ में जापान का प्रवेश

†*४५७. श्री एस० वी० रामस्वामी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारत सरकार ने जापान को यह आश्वासन दिया है कि अगले वर्ष भारत जापान के संयुक्त राष्ट्र संघ में प्रवेश के दावे का समर्थन करेगा ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : हां, श्रीमान ।

नमक उपकर

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

क्या उत्पादन मंत्री १५ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८६८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औद्योगिक उपभोक्ताओं को नमक उपकर से उन्मुक्त कर देने के प्रश्न की जांच की गई है; और

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

†मूल अंग्रेजी में

† उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). प्रश्न की अभी जांच की जा रही है।

कोसी बन्ध

†*४५६. { पंडित डी० एन० तिवारी :
श्री विभूति मिश्र :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नये मौसम में कोसी के दो सुरक्षात्मक बांधों—पूर्वी और पश्चिमी—पर कार्य आरम्भ कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस वर्ष भारतीय क्षेत्र में जनता के सहयोग से और ठेकेदारों द्वारा कितना लम्बा बांध तैयार किया जाने को है;

(ग) किस अभिकरण के द्वारा जनता का सहयोग प्राप्त किया गया है;

(घ) क्या सार्वजनिक सहयोग क्षेत्र में काम करने के लिये स्थानीय जनता का प्रत्युत्तर उत्साहवर्द्धक रहा है; और

(ङ) क्या दोनों अभिकरणों अर्थात् सार्वजनिक सहयोग और ठेकेदारों को किये जाने वाले भुगतान की दर एक ही है या दोनों में कोई अन्तर है ?

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

(ख) उन भागों के अतिरिक्त जहां पिछले कार्य अवधि में कुछ कार्य किया जा चुका था, इस वर्ष भारतीय क्षेत्र में साढ़े अठारह मील लम्बा बांध सार्वजनिक सहयोग से और ३४ मील ठेकेदारों द्वारा बनाया जायेगा ।

(ग) भारत सेवक समाज ।

(घ) हां, श्रीमान । इस मौसम में जनता का सहयोग बहुत उत्साहवर्द्धक रहा है, जहां तक स्थानीय जनता के सहयोग का सम्बन्ध है यह कार्य प्रशंसनीय ढंग से हुआ है । फरवरी १९५५ में बांध पर काम करने वालों की संख्या की औसत ३,५०० प्रति दिन थी । फरवरी १९५६ में यह संख्या २१,००० प्रतिदिन है, हालांकि सार्वजनिक सहयोग के लिये आवंटित सारा कार्य अभी आरम्भ नहीं किया गया है । लोगों ने भूमि अर्जन कार्यवाही की प्रतीक्षा किये बिना स्वेच्छा से ही अपनी भूमि दे दी है । इस कारण बांध बनाने के कार्य की गति बढ़ गई है । जो व्यक्ति सामाजिक दृष्टिकोण से शारीरिक श्रम करने के अभ्यस्त नहीं हैं वह भी अधिकाधिक संख्या में कार्य कर रहे हैं । इस मौसम में १५ फरवरी, १९५६ तक लगभग ३.५ करोड़ घन फुट मिट्टी खोदी गई जबकि पिछले मौसम में लगातार काम करने के बाद ४ करोड़ घन फुट से कुछ अधिक मिट्टी खोदी गई थी । बांध का निर्माण के कार्य के लिये स्थानीय लोगों को एकत्र करने के मामले में इस बार निश्चित रूप से काफ़ी प्रगति हुई है ।

(ङ) दर भूमि की किस्म और उसकी स्थिति पर निर्भर करती है । समान परिस्थितियों के लिये मूल दर एक समान है ।

मान्य अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार वर्गीकरण

†*४६२. श्री बंसल : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मान्य अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार वर्गीकरण को स्वीकार करने का निश्चय किया है; और

† मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो मान्य अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार वर्गीकरण के अनुसार आयात और निर्यात व्यापार की विस्तृत सांख्यिकी किस तिथि से रखी जायेंगी ?

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

(ख) आशा है कि प्रमाणित अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार वर्गीकरण के आधार पर आयात तथा निर्यात व्यापार की विस्तृत सांख्यिकी १ अप्रैल, १९५६ से संकलित की जाने लगेगी ।

गोआ

†*४६६. श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि उत्तरी गोआ में राष्ट्रीय आन्दोलनों के परिणामस्वरूप जनवरी, १९५६ के प्रथम पखवाड़े में कई नई घटनायें हुई हैं ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : गोआ स्थित भारतीय महा वाणिज्य दूतालय के बन्द हो जाने के कारण गोआ की घटनाओं के बारे में ठीक-ठीक जानकारी प्राप्त करना अथवा देना बहुत कठिन है। फिर भी यह जानकारी प्राप्त हुई है कि जनवरी १९५६ में गोआ में अनेक घटनायें हुई हैं और वहां राष्ट्रीय आंदोलन जारी है ।

बोकारी तापीय बिजली घर

†*४६८. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बोकारो में कुल कितनी विद्युत शक्ति पैदा की जा रही है;

(ख) कितनी विद्युत शक्ति के लिये करार किया गया है; और

(ग) उन पक्षों के नाम क्या हैं, जो सब से अधिक विद्युत शक्ति ले रहे हैं ?

†योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) से (ग). एक विवरण लोक सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २३]

बाढ़ से खराब हुई निष्क्रांत सम्पत्ति का पुनः मूल्यांकन

†*४६९. सरदार इकबाल सिंह : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार पंजाब में उस निष्क्रांत सम्पत्ति और मकानों का, जिन्हें हाल की बाढ़ में हानि पहुंची है, पुनः मूल्यांकन करने की प्रस्थापना करती है; और

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

†पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) जी, हां । उन निष्क्रांत सम्पत्तियों का, जिन्हें काफ़ी हानि पहुंची है ।

(ख) पंजाब लोक निर्माण विभाग की ओर से प्रतिनियुक्त और खुले बाज़ार से सेवायुक्त किये गये विशेष कर्मचारियों को काम पर लगाया गया है । जिन निष्क्रांत सम्पत्तियों को हानि पहुंची है उन में से ७० प्रतिशत से अधिक सम्पत्तियों का पुनः मूल्यांकन किया जा चुका है ।

तुंगभद्रा का झिलमिली बनाने वाला कारखाना

†*४७०. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तुंगभद्रा बांध के झिलमिली बनाने वाले कारखाने का प्रबन्ध सरकार द्वारा अपने हाथ में ले लिये जाने की कोई प्रस्थापना है; और

(ख) यदि हां, तो कब ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी, हां ।

(ख) यह मामला विचाराधीन है ।

अम्बर चर्खा

†*४७१. श्री एस० वी० रामस्वामी : क्या उत्पादन मंत्री २१, फ़रवरी, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोई अन्तरिम प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या इसे मांगने का विचार है;

(ग) इन १५ प्रशिक्षण और १०० कार्य केन्द्रों को किन-किन स्थानों पर स्थापित करने का विचार है;

(घ) जो प्रशिक्षण किये जा रहे हैं वह किस प्रकार के हैं;

(ङ) अम्बर चर्खा की (१) उत्पादन क्षमता और (२) मज़दूरी कमाने की क्षमता के सम्बन्ध में अब तक क्या-क्या आंकड़े एकत्रित किये गये हैं; और

(च) क्या अहमदाबाद कपड़ा उद्योग गवेषणा संस्था द्वारा कोई प्रविधिक परीक्षण किये जा रहे हैं ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). बोर्ड से एक अन्तरिम प्रतिवेदन देने के लिये प्रार्थना की गई है । उस के इस मास में उपलब्ध होने की संभावना है ।

(ग) एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २४]

(घ) अम्बर चर्खे की उत्पादन क्षमता और हथकर्घा उद्योग के लिये उस के सूत की उपयुक्ता का अनुमान लगाने के लिये धुनने, कातने आदि की विभिन्न प्रक्रियाओं के सम्बन्ध में परीक्षण किये गये हैं ।

(ङ) यह जानकारी अन्तरिम प्रतिवेदन में उपलब्ध हो जायेगी ।

(च) जी, हां ।

संसद् सदस्यों के फ्लैट

†*४७२. श्री वेलायुधन : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नार्थ एवेन्यू और साउथ एवेन्यू में संसद् सदस्यों के लिये फ्लैट बनाने पर कुल कितना खर्च हुआ है; और

(ख) इन फ्लैटों के लिये केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा एस्टेट आफ़िस को दे दिये जाने के बाद इन की मरम्मत के लिये कुल कितना रूपया दिया गया ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) ७३,७४,००० रूपये

(ख) १९५१-५२ से आज तक १,८९,००० रूपये ।

ईटें बनाना

†२३०. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ईटें पकाने में कोयले की खपत को कम करने की दृष्टि से वैज्ञानिक पद्धति को लोकप्रिय बनाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : उन तरीकों की ओर जो कि ईटें पकाने में कोयले की खपत को कम करने के लिये अपनाये जा सकते हैं, ईट निर्माता संस्था का ध्यान दिलाया गया है ।

हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड

†२३१. डा० अमीन : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड कितने परिमाण में पेनिसिलीन और अन्य एंटीबायोटिक्स तैयार कर रहा है और कितनी लागत पर; और

(ख) थोक संभरण के लिये खरीददारों से क्या मूल्य लिया जाता है ?

†उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : (क) इस समय प्रतिमास ७,५०,००० मेगायूनिट्स के हिसाब से केवल पेनिसिलीन तैयार की जा रही है। उत्पादन व्यय को बताना कारखाने के हित में नहीं होगा।

(ख) पहले के कुछ विनयों में एक हजार मेगायूनिट्स का मूल्य रुपये ३१२-८-० मिला था।

धोतियों पर अतिरिक्त उत्पादन शुल्क

†२३२. श्री झूलन सिंह : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बातने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन कपड़ा मिलों की संख्या जिन्होंने कि धोती (अतिरिक्त उत्पादन शुल्क) अधिनियम, १९५३ के अन्तर्गत स्वयं को दायित्व-योग बना लिया है; और

(ख) ३१ दिसम्बर, १९५५ तक इस प्रकार कुल कितना अतिरिक्त उत्पादन शुल्क वसूल किया गया है ?

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

(क) और (ख). तीन विवरण, जिन में मिलों के नाम और १९५३-५४, १९५४-५५, और १९५५-५६ (सितम्बर १९५५ तक) के लिये दक्षिणक उत्पादन शुल्क की कुल वसूली दिखाई गई है लोक-सभा पटल पर रखे जाते हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २५]

राष्ट्रपति भवन

†२३३. श्री डाभी : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि "राष्ट्रपति भवन" में सब परम्परागत परदों तथा सजावटों आदि के स्थान पर खादी का सामान रखा जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इस का अनुमानित व्यय क्या है ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) यह सच नहीं है कि राष्ट्रपति भवन में सभी पुराने परदों आदि के स्थान पर खादी को काम में लाया जा रहा है। पुराने परदों आदि के स्थान पर खादी का उत्तरोत्तर प्रयोग किया जा रहा है।

(ख) १९५५-५६ में बदले गये परदों आदि की अनुमानित लागत २०,००० रुपये है।

अखिल भारतीय दस्तकारी बोर्ड

†२३४. सरदार हुक्म सिंह : क्या उत्पादन मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में अखिल भारतीय दस्तकारी बोर्ड के लिये मंजूर किये गये ऋणों और अनुदानों की राशियां क्या हैं; और

(ख) इसी अवधि में दस्तकारियों के विकास के लिये विभिन्न राज्यों को कितनी धन राशि दी गई है ?

†उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : (क) और (ख). एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २६]

†मूल अंग्रेजी में

आकाश-वाणी का राष्ट्रीय कार्यक्रम

†२३५. श्री हेडा : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में (१) दिल्ली स्टेशन पर और (२) अन्य सभी स्टेशनों पर कितने राष्ट्रीय कार्यक्रमों का आयोजन किया गया; और

(ख) दिल्ली में इतने कार्यक्रमों का आयोजन किये जाने के क्या कारण है?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) (१) १०४

(२) कोई नहीं ।

(ख) राष्ट्रीय कार्यक्रम केवल दिल्ली स्टेशन से ही प्रसारित किये जा सकते हैं; क्योंकि आकाश-वाणी के सब से अधिक शक्ति वाले पारेषक दिल्ली में ही हैं और जिन के कारण इन कार्यक्रमों को समस्त भारत में अच्छी तरह सुना जा सकता है ।

भारत सेवक समाज

†२३६. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार भारत सेवक समाज की शिक्षित बेकारों को प्रविधिक व्यवसायों में ६ मास का प्रशिक्षण देने की योजना पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो यह योजना किस प्रकार की है और कितने प्रशिक्षण केन्द्र खोले जायेंगे ?

†योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) और (ख). शिक्षित बेकारों के लिये प्रविधिक प्रशिक्षण केन्द्र खोलने की भारत सेवक समाज द्वारा प्रस्तुत एक योजना पर सरकार ने विचार किया है, किन्तु इसे अनुमोदित नहीं किया है । तथापि जैसा कि शिक्षित बेकारों सम्बन्धी अध्ययन दल द्वारा सिफारिश की गई थी इस वर्ग के व्यक्तियों के हित आधार पर "कार्य तथा अनुस्थापन कैम्प" प्रारम्भ करने की एक प्रस्थापना विचाराधीन है । इस योजना की जिसका ब्योरा तैयार किया जा रहा है, क्रियान्विति में बहुत हद तक भारत सेवक समाज को सम्बद्ध करना संभव होना चाहिये ।

लंका में भारतीय

†२३७. { श्री डी० सी० शर्मा :
श्री शिवमूर्ति स्वामी :

क्या प्रधान मंत्री १५ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ५३१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) लंका में उन भारतीयों की कुल संख्या क्या है जिन्हें २० नवम्बर, १९५५ के बाद लंका से चले जाने के नोटिस दिये गये हैं; और

(ख) इसी अवधि में कुल कितने व्यक्ति भारत वापस आ चुके हैं ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) और (ख). आधुनिकतम आंकड़े इकट्ठे किये जा रहे हैं और लोक-सभा पटल पर रख दिये जायेंगे ।

साबुन उद्योग

†२३८. श्री डी० सी० शर्मा : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में पिछले पाँच वर्षों में (वर्ष वार) साबुन उद्योग में कितनी विदेशी पूंजी लगायी गयी है ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : जहाँ तक हमें ज्ञात है, १९५५ के अन्त तक साबुन उद्योग में समय-समय पर कुल ३.६ करोड़

रूपों के लगभग विदेशी पूंजी विनियोजित थी। पिछले पांच वर्षों में, वर्ष-वार विनियोजित पूंजी के सम्बन्ध में सूचना उपलब्ध नहीं है।

भारतीय साड़ियां

२३६. श्री जी० एल० चौधरी : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि इंग्लैंड में भारतीय साड़ियों की मांग बढ़ती जा रही है ?

वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : इस विषय में कोई निश्चित जानकारी उपलब्ध नहीं है।

इर्विन रोड और पंचकुई रोड पर विस्थापित व्यक्तियों की दुकानें

†२४०. श्री बेलायुधन : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या जनपथ (क्वीन्सवे), इर्विन रोड और पंचकुईया रोड से शरणार्थी व्यवसायियों को हटाने की कोई योजना है ?

†पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : केवल इर्विन रोड से ही कुछ शरणार्थियों को नवनिर्मित शंकर मार्केट में भेजा जा रहा है।

जनपथ (क्वीन्सवे) और पंचकुईया रोड के स्टालवालों को हटाने की अभी कोई योजना नहीं है।

कालीन बुनाई उद्योग

†२४१. श्री बेलायुधन : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत के कालीन बुनाई उद्योग में कुल कितने कर्मचारी सेवायुक्त हैं;

(ख) एक कर्मचारी की औसत मजूरी कितनी है; और

(ग) क्या सरकार इनकी मजूरी बढ़ाने के लिये कोई कार्यवाही करने का विचार करती है ?

†उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : (क) सूचना एकत्र की जा रही है और लोक-सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) एक कर्मचारी की मजूरी किये गये कार्य की किस्म और स्थान के अनुसार २५ रुपये से लेकर ८० रुपये प्रति मास तक है।

(ग) ऐसी कोई प्रस्थापना विचाराधीन नहीं है।

सरकारी क्वार्टरों के किराये की वसूली

†२४२. श्री बेलायुधन : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नियमित क्रम के अतिरिक्त अथवा आवंटन के लिये प्रयुक्त किसी अन्य शब्दावलि के अन्तर्गत सरकार के कर्मचारियों को साधारणतया दिये गये क्वार्टरों के लिये किराया नियम ४५-ख के आधार पर वसूल किया जाता है;

(ख) क्या यह सच है कि कर्मचारी राज्य बीमा निगम के कर्मचारियों से भी नियम ४५-ख के अन्तर्गत इसी दर के अनुसार किराया वसूल किया जा रहा है;

(ग) सरकार के उन खण्डों अथवा विभागों के नाम क्या हैं जिन कर्मचारियों से नियम ४५-ख के अनुसार किराया वसूल किया जाता है; और

(घ) नियम ४५-ख के अनुसार सरकारी कर्मचारियों के लिये किराया निश्चित करने का आधार क्या है ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) से (घ). सरकार के ऐसे किसी भी कर्मचारी से जो सरकारी आवास प्राप्त करने का पात्र हो और जिसे इस प्रकार का आवास आवंटित किया गया हो, मूल्य नियम ४५-ख के अनुसार किराया नहीं वसूल किया जाता है। कर्मचारी राज्य बीमा निगम के कर्मचारी वास्तव में निगम के कर्मचारी हैं, सरकार के कर्मचारी नहीं हैं, जो इस प्रकार का आवास प्राप्त करने के पात्र होते हैं।

विस्थापित व्यक्तियों की बस्तियां

†२४३. श्री डी० सी० शर्मा : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली की विस्थापित व्यक्तियों की बस्तियों में रहने वालों के लिये बुनियादी नागरिक-सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिये १९५५-५६ में कुल कितनी धन राशि व्यय की गयी; और

(ख) यह राशि किन मदों में व्यय की गयी ?

†पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) ४,९३,२०० रुपये।

(ख) जल-व्यवस्था

नाली व्यवस्था

सड़कों पर प्रकाश की व्यवस्था

बागान

स्कूल और कालिज

चिकित्सालय

उद्यान

बाढ़ नियंत्रण परियोजनायें

†२४४. सरदार इकबाल सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब में अगले वर्ष बाढ़ नियंत्रण परियोजनाओं पर कुल कितना धन व्यय किया जायेगा, और

(ख) क्या सरकार हाल ही में आई बाढ़ों को दृष्टि में रखते हुए पंजाब को कुछ विशेष सहायता प्रदान करने की प्रस्थापना करती है ?

†योजना उपमंत्री (श्री एस० एन० मिश्र) : (क) यह सूचना अभी उपलब्ध नहीं है। पंजाब सरकार ने यह सूचना दी है कि उस बाढ़ नियंत्रण कार्यों की जो सूची तैयार की थी उसमें अक्टूबर, १९५५ में आई बाढ़ों से प्राप्त अनुभवों के आधार पर पूर्णतया परिवर्तन किया जाना है और कार्यों की पुनरीक्षित सूची और ऋण-सहायता के लिये आवेदन-पत्र राज्य बाढ़ नियंत्रण बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त होते ही भेज दिया जायेगा। इनकी प्रतीक्षा की जा रही है।

(ख) अनुमोदित बाढ़ नियंत्रण कार्यों के वित्त पोषण के लिये पंजाब को कोई विशेष सहायता देने की प्रस्थापना नहीं की गयी है। अन्य बाढ़ पीड़ित राज्यों के ऐसे निर्माण कार्यों के ही समान, पंजाब को भी ऋण के रूप में वित्तीय सहायता दी जायेगी।

संयुक्त राष्ट्र संघ को भारत का अंशदान

†२४५. सरदार इकबाल सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वर्ष में संयुक्त राष्ट्र संघ के आय-व्ययक में भारत का अंशदान कितना है;

(ख) क्या अगले वर्ष इसमें कुछ कमी होने की संभावना है; और

(ग) यदि हां, तो कितनी ?

†मूल अंग्रेजी में

† प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) १,३३६,३६० अमेरिकी डालर ।

(ख) और (ग). इस प्रश्न पर अंशदानों सम्बन्धी संयुक्त राष्ट्र समिति द्वारा विचार किया जायेगा और बाद में जनरल असेम्बली (सामान्य सभा) द्वारा अपने ग्यारहवें सत्र में निर्णय किया जायेगा । इसलिये इस समय कोई मान्य सूचना नहीं दी जा सकती है ।

राजस्थान में विस्थापित व्यक्ति

† २४६. सरदार इकबाल सिंह : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) राजस्थान में अब तक कुल कितने विस्थापित व्यक्तियों को पुनर्वासित किया जा चुका है;
 (ख) उन व्यक्तियों की संख्या कितनी है जिनको भूमि, सम्पत्ति—ग्रामीण अथवा शहरी—
 और अन्य सुविधायें दी गयी; और
 (ग) उन व्यक्तियों की, जिन को अभी पुनर्वासित करना है, संख्या कितनी है ?

† पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) से (ग). यह समझा जाता है कि इस सूचना को एकत्र करने में जितना समय और श्रम लगेगा वह प्राप्त किये जाने वाले परिणाम के सममात्रिक नहीं होगा ।

भारतीय चलचित्र

† २४७. सरदार इकबाल सिंह : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री उन भारतीय चलचित्रों के नाम बताने की कृपा करेंगे जिन पर १९५६ में अब तक प्रतिबन्ध लगाया गया है ?

† सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : केन्द्रीय चलचित्र विवाचन बोर्ड द्वारा १९५६ में अब तक किसी भी भारतीय चलचित्र को प्रमाण पत्र देने से इंकार नहीं किया गया है ।

औद्योगिक आवास

† २४८. सरदार इकबाल सिंह : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि औद्योगिक श्रमिकों के लिये सरकारी सहायता-प्राप्त आवास योजना के अन्तर्गत वर्ष १९५३-५४, १९५४-५५, १९५५-५६ में पेप्सू और पंजाब में पृथक-पृथक कुल कितनी धन राशि मंजूर की गई है और उपयोग में लाई गई है ?

† निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण लोक सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २७]

पाकिस्तान को गये भारतीय दर्शक

† २४९. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या प्रधान मंत्री उन भारतीय नागरिकों की संख्या बताने की कृपा करेंगे जो पाकिस्तान और एम० सी० सी० के बीच हाल ही में खेले गये प्रथम क्रिकेट टेस्ट मैच के अवसर पर लाहौर गये थे ?

† प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : नवीनतम सूचना के अनुसार क्रिकेट मैच के अवसर पर ४४,८४० भारतीय नागरिक लाहौर गये थे ।

ग्रामोद्योगों का विकास

२५०. श्री अमर सिंह डामर : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) १९५४-५५ में विभिन्न ग्रामोद्योगों के विकास के लिये कितनी-कितनी धनराशि स्वीकृत की गई थी;

† मूल अंग्रेजी में

- (ख) क्या समस्त धनराशि का उपयोग किया गया है; और
(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : (क) खादी को छोड़ कर ग्रामोद्योगों के विकास के लिये १९५४-५५ में अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड तथा राज्य सरकारों के लिये स्वीकृत की गई तथा काम में लाई गई धनराशियों को बताने वाले दो विवरण सभा पटल पर रख दिये गये हैं ।
[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २८]

(ख) जी, नहीं ।

(ग) ग्रामोद्योग विकास की प्राथमिक अवस्था में है, और योजनाओं को चलाने के लिये संस्थाओं आदि के संगठन करने में काफ़ी समय लगता है । परन्तु अब एक यथेष्ट संगठन की स्थापना करने में काफ़ी काम किया गया है और ऐसी आशा की जाती है कि भविष्य में ग्रामोद्योगों पर किये जाने वाले उपयोगी खर्च की गति अधिक तीव्र हो जायेगी ।

सरकारी डायरियां और कैलेण्डर

२५१. श्री पी० एल० बारूपाल : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५६ के लिये जो डायरियां तथा कैलेण्डर मंत्रालय ने छपवाये तथा बांटे उन पर कुल कितना व्यय हुआ ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : ३,९५,००० रुपये ।

आकाशवाणी

२५२. श्री वीरस्वामी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री १६ फरवरी, १९५६ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि इन संगीतकारों को कितना उच्चतम और निम्नतम पारिश्रमिक दिया जाता है ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : दक्षिण भारत के केन्द्रों पर संगीतकारों को अब तक क्रमशः ८०० रुपये और ४५० रुपये मासिक उच्चतम और निम्नतम पारिश्रमिक दिया गया है ।

पेनिसिलीन

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

क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिम्प्री में क्रिस्टेलाइन पेनिसिलीन की तुलना में कितनी प्रोकेन पेनिसिलीन का प्रति मास उत्पादन किया जा रहा है?

†उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : यह फ़ैक्टरी लगभग ७,५०,००० मेगा इकाइयों का प्रति मास उत्पादन कर रही है और इससे दो और एक के अनुपात में प्रोकेन और घुलने वाली क्रिस्टेलाइन पेनिसिलीन तैयार कर रही है ।

दैनिक संक्षेपिका
[सोमवार, ५ मार्च, १९५६]

| | विषय | पृष्ठ |
|-----|--|---------|
| | प्रश्नों के मौखिक उत्तर | ३९१-४१२ |
| | तारांकित | |
| | प्रश्न संख्या | |
| ४३३ | भावनगर तेल शोधक कारखाना | ३९१-९३ |
| ४३४ | बुनियादी और प्रारम्भिक शिक्षा ... | ३९३-९४ |
| ४३५ | विदेशों से व्यापार-करार ... | ३९४ |
| ४३६ | भर्ती आयोग, पांडिचेरी | ३९५-९६ |
| ४३७ | लाहौर और ढाका स्थित गोआ के अवैतरिक वाणिज्य दूतावास | ३९६ |
| ४३९ | कार्बो समिति | ३९६-९७ |
| ४४० | दिल्ली से सरकारी कार्यालयों का हटाना | ३९८ |
| ४४२ | कागज़ | ३९८-९९ |
| ४४३ | विदेशी दूतावास | ३९९-४०० |
| ४४४ | नमक | ४०० |
| ४४६ | नेवेली लिगनाइट परियोजना ... | ४०१ |
| ४४८ | त्रावनकोर-कोचीन को केन्द्रीय सहायता | ४०२-०३ |
| ४४९ | विदेशी इंजीनियर | ४०३ |
| ४५० | मैसूर स्थित औद्योगिक एस्टेट | ४०४ |
| ४५२ | दुर्गापुर इस्पात कारखाना ... | ४०४-०६ |
| ४५३ | ईरान के साथ तेल-क्रय सम्बन्धी करार | ४०६ |
| ४५४ | बर्मा में भारतीयों का पुनः प्रवेश ... | ४०६-४०७ |
| ४६१ | कोयला | ४०७-०९ |
| ४६३ | पांडिचेरी में काम दिलाऊ दफ्तर ... | ४०९ |
| ४६४ | नेहरू नगर में औद्योगिक मकान ... | ४१० |
| ४६५ | भारत-पाक नहरी पानी विवाद | ४१०-११ |
| ४६७ | हिन्दुस्तान-मशीन-टूल्स लिमिटेड | ४११-१२ |
| | प्रश्नों के लिखित उत्तर | ४१२-२४ |
| | तारांकित | |
| | प्रश्न संख्या | |
| ४२९ | आधुनिक भारत के सम्बन्ध में प्रलेख चलचित्र ... | ४१२-१३ |
| ४३० | संश्लेषित रबड़ उद्योग | ४१३ |
| ४३१ | रूरकेला इस्पात संघ | ४१३ |
| ४३२ | भाखड़ा बांध ... | ४१३ |
| ४३८ | कपड़ा उद्योग ... | ४१३ |
| ४४१ | अम्बर चर्खा ... | ४१४ |

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

| तारांकित प्रश्न संख्या | विषय | पृष्ठ |
|---------------------------|---|--------|
| ४४५ | औद्योगिक एस्टेट | ४१४ |
| ४४७ | ग्रामीण चमड़ा उद्योग ... | ४१४-१५ |
| ४५५ | जन-शक्ति अध्ययनों सम्बन्धी कार्यकारी दल ... | ४१५ |
| ४५६ | विस्थापित व्यक्तियों को नक़द दान ... | ४१५ |
| ४५७ | संयुक्त राष्ट्र संघ में जापान का प्रवेश | ४१५ |
| ४५८ | नमक उपकर | ४१५-१६ |
| ४५९ | कोसी बन्ध | ४१६ |
| ४६२ | मान्य अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार वर्गीकरण | ४१६-१७ |
| ४६६ | गोआ | ४१७ |
| ४६८ | बोकारी तापीय बिजली घर | ४१७ |
| ४६९ | बाढ़ से खराब हुई निष्क्रान्त सम्पत्ति का पुनः मूल्यांकन | ४१७ |
| ४७० | तुंगभद्रा का झिलमिली बनाने वाला कारखाना | ४१७-१८ |
| ४७१ | अम्बर चर्खा | ४१८ |
| ४७२ | संसद्-सदस्यों के फ्लैट | ४१८ |
| अतारांकित | | |
| प्रश्न संख्या | | |
| २३० | ईटें बनाना | ४१८ |
| २३१ | हिन्दुस्तान ऐंटीबायोटिक्स लिमिटेड | ४१९ |
| २३२ | धोतियों पर अतिरिक्त उत्पादन-शुल्क | ४१९ |
| २३३ | राष्ट्रपति भवन ... | ४१९ |
| २३४ | अखिल भारतीय दस्तकारी बोर्ड | ४१९ |
| २३५ | आकाशवाणी का राष्ट्रीय कार्यक्रम | ४२० |
| २३६ | भारत सेवक समाज ... | ४२० |
| २३७ | लंका में भारतीय | ४२० |
| २३८ | साबुन उद्योग | ४२०-२१ |
| २३९ | भारतीय साड़ियां ... | ४२१ |
| २४० | इर्विन रोड और पंचकुई रोड पर विस्थापित व्यक्तियों की दुकानें ... | ४२१ |
| २४१ | कालीन बुनाई उद्योग ... | ४२१ |
| २४२ | सरकारी क्वार्टरों के किराये की वसूली | ४२१-२२ |
| २४३ | विस्थापित व्यक्तियों की बस्तियां | ४२२ |
| २४४ | बाढ़ नियंत्रण परियोजनायें | ४२२ |

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

| अतारांकित प्रश्न संख्या | विषय | पृष्ठ |
|----------------------------|---------------------------------------|---------|
| २४५ | संयुक्त राष्ट्र संघ को भारत का अंशदान | ४२२-२३ |
| २४६ | राजस्थान में विस्थापित व्यक्ति ... | ४२३ |
| २४७ | भारतीय चलचित्र ... | ४२३ |
| २४८ | औद्योगिक आवास ... | ४२३ |
| २४९ | पाकिस्तान को गये भारतीय दर्शक | ४२३ |
| २५० | ग्रामोद्योगों का विकास ... | ४२३-२४ |
| २५१ | सरकारी डायरियां और कैलेण्डर | ४२४ |
| २५२ | आकाशवाणी | ४२४ |
| २५३ | पेनिसिलीन | ... ४२४ |

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

सोमवार, ५ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

११-३० म० पू०

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

चाय नियमों के संशोधन

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : चाय अधिनियम, १९५३ की धारा ४९ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत मैं निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति, जिन में चाय नियम, १९५४ के संशोधन किये गये हैं, सभा-पटल पर रखता हूँ :—

(१) अधिसूचना संख्या ३६ (४) प्लांट/५४ दिनांक १७ अप्रैल, १९५४.

(२) अधिसूचना संख्या ३२ (९) प्लांट/५४ दिनांक २२ जनवरी, १९५५.

[पुस्तकालय में रख दिये गये । देखिये संख्या एस—७६/५६]

काँफी नियमों के संशोधन

†श्री करमरकर : काँफी अधिनियम, १९४२ की धारा ४८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत मैं अधिसूचना सं० १५ (१७) प्लांट/५५ दिनांक २० फरवरी, १९५६ की एक प्रति जिस में काँफी नियम, १९५५ के संशोधन दिये गये हैं, सभा-पटल पर रखता हूँ । [पुस्तकालय में रखी गयी । देखिये संख्या एस—७५/५६]

विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति

†सचिव : मुझे सदन को यह सूचना देनी है कि विश्वविद्यालय अनुदान विधेयक, १९५४, को जो चालू सत्र में संसद् के सदनों द्वारा पास किया गया था, ३ मार्च, १९५६ को राष्ट्रपति की अनुमति मिल गयी है ।

†मूल अंग्रेजी में

अनुपूरक अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५५-५६

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : मैं सन् १९५५-५६ के बजट (रेलवे) के सम्बन्ध में अनुपूरक अनुदानों की मांगें प्रदर्शित करने वाला एक विवरण उपस्थापित करता हूँ।

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५०-५१

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : मैं सन् १९५०-५१ के बजट (रेलवे) के सम्बन्ध में अतिरिक्त अनुदानों की मांगें प्रदर्शित करने वाला एक विवरण उपस्थापित करता हूँ।

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५१-५२

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : मैं सन् १९५१-५२ के बजट (रेलवे) के सम्बन्ध में अतिरिक्त अनुदानों की मांगें प्रदर्शित करने वाला एक विवरण उपस्थापित करता हूँ।

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५२-५३

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : मैं सन् १९५२-५३ के बजट (रेलवे) के सम्बन्ध में अतिरिक्त अनुदानों की मांगें प्रदर्शित करने वाला एक विवरण उपस्थापित करता हूँ।

रेलवे बजट—सामान्य चर्चा

†उपाध्यक्ष महोदय : अब सदन रेलवे बजट पर सामान्य चर्चा प्रारम्भ करेगा जिसके लिये १५ घण्टे निर्धारित किये गये हैं। साधारणतः जिस नियम का हम पालन करते रहे हैं उसके अनुसार प्रत्येक सदस्य को १५ मिनट का समय तथा दलों के नेताओं को आधे घण्टे का समय दिया जायगा।

†श्री बी० बी० गिरि (पातपट्टनम) : मैं कुछ रचनात्मक सुझाव देना चाहता हूँ और मुझे आशा है कि मेरी आलोचनाओं का माननीय रेल मंत्री बुरा न मानकर उनमें से जिन्हें उपयुक्त समझें उन पर कार्यवाही करेंगे। रेलों द्वारा की गयी प्रगति वास्तव में प्रशंसनीय है। चितरंजन का वृहत कारखाना लाखों देशवासियों को यात्रा सुविधा प्रदान करने के लिये बड़े-बड़े इंजिन बनायेगा, पेरम्बूर की कोच फैक्टरी भारत को यात्री डिब्बों की दिशा में आत्मनिर्भर बनायेगा। टाटानगर तथा अन्य स्थानों पर माल डिब्बे बनाने के कारखाने माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिये वैगन बनायेंगे और देश भर में स्थापित बड़ी बड़ी वर्कशॉपें हमारे चल स्क्वॉड को अच्छी दशा में रखेंगी। बजट स्थिति भी अच्छी है। इसलिये यदि रेलवे कर्मचारी अच्छा वेतन, सर्विस की अच्छी दशायें, सामाजिक सुविधायें आदि मांगते हैं तो हमें उनकी आलोचना नहीं करनी चाहिये और स्वीकार करना चाहिये कि उनकी मांगें उचित हैं। रेलवे प्रशासन को एक वेतन आयोग की स्थापना के प्रश्न पर विचार करना चाहिये जो रेलवे कर्मचारियों के लिये एक नवीन वेतन-ढांचा तैयार करे।

सरकारी-क्षेत्र में रेल उद्योग सबसे बड़ा होने के नाते हमें यह दृष्टांत उपस्थित करना चाहिये कि इसके प्रबन्ध तथा संचालन में रेलवे कर्मचारियों की भी आवाज रहे। इसके साथ-साथ मैं सभी श्रेणियों के ११ लाख रेलवे कर्मचारियों से अपील करता हूँ कि उनकी चाहे जो भी मांगें और शिकायतें हों, वे सरकार के साथ पंचवर्षीय योजना की क्रियान्विति के लिये पूरा सहयोग करें।

गत वर्ष के दौरान में मैंने भारत के अधिकतर रेल-केन्द्रों की यात्रा की तथा रेल कर्मचारियों के नेताओं से मिला। किन्तु दुःख के साथ मुझे यह कहना पड़ता है कि संयुक्त स्थायी अभिकरण, जो अच्छे औद्योगिक सम्पर्क स्थापित करने के लिये बनाया गया था, बिल्कुल असफल रहा है। इस व्यवस्था के लिये हम २५ वर्ष तक लड़े थे और अब इसके बनने के शीघ्र बाद ही यह खंडित हुई जा रही है। मुझे डर है कि यही अवस्था रहने पर रेल कर्मचारी इससे कोई सम्बन्ध नहीं रखेंगे तथा निर्माण समिति की तरह यह अभिकरण भी बिल्कुल असफल हो जायेगा। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री कामगरो को इसमें भाग लेने की उपयोगिता समझायें और इन समितियों को ऐसे अधिकार दें जिससे वे अपनी ओर से कुछ वे पहल कर सकें।

एक और दुर्भाग्यपूर्ण विवाद की ओर मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जब मैं श्रीलंका से अपने राजदूती कर्तव्य समाप्त होने पर वापस आया तो मैंने देखा देश में रेलवे कर्मचारियों के दो संघ हैं—एक तो पुराना अखिल भारतीय रेल-कर्मचारी संघ, दूसरा भारतीय राष्ट्रीय रेल-कर्मचारी संघ। ये दोनों प्रतिस्पर्धी संघ हैं। मैं समझता हूँ कि रेल कर्मचारियों के मध्य यह विभाजन अत्यन्त खतरनाक है। मेरी प्रार्थना पर दोनों संघों के सभापति श्री जय प्रकाश नारायण तथा स्वर्गीय श्री हरिहरनाथ शास्त्री मिलने को तैयार हो गये तथा एक प्रकार की एकता स्थापित हो गयी। किन्तु एक गलती हो गयी। ऊपर तो यह एकता प्राप्त कर ली गयी, जिससे भारतीय रेल कर्मचारी राष्ट्रीय संघ की स्थापना हुई, किन्तु नीचे प्रतिस्पर्धी यूनियनों चलती रही। परिणाम यह हुआ कि एकता कार्य में सफलता प्राप्त नहीं हो सकी तथा डेढ़ वर्ष के अन्दर ही मतभेद कलह तथा विच्छेद प्रारम्भ हो गयी और संघ का कार्य एकदम ठप हो गया। कुछ समय बाद अन्तर इतना बढ़ गया कि दोनों संघों ने अलग-अलग अपने सम्मेलन किये। दोनों के अधिकारी अपने अपने संघ को अधिक वैध तथा संवैधानिक बताने लगे। मुझे नहीं मालूम कि कौन सा सही है और कौन सा गलत। इसमें संदेह नहीं की माननीय रेल मंत्री ने दोनों दलों में समझौते का प्रयास किया, किन्तु यदि उन्होंने अधिक पहले और निर्भीकता से कार्य किया होता तो मुझे विश्वास है कि कोई हल अवश्य निकल आता।

अब मेरा सुझाव यह है कि एक निष्पक्ष समिति नियुक्त की जाये जो समस्त जोनों में प्रतिस्पर्धी यूनियनों की सदस्य सूची तैयार करे। जब सूची पर समझौता हो जाये तो समस्त रेलवे कर्मचारियों का एक संघ बनाया जाये। किन्तु यदि एक संघ बनाने का ध्येय किसी प्रकार प्राप्त न हो सके तो दोनों ही विद्यमान संघों को मान्यता दे दी जाये और किसी उपयुक्त अवसर पर एकता का प्रयत्न किया जाये।

मुझे सूचना दी गयी है कि बैजवाड़ा सम्मेलन को रेलवे प्रशासन द्वारा मान्यता दे दी गयी है। मैं नहीं जानता कि यह सच है या नहीं। लेकिन यदि ऐसा किया गया है तो मुझे डर है कि दूसरे संघ को, जो २ १/२ लाख सदस्य होने का दावा करता है और निश्चय ही एक मजबूत संघ है, आप यह सोचने पर मजबूर कर रहे हैं कि रेलवे प्रशासन कम्पनी यूनियन कम्पनी संघ बना रहा है। यदि माननीय मंत्री जी यह समझते हैं कि प्रश्न केवल इस बात का है कि किस संघ को मान्यता दी जाये, जो कानून तथा संविधान का एक न्यायिक प्रश्न है, तो इसका निर्णय उच्चतम न्यायालय के एक न्यायाधीश पर छोड़ देना चाहिये। मेरी विनम्र प्रार्थना है कि रेल मंत्री जी इन समस्त पहलुओं पर गम्भीरतापूर्वक विचार करें जिसमें दलगत हितों का आधार सामने न होकर समस्त देश का हित सामने हो। मुझे खेद है कि जो न्यायाधिकरण बनाया गया था उसे समाप्त कर दिया गया है। इससे रेलवे कर्मचारियों में बड़ा असंतोष है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि न्यायाधिकरण की फिर से स्थापना की जाये। मुझे माननीय रेल मंत्री जी की निष्पक्षता तथा बुद्धिमता में पूर्ण विश्वास है और मैं आशा करता हूँ कि वे वही चीज करेंगे जो न्यायसंगत तथा युक्तियुक्त है।

†श्री अशोक मेहता (भंडारा): श्री वी० वी० गिरि ने दस लाख रेलवे कर्मचारियों की ओर से जो दृष्टिकोण व्यक्त किया उसके लिये मैं उनका आभारी हूँ। उनके भाषण के बाद इस विषय पर मेरे लिये कुछ कहने को नहीं रह जाता। इसलिये मैं रेलवे प्रशासन तथा रेलवे वित्त सम्बन्धी कुछ पहलुओं तक ही अपने को सीमित रखूंगा।

माननीय मंत्री जी ने हमारे सम्मुख जो रेलवे बजट पेश किया उसका बाहरी पहनावा इतना आकर्षक और सुन्दर है कि उसकी असलियत तक आसानी से पहुंचना दूभर हो जाता है। उन्होंने उसके इर्दगिर्द ऐसी छोटी-छोटी युक्तियां लगायी हैं, चारों ओर छोटी-छोटी सुविधायें देकर इस प्रकार अलंकृत किया है, कि समूची रेल-प्रणाली के कार्यकरण की हालत का पता लगाना कठिन हो जाता है।

सौभाग्यवश, रेलवे के कार्यकरण के सम्बन्ध में हमारे पास पांच अधिकृत प्रतिवेदन मौजूद हैं, जिनमें रेल-प्रणाली के कार्यकरण का अध्ययन है: एक तो रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति का प्रतिवेदन तथा चार प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन। रेलों के कार्यकरण के सम्बन्ध में जो बातें इन समितियों द्वारा बतायी गयी हैं। उनके बारे में यह सभा उनकी अत्यन्त आभारी है।

रेल मंत्री हमारे सम्मुख सर्व स्वीकार्य बजट इसलिये प्रस्तुत कर सके हैं कि विकास-भार सामान्य बजट पर पड़ा है; यह चीज हमें ध्यान में रखनी चाहिये। प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन से यह जानकर मुझे प्रसन्नता हुई कि हाल के मासों में रेलों के कार्यकरण में सुधार हुआ है। रेलवे बोर्ड द्वारा जो लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं उनका मैं स्वागत करता हूँ और आशा करता हूँ कि प्राक्कलन समिति द्वारा निर्धारित लक्ष्यों से उनका सममंजस्य करने का पूर्ण प्रयत्न किया जायगा।

साथ ही मैं इस अवसर पर प्राक्कलन समिति की कुछ सिफारिशों पर अपना मतभेद प्रकट करना चाहूंगा। समिति ने अपने उन्नीसवें प्रतिवेदन में एक पृथक् परिवहन मंत्रालय की स्थापना की सिफारिश की है। मैं इसे गलत कदम समझता हूँ। इसके बजाय यह अच्छा होगा कि रेलवे मंत्री के अन्तर्गत एक परिवहन राज्य मंत्री की नियुक्ति की जाये।

दूसरे देशों का अनुभव हमें बताता है कि परिवहन के मामले में न केवल अधिक सहयोग अपितु अधिक एकीकरण की आवश्यकता है। इंग्लैंड में सन् १९४७ में परिवहन अधिनियम के अन्तर्गत एक परिवहन आयोग की स्थापना की गयी थी जिस में रेल के, सड़क परिवहन के गोदियों तथा अन्तर्देशीय जल मार्गों के, और होटलों के पदाधिकारी सम्मिलित थे। इस प्रकार के एकीकरण और सहयोग की हमें आवश्यकता है।

प्राक्कलन समिति के उन्नीसवें प्रतिवेदन में यह भी कहा गया है कि सात के बजाय दस या बारह जोन हों तथा एक यूनिट का आकार ३,००० या ३,५०० मील से अधिक न हो। यह एक ऐसी चीज है जिस पर केवल विशेषज्ञ ही अपना मत दे सकते हैं। किन्तु मैं इस सम्बन्ध में इतना सुझाव अवश्य दूंगा कि आकार की चीज अन्ततोगत्वा आंतरिक संगठन पर निर्भर होगी।

जहां तक आंतरिक संगठन का प्रश्न है, मुझे प्रसन्नता है कि अंग्रेजों के जमाने के विभागीय अथवा जिला संगठन प्रथा से हम अब डिवीजनल प्रथा की ओर बढ़ रहे हैं। अमेरिका के अनुभव से प्रतीत होता है कि ४,००० मील की ही नहीं वरन् ८,००० मील की रेलवे यूनिट भी पूरी सक्षमता से कार्य कर सकती है।

रेलवे मंत्री ने एक राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता परिषद् की स्थापना की है। शायद यह अच्छा काम कर रही है, मुझे उसके बारे में अधिक नहीं मालूम। किन्तु महज परिषद् की स्थापना से मैं संतुष्ट नहीं हूँ। मैं चाहता हूँ कि एक केन्द्रीय परिवहन परामर्शदात्री समिति की स्थापना की जाये जो देश की समूची

परिवहन स्थिति का ध्यान रखे तथा प्रति वर्ष रेलवे मंत्रालय को एक प्रतिवेदन दे जिसे संसद् के समक्ष रखा जाय ।

मुझे प्रसन्नता है कि रेलवे बोर्ड की सदस्य संख्या बढ़ाई जा रही है जिससे कि उन्हें नित्यकर्म के उत्तरदायित्वों से कुछ राहत मिल सके । किन्तु मैं देखता हूँ कि रेलवे प्रशासन में चोटी पर कुछ कमी है जिसे पूरा करने की आवश्यकता है । इस समय केवल एक आर्थिक परामर्शदाता है । वास्तव में हमें परिवहन के एक पूरे आर्थिक ब्यूरो की स्थापना करने की आवश्यकता है । आंकड़ों के संकलन पर अधिकाधिक ध्यान दिया जा रहा है तथा परिवहन अर्थशास्त्र इस देश में एक बढ़ती हुई चीज है । अमरीका, कॅनाडा तथा सोवियत रूस में परिवहन के सम्बन्ध में आयोजन विभाग आदि होते हैं । हम यहां केवल एक ही आर्थिक सलाहकार पर निर्भर नहीं रह सकते हैं । हमें इसके लिये एक पूरे निदेशालय अथवा विभाग की आवश्यकता है । हमारा गवेषणा केन्द्र भी सुचारु ढंग से कार्य नहीं कर रहा है । इसका विकास किया जाना चाहिये तथा राष्ट्रीय प्रयोगशालाओं के साथ इसका समन्वय होना चाहिये ।

अन्य देशों में एक छोटी सी सफलता की ओर मैं आप का ध्यान आकृष्ट करता हूँ । १,००० टन-मील उत्पादन के लिये १९२० में १७० पाँड कोयला आवश्यक होता था, वह १९४६ में ११६ पाँड हो गया; और उसी अवधि में १ किलोवाट-घंटा बिजली उत्पादन के लिये ३ पाँड से घट कर १.३ पाँड हो गया है । इस तरह की चीजों से हमारी परिवहन पद्धति का बोझ बहुत हो जायगा । मैं रेलवे मंत्री को बताना चाहता हूँ कि वे दुनिया के उन्नत देशों के ऐसे गवेषणा केन्द्रों की कार्यप्रणाली का विशेष अध्ययन करें ।

मैं रेलवे परिवहन की अर्थ व्यवस्था के बारे में भी कुछ बातें बताना चाहता हूँ । आर्थिक विकास न केवल देश के साधनों के अनुसार वरन् परिवहन के ढाँचे के अनुसार होता है । अमेरिका में माल तैयार करने का आधा उत्पादन तीन मुख्य रेलवे लाइनों के समीपवर्ती प्रदेश में होता है । हम भारत के प्रत्येक भूखंड का विकास करना चाहते हैं किन्तु जब तक हम यह न मान लें कि परिवहन एक मुख्य अंग है तब तक उस प्रकार का सन्तुलित प्रादेशिक विकास नहीं हो सकता । मुझे हर्ष है कि हम दूसरी पंचवर्षीय योजना में रेलवे पर कुल योजना विनियोजन का १९ प्रतिशत और परिवहन पर २७ प्रतिशत खर्च करने जा रहे हैं जब कि पहली योजना में वह १२ प्रतिशत और २० प्रतिशत था । किन्तु देशी और विदेशी अर्थ शास्त्रियों ने इसका विरोध करते हुये बराबर यही कहा है कि यह बहुत अधिक है । मैं यहां बताना चाहता हूँ कि रूस में पहली तीन पंचवर्षीय योजनाओं में परिवहन पर विनियोजन का वितरण १७.३ से १५.३ के बीच हुआ था । अनेक विशेषज्ञ हमें यह कहते हैं कि हम रूसी ढंग पर अपना विनियोजन करें किन्तु हम यह संकेत करना चाहते हैं कि रूस में दूसरी पंचवर्षीय योजना में डेढ़ से दो करोड़ टन तक का माल ढोने के लिये पड़ा था । मैं उन विशेषज्ञों का ध्यान उस देश में दुर्घटनाओं की संख्या की ओर भी आकृष्ट करता हूँ । मेरा विशेष आग्रह यह है कि वह आवंटन बढ़ाया जाना चाहिये । रूस में प्रति-व्यक्ति ढोया गया माल हमारे से २० गुना अधिक है और अमेरिका में वह ५० गुना अधिक है । यदि भविष्य के लिये हम आयोजन करना चाहते हैं, तो हमें सर्वप्रथम पर्याप्त परिवहन की व्यवस्था करनी होगी ।

आय व्ययक भाषण में रेलवे मंत्री ने कहा है कि दूसरी योजना की अवधि में इस्पात, लोहा, कोयला और सीमेंट के लिये पर्याप्त परिवहन उपलब्ध होगा, अन्य सभी वस्तुओं को प्राथमिकता के अनुसार उपलब्ध होगा । जैसा कि प्राक्कलन समिति ने बताया है, लगभग १३० लाख टन कोयला और १८० लाख टन अन्य माल को परिवहन के लिये प्रतियोगिता का सामना करना पड़ेगा । इसका परिणाम यह होगा कि केवल उन्हीं उद्योगों को जैसे इस्पात और सीमेंट, जिनमें बहुत अधिक पूंजी लगी हुई है उन्हीं को परिवहन की सुविधायें प्राप्त होंगी, जबकि देश के छोटे उद्यमी व्यापारियों को, असंख्य किसानों को और छोटे छोटे उद्योगों की प्राथमिकता पर निर्भर रहना होगा । मैं चाहता हूँ कि मंत्रीगण और योजना

[श्री अशोक महता]

आयोग इस प्रश्न का उत्तर दे कि क्या हम इस प्रकार का आर्थिक लोकतन्त्र निर्माण करना चाहते हैं और इसी प्रकार से विकास के नये क्षेत्र ढूँढना चाहते हैं ?

आगे दूसरी पंचवर्षीय योजना में हमें ४० लाख लोगों को व्यापार, वाणिज्य तथा सहायक कामों से काम काज दिलाना है। किन्तु देश में व्यापार और वाणिज्य की उन्नति के पूर्व आवश्यक परिवहन का पर्याप्त विकास करना होगा अन्यथा काम काज दिलाने की बात केवल एक कोरी कल्पना ही रह जायगी। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री और उनके अन्य सहयोगी यह बतायें कि वह इस लक्ष्य को किस प्रकार पूरा करने की सोचते हैं।

लोक-सभा की ओर से प्राक्कलन समिति ने बहुत ही स्पष्ट और ठीक ढंग से यह प्रश्न पूछा है किन्तु मुझे खेद है कि योजना के उपाध्यक्ष ने इस समस्या को इतना महत्व नहीं दिया है जितना कि उसे दिया जाना चाहिये था।

गत वर्ष आंकड़ों के अनुसार रेलवे परिवहन का ३८ प्रतिशत भाग कोयला ढोने के लिये आवश्यक होता है। चाहे हम अपनी अर्थ-व्यवस्था को कितना ही उन्नत बनायें, ऐसा प्रतीत होता है कि आवश्यक यातायात का प्रतिशत उसी प्रकार ३० से ४० प्रतिशत के बीच रहेगा। ऐसी अवस्था में क्या हमें इस पर प्रसन्न होना चाहिये कि ६ वर्ष की अवधि में अर्थात् १९४९ से १९५५ की अवधि में कलकत्ता बन्दरगाह पर कोयला भरे जाने वाले जहाजों की संख्या २४९ से १६२ हो गयी ? आप को इस विषय की विवेचना के लिये सम्बन्धित व्यक्तियों का एक उच्चस्तरीय सम्मेलन करना होगा और यह मालूम करना होगा कि ऐसा होने के क्या कारण हैं।

मैं नहीं जानता कि नौवहन कम्पनियों का यह तर्क कहां तक सच है कि रेलों उनकी अपेक्षा कम भाड़े पर माल ढोती हैं। रेलवे मंत्री इस विषय पर चुप हैं। यदि रेलवे लागत मूल्य से नीचे कोयला ढोकर अप्रत्यक्ष रूप से उद्योग को सहायता देती हो तो मैं उसे समझ सकता हूँ। कोई सहायता देकर अपने उद्योगों को जारी रखना और दूरी की हानि दूर करना लाभदायक हो सकता है। किन्तु यदि इसके परिणामस्वरूप हम अपनी जहाजरानी की शक्ति का पूरा पूरा उपयोग करने में असमर्थ रहें, तो इस प्रश्न पर अधिक विस्तार से विचार करने की आवश्यकता है।

प्रोफेसर बोनाविया द्वारा लिखित पुस्तक "इकानामिक्स आफ ट्रान्सपोर्ट" में, जनवरी १९५३ में इन्स्टिट्यूट ऑफ ट्रान्सपोर्ट में भाषण के दौरान में फ्रांसीसी राष्ट्रीय रेलवे के महानिदेशक द्वारा दिये गये ठोस सुझावों का उल्लेख है जिनकी ओर मैं माननीय रेलवे मंत्री और अनुपस्थित सदस्य श्री तुलसीदास का ध्यान आकृष्ट करता हूँ। फ्रांस में राष्ट्रीयकृत रेलवे के महानिदेशक ने बताया है कि हम उत्पादन के विकेन्द्रीकरण की ओर बढ़ रहे हैं और उत्पादन प्रणाली विकेन्द्रित हो रही है। उसी प्रकार यहां भी परिवहन का विकेन्द्रीकरण किया जाना चाहिये मेरे विचार से परिवहन की सम्भाव्य कठिनाइयों को दूर करने के लिये, हमें गैर-सरकारी क्षेत्र को यह कहना चाहिये कि वह आवश्यक परिवहन के एक भाग का प्रबन्ध करे। मैं नहीं जानता कि माननीय श्री तुलसीदास इस पर क्या कहेंगे किन्तु मुझे विश्वास है कि वे मेरे इस सुझाव पर कुछ ध्यान देंगे।

प्राक्कलन समिति ने हमें मैंके समिति द्वारा १९०८ में निर्धारित लक्ष्य का स्मरण दिलाया है जिस में कहा गया था कि इस देश में १ लाख मील रेल होनी चाहिये। यदि यह लक्ष्य हमें प्राप्त करना है तो उसके लिये हमें आवश्यक साधन प्राप्त करने होंगे। मेरे विचार से इसके केवल दो तरीके हैं। विकास के लिये आवश्यक वित्त का पर्याप्त भाग या तो रेलवे दे या उसे सामान्य आय व्ययक से दिया जाय। मैं यह देखता हूँ कि स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद से एक मील एक टन माल ढोने की लागत में ४० से ५० प्रतिशत वृद्धि हुई है। मैं चाहता हूँ कि सभा इस समस्या पर ध्यान दे। हमें इस पर विचार करना होगा और देखना होगा कि रेलवे के विकास के लिये आवश्यक वित्तों में से कितना भाग परिवर्तित वस्तु भाड़े

के ढांचे से प्राप्त होगा और साधारण आय व्ययक से कितना अंशदान आयेगा । सस्ते परिवहन की सुविधाओं से सारा बोझ साधारण समाज पर पड़ेगा और उसे ऊंचे कर देने होंगे । हमें इस बात का निश्चय करना होगा कि रेल किराया और वस्तु भाड़े में से कितना लेंगे और सामान्य करों से कितना लेंगे ।

श्रम की समस्याओं के सम्बन्ध में रेल मंत्री ने कर्मचारियों के सहयोग का सुझाव दिया है जो बहुत ही अस्पष्ट है । मैं चाहता हूँ कि वे इसे अधिक स्पष्ट करें । मध्य रेलवे के एकमात्र कर्मचारी संघ के अध्यक्ष होने के नाते मेरे संघ ने रेलवे मंत्री को यह आश्वासन देने के लिये मुझे प्राधिकृत किया है कि यदि वे हमारे परामर्श से सविस्तार विवरण तैयार करना चाहते हों तो हम यह दायित्व सहर्ष उठायेंगे ।

मकानों की समस्या के सम्बन्ध में मैंने गत वर्ष मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकृष्ट किया था । जो मकान बनाये गये हैं वे मजबूत नहीं हैं । जबलपुर में जहाँ पानी की बहुत कमी है, पांच और छ मंजिलों के मकान बनाये जा रहे हैं और गरीब रेलवे कर्मचारियों की स्त्रियों को प्रतिक्षण पानी के लिये चिन्तित रहना पड़ता है । इसलिये मकानों की समस्या के विषय में भी रेलवे कर्मचारियों से परामर्श लेना आवश्यक है ।

जहाँ तक फेडरेशन द्वारा उत्पन्न समस्याओं और देश में कई संघों के बनने के खतरे का सम्बन्ध है, मेरे मित्र श्री वी० वी० गिरि ने बहुत कुछ कहा है और मैं केवल इतना ही कहूँगा कि उनकी सलाह की उपेक्षा करना एक खतरा मोल लेना है । मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री और उनके सहयोगी दलगत भावनाओं से ऊपर उठकर रेलवे की कार्यकुशलता, देश के विकास और हमारे कार्मिक संघों को दायित्व और स्वायत्त शासन देने पर विचार करेंगे । मेरा आरोप यह है कि जहाँ तक रेलवे संघों का सम्बन्ध है, उनसे सारा उत्तरदायित्व और स्वायत्त शासन छीन ली गयी है ।

†श्री ए० के० गौपालन (कन्नूर) : सर्वप्रथम मैं यह स्वीकार करता हूँ कि प्रथम पंचवर्षीय योजना में रेलों में कुछ सुधार हुये हैं चाहे जनता की आवश्यकताओं के अनुसार वे बहुत थोड़े ही क्यों न हों । इसके लिये सारे देश के रेलवे कर्मचारी धन्यवाद के पात्र हैं ।

प्रथम पंचवर्षीय योजना में हम ने ४३२ करोड़ रुपये खर्च किये हैं और परिणामस्वरूप २.५ प्रतिशत अधिक यात्री क्षमता ११.४ प्रतिशत अधिक माल क्षमता और किराया तथा वस्तु भाड़े का आवधिक पुनरीक्षण के पश्चात् आय में वृद्धि प्राप्त हुई है । यात्रियों को कुछ सुविधायें जैसे तीसरे दर्जे के यात्रियों को सोने का स्थान, भोजन की व्यवस्था, स्टेशनों, प्लैट फार्मों आदि में सुधार इत्यादि दी गयी हैं । किन्तु इस बात का सन्देह है कि ४३२ करोड़ रुपया खर्च करके क्या इससे कहीं अधिक सुविधायें नहीं प्राप्त कर सकते थे ।

पिछले आय व्ययक भाषण में रेलवे मंत्री ने कहा था कि अगली योजना में ५० प्रतिशत की वृद्धि होगी जिस से सभी मांगें पूरी हो जायेंगी किन्तु अब हम यह सुनते हैं कि ३५५ करोड़ रुपये की कटौती के फलस्वरूप, वह वचन पूरा नहीं किया जायगा और उन्होंने कहा है कि वह लक्ष्य तभी पूरा किया जा सकेगा जबकि साधन प्राप्त हो सकेंगे । अगली योजना में उत्पादन अवश्य ही बढ़ेगा और तब अधिक माल ढोना पड़ेगा । मैं पूछता हूँ कि क्या नियत धनराशि में हम उसे पूरा कर सकेंगे । अतः प्रश्न यह है कि दूसरी योजना में नियत धन राशि किस प्रकार बढ़ायी जा सकती है, रेल किस प्रकार सस्ती और व्यापारियों के लिये सुलभ बनायी जा सकती है किस प्रकार यात्रियों के कष्ट कम किये जा सकते हैं और कर्मचारियों के रहन-सहन का स्तर ऊंचा किया जा सकता है ।

दूसरी पंचवर्षीय योजना में हम ११२५ करोड़ रुपया खर्च कर रहे हैं । आय व्ययक प्रस्तुत करते समय रेलवे मंत्री ने अधिक आवंटन प्राप्त करने और कमी को यथासम्भव पूरा करने के लिये रेलवे के

[श्री ए० के० गौपालन]

अपने साधनों से अधिक रुपया प्राप्त करने की इच्छा प्रकट की थी। उन्होंने यह भी बताया था कि रेलवे अगले वर्ष सभी यात्रियों को लाने ले जाने और माल की सभी मांगें पूरी करने की स्थिति में न रहेगी। उन्होंने यात्री क्षमता में सालाना केवल ३ प्रतिशत की वृद्धि के लिये व्यवस्था करने का वचन दिया था जबकि मांग ६ प्रतिशत के इतनी है। माल यातायात में भी गहरी अड़चन होने वाली है। इसका अर्थ यह है कि अगली योजनायें तीसरे दर्जे के यात्रियों और उद्योगों की हालत उसी प्रकार रहेगी और मैं नहीं जानता कि वह कहां तक बदतर होगी।

जहां तक माल भाड़े में बढ़ती का सम्बन्ध है, धान, चारा आदि को छोड़कर १ आना फी रुपया बढ़ती इसे पराकाष्ठा तक ले जाता है। गत वर्ष यात्री भाड़ा और इस वर्ष माल भाड़ा बढ़ाया गया है; मालूम नहीं कि इससे व्यापार पर क्या प्रभाव पड़ेगा। अभी प्रस्थापित अधिभार के रूप में माल भाड़े में और अधिकृत वृद्धि करने की योजना का मैं विरोध करता हूं। यह एक प्रकार का अप्रत्यक्ष कराधान है और सारा बोझ उपभोक्ता पर पड़ेगा।

जनता रेलवे मंत्रालय से तुरन्त यह आशा करती है कि बहुत अधिक भीड़ दूर की जाये, यात्रियों को अधिक सुविधायें दी जायें और माल लाने ले जाने के लिये पर्याप्त माल डिब्बे दिये जायें।

जहां तक बहुत अधिक भीड़ का सम्बन्ध है, रेलवे मंत्री ने स्वतः यह स्वीकार किया है कि विशेषकर तीसरे दर्जे में बहुत अधिक भीड़ होती है। कुछ लाइनों पर जैसे ग्रैन्डट्रंक एक्सप्रेस, मद्रास-मंगलौर एक्सप्रेस, बम्बई-मद्रास एक्सप्रेस, दिल्ली-कलकत्ता एक्सप्रेस आदि, बहुत अधिक भीड़ की स्थिति दुखदायक है। अतः माननीय मंत्री से प्रार्थना है कि वे इस ओर ध्यान दें और वर्तमान स्थिति का सुधार करें।

रेलवे मंत्री ने यह भी स्वीकार किया है कि माल डिब्बों की कमी के कारण आवश्यक माल के वहन पर गहरा प्रभाव पड़ रहा है जैसे पश्चिमी समुद्र तट पर, पान, मछली आदि जैसे नष्ट हो जाने वाली वस्तुओं के विषय में। दूसरी योजना में उत्पादन बढ़ेगा किन्तु वे यह वचन देने में असमर्थ हैं कि माल डिब्बों के वहन की स्थिति में कुछ सुधार होगा।

भीड़ कम करने के विषय में मैं कुछ सुझाव रखना चाहता हूं। मैं केवल यही कहना चाहता हूं कि रेलवे के लिये जितना धन नियत है उतने में ही हम भीड़ कम करने और माल लाने ले जाने के विषय में कुछ सुधार कर सकेंगे। यह दो तरह से किया जा सकता है। एक तो अधिक सवारी डिब्बे बनाये जायें और दूसरा यह कि वहन अधिक तेजी से किया जाये। सवारी डिब्बों की मरम्मत अधिक शीघ्र होनी चाहिये और मरम्मत की किस्म भी अच्छी होनी चाहिये। वर्कशाप कुशलतापूर्वक चलाये जाने चाहिये और उनकी पूरी पूरी शक्ति का पूर्ण उपयोग किया जाना चाहिये। साथ ही शीघ्र वहन का एक उचित ढंग होना चाहिये अन्यथा सब निरर्थक हो जायगा। इसका सर्वोत्कृष्ट उपाय यह है कि कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त किया जाये।

रेलवे मंत्री ने स्वीकार किया है कि कठिनाइयों के बावजूद रेलवे में अधिक कार्यकुशलता प्राप्त करने में रेलवे कर्मचारियों का बहुत हाथ होता है। उन्होंने उन्हें बधाई दी है किन्तु उनकी हालत सुधारने के विषय में उन्होंने कुछ नहीं कहा है। अतः मेरे विचार से सब से महत्वपूर्ण समस्या श्रम की समस्या है और उनके रहन सहन के स्तर में सुधार करने की है।

कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करने के सम्बन्ध में श्री वी० वी० गिरि ने रेलवे मंत्रालय के समक्ष एक योजना रखी है। आज रेलवे कर्मचारियों की स्थिति क्या है? रेलवे मंत्रालय ने केवल १ रु० प्रति दिन कर्मचारी लाभ निधि में जमा करने, उनके बच्चों के लिये कुछ शिक्षा की व्यवस्था करने और यक्षमा के रोगियों के लिये ७५ बिछानों की व्यवस्था करने का, ताकि उनकी संख्या ३९५ तक पहुंच जाये, वचन दिया है। रेलवे मंत्री ने यह भी वचन दिया है कि निम्न वर्ग के कर्मचारियों को, जैसे क्लर्क, ट्रेन क्लर्क आदि को अनाज बांटा जायेगा। इससे उनकी मजूरी में कोई वास्तविक वृद्धि नहीं होती। मुझे ज्ञात हुआ

है कि ६५०,००० कर्मचारियों में तीन चौथाई को १०० रुपये से कम मिलता है। अभी दूसरे दिन रेलवे कर्मचारियों ने वेतन सत्याग्रह किया था और स्टेशन-मास्टर्स ने सरकार के समक्ष अपनी कुछ शिकायतें रखने के लिये प्रदर्शन किया था। आज कर्मचारियों के सभी दल असंतुष्ट हैं और उनकी नौकरी की दशाएँ बराबर बिगड़ती जा रही हैं। मैं कर्मचारियों के एक दल टींटीयों की ओर संकेत करना चाहता हूँ। रेलवे का राजस्व बढ़ाने के लिये वे ही उत्तरदायी होते हैं जो बिना टिकट सफर करने वालों को पकड़ते हैं। यदि उनके रहन-सहन का स्तर न बढ़ाया जाये तो रेलवे का राजस्व बढ़ने के बजाय सारा राजस्व दूसरी ओर चला जायगा। अतः मैं यह कहूँगा कि इन लोगों को गाड़ी के साथ चलने वाले कर्मचारियों में शामिल किया जाये; उनके रहन-सहन की दशाओं में सुधार किया जाये और जब वे एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं तब उन्हें विश्राम करने के लिये क्वार्टर दिये जायें।

कामर्शियल क्लर्कों के सम्बन्ध में एक बात और है। जिन्होंने ५ वर्ष से अधिक सेवा की है उनकी पदोन्नति नहीं की जाती और उधर स्टेशनमास्टर्स की भरती सीधे कर ली जाती है। अतः जब यह कामर्शियल क्लर्क देखते हैं कि उनकी कोई पदोन्नति नहीं होती तो उन में काम के लिये कोई उत्साह नहीं रहेगा।

जैसा कि अन्य वक्ताओं ने कहा, एक दूसरा वेतन-आयोग नियुक्त करने की आवश्यकता है। अतः यदि माननीय रेलवे मंत्री यह घोषणा करें कि एक और वेतन-आयोग की नियुक्ति की जायेगी और अन्तरिम अवधि में कुछ सहायता भी दी जायेगी तो लोगों को काफी संतोष मिलेगा।

रेलवे मंत्री ने बताया कि रेलवे वर्कशाप के प्रबन्ध तथा कर्मचारियों के बीच सम्बन्ध स्थापित करने के लिये एक योजना है और इस प्रयोजन के लिये २ या ३ वर्कशापों को छांट लिया जायेगा।

पर जैसा कि श्री अशोक मेहता ने पूछा कि यह काम किस प्रकार किया जायेगा। अभी तक तो केवल एक ही संघ को मान्यता प्राप्त है। अतः रेलवे को चाहिये कि वह सभी यूनियनों को मान्यता प्रदान करे और उनको एक यूनियन के अन्तर्गत संगठित करे और फिर उसके प्रतिनिधियों का सम्बन्ध-प्रबन्ध से स्थापित किया जाय। ऐसा किये बिना कोई भी सुधार नहीं होगा। उनमें उत्तरदायित्व की भावना पैदा करनी चाहिये और उनकी सभी शिकायतों को सुनना चाहिये। निम्न श्रेणी के कर्मचारियों के लिये हमें कुछ न कुछ अवश्य करना चाहिये। इसी प्रकार इन बातों का सुधार किया जा सकता है।

यात्रियों की सुविधाओं के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि कर्मचारियों में संतुष्टि होगी तो वह यात्रियों की सहायता करेंगे और रेलवे प्रशासन को भी सहायता देंगे। हम भी इस काम में यथाशक्ति सहायता देंगे। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जहाँ प्रत्येक चीज के उत्पादन में वृद्धि होने जा रही है रेलवे को भी जनता और देश की आवश्यकता को पूरा करने का प्रयत्न करना चाहिये।

सरदार ए० एस० सहगल (बिलासपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेलवे विभाग के मंत्री महोदय ने जो अनुमान १११४ करोड़ का बजट रखा है उसका समर्थन करने के लिये मैं खड़ा हुआ हूँ। सन् १९५६-५७ में अनुमान है कि ३४५ करोड़ की प्रगति होगी। वर्तमान जो लाइनें हैं उन पर सवा तीन करोड़ अधिक खर्च करने का विचार मंत्रालय का है। साथ ही साथ जो लाइनें ६० पौंड की हैं उन्हें आप १०० या ११० पौंड की बदल कर विजगापट्टम से रायपुर, बिलासपुर, बीना, भोपाल से उज्जैन होकर एक एक्सप्रेस ट्रेन अहमदाबाद तक ले जावें। इसको अगर आप भोपाल होकर ले जाते हैं तो भोपाल के लोगों को, जो कि मध्य-प्रदेश की राजधानी बनने वाली है, और जो लोग दक्षिण जायेंगे, उनको बहुत ज्यादा सुभीता होगा। यह सुझाव स्वर्गीय डा० गौड़ ने भी रखा था।

इसके साथ साथ मैं यह अर्ज करूँ कि इंजिन, डब्बे आदि के निर्माण के लिये सन् १९५६-५७ में मंत्रालय ने १९६८ करोड़ खर्च करने की तजवीज रखी है।

[सरदार ए० एस० सहगल]

आगे रेलवे की कोयले की खानों के उत्पादन का काम उत्पादन मंत्रालय को सौंपा गया है। जो कोरबा का नया स्टेशन बन गया है उसके नीचे कई सौ फीट कोयला है जिसके निकालने की तैयारी होगी। इस सम्बन्ध में मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि अभी आठ दस वर्ष तक इस कोयले को न निकाला जावे और जो स्टेशन इतना रुपया लगाकर बनाया गया है उसको अभी रहने दिया जावे। और दूसरी जगह से कोयला निकाला जावे। उत्पादन मंत्री आठ दस साल बाद यहां कोयला निकालने की कार्रवाई शुरू करें जिससे कि नई लाइन का काम शीघ्र शुरू हो जो कि इसके कारण रुका हुआ है। इसी के साथ मैं मंत्री महोदय का ध्यान चांपा-कोरबा लाइन की तरफ दिलाना चाहूंगा। मैं चाहता हूँ कि वे इसकी तरफ गौर करे।

मैं चाहूंगा कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जो नई लाइनें बनने वाली हैं उनमें बिलासपुर-मंडला लाइन को भी स्थान दिया जाता। मैं नहीं कह सकता कि इसको शामिल न करने का क्या कारण है। हो सकता है उनके पास किसी और लाइन का सुझाव इससे पहले आ गया हो। लेकिन यह जो लाइन है इसका सर्वे पहले हो चुका है। इसके कागजात तैयार हो चुके हैं। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि मंत्री महोदय देखें कि इसको भी शामिल कर सकते हैं या नहीं। आगे मैं सुझाव दूंगा कि अनूपपुर चिरपिरि लाइन को आगे डालटनगंज तक बढ़ावें और उसी में चांपा-कोरबा लाइन को ले जाकर मिला दें ताकि सिरगुजा बिसरामपुर की जो कोयले की खानें हैं उनकी तरक्की हो सकें।

सर्वे की जो नई लाइनें आप ले रहे हैं तथा २,००० मील की जो लाइनें सन् १९५५-१९५६ में ली हैं उनमें तरक्की हुई है। मगर बस्तर जो पिछड़ा हुआ है, जहां पर खनिज पदार्थ ज्यादा से ज्यादा पाया जावेगा उस तरफ भी आप को निगाह दौड़ाना चाहिये ताकि खनिज पदार्थों को जोकि पृथ्वी के गर्भ में हैं बाहर लाकर देश के निर्माण में लगाया जा सकें।

आगे मंत्रालय ने जो १५ नई लाइनों का सर्वे करने का विचार किया है उनमें बस्तर में लाइन का कहीं भी जिक्र नहीं आया है। न बिलासपुर मंडला लाइन जो मंगेली होकर जाने वाली है उसकी तजवीज है। मैं मंत्रालय से चाहूंगा कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में काम शुरू होने के बाद भी इसको शामिल कर लें चाहे आप योजना के आखिरी हिस्से में ही इसको करें।

आपने रेलवे सुरक्षा दल कायम किया है। उसमें आप हथियार बन्द टुकड़ी भी तैयार करने जा रहे हैं। मगर इनका सम्बन्ध यदि आप सिविल पुलिस से रखेंगे तो ज्यादा सहूलियत होगी। यह एक ऐसा प्रश्न है जिस पर विचार किया जावे। जो नुकसान रेलवे के डिब्बों के भीतर होता है, जैसे बल्बों की चोरी, आयनों की चोरी, कुशन्स की चोरी, खूंटियों की चोरी, इस सब को भी बन्द करना है। ये चीजें बरदाश्त करने की नहीं हैं। आखिरकार ये जो चीजें हैं ये हमारी हैं और मैं समझता हूँ कि हमको इस पर गौर करना चाहिये कि इनकी चोरी को कैसे रोका जाये। मैं तो कहता हूँ कि इसको रोकने के लिये आप पूरे अधिकार लीजिये और आप अपने काम करने वालों को यह अधिकार दीजिये कि यदि वे किसी को रेलवे के सामान की चोरी करते देख पायें उसको गोली से मार दें। जब तक आप इतना कड़ा कदम नहीं उठायेंगे तब तक यह काम बन्द नहीं हो सकता। यह जरूर सोचने की चीज है कि प्रजातन्त्र में हम यह कैसे कर सकते हैं। लेकिन शासन को चलाने के लिए हाथ में ताकत लेनी पड़ती है। आप को मजबूती से काम लेना होगा और अपने देश के धन की रक्षा करनी होगी। ठंडे हाथों से शासन नहीं चलाया जाता है।

इसके बाद मैं आप से यह कहना चाहता हूँ कि जो आप ने रेलवे में भोजन देने की विभागीय व्यवस्था की है इसमें यह देखना चाहिये कि आप अच्छा भोजन देने की व्यवस्था करें। इस दिशा में जो आपने कदम उठाया है उसकी मैं प्रशंसा करता हूँ। लेकिन जो भोजन दिया जाये वह स्वच्छ हो। इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि चाहे बड़े स्टेशनों पर आप अपनी विभागीय व्यवस्था करें लेकिन छोटे स्टेशनों पर ऐसे को ठेकेदारों काम करने का अवसर दें जिनका काम संतोषजनक रहा है और जिनके खिलाफ कोई शिकायत नहीं रही है।

आगे भ्रष्टाचार को मिटाने के लिये हमें दो तरफ से काम करना जरूरी है। यानी शासन की ओर से भी और जनता की ओर से भी। जब तक हमारे शासन में ईमानदारी और कार्यकुशलता नहीं होगी तब तक हमारा लोकतन्त्र सफल नहीं हो सकता। चाहे हमको थोड़ा कष्ट भले ही उठाना पड़े पर हमको भ्रष्टाचार को अपने व्यवहार में कोई स्थान नहीं देना चाहिये। चाहे हमारा कुछ रुपये का नुकसान हो और चाहे हमको कुछ असुविधा हो पर हमारे भाइयों को चाहिये कि अपना काम पहले करवाने के लिये रिश्तत न दें। यह प्रश्न ऐसा है जिस पर हमको गम्भीरता से विचार करना चाहिये और हमको दोनों तरफ से इसको हल करने का प्रयास करना चाहिये।

डिवीजन प्रणाली को आप शीघ्र से शीघ्र शुरू करें, यह मेरी आप से प्रार्थना है। आप ने जो रीजनल प्रणाली की स्थापना बतौर एक्सपेरिमेंट के की थी वह कामयाबी हासिल न कर सकी, इस कारण मैं चाहूंगा कि साउथ ईस्टर्न रेलवे में आप जब डिवीजन बनायें तो इस चीज का ख्याल रखें कि बिलासपुर का स्थान एक महत्वपूर्ण स्थान है जहां पर सब सुविधायें प्राप्त हैं और नागपुर में डिवीजन बनाकर आप को वे सुविधायें प्राप्त न होंगी। वहां पर केन्द्रीय रेलवे का बड़ा कारोबार है। इस कारण साउथ ईस्टर्न रेलवे बिलासपुर में हो तथा जो वर्तमान वर्कशाप है, उसे बढ़ा कर और नई नई मशीनरीज देकर एक बड़ा कारखाना बनाने की बात मैं कोई अपने स्वार्थ के हेतु नहीं कहता हूं बल्कि ऐसा कहने का यह भी कारण है कि बिलासपुर का स्थान दो लोहे के कारखानों के मध्य में पड़ता है और जाहिर है कि इसके मध्य में स्थित होने के कारण कोयला अधिक मात्रा में और अपेक्षाकृत सस्ते दामों पर मिलेगा और कम खर्च होगा और बिलासपुर में जो मकानात नये बने हुये हैं, वे सारे काम में आ सकेंगे। मैं चाहूंगा कि आप किसी दूसरी बात पर गौर न करें तथा किसी खास व्यक्ति के कारण आप नागपुर में डिवीजन न रखें, यह मेरी आप से प्रार्थना है। यदि आप किसी खास व्यक्ति को संतुष्ट करने के कारण रखना चाहते हैं तो मैं कहूंगा कि वह चीज अच्छी नहीं होगी। आप को डिवीजन उस स्थान पर बनाना चाहिये जहां आप को सुविधा सुलभ हो और जहां पर ठीक प्रकार से काम चल सकता हो और इस कारण मेरा निवेदन है कि जब आप डिवीजन बनायें तो बिलासपुर में ही बनावें।

आगे मैं चाहूंगा कि हम जो विदेशों से इंजन और डिब्बे वगैरह मंगा रहे हैं, वे न मंगवाये जायें बल्कि कोशिश यह की जाय कि हमारे ही देश में वे तैयार होने लगें। यहां पर हमारे देश में जो चितरंजन का कारखाना है उसमें २०० इंजन हर साल बन कर तैयार हो रहे हैं और हम उसको बढ़ाने की कोशिश कर रहे हैं और उस कारखाने में २०० के बजाय ३०० इंजन प्रतिवर्ष तैयार करना चाहते हैं। यह तो ठीक है लेकिन हमें साथ ही उसको यह भी देखना है कि छोटी लाइन के इंजनों के बनाने के लिये क्या हम कोई नया कारखाना यहां पर स्थापित कर सकते हैं और मैं समझता हूं कि हमारे देश में छोटे इंजन बनाने के लिये एक कारखाना खुलने की बहुत आवश्यकता है। यदि हम छोटी लाइनों को तोड़ना नहीं चाहते और उन को प्रोत्साहन देना चाहते हैं तो सरकार को इस दिशा में ध्यान देना होगा और आवश्यक कदम उठाना होगा।

आपने पेराम्बूर में जो डिब्बे बनाने का काम शुरू किया है वह बहुत जरूरी और महत्वपूर्ण है और हमारा लक्ष्य उसकी वर्तमान उत्पादन शक्ति को बढ़ाने की ओर रहना चाहिये और जब वहां का काम अच्छी तरह से चलेगा तब आज जो यह डिब्बों की कमी आप को माल ढोने में पड़ती है वह नहीं पड़ेगी और साथ ही तब आप को आगे चलकर यह भी सोचना पड़ेगा कि हमें दूसरा कारखाना बनाना चाहिये या नहीं बनाना चाहिये। जाहिर है कि यदि आप की आवश्यकता इस कारखाने से पूरी हो जाती है तो दूसरा कारखाना चलाने की जरूरत नहीं है लेकिन अगर इससे पूर्ति नहीं हो पाती है तो एक अन्य कारखाना खोलने के लिये आपको विचार करना पड़ेगा। जो भी सामान हम खरीदें वह भारत के भीतर बना हुआ ही खरीदें, इसलिये मेरा निवेदन है कि स्टोर परचेज में आपको देखना चाहिये कि कैसे कुछ कमी की जा सकती है तथा दूसरी मदों में भी कैसे कमी कर सकते हैं।

[सरदार ए० एस० सहगल]

अब मैं आप की सेवा में रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में और खास तौर से जो आप के तृतीय और चतुर्थ वर्ग के कर्मचारी हैं, उनके सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। अभी हमारे मित्र श्रीगिरि ने जिन्हें रेलवे के कर्मचारियों के बारे में काफी जानकारी है और हमने देखा है कि उन्होंने रेलवे कर्मचारियों के बीच रह कर बहुत काम किया है और उनकी मुश्किलों और दिक्कतों को समझा है और उनको अपने तरीके पर हल करने की कोशिश की है और इस दिशा में उन्होंने अमूल्य सेवायें की हैं और उन्होंने जो आपके सामने यह मांग रखी है कि आपके तृतीय और चतुर्थ वर्ग के रेलवे कर्मचारियों की रहने की जो जगहें हैं, उनमें बहुत सुधार की गुंजाइश है, उनके मकानों की दशा संतोषजनक नहीं है और उसमें परिवर्तन करना जरूरी है तथा पानी की सफाई की व्यवस्था भी निहायत जरूरी है, मैं उनके साथ अपनी आवाज मिलाना चाहता हूँ। मैं खास कर आप से कहूंगा कि आप हमारे कुछ माननीय सदस्यों की एक कमेटी बनाकर भेजें व देखें कि जो मैं कह रहा हूँ वह ठीक है या नहीं। यदि वहां पर स्वच्छता नहीं है तो जाहिर है कि जो आपके रेलवे में काम करने वाले लोग हैं वे कैसे स्वस्थ रह सकते हैं। मैं चाहूंगा कि पार्लियामेंट के सदस्यों की कमेटी उनके मकानों और पानी की बाबत सरकार को सुझाव दे कि इनकी समुचित व्यवस्था करने के लिये क्या कदम उठाये जाने चाहियें। क्या आपके पास हर ज़ोनल रेलवे के आंकड़े मौजूद हैं कि ऐसे वहां पर कितने कर्मचारी हैं जो कि साल में बीमार पड़ते हैं और बीमारी की छुट्टियां लेते हैं? इसका एक तखमीना आपको अपने पास रखना चाहिये ताकि हमें मालूम हो सके कि हमारे जो काम करने वाले लोग हैं उनमें कितने लोगों का स्वास्थ्य खराब होता है और हम ऐसे पीड़ित लोगों की क्या मदद कर सकते हैं।

दिल्ली एरिया के रेलवे गार्ड्स की यह मांग है कि वर्तमान टी० ए० रूल्स के सम्बन्ध में डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट ने बिना रेलवे बोर्ड के प्रीवियस हुकम के टी० ए० रूल्स को बदल दिया है और जिसका नतीजा यह हुआ है कि उन्हें टी० ए० में कम पैसा मिलता है। रेलवे बोर्ड ने १९५२ में हुकम दिया था की गार्ड लोगों को चार टाइम्स दस मील का दिया जावे और मैं चाहता हूँ कि जो उन्हें १९५२ में मिलता था वही उनको देना चाहिये। दस मील पर जो लोग काम करते थे और जिनका काम अच्छा था उन्हें आप फोर टाइम्स देते थे और दूसरे दस मील पर पांच टाइम्स और फिर दूसरे दस मील पर आप उनको छः गुना देते थे। इस तरह से इनका हिसाब १९५२ में चलता था लेकिन अभी कुछ मास से डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट साहब ने उसको बदल दिया है। जरूरत इस बात की है और उनकी मांग भी है कि गार्डों को टी० ए० उसी हिसाब से दिया जाय जिस तरह से इस आर्डर से पहले दिया जाता था।

इसी तरह से रेलवे के मिनिस्ट्रियल स्टाफ के क्लर्कों की मांग पर भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिये। इनकी तादाद ४६,००० है। पे कमिशन के आधार पर इन क्लर्कों ने अपनी मांग की है और मैं चाहता हूँ कि आप उनकी मांगों पर विचार करें और देखें कि वाकई उनकी मांगें वाजिब हैं कि नहीं। पे कमिशन के सुझावों को यदि सब पार्टीज के लोग मानते हैं तो उन्हें हमें मान्यता देकर स्वीकार करना चाहिये लेकिन यदि कुछ लोगों का ऐसा विचार है कि इसके लिये कोई एक दूसरा हमें वेज कमिशन मुकरर करना चाहिये और जिसका सुझाव भी किया गया है तो आपको उस पर निर्णय करके एक दूसरा वेज कमिशन बैठाने के लिये कदम उठाना चाहिये। उपाध्यक्ष महोदय, आपके जरिये मैं रेलवे मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जो सुझाव मैं यहां पर दे रहा हूँ, वे उन पर विचार करें। मंत्री महोदय और उनके विभाग ने जो कुछ काम किया है वह सराहना के योग्य है। इसके साथ ही साथ मैं रेलवे विभाग के कर्मचारियों ने जिस जिम्मेदारी, लगन और निष्ठा के साथ अपने कर्तव्य को निभाया है और मन्त्रालय का सिर उंचा किया है, उसके लिये मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ और इतना कहने के बाद मंत्री महोदय ने जो ७,५७,४३५ लाख रुपये का बजट एक्सपेंडिचर रखा है, उसका मैं समर्थन करता हूँ।

†श्री विश्वनाथ रेड्डी (चित्तूर) : माननीय रेलवे मंत्री ने अपने आय-व्ययक भाषण में प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान जिन सफलताओं का जिक्र किया है उनके लिये रेलवे प्रशासन को गर्व करना चाहिये । सभा के लिये भी यह प्रसन्नता का विषय है ।

यद्यपि रेलवे की द्वितीय पंचवर्षीय योजना को काफी हद तक काट कर छोटा बना दिया गया है पर माननीय मंत्री ने सभा को आश्वासन दिया है कि नई लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में कम से कम प्रस्तावित लाइनों का सर्वेक्षण और उनकी जांच अवश्य करा ली जायेगी इस आशा पर कि रेलवे प्रशासन इनके निर्माण के लिये काफी धन की व्यवस्था कर लेगा । इसके लिये हमें रेलवे प्रशासन और रेलवे मंत्री को बधाई देनी चाहिये ।

इस सभा में सदस्य के रूप में आने के बाद मैं प्रारम्भ से ही देख रहा हूँ कि प्रति वर्ष रेलवे मंत्री किसी न किसी समिति के बनाने की घोषणा करते हैं ताकि इस सभा के सदस्यों और जनता को ऐसे समितियों के कार्यकाल में अपने विचार प्रकट करने का मौका मिलता रहे । परामर्श समिति, भ्रष्टाचार जांच समिति, रेलवे अभिसमय समिति, दुर्घटना जांच समिति और भाड़ा जांच समिति ऐसी ही समितियाँ हैं । द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रेलवे सामर्थ्य को बढ़ाना पड़ेगा क्योंकि सभी क्षेत्रों से काफी मांग होगी अतः रेलवे को चाहिये कि वह अपने सामर्थ्य को मांगों से कम से कम १५ प्रतिशत ज्यादा बढ़ाने का प्रयत्न करे । जैसा कि रेलवे मंत्री ने बताया कि रेलवे मंत्रालय सारी मांगों को पूरा नहीं करती । अतः यदि रेलवे प्रशासन सुविधाओं के सम्बन्ध में १५ या २० प्रतिशत ज्यादा का लक्ष्य निश्चित करें तो बाढ़ों के आने या सम्पत्ति को हानि पहुंचने पर भी हम आराम से सभी मांगों को पूरा कर पायेंगे ।

मुझे प्रसन्नता है कि एक भाड़ा जांच समिति नियुक्त होने जा रही है । इसके सम्बन्ध में मैं एक निर्देश पद का सुझाव देना चाहता हूँ । अभी तक रेलवे में भाड़ा केवल दूरी तथा वस्तु के प्रकार के आधार पर किया जाता है पर मैं चाहता हूँ कि वस्तु के मूल्य के आधार पर भी भाड़ा लिया जाना चाहिये । इस प्रकार सस्ती चीजों पर कम भाड़ा लगेगा । रेलों में तीसरे दर्जे के उन्मूलन के सम्बन्ध में माननीय मंत्री ने जो घोषणा की है उसका क्या अभिप्राय है । क्या तीसरे दर्जे का किराया बढ़ा कर दूसरे दर्जे के बराबर कर दिया गया है या दूसरे दर्जे का उन्मूलन किया गया है । इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री को स्पष्टीकरण देना चाहिये । द्वितीय पंचवर्षीय योजना में लगभग ३,००० मील नई रेलवे लाइनों के निर्माण का प्रस्ताव है । इनके सम्बन्ध में माननीय मंत्री ने आश्वासन दिया है कि इन लाइनों का कम से कम सर्वेक्षण अवश्य कर लिया जायेगा । कुछ राज्य सरकारों ने कुछ लाइनों का सुझाव दिया है । मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री उन सुझावों का ध्यान रखेंगे ।

नेल्लोर और मैदुकर को मिलाने वाली लाइन के सर्वेक्षण के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह सर्वेक्षण या तो कुड्डापा या नन्दयाल तक बढ़ा दिया जाय ।

परामर्श समिति के सम्बन्ध में मुझे एक सुझाव देना है । जो पत्र हमें दिये गये हैं उनसे केवल यही पता लगता है कि खण्ड समितियों की इतनी बैठकें और राष्ट्रीय समिति की इतनी बैठकें हुईं । पर उनकी चर्चा के विषय तथा निश्चयों के सम्बन्ध में हमें कुछ भी पता नहीं लगता । अतः मेरा सुझाव है कि इन समितियों की बैठकों की तिथि तथा समय और उसके सदस्यों के नामों की एक सूची कम से कम उस खण्ड के सदस्यों को अवश्य दी जानी चाहिये ताकि छोटी-छोटी शिकायतों या स्थानीय शिकायतों की बात उन समितियों के पास तक पहुंचाई जा सके अन्यथा छोटी-छोटी बातों के लिये भी हमें मंत्री या उपमंत्री को लिखना पड़ता है ।

मैं माननीय उपमंत्री का ध्यान अपने क्षेत्र की पकाला-धर्मावरम् छोटी लाइन की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ । इसकी रफ्तार ४० फर्लांग प्रति घण्टा है । रफ्तार बढ़ाने के लिये भारी इंजनों के चलने

[श्री विश्वनाथ रेड्डी]

लायक भारी लाइनों के बिछाने का एक प्रस्ताव था पर सामान न मिलने के कारण यह काम रुका पड़ा है। वैसे तो यह काम १९५५ के अन्त तक पूरा हो जाना चाहिये था पर हमें बताया गया है कि अब यह १९५८ या १९५९ तक पूरा होगा। मैं आशा करता हूँ कि माननीय उपमंत्री इस लाइन के निर्माण कार्य में जल्दी करने का ध्यान रखेंगे।

इसी सेक्शन पर एक चिन्तापरती नाम का एक स्टेशन है जो लगभग गत ३० वर्षों से वैसी ही अवस्था में है, वहाँ कोई भी सुधार नहीं किया गया है। स्टेशन पर एक लकड़ी का कमरा है और कोई मालघर नहीं है। इस स्टेशन पर आवागमन भी इस सेक्शन के अन्य किसी भी स्टेशन से कम नहीं होता।

मदनपल्ली रोड स्टेशन पर एक ही प्रतीक्षालय है। अरोग्यशाला के कारण यहाँ बहुत से क्षय रोग के रोगी उतरते हैं। रोगी तथा यात्रियों के लिये एक ही प्रतीक्षालय होने के कारण इस रोग के फैलने का भय है। अतः क्षय रोग के रोगियों के लिये एक अलग प्रतीक्षालय बनवा दिया जाना चाहिये।

मदनपल्ली से मदनपल्ली रोड स्टेशन को मिलाने वाली एक लाइन बनाने का विचार था। यदि उसकी जांच हो चुकी हो तो उस लाइन के निर्माण कार्य में जल्दी की जाय। मचेरला तथा नागार्जुन-सागर बांध को मिलाने वाली एक लाइन का बनना बहुत आवश्यक है पर आय-व्ययक में इसके लिये आवण्टन नहीं किया गया है। मैं समझता हूँ कि शायद गलती से छूट गया है अतः मंत्रालय अब भी इस लाइन को बनाने के प्रस्ताव को आय-व्ययक में सम्मिलित कर सकता है।

अन्त में मैं रेलवे प्रशासन को बधाई देता हूँ।

श्रीमती शिवराजवती नेहरू (जिला लखनऊ-मध्य) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस सम्बन्ध में कोई दो मत नहीं हैं कि यह जो रेलवे बजट पेश किया गया है, यह एक जनहितकारी बजट है। इसमें माननीय मंत्री जी ने यह बताया है कि राजस्व लेखे में ३२ करोड़ रुपये की शुद्ध बचत होने का अनुमान है। यह एक ऐसी अनुपम बात है कि जिससे माननीय मंत्री जी की कार्यकुशलता का परिचय मिलता है और जिसकी कि सारा सदन प्रशंसा कर रहा है।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि अगले साल यह विभाग अपने कर्मचारियों की बर्दी बनवाने के लिये २७ लाख रुपये की खादी खरीदेगा और साथ ही यह भी कहा गया है कि इससे ज्यादा पैसों की खादी भी खरीदी जा सकती है यदि वह मिल जाय। यह चीज चर्खा संघ के लिये और खादी-प्रेमियों के लिये एक बड़े उत्साह और प्रोत्साहन की है। मैं माननीय मंत्री जी को ऐसा बजट बनाने के लिये बधाई देता हूँ और इस बजट का हृदय से स्वागत करते हुये केवल दो चार बातें माननीय मंत्री जी के विचारार्थ रखना चाहती हूँ। पहली बात तो मैं जो रेलवे का रक्षा दल है उसके बारे में कहना चाहती हूँ। यह दल बना अवश्य है लेकिन अभी तक यह अपना कार्य संतोषजनक ढंग से नहीं कर रहा है।

आजकल रेलवे डिब्बों में जो चोरियाँ और हत्यायें हो रही हैं उनकी संख्या दिनोदिन बढ़ती ही जा रही है और इससे जनता बहुत भयभीत है। जनता की आज यह माँग है कि उसकी जान और माल की रक्षा हो और मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि वह इस ओर अवश्य ध्यान दें।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहती हूँ वह रेलवे में जो भ्रष्टाचार है उसके बारे में है। सीट रिजर्व कराने में रेल के कर्मचारी यात्रियों के साथ बहुत धाँधली करते हैं जब कोई सीट रिजर्व कराने के लिये जाता है तो उससे यही कहा जाता है कि कोई सीट खाली नहीं है। हाँ, यदि कोई १० या १५ दिन पहले जाकर अपनी सीट रिजर्व करवाता है उसको अवश्य जगह मिल जाती है। परन्तु जो दो चार दिन पहले जाता है तो उसको यही जबाब दिया जाता है कि कोई सीट नहीं है जबकि बहुत सी सीटें खाली होती हैं। बहुत सी

सीटें ऐसी बोगस रिजर्व कर ली जाती हैं जोकि अन्त समय में जब रेल चलने को होती है, वे अपने जानने पहचानने वालों को दे देते हैं। मैं चाहती हूँ कि रेलवे मंत्री जी इसे रोकने का कोई उपाय करें।

तीसरी बात मुझे कौरिडोर ट्रेन्स के बारे में कहनी है। यह जो नई कौरिडोर ट्रेनें चलाई जा रही हैं यह जनता की सुरक्षा के ख्याल से तो बहुत अच्छी हैं परन्तु यदि इनमें दो एक सुधार कर दिये जायें तो यात्रियों को बहुत आराम हो सकता है। एक बात तो यह है कि इन ट्रेन्स में कोई लेडीज़ कम्पार्टमेंट नहीं है जो कि अवश्य होना चाहिये। चूँकि इसमें छोटे छोटे कम्पार्टमेंट्स होते हैं, इनमें से एक दो कम्पार्टमेंट्स लेडीज़ के लिये अलग रिजर्व यदि किये जायें तो कोई दिक्कत नहीं होगी। दूसरी बात जो है वह यह है कि इनमें सीट्स बहुत नीची हैं जिसके कारण उनके नीचे कोई असबाब इत्यादि नहीं रखा जा सकता है। इस वजह से जो यह स्पेस होती है वह जाया ही जाती है। सामान इत्यादि जो कि दो सीटों के बीच रखा जाता है और जो वह स्पेस होती है वह भी कम ही रहती है। इसकी वजह से आने जाने के लिये भी कोई रास्ता नहीं बचता है। जो तख्ता असबाब इत्यादि रखने के लिये लगा हुआ है वह भी बहुत छोटा है और उस पर लोटा, गिलास, हैडबैग इत्यादि ही रखे जा सकते हैं। मैं मानती हूँ कि अब जब कि डिब्बे बन गये हैं इनमें कोई चेंजिज होना मुश्किल है। लेकिन मैं सुझाव देना चाहती हूँ कि जैसे कि आपने कौरिडोर ट्रेन्स के अन्दर बाथ रूम अलग से बनाये हुये हैं उसी तरह से यदि केवल असबाब इत्यादि रखने के लिये एक दो डिब्बे लगा दिये जायें तो इससे यात्रियों को बहुत सुविधा हो जायेगी।

चौथी बात जो मैं कहना चाहती हूँ वह यह है कि तीसरे दर्जे को हटा कर दो ही दर्जे रखने का जो लक्ष्य आपने रखा है वह बहुत ही सराहनीय है। मैं चाहती हूँ कि जो तीसरे दर्जे की सीटें हैं यदि वह भी गद्देदार बना दी जायें और दूसरे प्रकार की सारी सुविधायें यात्रियों को दी जायें तो यात्रियों को बहुत सुविधा हो जायेगी और यह समयानुकूल बात भी होगी। परन्तु यदि इस सुविधा को देने की खातिर आपने कोई किराये में वृद्धि की तो मेरे खयाल में यह लोगों के लिये कोई संतोष की बात नहीं होगी।

आपने जो यह रखा है कि आप तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये जो वेटिंग हाल्ज हैं उनको वहां पर सिनेमा दिखाया जाये, इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु जो आपने यह किया है कि चलती गाड़ियों के अन्दर भी सिनेमा दिखाया जाय, इससे मैं समझती हूँ यात्रियों को असुविधा होगी और इससे चोरी इत्यादि होने की सम्भावनायें भी बढ़ जायेंगी। इसका कारण यह है कि जब चलती गाड़ी में सिनेमा दिखाया जायगा तो यात्रियों को अपने डिब्बों में से जाकर दूसरे डिब्बे में सिनेमा देखना होगा और जब वे अपनी सीटों को छोड़ कर जायेंगे तो हो सकता है कि कोई बाद में उनका सामान लेकर चलता बने। इस तरह से उनके सामान की रक्षा होना बहुत मुश्किल है और चोरी की सम्भावनायें अधिक हो जायेंगी।

अब मैं जो छूत के मरीज या दिक् के मरीज होते हैं और जो गाड़ियों में सफर करते हैं उनके बारे में कुछ कहना चाहती हूँ। जब यह लोग सफर करते हैं तब यह लोग दूसरे या पहले दर्जे का टिकट ले लेते हैं और लेट कर जाना चाहते हैं। मैंने देखा है कि जब डिब्बे में और यात्री इस पर आपत्ति करते हैं और कहते हैं कि यह छूत का मरीज है, यह गाड़ी में क्यों बैठे तो उस बेचारे के लिये बहुत मुश्किल हो जाती है। एक समय मैंने यह भी देखा है कि एक ऐसा ही मरीज जो कि दूसरे दर्जे में लेटा हुआ था, जब और मुसाफिरों ने इस पर आपत्ति की तो रेल के कर्मचारियों ने उस बेचारे को वहां से उठाकर तीसरे दर्जे में लाकर बिठा दिया। मैं पूछती हूँ कि यदि दूसरे दर्जे के एक यात्री को या पहले दर्जे के एक यात्री को इस बीमारी से डर हो सकता है तो क्या तीसरे दर्जे के यात्री को डर नहीं हो सकता? तो मैं आप को यह सुझाव देना चाहती हूँ कि ऐसे छूत के मरीजों के लिये एक दो डिब्बे अलग लगा दिये जाया करें तो अच्छा है जिन में कि यह लोग आराम से और सुख के साथ जा सकें और दूसरे यात्रियों को भी इससे कोई आपत्ति नहीं होगी।

[श्रीमती शिवराजवती नेहरू]

अन्त में, उपाध्यक्ष महोदय, मुझे एक सुझाव और देना है। माननीय रेल मंत्री जी ने यह बताया है कि आगे से सब्जी और फलों के पार्सलों के ऊपर आधा पाई प्रतिसेर भाड़ा बढ़ाया जायेगा। मेरी राय में यह दर बहुत कम है और यह नहीं के बराबर है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करती हूँ कि भाड़ा तो वे चाहें दुगुना या तिगुना कर दें परन्तु कोई ऐसा प्रबन्ध अवश्य होना चाहिये जिस से कि यह फलों के पार्सल जिन लोगों को भेजे जायें उनको यह सही सलामत मिल जाया करें। आजकल तो ऐसा होता है कि उनको खाली झाबे ही मिलते हैं। जब कभी भी लखनऊ से आमों के पार्सल भेजे जाते हैं और जो एक झाबे में दो ढेरी होते हैं तो जो रिश्तेदारों इत्यादि से प्राप्त होने की सूचना मिलती है उसमें यही लिखा होता है कि सारे आम निकल गये हैं और केवल १५ या २० ही झाबे में मिले हैं। इस चीज को भी जितनी जल्दी दूर किया जायगा उतना ही अच्छा होगा।

इतना कहने के बाद और अपने सुझाव देने के बाद जो बजट रेलवे मंत्री ने पेश किया है, मैं उसका हृदय से स्वागत और समर्थन करती हूँ।

श्री बीरबल सिंह (जिला जौनपुर-पूर्व) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्री महोदय को इस सुन्दर बजट को पेश करने के लिये बधाई देता हूँ। रेलवे हमारे राष्ट्र की संपत्ति है और इसमें देश की ६३५ करोड़ के करीब पूंजी लगी हुई है और इसके हमारे देश के ३६ करोड़ नर नारी मालिक हैं और करीब दस लाख परिवारों की जीविका इस पर निर्भर करती है। इसलिये रेलों की उन्नति और उनके विकास में हर एक हिन्दुस्तानी की दिलचस्पी है। यदि रेलें उन्नति करती हैं तो इससे सब लोगों को प्रसन्नता होना स्वाभाविक ही है। यही कारण है कि जब लोग देखते हैं कि रेलें उन्नति कर रही हैं तो उनको प्रसन्नता होती है। मैं ने तो किसानों को भी यह बात करते हुये सुना कि गवर्नमेंट के और विभागों में चाहे जो त्रुटियां हों लेकिन रेलवे विभाग में तो काफी उन्नति हो रही है। कई नये नये काम हुये हैं, यात्रियों की सुविधा के लिये भी बहुत कुछ काम हुआ है, रेलों के स्टेशन अच्छे बना दिये गये हैं, प्लेटफार्मों पर साया कर दिया गया है, रोशनी का अच्छा इन्तजाम हो गया है, कौरिडोर ट्रेनें चली हैं, जनता ट्रेनें अधिक चलाई जा रही हैं, तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये सोने का प्रबन्ध किया गया है, यह सब इस तरह की सुविधायें हैं जिनका यात्रियों के ऊपर बहुत अच्छा प्रभाव पड़ रहा है। इसलिये यह जो बजट माननीय रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है, इसके लिए वह बधाई के पात्र हैं।

हम यह भी देखते हैं कि रेलों की जो आर्थिक स्थिति है उसमें भी निरन्तर सुधार होता जा रहा है। जो हम ने पंचवर्षीय योजना बनाई थी, उसमें भी सफलता प्राप्त हुई है। इससे देश की आर्थिक स्थिति में सुधार हुआ है और इसका असर हमारी रेलों की आमदनी है उस पर भी पड़ा है। हम यह देखते हैं कि १९५२-५३ में करीब २७२ करोड़ की आमदनी हुई थी जो कि बढ़ती ही जा रही है। १९५४-५५ में यह २८६.७८ करोड़ हो गई और १९५५-५६ में इसके ३१४ करोड़ के करीब होने की आशा की जा रही है।

१९५६-५७ का जो बजट पेश किया गया है उसमें करीब ३४५ करोड़ रु० की आमदनी का अनुमान है। इसी तरह से बचत का भी जो अनुमान किया गया है उसमें भी बराबर वृद्धि हो रही है। हमारी पहली पंचवर्षीय योजना करीब करीब समाप्त हो चुकी है। इसमें रेलवे विभाग के लिये पहले तो करीब ३५० करोड़ रु० रखा गया था, लेकिन बाद में उसे बढ़ा कर लगभग ४०० करोड़ किया गया। हमको इस बात की प्रसन्नता है कि अन्त में जाकर लगभग ४३२ करोड़ रु० खर्च हो रहा है जहां तक रेल के इंजनों, सवारी के डिब्बों और माल के डिब्बों का सम्बन्ध है, इसमें पहले २०७ करोड़ खर्च होने वाला था, लेकिन वह बढ़ कर २५३ करोड़ हो गया है। इसी तरह से इंजीनियरिंग वर्क्स के ऊपर भी पहले ४५ करोड़ रु० के व्यय का अनुमान था, वह अब करीब ४६ करोड़ रु० हो गया है। बाकी और विभागों में भी किसी में कुछ कमी हुई है और किसी में कुछ अधिक खर्च हुआ है। सब मिला कर गवर्नमेंट का ३२ करोड़ रु० अधिक खर्च हुआ है। लेकिन फिर भी इस पंचवर्षीय योजना के समाप्त होते होते हमारी

रेलों की स्थिति में मेरी समझ से कोई बहुत अधिक सुधार नहीं हो सका है। क्योंकि हम देखते हैं कि लगभग २०,२५ वर्षों से रेलों की स्थिति बहुत ही खराब हो गई थी, सन् १९३० के बाद जबकि देश में सस्ती हुई उस समय से रेलवे की आमदनी में काफी कमी हो गई थी जिस से रेलों की पटरियों को नई करने, नये इंजन बनाने, सवारी और माल के डिब्बे नये बनाने आदि में बिल्कुल कमी कर दी गई थी। सन् १९३९ में जबकि युद्ध प्रारम्भ हुआ उसके बाद तो सुधार का काम बिल्कुल ही बन्द हो गया और स्थिति यहां तक पहुंच गई कि युद्ध की आवश्यकताओं के लिये करीब ४,००० मील लाइन उखाड़ दी गई, करीब ८ प्रतिशत इंजन भी बाहर भेज दिये गये, करीब ४० लाख स्लीपर बाहर भेज दिये गये और सारे देश में यातायात में काफी दिक्कत बढ़ गई। जहां तक नये डिब्बों और इंजनों का सम्बन्ध है, उसका काम बिल्कुल बन्द हो गया। इस तरह से इन सब में बराबर कमी थी। इसलिये अब जो हमारी पंचवर्षीय योजना बनी उसमें यद्यपि पर्याप्त रूपया इन सब कामों में खर्च हुआ, लेकिन तब भी स्थिति यह है कि अभी तक जहां तक रेल की पटरियों का सम्बन्ध है, करीब ७,३०० मील पटरी नई करनी है जो कि पुरानी हो गई है, घिस चुकी है और जो ठीक तरह से चलने के भी योग्य नहीं है। इसी तरह से स्लीपर भी ७,००० मील से अधिक से के बिल्कुल खराब हो गये हैं और उन को सुधारने की आवश्यकता है। हमारी पंचवर्षीय योजना का समय पूरा होने तक भी इतना काम बाकी रह जायेगा। इसी तरह से जहां तक इंजनों और सवारी के डिब्बों का सम्बन्ध है, उन में भी जो पुराने हो गये हैं जिन को बदलने की आवश्यकता है, उसमें कुछ अधिक सुधार नहीं हो पाया है। सन् १९५१ में जो इंजन थे उन में से ३० प्रतिशत अपनी उम्र पूरी कर चुके थे, उन को बदलने की आवश्यकता थी। १९५२ में उन की संख्या ३७.६ प्रतिशत, १९५३ में ३२.३ प्रतिशत और १९५४ में ३१.३ प्रतिशत थी। इसी तरह से जहां तक सवारी डिब्बों का ताल्लुक है जिन की उम्र समाप्त हो चुकी थी, उन की संख्या १९५१ में ३५.९ प्रतिशत, १९५२ में ३६.७ प्रतिशत, १९५३ में ४१ प्रतिशत और १९५४ में ३३.४ प्रतिशत थी। माल के डिब्बों की स्थिति भी करीब करीब ऐसी ही थी। सन् १९५१ में २७ प्रतिशत, १९५२ में २८ प्रतिशत, १९५३ में २३ प्रतिशत और १९५४ में २९.६ प्रतिशत डिब्बों की उम्रें खत्म हो चुकी थीं। रेल की पटरियां, स्लीपर, इंजन, सवारी और माल के डिब्बे, यह सब इतने पुराने हो गये हैं कि उन के बदलने की आवश्यकता है जिससे रेलें अच्छी तरह से चल सकें, लेकिन पैसे की कमी की वजह से और सामान की कमी की वजह से दूसरी पंचवर्षीय योजना समाप्त होने पर भी हम इस को पूरा नहीं कर पायेंगे।

जहां तक रेलों का सम्बन्ध है, सन् १९०८ में जो मैके कमेटी बनी थी, उस की सिफारिश थी कि हिन्दुस्तान में एक लाख मील लम्बी रेल होनी चाहिये और कोई भी स्थान, कोई भी गांव जिस की आबादी एक हजार हो वहां ज्यादा से ज्यादा २५ मील से अधिक रेल की दूरी पर नहीं होना चाहिये। यह लक्ष्य उस समय हमारे सामने रखा गया था। करीब ५० वर्ष पूरे होने वाले हैं, लेकिन अभी तक हमारे देश में करीब करीब ३४ हजार मील लम्बी रेल ही बन गई पाई है। अगर हम इसका और देशों से मुकाबला करें तो देखेंगे कि इंग्लैंड में जहां की आबादी ४ करोड़ ८९ लाख है रेल की लम्बाई १९ हजार २ सौ २२ मील है और जोकि १ हजार की आबादी पर ३९ मील पड़ती है, यूनाइटेड स्टेट्स में जहां की आबादी १५ करोड़ है वहां पर रेल की लम्बाई २ लाख २५ हजार और २३२ मील और १.५ मील प्रति हजार आदमी है, कनाडा में १ करोड़, ४७ लाख की आबादी पर रेल की लम्बाई ४३ हजार और १७१ मील और २.७८ मील प्रति हजार है। लेकिन हमारे यहां जहां की आबादी करीब ३६ करोड़ की है रेल की लम्बाई ३४ हजार मील यानी ०.९६ मील प्रति हजार आबादी पर है। इस तरह से इतनी कम रेलें हैं कि उन को बढ़ाने की बहुत अधिक आवश्यकता है। लेकिन फिर भी पहली पंचवर्षीय योजना के अन्त तक तो हम केवल रेलों का पुनर्वास ही कर सके हैं। नई लाइनें करीब ३८० मील बनी है, करीब ४८० मील जो पुरानी लाइनें तोड़ दी गई थीं, उन की वृद्धि हुई है, लेकिन फिर भी अभी उस को बढ़ाने की काफी आवश्यकता है।

[श्री बीरबल सिंह]

यह जो हमारा बजट है वह दूसरी पंचवर्षीय योजना के पहले वर्ष का है, इसलिये इसका महत्व और अधिक बढ़ जाता है। जहां तक हमारे रेलवे बोर्ड का सम्बन्ध है, उसने रेलवे मंत्रालय के लिये दूसरी पंचवर्षीय योजना के लिये १,४८० करोड़ रु० का अनुमान योजना आयोग के सामने पेश किया था। लेकिन योजना आयोग ने केवल १,१२५ करोड़ रु० ही मंजूर किया है। इस ११२५ करोड़ रु० में से पहले साल के लिये उन्होंने २०० करोड़ के करीब, दूसरे साल के लिये ३०० करोड़ रु० के करीब और तीसरे साल के लिये ३५० करोड़ रु० के करीब और बाकी पांचवें तथा छठवें साल के लिये रखा है। लेकिन उन्होंने रेलवे मंत्रालय को यह आश्वासन दिया है कि आगे चल कर जैसे साधन होंगे और आर्थिक स्थिति जैसी अच्छी होगी उसके हिसाब से और भी अधिक इस राशि को बढ़ाया जायेगा। इस १,१२५ करोड़ रु० में से रेल के इंजन और डिब्बे जो कि पुराने हो गये हैं उनको नया करने के लिये आपने रकम रखी है। नई रेल की लाइनों को बनाने के लिये आपने जो योजना बनाई है उसमें से २,००० मील का सर्वे हो चुका है और इसके अतिरिक्त रेलवे मंत्रालय की कृपा से लगभग ३,००० मील लम्बी लाइन की पैमाइश का अनुमान है। मैं समझता हूं कि रेलवे मंत्रालय यह पैमाइश जारी रखेगा और उस पर काम भी शुरू करेगा। अपने उत्तर प्रदेश के सम्बन्ध में जहां पर कि कुछ रेलवे लाइनों की पैमाइश हुई है, मेरा निवेदन है रेलवे मंत्रालय से कि एक रेलवे लाइन शाहगंज से मछलीशहर या बादशाहपुर तक होनी चाहिए जिसकी पैमाइश की जाय और दूसरी पंचवर्षीय योजना में उसे शामिल कर लेना चाहिये।

जहां तक रेलवे सामान का सम्बन्ध है, उसमें आत्मनिर्भरता आवश्यक है और जैसा कि कहा गया है कि चितरंजन लोकोमोटिव कारखाने में इंजन तैयार हो रहे हैं और उनका काम बढ़ता जा रहा है। इस योजना में ३०० इंजन बनाने का लक्ष्य रखा गया है, मैं आशा करता हूं यह लक्ष्य ४०० इंजन तक पहुंच जायेगा। पेरम्बूर में जो कोच फैक्टरी है उसमें भी सन् १९५६-६० तक करीब ३५० सवारी गाड़ियों के डिब्बे तैयार होने लगेंगे। इसके अलावा और भी कारखाने हैं, लेकिन मेरा अनुमान है कि छोटी लाइन की सवारी गाड़ियों के डिब्बे बनाने के लिये कोई उपयुक्त कारखाना नहीं है। गवर्नमेंट की ऐसी तजवीज है कि एक नया कारखाना छोटी लाइन के डिब्बे बनाने के लिये बनाया जायेगा। मैं रेलवे मंत्री महोदय से यह निवेदन करूंगा कि अगर छोटी लाइन के डिब्बे तैयार करने का कारखाना बनाना है तो वह उत्तर प्रदेश में बनना चाहिये क्योंकि उत्तर प्रदेश में कोई बड़ी इन्डस्ट्री नहीं है.....

एक माननीय सदस्य : उत्तर प्रदेश और बिहार की सीमा पर स्थित गोरखपुर में बनाया जाय।

श्री बीरबल सिंह : ठीक है, गोरखपुर में बन सकता है और यह स्थान बिहार और उत्तर प्रदेश की सीमा पर स्थित है और यहां पर हमें लकड़ी भी काफी मिल सकती है। इसलिये यह कारखाना उत्तर प्रदेश में गोरखपुर में खुलना चाहिये।

रेलों के डिब्बों के सुधारों के सम्बन्ध में मेरा निवेदन यह है कि तीसरे दर्जे के डिब्बों में पाखानों का अच्छा प्रबन्ध नहीं है। यात्रियों के लिये पानी की भी समुचित व्यवस्था नहीं है। मैं चाहूंगा कि जिस तरह का प्रबन्ध पाखाने और पानी का सैकेंड और फर्स्ट क्लास के डिब्बों में है, वैसा ही प्रबन्ध थर्ड क्लास के डिब्बों में भी होना चाहिये। पानी की उचित व्यवस्था होनी चाहिये और पाखाने साफ सुथरे होने चाहियें, यह मेरी आपसे प्रार्थना है और मैं इस रेलवे बजट को पेश करने के लिये मंत्री महोदय को हृदय से धन्यवाद देता हूं।

श्री जी० डी० सोमानी (नागौर-पाली) : मैं रेलवे मंत्री को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने प्रथम पंचवर्षीय योजना में इतनी प्रगति कर दिखाई है।

आंकड़ों को देखने से हमें पता लगता है कि १९५४-५५ में यातायात प्राप्तियां २८७ करोड़ रुपये थी और १९५५-५६ में ३१४ करोड़ रुपये हो गयीं और १९५६-५७ के आय-व्ययक वर्ष में ३४५ करोड़ रुपये हो जाने का अनुमान है। इस प्रकार आय-व्ययक वर्ष में २२.६६ करोड़ रुपये की बढ़ती रहेगी। इसी कारण अवक्षयण रक्षित निधि के लिये १९५४-५५ में जो ३० करोड़ रुपये का विनियोग था वह १९५५-५६ में ४५ करोड़ रुपये हो गया। सामान्य राजस्व का लाभांश भी ३४.६६ करोड़ रुपये से बढ़कर ३६.६७ करोड़ रुपये हो गया है।

प्रथम पंचवर्षीय योजना में केवल ४०० करोड़ रुपये जो रेलवे के लिये निश्चित किये गये थे उनके अलावा ८ प्रतिशत और धन भी रेलवे ने व्यय किया।

मुझे खेद है कि रेलवे ने हमारी आवश्यकताओं के अनुसार अपना सामर्थ्य नहीं बढ़ाया है। रेलवे ने योजना आयोग के सामने १,४८० करोड़ रुपये के उपबन्ध की मांग की थी पर योजना आयोग ने उसे कम करके ११,२५ करोड़ रुपये कर दिया है जिस में से ३७५ करोड़ रुपये का प्रबन्ध रेलवे को स्वयं करना पड़ेगा। पर इस राशि का अधिकांश भाग कोयला, इस्पात तथा सीमेंट में ही खर्च हो जायेगा अतः रेलवे के सामर्थ्य की मांग भी पूरी न हो पायेगी। अतः योजना आयोग को रेलवे की सभी भागों को स्वीकार कर लेना चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय अन्तर्राष्ट्रीय बाजार से ऋण-पत्र जारी करके कुछ धन उगायें। हमें, चाहे किसी भी प्रकार से धन मिले, उसे लेकर अपनी योजना को सफल बनाना चाहिये। रेलवे में विनियोजन करने के दो लाभ होंगे एक तो रेलवे राजस्व मिलेगा दूसरे औद्योगिक तथा कृषि सम्बन्धी उत्पादन में भी वृद्धि होगी। अतः योजना आयोग को द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिये रेलवे को आवश्यक धन देने में हिचक नहीं करनी चाहिये।

कुछ उद्योगों को कोयला न मिलने के कारण बड़ी कठिनाई हो रही है और वैगनों की कमी के कारण खानों से कोयला नहीं पहुंच पाता। ऐसी अवस्था में माननीय रेलवे मंत्री को ध्यान देना चाहिये कि वैगनों की कमी के कारण किसी भी उद्योग को हानि न होने पाये।

राजस्थान में वैगनों की कमी के कारण कच्चे लोहे के निर्यात के काम में कठिनाई पैदा हो रही है। इस सम्बन्ध में भी ध्यान दिया जाना चाहिये कि वैगनों की कमी के कारण निर्यात को धक्का न लगने पावे।

दूसरे मैं, भाड़े में ६-१/४ प्रतिशत की वृद्धि के प्रस्ताव के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। माननीय रेलवे मंत्री ने लोक-सभा में बताया है कि वृद्धि प्रति मन आठ पाई अथवा प्रति सेर, एक पाई से कुछ कम है। परन्तु सत्य यह है कि विभिन्न उद्योगों पर भाड़े की इस वृद्धि की उचित गणना करनी चाहिये। सीमेंट उद्योग को लीजिये, मेरे विचार से सीमेंट के परिवहन में एक रुपया प्रति टन वृद्धि हो जायेगी। माननीय मंत्री जानते हैं कि सीमेंट का परिवहन दूर-दूर तक किया जाता है तथा प्रत्येक सीमेंट एकत, इसके परिवहन पर औसतन १६ रुपये भाड़ा देता है। सीमेंट का वर्तमान उत्पादन लगभग ५०,००,००० टन है और इस पर भाड़ा भी इतना ही हो जाता है। इस प्रकार यदि हम गणना करें तो हमें ज्ञात होता है कि इस भाड़ा वृद्धि का उचित निर्धारण नहीं किया गया है।

मेरा विचार है कि जब भाड़ा सम्बन्धी जाँच के लिये एक उच्चाधिकार समिति है तब रेलवे प्रशासन द्वारा की गई यह वृद्धि अनुचित है। रेलवे प्रशासन को अन्तरिम काल के लिये कुछ वृद्धि करनी चाहिये तथा समिति के निर्णयों की प्रतीक्षा करनी चाहिये। रेलवे प्रशासन को, देश के आर्थिक विकास में सहायता देनी चाहिये क्योंकि इस समय देश का औद्योगिकरण होने जा रहा है और भाड़ों में रियायात की आवश्यकता है। श्री अशोक मेहता ने ठीक ही कहा है कि स्वतंत्रता के पश्चात् भाड़ों में ५० प्रतिशत वृद्धि हुई है तथा यदि युद्ध-पूर्व काल से इनकी तुलना की जाये तो ज्ञात होगा कि इसमें शत-प्रतिशत वृद्धि हो गई है। यह हमारे उद्योग के विकास में बाधक है। इसीलिये मेरा सुझाव है कि इस भाड़ा वृद्धि का कुछ बौझ

[श्री जी० डी० सोमानी]

उपभोक्ता पर भी डाल दिया जाये तो अच्छा है और छूट की सूची में कच्ची सामग्री जैसे चूने का पत्थर आदि भी रख दिया जाये। इसी प्रकार निर्यात होने वाली सामग्री को भी छूट देनी चाहिये।

अन्त में, मैं राजस्थान के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। माननीय मंत्री के भाषण में, सर्वेक्षण आदि के सम्बन्ध में राजस्थान को कोई स्थान नहीं दिया गया है। मेरा विचार है कि यदि हम प्रादेशिक असमानता दूर करना चाहते हैं तो रेलवे मंत्रालय को अपने सर्वेक्षण प्रस्तावों में राजस्थान को भी स्थान देना चाहिये तथा नवीन लाइनें स्थापित करनी चाहियें।

हम द्वितीय पंचवर्षीय योजना को प्रारंभ करने जा रहे हैं तथा यदि उद्योगों के विकास पर ध्यान रख कर रेलवे का विकास नहीं किया गया तो देश की आर्थिक दशा के विकास में कठिनाई पड़ सकती है। इसी आधार पर मेरा विचार है कि रेलवे को उसका पूरा कोटा मिलना चाहिये जिससे देश की परिवहन आवश्यकताओं की पूर्ति की जा सके।

[श्री बर्मन पीठासीन हुये]

†डा० लंकासुन्दरम् (विशाखपटनम्) : मुझे पूर्ण विश्वास है कि माननीय रेलवे मंत्री, जिन्होंने आज सभी आलोचनाओं को सुना है, ने यह अनुमान लगा लिया होगा कि देश की वर्तमान समस्या, रेलवे बोर्ड की नौकरियों सम्बन्धी नीति है। तथा, मैं अखिल भारतीय रेलवे अनुसचिवीय कर्मचारी संस्था के प्रधान के नाते, लोक-सभा से प्रार्थना करता हूँ कि वह मुझे केवल इस नीति पर ही बोलने की अनुमति दें।

श्री लाल बहादुर शास्त्री ने श्री गिरि, श्री अशोक मेहता, तथा श्री गोपालन सभी सदस्यों की राय सुनी होगी कि देश के दस लाख रेलवे कर्मचारियों के साथ अन्तिम निर्णय हो जाना चाहिये। अपने आय व्ययक भाषण में माननीय मंत्री ने बताया इस साल में रेलवे बोर्ड और नेशनल फेडरेशन के सम्बन्ध अच्छे रहे। मेरा पूरा विश्वास है कि रेलवे बोर्ड और फेडरेशन के बीच मतभेद आपस की बातचीत से दूर किये जा सकते हैं। मुझे यह भी आशा है कि इस बड़े सवाल पर विचार करने के लिये रेलवे बोर्ड और फेडरेशन के बीच जल्द बातचीत शुरू होगी।

मैं, अखिल भारतीय अनुसचिवीय कर्मचारी संस्था का सभापति हूँ परन्तु मैं यह जानता हूँ कि मंत्री जी किसका परामर्श लेने जा रहे हैं। रेलवे कर्मचारियों के राष्ट्रीय फेडरेशन की दो शाखायें ही हो गई हैं तथा मेरा अपना दीर्घकाल का अनुभव यह कहता है कि रेलवे प्रशासन का एक शाखा के प्रति पक्षपात ही इन सब कठिनाइयों के लिये उत्तरदायी है। मैं नहीं जानता कि रेलवे मंत्री इन में से किस को सलाह के लिये बुलाने वाले हैं। मेरे मित्र श्री गिरी ने ठीक ही कहा है कि बैजवाड़ा सम्मेलन को मान्यता दी जा रही है तथा जो बैजवाड़ा सम्मेलन से अलग हैं उनको मान्यता नहीं दी जा रही है। मेरी रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना है कि वह रेलवे पद्धति में इस प्रकार की राजनीतिक विचारधारा को प्रोत्साहित न करें।

मंत्री महोदय ने धारा ४८ में यह कहा है कि :

“रेल कर्मचारियों पर काम का भार बढ़ रहा है और उसके साथ उनकी जिम्मेदारी भी बढ़ रही है। साथ ही उनके काम भी पेचीदा हैं। अगले वर्षों में उनके काम का भार और उनकी जिम्मेदारी और भी बढ़ जायेगी। तीसरे वर्ग के निचले वेतन-क्रम के कर्मचारियों की जिम्मेदारी बहुत बड़ी है। इसलिये, इन जगहों को इस तरह बांट देना चाहिये कि आफिस क्लर्क, गाड़ी क्लर्क आदि निचले वेतन-क्रम की जगहें कम हो जायें और वेतन-क्रम की जगहें बढ़ जायें। इसी तरह स्टेशन मास्टर की जगहों में भी कमी बेशी करनी होगी।”

†मूल अंग्रेजी में

मैं इस सम्बन्ध में यह बता देना चाहता हूँ कि रेलवे के क्लर्कों ने इस सिद्धान्त का अध्ययन किया है तथा वे इससे संतुष्ट नहीं हैं। तथा यह शनिवार के प्रदर्शनों से सिद्ध हो जाता है।

आज रेलवे कर्मचारियों के वेतन सत्याग्रह का अन्तिम दिन है तथा मुख्य स्टेशनों के सत्याग्रह में भाग लेने वाले कर्मचारियों के आंकड़े मैं बताता हूँ। दिल्ली में ६,४६३ तृतीय वर्ग कर्मचारियों में से ६,००३ ने सत्याग्रह किया। खड़गपुर, मुरादाबाद, उदयपुर, खुर्दारोड तथा वाल्टेयर के २,७२७ तृतीय वर्ग कर्मचारियों में से २,५९७ ने सत्याग्रह किया। अजमेर, आसनसोल, झांसी, अहमदाबाद, खानपुर आदि के ६,१८० कर्मचारियों ने वेतन लेने से इन्कार कर दिया। जमालपुर के ७५६ तृतीय वर्ग कर्मचारियों में से ७५६ ने वेतन लेने से इन्कार कर दिया। कुल संख्या लगभग ५०,००० थी। मैंने रेलवे कर्मचारियों को सीधी कार्यवाही करने से रोका है, जिससे रेलवे प्रशासन में कोई असुविधा न हो।

मैं उनकी मांगे सभा के सम्मुख प्रस्तुत करता हूँ। उनकी सबसे पहली मांग यह है कि डिस्पोजल क्लर्कों को, केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार ८०-२२० का वेतन-क्रम दिया जाये। इसको रेलवे प्रशासन ने विभक्त करके दो वेतन-क्रम बना दिये हैं एक ८०-१६० तथा दूसरा १६०-२०० का जबकि यह क्लर्क विशेष कार्य के लिये विशेषतया भर्ती किये जाते हैं।

मुझे रेलवे पदाधिकारियों के विरुद्ध कुछ कहना नहीं है प्रत्युत मैं रेलवे पद्धति का विरोधी हूँ। मैं अपने मित्र, माननीय रेलवे मंत्री को बता देना चाहता हूँ कि इस प्रकार की बातें अधिक दिन तक नहीं चलतीं। आज पाँच दिन का वेतन सत्याग्रह समाप्त होने जा रहा है तथा मुझे आशा है कि आपसी सम्बन्ध बहुत ही अच्छे हो जायेंगे क्योंकि रेलवे बाबुओं ने इन पाँच दिनों में और दिनों से भी अधिक कार्य किया है। और रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि भविष्य में वह इनकी भावनाओं को न भड़कायें।

पैराग्राफ ४९ में उन्होंने रेलवे कर्मचारियों को प्रबन्ध में शामिल करने के सम्बन्ध में कहा है। उनके इस सुझाव से हम सब सहमत हैं। परन्तु मेरे पास कुछ मामले हैं जिन्हें मैं माननीय मंत्री को एक ज्ञापन के साथ दूंगा। उदाहरण के तौर पर चार पाँच मामले मैं सभा के समक्ष प्रस्तुत करता हूँ।

स्टेशन मास्टरों तथा अस्सिस्टेंट स्टेशन मास्टरों ने १५०-२५० रुपये के वेतनक्रम पदोन्नति के अवसरों, नियमों को समान रूप से लागू करने, दृष्टिपरीक्षा की छूट, तथा राज्यचित छुट्टियों की प्राप्ति की माँग की है। क्या यह अनुचित मांगे हैं।

वेतन क्लर्क को २,००० रुपये की जमानत देनी पड़ती है परन्तु उसका वेतन-क्रम बहुत ही कम है। शराफ तथा खजांचियों को ले लीजिये। इन को रेलवे के 'पास' भी नहीं मिलते हैं। रेलवे स्कूलों के प्राध्यापकों के सम्बन्ध में भी यही है। भूतपूर्व, काम्बटेंट क्लर्क की समस्या है।

इसके पश्चात् भांडार लेखा क्लर्कों की मांग है। इनके सम्बन्ध में बड़ी ही धांधली है। एक पद के लिये चुने गये व्यक्ति के स्थान पर दूसरे व्यक्ति को रख दिया गया। इस प्रकार के मैं कितने ही मामले बता सकता हूँ। स्नातकों के साथ दसवीं कक्षा के व्यक्तियों के समान ही व्यवहार किया जाता है। रेलवे डिस्पैसरो की भी हालत खराब है। उन्होंने ८०-२०० का वेतन-क्रम तथा १६०-२५० का विशेष वेतन-क्रम मंगा है क्योंकि उन्हें लगभग अट्टारह प्रकार के कार्य करने पड़ते हैं।

मैं यही चाहता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों की समस्याओं पर उचित ध्यान देना चाहिये क्योंकि यह सर्वदा देशभक्त रहे हैं तथा उन्होंने अपना कार्य सर्वदा उचित रूप से किया है। मैं अपने मित्र को बता देना चाहता हूँ कि हड़ताल की सूचना हम जैसे व्यक्तियों के परामर्श पर कई बार वापस ली जा चुकी है।

रेलवे में इस वर्ष बहुत आधिक्य रहा है। और इससे सिद्ध हो जाता है कि रेलवे कर्मचारी वफादार तथा कार्यपटु हैं। और इसीलिये वह इस सिद्धान्त से संतुष्ट नहीं रह सकते हैं। श्री गिरि ने एक दूसरे वेतन

[डा० लंकासुन्दरम्]

आयोग के सम्बन्ध में कहा। परन्तु केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को अब तक लागू नहीं किया गया है तब नया वेतन आयोग कितने वर्ष लेगा, भगवान ही जाने।

अन्त में, मैं रेलवे मंत्री को एक घटना याद दिलाना चाहता हूँ। मैं रेलवे बाबुओं को उनसे मिलाना चाहता था परन्तु उनसे मिलना भी उनके लिये एक समस्या थी।

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : संभव है कि मेरे मित्र नहीं जानते कि तृतीय श्रेणी के हजारों कर्मचारियों तथा क्लर्कों से मैं मिला था और उनसे डेढ़ घंटे तक बातचीत की थी।

†डा० लंकासुन्दरम् : मुझे इसकी प्रसन्नता है। तथा आशा है कि वह ऐसा ही किया करेंगे।

†श्री एल० बी० शास्त्री : ऐसा हुआ करेगा। मुझे खेद है कि माननीय सदस्य बिल्कुल गलत कह रहे हैं। मान्यता देने तथा कर्मचारियों से मिलना दो बातें हैं।

†डा० लंकासुन्दरम् : मैं माननीय मंत्री को यह बताना चाहता हूँ कि रेलवे यूनियन एक है तथा कुछ खण्डीय संस्थायें हैं। इन्हीं संस्थाओं को सरकार ने मान्यता नहीं दी है। इसीलिये मेरा यह कथन है कि सरकार ने इन संस्थाओं को मान्यता दे कर पक्षपातपूर्ण व्यवहार किया है।

मैं मानता हूँ कि माननीय मंत्री अजमेर में हजारों रेलवे कर्मचारियों से मिले थे।

†श्री एल० बी० शास्त्री : किसी खण्डीय यूनियन को मान्यता नहीं दी गई है।

†डा० लंकासुन्दरम् : द्वितीय वर्ग पदाधिकारियों की संस्था के सम्बन्ध में क्या हुआ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : इस समय तृतीय वर्ग कर्मचारियों के सम्बन्ध में बातचीत कर रहे हैं। तृतीय वर्ग कर्मचारियों की किसी यूनियन को मान्यता नहीं दी गई है।

†डा० लंकासुन्दरम् : मेरी यही शिकायत है कि द्वितीय वर्ग पदाधिकारियों की संस्था को मान्यता दे दी गई है तब तृतीय वर्ग कर्मचारियों को मान्यता क्यों नहीं दी जाती।

†श्री एल० बी० शास्त्री : यह एक यूनियन नहीं है। केवल एक संस्था है। माननीय सदस्य को यूनियन तथा संस्था के भेद को समझना चाहिये।

†डा० लंकासुन्दरम् : मैं इस पर इस समय बहस करना नहीं चाहता। मैं तो केवल यह कहना चाहता हूँ कि आप इन संस्थाओं से मिलते क्यों नहीं। इनको तुच्छ क्यों समझते हैं? इनके द्वारा प्रस्तुत ज्ञापनों की रेलवे बोर्ड अभिस्वीकृति भी नहीं देती है।

†श्री एल० बी० शास्त्री : यह मतभेद इस प्रकार हुआ। कुछ मास पूर्व फेडरेशन के कार्यकर्त्ताओं ने मंत्री अथवा रेलवे बोर्ड द्वारा इन खण्डीय यूनियनों को मान्यता देने का पूर्णतः विरोध किया था। यह मेरी अथवा रेलवे बोर्ड की राय नहीं है प्रत्युत फेडरेशन की राय है जो रेलवे के सम्बन्ध में आज भी कार्य कर रही है।

†डा० लंकासुन्दरम् : मैं प्रार्थना करता हूँ कि वह श्री गिरि के कथन की ओर ध्यान दें कि उन्होंने बैजवाड़ा यूनियन को मान्यता क्यों दी है।

†श्री एल० बी० शास्त्री : उन्होंने खण्डीय यूनियनों के सम्बन्ध में कुछ नहीं कहा था। यह एक अलग मामला है।

†डा० लंकासुन्दरम् : परन्तु आपको उनसे मिलने में क्या कठिनाई है। मैं उन्हें यही बता देना चाहता हूँ यह संस्था उनसे मिलने की कई बार इच्छा प्रकट कर चुकी है। मेरी यही अपील है कि रेलवे बोर्ड तथा मंत्रालय एक मिलकर बातें करें और बतायें कि वह क्या करने के लिये तैयार है।

†मूल अंग्रेजी में

यह एक वेतन सत्याग्रह था, हड़ताल नहीं थी। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री कल उन्हें वेतन देने का प्रबन्ध कर रहे होंगे। मेरी उनसे अपील है कि वह मुझे गलत न समझें और मामले पर और आगे कार्यवाही करें। मुझे आशा है कि रेलवे बजट की कण्डिका ४८ में बताये गये सिद्धान्त को अपनायेंगे जिससे कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के प्रारंभ में ही कर्मचारी उनके हाथ से न निकल जायें।

†श्री सी० आर० नरसिंहन् (कृष्णगिरि) : इस बजट में दो मुख्य बातें हैं। एक यात्रियों को दी गई रियायतें और दूसरे वस्तु भाड़े में वृद्धि। रेलवे ने मांग और पूर्ति के सामान्य आर्थिक नियम के अनुसार ही यह थोड़ी सी वृद्धि की है। मुझे विश्वास है लोग इसे स्वीकार करेंगे। दूसरे एक व्यापारिक संस्थावत् कार्य करने के अतिरिक्त रेलवे पर देश के विकास में योगदान की भी जिम्मेवारी है। अतः मुझे आशा है लोग रेलवे मंत्री द्वारा इस वृद्धि के रूप में मांगी गई राशि के देने में कोई एतराज नहीं करेंगे; फिर जब कि रेलवे मंत्री ने यह आश्वासन दिया है कि यह सब अस्थायी रूप से ही है।

अब मैं युद्धकाल में उखाड़ी गई लाइनों के पुनःनिर्माण की समस्या की ओर आता हूँ। प्रथम पंचवर्षीय योजना में कुछ लाइनों के निर्माण का प्रयास किया गया है किन्तु वर्तमान बजट तथा द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इसका कोई उल्लेख नहीं किया गया है। ऐसा लगता है जैसे इतना कुछ भी धर्मार्थ काम समझ कर किया गया है। अंग्रेजों ने युद्ध की दृष्टि से लगभग ८०० मील की लाइनों को उखाड़ दिया था उसमें से अकेले सलेम जिले में १०० मील की लाइनें उखाड़ी गई थीं। आज १५ वर्ष के बाद भी वह जहाँ की तहाँ पड़ी हुई हैं। सरकार का कहना है इस योजना में लोहा और इस्पात के कारखानों को ही अधिक महत्व दिया जा सकता है। किन्तु उस क्षेत्र में भी लोहे और इस्पात के कारखाने खुल सकते हैं। दक्षिण में केवल लिगनाईट द्वारा ईंधन का कार्य लिये जाने की देरी मात्र है। मद्रास राज्य की योजना के अनुसार १९६० में वहाँ लिगनाईट के ईंधन द्वारा उत्पादन प्रारम्भ हो जायेगा। फिर आप देखेंगे वहाँ कितनी जल्दी लोहे और इस्पात का उत्पादन प्रारम्भ हो जाता है। हमें द्वितीय पंचवर्षीय योजना में तृतीय पंचवर्षीय योजनाओं की सम्भावनाओं का ध्यान रखना चाहिये। अतः सरकार इस योजना के अन्तर्गत तृतीय योजना को ध्यान में रखते हुये अभी से ही उखाड़ी गई लाइनों का निर्माण क्यों नहीं शुरू कर देती है? लोहे और इस्पात को प्राथमिकता देने तथा उखाड़ी गई लाइनों के निर्माण करने की नीति में कोई असंगतता नहीं है। फिर इसमें रेलों का भी हित निहित है। सलेम दो ओर फैला हुआ है। एक बंगलौर आदि की ओर और दूसरे सिकन्दराबाद बेलारी आदि की ओर। हमें अभी सलेम-बंगलौर लाइन बनानी है। इस क्षेत्र में लिगनाईट मिलने की बड़ी सम्भावनाएं हैं। अतः यहां के लोगों की आकांक्षाएं पूर्ण करने के निमित्त, रेलों की लिगनाईट की आवश्यकता को पूरा करने के लिये तथा भविष्य में लोहे और इस्पात की दृष्टि से भी इस रेलवे लाइन का तुरन्त निर्माण होना चाहिये। फिर द्वितीय पंचवर्षीय योजना की नीति यह है कि वर्तमान संसाधनों का उपयोग किया जाना चाहिये। इस दृष्टि से भी जब उस लाइन के सर्वेक्षण आदि पर पहले इतना रुपया व्यय किया जा चुका है और जब कि उस से सम्बन्धित सभी चीजें यहीं भारतवर्ष में हैं उसे क्यों नहीं बनाया जा रहा है? यदि आप उसे नहीं बनाते हैं तो मैं कहूँगा आपकी सभी योजना, सभी गणना आदि गलत हैं।

इस सम्बन्ध में मैंने रेलवे मन्त्रालय तथा योजना आयोग से पत्र व्यवहार किया है। उन्होंने बड़ी सहानुभूति दिखाई है। किन्तु यही प्रकट किया है कि लोहा और इस्पात की प्राथमिकता ही इसमें सबसे बड़ी रुकावट है। किन्तु जैसा कि मैं पहले कह चुका हूँ यह दोनों बातें परस्पर असंगत नहीं हैं।

रेलवे को गोदामों सम्बन्धी सुविधाएं देनी चाहियें जैसे के सीमा शुल्क विभाग में मिलती हैं। आप कह सकते हैं कि अभी एक गोदाम प्रत्यय निगम बनाया जाने वाला है। किन्तु मेरा कहना है एक संविहित निगम बनाने में बहुत समय लग सकता है। अतः जब रेलवे ऐसी सुविधाएं देने के योग्य है तो उसे कम से कम परीक्षात्मक प्रयोग के रूप में ही ये सुविधाएं देनी प्रारम्भ कर देनी चाहियें।

[श्री सी० आर० नरसिंहन्]

अब मैं सीधे स्टेशन मास्टर भर्ती किये गये लोगों का विषय लेता हूँ। रेलवे के किसी नियम के द्वारा क्लर्कों आदि को जिन्होंने आवश्यक अर्हतायें प्राप्त कर ली हैं उन पुराने स्टेशन मास्टरों से प्राथमिकता दे दी गई है। इस विषय पर मैंने रेलवे पदाधिकारियों से पत्र व्यवहार किया। वे बड़े ही असहानुभूतिमय दिखाई देते हैं। अतः इस मामले की न्यायिक ढंग से जांच होनी चाहिये। पुराने स्टेशन मास्टरों की मांग बड़ी ही न्याय संगत है। कोई भी न्यायवान् व्यक्ति यह कहेगा कि यह भेदभाव सर्वथा ग़लत है।

†सभापति महोदय : अनुदानों की मांग के समय विशेष मामलों का जिक्र किया जा सकता है।

†श्री सी० आर० नरसिंहन् : विद्यार्थियों को तो पर्याप्त रियायतें दी गई हैं। किन्तु मेरा निवेदन है वह विद्यार्थियों तक ही सीमित न रहें। अध्यापकों को भी ऐसी रियायतें दी जानी चाहियें।

†श्री पी० सी० बोस (मानभूम—उत्तर) : उनके संरक्षकों को भी।

†श्री सी० आर० नरसिंहन् : विकास की दो दिशाएं हैं। एक दोहरी लाईनें बनाना दूसरे वैकल्पिक लाईनें बनाना। मैं रेलवे अधिकारियों से कहूंगा कि दोहरी लाईनें बनाने की बजाय वे वैकल्पिक लाईनें ही बनायें। क्योंकि दोहरी लाईनें आर्थिक दृष्टि से बहुत मंहगी पड़ती हैं।

अन्त में मैं रेलवे को उसकी सफलताओं के लिये बधाई देता हूँ और कहता हूँ कि हमें इसे अधिक रुपया देने में नहीं हिचकना चाहिये क्योंकि यह सभी धन का उपयोग कर सके हैं जबकि कई ऐसे विभाग हैं जो दिये गये धन का भी उपयोग नहीं कर सके हैं। मुझे केवल कोरी कागज़ी योजना बनाने वाले विभागों की अपेक्षा इस पर अधिक विश्वास है।

†श्री डाभी (कैरा—उत्तर) : मैं रेलवे मंत्री को तीसरे दर्जे के यात्रियों को इतनी सुविधायें देने वाला बजट पेश करने के लिये धन्यवाद देता हूँ। वास्तव में अधिकतर यात्री तीसरे दर्जे के ही होते हैं। अतः रेलवे की क्षमता उनको दी जाने वाली सुविधाओं से ही आंकी जा सकती है। इस बजट में दी जाने वाली सुविधाओं से उनको वास्तविक सान्त्वना होगी। रेलवे मंत्री ने तीसरे दर्जे को समाप्त करके दूसरा दर्जा बनाने की बात कही है। उसमें यात्रियों को सोने के लिये बर्थ मिलेंगे और गद्देदार बैच होंगे। इससे पहले तीसरे दर्जे का कोई यात्री गाड़ी में ऐसी सुविधाएं प्राप्त करने की कल्पना भी नहीं कर सकता था।

जो भाड़े में एक रूपये के पीछे एक आने की वृद्धि की गई है उसके बारे में मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह ताज़ा सब्जियों और दूध पर यह भाड़ा न बढ़ायें क्योंकि इस पर कई गरीब ग्रामीण लोगों की जीविका निर्भर है।

तीसरे दर्जे में भीड़ के सम्बन्ध में माननीय मंत्री ने कहा है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में यह भीड़ जारी रहेगी। मेरा कहना है कि अगर यह भीड़ बनी रहती है तो उनको दी जाने वाली अन्य सब सुविधायें निरर्थक सिद्ध हो जाती हैं। क्योंकि भरी गाड़ियों में उनके साथ पशुओं का सा व्यवहार होता है। यद्यपि रेलवे मंत्री ने आश्वासन दिया है वह कुछ और गाड़ियाँ चलवा कर इस भीड़ को कम करने का प्रयास करेंगे और उन्होंने उत्तर तथा पूर्वी रेलवे पर भीड़ के सम्बन्ध में कहा है परन्तु उन्होंने पश्चिमी रेलवे पर विशेषतः गुजरात सेक्शन में भीड़ के बारे में कुछ भी नहीं कहा है।

सोने की सीटों के सम्बन्ध में अब भी केवल पुरानी ही नहीं अपितु कई नई गाड़ियों में भी ऊपर नीचे तीन फट्टों वाली सोने की व्यवस्था ही है। कोई व्यक्ति हमेशा लेटा तो नहीं रह सकता है। और न ही वह तिरछा बैठा रह सकता है। अतः मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि ऐसी असुविधाजनक व्यवस्था को समाप्त कर के सभी गाड़ियों में दो फट्टों वाली सोने की सुविधा प्रदान की जाय। तीन फट्टे की व्यवस्था के पक्ष में एक यह तर्क भी दिया गया है कि इससे अधिक लाभ हो सकता है। मैं इसे नहीं मानता।

†मूल अंग्रेजी में

असुविधाजनक होने के कारण कुछ सीटें खाली ही पड़े रहती हैं। यदि ऐसी बात न भी हो तो दो फट्टों वाली सीटों के कुछ अधिक दाम रखे जा सकते हैं। ३ रुपये की बजाय ३-८-० अथवा ४-०-० रुपये किराया लिया जा सकता है। जब रेलों को तीसरे दर्जे के यात्रियों से अधिक आय हो रही है तो उन्हें कुछ घाटा सह कर भी दो फट्टों वाली सोने की व्यवस्था प्रदान करने में नहीं हिचकचाना चाहिये। प्रतिवर्ष ऊँचे दर्जे के यात्रियों से होने वाली आय में कोई बढ़ती नहीं हो रही जबकि तीसरे दर्जे के यात्रियों की आय से रेलवे को पिछले ३ वर्षों में ८ करोड़ रुपये से अधिक का लाभ हो चुका है। अतः रेलवे को उन्हें थोड़ी सी सुविधाएं देने में संकोच नहीं करना चाहिये।

मंत्री महोदय ने कहा है अलगेशन समिति की सभी सिफारिशें स्वीकार कर ली गई हैं। किन्तु मुझे मालूम नहीं उनमें से कितनी कार्यान्वित की गई हैं। कम से कम पश्चिमी रेलवे के उपाहार-गृहों में जो भोजन दिया जाता है वह अपने दामों की अपेक्षा कहीं घटिया होता है। वह एक व्यक्ति के २-४-० रुपये तक ले लेते हैं। किन्तु न तो उनकी वस्तुएं ही ठीक होती हैं और न उनको ठीक तरीक से तैयार किया गया होता है। माननीय उप-मंत्री ने कहा है कि आमिष और निरामिष भोजन पृथक्-पृथक् पकाया जाय और पृथक्-पृथक् ही बांटा भी जाय ऐसी व्यवस्था कर दी गई है। किन्तु मैं नहीं जानता कि यह पद्धति अभी तक प्रारम्भ कर दी गई है अथवा नहीं।

एक और गम्भीर विषय है। अभी तक रेलों में पश्चिमी देशों के से संडास हैं। उनमें नीचे कोई नल आदि नहीं होता है। मैं नहीं समझता हमारे देश में कोई व्यक्ति आजकल कागज का प्रयोग करता हो। जिस नल से हम कुल्ला करने का पानी लेते हैं उसी को हम टट्टी के प्रयोग में लावें। यह बड़ी धिनौनी बात लगती है। अतः सरकार को अब इस प्रकार के शौचालय समाप्त कर देने चाहियें और उनमें अब यथास्थान नल लगवा देने चाहियें।

मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि सोजित्रा-ढोलका, बहादुराऊ-भट्टी और उदयपुर-हिम्मतनगर लाईनों का परिमाण हो रहा है। उदयपुर-हिम्मतनगर लाईन के सम्बन्ध में मैं एक सुझाव रख सकता हूँ। सरकार ने उस का परिमाण करने के लिये १९४९ में श्री पी० सी० गुप्ता को नियुक्त किया था। उन्होंने चार रास्तों का परिमाण किया था जिनमें से तीन उदयपुर और हिम्मतनगर के बीच के थे। उन्होंने कहा था कि ये तीनों रास्ते उपयुक्त नहीं हैं। अतः उन्होंने मोदासा और धनसूरा से होकर उदयपुर और तालौद के बीच के चौथे रास्ते की सिफारिश की थी। उन्होंने यह भी सिफारिश की थी कि नड्याड-कपडाना लाईन को मीटर-गेज में बदल कर उक्त लाईन से मिला दिया जाय। मेरा कहना है या तो जैसे इस सिफारिश में कहा गया है वैसे कर दिया जाय अथवा इस लाईन को बड़ी लाईन में बदल कर उसे नड्याड की बड़ी लाईन से मिला दिया जाय।

†श्री एस० वी० रामस्वामी (सैलम) : रेलवे मंत्री ने तीन बजट पेश किये हैं और यह उनमें सब से अच्छा बजट है। केवल उतना ही नहीं यह पिछले कई वर्षों से पेश किये जाने वाले बजटों से कहीं अच्छा है। इसके लिये रेलवे मंत्रालय तथा पदाधिकारी धन्यवाद के पात्र हैं।

रेलवे की रिपोर्ट से पता चलता है कि उन्होंने कई दिशाओं में प्रगति की है। कठनाईयों के बावजूद भी वह अच्छी तरह कार्य कर रहे हैं। डिब्बों का प्रयोग भी आगे से निश्चय ही अच्छा हो गया है। किन्तु बड़ी लाईन पर ही ऐसा हुआ दिखाई देता है। छोटी लाइन अभी जैसी की तैसी ही है। मुझे आशा है रेलवे अधिकार उसको सुधारने पर भी ध्यान देंगे। जहाँ तक दावों और उनके निपटारे का सम्बन्ध है वे भी जल्दी ही निपटा दिये गये हैं। उनकी संख्या तो बढ़ गई है परन्तु रेलवे द्वारा उन पर दिये गये धन की राशि कम हो गई है। रेलवे को ऐसा कार्य करना चाहिये कि लोगों को दावा करने का अवसर ही न मिले। एतदर्थ रेलवे सुरक्षा बल को तलाशी लेने तथा लोगों को पकड़ने का अधिकार दे देना चाहिये।

[श्री एस० वी० रामस्वामी]

गृह-मन्त्रालय कदाचित्त इससे सहमत नहीं है क्योंकि वह समझता है इससे पुलिस के अधिकार कम हो जायेंगे। किन्तु इस झगड़े को समाप्त करके रेलवे के हक में फैसला दे देना चाहिये ताकि उनकी सीमाओं से बड़ी अथवा छोटी किसी प्रकार की भी चोरी न हो सके।

रेलवे में कुछ कमियां भी हैं। अभी तक माल गाड़ियों की रफ्तार में कोई सुधार नहीं हुआ है। इसी प्रकार समय की पाबन्दी भी पहले से अधिक खराब होती जा रही है। बड़ी लाईन पर यह ७४ प्रतिशत से घट कर ७२ प्रतिशत हो गई है और छोटी लाईन पर ७० से कम होकर ६३ पर आ गई है। हम, लोक लेखा समिति के सदस्यों ने भारतीय रेलों पर ४,००० मील की यात्रा की। हमें एक भी गाड़ी समय पर आते नहीं दिखाई दी है। गार्ड आदि जिससे पूछिये यही कह देता है “मालूम नहीं”। समय के पालन की भावना उसमें नहीं है, वरन् एक प्रकार की शिथिलता है। समय के पालन के सम्बन्ध में अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये।

एक बार जब लोक लेखा समिति के सदस्य कलकत्ता से दिल्ली आ रहे थे तो गाड़ी को रास्ते में दोबार रुकना पड़ा क्योंकि ड्राइवर को चाबी नहीं मिल सकी। ऐसे मौकों पर जो व्यक्ति चाबी पहुँचाने जाय उन्हें तेजी से काम करना चाहिये। परन्तु प्रायः ऐसा होता नहीं है क्योंकि उनमें उत्तरदायित्व की भावना की कमी है। प्रत्येक रेलवे कर्मचारी में उत्तरदायित्व तथा कर्तव्य की भावना उत्पन्न की जानी चाहिये ताकि वे समय का पालन करना सीखें और गाड़ियों का देर से चलना बन्द हो सके। यदि हम ऐसा नहीं कर सकते तो समय-सारिणियों का क्या प्रयोजन रह जाता है।

मैंने जापान में देखा कि गाड़ियां बिल्कुल समय के अनुसार चलती हैं।

†सरदार ए० एस० सहगल : जापान और भारत में बहुत अन्तर है।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : परन्तु हमें भी तो अपने देशवासियों में कर्तव्य भावना जागृत करनी चाहिये। आज जो अनुत्तरदायित्व की भावना हमारे अन्दर आ गई है उसको दूर करना होगा। इसके लिये रेलवे अधिकारियों को ही नहीं लोकमत के नेताओं को भी चाहिये कि वे रेलवे कर्मचारियों से समय का पालन करने के लिये कहें।

श्री वशिष्ठ के प्रतिवेदन से ज्ञात होता है कि रूस में समय का पालन शत प्रतिशत किया जाता है। हमें भी अपनी रेलों में इसका प्रयत्न करना चाहिये।

अब मैं वर्गीकरण के प्रश्न पर आता हूँ। इस प्रतिवेदन के देखने से ज्ञात होता है कि रेलवे को ६० प्रतिशत आय तीसरे दर्जे से ही होती है और सब से अधिक संख्या में यात्री उसी दर्जे में यात्रा करते हैं। यात्री-मील के सम्बन्ध में भी ऐसी ही असमानता दिखाई देती है। क्या इस असमानता को दूर नहीं किया जा सकता? क्या तीसरे दर्जे में होने वाली भीड़ भाड़ को किसी भी प्रकार से कम नहीं किया जा सकता? विभिन्न दर्जों के डिब्बों में दी जाने वाली सुविधाओं में कुछ परिवर्तन करके तीसरे दर्जे के यात्रियों की संख्या में कमी की जा सकती है।

इस सम्बन्ध में मैं प्रतिवेदन के पृष्ठ २२ की ओर आपका ध्यान आकर्षित करूँगा जिसमें पहले दर्जे की समाप्ति और डिब्बों के पुनर्वर्गीकरण का उल्लेख है। मैं नहीं समझता कि वह कोई बड़ा कार्य है। उससे यात्रियों को मनोवैज्ञानिक सन्तोष भले ही प्राप्त हो गया हो परन्तु वास्तविक आराम कुछ नहीं मिला यदि आप वास्तव में यात्रियों को आराम देना चाहते हैं तो दर्जों के नाम भर बदल देने से काम नहीं चलेगा। हमें कुछ अन्य प्रबन्ध करना होगा। वास्तव में वर्गीकरण के समाप्त करने की योजना के पीछे समाजवादी व्यवस्था का लक्ष्य बताया जाता है। मैं समझता हूँ कि यह विचारधारा गलत है। समाजवाद का अर्थ यह नहीं है कि सब व्यक्ति सब प्रकार से बराबर हो जायेंगे। रूस में भी विभिन्न प्रकार के रेलों के डिब्बे हैं

†मूल अंग्रेजी में

जैसाकि भारतीय प्रतिनिधि मण्डल के प्रतिवेदन से ज्ञात होता है। उक्त प्रतिवेदन के पृष्ठ ४३ में विभिन्न प्रकार की गाड़ियों और डिब्बों का उल्लेख है जिनके किराये भी भिन्न-भिन्न हैं। वहां चार प्रकार की गाड़ियां हैं और उनमें पांच प्रकार के बैठने के स्थान हैं। इस तरह कुल २० प्रकार के भाड़े वहां प्रचलित हैं।

अस्तु मैं यह निवेदन करूंगा कि हमें वर्गीकरण को समाप्त न करके विभिन्न दर्जों के यात्रियों को अधिकाधिक सुविधायें प्रदान करने का प्रयत्न करना चाहिये। इससे तीसरे दर्जे के यात्रियों की स्थिति में भी सुधार होगा।

†सभापति महोदय : हमारे देश में भी विभिन्न प्रकार की गाड़ियों और डिब्बों के भिन्न-भिन्न भाड़े हैं।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : भाड़े की दृष्टि से हमारे यहां दो ही दर्जे हैं—एक्सप्रेस और साधारण।

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपना सुझाव लिखकर दे दें तो अधिक अच्छा हो।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : सुझाव तो मैंने दे दिया है। मैं तो इस वर्गीकरण के बने रहने के सम्बन्ध में कहने के लिये कुछ समय चाहता हूँ।

†सभापति महोदय : पांच मिनट और ले सकते हैं।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : उदाहरणार्थ स्विटजरलैण्ड में भी, जो कि एक ऐसा समाजवादी देश है जिसमें आर्थिक विषमता बहुत कम है, रेलों में तीन प्रकार के दर्जे हैं। इटली, पश्चिमी जर्मनी और फ्रांस में भी ऐसा ही है। ब्रिटिश रेलवे में अवश्य दो ही दर्जे हैं—पहला और तीसरा। परन्तु, वहां के तीसरे दर्जे हमारे पहले दर्जे से कहीं अच्छे हैं। उसमें भी चैनल के पार जाने वाली गाड़ियों में दूसरा दर्जा होता है।

मैं अमेरिका गया तो नहीं हूँ परन्तु बताया जाता है कि वहां भी ६ प्रकार के दर्जे हैं। अस्तु मैं समझता हूँ कि हमें ऐसा प्रयत्न करना चाहिये कि अन्य दर्जों में अधिक सुविधायें मिलें जिससे मध्यवर्ग के बहुत से यात्री उनमें चलने लगे और तीसरे दर्जे में भीड़ भाड़ कम हो जाय।

अन्त में मैं नई लाइनों के सम्बन्ध में कुछ कहूंगा। उखाड़ी गई रेलवे लाइनों के पुनः स्थापन के प्रश्न पर मैं श्री सी० आर० नरसिंहन् से सहमत हूँ। मैं सैलम-बंगलौर लाइन के पुनः स्थापन का अनुरोध करूंगा। इस्पात और अल्युमिनियम संयंत्रों की स्थापना के कारण इसकी बहुत आवश्यकता हो जाती है। खण्डवा-हिंगाली लाइन बन रही है परन्तु उतना ही पर्याप्त नहीं है। स्वयं रेलवे बोर्ड ने बंगलौर-सैलम लाइन की चालन-आवश्यकता को स्वीकार किया है। मेरा निवेदन है कि यदि बंगलौर-सैलम कड़ी को डिडीगूल तक बढ़ा दिया जाय तो समस्त छोटी लाइन (मीटर गेज) की भीड़ भाड़ कम हो जायगी और धर्मपुरम्-पाकला लाइन का भार हल्का हो जायगा।

†श्री सी० आर० नरसिंहन् : यह लाइन को दोहरी करने की अपेक्षा अधिक अच्छा होगा।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : जी, हां। उससे थोड़ा सा अतिरिक्त व्यय अवश्य होगा परन्तु नई आय भी तो होगी। यह ठीक है कि लाइन को दोहरा करने में सरलता होगी क्योंकि नये पुल वगैरा नहीं बनाने पड़ेंगे। परन्तु थोड़े से अतिरिक्त व्यय से आपको नया क्षेत्र मिल जायगा और देश को अधिक लाभ भी होगा मैं सच्चे हृदय से श्री नरसिंहन् की सैलम-बंगलौर लाइन के यथाशीघ्र पुनः स्थापन की मांग का समर्थन करता हूँ। अन्यथा यह समझा जायगा कि उस भाग की उपेक्षा की गई है। इसलिये मैं निवेदन करता हूँ कि उस लाइन के यथाशीघ्र पुनः स्थापन के लिये कदम उठाये जाने चाहियें।

मैं एक छोटी सी बात और कहना चाहता हूँ।

†मूल अंग्रेजी में

†सभापति महोदय : कुछ उस समय के लिये भी छोड़ रखिये जबकि मांगों पर चर्चा होगी ।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : ऐसा मालूम होता है कि अभी लोगों को यह ज्ञात नहीं है कि स्त्रियां भी कुलीगीरी कर रही हैं । सौराष्ट्र में ऐसा हो रहा है । फैक्टरी कानून के अन्तर्गत स्त्रियां रात्रि में एक निश्चित समय के बाद कार्य नहीं कर सकती । परन्तु आश्चर्य है कि फिर भी स्त्रियां ११ बजे रात तक बोझा ढोती हुई दिखाई देती हैं ।

†एक माननीय सदस्य : वे बेरोजगार हो जायंगी ।

†श्रीमती ए० काले (नागपुर) : उन्हें दूसरा रोजगार दिया जाना चाहिये । अन्यथा उन्हें बेरोजगार भी किया जा सकता है ।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : मैं नहीं समझता कि उन्हें तुरन्त बेरोजगार कर दिया जायगा । उन्हें ६ बजे सायंकाल के बाद बोझा ढोने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये । ऐसी बात नहीं है कि मैं उनके कुलीगीरी करने पर आपत्ति कर रहा हूँ ।

†श्री लक्ष्मय्या (अनन्तपुर) : क्या औरतें भी कुली होती हैं ?

†श्री एस० वी० रामस्वामी : जी, हां । सौराष्ट्र में हैं । इसलिये मैं माननीय रेलवे मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे इस मामले की जांच करें तथा उन्हें दूसरा रोजगार दिलायें ।

लाला अर्चित राम (हिसार) : सभापति महोदय, मुझे इस बात की खुशी है कि आज रेलवे की जो पालिसी है वह थोड़ी सी बदली हुई है । यह बात मानी हुई है कि रेलवे को जो आमदनी होती है वह ज्यादा तर तीसरे दर्जे के जो मुसाफिर होते हैं, उनसे ही होती है । आज तक जो देहाती है और जो तीसरे दर्जे में सफर करता है उसकी तरफ कम ध्यान दिया जाता था । अब यह जानकर खुशी हुई कि तकरीबन २७ लाख रुपये की खादी रेलवे अपने मुलाजिमों की वरदियां बनाने के लिये खरीद करेगी । इस तबदीली पर मैं मिनिस्टर साहब को बधाई देता हूँ । मैं यह भी यहां पर कह देना चाहता हूँ कि बहुत से माननीय सदस्य जो इस मजबून पर बोलने के लिये अपने नाम देते हैं उनको वक्त न होने की वजह से बोलने का मौका नहीं मिलता है । खैर, मेरे कहने का मतलब यह है कि इस वक्त हाऊस की राय यह है कि अनएम्प्लायमेंट को दूर करने के लिये देहात की बनी हुई जितनी ज्यादा से ज्यादा चीजें इस्तेमाल की जायें उतना ही अच्छा है । यह जो खादी खरीदने का आपने फैसला किया है यह मैं समझता हूँ आपने एक लांग स्टैंडिंग पब्लिक डिमांड को पूरा किया है ।

मैं अब यह अर्ज करना चाहता हूँ कि आज जो देहाती रेलवे स्टेशन पर आते हैं वे पूरी कोशिश के बावजूद भी वहां पर देहात की बनी हुई चीज नहीं खरीद पाते हैं । क्योंकि ये वहां पर अवेलेबल ही नहीं होतीं । मैंने खुद कई बार इस बात की कोशिश की कि मुझे कोई देहात की बनी चीज वहां पर खाने को मिल जाये लेकिन मैं असफल रहा । हर एक चीज जो भी वहां पर मिलती वह मशीन की ही बनी होती है । जब मेरी नज़र पूरी की तरफ जाती है तो मैं देखता हूँ कि उस में जो आटा लगा होता है वह मशीन का पिसा हुआ होता है और जो घी इस्तेमाल किया जाता है वह डालडा होता है, जो कि मशीन की मदद से बना होता है । जब मैं बेसन की कोई चीज बनी हुई देखता हूँ तो उसमें भी यही पाता हूँ कि यह जो बेसन है यह भी मशीन का पिसा हुआ है । एक बार जब मैंने बहुत दूढ़ने की कोशिश की कि कोई न कोई हाथ की बनी हुई चीज जिस में कि मशीन का बिल्कुल प्रयोग न किया गया हुआ हो मिले तो मैं साबुत चने ही दूढ़ पाया और मैंने खरीद लिये । जब मैं उनको खाने लगा तो उन पर जो रंग लगा हुआ था वह मेरे हाथों पर लगने लग गया । अब यह जो रंग था वह भी शायद इम्पोर्टिड था या उसको पीसने में भी मशीन का ही इस्तेमाल किया गया था । इस तरह से कोई भी चीज वहां पर ऐसी नहीं मिलती जो कि केवल हाथ की बनी हुई हो । जो लोग तीसरे दर्जे में सफर करते हैं वे ज्यादा तर देहाती होते हैं और उनकी यह ख्वाहिश

[लाला अर्चित राम]

हमें पता भी नहीं चलता कि कैसे इस्तेमाल किया जाये। अगर अंग्रेजी कमोड के बजाय देशी कमोड वहां पर रखवा दें और पानी का इन्तजाम कर दें तो यह बहुत अच्छी बात होगी। कई बार तो ऐसा होता है कि वहां पर पेपर भी नहीं रखा जाता। अगर आपको वही कमोड वहां पर रखना है तो आप वहां पर पानी का इन्तजाम क्यों नहीं कर देते ताकि आदमी अपने हाथ वगैरह साफ कर सके या फिर इसको हटाकर देशी कमोड वहां पर रखें।

मैंने पहले भी अर्ज किया था और आज फिर मैं अर्ज करता हूं कि हमारे जिले हिसार में एक हरियाना एक्सप्रेस चलती थी। उसमें बैठ कर आदमी आसानी से तीन चार घंटे में दिल्ली आ जाता था। अब मैं फिर प्रार्थना करता हूं कि हरियाना एक्सप्रेस फिर से चलायें ताकि लोगों को आराम हो जाये। साथ ही मिनिस्टर साहब ने कहा कि मीटर गेज पर बहुत तकलीफ होती है। वहां पर तो हर एक चीज खराब होती है, पानी का टैप खराब होता है, खिड़की खराब होती है, गाड़ियां लेट चलती हैं और कोई भी चीज ऐसी नहीं होती जो ठीक हो। शंकर राव देव जी हमारे यहां आये थे उनको भी यही अनुभव हुआ और गाड़ी के लेट होने के कारण उनको हवाई जहाज में ही जाना पड़ा। गाड़ियों के लेट होने के बारे में मैंने कई बार रिपोर्ट्स की हैं लेकिन कोई सुनवाई ही नहीं होती है।

श्री यू० एम० त्रिवेदी (चित्तौड़) : आदत पड़ गई है।

लाला अर्चित राम : आदत नहीं पड़ी, उनकी अपनी मजबूरियां हैं। उनके पास स्टाफ की कमी है। हमें चाहिये कि हम उनकी डिफिकल्टीज को एप्रीशियेट करें।

तो मैं चाहता हूं कि जो लेट रनिंग आफ ट्रेज हैं इनको भी चैक किया जाये और कोशिश की जाये कि गाड़ियां समय पर चलें।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूं कि रोहतक से भिवानी तक की एक रेल लिंक बना दी जाय। अभी हमारे मिनिस्टर साहब भिवानी गये थे, उनके पास एक डेपुटेशन वहां आया था, उसने भी कहा था इस लिंक के बना देने से कलकत्ते से उनके माल के आने में आसानी हो जायेगी। तो इससे ट्रेड का फायदा भी हो सकता है। इस वास्ते जहां पर आप और काम करते हैं वहां अगर इस काम को भी कर दें तो बहुत अच्छा होगा।

इस के अलावा अमृतसर से लेकर फीरोजपुर तक बड़ी स्ट्रेटेजिक लाइन है और अगर आप वहां के लिये भी एक रेलवे लिंक बना दें तो आपके लिये भी मुफीद होगा और जनता के लिये भी मुफीद होगा। इसकी तरफ आप को तवज्जह देनी चाहिये।

एक बात पर मैं रेलवे मंत्रालय को मुबारकबाद देता हूं कि जो हमारे इलाके का हिसार स्टेशन है उस की तरफ आप ने काफी तवज्जह दी है और उस इलाके के लोग बड़े खुश हैं। आप ने वहां पर काफी रुपया खर्च किया है। वहां पर बिजली के लिये जो शिकायत थी उसके बारे में भी मुझे चन्द रोज हुये रिपोर्ट मिली है कि बिजली लग गई है। यह बड़ी खुशी की बात है और मैं आप को बधाई देता हूं।

एक छोटी सी बात की तरफ मैं आप की तवज्जह दिलाना चाहता हूं। पता नहीं आप का क्या जवाब होगा, मैं आशा करता हूं कि ठीक ही होगा। अभी हमारे सर्व सेवा संघ की बैठक बेजवाड़ा में हुई। वहां मैं गया था। जिस दिन से मैं पहुंचा उसी दिन से कोशिश की कि हमारे लिये फर्स्ट क्लास की सीट का रिजर्वेशन हो जाय, हमारे रिसेप्शन कमेटी के चेअरमैन ने भी कोशिश की, एक दफा, दो दफा, दस दफा कोशिश की। तीन दिनों तक यथाशक्ति प्रयत्न करने पर भी मुझे स्थान नहीं मिल सका। मुझे मालूम नहीं कि इसका क्या तरीका हो सकता है, परन्तु जब कभी ऐसी मीटिंगें हों तो उनके लिये स्पेशल ऐकामोडेशन का इन्तजाम करना चाहिये। मेरी ही तरह से बहुत से आदमियों ने कोशिश की, लेकिन वह मजबूर थे। तो जैसे भी हो, इसके लिये खास इन्तजाम होना चाहिये ताकि लोगों को तकलीफ न हो।

इससे ज्यादा मैं कुछ नहीं कहना चाहता। सिर्फ आप को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने हमारे इलाके के लोगों को इतना आराम दिया। मैं चाहता हूँ कि रेलें जो चलती हैं उनको वक्त पर चलायें, इसके अलावा इंजन भी बेहतर हों और खास तौर पर जो मैंने हरियाना एक्सप्रेस का जिक्र किया उसको भी चलाया जाय।

†श्री राम चन्द्र रेड्डी (नेल्लोर) : मैं भी रेलों के विकास के प्रस्तावों का स्वागत करता हूँ। हमारे सामने बड़ा व्यापक प्रगतिशील और प्रभावोत्पादक बजट है। चूँकि यह द्वितीय पंचवर्षीय योजना के सूत्रपात की घड़ी में आया है इसलिये मुझे विश्वास है कि रेलवे विकास में एक रूप प्रगति करने के लिये प्रयत्न किया जायगा। वैसे तो हमें अपना लक्ष्य निकट दिखाई देता है परन्तु वास्तव में उसकी प्राप्ति में बहुत समय लगेगा।

रेलवे प्रणाली में क्षेत्रों (ज़ोन) की संख्या में वृद्धि पर मुझे सन्तोष हुआ। हाल ही में वह छै से सात कर दी गई है। इस सम्बन्ध में मैं यह निवेदन करूँगा कि पुरानी एम० एस० एम० और एन० जी० एस० आर० के लिये एक अलग क्षेत्र बनाया जा सकता है। इसकी संभावना और वांछनीयता के सम्बन्ध में मैं यह कहूँगा कि वह काफी लम्बी लाइन होगी और उस क्षेत्र में विकास कार्य भी होने वाले हैं। इस सम्बन्ध में मैं यह कहूँगा कि दक्षिण रेलवे के प्रधान कार्यालय के लिये मद्रास में जिस भवन के निर्माण का प्रस्ताव किया जा रहा है वह बनवाया जाय क्योंकि उस भाग के लिये मद्रास और त्रिचनापल्ली में दो बड़े बड़े भवन हैं। उसके बजाय वह भवन बेजवादा में बनवाया जाय क्योंकि बेजवादा एम० एस० एम० और एन० जी० एस० आर० के प्रस्तावित क्षेत्र के केन्द्र में पड़ेगा। बेजवादा में भवन-निर्माण सामग्री, पानी और सस्ती बिजली आदि की सुविधायें भी हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि जो खर्च मद्रास में भवन निर्माण पर किया जाने वाला है वह बेजवादा में किया जाय।

गत वर्ष उपमंत्री ने काजीपेट-मछेरला-नेल्लोर लाइन के सर्वेक्षण का आश्वासन दिया था, परन्तु वह कार्य अगले वर्ष में भी नहीं किया जा रहा है। हाल ही में मैंने सुना कि मंत्री जी ने यह कहा है कि काजीपेट-नेल्लोर लाइन का कार्य द्वितीय पंचवर्षीय योजना में किया जायेगा। मैं इस सम्बन्ध में मंत्री जी से यह आश्वासन चाहता हूँ इस लाइन का सर्वेक्षण अधिक से अधिक १९५७-५८ तक प्रारंभ कर दिया जायगा।

बजट भाषण में मैडुकूर-नेल्लोर लाइन के सर्वे के विचार का उल्लेख था जिसकी निकट भविष्य में कोई उपयोगिता नहीं है। यह ठीक है कि मैडुकूर कुर्नूल और कुडप्पा मार्ग के बीच में है, परन्तु जब तक उसको बम्बई लाइन से नहीं मिलाया जाता उसका कोई लाभ नहीं होगा। इसलिये मेरा सुझाव है कि यह सर्वेक्षण कुडप्पा तक किया जाय जो कि निकटतम स्थान होगा जहाँ से उसको बम्बई लाइन से मिलाया जा सकता है।

मुझे ज्ञात हुआ है कि पेन्नार पर चेन्नूर में सड़क का पुल बनाने की मंजूरी दी गई है। यदि इस लाइन का विचार किया जाने वाला है तो यह अधिक अच्छा होगा कि वहाँ सड़क और रेल दोनों का पुल बनाया जाय। मैं काजीपेट-नेल्लोर लाइन के विकास के लिये इसलिये अधिक उत्सुक हूँ कि वहाँ भारत की एक बहुत बड़ी परियोजना नागार्जुन-सागर परियोजना का निर्माण कार्य चल रहा है। उस परियोजना के विकास के लिये या उसके संभावित उत्पादों के यातायात के लिये उस लाइन को बनना चाहिये। मैं आशा करता हूँ कि मंत्रालय इस सम्बन्ध में अपना विचार बदल देगा और उस मामले में शीघ्र कार्यवाही की जायगी।

मैं रेलवे के लिये पृथक बजट को सदा शंका की दृष्टि से देखता रहा हूँ और उसे ब्रिटिश शासन का अवशेष मानता हूँ। उस समय तो रेलवे कम्पनियों के हाथ में थी और कम्पनियों को अपने अपने बजट रखने

[श्री रामचन्द्र रेड्डी]

पड़ते थे क्योंकि सरकार से उन्हें सहायता के रूप में जो पेशगियां दी जातीं थी उन का लेखा उन्हें रखना पड़ता है ।

परन्तु अब तो समस्त रेलवे केन्द्रीय सरकार के हाथ में हैं इसलिये पृथक बजट बनाये रखने का कोई कारण नहीं रह जाता । हम रक्षा मंत्रालय तथा सरकार के अन्य बड़े बड़े विभागों को बड़ी बड़ी रकमों सौंपते हैं परन्तु उनके लिये कोई पृथक बजट नहीं है । फिर केवल रेलवे के लिये ही पृथक बजट क्यों चलाया जा रहा है ।

मैं यह भी कहूँगा कि अब रेलवे के पृथक बजट के सम्बन्ध में अब अन्य विभाग चर्चा करने लगे हैं और वह उनकी आंखों में खटकने लगा है । रेलवे मंत्रालय की नौकरी में दस लाख कर्मचारी हैं, परन्तु दूसरे भी ऐसे विभाग हैं जिन में कम से कम उससे आधी संख्या में कर्मचारी हैं ।

यदि सरकार के अधीन सभी विभागों पर समान रूप से ध्यान नहीं दिया जायेगा तो उनमें परस्पर प्रतिद्वंद्विता की भावना का विकास होगा । इसलिये सरकार को इस समस्या पर ध्यान पूर्वक विचार करना चाहिये और रेलवे के लिये पृथक बजट पारित करना बन्द कर देना चाहिये ।

निःसंदेह, रेलवे सामान्य राजस्व का भी कुछ अंश देती है, लेकिन सरकार को इसके लिये रेलवे को ब्याज देना पड़ता है । इसका तात्पर्य यह हुआ कि भारत की संचित निधि में अन्य विभागों से लेकर जो धन जमा किया जाता है उसके लिये भी सरकार को ब्याज देना चाहिये । मैं आशा करता हूँ कि सरकार इस मामले का पुनरीक्षण करेगी और ब्याज देना बन्द कर देगी ।

मैंने पिछले वर्ष यह सुझाव दिया था कि रेलवे की दरों की अनुसूची का पुनरीक्षण किया जाय । क्योंकि उसकी दरें लोक निर्माण विभाग इत्यादि के दरों से बहुत भिन्न हैं और कहीं कहीं तो उनमें १३ से २५ प्रतिशत तक का अन्तर है । मेरे विचार से इस अन्तर को समाप्त करने पर रेलवे का कार्य अधिक मितव्ययितापूर्वक हो सकेगा ।

साथ ही मैं यह भी बता दूँ कि रेलवे विभाग में निर्माण का कार्य भी निर्धारित समय के अनुसार नहीं चल रहा है । उदाहरणार्थ, नेल्लौर रेलवे स्टेशन का कार्य वर्षों से अधूरा पड़ा हुआ है ।

मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करूँगा कि वे इस बात पर ध्यान देवें कि निर्माण कार्यों की प्रगति अधिक तेजी से हो और प्रारम्भ किये गये कार्य यथासम्भव शीघ्र समाप्त किये जायें ।

श्री सिद्धनंजप्पा (हसन-चिकमगलूर) : मैं रेलवे मंत्रालय को उसके शानदार कार्य के लिये, जो कि उसने प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान में किया है बधाई देता हूँ ।

श्री अशोक मेहता ने रेलवे मंत्री पर लीपा पोती करने का आरोप लगाया है। यह बिल्कुल निराधार है । शायद ही किसी अन्य मंत्रालय ने इस उत्साह, सेवा और लग्न से कार्य किया हो जैसा कि रेलवे मंत्रालय ने किया है । कई कार्यों में तो रेलवे प्रथम पंचवर्षीय लक्ष्य से भी आगे बढ़ गई है यह कम प्रशंसनीय बात नहीं है ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत रेलवे को और भी बड़ा और महत्वपूर्ण कार्य करना है। कई सदस्यों को रेलवे मंत्रालय की क्षमता पर संदेह है, क्योंकि योजना आयोग ने उसके संसाधनों पर प्रतिबन्ध लगा दिया है; तथापि जैसा कि रेलवे मंत्री ने कहा है कि जनता अपने सहयोग और सहायता से इस कठौती को पूरा कर सकती है । लेकिन उन्होंने इस सहयोग के लिये कोई ठोस सुझाव नहीं रखा । श्री जी० डी० सोमानी ने यह सुझाव दिया कि रेलवे मंत्रालय ऋणपत्र जारी कर, पूंजी एकत्र कर सकता है । सुझाव विचारणीय है रेलवे मंत्रालय को इस पर ध्यान देना चाहिये ।

रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में यह संकेत दिया है कि उक्त कटौती का परिणाम यह हो सकता है कि इस द्वितीय योजना के दौरान में उतनी लाइनों का निर्माण नहीं कर सकेंगे जितनी लाइनों का निर्माण करने का हमने विचार किया था। पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिये रेलवे लाइन का निर्माण करना अनिवार्य है, क्योंकि जब तक रेलवे लाइनें व आवागमन की सुविधायें नहीं होंगी तब तक उक्त क्षेत्रों का समुचित विकास सम्भव नहीं हो सकता है। दक्षिण भारत में उत्तर भारत की अपेक्षा रेलवे लाइनों की बहुत कमी है और विशेषतः मलनाद क्षेत्र तो बहुत पिछड़ा है वहाँ परिवहन की सुविधाएँ बहुत कम हैं। वहाँ का विमान द्वारा सर्वेक्षण हो चुका है तथापि अभी तक किसी लाइन का निर्माण नहीं हुआ है। हसन और मंगलौर के बीच एक अन्य सर्वेक्षण भी हुआ था। यह क्षेत्र भी बहुत पिछड़ा हुआ है। वहाँ की जनता सर्वेक्षण को देख कर आशा लगाये है कि वहाँ शीघ्र ही रेलवे लाइन का निर्माण हो जायेगा। राज्य पुनर्गठन आयोग के अनुसार यह सारा मार्ग कर्नाटक राज्य का एक भाग बन जायेगा, जिसकी राजधानी बंगलौर होगी। यदि बंगलौर और मंगलौर के बीच सीधा रेल संपर्क न हुआ तो वहाँ की जनता अपने राज्य के प्रधान स्थान (हैडक्वार्टर्स) तक भी न पहुँच सकेगी इसलिये वहाँ रेल की लाइन का निर्माण अत्यंत आवश्यक है। उक्त लाइन के साथ साथ कडूर और सकलेसपुर के बीच रेल की लाइन बनाना भी आवश्यक है। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री उक्त प्रार्थना पर ध्यान देंगे।

अब मैं रेलवे के खंडों के प्रश्न को लेता हूँ। कई सदस्यों का विचार है कि वर्तमान खंड अत्यंत विशाल और वृद्ध हैं। इस कारण उनका प्रबन्ध तथा संचालन सुचारु रूप से करना संभव नहीं है अतः यदि कुछ अन्य खंड बना दिये जायें तो रेलवे का प्रशासन सुगमता, सकुशलता तथा तत्परता से हो सकेगा। मैं उक्त सुझाव से पूर्णतः सहमत हूँ।

अब मैं राज्य रेलवे पदाधिकारियों के, रेलवे मंत्रालय की सेवा में लिये जाने के प्रश्न को लेता हूँ। मैसूर राज्य रेलवे कर्मचारियों का मामला पिछले बहुत समय से निलम्बित था। ज्ञात हुआ है कि अब रेलवे मंत्रालय ने उन लोगों को रेलवे मंत्रालय ने लेने के सम्बन्ध में एक सूत्र खोज लिया है जिसके आधार पर वे लोग रेलवे मंत्रालय में ले लिये जायेंगे। यहाँ पर भूतपूर्व स्थायी गजटेड पदाधिकारियों का मामला है जिन्हें अब स्थायी गजटेड पदाधिकारी नहीं माना गया है। इससे इनकी स्थिति में बहुत अन्तर पड़ गया है। आशा है माननीय मंत्री जो इस प्रश्न पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

अब मैं रेलों में भोजन व्यवस्था के प्रश्न को लेता हूँ। जसा कि कई माननीय सदस्यों ने कहा है, ठेकेदारों द्वारा दिया जाने वाला भोजन नितान्त असंतोषजनक होता है। अतः सरकार को विभागीय भोजन व्यवस्था का विस्तार करना चाहिये।

†श्री मूलचन्द दुबे (जिला फर्रुखाबाद-उत्तर) : मैं उन माननीय सदस्यों से सहमत हूँ, जिन्होंने रेलवे मंत्री जी को उनके कुशल प्रबन्ध तथा सुचारु संचालन के लिये बधाई दी है। उन्होंने उच्च पदाधिकारियों का बड़ी योग्यतापूर्ण चुनाव किया है तथा कार्य कुशलता व्यूरो की स्थापना से भी रेलवे के कार्यों में पर्याप्त सुधार किया है।

जनता इस बात का समर्थन करेगी कि तीसरा दर्जा समाप्त किया जा रहा है। इतना होने पर भी किराया नहीं बढ़ाया जा रहा है, बल्कि कई सुविधायें और रियायतें दी जा रही हैं।

वस्तु भाड़े पर जो एक आना प्रति रुपया अधिभार लगाया गया है इससे मैं सहमत नहीं हूँ। यह नितान्त अयुक्तपूर्ण है। यह ज्ञात हुआ है कि इस सम्बन्ध में जांच करने के लिये एक समिति नियुक्त हुई है। आशा है कि उसका प्रतिवेदन आने पर यह अधिभार समाप्त हो जायेगा।

माननीय मंत्री जी के भाषण से ज्ञात हुआ है कि पर्याप्त इंजन, डिब्बे आदि खरीद लिये गये हैं लेकिन यह ज्ञात नहीं हुआ कि कितने डिब्बे आदि पुराने डिब्बों आदि के स्थान पर चलाये जाने हैं और कितने वास्तव में बढ़े हैं।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री मूलचन्द दुबे]

'चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स' ने प्रशंसनीय प्रगति की है। लेकिन ज्ञात होता है कि 'टाटा आयरन एंड स्टील कम्पनी' ने कोई प्रगति नहीं की है क्योंकि मंत्री जी इस सम्बन्ध में चुप रहे हैं।

प्रथम पंचवर्षीय योजना में रेलवे के लिये पहले ३५० करोड़ रुपये रखे गये थे, जो बाद में बढ़ा कर ४०० करोड़ कर दिये गये थे। परन्तु वास्तव में खर्च ४३२ करोड़ रुपये होगा। निःसन्देह रेलवे इसके लिये प्रशंसा की पात्र है।

व्याख्यात्मक ज्ञापन से यह ज्ञात हुआ है कि उत्तर रेलवे के इलाहाबाद-कानपुर शाखा का यातायात अधिकतम सीमा तक पहुँच चुका है। इससे अधिक यातायात इस शाखा में सम्भव नहीं है। अतः इलाहाबाद से कानपुर तक लाइन को दुहरी करने का प्रस्ताव किया गया है जिस पर अनुमानित व्यय ४-५ करोड़ रुपये आयेगा। इसके साथ कानपुर से उन्नाव तक भी दुहरी लाइन करने का प्रस्ताव है जिस पर अनुमानित व्यय ४६ लाख रुपया आयेगा। मेरा सुझाव यह है कि उक्त लाइन को दुहरी करने की अपेक्षा इस यातायात को लखनऊ के मार्ग की ओर मोड़ देना अधिक अच्छा होगा। लखनऊ से आगे यह यातायात शाहजहाँपुर तक जा सकता है, जहाँ पहिले ही दुहरी लाइन है। शाहजहाँपुर से फर्रुखाबाद तक दुहरी लाइन बनाई जा सकती है और इस राशि का उपयोग वहाँ किया जा सकता है।

दूसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान में माल यातायात में ६ करोड़ टन की वृद्धि होने की संभावना है। लेकिन रेलों कोयला, इस्पात तथा सिमेन्ट को छोड़ कर और कुछ ले जाने में समर्थ नहीं होंगी। यदि ऐसी ही अवस्था रही तो द्वितीय पंचवर्षीय योजना असफल हो जायेगी, क्योंकि योजना की सफलता बहुत अंशों में रेलों की परिवहन क्षमता के ऊपर निर्भर है। मैं आशा करता हूँ कि योजना आयोग रेलों के लिये समुचित राशि उपलब्ध करेगा। जिस से यातायात में कोई असुविधा नहीं होगी और रेलवे मंत्री जी ३,००० मील नई रेलवे लाइन के निर्माण के बचन को पूरा कर सकेंगे।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : जब मैंने रेलवे मंत्री के भाषण तथा रेलवे मंत्रालय द्वारा प्रकाशित अन्य कई पुस्तिकाओं को पढ़ा तो मुझे मालूम हुआ कि उनमें व्यर्थ की बातों के सिवाय और कुछ नहीं है। वास्तविक कार्य जो रेलवे मंत्रालय ने किया है, उसे हमें दिल्ली, कलकत्ता व बम्बई के विशाल स्टेशनों में नहीं देखना है अपितु भारत के अन्य नगरों व गाँवों के स्टेशनों पर देखना चाहिये। आप छोटी लाइन की गाड़ियों में देखिये, कोई भी पंखा चलती हालत में नहीं मिलेगा। अजमेर खंडवा लाइन में, जिसकी दूरी ३६३ मील है एक भी बत्ती ठीक नहीं है। यही नहीं, पहले दर्जे की बत्तियाँ तक बन्द हैं। पहिले दर्जे का शौचालय देखिये। वहाँ का नल चू रहा है और सारा शौचालय पानी से भरा हुआ तथा गंदा है। वहाँ के शीशे देखिये। सब नदारद हैं। बैठने के स्थान को देखिये। सीटें खुलती ही नहीं। यह ठीक है कि आपने दूर के टिकट में कुछ रियायत की है लेकिन स्टेशनों में दूर के टिकट मिलते कहाँ हैं। क्लर्क कहता है कि छपे हुये टिकट नहीं हैं। जिससे अधिक मूल्य देना होता है। अब आप भीड़ को देखिये, मेले विवाह तथा त्यौहारों के अवसरों पर तो यात्रा करना असम्भव हो जाता है। क्या आपने जनता के लिये यही किया है। जिसके लिये आप गर्व करते हैं और बातें बघारते हैं। ये तो छोटी बातें हैं। अब मैं बड़ी चीजों पर आपका ध्यान आकर्षित करूँगा।

प्रतिवेदन में आप मालगाड़ी की चाल को देखिये। वह घटती जा रही है। यह चाल ११"८ मील प्रति घंटा से घट कर ८.६ मील प्रति घंटा रह गई है। जहाँ तक रेलों के समय पालन का प्रश्न है, इसमें दोष आता जा रहा है। तूफान मेल जैसी महत्वपूर्ण गाड़ी का समय पालन केवल ६८ प्रतिशत है। केवल मिली-जुली गाड़ियों का समय पालन ६८४ प्रतिशत है। क्या आप इसी को सुधार कहते हैं?

अन्त में, मैं भ्रष्टाचार के प्रश्न पर आपका ध्यान आकर्षित करता हूँ। आपने टिकट निरीक्षकों की संख्या अत्यधिक बढ़ा दी है। ये लोग करते क्या हैं, पैसे कमाया करते हैं। मैं आपको इसका प्रमाण दे

सकता हूँ। मैं आपको चुनैती देता हूँ कि कोई भी चल कर मेरे साथ यह देख सकता है। सरायरोहिला में पहिला दर्जा भी इन बिना टिकट यात्रियों के द्वारा भरा रहता है।

अब मैं प्रशासन पर आता हूँ। रेलवे बोर्ड का ही उदाहरण लोजिये। व्यक्तिगत रूप से वहाँ का प्रत्येक पदाधिकारी कुशल हो सकता है परन्तु ये सभी लोग नौकरशाही की चालबाजियों में दक्ष हैं। ये मंत्री महोदय को चकमा देने की तरकीबें बखूबी जानते हैं और उन्हें उनके कथन पर विश्वास करना पड़ता है। आप उन्हें मोटी मोटी तनखाहें दे रहे हैं। ठीक है। मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु उनमें लोक सेवा की भावना तो भरिये—उनमें यह भावना है ही नहीं।

अब मैं क्षेत्रों के प्रश्न पर आता हूँ। आप क्षेत्रों से यकायक डिवीजन प्रशासन पर आना चाहते हैं और डिस्ट्रिक्ट प्रशासन समाप्त कर देना चाहते हैं। आप पहिले विशेषज्ञों द्वारा इसकी जांच करवा लीजिये। और तब आप डिवीजन प्रशासन को अपना सकते हैं।

माननीय मंत्री सदा यही कहते रहते हैं कि अमुक अमुक सर्वेक्षण किये जा रहे हैं, और लोग केवल उतना ही सुनकर प्रसन्न हो जाते हैं। वे यह देखने की जरा भी चिन्ता नहीं करते कि उन सर्वेक्षणों के लिये अभी तक किया क्या गया है। चित्तौड़-कोटा लाइन का सर्वेक्षण १९४६ से ही हो रहा है परन्तु अभी यह भी निर्णय नहीं हुआ है कि वहाँ पर बड़ी लाइन होगी अथवा छोटी लाइन। गोधरा से रतलाम तक रेलवे लाइन को दुहरा करने का सर्वेक्षण किया जा रहा है, परन्तु क्या आपने मान चित्र का अध्ययन किया है? क्या आप सीधे ही गोधरा और कोटा को मिला सकते हैं? और जहाँ नीमच से होकर जाने पर ८५ मील की बचत हो सकती है, उस ओर किसी का ध्यान भी नहीं गया। मुझे तो यह प्रतीत होता है कि ये सभी परियोजनायें जनता के हित के लिये नहीं, अपितु ठेकेदारों के हित के लिये बनाई जा रही हैं।

गाड़ियों के इंजनों के बारे में मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या कारण है कि हमारे इंजन इतनी जल्दी खराब हो जाते हैं, और गाड़ियां सुचारु रूप से कार्य नहीं कर रही हैं।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

अब मैं मंत्री महोदय का ध्यान रेलवे कर्मचारियों की दुर्दशा की ओर दिलाना चाहता हूँ जो कि वेतन की कमी के कारण अनेक प्रकार की कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं। विशेषकर स्टेशनमास्टर्स तथा सहायक स्टेशन मास्टर्स की दशा अत्यन्त दयनीय है। उनका कार्य महान् उत्तरदायित्वपूर्ण तथा महत्वपूर्ण होता है जिसे निभाने के लिये बड़ी सतर्कता तथा भारी परिश्रम की आवश्यकता होती है। परन्तु इतना होने के बावजूद भी उन्हें कितना वेतन दिया जा रहा है? उन्हें तो कई स्टेशनों पर हैड टिकट कलक्टर से भी कम वेतन मिलता है। अतः रेलवे संचालन में इतनी भारी जिम्मेदारी सम्भालने वाले इन स्टेशन मास्टर्स की स्थिति की ओर अवश्य ध्यान दिया जाये।

पश्चिमी रेलवे में ट्रेवलिंग एसिस्टेंट गुड्स क्लर्क (गाड़ी के साथ चलने वाले सहायक गुड्स क्लर्क) ट्रेवलिंग एसिस्टेंट क्लर्क रखे जाने की व्यवस्था थी। तथा जहाँ तक ट्रेवलिंग एसिस्टेंट क्लर्कों का सम्बन्ध है उन्हें तो गार्ड बना दिया गया है, परन्तु ट्रेवलिंग एसिस्टेंट गुड्स क्लर्कों की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया। उन्हें इतना परिश्रम करना पड़ता है, सारी सारी रात जागना पड़ता है, परन्तु उन्हें कोई महँगाई भत्ता अथवा यात्रा भत्ता नहीं दिया जा रहा है। मैं पूछना चाहता हूँ कि इसी प्रकार के भत्ते पूर्वोत्तर रेलवे तथा उत्तर रेलवे में दिये जा रहे हैं, तो पश्चिम रेलवे में क्यों नहीं दिये जा रहे? मेरी प्रार्थना है कि इन क्लर्कों की समस्या की ओर ध्यान दिया जाय तथा उनके प्रति न्याय किया जाये।

रेलवे के व्यवस्थीगण (वाच एण्ड वार्ड) विभाग के सम्बन्ध में मेरा तो यह अनुभव है कि एक लूट खसोट विभाग बन गया है यह विभाग केवल एक पाखण्ड है। चित्तौड़गढ़ स्टेशन पर मैंने स्वयं

[श्री यू० एम० त्रिवेदी]

देखा है कि व्यवस्थीगण विभाग (वाच एण्ड वार्ड) का एक व्यक्ति गन्नों का एक बंडल लिये भागा जा रहा था और पुलिस ने भी उसे पकड़ने का प्रयत्न न किया। अतः इन लोगों को वहां से हटा कर पुलिस के अधिकारी लगाये जायें और उन्हें इन चोरों को पकड़ने के सभी अधिकार दिये जायें। इन बुराइयों के निवारणार्थ कर्मचारी भर्ती किये जायें तथा सारी व्यवस्था का सुधार किया जाये।

वैसे तो मेरे ४४ कटौती प्रस्ताव हैं, परन्तु मैं सभी पर नहीं बोलना चाहता। मैं तो केवल यही चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री कृपया इन सभी समस्याओं पर विचार करें और इन्हें हल करने का प्रयत्न करें।

श्री भागवत झा आजाद (पूनियाव संथाल परगना) : पूर्व वक्ता ने रेलवे विभाग को बड़ा बुरा भला कहा है? और यहाँ तक आरोप लगाने का प्रयत्न किया है कि रेलवे विभाग की ये सभी परियोजनायें केवल ठेकेदारों के हित के लिये बनायी जा रही हैं। मैं इस आरोप में विश्वास नहीं करता।

वास्तव में मैं तो आशावादी हूँ। मैं अनुभव करता हूँ कि रेलवे का आयव्ययक एक प्रशंसनीय आयव्ययक है। कुछ एक सदस्यों के अतिरिक्त सभी के सभी सदस्य यह अनुभव करते हैं कि रेलवे मंत्रालय को इस बात की बधाई दी जाये कि उसने इतना सुन्दर आयव्ययक प्रस्तुत किया है और प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्त में २२ करोड़ से अधिक रुपये की बचत की है। यह आयव्ययक हमें द्वितीय योजना के लिये कटिबद्ध होने की प्रेरणा तथा प्रोत्साहन देता है। इस से हम अधिक से अधिक राजस्व प्राप्त कर सकेंगे तथा उराजस्व से हम अपनी विकास परियोजनाओं को अधिक सफल बना सकेंगे।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में हमारी परिवहन सम्बन्धी आवश्यकता बढ़ेगी और हमें आशा है कि रेलवे मंत्रालय उन्हें पूरा कर सकेगा। रेलवे मंत्रालय ने प्रथम पंचवर्षीय योजना में पूर्ण सफलता प्राप्त की है। इस प्रथम योजना काल में रेलवे के सामने चार उद्देश्य थे। प्रथम तो यह कि गत दो शताब्दियों से चले आ रहे पुराने सामानों को बदल कर उनमें सुधार किया जाये। दूसरा उद्देश्य यह था कि युद्धकाल में हमारे पूर्व शासकों द्वारा उखाड़ी गयी लाइनों को फिर से बनाया जाये। तीसरा यात्रियों को सुविधायें प्रदान करना। तथा चौथा रेलवे कर्मचारियों के लिये कल्याण-कार्य करना। रेलवे ने इन चारों उद्देश्यों में पूर्णरूपेण सफलता प्राप्त की है।

न केवल प्रथम पंचवर्षीय योजना में रेलवे विभाग के लिये आवंटित ४०० करोड़ रुपये ही व्यय किये गये हैं अपितु ३२ करोड़ रुपये और अधिक खर्च किये गये हैं। सभी टूटी हुई लाइनों को फिर से लगा दिया गया है; केवल इतना ही नहीं, १२ नई लाइने भी तैयार करदी गयी हैं।

चितरंजन का कारखाना सब से बड़ी सफलता है। अब हम गर्व से कह सकते हैं कि अब हम अपने ही देश में इंजन तैयार कर रहे हैं। हम अपने देश ही में आज सिन्दरी कारखाने में खाद तैयार कर रहे हैं। मुझे आशा है कि हम द्वितीय योजना में इस से भी दुगनी सफलता प्राप्त करेंगे।

रेलवे मंत्रालय ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ३००० मील लम्बी नई लाइनें तैयार करने की बनायी है और उसके लिये प्रारम्भ में १४८० करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी थी। इस राशि के द्वारा मंत्रालय-यात्री यातायात में १५ प्रतिशत तथा माल यातायात में ६ करोड़ टन की वृद्धि करना चाहता है। यह कोई अत्यधिक महत्त्वाकांक्षित योजना नहीं है। मैं ऐसा अनुभव करता हूँ कि इस छटाई गई राशि से मंत्रालय जनता की बढ़ी हुई माँगों को पूरा न कर सकेगा। मैं योजना आयोग को दोषी नहीं ठहराता। मैं समझता हूँ कि योजना आयोग को अनेकों पूरी माँगें करनी होती हैं। तो भी मैं अनुभव करता हूँ कि यदि रेलवे को १४८० करोड़ से अधिक राशि न दी गयी तो द्वितीय योजना में सभी माँगों को पूरा न किया जा सकेगा।

द्वितीय योजना में खर्च के लिये ११२५ करोड़ रुपये की जो रकम रखी गई है और ३७५ करोड़ रुपये की रकम स्वयं रेलवे द्वारा जुटाये जाने की जो व्यवस्था की गई है उससे रेलवे लक्ष्य को पूर्ण न कर सकेगी। मुझे आशा है कि योजना आयोग इस के सम्बन्ध में अवश्य कोई न कोई उपाय निकालगा।

रेलवे मंत्री ने यह आश्वासन दिया है कि द्वितीय योजना काल में ३००० मील नयी रेलवे लाइनों के लिये सर्वेक्षण किया जायेगा। गत चार वर्षों में विभिन्न क्षेत्रों में नयी रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में आशायें लगाई जाती रही हैं। परन्तु खेद है कि कई पिछड़े हुये क्षेत्रों में अभी तक कोई लाइन लगी ही नहीं है। मेरे क्षेत्र में तो कई लोग ऐसे हैं जिन्होंने रेल के दर्शन तक नहीं किये हैं।

केवल रेलवे लाइनों का क्या कहना, वहाँ पर तो अच्छी सड़कें भी नहीं हैं जिनके कारण उन्हें अनेकों कष्टों का सामना करना पड़ता है। उन्हीं पिछड़े हुये क्षेत्रों के लिये मैं गत चार वर्षों से मंत्री महोदय से प्रार्थना करता रहा हूँ। वहाँ के लोगों ने अभी तक सभ्यता का प्रकाश तक नहीं देखा। उन्हें सभ्य जगत् के सम्पर्क में लाने के लिये तथा शेष दुनिया के दर्शन कराने के लिये यह अत्यावश्यक है कि परपेंटी-गोडा लाइन तैयार की जाये। मेरी प्रार्थना है कि इन लाइनों के निर्माण के लिये योजना आयोग पर्याप्त धन प्रदान करे। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्रालय इस परियोजना को शीघ्र ही प्रारम्भ कर देगा।

मैं अनुभव करता हूँ कि रेलवे मंत्रालय द्वितीय पंचवर्षीय योजना में माल यातायात के लक्ष्य को पूरा न कर सकेगा। यदि योजना आयोग द्वारा मूल रूप से प्राक्कलित राशि न दी गयी तो रेलवे मंत्रालय देश की बढ़ती हुई मांगों को पूरा न कर सकेगा।

वस्तु भाड़े पर जो एक आने का अधिभार लगाया गया है मैं उसका समर्थन करता हूँ, स्वागत करता हूँ। मैं तो यह कहूँगा कि यह अधिभार एक आना की वजाय दो आने कर दिया जाये।

रेलवे मंत्री ने यह संकेत दिया है कि वह प्रबन्ध कार्य में कर्मचारियों को भी भाग देने के सम्बन्ध में प्रयत्न करेंगे। अब जब कि हम एक समाज वादी ढंग के समाज की स्थापना के लिये वचनबद्ध हो चुके हैं तथा राष्ट्रीयकरण की ओर पदार्पण कर रहे हैं, हमें देश के विभिन्न उद्योगों के प्रबन्ध कार्यों में कर्मचारियों को भी उपयुक्त भाग देने का प्रयत्न करना चाहिये, और मुझे पूर्ण विश्वास है कि हम उस में अवश्य सफल होंगे। युगोस्वलाविया में औद्योगिक उपक्रमों के प्रबन्ध कार्यों में कर्मचारियों को उपयुक्त भाग प्राप्त है। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री इस देश में भी इस प्रकार का प्रयत्न करेंगे और मुझे विश्वास है कि वह उसमें अवश्य सफल होंगे।

रेलवे में भ्रष्टाचार का बोलबाला है। यद्यपि भ्रष्टाचार विरोधी समिति की अनेकों सिफारिशों को कार्यान्वित करके भ्रष्टाचार को दूर करने का प्रयत्न किया गया है, तथापि एक विशेष बुराई अभी तक दूर नहीं की जा सकी है। प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में जा कर टिकट कलक्टर टिकट माँगने से डरते हैं। उन्हें भय है कि शरारती विद्यार्थी उन्हें मारेंगे अथवा गाड़ी से बाहर फेंक देंगे। मैं चाहता हूँ कि बिना टिकट के यात्रा करने वाले इन शरारती विद्यार्थियों की शरारतों की चुनौती को स्वीकार कर उन्हें कठोरतापूर्वक दवा दिया जाये, तथा तभी देश में अनुशासन तथा शान्ति स्थापित हो सकेगी।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे के इस आयव्ययक का समर्थन करता हूँ। रेलवे मंत्री प्रथम पंचवर्षीय योजना में प्राप्त की गयी सफलता पर गर्व कर सकते हैं तथा द्वितीय योजना को विश्वासपूर्वक प्रारम्भ कर सकते हैं।

श्रीमती कमलेन्दुमति शाह (जिला गढ़वाल पश्चिम व जिला टिहरी गढ़वाल व जिला विजनौर उत्तर) : उपाध्यक्ष महोदय, आप ने मुझे समय दिया इस के लिये मैं आप की आभारी हूँ। मंत्री महोदय से मुझे यह कहना है कि रेल यात्रियों के भाड़े में वृद्धि न कर के यात्रियों को अधिकाधिक सुविधायें प्रदान करने का आश्वासन दे कर आप ने बहुत सराहनीय कार्य किया है और इस के लिये आप को मेरी बधाई है।

[श्रीमती कमलेन्दुमति शाह]

रेलों में हिन्दी का प्रयोग करने और बढ़ाने तथा भविष्य में रेलों में चलचित्र और रेडियो संगीत के प्रबन्ध का आश्वासन भी सराहनीय है ।

मेरा तीसरा सविनय सुझाव है कि छात्रों के लिये गर्मी की छुट्टियों में वापसी टिकट की सुविधा दी जाय । इस से बड़ी अच्छी बात यह होगी कि दूर-दूर पढ़ने वाले छात्र भी अपने घर आ सकेंगे ।

लम्बी यात्रा करने वालों के लिये रात में सोने की सुविधा की व्यवस्था और व्यापक होनी चाहिये । अर्थात् जो यात्री ९ बजे रात से ५ बजे सुबह तक यात्रा करते हैं उन व्यक्तियों के लिये सोने की व्यवस्था अवश्य होनी चाहिये । मैंने देखा है कि जनता मेल में दिल्ली से मैसूर जाते समय तीन दिन का सफर होने पर भी सोने का प्रबन्ध नहीं है जब कि अन्य गाड़ियों में कुछ ही घंटों का सफर करने वालों के लिये यह सुविधा है ।

मेरा पांचवा निवेदन यह है कि रेलवे कर्मचारियों के व्यवहार पर कुछ अंकुश अवश्य लगाना चाहिये । वे प्रायः यात्रियों को बता देते हैं कि स्थान नहीं है जब कि स्थान की कमी नहीं रहती । मैं आप को इस का एक उदाहरण देना चाहती हूँ । अभी कुछ दिन की ही बात है कि मद्रास स्टेशन की इन्क्वायरी दफ्तर में सुबह के समय एक यात्री अपनी बर्थ रिजर्व कराने गया तो उसे बताया गया कि अभी समय नहीं है; दिन में आना । दोपहर में फिर आया तो कहा गया कि अभी जगह नहीं है शाम को आना । शाम को जब वह फिर आया तो टिकट काउंटर पर पूछने पर बताया गया कि तुम रिजर्वेशन काउंटर पर जाओ । वहां से से एक टी० सी० ने उसे एक लड़की के पास भेजा कि उस के पास चार्ट है, वहां जा कर पूछा । लड़की ने कहा कि अभी चार्ट भर कर मेरे पास नहीं आया है । इस तरह से जब उस को जगह जगह भटकाया गया तो आखिरकार यात्री ने दिक् हो कर प्लेटफार्म पर जा कर देखा । वहां उस को बहुत कम्पार्ट खाली दिखाई पड़े । उस ने स्टेशन मास्टर को बुलाया और सब किस्सा कह कर अपने वास्ते सीट रिजर्व कराई । इसी प्रकार एक हमारी संसद् सदस्या का भी अनुभव है । एक जगह जाते समय जब उन्होंने अपनी सीट रिजर्व करवानी चाही तो कहा गया कि कोई स्थान नहीं है । परन्तु जब वह एक कम्पार्टमेंट में जा कर बैठ ही गई तो वहां कोई नहीं आया और वे अकेली रह गई । यहां तक के डर के मारे रात भर सो भी नहीं सकीं । इस प्रकार से यहां होता आ रहा है ।

अपना यह अनुभव भी जो मैं आप को पहले बता चुकी हूँ । मैंने इसे स्वयं देखा कि एक रेलवे कर्मचारी ने एक स्त्री को लाठी से पीटा क्योंकि वह औरत गलत दरवाजे से बाहर जा रही थी और उस कर्मचारी का नाम तथा स्थान विवरण के साथ मैंने मंत्री महोदय को दे दिया था । इस लिये यदि ऐसी बातों पर भी ध्यान दिया जाय और यह बातें न हों तो बहुत ही उत्तम होगा ।

रेलवे के महकमे में भ्रष्टाचार किस कारण से होता है, इस का कारण और उपाय ढूंढना चाहिये । अगर यह वेतन की कमी से है, अगर इस कारण से रेलवे कर्मचारी दुखी हैं, तो उस को बढ़ाना भी हमारा कर्तव्य है । उनकी सभी कमियों को देखना हमारा कर्तव्य है ।

मेरा एक और निवेदन है कि थोड़े समय की यात्रा में भी स्त्रियों को अलग-अलग स्थान मिलना चाहिये । जब स्त्रियां हों तो स्टेशन मास्टर को देखना चाहिये कि शराबियों के साथ उन को न बिठाया जाय ।

ट्रेनों में पहले और दूसरे क्लास के गुसलखानों में भी हिन्दुस्तानी सीटें लगानी चाहियें क्योंकि अब तो हमें अंग्रेजी ढंग को छोड़ना ही चाहिये । अंग्रेजी ढंग की सीटों का कोई भी उचित ढंग से उपयोग भी नहीं करता, उन से केवल गन्दगी ही बढ़ती है ।

रेलों में प्रायः लैम्पों के बल्बों की चोरी हो जाया करती है । उस को बचाने के लिये मेरा यह सुझाव है कि ढक्कन को इस तरह का बनाना चाहिये जिस से केवल रेलवे कर्मचारी ही उस को खोल सकें, और कोई न खोल सके ।

अन्त में मैं मंत्री महोदय के सामने अपनी पुरानी मांगें फिर दोहराये देती हूँ। मेरी मांग है कि जब और स्थानों में रोपवे आदि का प्रबन्ध किया जा रहा है, तो जैसा मैं ने पारसाल भी निवेदन किया था, ऋषिकेश से रुद्रप्रयाग तक ८२ मील लम्बी रेलवे लाइन बनवाई जाय। मैं आशा करती हूँ कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इस रेलवे लाइन को शामिल किया जायेगा। इसमें मेरा फायदा भी है। क्योंकि जो सारी जनता का फायदा है वह मेरा फायदा भी है। साथ ही इससे यह होगा कि सरकार की भी आमदनी होगी और आमदनी बढ़ने के साथ साथ यात्रियों को भी बहुत सुविधा हो जायेगी। इस लिये यह आप के बहुत ही ध्यान देने योग्य सुझाव है।

पिछले जेठ में मैं यात्रियों के साथ गंगोत्री और जमनोत्री लाइन देखने गई थी। वह रास्ता बहुत बुरी हालत में था और यात्रियों को बड़ा कष्ट होता था। उन को डेढ़ डेढ़ फीट ऊँचे पत्थरों पर सीढ़ियों की तरह से चढ़ना पड़ता था। स्थान स्थान पर सड़क टूटी हुई थी। इस लिये गंगोत्री और जमनोत्री की सड़क का बनना भी बहुत जरूरी है। अन्त में मैं यह कहना चाहती हूँ कि कहीं कहीं रेलवे में भोजन व्यवस्था में जो फर्क किया गया है, अर्थात् सरकार ने जो उन्नति की है वह बहुत अच्छी तरह से चल रही है और आशा है कि भविष्य में यात्रियों को और भी अच्छा भोजन मिलेगा।

सेठ अचल सिंह (जिला आगरा पश्चिम): उपाध्यक्ष महोदय, आप ने मुझे जो समय दिया, उस के वास्ते मैं आप को धन्यवाद देता हूँ। आज कल की दुनिया में रेल की व्यवस्था बड़ा महत्व रखती है और हमारे देश की जो अर्थ व्यवस्था हो रही है उस को सुधारने के वास्ते रेलवे की सुविधा अगर न हो तो उस में काफी प्रगति नहीं हो सकती है, इसलिये रेलवे के साधन को सुधारने का विषय बहुत महत्वपूर्ण है।

हमारे मंत्री जी ने जो रेलवे बजट हमारे सामने पेश किया है उससे मालूम होता है कि इस डिपार्टमेंट में इस विषय में काफी प्रगति हुई है। फिगर्स अर्थात् आंकड़ों से मालूम होता है कि सन् १९५४-५५ में हमारी ग्रास इनकम २८६ करोड़ के लगभग थी, सन् १९५५-५६ में वह ३१४ करोड़ हो गई और सन् १९५६-५७ में ४४५ करोड़ का अन्दाजा रक्खा गया है। इस से यह बात बिल्कुल जाहिर है कि रेलवे डिपार्टमेंट दिन ब दिन तरक्की करता जाता है। यह बहुत महत्व की चीज है।

हम को जो लिटरेचर मिला है, उस में मंत्री महोदय ने पैसेंजर ऐमेनेटीज के बारे में काफी बातें बताई हैं और मेरे विचार से वह ठीक भी हैं। हमारे कुछ पूर्व वक्ताओं ने इस डिपार्टमेंट की जो कमियां थीं उनके बारे में कहा, लेकिन जो सुविधायें मिली हैं उन के बारे में एक शब्द भी नहीं कहा। ठीक भी है। जो यहां के मेम्बर हैं उन का फर्ज है कि जो भी कमियां हों उन को बतायें। लेकिन साथ ही साथ हमें यह भी कहना चाहिये कि रेलवे ने जो प्रगति की है वह आश्चर्यजनक है हमारे देश में खास तौर से आज से कई वर्ष पहले से रेलों में जो खराबियां थीं वह अब दिन ब दिन दूर होती जाती हैं। जब हम इस डिपार्टमेंट की प्रगति की ओर देखते हैं तो पाते हैं कि रश में काफी कमी हुई है और दूसरी प्रकार की सुविधायें दी गई हैं। बहुत से स्टेशनों पर जहां कि कोई शेड तक नहीं था और मुसाफिरों को गर्मी व बरसात के दिनों में बहुत तकलीफ सहन करनी पड़ती थी वहां बीसों स्टेशनों पर शेड तैयार किये गये हैं और पीने के वास्ते ठंडे पानी की सुविधा दी गई है। पाखानों की, बाथ रूम की और दूसरी तरह की सुविधायें जितनी भी हो सकती हैं वह पैसेन्जर्स को दी जा रही हैं। गाड़ियों में जो पहले रश हुआ करता था उसके वास्ते १३२ नई पैसेन्जर ट्रेनें जारी की गई हैं, १०५ ट्रेनें एक्स्टेंड की गई हैं। इस से बहुत कुछ रश कम हो गया है, तब भी अभी कुछ गाड़ियों में ही रश होता है, उस की व्यवस्था होना आवश्यक है।

फर्स्ट फाइव इअर प्लैन में ४३२ करोड़ रुपया खर्च किया गया है, जिस में २६८ करोड़ रु० से लोकोमोटिवज, कोचेज और वैगन्स वगैरह बने हैं। करीब १५६० इंजन आये हैं, ६८३७ कोचेज और ६१७३ वैगन्स आये हैं। इस से अभी हमारी कमी पूरी नहीं हुई है, अभी हमें कुछ और भी अधिक की जरूरत है।

[सेठ अचल सिंह]

चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्कशॉप में जो इंजिन तैयार किये गये हैं वे हमारे टारगेट से ज्यादा हैं । मैं चाहता हूँ कि हमको ऐसी कोशिश करनी चाहिये कि हम अपने ही देश में अपनी आवश्यकता के लिये सारे इंजिन, कोचेज़ और वैगन्स तैयार कर लिया करें और हमको बाहर से ये न मंगाने पड़ें ।

दूसरी पांच वर्षों के लिये ११२५ करोड़ रुपया रखा गया है । इस साल भी कई नई लाइनें खोलने का विचार है और काफी रोलिंग स्टॉक बढ़ाने का भी विचार है और हर प्रकार से सुविधा देने का विचार हो रहा है ।

मुझे कुछ फिगर्स देख कर ताज्जुब हुआ । हैदराबाद में १५६ क्लेम हुये और उनमें ४,२५,८२४ रुपया देना पड़ा जब कि और लाइनों में बहुत कम क्लेम हुये और बहुत कम रुपया दिया गया है ।

हमारे यहां रेलवेज़ में काफी एक्सीडेंट हुये हैं । तीन तो बड़े जोरों के हुए जिनमें से एक में ११ आदमी मरे, दूसरे में ३६ और तीसरे में चार । पहले एक्सीडेंट में ३४ आदमी घायल हुये, दूसरे में ८७ और तीसरे में १८ । इन एक्सीडेंटों को रोकने की बड़ी आवश्यकता है । यह मैं मानता हूँ कि हमारे यहां विदेश के मुकाबले में बहुत कम एक्सीडेंट होते हैं । लेकिन फिर भी इस बात की कोशिश की जानी चाहिये कि ये जो एक्सीडेंट स्टाफ की लापरवाही से हो जाते हैं ये बन्द हों क्योंकि इसमें जान और माल का बड़ा नुकसान होता है ।

इसके बाद मैं टिकट लैस ट्रेवलिंग पर आता हूँ । पिछले साल कुल ७५,८६,८०८ यात्री बिना टिकट यात्रा करते पकड़े गये और उनसे १,४५,७५,५०७ रुपये वसूल किये गये । अभी मेरे एक साथी ने कहा था कि बहुत ज्यादा लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं लेकिन मेरा ख्याल है यह संख्या बहुत कम हो गयी है लेकिन इसकी ओर पूरा ध्यान दिया जाना चाहिये और इसको बिल्कुल बन्द कर देना चाहिये ।

एक बात मैं मीटरगेज और ब्राडगेज के प्रबन्ध के बारे में कहना चाहता हूँ । एक ओर जहां ब्राडगेज में सब प्रकार की सुविधायें दी जाती हैं वहां दूसरी ओर मीटर गेज में हर प्रकार की असुविधायें और दिक्कतें होती हैं । मैं तो कहूंगा कि अगर ब्राड गेज में १०० प्रतिशत सुविधायें मिलती हैं तो मीटर गेज में ५० प्रतिशत ही मिलती हैं । इन खराबियों से यात्रियों को बड़ी परेशानी होती है । पंखे नहीं चलते, पानी नहीं मिलता, सफाई नहीं होती, छोटी लाइन में हर तरह की असुविधायें हैं । मैं नहीं समझता कि जब दोनों मीटर गेज और ब्राडगेज एक ही मिनिस्टर के अधीन हैं और एक ही स्टाफ काम करता है तो इस फर्क का क्या कारण है । मैं चाहूंगा कि इस ओर पूरा ध्यान दिया जाय और मीटर गेज के प्रबन्ध में जो कमियां हैं उनको दूर किया जाय ।

आगरा एक ऐसा स्थान है जहां प्रतिवर्ष विदेशों से हजारों टूरिस्ट आते हैं और देश के विभिन्न भागों से लाखों टूरिस्ट आते हैं । यह खुशी की बात है कि आगरा में केंट स्टेशन में काफी तरक्की हो रही है और राजामंडी का नया स्टेशन बन रहा है । लेकिन मेरा एक सुझाव यह है कि राजामंडी के स्टेशन में मीटर गेज लाइन भी रखी जाये क्योंकि ऐसा करने से यह एक सेंट्रल स्टेशन का काम दे सकेगा । अगर जमीन कम हो तो और जमीन लेकर इस कमी को पूरा कर लिया जाये तो इससे बहुत बड़ा लाभ हो सकता है ।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि हमारे यहां आगरे में हर साल विदेशों से बहुत बड़ी मात्रा में टूरिस्ट आते हैं पर वहां पर कोई अच्छा होटल नहीं है । मेरा सुझाव है कि जिस तरह से रेलवे विभाग औरंगाबाद में एक अच्छा होटल खोलने का विचार कर रहा है उसी प्रकार आगरे में भी एक डीसेंट होटल खोला जाये इससे टूरिस्टों को भी बहुत सुविधा होगी और आमदनी भी काफी हो सकती है ।

मैं स्टेशनों पर देखता हूँ कि जब टिकट बंटते हैं तो स्त्रियों को टिकट लेने में बहुत असुविधा होती है । मेरा सुझाव है कि हर स्टेशन पर टिकट बांटने के लिये दो विंडोज़ होनी चाहिये ताकि एक से मर्द टिकट लें और दूसरी से औरतें आसानी से टिकट ले सकें ।

आगरे से दिल्ली तक के रास्ते में कुछ दूर तक तो डबल लाइन है पर कोसी से आगे नहीं है। इसका नतीजा यह होता है कि रेलें लेट हो जाती हैं। अगर सारे रास्ते में डबल लाइन बना दी जाये तो बहुत सुविधा हो सकती है।

मेरा एक सुझाव यह है कि जिस तरह से रेलवे में माल ऑनर्स रिस्क और रेलवे रिस्क पर भेजा जाता है उसी तरह की स्कीम यात्रियों के लिये भी चालू की जाये, यानी जो यात्री चाहें वे अपने को यात्रा करने से पहले इश्योर करा सकें। ऐसा करने से एक्सीडेंट होने पर उनको उचित मुआवजा मिल सकता है। इस स्कीम पर भी गौर करने की आवश्यकता है।

अक्सर रेलवे में चोरियां होती हैं, माल की भी और कोयले की भी। यह खुशी की बात है कि इसमें कुछ कमी हो रही है। लेकिन अभी चोरियां बन्द नहीं हुई हैं। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर जायेगा और वे इसको रोकने का प्रबन्ध करेंगे।

मैंने पिछले बजट में मंत्री महोदय का इस ओर ध्यान दिलाया था कि आगरे के पास एक गजनेर का रेलवे क्रासिंग है जो कि २४ घंटे में करीब करीब २२ घंटे बन्द रहता है और इससे बड़ा ट्रेफिक रुका रहता है और लोगों को बड़ी असुविधा होती है। अगर यहां पर अंडर ग्राउंड या ओवर हैड ब्रिज बन जाये तो उससे बहुत आसानी हो सकती है। मैं इस सम्बन्ध में पिछले कई वर्षों से कोशिश कर रहा हूँ पर अभी तक कोई नतीजा नहीं निकला। आशा है कि मंत्री महोदय इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

इसी तरह से मैं यह कहना चाहता हूँ कि दिल्ली से आगरे आने के रास्ते में सात रेलवे क्रासिंग पड़ते हैं जिन पर आने जाने वालों को घंटे-घंटे आध-आध घंटे रुके रहना पड़ता है। इससे लोगों को बड़ी परेशानी होती है और उनका बहुत समय नष्ट होता है। अगर इन स्थानों पर ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बना दिये जायें तो काफी सुविधा मिल सकती है।

आगरे के हजारों यात्री महाबीर जी और कैला देवी को जाते हैं। ऐसी कोई ट्रेन नहीं जिससे ये लोग आगरे से सीधे जा सकते हों। मुसाफिरों को कई कई घंटे पड़ा रहना पड़ता है। मैं दो तीन साल से कोशिश कर रहा हूँ कि कोई थ्रू ट्रेन जारी हो जाय लेकिन अभी तक इसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। आशा है मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे।

जो बजट हमारे सामने है उसका मैं स्वागत करता हूँ। यथार्थ में यह बहुत प्रशंसनीय बजट है। यों ऐब निकालने के लिये तो अच्छी से अच्छी चीज़ में भी ऐब निकाले जा सकते हैं लेकिन आन दि होल बजट बहुत सैटिस्फैक्टरी है और इसलिये मैं इसका स्वागत करता हूँ।

†श्री डी० सी० शर्मा : इस सभा में रेलवे मंत्री को इस आयव्ययक पर बधाइयाँ दी जा रही हैं। मैं भी उन्हें बधाई देता हूँ परन्तु केवल इसी कारण कि रेलें भारत में जन साधारण का उपक्रम है तथा रेलवे मंत्री जन साधारण का प्रतिनिधित्व करते हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : आप अपना भाषण कल जारी रखें।

इसके पश्चात् लोक-सभा, मंगलवार, ६ मार्च, १९५६ के साढ़े दस बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

[सोमवार, ५ मार्च, १९५६]

पृष्ठ

सभा-पटल पर रखे गये पत्र ६८१

(१) चाय अधिनियम, १९५३ की धारा ४६ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत चाय नियम, १९५४ में संशोधन करने वाली निम्न अधिसूचनाओं में से प्रत्येक की एक प्रतिलिपि:—

(क) अधिसूचना संख्या
३६ (४) - प्लान्ट/५४,
तारीख १७ अप्रैल, १९५४।

(ख) अधिसूचना संख्या
३२ (६) - प्लान्ट/५४,
तारीख २२ जनवरी, १९५५।

(२) काफी अधिनियम, १९४२ की धारा ४८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत काफी नियम, १९५५ में संशोधन करने वाली अधिसूचना संख्या १५ (१७) - प्लान्ट ५५, तारीख २० फरवरी, १९५६।

विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति ६८१

सचिव ने लोक-सभा को बताया कि विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विधेयक, १९५४ पर, जो वर्तमान सत्र में संसद् के सदनो ने पारित किया था, राष्ट्रपति ने ३ मार्च, १९५६ को अनुमति दे दी।

अनुपूरक अनुदानों की मांगों—रेलवे, १९५५-५६ ६८२

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) ने १९५५-५६ के लिये रेलों पर केन्द्रीय सरकार के व्यय की पूर्ति के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांग का एक विवरण उपस्थित किया।

अतिरिक्त अनुदानों की मांगों—रेलवे, १९५०-५१, १९५१-५२ और १९५२-५३ ६८२

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) ने १९५०-५१, १९५१-५२ और १९५२-५३ के लिये रेलों पर केन्द्रीय सरकार के व्यय की पूर्ति के लिये अतिरिक्त अनुदानों की मांग के विवरण उपस्थापित किये।

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ६८२-७२१

रेलवे आय-व्ययक, १९५६-५७ पर सामान्य चर्चा आरम्भ हुई। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

मंगलवार, ६ मार्च, १९५६ के लिये कार्यावलि—

रेलवे आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा